

ANNÉE - N° 65

REVUE  
BIMENSUELLE

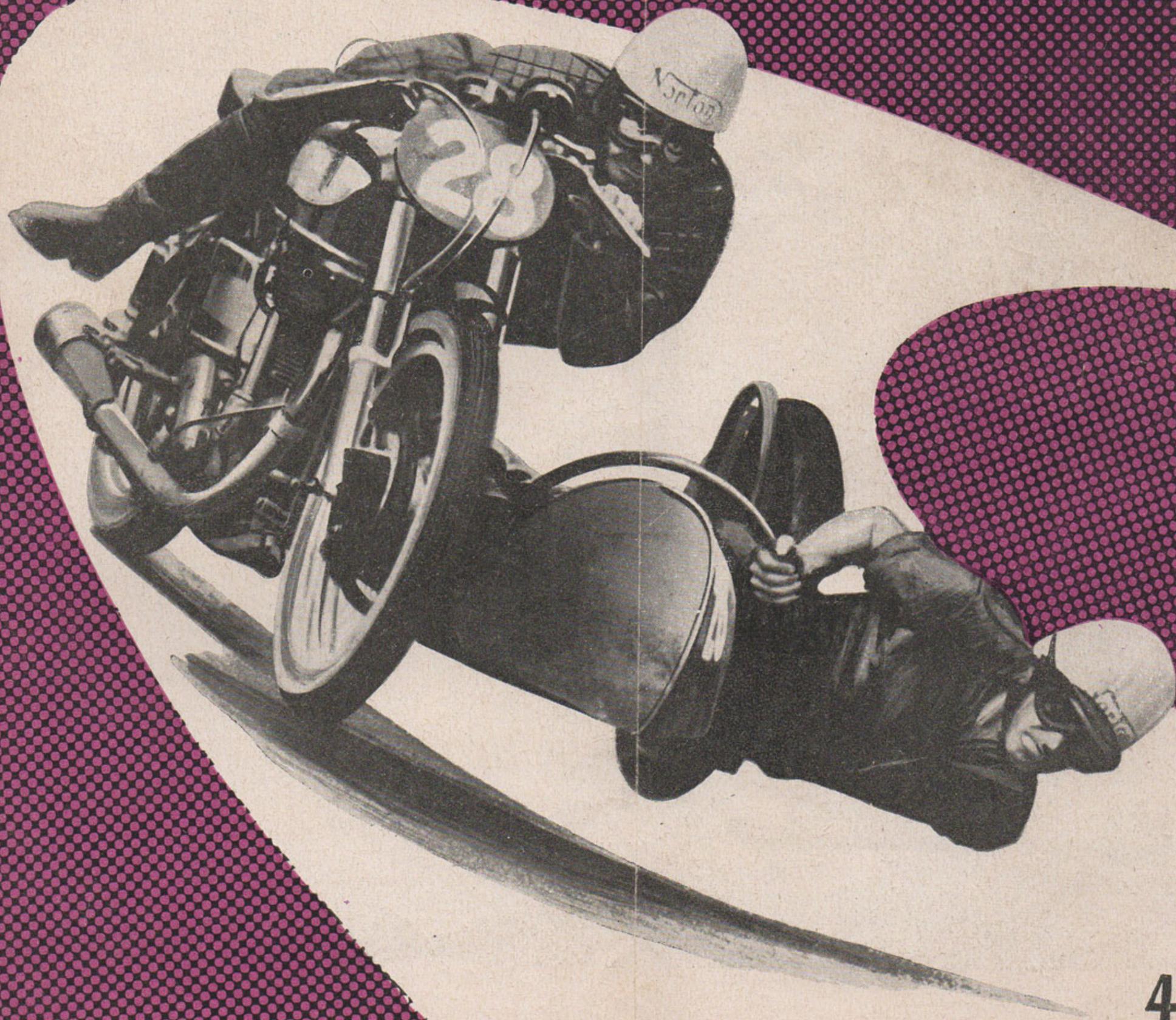
15 DÉCEMBRE 1951

# MOTOCYCLES

D : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR :  
MAX ENDERS

14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup>



40<sup>F</sup>

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<sup>e</sup>  
Tél. : COP. 27-23 et 40-65

Station **MOTO** Service  
**PIECE**

**VENTE**

AUX RÉPARATEURS  
ET AGENTS DE LA MOTO  
EXCLUSIVEMENT

de

**PIÈCES DÉTACHÉES**

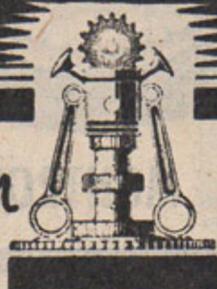
Adaptables **NON** d'origine

pour

**MOTOS**

et

**VÉLOMOTEURS**



51 Rue Danton

PER. 60-66

Levallois

(Seine)

**FULGUR**  
BREVETÉ S.G.D.G.

va vite  
en  
tout terrain



LA REMORQUE  
- MONOROUÉ -

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

Éts **TAILLANDIER**

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE — VINCENNES (SEINE)

THE  
**VINCENT**

LES MOTOS DE SÉRIE  
LES PLUS RAPIDES DU MONDE

Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. **RAPIDE** - Vitesse : 180 km.

1.000 cmc. **BLACK SHADOW** - Vit. : 200 km.

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

Toutes bougies motos

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

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



**SACOCES CUIR CHROMÉ**  
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

**Excelsior**

LES MOTOS LÉGÈRES

**UNIVERSAL U 2**

125 cmc. VéloMOTEUR

**ROADMASTER R 2**

197 cmc.

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

**TALISMAN "1951"**

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

**Tous ces modèles disponibles immédiatement**

**C. GARREAU**

— Distributeur pour la France de : —  
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.  
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15<sup>e</sup>)

Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09

# RENÉ GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

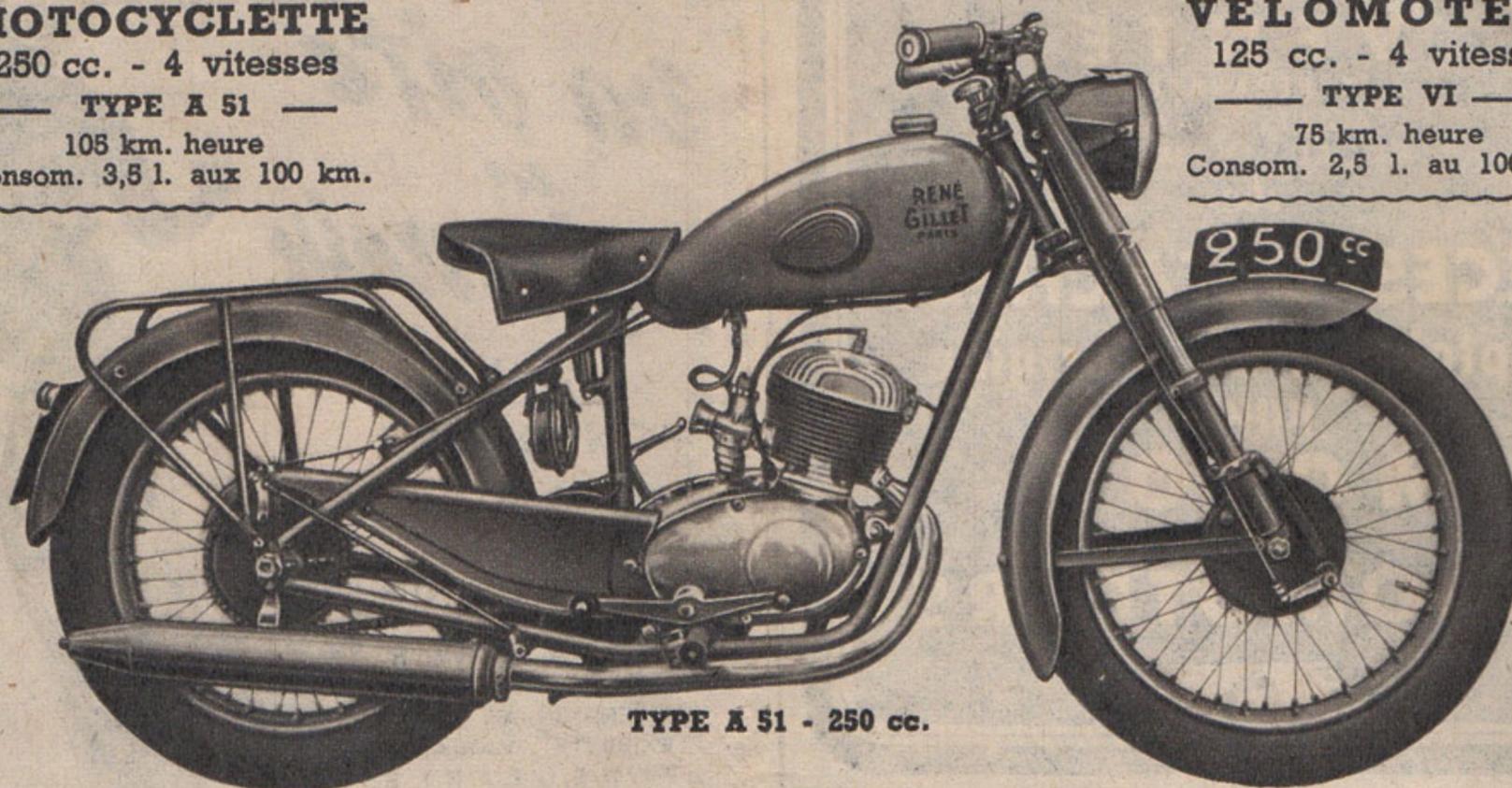
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

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

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

# NOVI

POUR  
VELOS  
VELOMOTEURS  
MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000  
12, a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine.)



Tel: Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

## VELOMOTEUR 125<sup>cm3</sup>

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

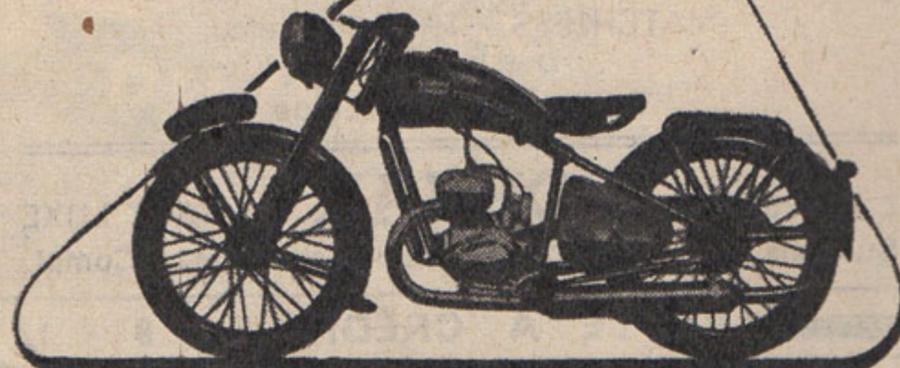
Serrure anti-vol

Email noir, couleur, chrome

Vitesse : 85 km heure

# R4

*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

*Les gens prudents commandent en été  
leur charbon pour l'hiver*



**LES MOTOCYCLISTES  
PRÉVOYANTS**  
COMMANDENT en Hiver leur

**SIDE-CAR  
PRECISION**  
*POUR L'ÉTÉ!*

SIDE-CARS "PRÉCISION", 39", RUE MARTRE - CLICHY (SEINE)

**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<sup>e</sup>)  
ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5<sup>e</sup>

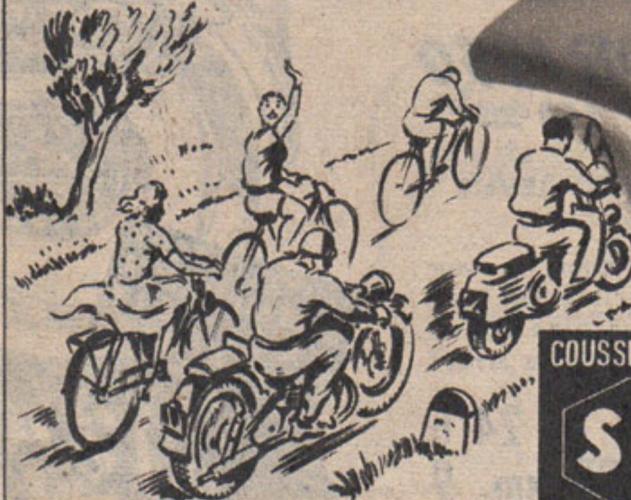


*ASSIS...  
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX  
COUSSINS DE SELLES  
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

**VÉLOS  
MOTOS  
SCOOTERS  
CYCLOMOTEURS**

**SELATEX**



TÉL.  
MIR.74-58

COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

**SELATEX**

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

*Magréto France*



**VOUS PRÉSENTE...**

sa nouvelle bobine  
haute tension, d'un  
encombrement très  
réduit, pour moteur  
de 100 à 750 cmc.

Et vous rappelle ses  
différentes  
spécialités :

- Canalisations tres-  
sées sous gaine  
synthétique.
- Commutateurs.
- Interrupteurs.
- Conjoncteurs.
- Éclairage cycles.

Usine - Siège Social :

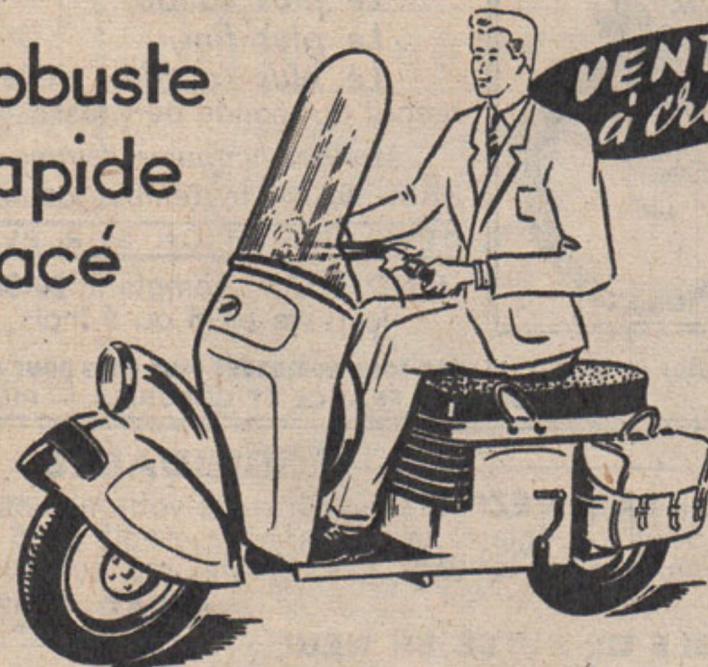
93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII<sup>e</sup>)

Dépôt : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII<sup>e</sup>)

**LE SCOOTER  
BERNARDET**

250 - 125 cc.

**Robuste  
Rapide  
Racé**



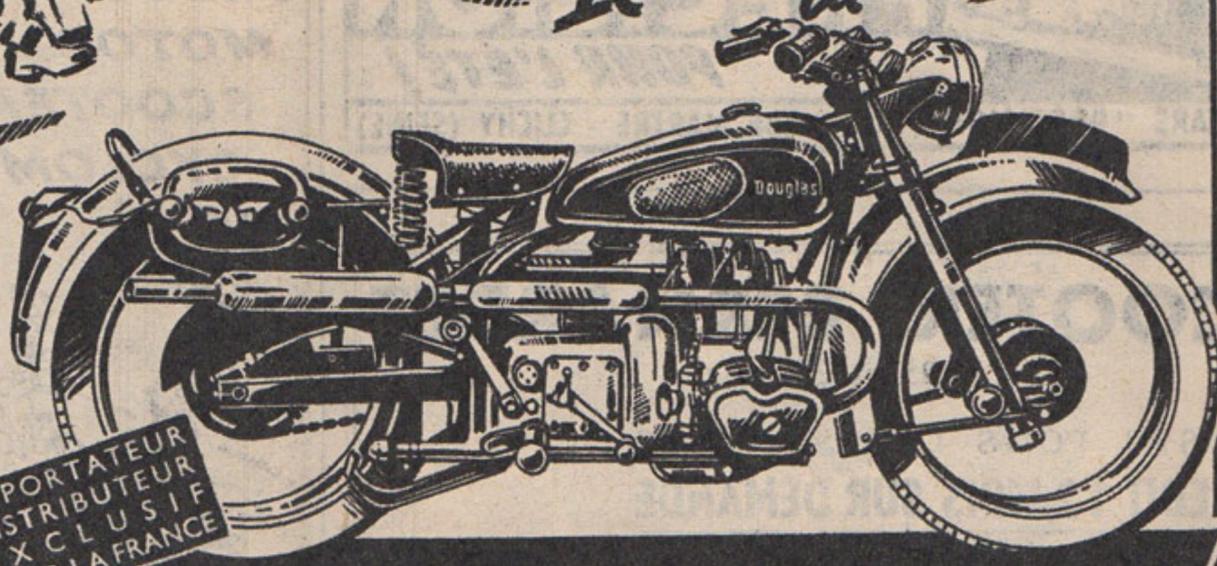
**GARAGE CORBERA-CROZATIER**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

15, Rue Crozatier — PARIS - 12<sup>e</sup>

TÉL. DID. 20-09

**1<sup>er</sup>** *Dans un fauteuil!*  
*avec une*  
**Douglas**  
*Le confort de classe*

**BOL D'OR 1950**  
*Catégorie 350 cmc*

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

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

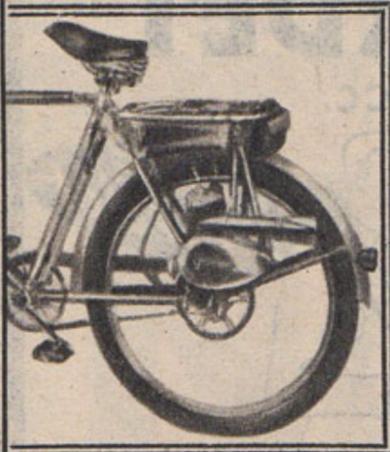
2061 km, 7 en 24 h.  
 moyenne 85 km, 9

IMPORTATEUR  
 DISTRIBUTEUR  
 EXCLUSIF  
 POUR LA FRANCE

**NEW-MAP** *et tous ses Agents*

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

## LADEVÈZE vous offre...



### Le Cyclomoteur VICTORIA

*Le plus luxueux,  
 Le plus solide,  
 Le plus fini,  
 Le plus rapide...* detient le record du monde de vitesse.

Modèles homme et femme :  
 PRIX : 62.000 fr. (embal. compris).

DÉMONSTRATION SUR PLACE

A CRÉDIT : comptant, 20.000 fr.  
 le reste en 6 ou 9 mois.

### Le Scooter "SPEED"

LIVRABLE DE SUITE  
 PRIX : 110.000 FR.

DÉMONSTRATION SUR PLACE

A CRÉDIT : 35.000 FR.  
 et 6 ou 9 mois.



AGENTS vélos ou motocyclettes sont demandés tous pays pour cyclomoteurs VICTORIA... FACILITÉS DE PAIEMENT.  
 EXPÉDITIONS FRANCE ET COLONIES. — PIÈCES DÉTACHÉES GARANTIES.

### FORMIDABLE LE CRÉDIT LADEVÈZE

Seul LADEVÈZE fera la reprise de votre ancienne motocyclette ou 30 % comptant de la valeur de votre achat, et vous lui réglerez la différence à crédit en 6 ou 9 mois, pour l'achat d'une motocyclette, side scooter, "neufs ou occasions". Les meilleures conditions en FRANCE de crédit. Pas d'assurances obligatoires.

ACHAT COMPTANT ET DÉPÔT VENTE

### LIVRABLE DE SUITE EN NEUF

DOUGLAS 350 cmc. Flat twin. - Scooter SPEED : 110.000 fr. - Scooter A.G.F. - Scooter GUILLER, le 1/2/1952. - Paul VALLÉE 125 cmc. et 175 cmc. - GUILLER 125 cmc. et 175 cmc. - GNOME-ET-RHÔNE 125 cmc. - JONGHI 1/2 cmc. - ALMA 125 cmc. et 175 cmc. - Cyclomoteurs MOBY-LETTE-ANIELLA. - VAP. - A.G.F. - POULAIN. - ARIEL 350 cmc. et 500 cmc., twin 600 cmc. et 1.000 cmc. - UNIVERSAL 600 cmc. Flat twin. - PANTHER 350 cmc. et 600 cmc., pour 2/1/52. - VICTORIA 250 cmc. - RIXE 250 cmc., twin ILO pour 1/2/1952. - Casques CROMWELL : 6.500 fr. - FERIDAX : 10.300 fr. pour le 1/1/52. Lunettes IDÉALE et PANORAMA 218, gros, demi-gros, détail : 1199 fr. - Acheter chez LADEVÈZE c'est acheter de confiance, et vous assurer l'entretien gratuit pendant 6 mois des motocyclettes neuves vendues. - EXPÉDITIONS FRANCE ET COLONIES, pièces détachées et accessoires. — GRAND CHOIX D'OCCASIONS.

50, RUE BRUNEL ET 253, BOULEV. PÉREIRE — PARIS - 17<sup>e</sup>

# LES TROIS SALONS



Les trois Salons successifs, Paris, Francfort et Londres, nous ont permis d'avoir une idée approximative des programmes et projets français, allemands et anglais et de faire la comparaison entre les tendances de chacun de ces pays producteurs.

En ce qui nous concerne, nous savons à quoi nous en tenir, tout au moins jusqu'à nouvel ordre : nous resterons axés sur les petites cylindrées que nous poussons au maximum dans les catégories cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters auxquels nos constructeurs semblent de plus en plus s'intéresser.

Nos motos, à part de très rares exceptions, ne dépassent guère les 175, cmc. pour l'instant, car le bruit circule que des 250 et 350 pourraient bien apparaître au cours de 1952.

Les Allemands dont le Salon a suivi d'assez près le nôtre et que, vous l'avez vu, nous sommes allés visiter pour vous, ont une gamme beaucoup plus étendue. Si les petits cubes ne sont pas dédaignés, toutes les autres cylindrées sont représentées, les 250 et 350 avec de nouveaux modèles, les 500 et au-dessus, telles B.M.W. et Zündapp avec de notables améliorations.

Les scooters également se multiplient ; de puissances diverses, ils semblent sur la bonne voie.

Et, d'un bout à l'autre, on note un gros effort dans la présentation et le choix d'accessoires de classe.

L'Angleterre par contre, tout au moins pour ce qu'elle révèle sur ses stands, demeure fidèle à sa tradition et ne présente rien de révolutionnaire, ce qui a quelque peu déçu les chercheurs de nouveautés.

Les Anglais évoluent avec prudence, en évitant de s'écarter trop brutalement des solutions classiques, éprouvées, qui jusqu'à ce jour ont maintenu leur maîtrise.

On ne remarque que des améliorations de détail sur des modèles d'un fini généralement très poussé.

Mais rien ne dit qu'il n'y a pas en réserve et hors de vue des modèles nouveaux, inédits, tout prêts à sortir le jour où la concurrence se révélera trop sérieuse.

N'oublions pas que nous-mêmes sommes très absorbés par nos besoins intérieurs alors que l'Angleterre et l'Allemagne, grandes exportatrices, sont de farouches rivales pour la conquête des marchés mondiaux.

La lutte est d'ailleurs engagée, nous le voyons bien, sur notre propre territoire.

*Zündapp Max.*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOJEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLE CARS

**MOTOCYCLES**

ADMINISTRATEUR  
A. CALBUNES SE

DIRECTEUR  
MAX ENDESS

— Rédaction — Administration — Publicité —  
14, Rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. 05 - 50

\*\*\*

## Sommaire

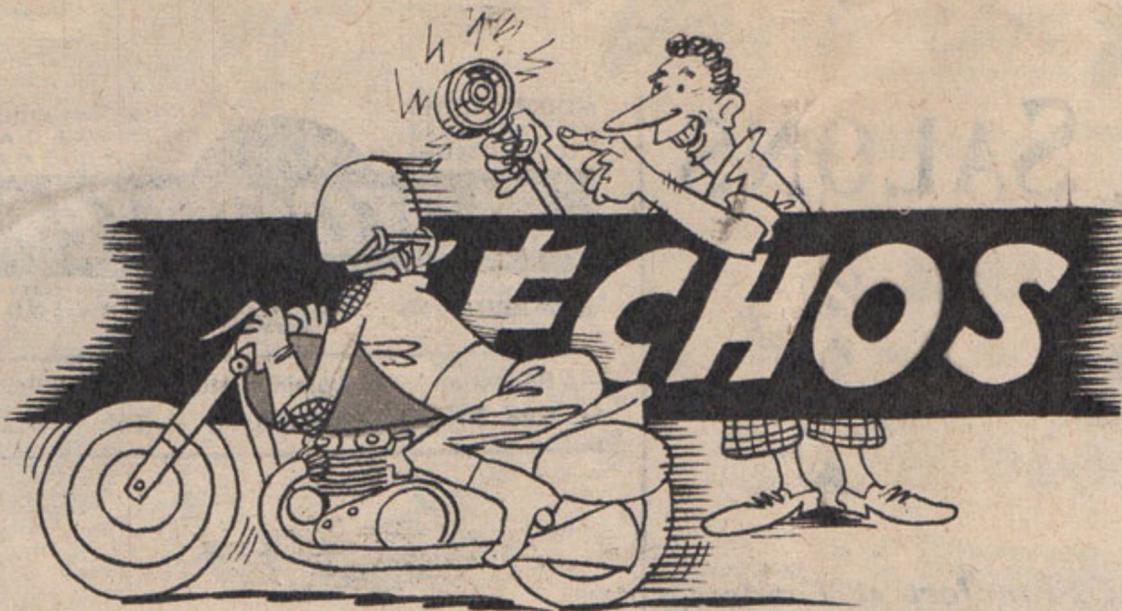
5<sup>e</sup> ANNÉE - N° 65 - 15 DÉCEMBRE 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	6
● LONDON SHOW.....	8
● VU POUR VOUS.....	13
● MONNERET NOUS A DIT.....	14
● ESSAI MONET-GOYON.....	18
● COURSE ET TECHNIQUE.....	22
● ORGANISATION D'UN TRIAL..	26
● LE SPORT.....	28

## NOTRE COUVERTURE



Une belle envolée de Murit.



### Adieu à Marinette.

Mes jeunes et ardents lecteurs, permettez-moi de jeter une ombre parmi ces échos, en rendant ici un dernier et pieux hommage à Mme Marinette Tronel qui vient de s'éteindre à 39 ans, après avoir été, avant 1939 et pendant 15 ans, ma secrétaire et collaboratrice de tous les instants, passionnée comme moi de la motocyclette.

Les constructeurs, les agents, les lecteurs qui venaient nous voir où nous téléphonaient, tous, alors, connaissaient Marinette, son accueil souriant, ses réparations immédiates toujours sensées et son infatigable ardeur au travail.

J'en ai beaucoup de peine, mais je pense qu'elle fait partie de la phalange de tous ceux qui, sans être des grandes vedettes, ont bien travaillé au sein de notre famille et qu'elle sera bien accueillie dans l'au-delà par tous ceux qui, partis avant elle, ont fait leur petit devoir sans bruit, mais avec amour.

Max ENDERS.

### Au Bulletin de l'A.C.F.

Le Bulletin mensuel de Documentation de l'U.T.A.C. (Union Technique de l'Auto, de la Moto et du Cycle) est un périodique hors commerce s'adressant aux professionnels de l'industrie. A destination des ingénieurs et techniciens, il signale chaque mois les ouvrages notables sur tous les sujets susceptibles d'intéresser le constructeur. Il fait également mention des plus marquants parmi les brevets récents.

Il signale les faits saillants publiés par la presse technique.

C'est un gros travail étant donné l'étendue des œuvres à parcourir; consciencieusement « Motocycles » note pour sa part qu'il n'échappe pas à l'attention des rédacteurs de ce Bulletin puisqu'il a été cité onze fois dans le numéro de novembre au cours du chapitre des Résumés techniques.

### Importation Exportation.



Au cours des 7 premiers mois de 1951, la France a exporté 5.500 motocyclettes et en a reçu 12.000 de l'étranger. Encore faut-il comprendre que dans ce qu'on appelle nos exportations sont compris les pays de l'Union Française, si bien qu'en réalité nos débouchés vers ce que l'on

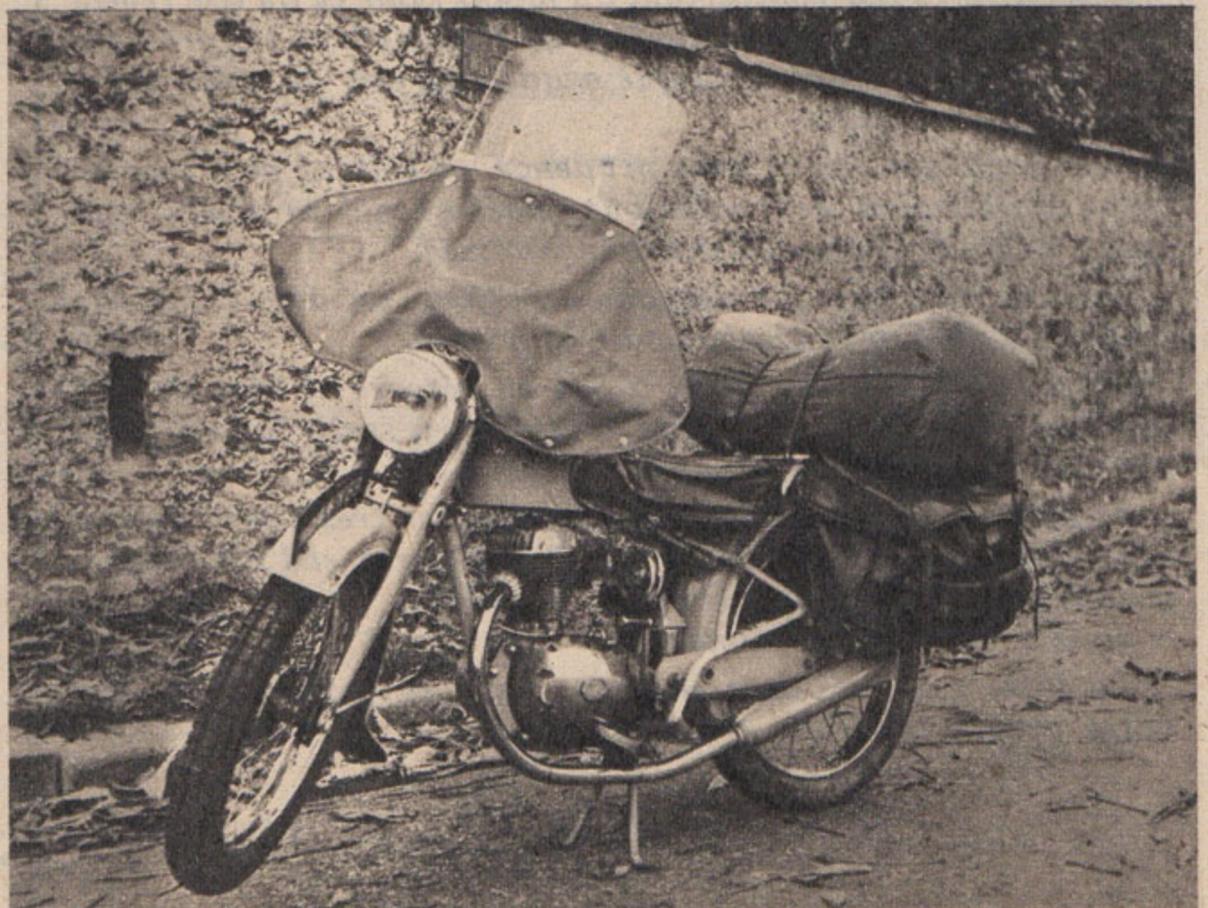
peut réellement appeler l'étranger, se résument « grosso modo » à 1.300 machines distribuées entre Allemagne, Argentine, Belgique, Brésil, Suède, Suisse, Uruguay, etc...

Les motos importées en France viennent, dans l'ordre d'importance, de l'Angleterre : 3.895, l'Autriche : 3.308, la Tchécoslovaquie : 1.640, l'Italie : 1.581, l'Allemagne : 1.215, la Belgique : 322, la Suisse : 143, et divers dont l'Amérique : 16.

A noter que si, parmi ces divers pays, la plupart nous adressent plusieurs marques, l'Autriche et la Tchécoslovaquie, avantageusement placées en deuxième et troisième positions, ne représentent chacune qu'une seule marque, la première avec Puch, la seconde avec Jawa.

A notre décharge, en face de notre chiffre minime d'exportations, il faut tenir compte que deux ou trois de nos grandes marques nationales sont construites sous licence à l'étranger, ce qui limite d'autant nos débouchés vers l'extérieur, mais n'en sert pas moins notre prestige sur le plan international.

M. Boucher, impénitent globe-trotter lyonnais, nous a rendu visite le mois dernier avant son départ pour un nouveau périple. Voici la machine et son équipement, grâce auxquels il a déjà atteint la Grèce, via Amsterdam et Mayence.



### Raréfaction des métaux.



Les organes spécialisés notent avec quelque inquiétude que les produits sidérurgiques et les métaux non ferreux sont devenus plus rares qu'au cours de la guerre.

Cette angoissante pénurie risque de paralyser bien des industries.

Certains métaux comme le chrome, le nickel qui étaient utilisés dans la composition des aciers spéciaux sont également difficiles à obtenir.

Cette situation préoccupe les chambres syndicales des diverses industries qui s'efforcent de s'approvisionner.

D'un côté on ordonne aux constructeurs d'intensifier leur production et de l'autre on leur retire une bonne part de ce qui est nécessaire à cette production... Saine logique!!!

### Connaissez-vous l'Isotope?



Les radio-isotopes, il y en a une centaine de variétés, sont des trucs qui permettent d'utiliser pacifiquement l'énergie atomique.

Nous n'entreprendrons pas de les décrire ici parce que d'abord

c'est d'une technique qui dépasse l'entendement général, ensuite que nous n'avons pas la place de développer un aussi vaste sujet, enfin, parce que nous n'y comprenons pas grand-chose nous-mêmes.

Toujours est-il que les isotopes sont déjà en service dans les industries automobiles.

Certaines maisons les utilisent pour contrôler la pureté de leurs huiles, d'autres pour calculer l'usure des pneus.

**Connaissez-vous les silicones?**



Vinulyte, nylon, néoprène, perbunan, ce sont tous produits récemment mis au point par les chimistes du monde entier, mais qui ont été parfois utilisés plus ou moins judicieusement.

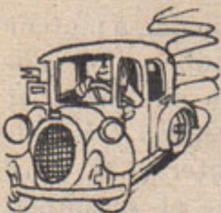
Les silicones, nouvelle conquête de la science, auront également de multiples applications dont certaines sont déjà exploitées en France.

Pour notre petite sphère nous notons que les pare-brise et lunettes traitées aux silicones ne retiennent pas l'eau et remplacent avantageusement l'essuie-glace. Ils rendent les vêtements imperméables tout en les laissant aérés; il suffit de les secouer pour que les gouttes de pluie tombent et que le costume soit immédiatement sec.

