

5^e ANNÉE - N° 64

REVUE
BIMENSUELLE

1^{er} DÉCEMBRE 1951

MOTOCYCLES

AD^r R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

14, rue Brunel, PARIS-17^e

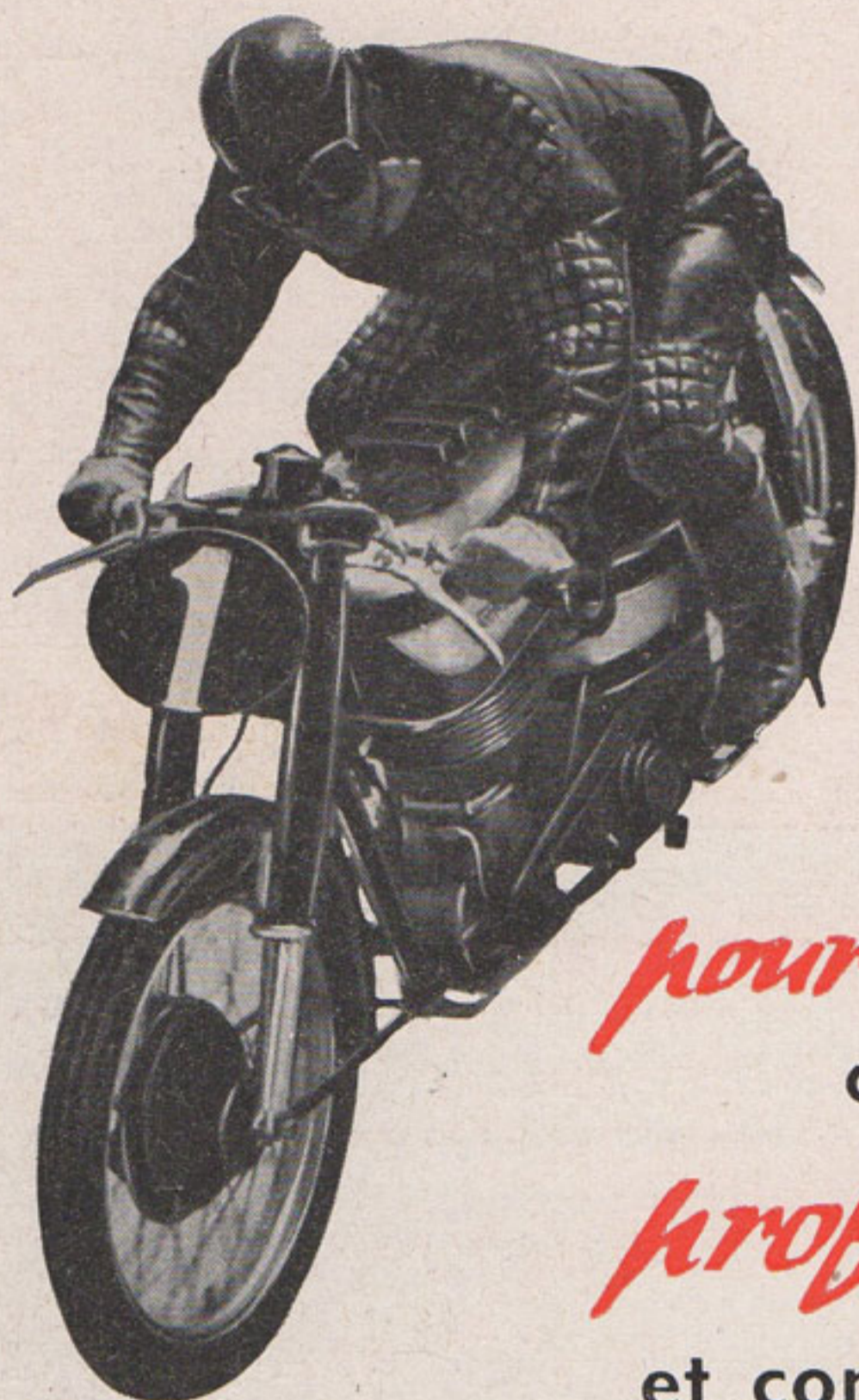


N. M. P. P.

40^F

Ils risquent leur vie...

R.-L. Dupuy



MONNERET



BRASSINE

*pour que vous ne risquiez pas
celle de votre moteur
profitez de leur expérience*

et comme eux, donnez à vos machines

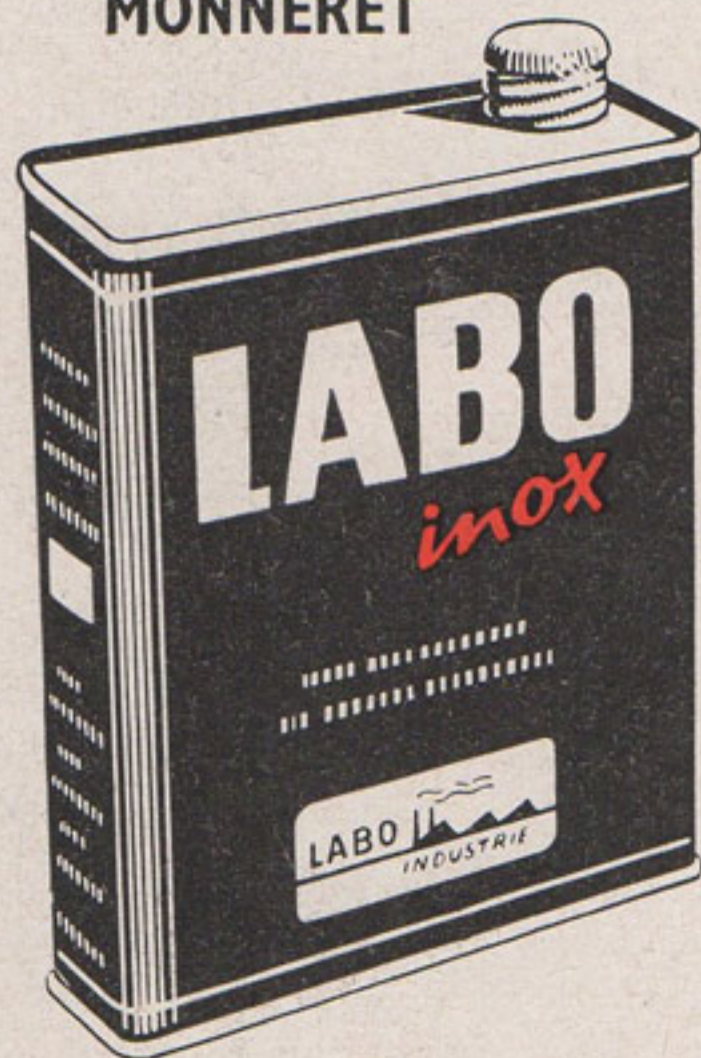
LES HUILES

LABO

POUR MOTEURS A GRAND RENDEMENT

LABO *mix* pour les 2 temps

LABO *inox* pour les 4 temps



Un nouveau scooter
Sort en série



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



MACOMBYNN

BI-S. G. D. G. FRANCE et ETRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

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

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"

Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

• 4 BOL D'OR •
RECORD ABSOLU : LEFÈVRE
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER

FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :

La **Dominator** - La **2 cyl.** 500 cmc. - **ES 2**,
500 cmc. monocyl. culbuteurs - **Inter 30**,
500 cmc. monocyl., arbres à cames - **16 H**,
500 cmc. monolatérales.

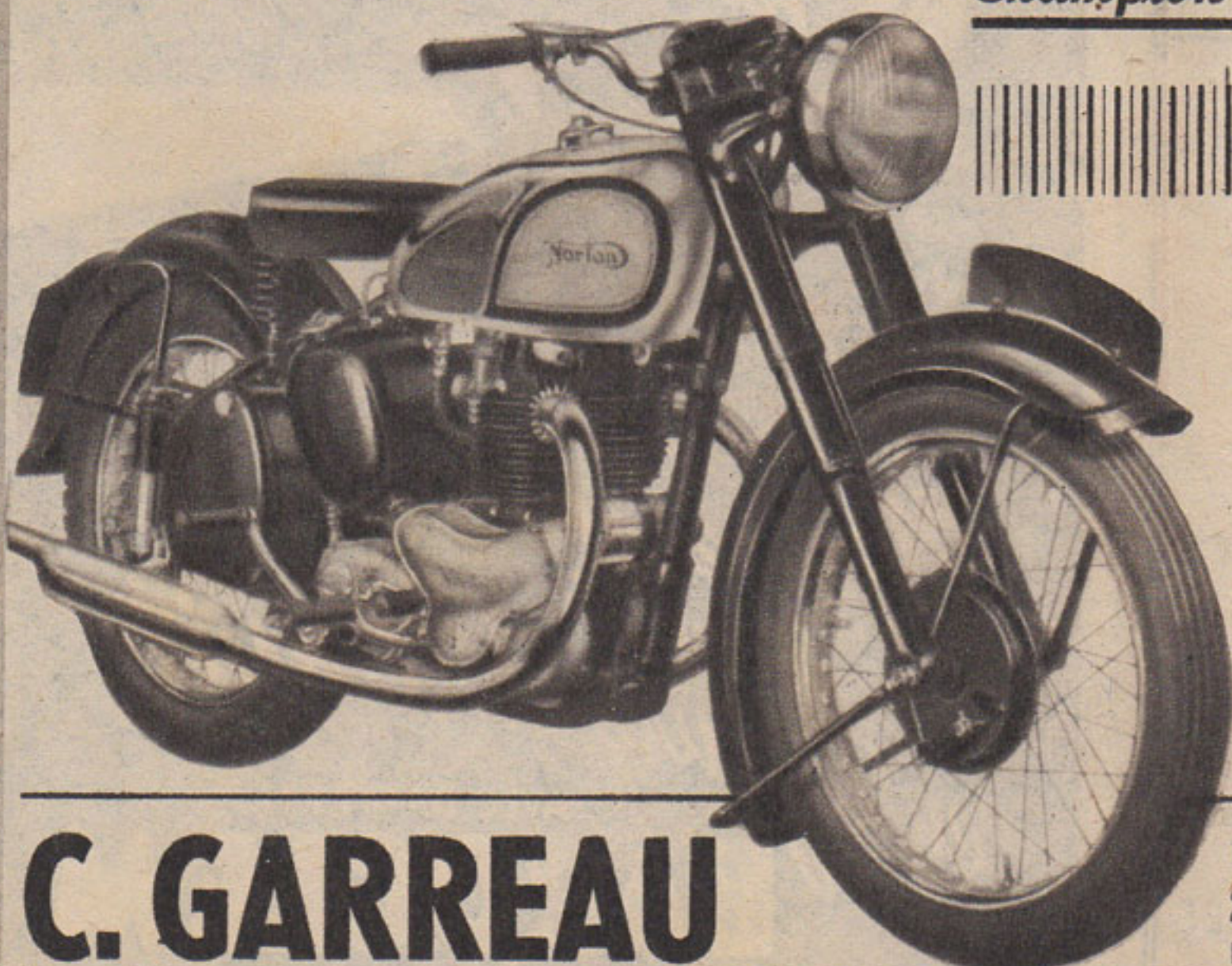
N'ATTENDEZ PAS

POUR PASSER COMMANDE !!!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE
22, Rue Robert-Lindet - PARIS-XV^e
Métro : Convention Tél. : VAU. 07-09

C. GARREAU



522-525
300
400
610
121
391
86
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
Ets ANDRE PORTERIE

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

UNE GAMME...

MOTOCYCLETTES :

ARDIE 125 cmc., 250 cmc.

DURKOPP 100 cmc. 150 cmc.

MATCHLESS 350 cmc. 500 cmc.

ASPE DUMONT & Cie

13, Rue de la Fontaine-au-Roi
Tél. : OBE. 31-51, 52 **PARIS (XI^e)**

AGENT EXCLUSIF IMPORTATEUR

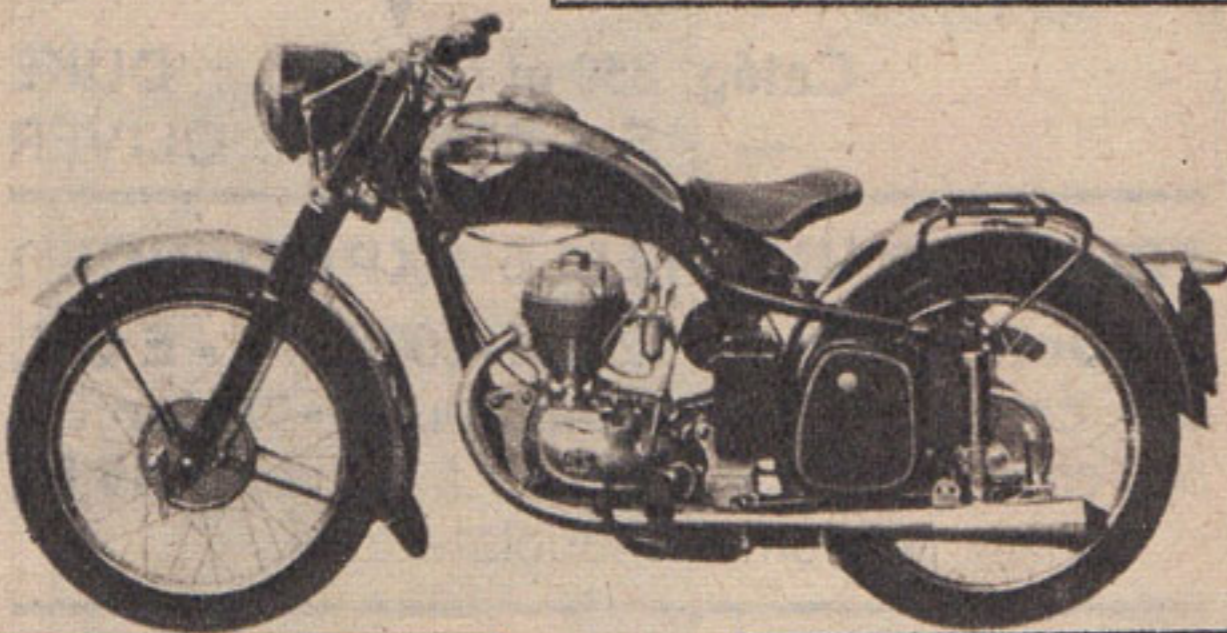
• PIÈCES DÉTACHÉES ET SERVICE •

VÉLOMOTEURS et MOTOCYCLETTES
de grande classe



Record du BOL D'OR

Catégorie 125 cmc.



125 - 4 vitesses
Moteur YDRAL
2 temps



125 - 3 vitesses
125 - 4 vitesses
175 - 4 vitesses
Moteur A.M.C. 4 temps

Direction autostable - Fourche télescopique - Cadre indéformable

G.I.M.A. 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES
(Puy-de-Dôme)

Le tour du monde

40.076 Kms
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY

PAR LES
Monneret

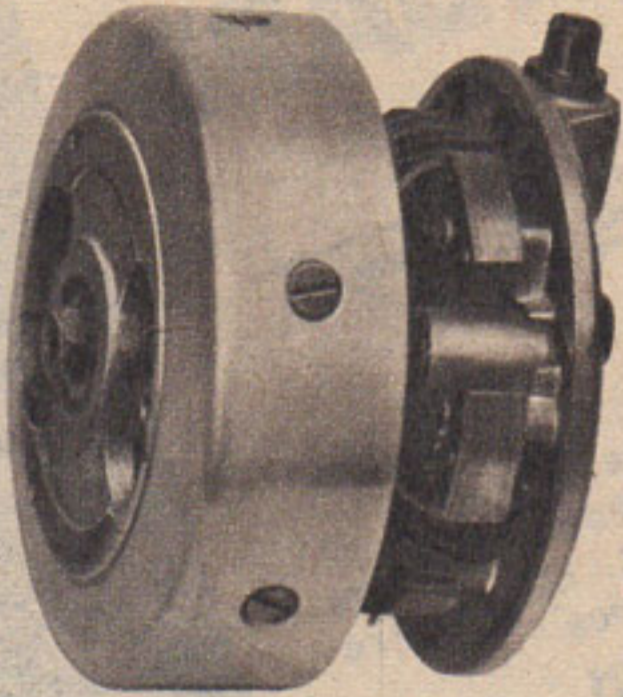
SUR MOTO PUCH

en 25 jours et 25 nuits

AVEC BATTERIE

BAROCLEM

Magnéto-France



Volant type 18-2

VOLANTS MAGNÉTIQUES

Type 18-2

pour moteurs 2 et
4 temps,
1 cylindre, de 100 à
250 cmc.

Type 18-2 Industriel

pour moteurs
2 temps,
1 ou 2 cylindres,
de 100 à 500 cmc.

Usine - Siège Social :
93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII^e)
Dépôt : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII^e)

CARBURATEURS

DEL LORTO

TOUS MODÈLES

de 125 à 1.000 cc.
série et compétition

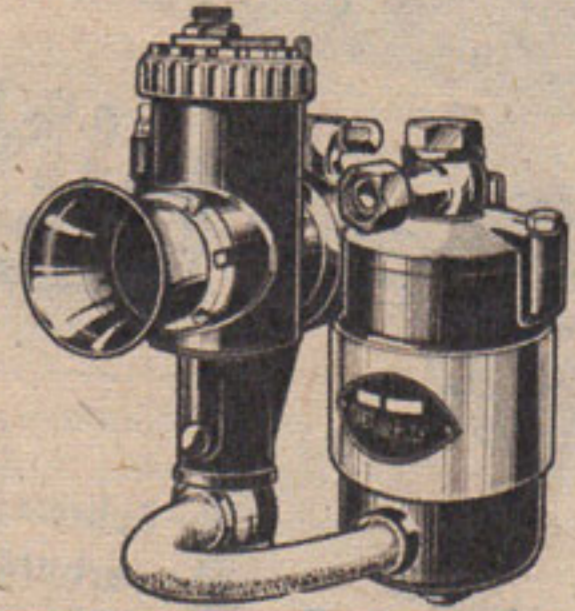
••

Racing à cuve séparée

" TRADING-MOTOR-LINE "

74, Rue de Rome

PARIS-9^e - LAB. 22-08



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



Pour le motocycliste sérieux
Une maison sérieuse

S.G.U.A.

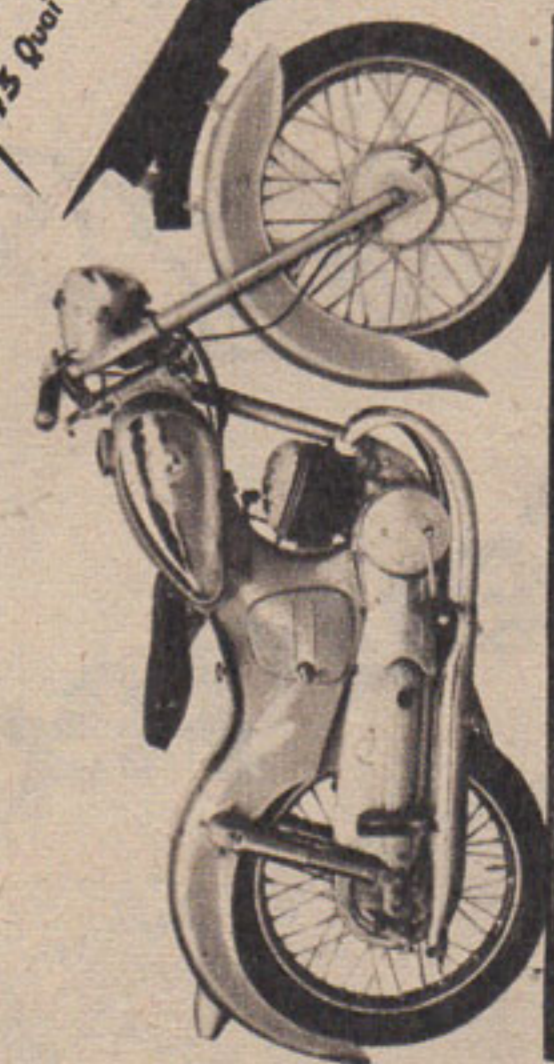
268 bis, Bd Saint-Germain
PARIS - VII^e
200 mètres du Pont de la Concorde
Téléphone : INValides 00-27

PUCH
VÉLOCETTE
HOREX
TRIUMPH

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...



Toujours du disponible



VENTE à CRÉDIT
TOUTES LES PIÈCES
DÉTACHÉES D'ORIGINE



Spécialiste
d'appareillages
moto
utilisés
et réputés
dans le
monde
entier.



BING
VERGASER

Fabricant des
carburateurs
qui équipent
la majorité
des motos
et
moteurs fixes
allemands.



Constructeur
de side-cars
sport,
tourisme
et de
livraisons
pour motos
de 200 à
1.000 cmc.



TWN

Producteur des
MOTOS
A DOUBLE PISTON
de 125 et de 250 cmc

TYPES

BDG 125H
et
BDG 250H



ZUNDAPP



dont les motos
de 200 cmc. à moteur 2 temps
et de 600 cmc. bicylindre
culbutées
KS 601
sont universellement appréciées



ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

HALL DE LA MOTO



SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 1.800.000 FRANCS
18 - 20, RUE RÉBEVAL ET 27, RUE VINCENT - PARIS (19^e)

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



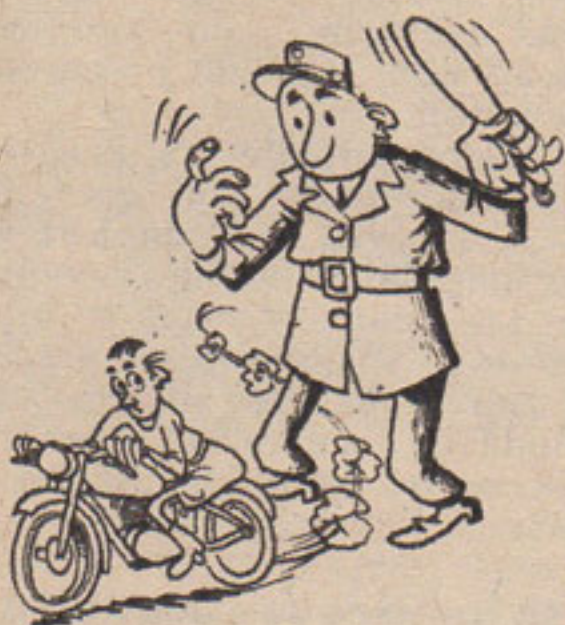
Geugeot



TERROT

et stockiste des
meilleures pro-
ductions françaises
de pièces détachées
adaptables et d'ac-
cessoires de qualité.

RETRAIT DE PERMIS



L'offensive est déclenchée contre les mauvais conducteurs ; en cas de faute grave les agents de la circulation ont toute qualité pour décider le retrait provisoire ou définitif de leur permis de conduire.

Ce n'est pas nous qui nous insurgerons contre cette décision.

Si elle pouvait réellement épurer nos routes et nous débarrasser des dangereux et des fous, ce serait parfait.

Mais les agents investis d'une telle responsabilité ont-ils vraiment toutes les qualités et toutes les connaissances requises pour juger avec autant d'impartialité et d'équité que d'autorité ?

Si certaines lourdes fautes sont flagrantes, il en est de moins graves qui sont bien difficiles à estimer à leur juste mesure, sans expertise ni enquête.

Le cinglé, qui en plein sur sa gauche remonte à 130 à l'heure et en troisième position tout un paquet de voitures, ne sera coincé que si son numéro peut être exactement relevé, ce qui est rarement le cas, ou s'il provoque une catastrophe qui l'immobilise lui-même.

S'il faut des délinquants, coûte que coûte, ce sont donc, à part exceptions, les conducteurs à peu près raisonnables qui risquent de trinquer dans l'histoire.

Déjà, de plusieurs côtés, on nous signale des retraits qui ne semblaient guère motivés. Comme ces informations nous parviennent de témoins et non de victimes, on ne peut douter de leur impartialité.

« Dura lex, sed lex » : la loi est dure. Mais c'est la loi ; cela n'exclut pas toutefois qu'elle doive être appliquée avec doigté et discernement.

Zander Max.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
A. GABUNOS SE

DIRECTEUR
MAX GONZALEZ

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

Sommaire

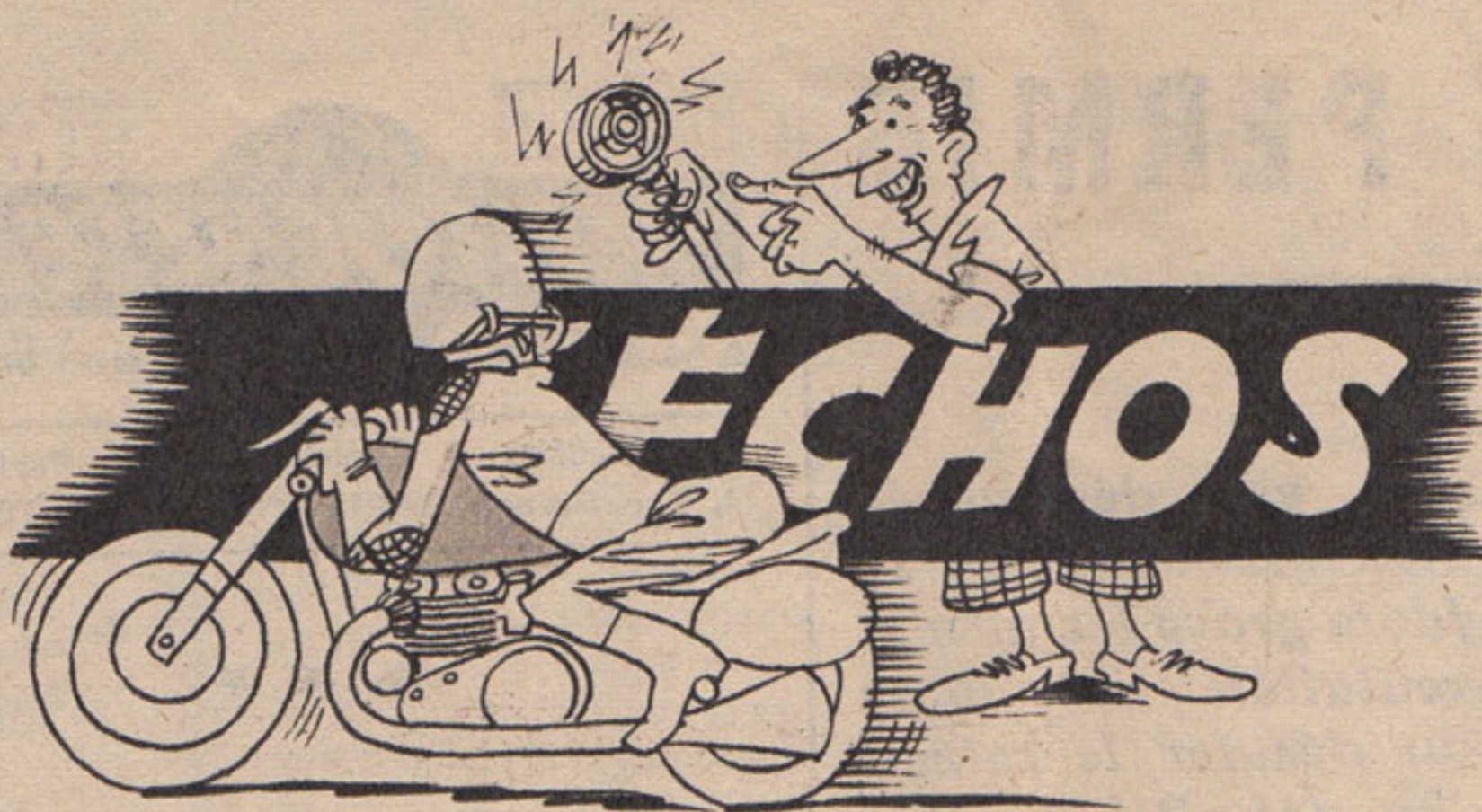
5^e ANNÉE - N° 64 - 1^{er} DÉCEMBRE 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	6
● LONDON SHOW	8
● LE CARBURATEUR S.U.....	14
● L'AVENTURE EST AU THIBET	16
● LA 650 cmc. TRIUMPH.....	19
● RALLYE VADROUILLE	22
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	24
● LE SPORT	25

NOTRE COUVERTURE



Futurs Motards ?...



Illigisme ou attrape-nigaud?

Nous ne sommes pas de ceux qui critiquent systématiquement l'action de la police routière, même en cette époque de pluie de contraventions et de suspensions de permis.

Mais nous trouvons cavalier le procédé de dresser contravention à ceux qui dépassent 60 km.-h. sur les boulevards militaires de Paris (c'est-à-dire ceux formant l'ancienne ceinture par les portes).

Aucun panneau indique cette limite; certes ce règlement de police a été cité dans la presse, en entrefilet, mais combien l'ont lu?

Comment ose-t-on espérer qu'un conducteur de province ou un étranger connaisse cette particularité que, même aujourd'hui, 50 % des Parisiens ignorent. Avant-guerre cette limite était de 40 km.-h. et elle était signalée par panneaux, pourquoi cette discrétion aujourd'hui?

Parapluie de motocycliste.



Réalisé en Belgique par Englebert, ce sur-vêtement rigoureusement imperméable se présente sous la forme d'un ample manteau descendant au-dessous des mollets et ouvert seulement jusqu'à la taille. Il rappelle l'ancien parapluie du chauffeur; il peut être porté tel ou serré à l'aide d'une ceinture. La fermeture supérieure, croisée, est rigoureusement étanche.

Le parapluie du motocycliste est coupé dans un tissu recouvert d'un produit synthétique, genre caoutchouc, produit par Englebert.

C'est un vêtement pratique, n'ayant qu'un seul inconvénient, pour nous tout au moins: il n'est pas vendu en France et c'est dommage.

Vente par télévision.



Il y a en Amérique une émission de vente par télévision. Entre autres articles on propose ainsi à la clientèle, et à domicile, des scooters, des motos et des vélos.

Si le spectateur se décide, il envoie un chèque à l'adresse indiquée; on lui livre la marchandise à domicile; mais s'il est déçu et qu'elle ne

lui plaise pas, il la refuse et on le rembourse intégralement.

Il paraît d'ailleurs que le pourcentage des refus est infime.

Peugeot en Espagne.

La fabrication des motocyclettes Peugeot d'après une information, bien informée, serait envisagée en Espagne, sous licence.

La mise en route de l'usine destinée à cette fabrication serait prévue pour la fin du premier trimestre 1952, après acceptation des prototypes et du plan détaillé de fabrication.

Assurances-Essence.



Nous avons récemment fait état ici de la suggestion d'un lecteur préconisant l'assurance obligatoire payable au moyen d'une taxe spéciale sur l'essence. C'était, selon lui, une méthode logique, puisque personne ne pouvait ainsi y échapper et que les frais d'assurance correspondaient exactement à la consommation, donc à la puissance du véhicule et au kilométrage effectivement parcouru.

Cette idée a recueilli un certain nombre

de suffrages dont celui unanime du M.C. de Normandie; voici la lettre qu'il nous a adressée à ce sujet:

« Les membres du Moto-Club de Normandie, réunis en leur assemblée générale du 14 novembre, se sont unanimement prononcés en faveur de la campagne que vous entreprenez pour l'assurance sur l'essence.

« Nous vous donnons donc par la présente pleins pouvoirs pour agir en notre nom et au nom des 200 membres de notre association.

« La moto risque en effet de perdre, du fait des lourds impôts qui grèvent tout ce dont le motard doit acquitter, son caractère populaire et de devenir un engin de transport réservé à une certaine classe de la société qui en ferait à ce moment un moyen de distraction et non un mode de locomotion normal, comme c'est le cas des membres des clubs motocyclistes. »

Du nouveau en matière de classement.

Après un récent concours de régularité de la région parisienne, une réclamation a été déposée après que les résultats furent connus et acceptés. Pour ne faire de peine à personne (crurent-ils) les organisateurs firent graver deux médailles, une pour le premier vainqueur, l'autre pour le réclamateur, celle-ci avec la mention « vainqueur moral ».

De telles pratiques nuisent au sport.

Un sur deux retrouvé.

Dernièrement notre lecteur, M. Jean Leclerc, de Dijon, lançait par notre entremise un appel pour retrouver deux motocyclistes, dont un belge, qui lui avaient porté secours à la suite d'un accident.

Grâce à notre souriante correspondante Marianne Weber, le motocycliste belge a été identifié en moins d'une semaine.

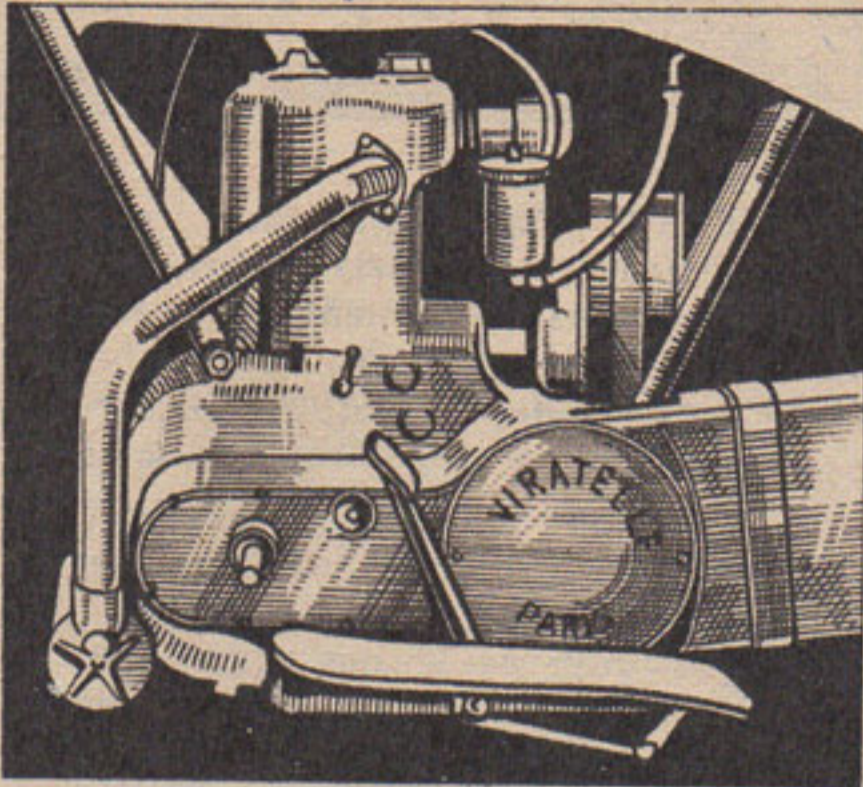
Par contre, le couple français, chevauchant un Bernardet immatriculé 4735-AG-75 ou 3547-AG-75 n'a pas encore donné signe de vie.

M. Leclerc en est navré car il voudrait tant pouvoir leur adresser directement l'expression de sa gratitude.



A l'occasion de la 1000^e Selle biplace Aurora, M. Mollard avait réuni ses fournisseurs et tous ses employés pour une petite fête très réussie.

Un Twin français.



Pour ceux qui s'extasient devant la soi disant nouvelle technique des moteurs 2 cylindres accouplés, nous reproduisons, d'autre part, le dessin d'un de ces 2 cylindres, datant de 1921-22. C'est un moteur fabriqué en France par M. Viratelle. A cette époque la critique anglaise lui rendait hommage. « Motorcycles », entre autres, publiait en 1922 un article de deux pages fort élogieux.

Le Werner avant le Viratelle, le Peugeot-Antonesco en 1918 étaient déjà des twins verticaux, face route; le Dresch, si discuté entre 1930 et 1940, était un bicylindre en ligne, formule fort bien représentée à ce jour par le Sunbeam.

Le comble de la gentillesse.



Notre lecteur M. Josse nous avise qu'il a été dépanné à Cosne, à 9 heures du soir par deux spécialistes qui, pour lui rendre service, ont immédiatement lâché une partie de belotte fortement engagée. Ça, c'est de l'apostolat où nous ne nous y connaissons pas.

M. Josse nous charge de transmettre ses remerciements à ces deux joueurs, MM. Branchet et Allemand, pour leur désintéressement et leur compétence.

Nous aurons l'occasion prochaine d'aller vers Cosne; nous ne manquerons pas d'en profiter pour aller complimenter MM. Branchet et Allemand, ce qui nous donnera sans aucun doute l'occasion de faire une petite comparaison entre le vin de Sancerre, celui de Fontenay, de Bué et, naturellement de Chavignol... une belle soirée en perspective.

Distinction.

M. Charles Defert, président du M.C. Boufarik, vient d'être promu chevalier de la Légion d'honneur.

Nous prions notre correspondant M. Yves Chevalier, d'Alger, de transmettre de vive voix toutes nos félicitations à M. Defert pour la distinction dont il vient d'être l'objet.

Renaissance du M.C. du Doubs.

Sous l'impulsion de Pierre Auzias, pionnier des Centaures, le Moto-Club du Doubs reprend sa vitalité et son activité. Dans quelque temps il sera affilié, bien décidé à s'imposer avec un programme sportif; c'est par le sport que le M.C. du Doubs espère affirmer sa vitalité.

Cette province ayant en son centre Peugeot, à son nord-ouest Terrot,

à son sud Monet-Goyon et toutes les marques lyonnaise, a été une pépinière de motocyclistes, dont certains comme Fred S. Lipman ont été d'ardents propagandistes, prêchant d'exemple, payant de leur personne de façon désintéressée et électrique.

Souhaitons bon succès au M.C. du Doubs. Les montagnards sont là...

Frein pour cyclomoteurs.

Une des complications du cyclomoteur, pour sa conduite, réside dans le nombre de manœuvres que l'on a à faire avec les mains. La moto ou le vélomoteur ont sur le cyclo l'avantage du frein au pied. On a bien essayé d'y remédier grâce au frein à rétropédalage dans le moyeu, mais les résultats n'ont pas été très probants car étant généralement en roue libre on a trop tendance à se reposer sur la pédale en arrière et à freiner involontairement, mais continuellement.

Cet inconvénient a mis quelques spécialistes sur la voie d'une commande au talon actionnant un frein sur jante; en position normale des pédales, le levier de ce frein est immédiatement accessible et permet une action énergique en cas de besoin.

Le dispositif L.B. semble, dans ce genre, très judicieusement réalisé.

Tourisme et Travail.



C'est le titre d'une intéressante brochure qui nous a été adressée par l'organisme de ce nom; elle s'adresse à ceux qui peuvent prendre leurs vacances en hiver et leur donne le choix entre la féerie

des neiges ou l'éblouissant soleil du Midi.

Tourisme et Travail propose toute une série de séjours ou voyages organisés dans les régions les plus pittoresques et les plus attractives de France et d'Europe.

Partant de ce slogan éloquent : « Un sou est un sou et vos vacances sont un trésor », cet organisme a institué avec

son timbre-loisirs une sorte de tirelire ou de cagnotte grâce à quoi vous épargnez par avance et sans trop vous en apercevoir des vacances qui, le moment venu, seront payées d'avance.

La formule nous semble bonne, c'est pourquoi nous la signalons à toutes fins utiles.

Auxiliaires secourables.



Cornette au vent, on rencontre souvent maintenant dans nos rues de banlieue de braves petites sœurs qui s'en vont porter secours à un ménage en peine.

Quand on pense qu'il a fallu que ces chari-

tables petites sœurs apprennent à se tenir en équilibre sur deux roues et fassent plus ou moins connaissance avec la clé anglaise, la bougie et la rustine, tout cela pour gagner quelques instants au profit des vieillards, des mamans ou des gosses qu'elles vont soigner à longueur de journée. Revenir ainsi vers le matérialisme le plus positif, pour des femmes dont l'idéal est tout spirituel, n'est-ce pas un beau geste? Si vous en rencontrez quelqu'une, saluez-la au passage; si vous en voyez en difficulté avec leur mécanique, n'hésitez pas à vous arrêter pour les aider en pensant qu'elles vont vers une souffrance ou une misère à soulager.

