

5<sup>e</sup> ANNÉE — N° 71

REVUE BI-MENSUELLE

15 MARS 1952

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

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

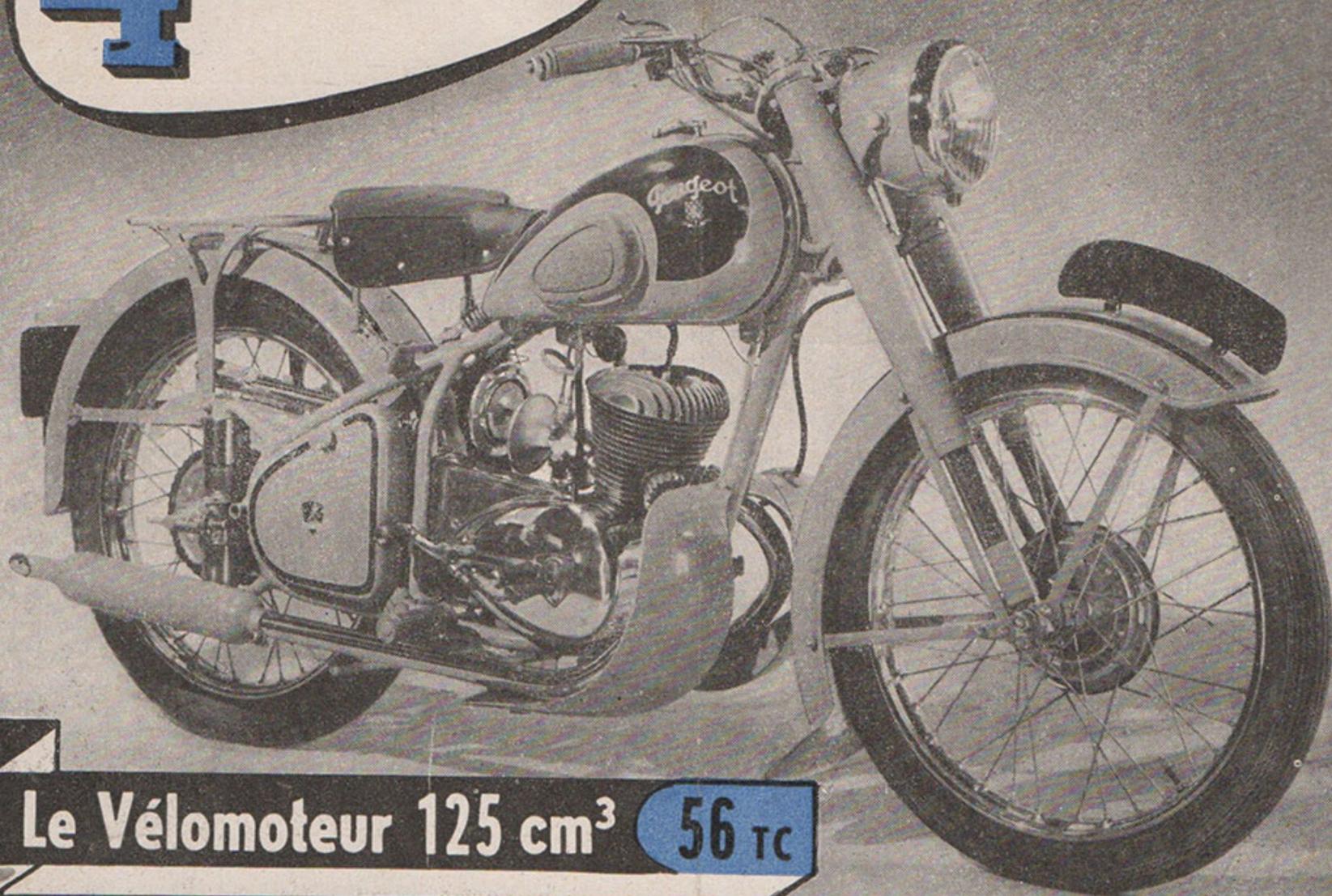


40<sup>F.</sup>



# Geugeot

## 4 les VITESSES



**Le Véломoteur 125 cm<sup>3</sup> 56 TC**

**La Moto légère 175 cm<sup>3</sup> 176 TC4**

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium à grand refroidissement. Cylindre chemisé aluminium, larges ailettes. Embrayage à disques métalliques. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts. Batterie sous coffre. Double échappement, silencieux Wilman. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique amortisseur hydraulique, suspension AR télescopique à tension réglable et ressorts amortisseurs. Compteur incorporé dans le phare.

Réservoir 12 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 3 positions. Moyeux AV. et AR. à broche instantanément démontables, freins à tambour 130 mm. Chaîne Yellow 12,7x7,9. Pneus AV. 25x2,75 et AR. 25x3. Garde-boue enveloppants, AR. articulé. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte bagages. Repose-pieds pour tan-sad. Verrou antivol Neiman. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. Rétroviseur (sur la "175" seulement).

Email: MASTIC, décors rouges ou bleus.

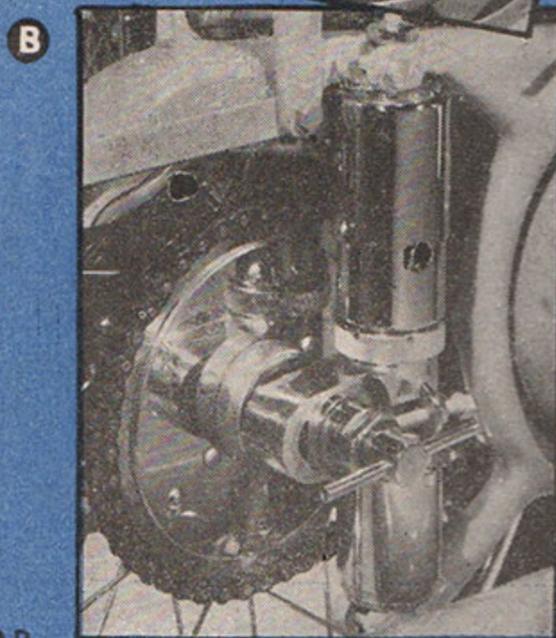
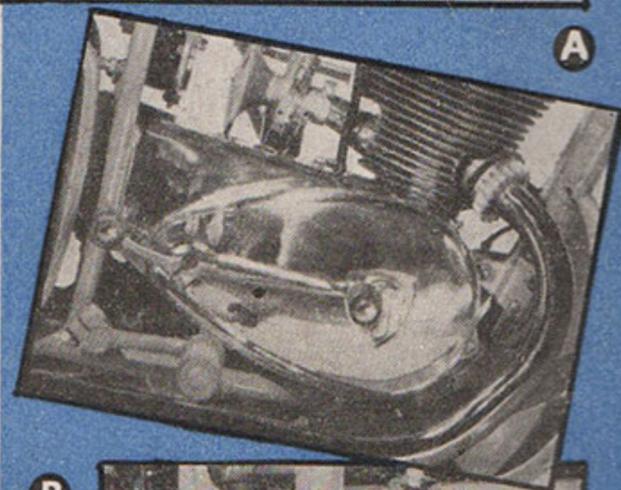
SOCIÉTÉ DES CYCLES

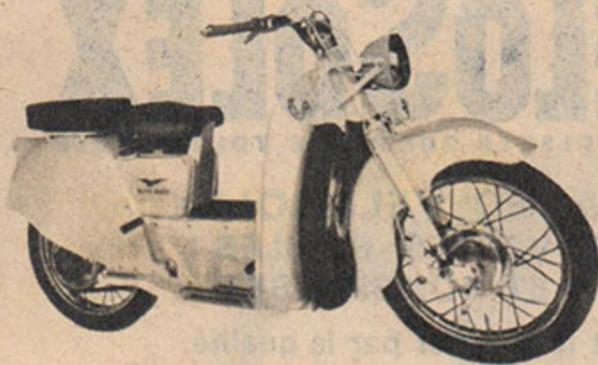
## Geugeot

CATALOGUE  
FRANCO  
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

A. Vue du sélecteur.  
B. Détail suspension AR.

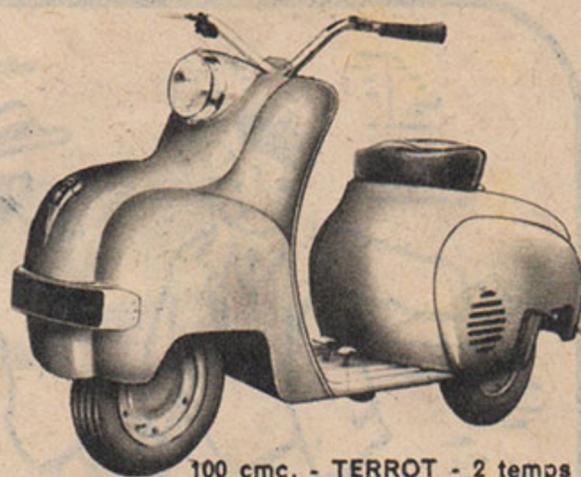




160 cmc. culbuteurs GUZZI



125 cmc.  
250 cmc. - 2 temps  
BERNARDET



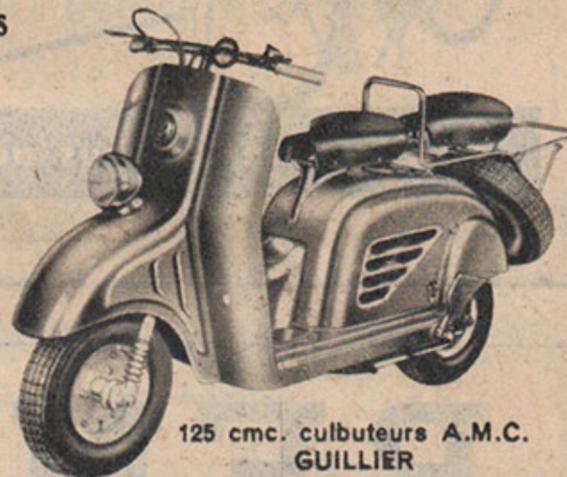
100 cmc. - TERROT - 2 temps

# EXPOSITION-VENTE d'un choix incomparable "SCOOTERS"

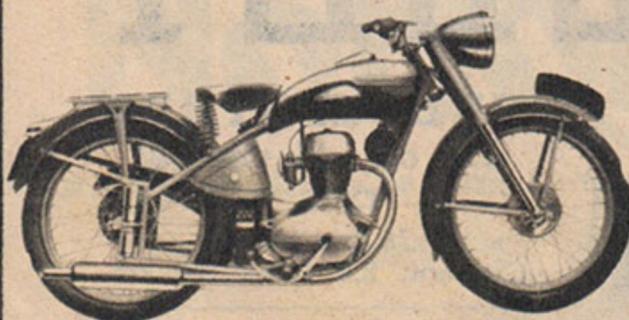
toutes cylindrées 2 temps et 4 temps - 100 cm<sup>3</sup> - 125 cm<sup>3</sup> - 160 cm<sup>3</sup> - 250 cm<sup>3</sup>  
LIVRAISON RAPIDE, NOMBREUX MODÈLES DISPONIBLES



125 cmc.  
4 temps latéral  
MOTOBÉCANE

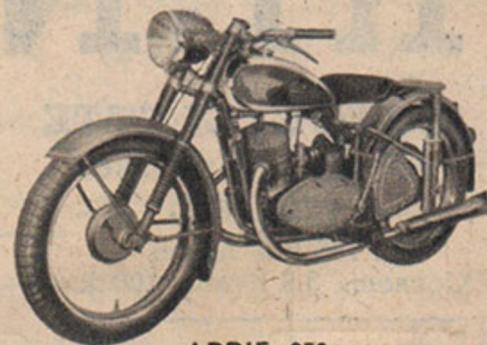


125 cmc. culbuteurs A.M.C.  
GUILLIER



125 cmc. et 175 cmc. MOTOBECANE

Tous les modèles disponibles de suite  
de la MOBYLETTE à la 175 cmc.



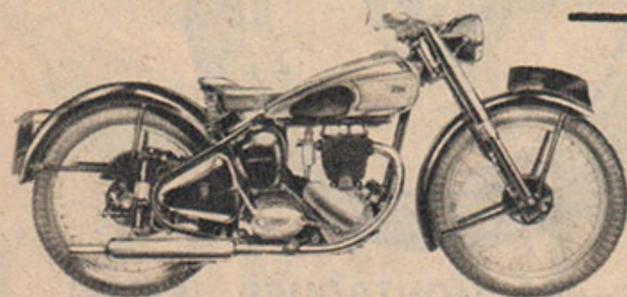
ARDIE 250

- Livraison rapide -  
DÉPOT BRET-OIL



Toutes Réparations  
DÉPOT CARBOHYD

**CRÉDIT** } 10.000 francs à la commande  
1/3 du total à la livraison •  
Solde de 6 à 12 mois  
30 francs pour timbre réponse

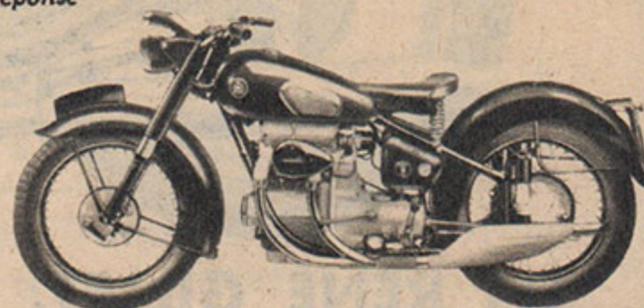


250 cmc. C. II - L

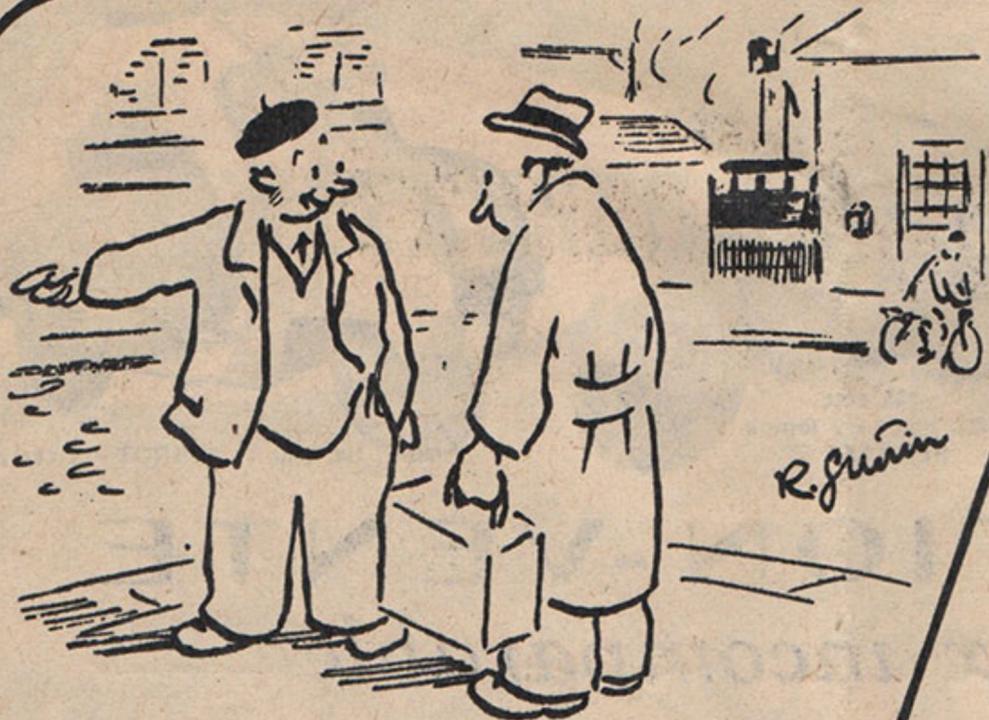
LA GAMME COMPLÈTE



de la 250 à la 650 cmc.



SUNBEAM 500 cmc.



L'autocar? — Mais il n'y a plus d'autocar dans le pays. Maintenant ici, tout le monde a son VéloSoleX, c'est tellement pratique.

# VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

**AVEC VELOSOLEX  
VENTES FACILES  
ET NOMBREUSES**

Il est le premier par la qualité.  
Il peut être mis entre toutes les mains.  
Il est le moins coûteux à l'achat et à l'entretien.

**AVEC VELOSOLEX  
TRAVAIL RÉMUNÉRATEUR  
ET SANS RISQUES**

Sa simplicité et sa robustesse garantissent la satisfaction de la clientèle. 300 Stations-Service équipées pour l'entretien rapide et économique. Ni frais, ni responsabilité pour la garantie et l'entretien - assurés par les Concessionnaires.

**RALLIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX!**

Documentez-vous auprès de VELOSOLEX (Service 45) COURBEVOIE (Seine)

# RENÉ GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

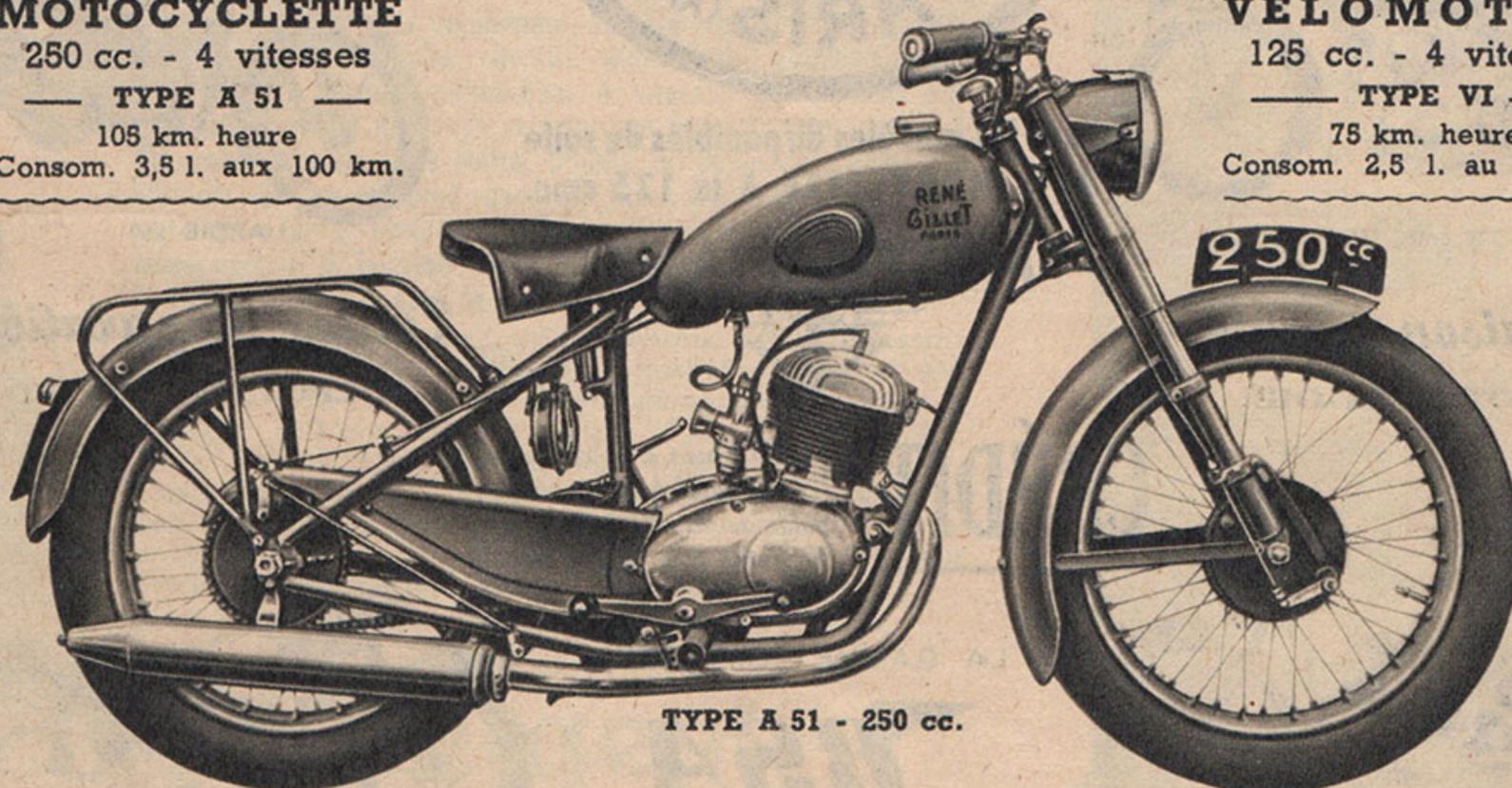
## VÉLOMOTEUR

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)

# Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 27.000.000 de Francs

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET POUR :  
**CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS**

DÉPOT A PARIS :  
42, Rue Brunel (17<sup>e</sup>)  
Tél. : ÉTOile 45-00

SIÈGE SOCIAL, USINES ET BUREAUX :  
93, Route d'Heyrieux  
**LYON**

L'IRRÉPROCHABLE

# Norton

" La meilleure tenue de route du monde "

Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

• 4 BOL D'OR •

RECORD ABSOLU : LEFÈVRE  
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER

**FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :**

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

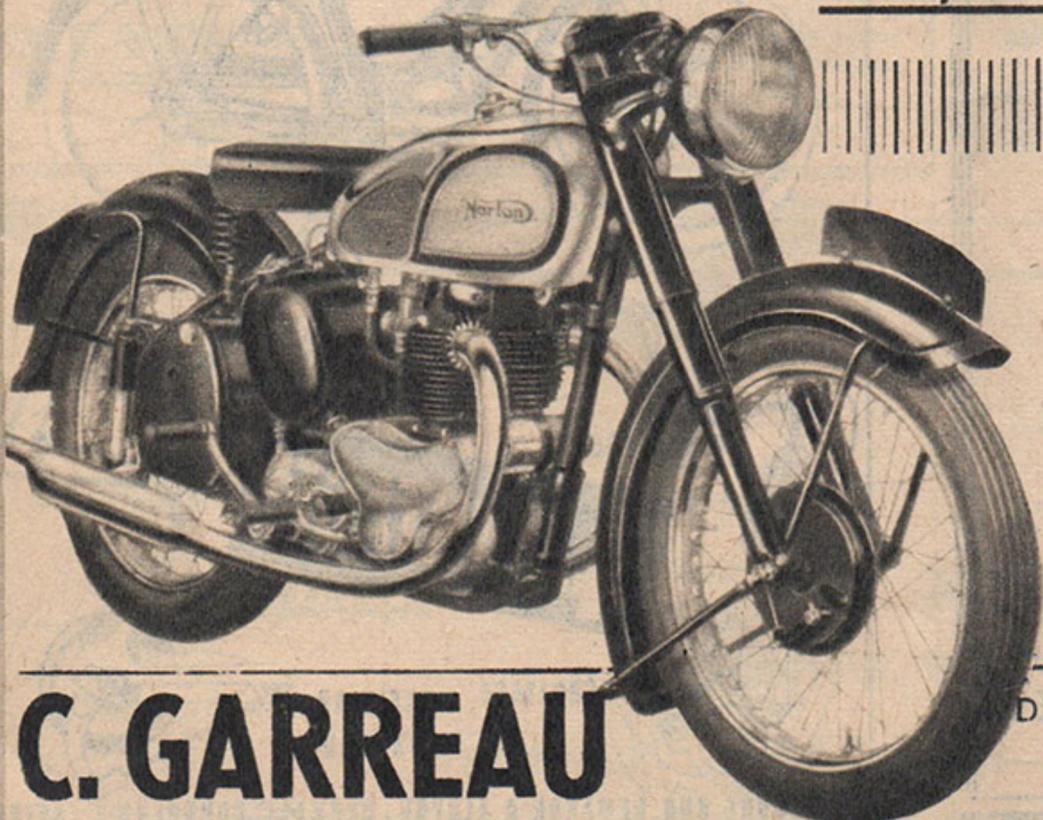
N'ATTENDEZ PAS

POUR PASSER COMMANDE !!!

**CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne**

# C. GARREAU

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



LE NOUVEAU CARBURATEUR

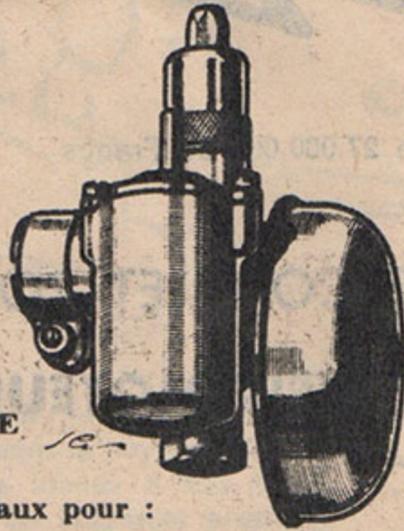
# AMAC

POUR  
CYCLOMOTEURS

à SELF-STARTER interne, breveté, qui enrichit au départ sans aucune commande ni manœuvre supplémentaire.

Ne déborde plus par les vibrations grâce au STABILISATEUR DE NIVEAU breveté

CONSOMMATION RÉDUITE. PROPreté, SILENCE



Modèles spéciaux pour :  
MOBYLETTE (Sport et Tourisme)  
Moteurs VAP, Le POULAIN, etc...

**Demandez un essai à votre Motociste !**



OLIVIER

**NOEL >  
< CUIR**

*répare  
et transforme*

- ★ Tous vêtements de cuir
- ★ Canadiennes

## NOEL-CUIR

3, RUE HOUDART - PARIS 20<sup>e</sup>  
Métro : Père-Lachaise - MEN. 70-83

## PAUL GODEY

LE CHAMPION DU MOTO-CROSS

*met toutes les chances de son côté*

**PALMARÈS 1951**

**31 FOIS 1<sup>er</sup>**

**18 FOIS 2<sup>e</sup>**

*il n'emploie que les huiles*

**SERCO « X »**

**UN EXEMPLE A SUIVRE !**

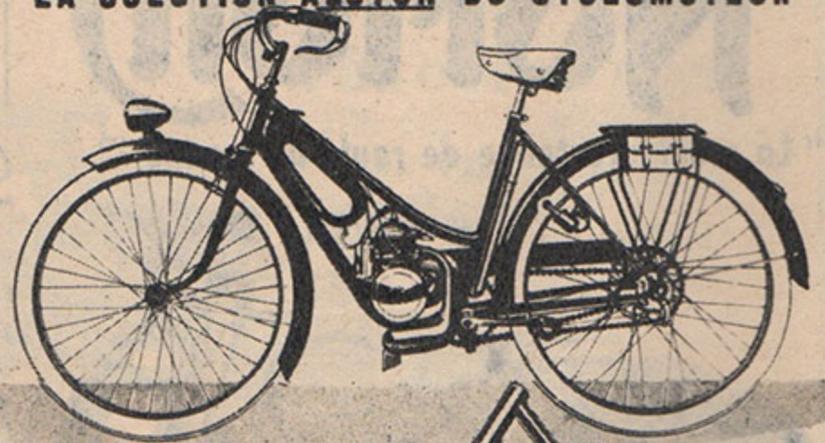
**SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES SERCO**

— 20, Rue Washington - PARIS-8<sup>e</sup> —

Téléphone : BALzac 43-21

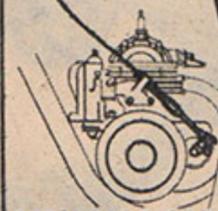
# ALCYONNETTE

LA SOLUTION ALCYON DU CYCLOMOTEUR

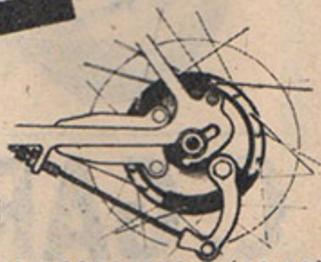


CADRE MONOBLOC

**4 AVANTAGES**



FREIN AR. A TAMBOUR



CATALOGUE SUR DEMANDE A ALCYON. SERV.M.C.COURBEVOIE (SEINE)

MAGASIN DE VENTE  
PARIS - LOIRE  
62, Av. de la Grande-Armée  
PARIS (17<sup>e</sup>)  
Tél.: GAL. 57-95

# AUTOMOTO

MAGASIN DE VENTE  
PARIS - LOIRE  
73, Rue de la Croix-Nivert  
PARIS (15<sup>e</sup>)

PIÈCES DÉTACHÉES A.M.C.  
et AUBIER-DUNNE

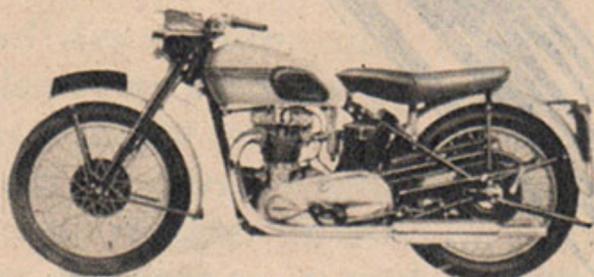
1898 - 1952

RÉPARATIONS - MISE AU POINT

## ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4<sup>e</sup>)  
Métro: Saint-Paul ••• Tél.: ARC. 71-46

*Le Salon permanent de la Motocyclette*



DKW TRIUMPH JAWA

TERROT - MOTOCONFORT

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT  
GUILLIER - RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL  
VALLÉE - JONGHI - M.R. - HUIN - A.G.F. - DERNY  
MOSQUITO et la **Mobylette** VESPA - AMI

Tous les Accessoires et l'Équipement

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

**VENTE A CRÉDIT** Renseignements contre  
30 francs de timbres

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,  
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

*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*

**MOTOCYCLISTES...**

... DANS VOTRE INTÉRÊT :

*demandez à voir*

**L'ATELIER DE RÉPARATIONS**

*de votre vendeur, avant de passer votre commande*

**Mobylette**

VÉLOMOTEURS  
MOTOS

**MOTOBÉCANE - TERROT**

Scoters **BERNARDET**

AGENCE

**BSA**

et

**SUNBEAM**

VENTE A CRÉDIT

## A. DUBOIS

58, Rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET  
PÉREIRE 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

# PARIS-L'ALPE d'HUEZ

ALTITUDE : 1850 m.