Les peintures traitées aux silicones résistent à tel point à la chaleur qu'on peut en appliquer même sur des tuyaux d'échappement. Et bien d'autres choses encore qui nous seront ultérieurement révélées.

Ce produit, comme son nom l'indique, est à base de silicium.

**Où vas-tu camarade?**



Les véhicules qui zigzaguent le plus au long des artères de nos grandes villes, ce sont incontestablement les taxis, qui cherchent le client ou le passage, au mépris du code le plus élémentaire.

Et ce sont eux, naturellement, les plus démunis d'indicateurs de changement de direction.

Un conseiller municipal de Paris, M. Ruais, s'en est aperçu comme bien d'autres et s'est demandé pourquoi les taxis demeuraient réfractaires à ce mode de signalisation généralisé sur tous les autres véhicules; il l'a demandé également à M. le Préfet de Police qui, ayant de son côté fait la même remarque judicieuse, a répondu à M. Ruais que cette question faisait actuellement l'objet d'un attentif examen.

Si les signalisateurs sont imposés aux taxis, reste à savoir l'usage qu'en feront leurs conducteurs.

**Esthétique industrielle.**

Cette publication qui touche aux domaines les plus divers de la production: mécanique, articles ménagers, de bureaux, de chirurgie même, bâtiment, etc..., cherche à démontrer que la réalisation esthétique d'un objet quelconque dénote un souci de recherches parmi lesquelles celle de la qualité totale.

Le dernier numéro relate quelques pensées d'hommes notoires qui sont bonnes à méditer et à retenir.

Signalons-en quelques-unes :

— L'ingénieur n'a pas le droit de faire laid (Séjourné).

— Style est un mot qui n'a pas de pluriel (Auguste Perrot).

— A la qualité esthétique d'un produit industriel, on juge aussitôt la mentalité du producteur, sa culture comme son sens commercial (Suigi Véronesi).

— Le beau est la splendeur du vrai (saint Augustin).

L'« Esthétique industrielle » a un beau programme que, pour notre part, nous approuvons...

**Notre lecteur M. Dalmals nous envoie ce croquis de ses impressions de motard, au cours de son voyage vers l'Indochine.**



« J'ai assisté pendant la traversée du canal de Suez à une remarquable exhibition de moto-cross exécutée par un Anglais, sur une Triumph 350 cmc. Ce soldat roulait à toute allure à travers les dunes de sable qui bordent le canal. J'ai assisté à toutes les séances de moto-cross pendant que j'étais en France aussi souvent que cela m'était possible et je n'avais jamais vu telle dextérité (moto-cross dans du sable). A Djibouti on peut voir de splendides machines anglaises dont les propriétaires sont en partie des militaires. Quand en Extrême-Orient il n'y a rien de très spécial, sauf dans les grandes villes comme Saïgon, Hanoï, Haïphong, où le pousse-pousse est remplacé par une espèce de triporteur à moteur avec fauteuil, très confortable et rapide. Je me rappelle avoir pris un Lambretta — et un camarade bien intentionné m'avait dit : « Tu lui diras « Maholeu » Tan Son Mhût...! » Nous avons failli être renversés plusieurs fois par des automobiles et, en arrivant, je demandai à mon camarade ce que cela voulait dire et j'appris la vérité : « Très vite, à Tan Son Mhût! » Les Annamites ne savent pas se servir d'un véhicule quel qu'il soit, et souvent j'ai envie de leur réapprendre à conduire, c'est un vrai massacre de boîtes de vitesses.

**Des nouvelles de M. Persin.**



Nous nous sommes inquiétés de la santé de M. Persin, l'agent D.K.W. de Bry qui malgré sa prudence et sa connaissance du parcours s'est fait, il y a quelques mois, envoyer à l'hôpital par un chauffard imprudent et maladroit.

M. Persin n'est pas encore rentré chez lui, mais il n'oublie pas ses camarades et nous a demandé, une fois de plus, de leur conseiller un redoublement de prudence, c'est-à-dire prudence dans sa conduite et méfiance des autres conducteurs.

Malgré cette absence forcée, les ateliers de Bry-sur-Marne fonctionnent toujours pour le bien des D.K.Wistes, et particulièrement pour les équipements électriques et pour l'échange standard et immédiat des embellages, effectués avec garantie.

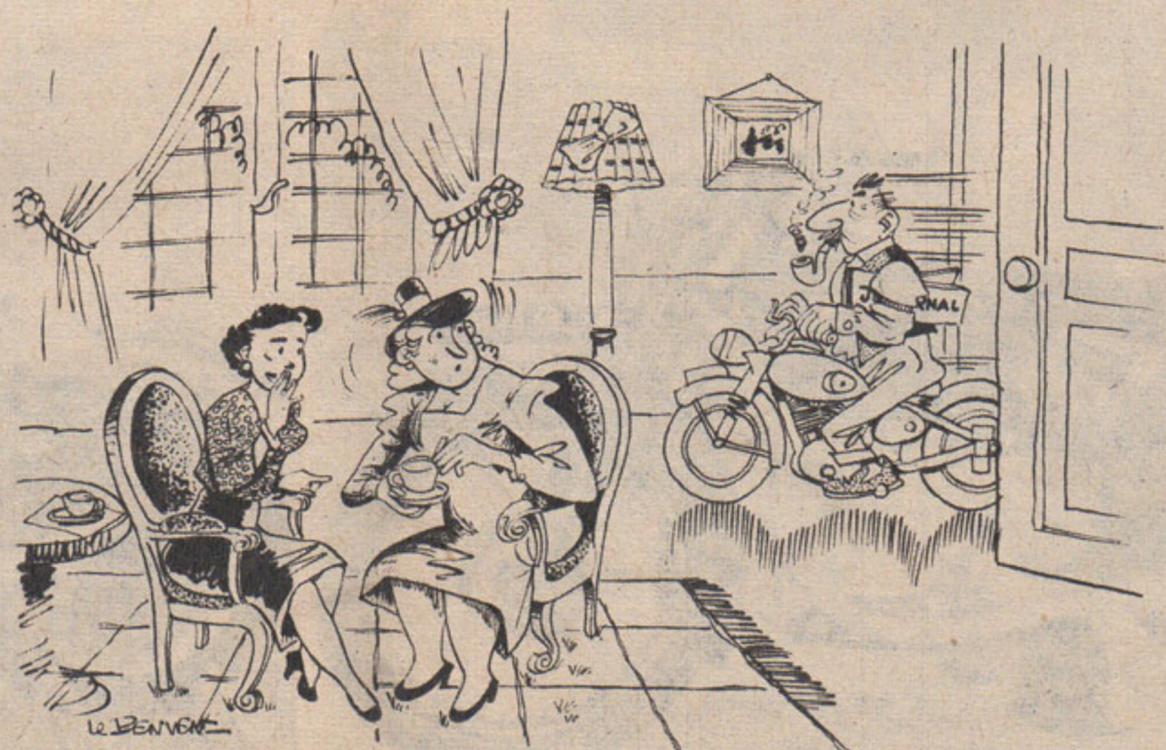
**Neiman à Francfort.**



On a pu constater au Salon de Francfort que l'antivol Neiman était présent sur la plupart des stands et équipait d'origine motos et scooters.

Neiman avait jusqu'alors réservé ses productions à son usine française, mais de nouvelles dispositions lui ont permis l'adoption de ses antivols sur les machines allemandes, motos ou vélos. T.W.N. et N.S.U. ont été les premières marques à l'adopter.

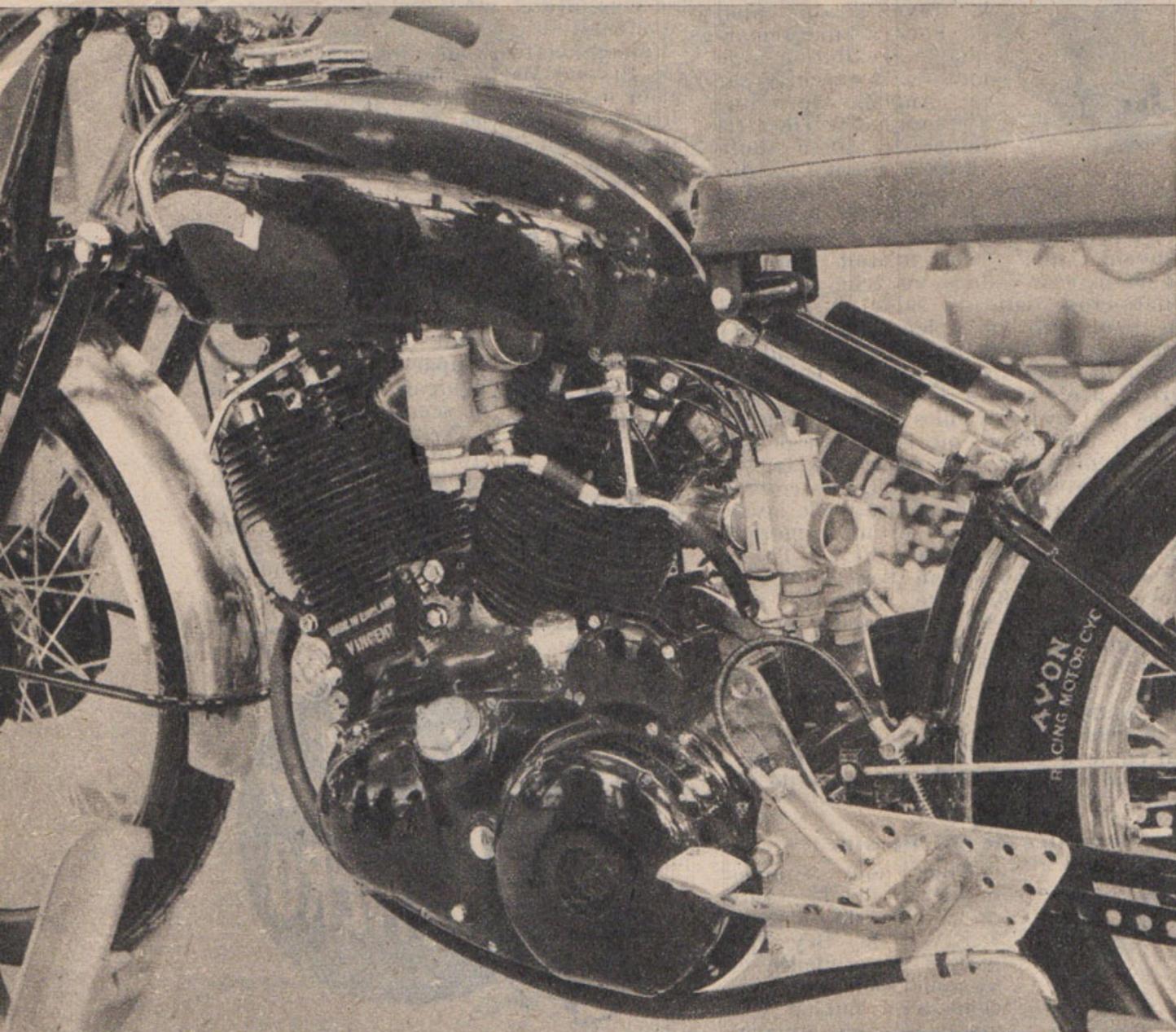
**ESSAI DE LA 250 B.S.A.-O.H.V.**



Il ne peut plus faire un pas... sans sa nouvelle moto.

**L'impressionnant moteur  
de la  
« Black-Lightning ».**

# LONDON SHOW



Excelsior, en sus de ses modèles courants, présentait une 250 sport bicylindre 2 temps à deux carburateurs.

Vincent H.R.D. reste fidèle à ses gros bicylindres surpuissants, mais ne néglige pas pour autant les monos « Comet » dont l'extrapolation « Grey Flash » vient de remporter des succès fort remarquables au circuit de l'A.C.U. Road Race, terminant en seconde position derrière Duke, avec J. Sturgess au guidon.

A.J.S. Matchless présentait les modèles déjà vus au Salon de Paris.

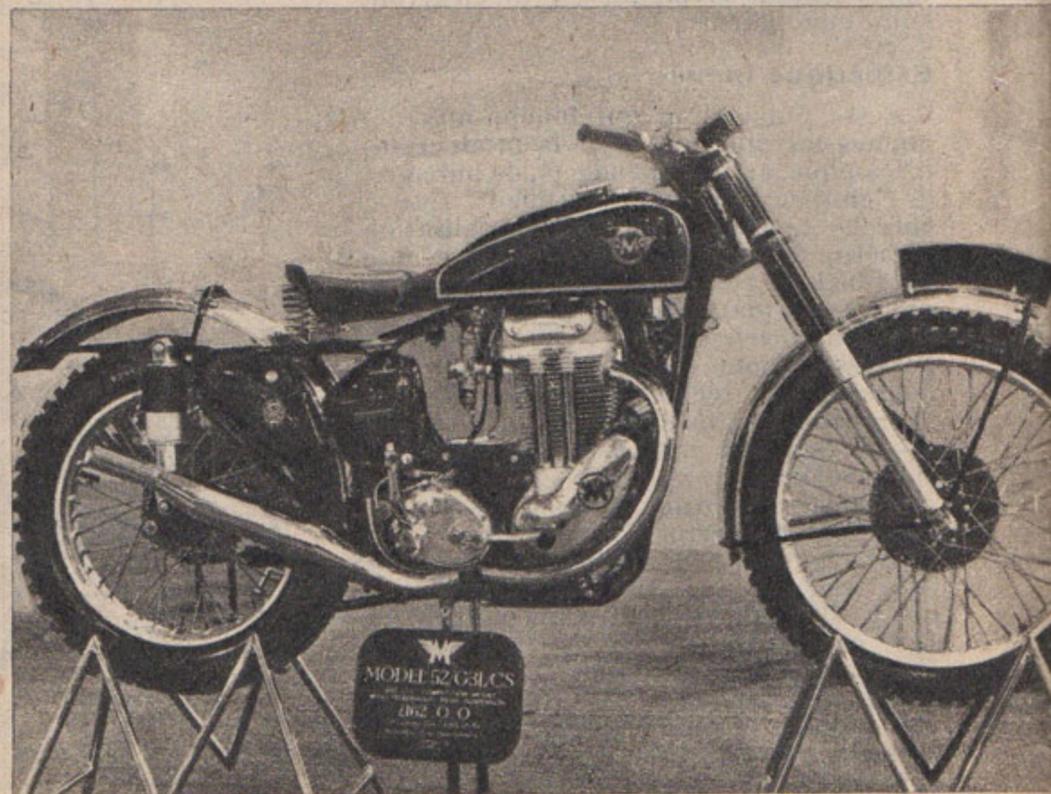
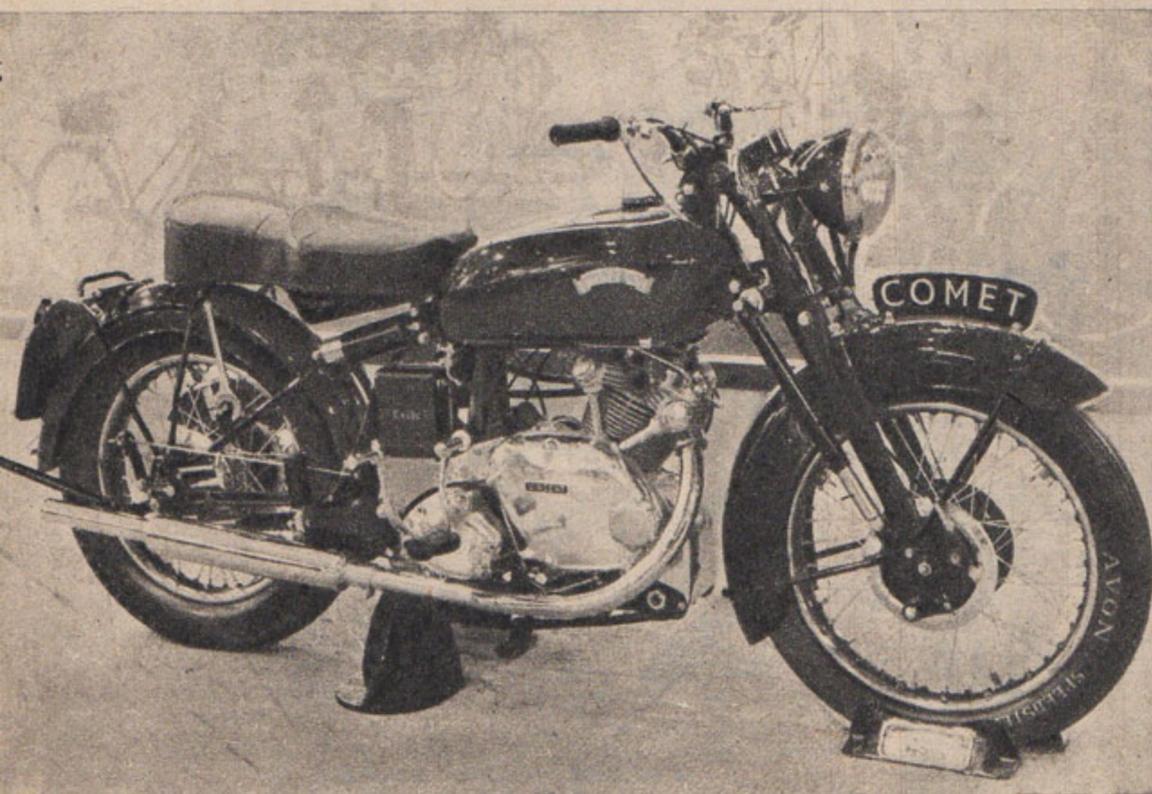
Dot, une des rares marques anglaises s'intéressant au 125 de course, offrait à la curiosité son modèle Racing, à moteur Villiers gonflé, freins doubles, suspensions oscillante avec bras en dural, et une selle donnant une position très italienne. En sus, une 250 latérale et deux modèles 200 cmc., touriste et scramble.

Un cadre original caractérise les nouvelles Francis-Barnett. Suspension AR.



**La Vincent-« Comet ».**

**350 Matchless « Cross ».**



# SALON DE LONDRES

(suite et fin)

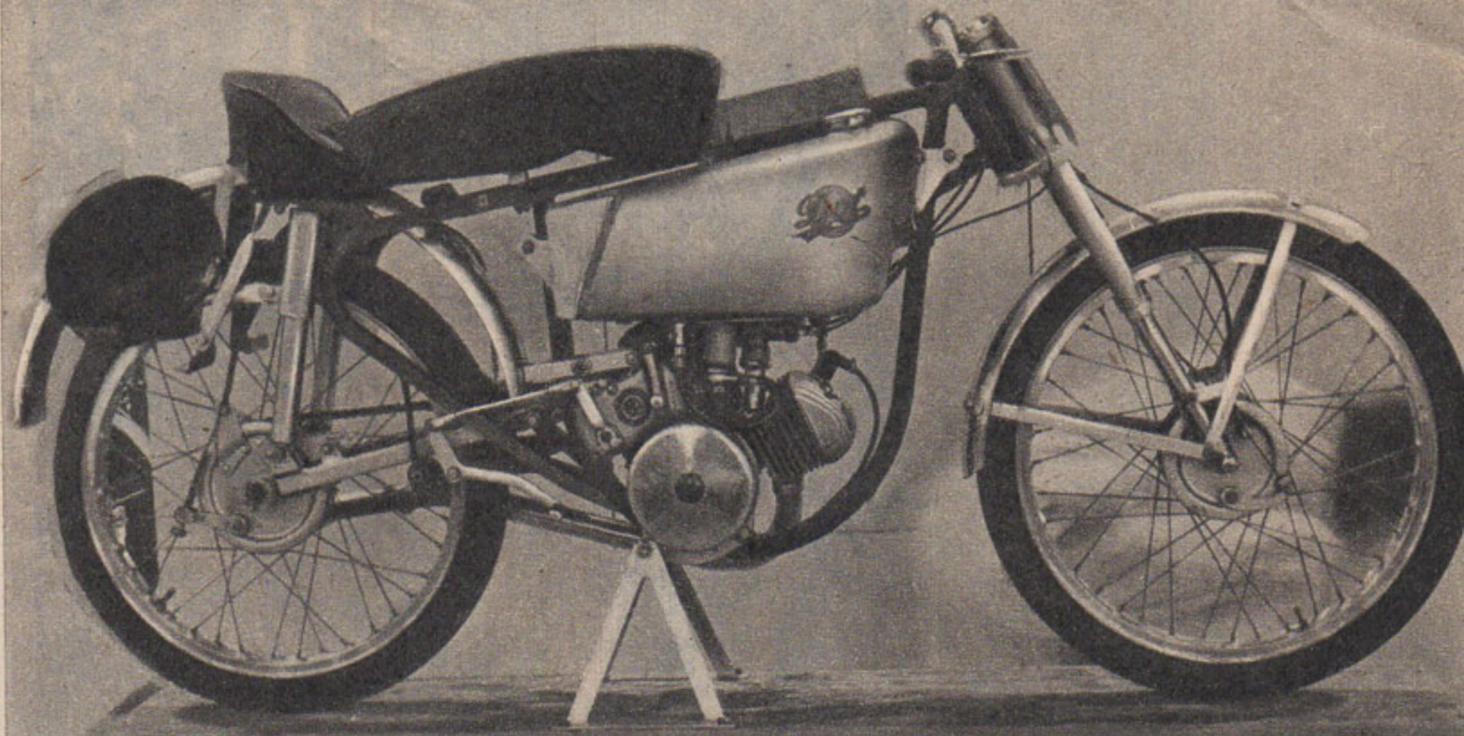
oscillante et garde-boue AV. suspendus sur le modèle « Cross ».

Dans le domaine de l'originalité, mentionnons également le scooter B.A.C., équipé d'un 125 Villiers, et dont le tube de cadre sert à l'échappement du moteur.

Vélocette continue à signoler son modèle « L.E. », très répandu en Angleterre, et fabrique également son modèle 350 culbuté, toujours sans suspension AR. Regrettons que cette marque célèbre par ses prestigieux racers ne songe pas à commercialiser une supersport, comme elle le faisait avant-guerre avec son modèle K.S.S.

S.U.N. est une marque sympathique, qui n'a pas craint cette année d'aligner plusieurs machines 125 au T.T. Le modèle courant fait appel au Villiers, qui apparaît comme la « panacée motrice » des constructeurs de petite cylindrée. Suspension AV. et AR. télescopique.

Modèles inchangés chez Sunbeam, de même que chez James.

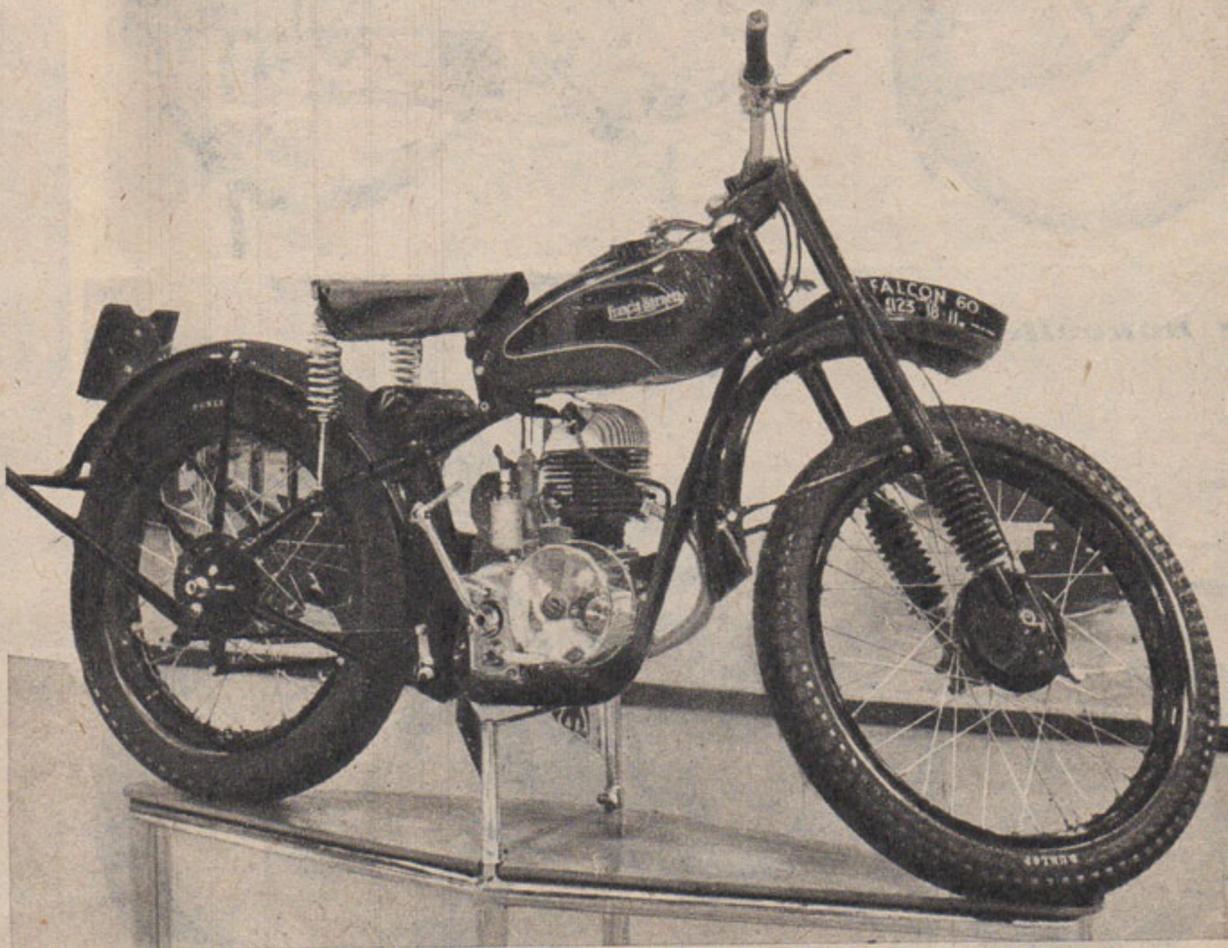
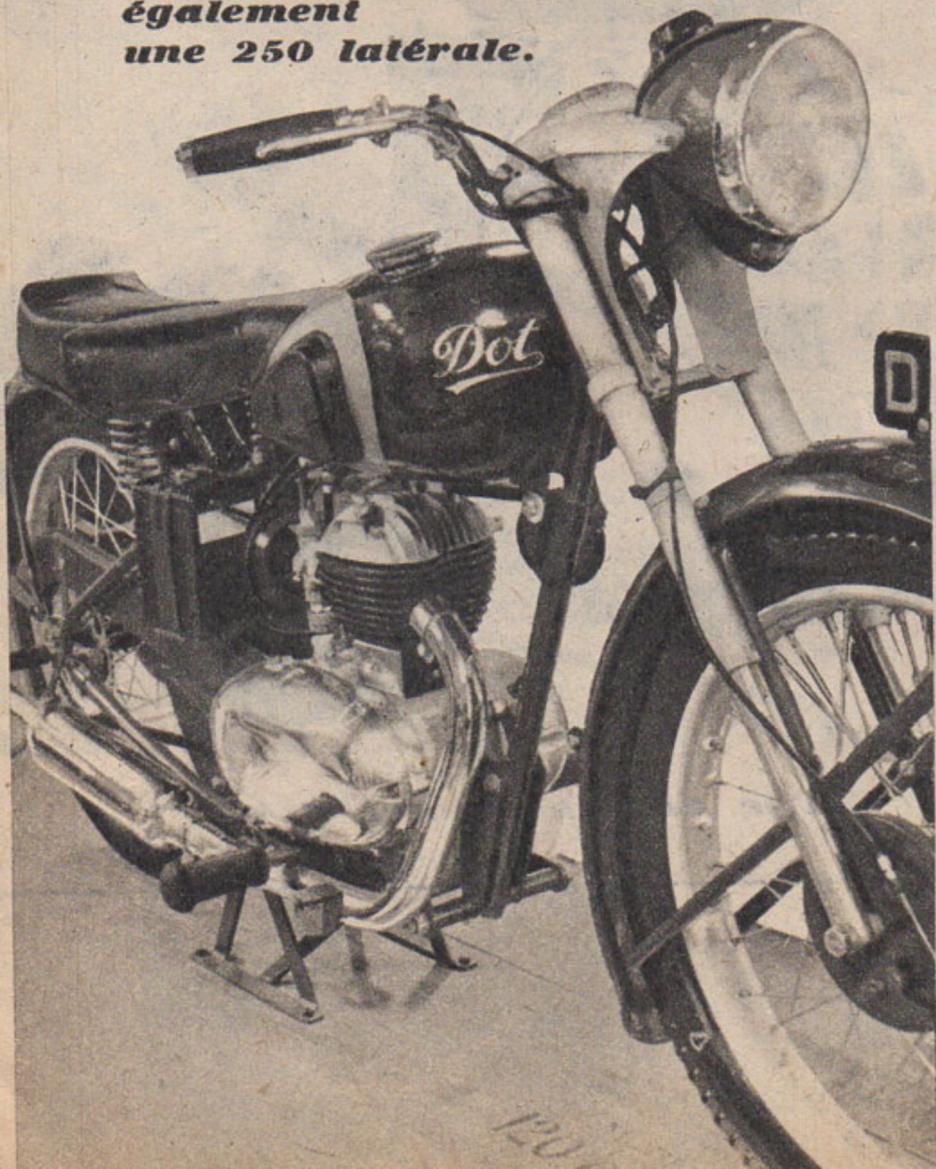


1951 ISLE OF MAN T.T. MODEL  
125 CLASS

**La très spéciale  
« Dot » 125, type T.T.**

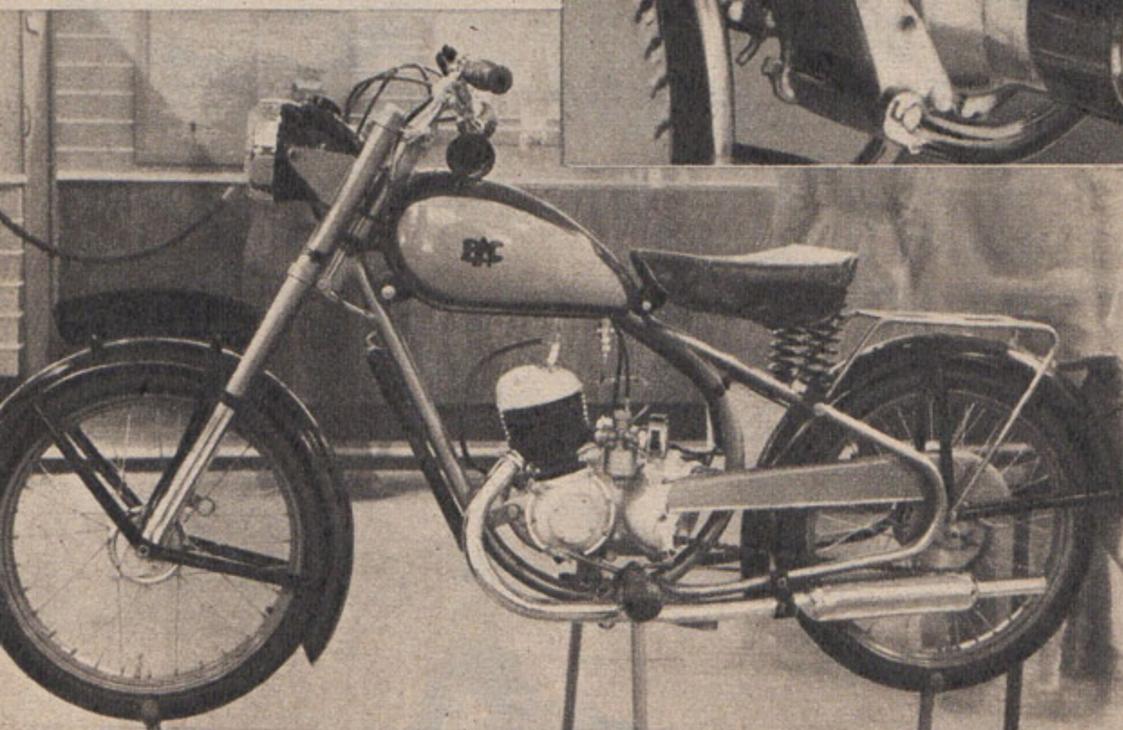
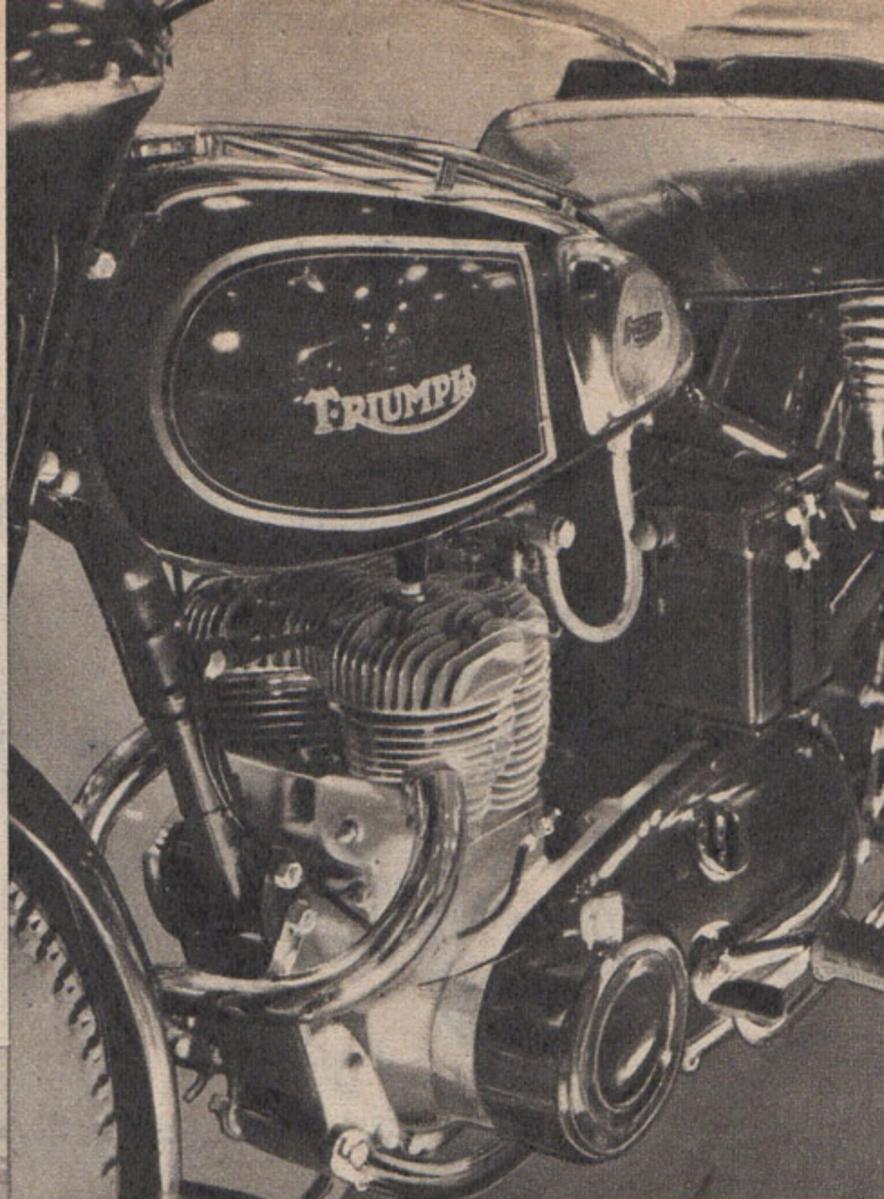


**Dot présentait  
également  
une 250 latérale.**

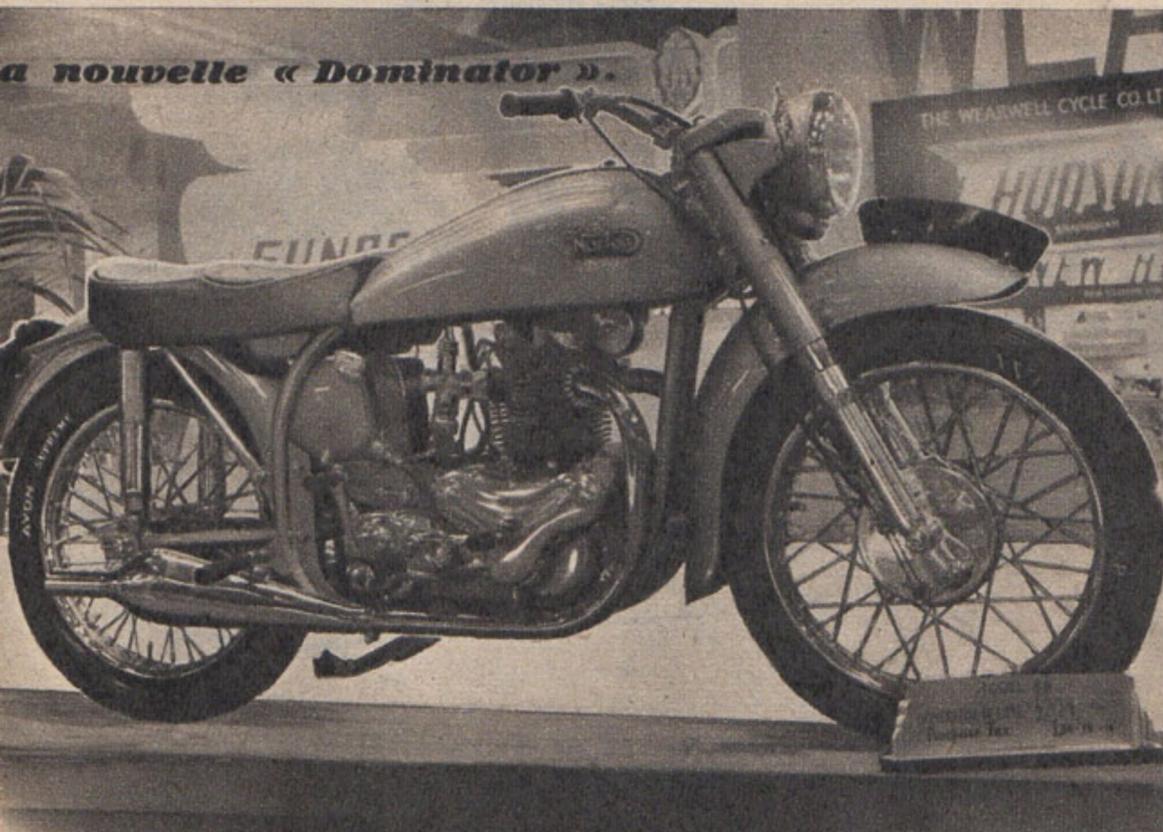


**La Francis-Barnett « Scramble ».  
Noter l'important débattement  
de la roue AV.**

**Triumph  
latérale  
destinée  
à  
l'armée.**



**L'original  
B.A.C.,  
formule  
vélomoteur.**



Cyc-Auto donnait la primeur d'un cyclomoteur inédit, équipé d'un moteur 98 cmc. placé transversalement dans le cadre. Fourche parallèle, arrière rigide.