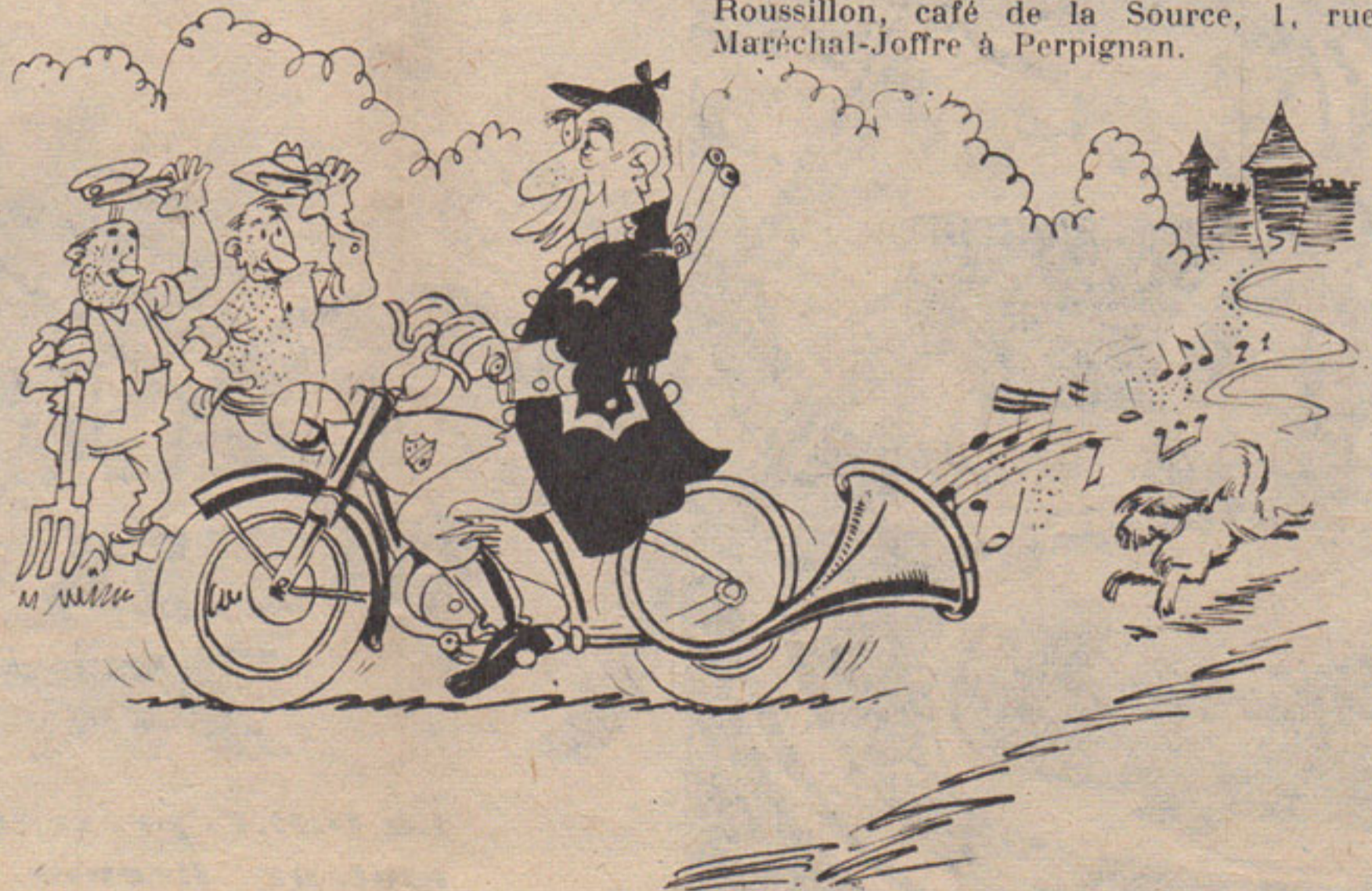
Moto volée.



Le secrétaire général du M.C. du Roussillon nous signale le vol d'une moto au détriment d'un membre du club et nous demande d'alerter à ce sujet les autres clubs, leurs membres et les motocistes.

Voici les caractéristiques de la machine kidnappée : Marque B.S.A. Modèle A.10. Cadre ZA.7.S. 19776; moteur ZA.10.7.590, 650 cme., 7 CV., 2 cylindres. Signe particulier : fourche télescopique noire, non chromée.

Pour toutes communications concernant cette machine, écrire au M.C. du Roussillon, café de la Source, 1, rue Maréchal-Joffre à Perpignan.

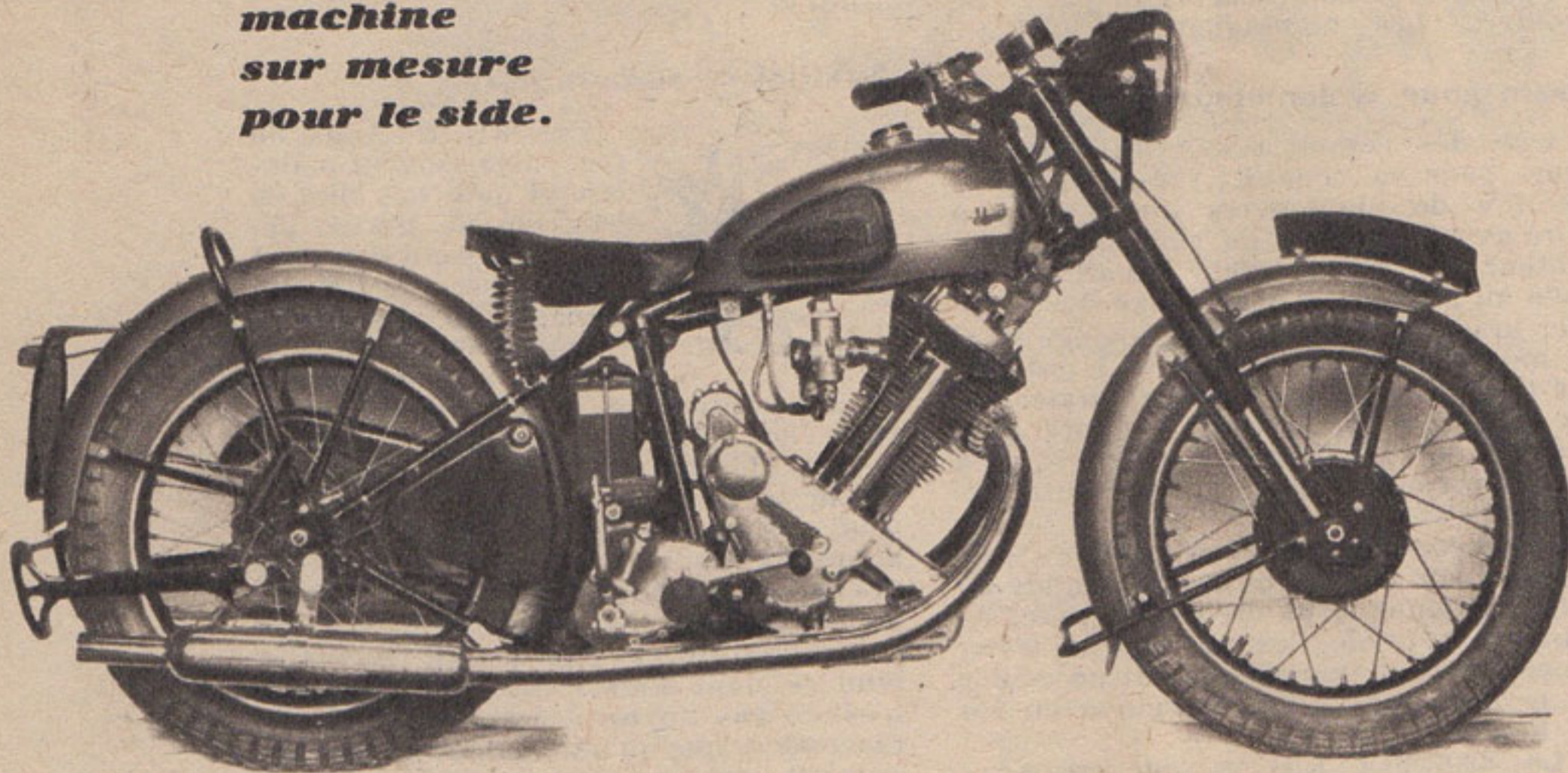


Les temps modernes !

LONDON SHOW



**La
600 Panther,
machine
sur mesure
pour le side.**



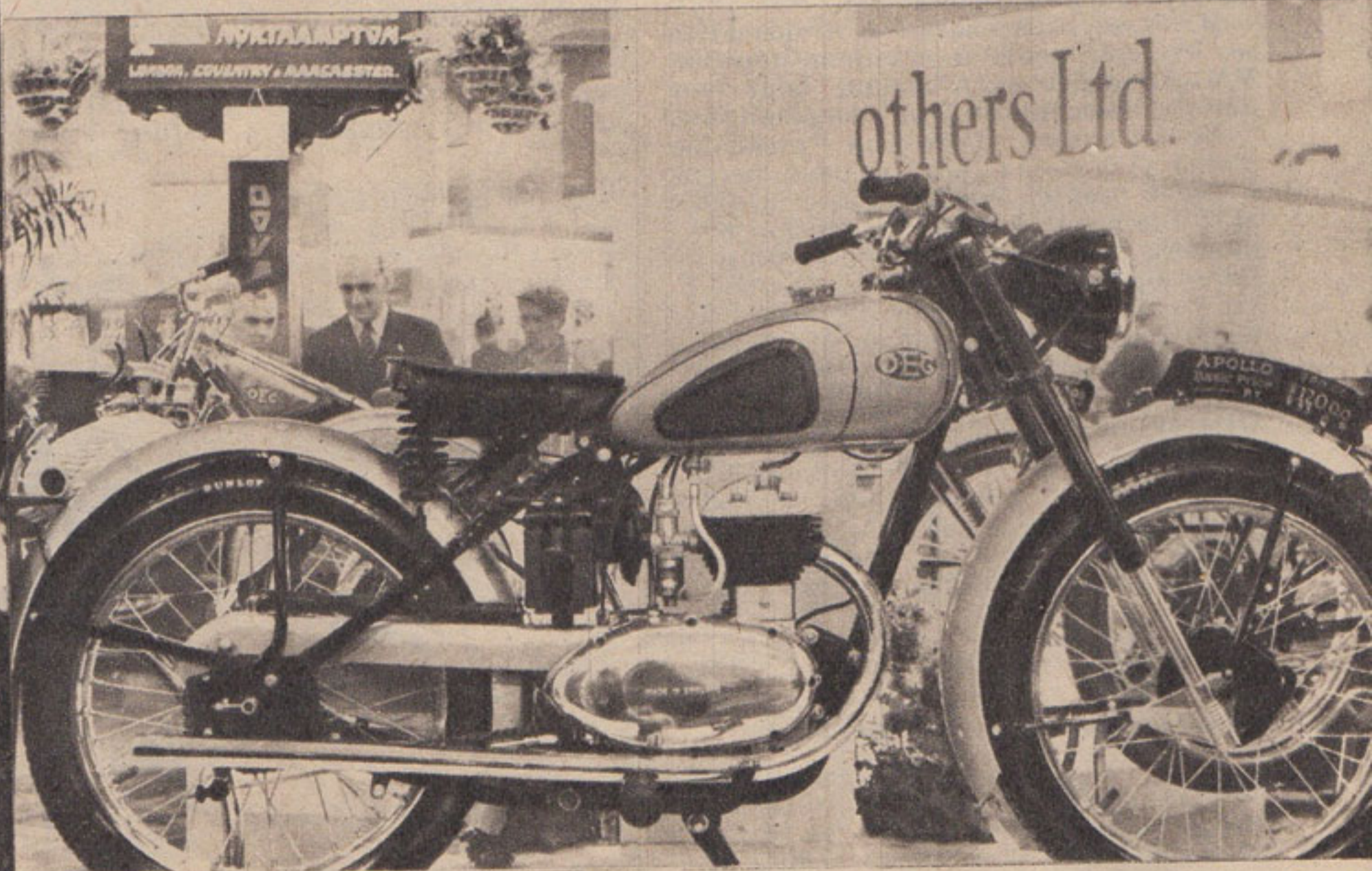
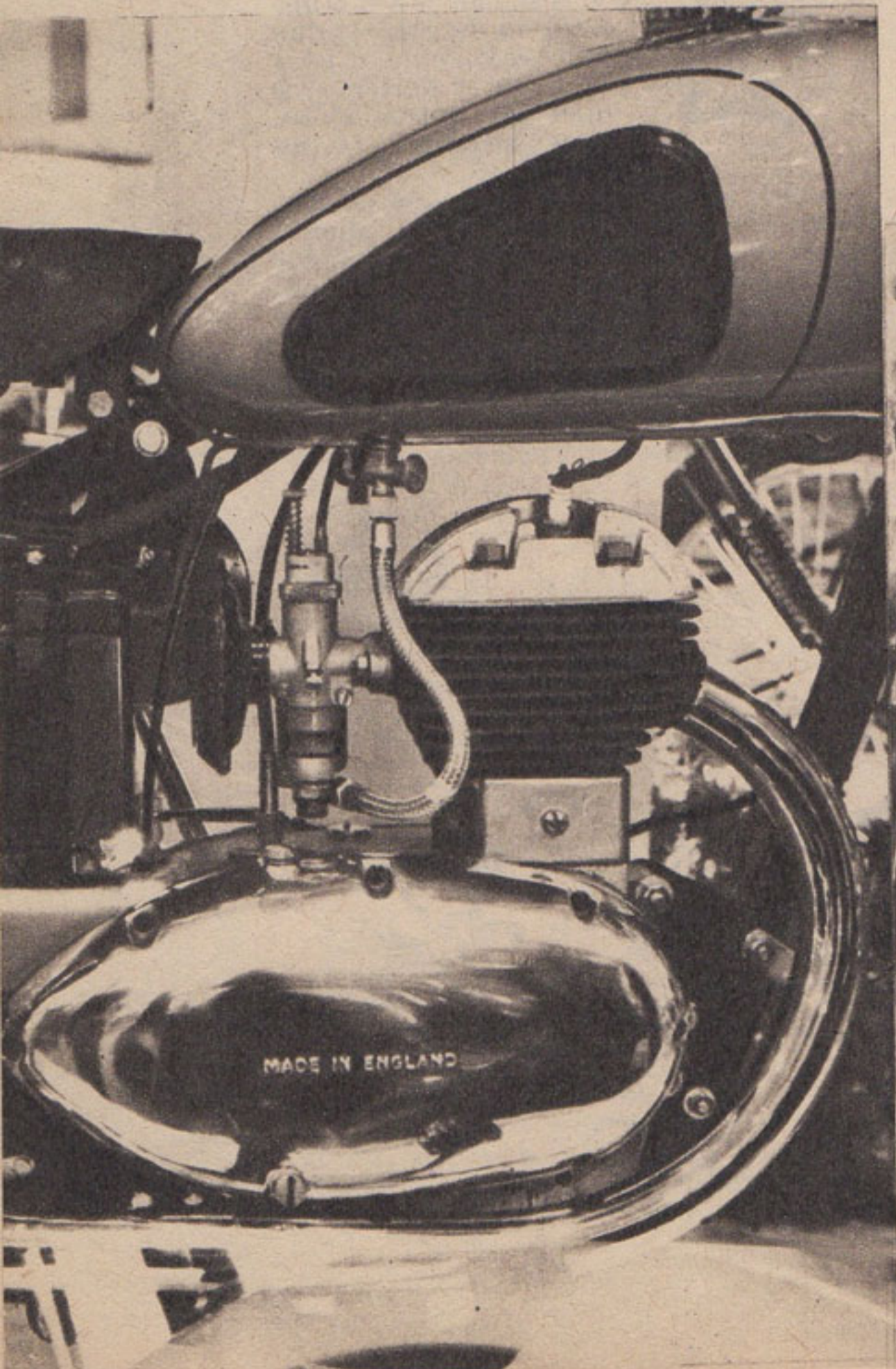
PETITE exposition, mais grands constructeurs. Earls Court, abrita presque exclusivement des productions nationales, B.M.W. et Lambretta étant les seules marques étrangères exposant parmi les firmes anglaises.

Le tour du Salon est très vite fait des machines très au point mais peu de nouveautés. On est frappé par la présentation impeccable des stands et de leur contenu; malgré l'utilisation parcimonieuse du chrome, toutes les motocyclettes jettent des feux.

Les stands sont au centre et les bureaux des constructeurs sont disposés sur le pourtour du hall. Ces bureaux où se traitent toutes les affaires sont particulièrement confortables: divans, fauteuils, thé, whisky, permettent aux visiteurs d'attendre patiemment. Dans les salles d'attente on rencontre les coureurs des maisons discutant ferme avec les agents venus d'Australie ou d'Argentine, ou tout simplement de la rue Robert-Lindet, n'est-ce pas Mister Garreau!

Par contre, le public règne sur les stands; il faut voir la jeunesse tripoter les manettes, les poignées tournantes,

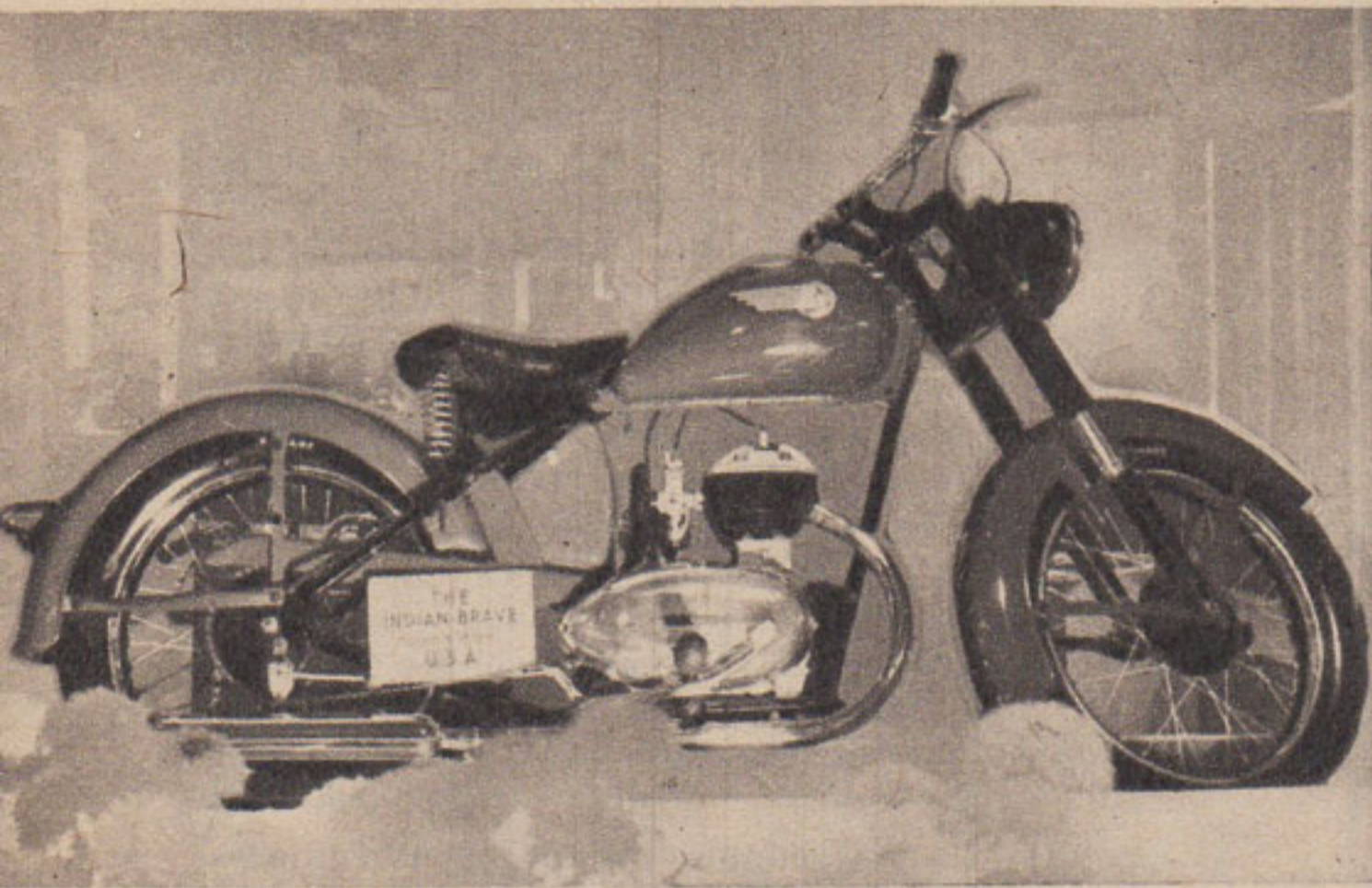
**Bloc-moteur O.E.C.,
très net
d'aspect.**



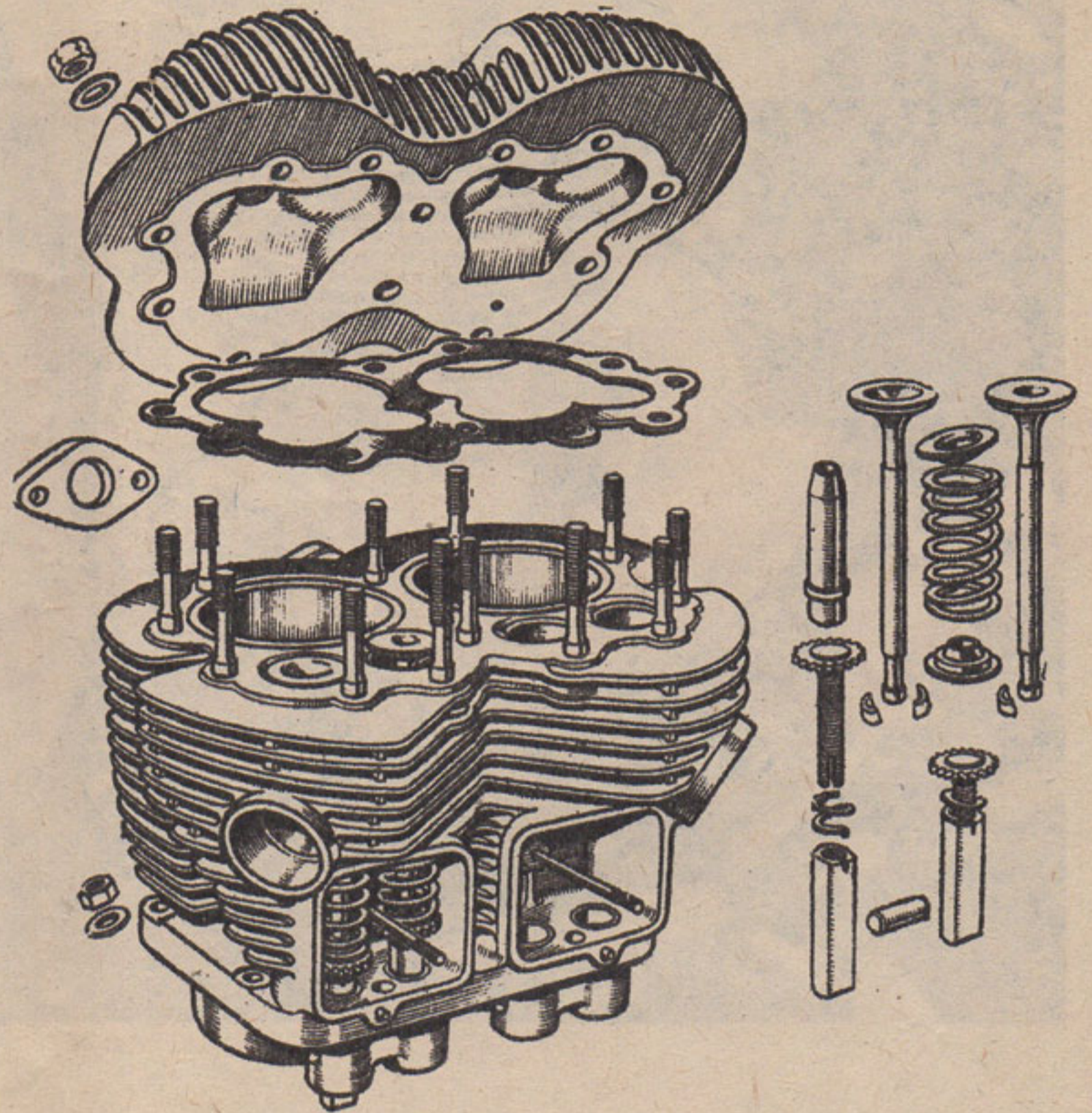
**La O.E.C. présentait une 250 latérale,
moteur licence Indian « Brave ».**

SALON DE LONDRES

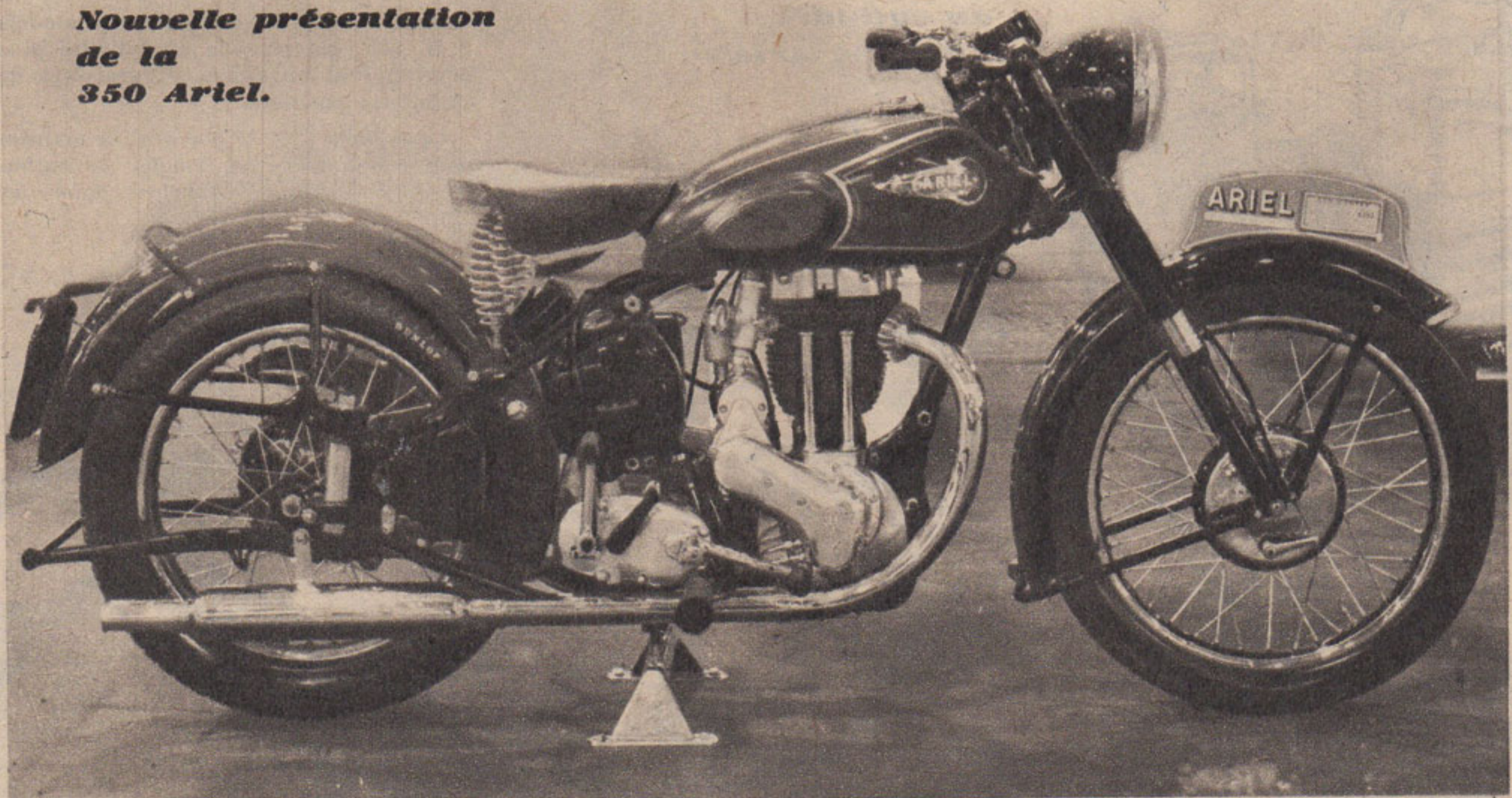
*Cylindre et culasse
de la nouvelle
500 latérale Triumph
destinée à l'armée.*

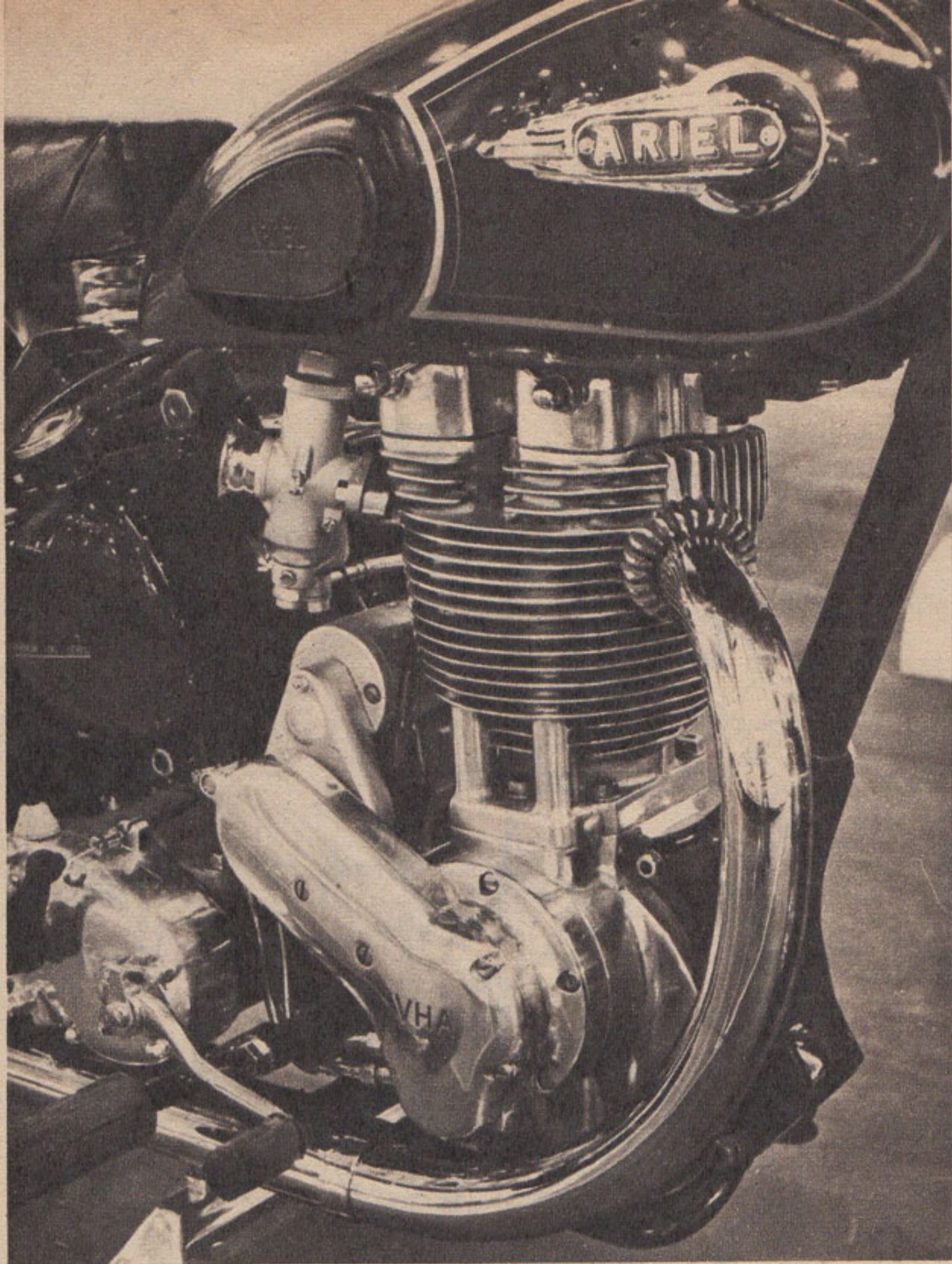


*La
250 Indian « Brave »
made in U.S.A.*



*Nouvelle présentation
de la
350 Ariel.*





**Le
bloc
500
« VHA »
Ariel.**

chevaucher les machines. L'acheteur sérieux après avoir contemplé sa future machine sous toutes les coutures (à plat ventre même), « discute le coup » avec le premier collègue qui passe, le petit groupe grossit et palabre avec une véhémence qui nous surprend de la part de Britanniques. La passion de la moto est évidemment plus forte que chez nous. Les deux tiers des visiteurs sont des motocyclistes pratiquants; nous pouvons contempler les fameux Stormgard, culottés façon England, c'est-à-dire que pour un Anglais et particulièrement un motocycliste, il n'est pas malséant de porter une combinaison ou un imperméable un tantinet crasseux. Par contre, sous ces vêtements de protection, l'usager est toujours habillé en tenue de ville.

L'élément féminin s'intéresse également aux machines exposées, les selles biplaces ont un gros succès.

Au hasard de la promenade, regardons chez Panther les modèles bien connus 250, 350 et 600 cmc., un bel émail gris-bleu et un nouveau décor de réservoir mettent les machines en valeur. Le modèle de cross est caractérisé par son petit réservoir et son allumage par magnéto.

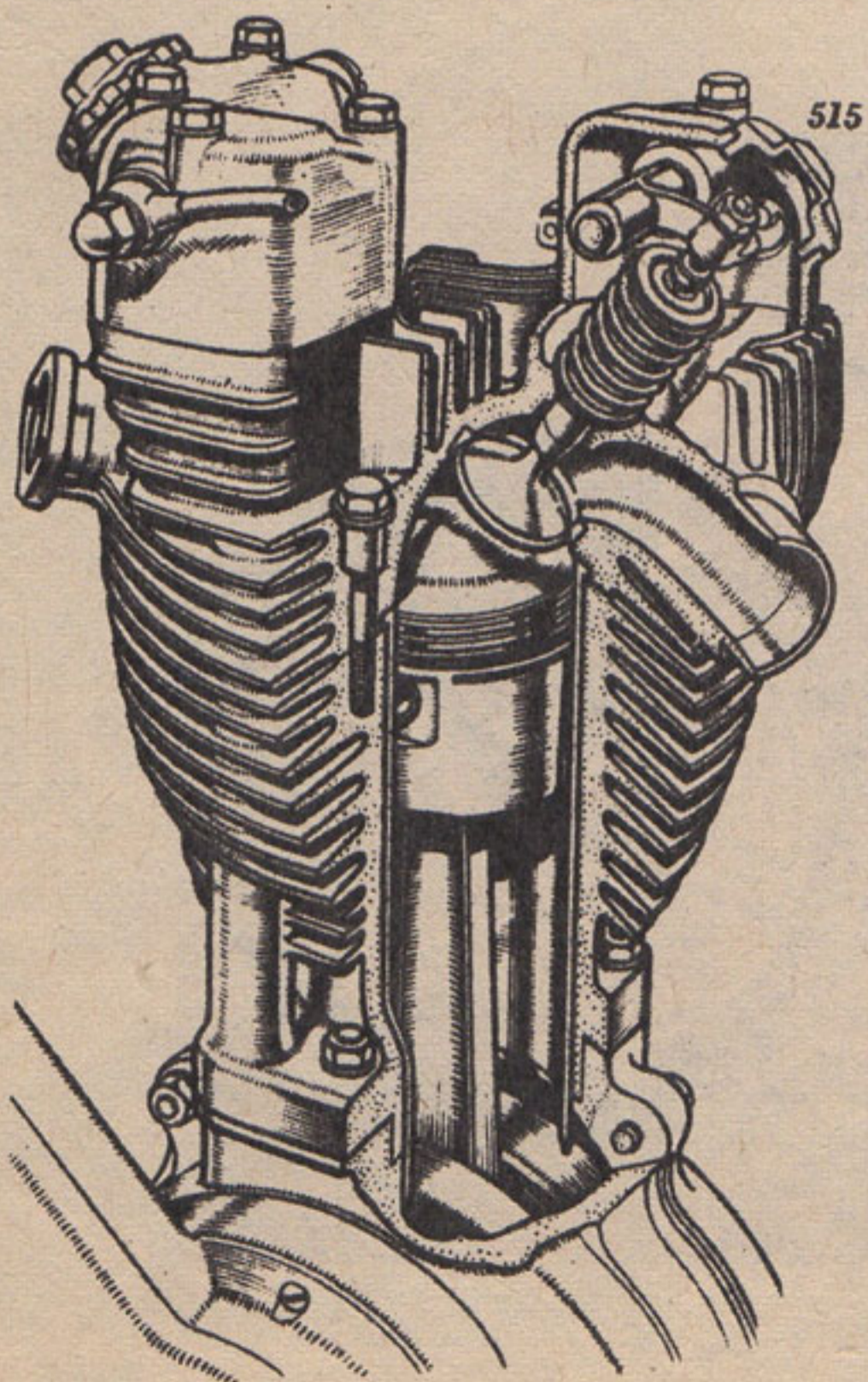
Les Triumph 650 cmc. sont équipées du nouveau carburateur S.U. dont nous donnons une description par ailleurs.

Les autres modèles sont inchangés, notons au passage une twin à soupapes latérales destinée à l'armée.

Chez O.E.C. deux nouveautés : une 250 cmc. à soupapes latérales, moteur licence Indian; avec un cadre en tubes de section carrée, l'ensemble a belle allure. Une 197 cmc. à moteur Villiers, avec suspension arrière, et un modèle compétition avec une fourche télescopique caractéristique.

Ariel a légèrement modifié son modèle N.H. 350, qui possède un cylindre plus développé et un circuit de graissage de culbuterie amélioré.