Le 26 Février 1952, Georges MONNERET et sa passagère Jenny MILLER, ont relié PARIS à L'ALPE D'HUEZ, soit 621 kilom., en 12 heures 03 — (Moyenne horaire : 51 km. 530 - Ravitaillement compris).

SUR SCOOTER  
DE SÉRIE :

# Vespa

125 cc.

AUXERRE

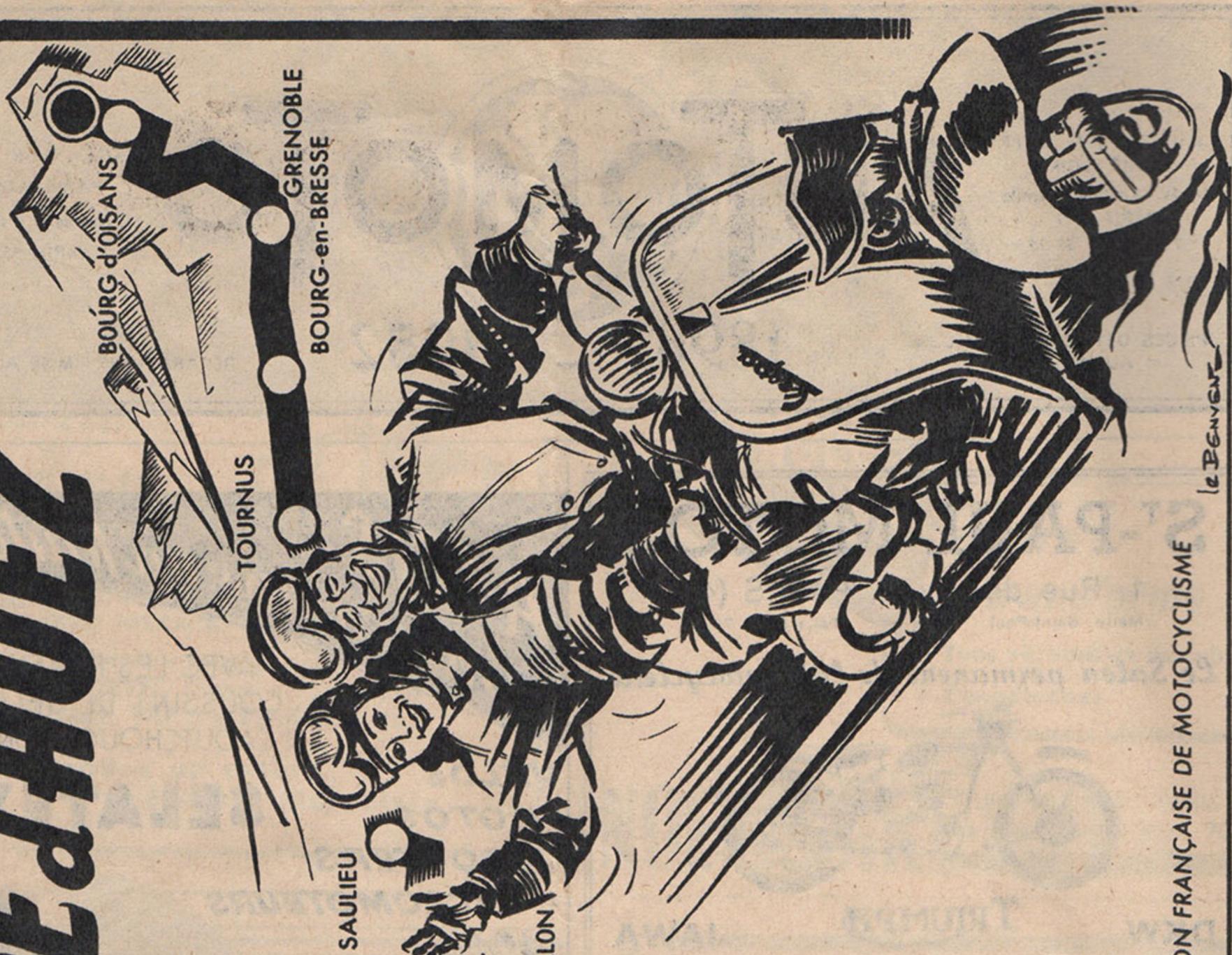
JOIGNY

SENS

FONTAINEBLEAU

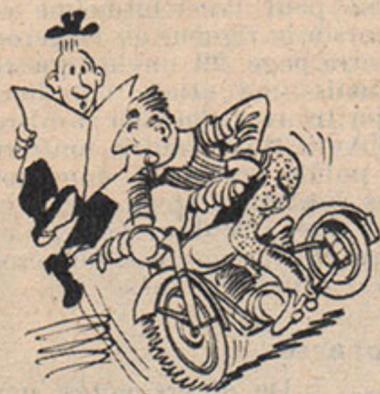


**A. C. M. A.**  
5, RUE DE TILSITT, PARIS



Cette performance a été réalisée sous contrôle de la FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

# MIEUX VAUT TRENTE MORTS QU'UN BLESSÉ



*Quand un avion se bigorne avec une trentaine de passagers, on incrimine le ciel, la montagne ou le sol, seuls responsables de la catastrophe. On récupère ce qu'on peut des victimes, on leur fait de belles funérailles et on ouvre une enquête qui est bientôt, elle aussi, mais plus discrètement, enterrée.*

*Quand deux trains qui, roulant sur des voies parallèles et ne peuvent, par définition, se rencontrer sont, malgré tout, assez maladroits pour entrer en contact, on porte magnifiquement en terre ceux qui n'ont pu résister au choc, on prononce de beaux discours, on accuse le sort, le givre, la brume ou le lampiste et l'on parle d'autres réjouissances.*

*A chaque coup, ça fait des hécatombes qu'on déplore mais qui n'entachent en rien la solide réputation de sécurité des mastodontes de l'air ou du rail.*

*Mais qu'un malheureux motard bouscule un peu, hors d'un passage clouté, un imprudent piéton surgi à l'improviste, tout aussitôt on crie « haro » sur le baudet ; ce minuscule engin est, entre des mains diaboliques, la plus formidable machine à tuer le monde.*

*Que deux millions de motos soient responsables de cinquante accidents, c'est cinquante accidents de trop ; il faut sévir avec la dernière rigueur.*

*Les autres ont le droit de faire du massacre collectif ; mais un accident occasionnel par-ci, par-là, voilà ce qu'on ne peut nous tolérer. C'est le triomphe du travail en série.*

*Sudov Mag.*

MOTOCYCLETTES  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLECARS

**MOTOCYCLES**

ADMINISTRATEUR  
A. DAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

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

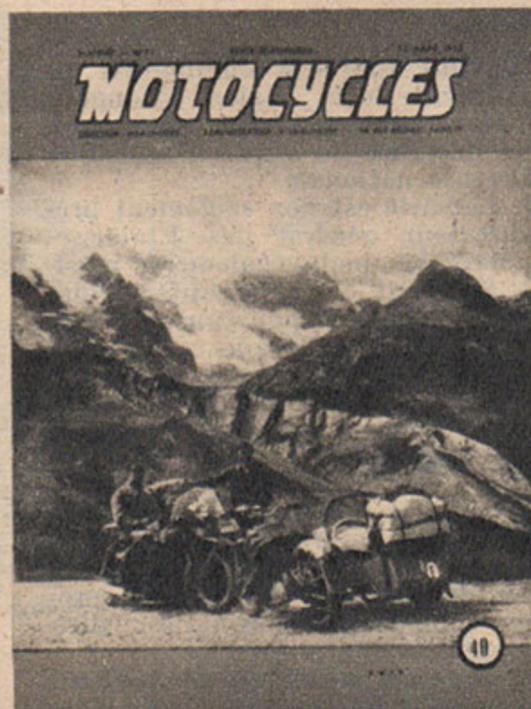
\*\*\*

## Sommaire

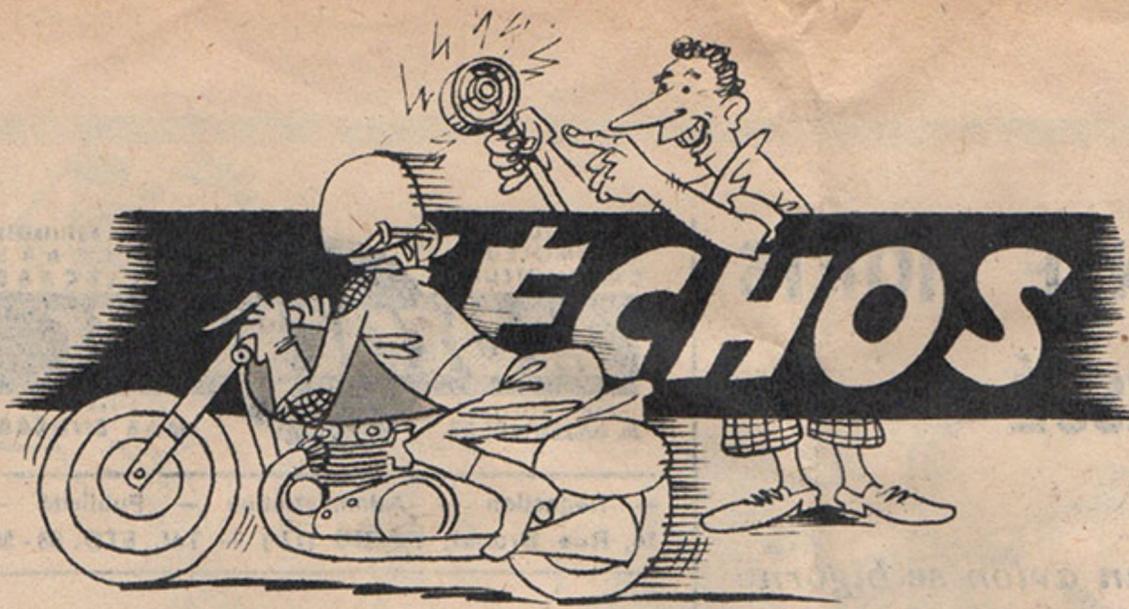
5<sup>e</sup> ANNÉE - N<sup>o</sup> 71 - 15 MARS 1952

	Pages
● ÉCHOS.....	10
● VISITE AUX USINES VICTORIA.....	12
● LE MOTEUR WHEEL.....	16
● ESSAI DU 125 GIMA.....	18
● VU POUR VOUS.....	23
● LE COURRIER DU LECTEUR..	24
● LE SPORT.....	25
● LES CLUBS.....	28

## NOTRE COUVERTURE



VERS LES CIMES



### Nuages sur le 125 cmc.

Des bruits courent un peu partout que les pouvoirs publics envisageraient sérieusement l'obligation du permis de conduire pour les 125 cmc. Certains parlementaires et fonctionnaires les considèrent comme dangereux quoique les statistiques les plus indiscutables prouvent le contraire.

Toujours est-il qu'un groupe de députés, dont M. Alfred Costes, se sont saisis de l'affaire et ont déposé une proposition de loi tendant à inviter le gouvernement à ne pas instituer un permis de conduire pour les motocyclettes dont la cylindrée ne dépasse pas 125 cmc.

Ils se basent sur le fait que le vélomoteur est surtout utilisé par la classe laborieuse pour se rendre à son travail et que l'obligation de passer le permis générerait une foule d'ouvriers et d'employés qui n'ont déjà pas trop de temps à perdre, ni de frais supplémentaires à s'imposer.

### Inauguration de judo.

Le Judo-Racing-Club de France et le Judo-Club Etoile viennent de réaliser une installation modèle de judo, culture physique et physiothérapie dans leur hôtel particulier de l'avenue Victor-Hugo.

Grande assistance à l'inauguration parmi laquelle furent remarquées quelques personnalités du sport motocycliste.

Le judo est non seulement un sport par lui-même, mais il donne à ceux qui le pratiquent équilibre physique et moral et réflexes immédiats, toutes qualités utiles pour ceux qui pratiquent la vitesse sur deux ou quatre roues.

### Distinction.

Nous avons appris la nomination au grade d'officier de la Légion d'honneur de M. Jean Lemarié; cette distinction lui a été décernée au titre du ministère de la Défense nationale.

M. J. Lemarié est non seulement président-directeur général des Etablissements Marchal, mais également président du Syndicat des fabricants d'équipements et de pièces pour automobiles, motocycles, cycles et avions.

Tous nos sincères compliments à M. Lemarié.

### L'équipe Boston.

M. Boston le manager motocycliste nous demande d'informer les clubs qu'il est toujours à leur disposition pour organiser des exhibitions avec un programme comportant acrobaties, dirt-track, épreuves sur prairie, etc...

Son équipe est constituée d'excellents éléments de coureurs et spécialistes français, anglais, belges et italiens.

### Foire de Lyon.

La prochaine Foire de Lyon aura lieu du 19 au 28 avril. Elle sera caractérisée par un important accroissement de la participation étrangère. Les pays producteurs de motos y figureront avec leurs derniers modèles, entre autres, l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie seront aux côtés de nos industriels.

Le classement étant fait par groupe professionnel, chaque visiteur pourra examiner en détail la spécialité qui l'intéresse.

### M. Lacoste accidenté.

M. Lacoste dont on apprécie les articles sur le cyclomoteur a été récemment victime d'un accident provoqué par une voiture en défaut et a dû être transporté à l'hôpital.

Aux dernières nouvelles son état est satisfaisant. Nous souhaitons qu'il se rétablisse rapidement et complètement et reprenne bientôt son activité.

### Soudure de l'aluminium.

C'est une soudure à basse température présentée sous la marque R.J.R. par France-Exchange.

Elle se présente sous la forme d'une baguette à utiliser sans décapant à la température de 280°. Elle a été contrôlée au Laboratoire d'Essai des Matériaux de Zurich.

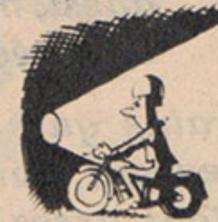
L'avantage de la soudure à basse

température est de ne pas provoquer la déformation des pièces que l'on répare. Ce produit convient également pour boucher les trous et soufflures dans l'aluminium et ses alliages.

### Construisez votre cyclecar.

L'Amicale des petits véhicules motorisés de France s'est tracé comme programme d'activité l'établissement de plans permettant à tout amateur adroit et quelque peu outillé de réaliser par lui-même un cyclecar, en achetant bien entendu à l'extérieur les organes complexes qu'il ne peut faire lui-même et en ayant recours à la rigueur au forgeron du coin. On verra page 29 une maquette du châssis, mais une étude détaillée, qui n'aurait pu trouver place ici paraîtra dans les n°s d'Avril/Mai de notre confrère « Bricolons », publié également dans nos locaux par les Editions Lajeunesse, à la même adresse que « Motocycles ». Les amateurs pourront se procurer ces numéros de « Bricolons » pour 40 francs.

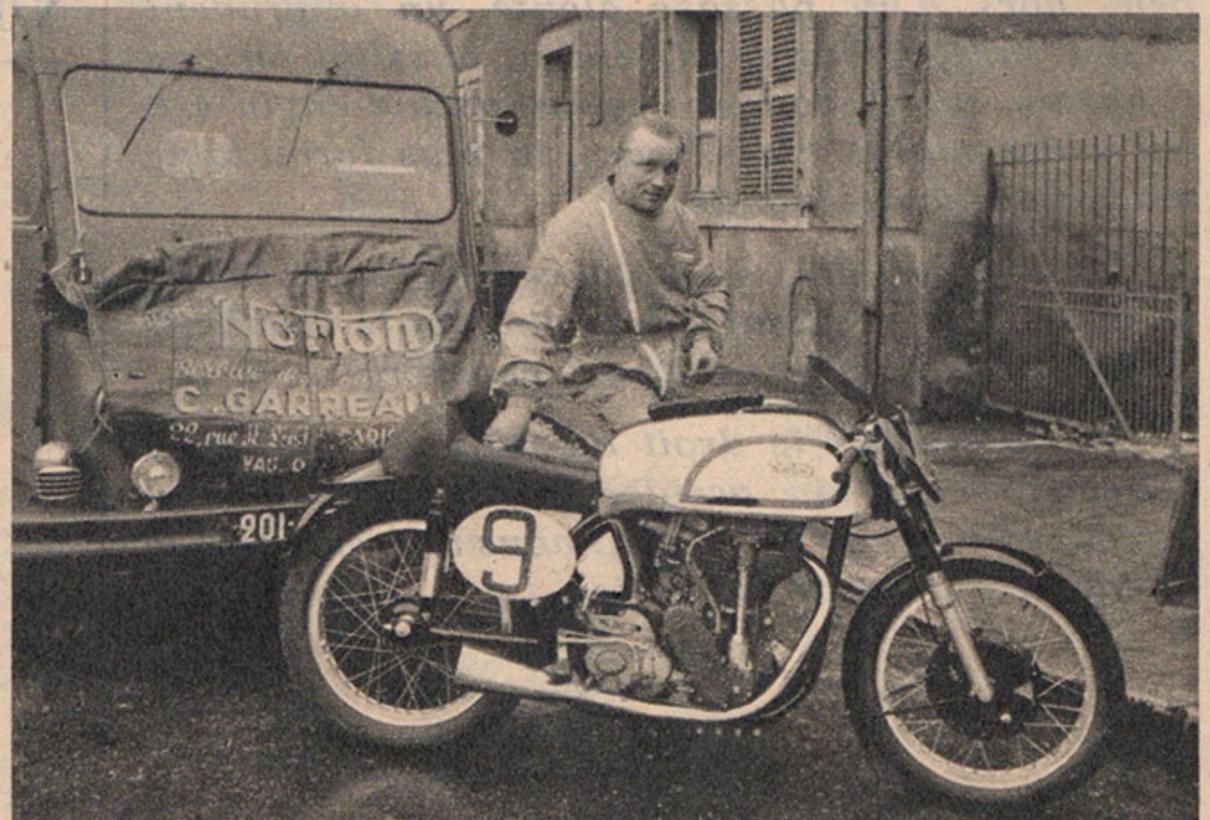
### Régalez vos phares.



De divers côtés surgissent des réclamations contre l'éblouissement de nombreux phares de motos, vélomoteurs, cyclomoteurs et même vélos. On doit reconnaître que ces objections sont parfois tout à fait motivées. Nombre de phares de motos ne sont pas réglés et relèvent du nez ainsi, même en code ils sont gênants.

Quant aux cyclomoteurs et vélomoteurs, la puissance de leur éclairage blanc ne semble pas pour ceux qui les conduisent avoir une grande portée; n'empêche que pour ceux qui viennent en face, leur petit faisceau lumineux est vraiment éblouissant. N'attendons pas qu'une campagne motophobe vienne à nouveau nous créer des ennuis et pensons que, par ricochet, il peut souvent être très dangereux pour nous d'éblouir les autres.

*Collot a pris possession de sa nouvelle Norton de course, avec laquelle il participera à la saison 52, sous les couleurs de l'écurie Garreau.*



**Invite d'une motocycliste américaine.**

Miss Louise Scherbyn, qui dirige à New-York un club féminin de moto serait heureuse de correspondre avec des motocyclistes françaises. Comme elle s'exprime parfaitement dans notre langue, cela ne souffre aucune difficulté.

Voici l'adresse de Miss L. Scherbyn : 420, West Main Street, Waterloo, New-York, U.S.A.

**Le prochain rallye des Centaures.**

Voici la reproduction de l'affiche qui va être diffusée par le Président Marco Ré et son club à l'occasion du prochain rallye. Cette affiche en couleurs avec les drapeaux de toutes les nations participantes symbolise la fraternité des Centaures et même des motocyclistes de toute origine.



On remarquera qu'elle est due au pinceau de notre dessinateur Charles Le Penven. « Motocycles » est heureux d'avoir ainsi collaboré à l'effort de diffusion motocycliste du Président Marco Ré.

**L'Australie emporte la troisième épreuve sur piste cendrée contre l'Angleterre.**

L'Australie a battu l'Angleterre par 76 points contre 32 au cours de la troisième épreuve sur piste cendrée, qui vient de se disputer au Sports Ground de Sydney. L'Australie mène donc par 2 à 1 dans la série de cinq épreuves pour 1952.

Après un bon commencement, l'Angleterre a dû s'incliner en raison surtout de la faiblesse de sa seconde équipe.

Le capitaine de l'équipe britannique, Jack Parker, a pourtant enlevé la première manche en un temps record (59 secondes) pour trois tours de piste avec départ arrêté. Il a réussi ainsi à réduire d'un cinquième de seconde le record qu'il avait établi au cours de la première épreuve, il y a une quinzaine de jours, avec l'équivalent de 62 milles 02 à l'heure. Mais au cours des manches suivantes, Parker n'a pu retrouver sa bonne forme et il a dû finir avec 9 points, en tête de son équipe.

L'Australien Arthur Payne est le gagnant de cette épreuve, avec 18 points

pour six tours durant lesquels il a toujours été en tête. Il est suivi de A. Lawson (Australie) avec 16 points, qui est venu quatre fois en tête et deux fois en seconde place. Puis viennent : K. Ryan (Australie) avec 15 points, J. Parker (Angleterre) *ex-æquo* avec L. Levy (Australie), 9 points.

**Nos reporters.**



La photographie ayant illustré la couverture de « Motocycles » du 15 février dernier est, comme nous l'avons écrit, due à notre reporter-correspondant M. Langeron; ce n'est pas pour lui une œuvre exceptionnelle, la plupart de ses épreuves ont ce fouillé, ce modelé qui dénotent de sa part autant de talent que de réflexes; nos lecteurs ont déjà eu l'occasion d'apprécier nombre de ses clichés, toujours égaux en mouvement comme en précision.

Les rédacteurs signent leur prose, les photographes par contre restent souvent anonymes; nous avons voulu réparer ici cette petite injustice.

**Salon de Paris.**



C'est le jeudi 2 octobre que le Salon ouvrira ses portes.

Il n'y a rien de changé à l'organisation générale; les automobiles seront exposées au Grand Palais, les motos et cycles au Parc des Expositions de la Porte de Versailles.

Cette formule a généralement donné satisfaction, il n'y a donc pas lieu de la modifier, d'autant qu'il est toujours impossible de tout grouper au Grand Palais.

**Moto-Vanves.**

Un nouveau magasin de cycles, cyclo-moteurs et motos, vient de s'ouvrir aux environs de la porte de Vanves. D'ores et déjà, les amateurs y trouve-

ront de nombreux scooters Speed et des motos Excelsior, voisinant avec des cyclo-moteurs Vap, et tout l'équipement nécessaire au motocycliste.

Ce nouvel établissement compte également représenter plusieurs de nos grandes marques nationales.

Nous espérons que cet écho rendra service aux motocyclistes des environs, car il est toujours agréable d'avoir à proximité de son domicile, un réparateur doublé d'un vendeur.

**Honneur au Pingouin.**



Ce vétéran toujours sur la brèche qui est Andrieux, dit « Le Pingouin », présenté à nos lecteurs dans un précédent « au hasard des rencontres », vient d'être nommé vice-président d'honneur du M.C. de

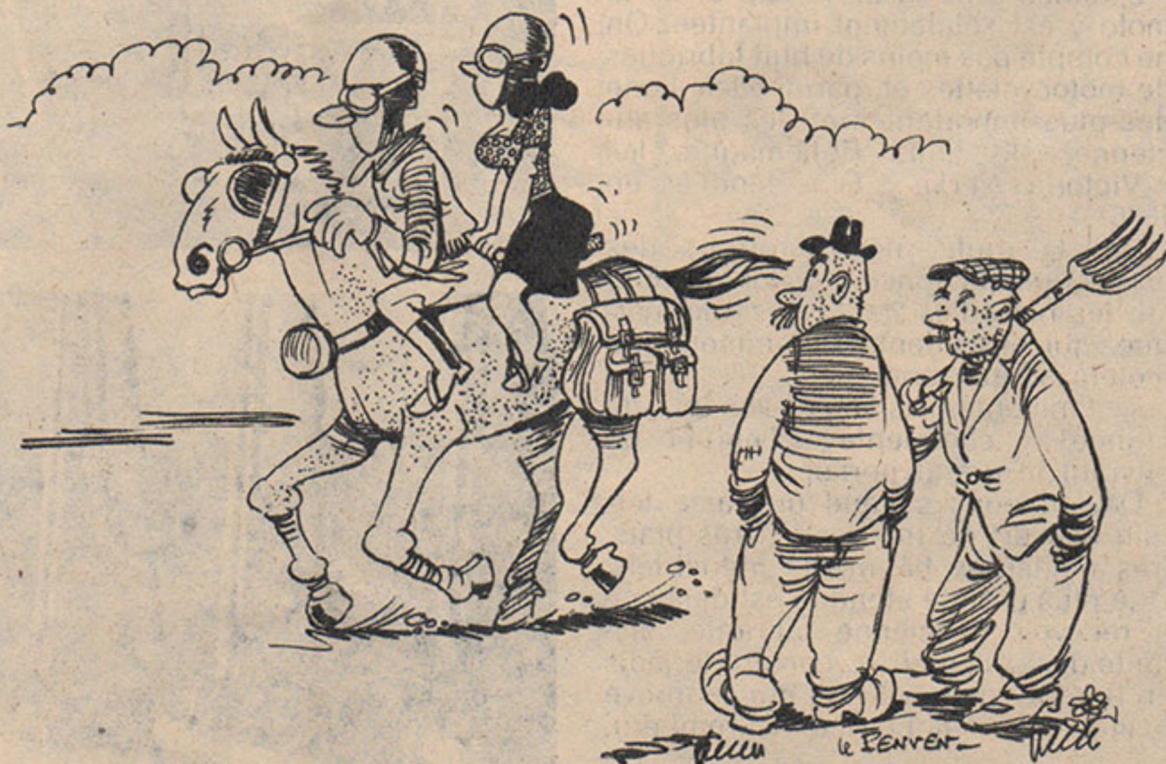
Normandie.

Cette décision a été prise à l'insu du bénéficiaire, le M.C. de Normandie nous ayant demandé de transmettre par le canal de « Motocycles » le titre au Pingouin.

Bonne surprise et tous nos compliments.



*Tiens! la moto des Dupont est encore en réparation!...*



# REPORTAGE MOTOCYCLES

## VISITE A L'USINE "VICTORIA"

Le hall n° 1 abrite toute la fabrication des petits blocs moteurs « Vicky » F.M.38 pour cyclomoteurs. Des deux côtés de la longue allée centrale sont rangées les machines, fraiseuses, perceuses, tours-revolvers, dont les rythmes différents composent une puissante symphonie.

Des cloisons de verre abritent ces sortes de laboratoires où les pièces exigeant une précision et une finition

**N**UREMBERG n'est point seulement une de ces « villes d'art » célèbres qui abritait, sur sa colline, derrière ses remparts et ses tours, un décor de moyen âge miraculeusement préservé (jusqu'en 1944!). Son antique industrie du jouet avait porté aux coins les plus reculés de l'univers le renom de la cité : de ses inventeurs, de ses artisans, créateurs des premières montres, appelées jadis « œufs de Nuremberg ».

Maintenant, elle est le point de rassemblement des énergies productrices de la Bavière du Nord, tout en restant la gardienne des traditions artisanales vivifiées par l'esprit inventif et la recherche de la qualité.

L'industrie de la bicyclette et de la moto y est solidement implantée. On ne compte pas moins de huit fabriques de motocyclettes et, parmi elles, l'une des plus importantes et des plus anciennes de toute l'Allemagne, les « Victoria Werke A.G. », fondées en 1886!