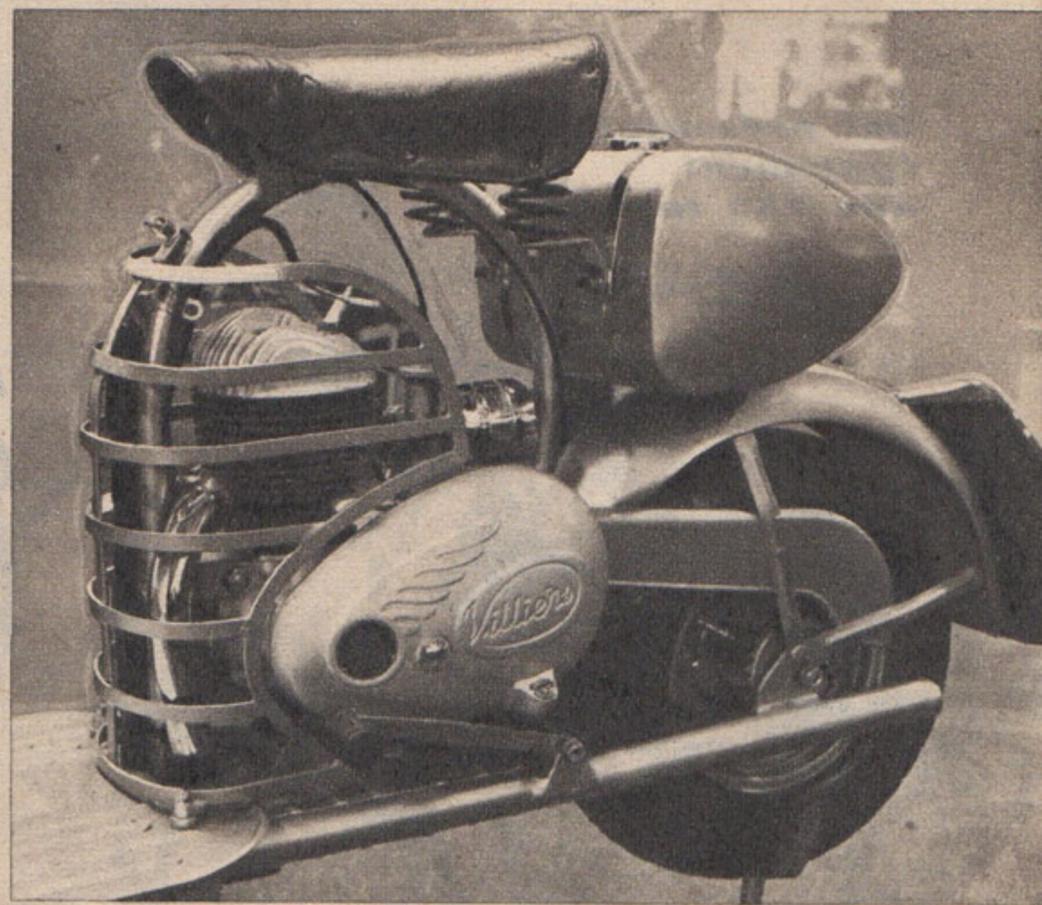
Dans le domaine du sidecar, l'on demeure toujours surpris par les lignes un peu archaïques des constructeurs anglais.

Watsonian innovait avec un side en alu rivé, spécial « cross », tandis que Swallow présentait le « Jet 80 », très aérodynamique. Blaknell couplait avec une Vincent un « panier » également très réussi. Nul doute que dans ce domaine les Anglais ne cherchent à égaler l'esthétique du continent.

Avec les petits véhicules, nous retrouvons le nouveau modèle « Bond-Minicar » avec moteur Brokhouse 250 cmc. à soupapes latérales et boîte séparée Albion.

Plus étoffé apparaît le « Reliant » 750 cmc. », 4 cylindres, à soupapes latérales, pourvu d'une carrosserie confortable de 4 places.

Signalons également le « Pashley » tri-moteur utilitaire, permettant l'emploi de carrosseries variées. Direction par volant, suspension avec amortisseurs Girling, moteur 197 Villiers, C.U. 350 kg.



**Vue AR. du scooter B.A.C.**

Comme le lecteur pourra en juger, à de rares exceptions près, les constructeurs britanniques n'abandonnent pas les formules qui ont fait leur succès de par le monde.

Travaillant pour une part majeure à l'exportation, ils veulent avant tout présenter à leur clientèle des machines éprouvées, sans se risquer dans des innovations qui ne manqueraient pas d'avoir leurs répercussions et sur la mise au point et sur les prix de revient.

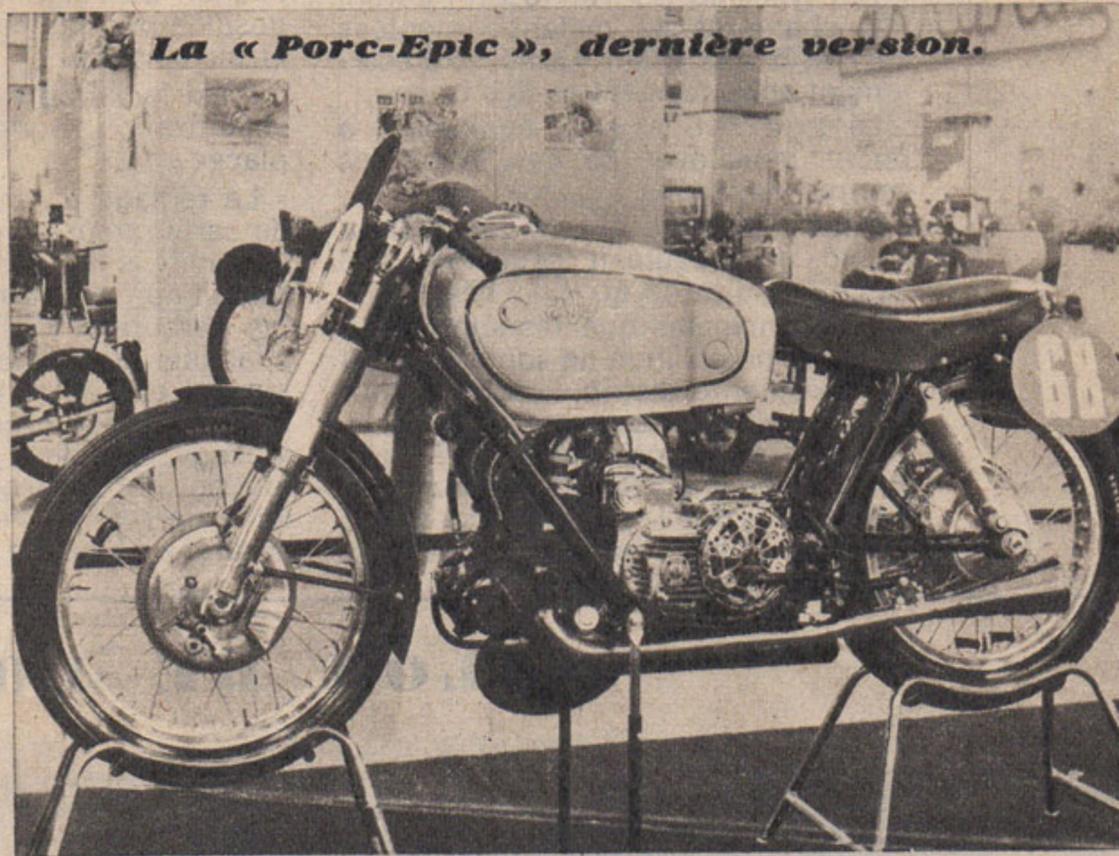
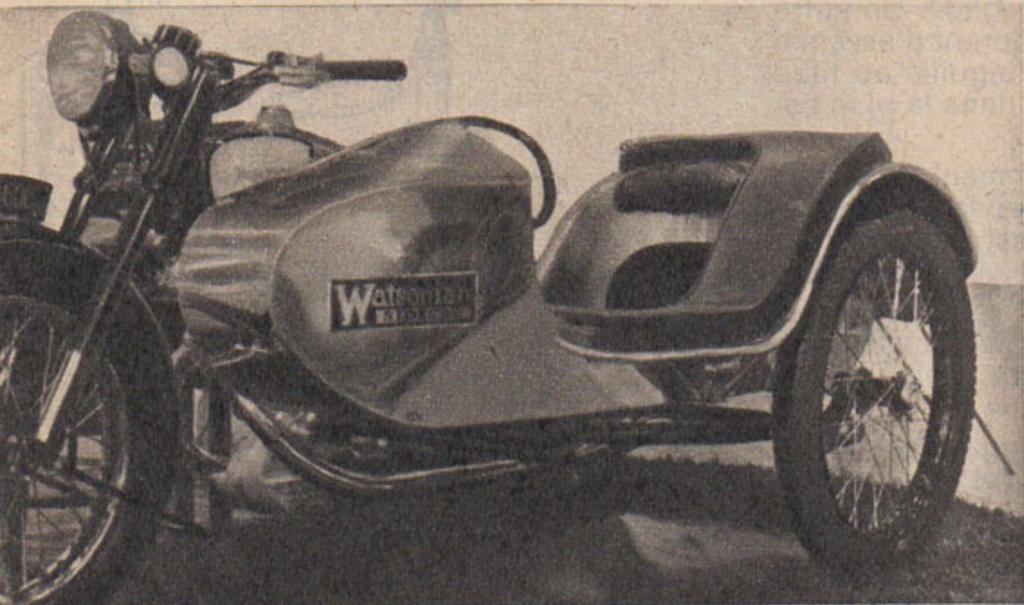
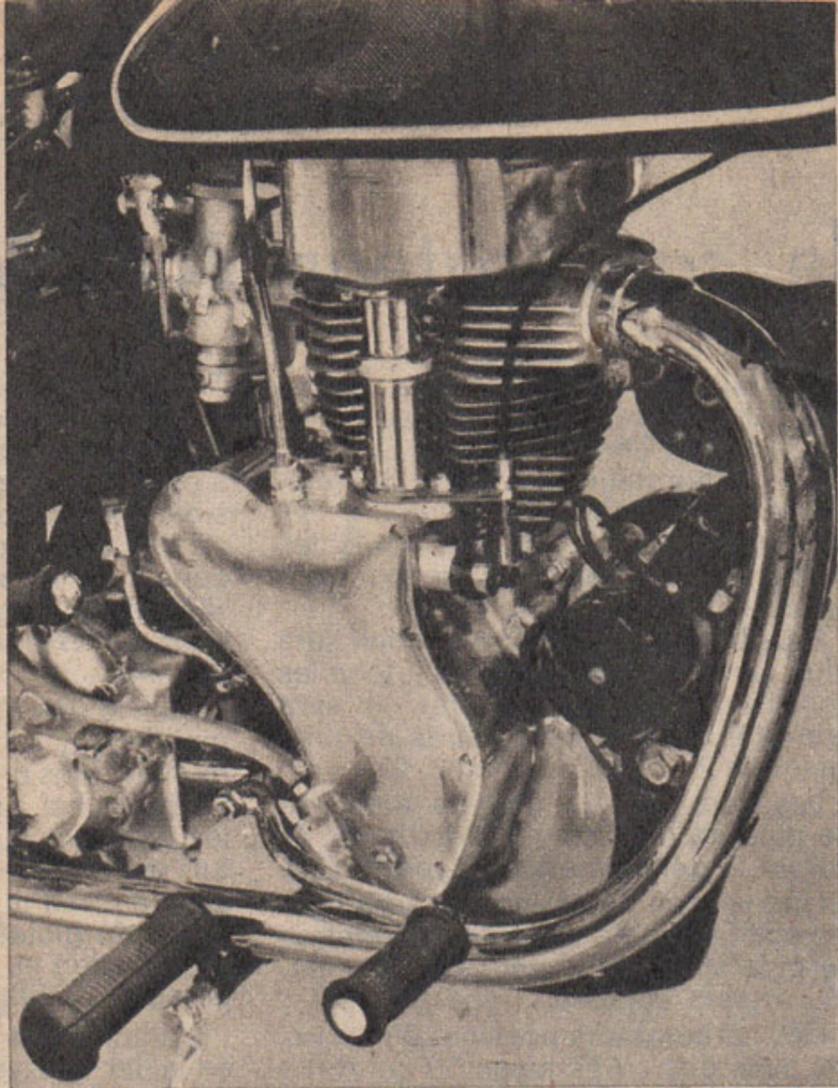
De notre envoyé spécial  
A. NEBOUT.

Documents originaux « Motoeycles ».

**Moteur 350  
Vélocette,  
culasse alu.**



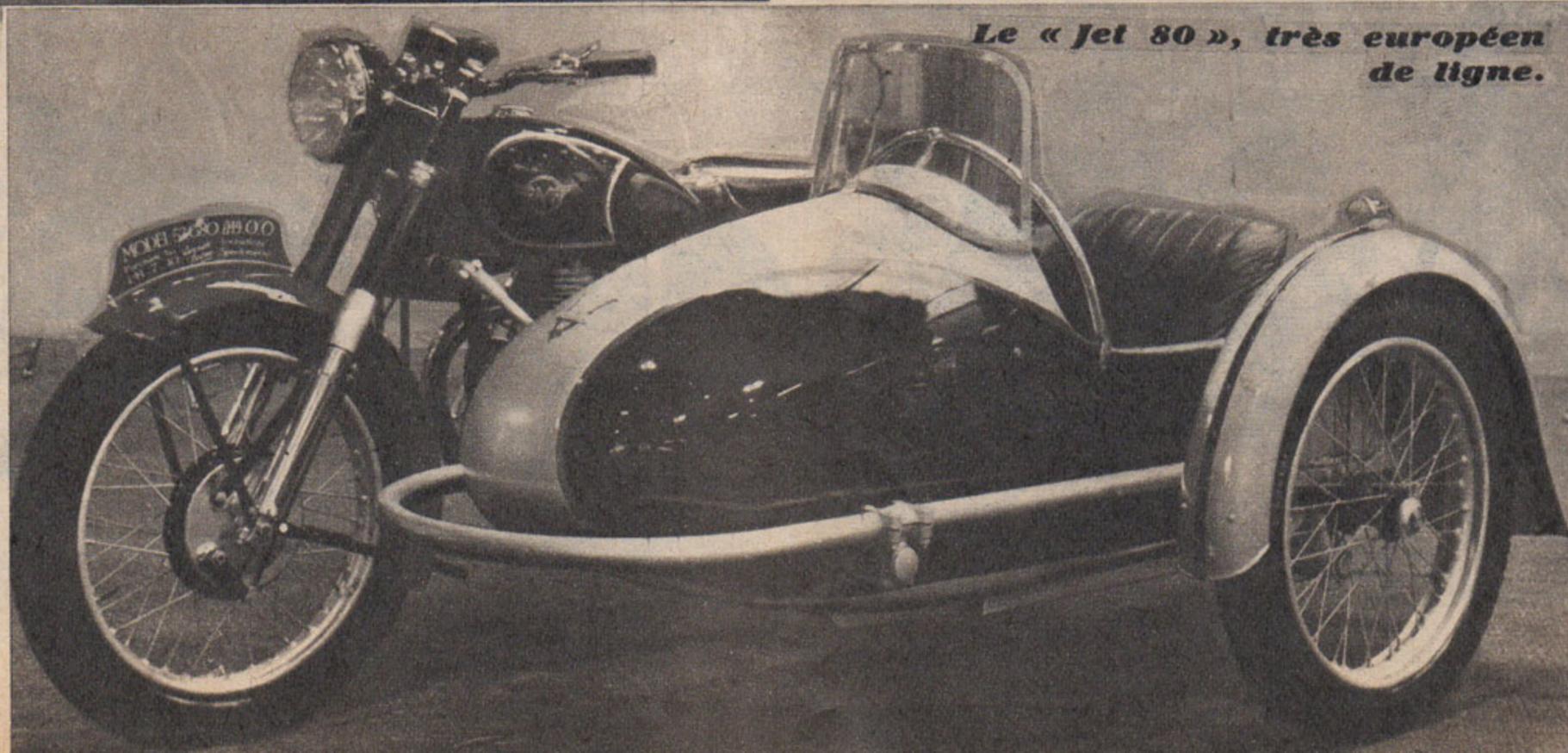
**Side  
Watsonian  
alu,  
Scramble.**



**La « Porc-Epic », dernière version.**



**Le « Bond-Minicar ».**



**Le « Jet 80 », très européen de ligne.**

# le carburateur **AMAL G. P.**

**L**A Maison Amal fabriquera désormais en série son nouveau carburateur Grand Prix.

Ce carburateur, qui porte la référence : Type 10 G.P., équipera les machines du T.T. 1952 et seuls les participants à cette course pourront en obtenir.

Plus tard, lorsque la production sera plus élevée, il sera possible à tous les sportifs de se le procurer. Il sera fabriqué dans des diamètres de pipe allant de 2 cmc. 603 à 2 cmc. 909.

Les carburateurs dont le diamètre de pipe ira de 2 cmc. 143 à 2 cmc. 45 auront le dénomination : Type 15 G.P.

Une version de ce modèle sera également fabriquée avec des diamètres de pipe allant de 2 cmc. 909 à 3 cmc. 369 et sera appelée : Type 5 G.P.

Ces carburateurs pourront être fournis avec des corps longs ou courts.

Les types 15 G.P. et 10 G.P. auront des chambres de mélange montées sur des brides ayant 4 cmc. 90 d'écartement entre les centres des trous.

Le type 5 G.P. sera également à brides mais avec 65 mm. entre les centres des trous.

Nous rappelons que le carburateur Grand Prix équipait seulement les machines d'usine au T.T. 1950.

Ses principales qualités sont le fait de la bonne position de son aiguille et de l'excellente distribution du carburant, du gicleur au venturi. La performance à pleins gaz est égale à celle que l'on peut obtenir du carburateur R.N., tandis que la performance à tous les régimes est égale à celle du type

T.T. Le plus grand avantage est certainement celui qui permet au moteur de bénéficier des effets du tromblon à plus bas régime. Cela est rendu possible par la position de l'aiguille qui se trouve le plus près possible du centre de la pipe, tandis que sur le R.N. il se trouve dans un logement situé à l'extérieur de la chambre de mélange.

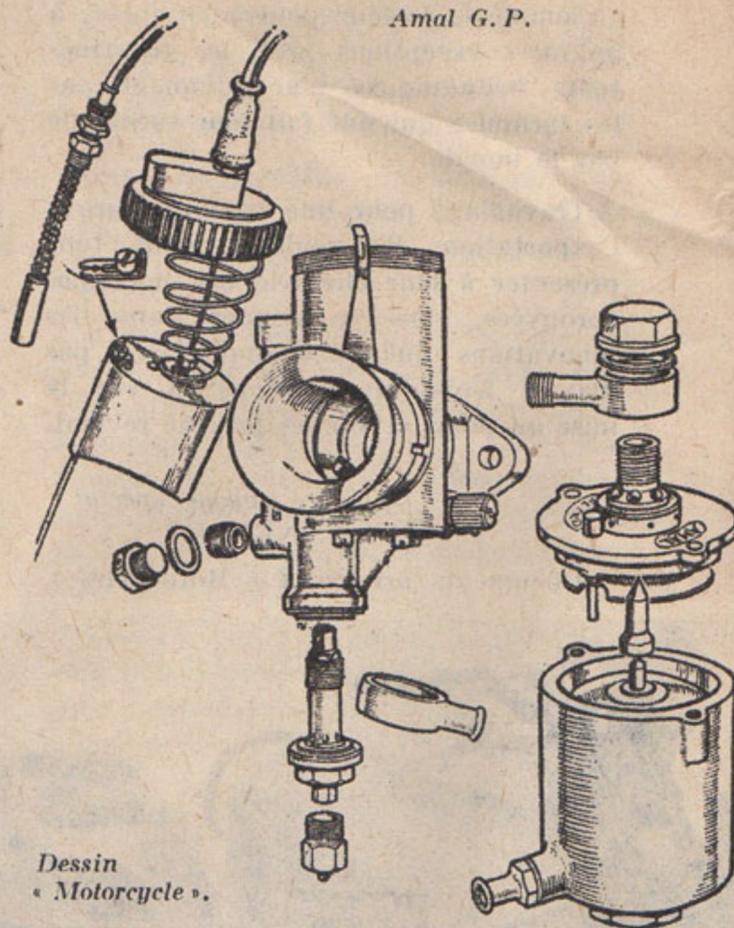
Sur le G.P.10, l'aiguille se trouve maintenant à l'intérieur du boisseau, montée dans une position excentrique. L'aiguille est ainsi placée que, lorsque les gaz sont ouverts en grand, le venturi est entièrement dégagé. Un autre avantage est que le courant d'essence allant du gicleur de l'aiguille au tube de diffusion et, de là, dans la pipe est presque rectiligne.

L'aiguille est évidemment fabriquée en acier inoxydable et le ressort de fixation de l'aiguille est maintenu en position par une petite vis fixant celle-ci au boisseau.

Il est facile de voir, avec cette nouvelle fixation, à quel cran l'aiguille est placée.

Le réglage du mélange gazeux sur ce carburateur de course est effectué par une vis réglant le débit du carburant et non le volume d'air, comme sur les carburateurs standard. De façon à faciliter le réglage, cette vis est assez longue et comporte une fente pour engager un tournevis. L'anneau de blocage supérieur a des fentes profondes dans lesquelles une petite lame de ressort s'engage de façon à assurer un blocage parfait.

Détail du carburateur  
Amal G. P.



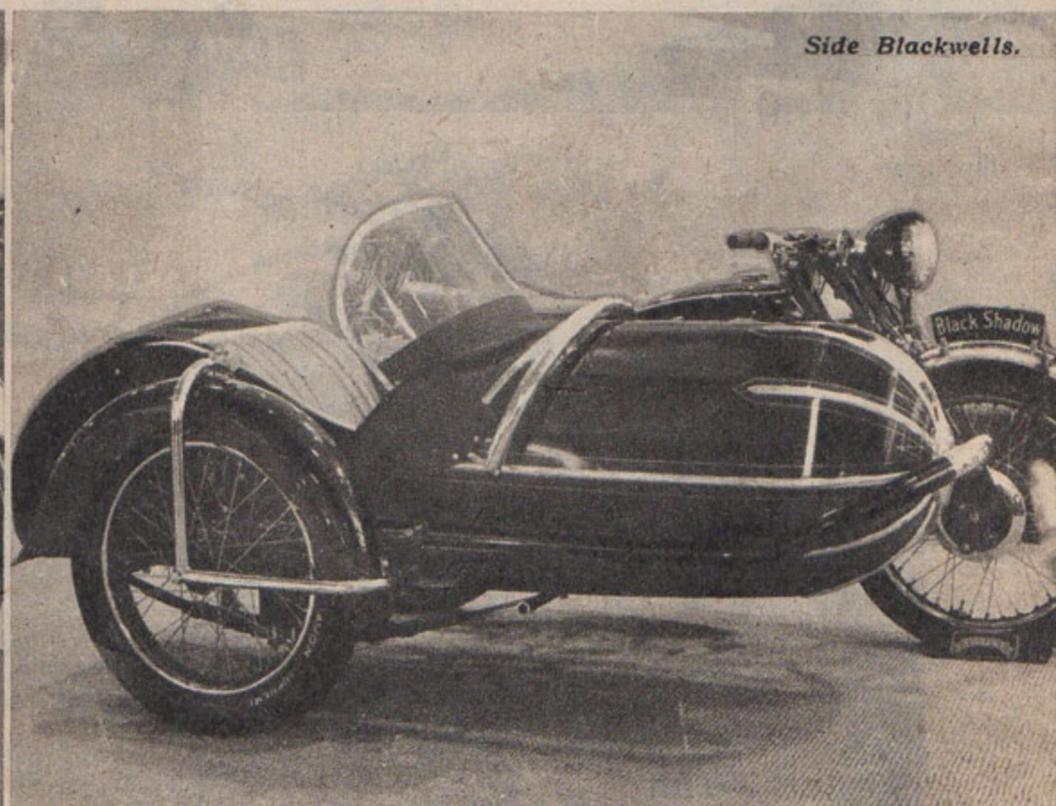
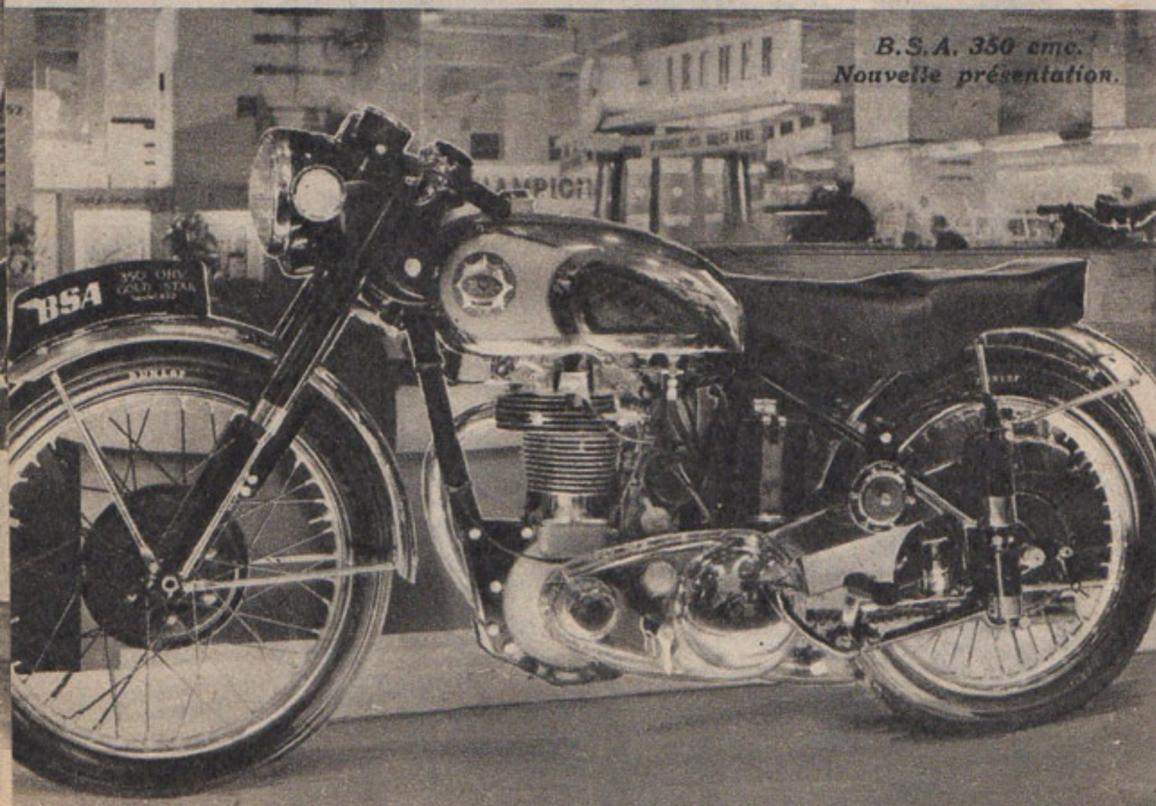
Dessin  
« Motorcycle ».

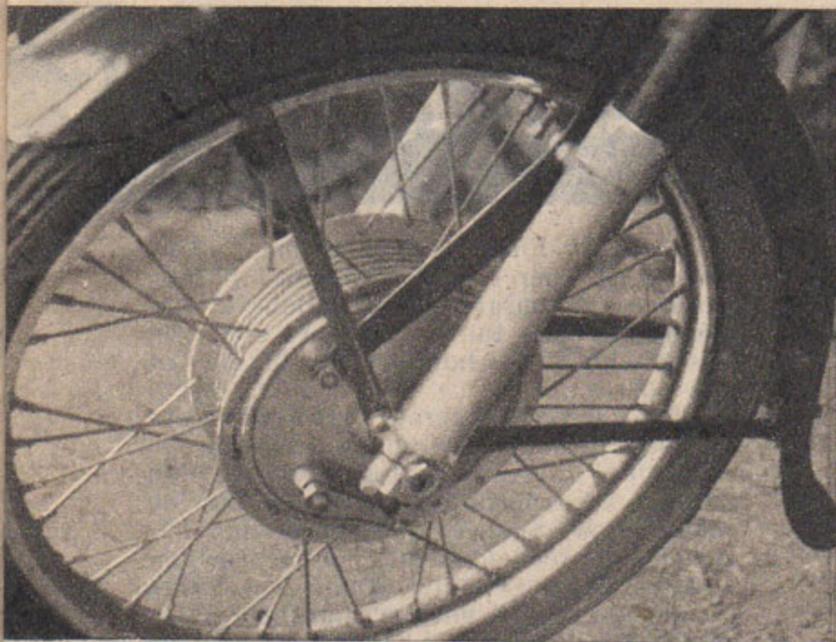
Une autre nouveauté de ce carburateur Grand Prix consiste en un ressort conique de rappel pour le boisseau.

A l'aide du dessin ci-dessous, il est aisé de se rendre compte de la disposition des diverses pièces que comporte ce carburateur.

Il est dommage que la fabrication en série ne doive commencer qu'après le début de la saison 1952, car nombre de coureurs auraient certainement voulu bénéficier des avantages de ce carburateur.

## SALON DE LONDRES (suite)





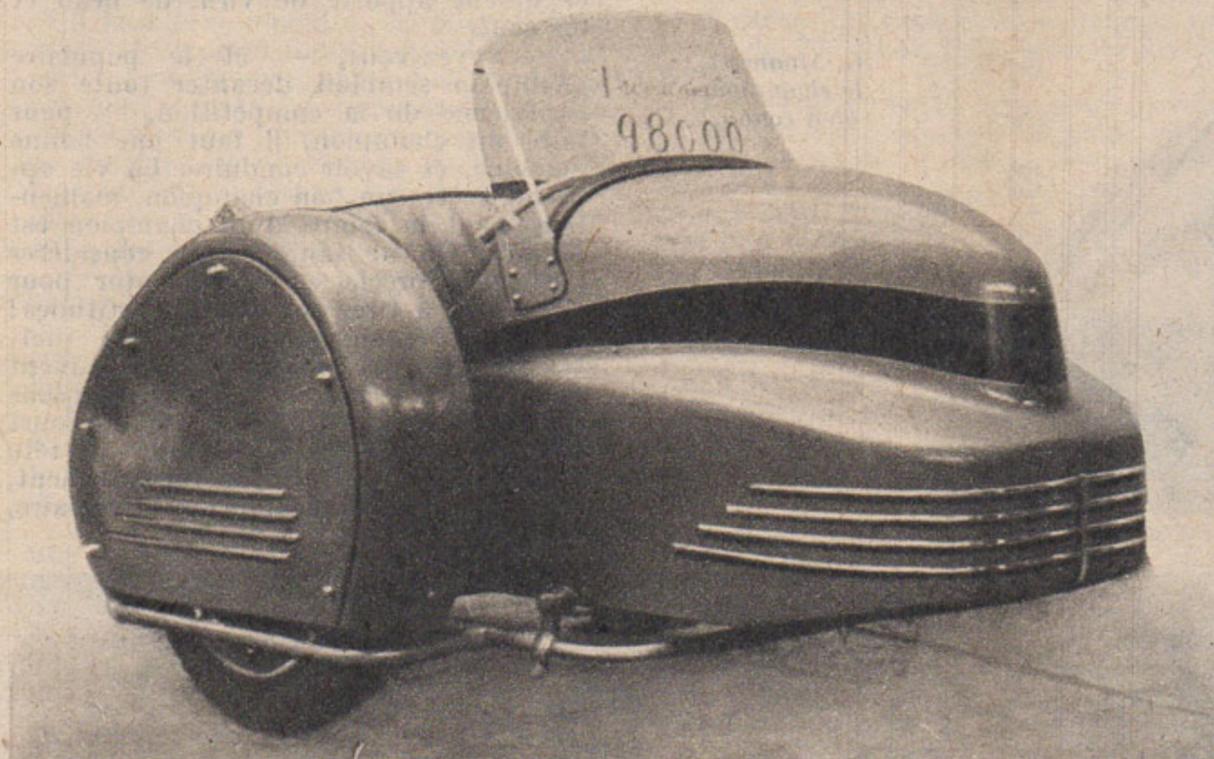
**UN MOYEU-FREIN**

Réalisé en alliage léger par M. Boussicaud sur sa Matchless. Diamètre intérieur . . . . . 180%. Largeur des garnitures . . . 50%. La patte d'ancrage du tambour sert à la fixation du garde-boue, dû également à l'ingéniosité de M. A. Boussicaud.