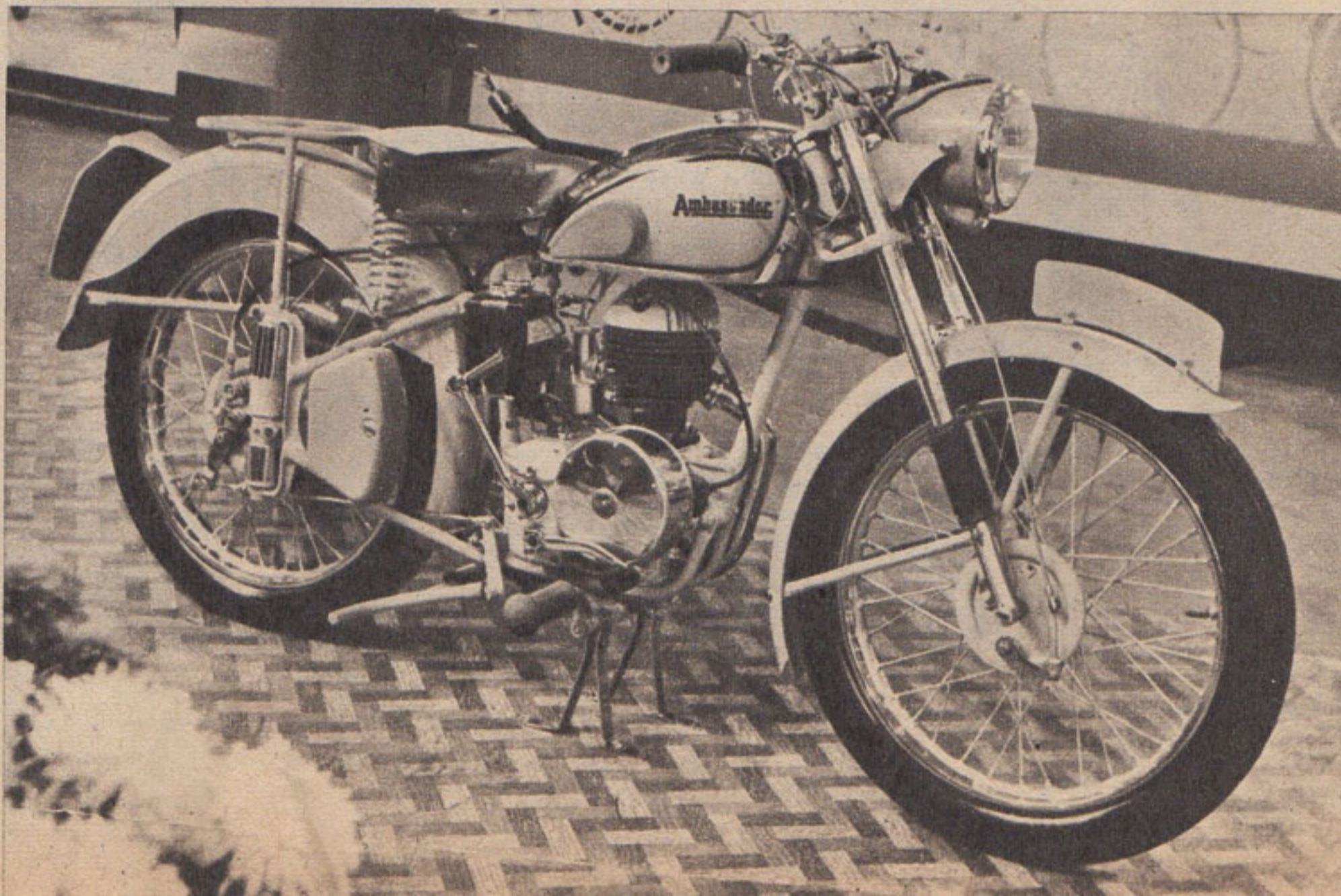
Le modèle V.H.A. 500 cmc. a maintenant les tunnels de tringles de culbuteurs partiellement enclos dans les

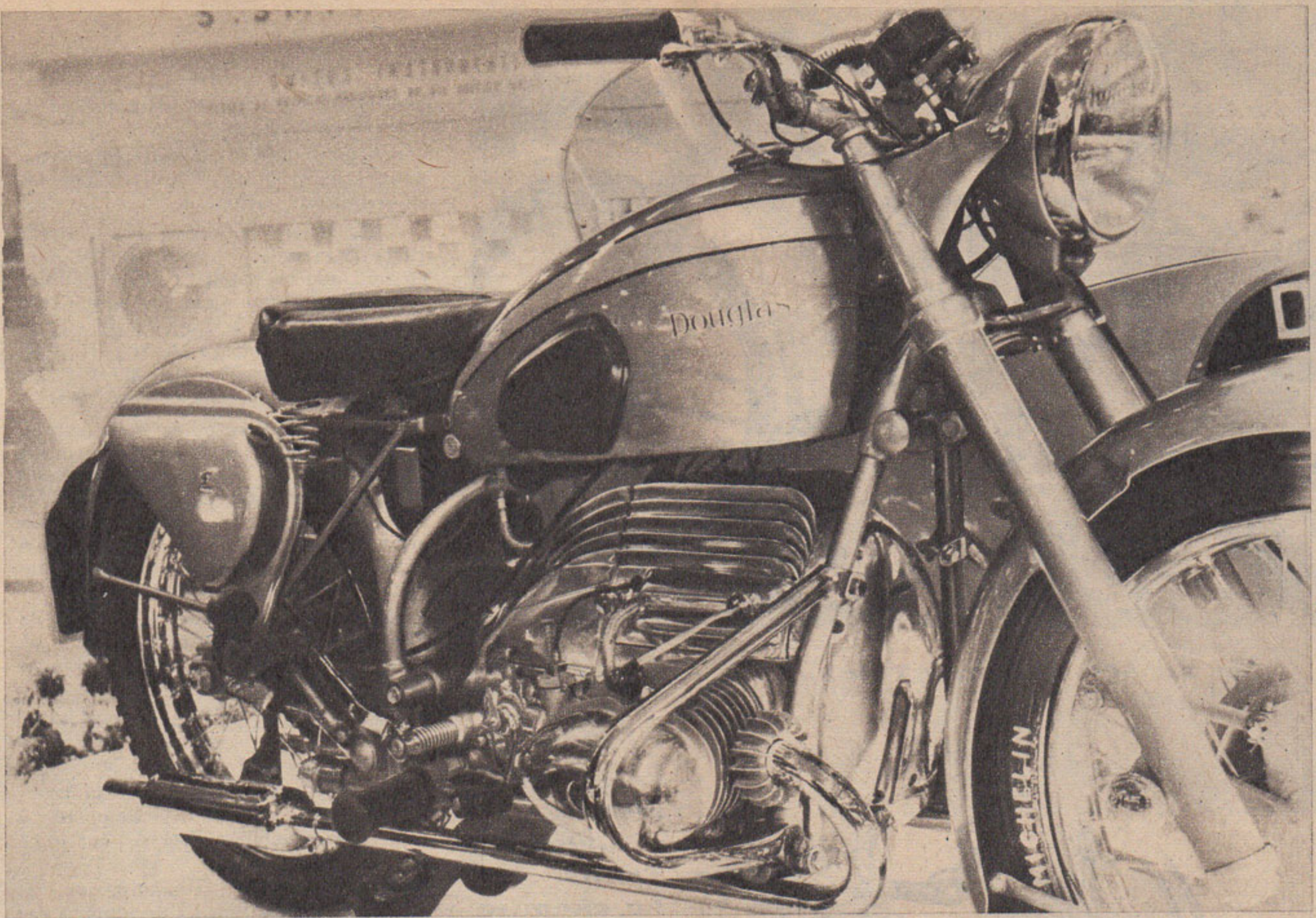


**Coupe
du cylindre
VHA 500 Ariel.**

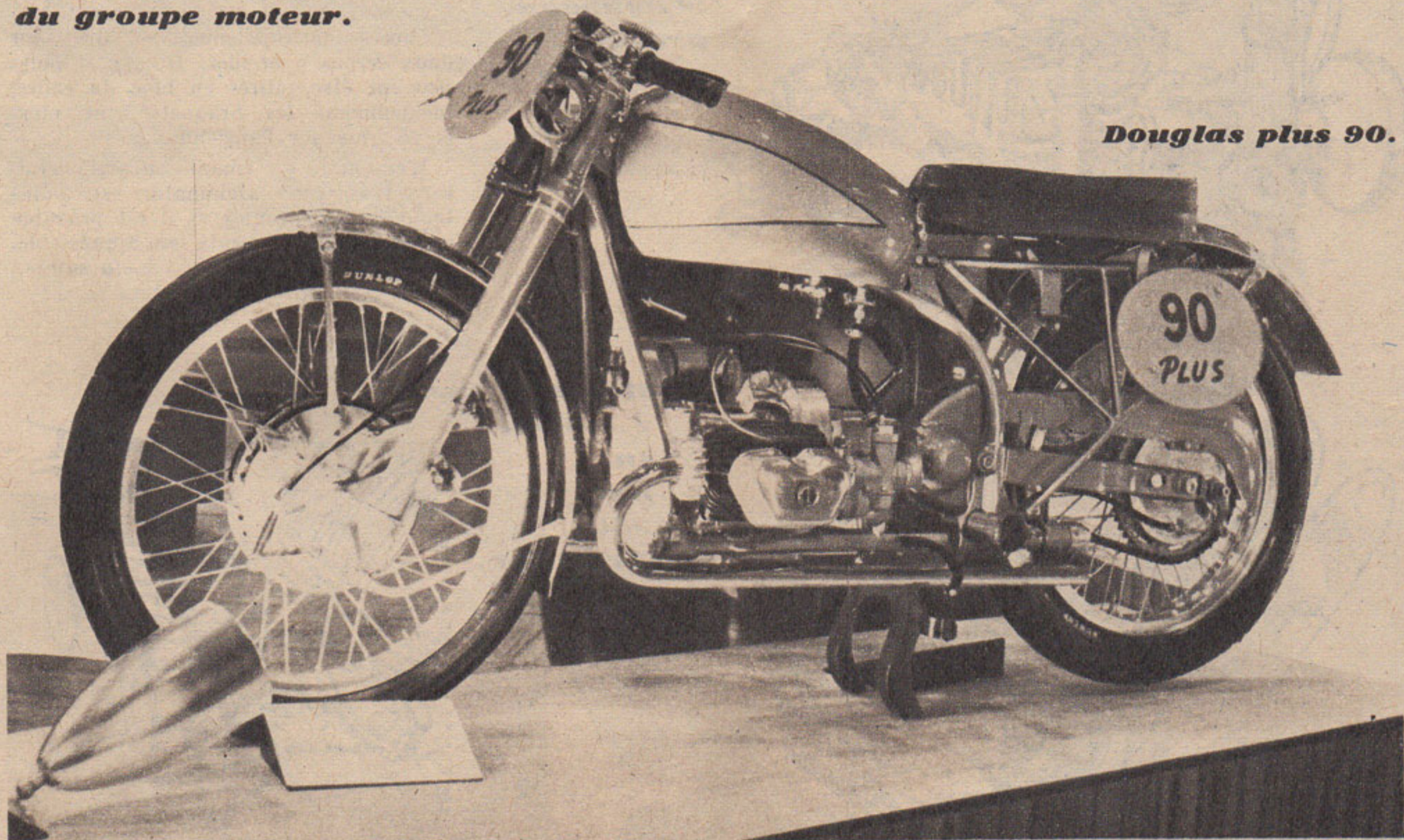


**Ambassador
197 cmc. Villiers.**

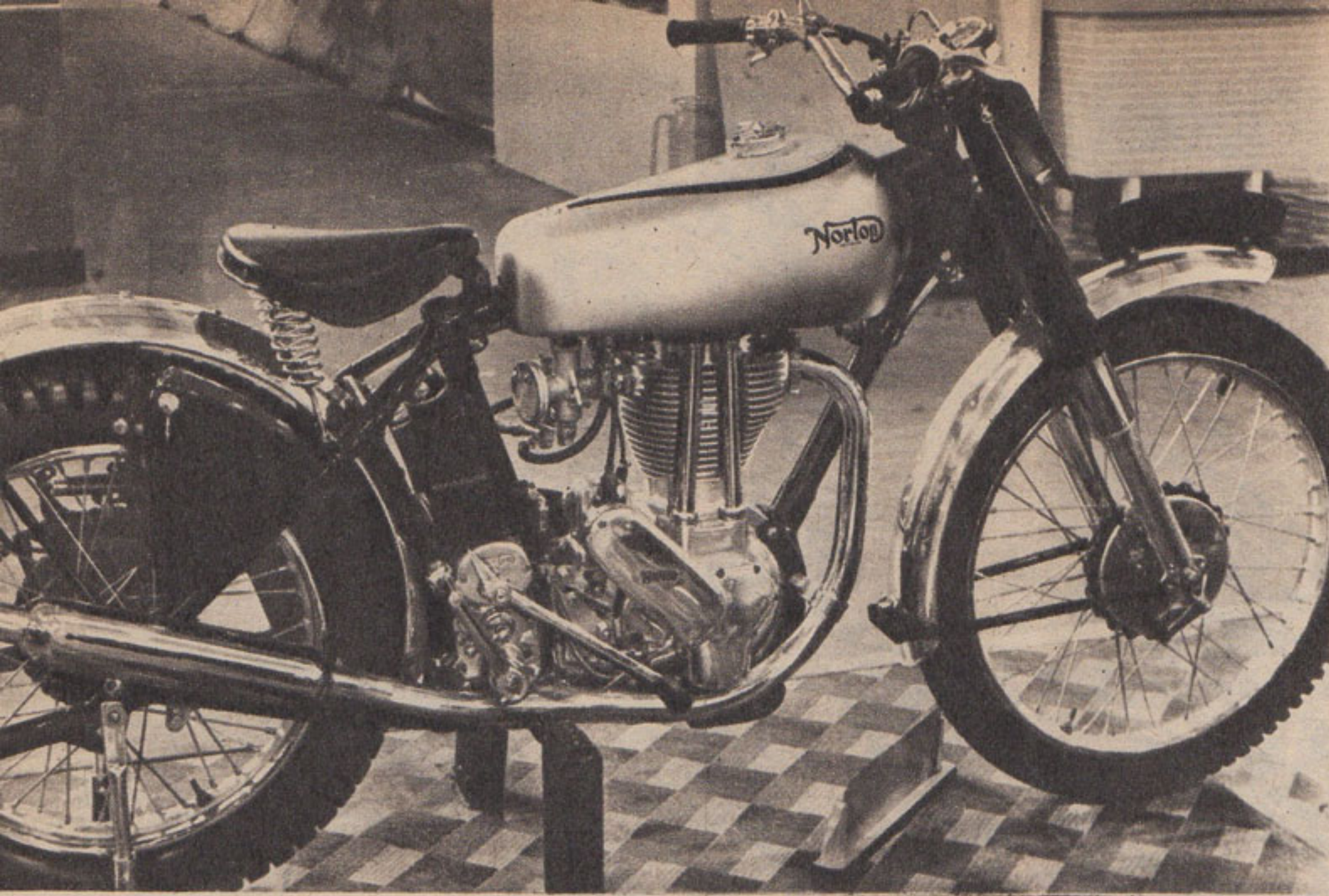




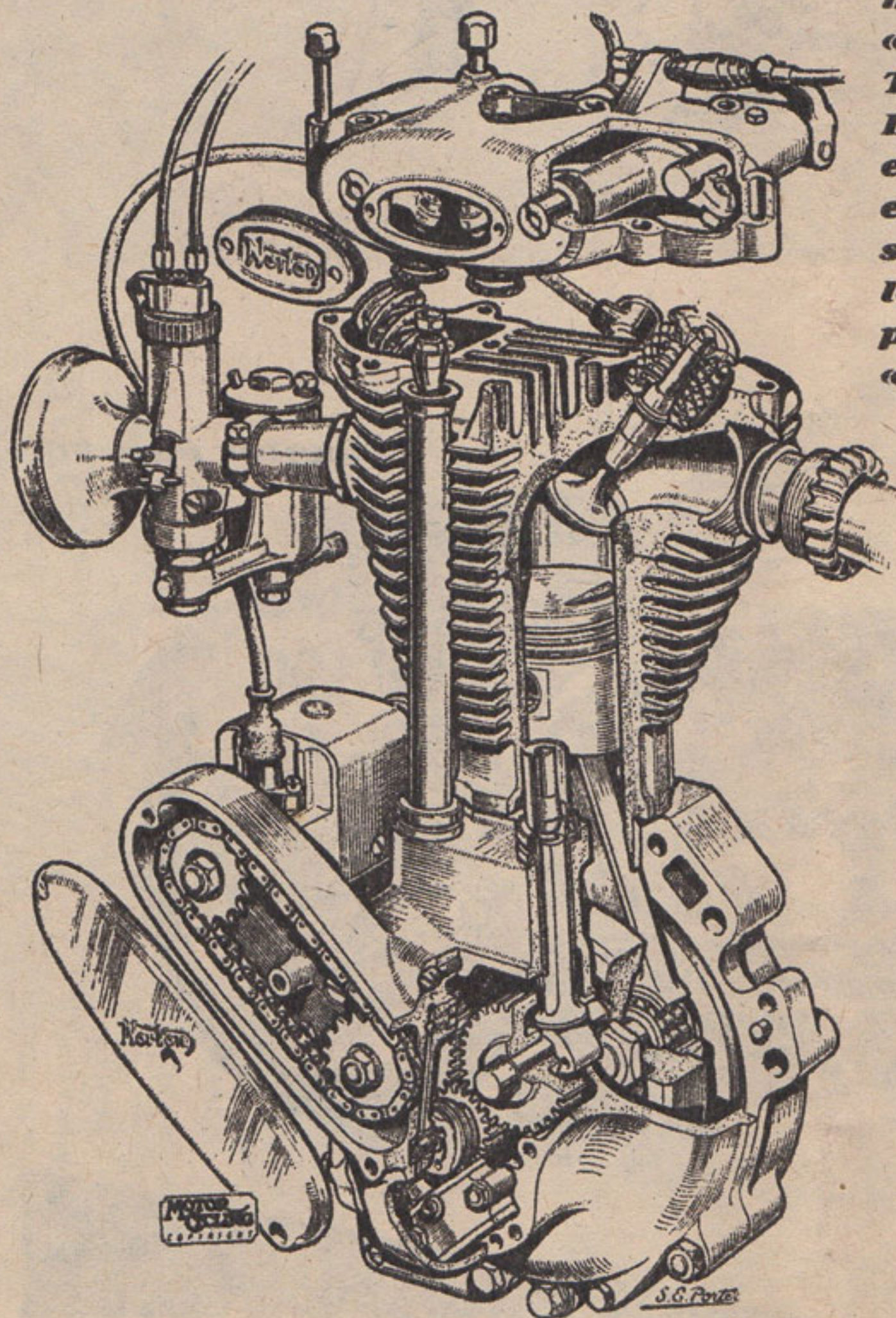
**La 500 Douglas,
avec
carénage nervuré
du groupe moteur.**



Douglas plus 90.



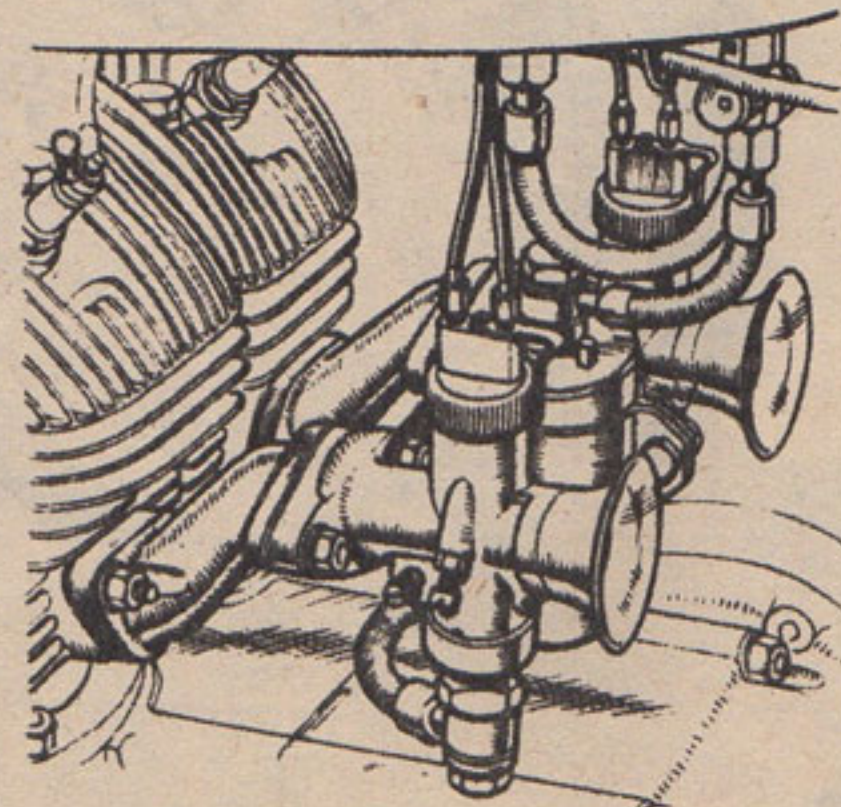
La 500 Norton « Trial ».



**Crevé du
moteur
« Norton »
Trials.
La chemise
est
emmanchée
suivant
le nouveau
procédé
« Al-Fin »**



**Montage sport
2 carbus
sur
une
250
Excelsior.**



ailettes du cylindre, et un graissage de l'axe de suspension AR.

Sur les modèles « 6 Jours Internationaux » un original et efficace arrache-crous retenait l'attention.

Ambassador présentait un modèle 197 Villiers avec suspension AV. et AR., et un modèle populaire avec fourche à parallélogramme sans suspension AR.

La grande firme B.S.A. innovait sur ses modèles Compétition B.32 un réservoir volumineux et une double selle, adaptée également sur la twin 500.

Une des nouveautés de cette exposition était sans conteste la nouvelle 500 Douglas. La formule flat-twin ainsi que la transmission par chaîne ont été conservées, mais le bloc a reçu un carénage nervuré. Gros tambours de freins, 2 carburateurs. Un réservoir redessiné complète heureusement l'ensemble.

On pouvait admirer également la +90, machine peu connue en France, mais très appréciée outre-Manche pour les petits circuits.

Royal-Enfield présentait également une selle double, tandis que la remarquable 350 Bullet dominait le stand.

Norton, contrairement aux informations récentes, présentait la Dominator à cadre Manx, modèle réservé pour l'instant à l'exportation.

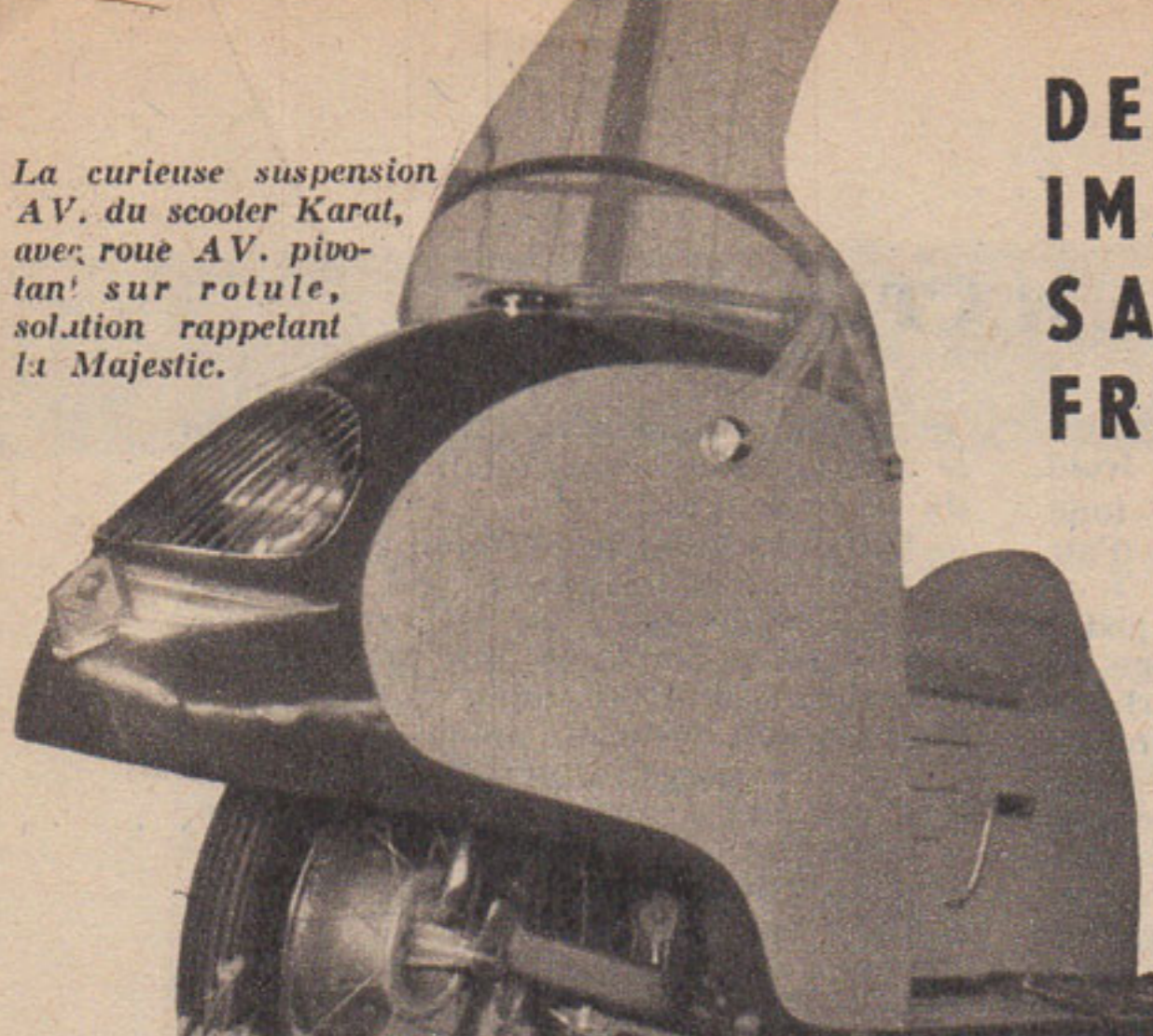
Le moteur n'est pas modifié mais le cadre est le fameux « lit de plume » des machines de courses Norton.

Le réservoir bénéficie de la course, il est fixé par une sangle métallique à un seul boulon.

Le coffre à outils est sous la selle double et accessible rapidement en dévissant deux écrous à oreilles. Moteur et boîte peuvent être retirés en bloc du cadre, incidemment les braquets sont plus élevés que sur l'ancienne.

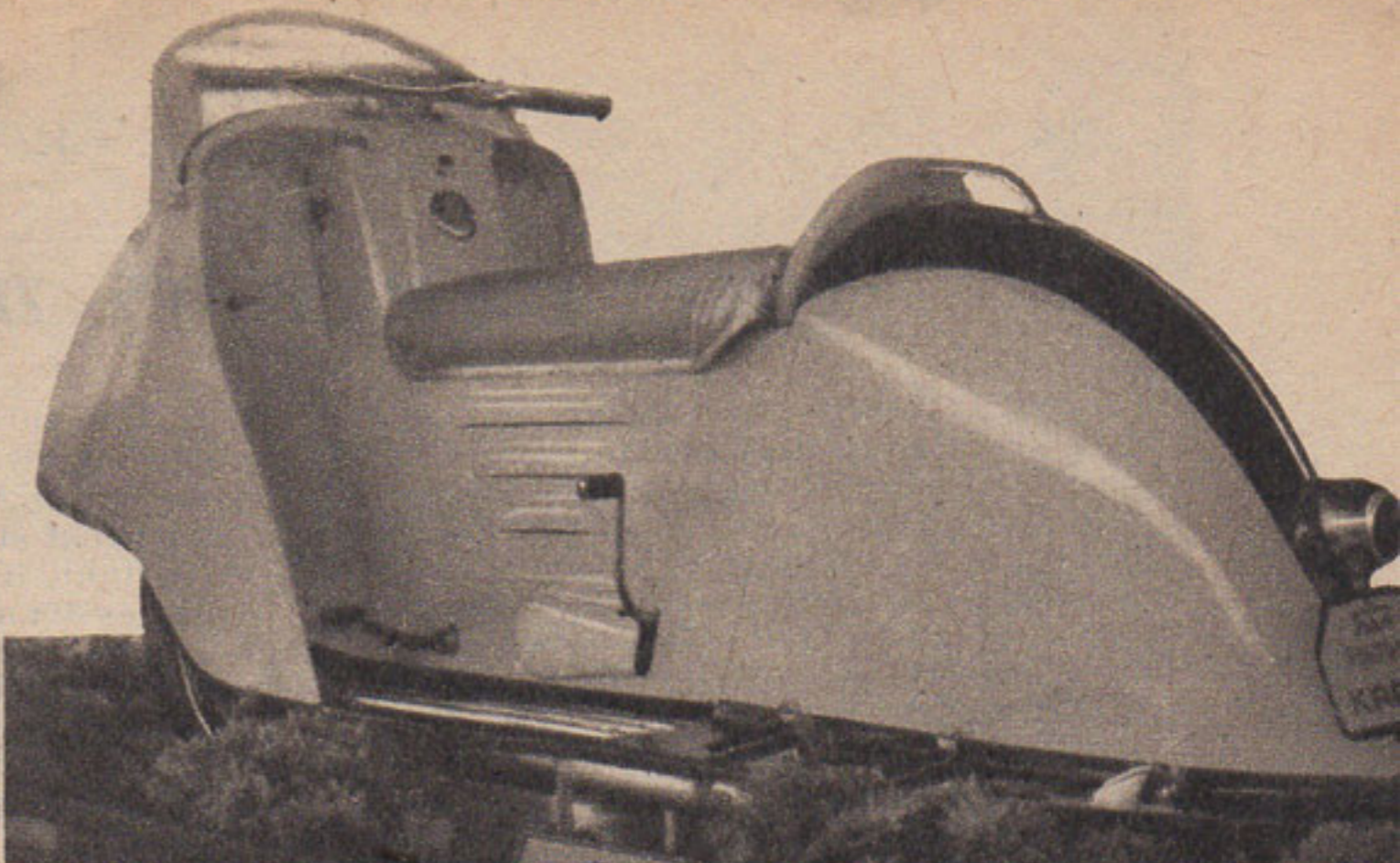
L'ensemble est émaillé en gris métallisé. L'ancienne Dominator est maintenue au programme et il est probable que la différence de prix sera appréciable. (à suivre.)

La curieuse suspension AV. du scooter Karat, avec roue AV. pivotant sur rotule, solution rappelant la Majestic.

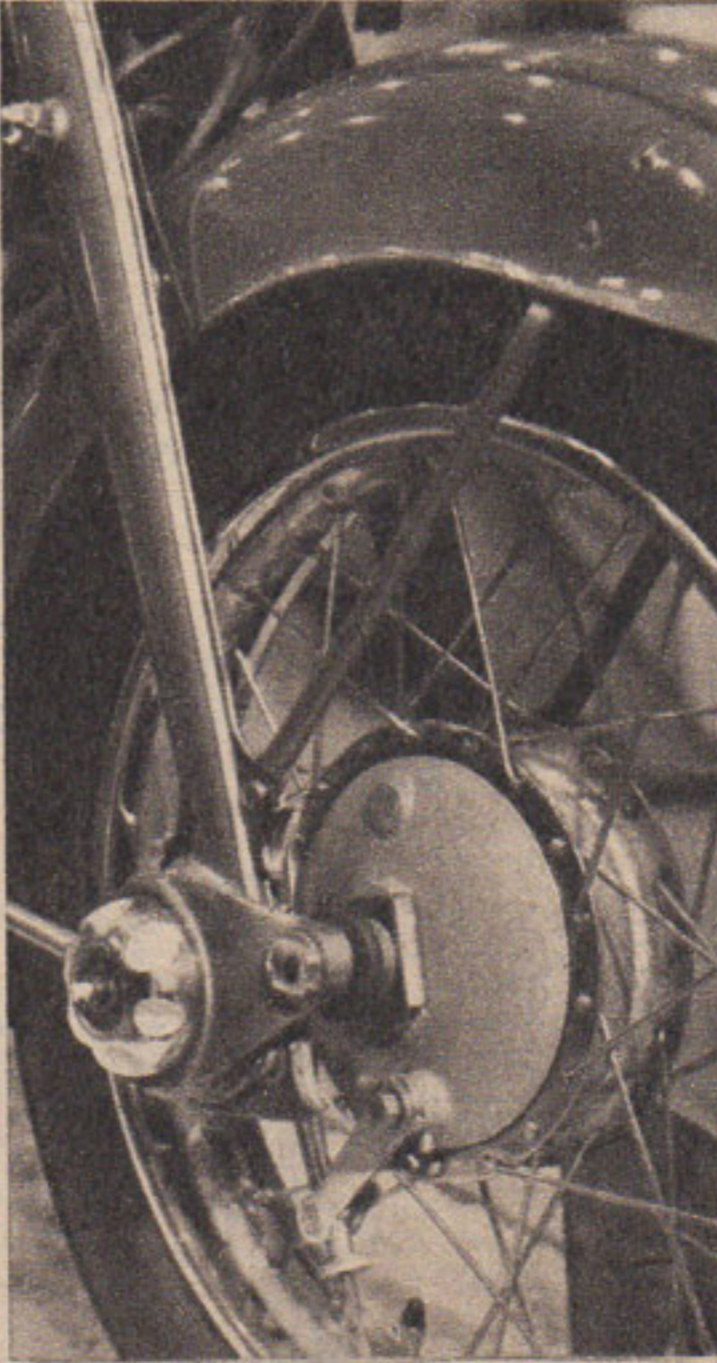
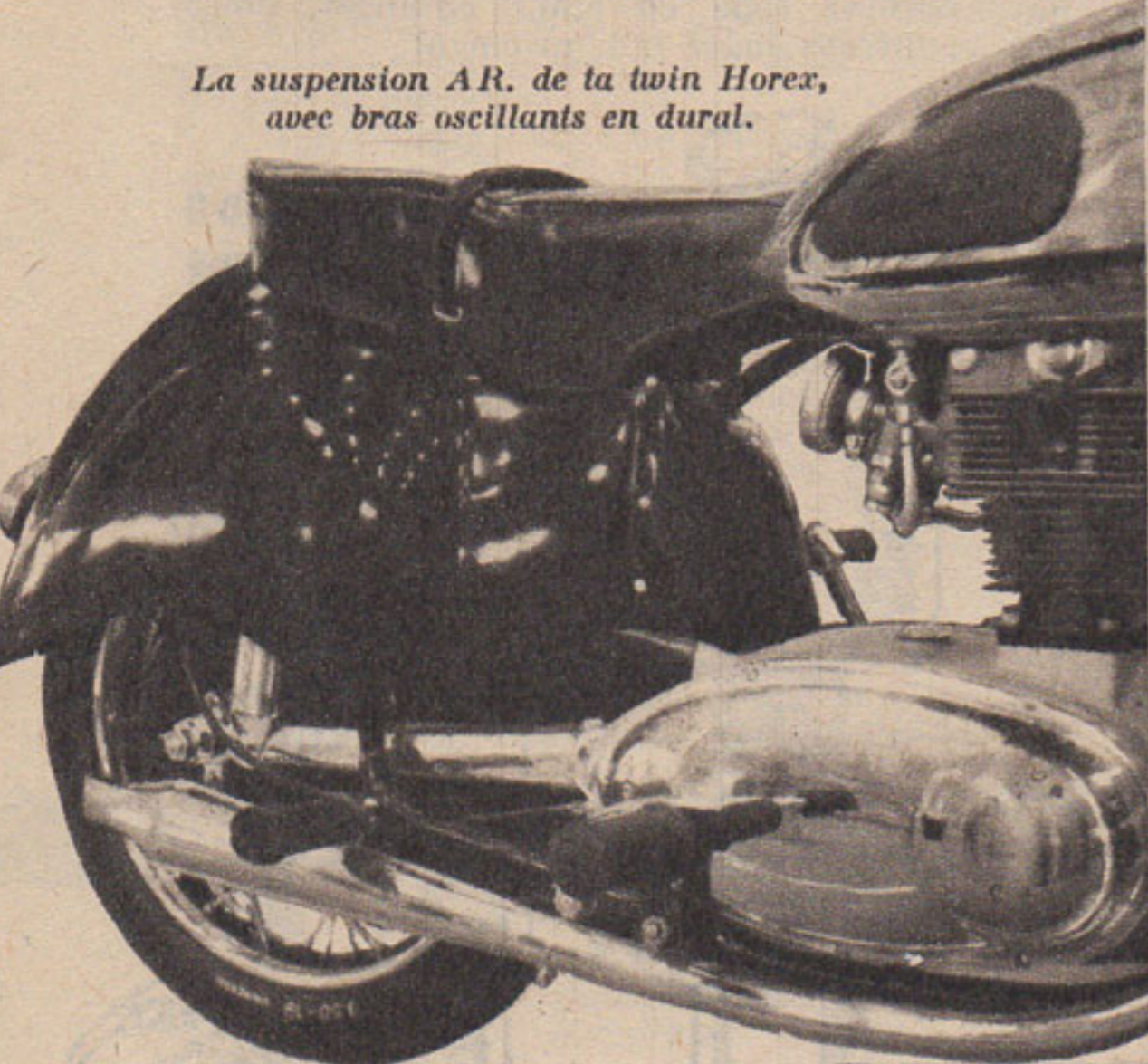


DERNIÈRES IMAGES DU SALON DE FRANCFORT

→
Vue d'ensemble du Karat, bien dans la tradition « kolossal »

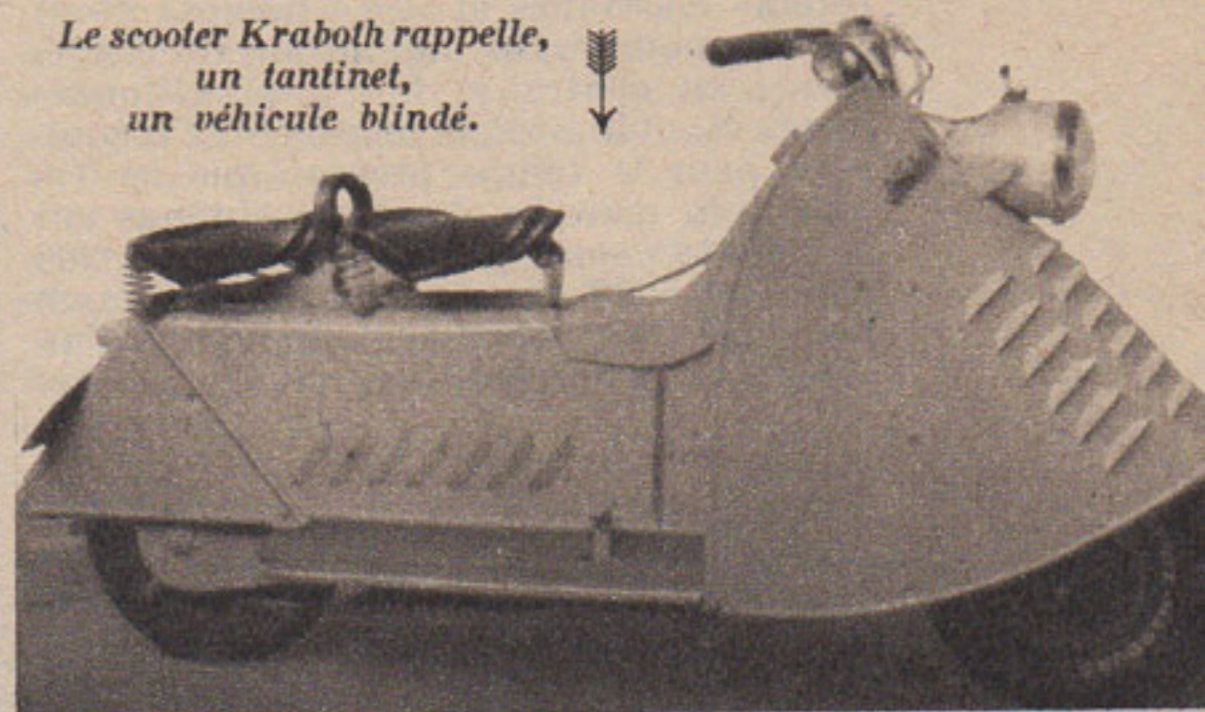


La suspension AR. de la twin Horex, avec bras oscillants en dural.

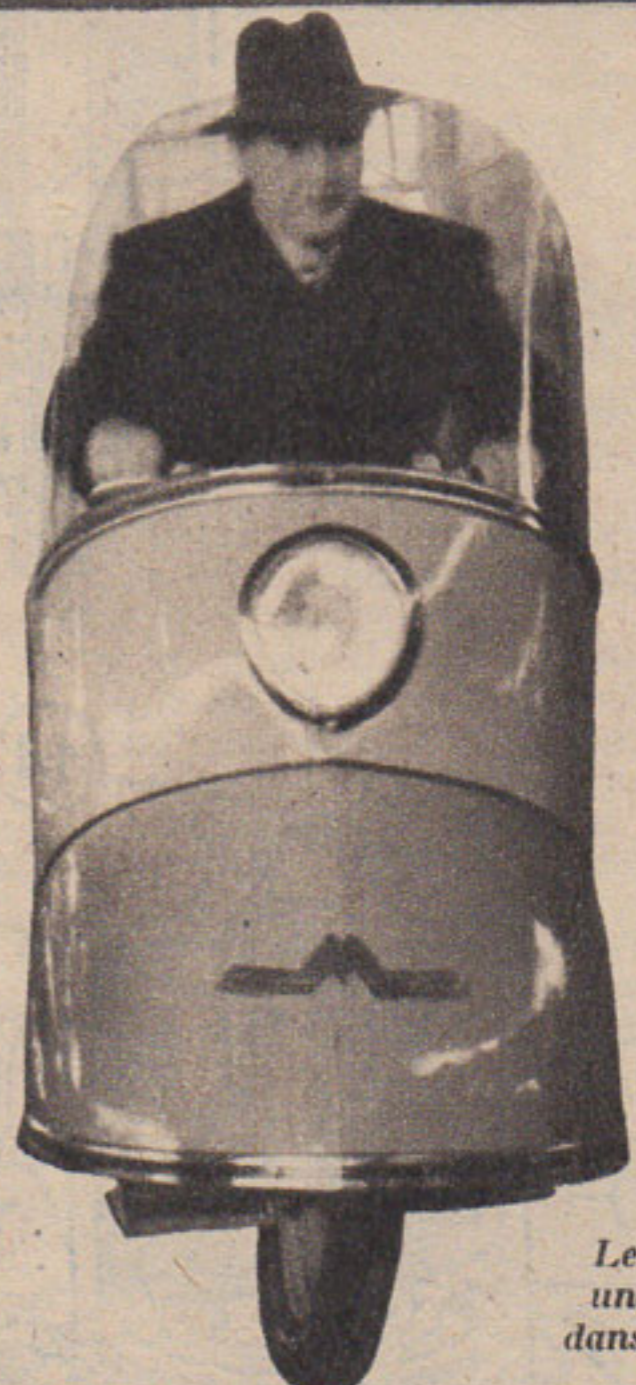


L'intéressante suspension AV. de l'Adler.

Le scooter Kraboth rappelle, un tandinet, un véhicule blindé.



Vue avant du Maico.