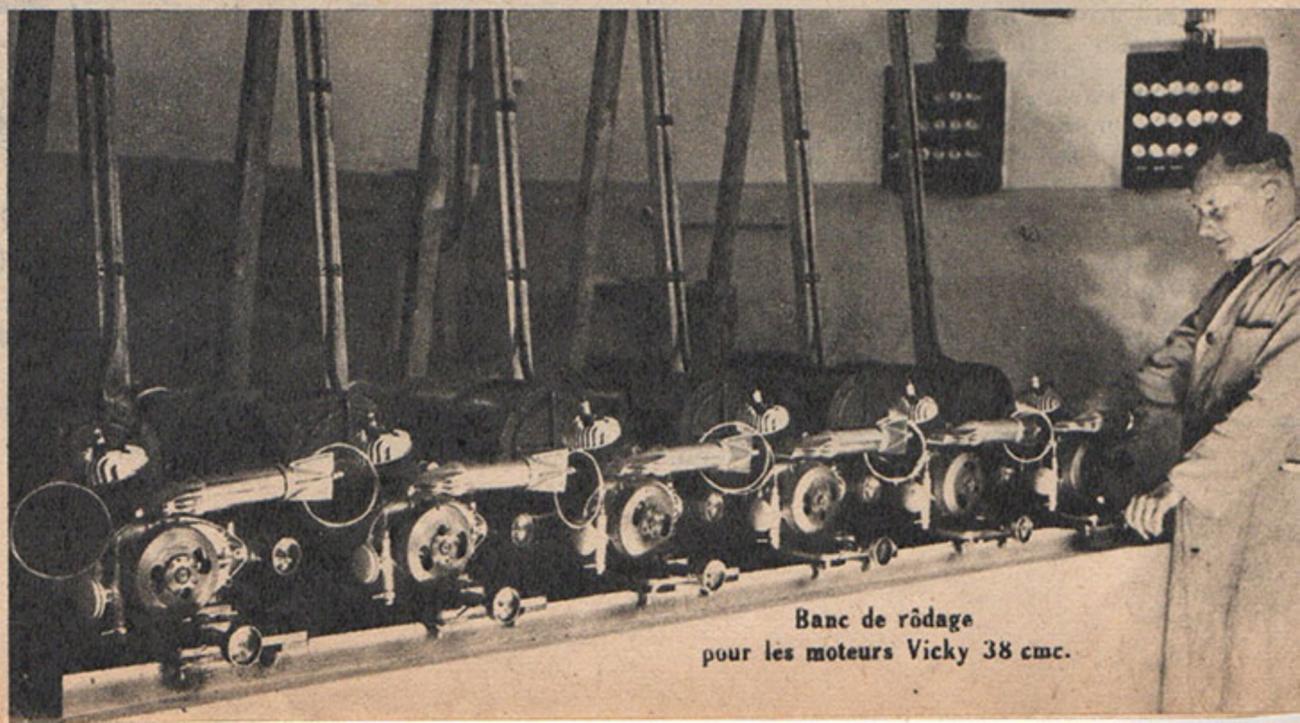
Sur la route, nous croisons des essayeurs qui foncent à toute allure sur les nouvelles 250 cmc. de la marque, qui possèdent, évidemment, un moteur à haut rendement.

« Eminents visiteurs venant de France! » commente le portier en ouvrant le grand portail.

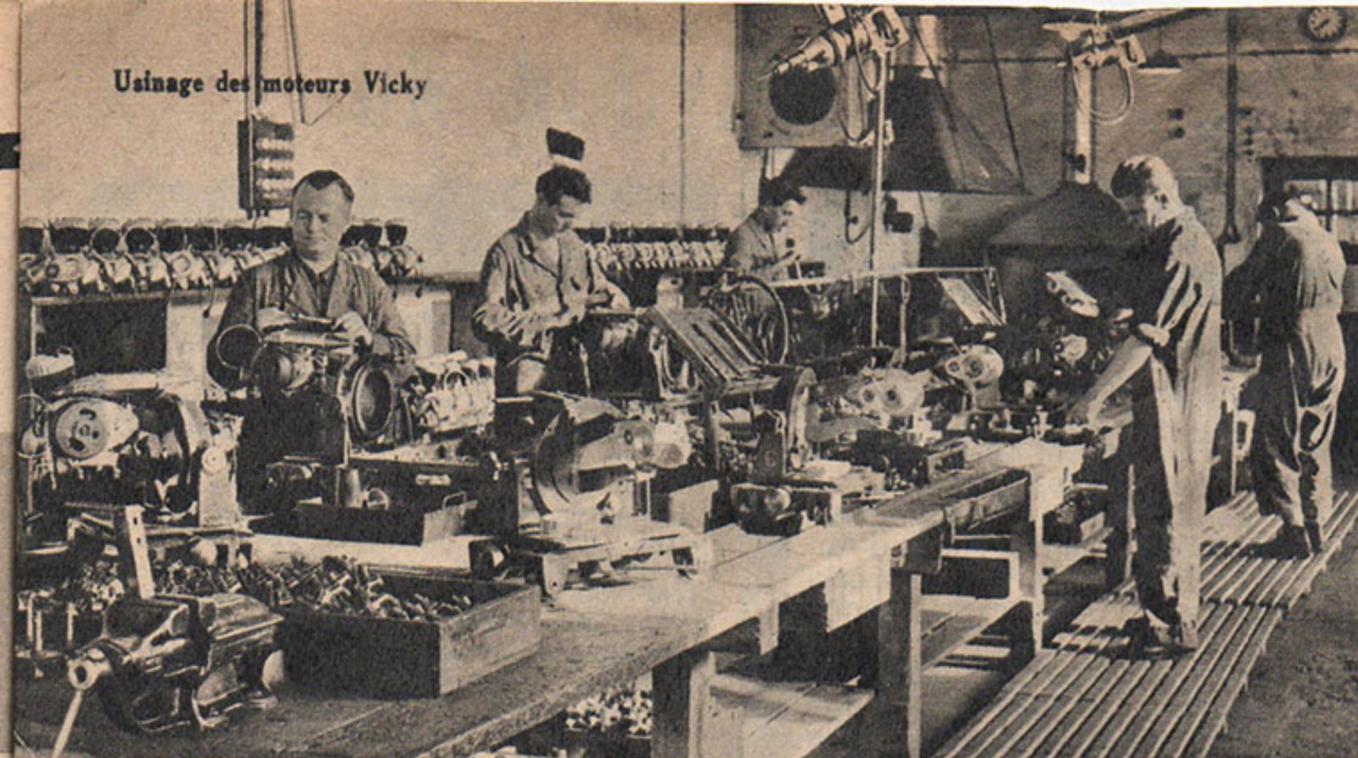
Devant nous s'étend un vaste terrain couvert de très longs, très plats, très modernes bâtiments industriels. Une plus grande étendue est destinée à recevoir l'ancienne fabrique, distante de 7 kilomètres, construite jadis en bordure de la ville, et qui se trouve maintenant englobée dans Nuremberg.



Une des sections d'usinage des moteurs



Banc de rodage pour les moteurs Vicky 38 cmc.



planches, au long des murs et de l'allée centrale.

Et des tubes très rapprochés les uns des autres amènent les câbles aux socles des machines-outils. Si l'on veut déplacer une machine ou en poser une nouvelle, il est facile d'enlever une petite partie du parquet et de poser le câble dans un de ces tubes.

Visite rapide au sablage, aux installations d'émaillage (qui possèdent les séchoirs les plus modernes par infra-rouge) et au montage des roues grâce à un procédé breveté par les « Victoria Werke ».

On attache chez « Victoria » une grande importance aux essais sur

spéciales sont calibrées, contrôlées et marquées avant de rejoindre le stock intermédiaire, puis la chaîne de montage.

Celle-ci est constituée par des berceaux pouvant être tournés, penchés dans tous les sens, et qui roulent sur une piste ovale, surélevée, munie de rails.

Les blocs sont montés avec les pièces fabriquées dans le hall même, et avec celles de fonderie coulées en dehors de l'usine, mais qui y ont été usinées. Ils arrivent ainsi, peu à peu, au milieu de l'affairement des ouvriers, jusqu'au banc de rodage, puis au banc d'essai, où ils subissent des épreuves de performance. Le bruit assourdissant qui y règne ne permet qu'un dialogue par signes.

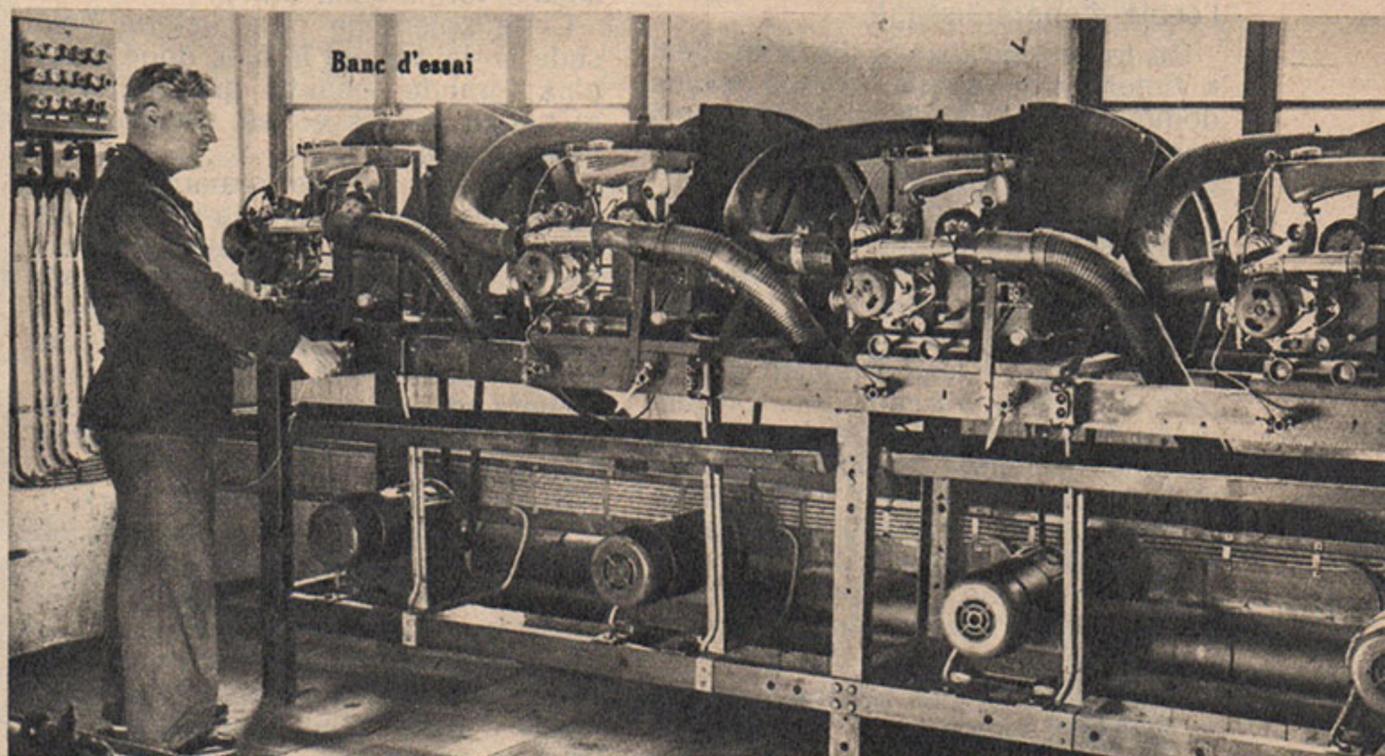
On ouvre pour nous la porte du service des essais, strictement interdite au commun des mortels! Toutes les pièces de la nouvelle 350 cmc. 2 cylindres en V, qui fit la sensation du Salon de Francfort, y sont étalées pour discussion et examen, après les épreuves de durée auxquelles elle a été soumise.

Dans le hall n° 2, nous passons entre de longues rangées de tours automatiques pour aller à l'atelier où les petits blocs « Vicky » sont montés dans les bicyclettes « Victoria », spécialement construites pour les recevoir. Les essayeurs entrent et sortent continuellement pour leur faire subir les derniers essais (sur une piste spéciale construite à l'intérieur de l'usine) avant leur expédition dans le monde entier. C'est également dans ce hall que loge le service de réparations.

Le hall n° 3 est consacré à la fabrication des pièces pour les motocyclettes de 125 cmc. et 250 cmc.; et au montage de ces modèles suivant le système adopté pour les petits blocs « Vicky ».

Le sol de ce hall est composé de sable mélangé à du goudron et revêtu de tasseaux de bois, ce qui donne un bon isolement du froid et amortit le bruit des chariots qui y circulent et les chocs.

Toutes les canalisations sont placées dans des caniveaux recouverts de



## Visite de l'Usine "Victoria" (suite)

route. Qu'il pleuve ou qu'il neige, sans cesse les essayeurs sont dehors, procédant à des réglages, des essais de vitesse maxima, de freinage.

Nous sommes arrivés aux postes de lavage, à l'expédition, à l'emballage pour les machines destinées à l'exportation. Nous y voyons des caisses marquées Indonésie, Hollande, France, Belgique, etc.

Les cadres des motocyclettes et les bicyclettes sont fabriqués dans l'ancienne usine. C'est là, également, que se trouvent le contrôle des matériaux, l'école d'apprentissage.

De toutes les usines de moto c'est « Victoria » qui a subi les plus grands dommages du fait des bombardements aériens. Le terrain autour des baraquements qui abritent encore le service commercial est tout creusé d'entonnoirs. Les destructions subies n'ont point empêché les travaux de reconstruction de reprendre dès 1945. En premier lieu, sortir le petit groupe moteur « Vicky », le plus ancien moteur pour bicyclette d'Allemagne. On sait qu'au printemps 1951 il a établi deux records du monde de vitesse (pour le mille et le kilomètre) avec 79 kilomètres à l'heure. Plus de 60.000 exemplaires en ont été fabriqués, dont la moitié pour l'exportation, principalement pour la Hollande. Et la demande s'accroît chaque jour.

Le programme des fabrications motocyclistes comporte un vélomoteur « Bl. Fix » 125, spécialement conçu

pour supporter le transport de 2 personnes. Ses 80 kilomètres à l'heure en pointe, ses 5 CV. à 4.400 tours témoignent de son excellent rendement. La 250 cmc. « Aéro », elle, donne 10 CV. à 4.700 tours et atteint les 100 kilomètres à l'heure. A l'épreuve des Alpes d'Autriche, l'équipe « Victoria » remporta le seul prix accordé pour un « team » complet.

Avec la nouvelle 350 cmc. bicylindre en V, à cardan, « Victoria » reprend la construction des 2 cylindres à grande puissance qu'elle entreprit, dès 1921, sous la forme « flat-twin ».

Cette splendide motocyclette possède certainement le bloc doué de la plus grande beauté architecturale qu'on ait jamais vu en construction motocycliste.

Il convient ici de remarquer que « Victoria » construit elle-même tous ses moteurs du 38 cmc. au 350 cmc. ! ses cadres, ses jantes, toutes les pièces composant une motocyclette, à l'exception de l'équipement électrique, signé « Bosch » et « Noris ». Notons également qu'elle vient d'entreprendre la fabrication de machines à coudre fort élégantes.

Notre visite aux « Victoria Werke » nous a laissé une grosse impression de leurs vastes capacités de production, de leur puissance de rendement et de leur extension possible.

Elles restent fidèles aux anciennes traditions, mais en utilisant la technique d'aujourd'hui pour réaliser les progrès de demain.

LES cyclomotoristes, qui sont aujourd'hui des centaines de milliers, ont tous intérêt à connaître les deux nouveaux dispositifs brevetés qui sont présentés par le Carburateur Amac :

- le « Self Starter »,
- le « Stabilisateur de niveau ».

La mise en marche à froid des tout petits moteurs imposait jusqu'ici à l'utilisateur plusieurs manœuvres successives ou simultanées de boutons, de leviers ou de manettes plus ou moins compliquées, mystérieuses et récalcitrantes.

- 1° Ouverture du robinet d'essence.
- 2° Noyage de la cuve à l'aide de l'agitateur.
- 3° Fermeture ou chargement, au doigt, du volet de départ.
- 4° Ouverture du décompresseur.
- 5° Pédalage plus ou moins pénible.
- 6° Fermeture du décompresseur.
- 7° Ouverture des gaz.
- 8° Ouverture du volet de départ.

En cas d'insuccès, toute la suite des huit opérations, moins la première, était à recommencer, une ou plusieurs fois, sans oublier les descentes de machine et les mains sales.

Le dispositif Amac dit « Self Starter » permet d'éviter quatre manœuvres sur huit, et surtout il élimine tout risque d'avoir à recommencer les opérations.

Les seules manœuvres indispensables, si l'on exclut le robinet d'essence et l'ouverture du gaz à fond, sont à la portée de tout le monde, même des plus profanes :

- décompresser,
- pédaler,
- lâcher le décompresseur.

Tout moteur en bon état part infailliblement, et nous allons voir pourquoi : En ouvrant les gaz bien à fond, on sent, à demi-course, un ressaut très net qui marque la fin de l'ouverture du volet de gaz et le début de la fermeture du volet d'air enrichisseur.

Ce volet, coulissant parallèlement au boisseau des gaz et tout près du gicleur d'essence, étrangle l'air par un étroit passage qui souffle sur ce gicleur et pulvérise l'essence avec le maximum de violence possible.

Si pour une cause étrangère au carburateur, eau dans l'essence, mauvais allumage ou autre, le moteur n'est pas parti du premier coup, il suffit de continuer à pédaler en manœuvrant la commande des gaz, ce qui a pour effet, d'une part, de déboucher le gicleur par les mouvements alternés de l'aiguille intérieure, d'autre part, par les ouvertures et fermetures successives du volet d'air, de faire passer le mélange de gaz fourni par le carburateur, par tous les degrés de richesse ou de pauvreté capables de provoquer une première explosion.

La réalisation pratique du dispositif est d'une simplicité extrême. Aucun organe apparent supplémentaire, ni volet, ni doigt, ni tige, ni ressort. Un petit chapeau vissé à peine plus haut que le chapeau normal, et c'est tout. Quand le volet des gaz est tiré à fond de course par la câble de commande, la vis réglable qui reçoit la poussée de la gaine flexible s'enfonce alors dans le chapeau et ferme le volet obturateur d'air. Et c'est tout !

Le stabilisateur de niveau n'a sans doute pas besoin de justifier son apparition. Chacun sait que plus les moteurs sont

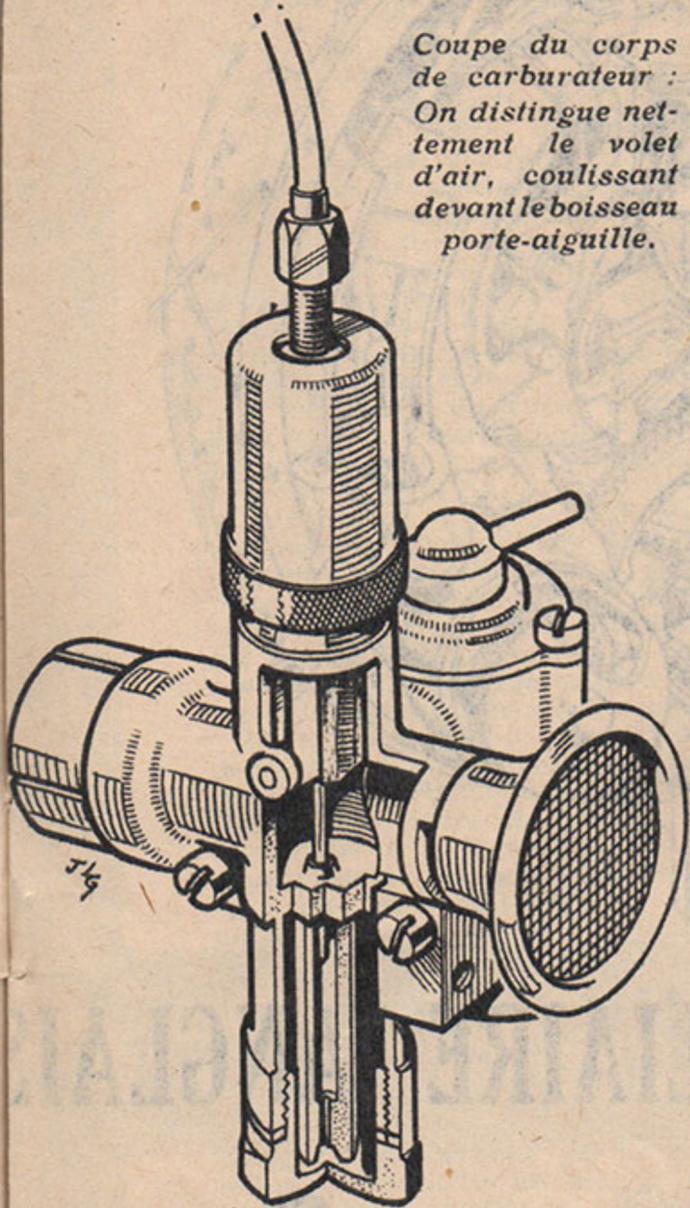


Expédition vers le Canada.

# UN NOUVEAU CARBURATEUR

## pour cyclomoteurs

Coupe du corps de carburateur : On distingue nettement le volet d'air, coulissant devant le boisseau porte-aiguille.



Pour mieux comprendre l'invention, il faut se représenter le dispositif de cuve à niveau constant classique : on y trouve un flotteur percé d'un tube central où peut coulisser librement la lige d'un pointeau qui est lui-même guidé dans le fond et dans le couvercle de la cuve. La force ascensionnelle du flotteur s'exerce contre une goupille fendue placée dans une gorge du pointeau et qui appuie celui-ci contre l'orifice d'arrivée d'essence dès que le niveau est atteint dans la cuve. Cette goupille fendue sert donc de liaison directe entre le pointeau et le flotteur et tout peut coulisser librement dans le sens vertical sans frottements parasites.

Pour multiplier l'effort exercé par le flotteur, il a suffi de soulever l'une des extrémités de la goupille de quelques dixièmes de millimètre en la laissant reposer sur la tête renversée d'une sorte d'épingle fixée dans le couvercle de cuve. L'autre extrémité de la goupille repose alors sur le bord du flotteur et la force

appuyant le pointeau contre l'orifice d'arrivée d'essence est multipliée dans le rapport des bras du levier ainsi constitué par la goupille. Bien mieux, le flotteur s'appuyant vers le haut, en un point seulement de sa périphérie, tend à chavirer sur l'autre côté ce qui provoque évidemment de légers frottements contre la lige de pointeau qui lui sert de guide. De même un frottement naît entre le pointeau et son guidage dans le fond de la cuve et dans le couvercle.

En bref, tout se passe comme si l'ensemble mobile coincé par la pression du flotteur se mettait à vibrer en synchronisation avec la cuve, et le bouillonnement du liquide s'apaise comme par enchantement.

Le gicleur déterminé précédemment avec une cuve à niveau instable peut, dans tous les cas, être diminué de plusieurs points, et la consommation réduite d'autant, sans parler de la propreté retrouvée.

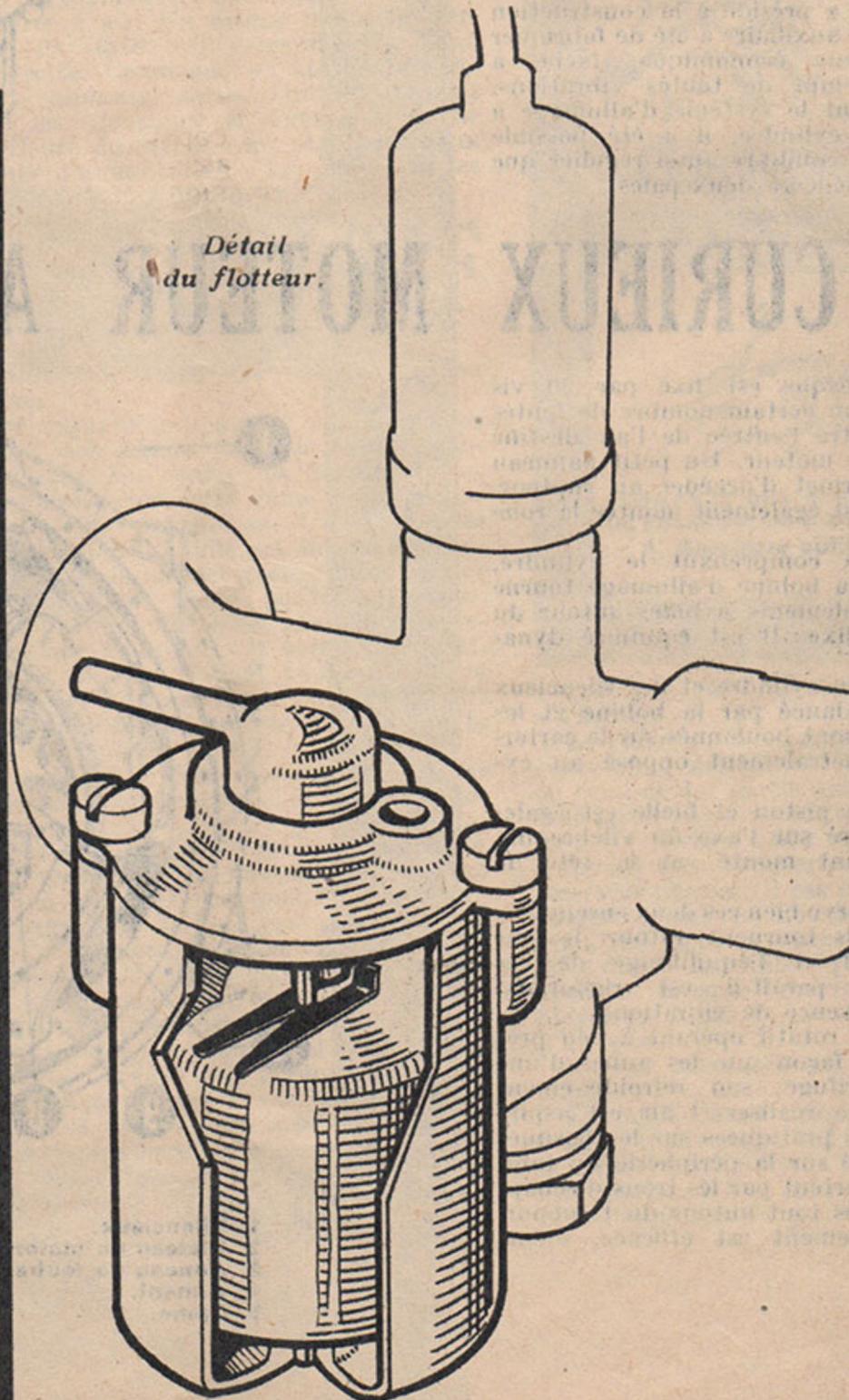
Si les esprits critiques craignent que d'aussi belles théories soient difficiles à vérifier en pratique, nous pouvons leur confirmer que les deux innovations ci-dessus sont déjà réalisées commercialement et nous ne pouvons que les inviter à demander un essai immédiat à leur motoriste préféré.

petits, plus ils tournent vite et plus ils vibrent. Ils vibrent tellement, qu'à certaines vitesses l'essence contenue dans le carburateur entre le fond de la cuve qui vibre et le flotteur en suspens qui ne vibre pas se transforme en véritable émulsion, gicle par les trous d'aération sur les pantalons du cycliste et pour comble, n'alimente plus le gicleur à essence que d'un mélange à consistance de mayonnaise qui appauvrit la carburation. Aucun réglage précis ne peut être déterminé dans de telles conditions, puisqu'un gicleur même trop fort peut donner un mélange trop pauvre par instants et trop riche à d'autres.

De tous les palliatifs proposés, aucun jusqu'ici ne s'était montré suffisamment efficace parce qu'aucun ne s'était attaché au véritable problème qui consiste à « amortir » les vibrations qui se produisent relativement entre le fond de la cuve et le flotteur.

Le stabilisateur Amac breveté S.G.D.G. est un dispositif qui, au prix d'une infime modification au système classique multiplie la force exercée par le flotteur pour appuyer le pointeau contre son siège et simultanément provoque entre toutes les pièces mobiles des pressions latérales qui étouffent les vibrations tendant à se produire.

Détail du flotteur.



L'IDÉE de faire tourner un moteur autour d'un vilebrequin fixe n'est pas nouvelle. Gnome-et-Rhône avait appliqué ce système à un de ses premiers moteurs destinés à l'aviation; mais, à notre connaissance, c'est bien la première fois qu'un monocylindre de ce genre a été réalisé.