UNE COMBINAISON A L'ITALIENNE RÉALISÉE PAR LE "ROI DU BLEU"

Confectionnée en popeline de toile, imperméable et lavable, elle possède une fermeture éclair de poitrine disposée en biais et pouvant s'ouvrir en revers. Col rond, ouvertures permettant l'accès aux poches du pantalon, poches sur les cuisses avec fermeture éclair. Elle se fait en 3 coloris : bleu vif, bleu vespa, ou blanc.



**LE SIDECAR "HURRICANE"**

Créé par Bufflier, ce side allie à un confort excellent une esthétique très au goût du jour. Suspension par sandow, roue enfermée, email 2 tons, baguettes chromées, tous ces détails en font une réalisation élégante et digne des grosses cylindrées modernes.

**UN NOUVEL ANTIVOL**

La Maison Feridax vient de sortir une nouvelle poignée tournante qui comporte une serrure du type Yale qui verrouille la poignée à sa position fermée.

Son apparencé est très nette. La serrure se trouve logée au-dessus du tambour du câble. Elle est dissimulée dans un moulage de forme aérodynamique, le trou de la serrure faisant face vers l'arrière. En tournant la clé, un plongeur vient buter contre un épaulement du tambour et maintient cette partie bloquée et la poignée fermée.

Cette nouvelle poignée tournante peut être fournie dans des diamètres

différents, afin de convenir à tous les guidons.

Elle comporte également une vis de réglage destinée à rendre le mouvement de la poignée plus ou moins dur. Cette vis de réglage existe d'ailleurs sur les modèles classiques.

Au lieu d'utiliser du caoutchouc, il a été jugé préférable d'employer du plastic moulé pour recouvrir la poignée. Les parties métalliques sont chromées. Les vis et les écrous sont cadmiés.

Pour l'Angleterre, le prix a été fixé à 25 shillings.



Parmi les nouveaux accessoires fabriqués par la Maison Feridax, on trouve :

— des couvre-réservoirs de matière plastique de toutes couleurs et s'adaptant aux différentes marques de motos;

— des sièges Feridax-Dualseat qui peuvent être livrés recouverts de matière plastique de couleurs différentes.

— Pour ses pare-brise, cette maison fabrique également des tabliers en matière plastique.

— Des manteaux de pluie pour la compétition et le tourisme sont également faits en matière plastique.

Les avantages du plastic sont, évidemment, d'être imperméable, inattaquable à l'essence et à l'huile et d'être facilement lavé.

Elle fait également un siège pour les machines de course et de motocross. Celui-ci comporte des ressorts à l'intérieur et est recouvert de plastic.

## MONNERET NOUS A DIT...

Au cours d'une réunion intime, j'écoutais G. Monneret : Conversation à bâtons rompus, au hasard des questions et des réponses, mais toute axée sur la course, les machines, les hommes, les vivants et les autres...

Ecouter G. Monneret, c'est revivre des années de compétition, c'est subir le charme d'une conversation enjouée, d'où fusent les anecdotes comme bulles de champagne. Silences que l'on devine empreints de recueillement, parole brusquement animée, épaulée d'une conviction tenace et toute entière marquée d'une foi sincère dans la lutte sportive, avec ce qu'elle apporte de viril, de beau et de neuf.

— Voyez-vous, — et le populaire champion semblait décanter toute son expérience de la compétition, — pour faire un champion, il faut une bonne machine, et savoir conduire. La vie apprend à être un bon champion, malheureusement le temps d'un champion est mesuré. On ne saurait trop considérer l'influence précieuse d'un mentor pour apprendre à tirer parti de ses aptitudes ! Il est des enseignements que l'on mettra des années à acquérir, et qui peuvent vous être révélés en quelques conseils judicieux par un chevronné... On ne court pas seulement avec la mécanique, la tête compte aussi : lucidité du raisonnement, savoir saisir le point faible de l'adversaire,

car chaque pilote, quelle que soit sa classe, a toujours au cours d'un circuit un endroit où apparaît le défaut de la cuirasse, sorte de « tendon d'Achille » dont il faut savoir profiter !...

Pour devenir un champion, il faut savoir souffrir ; la course est une école d'énergie : il y a le matériel qu'il faut entretenir ou renouveler, les différents circuits auxquels il faut s'adapter...

Chaque course est une nouvelle épreuve, même pour le champion éprouvé. D'abord se vaincre soi-même, ensuite vaincre les autres... On ne fait pas un champion sur quelques courses mais sur une carrière, et il faut savoir perdre, un champion se fait battre durant toute sa carrière... Tout ceci est un peu un appel aux candidats coureurs : qu'ils comprennent que la course n'est pas uniquement une question de machine et de chance, mais qu'il y a un apprentissage, une éducation et une discipline auxquels il faut souscrire, comme dans n'importe quel métier...

— Mais ce que la modestie de notre national champion des 350 lui interdit de dire, c'est que jamais il ne refusa un conseil aux débutants. Et ils peuvent lui faire confiance.

Mais il y a encore un petit quelque chose, peut-être plus subtil. Je pense personnellement que l'on ne devient pas un champion... On le naît.

Il y a une sorte d'instinct au départ, une sensibilité et une acuité de réflexe plus aiguës, qui font qu'un tel émergera dès qu'il aura une machine à sa mesure, alors que beaucoup d'autres, après des années de course, ne seront toujours que des seconds plans...

— Qu'en pensez-vous, Georges Monneret ?

— A mon avis, ce qu'il faut, c'est tout d'abord savoir choisir ses chances et doser ses aspirations. Apprendre d'abord à être un bon pilote sur une vieille machine, pour devenir un champion sur une bonne...

Une bonne machine ne laisse aucune excuse au vaincu ! Dans la moto, chacun voudrait pouvoir faire un champion sans peine... mais il n'est pas plus facile d'être Duke que Carpentier ou Coppi.

Il y a vingt ans, je disais : « maintenant, il n'y a plus de danger à conduire une moto ; je me trompais ! Les imperfections des machines d'alors donnaient la mesure de leurs possibilités. Au contraire, à l'heure actuelle, le confort et la précision des machines modernes ne laissent qu'une toute petite marge entre le moment où ça va, et celui où ça ne va plus, et ce, sans avertissement ! La sécurité des machines modernes, aussi paradoxal que cela puisse paraître, est un danger, car seuls les champions peuvent prévoir le moment où il faut savoir être raisonnable. Un vrai champion ne prend pas de risques, car il doit connaître parfaitement ses possibilités et celles de sa machine pour en tirer le maximum !

— Comment ne pas évoquer, après ces paroles, tous ceux qui ont payé à la course le tribut de leur vie ? Malgré soi, on pense aux pertes irréparables qui endeuillèrent cette saison les écuries italiennes. Mais alors, les machines actuelles vont-elles

trop vite, ou les pilotes ne sont-ils plus à leur mesure ?

J'interroge du regard celui qui, au cours d'une carrière prestigieusement remplie, frôla plusieurs fois l'accident, pour ne pas dire plus...

— Evidemment, les qualités des pilotes doivent augmenter de pair avec celles des machines. Mais je crois que le plafond est atteint, et dans les écuries officielles, les machines pour beaucoup ne valent plus qu'en fonction des pilotes, et bien peu peuvent se permettre de mener à la victoire une Gilera 4 cylindres ou une « mono » Norton...

Mais ce que l'on demande à la course, ce sont des champions, et non des martyres ! Les possibilités humaines ont des limites que l'on ne peut transgresser impunément, et au delà desquelles le facteur chance joue beaucoup trop... Et je pense sincèrement que l'on devrait ramener la cylindrée maximum en course à 250 cmc., avec carburant libre et une distance imposée de 300 kilomètres, sans ravitaillement.

Il est vrai qu'en France, nous sommes nettement handicapés, à tel point que le Championnat de France ne concerne que les pilotes, puisque les machines y participant sont étrangères, et pour autant que l'on puisse qualifier de championnat une série d'épreuves d'un kilomètre insuffisant. Autrefois, le Grand Prix de la Fédération se courrait sur 350 kilomètres, cette année il a eu lieu sur 150 kilomètres !

Un championnat de France ? Oui, mais qu'il fasse travailler des Français, depuis le dessinateur d'étude, jusqu'au pilote, jeune de préférence.

Et à ce propos, deux marques, avant-guerre, avaient une écurie de course comprenant mécaniciens et pilotes rétribués, et sortaient un nombre important de machines. Pourquoi ne peuvent-elles plus ! Et pourtant, elles ont créé de nouvelles usines ! Sans service de course, il ne peut y avoir de concurrence dans la perfection.

— Mais puisque nous parlons machines françaises, que penser des coureurs français, et notamment des conditions dans lesquelles ils s'entraînent et courent ?

— En toute franchise, je crois qu'à l'heure actuelle, aucun coureur français, moi y compris, à cause de l'organisation des courses en France, n'est capable de faire 450 kilomètres convenablement, par exemple le T.T... Le coureur jeune et qui ne court qu'en France, n'est pas assez entraîné, parce qu'il ne fait que des circuits trop réduits pour les possibilités des machines modernes ! Même une course comme le Bol d'Or n'apprend rien à un pilote. Il faut des circuits de vitesse...

Les courses françaises sont des courses de zazos, parce que n'exigeant pas assez d'efforts ou d'entraînement physique. Il ne suffit pas d'être un athlète : il faut un entraînement purement motocycliste : conduire « facile », en souplesse, être bien équilibré, autrement dit bonne tête et bons nerfs.

— Georges Monneret nous paraît vraiment par trop modeste, mais sans doute veut-il encourager les jeunes, en leur laissant la porte entr'ouverte. Mais écoutons-le plutôt :

— En ce moment, il y a un mouvement de jeunes qui s'intéressent à la course ; il faudrait pouvoir les aider de façon désintéressée, pour l'amour du sport motocycliste.

Et je verrais très bien trois catégories en compétition :

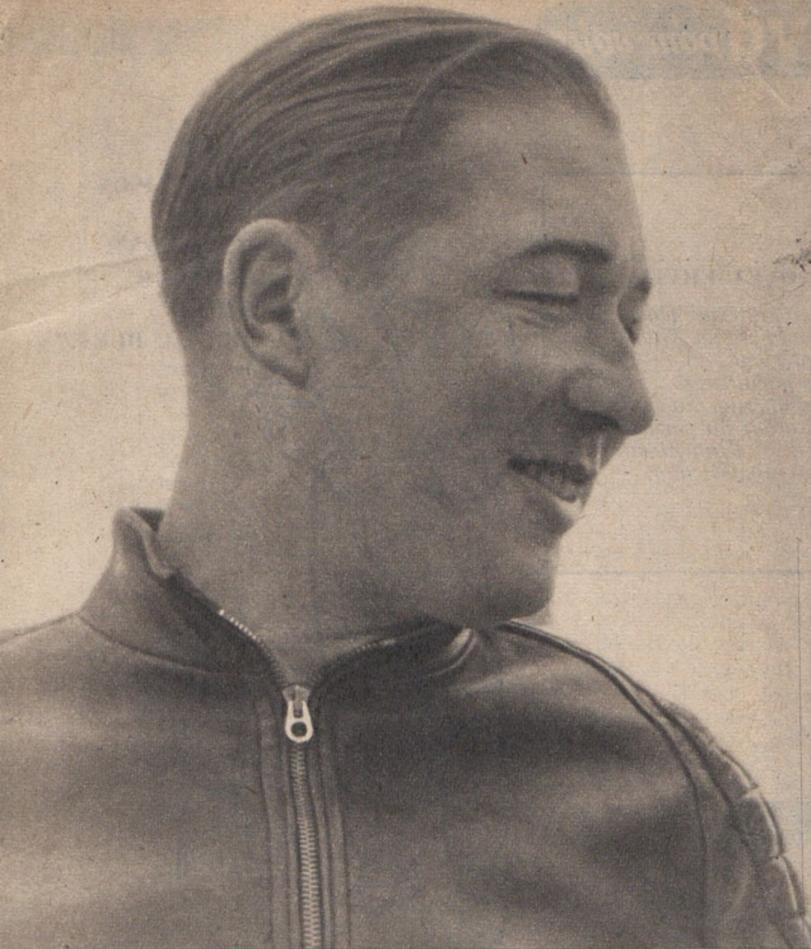
1. Motos de série pouvant juste être améliorées par le conducteur.
2. Machines de compétition : pour 5 victoires, accès à la catégorie supérieure.
3. Internationaux.

Mais il faut que les jeunes apprennent à oser. Il est anormal qu'un vieux double des jeunes au culot.

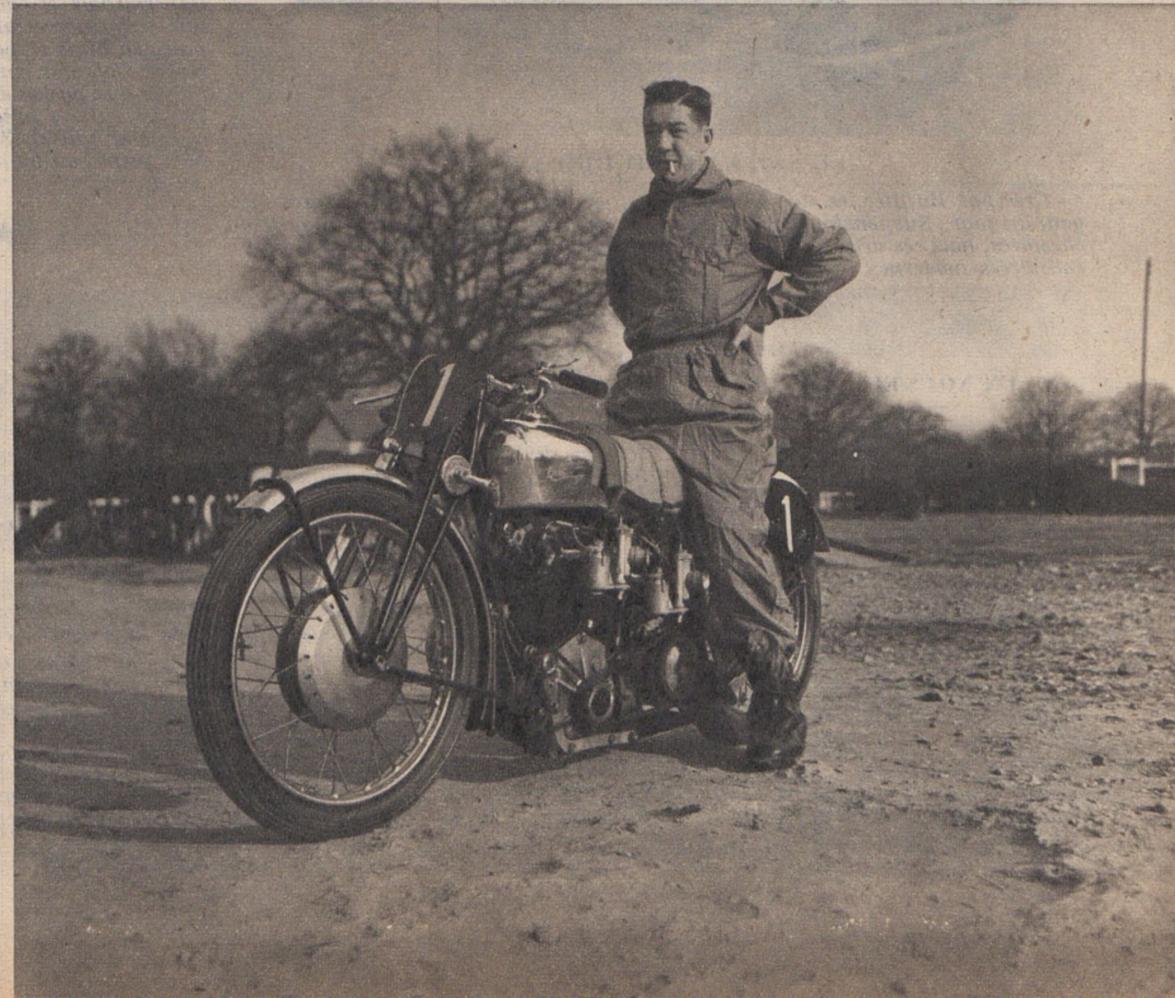
Et il faut bien se convaincre que la gloire n'est pas à bon marché. On ne doit pas se contenter de ses lauriers dans sa catégorie : il faut monter en même temps que son expérience.

Voyez-vous, et ce sera en quelque sorte ma conclusion, malgré la gloire, une bonne machine et du culot, il faut « courir », avec tout ce que ce mot peut comporter de discipline, de courage et d'abnégation...

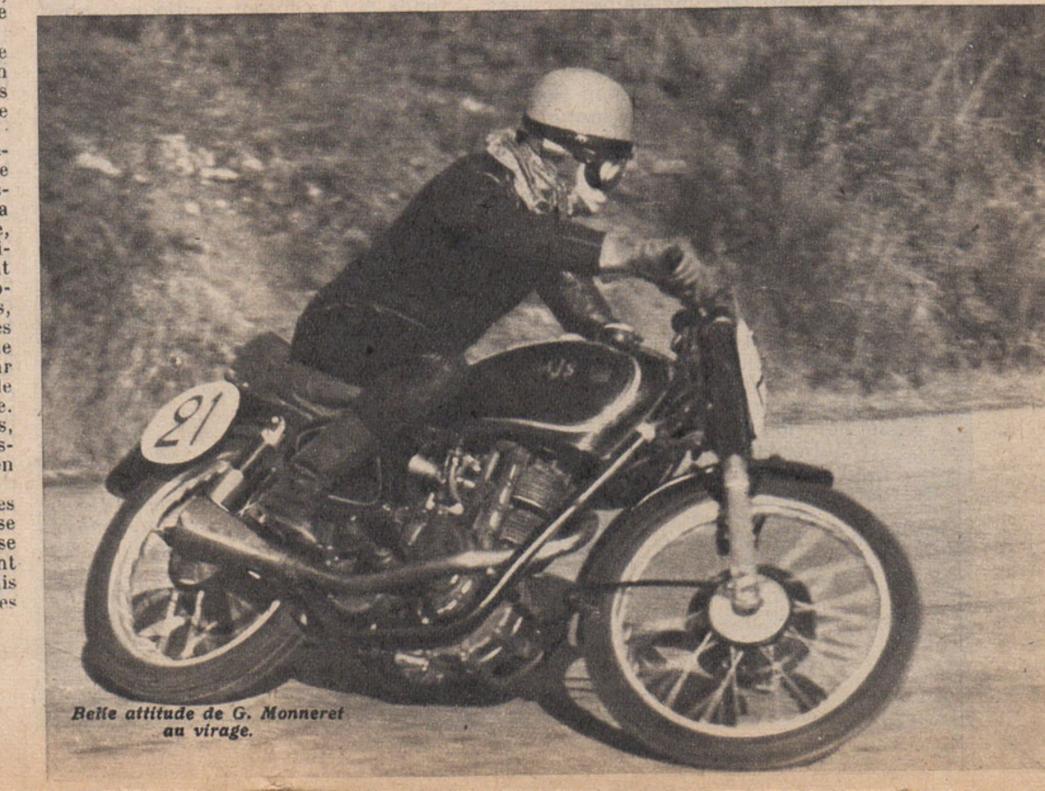
Interview de G. Monneret, recueilli par R. Court.



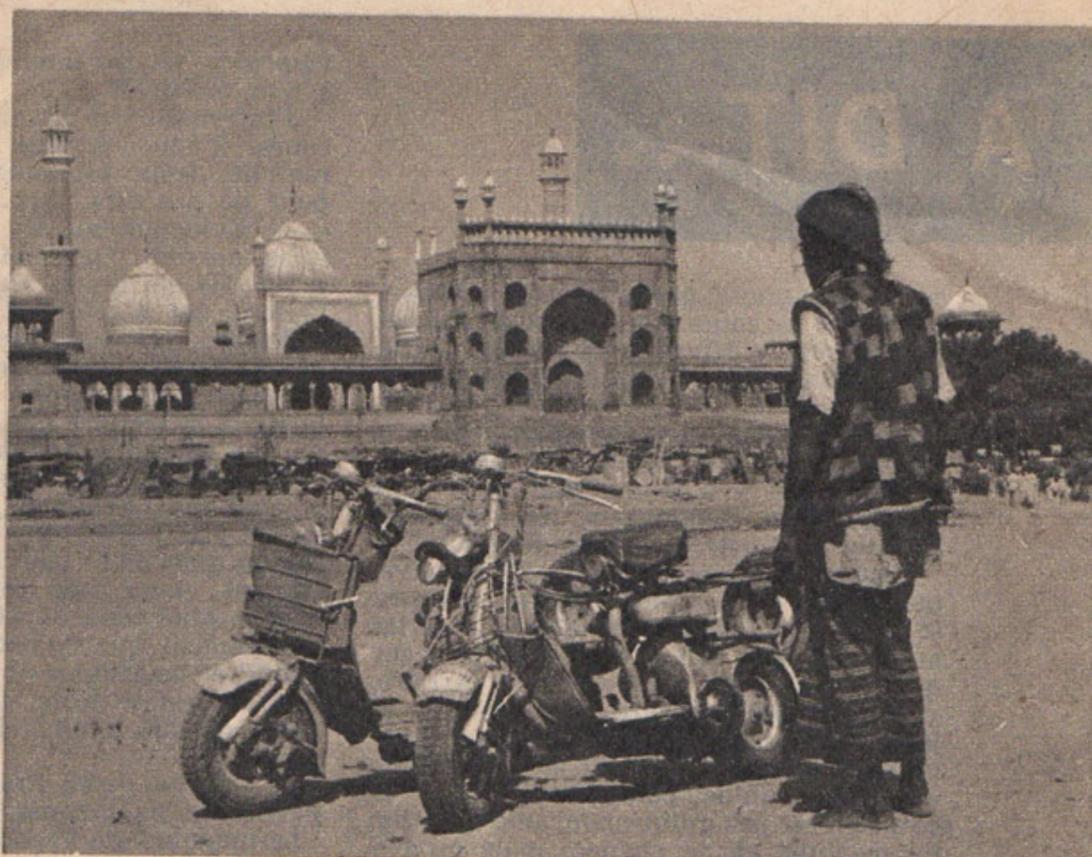
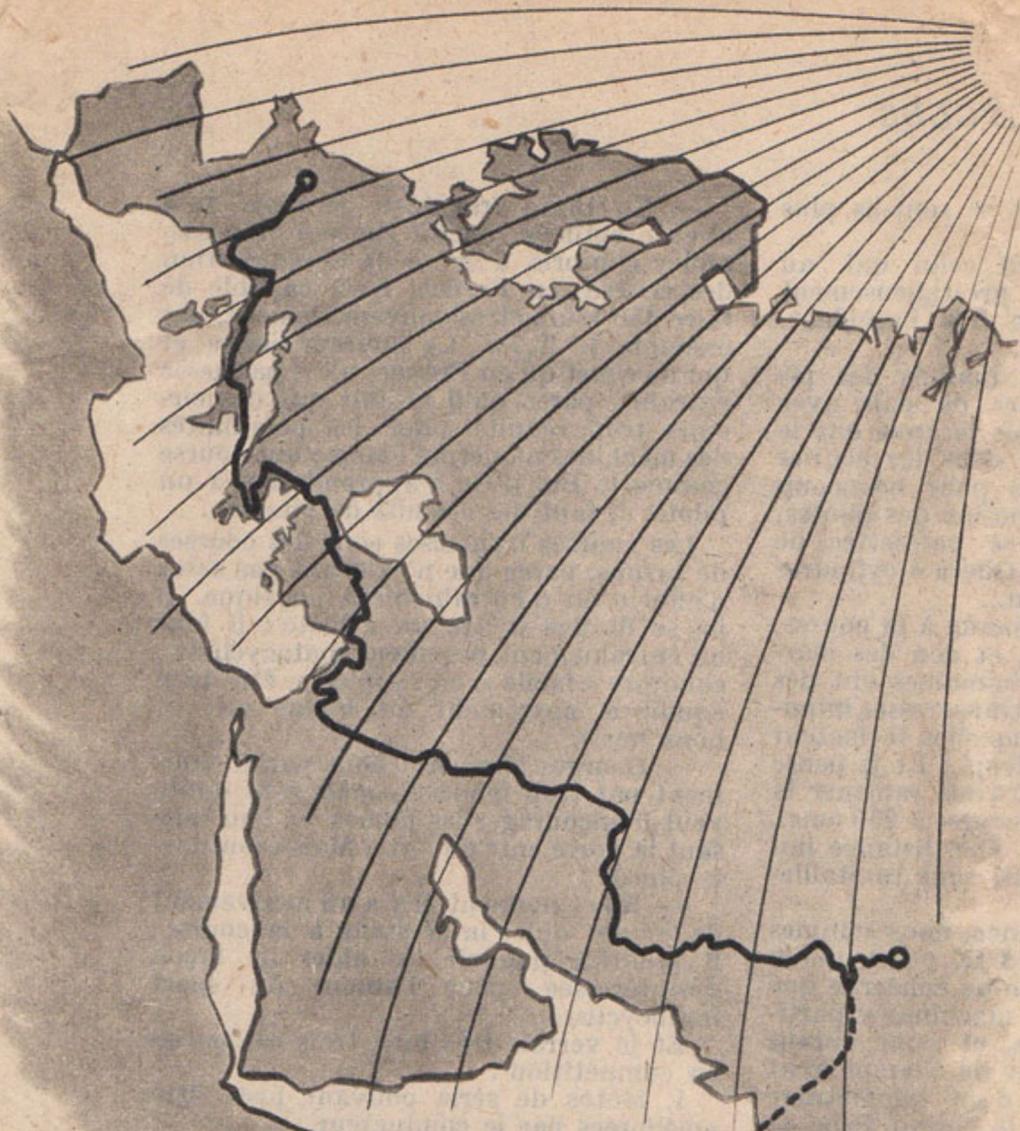
G. Monneret le champion bien connu.



G. Monneret n'abandonne pas les grosses cylindrées. On le voit ici sur la 1000 Kolher-Escoffier avec laquelle il battit cette année le record de la côte Lapize toutes catégories.



Belle attitude de G. Monneret au virage.



Ville orientale,  
pittoresque  
et odorante.

# L'AVENTURE EST AU THIBET

(FIN)

Nous sommes arrêtés, fouillés, et demeurons vingt-quatre heures en prison à Mafrak. On nous donne huit heures pour quitter le pays, et nous reprenons le désert. La température est torride (67°). Nous souffrons terriblement de la soif, et les moteurs qui chauffent font de l'auto-allumage. Nous commençons à maigrir. Le pipeline nous sert de guidé et Bagdad nous voit arriver complètement épuisés.

La ville nous déçoit. On est loin des « Mille et une nuits », et tout est d'une saleté repoussante.

Nous quittons rapidement Bagdad, avec l'espoir de trouver un peu de verdure... encore 1.000 kilomètres pour arriver à Téhéran, sur une route à peu près bonne, à travers une contrée quasi désertique, piquée d'une rare végétation. A Téhéran, les ennuis recommencent. Jusque-là le sort a été favorable à nos mécaniques et nous a épargné les pannes, par contre le problème financier se pose de jour en jour avec plus d'acuité. Nous décidons une fois de plus de demander des subsides à nos relations en France. Mais il fallait parer au plus pressé. Les fonds seraient longs à venir.

D'autre part, notre mécanicien, qui avait laissé en France une femme et deux enfants, n'était guère enthousiaste pour pousser plus avant l'expérience. Il aurait voulu trouver du travail sur place, lui permettant de se constituer un certain pécule pour

revenir en France. (Les spécialistes, rares en ce pays, bénéficient de salaires élevés.)

La chance nous mit en rapport avec un monsieur qui pouvait nous avancer une certaine somme, et qui justement cherchait un mécanicien. Un accord fut vite conclu. Notre camarade resta au service de notre futur créancier, ce qui décida celui-ci à nous avancer des fonds qui lui furent remboursés cinq jours après par nos amis de France.

Nous repartons à trois, espérant que l'absence d'un mécanicien ne se fera pas trop sentir, et pointons sur Zaïdan. La piste réapparaît, capricieuse, ravivée et désertique. A la sortie de Meched (heureusement!) Michel heurte une énorme pierre et fend littéralement son bloc-moteur. En plein désert la situation eût été dramatique... Michel repartira sur le scooter de Cacciguera, qui se fera rapatrier. Nous ne sommes plus que deux, et nous avons 1.000 kilomètres à parcourir pour atteindre Zaïdan, 1.000 kilomètres de piste, avec la chaleur, et Michel qui commençait à souffrir d'un début d'intoxication alimentaire.

Je marche en tête, me retournant de temps à autre pour voir si mon camarade suivait. La piste serpentait, monotone, et une douce torpeur alourdissait les paupières. A ce moment se situe la phase la plus dramatique de l'expédition...

J'étais resté un certain temps sans

me retourner, lorsque soudain, mû par un subit pressentiment, je jetais un rapide coup d'œil en arrière. Michel n'était plus là. Il ne restait qu'une solution, retourner sur mes pas... Je devais découvrir mon camarade au fond d'un petit ravin, où il était tombé, vraisemblablement à la suite d'un étourdissement. Il était terriblement malade, et réclamait de l'eau... De l'eau, nous n'en avons plus que 6 litres, une eau tiède, mais combien précieuse. Le scooter avait souffert. Volant magnétique arraché et l'axe tordu.

Nous attendons... la nuit arrive, glaciale. L'aube se lève, la journée se traîne lentement : toujours rien... Michel demande toujours à boire. La provision d'eau s'épuise, la journée est torride; j'ai soif, terriblement soif, mais le précieux liquide, il faut le faire durer le plus longtemps possible, et je ne puis en refuser à Michel. Une nuit passe, et au petit matin, las d'attendre un problématique secours, je décide de rallier Zaïdan, où je pense trouver de l'aide. 400 kilomètres à parcourir seul... Tout se passe bien, et je trouve sur place la compréhension des autorités locales qui dépêchent aussitôt une camionnette au secours de mon ami. Dans quel état allons-nous le retrouver? Il semble aller mieux, et nous rentrons à Zaïdan, où un mécanicien de fortune redressera tant bien que mal l'axe de volant tordu, ce qui permet de remonter le volant.



*Le Thibet est proche.*

700 kilomètres de sable et de cailloux nous séparent encore de Quetto et du Bélouchistan. A Multan, nous retrouvons de la végétation, la première verdure depuis Damas, et nous rallions Lahore, complètement épuisés et dans un état pitoyable. Pour tout arranger, le sens de la circulation est à gauche, ce qui nous vaut quelques mésaventures.

Le 31 août au soir, nous arrivions par une bonne route à New-Delhi; Michel était guéri, mais il ne nous restait que 110 dollars. Pour achever de nous reconforter, nous apprenions la disparition de deux membres d'une expédition lyonnaise qui avait tenté un raid dans l'Himalaya. Nous nous consultons; continuer ou revenir? Les encouragements nous manquent; les gens nous trouvent complètement fous!

Echouer si près du but serait stupide! Le sort en est jeté, le 8 septembre nous laissons derrière nous New-Delhi où nous attendra le plus gros du matériel.

Par des sentes muletieres, dans un décor de plus en plus tourmenté, nous passons Ambala et Simla. La pluie, le froid et le brouillard nous assaillent. Nos vaillantes machines subissent sans défaillir ces nouvelles difficultés, et bientôt une intense émotion nous étreint. La première borne indiquant la proximité du Thibet s'offre à nos regards. Nous fonçons plus avant, et



*Un groupe de marchands Thibétains.*

par des sentes impossibles qui manquent nous envoyer cent fois à fond de précipices, nous passons Kufri, puis Narkanda, et à la borne « Thibet-18 », nous marquons un solennel arrêt. Le but est atteint. Un groupe de Thibétains, amadoué par une poignée de roupies et des tablettes de chocolat, se laisse photographier.

Il nous semble qu'en nous un grand vide s'est fait! Le Thibet est à notre portée, et la prodigieuse force morale qui nous avait soutenus et aiguillonnés jusqu'alors s'est évanouie. Une seule pensée nous domine : revenir au plus vite!

.....  
Le 20 octobre, nous retrouvons Paris, où notre odysée prenait fin.

Que dire de nos scooters, sinon qu'ils furent à la hauteur des efforts répétés qui leur furent demandés, et ce, sous des climats et dans des circonstances anormales pour des machines de série.

Les moteurs ne nécessitent que d'indispensables décalaminages; l'aller et le retour s'effectua avec le même train de pneus, et nous n'eûmes à enregistrer que peu de crevaisons, compte tenu de l'état des routes et de la chaleur.

Pour le parcours total, la moyenne de consommation ressort à 3 lit. 1/2 aux 100 kilomètres.

Quant aux enseignements de ce voyage, ils furent multiples.

Grâce à la mobilité de nos montures, au fur et à mesure de notre périple les pays traversés s'offraient à nous sans fards, dans leurs peuples, leurs climats et leurs coutumes.

Aucun autre moyen de locomotion n'aurait pu aussi facilement nous intégrer dans le merveilleux atlas illustré que nous venons de parcourir.