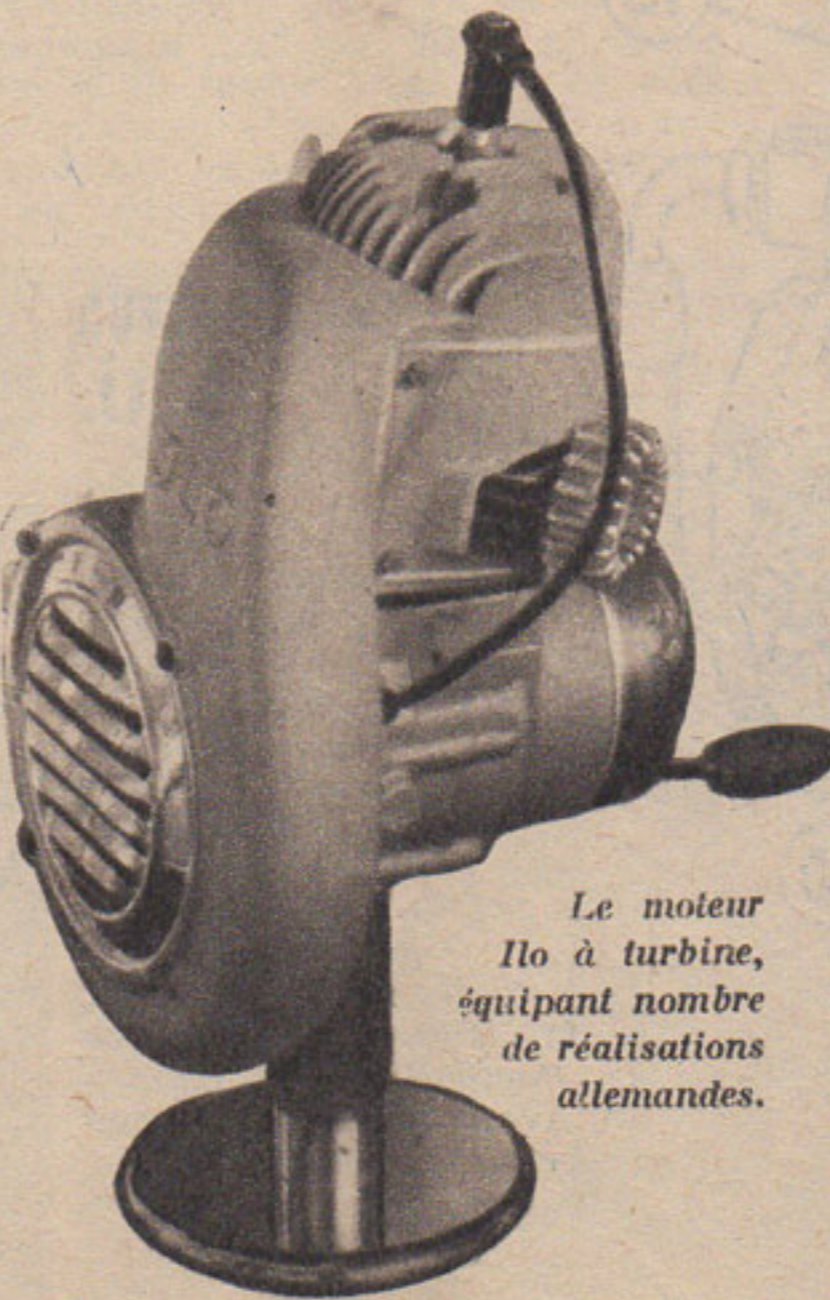


Le Bastert, une réussite dans le genre.

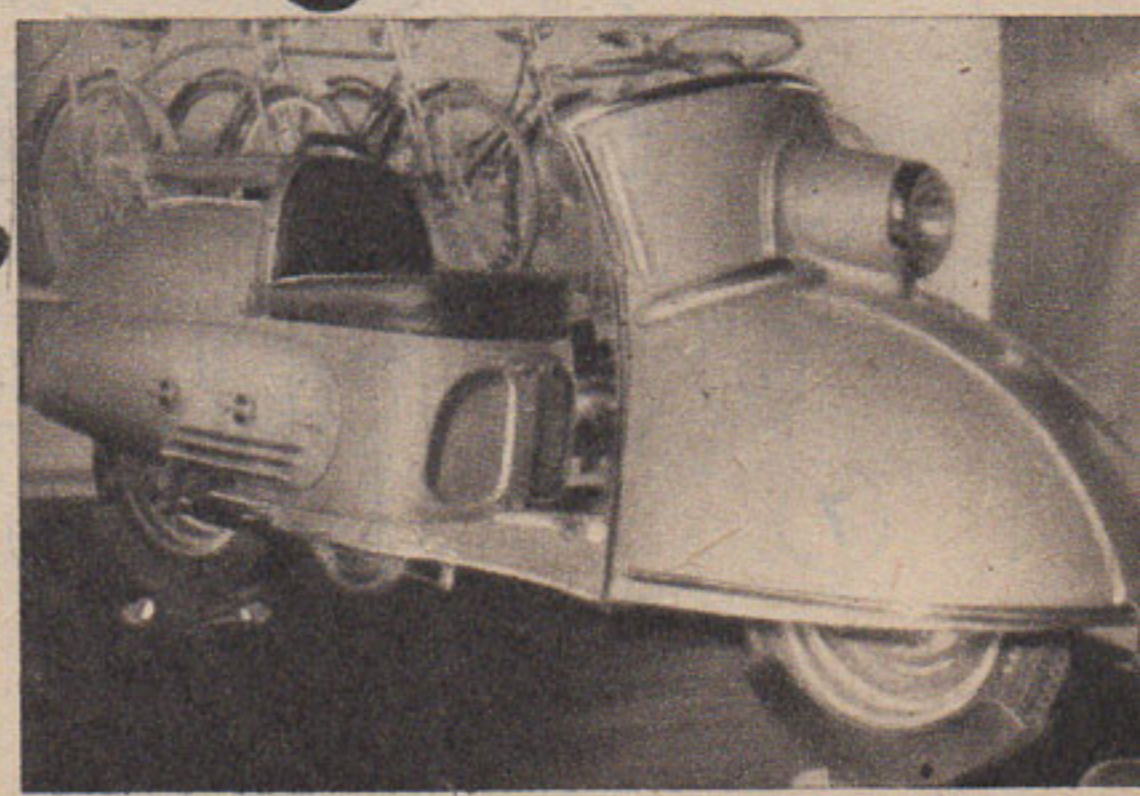
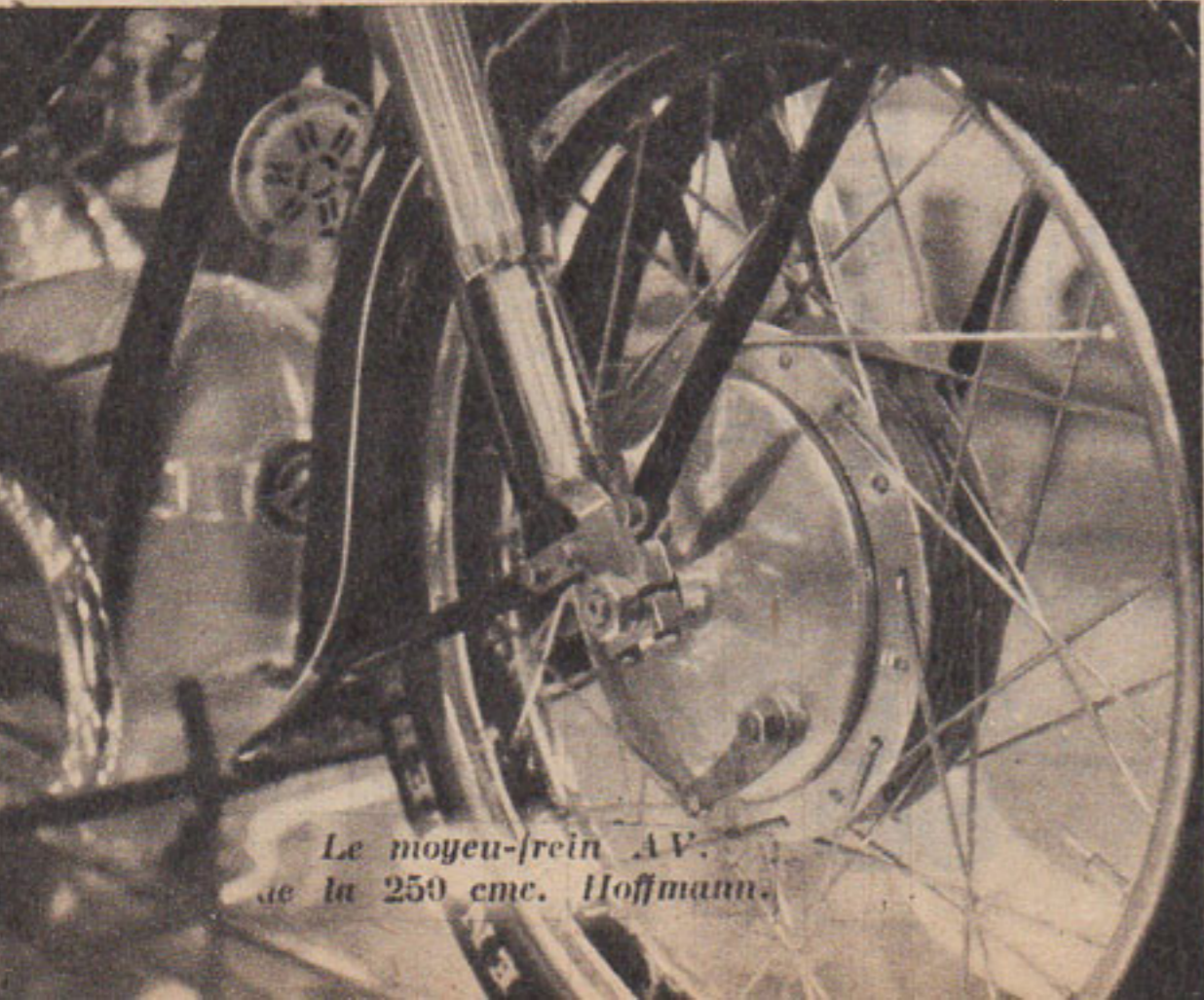
Guidon aérien, remarqué sur un scooter.



Le moteur Ilo à turbine, équipant nombre de réalisations allemandes.



Le moyeu-stein AV. de la 250 cmc. Hoffmann.



REAPPARITION DU CARBURATEUR S. U.

CETTE firme britannique équipait il y a de nombreuses années les motocyclettes Douglas, mais elle avait délaissé la moto au profit de l'automobile et en Angleterre toute voiture de sport et de course est équipée de carburateurs S.U., telles la Jaguar XK.120, la M.G. du colonel Gardner et la B.R.M. Des carburateurs et injecteurs S.U. sont utilisés aussi par les services aéronautiques britanniques.

Le carburateur S.U. pour motos fait une réapparition sensationnelle car il est d'un principe assez différent des carburateurs classiques et son principal atout est l'économie sans diminution du rendement, au contraire. Les approvisionnements étant limités, la maison S.U. n'équiperait pour le temps présent que la 650 Triumph, mais les résultats obtenus sur ce modèle sont prometteurs; 3 l. 200 aux 100 à 80 km.-h., vitesse maximum inchangée, en dépit de l'adjonction d'un filtre à air, accélérations plus brillantes

vers 100 km.-h. et carburation correcte immédiatement après un départ à froid.

Le principe fondamental est le fonctionnement automatique du réglage d'air, et partant, du réglage d'essence.

Le système se compose d'un piston à double étage, qui obture le passage des gaz à la manière du volet d'un carburateur classique; ce piston s'élève proportionnellement à la dépression régnant dans la tubulure d'admission, réglant ainsi automatiquement la section de passage des gaz en rapport de l'ouverture du papillon (seule commande du carburateur), du régime et de l'effort demandé. Au piston à double étage est fixé une aiguille conique pénétrant dans l'unique gicleur du carburateur. Le dosage du mélange est réglable rapidement, réglage qui est valable pour tous les régimes, par la variation de hauteur du gicleur par rapport à l'aiguille.

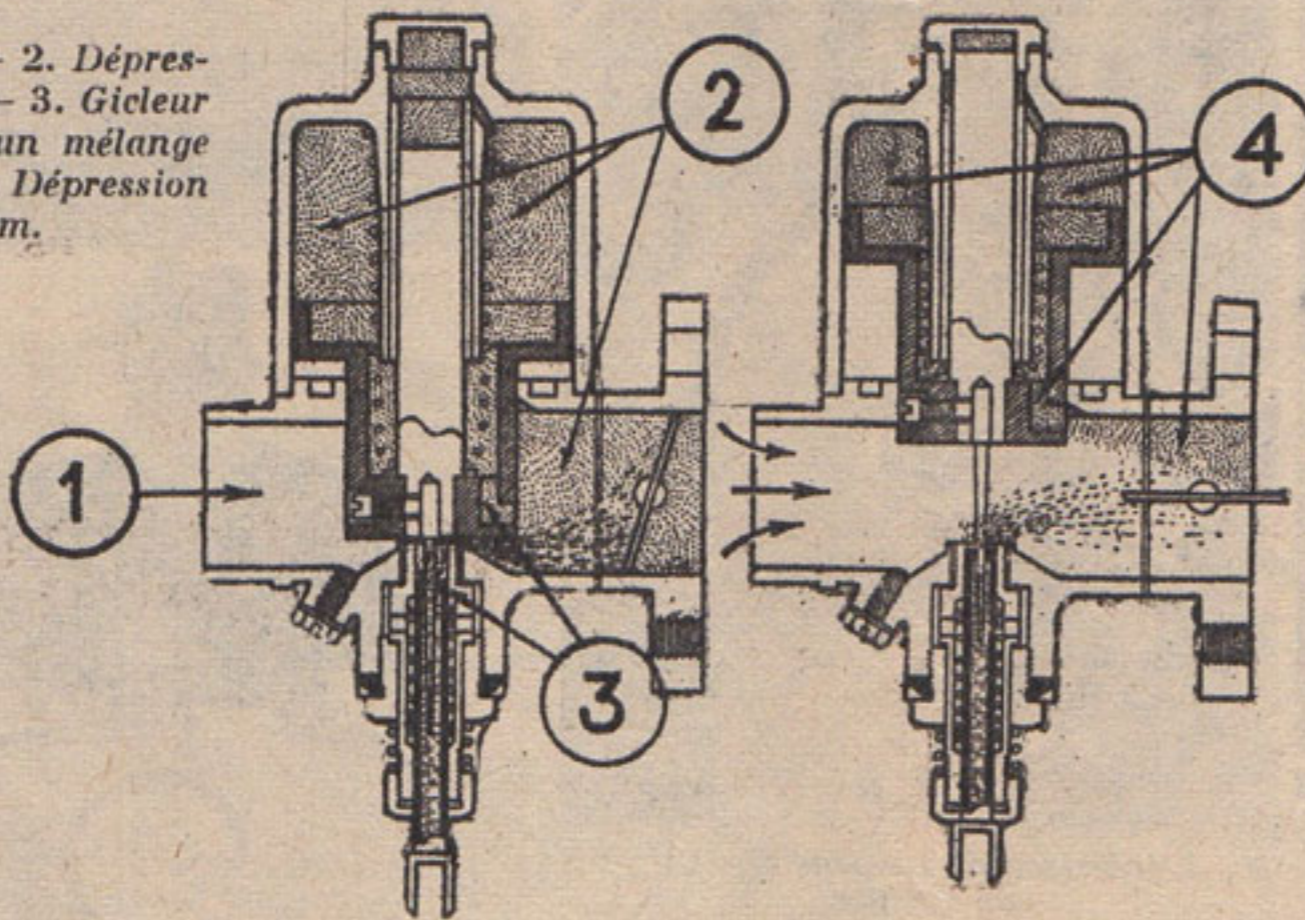
Pour le départ à froid, un levier sur le carburateur fait descendre le gicleur et,

du fait de la conicité de l'aiguille, enrichit le mélange et ce, sans modifier la section de passage d'air.

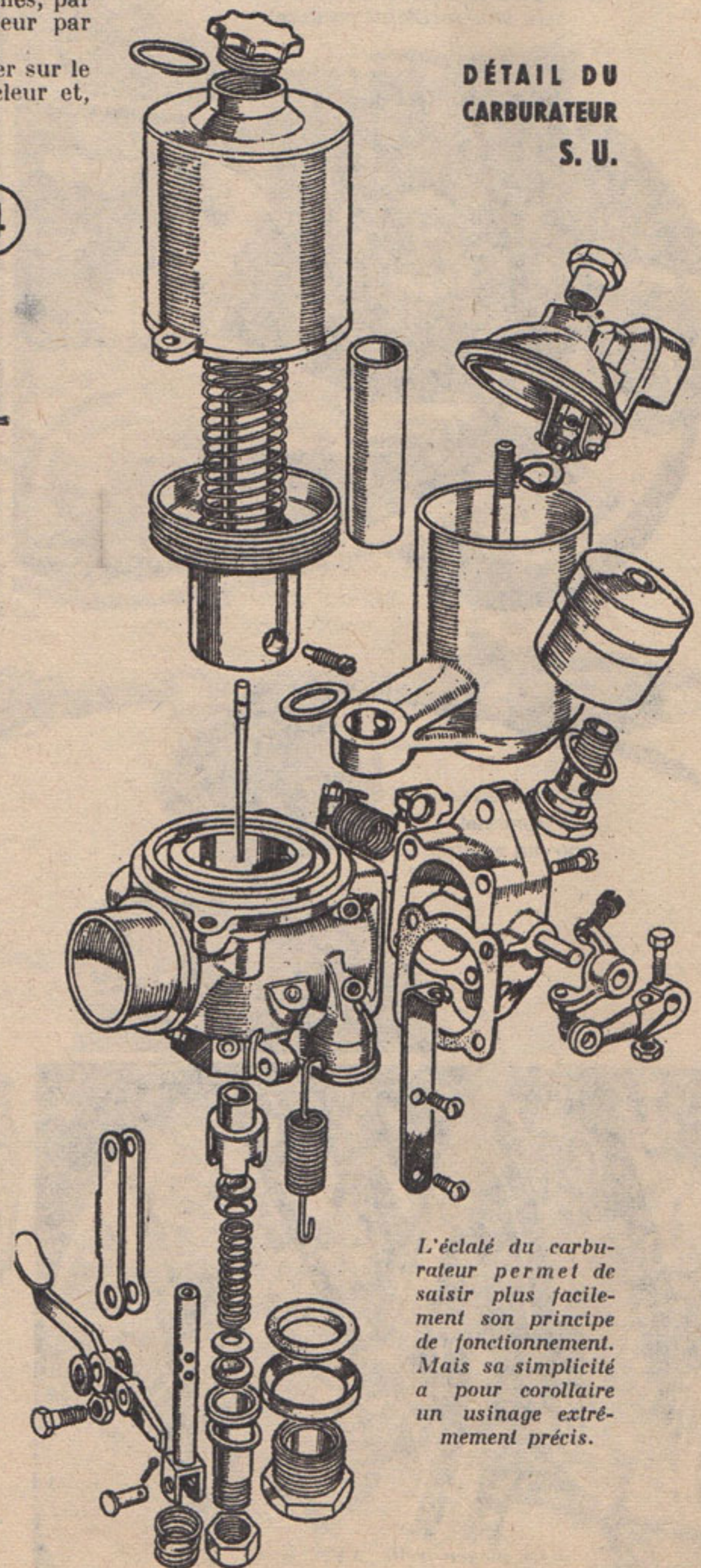
Théoriquement le système est parfait. L'inconvénient principal est l'usinage parfait requis pour un tel carburateur, avec comme corollaire, un prix d'achat probablement élevé, bien que toute la fonderie soit faite au moule métallique.

Par sa conception actuelle le carburateur est prévu couplé à un filtre à air; si ce dernier se trouve encrassé, ce qui est l'éventualité normale d'un filtre efficace, il n'y a pas enrichissement du mélange, celui-ci restant parfait. Il y aura simplement perte de puissance. Attendons avec patience les résultats pratiques, les Thunderbird 1952 en étant équipées, nous pourrions juger plus aisément.

1. Air purifié. — 2. Dépression minimum. — 3. Gicleur abaissé donnant un mélange plus riche. — 4. Dépression maximum.



DÉTAIL DU CARBURATEUR S. U.



CARBURATEUR S. U.

1. Chambre de dépression. — 2. Piston de dépression. — 3. Air. — 4. Arrivée d'air. — 5. Aiguille. — 6. Portegicleur. — 7. Gicleur d'aiguille. — 8. Système de stater. — 9. Système de réglage du gicleur. — 10. Vis de réglage d'aiguille. — 11. Bras de commande. — 12. Papillon de commande. — 13. Axe de piston. — 14. Bouchon de lubrification.

L'éclaté du carburateur permet de saisir plus facilement son principe de fonctionnement. Mais sa simplicité a pour corollaire un usinage extrêmement précis.

LE MOTEUR AUXILIAIRE "AL'TER" ÉQUIPANT LE CYCLOMOTEUR "ARLIGUIÉ"

Au stand Arliguié figurait un cyclo-moteur dont l'examen détaillé suivi d'un essai aimablement consenti par le constructeur, nous réserva une agréable surprise, surtout côté moteur.

Celui-ci, construit par les Etablissements Terrat, est un 50 cm³ deux temps, d'une technique à la fois hardie et simple.

Le cylindre, à quatre transferts parallèles, en fonte graphitée, au Vanadium-Titane, est coiffé d'une culasse en alliage léger.

D'ailleurs, le choix des matériaux est particulièrement remarquable : piston en alu hypersilicé, bielle en acier chromenickel, vilebrequin traité, sur deux roulements à billes.

A 4.000 t/min., avec un rapport volumétrique de 5,5 à 1, on tient un bon 40 km/h.

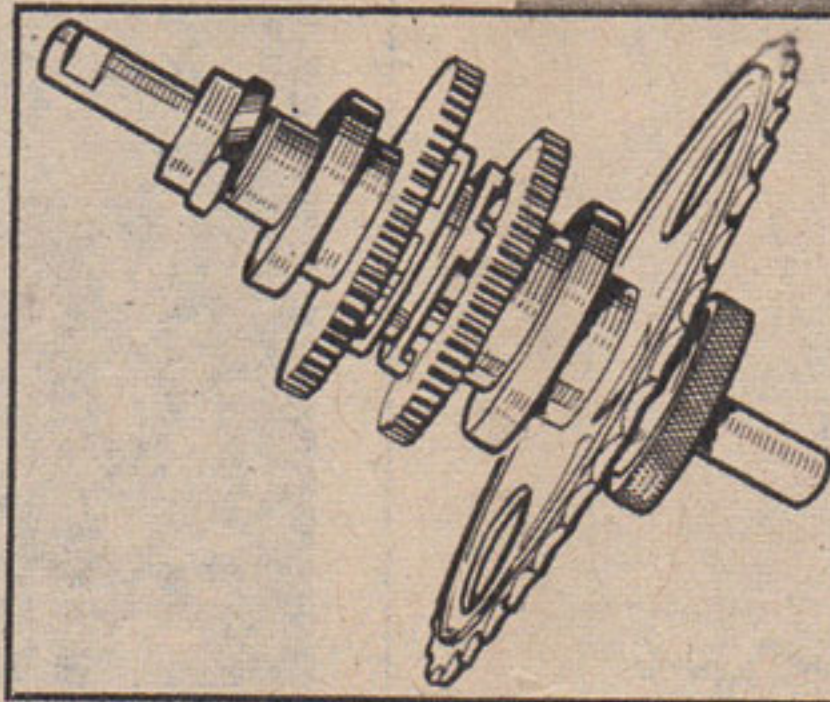
Mais l'originalité marquante réside dans la boîte à deux vitesses présélectives, avec embrayage permettant le départ sans pédaler (nous l'avons expérimenté) mais qui par la suite n'intervient plus dans le passage des vitesses, tout du moins si l'on veut utiliser la présélection.

Celle-ci résulte d'une astuce fort ingénieuse à savoir la souplesse du levier de changement de vitesse à main.

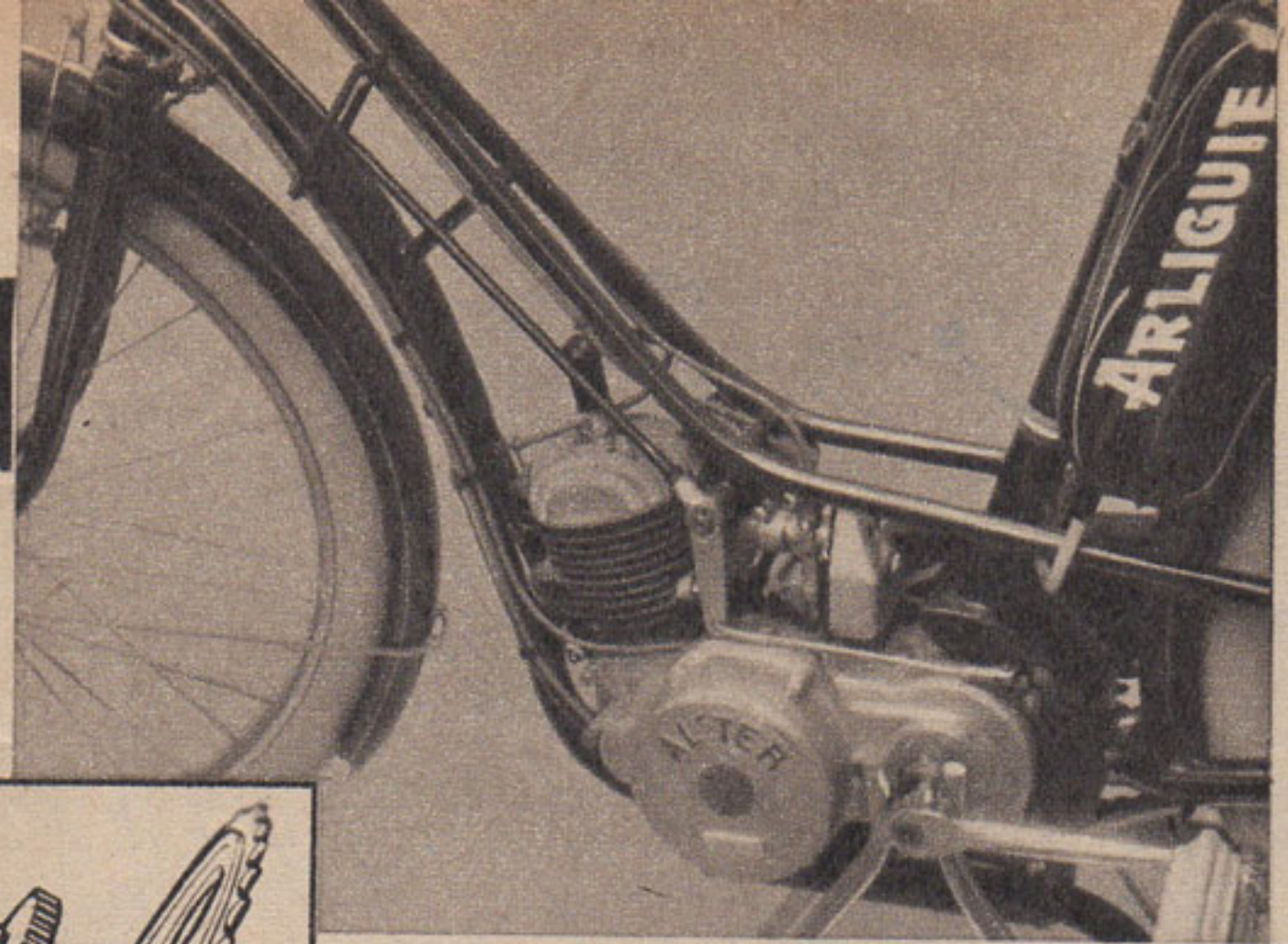
L'explication est fort simple. Le moteur étant normalement lancé en 1^{re}, le pilote peut enclencher le baladeur

Vue du levier de sélecteur « Al'Ter ».

Boîte de vitesse « Al'Ter ».



sur la position 2^e vitesse, la tige du levier flexible effectuant alors une courbe et forçant sur le crabot de verrouillage de 2^e. Mais ce crabot de verrouillage, unique pour les deux pignons de boîte, ne se libère du pignon de première qu'en cas de nullité du couple moteur, autrement dit affaissement brutal du régime de rotation. Le crabot, obéissant alors à l'injonction du baladeur, enclenche la 2^e.



La seule manœuvre à effectuer par le pilote pour changer de vitesse consiste donc à couper les gaz, manœuvre lui permettant de contrôler constamment sa direction des deux mains.

Notons que la boîte possède un point mort, et que le pédalier enclenché par cliquet permet la transmission directe pignon moteur pignon arrière, supprimant ainsi la servitude d'une chaîne secondaire.

L'essai que nous avons pu effectuer a été absolument convaincant, les vitesses, en montant aussi bien qu'en descendant, passent absolument sans heurts ni à-coups.

L'allumage est assuré par un volant magnétique Wageor, et le carburateur est un Gurtner.

Et pour conclure, souhaitons à ce moteur de qualité tout le succès commercial qu'il paraît devoir mériter.

R.C.

DE L'INÉDIT DANS LE DOMAINE DU MOTEUR AUXILIAIRE AVEC "MOTOX"

LES moteurs auxiliaires sont à l'ordre du jour et l'exploration de ce nouveau domaine mécanique ne manque pas d'apporter d'intéressantes surprises.

Le Motox, bloc-moteur deux temps, deux vitesses, de 50 cm³ de cylindrée (40 x 35) est produit sous licence suisse. Il se signale immédiatement à l'attention par un carburateur débouchant directement dans le carter, ce qui laisse prévoir un système d'admission rotatif. Effectivement, celui-ci est constitué par un volet tournant solidaire du vilebrequin (voir dessin), la bielle étant montée en porte à faux.

Il est bien évident que ces solutions

réduisent au minimum l'espace mort du carter, donnant ainsi une excellente pré-compression, de même que le système rotatif permet une période d'admission plus longue, d'où remplissage plus complet du cylindre.

En bout de vilebrequin sont clavetés deux pignons toujours en prise avec les deux grands pignons de boîtes de vitesses.

Le verrouillage des vitesses s'obtient par le truchement de segments en bronze montés à l'intérieur des pignons de boîte et commandés par un doigt en acier solidaire d'un levier situé sur le côté gauche du carter et relié par câble à une commande sur guidon. Ce système représente, en fait, un embrayage progressif,

supprimant le sélecteur. Un cliquet sur la commande de guidon positionne chaque vitesse et le point mort.

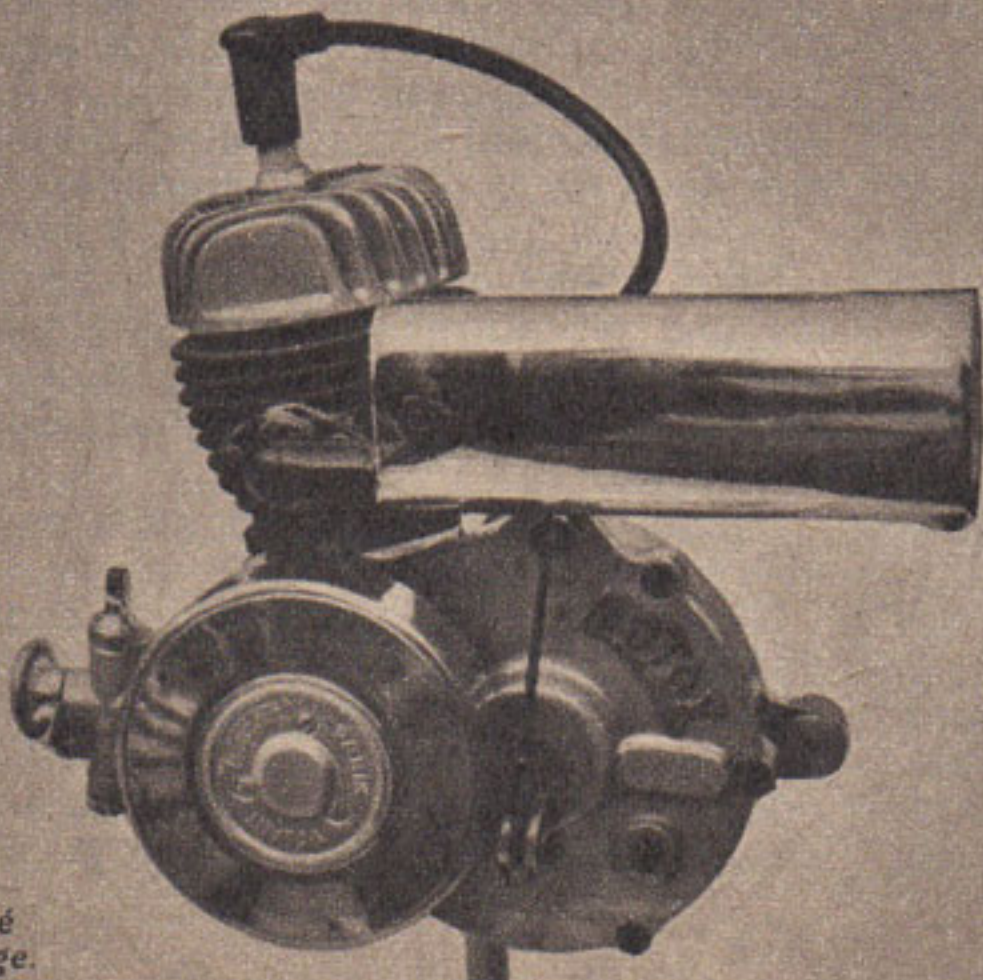
Le cylindre fonte est surmonté d'une culasse en alliage léger ; allumage assuré par volant magnétique.

Ce petit moteur, très soigneusement usiné (on connaît la précision de l'industrie suisse) posséderait l'étonnante puissance spécifique de 45 CV au litre, pour une consommation de 1 litre 1/4 aux 100 km., et une vitesse maximum de 50 km/h.

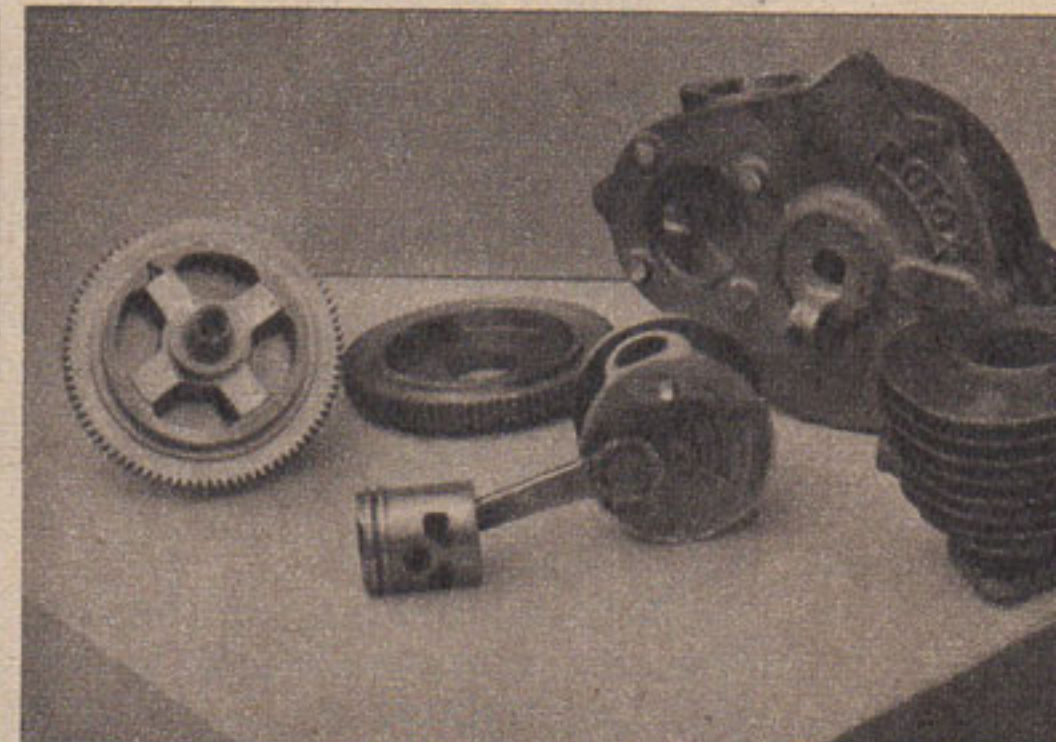
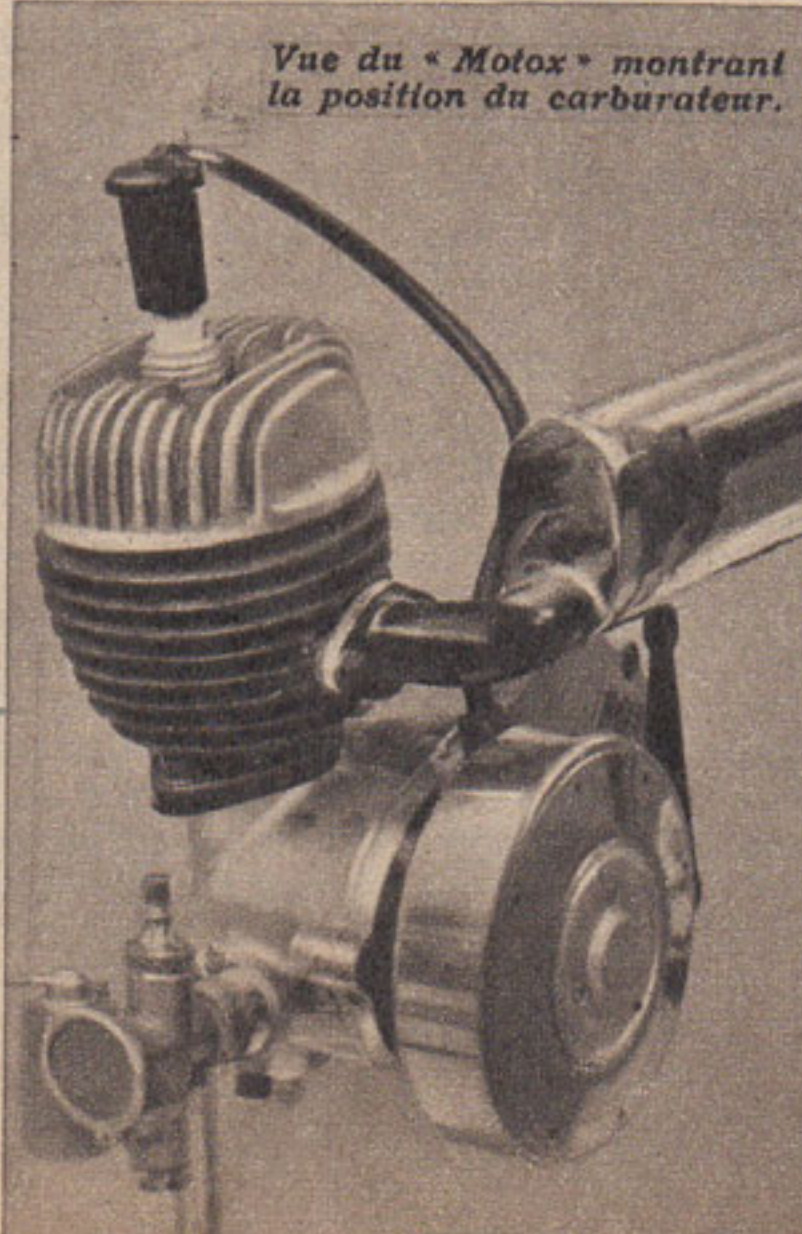
Précisons que ce moteur n'est livré qu'aux constructeurs, et qu'il est monté actuellement sur les cycloMOTEURS Darris.