C'est un 40 cmc., 2 temps, de 34,9 millimètres de course; l'alésage est de 38,1.

L'axe vilebrequin est fixé sur la fourche arrière, le moteur étant enfermé dans ce qui apparaît comme étant un gros moyeu, et c'est le carter du moteur qui tourne avec la roue. Cette rotation est effectuée par l'intermédiaire d'un train de quatre engrenages, donnant un rapport de 14 à 1, et le moteur tourne dans le même sens que la roue motrice.

En fait, cet ensemble se décompose en trois parties: le réservoir à essence fixé sur le garde-boue arrière; le moteur avec son système d'allumage enfermé entre deux flasques formant carter; le carburateur qui est monté sur l'axe même du vilebrequin, celui-ci étant creux.

Sur un des flasques sont réunis le frein, l'embrayage, la dynamo pour l'éclairage et le tuyau d'échappement. Le dessin fera mieux comprendre qu'une longue explication la disposition des divers organes qui, une fois assemblés, ressemblent beaucoup à un très gros frein tambour.

L'idée qui a présidé à la construction de ce moteur auxiliaire a été de fabriquer un propulseur économique, facile à loger et exempt de toutes vibrations.

En montant le système d'allumage à l'opposé du cylindre, il a été possible d'obtenir un équilibre aussi régulier que celui d'une hélice à deux pales.

# UN CURIEUX MOTEUR AUXILIAIRE ANGLAIS LE 40<sup>CMC.</sup> WHELL ROTATIF

L'autre flasque est fixé par 20 vis et contient un certain nombre de fentes pour permettre l'entrée de l'air destiné à refroidir le moteur. Un petit panneau amovible permet d'accéder au rupteur. De ce côté est également montée la roue libre.

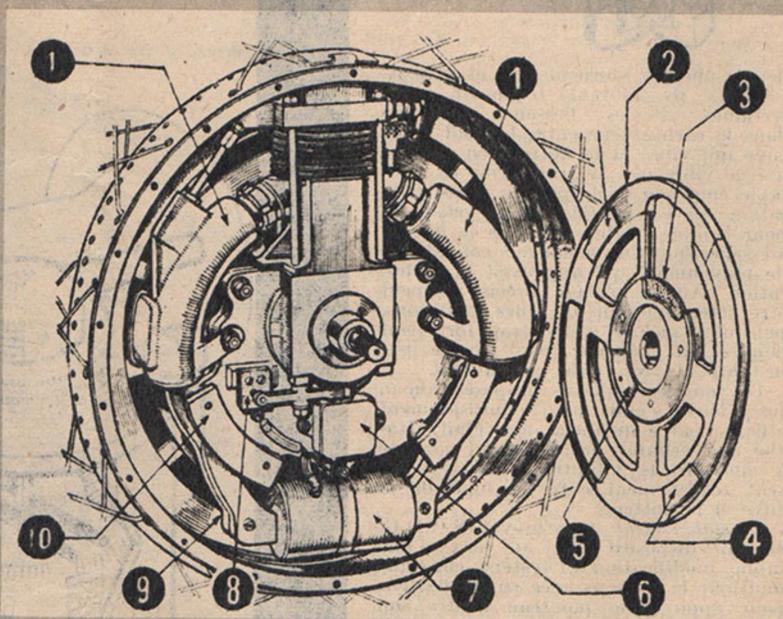
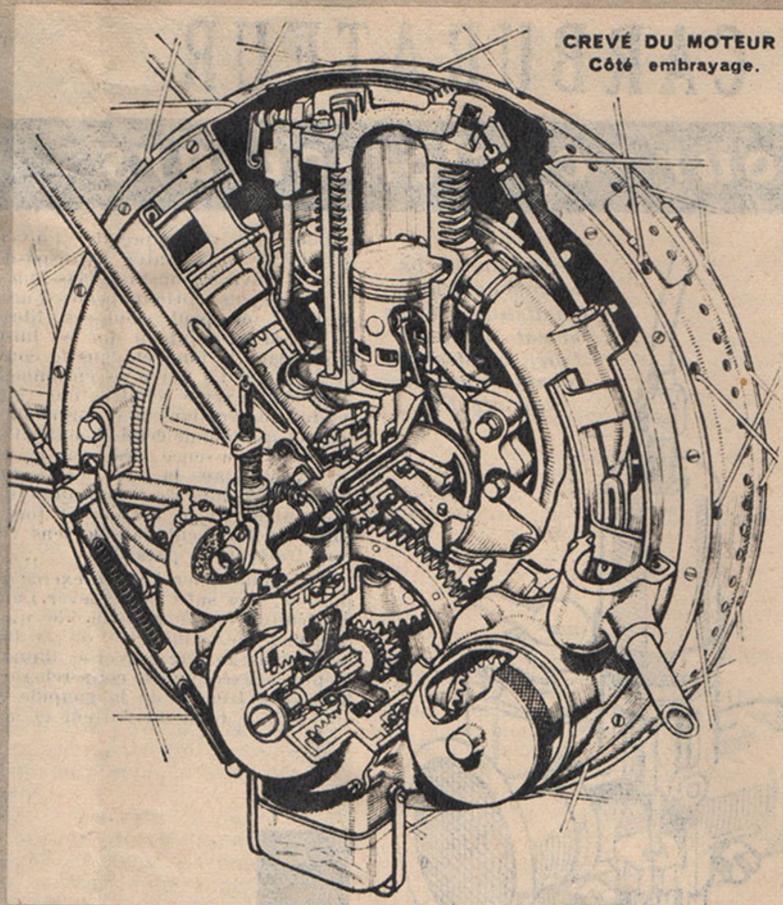
L'ensemble comprenant le cylindre, le carter et la bobine d'allumage tourne sur deux roulements à billes autour du vilebrequin fixe. Il est équilibré dynamiquement.

Le poids du cylindre et des silencieux est contre-balancé par la bobine et les aimants qui sont boulonnés sur le carter-moteur diamétralement opposé au cylindre.

L'ensemble piston et bielle est également équilibré sur l'axe du vilebrequin par un volant monté sur la tête de bielle.

Si l'on observe bien ces deux ensembles, on voit qu'ils tournent autour de leur axe respectif et l'équilibrage de ces pièces qui, paraît-il est rigoureux, explique l'absence de vibrations.

Le moteur rotatif opérant à peu près de la même façon que les aubes d'une pompe centrifuge, son refroidissement a été facile à réaliser. L'air est aspiré par les fentes pratiquées sur les flasques et est envoyé sur la périphérie du tambour où ils sortent par les trous d'échappement percés tout autour du tambour. Le refroidissement est efficace, même



- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. Silencieux.             | 6. Condensateur.           |
| 2. Plateau du stator.      | 7. Bobine.                 |
| 3. Anneau de feutre huilé. | 8. Rupteur.                |
| 4. Aimant.                 | 9. Contrepoids.            |
| 5. Came.                   | 10. Sabots d'alimentation. |

CREVÉ DU MOTEUR  
Côté embrayage.

VUE COTÉ DYNAMO:

lorsque la bicyclette est à l'arrêt, le moteur tournant dans sa cage faisant office de turbine. A sa vitesse de croisière, le refroidissement du moteur est 5 fois plus élevé que celui d'un moteur fixe.

L'expérience a démontré que la température maximum de la culasse n'a jamais dépassé 180° centigrades.

Un autre point intéressant: étant donné que 90 % du poids du moteur est en mouvement, on obtient ainsi un excellent effet de volant.

Chaque arbre moteur et son volant circulaire sont fondus d'une seule pièce et deux méplats leur permettent de s'engager dans les pattes des fourches de toutes les bicyclettes standard.

Chaque moitié du carter moteur en alliage léger épouse de très près la forme des volants circulaires et du contrepoids central fixé sur la tête de bielle. Ce carter est supporté par deux roulements à billes (un sur chaque arbre).

A l'extérieur du carter sont placés deux joints à ressorts fabriqués en caoutchouc synthétique pour éviter la perte possible des gaz.

La bielle est en acier et tourne sur un roulement à galets autour d'un axe qui est monté à la presse dans le volant.

Le piston est du type sans déflecteur, en alliage léger. Il est monté librement sur son axe et est maintenu en place par deux bouchons également en alliage léger. Il a deux segments à ergot.

Le cylindre est en fonte et possède deux paires de canaux de transfert opposés, qui communiquent avec deux paires d'ouverture du piston. Devant et derrière le cylindre se trouvent les deux pipes d'échappement sur lesquelles sont fixés les deux silencieux en aluminium, de forme arrondie. Ils sont main-

tenus en place chacun par un écrou en laiton. L'étanchéité est assurée par des joints métallo-plastiques. Les sorties en fente de ces silencieux laissent échapper les gaz dans un canal annulaire prévu dans le flasque d'entraînement, puis ceux-ci passent dans le pot de détente qui se trouve à l'extérieur de ce flasque.

La culasse en alliage léger est détachable et est fixée sans joint sur le cylindre.

Le cylindre et la culasse sont maintenus en place par quatre goujons qui se vissent dans le carter. Quatre écrous maintiennent l'ensemble. La bougie de 10 millimètres est vissée dans la culasse, dans une position presque horizontale.

A l'opposé de la bougie, une soupape de décompression communique par un tube avec le silencieux arrière. Lorsque le moteur est arrêté, cette soupape est maintenue ouverte par un ressort léger. Cette soupape est fermée par la force centrifuge, lorsque la vitesse de rotation du moteur correspond à une vitesse de route d'environ 40 km/h. De cette façon, au démarrage, on évite l'effort que l'on serait obligé de faire pour passer la compression. De plus, toute l'huile en excès dans le moteur s'échappe par cette soupape avant qu'elle se ferme.

L'admission se fait par l'intermédiaire de l'axe moteur gauche qui est creux. Un disque plat et circulaire en laiton, possédant une fente d'admission, est

porté par l'axe de tête de bielle et à la gauche de celle-ci. Ce disque est fixé sur la bielle par un ergot placé à son extrême bord. De cette manière, la bielle fait tourner le disque autour de l'axe de tête de bielle. Il est tenu en place par deux ressorts. Le premier se trouve immédiatement sous l'ergot et le deuxième dans la bielle.

Un carburateur Amal à aiguille est emboîté à l'extrémité de l'axe creux et possède une vis de ralenti réglable. Ce carburateur a un volet d'air automatique commandé par la poignée des gaz. Pour faire démarrer le moteur, la poignée est ouverte à fond. Une gâchette à ressort placée sur la poignée est alors appuyée par le pouce du pilote. Cette gâchette, lorsqu'elle est appuyée, permet à la poignée tournante de tourner un peu plus. A ce moment là, la gaine du câble vient buter sur une commande à ressort se trouvant à la partie supérieure du carburateur et abaisse le volet d'air à travers le passage d'admission. Dans ce volet d'air, un trou calibré débite une quantité d'air suffisante pour le démarrage. Dès que le moteur est assez chaud, il suffit de fermer un peu la poignée tournante et le volet d'air retourne à sa position normale. A ce moment, la conduite se fait comme avec une poignée ordinaire.

Sur la prise d'air du carburateur est fixé un petit carter dans lequel se trouve le filtre à air. Un disque circulaire servant de stator est verrouillé sur l'axe de droite. Ce disque ou stator possède deux aimants serties. Immédiatement sous les silencieux, et fixés à la partie inférieure du carter, sont placés les deux sabots d'aimantation. Le jeu entre les

aimants du stator et ces sabots est infime.

Le rupteur est monté sur le carter et est commandé par une came circulaire fixée au centre du disque stator. Le graissage de cette came a été réalisé d'une façon ingénieuse. Un disque de feutre imbibé d'huile est intercalé entre la came et le bloc et graisse la came par l'intermédiaire d'une petite ouverture.

Le fil de bougie n'est pas fixé directement sur la bougie. Il arrive, en effet, sur un bloc en Tufnol boulonné sur la culasse et un petit ressort à lame établit le contact entre l'arrivée de ce fil et la tête de bougie.

Le graissage de ce moteur est fait par mélange, comme dans la plupart des 2 temps.

Fixé sur la partie gauche du carter, le pignon moteur entraîne un second pignon en fibre, sur lequel est vissé l'embrayage. Ce dernier est supporté par deux roulements à billes légers dans les flasques fixés sur la partie gauche.

L'embrayage est composé de trois disques de garnitures tissées et de deux disques d'acier maintenus par quatre ressorts. L'axe du pignon de sortie d'embrayage tourne sur un roulement à aiguilles. Le rapport final est d'environ 14 à 1. Le levier d'embrayage possède un ressort de rappel télescopique. Il est possible de débrayer le moteur lorsqu'on ne veut pas utiliser celui-ci. Il suffit

de tirer vers l'extérieur le bouton moleté se trouvant sur le carter d'embrayage. Ce bouton est maintenu en place par l'intermédiaire d'une bille et d'un ressort. La transmission est graissée par l'huile des gaz d'échappement. Cette huile passe sur les pignons et s'écoule par une fente dans un petit récipient en plexiglas fixé à la base du moyeu moteur.

Le constructeur déclare qu'environ 90 % de l'huile du moteur est récupérée de cette façon. Ce petit récipient est maintenu en place par un ressort et est facilement détachable. Pour ce moteur, il a été prévu un frein à expansion interne pouvant travailler dans l'huile. La dynamo d'éclairage est entraînée par le pignon en fibre de l'embrayage. Elle est du type à pôles multiples et fournit un courant alternatif de 6 volts 3 watts 1/4.

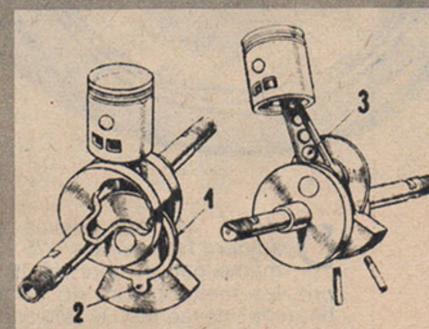
de tirer vers l'extérieur le bouton moleté se trouvant sur le carter d'embrayage. Ce bouton est maintenu en place par l'intermédiaire d'une bille et d'un ressort. La transmission est graissée par l'huile des gaz d'échappement. Cette huile passe sur les pignons et s'écoule par une fente dans un petit récipient en plexiglas fixé à la base du moyeu moteur.

Le constructeur déclare qu'environ 90 % de l'huile du moteur est récupérée de cette façon.

Ce petit récipient est maintenu en place par un ressort et est facilement détachable.

Pour ce moteur, il a été prévu un frein à expansion interne pouvant travailler dans l'huile.

La dynamo d'éclairage est entraînée par le pignon en fibre de l'embrayage. Elle est du type à pôles multiples et fournit un courant alternatif de 6 volts 3 watts 1/4.



DÉTAIL DE L'EMBIELLAGE:  
1. Soupape rotative d'admission.  
2. Contrepoids.  
3. Pastille à ressort.



COMMANDE DES SEGMENTS DE FREIN, par axe et biellettes:  
1. Garniture collée.

Une pile est prévue pour l'éclairage à l'arrêt.

Le réservoir à essence est fixé sur le garde-boue arrière et épouse la forme de celui-ci. La partie arrière de ce réservoir forme réserve et il suffit de soulever la roue arrière pour que l'essence se trouvant dans la réserve s'écoule dans le réservoir normal. Il est possible de visser complètement le bouchon de remplissage, de façon à obturer le trou d'air et d'éviter les fuites qui pourraient se produire lorsque l'on veut retourner la bicyclette, dans le cas de la réparation d'un pneu.

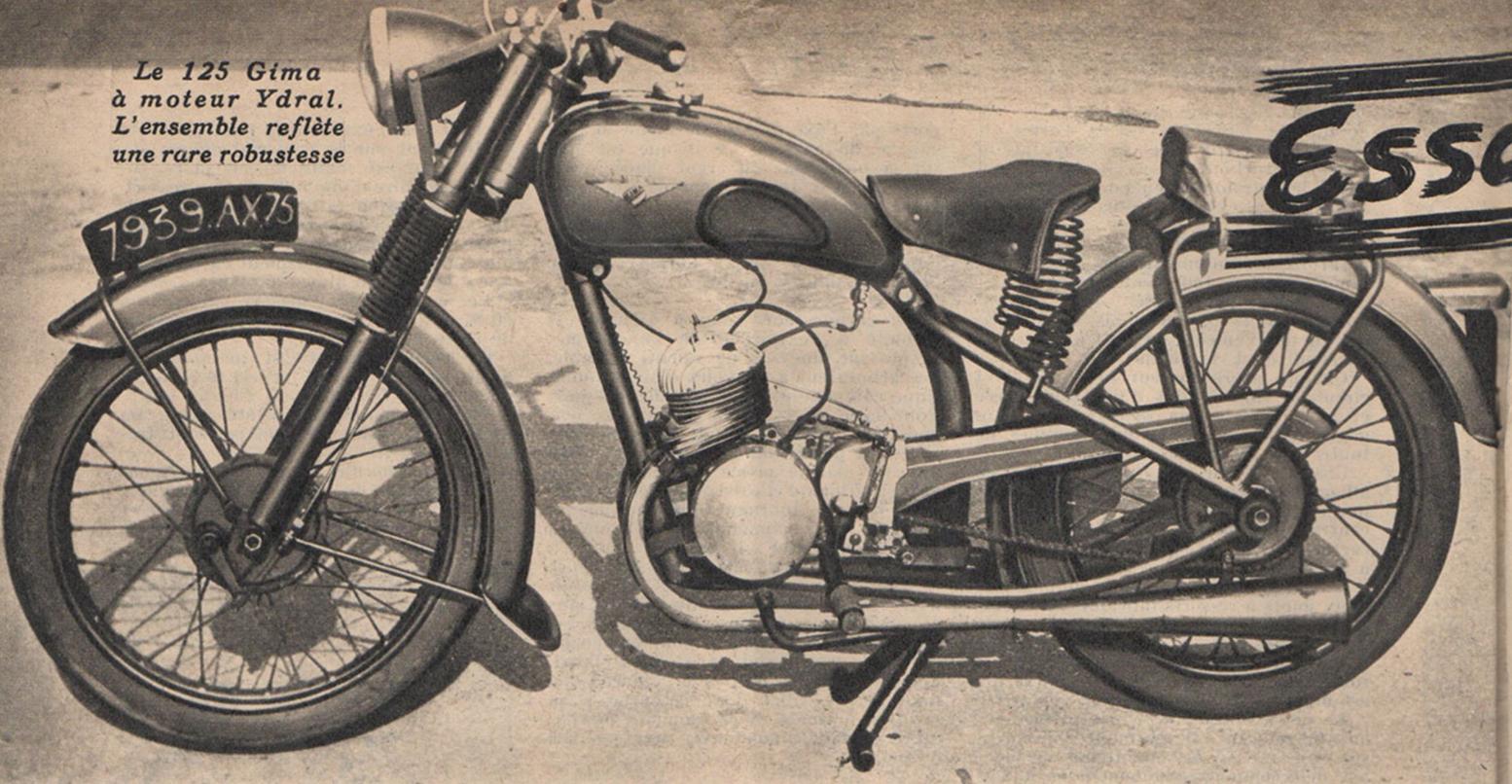
Sur le réservoir est fixé le porte-bagages.

Le poids de ce moteur est d'environ 9 kilos. Il développe 1/2 CV. à 2.500 tours et 0.7 CV. à 3.700 tours. La consommation est inférieure à 1 litre de mélange aux 100 kilomètres.

(d'après "Motorcycle").

Le 125 Gima à moteur Ydral. L'ensemble reflète une rare robustesse

# Essai du 125 Gima



cription, deux détails : le remplacement du robinet d'essence d'origine, qui fuyait, par un modèle plus sérieux, et de la poignée tournante à double effet (!) par une d'un modèle plus courant, d'un fonctionnement plus sûr et moins pénible.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur Ydral 2 temps, chemisé en fonte spéciale. Cylindre et culasse alu. Cylindrée : 125 cmc.  
Alésage/course : 54x54.  
Puissance : 5 CV. à 5.000 t.-m.  
Régime normal : 4.000 t.-m.  
Rapport volumétrique : 7,25 à 1.  
Embrayage à disques multiples garnis liège.  
Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur.  
Rapports : 1<sup>re</sup> 15,7 à 1.  
2<sup>e</sup> 11,7 à 1.  
3<sup>e</sup> 8,19 à 1.  
4<sup>e</sup> 5,85 à 1.  
Réservoir essence : 12 litres.  
Poids en ordre de marche : 80 kg.  
Allumage par volant magnétique, alimentant directement l'éclairage.  
Avance : 5 mm. avant P.M.H.

Autre surprise, une nervosité et une puissance à bas régime (sur les intermédiaires, s'entend) assez inattendues prédisposant à une conduite sport, agrémentée d'un son d'échappement assez « gai » dû aux tromblons et que d'aucuns jugeront peut-être bruyants.

Les démarrages sont francs, on monte les régimes à plaisir; il le faut d'ailleurs, surtout en 3<sup>e</sup>, car la 4<sup>e</sup> est plutôt longue.

Même à deux, les performances ne diffèrent pas sensiblement, et la consommation, avec un réglage de carburation normal, avoisine 3 à 3 lit. 1/2 aux 100 kilomètres dans Paris et sans ménager la monture.

Un autre avantage est évidemment la simplicité mécanique du Gima. L'allumage et l'éclairage directement alimentés par volant magnétique dispensent de la servitude d'une batterie, et l'absence de tout contact et autres appareillages électriques réduit d'autant les risques de court-circuit.

L'on ne bénéficie pas de l'éclairage à l'arrêt; mais en marche, même à faible allure, l'intensité du faisceau lumineux est nettement suffisante.

Les essais à Montlhéry eurent lieu par un temps pluvieux.

Sur l'anneau de vitesse, le tour départ arrêté fut chronométré en 1'59", soit ; 76 km. 200 ; ceci au carburant tourisme ordinaire, 10% d'huile, bougie Lodge H. 14.

Performance honnête pour un 125 deux temps de série.

Mais la plus probante démonstration des qualités de reprise et de tenue de route de notre Gima nous fut fournie par l'essai sur le circuit routier.

La pluie avait abondamment lavé les virages, incitant à une certaine prudence, d'autant plus que la machine était équipée d'un « ribbed » à l'arrière.

Néanmoins, le tour était couvert en 8'3", à la moyenne de 68 km.-h. 432.

Il est toujours intéressant (nous ne savons si les lecteurs le font) de comparer les chiffres obtenus sur la piste de vitesse et le circuit routier. La différence reflète la tenue de route et les qualités du moteur, toutes proportions gardées, car une petite cylindrée s'utilise plus facilement à une puissance maxima qu'une grosse, surtout en courbe.

La comparaison doit donc s'effectuer en restant dans le cadre des différentes catégories.

Toujours est-il que nous dirons, et c'est certainement la première fois, que la Gima possède une tenue de route exceptionnelle pour une machine sans suspension AR., qualité due principalement à la rigidité du cadre et surtout de la fourche télescopique. (On ne saurait trop insister sur ce point, car cela conditionne la tenue en virage.)

Cette 125 s'accroche magnifiquement en côte, et les rampes du circuit routier, atteignant parfois 12%, furent gravies en 3<sup>e</sup>, à plein régime.

Malgré le terrain humide, c'est à plaisir que nous avons accumulé les tours de circuit, tant la machine se révélait docile à la main, courbant

**D**EVANT les prix élevés atteints aujourd'hui par les 175 cmc. et même par nombre de 125 cmc., prix les mettant hors de portée des bourses moyennes, la Maison Gima a songé à commercialiser un modèle populaire, avant tout robuste et pratique, et dont la simplicité constituerait le facteur majeur d'abaissement du prix de revient.

Ce nouveau venu fut gracieusement confié pour essai à « Motocycles » par l'intermédiaire de M. Montginet, l'agent Gima à Paris.

Comme toutes les productions de la marque, ce 125 a un petit air sport qui n'est pas pour déplaire.

Sobrement émaillé en gris métallisé, sans chrome (ce qui, à notre avis, est un avantage), il se caractérise par une netteté mécanique exempte de recoins et autres nids à cambouis.

Toute la partie cycle est largement dimensionnée, suivant la technique particulière à Gima. La fourche télescopique est une des rares, sinon la seule, à posséder une rigidité latérale absolue. Le cadre, caractéristique

avec son tube supérieur de gros diamètre en arceau, accuse une rare robustesse, due à l'emploi d'éléments de diamètre supérieur à la normale.

Garde-boue à bavolets, fixés par tringles tubulaires, freins de grand diamètre (150 mm.), pneus de 24x2,375.

La béquille centrale, sans ressort de rappel, est maintenue en position de repli par une pince métallique.

Les ressorts de selle, très longs, assurent une excellente suspension et la selle est large et confortable.

Guidon Amac classique, possédant à droite l'interrupteur commandant l'éclairage assuré directement par le volant magnétique.

Le moteur est un 125 Ydral 2 temps, bloc 4 vitesses et double échappement.

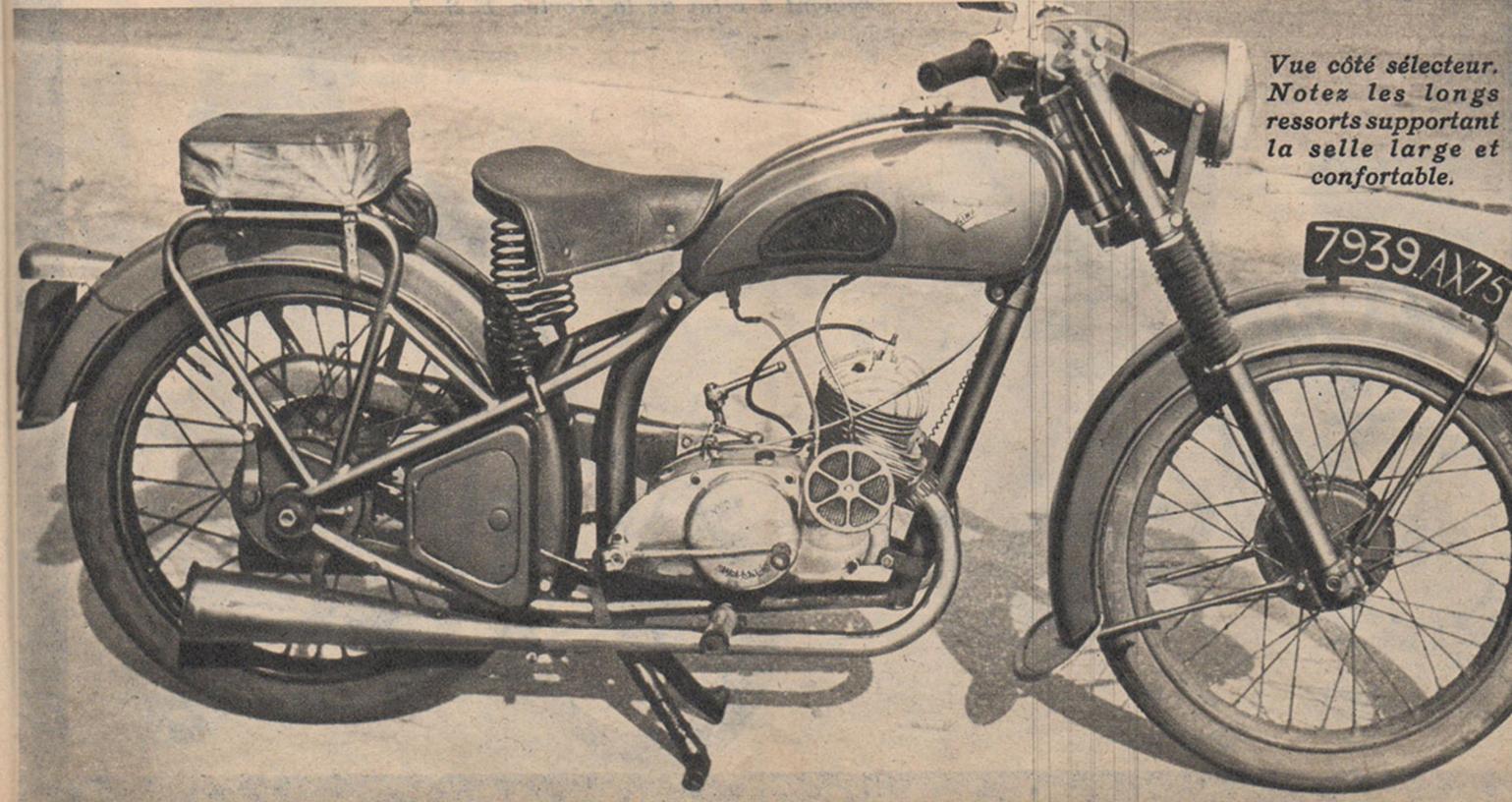
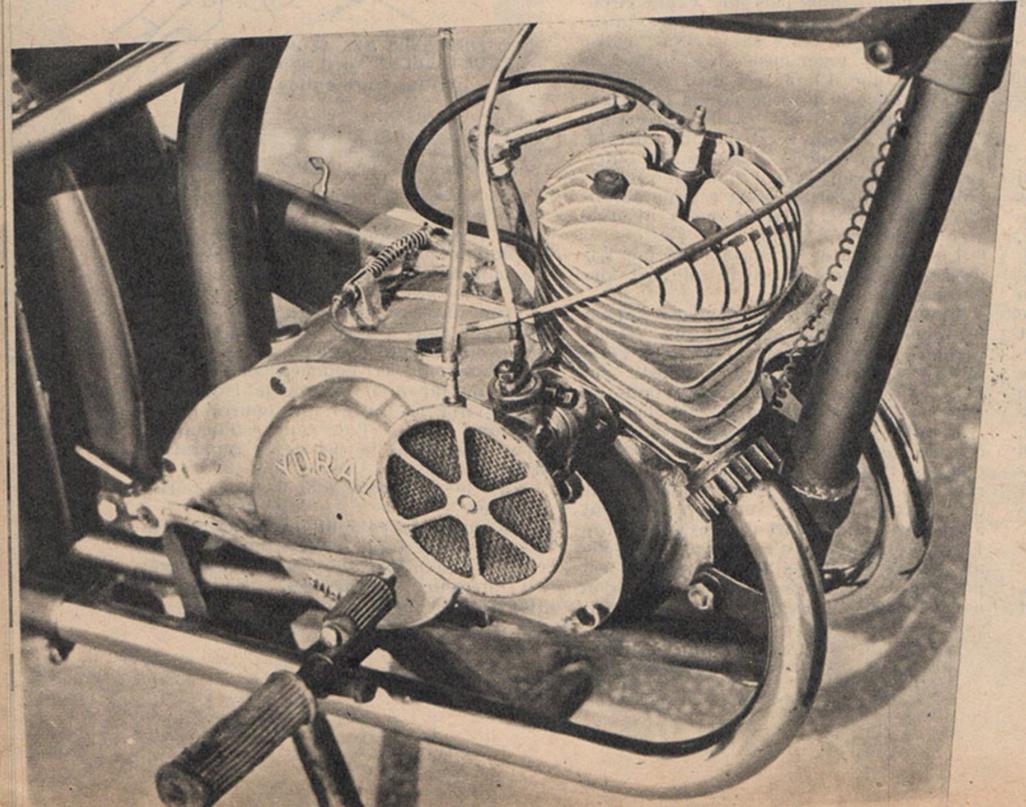
Ce moteur, trop connu pour que soient rappelées ses qualités d'endurance, possède une boîte de vitesses que nous considérons comme une des mieux réussies. Un léger inconvénient réside dans l'obligation de quitter le repose-pied pour enclencher les vitesses, ceci à cause de la longueur du sélecteur.