*Impressions de voyage  
de Y. PONZI, recueillies  
et rédigées par R. COURT.*

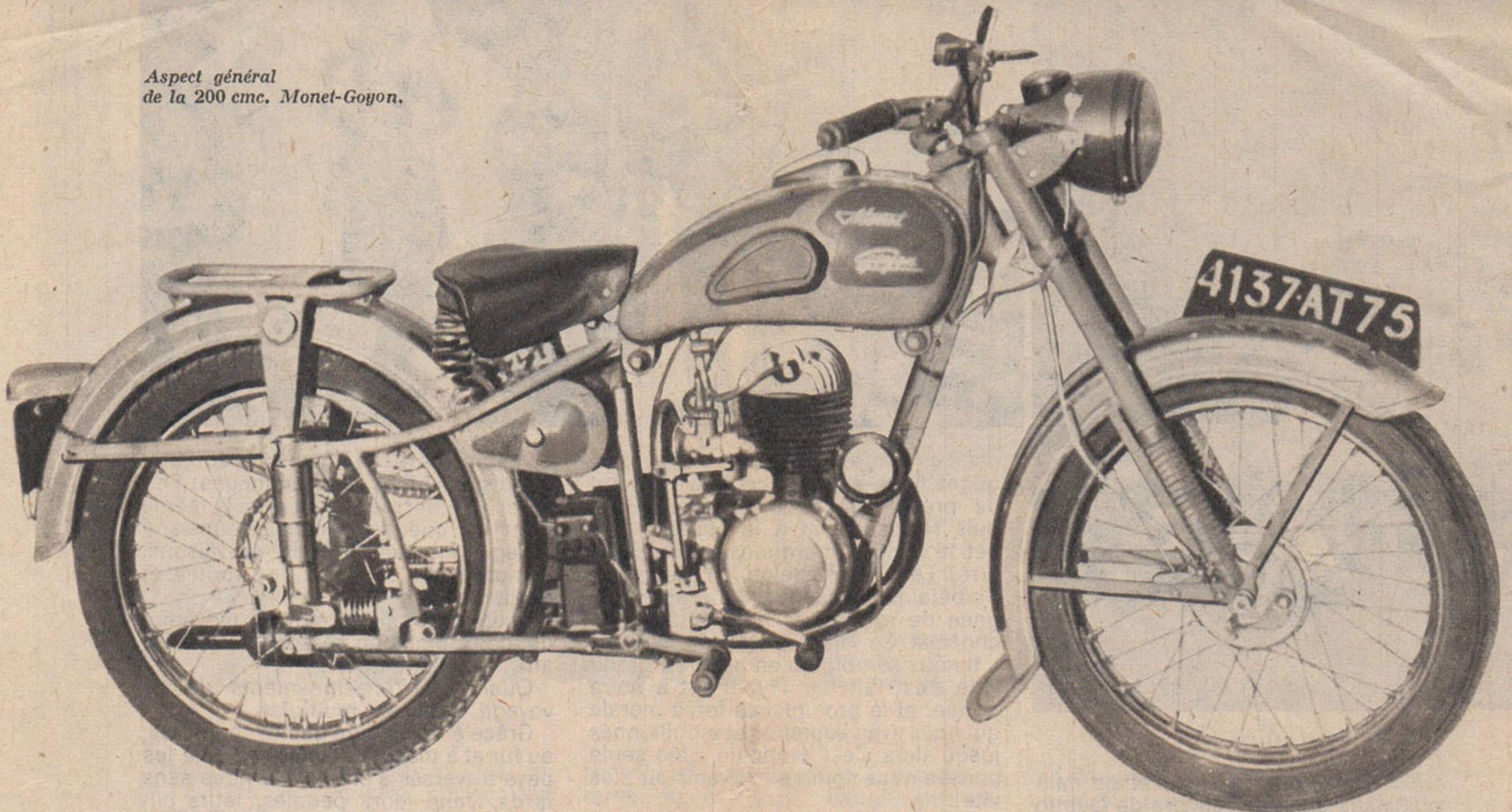


*Le but est atteint...  
ou presque.*

# ESSAI

## DE LA 200 cmc. MONET-GOYON

Aspect général  
de la 200 cmc. Monet-Goyon.



### DESCRIPTION



**Cadre.** — Forme berceau, en tubes étirés.

**Suspension AV. (type télescopique).** — Fourche en tubes d'acier rectifiés et raccords clavetés. Suspension par deux ressorts travaillant à la compression.

**Suspension AR.** — Coulisseaux bagués bronze spécial sur tubes de guidage traités avec amortissement par anneaux plastiques et suspension par ressorts à boudin.

Correction du rebondissement apportée par deux ressorts latéraux Grégoire.

montés sur bagues bronze et axes rectifiés.

**Freins.** — AV., diamètre 125 mm. AR., diamètre 140 mm.

**Moteur.** — 2 temps « licence Villiers », semi-bloc avec boîte 3 vitesses boulonnées sur le carter-moteur.

Culasse alliage léger.

Enbiellage sur galets à la tête et sur bague bronze au pied.

Vilebrequin sur roulement 20×47×14 côté pignon-moteur et 20×52×15 côté volant.

**Allumage.** — a) Volant magnétique A.B.G., alimentant phare et feu rouge directement. Avertisseur et feux de position alimentés par batterie 6V-7A chargée par un redresseur. b) Dynamo-batterie Morel.

**Boîte de vitesse.** — 3 vitesses par sélecteur au pied.

Rapports finals : 1<sup>re</sup> 18.04 à 1, 2<sup>e</sup> 9.21 à 1, 3<sup>e</sup> 6.4 à 1.

Embrayage double-disque à garniture liège fonctionnant dans l'huile.



### TECHNIQUE

**Cylindrée.** — 197 cmc.

**Alésage/course.** — 59×72.

**Rapport volumétrique.** — 6.8 à 1.

**Puissance.** — 7,5 CV. à 4.800 t./m.

**Type de moteur.** — 2 temps, 2 transferts.

**Allumage.** — Volant magnétique A.B.G. 4 VD.190, ou dynamo volant Morel D.M.40. Avance : 6 à 7 mm. avant P.M.H.

**Carburateur.** — Gurtner M. 20 D. Gicleur 31. Amac 903/068. Gicleur 65.

**Graissage.** — Moteur : huile/essence, proportion 10 % durant rodage, 7 % ensuite. Boîte : par barbotage, niveau fixé par jauge. Embrayage et chaîne primaire : par barbotage dans un carter indépendant de la boîte. Remplissage par bouchon-niveau.

**Pneus.** — AV., - AR. 25×3.

Gonflage : AV. 1 kg. 5. AR. 1 kg. 8.

**Poids.** — 90 kg.

**Longueur hors tout.** — 186 mm.

**Vitesse maxi.** — Donnée par le constructeur : 95 km.-h.

Pour l'usage normal, utiliser une bougie du type demi-froide.

LORSQUE la machine nous fut confiée par la Maison Monet-Goyon, elle totalisait 350 kilomètres. C'est dire qu'il fallait la roder, et ce fut dans Paris qu'elle parcourut les quelque 1.000 kilomètres supplémentaires qui devaient nous permettre de procéder aux essais à Montlhéry en toute sécurité.

Ce premier contact nous avait déjà permis de juger cette moto légère. Une qualité dominante, la souplesse, due au couple assez bas du 197 cmc. Villiers qui l'équipe, souplesse permettant de négocier la majeure partie des obstacles et des côtes en 3<sup>e</sup>, tout en conservant une reprise suffisante.

Cette machine n'ayant absolument aucune prétention sportive, nous sommes certains que le promeneur du dimanche, aussi bien que le touriste moyen, apprécieront de n'avoir pas à jongler avec la boîte de vitesses, sans pour autant que cela se traduise par un affaissement brutal de la moyenne.

Il faut d'ailleurs souligner que la 2<sup>e</sup>, très courte, ne permet pas un usage sport, d'autant plus que le fait de monter en régime donne naissance à des vibrations aussi désagréables que sonores.

Car c'est un des légers défauts de cette moto d'amplifier, par le truchement de toute sa tôlerie, les vibrations émises par le moteur lorsqu'il tourne dans le vide ou à haut régime.

Mais, par contre, un bon point pour la suspension AR. du type à glissières télescopiques avec correcteur Grégoire. Il est impossible de la faire talonner en usage normale, et elle possède une excellente souplesse.

La fourche télescopique est également très souple, mais a tendance à talonner lors de chocs brutaux.

La position du pilote permet d'avoir le guidon bien en main tandis que les genoux serrent le réservoir exactement aux « grippe-genoux ». Commandes douces, freinage moyen, poignée tournante assez dure et dont le principe ne nous inspire qu'une admiration toute mitigée !...

Les départs à froid sont facilités par le volet d'air réglable. Là, encore, une réserve. Ne serait-il pas plus simple de conserver le système classique de commande d'air par manette au guidon, plutôt que d'avoir recours à un poussoir sur le corps du carburateur ?

Nous avons constaté que lors de secousses répétées (passages sur pavés) le volet avait tendance à redescendre, obligeant le pilote à une certaine gymnastique pour remettre le tout en ordre, avec risque de prendre de sérieux coups de « jus » si votre main s'égare côté fil de bougie...

D'autre part, une manette au guidon permet, surtout par temps froid, de mieux contrôler la carburation jusqu'à ce que le moteur ait atteint sa température normale.

Ces quelques détails mis à part, la machine se révélait robuste, endurante consommant peu, 2 lit. 8 dans Paris, agréable à conduire et malgré tout rapide puisque le 90 compteur était atteint sans trop d'efforts, poignée de gaz ouverte aux 2/3.

C'est donc en pleine confiance que nous primes le chemin de Montlhéry, après avoir fait le plein de supercarburant et généreusement adjoint 10 % d'huile.

Le temps était beau et sec, vent très faible. Le moteur étant chaud, l'on procéda immédiatement au réglage de la carburation.

Première surprise, le moteur encasse très mal les bougies froides. Procédant par éliminations successives, ce fut finalement une Marchal 32/2 qui donna les meilleurs résultats.

Après avoir adopté tant bien que mal et plutôt mal que bien une position à plat à laquelle le guidon large et les repose-pieds en avant ne se prêtaient guère, le tour de piste était bouclé en 1'40", ce qui donnait 91 km.-h. 728.

A cette allure la Monet tient parfaitement, la suspension lamine absolument la piste et, chose curieuse, on n'enregistre aucune vibration, à part le flexible du compteur de vitesse qui ronfle comme une toupie.

Le moteur rend un son feutré et aucun bruit mécanique anormal ne fut perçu.

Rapide examen à l'arrêt. Le moteur est chaud, sans plus, aucun suintement d'huile suspect, bougie impeccable.

Reste le test routier.

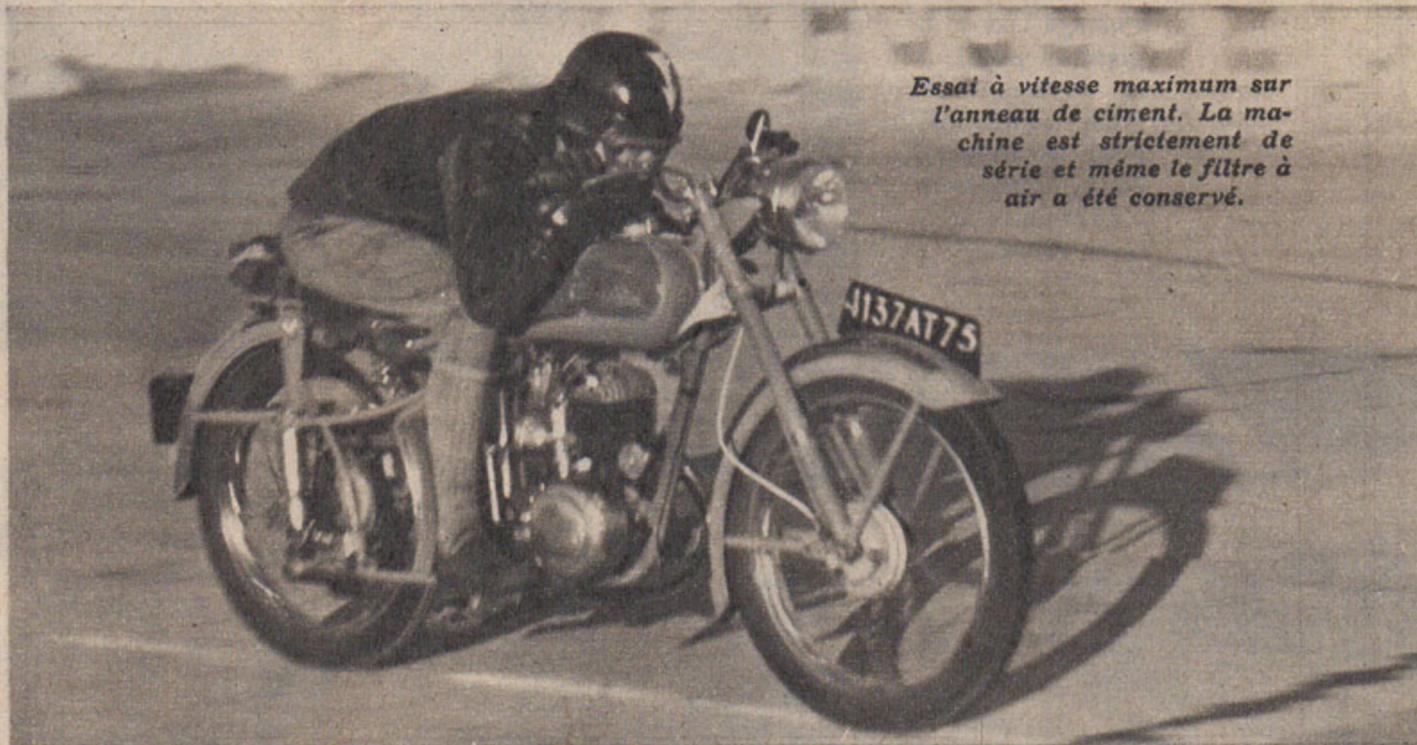
Le circuit est libre, nous allons donc pouvoir étalonner la machine sur les 9 km. 181 du routier.

Avant toute chose, il nous faut rappeler au lecteur que nous sommes en présence d'une moto de tourisme, établie pour permettre à tout un chacun de connaître les joies de la route avec le maximum de confort et d'économie, moto avant tout robuste et possédant une certaine surpuissance épargnant l'emploi d'une boîte 4 vitesses.

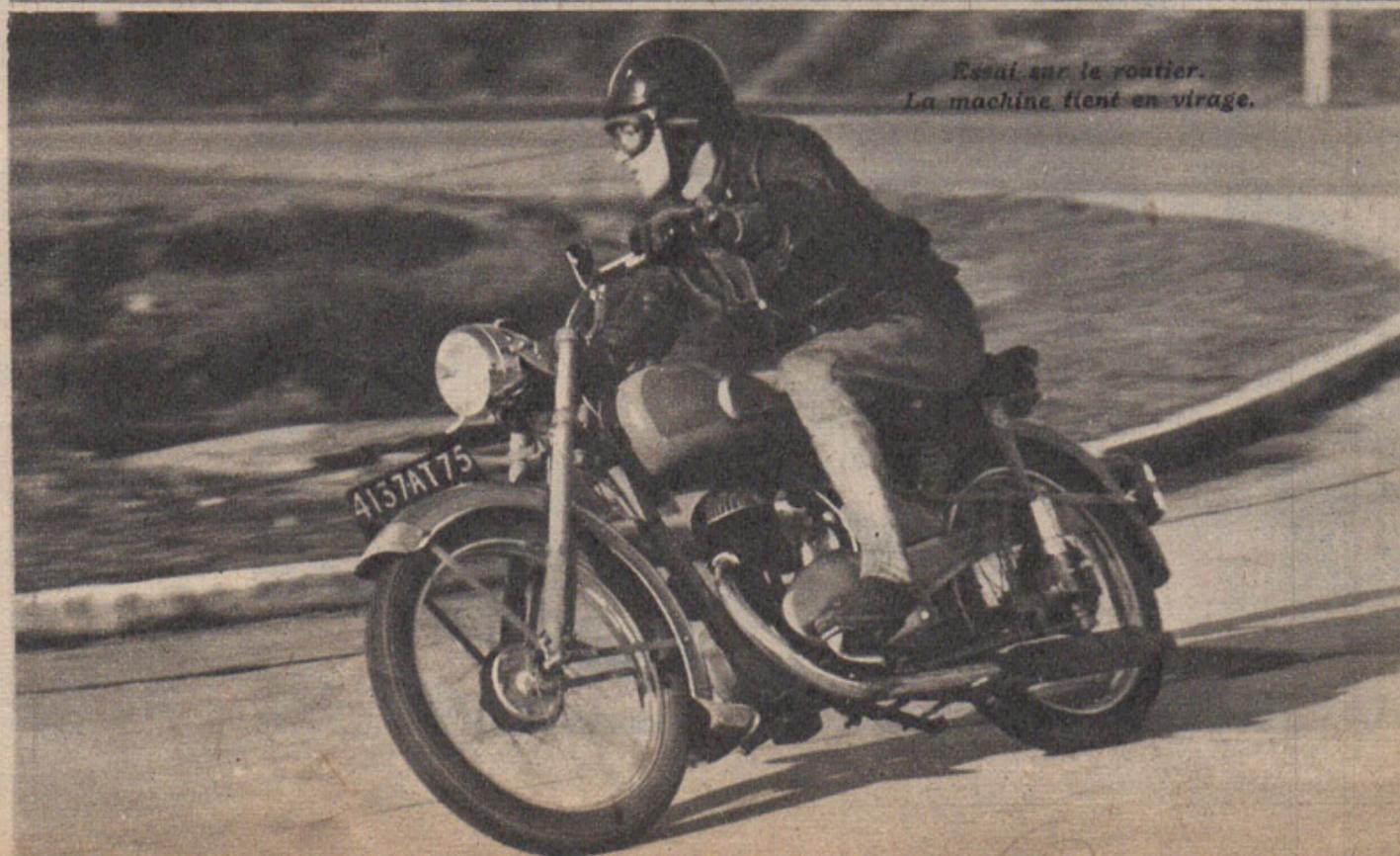
Disons cependant que dans notre essai routier à vitesse maximum, la mécanique se comporta très bien et que l'absence d'une deuxième longue ne nous handicapa que durant quelques passages en côte où la troisième était un peu forte et la deuxième trop courte. (Le compteur marquait cependant 70.)

Quelques tours pour se familiariser avec le circuit et s'habituer aux réactions de la machine. Tout va bien, et au poste de chronométrage des « 2-Ponts » Nebout me fait signe de mettre toute la gomme.

Je sors du virage en seconde et enclenche la troisième aux environs de 70. Le circuit défile: voici la bretelle de Couard et je n'ai même pas senti le passage en tôle ondulée, une descente brusque suivie d'une côte très raide avec virage au sommet, re-virage et la côte Lapize est descendue à fond, 120 au compteur. Virage sec en bas, ligne droite, épingle à cheveux qui m'oblige à passer la deuxième, une longue ligne droite, deux courbes à grand rayon, encore une épingle, une légère côte, à nouveau une grande ligne droite et le compteur oscille entre 100 et 105; une courbe brusque suivie d'une côte à fort pourcentage: l'aiguille du compteur se fixe à 70, et je m'aplatis au maximum. Un S très prononcé: j'arrive très vite, freinage dernier carat, un coup de deuxième et freinage brutal sur la boîte. Ça vibre un peu fort, mais ça tient. A nouveau une



Essai à vitesse maximum sur l'anneau de ciment. La machine est strictement de série et même le filtre à air a été conservé.



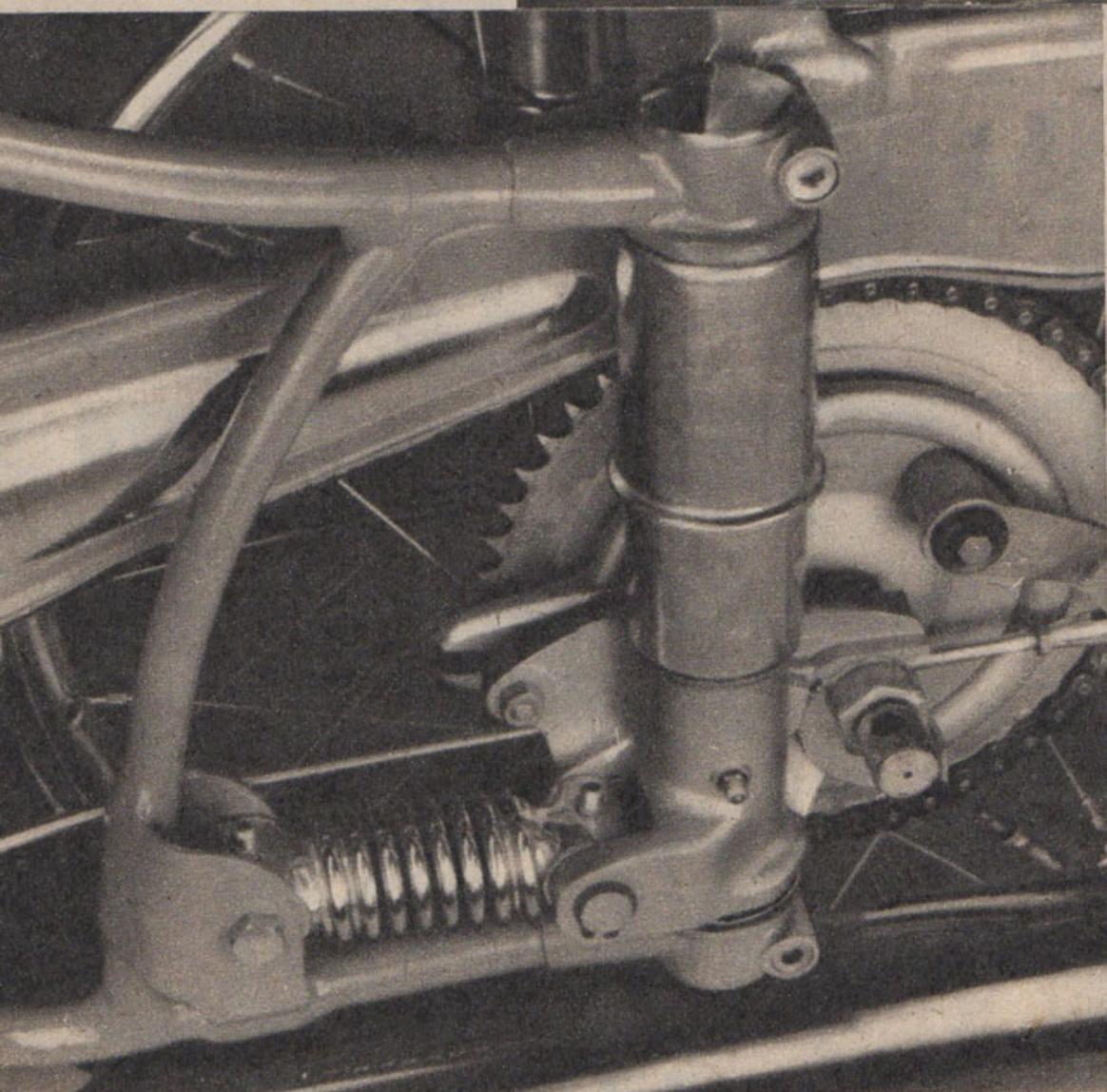
Essai sur le routier. La machine tient en virage.



*Essai sur un raccord en « lôle ondulée ». Là encore, parfaite adhérence des roues, bien que l'essayeur tente de décoller la roue AV. en tirant sur le guidon.*

*Essai de la suspension sur les pistes spéciales d'essais de Montlhéry.*

*Passage sur la piste en pavés, à la vitesse maximum compatible avec la sécurité. Notez la parfaite adhérence des roues.*



*La suspension AR., avec correcteur Grégoire.*

courbe, ligne droite, la courbe Ascari, et voici le poste de chronométrage. Virage en seconde et j'entame un second tour, car il y a certains passages qui auraient pu être pris un peu plus vite. Quelques virages sont pris tangents, mais la machine tient bien.

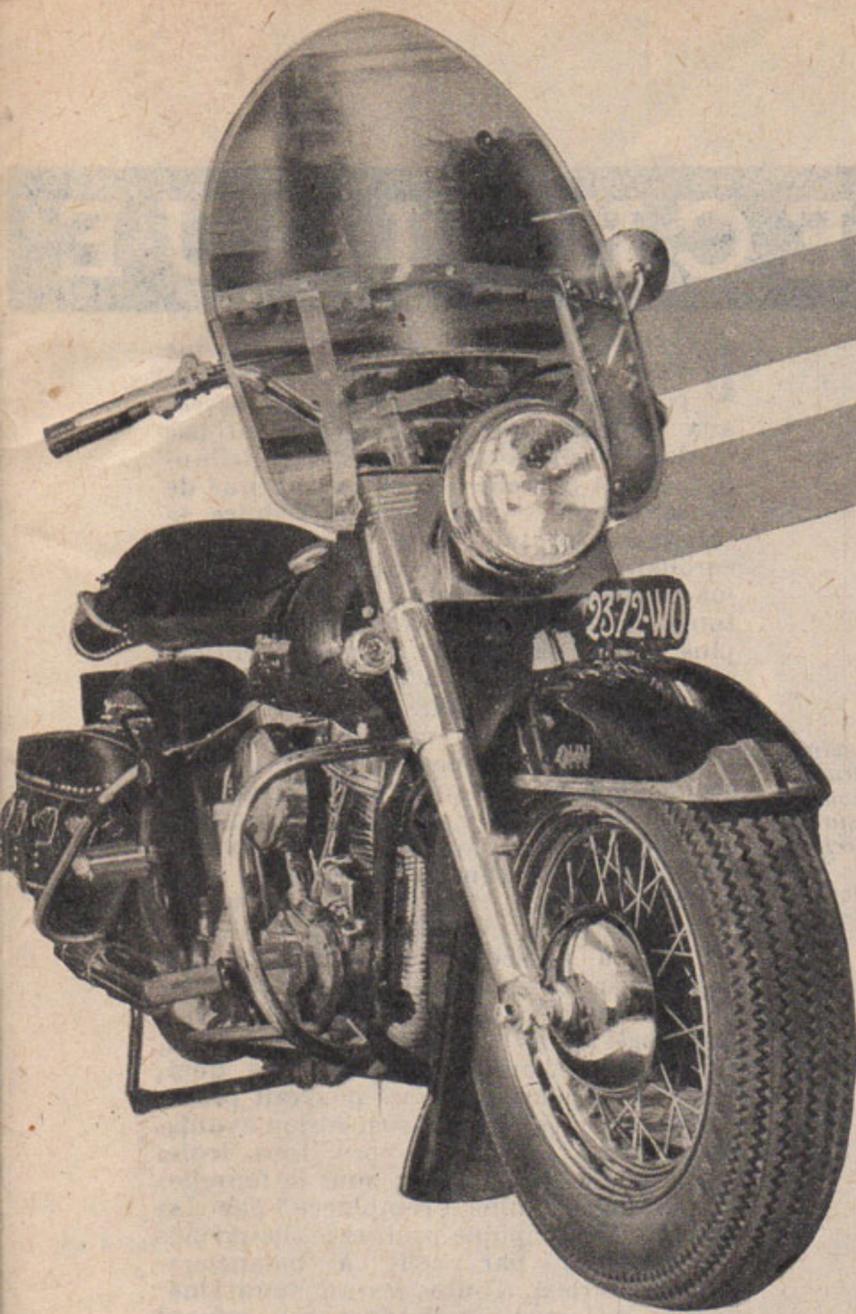
A l'arrivée, Nebout me communique les temps : 7' 45" au premier tour et 7' 35" au second. La moyenne maximum, ressort donc à 72 km.-h. 640 pour les 9 km. 181 d'un circuit qui n'est pas de tout repos.

La tenue de route est bonne, suspension AR. remarquable. La machine vire bien, par contre le freinage est moyen. Les vitesses passent sans difficulté, même à vitesse élevée. Poignée tournante assez pénible à manœuvrer. Les reprises sont souples et le moteur monte progressivement en régime.

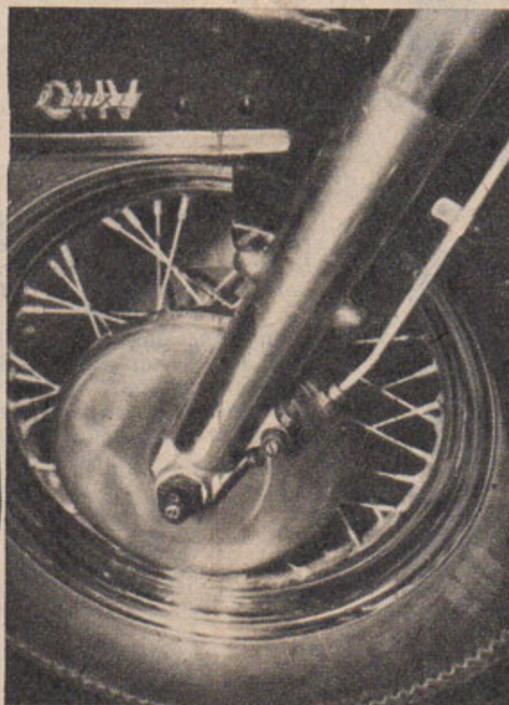
En résumé une machine saine, robuste (mis à part quelques petits détails d'accessoires dont le constructeur ne saurait être tenu pour responsable), permettant à son utilisateur un usage ville aussi bien que route avec d'honnêtes performances et une consommation économique, et surtout ne nécessitant pas pour sa conduite un sens aigu du rendement moteur, ce qui ira au-devant des vœux de bien des pilotes tranquilles qui préfèrent nettement, une fois la troisième passée, ne plus avoir à s'occuper de rien.

R. COURT.

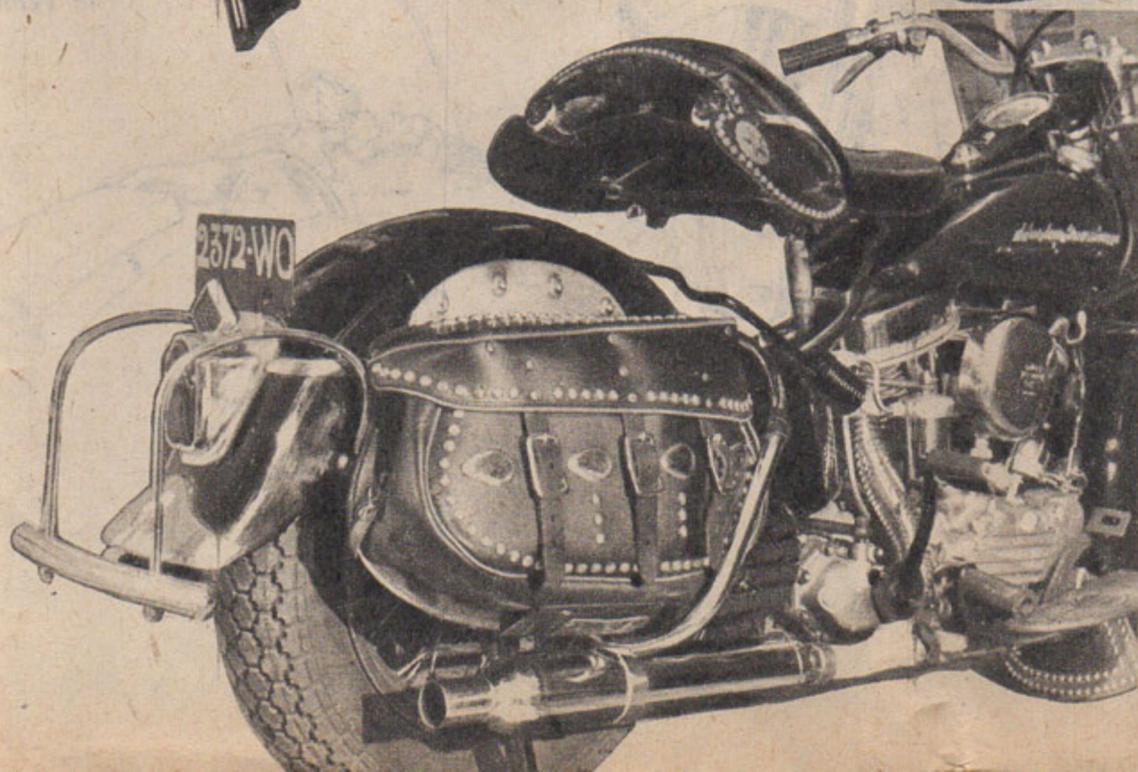
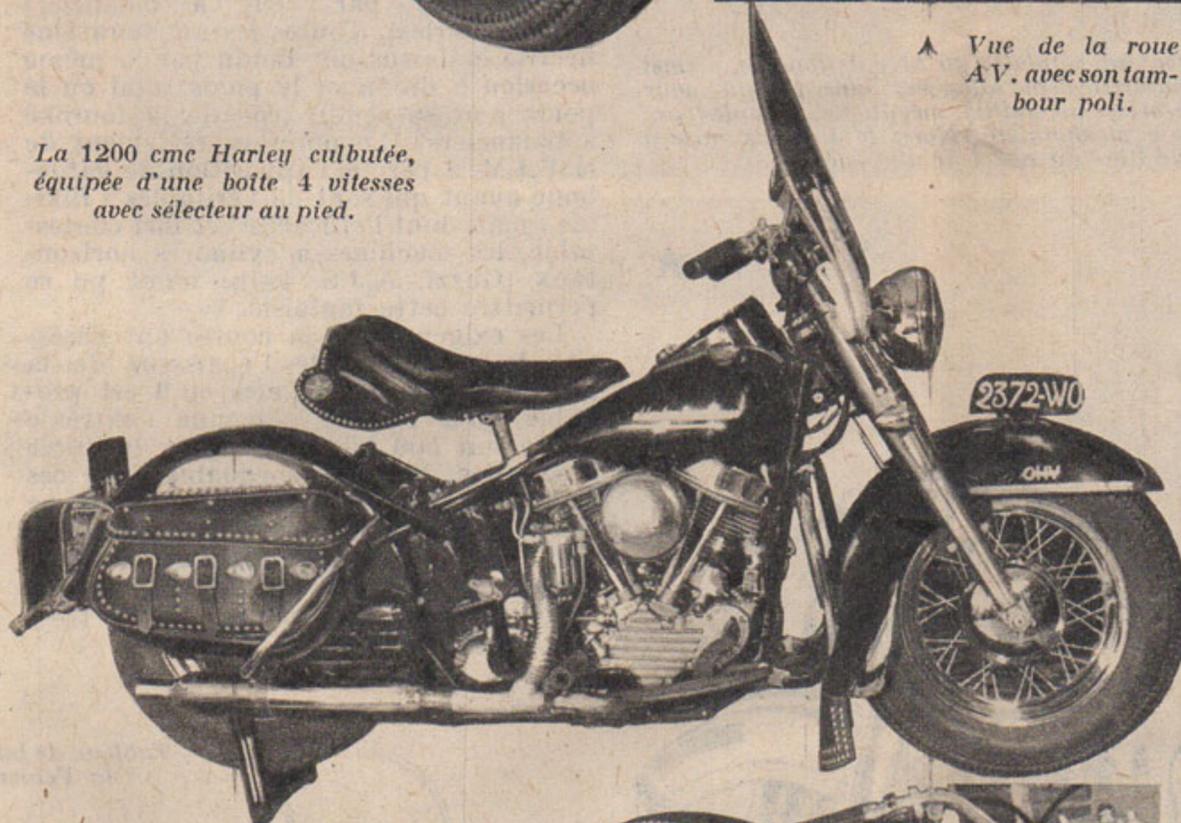
# PROGRAMME HARLEY-DAVIDSON



La 1200 cmc Harley culbutée, équipée d'une boîte 4 vitesses avec sélecteur au pied.