R. C.

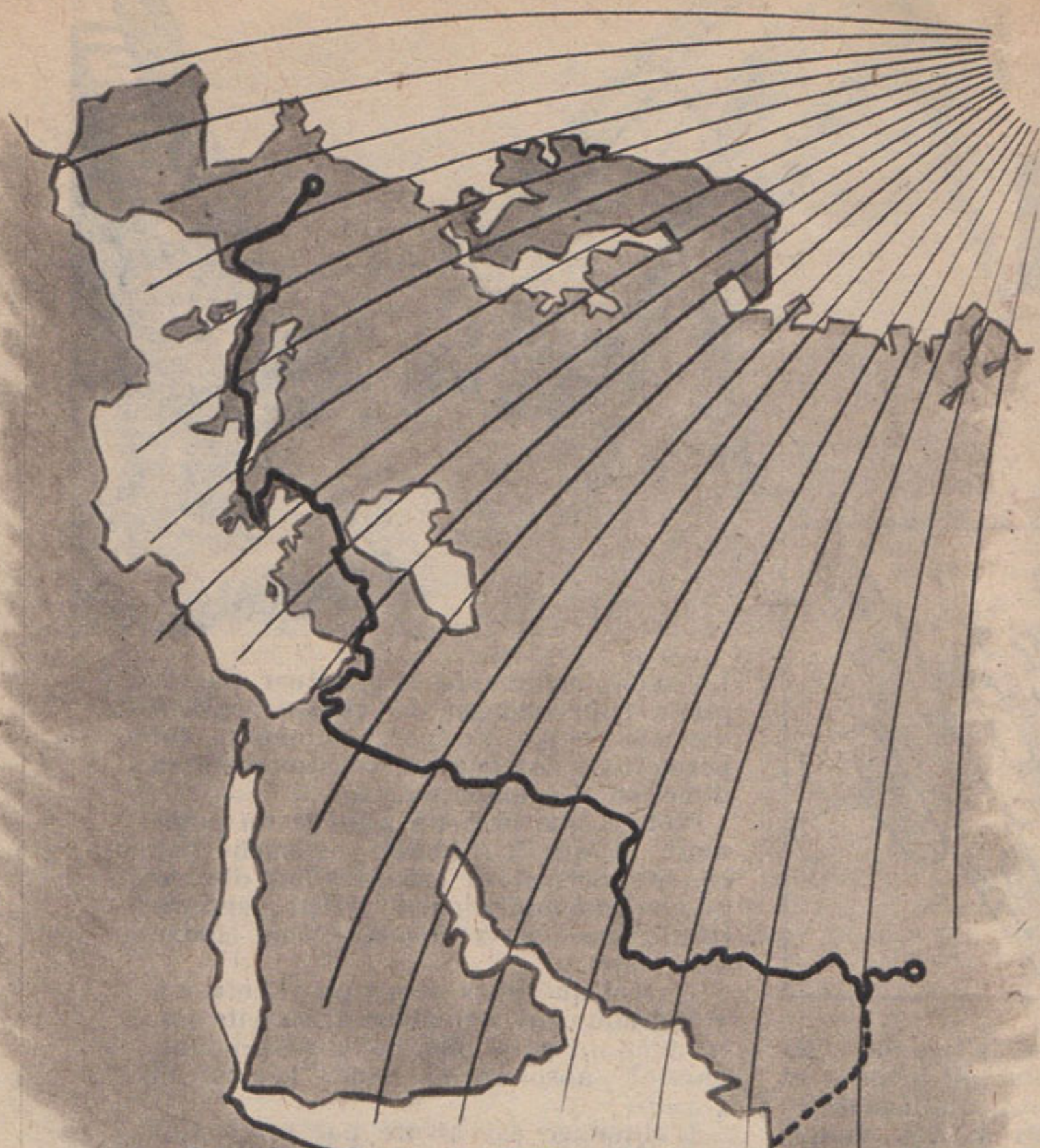
Vue côté embrayage.



Vue du « Motox » montrant la position du carburateur.



Pièces principales du moteur. Notez le montage en porte-à-faux de la bielle et la lumière du distributeur rotatif.



Les deux héros du raid,
M. Leclerc et Y. Ponzi,
au départ de Paris.

L'AVENTURE EST AU THIBET

NOUS avons eu le plaisir d'avoir en notre rédaction M. Y. Ponzi, l'un des héros du raid au Thibet réalisé sur des scooters Lambretta. Et c'est ainsi que de la bouche d'un des participants nous avons pu entendre et revivre par la pensée cette extraordinaire odyssée, qui durant six mois mit les hommes et le matériel aux prises avec une nature hostile et des climats rigoureux.

La force morale des pilotes fut à la hauteur de la résistance des mécaniques. Le 12 septembre, quelque cinq mois après leur départ de Paris, ils foulaient du pied le sol thibétain, pays que l'on se plaît à appeler le « Toit du Monde ».

Le raid avait réussi. La volonté humaine, une fois de plus, avait triomphé des éléments.

Mais laissons la parole à Y. Ponzi qui, pour nos lecteurs, fera vibrer la corde sensible de l'aventure, et danser devant nos yeux les mirages toujours nouveaux des lointains pays où fermente l'orientale sagesse.

* *

— A l'origine, ce fut un besoin inné d'évasion, comme un souffle puissant venu du tréfonds de notre subconscient, dernière étincelle, peut-être, laissée en nous par les hordes de conquérants que furent nos lointains ancêtres...

Nous voulions craquer cette carapace standardisée derrière laquelle se cache l'homme dans la vie moderne.

Il y avait en nous une soif de retour aux origines, un désir brutal de se chercher et de prouver notre existence d'être spirituel autant que physique.

Notre civilisation moderne est un rouage monstrueux, qui vous écrase, mais qui vous entraîne... Pour lui échapper il fallait partir, partir loin, très loin!...

Nous avons choisi le Thibet, le pays le plus haut du monde, berceau de l'antique sagesse bouddhique, farouchement défendu par les formidables obstacles naturels qui l'entourent. Le but était trouvé, mais il nous manquait les moyens.

Un jour le vieux Ferrari, directeur sportif de la « Voce d'Italia », me dit : « Il y a quelque chose de nouveau et qui a de l'avenir. Dans ce domaine l'Italie est à l'avant-garde. Prenez des scooters!... »

L'idée nous plut. La maison Lambretta, contactée, voulut bien mettre les machines à notre disposition, mais nous ne pûmes les avoir que quelques jours avant le départ. Il nous fallut signer une traite de 100.000 francs par machine en garantie. Nous n'avions aucun engagement, et il nous incomba de faire face aux frais du voyage. La maison nous assurait la fourniture gratuite de pièces détachées en cas

d'avaries. En cas d'échec, nous devions ramener les scooters le plus discrètement possible...

La grosse question des véhicules une fois résolue, il fallait songer au ravitaillement. La Socony Vacuum Oil Company nous assura gratuitement la fourniture de carburant, et Air-France acceptait d'acheminer gracieusement les pièces détachées et autres fournitures. Enfin différentes maisons spécialisées au point de vue équipement, matériel de camping et conserves nous apportèrent leur précieux concours. Nous avons résolu le plus simplement possible la question passeports, visas et devises. Dans chaque pays traversé, nous demandions au Consulat un visa pour le pays suivant, ce qui généralement nous fut assez facilement accordé, étant donné que nous ne faisons que transiter.

Le départ avait été fixé au 16 avril. Nous étions quatre, mis en rapport les uns les autres par des relations communes : Y. Ponzi, Leclerc Michel, Palmieri (mécanicien), Gamba Guy (cinéaste).

Michel Leclerc pilotait pour la première fois un scooter!

Néanmoins, nous atteignîmes rapidement Cannes, par Lyon et Marseille, et nous passâmes la frontière italienne le 23 mai. A Milan, la maison Lambretta nous reçut et nous prodigua des encouragements teintés d'un brin de

Les routes que nous devons connaître après Salonique.

L'équipement des véhicules.



scepticisme. A Rome, le pape bénissait nos machines. Nous passons Naples, Salerne, et à Fozza un cinquième équipier, Franco Cacciguerra, se joignit à nous, et d'un trait de plume trancha nos difficultés financières naissantes (déjà!) ce qui nous permit de nous embarquer sans plus attendre pour la Grèce.

Le 25 mai, nous débarquons à Athènes, où nous fûmes reçus à l'Ambassade d'Italie. La misère des populations nous surprit, de même que le caractère affable des Grecs, même envers les Italiens. Il est vrai que l'armée italienne, durant son séjour dans ce pays, laissa des souvenirs bien vivants, concrétisés par une multitude de « bambinos »... Peu de motos. Les routes grecques sont très dures, et d'un pourcentage souvent élevé dû au relief tourmenté du pays.

Nous touchons Salonique, puis Alexandropolis, aux abords de la frontière turque. C'est là que nous devons connaître notre premier banc d'essai, avant-goût de ce qui nous attendait par la suite.

Durant 160 kilomètres, que nous mîmes trois jours à parcourir, nous avons vainement cherché une trace de route ou de piste... Rien. Des cailloux, du sable, et toujours pas de frontière turque. Finalement, nous tombons sur un poste frontière, au grand étonnement des douaniers qui se demandaient d'où nous pouvions bien sortir! Après quatre heures de pourparlers, de coups de téléphone, de registres compulsés, nous étions autorisés à passer, et une bonne route nous amenait à Istanbul.

Les Turcs furent à notre égard d'une courtoisie méfiante, et il règne d'ailleurs dans le pays une curieuse atmos-

phère de tension contenue, voire de suspicion latente... Est-ce la proximité du rideau de fer? Les conditions de vie nous ont semblé excellentes. Il y a du travail, même pour les étrangers.

A partir d'Istanbul, nous tournons le dos à l'Europe, passons le Bosphore (salut, ô P. Loti!) et arrivons en Asie. Nous remontons vers le Cappadoce, où nous attend un paysage merveilleusement étrange, presque lunaire, sans végétation et Ankara nous accueille, ville moderne où l'on a oublié les égouts. Il a plu, et les rues sont inondées. Après avoir franchi notre premier petit désert (60 km.), nous roulons à travers la plaine d'Adana, entre la Syrie et le Liban. Tripoli, Alep, Beyrouth. Là commençait réellement l'aventure. A nouveau des difficultés financières surgissaient, et à la suite de discussions Guy Gamba quittait

l'expédition. Durant un mois il nous fallut attendre l'arrivée de fonds demandés en France à nos parents. La situation se compliquait encore du fait de l'assassinat du Premier libanais, et une certaine suspicion entourait les étrangers, aggravée de motifs religieux

Nous passons finalement en Syrie, et à Damas retrouvons un peu d'atmosphère française. Après Damas, le désert nous attendait. Ce n'est pas sans un petit pincement au cœur que nous l'avons abordé. Les scooters tiendront-ils? Nous avons 35 litres d'essence par machine, répartis dans deux bidons à l'avant, un jerrican à l'arrière, et le réservoir de la machine. La végétation disparaît peu à peu. Les moteurs tournent rond. Aux confins de la Transjordanie, nouvelles difficultés, à la suite du meurtre du roi Abdullah. (Suite au prochain numéro).

Halte aux confins transjordanien.



NOUVELLE FORMULE D'ESSAI

“ *Motocycles* ”

Avec l'essai de la « 650 » Triumph, Motocycles inaugure une nouvelle formule qui, nous l'espérons, ira au-devant des vœux de bien des lecteurs.

Désormais, toutes les machines seront étalonnées sur le circuit routier de Montlhéry, afin de déterminer leurs possibilités au point de vue tenue de route, accélération et freinage, tandis que l'anneau de vitesse sanctionnera leur vitesse maximum.

En ce qui concerne le circuit routier, la base de l'essai sera la suivante. Départ aux « 2 ponts », côte Lapize et retour, par les Biscornes, le virage du Gendarme et la courbe Ascari. L'anneau de vitesse est volontairement laissé de côté, au cours de l'essai routier, afin qu'une machine ne puisse compenser par une vitesse de pointe élevée des possibilités routières insuffisantes. Les temps seront soigneusement chronométrés et permettront, la base de l'essai ne variant pas et servant d'étalon, de comparer par un simple coup d'œil aux chiffres les performances respectives des différents modèles.

Pour qui connaît le routier de Montlhéry et ses portions de tôle ondulée, cette base apparaîtra comme la plus rationnelle. Par ses difficultés, côtes, virages, bosses, elle mettra en relief les qualités et défauts inhérents à chaque machine, car le tout n'est point de posséder des CV., encore faut-il pouvoir les utiliser, et cela suppose une bonne maniabilité jointe à une excellente tenue de route, sans parler des rapports de boîte bien étagés.

Quant à la piste de vitesse, elle permettra de pousser à fond, et là encore le chrono sera seul juge.

Toute machine essayée sera strictement de série, bougies et réglage de la carburation mises à part. Les initiés comprendront pourquoi; pour le profane, disons simplement qu'un essai à vitesse maximum demande une alimentation parfaite des cylindres, ceci afin d'éviter tout risque de serrage et autres grillages de soupapes.

D'autre part, les performances maxima d'un moteur sont tributaires d'une carburation riche, qui conviendrait assez mal à l'usage tourisme.

Il faut bien que les lecteurs se rendent compte qu'en mécanique tout n'est qu'une question de compromis. Une alimentation généreuse permet seule de tirer tous les CV. d'un moteur, et donne également de brillantes accélérations dans les hauts régimes; par contre, le moteur a tendance à barboter dans les régimes inférieurs, avec pour corollaire l'encrassement des bougies.

Une machine doit être adaptée à l'utilisation qu'on en attend. Tourisme, carburation standard, bougies normales; sport et performances routières, carburation riche et bougies froides.

En résumé, que le lecteur ne s'alarme pas s'il apprend qu'avec une machine identique à la sienne nous avons fait 10 kilomètres à l'heure de plus.

En sus de ce vital réglage de carburation et de bougies, intervient la science et le poids des pilotes, l'état et la pression des pneus, sans oublier les conditions atmosphériques.

Et pour ceux qui seraient déçus par des performances inférieures à celles des catalogues, nous dirons qu'un tour de piste n'est pas un kilomètre lancé, et que divers facteurs, notamment la force centrifuge tendant à écraser la machine dans les virages, absorbent pas mal de CV., ce qui intervient forcément dans le résultat final. Disons aussi que les vitesses que nous indiquons sont des vitesses « chrono », sensiblement différentes des vitesses « compteur » généralement mentionnées dans les catalogues.

Nous espérons que cette nouvelle formule d'essai évitera bien des controverses et, au cas improbable où naîtraient malgré tout des polémiques, nous serons toujours d'accord pour les trancher sur le terrain, c'est-à-dire à Montlhéry, avec pour seul juge le chronomètre.

MOTOCYCLES.

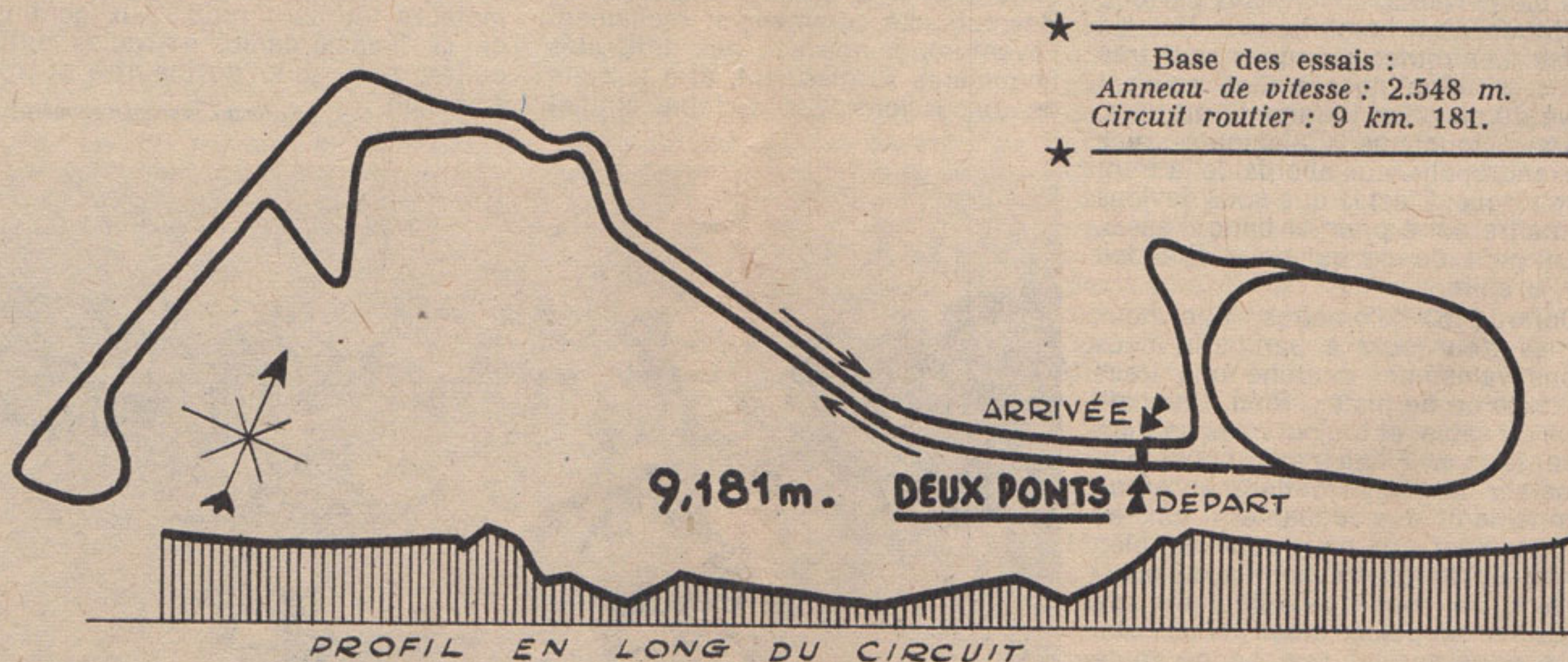
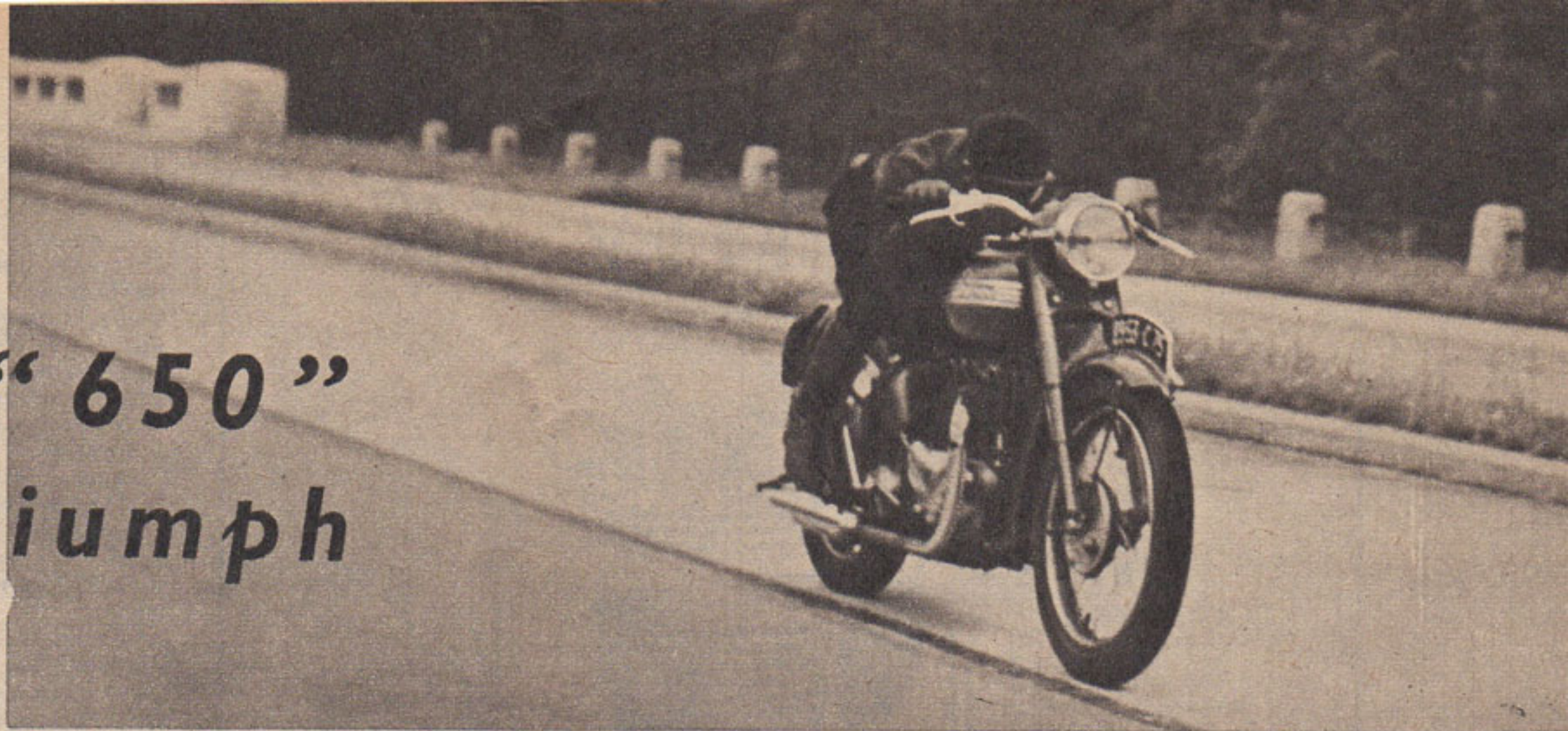


SCHÉMA DU CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY, NOUVELLE BASE DES ESSAIS “ MOTOCYCLES ”.

essai de la "650" Triumph



POUR nous l'essai commença au départ de Meudon, lorsque la 4 cylindres Ariel de Nebout mit le cap sur Montlhéry. Il faisait un froid sec et brumeux, et la chaussée était glissante et par endroit jonchée de feuilles, terrain propice au dérapage sournois.

En tant que passager, il m'arriva d'avoir quelques légères contractions stomacales dans des passages spongieux, surtout que je savais le pneu arrière aussi lisse qu'une toile cirée.

La route entre Antony et l'entrée de Montlhéry fut gaillardement avalée entre 120 et 130, histoire de s'échauffer un peu, et à l'autodrome nous retrouvions le mécano de chez Triumph venu par la route avec la machine de l'essai.

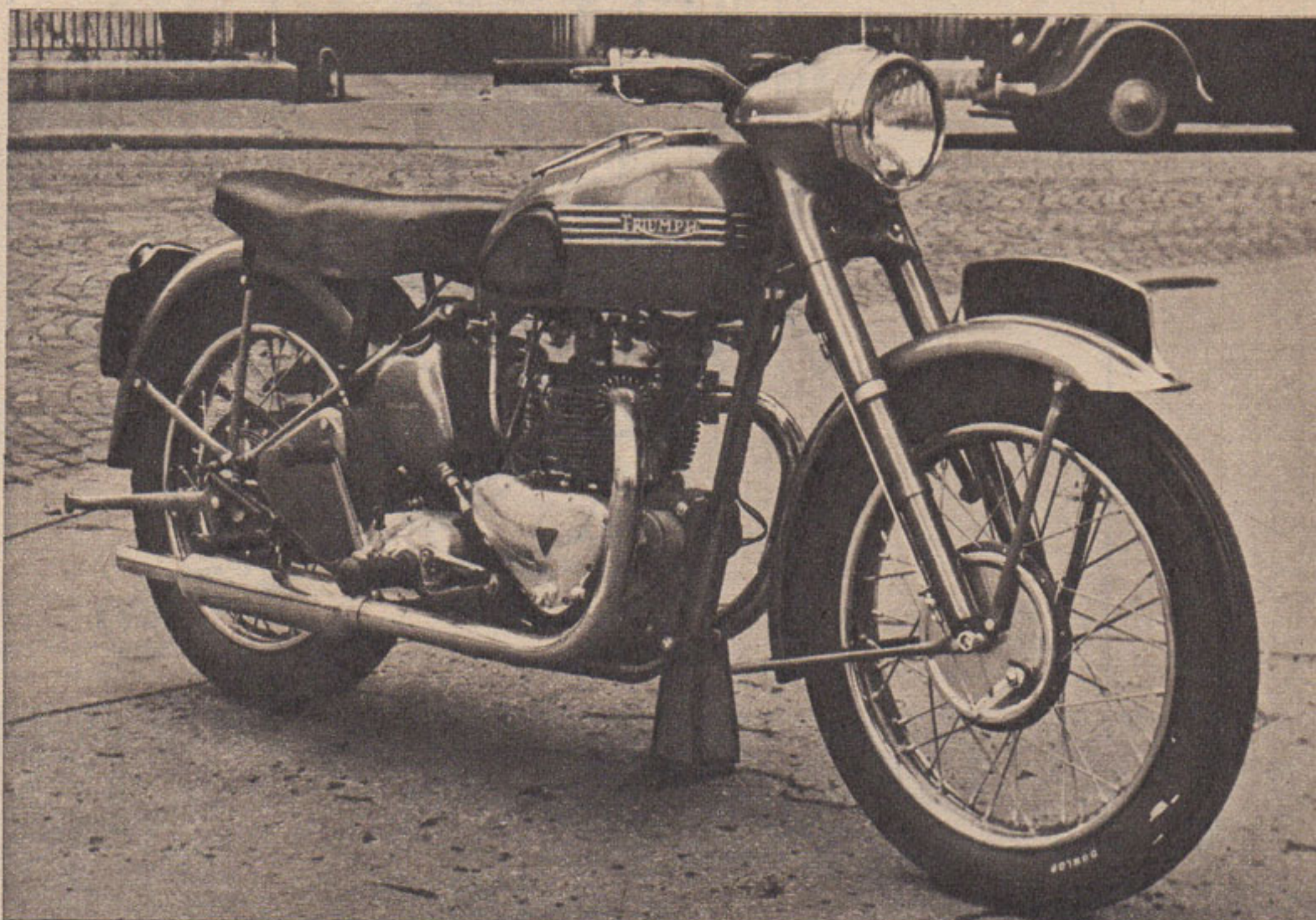
Il s'agissait en fait de la machine de service de l'agence Triumph, machine servant d'ordinaire à tirer un sidecar et ayant déjà parcouru quelque 30.000 kilomètres, surtout dans Paris.

Donc machine largement rodée, et pas d'ennuis à attendre de ce côté-là.

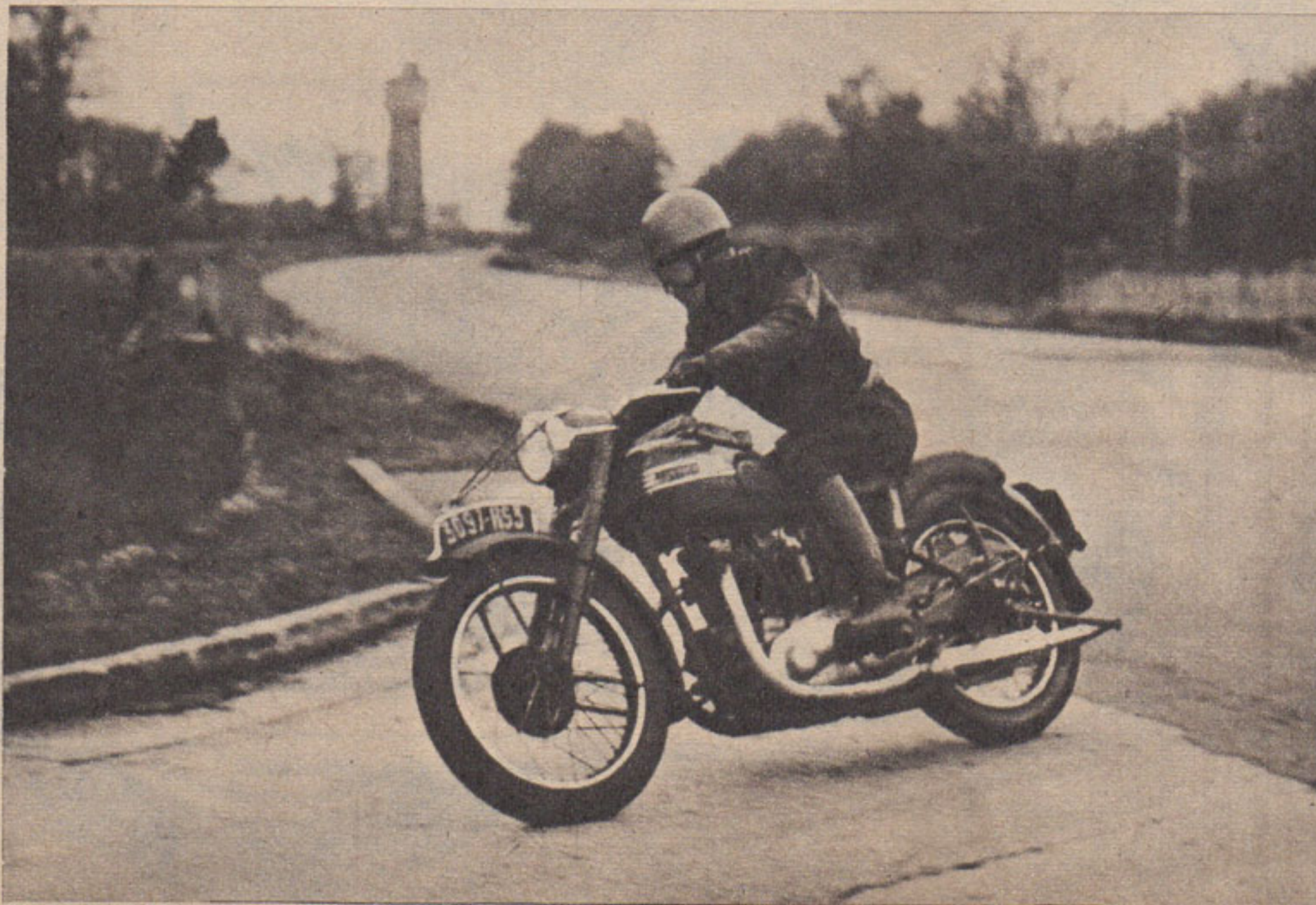
Nous échangeons quelques mots avec Colibet, le sympathique chef de piste et en profitons pour nous chauffer un peu au poêle du poste de chronométrage.

Nous mettons en batterie les appareils photos et le chrono est sorti de son étui.

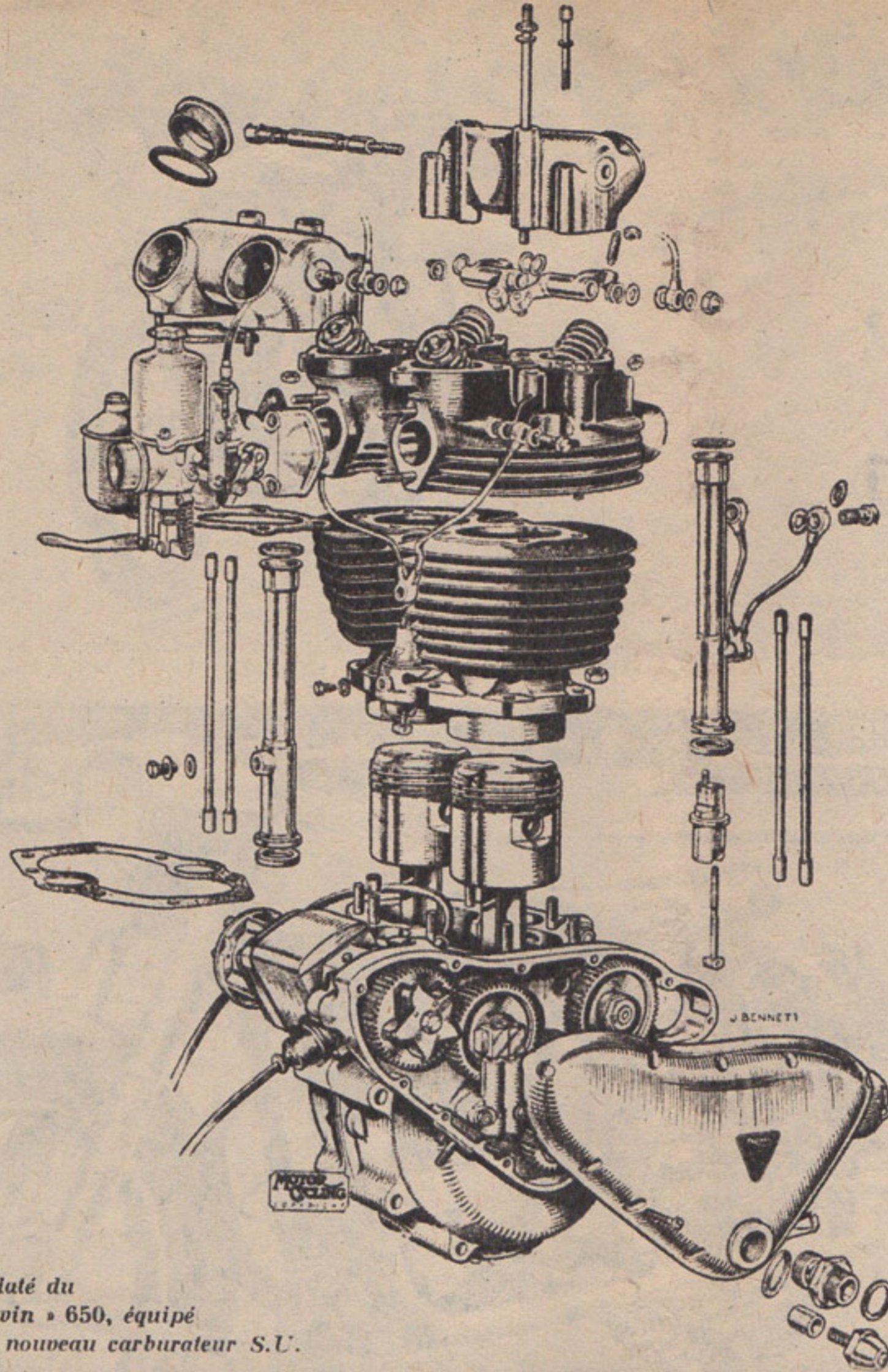
Nebout coiffe son « cromwel », sangle sa ceinture, ajuste ses lunettes... et c'est le mécano qui démarre pour essayer la carburation.



La 650 cmc. Triumph
« Thunderbird »,
monture racée et
puissante.



Essai sur le « routier ».



Éclaté du
« twin » 650, équipé
du nouveau carburateur S.U.

Quelques tours, pour chauffer le moteur, une pointe de vitesse, et l'on vérifie les bougies. Carburateur un peu pauvre, la machine étant réglée pour l'usage en ville. Un coup de pouce à l'aiguille du carburateur; le moulin ronronne plus sourd. Second essai, vérification, ça va!

Notre essayeur enfourche la 650, serre à fond le frein de direction, éprouve la souplesse de la fourche télescopique; la 1^{re} passe sans bruit, et la Thunderbid s'arrête sur la ligne de départ, car il est convenu que le premier tour sera chronométré départ arrêté et en position touriste.

J'abaisse la main et j'enclenche le chrono. La machine bondit et l'écho nous renvoie le vrombissement du moteur. Un point noir dans la ligne opposée, et bientôt la 650 passe devant nous à toute allure.

Temps : 1 m. 10 s.; moyenne, sur la base de 2.548 mètres : 131 km.-h. 04.

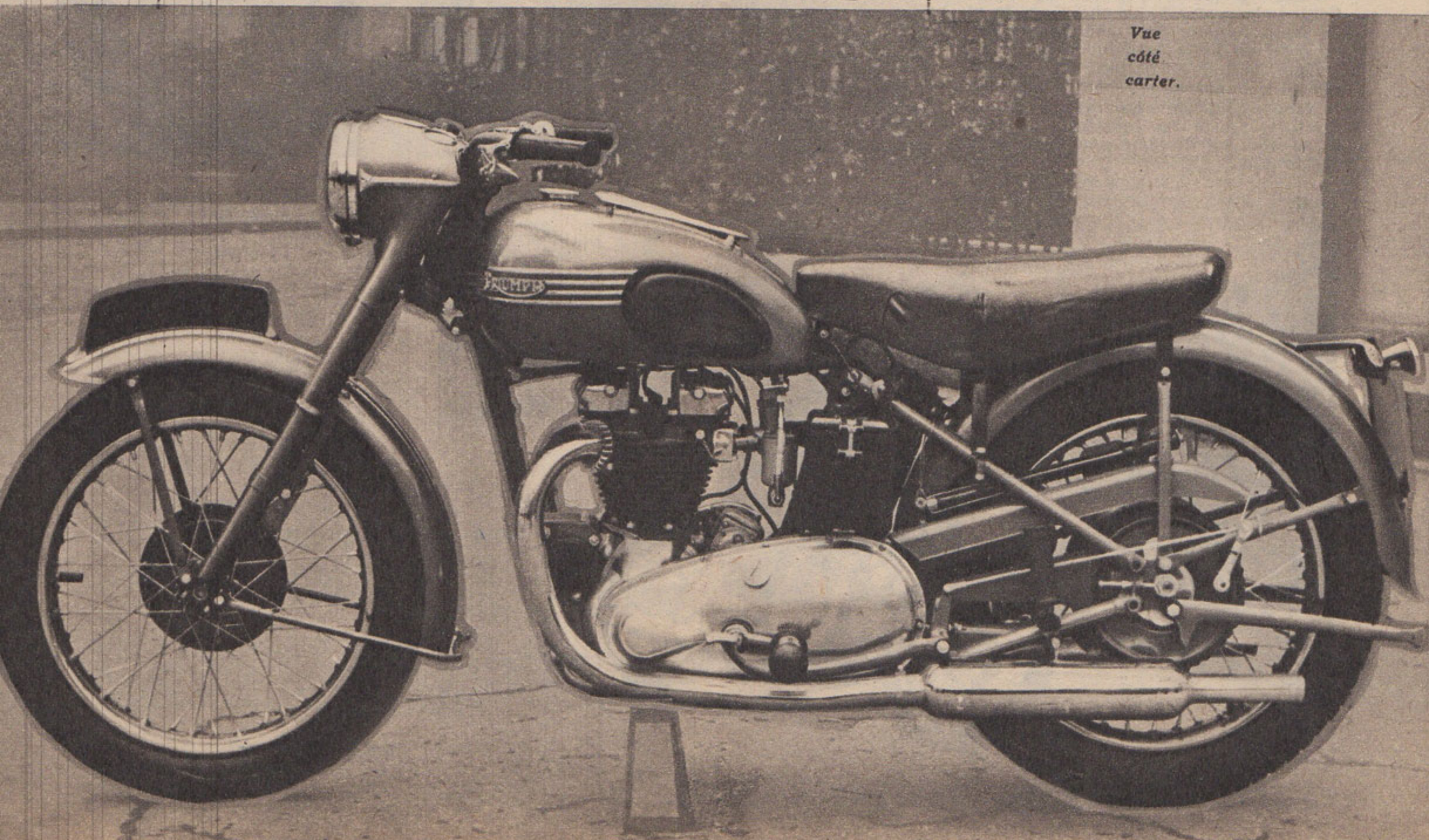
Toujours en position touriste, le pilote effectue un second tour, départ lancé. Ça va vite : 1 m. 5 s.; moyenne : 141,120.

Un court arrêt. Rien d'anormal, la machine tient bien, pas de louvoiement, suspension sans reproche.