Mais quelle douceur de manœuvre ! Une simple caresse sur le levier, et le rapport s'enclenche de lui-même, sans heurt, ni grincement. Les 4 vitesses se positionnent en bas. Tous les organes moteurs sont enclos dans un carter ovoïde en alliage léger, très facile à nettoyer. Un orifice de remplissage, avec une jauge très pratique, permet de maintenir le niveau correct du lubrifiant dans la boîte.

Le carburateur, latéral, est situé à droite du cylindre.

Signalons, pour terminer cette des-

**Le moteur YDRAL. A remarquer le développement des ailettes au voisinage de l'échappement et le sélecteur très long.**



Vue côté sélecteur. Notez les longs ressorts supportant la selle large et confortable.

sans effort, reprenant « sec », sans réaction ni déport.

Depuis, la Gima continue son service quotidien dans Paris et alentours, emmenée la plupart du temps à bride abattue; elle n'a encore accusé aucune faiblesse et, malgré la pluie, la neige et la boue, conserve un aspect neuf. C'est là tout l'avantage de l'absence de chrome.

Comme quoi cette petite machine, dont l'aspect général peut ne point plaire — habitués que nous sommes aux perfectionnements, suspension AR., batterie, compteur encastré, etc., — révèle à l'usage nombre d'avantages (surtout au point de vue économie d'entretien) et dont les moindres ne sont certainement pas sa robustesse, sa nervosité et ses performances.

R. COURT,  
A. NEBOUT.



*Le Gima permet des virages plus rapides que la moyenne des machines de même cylindrée.*

## RÉSULTATS DE L'ESSAI A MONTLHÉRY

**Piste de vitesse** (2.548 m.).

1 tour départ arrêté (position allongée): 1'59", moy. 76 km.-h. 200.

**Circuit routier** (9.181 m.).

Meilleur tour : 8' 3", moy. 68 km.-h. 432.

**Vitesses maxi :**

En 1<sup>re</sup> 30/35 km.-h.

En 2<sup>e</sup> 40/45 km.-h.

En 3<sup>e</sup> 60/65 km.-h.

En 4<sup>e</sup> 70/75 km.-h. (position touriste)

**Vitesse mini en prise :** 35/40 km.-h.

**Freinage :** de 50 km.-h. à l'arrêt complet — action sur les deux freins. Essai effectué sur la base de freinage de Montlhéry : 7 m.

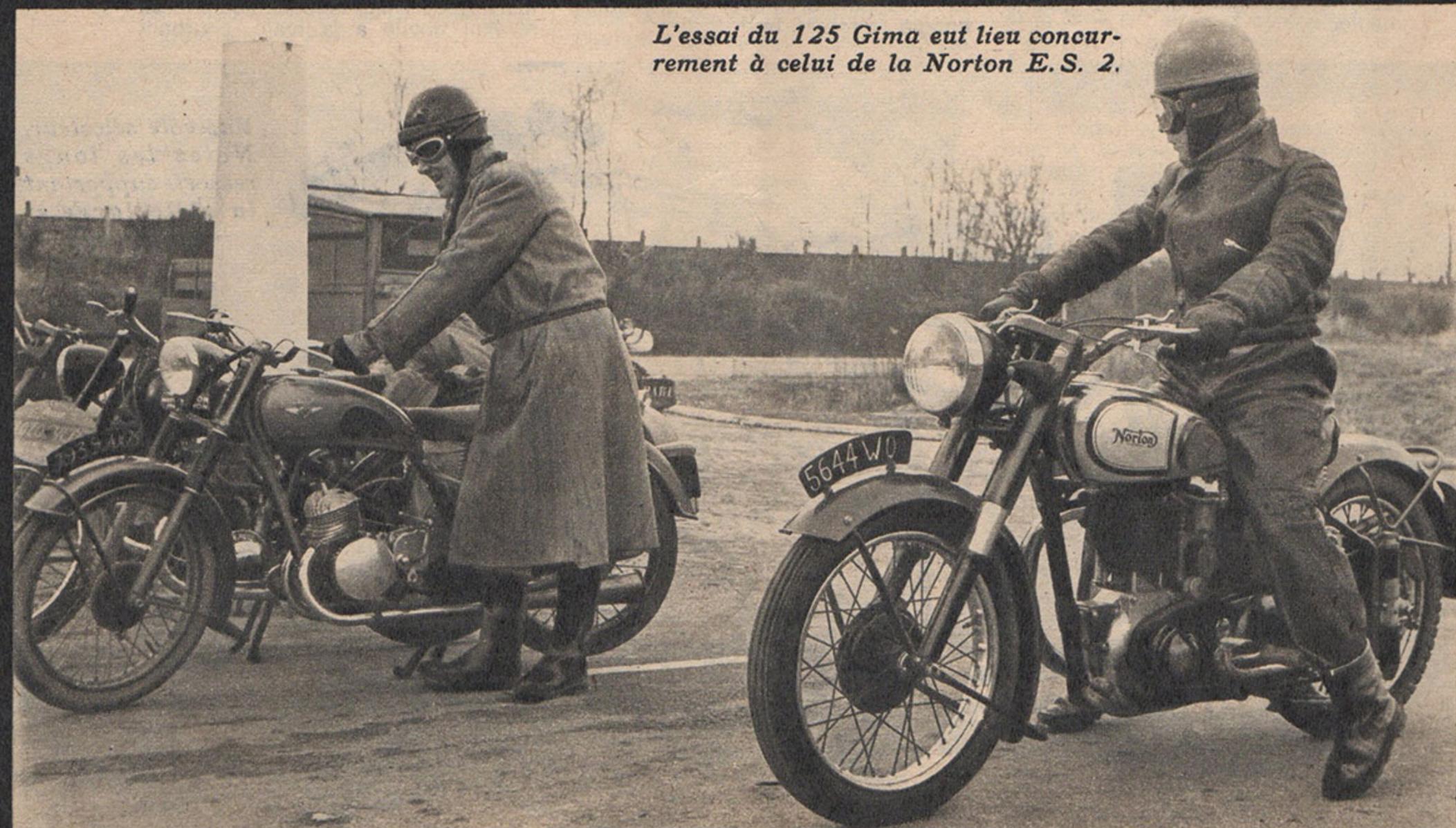
**Consommation :** 3 litres à 3 lit. 5 aux 100 km.-h., à 70/75 km.-h.

Les essais furent effectués avec : Carburateur Gurtner M.20. D : diamètre de passage : 20 mm. Gicleur : 36. Aiguille au milieu.

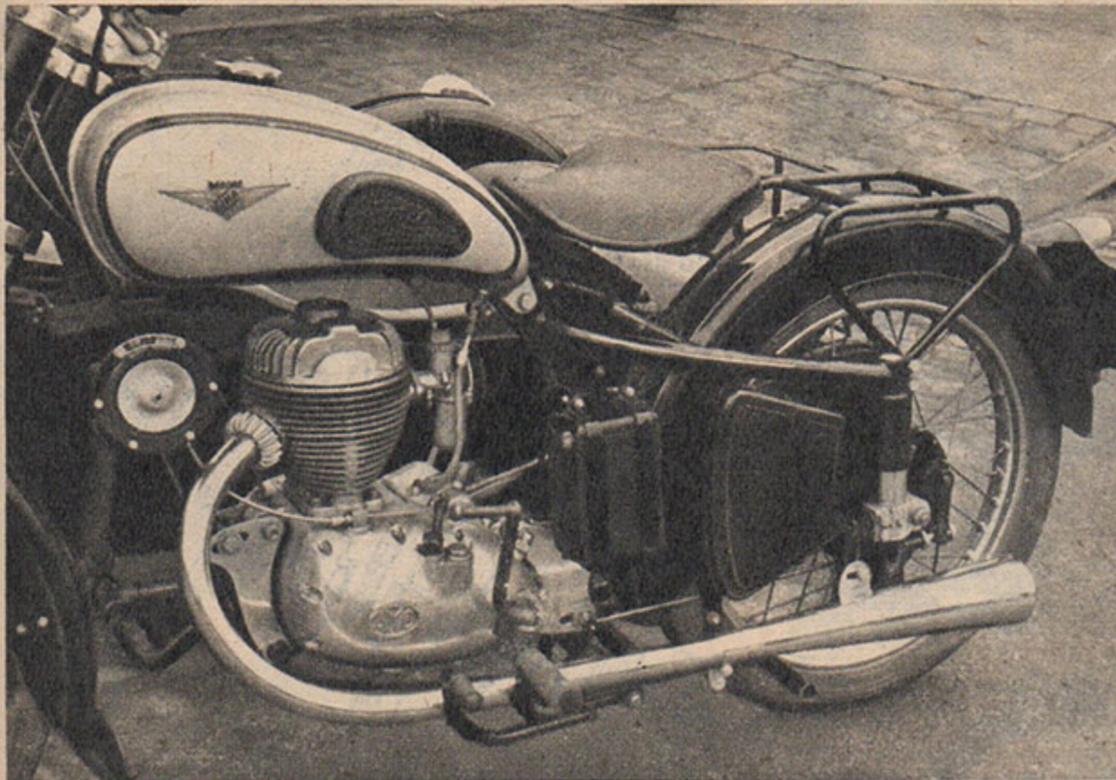
Carburant : essence tourisme plus 10% huile.

Pour la marche normale : gicleur 34. Aiguille tout en haut.

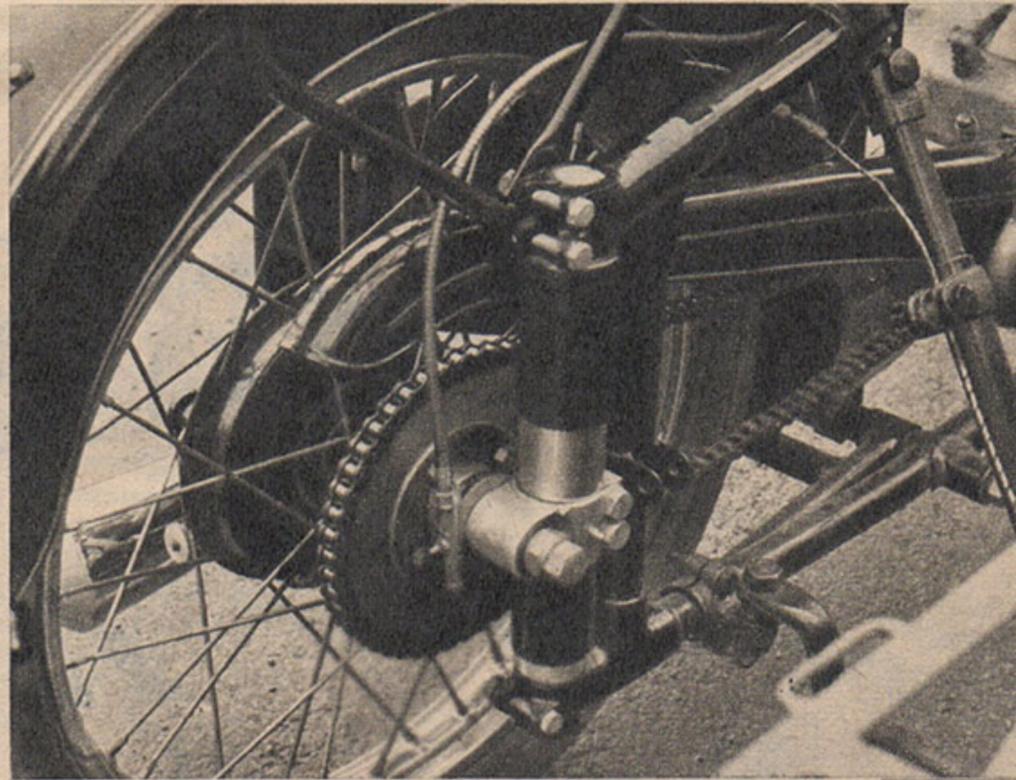
*L'essai du 125 Gima eut lieu concurrentement à celui de la Norton E. S. 2.*



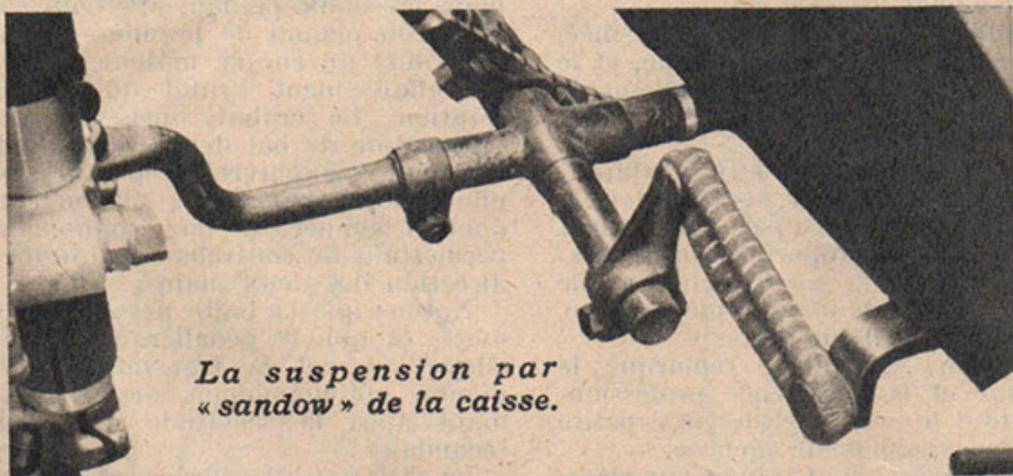
# UN ATTELAGE ÉLÉGANT: La 175 Gima-Bufferlier



*La 175 Gima, côté distribution.  
A noter le cadre caractéristique et  
les robustes flasques de fixation du  
bloc-moteur.*



*Fixation AR.  
du side Bufferlier.*

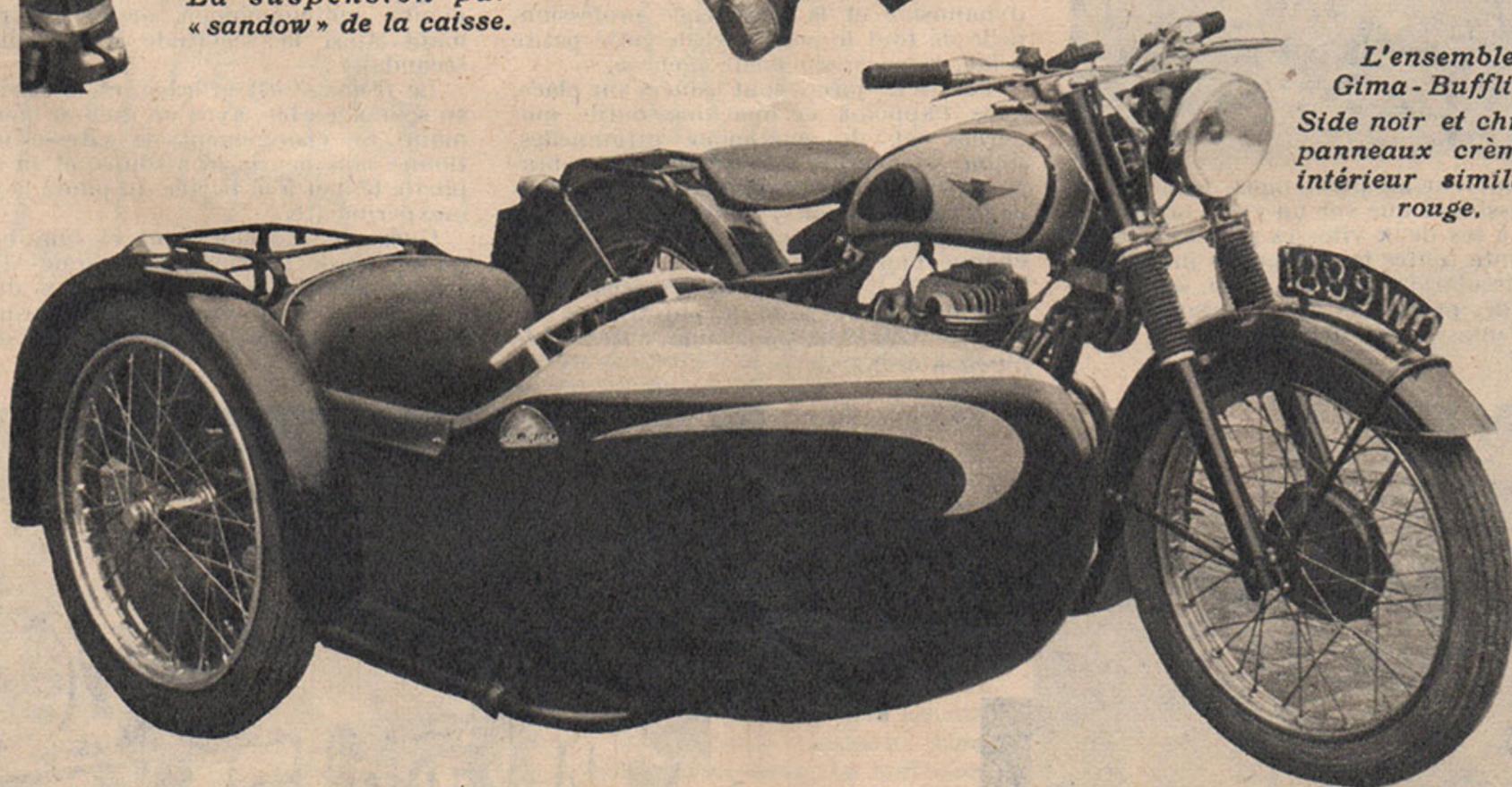


*La suspension par  
« sandow » de la caisse.*

A l'heure actuelle, l'adjonction d'un sidecar à une machine de faible cylindrée ne pose plus de problème, car la majorité des constructeurs de sides ont étudié des modèles légers et robustes, spécialement étudiés pour ne point imposer d'efforts anormaux aux cadres et aux moteurs. Cet ensemble Gima-Bufferlier ne manque ni d'allure, ni de confort, comme nous avons pu en juger au cours d'un bref essai. Le moteur, étant absolument neuf, ne nous permet d'apprécier ni les reprises, ni la vitesse maximum.

Par contre, excellentes stabilité, maniabilité et rigidité.

Il est évident que le rapport final de la machine était diminué afin de permettre une vitesse de croisière normale en 4<sup>e</sup>. Soulignons également qu'un frein de direction a été adapté à la fourche Gima.



*L'ensemble  
Gima-Bufferlier.  
Side noir et chrome,  
panneaux crème et  
intérieur simili-cuir  
rouge.*

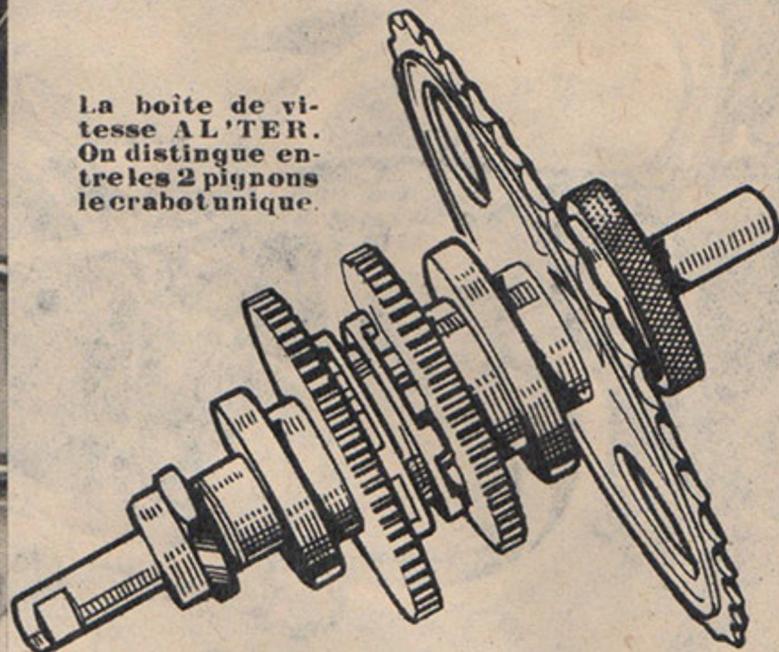
# Le cyclomoteur ARLIGUIE-ALTER

**Le moteur AL'TER.**  
Noter la longue  
tige flexible com-  
mandant le change-  
ment de vitesse.

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

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

**La boîte de vitesse AL'TER.**  
On distingue entre les 2 pignons le crabot unique.



L'explication est fort simple. Le moteur étant normalement lancé en 1<sup>re</sup>, le pilote peut enclencher le baladeur sur la position 2<sup>e</sup> vitesse, la tige du levier flexible effectuant alors une courbe et forçant sur le crabot de verrouillage de 2<sup>e</sup>. Mais ce crabot de verrouillage, unique pour les deux pignons de boîte, ne se libère du pignon de première qu'en cas de nullité du couple moteur, autrement dit affaissement brutal du régime de rotation. Le crabot, obéissant alors à l'injonction du baladeur, enclenche la 2<sup>e</sup>. La seule manœuvre à effectuer par le pilote pour changer de vitesse consiste donc à couper les gaz, manœuvre lui permettant de contrôler constamment sa direction des deux mains.

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

Le freinage est efficace, et la position en selle agréable, avec un guidon bien en main. Le changement de vitesse fonctionne sans heurts ni à-coups, et sa simplicité le met à la portée du pilote le plus inexpérimenté.

Guère plus encombrant et plus lourd qu'un cycle normal, l'Arliguié-Al'ter semble devoir correspondre aux désirs d'une nombreuse clientèle, appréciant la souplesse d'emploi, le silence et la robustesse.

**L**ORS du dernier Salon, nous avons remarqué le prototype du cyclomoteur Arliguié-Al'ter, et nous en avons donné une brève description. Ce modèle est désormais commercialisé, et nous avons eu le plaisir d'en essayer un.

Lorsque nous disons « le plaisir », il ne s'agit nullement d'une formule polie, mais bien du reflet de la satisfaction éprouvée au guidon de ce cyclomoteur.

Nous reviendrons brièvement sur les caractéristiques du moteur précédemment décrit; c'est un 50 cmc. 2 temps, à 4 transferts parallèles, cylindre en fonte graphitée et culasse alliage léger.

Le piston est en aluminium hypersilié, la bielle en acier au nickel-chrome, et le vilebrequin traité repose sur 2 roulements à billes. Volant Wageor, carburateur Gurtner.

Au cours d'une visite aux Etablissements Arliguié et Al'ter, sis tous deux à Montargis, nous avons particulièrement apprécié la minutie apportée à la fabrication des moteurs, des cadres, et le contrôle constant et suivi de chaque pièce, et ce, jusqu'à l'essai final sur route.

Nous avons également remarqué le dynamisme et la conscience professionnelle de tout le personnel de cette petite usine, remarquablement agencée.

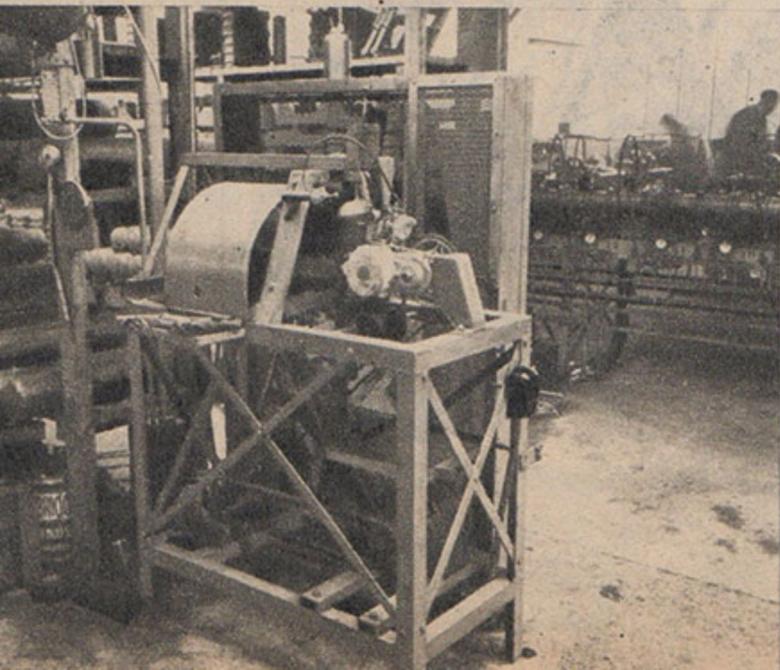
Toutes les pièces sont usinées sur place, avec l'appoint de machines-outils modernes et de méthodes rationnelles, d'une technique rigoureuse (soudo-brasure pour les cadres, cémentation pour les engrenages moteurs, usinage sur machine à opérations multiples, essai au banc de chaque moteur, etc.).

A 4.000 t.-m. (avec un rapport volumétrique de 5,5 à 1) la puissance avoisine 1 CV. 1/2, pour une vitesse de 40-45 km.-h.