▲ Vue de la roue AV. avec son tambour poli.



**B** IEN que ne pouvant être importées en France par suite de la réglementation sur les devises, nos lecteurs seront certainement intéressés par les modifications apportées aux nouvelles Harley-Davidson.

Seuls trois types de machines seront construits cette année : la 1200 cmc. et la 750 cmc. bi-cylindres en V, la 125 cmc. 2 temps.

La Maison Harley-Davidson s'est surtout attachée à moderniser sa 1200 qui comporte des poussoirs hydrauliques, des segments chromés; les sièges de soupapes sertis et les guide-soupapes sont en bronze d'aluminium. La fourche télescopique est amortie hydrauliquement.

Une autre concession à la mode européenne est la nouvelle boîte à 4 vitesses et sélecteur au pied.

Pour rendre plus facile le manie- ment du levier de débrayage qui se trouve maintenant sur le guidon, un ressort enroulé de 122 mm. 5 de long se détend lorsque l'on débraye et aide à comprimer les ressorts de l'em- brayage. Cette pression est assez élevée car l'embrayage doit être assez résistant pour transmettre toute la puissance du moteur qui est de 55 CV.

Le problème de la réduction des bruits d'échappement a fait l'objet d'études poussées. Le nouveau silen- cieux consiste en deux parties : l'une formant chambre de résonance, l'autre chambre de suppression. Les gaz passent dans la chambre de résonance et: là, les caractéristiques de la vague de sons sont modifiées par la suppression de certaines hautes fréquences et la tonalité du son est abaissée. Les gaz passent alors dans la chambre de suppression qui est prévue pour les évacuer, avec un minimum de contre-pression. Ils se détendent jusqu'aux cloisons du silen- cieux, puis sont dispersés à travers un certain nombre de petits trous; ils sont ensuite évacués de façon clas- sique.

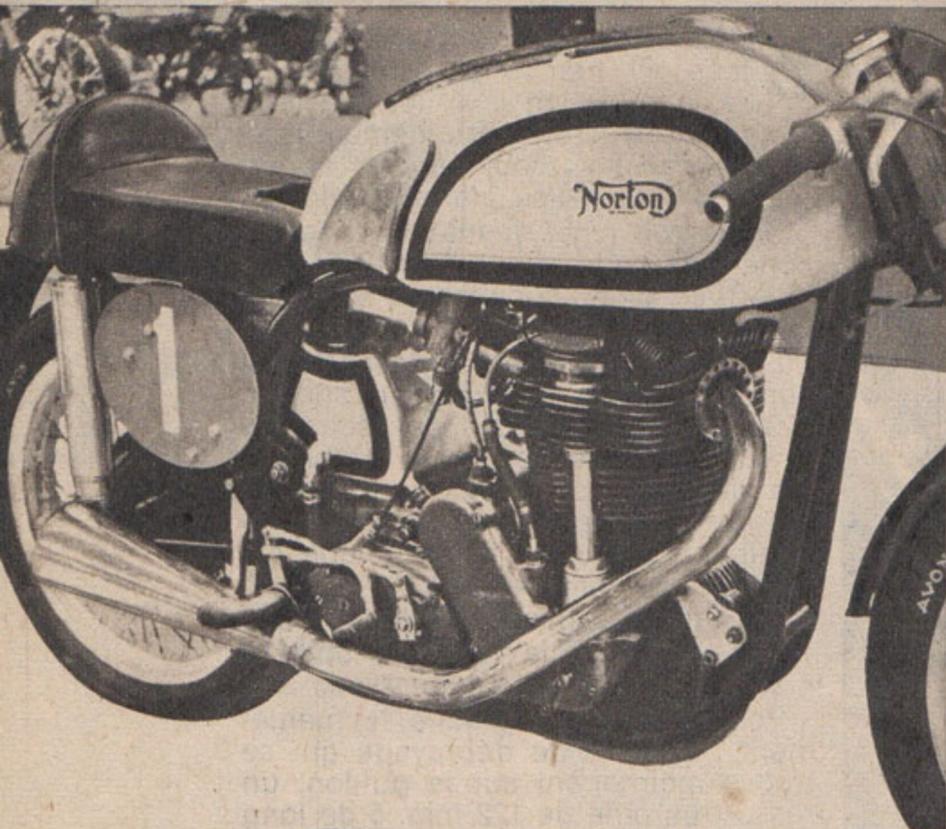
La 750 cmc. demeure inchangée, à part l'adoption de la nouvelle fourche hydraulique.

La 125 cmc. 2 temps sera désormais équipée d'une béquille latérale plus robuste et de repose-pieds pliants, car cette machine est surtout utilisée par les ouvriers des campagnes. Elle doit donc être capable de passer partout, ce qui explique l'utilisation de repose-pieds pliants.

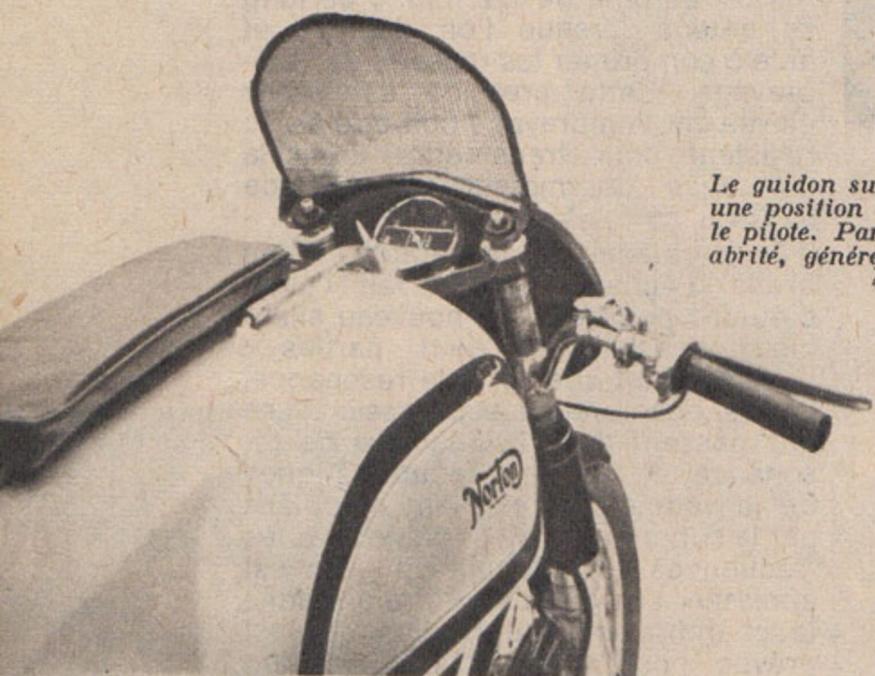


Selles et sacoches, pare-chocs généreux, abon- dance de chrome et d'enjoliveurs, l'Harley conserve son caractère spécifiquement d'ontre- Atlantique.

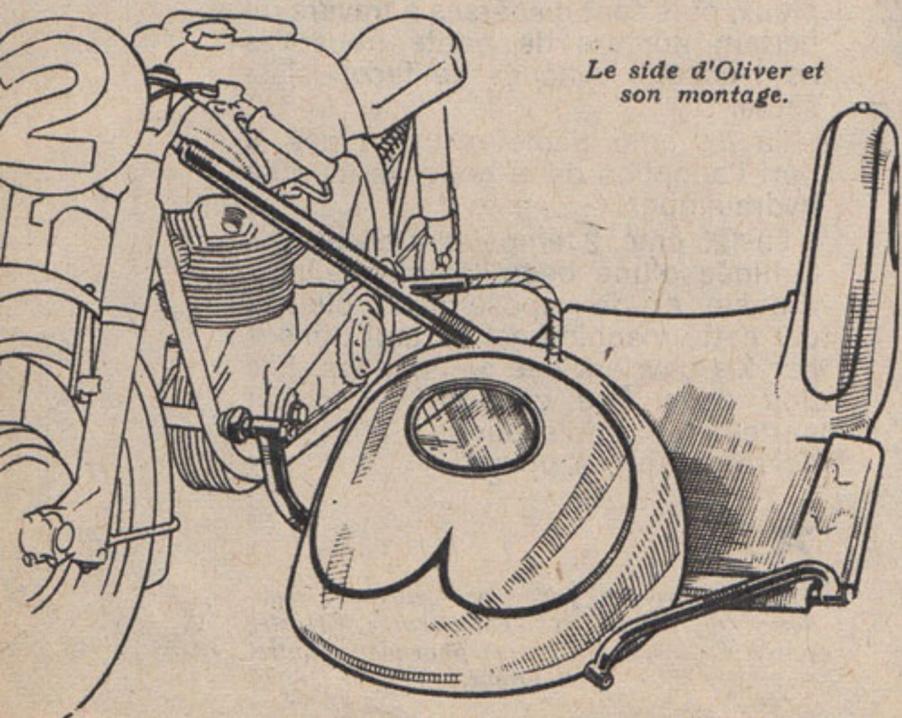
# COURSE ET TECHNIQUE



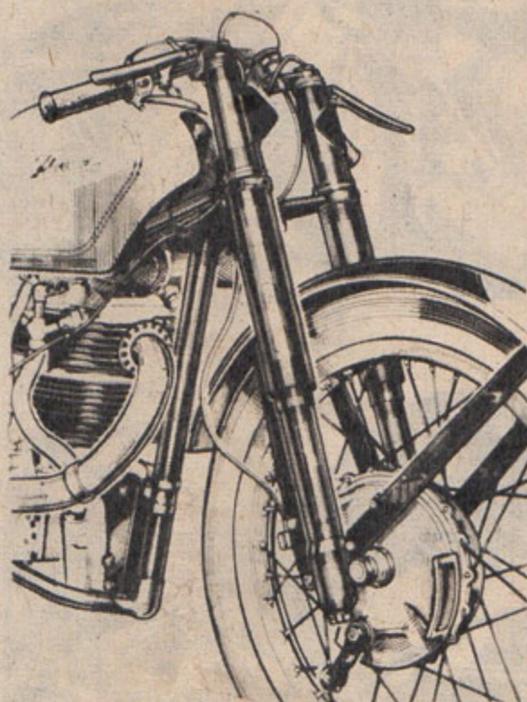
La 500 cmc. Norton d'usine. On remarque le dessin caractéristique du tube d'échappement, la prise de compte-tours sur la boîte de vitesse et le sélecteur à renvoi. Cette machine, qui développerait une cinquantaine de CV à 8.000 t/m., se montra dans bien des cas supérieure aux 4 cylindres italiennes.



Le guidon surbaissé, solidaire du tube de fourche, permet une position naturellement allongée, sans fatigue pour le pilote. Pare-brise en treillis métallique, compte-tours abrité, généreuse mentonnière. Notez le tube de mise à air libre du réservoir d'essence.



Le side d'Oliver et son montage.



La fourche télescopique de la 350 cmc. Véloce d'usine. Compte-tours profilé.

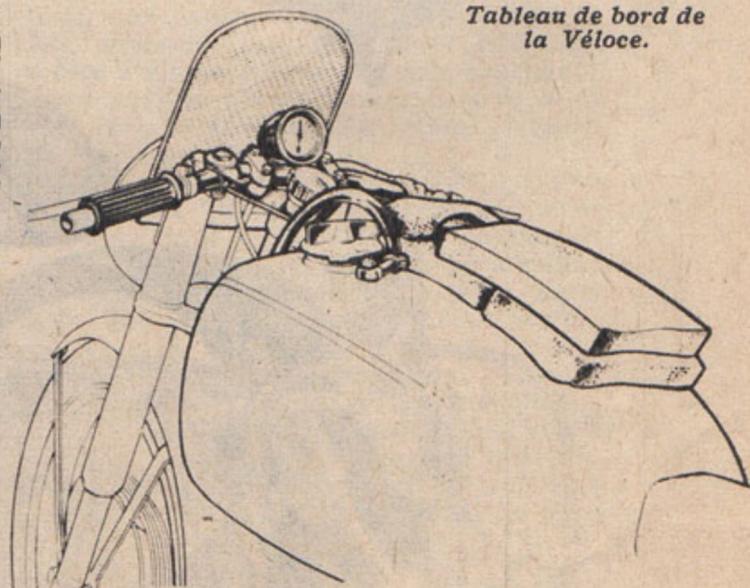
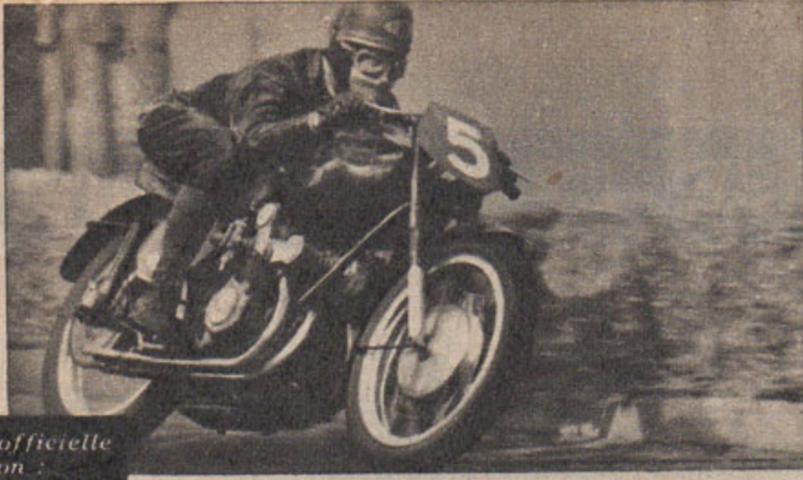
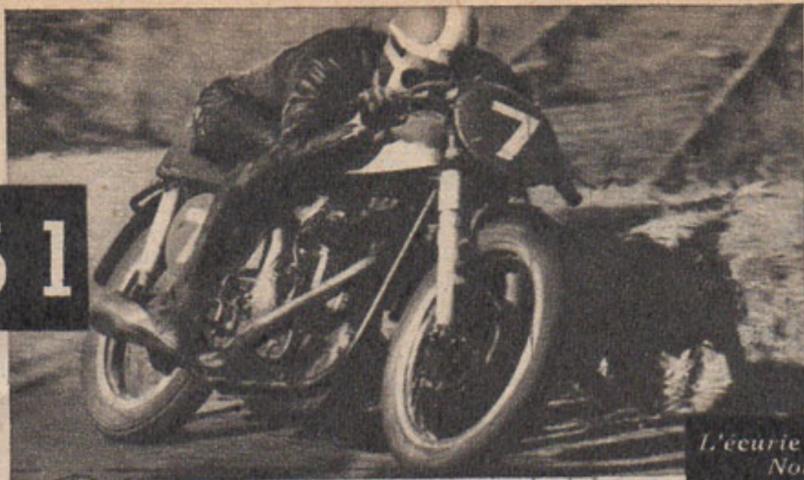


Tableau de bord de la Véloce.

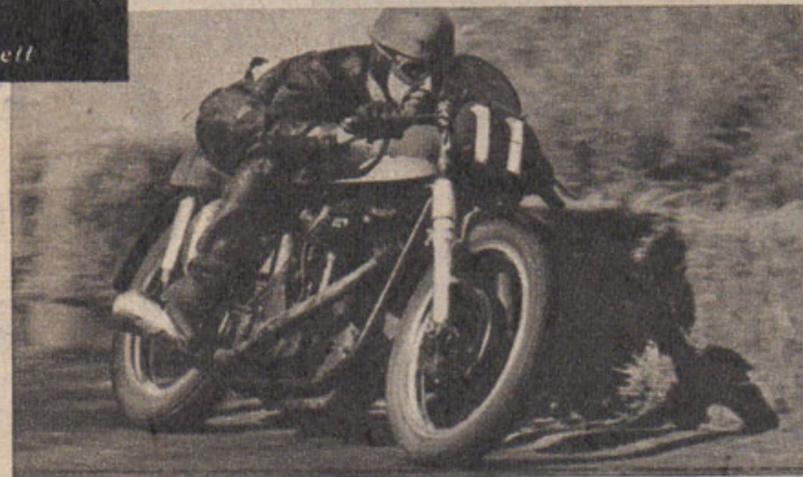
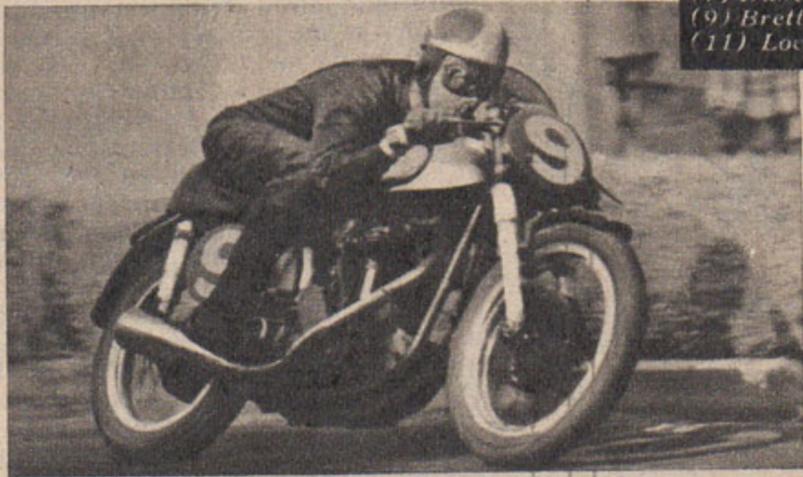
On a remarqué que les machines d'usine 1951 avaient reçu des modifications importantes autres que celles consacrées aux moteurs, qui d'ailleurs ne sont pas toujours visibles ou révélées. Les Britanniques ont cherché à parfaire la tenue de route de leurs machines et réduire la résistance frontale, avec comme premier corollaire la diminution de la hauteur des machines et un « nettoyage » des alentours du tube de direction (compte-tours plus abrité, disparition du guidon entier; chez les Italiens M.V. présente même demi-guidons et pont supérieur de la fourche télescopique en un seul morceau). Le diamètre des roues a été diminué et ceci a apporté une amélioration très sensible de la direction, due à l'atténuation de l'effet gyroscopique de la roue avant. De plus, l'air passant au-dessus de la roue avant est dirigé directement vers la culasse, pour les Norton. Les réservoirs tendent à posséder des décrochements pour loger les genoux du pilote. La suspension arrière oscillante a définitivement pris le pas sur le type à glissières et sincèrement nous ne voyons pas quel type de suspension arrière pourrait prendre sa place. Quant à la suspension avant, Gilera, M.V., Velocette ont tous sonné le glas cette année pour la fourche à parallélogramme, remplacée par la fourche télescopique qui est elle-même concurrencée par celle à balanciers (Guzzi, Earles). Toutes les améliorations décrites ci-dessus ont tendu par la même occasion à diminuer le poids total ou le poids non suspendu (cas de la fourche à balanciers). Le nouveau règlement de la F.I.M. a permis l'apparition de garde-boue avant qui sont de véritables « Bikinis » mais dont l'efficacité est fort contestable, les machines à cylindres horizontaux (Guzzi, A.J.S. twin) n'ont pu se permettre cette fantaisie.

Les exigences de la course ont nécessité la réduction de l'épaisseur de la gomme des pneumatiques et il est probable qu'à 160 de moyenne l'extrême limite soit 500 kilomètres pour la durée des pneus. Il est remarquable dans ces conditions que les ennuis de pneus ne soient pas plus fréquents. Afin de diminuer la température du pneu arrière nous verrons peut-être d'ici quelques années des déflecteurs qui enverront l'air pour son refroidissement.

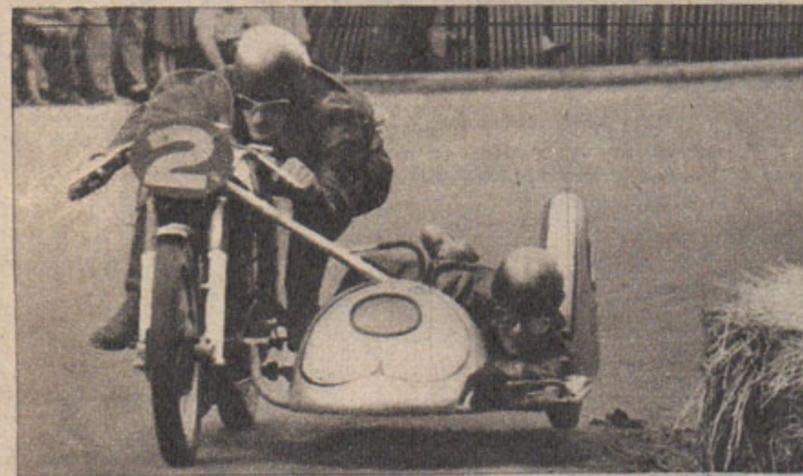
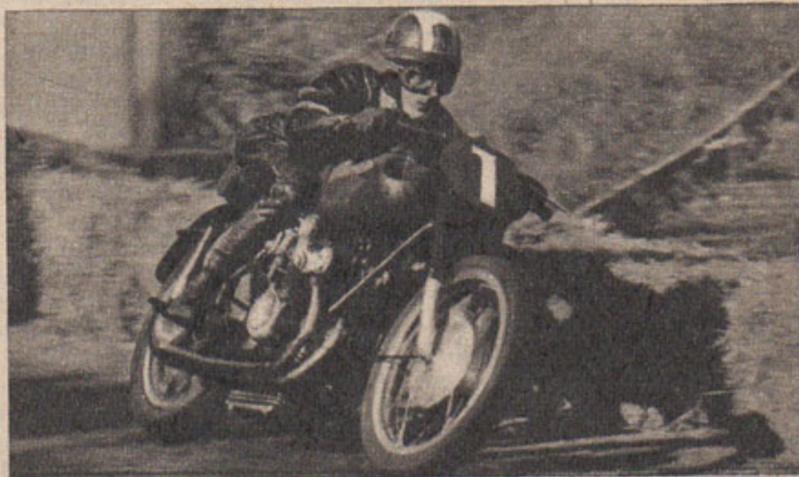
1951



L'écurie officielle  
Norton :  
(7) Duke  
(9) Brett  
(11) Lockett

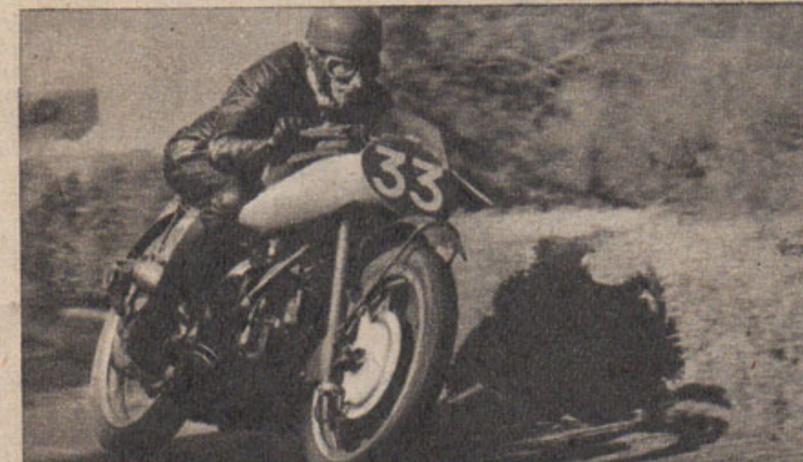
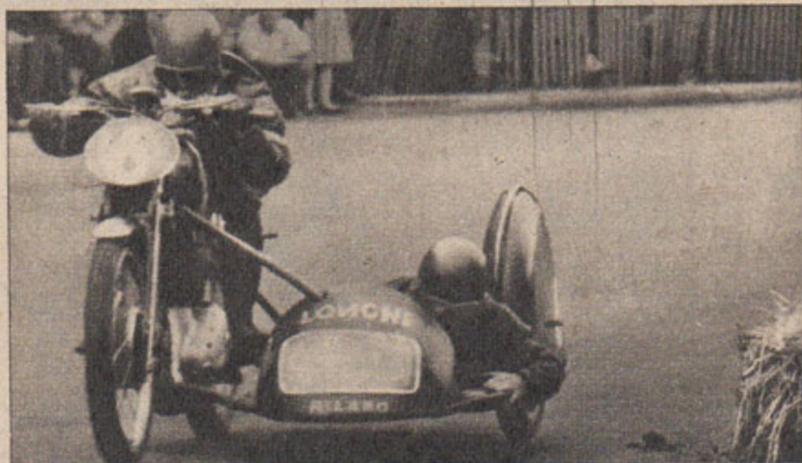


Milani,  
révélation  
de la saison.



Masetti,  
champion  
du Monde 1950.

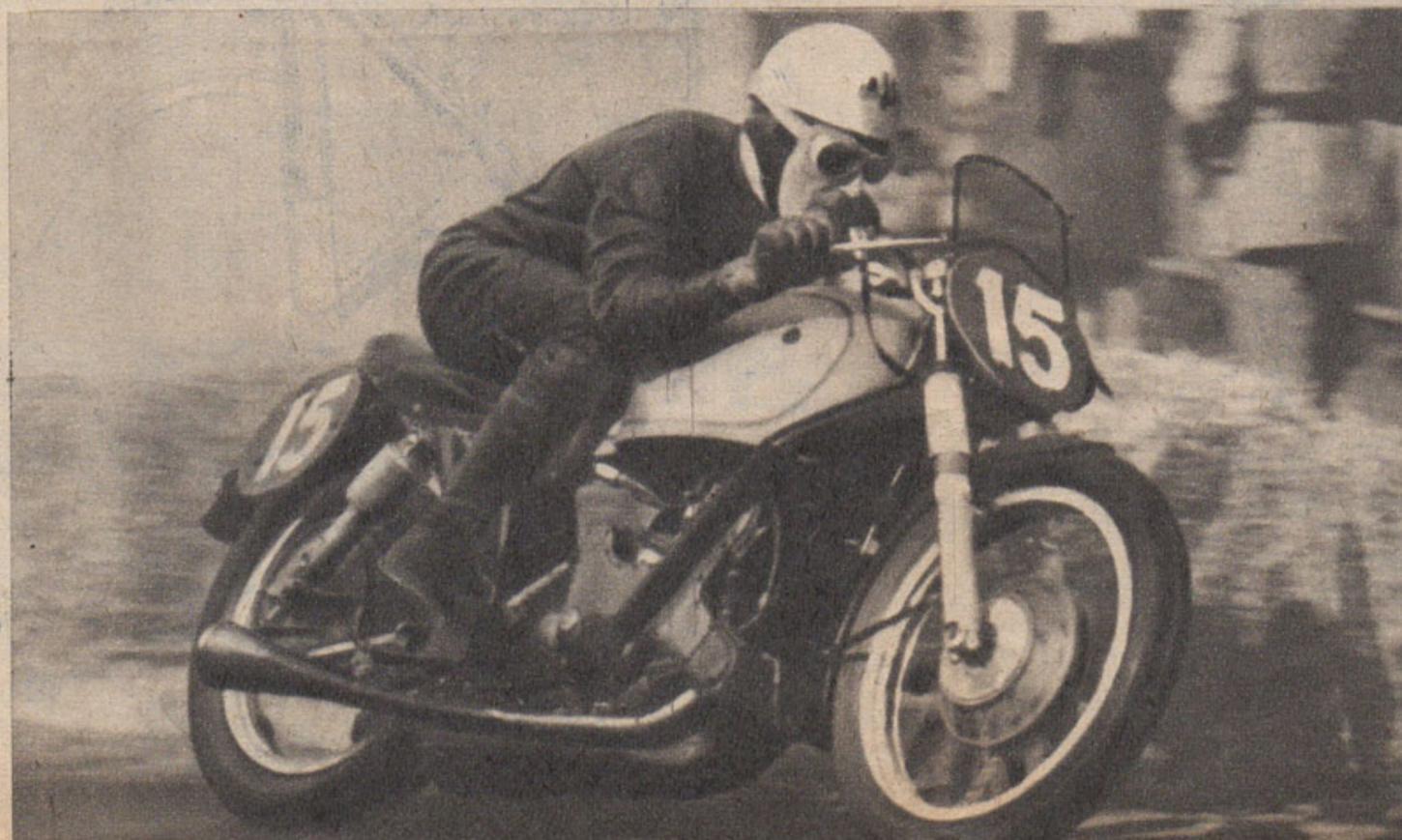
Oliver  
au G.P. d'Albi.  
Le passager  
ne sort pas  
et la roue du side  
décolle.  
Technique  
de champion.



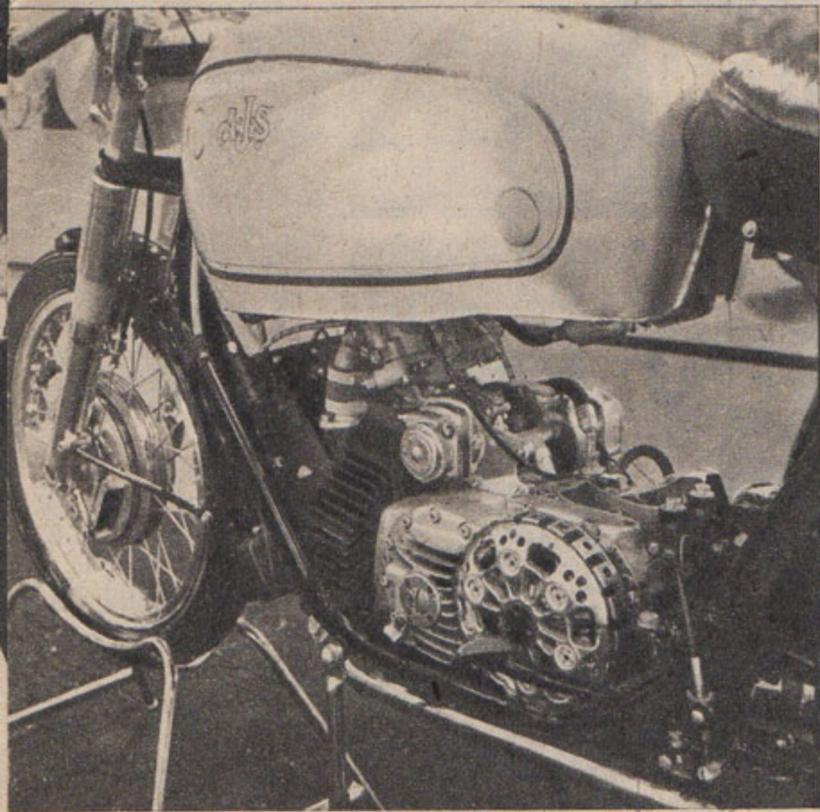
Lorenzetti,  
au guidon  
de la bi-Guzzi.

Milani  
dans le même virage.  
On remarque  
nettement  
la différence de style  
côté pilote.

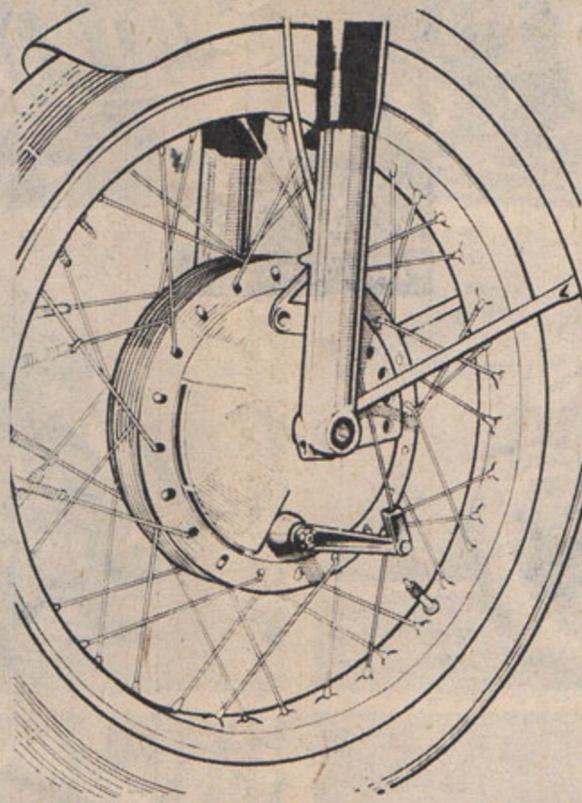
Doran  
pousse sa  
Porc-Epic.



# COURSE ET TECHNIQUE 1951



La 500 cmc. A.J.S. "Porc-Épic". Photographié sous cet angle, le réservoir apparaît énorme. Les 2 carburateurs possèdent une cuve centrale commune.



Frein AV de la Gilera 4.

Les pneus avant striés comportent maintenant des interruptions dans les striures afin d'améliorer le freinage (Dunlop et Avon). Les freins n'ont pas changé et leur efficacité a prouvé que sur toutes les machines ils tenaient les sept tours du T.T., on ne peut demander plus. Mais on reparle toujours du frein à disques (principe de l'embrayage) et il est possible qu'il supplante un jour le frein à deux mâchoires et deux commandes. Les chaînes n'ont pas réussi à suivre la progression de la vitesse et ces dernières années N.S.U. a connu les ennuis de chaîne; maintenant la Norton et l'A.J.S. twin en sont les victimes, à l'issue du T.T. leurs chaînes étaient très détendues et certains abandons ont été causés par la rupture de la chaîne. Les chaînes primaires semblent tenir, l'effort est moindre mais leur vitesse beaucoup plus élevée. On a remédié partiellement à cette usure rapide par des graisseurs mais quelquefois le remède est pire que le mal, Duke eut son pneu arrière passablement inondé par l'huile au Senior T.T. lui faisant effectuer des virages quelque peu dramatiques.

Cela ne veut pas dire que la transmission par arbre va remplacer la chaîne, mais il est certain que la légère perte de rendement due au couple conique peut compenser les inconvénients de la chaîne dans des proportions assez importantes.

Terminons par des commentaires sur la désormais classique controverse mono contre poly. Cette lutte du mono contre le polycylindre ne joue actuellement qu'en 500 et ceux qui avaient condamné le mono dans cette catégorie il y a deux ou trois ans et ils sont nombreux, ont dû déchanter, mais objectivement et sans vouloir diminuer en quoi ce soit les mérites des coéquipiers de Duke, on doit remarquer que celui-ci est le seul pilote de mono à avoir vaincu les 2 et 4 cylindres et ceux-ci prenaient toujours dans ce cas les places d'honneur.