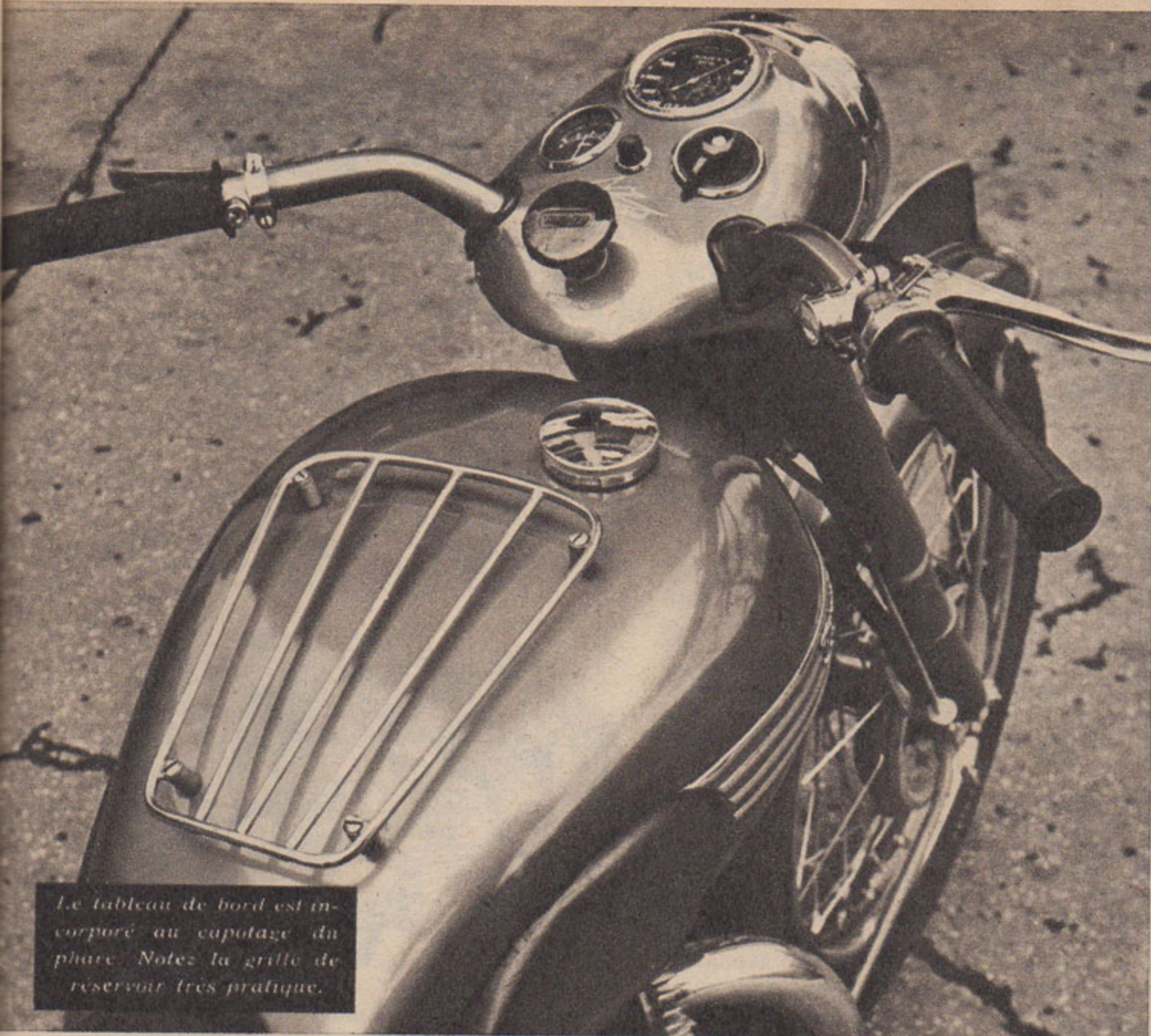
Et maintenant c'est l'essai de vitesse maximum, pilote allongé et départ lancé. La position à plat est assez difficile à prendre, du fait du guidon touriste, et surtout de la selle empêchant de rentrer les genoux. (La machine ne possédait pas la selle double, et un coussin AR. « maison » avait été ajouté.)

Elle trotte quand même gentiment et avale la piste comme guidée par un rail.

Le tour est chronométré en 59 s., ce qui nous donne l'excellente moyenne de 155 km.-h. 520. Excellent résultat, avons-nous dit, si l'on veut bien tenir compte du service déjà accompli par cette moto et de la marche au carburant tourisme ordinaire.



Vue
côté
carter.



Le tableau de bord est incorporé au capotage du phare. Notez la grille de réservoir très pratique.

Pour ceux qui seraient tentés de croire que la piste de ciment est un billard, disons que le dernier tour se terminera avec une batterie prête à prendre la clef des champs, et dont le ferraillement anormal avait contraint le pilote à couper légèrement afin de discerner l'origine du bruit.

Sans plus attendre, nous nous dirigeons vers le routier. Colibet nous a prévenus que des voitures procédaient à des essais sur la base de freinage. Il fallait être prudent, car le circuit n'était pas gardé.

Il est décidé en conséquence que nous couperons le circuit à Couard, afin d'éviter des rencontres inopportunes qui contraindraient à des ralentissements.

La base de l'essai se présentait donc comme suit : départ au « 2 Pots », virage à la bretelle de Couard et retour par la courbe Ascari. Kilométrage : 2 km. 950.

Il commence à pleuvoir, ce qui n'est pas pour arranger les choses.

Après quelques tours d'entraînement, Nebout boucle un tour en 1 m. 35 s., ce qui nous donne la moyenne respectable de 111 km.-h. 780, compte tenu du temps (il pleut de plus en plus) et des freinages nécessités par les deux épinglets que l'on négocie en 1^{re}.

A mon tour j'essaie la Thunderbird. « Cromwel », lunettes. Nebout me fait signe de serrer à fond le frein de direction, car il y a des passages où ça tabasse plutôt, surtout dans les zones de freinage, et l'on a tendance à guidonner.

1^{re}, 2^e et la suite... Un vrai régal. Les 35 CV. sont là, et en quelque 800 mètres je me retrouve à 140, tellement enthousiasmé que j'en oublie les bosses, ce qui me vaut de décoller de la selle dans un style très « moto-cross ». Par acquit de conscience, je balance un cran de plus au frein de guidon.

La bretelle de Couard se présente au

loin. Le sol étant littéralement mouillé je rentre mes vitesses assez tôt... Prudence ! Virage en 1^{re}, et une fois en ligne tous les CV. dehors. Il faut se cramponner au guidon, et la pluie me larde littéralement le visage. Le deuxième tour est exécuté à vitesse plus réduite, aux environs de 120, et à cette allure on passe bosses et tôle ondulée sur du velours. Le moyeu AR. suspendu joue très bien, la machine reste absolument en ligne au freinage et possède de plus une excellente maniabilité.

Détail à noter : les vitesses se passent à l'envers, 1^{re} en bas, le reste en haut.

Nebout, qui a été plus vite, confirmera mes impressions, à savoir que la tenue de route permet d'utiliser toute la puissance, puissance que l'on a d'ailleurs

bien peu l'occasion d'utiliser au maximum sur route.

Le freinage est moyen; par contre la machine est très légère à la main, son poids (170 kg.) y est pour quelque chose; très à son aise dans les angles aigus, elle possède de brillantes reprises et une boîte de vitesse bien étagée.

En résumé, une motocyclette de classe, à gros excédent de puissance, autorisant aussi bien le tourisme tranquille que les brillantes performances, et qui, même attelée à un side, permet des moyennes que bien des voitures pourraient envier.

Résultats de l'essai (piste de vitesse : 2.548 m.). — 1 tour arrêté (position touriste) : 1 m. 10 s. moy. 131,04 km.-h. 1 tour lancé (position touriste) : 1 m. 5 s. moy. 141,120 km.-h. 1 tour lancé (pilote couché) : 59 s. moy. 155 520 km.-h.

Circuit routier (2.950 m.). — 1 tour lancé : 1 m. 55 s. moy. 111 km.-h. 780.

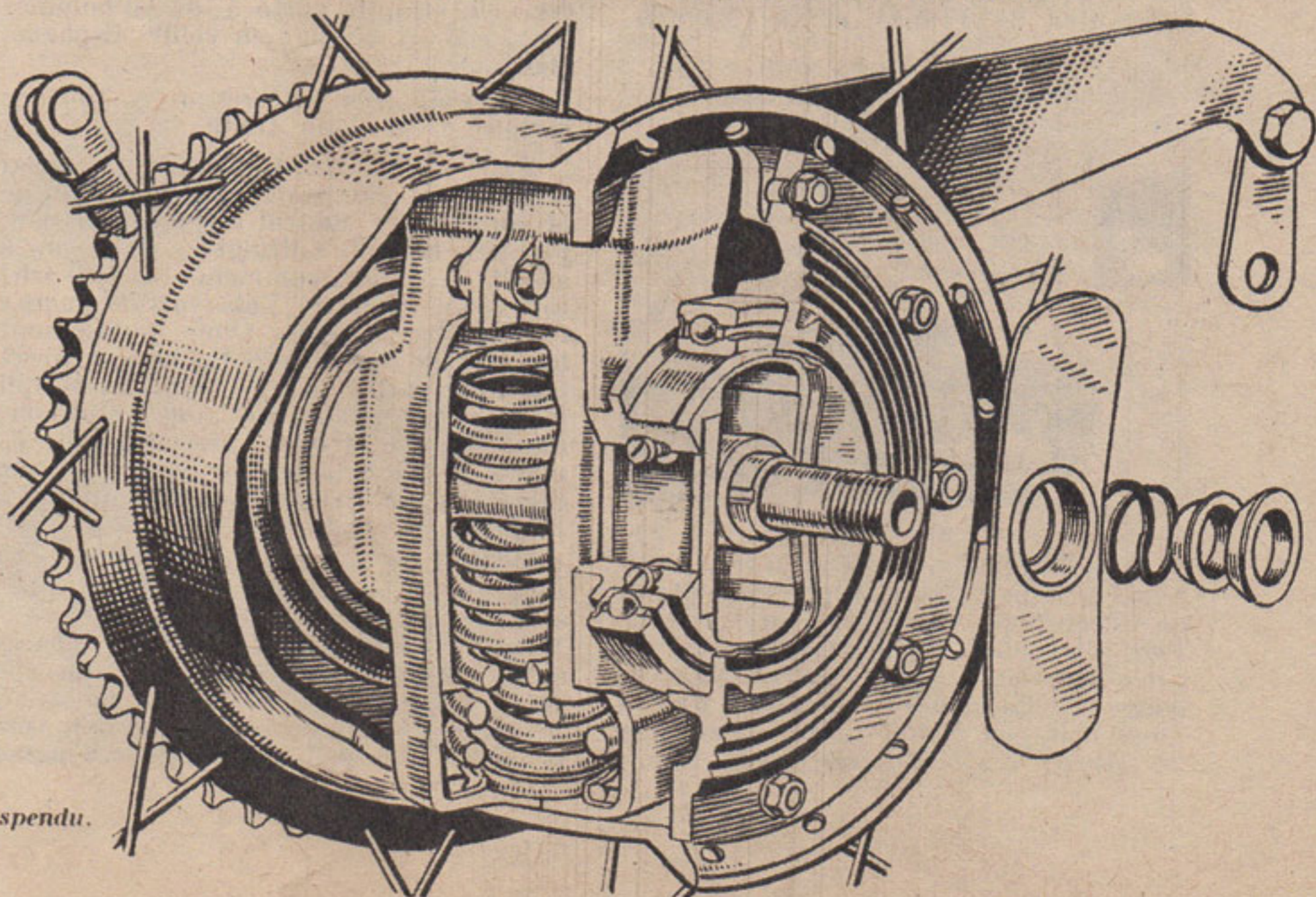
Détails techniques

Cylindrée	649 cmc
Nombre de cylindres	2
Alésage-course	71 x 82
Rapport volumétrique	7 à 1
pouvant être poussé jusqu'à 7,8 à 1	
Puissance maxi. 6.300 T/M.	34 CV.
Carburateur	Amal
(S.U. sur les derniers modèles).	
Gicleur principal	140
(Pour la performance maxi. détacher le filtre à air et mettre un jet de 190.)	
Position d'aiguille	2 ^e cran.
Allumage	Magnéto
(avance automatique)	
Avance (avant P.M.H.)	9 mm. 5

Calage distribution :	
A.O.A. : 26° 1/2	A.O.E. : 69° 1/2
R.F.A. : 61° 1/2	R.F.E. : 35° 1/2

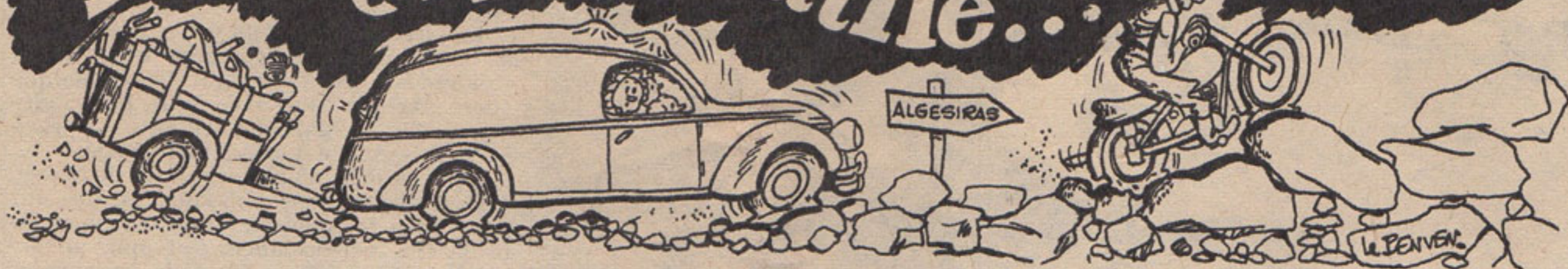
Rapports de boîte :	
Solo	
Side	
pignon sortie de boîte.	
24 dents	21 dents
1 ^{re} : 11.20 à 1	1 ^{re} : 12.80 à 1
2 ^e : 7.75 à 1	2 ^e : 8.85 à 1
3 ^e : 5.45 à 1	3 ^e : 6.24 à 1
4 ^e : 4.57 à 1	4 ^e : 5.24 à 1

Réservoir essence	18 l.
Réservoir huile	3 l. ¼
Pneus AV.	3.25 x 19
— AR.	3.50 x 19
Poids	168 kg.
Longueur hors-tout	214 mm.
Vitesse maxi.	160 km.-h.
(avec carburant à 80 d'octane)	



Coupe du moyeu suspendu.

Rallye-Vadrouille...



C'est un peu une histoire à la K. Jérôme que ce rallye auto-moto-mobile avec courses de sides et de soli exécuté précipitamment par sept hommes dont deux femmes entre Clichy, Casablanca et Meknès.

L'idée se fit jour pendant les vacances... histoire de les continuer l'hiver venu. Mais présentons d'abord l'équipe :

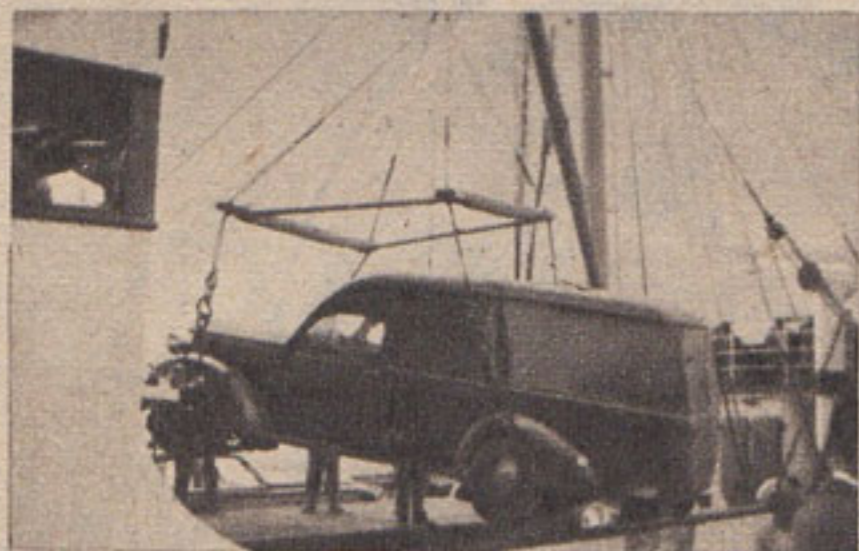
En tête, le champion de France de sidecar Murit montant une Norton double arbre et sa femme, passagère, Paulette Murit; puis un joyeux drille, célibataire pour quelques semaines, j'ai nommé Drion et sa simple arbre; Insermini surnommé « The » because parle anglais, chevauchant une « double trees »; Planque qui en avait en l'occurrence trouvé une bonne, et enfin Hofstetter, transfuge du cross et sa panthère, pardon sa « Tiger », emmenant à heures, des fins touristiques sa jeune et blonde épouse. Tous comme on sait champions de bonne lignée. Précisons pour la sécurité de l'équipe qu'Insermini cumule le side et l'haltérophilie puisqu'il jette avec distinction 140 kilos et porte le titre de champion de Paris après avoir été récemment recordman de France.

A bord de la fourgonnette tôlée De Soto l'agencement était le suivant : 6 personnes et une moto plus 3 sides en comprimés et dans la remorque trois motos imbriquées.

Six personnes et 4 motos, le compte n'y était pas; il fallut donc « in extremis » tirer à la courte paille pour savoir quel septième ferait les 2.500 kilomètres avec son side et sa moto de course. Le sort tomba sur le plus jeune dans le métier : Hofstetter et sa Tiger.

Voilà notre équipage touristo-sportif qui avait grand air, je vous assure, sur les routes de France et de Navarre.

L'embarquement de la « De Soto ».



Et ce fut, histoire de voir si tout allait bien, le départ pour la première étape, en l'occurrence Montlhéry, et le Grand Prix du Salon malignement porté au calendrier huit petits jours avant la course de Casa et que personne n'avait voulu manquer. L'épreuve fut concluante: 2^e Murit, 3^e Hofstetter; seul Drion,

fermement réfractaire à la prime de départ, s'abstint et consacra ce dernier jour sportif à sa future et légitime essemblée.

Donc, en ce dimanche 7 octobre, retour de Montlhéry avec bouquet sur le coup de 14 heures; transformation ultrarapide de la Tiger « route » par la méthode Sylvain et vers minuit, après un dernier pot, on mit le cap vers la lointaine Afrique : il restait en tout et pour tout quatre fois 24 heures pour arriver au pesage de la course de Casa.

Accélérateur au plancher ils prirent d'abord la France en biais, puis l'Espagne en long et le Maroc espagnol en désespoir de cause, car il n'y avait pas moyen d'éviter ses routes catastrophiques... tout cela nuit et jour, se relayant au volant et au guidon de la vaillante Tiger qui, side à 5 centimètres de l'asphalte, ouvrait la voie à grands coups de sirène.

Paris, Bordeaux, Hendaye, Saint-Sébastien, Burgos, Madrid, Baïlen, Grenade, Malaga, Algésiras... ce qui souffrit le plus fut sans conteste le côté touristique; voilà à peu près ce que ça donne :

« Quelle a été votre prise de contact avec le sol espagnol ? »

— Onéreux ! Beaucoup de pesetas pour passer le pont international.

— Mais encore ?

— Très pittoresque des cailloux, culture intensive de cailloux; d'abord des petits, puis des gros, enfin les petits portant les gros à Algésiras.

— Hum ! vous avez bien une anecdote ?

— Oui, nous avons rencontré un enterrement espagnol !

— Ah ! voilà de la couleur locale : cercueil sculpté porté à dos d'hommes comme il est d'usage en vieille Espagne. Racontez !

— Voui, très pittoresque : tout le monde avait l'air triste.

Mais enfin Murit s'anime : « J'ai retrouvé le camp de concentration de Miranda entre Madrid et San-Sebastian, j'y avais fait une villégiature de six mois en 43. — Diable, comment cela ? — Oh ! toute une histoire, j'essayais de gagner l'Angleterre et après avoir nuitamment traversé la Bidassoa à la nage, j'ai été fait aux pattes par les carabiniers qui m'ont invité pendant six mois à Miranda; mais comme j'avais gros appétit ils m'ont finalement troqué contre un sac de farine, américaine, bien entendu... Et Murit d'enchaîner :

— Puisque nous parlons carabiniers, si tu avais vu la tête effarée de celui qui... c'était en pleine nuit, 50 kilomètres avant Madrid; brusquement dans les phares surgit une silhouette d'opérette, bicorne en carton noir ciré sur la tête, baudrier, revolver gros comme ça... pantalon vert bouteille ! « Halte ! » qu'y fait, je repense

à Miranda, mais monsieur faisait tout simplement de l'auto-stop... mimique internationale, pas de place dans la voiture bourrée à craquer, excuses en petit nègre par l'ami « The » qui hâblait aussi un peu d'espagnol et nous repartons.



Un quart d'heure passe et tout à coup la Triumph nous double à plein pot, roue levée avec, désespérément accrochée dans le side une silhouette de vaudeville : c'était Drion qui avait embarqué le carabinier, un carabinier qui n'avait pas l'air de trouver ça franco et manifestait les signes extérieurs d'une frousse naturellement carabinée.

— Vos impressions sur Madrid ?

— Ville architecturale, jardins, buildings et surtout d'incroyables taxis-tacots : Brasier, Donnet, Ballot, nous qui nous attendions à rencontrer la fameuse Pegaso « made in Spain » (c'est « The » qui parle) nous étions plutôt déçus !

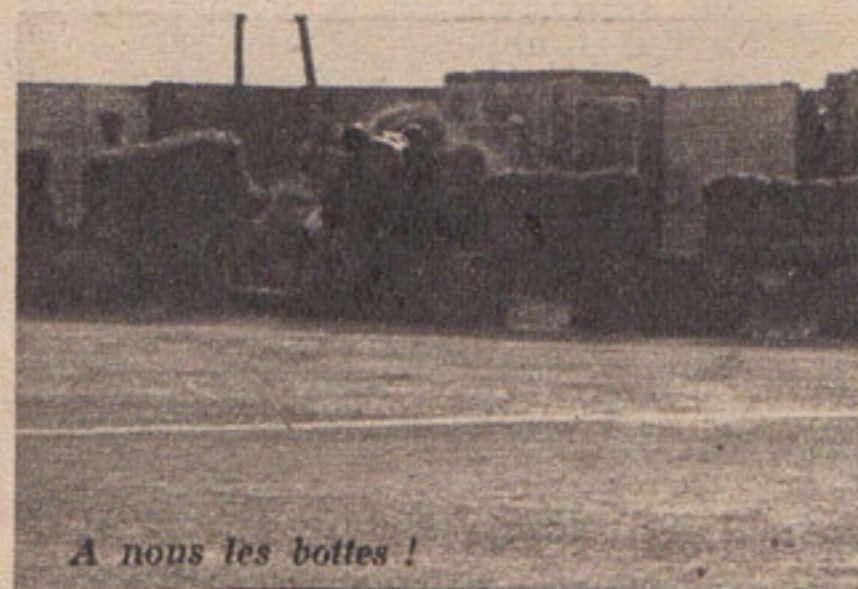
— Et la traversée ?

— Epatante, le bateau (beaucoup de pesetas) s'appelait la « Ville-de-Ceuta ». Au bar du porto et du malaga formidables « free of taxes », les 40 kilomètres de mer étant considérés internationaux... on en a profité et c'était surtout le quai de débarquement qui avait tendance à « tanger », pardon, à tanguer !

— Après ?

— Après, toujours des pesetas mais l'essence à 24 fr. français, c'est le Maroc espagnol avec des routes qui valent certains parcours de cross ?

— Pittoresque ?



A nous les bottes !

— Oh! oui, un soudeur autogène tous les 300 kilomètres et au milieu d'un véritable désert, sans une maison à 50 kilomètres à la ronde, un cantonnier bouchant un trou de la route avec une truelle... »

Et ce fut Tétouan, Larache, Arboua, porte du Maroc français, Souk-el-Arba, Port-Lyautey, Rabat et enfin le jeudi, à minuit, la blanche Casablanca; soit 2.600 kilomètres en 4 fois 24 heures.

— On vous attendait ?

Et tous de faire chorus si tant chaleureux fut l'accueil du journal « Maroc-Presse » qui patronnait les courses.

Tout s'était bien passé...

— Au poil et puis plus besoin de faire le guet sur le matériel comme en Espagne, et à la sortie du journal un quidam compatriote avait fait la valise avec le cuir de Drion et définitivement planqué la valise de Planque qui a fait un beau ramadan.

— Ça vous apprendra à médire des Espagnols! Enfin, vous avez dû vous consoler avec une bonne petite foire.

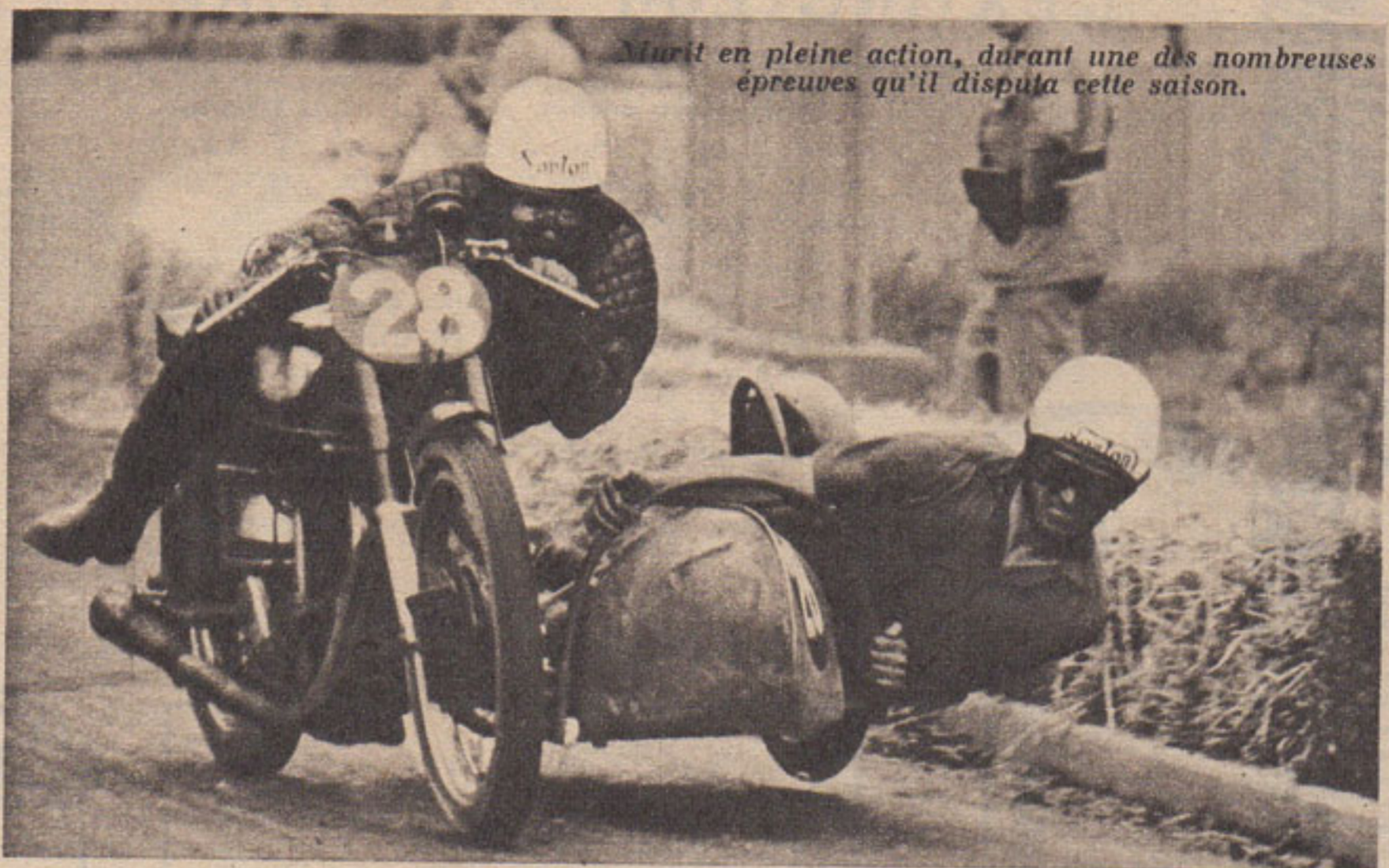
— Ouais, mécanique toute la nuit pour remonter les sides et reretransformer la Triumph en Grand Prix... Si, pardon, une volupté attendue depuis longtemps : nous nous sommes enfin lavé les pieds.

D'abord il fallut trouver des passagers. Murit l'avait si on peut dire sous la main en la personne de sa gent et sportive épouse qui déjà, 3 ans auparavant, avait à 130 à l'heure partagé les délices du side conjugal à San-Sebastien, puis à Erlen en Suisse où ils firent troisièmes derrière l'ex-champion d'Europe Haldemann et son compatriote Beer, champion de Suisse.

Planque et Insermini faisaient un tandem déjà vieux. Drion, lui, persuasif comme à l'accoutumée, trouva rapidement un sidecariste à sa hauteur, l'Anglais Grace, un Gibraltais qui avait du métier.

Hofstetter dénicha un jeune sportif casablançais, Sancho, qui « pensa » (influence de la proche littérature ibérique sans doute!) faire un bon sidecariste. L'essai fut concluant après deux ou trois « sorties » à contresens qui faillirent arrêter net les exploits naissants du dynamique Clichois.

Bref, le samedi au pesage tous étaient



Murit en pleine action, durant une des nombreuses épreuves qu'il disputa cette saison.

fin prêts! Hofstetter se vit attribuer le numéro 22 et sans y voir un augure prit Sancho dans le panier et un vigoureux départ.

Hardi, freinant à l'extrême limite, l'attelage tournait à toute allure et dame



Dulcinée Hofstetter en avait des vapeurs; mais trahis (remarquez qu'il y a toujours un traître dans ces aventures) par le frein avant et la chaîne, nos héros malgré un cri terrible de Murit : « Vingt-deux, v'là les bottes! » carambolèrent la paille

au grand dam de la pauvre Tiger qui en avala sa fourche de travers... C'en était fait pour eux du célèbre circuit d'Anfa.

Le lendemain, la course fut cependant un succès pour l'équipe de Soto. Jugez-en :

1^{er} Haldemann, 2^e Murit (monsieur et madame, très applaudis), 3^e Drion-Grace (mais surtout grâce à Drion), 4^e Insermini-Planque. En soli itou : 1^{er} Tommy Wood, 2^e Insermini, 5^e Lafont, 6^e Drion.

Evidemment on fêta comme il se doit, le soir venu et les femmes couchées, cette mémorable journée par une bringue sensationnelle à Bousbir, le quartier réservé. Nos amis, spectateurs impassibles, en rapportent maints détails suggestifs mais absolument confidentiels.

Rendons aussi au passage un hommage très mérité au Moto-Club Marocain et à « Maroc-Presse » pour leurs généreuses et pantagruéliques réceptions.

Sur ce on réembarqua le matériel sous l'œil encourageant d'Insermini et les 240 kilomètres séparant Casa de Meknès, où devait se dérouler la 2^e course, furent une simple bagatelle sans aucun massacre mécanique.

Même accueil chaleureux, couscous, méchoui, thé à la menthe. Sancho, réadmis sur sa demande expressé et par privilège spécial à partager le panier et la paille d'Hofstetter, était naturellement du voyage.

La course fut un triomphal succès d'équipe, oyez plutôt :

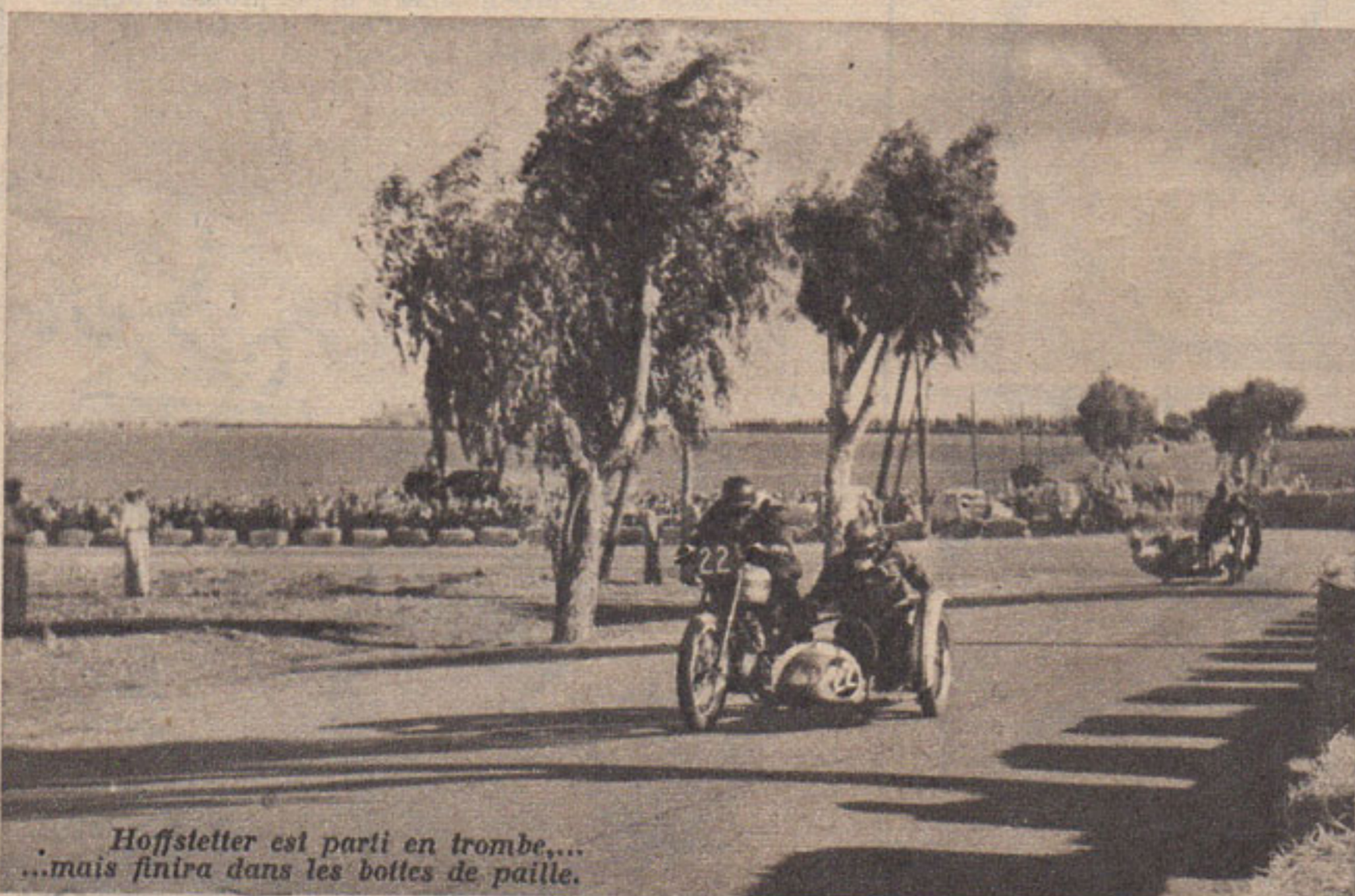
En side : 1^{er} Murit (ménage), 2^e Drion-Grace, 3^e Hofstetter-Sancho.

En soli : 1^{er} Drion, et en 350 cmc. 2^e Insermini derrière Higuero.

Précisons que les moteurs tirent magnifiquement, pas un carburateur ne fut mis « Amal », pardon... à mal. Bref, ce fut parfait et à nouveau parfaitement fêté.

Puis il fallut penser au retour; Mme Hofstetter prit soudain le mal du pays et de sa cuisine-laboratoire, ripolinée de blanc... On se sépara la larme à l'œil du valeureux Sancho et par petites étapes on réintégra, tel Ulysse, Clichy et le bistrot du coin.

(Impressions recueillies par R. MOUCHET.)



Hofstetter est parti en trombe... mais finira dans les bottes de paille.

L'EXTINCTEUR MINIATURE

Dans notre dernier numéro, nous faisons écho d'un extincteur miniature pouvant se fixer rapidement au long d'un tube de cadre, à portée de la main.

Nous le reproduisons ci-contre, avec son mode de fixation. Comme on le voit, il est d'un encombrement réduit et trouvera facilement sa place sur n'importe quelle moto.

Bien que nos machines modernes prennent rarement feu, adjoindre un extincteur sera toujours une sage précaution.



De ligne simple et agréable, le cyclomoteur Automoto bénéficie de toute l'expérience de la vieille firme de Saint-Etienne dans la fabrication des cycles.

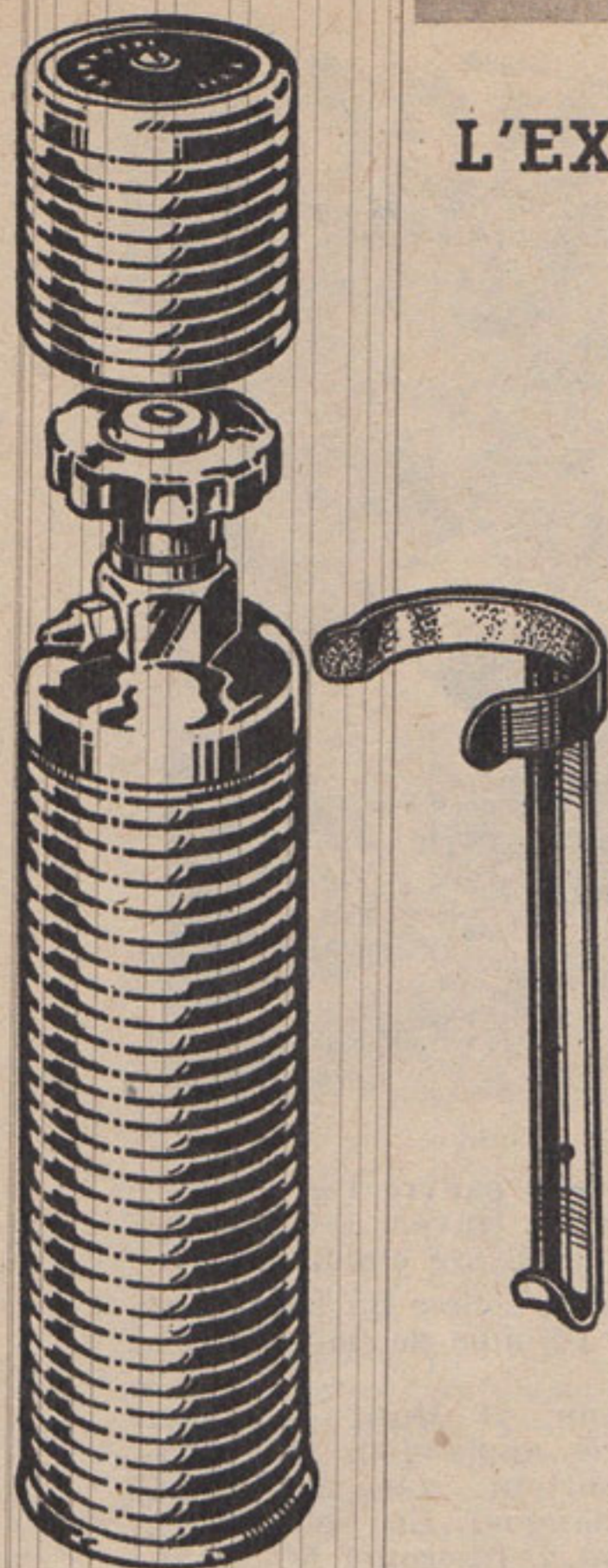
L'armature du cadre est constituée par le tube inférieur de grosse section formant berceau, à la base duquel vient se fixer le moteur. Le cylindre et la culasse ont conservé la forme en goutte d'eau chère à Automoto. La transmission s'effectue par chaîne unique, permettant d'utiliser les vitesses du dérailleur qui se conjuguent ainsi avec les 3 vitesses du moteur.

Un pare-chaîne élégant et efficace complète heureusement l'ensemble.