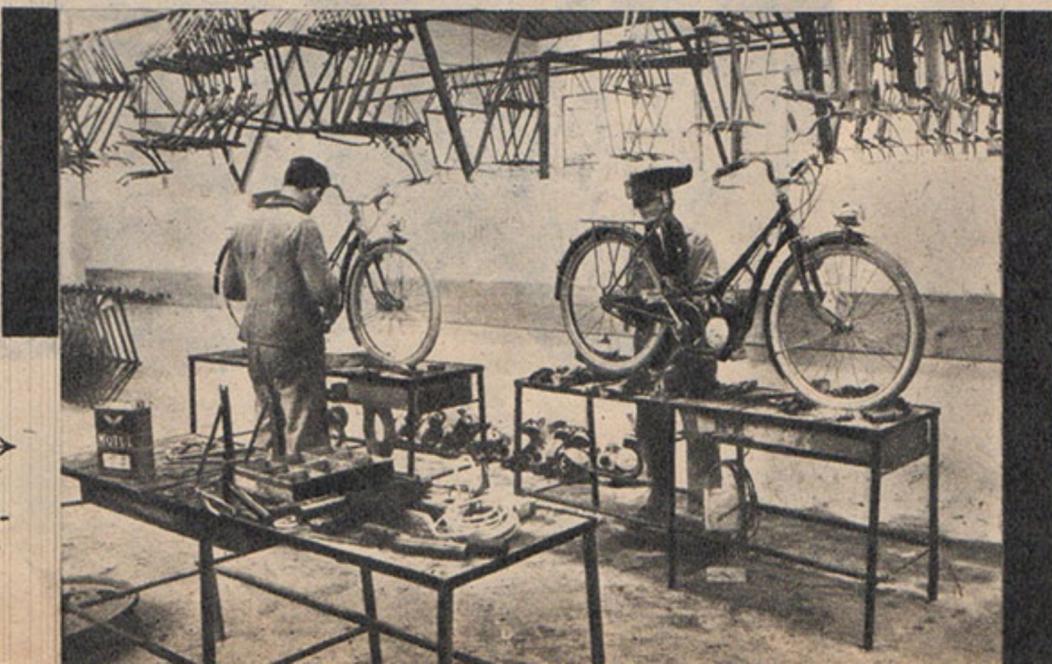


Le moteur au point mort, le pédalage est aussi aisé que sur un cycle ordinaire; grâce à ses deux vitesses présélectives, il surmonte toutes les difficultés inhérentes à la circulation urbaine, et ce, sans l'appoint des pédales. Autre avantage: il est silencieux, qualité particulièrement reposante!

Essai au banc.



Montage des cyclomoteurs.



## CONTRE LES INTEMPÉRIES

Dans un précédent numéro, nous avons vu pour vous, certains équipements personnels destinés à vous protéger de la pluie, de la boue et du froid. Ces vêtements ne sont pas uniquement utiles pour l'hiver, mais pratiques en toutes saisons ; nous ne sommes pas en effet depuis l'année dernière favorisés par un ciel clément.



### SAN-RÉMO

C'est une combinaison dite "italienne" genre très apprécié des sportifs. Taillée dans un tissu croisé elle est de couleur bleu "Bugatti" avec col aviateur transformable et manches raglan. Fermeture éclair en biais, devant ouvrable, elle atteste qu'une combinaison peut être un vêtement élégant.

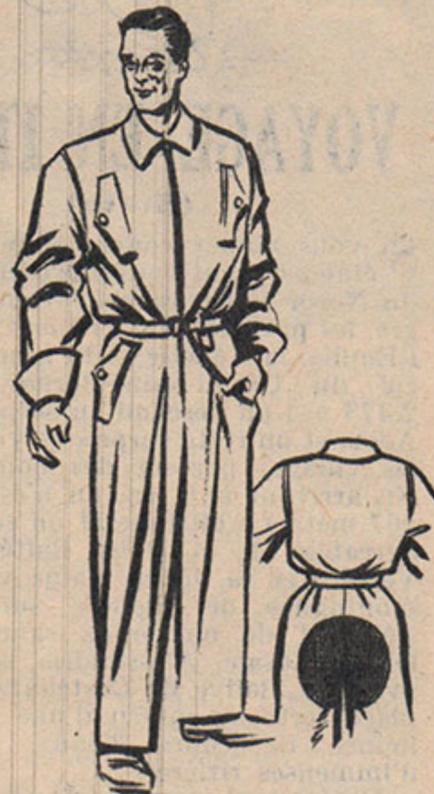
### MACOMBYNN

Nombre de nos lecteurs connaissent cette combinaison depuis plus d'un an ; elle a été "essayée" par le motard-de-presse Jean Marre, au cours d'un précédent Tour de France. En dehors de son imperméabilité ce survêtement a l'avantage de se mettre et de se retirer en quelques secondes, le blouson et le pantalon étant munis de fermetures éclair grâce auxquelles on endosse "Macombynn" avec la même aisance qu'un pardessus. Il suffit de se reporter à l'illustration ci-contre pour s'en rendre compte.



### LE CARIBOU

Le "Caribou", par contre, est un vêtement de pluie qui a l'aspect d'un manteau, mais qui se complète par l'adjonction d'un tablier avec manchons qui, venant recouvrir le guidon offre une protection parfaite. Il est taillé dans différents tissus : suédine, poil de chameau, etc... et peut comporter, pour l'hiver, une doublure amovible.



### MOD-PLASTIA

Cette maison, qui fait également des housses en plastique (garages de poche pour motos) et des couvre-selles de motos et de scooters, a pensé au conducteur et à sa protection, grâce à une combinaison en tissu huilé imperméable avec fermeture descendant en biais sur la poche droite, ce qui évite les "creux" quand le pilote est en selle et, du même coup, les infiltrations d'eau quand il pleut. L'entre-jambes est renforcé par un fond en tissu serré et, lui-aussi, imperméabilisé.

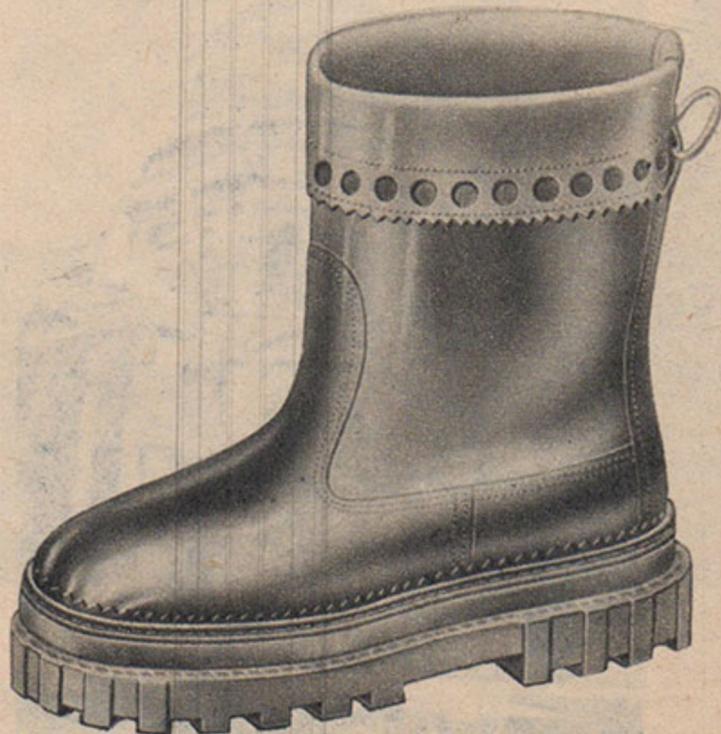
Une aération est prévue sous les bras ; pour l'hiver on peut y ajouter une doublure molleton.

De fausses poches latérales donnent accès aux poches du pantalon, la poche de devant étant prévue pour les papiers ou autres objets usuels. Cette combinaison a été mise à l'épreuve dans Paris-Nice cyclomoteurs par l'équipe Flotcher.

### LES CHAUSSURES

Il ne suffit pas de protéger une partie du corps et d'en laisser une autre barboter. Parmi les chaussures qui protègent efficacement et qui connaissent maintenant la vogue dans les milieux motocyclistes, coureurs ou touristes, "Pataugas" a conquis droit de cité.

En bottillon, comme en demi-botte, la "Pataugas" est rigoureusement imperméable, chaude en hiver, fraîche en été grâce à sa semelle intérieure isotherme en tresse de coton. La semelle caoutchouc remontante assure une étanchéité rigoureuse. Le bottillon comme la demi-botte sont d'un prix d'ailleurs abordable.





## VOYAGE EN ITALIE

(Suite)

Si vous voulez connaître mon voyage, étalez devant vous une carte de l'Italie du Nord. J'ai parcouru, trop vite à mon gré, les provinces du Piémont, la Ligurie, l'Emilie, la Vénétie et la Lombardie. Du col du Grand-Saint-Bernard (altitude 2.473 m.) on descend en serpentant vers Aoste et on reste surpris de voir que tous les villages portent des noms français. En arrivant à Ivrea, on n'est plus qu'à 267 mètres d'altitude et on suit les rives agréables de la Doire Baltée. Santhia, Vercelli et sa douce plaine verte, et les montagnes de Biellese sur lesquelles s'élèvent de nombreux sanctuaires célèbres. Casale, Alessandria, gîte d'étape avant le Rallye de Castellazzo-Bormida, place forte au milieu d'une contrée sillonnée de cours d'eau et plantée d'immenses rizières.

Descendant vers le sud, vers Gênes par Novi (un nom connu des motards), Ronco, la route est très pittoresque, serpentant dans une étroite vallée rocheuse où le paysage est grandiose avec de-ci de-là les ruines de châteaux forts et des villages perchés au-dessus des vignobles. Et voici Gênes qui s'étage en un vaste amphithéâtre au bord de la Méditerranée. La vieille ville forme un labyrinthe de ruelles étroites et escarpées bordées de maisons très élevées, tandis que les quartiers neufs ont de larges et longues rues régulières. Grand port de commerce, ville attrayante et colorée, mouvement qui fait songer à Marseille, c'est une cité curieuse par son site incomparable et sa mer bleue. Malheureusement que de ruines et de



Venise.

blessures dues à la dernière guerre. En route vers l'Orient, par la Riviera Levante. Que la vue est belle, quel enchantement que cette route qui monte, qui descend sans cesse, avec à sa droite la mer qui scintille et à sa gauche les versants des Apennins couverts de maisons de campagne et de plantations d'oliviers, d'orangers, entremêlés de beaux palmiers. Le climat y est doux, les gens heureux et la route est sillonnée de Vespa, Lambretta qui se cramponnent aux Gilera, Guzzi, Mondial, Morini et autres mécaniques particulièrement nerveuses qui n'amuse pas le « terrain ». Voici Nervi et sa plage, Rapallo au fond de sa baie, puis Chiavari et ses lauriers-roses arborescents qui bordent les rues, enfin le port militaire de la Spezia, son golfe et ses jolies collines couronnées de forts.

Virage à gauche. On quitte la Méditerranée si accueillante et voici déjà les sommets déchaquetés des Alpes Apuanes, Arcola, Sarzana et sa cathédrale gothique. La route monte, monte et le ronronnement régulier de la Sunbeam plaît autant à l'oreille que le paysage plaît aux yeux. Borgotaro, Fornova et Parme. Sa cathédrale est un monument remarquable de style lombardo-roman et un vieil ami, hélas! disparu mais que beaucoup ont bien connu, je citerai Robert Sexé, le globe-trotter aux milliers de kilomètres, me disait bien avant guerre : « Ah! si vous allez un jour à Parme, vous direz devant les merveilles du baptistère, devant les fresques et les peintures : O temps suspend ton vol... ». Hélas cher vieil ami, en notre temps... le temps est limité. On repart Borgoforte, Mantoue, Legnano, Este et Padoue qui fut au commencement de l'empire romain la ville la plus riche de l'Italie, les rues sont généralement étroites et bordées d'arcades basses très pittoresques. Le tombeau de saint Antoine de Padoue est au « Santo », église de dimensions colossales avec de belles portes de bronze. Quelques kilomètres encore sur la lagune et voici Venise. O Venezia, que tu es belle avec tous tes canaux, tes ruelles en labyrinthe, tes gondoles noires et silencieuses, tes maisons et palais bâtis sur pilotis et la fameuse Piazza toute pavée de marbre, et l'église Saint-Marc aux riches mosaïques, le somptueux palais des Doges; la belle église S.-Giorgio-Maggiore, le pont du Rialto, le Grand Canal bordé d'une multitude de fiers palais particuliers dénotant la richesse et la puissance quasi princière des anciennes familles de marchands-bateliers de la célèbre république de Venise. Un bateau à vapeur vous conduit au Lido qui est la station balnéaire la plus distinguée d'Italie.

On revient sur Padoue, Vicenza et Vérone où mon second passager, le premier étant mon épouse ravie du confort du side, veut absolument pour des raisons personnelles faire un pèlerinage. C'est en effet une très belle ville avec des édifices superbes, la pittoresque Piazza Erbe, les magnifiques tombeaux des Scaliger avec leurs grilles monumentales, les arènes, et le souvenir de Roméo et Juliette, n'est-ce pas Raymond Girard?

Il y a tant de choses à voir et à décrire, que je veux abrégé mon récit, laissant à ceux qui seront venus jusqu'ici de continuer comme moi par le lac de Garde, Brescia, Chiari, Milan (son incomparable Duomo, la galerie Emanuel, la Scala,

Tombeaux des Scaliger, à Vérone.

le Cimetière monumental), Monza (un autre nom bien connu du sport motocycliste), Bergamo, Lecco, le lac de Côme et Varèse, Bellinzona, dernière cité avant d'entrer en Suisse, d'escalader les cols du Saint-Gothard (altit. 2.112 m.), du Grimsel (2.165 m.), le Glacier du Rhône, et puis traverser cette jolie nation de bout en bout jusqu'à Genève...

Je tenais à parler des performances de mon attelage.

C'est bien simple : j'ai mis de l'essence chaque fois qu'il était nécessaire, le carter d'huile contenait de la « Toneline HC » (viscosité S.A.E. 60) offerte — ceci dit en passant — par M. Wujllamier à tous les concurrents bisontins participant au Rallye des Centaures. La mise au point avant le départ avait été effectuée par Sam Ebischer, l'actif représentant de la marque; le side Précision qui est une merveille de technique due au travail appliqué de M. Victor Bastide, de Clichy, a été surchargé et ne s'en est nullement senti, laissant à l'attelage une sécurité de conduite remarquable. Comme je l'ai déjà dit, l'ensemble est arrivé comme il était parti. Ni ma femme, ni mon second passager, ni moi, ne nous sommes sentis de ce voyage assez dur, représentant 2.200 kilomètres, qui ne nécessita même pas l'emploi d'un tournevis.

Une critique cependant : la consommation essence et huile. A 45 de moyenne sur ce parcours, avec certains passages nécessitant obligatoirement l'emploi de la première vitesse, la consommation carburant se situe aux environs de 7 litres aux 100 et l'huile 1 l. 200 aux 1.000 kilomètres. A priori cela semble exagéré, mais en fin d'année lorsque l'on récapitule son livre de bord, on remarque que si la rubrique carburant est assez élevée, par contre la rubrique réparations est à zéro. Et si l'on pense que les heures de mécano sont à plus de 300 francs et que les pièces de rechange — quand on les trouve où que l'on soit — ne sont pas pour rien, on oublie cette dépense à la pompe, qui a permis de si beaux déplacements sans ennui.

Et pour celui qui veut voyager tranquille et loin, je crois que cela peut compter.

Pierre AUZIAS.



Col du Grimsel.

# SPORTS

## MOTO-BALL



Quelques phases...



...du match Courbevoie-Troyes.

Le dimanche 2 mars avait lieu au stade municipal de Courbevoie un match comptant pour la Coupe Paul-Péan 1952, opposant l'équipe de Courbevoie-Sport, champion de France 1951, division d'excellence, à l'équipe de Troyes.

La rencontre, âprement disputée, concrétisa la supériorité du club local, qui enleva la partie par 3 buts à 0. Disposant, semble-t-il, de machines plus rapides et plus nerveuses, les joueurs de Courbevoie, parmi lesquels se distinguèrent particulièrement Perdrian et Mardelay, surent endiguer les réactions dangereuses de l'équipe adverse, qui ne dut qu'à une insigne malchance de ne pouvoir sauver l'honneur. Le goal troyen fournit notamment une splendide partie, bien soutenu par l'arrière Vaillant.

Les mécaniques se comportèrent très bien et rares furent les pannes. Quelques chutes spectaculaires, d'ailleurs sans gravité, émaillèrent cette rencontre, âprement disputée, mais sans brutalité.

Nous reverrons avec plaisir la formation de Courbevoie-Sport, lors de son prochain match contre Villefranche, sur ce même terrain.

Soulignons qu'un public nombreux et enthousiaste suivit la rencontre, favorisée par un beau temps inattendu.



Le capitaine de Courbevoie reçoit la Coupe P. Péan.



# SPORTS

## MOTO-CROSS ALGER-BONE à EL-BIAR (banlieue d'Alger)

A Alger, les épreuves de moto-cross dominant toutes les autres et jouissent d'une grande faveur auprès du public sportif. Le temps, parfois inclément, a contrarié ces temps derniers plusieurs réunions où de gros frais avaient été engagés. Il en a été ainsi, plus particulièrement, pour le C.C. de Bab-El-Oued dont les dirigeants n'avaient rien négligé pour la réussite complète de leur épreuve.

Le 17 février dernier, c'était le S.C.U. d'El-Biar dont la section moto est dirigée par M. Fracès, père du réputé pilote, qui inaugurerait un nouveau terrain, situé à proximité de l'ancien motodrome. Au cours de cette réunion les Bônois furent opposés aux Algérois. Les Bônois, moins entraînés, ne purent inquiéter les Algérois qui dominèrent constamment.

En 175 cmc. et 250 cmc. c'est toujours le brillant A. Fracès, sur Puch, qui s'attribue la victoire. Ses succès, dans ce genre de compétition, ne sont qu'une longue suite.

En 350, signalons la belle tenue de Orth, de Bône, qui fut le meilleur de son club. R. Garcia, très en progrès, prouva qu'avec une machine bien au point il pouvait rivaliser avec les meilleurs. C'est ainsi que R. Ciancio, pilote adroit, triompha de justesse de celui-ci.

En 500, le duel Wybo-Goëtz, tant attendu, ne put avoir lieu, une avarie survenue à la Gold Star de Wybo-compromit les chances du champion de moto-cross d'Alger.

### Classement général

**Catégorie débutants.** — 1. Coll (M.C.S. A.I.A.), 2. Mécili (Scueb), 3. Gouanguy (C.C.B.O.), 4. Socia (C.C.B.O.).

**Catégorie 175 cmc.** — 1. A. Fracès (Scueb), 2. Visciano (C.C.B.O.), 3. Goëtz (C.C.B.O.), 4. Cardona (M.C. Fondouk), 5. Pérez (Scueb).

**Catégorie 250 cmc.** — 1. A. Fracès (Scueb), 2. Mascaro (C.C.B.O.), 3. Pérez (Scueb), 4. Dury (M.C.E.B.).

**Catégorie 350 cmc.** — 1. R. Ciancio (M.C. Hydra), 2. Orth (M.C. Bône), 3. Garcia (Scueb), 4. Casalta (M.C.E.B.), 5. Schembri (M.C. Bône), 6. Tournon (M.C. Bône).

**Catégorie 500 cmc.** — 1. Goëtz (Scueb), 2. Wybo (C.C.B.O.).

zinski. — 250 cmc. : 1. Feuiltaine (F.S.), 33 s. 4/5, moy. 85 km. 207, record battu (anc. rec. Feuiltaine 34 s. 1/5); 2. Faucheraux (Guzzi), 34 s. 3/5; 3. Robbes (Excelsios), 40 s. 2/5; 4. Rous (B.S.A.); 5. Guérin R.; 6. Guignabodet; 7. Anquetil; 8. *ex-æquo* : Martine et Bernard (Rudge); 10. Hervy; 11. Quantin; 12. Blandin; 13. Luault. — 350 cmc. : 1. Cherrier (Velocette), 33 s. 3/5, moy. 85 km. 714; 2. Murit (Velocette), 34 s. 3/5; 3. Charlemagne; 4. Billotte; 5. Lizeroud. — 500 cmc. : 1. Insermini (Norton), 31 s. 2/5, moy. 91 km. 720; 2. Feuiltaine (F.S.), 31 s. 4/5; 3. *ex-æquo* : Planque (Norton), Cherrier (Norton), Walter, 32 s. 2/5; 6. Guérin; 7. Faucheraux (Norton); 8. *ex-æquo* : Jeanne et Verrin; 10. Gressent; 11. Piffaut; 12. Weber. — 750 cmc. : 1. Lemaire (S.M.C. Sens), 35 s. 2/5, moy. 81 km. 356, record battu (anc. rec. Piel 39 s. 2/5); 2. Piel (C.E.M.E.C.), 36 s. 1/5; 3. Loyeau, 37 s. 3/5. — 1.000 cmc. : 1. P. Monneret (Monet-Goyon), 29 s. 3/5, moy. 97 km. 297; 2. Domela (Vincent H.R.D.), 35 s. 3/5. — **Sidecars 350 cmc.** : 1. Murit (Norton), 36 s. 1/5, moy. 79 km. 558, record battu (anc. rec. Feuiltaine, 38 s. 4/5). — 500 cmc. : 1. *ex-æquo* : Sceaux (Norton) et Murit (Norton), 35 s. 3/5, moy. 80 km. 899; 3. Insermini (Norton), 38 s. 1/5. — 750 cmc. : 1. Sceaux (Norton), 36 s. 1/5, moy. 79 km. 558; 2. Lecomte, 42 s. 2/5.

Nous reviendrons en détail dans notre prochain numéro sur cette première course de la saison.

## COURSE DE LA COTE LAPIZE

### Résultats

175 cmc. : 1. Bouin (A.M.C. Orléans), 36 s. 3/5 record battu (anc. rec. Dorion 38 s. 2/5); 2. *ex æquo*, Pahin (Automoto), Agache (X... Yaral), Michel (Racing M.C.), 37 s. 3; 5. *ex-æquo* : Lelu, Demuth (M.C. Châtillon); 7. Camus (D.S. Malterre); 8. Tilliet; 9. Tyko-

## LES CHAMPIONS DE FRANCE 1951 A LA F. M. M.

Le 4 mars avait lieu, au siège de la F.F.M., la remise des diplômes aux champions de France 1951. Dans l'assistance se coudoyaient de nombreuses personnalités du sport motocycliste, constructeurs, coureurs et dirigeants de clubs.

Après une brève allocution retraçant les efforts inhérents à la conquête d'un titre de champion de France, M. Pérouse, président

de la F.F.M., remettait diplômes et plaquettes aux nouveaux élus.

**Catégorie Inter.** — 500 cmc. : Jean Behra; 350 cmc. : P. Monneret; **Side 500 cmc.** : Murit, passager Emo.

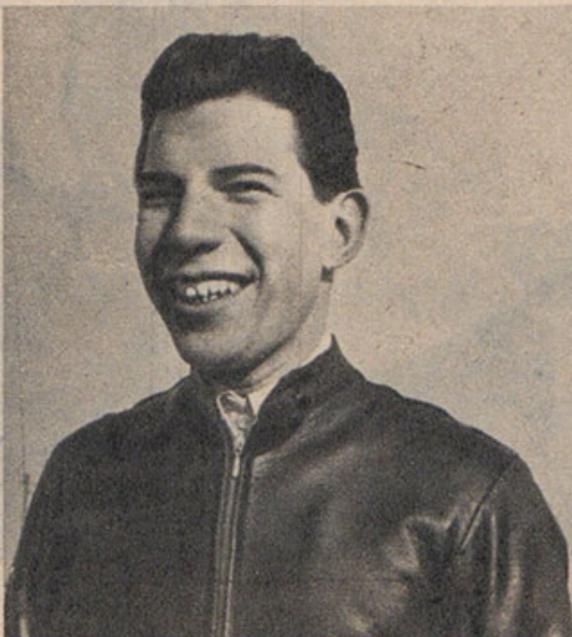
**Catégorie Nationaux.** — 500 cmc. : Cherrier; 350 cmc. : Hug; 250 cmc. : Camus; 175 cmc. : Gaury.

**Moto-Cross.** — 500 cmc. : G. Brassine; 350 cmc. : Mélioli; 250 cmc. : R. Clym.



J. Behra, champion de France 500 cmc.

P. Monneret, champion de France 350 cmc.



De gauche à droite : Emo, Murit, Camus, Brassine, Mélioli, Klym,





## ... sur scooter Vespa

**T**OUJOURS à l'affût de performances nouvelles, Gorges Monneret vient d'améliorer au guidon d'un scooter Vespa la démonstration faite il y a deux ans, en compagnie de ses fils, sur le parcours Paris-l'Alpe d'Huez.

Le caractère sportif de cette randonnée réside surtout dans l'art de vaincre les embûches causées par les conditions atmosphériques hivernales. En effet Georges Monneret n'a pas cherché à atteindre des vitesses sensationnelles, pilotant un scooter de série et, de plus, étant accompagné d'une charmante passagère : Mlle Janine Miller, vedette de la Radio, qui effectuait son premier voyage sur deux roues.

Le véhicule roulant aux alentours de 60 kilomètres, il s'agissait d'arrêter le moins possible ; nos courageux voyageurs furent servis par le réservoir supplémentaire et la faible consommation (2 lit. 75) qui permirent des arrêts espacés tous les 150 kilomètres ; mais le froid de la nuit, le brouillard, le verglas font paraître le temps long et nous pouvons féliciter sans réserve le couple Monneret-Miller pour cet exploit qui à la belle saison sera accessible à tous.

La preuve est faite une fois de plus des avantages de la catégorie 125 cmc. et du scooter en particulier. Malgré l'inclémence du temps, le Vespa et ses deux occupants ont gagné 1 h. 45 sur les temps d'il y a deux ans. Les 621 kilomètres ont été accomplis à la moyenne de 51 h. 53 m. Le temps total de

marche étant de 12 h. 03 et les arrêts se chiffrant à 48 m., la moyenne arrêts déduits est de 55 km. 200. Il est remarquable de songer que pour effectuer un tel parcours à deux personnes il a fallu moins de 1.500 francs, alors que le train moins rapide coûte 5 francs au kilomètre et par personne sans compter l'autocar pour l'ascension finale. La démonstration est probante.

Le film du parcours :

M. Massonnet, commissaire de la Fédération, ayant suivi et contrôlé la tentative de liaison, nous a communiqué quelques précisions.

0 heure départ de Paris, à 1 h. 12 Fontainebleau, 43 kilomètres sont abattus. Sens 2 h., 116 kilomètres. Le brouillard commence. 2 h. 30 Joigny, le ravitaillement s'accomplit en 10 m. Le froid devient extrêmement vif. 3 h. 56 Avallon, 225 km., 10 m. de ravitaillement, un réglage du câble d'embrayage.

Saulieu, toujours du brouillard. 6 h. 15 Chalon-sur-Saône, on ravitaille. 6 h. 50, 385 km., Tournus, arrêt pour changer de lunettes. Le brouillard givre, Georges a des stalactites aux yeux ; le cinéma s'en donne à cœur joie, un peu de café chaud, arrêt 2 m. A Bourg-en-Bresse un ravitaillement de 5 m., 425 km. sont effectués. 10 h. 20 Grenoble, 557 km. Arrêt de 3 m. chez l'agent Vespa, puis à Vizille la police motorisée arrête le scooter Georges Monneret ! M'est égal, roulez plus doucement ; contravention, arrêt 2 m. Puis à 11 h. 30 passage à Bourg-d'Oisans ; la route devient des plus difficileuse, verglas, sable,

neige agglomérés et gelées ; une avalanche oblige à passer une portion de route à pied et à 12 h. 03, 621 km., le soleil récompense nos courageux randonneurs qui font sensation sur la petite place de l'Alpe d'Huez.

Après avoir « tombé la veste » et les skis qui équipaient le Vespa, notre Geo-Georéga le



L'arrivée...

les assistants d'un slalom improvisé, puis tout le monde s'en fut chercher un repos bien mérité.

Une belle démonstration de plus en faveur du Vespa et du scooter en général.

A. NEBOUT.



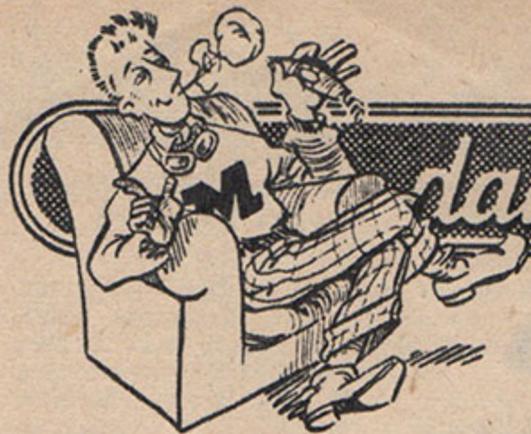
Un réservoir auxiliaire avait été adapté sur le porte-bagage.



Vérification de la cylindrée.



Skis amovibles sous le plancher.



## dans les CLUBS

### MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Communiqué

Dans sa réunion du 20 février le Bureau a décidé d'accepter la démission que M. Gressent, président, avait fait parvenir. La présidence sera assurée jusqu'à fin 1952 par les deux vice-présidents Bourel et Dumont. Le Bureau ne subit aucune modification et reste constitué comme suit : *Trésorier* : Bellanger; *Secrétaire* : Laporte; *Capitaines de route* : Chérancé, Giverny, Delandre, Touin; *Commission de contrôle* : Colmard, Croutelle, Giverny; *Conseiller technique* : Blondel.