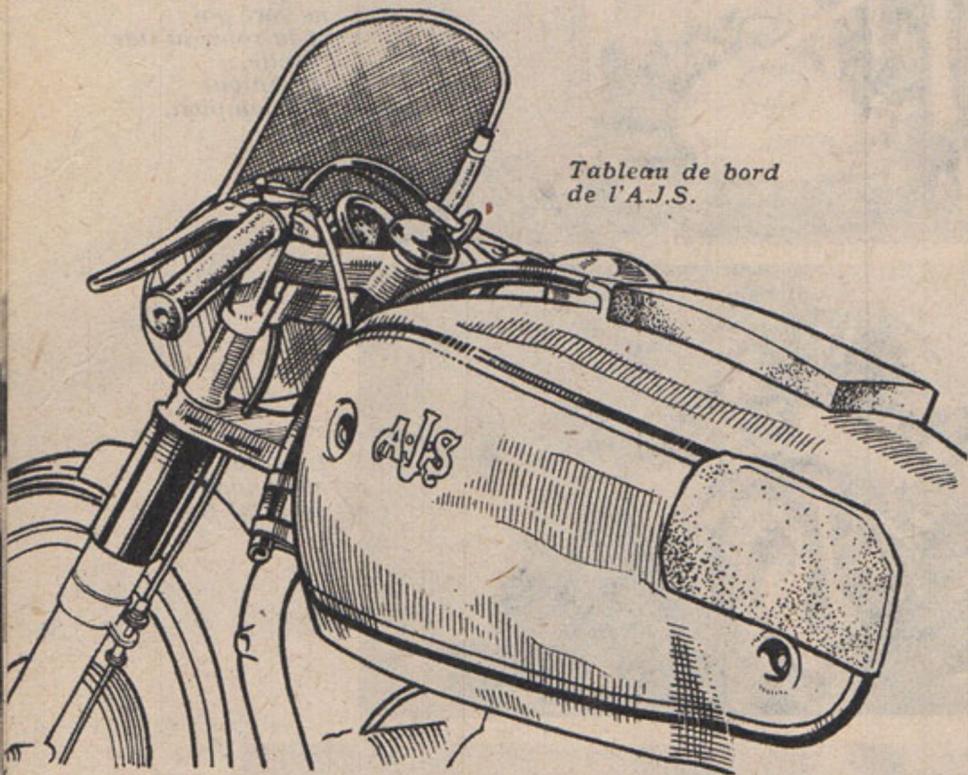
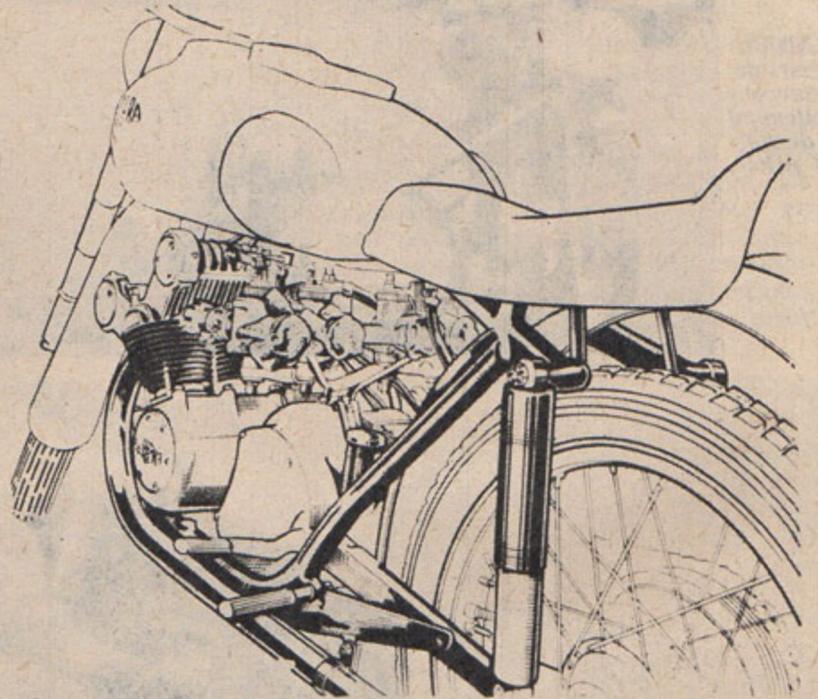
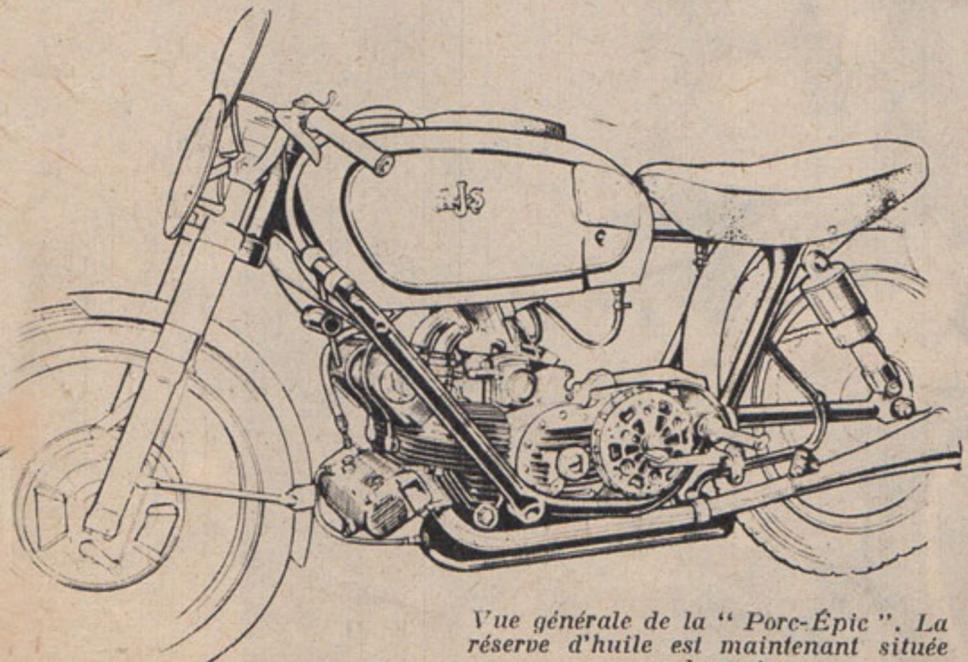


Tableau de bord de l'A.J.S.

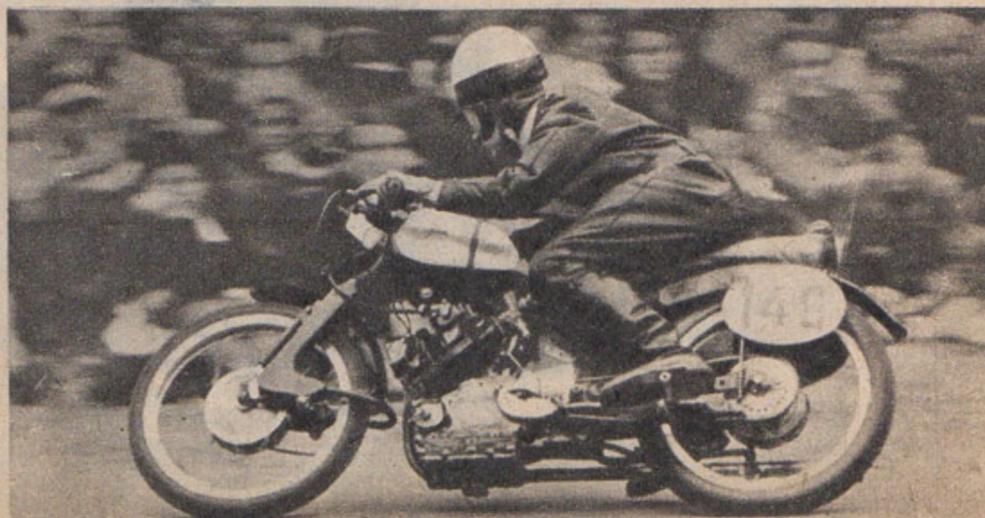
La Gilera 4, dernière version, 4 carbus, et suspension AR inspirée des modèles britanniques.



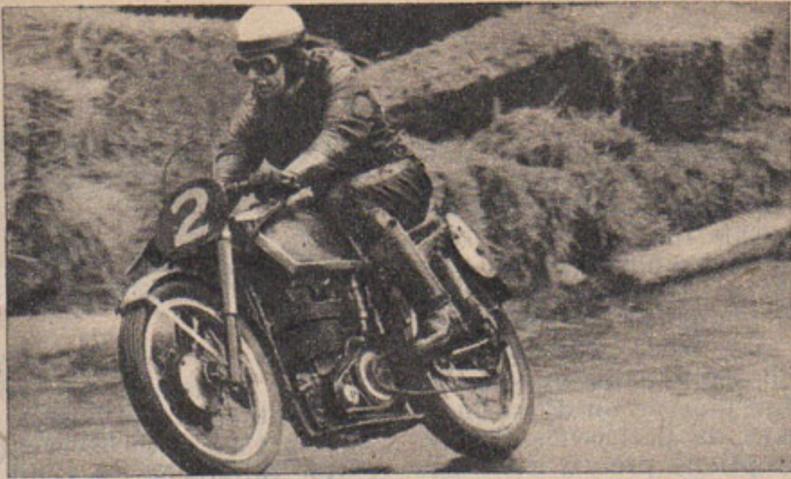
La 125 cmc. N.S.U., 2 A.C.T., qui sera une redoutable concurrente pour la Saison 52.



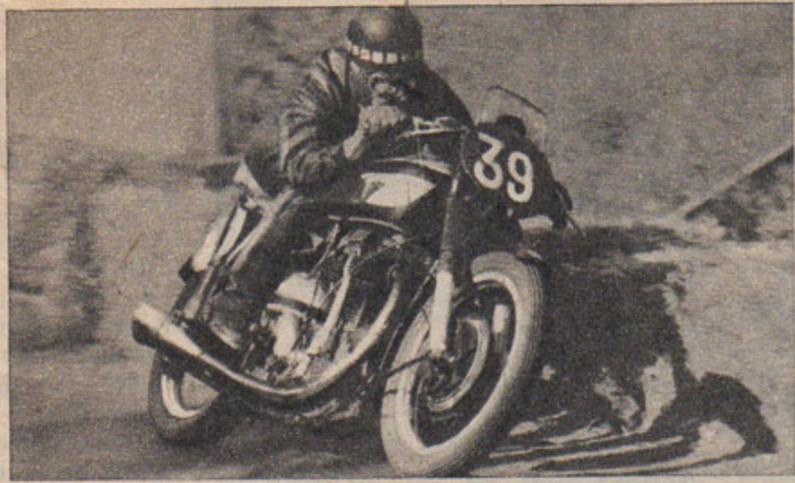
Vue générale de la "Porc-Épic". La réserve d'huile est maintenant située sous le carter.



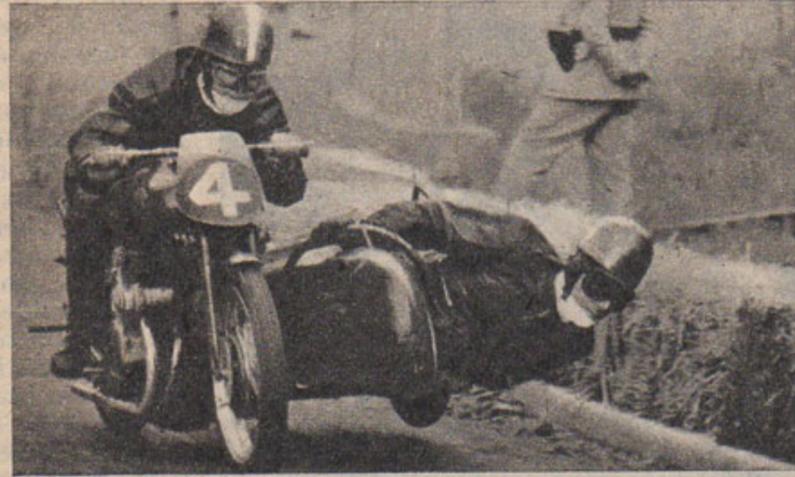
Foster  
sur 350 cmc.  
Véloce



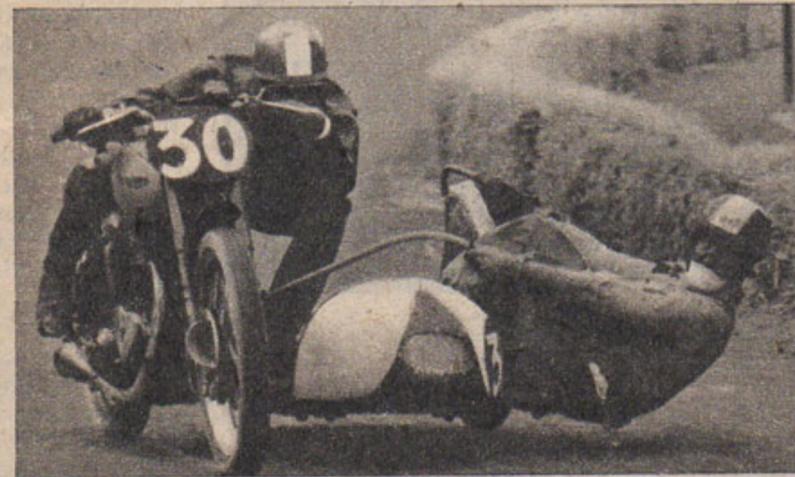
Tommy Wood  
vire dans un  
style très  
particulier.



Frigerio  
en virage.



Bétemps  
ajuste  
son virage.



Fergus  
Anderson



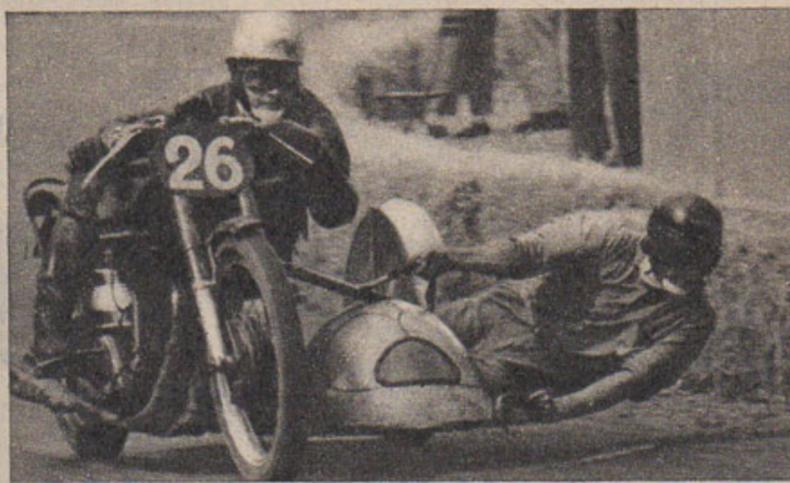
P. Monneret,  
sur A.J.S. 350 cmc.



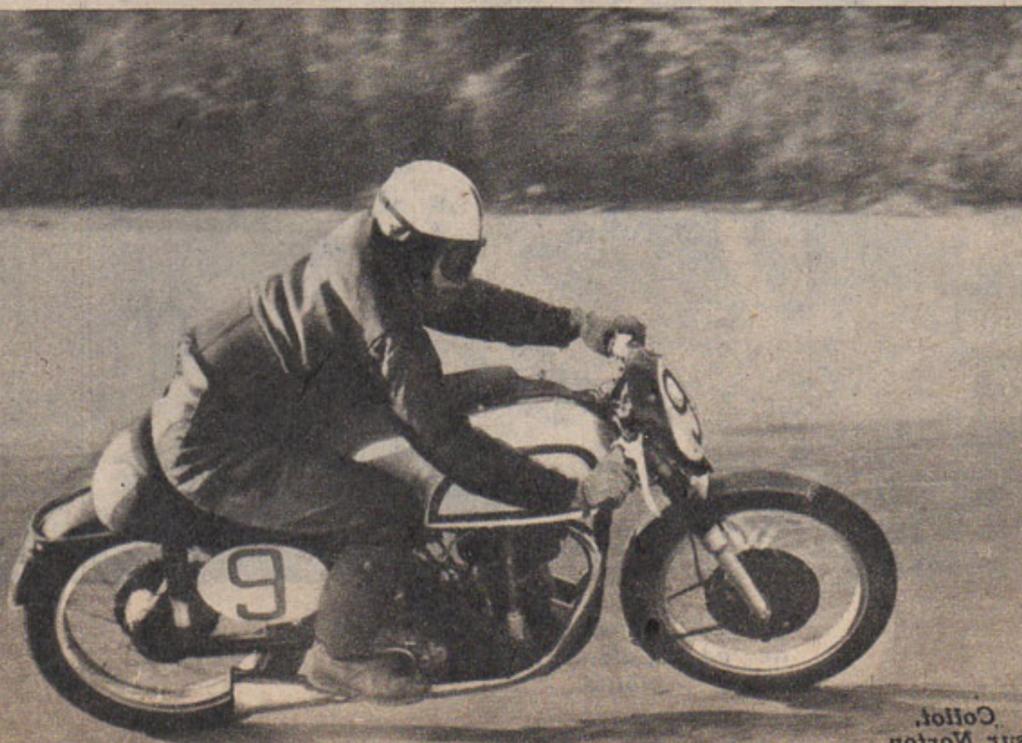
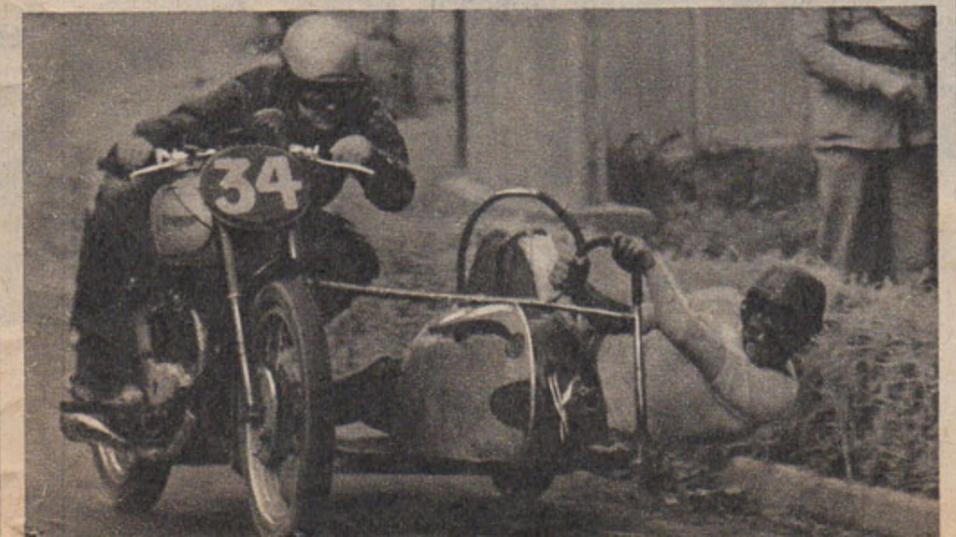
Béhra,  
champion de France  
500 cmc.



Drion  
emmène  
l'ancien  
ensemble  
d'Oliver.



Beauvais  
au  
Grand Prix  
d'Alti.



Collot  
sur Norton



Bill Nicholson, dans un passage difficile du "Southern Trial".

**E**N Grande-Bretagne les trials sont aussi vieux que le motocyclisme lui-même tandis qu'en France il n'y a eu que des essais timides.

Plusieurs clubs semblent s'intéresser à la question et nous pensons leur être utile en faisant connaître les conditions d'organisation des trials anglais.

En principe il s'agit d'épreuves d'une durée d'une demi-journée ou d'une journée, se déroulant de préférence l'hiver. A de rares exceptions près il n'est pas tenu compte de la vitesse; à l'origine ces épreuves devaient prouver la sûreté de marche des motos, avec l'évolution (favorable) de cette qualité les trials sont devenus des concours de pilotage et un excellent sport distrayant.

En distance on peut aller sans inconvénient jusqu'à 150 kilomètres sur routes, chemins et sentiers, départ et arrivée au même point sont préférables, plusieurs tours d'un circuit plus court sont possibles.

Une douzaine de sections d'observation sont utilisées, soient naturelles, soient créées de toutes pièces par les organisateurs. Dans ces sections sont attribués éventuellement les points de pénalisation, à raison, par exemple, de cinq pour un arrêt et deux ou trois à chaque mise de pied à terre; il est parfois difficile de déceler cette dernière faute et aussi en nombre, c'est pourquoi une grande impartialité est demandée aux observateurs des dites sections.

L'état du sol des sections est très variable, raidillon rocheux, descente rapide glissante, chemin boueux rectiligne, gué dont le fond se compose de grosses pierres rondes, en fait tout ce qui rend le pilotage difficile ou quasi impossible sans toucher terre du pied.

Un cordon peut limiter la largeur du passage aux endroits de certaine largeur; on peut rendre les côtes plus

## L'ORGANISATION

difficiles en plaçant de grosses pierres sur le parcours; les sections longues peuvent être subdivisées afin de simplifier la tâche des observateurs.

Le vainqueur est celui qui a le minimum de points de pénalisation, en cas d'ex æquo un concours spécial peut avoir lieu, en cours d'épreuve. Accélération, freinage, ou meilleur temps pour parcourir une section, sont autant de solutions excellentes.

Si les sidecars sont admis il sera prudent de tenir compte de la largeur de l'équipage ou leur faire prendre un autre chemin si celui-ci s'avère trop étroit.

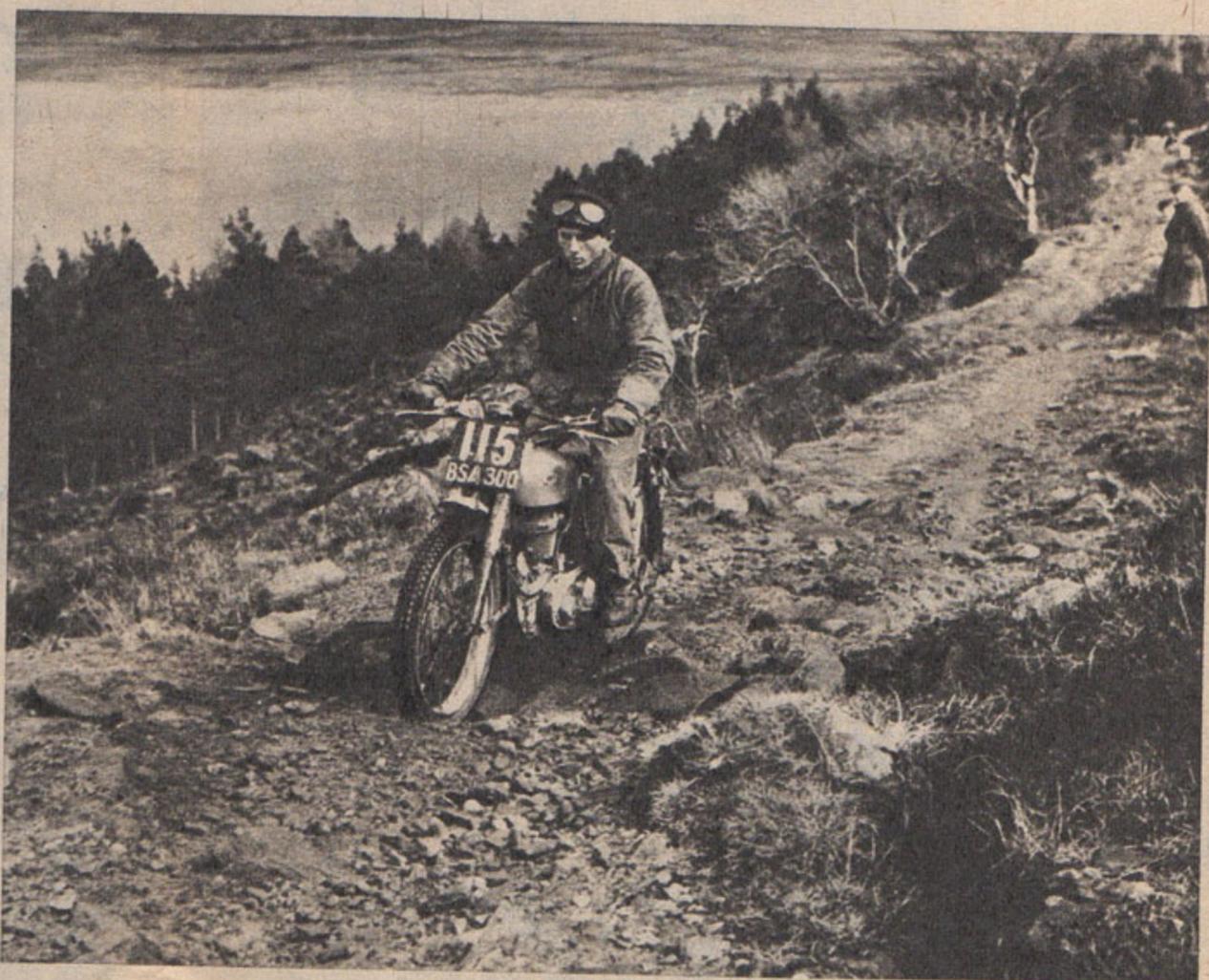
Les concurrents sont lâchés de minute en minute et portent un numéro soit sur eux, soit sur la moto. Actuellement le parcours doit être fléché, les Britanniques insistent particulièrement sur ce point afin d'obtenir un classement sans discussion, de même que les entrées et sorties de sections doivent être très visibles.

Les observateurs seront pris parmi les membres des clubs et ils ne doivent pas eux-mêmes être concurrents de l'épreuve qu'ils observent.

Ils sont munis de cartes de pointage à quatre colonnes, qui sont pour le numéro du concurrent, les pieds à terre, les arrêts, et pour les passages « propres » c'est-à-dire sans pénalisation.

Après le passage du dernier concurrent la carte est collectée et portée rapidement au contrôle d'arrivée, où une feuille récapitulative des points de pénalisation des sections permet de connaître rapidement les résultats, avant le retour au bercail des concurrents.

Les 125 participent aussi aux Trials. On voit ici une Bantam traversant un gué.



Draper, sur B.S.A., l'un des as anglais de la spécialité.

# D'UN TRIAL

Il y a un classement général et un par catégorie; des récompenses de 1<sup>re</sup> classe, de 2<sup>e</sup> classe ou plus peuvent être décernées; ces classes pouvant être limitées par les premiers 10 % des concurrents terminant l'épreuve pour la 1<sup>re</sup> classe, les 10 % suivants pour la 2<sup>e</sup>, etc...; on peut aussi faire jouer ces pourcentages sur les points de pénalisation.

Le contrôle de départ et d'arrivée doit être situé de préférence dans un café, permettant aux concurrents de se réconforter et aux organisateurs d'avoir une salle afin d'établir les classements, un garage doit être à proximité pour le ravitaillement des machines.

Bien que cela soit difficile à établir, les sections doivent permettre à certains concurrents de les négocier « propres » et non être une impossibilité générale, toute l'épreuve doit être axée sur ce conseil.

Certaines épreuves sont « mixtes », c'est-à-dire mi-cross, mi-trial, en ce sens que le concurrent effectuant le meilleur temps fournit le temps de base d'où découle les pénalisations de temps

des autres concurrents, en plus des pénalisations trial. Le rapport temps-adresse semble difficile à établir en points de pénalisation.

Ces quelques conseils donnés par nos amis Anglais ne doivent pas nous faire oublier le point épineux, celui des machines.

En Angleterre celles-ci sont spéciales et ont l'aspect des motos de cross, moins en général la suspension arrière, celle-ci s'avérant plutôt un inconvénient, de même que beaucoup de spécialistes anglais préfèrent les monos aux bis; c'est d'ailleurs une histoire de volants, ceux-ci sont très lourds pour les trials, chaque pulsation étant même ressentie par le pilote en première au ralenti, et il faut des moteurs quasiment incalables.

Les pneus aussi sont spéciaux, et le concurrent qui aura une vraie machine de trial vaincra toujours ceux équipés de machines à peu près normales; nous ne savons pas quel est le but exact des clubs français qui veulent organiser ces épreuves, mais à notre avis, pour toucher la grande masse des motocyclistes et en faire une distraction populaire, il faudrait déterminer les caractéristiques limites des machines admises à concourir dans ces épreuves, tâche d'ailleurs très difficile. Félicitons néanmoins sans réserves ces innovateurs et souhaitons longue vie aux trials français.



Jim Alves, sur Triumph également.



Les Allemands apprécient aussi les parcours en terrains variés.

Ci-dessus : un side Zündapp durant une épreuve.



Peter Hammond, sur Triumph.

# SPORTS

## RECORD BATTU EN NOUVELLE-ZÉLANDE

Le record de vitesse toutes catégories de Nouvelle-Zélande vient d'être battu à Pimaru par la Vincent-H.R.D. de Les Lamb à la moyenne horaire de 224 km. 520.

## CALENDRIER MOTOCYCLISTE ALGÉROIS

Au cours de la réunion tenue le samedi 3 novembre dernier, à la brasserie « l'Aiglon », la Ligue Motocycliste d'Algérie, que préside avec tant de distinction M. Léon Broyer, a fixé ainsi qu'il suit la date des manifestations sportives pour la nouvelle saison :

1<sup>er</sup> et 2 décembre 1951 : moto-cross international par le G.S.A.H.

9 décembre 1951 : moto-cross organisé par le C.C.B.O.

6 janvier 1952 : moto-cross organisé par le C.C.B.O.

27 janvier 1952 : moto-cross organisé par le M.C.E.B.

13 février 1952 : rallye organisé par le M.C. Philippevillois ; moto-cross organisé par le C.C.B.O.

10 février 1952 : moto-cross organisé par le S.C.U.E.B.

2 mars 1952 : moto-cross organisé par le M.C. Philippevillois.

9 mars 1952 : moto-cross organisé par le S.C.U.E.B.

30 mars 1952 : moto-cross organisé par le C.C.B.O.

6 avril 1952 : moto-cross à Blida organisé par le M.C. Boufarik (championnat d'Alger).

13 avril 1952 : régularité, endurance, organisé par le M.C.D.A. (international).

20 avril 1952 : course du Murdjadjo organisée par l'U.M. d'Oranie.

27 avril 1952 : moto-cross organisé par le M.C.E.B.

4 mai 1952 : course de vitesse internationale par le M.C.M.C.

11 mai 1952 : moto-cross par le C.C.B.O. (championnat d'Alger).

18 mai 1952 : grand rallye du Sud par l'U.M. d'Oranie : course de vitesse sur piste par le S.C.U.E.B.

22 mai 1952 : moto-cross par le M.C.E.B. (championnat d'Algérie, 1/2 finale).

25 mai 1952 : course de Staouéli par le G.S.A.H. (internationale).

1<sup>er</sup> juin 1952 : concours d'endurance par le M.C. Boufarik (Blida-Biskra).

8 juin 1952 : course de vitesse par le M.C.D.A.

15 juin 1952 : deart-track (cendrée) par le M.C. Philippevillois : journée de la Moto à Alger.

22 juin 1952 : moto-cross, finale du championnat d'Algérie (terrain à déterminer).

29 juin 1952 : course de vitesse de Bouzaréa par le M.C.E.B.

6 juillet 1952 : course de vitesse de Blida par le M.C. Boufarik.

13 juillet 1952 : date réservée par le M.C.D.A.

20 juillet 1952 : date réservée par le M.C.S.A.I.A.

7 septembre 1952 : course de Chréa organisée par tous les clubs.

14 septembre 1952 : date réservée par le M.C.S.A.I.A.

21 septembre 1952 : rallye de la Petite Côte par l'U.M. d'Oranie.

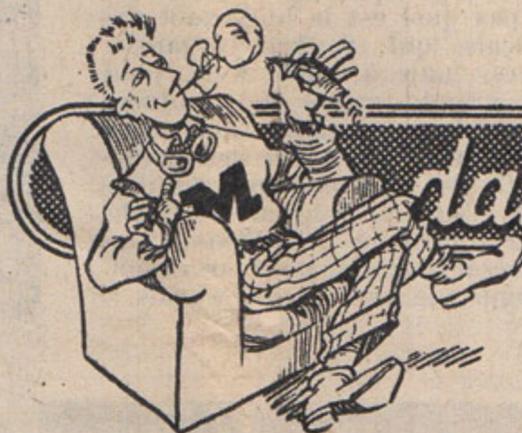
5 octobre 1952 : moto-cross par le S.C.U.E.B.

19 octobre 1952 : date réservée par le M.C.S.A.I.A.

26 octobre 1952 : moto-cross, match Alger-Oran par l'U.M. d'Oranie.

11 novembre 1952 : moto-cross par le S.C.U.E.B.

7 décembre 1952 : moto-cross par le M.C.E.B.



### RACING MOTOR-CLUB

Le Racing Motor-Club vient d'élire son Comité 1952.

Présidents d'honneur : Steffen, Bardel Pierre; Président : Marius Voyer; Vice-Présidents : Baule, Detivelle; Secrétaire adjoint : Bernard; Trésorier : Sallons; Trésorier adjoint : Duplessier; Directeur sportif : Groguelin; Adjoint au Directeur sportif : Minette, Didier; Questions sportives : Adnet; Responsables au matériel : Garcin, Bappel; Délégués à la Ligue : Voyer, Baule; Membres : Beauvais Marcel, Guénequen.

### MOTO-CLUB DE PARIS (Chaque dimanche une sortie)

Le 16 décembre. — Forêt de St-Germain. Porte Champerret 13 heures.

Le 23 décembre. — Mer de Sable. - Porte de la Villette 13 heures.

11e 30 décembre. — Sucy-en-Brie (Chez Tartarin) Porte de Vincennes à 13 heures.

(Pour le restaurant, départ le matin.)

Renseignements à nos réunions le 1<sup>er</sup> et le 3<sup>e</sup> mercredi de chaque mois, « Aux Armes de la Ville », place de l'Hôtel-de-Ville, à 21 heures, 40, rue St-Paul (Tur. 84-53). Isolés cordialement invités.

## AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : BURGRAFF. Prénom : Georges. Né en 1929 à Grenoble.

PREMIÈRE COURSE. — Disputée à Grenoble le 27 juillet 1946, à 17 ans, sur un 100 cmc. La même année il courait le Bol d'Or.

PALMARÈS. — Court depuis lors sur 125 M.V. Agusta. Totalise avec cette machine 22 victoires, en des spécialités diverses, aussi bien courses de côtes que circuits de vitesse et piste.

Termine, en 1948, 2<sup>e</sup> au G. P. de Barcelone derrière Bulto et devant Masetti, s'offrant par la même occasion le record du tour.

Deuxième également à Madrid, bien qu'ayant cassé son T de direction.

A acheté cette année une 350 A.J.S. à Monneret.

Sa première sortie fut un coup de maître, puisqu'il se classe 3<sup>e</sup> aux Coupes du Salon, derrière Cherrier et Monneret et devant J. Collot.

OBSERVATIONS. — Ne se cantonne pas uniquement dans la vitesse. Ce très jeune coureur a déjà disputé trois Paris-Nice, sanctionnés par trois victoires « ex æquo » et en est également à son 3<sup>e</sup> Bol d'Or.

Il ne déteste pas non plus les expériences les plus acrobatiques, puisqu'il réussit à établir un record en son genre en se risquant pour la première fois au monde sur le « Mur de la Mort » (attraction foraine) avec un scooter Lambretta.