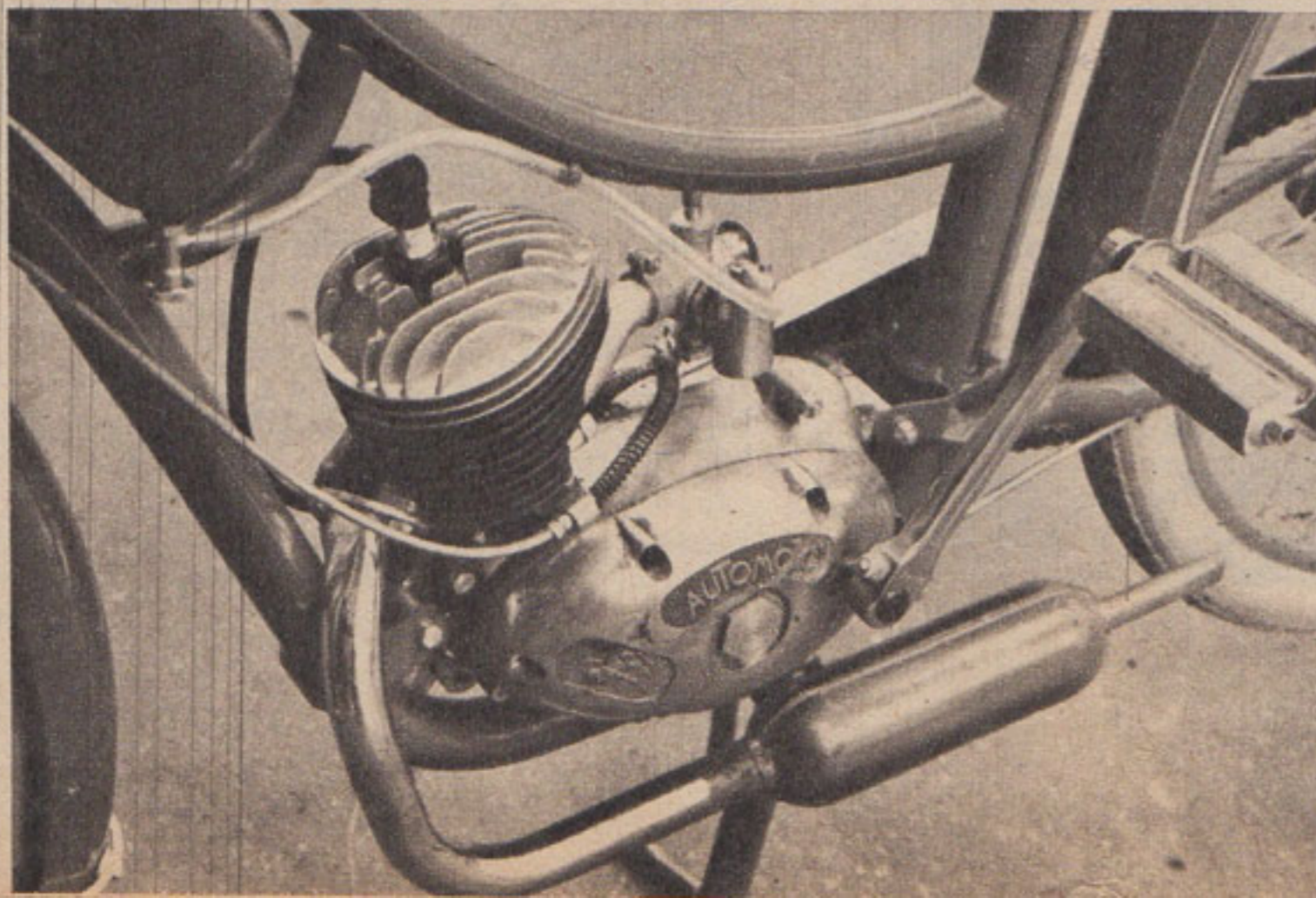
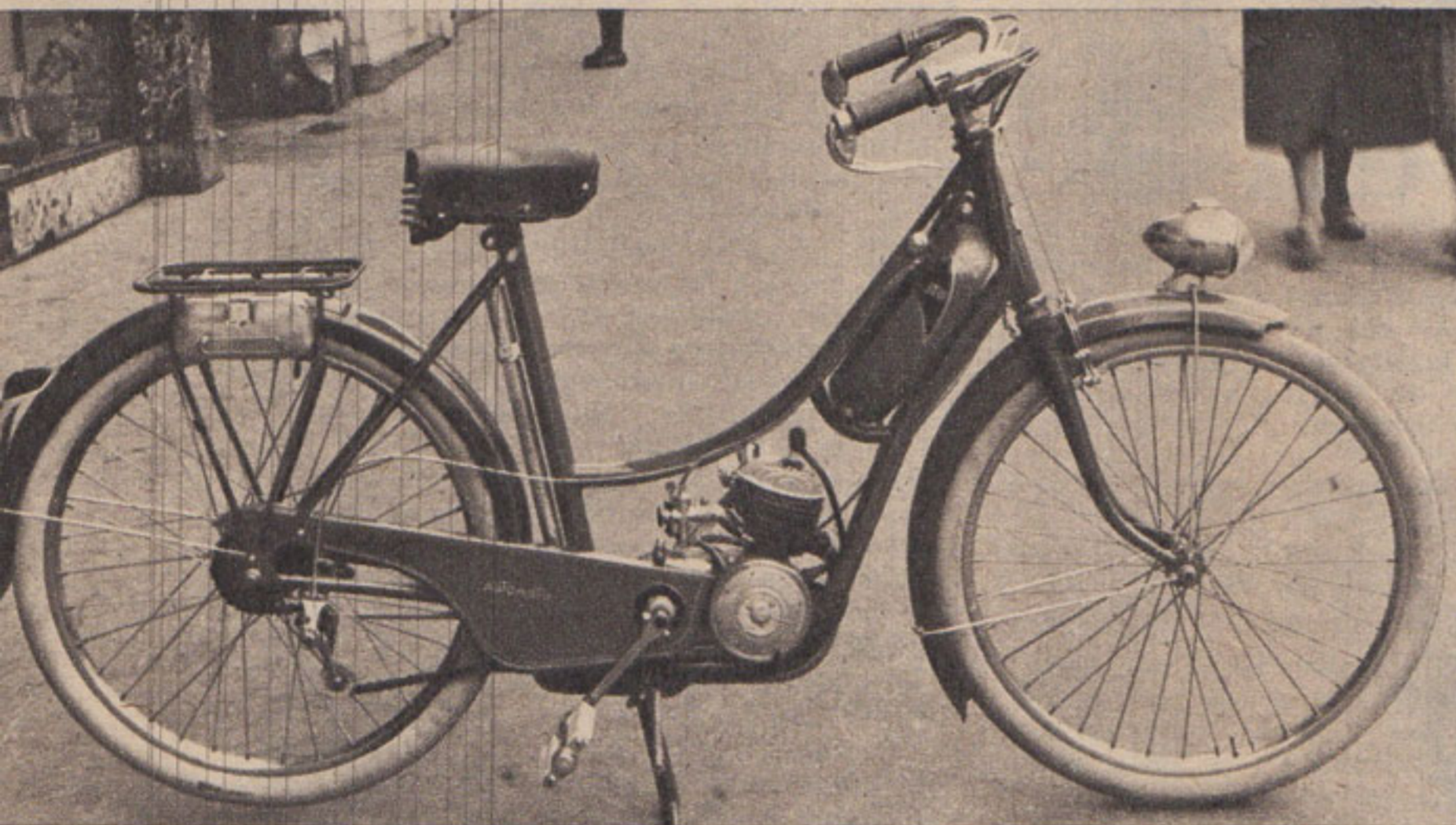
L'allumage et l'éclairage sont fournis par le volant magnétique.

Une béquille centrale robuste permet le stationnement en tous lieux.

Ce cyclomoteur semble réunir les avantages qui ont fait le succès de la formule à ses débuts : à savoir la simplicité, la robustesse, et la simplicité de conduite.

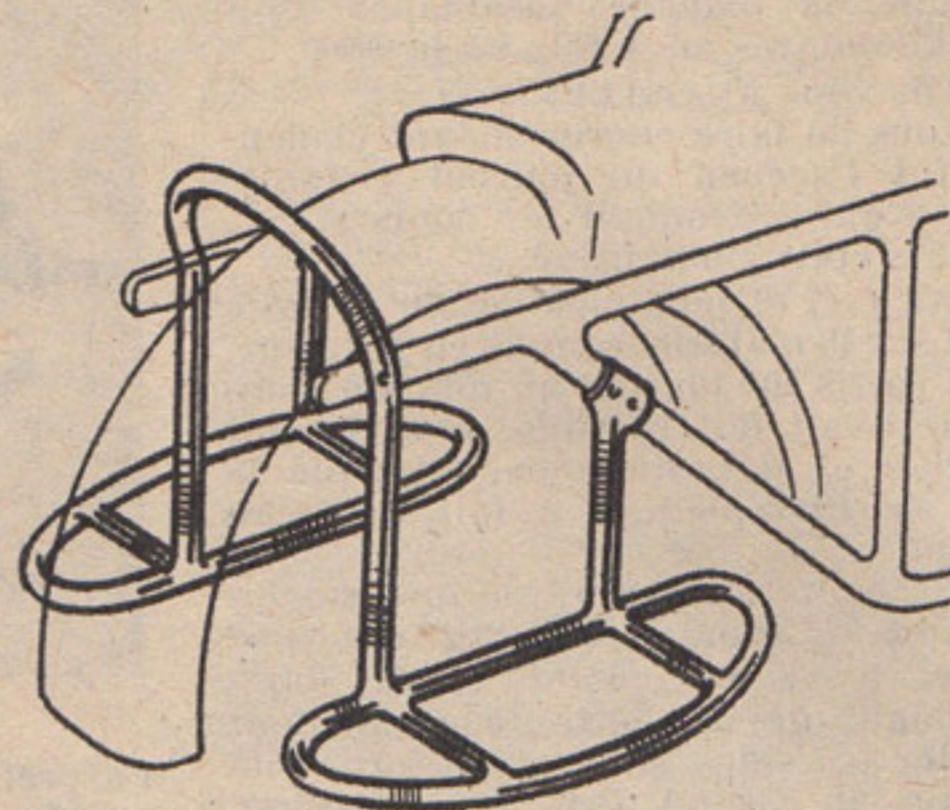


Le cyclomoteur « AUTOMOTO »



UN ORIGINAL ET PRATIQUE PORTE-VALISES

Réalisé par M. Davin, de Marseille, pour sa machine munie d'une suspension A.R. oscillante. Il ne gêne ni le passage, ni le travail de la suspension.



ACCESSOIRES « ARDOR »

Sur ce Vespa se trouve réunie la gamme complète des accessoires et enjoliveurs réalisés par la maison Ardor. L'utilisateur n'a que l'embaras du choix, et peut joindre l'utile à l'agréable!

Dans le domaine pratique, citons le porte-bagage avant, les repose-pieds amovibles, le tansad avec dossier, les sacoches se fixant à l'intérieur du tablier, le tapis caoutchouté, sans oublier la jauge d'essence, le compteur kilométrique et le rétroviseur.

Si nous voulons davantage de confort, nous trouvons les manchons protège-main, le couvre-selle, le pare-brise avec tablier simili cuir, et même des amortisseurs.

Et pour rehausser l'élégance naturelle du scooter Vespa, Ardor a créé une série de motifs chromés, depuis les pare-chocs jusqu'aux enjoliveurs de roues, de roue de secours, lanternes, plaques de police, carénage, moteur, etc.

De quoi satisfaire l'utilisateur le plus exigeant qui trouvera dans cette gamme le détail propre à donner à son véhicule un cachet bien personnel et une élégance indiscutable.





Seul, notre humoristique dessinateur doit prendre ses responsabilités pour l'interprétation de ce panneau décoratif auquel la rédaction n'a aucune part.

RÉUNION DE LA COMMISSION DE MOTO-CROSS

Salle de conférence donnant sur la Concorde, tapis vert, carafe, la Commission de moto-cross a tenu ses assises sous la présidence de M. Violet, en présence des représentants des ligues régionales et des présidents de clubs.

Par privilège spécial « Motocycles » était admis comme auditeur. Pour information un coureur et non des moindres (Charrier, de Saint-Cloud) avait été commis pour exposer et défendre le point de vue qui s'est fait jour récemment et que nous avons exposé dans notre précédent numéro.

Rendons donc hommage au souci d'information et à la sportivité ainsi manifestés par cette commission au moment de prendre les décisions qui encadreront la saison 52 et les championnats de France de moto-cross.

Charrier invité à exposer ce point de vue entra tout de go dans le vif du sujet et, succinctement, exposa les raisons qui militent en faveur du remplacement des cylindrées par un reclassement des coureurs — à savoir, plus de catégories 250, 350 et 500, mais des séries « juniors », « seniors », « inters », avec cylindrées libres et titres de champions correspondants.

Hélas! il s'agit là d'une réforme de structure totale de notre législation cross et le président fit immédiatement valoir que la F.F.M., liée aux règlements internationaux, ne peut de ce fait modifier ses règlements généraux sans en référer à la F.I.M. et qu'en la circonstance un préavis de 2 ans doit jouer. Le président étendit ensuite son argumentation sur le fait qu'un champion est implicitement le meilleur... et que le projet proposé entraînerait la nomination d'un vrai champion (l'inter) et de deux sous-champions sans valeur.

« Le public ne nous suivrait pas », affirma-t-il. Alors Bonin, président de l'A.M.S., suggéra de ne faire courir qu'un seul titre toutes catégories, mais l'idée fut repoussée à la quasi unanimité.

Egalement il convient alors de savoir si le projet Charrier (baptisons le tel pour la commodité) était réellement l'émanation de la majorité des coureurs français... il le fut pour ceux de l'A.M.S. puisque Bonin le rapporta après consultation de ses coureurs, mais il ne semble pas que le référendum mené au sein des autres clubs ait eu des résultats bien positifs. Au fait la question fut-elle suffisamment posée? Nous ne le croyons pas et il faut convenir que le président de la F.F.M. était parfaitement fondé à ne pas la considérer comme telle surtout après consultation des présidents de clubs présents qui furent en majorité réticents.

L'Assemblée passa donc outre. Cependant l'idée sera creusée et il n'est pas

exclu qu'après complément d'informations elle ne donne lieu au dépôt d'un projet sur le bureau de la F.I.M... Encore faudrait-il que les coureurs ralliés à ce point de vue le fasse savoir et secouent leur horreur du porte-plume. « Motocycles » attend leurs lettres pour les transmettre.

On en restera donc pour le moment aux inébranlables cylindrées... Vivent donc les 250, les 350 et les 500 cmc.

Charrier n'en termina pas moins sa démonstration et fit le procès des 250 cmc. Il constata d'abord que cette cylindrée était en voie de disparition qu'elle n'était plus suffisamment puissante pour les nouveaux terrains et qu'il y avait partout pléthore de 500 cmc.

Cette affirmation donna lieu à une longue polémique, le président parla « braquet », puis les officiels se rangèrent à l'idée que la désaffection 250 cmc. devait être imputée à une insuffisance de primes de départ très dégressives, on le sait, 500, 350, 250 cmc.

« Augmenter ces primes redonnerait vie à cette catégorie », tout le monde convint que c'était souhaitable (sauf Charrier et moi), mais ceci se borna à un souhait, la question prime, de départ n'étant pas du ressort de la F.F.M. mais paraît-il abandonnée aux organisateurs qui doivent en cela procéder en bons pères de famille et les fixer au prorata de leurs recettes.

J'essayai alors de camper une allégorie du moto-cross qui se résume en ceci : « Seules les possibilités mécaniques d'une 500 cmc. correspondent au potentiel du sport moto-cross... La 350 et la 250 ce sont des boxeurs avec des gants de 8 onces... favoriser leur reprise serait aiguiller le moto-cross sur une mauvaise voie. » Ceci me valut une verte intervention du président : « Et pourquoi pas une 750 ou une 1.000 pendant que vous y êtes... » (Certes, il faut un plafond automatique d'ailleurs pour des raisons poids, maniabilité, mais l'essor du moto-cross s'élargira encore le jour prochain où les 500 cmc. développeront autant de chevaux que les 1.000 d'aujourd'hui!)

Une nouvelle intervention fut tentée par Charrier et moi : « Mais alors comment rouvrir la compétition et l'accès aux primes pour les coureurs moyens systématiquement bridés par les gros bras. » (Voir « Motocycles » du 15 novembre.) La réponse fut simple : « Appliquer le règlement qui interdit les courses régionales aux internationaux. »

— Mais ça n'a jamais été fait!

— Parce que la F.F.M. n'a jamais enregistré une réclamation à ce sujet! Qu'on se le dise, nationaux! Ne fulminez plus, faites valoir vos droits, ils existent noir sur blanc.

Sur ce l'Assemblée passa à la refonte des règlements du Championnat de France.

Refonte des règlements des Championnats de France

D'abord lecture par le secrétaire M. Renaud d'un projet préliminaire pour ratification. Il prévoyait des championnats de France réservés à 15, 12 et 10 coureurs (500, 350, 250) sélectionnés sur le papier — d'abord à l'échelon club, puis à l'échelon ligue, enfin à l'échelon fédération pour désigner en dernier ressort ces 37 coureurs parmi ceux proposés par le processus de sélection sus-indiqué.

La sélection sur le papier fut écartée à l'unanimité et la commission fut un moment devant un dilemme :

1° impossibilité de sélection sur le papier;

2° rejet à l'unanimité de l'épreuve qualificative unique sur le terrain après l'expérience 1951;

3° obligation absolue de limiter le nombre des coureurs à 15 par cylindrée (chiffre type correspondant au maximum d'absorption des terrains.)

La formule finalement adoptée fut la suivante : championnats par cylindrée ouverts à tous les licenciés et disputés sur 8 courses par addition de points; éliminatoires sur le terrain pour chacune des 8 courses. Paiement [des indemnités S.N.C.F. et hébergement aux seuls qualifiés (15 par cylindrée). Voilà pour les grandes lignes. Dès parution nous publierons le détail du règlement.

Evidemment ce n'est pas parfait mais c'est déjà un pas en avant. La plus sérieuse critique que nous pourrions faire serait la suivante : de nombreux coureurs et peut-être parmi les meilleurs risquent de rater une, voire deux qualifications pour des raisons indépendantes de leur valeur... ils seront chaque fois sanctionnés de 15 points; le championnat ne risque-t-il pas ainsi de dégénérer en un championnat de régularité?

D'autre part il faut convenir que la perspective de 8 éliminatoires de ce genre est bien peu réjouissante pour la petite élite — toujours la même — qui représente nos couleurs à l'étranger d'après une sélection « ipso facto » que personne ne songerait à contester... Mais c'était ça ou fermer le championnat à la majorité des valeurs montantes... puisqu'ils font à eux seuls presque le nombre fatidique, 15!

Voilà donc l'esprit de cette nouvelle réglementation; ne doutons pas qu'elle soit adoucie et assouplie dans ses modalités d'application par le détail du règlement à paraître.

A notre sens, ce n'est qu'un pis aller marquant cependant des améliorations et nous le pensons le démarrage vers une formule véritablement rationnelle...

Au chœur des coureurs à se faire entendre; encore une fois l'Etat c'est nous quant on s'en occupe.

R. MOUCHET.

SPORTS

LA POMME A DES PÉPINS

Toujours la pomme... à l'instar du père Adam notre pomme de discorde du n° 62 de « Motocycles » nous a valu quelques pépins... et la visite intempestive de notre ami et camarade de course Mélioli — ce fut un beau « méli-mélio ». Gaz ouverts en grand — et il y avait de l'eau dedans — il n'est heureusement pas entré dans les bureaux de « Motocycles » avec sa Gilera; nous n'aurions eu en l'occurrence que les bottes de paille de notre bonne volonté, la jeunesse de notre tempérament sportif, le calme de notre rédacteur en chef qui ne bout pas facilement, le charme de nos distinguées secrétaires et aussi et surtout le bien-fondé de nos précédentes assertions basées plus, nous l'avons vu, sur une arithmétique primaire que sur le raisonnement, lui toujours susceptible d'extrapolation.

Je craignis quelques instants qu'il me proposât une explication en 3 tours à Montreuil; par chance il n'y pensa point et cela se termina banalement au bistrot du coin, où je me sentais bien mieux sur mon terrain.

De tout cela il ne ressort pas moins, comme l'affirme si justement le vieux proverbe chinois hérité à travers le temps de la lointaine dynastie des Li et des Fu, que *chaque chose a deux aspects contraires...* et ces aspects dépendent évidemment du point de vue où l'on se place.

Le nôtre fut d'illustrer l'anachronisme du règlement du Championnat de France par des exemples.

Le cas Godey-Mélioli, qui est une réalité, avait valeur de technicolor; nous l'avons utilisé pensant, par là, servir le bien général.

Le point de vue Mélioli partit d'une optique fort différente: « Vous avez diffamé mon titre que je méritais autant que Godey, on ne me l'a pas donné, je l'ai gagné par une saison de lutte! »

Là... tout beau! Nous sommes d'accord. Il y avait deux champions en puissance. Il n'y en eut qu'un de désigné

et, si nous avons pris les « cross » de l'autre, point il ne fut dit que celui en titre ne valait rien.

Notre « démonstration » n'était pas une attaque contre Mélioli (qui est de mon club!); nous n'avons nullement voulu le diminuer et nous l'assurons ici de notre grande considération sportive.

Mélioli est un vrai champion: avec Godey il fut le meilleur incontesté de la catégorie 350 cmc. Courageux, hardis, fins pilotes, ils ont bien l'étoffe de champions de France.

...Godey-Mélioli, Mélioli-Godey. Le sort a voulu que « Mélio » porte le maillot. Il en fallait un, ils étaient deux. L'essentiel est qu'il soit bien porté.

LA JOURNÉE DES SPORTS MÉCANIQUES D'ALGER

Pour la Toussaint, à Alger, a eu lieu une grande journée de sports mécaniques au stade municipal. Le grand quotidien « l'Echo d'Alger » patronnait cette manifestation, ainsi que la Ligue Motocycliste d'Algérie; pour la première fois, les Algérois ont eu l'occasion de voir des courses de racers 500 cmc. dont deux manches furent gagnées par le jeune Ascari, neveu du grand champion, au volant d'un 4 cylindres 4 temps.

Les deux autres voitures, dont l'une est une 2 temps 2 cylindres, étaient pilotées par André Rolland et Castagnet.

M. Charles Sevin était le mécanicien de cette équipe. Tous viennent de la métropole.

En moto, catégorie 175 cmc., c'est le vétéran Noizette sur Motobécane qui remporte une belle victoire devant Riquier. En catégorie 250 cmc., c'est F. Régnier, recordman des côtes de Chréa et du Murdjadjo, qui inscrit son nom au palmarès sur la redoutable Monet-Goyon dont les succès ne sont qu'une longue suite. En 350 cmc., c'est toujours le champion de vitesse algérois, Marcel Solari, qui sur sa Monet-Goyon remporte une nouvelle victoire, tout comme il l'avait déjà fait il y a environ deux

semaines au circuit de vitesse de Staouéli, mais cette fois sur B.S.A.

La catégorie 500 cmc. donna lieu à un match émouvant entre Ciancio et Casalta qui effectuèrent des tours à 102 km.-h. de moyenne.

Casalta sur Matchless finit par l'emporter de quelques mètres. Ces deux coureurs sont à complimenter pour le sang-froid dont ils ont fait preuve.

Le moto-cross, qui donna lieu à une lutte sévère, fut gagnée en petite cylindrée par André Fracès sur Puch, le meilleur dans ce genre de compétition. Tandis qu'en grosse cylindrée c'est le réputé Wybo, sur B.S.A., qui triomphe brillamment. D'ailleurs Wybo a confirmé sa classe dernièrement à Narbonne en prenant la 6^e place du classement général.

Pour terminer, le motocycliste le plus rapide, Michel Casalta, fut opposé à la Bugatti de M. Hauret. Casalta remporta un nouveau succès en battant l'automobiliste.

Y. CHEVALLIER

Résultats techniques

Catégorie 175 cmc. — 1^{re} série: 1. Noizette, 2. Coriat. 2^e série: 1. Riquier, 2. Lefèvre. 3^e série: 1. Santucci, 2. Defert. Demi-finale: 1. Riquier, 2. Santucci. Finale: 1. Noizette sur Motobécane, 2. Riquier.

Catégorie 250 cmc. — 1^{re} série: 1. Régnier, 2. Dury. 2^e série: 1. Régnier, 2. Dury, 3. Seilhon. Classement: 1. Régnier sur Monet-Goyon.

Catégorie 350 cmc. — 1^{re} série: 1. Solari, 2. Garcia. 2^e série: 1. Gøetz, 2. Solari. Finale: 1. Solari sur Monet-Goyon, 2. Gøetz.

Catégorie 500 cmc. — 1^{re} série: 1. Ciancio, 2. Casalta. 2^e série: 1. Casalta, 2. Ciancio. Finale: 1. Casalta sur Matchless, 2. Ciancio.

Moto-cross 175 cmc. — 1. André Fracès sur Puch, 2. Mascaro, 3. Santucci, 4. Gøetz, 5. Dury, 6. Coll.

Moto-cross 350 et 500 cmc. — 1. Wybo sur B.S.A., 2. Vanier, 3. Guyon.

AU HASARD DES RENCONTRES

Nom: MÉLIOLI. Prénom: Jacques. Né le 9 mai 1923 à Reggio-Emilia (Italie).

PREMIÈRE COURSE en 1945, à l'occasion de la réouverture de l'autodrome de Montlhéry. Termine 1^{er} amateur en catégorie 125, avec une D.K.W.

Participe par la suite à plusieurs courses de vitesse, toujours sur 125 D.K.W., mais se trouve arrêté par les grandes difficultés qu'il y a à se procurer du matériel neuf et spécialisé. Décide de se risquer dans le nouveau domaine du moto-cross, alors à ses premiers pas.

PALMARÈS. — Participe en 1946 au cross de Clamart et termine 1^{er} en 125 et 175, toujours sur sa D.K.W.

En 1947, il s'adjuge 12 places de 1^{er} au cours de la saison. L'année 1948 le voit monter une 250 N.S.U. et, malgré de nombreux déboires mécaniques, il réussit à se hisser en 1949 à la seconde place du championnat.

En fin 50, il acquiert la 250 Panther de cross, et termine 3^e au championnat, bien qu'ayant brisé son cadre lors de la dernière épreuve, à Montreuil.

1951 le voit partir avec un matériel digne de sa classe, une Royal-Enfield en 350 et une Gilera en 500. Il enlève brillamment le titre en 350 et remporte plusieurs victoires en 500 (Montreuil, 6 mai 1951; Saint-Etienne, 6 mai 1951). Restera fidèle à ces deux marques pour l'année 52.



OBSERVATIONS. — Garçon sympathique et calme, a néanmoins hérité de ses origines transalpines une chaude impulsivité, à laquelle il doit d'avoir souvent forcé la victoire.

Exerce dans le civil la profession de représentant de commerce.

Il fut un crossman avant la lettre. Lors de son mariage, il consacra les 10.000 francs (cadeau de son père voués à l'achat d'un lustre) à l'acquisition d'une 125 D.K.W. Cette machine n'étant pas immatriculée, il en fut réduit à circuler dans les sous-bois et autres lieux tranquilles.

Sa vocation était née, il est devenu un champion, mais n'a toujours pas acheté de lustre...

Préfère nettement le cross, moins onéreux que la vitesse et moins exigeant côté matériel.

Bien qu'Inter, continue néanmoins son métier de représentant.

OBSERVATIONS PERSONNELLES. — Ce que sa modestie lui empêche de dire, c'est qu'il fut avec Vouillon et Godey le pavé dans la mare des « nationaux 350 ». Grâce à lui, les épreuves prirent un caractère d'acharnement jamais vu auparavant.

Par la force des choses, il a appris lui-même à faire de la mécanique. Poulain de l'Ecurie Saporetto, compte défendre durement son titre et ne faire de cadeaux à personne.

Au demeurant un charmant garçon, spontané et loyal, conscient de ses possibilités; en résumé, une future étoile de la saison 52.

PÉRIPÉTIES AU MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE TOURS

Le M.C. Tourangeau avait bien fait les choses en ce dimanche 11 novembre sur le circuit classique du Parc de Grammont, à l'occasion du dernier cross international de la saison.

Etaient présents les as belges Meert et Baeten (Saroléa), brillants finalistes des championnats d'Europe, et l'élite du moto-cross français: nous avons nommé Gilbert Brassine (F.N.), Mélioli (Royal-E. et Klim René (Puch), champions de France 500, 350 et 250 cmc., Frantz notre outsider national (B.S.A.), Vouillon (B.S.A.), Lusseyran (Ariel), Godey (B.S.A.), Charrier (B.S.A.) et toute une pléiade de régionaux de qualité.

Le parcours. — Ces 1.350 mètres en sous-bois accrochés au flanc du parc de Grammont sont très caractéristiques... c'est le cross sylvestre par excellence, un « faufile » entre les troncs avec déboulés ouverts en grand sur des sentes forestières et une dégringolade abrupte dans une fondrière boisée lourde d'humus. La pluie de la veille et les feuilles pourries compliquaient encore ce parcours où souches et bûches provoquèrent de multiples et spectaculaires péripéties. Les coureurs se plaisent à rendre hommage à l'organisation excellente et à l'accueil sympathique qui les attendaient. Cependant nous souhaiterions voir au début de la saison prochaine le départ reculé et élargi et quelques-uns des plus dangereux arbres abattus.

La course des 500 cmc.

En deux manches par addition de points (10 et 12 tours), la deuxième ayant valeur préférentielle pour le classement général.

1^{re} Manche. — Départ sous pression au drapeau... c'est-à-dire un peu volé par tous, personne ne voulant être en reste. Les deux Belges Baeten et Meert

partent en tête, Brassine, Vouillon, Frantz dans leur roue.

Dès le 1^{er} virage à droite au sortir du boyau de départ, Frantz saute littéralement Vouillon puis dans la sente Brassine et la course se stabilise un temps.

Vers le 5^e tour Meert chute dans la descente toboggan, Frantz passe en 2^e position suivi de Lusseyran attaqué par Brassine qui a passé Vouillon devant Charrier. Lusseyran alors préfère céder au champion de France et s'écarte, Gilbert double et à sa suite Vouillon s'engouffre dans le trou... Puis les péripéties se multiplient: Frantz, second, chute au même endroit que Meert; voilà Brassine aux troussees de Baeten, Vouillon dans son sillage. Mais au tour suivant le champion de France est désarçonné dans la descente et Vouillon lui rentre dedans.

Frantz, revenu à toute allure, passe alors, puis Lusseyran, Charrier et c'est l'arrivée dans l'ordre: 1^{er} Baeten, 2^e Frantz, 3^e Lusseyran, 4^e Charrier, 5^e Vouillon, 6^e Brassine.

La 2^e Manche, 500 cmc. — Brassine, Frantz, Vouillon partent en tête emmenant Baeten. Dans la sente étroite bordée d'arbres, le Belge attaque Vouillon, arrive à sa hauteur à gauche, mais la manche de son sweat-shirt jaune accroche la poignée de débrayage du Français... c'est la catastrophe — non, Baeten ouvre en grand, Vouillon cède tandis que sa poignée déchire la manche et fend l'étoffe jusqu'au milieu du dos. Le Belge déshabillé et littéralement déchainé fonce à tout vat, double tout le monde sauf Frantz qui fait finalement une bûche magistrale en bas de la descente où les spectateurs pendent en grappes. Brassine second reçoit une volée de terre, Vouillon le passe et c'est l'arrivée: 1^{er} Baeten, 2^e Vouillon, 3^e Brassine, 4^e Frantz, 5^e Lusseyran.

Classement général. — 1^{er} Baeten 2 pts, 2^e Frantz 6 pts, 3^e Vouillon 7 pts, 4^e Lusseyran, 5^e Brassine.

La course des 350 cmc.

Elle promettait une sensationnelle empoignade Mélioli-Godey qui ont, on le sait, une querelle à vider. Il n'en fut rien; à l'entraînement Godey qui tournait comme un diable sur du sec accrocha un arbre, vola dans le décor et se fractura un pied en deux endroits. Ambulance, clinique, radio, gouttière; et Godey revint en spectateur assister au déroulement de la course.

1^{re} Manche. — Elle commence par un incident: parti dans le paquet de tête, le fougueux Molinari se voit dangereusement enfermé, pousse Mélioli, l'envoyant aux pâquerettes au milieu des vociférations de la foule. Juigné, de Tours se lance à la poursuite de Molinari qui a lâché le peloton, mais vainement malgré une course éblouissante; Mélioli remonté en selle finit quand même 3^e devant Barat très en forme et audacieux comme à l'accoutumée.

2^e Manche. — Barat part à fond de train, Mélioli dans sa roue. C'est une course infernale à travers les arbres, mais malgré toute sa virtuosité le champion de France 350 cmc. ne pourra pas passer.

Classement général. — 1^{er} Barat, 2^e Mélioli, 3^e Juigné. Sur réclamation des commissaires Molinari est déclassé.

La course des 250 cmc.

Belle bagarre entre le champion de France de la catégorie, l'Orléanais Klim René et Juigné qui le passe à la 1^{re} manche. Fort belle course d'Aubespain (Orléans). Par contre Klim prend sa revanche à la seconde manche.

Classement général. — 1^{er} Klim, 2^e Juigné.

La journée fut complétée par une course militaire bien menée (Escadron du train de Tours sur Royal-E.). Le gagnant très en dessus du lot pourrait honorablement s'aligner avec nos meilleurs nationaux.

R. M.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Tourisme - Sport - Camping

Nous rappelons à tous nos sociétaires qu'en période hivernale et jusqu'à la fin du mois de mars les réunions amicales n'ont lieu que mensuellement et que ces séances ont lieu le premier jeudi de chaque mois à 21 heures au siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

En conséquence, notre prochaine réunion aura lieu le jeudi 6 décembre 1951 et nous invitons tous nos membres à bien vouloir y assister. Au cours de cette séance on proclamera les résultats des différents championnats disputés au cours de la saison sportive et touristique de l'année 1951.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser ou écrire à la Permanence du Siège social, il sera répondu à toutes demandes de renseignements comportant un timbre-réponse.

LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE

Conformément à ses statuts, la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France réunira tous ses clubs adhérents et affiliés à la F.F.M. en assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 9 décembre 1951 à partir de 9 heures précises en son siège social, Café « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, Paris (4^e), salle du sous-sol.

Etant donné l'importance de cette séance annuelle, les clubs voudront déléguer un représentant pour les représenter, ce dernier sera dûment mandaté par écrit par l'association qu'il représentera. La vérification des

mandats et pointage des effectifs s'effectuera entre 9 heures et 9 h. 30. heure à laquelle la réunion sera officiellement ouverte.

Enfin rappelons qu'un déjeuner amical facultatif réunira sur place les délégués qui voudront bien assister à ce repas. Egalement la L.M.I.F. profitera de cette assemblée pour remettre publiquement les challenges Maurice Richard, Maurice Auvray et Marcel Bedon attribués pour les championnats touristiques 1951 et respectivement remportés pour la saison touristique 1951 par les trois clubs suivants: Moto-Club d'Antony, Moto-Club de Paris et Moto-Club Châtillonnais.

VELOMOTEUR CLUB PARISIEN

« Les Petits Cubes »

Classement général du Championnat touristique 1951 du V.C.P: 1. Vacherot; 2. Lannes; 3. Jasinski; 4. Dlmonte; 5. Chevalier; 6. Hany; 7. Oliva; 8. Marole; 9. Maire; 10. Bréhamet.

Pendant la période hivernale jusqu'à la fin du mois de mars 1952, les réunions n'auront lieu que mensuellement le premier mardi de chaque mois à 21 heures au siège social, Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris-1^{er}. Pour renseignements, s'adresser ou écrire au secrétaire, A. Kirchner, 18, rue Wurtz, Paris-13^e.

MOTO-CLUB CLODOALDIEN

Epreuves à venir

C'est au Moto-Club Clodoaldien que va revenir l'honneur d'organiser le 1^{er} Trial motocycliste et sidecariste disputé en France.

Le circuit d'un développé de 16 kilomètres environ sera parcouru plusieurs fois selon les cylindrées.

Il comportera des passages sous bois, des gués à franchir, des montées et des descentes et un passage sur bonne route.

Le but recherché est de se rapprocher le plus possible du règlement anglais, adapté aux machines que nous disposons.

Des coupes récompenseront les vainqueurs, ainsi qu'une coupe interclubs.

Sachant le succès remporté en Angleterre et en Belgique pour ces épreuves, nul doute qu'il connaisse auprès des motocyclistes français le même élan sportif.

Pour renseignements et engagements, s'adresser au secrétaire Létang, 4, allée Foch, Saint-Cloud, ou téléphoner Molitor 21-29.

Le M.C.C. a tenu son Assemblée générale annuelle le dimanche 28 octobre en son siège afin d'élire son nouveau Bureau saison 1952. En voici les résultats:

Président d'honneur: M. le Maire de Saint-Cloud; **Président:** M. Morel; **Vice-Président:** M. Sutra; **Directeur sportif et délégué à la Ligue:** M. Moine; **Adjoint section moto-cross:** M. Leroy; **Adjoint section Vitesse:** M. Tinancourt; **Président touristique:** M. Ansquer; **Secrétaire:** M. Létang; **Trésorier:** M. Gauthier.

Le nouveau Bureau a tout de suite pris d'importantes décisions, entre autres l'organisation du 1^{er} Grand Trial Motocycliste et Sidecariste ayant lieu en France. Tous renseignements seront donnés par le secrétaire Létang, 7, allée Foch, Saint-Cloud (S.-et-O.). Tél. Mol. 21-29.

CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT

*N'attendez pas le Printemps pour acheter ou commander**livrable de suite**chez celui dont la compétence ne se discute pas***Georges MONNERET****142 fois Recordman du Monde****8 fois Champion de France****317 victoires**

Médaille d'Or de l'Académie des Sports

Médaille de l'Éducation Physique

DISPONIBLES EN NOS MAGASINS :Tous les modèles GRIFFON, fabrication PEUGEOT,
555 AL, 555 GL, 555 GLST, 556, 676 TC4, etc.Tous les modèles MONET-ET-GOYON, S34'D,
S34 DS, S6 V, M2 V.Tous les modèles MOTOBÉCANE, MOBYLETTE,
D45 S, Z46 C, Z2 C.Tous les modèles PUCH, 125 TT, 125 TL,
150 TL, 250 TF, etc.Tous les modèles NSU, QUICK, FOX, ZDB,
OSL, etc.Tous les modèles "SPÉCIAL MONNERET"
G87, G88, G90, etc.

et le roi des petits Scooters "L'ARDENT".

LIVRABLES RAPIDEMENT**AJS - Gilera et le célèbre Scooter VESPA***3 Magasins — 3 Ateliers***PARIS-NORD**138, rue de Tocqueville
PARIS-17^e

Téléphone : WAGram 42-04

PARIS-CENTRE79, boulev. Beaumarchais
PARIS-4^e

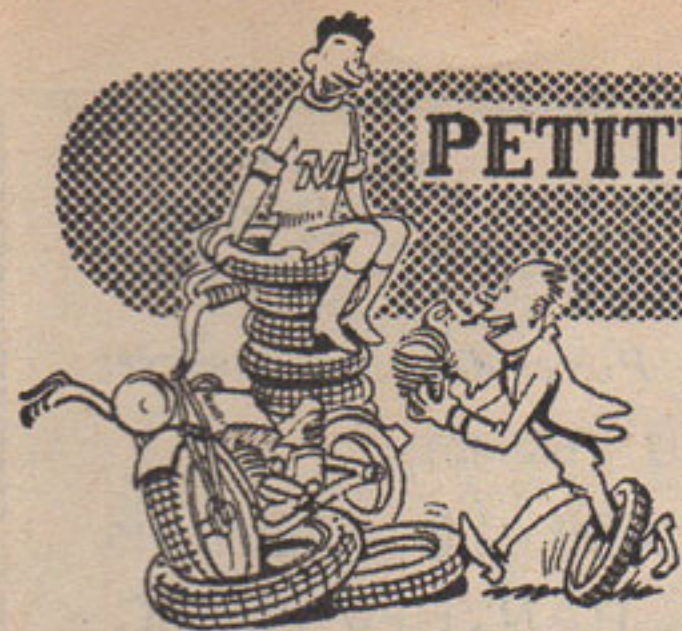
Téléphone : TURbig 96-56

PARIS-SUD106, Av. Aristide-Briand
MONTROUGE

Téléphone : ALEsia 21-71

Adresser la correspondance : Ets G. MONNERET, 138, rue de Tocqueville - PARIS-17^e

CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT



PETITES ANNONCES

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

ACHATS

ACHAT compt. ttes motos et vélom. récents. *Hurni, 38, r. Saussure, Paris-17°.*
CHERCHE blo-mot. 350 NZ, D.K.W. bn ou mauv. ét. av. papiers *Jean Blondeau, Vimoutiers (Orne).*
MOTO 500 culb. à sélect. très bn ét. Ecr. px et détails à *Kirchner à Cumières (Marne).*
B.M.W. 500, 600, 750 culb. susp. AR. dans départ. B.-du-R. ou limit. *Bres, 29, boul. Philippin, Marseille.*

LES QUALITÉS OTOM
Il est souple...



1^{er} TUBOTOM

OTOM S.A.