Réunion générale exceptionnelle le mercredi 27 à 21 heures au siège social qui se trouve transporté à l'adresse suivante : Brasserie « Le Lido », 41, rue Armand-Carrel, Rouen; tél. RI. 51-09.

Les adhésions sont toujours reçues contre versement de la cotisation de 500 francs par an au nouveau siège.

*Avis important.* — La sortie sur Bourg-Achard est avancée de huit jours et aura lieu le 11 mai. Départ du nouveau siège à 9 heures.

### LIGUE MOTOCYCLISTE DU LYONNAIS

La Ligue Motocycliste du Lyonnais réunie en Assemblée générale le 17 février a renouvelé son Bureau comme suit pour l'année 1952:

*Président* : J. Bouvard du M.C.L.; *Vice-présidents* : Marion du M.C.F., Vidal du S.M.F., Maudre du Baldago M.C.; *Secrétaire-trésorier* : Lenoble du A.M.C.C.; *Délégué à la Fédération* : Vidal et Voyer de Paris comme adjoint.

Elle a fixé au dimanche matin 6 juillet la date de son concours annuel de régularité qui sera organisé cette année par le Baldago's M.C. de Tarare.

Son siège reste fixé à Lyon, 7, place des Terreaux.

### MOTO-CLUB DE NORMANDIE

XVI<sup>e</sup> Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute-Normandie

Le Moto-Club de Normandie organise les 19 et 20 avril son XVI<sup>e</sup> Circuit de Régularité de Haute-Normandie sur un parcours de 866 kilomètres épousant les contours de la Seine-Inférieure. Afin de répondre aux desiderata de nombreux coureurs professionnels et amateurs l'avance ne sera pas pénalisée et aucun contrôle secret ne sera effectué. Tous les contrôles seront notés sur le carnet de route ainsi que l'heure à laquelle ils devront être franchis. Les concurrents en avance seront retenus aux contrôles jusqu'à l'heure idéale de leur passage.

Le départ sera donné du siège social, 57, rue d'Amiens à Rouen, à 23 heures, le samedi 19 et l'arrivée aura lieu au même endroit vers 16 heures le dimanche 20.

Bulletins d'engagement sur demande au M.C.N. ainsi qu'envoi du règlement contre deux timbres-poste.

### MOTO-CLUB DE BERGERAC

Préparant activement leur V<sup>e</sup> Circuit International de Vitesse qui se court les 1<sup>er</sup> et 2 juin, fêtes de la Pentecôte, MM. Sigala et Brassem, de la commission sportive du Moto-Club de Bergerac, viennent de prendre contact avec les meilleurs pilotes italiens et suisses. Reçus au siège de la Fédération motocycliste italienne à Milan et par les journalistes sportifs transalpins, les dirigeants bergeracois reçurent partout un accueil chaleureux. Après deux entrevues fructueuses chez « Guzzi et Gilera », nos compatriotes se rendirent en Suisse où leur visite obtint le même succès.

Bergerac voit loin et grand et c'est normal quand on connaît la valeur et l'ampleur de son circuit. Qualificatif pour le Championnat de France toutes cylindrées et sides, le V<sup>e</sup> Circuit de Bergerac se courra les deux jours de Pentecôte sous la direction de M. Jean Weil-vice-président de la F.F.M.

S. C. F.

Bureau 52 :

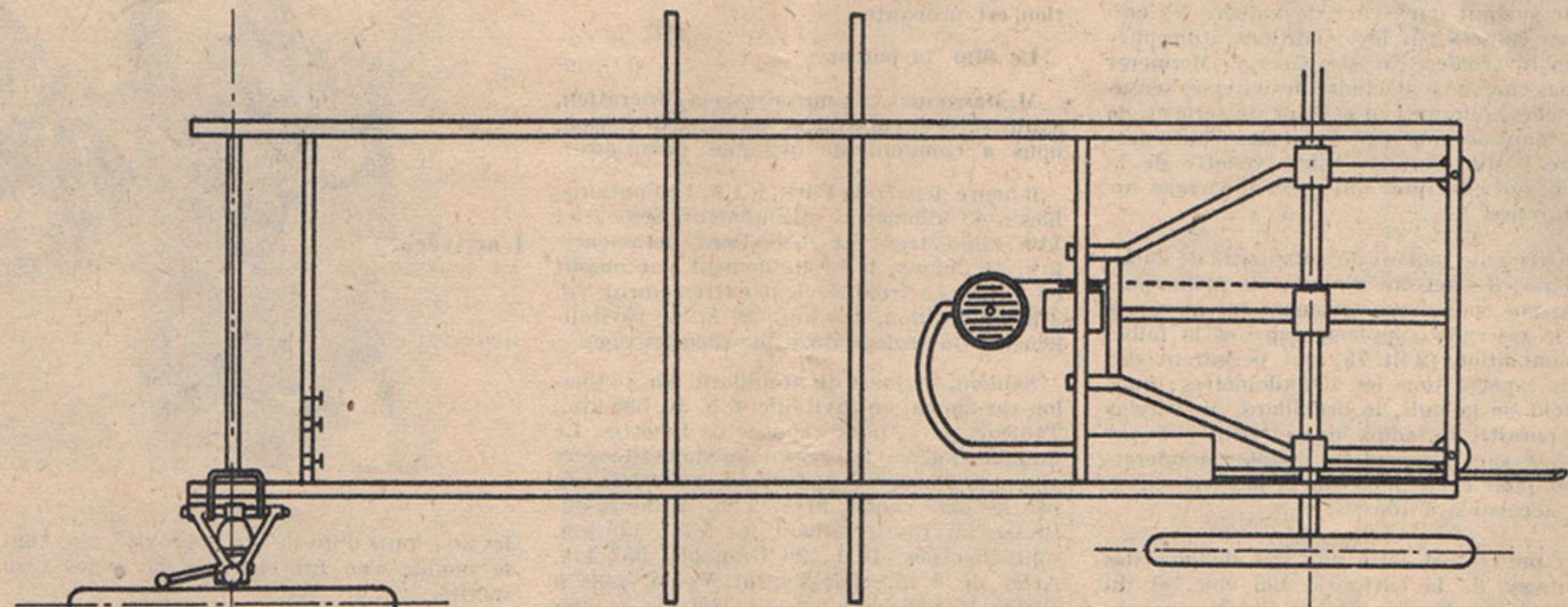
*Président* : Jean Morin; *Vice-président* : Pierre Cherrier; *Secrétaire général* : Nubar Ohanian; *Secrétaire adjoint* : Coudert; *Trésorier* : Surjon; *Directeur sportif* : Florit; *Directeur touristique* : Curandeau; *Délégué près la L.M.I.F.* : Jean Morin; *Assesseurs* : Lamontagne, Duché, Benon.

Le Sidecar-Club de France se doit de féliciter les performances de ses champions de vitesse au cours de la saison 1951, avec :

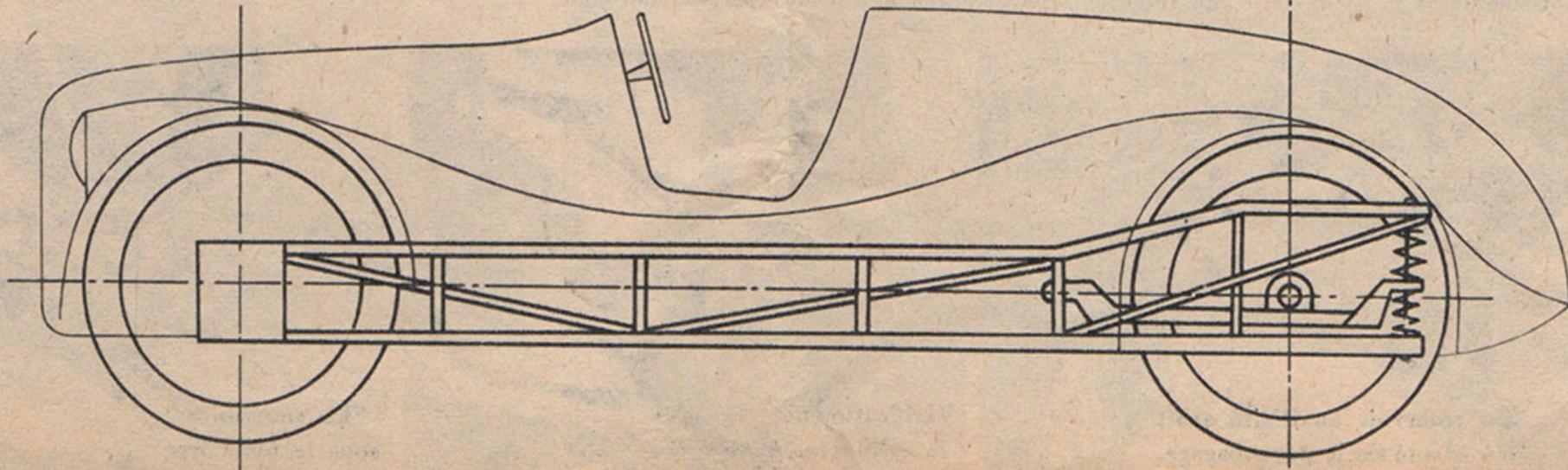
Pierre Cherrier, champion de France « Nationale 500 cmc. »; Fernand Françoise, vainqueur du Bol d'Or, catégorie 350 cmc.; Aimo, vainqueur à Bagatelle, catégorie 350 cmc.; Lamontagne, Foulon, Brunet pour leur succès dans les différentes épreuves auxquelles ils ont pris part.

Le Sidecar-Club de France porte bien son nom puisque ses sidecaristes : Mougin passager Coudert, Méry passagers Lamontagne-Brunet, Florit passager Cherrier junior ont brillamment porté les couleurs du club dans différentes compétitions sportives.

Les réunions du Sidecar-Club de France ont lieu les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis de chaque mois au siège social « Café le Progrès », 54, rue Darnémont, Paris-18<sup>e</sup>. Permanence chez le président Jean Morin, 12, rue Steinlen, Paris-18<sup>e</sup>. Tél. Mon. 92-36.



Plan du cyclecar étudié par l'Association des Petits Véhicules à Moteur (cf. Échos).



## MOTOCYCLES

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
DE MOTO-CROSS 1952

## Règlement

ARTICLE PREMIER. — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1952 le Championnat de France de Moto-Cross.

Il y aura un champion dans chacune des classes suivantes :

Motocyclettes 250, 350 et 500 cmc.

ART. 2. — Le Championnat de France de Moto-Cross est ouvert aux conducteurs détenteurs d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1952.

ART. 3. — Le classement du Championnat de France de Moto-Cross sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux six meilleures places obtenues par chaque conducteur dans les épreuves désignées à l'article 6.

Au cas où un coureur ne participerait pas à une ou plusieurs épreuves, il compterait le nombre de points obtenus par le dernier classé de l'épreuve plus un.

ART. 4. — Les épreuves comptant pour le Championnat de France étant ouvertes à tous les licenciés de la F.F.M., les organisateurs devront composer autant de séries éliminatoires qu'il sera nécessaire, compte tenu de la capacité des parcours.

Seuls les résultats de la finale seront pris en considération pour le classement du championnat.

Les organisateurs étant tenus de ne refuser l'engagement d'aucun coureur, seuls les 15 premiers des éliminatoires seront en droit de percevoir les primes de déplacement et de séjour prévues par les règlements de la F.F.M., soit :

Remboursement des frais de voyage aller et retour en 3<sup>e</sup> classe pour le coureur et la moto. Indemnité fixe de 1.000 francs pour frais d'essence et de pneumatiques.

Indemnité journalière de 1.500 francs pour frais de séjour (minimum 2 jours).

ART. 5. — Dans chaque classe les points seront attribués de la manière suivante :

1 point au 1<sup>er</sup>, 2 pts au 2<sup>e</sup>, 3 pts au 3<sup>e</sup>, 4 pts au 4<sup>e</sup>, 5 pts au 5<sup>e</sup>, 6 pts au 6<sup>e</sup>, 7 pts au 7<sup>e</sup>, 8 pts au 8<sup>e</sup>, 9 pts au 9<sup>e</sup>, 10 pts au 10<sup>e</sup>, 11 pts au 11<sup>e</sup>, 12 pts au 12<sup>e</sup>, 13 pts au 13<sup>e</sup>, 14 pts au 14<sup>e</sup>, 15 pts au 15<sup>e</sup>.

Le classement sera établi suivant le classement réel de la course, les coureurs marquant le nombre de points correspondant à la place effectivement acquise.

Ne compteront pas pour le classement du Championnat de France les courses dans lesquelles le nombre de coureurs au départ serait inférieur à : 5 en classe 250 cmc., 8 en classe 350 cmc., 10 en classe 500 cmc.

En cas d'ex aequo les conducteurs seront départagés en donnant l'avantage à celui ayant obtenu le plus de places de premier; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte des places de second, et ainsi de suite.

ART. 6. — Les courses retenues pour le classement du Championnat de France 1952 de Moto-Cross sont :

25 Mai : Moto-Cross à Vesoul (M.C. Haut-Saônois).

22 Juin : Moto-Cross à Ivry (U.S. Ivry).

6 Juillet : Moto-Cross à Créteil (Racing-Motor-Club).

13 Juillet : Moto-Cross à Longwy (G.M.A.C. Lorrain).

3 Août : Moto-Cross à Cassel (M.C. du Nord).

7 Septembre : Moto-Cross à Lyon (M.C. Lyon). (Date à confirmer, les Grands Prix de France de Moto-Cross se disputant le même jour.)

14 Septembre : Moto-Cross à Rouen (M.C. Normandie).

21 Septembre : Moto-Cross à Valentigney (V.M.C. Valentigney).

Les clubs ayant retenu une épreuve de championnat devront verser à la F.F.M. un droit de garantie de 20.000 francs remboursable après l'homologation de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée et de plus il ne pourra organiser en championnat pour une durée d'un an minimum.

ART. 7. — La Commission de Moto-Cross désignera pour chacune des épreuves un délégué choisi parmi ses membres chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement.

Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

ART. 8. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le minimum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré : Champion de France de Moto-Cross 1952 de sa classe et recevra :

Une médaille offerte par la F.F.M., un brassard de « Champion de Moto-Cross 1952 ».

## MOTO-CLUB D'EURE-ET-LOIR

Le Moto-Club d'Eure-et-Loir a tenu son Assemblée générale le 19 décembre 1951.

Diverses questions y ont été traitées, entre autres l'organisation de moto-cross pour la saison prochaine. Les dates suivantes ont été retenues :

11 Mai pour la section de Châteaudun.

20 Juillet pour la section de Chartres.

24 Août pour la section d'Illiers.

Plusieurs autres épreuves sont envisagées : sorties, rallyes, trials, gymkanas, etc...

Bureau 52 :

Président : Yves Baston; Vice-présidents : Lemonnier et Paul Merillon; Secrétaire : André Vasseur; Secrétaire adjoint : Jean Antonio; Trésorier : Maurice Billotte.

N.B. — Adresser la correspondance à M. Y. Baston, 14, rue Georges-Fessard, à Chartres. Tél. 0-97.

## C.M.S.N.

## Election du Bureau 1952

Président du Bureau : Schlund; Vice-présidents : Landry, Brugeat; Secrétaire général : Doré; Secrétaire adjoint : Fontaine; Trésorier général : Jassaud; Trésorier adjoint : Fontaine; Délégués aux épreuves. Moto-cross : Doré; Moto-ball et acrobaties : Poitte, Dauge; Tourisme : Mabillat; Endurance, vitesse, régularité : Mabillat; Délégué auprès de la L.M.I.F. Doré.

## F.F.M.

## Communiqué officiel

Communiqué de la Commission mixte F.F.C.-F.F.M.

L'épreuve pour cyclomoteurs annoncée par le Club Sportif de Meaux comme devant avoir lieu au cours du meeting de moto-cross du 2 mars n'est pas organisée conformément aux règlements de la Commission mixte F.F.C.-F.F.M. et est en conséquence interdite.

Toute personne prenant part à un titre quelconque à cette manifestation (concurrent, conducteur ou officiel) s'expose à l'application des pénalités prévues par les règlements sportifs.

## MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS

XVII<sup>e</sup> Assemblée générale

C'est le vice-président Malaure qui ouvre, le dimanche 16 décembre 1951, la XVII<sup>e</sup> Assemblée générale du Moto-Club Saint-Chamonnais; il souhaite la bienvenue aux membres présents et salue parmi nous M. Marion, président du Moto-Club du Furan, puis passe la parole au secrétaire Myon pour le compte rendu moral 1951.

Ensuite le trésorier Dimier, dans un bref exposé, résume la situation financière du club qui, résultat d'une sage gestion, est florissante.

Le secrétaire donne lecture des résultats du « Prix d'activité » enlevé, cette année, par Malaure; 2<sup>e</sup> Dimier; 3<sup>e</sup> Thollot, etc... Malaure et Thollot reçoivent chacun une médaille-souvenir, le 1<sup>er</sup> pour son activité en tourisme et propagande, le 2<sup>e</sup> pour son activité sport.

Le III<sup>e</sup> Circuit de Vitesse de l'Horme a été inscrit au calendrier national de la F.F.M., il se disputera le 18 mai 1952 et comme l'an dernier son organisation et sa réussite seront notre objectif n° 1.

Résultat des élections. Voici le Comité directeur 1952 :

Président : Henri Pernel; Vice-présidents : Pierre Malaure, François Joonnez; Secrétaire général : Gustave Myon; Secrétares adjoints : Albert Martinon, Etienne Courtet; Trésorier général : Antoine Dimier; Trésorier adjoint : Albert Rivier; Administrateur sport et tourisme : Jean Mounier.

## GROUPEMENT MOTOCYCLISTE

## DE L'AUTOMOBILE-CLUB LORRAIN

## Section des Trois Frontières de Longwy

Membres du Comité actif pour l'année 1952 : Président fondateur : Charles Bœuf; Vice-Présidents (fondateurs) : Mario-Basile Barboni, Ernest Masina; Secrétaire général : Charles Thomas; Secrétaire adjoint : André Bœuf; Trésorier : Louis Rossignon; Administrateurs : Gaston Jacquemin, André Casel, Roger Cure, Jean-B. Alexandre, Julien Palage, Roland Flavion.

Commission sportive. — Président : Ernest Masina; Vice-Présidents : Raymond André, Louis Rossignon; Membres : Dominique Giuliani, Robert Blart, Jean Pierrard, Florio Casola, Roger Gartner, François Rossignon, Roland Flavion, Robert Meunier, Jean Etienne. Contrôleurs aux comptes : M. Marcel Fy et Mme Kamphaus.

Délégués officiels : MM. Charles Bœuf et Charles Thomas.

Epreuves prévues : le 13 juillet 52, Moto-cross des Remparts (5<sup>e</sup>), comptant pour le classement du Championnat de France de moto-cross;

Un circuit de « Régularité » autour de Longwy;

Un « Gymkana » et participation aux moto-cross des environs.

Le cortège organisé par le Club des 3 Frontières  
de Longwy, à l'occasion de la St-Nicolas.

**ACHATS**

Pendant heures de loisirs cyclomotoristes sont demandés pour chaque chef-lieu visiter garages du département, pour signaler tous : **ROVIN, MOCHET, ROLUX**, dont je suis acheteur. R. S., bd Henri-Sellier, Suresnes.

**ACHETE** side touriste gauche, attaches, p-brise. Renaudin, av. Dufour, Bauleles-Pins (L.-I.).

**PARTICULIER** ach. 125 ou 175 Motobécane, f. téles., exc. ét., 50-51, px Argus. Ecr. dét. et cond. Claude Rémy, Ambonnay (Marne).

**VENTES**

**SAROLEA 500** culb., 4 vit., sélec., fche téles., peint., pns, chrome, parf. ét. Px 145.000 fr. Bertrand. Tél. : Arc. 96-31 h. travail.

**HARLEY 750**, bleue, impec., tte équip. Vian, 162, bd Berthier, Paris-17<sup>e</sup>.

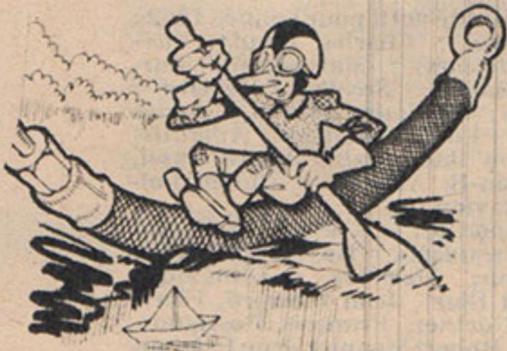
**EPAVE MONET-GOYON 500**, type K., s. papiers, semi-culb. avec pns. Px 10.000 fr. **TERROT 100**, monovitesse, 1. pn nf, 5.000 km. Honoré, Bonneuilles-Eaux (Oise).

**BERNARDET 125**, pare-brise, roue secours, bn ét. Rouget, r. de la Cloche, Crépy-en-Valois (Oise).

**VENDS** sidecar **STEIB** droite ou gauche, bn ét. Px 35.000 fr. 15, r. Béranget, Paris-3<sup>e</sup>. Après 6 h.

**PEUGEOT 100**, px 35.000 fr. Deloffre, 5, r. Saint-Didier, Paris-16<sup>e</sup>. Tél. : Cop. 42-84.

**LES QUALITÉS OTOM**  
Il est étanche...



**le TUBOTOM**

**OTOM S.A.**

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

**NORTON-DOMINATOR**. Px 320.000 fr. ét. impec. 10.000 km.

**DRESCH-MOTOR**, 3 cv., mag. orig., semi culb. Richard, 28, bd Victor-Hugo, Neuilly (Seine). Tél. : Mai. 75-84 (repas).

**RENE-GILLET 350**, tr. bn ét. Bécot, 14, r. Tanneries, Paris-13<sup>e</sup>.

**DRESCH 500**, bn ét., pns nfs. Fougère. Après-midi, tél. : Lon. 32-58; soir. tél. : Dud. 66-23.

**MOTOBÉCANE 125** lat., 1<sup>re</sup> main, susp. AR., 51, 3.000 km. Laval, 30, r. Montaigne, Asnières (Seine).

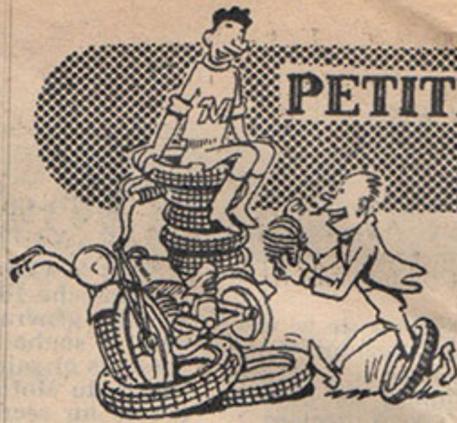
**DERNY tandem**, mot. ref. nf, éch. puis., fche élas. Delain, 11, r. Village, Marseille.

**GNOME-ET-RHONE 500** culb., 2 cyl., tr, bn ét. Px 100.000 fr. Viguié, Gontrans (Aveyron).

**PEUGEOT 125**, 55 A.L., bn ét. Px int. Roger, 6, r. A.-Thierry, Paris-19<sup>e</sup>. Tél. : Bot. 38-71.

**VENDS** cse dble emploi 175 Motobécane Z 2 C. tte équip. Px 130.000 fr. M. Le Breton, 9, r. G.-Leblanc, Clamart (Seine).

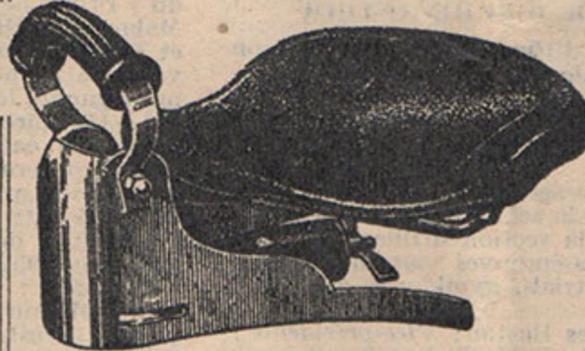
**DARMONT** spécial 38, 6 CV., culb., 4 v., m.a.p., pns, bat. nfs. Vis. et essai Paris rendez-vous. Nadeau, 105, r. Furenne, Bordeaux (Gironde)



**PETITES ANNONCES**

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

**SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"**  
LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION RÉGLABLE

SELLES SOUPLES CAOUTCHOUC ADAPTABLES

FOURNISSEUR des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

Tous les modèles en :

MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE - TERROT  
A.G.F. - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO  
SONT DISPONIBLES CHEZ

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

50, Avenue Édouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)  
Métro : Porte de ST-CLOUD MOLitor 29-62

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX  
et des scooters :

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE - TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT

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

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

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

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

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard Soult

Tél. : DOR. 49-42



PARIS

XII<sup>e</sup>

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

Aux Salons de PARIS et de BRUXELLES...

les **SCOOTERS "STEFA-1952"**

ont obtenu de beaux succès... 3 modèles luxe équipés avec les meilleurs moteurs 2 et 4 temps - 98 et 125 cmc.

LIVRABLES DE SUITE :: AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Concessionnaires demandés - Écrire C.V.F., 6, place Jacquard, St-ÉTIENNE

**RENE-GILLET 350** lat., 3 vit., allum. bobine, bat., klaxon, bn ét. Hainau, 35, av. Lorraine, Le Vésinet. Tél. : Pri. 09-74 après 20 h.

**VELOCETTE K TT**, course tr. rap., ét. garant., ou échg. ctre moto réc. ou petite voit. sport. Chollet, Cublize (Rhône).

**B.S.A. 500**, bn ét. S'adr. 32, r. Belles-Feuilles, Boucherie chevaline, Paris-16<sup>e</sup>.

**GRAND ROUTIER 3 v.**, tr. bn ét., pns nfs, ctre E.D. Px 45.000 fr., imp. Gailly, 59, r. O.-Métra, Paris-20<sup>e</sup>.

**VENDS 500** culb. Gillet-Herstal, bn ét., ou échg. ctre 125 réc. Ecr. av. timbre pr rép. Fournier F., Durfort (Gard).

**SIDE PRECISION** canadien. Chavanel, 76, r. Fontenay, Vincennes. Tél. : Dau. 41-30.

**TRIUMPH T. 100**, impec. Tél. : Ség. 63-47. Tarrot, 56, r. Falguière.

**VENDS B.M.W. 200**, ét. impec. Px 95.000 fr. Vis. sam. et dim. mat. Legrain, 123, av. Parmentier, Paris-11<sup>e</sup>.

**PEUGEOT P. 135**, 350 culb., sélec., parf. ét., ess. à volonté. Px 150.000 fr. Marrot, 17, r. Troussseau, Paris-11<sup>e</sup>. Tél. : Inv. 46-60.

**TANDEM 8 vit.**, t. équip., outill., 2 g. sac. toile, méc. impec., cse achat moto. Px 23.000 fr. Ruaud, 7, r. des Roses, Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise).

**G.I.M.A. 125**, 4 tps, 4 vit., fche téles. Px 110.000 fr. Camus, café-bar Aviation, 1 rond-point Victor-Hugo, Issy-les-Moulineaux. Tél. : Mic. 38-32.

**VENDS INDIAN 9 CV.**, av. side gd touriste, impec. André, 12, av. de la Prairie, Vigneux (Seine-et-Oise).

**B.M.W. 750 R. 12**, 2 carbu., ent. équip., ét. nf., 1 pn. nf de rech. Px à débat. Ts les jrs apr. 19 h., sam. et dim. Toutfaire, 5, r. Saulpic, Vincennes.

Repose-pieds



ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION ROGER POUILLAIN

Rue Pierre-Curie  
TEL. MEU. 490



LES MUREAUX (S.-&O.)

**TERROT 500** R.G.A.S., sup-r-culasse 4 vit., sél., bn ét. Brun, 162, av. Wilson, Plaine-Saint-Denis.

**VELOMOTEUR 125** Magnat-Debon, 1950, 4.500 km. Cabrol, 12, r. Morère, Paris-14<sup>e</sup>. Px à débat.

**D.K.W. 350 NZ**, parf. ét., susp. orig. Hardy, 6, villa Bereau, Garenne-Colombes.

**ROYAL-ENFIELD 350**, équip., tr. bn ét. Px 118.000 fr. Vejux, 4, r. des Alluets, Cormeilles-en-Parisis (Seine-et-Oise).

**G.I.M.A. 150**, A.M.C., tr. p. roulé, impec., exc. aff. Poliakov, 44, r. Montcalm, Paris-18<sup>e</sup>.

**B.M.W. 350** équip., 5.000 km., f. téles., cardan. M. Journieux, rte du Bourget, Dugny (Seine). Tél. : Nor. 58-58, poste 133.