Tâte également du sidecar comme passager de Bétemps depuis quatre ans.

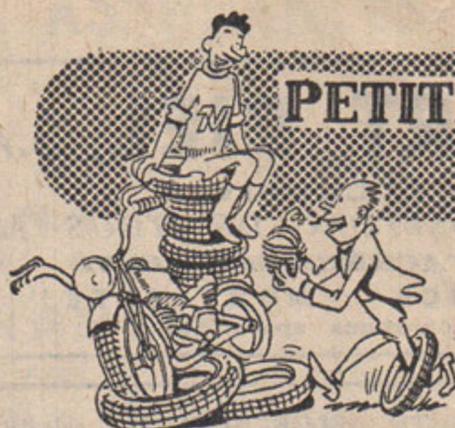
A vu malheureusement cette année son activité quelque peu réduite du fait de la suppression des 125 en course, mais eut quand même la satisfaction de se classer 8<sup>e</sup> au G. P. de Monza, au guidon d'une 125 M.V. double A.C.T.

Ses projets : courir en 350 et se hisser au niveau de nos meilleurs nationaux : Monneret, Behra, Collot, Houel, etc..., qui lui ont d'ailleurs conseillé de persévérer dans cette catégorie. Préfère les circuits accidentés tels que : Barcelone, Zurich, Berne, Aix-les-Bains, etc.

OBSERVATIONS PERSONNELLES. — Charmant garçon, dynamique et enjoué ; est certainement un de nos plus jeunes et de nos plus sûrs espoirs en vitesse.

Il a, depuis ses débuts, marqué une progression constante, et ses succès répétés ne l'empêchent nullement de conserver une tête froide.

Parfaitement conscient des progrès qui lui restent à accomplir et de tout ce qu'il a à gagner au contact de champions confirmés, devrait prendre place, grâce à sa persévérance et son enthousiasme, parmi les meilleurs durant la saison 52.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

VENTES

**B.S.A. 750** bicyl., culb., av. side Bernardet « Avion », parf. ét. Px 180.000 fr. Ferai repr. av. 250 ou 350 cross. Gayral-Rumeau, 136, Grande-Rue-Saint-Michel, Toulouse (Haute-Garonne).

**MAGNAT-DEBON 350** lat., 3 vit., bat. écl. Px 60.000 fr. Tél. : Vol. 05-77.

**GIMA 125**, 4 v., f. t., kla., tans., sac. Mars 1951. Px 130.000 fr. Ach. 200 ou 250 allem. Gayraud, 27, r. Condamine, Le Vigan (Gard).

**SIDECAR BUFFLIER** moderne, ét. nf., av. attache, recouv. capote nve. Px int. Vis. ts les jrs. Tél. : 221 Villers-Cotterets (Aisne).

**PEUGEOT 500**, bloc 4 vit., delco, side sp Px 85.000 fr. **MOBYLETTE** ét. nf Px 35.000 fr. Cronier, 4 qs. Dordogne Paris-17<sup>e</sup>

LES QUALITÉS OTOM

Il est étanche...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

5 bis RUE FRANKLIN COURBEVOIE  
DEF. 21-63 \* 25-91

**SCOOTER BERNARDET 250** cmc., 2.000 km. Cse santé. Le Guevel, 5, r. des Abattoirs, Lorient (Morbihan).

**PEUGEOT 125**, mai 50, 7.000 km., tr. bn ét., compt. Px 75.000 fr. Vis. à part. 18 h. 30 et sam. apr.-midi. Boutantin, 63, r. de Paris, Pantin (Seine). Métro Hoche.

**ALCYON**, bloc mot. 3 CV., 4 tps, lat., 3 vit., pns, chambres, chaînes, pignons, magn., éclair., carbu nfs, bn ét. gén. Px 50.000 fr. Thureau, Saint-Pierre-sur-Orthe (Mayenne).

CRÉDIT DE 6 A 24 MOIS

**Agences :** HOREX, ARIEL, PANTHER, NORTON, EXCELSIOR, THORNAX, GUZZI, MOTOCONFORT, B.S.A., GUILLER, ALMA, M.R., MONET-GOYON, RENÉ-GILLET, Scooters M.V., AMI, A.G.F., MOBYLETTES, CUCCILO, MOSQUITO, POULAIN, Tandem M.R., Sidecars SIMARD, etc.

**Occasion :** TERROT, ARIEL, MOTOSACOCHE, RAVAT, ZUNDAPP, F.N., GILLET-HERSTAL, DOLLAR, RENÉ-GILLET, MOTOCONFORT, Side N.S.U., etc.

**Stock Moteurs, Boîtes, Cylindres, Dynamos, Magnéto, Pignons.**

**BIANCO, 92, Avenue Victor-Cresson, ISSY**

Tél. : MIC. 22-39. — C.C.P. PARIS 14-22-39

2 timbres pour réponse.

AGENCE OFFICIELLE :

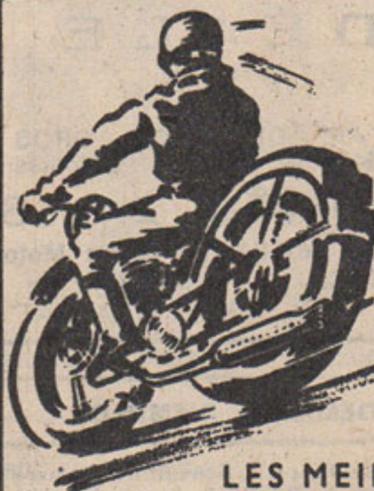
14, Boulevard  
Sout

Tél. : DOR. 49-42



PARIS  
XII<sup>e</sup>

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



**Brampton**  
&  
**RENOLD**

LES MEILLEURES CHAINES DE  
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



**BEAU SIDE 750 ZUNDAPP.** Px 185.000. Lajudi, 6, r. E.-Renan, Issy-les-Moulineaux.

**TERROT 100** cmc., fche téles., tr. peu roulé. Casque Géno. Docteur Sauty. Tél. : Ent. 05-01.

**NEW-MAP**, culb., transf. 118 cmc. en rod., parf. ét. mécan. Px 80.000 fr. Camuset, 82, r. de la Jonquière. Tél. : Mar. 25-61

**TERROT 500** lat., bn ét., pns nfs. Px 80.000 fr. Vial, 48, r. des Arts, Colombes (Seine).

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

**ROYAL-ENFIELD 500** cmc., fche téles., réc., abs. com. nve. **PUCH 250** cmc. dern. mod., nve av. side Humblot. **KOELLER-ESCOFFIER 125** cmc. Villiers, sélect., susp. AR. abs. ét. nf. **SIDE PRECISION** compl. c. nf. Aris, 11, r. Labie, Paris-17<sup>e</sup>. Tél. : Eto. 08-66.

**PUCH 250**, cme nve, tte équip. 200, r. Orléans, Massy (S.-et-O.). Tél. : Ber. 05-90.

**N.S.U. 350**, sup.-culasse, impec. Roux 5, r. Beau-Site, Créteil. Tél. : Nord 67-57 de 11 à 12 h. 30.

**PEUGEOT 125**, 55 GL., ét. nf., équip., compt., avert. Px 80.000 fr. J. Deguines, 139, r. des Soupirants, Calais (P.-de-C.).

**VENDS** moto av. boît. NF. orig. R. 35. R. Plaire, La Taillée (Vendée).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES

Velocette



MOTOBÉCANE

TERROT  
CRÉDIT



78, AV. DES TERNES - PARIS-17<sup>e</sup> - GAL. 78-95

**INDIAN 2** cyl., susp. AR., 1.200 cmc., reconst., c. nf. équip. comp. Px 130.000 fr. R. Huguenet, carrossier, 5, r. d'Alise, Dijon (C.-O.).

**D.K.W. 500**, 2 cyl., S.B., ét. impec. Px 140.000 fr. Rosin, Bons (Hte-Savoie).

MONOPOLE-POISSY

PISTONS - SEGMENTS - SOUPAPES

Massenet



# Éts ROBERT PIEL, S.A.

29, Av. de la G<sup>de</sup>-Armée

Tél. PAS. 86-45

PARIS - 16<sup>e</sup>

AGENCE EXCLUSIVE

— EXPOSITION DE TOUS MODÈLES —

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — ACCESSOIRES

STATION-SERVICE "MOBYLETTE"

Ateliers de Réparations spécialisés

★ CRÉDIT

**SIDE R.-GILLET 750**, ou échge ctre 500. Michaud, 10, r. Aguado, Gennevilliers. Vis. ap. 19 h.

**ROVIN 2 CV.**, parf. ét. Rouzière, 45, r. J.-Jaurès, Saint-Denis (Seine). Repr. 125 cmc.

**SCOOTER BERNARDET 250** luxe. Juin 51, 3.000 km. Tél. : Men. 06-83.

**JONGHI 350** culb., tr. bn ét., pn nf. Vis. le soir apr. 19 h., ou écrire Ramel P., 4, imp. 14-Juillet, Villejuif.

**BERNADETTE 125** nve, roulé 500 km. Px 130.000 fr. Ecr. Mme Quoy, 127, r. Lamarche, Paris.

**MOTOBECANE U.25** lat. bn ét., t. l. jrs 9 à 10 h. Noiset, 78, r. Baudin, Levallois.

**TERROT 125** culb., 51, av. remorq. fulgur, coûté 180.000 fr. vd 125.000 fr. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18<sup>e</sup>.

**CABRIOLET 11 CV.**, bl. crémaillère, pilote, ét. nf., repr. moto réc. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18<sup>e</sup>.

**PARTICULIER** vd. à part. 350 sup.-cul. TERROT, I.S.S., sél., pd., tans., tte équip. Px 120.000 fr. Cussonneau, 2, r. Lagille, Paris-18<sup>e</sup>. Libre sam.

**MOTOBECANE 175**, 51, 6.000 km., tte équip., ét. nf. Px 135.000 fr. Barge, 38, r. d'Alsace, Clichy.

**VELOSOLEX** bn ét. Px 20.000 fr. Bar, 10, r. Mural, Saint-Cyr (S.-et-O.).

**PEUGEOT 100**, excel. ét., bas px. Ecr. Deloffre, 5, r. Saint-Didier, Paris-16<sup>e</sup>.

**CYCLOMOTEUR C.N.C.**, mot. Poulain, nf. Moreau, 19, r. Béranger, Paris. Ts les jrs de 14 à 15 h. Tél. : Ely. 05-04.

**Plus de mains crispées!**

GANTS de SPORT **AMET**

ARTICULATION ELASTIQUE BREVETÉE

LE MOEUR

Principal dépositaire à PARIS : Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes

**PONEY 1 CV.**, 60 cmc., t.-sade, 2 vit., excel. ét., pns nfs. Paulhac, 209, bd Davout. Tél. : Roq. 51-31.

**N.S.U. 250**, mai 51, fche téles. Px à débat. **PUCH 250**, impec. 1942, fche téles., 4 vit. sélec. Px 120.000 fr. à crédit. Hoyon, 271, r. Vendôme, Lyon.

**PEUGEOT 150**, équip., roulé 5.000 km., comme nve. Px raison. Noyré P., épicerie, Castillonnes (L.-et-G.).

**MATCHLESS** bn ét. Boyer, 5, pl. Parmentier Neuilly.

**ALCYON** cyclomot. nf, 600 km. Px 40.000 fr. Coder, 12, Domaine Ventre, Marseille.

**PEUGEOT 4 CV.**, av. side Vannod, mot. ref. à nf. Px à débat. Levebvre, 67, r. de Provence, Paris-9<sup>e</sup>.

## Prestin-Watch

vous conseille 1

### CHRONOGRAPHE

impeccable

une merveille de précision

17 RUBIS - ANTIMAGNETIQUE  
A DEUX POUSSOIRS

CHROME 13.500<sup>0</sup>

Ploqué OR 16.500<sup>0</sup>

OR 18 cts 32.000<sup>0</sup>

Chaque chrono. comporte SON BON DE GARANTIE

★ Faites confiance à la s<sup>te</sup> d'Horlogerie **PRESTIN-WATCH S<sup>te</sup>R**  
rue de l'Étape au Vin - NOGENT-S/SEINE Aube  
Envoi contre remboursement, ou mandat joint à la commande

**PUCH 250 T.F.**, tte équip., bn ét. Px 175.000 fr. Noire. **D.S. MALTERRE 175**, A.M.C. 4 vit., sél., cme nve. Px 150.000 fr. **JONGHI 125**, dern. mod., tte équip., bn ét. Px 70.000 fr. Disponibles : **MOBYLETES 125**, D.45 S. 125 cmc. culb. 175 cmc. **MAGNAT-DEBON 125, 350, 500**. **KOELLER-ESCOFFIER 125, 200**. R. Kiéné, 73, Quai du Point-du-Jour, Boulogne.

**SPÉCIALISTE DRESCH**, Molisse-Motos, 80, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**MOTO-SCOOTER** pliable **CORGI**. Fabrication anglaise. Livrable immédiatement. Px 75.000 fr. Cami, 153, r. de Paris, Boulogne-sur-Seine. Tél. : Mol. 79-17.

**MOTO BELGE AUSTRAL**, side-car, 500 cc., culbutée, bon état, 70.000 fr. Laroche, 11, Rue Gay-Lussac, Colombes (Seine).

### ÉCHANGÉS

**VENDS RENAULT R.Y.I.**, cond. int., ou échg ctre tri-moteur. Roger, 177, chemin des Marais, Fontenay-sous-Bois.

**TRIUMPH 650**, Thunderbird, nve, rodée, sort. juillet 51, repr. ou ach. Harley 1.000 ou 1.200 cmc. pas antérieure à 1936. Vergne-Monnaie (I.-&-L.).

**VENDS** ou échg. **CAMERA E.T.M.** P. 16. Px 80.000 fr., ctre Seepd-graphie 61/2 x 9 av. synchro, objectif 1.9 et télé 100 mm. Jaffré, 65, r. de Grenelle, Paris-7<sup>e</sup>.

**VENDS** ou échg. 380 A.B.C., 2 cyl., fla., culb., 4 vit., dble grais. soupr. susp. AR., à roder, ctre moto 2 tps ou culb. 125 à 350 cmc., 4 vit. tour. ou comp. réc., même à révis. Fromont, Maison-Rouge (S.-et-M.).

Sans engagt de votre part rég. parisien. nous vous présent. à l'ess. samedi, dimanche, chez vous **ROVIN-MOCHET-ROLUX** mod. 50 occas. garant. A part. 130.000 crédit, etc. R. S., 30, bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

### DIVERS

**PANHARD 14 CV.**, bon état général, contre moto 350 cmc. ou 500 cmc. Anglais ou contre Berliet 11 CV., 1.800 kg. Aeschliman, 245, rue de Bercy, Paris-12<sup>e</sup>.

**MAGNAT-DEBON 125**, 1950, f. tél., tte équip., chrom., tr. bn ét., 6.000 km. Px 110.000 fr. Accordéon Maugin 1950, 120 b., 3 reg., b. ét. Px 70.000 fr. Ecr. Rondy M., c. a., rue du Château, Felletin (Creuse).

**Vous voulez vendre votre moto ?** Si elle est récente, Ladevèze vous la paier aocomptant ou la prendra en dépôt vente. Ladevèze, 50, rue Brunel, Paris-17<sup>e</sup>.

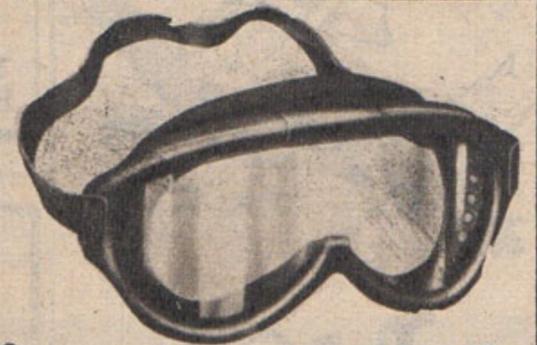
Nous liquidons de nombreuses pièces d'étude scooter, dont roues avec pneus et chambres, boîtes de vitesses, moyeux, freins, etc... Quelques scooters ayant servi à la démonstration. Prix très intéressants. P. Brissonnet et C<sup>ie</sup>, 22 ter, bd Général-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. Tél. : Mai. 87-40.

**SPÉCIALISTE DRESCH**, Molisse-Moto, 80, Blvd. Sellier à Suresnes (Seine).

## LUNETTE PANORAMA 218

et

## IDÉALE



DÉTAIL - DEMI-GROS - GROS  
Expéditions France et Colonies

Prix : 1.199 Fr.

**LADEVÈZE**, 50, Rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup> - ETO. 24-66

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

### DEMANDE D'EMPLOI

**SPLENDIDE 4 CV.** Renault nve, 3.900 km toit ouvrant. Px de la taxe plus accessoires. Tél. : Bel 40-05.

**DAME 35** ans, sténo-dactylo sér. réf., ind. comm. tenu caisse, libre, cher. empl. apr.-midi. Tél. : Vau 88-00 ou écr. Lami-rand, 75, r. O.-de-Serres, Paris-15<sup>e</sup>.

### OFFRES D'EMPLOI

**DEMANDE** ouvrier spécialiste pr réparation motos. 14, rue Danton, Levallois.

### FONDS DE COMMERCE

**PARIS** sup. boutique commerce motos empl. unique, logement, dépendances outill., tenu 45 ans. Libre 2 unités. Tél. Arc. 04-94.

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18<sup>e</sup>) — MON. 24-40

## INDIAN

500 cmc. **SCOUT** — 1.200 cmc. **CHIEF**  
G. D. A. 741 B — C. A. V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

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

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

**MOTOCYCLES****ASSURANCES**TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE  
**DÉFENSE****M. Louis FRANCHET**

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — **ASNIÈRES**

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

**Scooter BERNARDET**

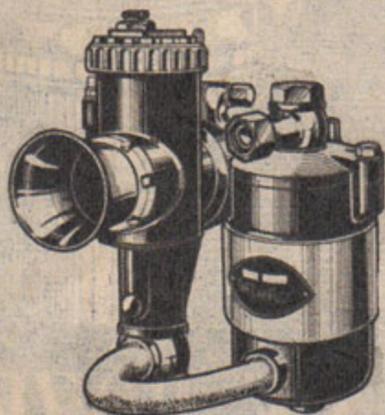
ESSAIS CRÉDIT

**IMPÉRIAL-GARAGE**Métro : VILLIERS 23, Bd de Courcelles - PARIS-8<sup>e</sup> Téléphone : LABorde 77-40**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<sup>e</sup> - LAB. 22-08**SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"**

S. A. R. L.

Modèle Déposé

**FABRICANT**  
des selles caoutchouc  
**Genre PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus  
VILLEURBANNE (Rhône)**LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT****EN EXCLUSIVITÉ**

La fameuse et véritable Combinaison Italienne

**"SAN RÉMO"**

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

**Prix imposé : 4.850 frs**

Teinte bleu azur "Bugatti"; tissu croisé extra-fort, grand teint garanti. Col transformable. Manches raglan; 2 poches cuissardes, fermetures en biais, à glissière; 1 poche de poitrine, fermeture à glissière; 1 poche arrière, rabattant boutonnant; fermeture centrale de l'entrejambe au cou, glissière brevet nouveau à double curseurs permettant l'ouverture de bas en haut et vice versa. Serre-pognets et serre-chevilles boutonnant.

Envoi franco de port et d'emballage contre mandat de 4.850 frs à

**OFFICE ÉCONOMIQUE**

5, Avenue de la Gare, MONACO - C.C.P. 452-60 Marseille

(Si contre remboursement, supplément 150 fr.).

Indiquer largeur d'épaules et longueur entre-jambes.

**CONCESSIONNAIRES**

Gros et Détail

**BOUCHES-DU-RHONE**TAVAN, 4, Boulev. Th.-Thurmer  
MARSEILLE**PYRÉNÉES-ORIENTALES**

A. RIÈRE

14, Route Bompas, PERPIGNAN

**LOT - LOT-ET-GARONNE - GERS  
TARN-ET-GARONNE**

Établissements DUCOS

185, Boulev. République, AGEN

**DÉPOSITAIRES DÉTAILLANTS :**

**BOBILLIER**, 3, rue Fauché, à MORTEAU (Doubs). — **LABAU**, cité Baliste, à NARBONNE (Aude). — **BRUTINEL**, square Voltaire, à GAP (Hautes-Alpes). — **JUZANX**, à TARTAS (Landes). — **LAFON**, Garage, à AVESNELLES (Nord). — **BIMONT**, 62, Gr.-Rue, à DIEPPE (S.-I.). — **MÉTENIER**, à AINAY-LE-CHATEAU (Allier) — **POINTEL**, 65, rue Cas.-Delavigne, LE HAVRE (S.-I.). — **MICHELET**, 47, place du Champs-de-Mars, à ANGOULÈME (Charente). — **BARDE**, 160, route de Marseille, à AVIGNON (Vaucluse). — **DERBUEL**, à CHA-  
BEUIL (Drôme).

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, ÉCRIRE :

**OFFICE ÉCONOMIQUE, 5, Avenue de la Gare, MONACO****Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>**

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :  
Salon et Compte RenduPayable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,  
mandat-poste, chèque bancaire

NOM : ..... ADRESSE : .....

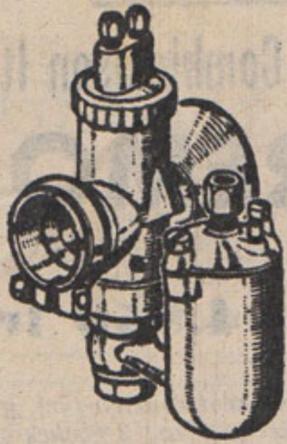
L'abonnement partira du numéro .....

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces,  
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent  
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée  
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

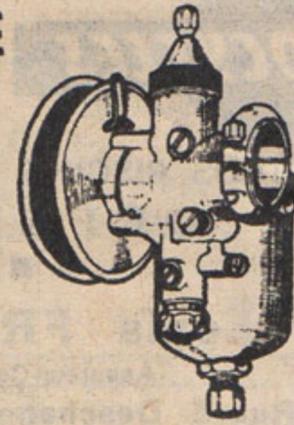
LES ACCESSOIRES DE QUALITÉ

# AMAC

sont en vente chez  
tous les spécialistes



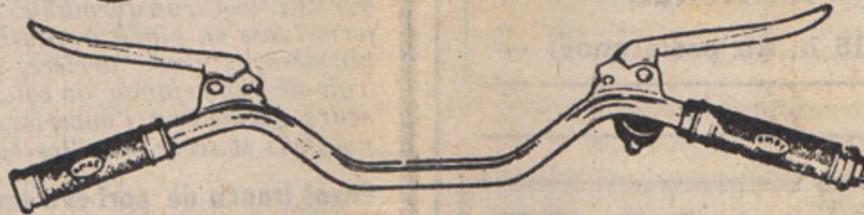
Type MOTO



Type  
VELOMOTEUR



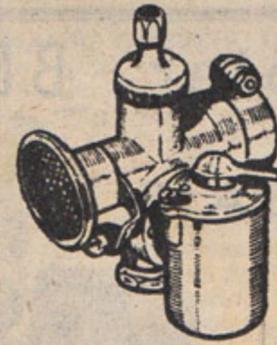
COFFRET  
pièces de  
rechange



GUIDON MODELE 1951  
avec nouvelle poignée tournante *incorporée*



Poignée séparée pour guidon vélomoteur



Type BABY  
(pour moteurs  
auxiliaires)

**STATION-SERVICE-AMAC**

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

## Avec la Super-Culasse MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur

Plus de perles à la bougie

Performance améliorée

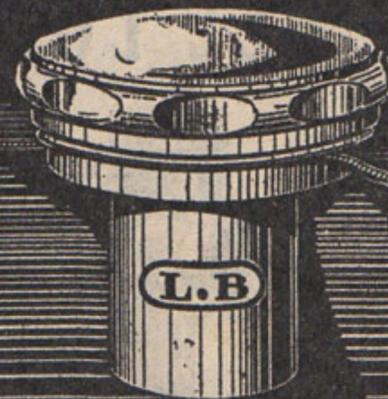
EN VENTE :

chez tous  
les Motoristes

et

147, B<sup>d</sup> Ney  
PARIS-18<sup>e</sup>

Tél. : MARcadet 46-78

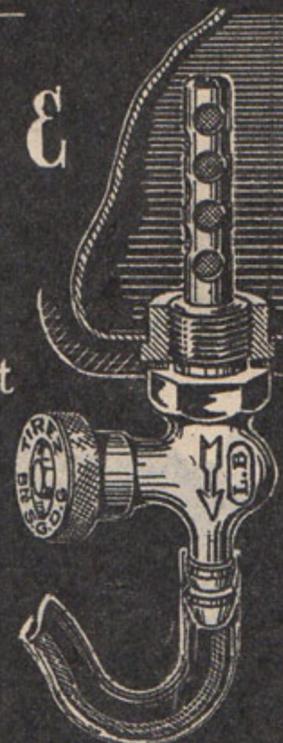


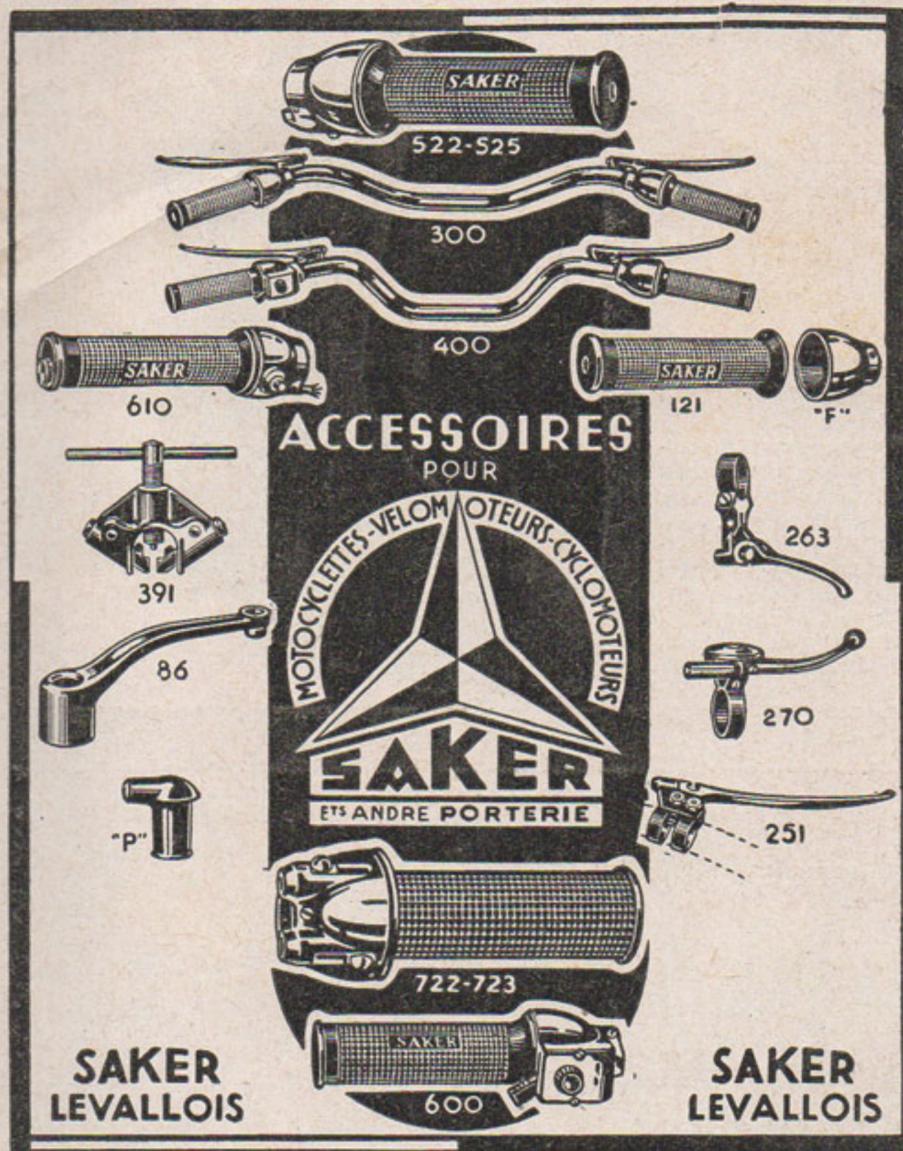
BOUCHONS  
de RESERVOIR  
au 1/4 de tour  
pour motos

## LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert  
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR  
toujours  
étanches





Après leurs succès dans le

**CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951**

les **MOTOS**

**GUILLER-A.M.C.**

trionphent dans le

**CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU SUD-OUEST**

13 Mai 1951 - 3 étapes - 1.344 kms

Catégorie 175 cmc.

**1<sup>ers</sup>** ex æquo VALEYRE  
BONNIN

**ST-ÉTIENNE-PARIS-ST-ÉTIENNE 1951**

1.150 kms

**1<sup>er</sup>** ex æquo VALEYRE

**PARIS-NICE 1951**

914 kms

**1<sup>ers</sup>** ex æquo VALEYRE  
MOREL

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

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

**QUEL QUE SOIT  
LE MODÈLE  
NEW-MAP**

**TYPE 2 TEMPS  
3 et 4 VITESSES**

**TYPE 4 TEMPS  
3 et 4 VITESSES**

**TYPE C175  
2CV. 4 VIT.**

**QUALITE TOTALE !!**

MOTOCYCLETES NEW-MAP - 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON

# MOTOCYCLISTES

## LE PATAUGAS

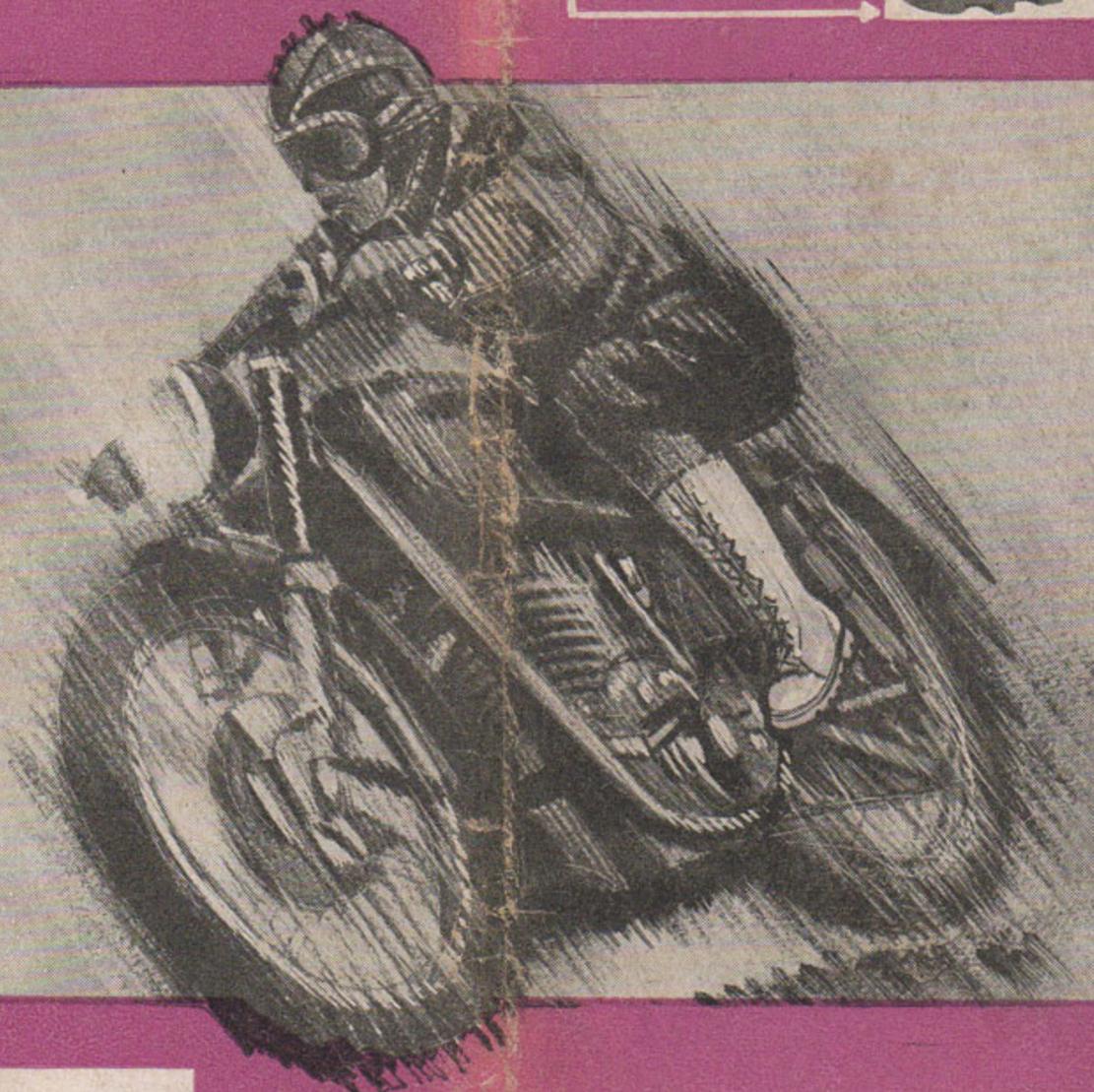
fabrique pour vous

**2** demi-bottes en cuir  
spécialement conçues pour

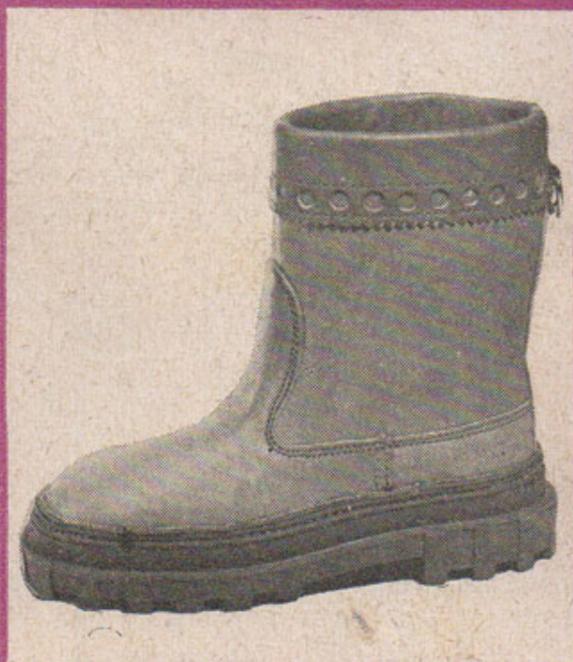
**LA MOTO** (Modèles déposés  
Brevetés S.G.D.G.)

### Type PARATROOP

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



P. Rudloff



**USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE**  
(BASSES-PYRÉNÉES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

**M. SCHMID**

55, RUE DE CHATEAUDUN

PARIS-9<sup>e</sup> - Tél. TRinité 82-00

### Type TEXAS

Mêmes matières que le Paratroop mais sans lacage.

Se chausse instantanément.

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

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