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

ROYAL-ENFIELD 500 twin 1951, comme neuve, biplace Féridax. Px 285.000.
PUCH 250, complètement équipée, très bon état. Px 155.000 fr. **KOEHLER-ESCOFFIER 125** dern. modèle, moteur Villiers, suspension AR., équipé. Pratiquement neuf. Px 97.000 fr. **PEUGEOT 125**, 3 vités-très bon état. Equipé. Px 65.000 fr.
ROYAL-ENFIELD 500 culb., équipée, parf. ét., fourche télesc. Origine. Px 200.000 fr. *Aris, Agence Royal-Enfield, 11, rue Labie, Paris-17°. Tél.: Eto. 08-66.*

VENTES

INDIAN 1.200 type Police ét. nf., ent. chrom., 100.000 km., 6 l. 1/2 aux 100 garant. *39, r. de Paris, Villeneuve-St-Georges (S.).*
RADIOR 125 mod. juil. 51 parf. ét. ou éch. ctre pet. voit. de 1 à 3 CV. *Friedrich, boul. Prés.-Poincaré, 10, Strasbourg.*

MATCHLESS 350 G.3.M. sup. M. Goyon 500, 4 vit. sél. av. side Impérial nf. Roues, cylind., culas., pist., réserv. Matchless civile. *Boussicaud, 40, aven. d'Italie, Paris.*
ALCYON 100 impecc., 3.000 km. Px 50.000 fr. *Perouse. Tél.: Jas. 04-23 h. repas.*
B.M.W. 600 Sport. Px 250.000 fr. **GUZZI 250** course. Px 160.000 fr. Mot. A.J.S. course 500 a.c.t., boîte B.S.A. 4 vit. Châssis compl. av. mot. 5 CV., 4 vit. pr. pet. voit. Carrosserie sport cabr. décap. adapt. sur Simca, Rosengard, etc. *Roger Sceaux, 204, r. Belleville, Paris-20°.*

SAROLEA Grégoire course 350 1^{er} Circ. de Bourges prép. usine. *R. Loyer. Tél. Pér. 05-05.*

B.S.A. 500 culb. modèle 51 type B.33. 4 vit. susp. AR., 11.000 km., ét. nf. Px à débat. *Quiquempois, La Poissonnière (M.-et-L.).*

HARLEY D, type civil 750 bn ét. grenat, 2 avert. Px 130.000 fr. à débat., reprend. *D.K.W. 350 NZ. Bernonville, 4, r. A.-Coin. à Malakoff, apr. 18 h. ou dimanche.*

CYCLOMOTEUR C.N.C. mot. Poulain nf. *Morreau, 19, r. Bérange, Paris. Ts ls jrs de 14 à 15 h. Tél.: Ely. 05-54.*

PONEY 1948 peu roulé, mot. à roder. Px 30.000 fr. *Girard, 7, aven. Mar.-Foch. Chelles (S.-et-M.).*

JAWA 350 équip., 15.000 km. Px 170.000. Vis. ts ls jrs sf. dim. après-midi et lundi. *Henrion, 145, aven. Div.-Leclerc, Antony (Seine).*

URGENT. Guiller 150 A.M.C. frche télesc. 350 cmc. a.c.t. trs rap. Px 55.000 fr. Le tout en excel. ét. *M. Patte, 15 bis, r. A.-Guyot. Bois-Colombes (Seine).*

IMME 100 dern. mod. roulé 1.800 km. nve. App. photo nf 6x9 télém. coupl. s/garant. av. sac. cuir. *Du Repaire, Cornille par Pérignieux (Dordogne).*

D.S. MALTERRE 175 A.M.C. 1951 nve, excel. Px à déb. *Goldenberg, 7, r. de la Gare, Nogent-sur-Marne (Seine). Tél.: Gra. 00-30*

MOTOBECANE 175 av. side léger, nbx acces., sacoches, ét. nf. Px 170.000 fr. *Lévêque, 6, r. Cernuschi, Paris. Tél.: Wag. 22-09.*

GUILLER 125 A.M.C. frche télesc., 5.000 km. *Jouan, 64, r. Croix-Nivert, Paris-15°.*

PRESTER JONGHI 125, 1940, très bn ét., sél. ent. orig., tans. acc. Px 65.000 fr. *Chartier, 8, r. Guynemer, Villejuif (Seine).*

OCCASION. Neuf side à dr. pr. 2 CV. 2/3 de sa valeur. *Crédit. R. S., 30, boul. H.-Seliher, Suresnes (Seine).*

MATCHLESS 1.000 2 cyl., 4 vit., ét. nf. Px 175.000 fr. **TERROT 500** bloc chemis. Px 100.000 fr. *Betas, 12, r. Jeanne-d'Arc, Issy (Seine).*

TANDEM Derny peu roulé. Px 60.000 fr. *Ichiureguy, 11, aven. de Silas, Mauléon (B.-P.).*

SIDE Précision ét. nf. mod. Beack, dern. mod. Vis. 25, r. Lhomond ou écr. 6, r. du Pot-de-Fer, Paris-5°.

SIDE Précision T.S. nf. Castel, 87, boul. Voltaire, Asnières (Seine).

SIDE léger cand. Tél.: Dor. 45-83.

TERROT 1 CV. frche télesc., très peu roulé, casque Geno. Px 74.000 fr. *D^r Sauty. Tél.: Ent. 05-01.*

PEUGEOT 125 mot. ref. tansad, avert. tabl. sac. Px 50.000 fr. *A. de Beauvais, 33, r. de la Tour, Paris-16°.*

NORTON 16 H. 500 cmc. nve garant. Px 130.000 fr. *Robbes, 52, boul. G.-Péru, Malakoff (Seine).*

Prestin-Watch

vous conseille 1

CHRONOGRAPHE impeccable

une merveille de précision

17 RUBIS - ANTIMAGNETIQUE

A DEUX POUSSOIRS



CHROME 13.500'

Plaque OR 16.500'

OR 18 cts 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'Etape au Vin. NOGENT-S/SEINE Aube
Envoi contre remboursement ou mandat joint à la commande

DAX 350 culb. Bn. ét. tansad. Px 80.000 fr. *Margez, 8, r. Voisin, Asnières (Seine). Tél.: Gré. 36-88.*

TRIUMPH nve, dispo. de suite. **MOTOBECANE 175** et **GUILLER, A.J.S. 500** 1951. 500 **TRIUMPH** 1946. *Hurni, 38, r. Saussure, Paris-17°.*

N.S.U. 250 spéc. cross. frche télesc. *Lemarie, 11, r. France-Mutualiste, Boulogne (Seine).*

ZUNDAPP 200, 2 tps. Px 85.000 fr. ou éch. ctre cylind. supér. *Allem. Langlois, 7 bis, rue Monbauvon, Versailles (S.-et-O.). Tél.: 44-10, heure repas.*

TERROT 125, frche télesc., excel. ét. équip. Px 80.000 fr. *G. Caly, 65, r. Chemin-de-Fer, Nanterre (Seine).*

MONET-GOYON 100, 3 vit., 2 tps, avert. compt. Px 40.000 fr. Vis. à partir 18 h. 30. *Nevers, 44, r. d'Est.-d'Orves, Pré-St-Gervais (Seine), métro Hoche. Tél.: Nor. 57-84 (heures bur.).*

UN "RAG" SE MONTE EN QUELQUES INSTANTS

RACCORD-GRAISSEUR

DE CABLES POUR GAINES FLEXIBLES

LIBRETE R.A. GUILLET

R.A.G.

B^{te} S.O.S. PV. N° 618 005

s'adapte

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

GRAISSEUR UNIVERSEL INDEGRABLE

Pour

TOUTES COMMANDES ET ARTICULATIONS

VENTE EN GROS :

M^r A. THIOLAT, 62, Av. des Minimes, VINCENNES

INDISPENSABLE

INDIAN 500 1944 gd lux. pns nfs. Px 100.000 fr. compt. Vis. sam., dim. seul. *Paulo, 100, r. R.-Losserand, Paris-14°.*

MOTOBECANE 350 4 CV. 1950, frche télesc. av. side Bufflier av. capote, susp. AR, tansad compt. Le tout ét. nf. Px 190.000 fr. Vis. ts ls jrs. *Téléphoner 2 à Villers-Cotteret (Oise).*

DOUGLAS 350, 2 cyl., mod. 50, ét. parf. Px intéres. *C. Renard, 3, sq. Stalingrad, Marseille.*

SCOOTER Bernardet nf 250 cmc. *Viant, 45, r. Blanche, Paris-9°. Tél.: Lab. 33-42.*

TERROT H.55 350 culb. av. sie. Bn. ét. Px 100.000 fr. *Duret, 3, pl. de l'Horloge, Carpentras (Vaucluse).*

FONDS DE COMMERCE

REGION parisien., trs. bel aff. Cycles-Motos-Voitures enfants-T.S.F. Gdes marques. Gros chiffre. Ecr. à « *Motocycles* » qui transmettra.

VENDS cause santé fonds de cycles et motos en société sur rue principale. Ateliers et Magasin. Grandes marques. Gros chiffre prouv. S'adres. à *Société Paradis de la Moto, 52, rue Betteille, Rodez (Aveyron). Tél.: 12-42.*

La bougie

Le Perlier

ne perde pas!

Spéciale pour tous moteurs deux temps

64, r. Cl.-Bernard, PARIS-3^e
Tél.: PORT-ROYAL 15-14

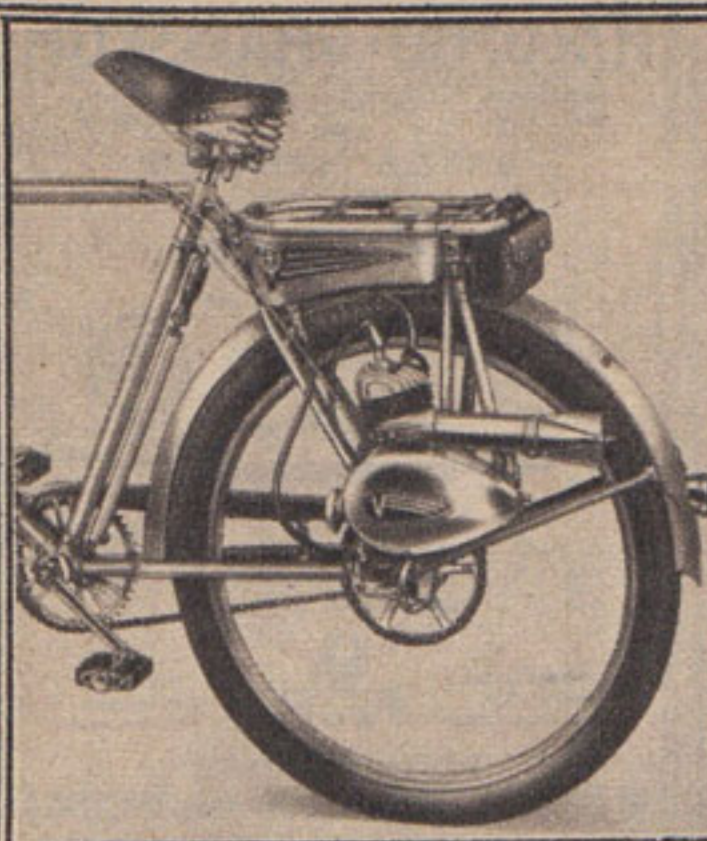


Lambretta



Le Scooter le meilleur

FAS, 12, Avenue Porte-Champerret, PARIS



Enfin le plus rapide de tous les cyclomoteurs

ACHAT
REPRISE
CRÉDIT

RECORD DU MONDE DE VITESSE

Expéditions dans toute la France

Pièces détachées assurées

LIVRABLE DÉCEMBRE (MODÈLE HOMME OU FEMME)

62.000 (emballage compris) - A crédit : 20.000 et 6 ou 9 mois

Agent Général : VICTORIA - IMME - RIXE - ARIEL - PANTHER - O.E.C.
Lunettes IDÉALE et PANORAMA-218

LADEVÈZE, 50, rue Brunel - PARIS-17^e - ÉTO. 24-66

● RECHERCHONS AGENTS CYCLOMOTEURS TOUTES VILLES ●

AUTOMOBILES

SIMCA 8 cabriol. décap. impec. éch. ctre 4 CV. ou Dyna. Tellier, 3, boul. du Chinchon, Montargis (Loiret).

CYCLECAR Ardex 125 cmc. 2, 3 places, révis. constr. Px 68.000 fr. Ardex, 9, r. Paul-Morin, Nanterre (Seine).

DARMONT 6 CV. 3 vit. march. AR. Impec. Px 130.000 fr. Capazza, 6, r. des Capucins, Lyon.

Sans engag. de votre part. Rég. Parisien. ns. vs. présent. à l'ess. samedi, dimanche chez vous ROVIN, MOCHET, ROLUX Mod. 50. Occas. garant. à part. 130.000 fr. Crédit, etc. R. S., 30, boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

Repose-pieds

PRYM

ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION ROGER POUILLAIN

Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490



LES MUREAUX (S.-&O.)

DIVERS

MAGNETO-DYNAMO Bosch pr. R 11/12 bn. ét. Px 9.000 fr. Quedillac, 81, r. du Théâtre, Paris-15^e.

ECHANGE ou vds carbu Amac tt. 56 entre 32 mm 2 cuv. 8 gic. Et. nf. Blouson bn. ét. cuir renforc. contre chargeur accu 6/12 V. pr. 110 V. 50 P. Bonne marque mme ét. et phare anti-brouil. auto. Serge Guis, r. Raspail, Cavaillon (Vaucluse).

A VENDRE 5 roues rayons Rosengart. 6 trous mont. en 27x4 (roues nves ainsi que pns et chambres). Px 7.500 fr. pièce. Wentzel, 10, imp. Chps-Fleury, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

ROUES Harley, Indian, Norton, Terrot, B.M.W., Zundapp, Sachs. Félix, 14, rue Gassendi, Paris-14^e.

CHERCHE pompe à huile pr moteur 3 CV. M.A.G. Donner détails. A. Amouroux, Moto, Balesta (Ariège).

CHERCHE 1 mot. Mosquito bn ét. Faire offres Perrin, 72, fg Bourgogne, Orléans.

REPRISE fabr. tr. int. gross. cycles. Ouest-Nord. Cherche cartes tout premier ordre.

En état et à réviser

INDIAN 5 CV. impeccable. Px 120.000 fr. D.K.W. 250 NZ origine. Px 90.000 fr. D.K.W. 500 SB 2 cylindres. Px 85.000 fr. R. GILLET 750 4 vit. tr. bien. Px 85.000 fr. D.K.W. 200 SB complète. Px 75.000 fr. M.-GOYON 5 CV., 4 vit. Px 75.000 fr. G.-RHONE type X cardan. Px 75.000 fr. TERROT 500 semi-bloc, 4 vit. Px 75.000 fr. N.S.U. 198 4 vit. Bien. Px 65.000 fr. ZUNDAP 196 complète. Px 65.000 fr. PEUGEOT P.42. Incroyable. Px 55.000 fr. G.-RHONE 3, 4, 5, 7, 8 CV. A partir 45.000 VICTORIA 200 d'origine. A partir 45.000. Grand choix INDIAN et 1.200 susp. AR. Epaves, cadres, fourches, roues, moteurs, réservoirs, etc... de toutes marques. Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e (fond de la cour, à côté du cinéma).

PUCH 250 TF équip., bn. ét. Px 175.000. PUCH 125 TT cmc nve, équip. garant. 4 mois. Px 125.000 fr. N.S.U. 200 équip. 4 vit. Px 75.000 fr. B.M.W. R.51/2 ét. nf. te équip. Px 290.000 fr. GNOME-RHON. 125 R.3 bn. ét., équip. Px 72.000 fr. JONGHI 125 dern. mod. équip. Px 70.000 fr. 125 de course moteur ARDIE parf. ét. Px 65.000 fr. Robert Kiene, 73, quai du Point-du-Jour, Boulogne (Seine). Tél. : Mol. 64-02.

FULGUR

va vite
en
tout terrain



Éts TAILLANDIER
61, Rue de la Prévoyance - VINCENNES (Seine)

ÉCHANGES

INDIAN 1.200 gd luxe, pns 500x16, selle bipl. Reprendrais 500 G.D.A. Souviot, 69, r. P.-Dupont, Clichy-sous-Bois. Tél. : Livry 323.

VELOMOTEUR lat. 125 cmc., 3 vit., 4 tps, mot. carbu. pns excel. ét. av. tansad réglable, sac. ctre voiturette 125 ou 175 tr. bn ét. Mahé, 29, r. Mulsant, Roanne.

Un bébé vous convaincra



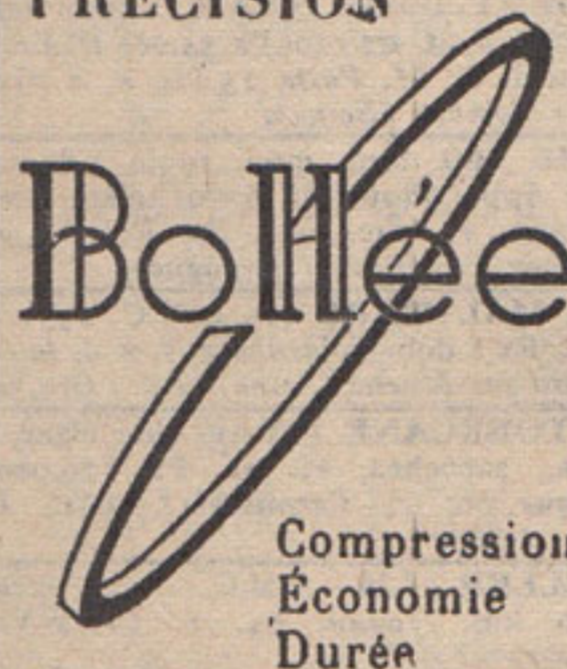
c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

2 VITESSES - REPRODUCTION PAR TURBINE
38-30, RUE DU BARRÉO - PARIS 20^e
MÉMO. 48-47

SEGMENTS DE PRÉCISION



Compression
Économie
Durée

INDIAN 1.200 CAV, parf. ét. contre voit. max. 10 CV. Jean Mercier, coiffeur, d'Effry (Aisne).

STELLA MAG 500 eulb. ent. ref. mécan. email électr. contre plus faible ou 125 récent. Tél. : Mon. 75-16 après 20 heures

VENDS ou échg. ctre voiture Gillet-Herstal 700 av. ou sans side, parf. ét., vert. twin, 4 vit., marche AR., pns nfs, allum. delco, batt. nve. Photos ctre timbre. Sanino, St-Michel (B.-A.).

CAUSE santé vds ou échg. ctre voit. décap. de préf. impec. Terrot 500 JAP culb., noir et chr., prés. luxe, cart. pol., garde-boue env., sélec., susp. AR., phare av. compt., pns nfs, sac. tansad, ét. mécan. gar. Lagoutte, 19, av. de Soissons, Arsenal (Loire).

ECHANGE moto D.K.W. ctre tri Pelgeot 125 cmc. Guillot, mécanicien, Verrières-le-Buisson (S.-et-O.).

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).

VOITURES

RENAULT 4 CV. luxe, 49-50, pns nfs, mot. nf, glaces desc. Px 380.000 fr. Vallet, 5, r. Ballu. Tél. : Trin. 65-86.

PEUGEOT 301, 6 glaces, excel. ét. mécan. et présent. S'adresser Motocycles qui transmettra.

SIMCA 8, cabriolet décap., impec., repr. 4 CV. ou Dyna. Tellier, 3, boul. du Chinchon, Montargis (Loiret).

SIMCA 5, culasse Siata, mot. culb., don. 20 CV., écon. nerv., décap. noire., parf. ts pts de vue. Px 250.000 fr. Meslet. Tél. : Alé. 11-42, 1, r. J.-J. Rousseau, Malakoff.

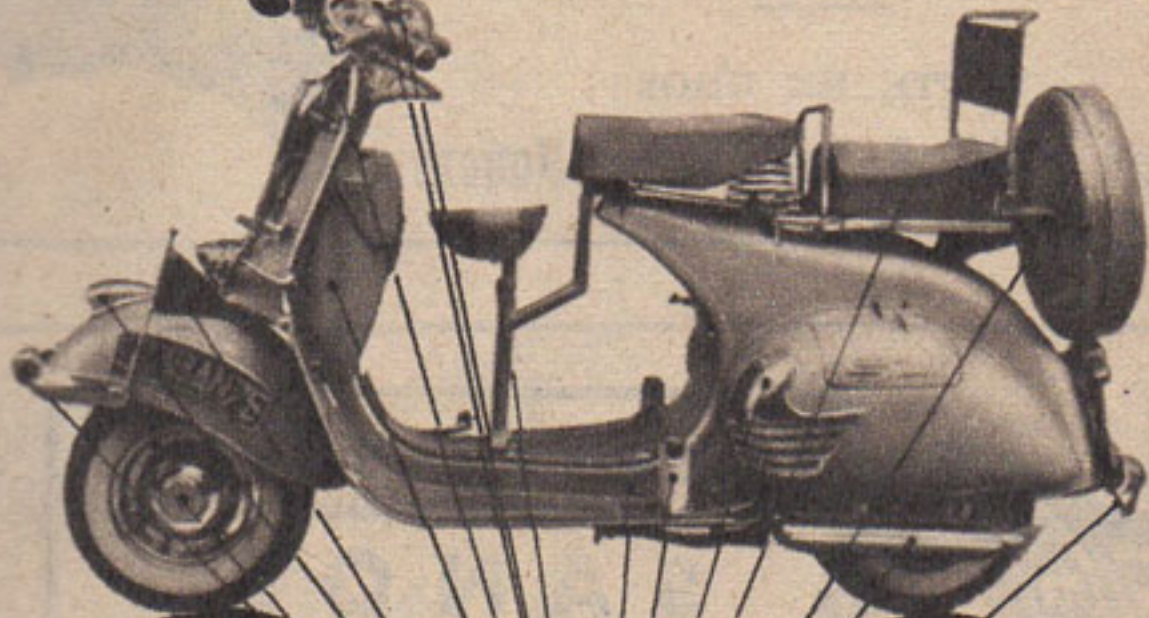
OFFRES D'EMPLOI

MAISON SPÉC. vds acc. et p. dét. VM. et Moto dem. Repr. au ct. si pos. av. voit. Ecr. Mouchard, 95, r. St-Honoré, Paris-1^{er}.

DEMANDE person. sérieuse pr. direction trs bel. aff. moto ville Ouest. Ecr. av. réf. à « Motocycles » qui transm.

Si vous voulez que votre moteur ait du nerf
montez donc le carbu et la bougie Gurtner

TOUS les accessoires pour Scooter Vespa



ÉTABLISSEMENTS
ARDOR

126, Bd R.-Lenoir
PARIS-11^e

DOCUMENTATION

SUR DEMANDE

Un appareil qui a fait ses preuves



Le Contrôleur électrique **MARBON**

qui permet la vérification
rapide et sûre des :

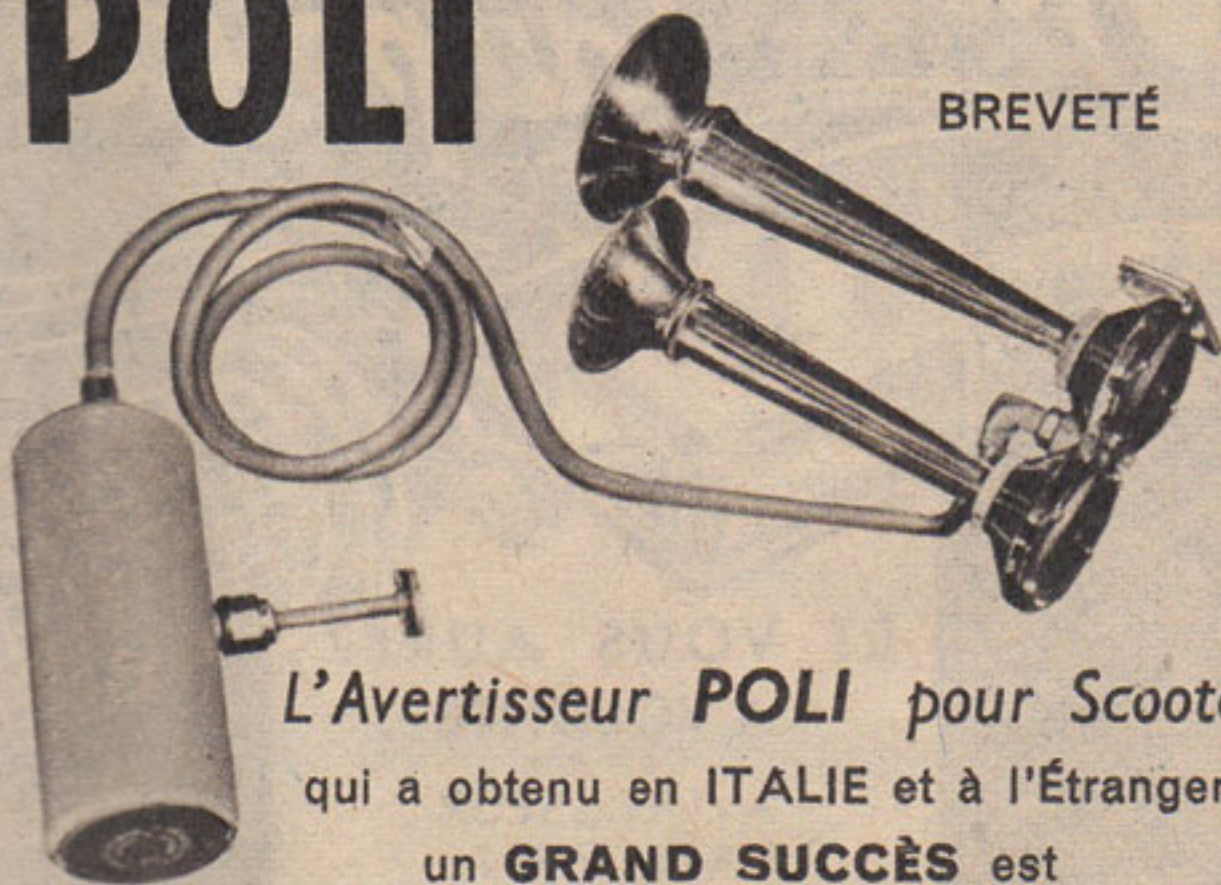
Bobines d'allumage
Condensateurs
Bornes de sorties
Bougies
Lampes

*Il évite de tâtonner
pour trouver
les pannes d'allumage*

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON

26, Rue Poncelet, PARIS (17^e) - Tél. : WAGram 78-60

Avertisseur acoustique **POLI**



BREVETÉ

L'Avertisseur **POLI** pour Scooter
qui a obtenu en ITALIE et à l'Étranger
un **GRAND SUCCÈS** est

PUISSANT et HARMONIEUX

Il est totalement indépendant du moteur et de l'allumage
et fonctionne au pied

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

ÉTS "VELMOTO" (M. Louis GUEZEL)

6, Rue de Lunéville -:- PARIS (19^e)

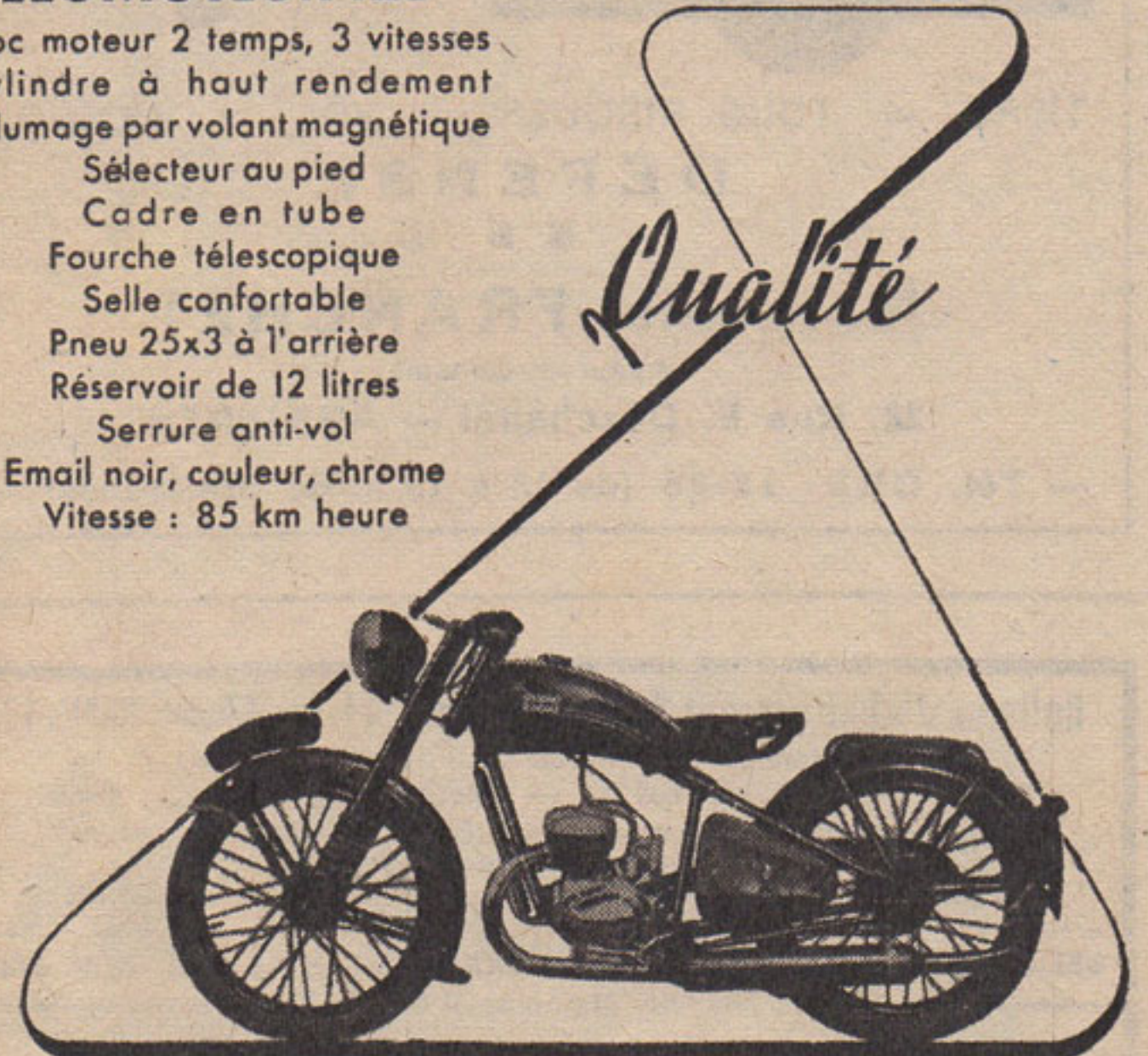
Téléphone : NORD 98-27

VELOMOTEUR 125^{cm3}

Bloc moteur 2 temps, 3 vitesses
Cylindre à haut rendement
Allumage par volant magnétique
Sélecteur au pied
Cadre en tube
Fourche télescopique
Selle confortable
Pneu 25x3 à l'arrière
Réservoir de 12 litres
Serrure anti-vol
Email noir, couleur, chrome
Vitesse : 85 km heure

R 4

Qualité

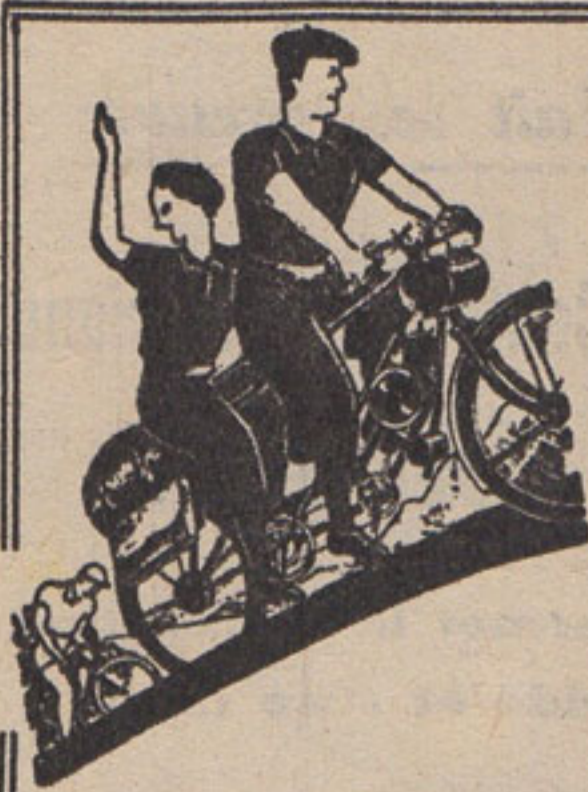


GNOME RHONE

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, av. de la Grande-Armée, PARIS - KLE 90-56
Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue Félicien-David, PARIS - AUT 08-90

Vente à crédit chez tous les Concessionnaires

Catalogue N° 20 gratuit sur demande



Pédalez sans effort
vite et loin
AVEC LE MERVEILLEUX
"DERNY"

La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DERNY-MOTOR

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

181, Av. du Général-Michel-Bizot
Tél. : DID. 76-01 PARIS-12^e

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

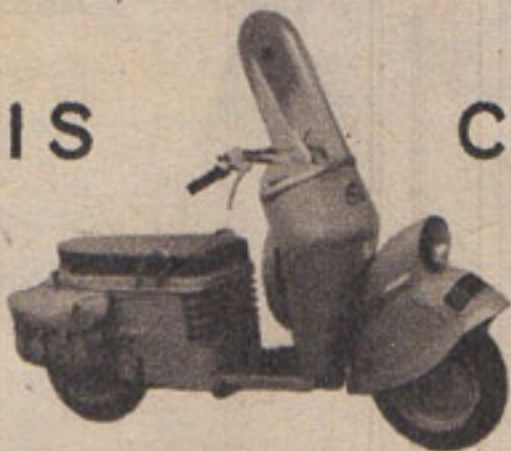
VENTE EN GROS :

Étab^l GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Scooter BERNARDET

ESSAIS CRÉDIT



IMPÉRIAL-GARAGE

Métro : VILLIERS 23, Bd de Courcelles - PARIS-8^e Téléphone : LABorde 77-40

L'AVERTISSEUR

ELECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE

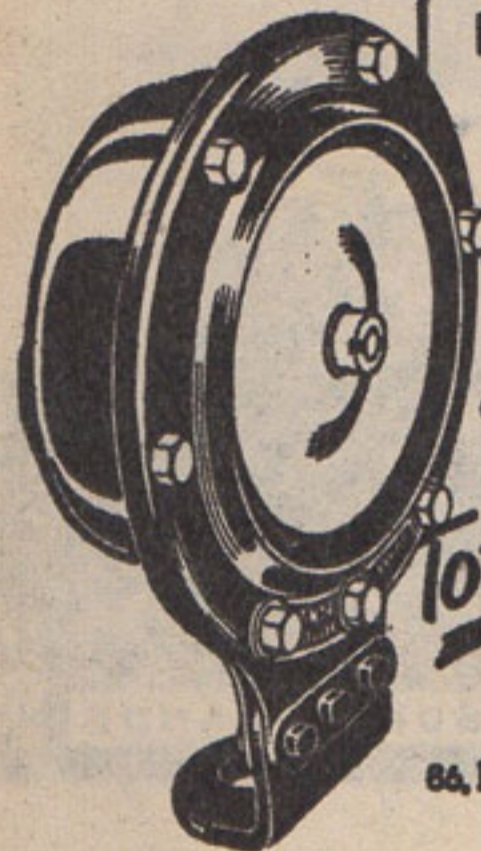
SANOR

Peut équiper
tous les vélomoteurs

SANOR

ANCIENS ETS. GENTILHOMMS

86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie
Tél. DÉFense 30-40



MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Consell

22, Rue E. Deschanel — **ASNIÈRES**

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

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 :
Salaire 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

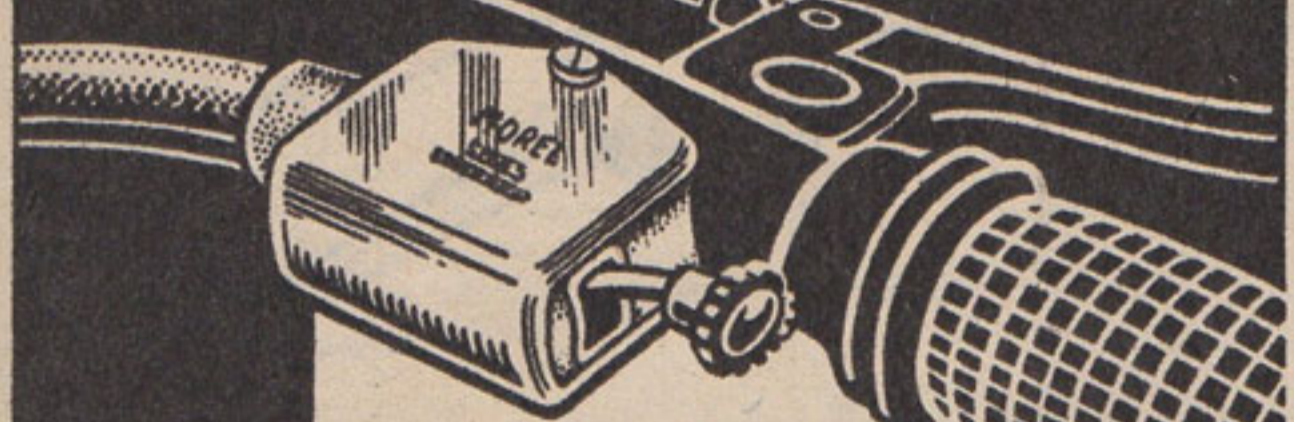
NCM : ADRESSE :

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.)

*Une simple pression
du pouce*



ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ

AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE

AVEC LE
COMMUTATEUR
C. M. 45

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
— ISÈRE —

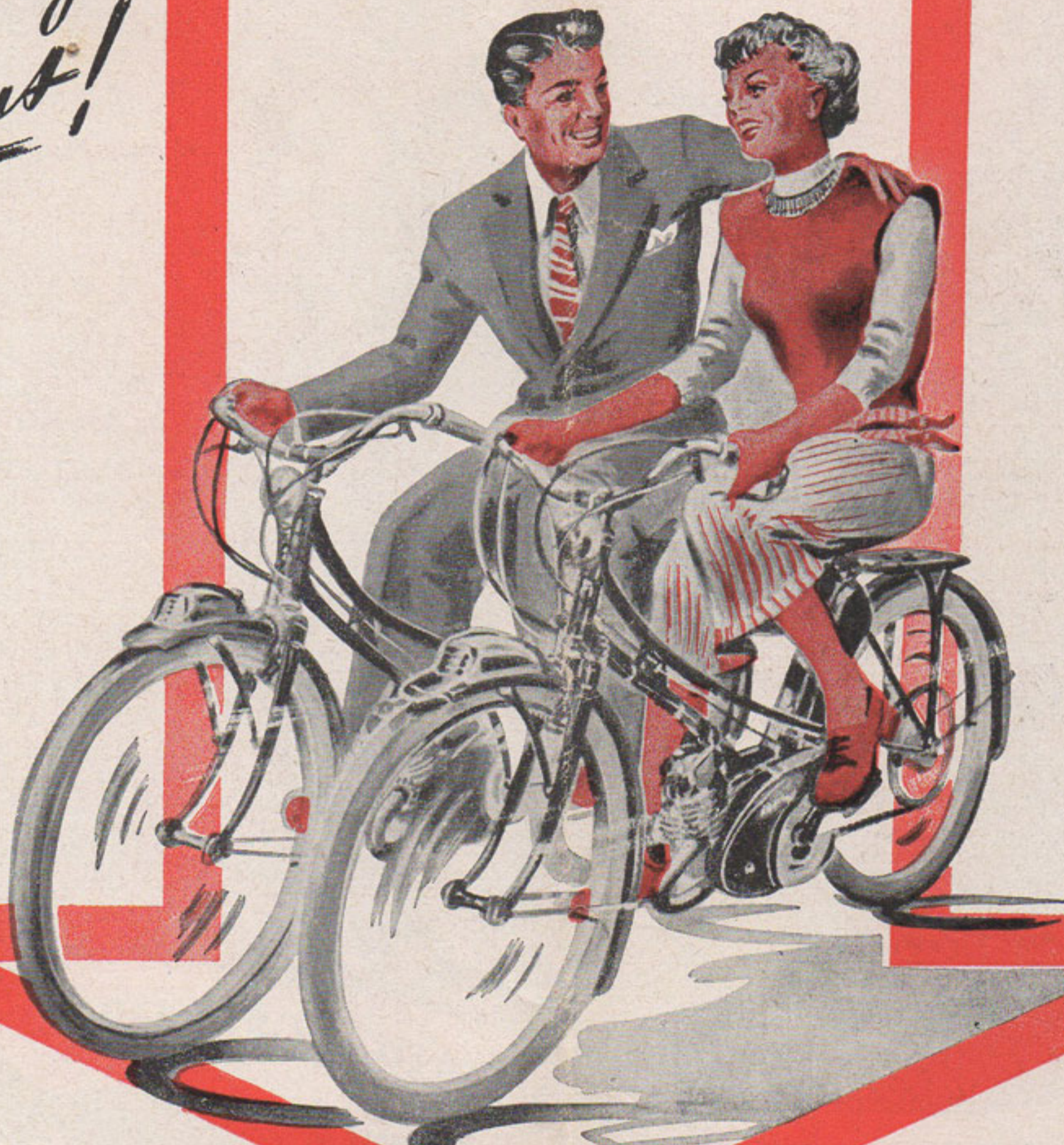
USINES
LA SONE
et DOMÈNE
— ISÈRE —

MOREL

AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 578.593
P.V. 576.561
P.V. 579.883

l'étoile
des champions



BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

MOVÉA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16^e
Tél. : COP. 27-23 et 40-65