**VENDS** ou éch. scooter Bernardet 250 contre moto 175 ou 250 récente ou 200 à 250 allemande. Sutter W., Elleville, Vosges.

**AUTOMOTO 150**, culb., 4 vit., sél., 11.000 km. Px 80.000 fr. Barré, 123, av. Foch, Saint-Maur.

**TANDEM Dery**, 3.000 km., tt. équip., f. télesc., compt., sac. cuir, etc. Simplet, 255, rue Pressensé, Villeurbanne.

**LIVRAISON RAPIDE MOTOBÉCANE STOCK COMPLET**  
DE TOUS MODÈLES PIÈCES DÉTACHÉES  
STATION "MOBYLETTE" ET ACCESSOIRES  
94, BOULEV. MAGENTA, PARIS-NOR. 65-25  
**R. CHABRIER** ATELIER DE MISE AU POINT  
CRÉDIT

VÉLOCETTE - TERROT  
JAMES - BERNARDET  
DKW - MOTOBÉCANE

# MOTO-HALL

*Crédit*

**H. HABERT**

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. : GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

Disponibles en magasin :

**MOBYLETTES.**

125 et 175 MOTOCONFORT.

125 et 350 MAGNAT-DEBON.

125 et 200 KOEHLER-ESCOF.

Cyclomoteur A. G. F.

**ROBERT KIÉNÉ**

73, Quai du Point-du-Jour  
BILLANCOURT (MOL. 64-02)

Pont de Billancourt

VENTE A CRÉDIT

TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO — TOUT L'ÉQUIPEMENT

Livre rapidement :

PUCH 125, 150 et 250.

ARIEL 350, 500 et 1.000.

B. M. W. 600, 500 et 250.

Side-car H. B. et SIMARD.

Scoters MOTOCONFORT, A.G.F. et MAGNAT-DEBON

**VENDS** side Indian, Chief 1.200, ent. origine, pneus, moteur bon état, roue secours, jantes, moyeux et tambours de freins chromés, email et autres nombreux chromes impeccables, pare-brise, pare-chutes latéraux. Px 140.000 fr. Poirier G., 4, cours de Reims, Talence (Gironde).

**350 K.E.** 4 temps culbuteurs, 4 vitesses sélecteur, bon état, prix bas. **PONEY** parfait état. Robert Le Treste, motociste, 64, rue Deguingand, Levallois.

**A VENDRE** demi-prix compt. **JAEGER** journ. gd mod. jer. can. 20 et 10 Ch. Ski p.42, le tout état neuf. Buonso, 16, rue de Montmorency, Paris-3<sup>e</sup>.

**TANDEM** mini motor, b. eq., tr. bn ét. Px à déb. Sam. apr-midi ou écr. Vonweyl, 18, r. Patay, Champigny-sur-Marne (Seine).

**TRIUMPH** 51 1951 et side **PRECISION** (ensemble ou séparés. Px 350.000 fr. Gilquart, 9, rue des Erables, Robinson, ou Gul. 51-66.

**CAUSE** dble emploi vend **NORTON 500**, 16 H., parf. état génl et mécan., bons pneus. Px 110.000 fr. Ecr. Lafosse, 31, av. des Gobelins, Paris-13<sup>e</sup>.

**250 et 350 F.N.** neuves disponibles, Agence F.N., 12, r. Steinlen, Paris (18<sup>e</sup>). Ton. 92-36.

**N.S.U. 250** supercul., 4 vit. sélect. Equip. compl. Px 90.000 fr. Barbès-Motos, 98, r. Doudeauville, Paris-18<sup>e</sup>.

**MAGNAT-DEBON 250**, bn ét. Vauguet, Sagy (S.-et-O.).

**VENDS** B.M.W., Indian, Harley, Mondiale, Terrot (motos 2 à 5 CV.). Plusieurs sidecars, vélomoteurs 100-125. Recherche motos compétition. Achats. Vente. Patay-Motos, rte de Veller, Châteauroux (Indre).

**B.M.W., NORTON, D.K.W.**, 100 motos, épaves et à remont., roues, cadres, boîtes, pièces nves et occas., etc. Vis. sam., 40, r. G.-Moquet, Malakoff ou écr. avec 2 timbres. Laugier, 7, r. F.-Faure, Vincennes.

**BEAU TANDEM** équip., 8 vit., compt., éclair. Px int. Lequeux, 10, r. Dr-Charcot, Rueil-Malmaison (S.-et-O.).

**MOTOCYCLISTES... Adressez-vous directement au spécialiste de la botte.**

**FOUGOR**

Usine : 93, Rue Molière à MONTREUIL

Dépôts { 125, Fg St-Martin - PARIS-X<sup>e</sup>

{ 16, Rue Thérèse - PARIS-1<sup>er</sup>

Vous y trouverez tous les modèles

et à tous les prix à partir de 3.500 Frs

Botte spéciale pour moto-cross

modèle "MESPLEDE"

**LAMBOROT**

Dépositaire

12, RUE GERMAIN-DAVIEL — LYON (3<sup>e</sup>)



**JEUNES !**

un métier passionnant  
et bien rétribué  
est à votre portée

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

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

Une intéressante documentation vous sera envoyée **GRATUITEMENT** si votre demande de renseignements est adressée aujourd'hui même aux :

**COURS TECHNIQUES AUTO**

**Service 14** — Rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

**PARTICULIER** vd Jonghi 125, 1951, cme nf, roulé 2.000 km., chrome et peinture impec. Px 85.000 fr. R. Thirié, 7, r. Eug.-Delacroix, Bourges (Cher).

**MOTOBECANE 450**, bloc, s.-culasse, alu refait à nf. Px 80.000 fr. **MONET** Villiers 125, neuve. Px 100.000 fr. **ROYAL 5 CV.**, culbut., 49, télescope. Px 200.000 fr. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris.

**ZUNDAPP D.B. 200**, transmission par cardan, moteur révisé, pièces d'origine, équipée. Px 125.000 fr. Tél. : Wag. 33-59.

**VOITURES**

**SPLENDIDE SIMCA-SIX** mod. 1950, moteur, pneus, carross. impec., nombreux enjoliveurs, vend. par particul. Cse dble emploi. Cousi, 23, rue Général-Patton, Chartres. Tél. 13-35.

**RECHERCHE SIMCA-5** bn ét., maxim. 200.000 fr. Gruss, 104, r. des Hanots, Montreuil-sous-Bois.

**TALBOT M. 67**, 11 CV. J.-L. Dolfus, 80, bd de Courcelles, Paris-17<sup>e</sup>.

**VOITURETTES**, scooters sans permis, facilités de paiement. R. S., 30, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**SIMCA-8** décap. Px 390.000 fr. Rep. plus faible ou moto. Tellier, 3, bd du Chinchon, Montargis (Loiret).

**RENAULT** Vivasport, parf. ét. Px avantageux. Apr. 20 h., sam. et dim. mat. Dejl, 5, r. Saulpic, Vincennes.

**FONDS DE COMMERCE**

**PARIS**, commerce motos tenu 47 ans. Emplacement unique, 16 m. façade, garage pour 5 voitures. Logement libre. Tél. : Arc. 04-94.

**DIVERS**

Constructeurs, fabricants, concessionnaires, faites des offres au seul spécialiste du cycle et de la moto en touriste, course et cross pour le département de Constantine. H. Galland, 3-5-7-9, rue Bugeaud, Bône (Algérie).

Pour mutilés des jambes, voiturette motrice à main et voiturette 4 roues vélo-car à moteur. Px 40.000 fr. plus 6 mois à 6.000 fr. R. S., 30, bd Henri-Sellier, Suresnes.

**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-Severin 5<sup>e</sup>



**VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE**

par

**"LE CASQUE GENO"**

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS:

Étab<sup>ts</sup> GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



**Éts ROBERT PIEL, S.A.**

AGENCE EXCLUSIVE

— EXPOSITION DE TOUS MODÈLES —

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — ACCESSOIRES

STATION-SERVICE "MOBYLETTE"

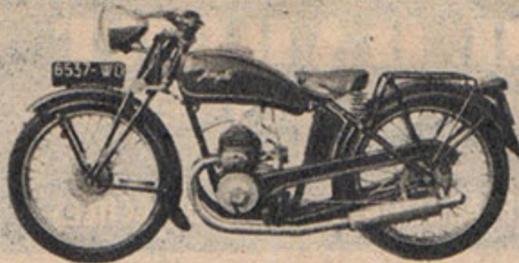
Ateliers de Réparations spécialisés

29, Av. de la G<sup>de</sup>-Armée

Tél.: PAS. 86-45

PARIS-16<sup>e</sup>

★ **CRÉDIT**



JONGHI 125 cmc. 112.500 fr.  
250 cmc. 178.500 fr.

La plus grande représentation  
de Motocyclettes et Scooters

## Seul LADEVÈZE

fera la reprise de votre ancienne  
motocyclette, le reste à crédit,  
pour une motocyclette neuve ou  
d'occasion.

Lunettes Panorama, Idéale. 1.199 fr. — Selle Féridax. 11.300 fr.

ARIEL - PANTHER - O.E.C. - DOUGLAS - VICTORIA - UT - RIXE  
UNIVERSAL - GNOME-ET-RHONE 125 cmc. - ALMA 125 et 175 cmc.  
GUILLIER 125 et 175 cmc. - Scooter LOHNER : 140.000 fr. - SACHS  
MONET-GOYON 100 cmc. 86.500 fr. 125 cmc. 124.500 fr. 200 cmc. 170.000 fr.

Grand choix d'occasions  
EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

Toutes motocyclettes neuves vendues : ENTRETIEN GRATUIT 6 MOIS

ACHAT COMPTANT TOUTES MOTOS ET DÉPOT-VENTE

**LADEVÈZE, Importateur**  
50, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>

Téléphone : ÉTOILE 24-66

Métro : ARGENTINE ou MAILLOT

125 cmc P. VALLÉE

50.000 fr. et 9 mois de crédit

175 cmc

55.000 fr. et 9 mois de crédit

(Idem pour toutes nos motos)

LIVRAISON IMMÉDIATE DE  
TOUTES MOTOS FRANÇAISES



SCOOTER SPEED. 121.500 fr.

P. BRISSONNET & C<sup>ie</sup>

vous présente...

Le fameux  
**SCOOTER  
SPEED**

LA MOTO RAPIDE  
175 cm<sup>3</sup>

**Geugeot**

LES MEILLEURS ACCESSOIRES  
MOTOS ET SCOOTERS

dont le traitement des  
roues à l'INCREVEX  
qui met le motocycliste à  
l'abri de la crevaison.

Et la pose en 2 heures de  
l'embrayage CICA  
adaptable à la  
MOBYLETTE.

**CRÉDIT**

Ouvert le Samedi



22<sup>me</sup>, Boul. du GÉNÉRAL-LECLERC  
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Tél. : MAILLOT 87-40-41

VENDS pièces détachées Zundapp, N.S.U.,  
Puch. Ttes pièces détachées françaises,  
moteurs, roues, cadres, etc... Martineau G.,  
43, r. de Marmagne, Bourges.

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

**LADEVÈZE**

50, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)

Tél. : ÉTOILE 24-66

Achat comptant et Dépôt Vente  
de MOTOCYCLETTES

VENDS ou échge pavillon situé Montdidier  
compr. 5 pièces avec 1 étage, w.-c., électr.,  
dépen. 540 m. car. terrain ctre voiture 4 à  
8 CV., parf. ét. Léger 51, r. Lucienne, La  
Courneuve (Seine).

SEGMENTS DE  
PRÉCISION

**Bolée**

Compression  
Économie  
Durée

**Brampton**  
&  
**RENOLD**

LES MEILLEURES CHAINES DE  
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

CHASSIS cyclocar pr 350 ou 750 cmc.  
mot. 500 cmc., 2 tps, en flat.. Nbses pièces,  
mot. B.M.W. R.75. Divoux, 86, av. Val-  
de-Beauté, Nogent-s-Marne.

Tous rayonnages de roues avec ou sans  
fourniture de moyeu. Roche, 4, imp. Roux,  
Paris-17<sup>e</sup>. Tél. : Car. 34-12.

CHERCHONS moteur origine De Dion-  
Bouton pour tricycle, année 1900. Ecr. à  
Motocycles.

VENDS châssis sidecar léger Simard, roue  
suspendue, absol. nf 1951, valeur 18.500 fr.  
cèderait 16.000 fr. Arrik, Château-Voué  
(Moselle).

Sollicite **CONSTRUCTEUR MOTO** qui  
confierait agence Afrique du Nord. Cheva-  
lier, 78, rue Mont-Fleury, Alger.

**ACHAT COMPTANT**  
Tous VéloMOTEURS, Motos  
Scooter  
**DELAIRE**

4, Impasse de la Galté - DAN. 55-43

**ÉCHANGES**

SIDE R. GILLET 750 bn ét. où échg.  
contre voit. 4 CV. Rav. R., 1, r. de Bour-  
gogne, St-Amand-en-Puisage (Nièvre).

**DELLORTO**



**CARBURATEURS**

Tous modèles de 125 à 1.000 cc.  
série et compétition

Racing à cuve séparée

**TRADING MOTOR LINE**

74 r. de Rome - PARIS 9<sup>e</sup>  
LAB. 22.08

AGENCE OFFICIELLE  
Grandes Marques disponibles

250, 350, 500 cmc.

B. S. A. -- ARIEL -- VICTORIA  
RIX -- EXCELSIOR, etc.

Plusieurs B.H.W. culb. et lat.

**CRÉDIT**

**DOMINIQUE MOTOS**

97, Rue d'Alleray, PARIS-15<sup>e</sup>

**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** STOCK **GNOME**

C.A.V. 1.200 cm<sup>3</sup> D'ORIGINE X.A. 750 cm<sup>3</sup>

**MOTOSPORT**

LYON - 92, COURS VITTON - LYON — LALANDE 34-19

# AU "PETIT MATELOT"

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27  
PARIS

Tél. : PASSY 71-24



RÉALISE  
LA LIGNE SPORTIVE

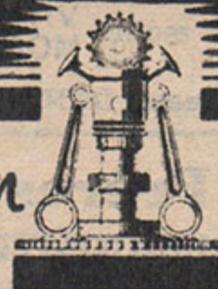
DÉPOSITAIRE  
DU CÉLÈBRE  
VÊTEMENT IMPERMÉABLE  
"STORMGUARD"  
IMPORTATION ANGLAISE

COMBINAISONS  
IMPERMÉABLES  
ET  
COMBINAISONS  
NYLON  
TOUS COLORIS

# Station MOTO Service PIECE

VENTE  
AUX RÉPARATEURS  
ET AGENTS DE LA MOTO  
EXCLUSIVEMENT

de  
PIÈCES DÉTACHÉES  
Adaptables NON d'origine  
pour  
MOTOS  
et  
VÉLOMOTEURS

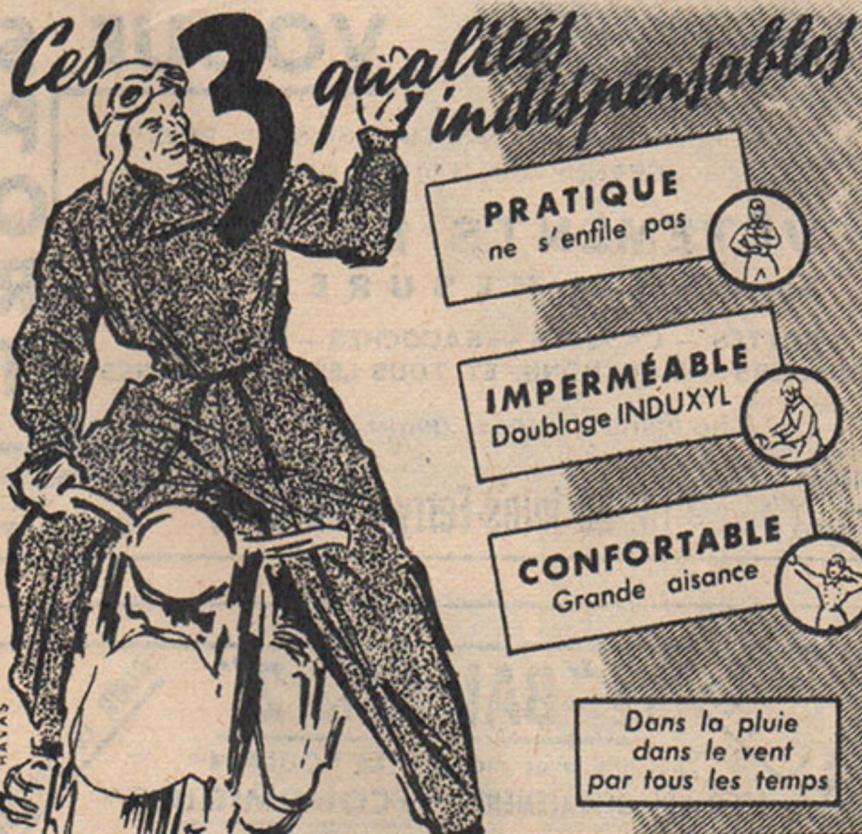


51 Rue Danton

Levallois

PER. 60-66

(Seine)



PRATIQUE  
ne s'enfile pas



IMPERMÉABLE  
Doublage INDUXYL



CONFORTABLE  
Grande aisance



Dans la pluie  
dans le vent  
par tous les temps

# MACOMBYNN

B. S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément  
sans s'enfiler.

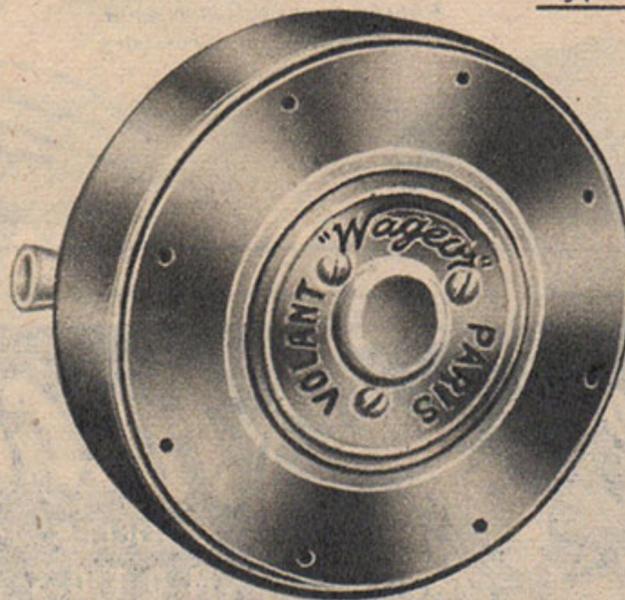
Seul Fabricant EIS CHANTRIEUX-LEFEVRE  
2, rue de la Plumette - Aniens

Vente en  
prix imposé  
chez les  
principaux  
motoristes

VOLANT MAGNÉTIQUE

# "Wageor"

Type V. 15-A



Adopté par la plupart des Constructeurs  
de moteurs auxiliaires et de cyclomoteurs

Production des :

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel, PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84

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

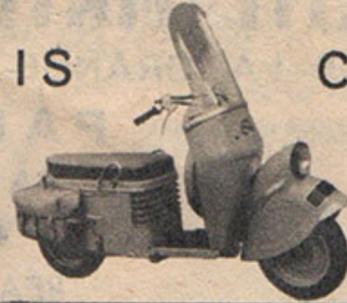
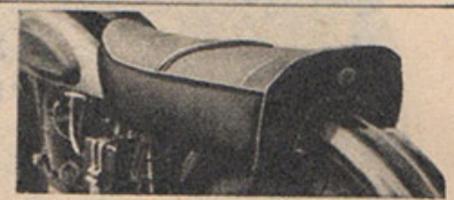
**1<sup>er</sup>** ex æquo **VALEYRE****PARIS-NICE 1951**

914 kms

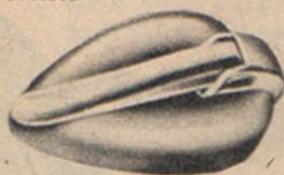
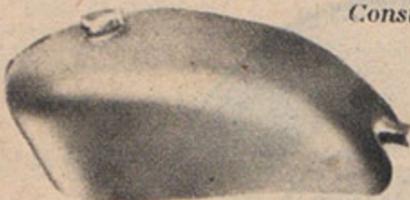
**1<sup>ers</sup>** ex æquo **VALEYRE MOREL**Chaînes **YELLOW** - Pneus **DUNLOP** - Volant **S.A.F.I.****GUILLER Frères, Constructeurs**  
**FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)****Scooter BERNARDET**

ESSAIS

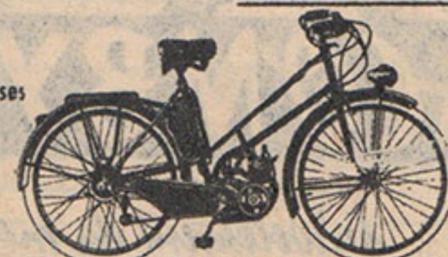
CRÉDIT

**IMPÉRIAL-GARAGE**Métro : **VILLIERS** 23, Bd de Courcelles - **PARIS-8<sup>e</sup>** Téléphone : **LABorde 77-40**Un **Porte-Bagages chromé**Ne gêne en rien le siège AR. permet la pose des sacoches sur les motos à suspension. Toutes motos et spécialement **B.S.A. - SUNBEAM****Selle "bi-place" AURORA**Carcasse emboutie  
Coussin alvéolé, procédé spécial  
**CONFORT** incomparable  
Se pose rapidement sur toutes motos françaises et anglaises  
Indiquer type et marqueVente détail et pose **MOTO-BASTILLE, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup>**  
EXPÉDITION PROVINCE**Étab<sup>ts</sup> MOTTAZ**307 à 311, rue de la Garenne, **NANTERRE (Seine)**

Tél. : MAL. 29-77

**SPÉCIALITÉ DE RÉSERVOIRS** et Accessoires  
:: de Tôlerie ::  
pour Cyclomoteurs, Vélocoteurs, Motos**BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES**Fabrication exclusive pour  
Constructeurs et Grossistes**MOTOCYCLISTES****VOGUE SPORT**VOUS PRÉSENTE EN SES MAGASINS LA PLUS  
GRANDE COLLECTION DE**VÊTEMENTS DE CUIR**  
— SUR MESURES —**BOTTES — CASQUES — SACOCHES — LUNETTES**  
**TABLIERS — MANCHONS, ET TOUS LES ACCESSOIRES**

Une visite s'impose avant tout achat

Recommandez  
bien cette  
adresse →**14, bd Jules-Ferry - PARIS-XI<sup>e</sup>****FOURNISSEUR  
DES  
CHAMPIONS****PARTOUT****FULGUR**MODÈLES POUR :  
**MOTOS M100**  
**VÉLOCOTEURS M50**  
**CYCLOMOTEURS V30****POUR TOUT DOCUMENTATION**  
**GRATUITE**  
sur demandeÉts **TAILLANDIER** 61, rue de la Prévoyance  
**VINCENNES** **DAU. 51-77****POUR LA VILLE****LE "BALLIS N°2"****POUR LE TOURISME**ÉQUIPÉ avec moteur "LE POULAIN"  
REND VOS DEPLACEMENTS "ÉCONOMIQUES"Dérailleur 2 ou 3 vitesses  
Une seule chaîne  
Freins puissants  
Débrayage au guidon**SIMPLICITÉ**  
**CONFORT**MANUFACTURE DES **CYCLES BALLIS** DE **ST-ETIENNE****SAINT-ETIENNE****PARIS****RENNES**

3 Rue Bernard-Palissy

9 bis, Bd Filles du Calvaire

2, Rue La Motte-Piquet

# MOTOCYCLISTES

## LE PATAUGAS

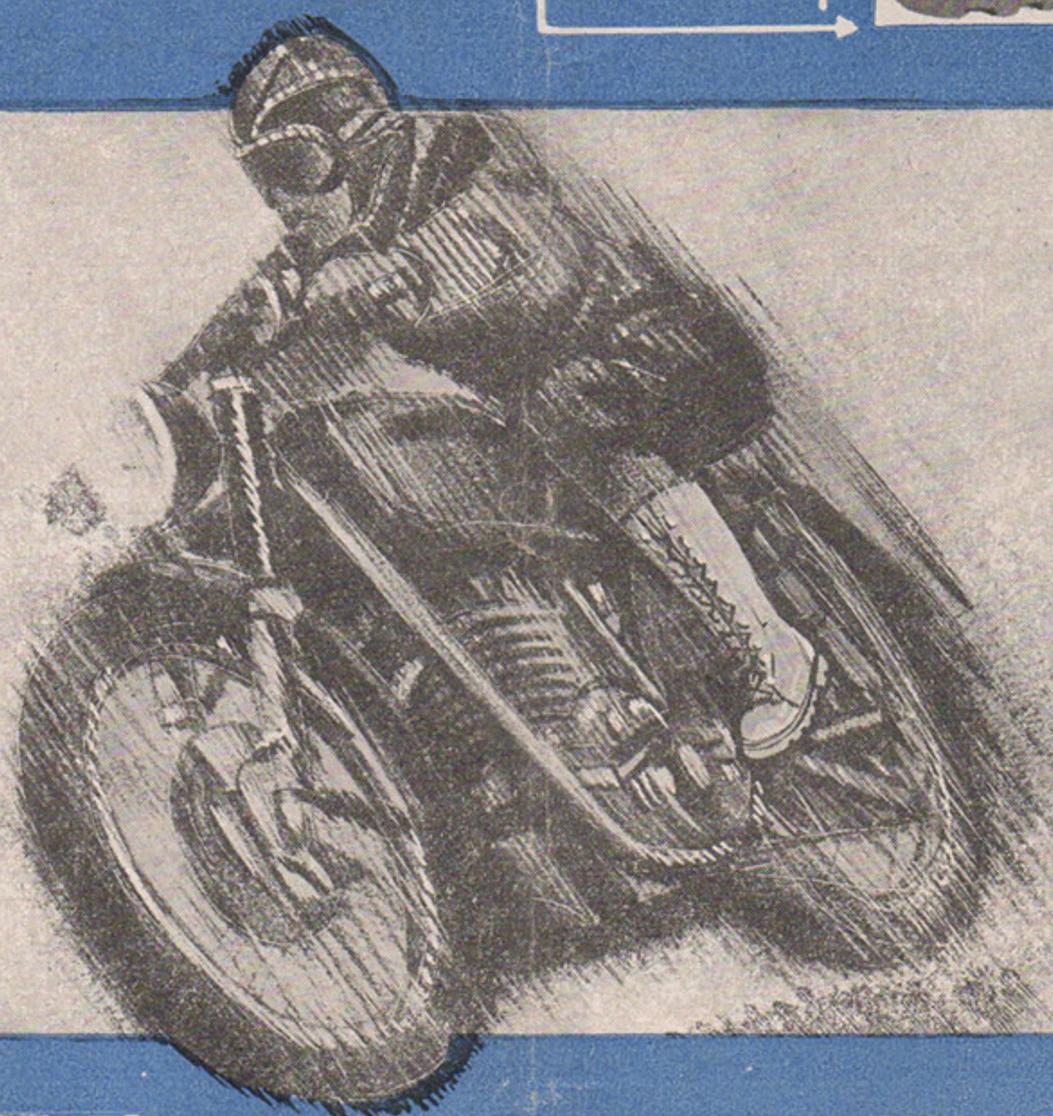
fabrique pour vous

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

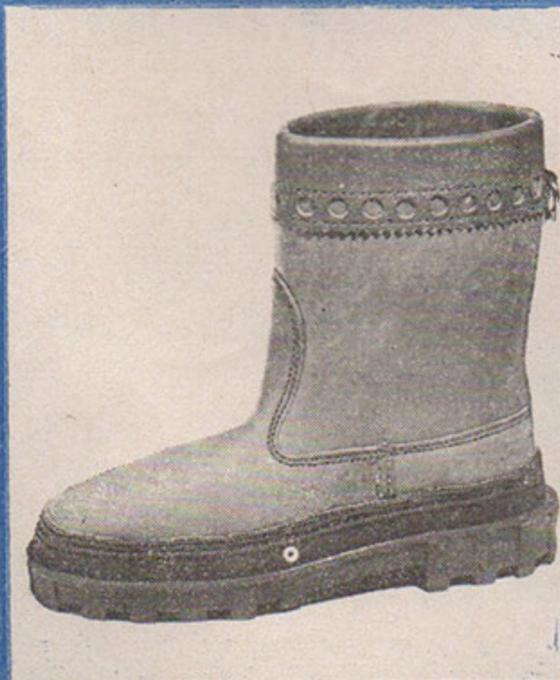
**LA MOTO** (Modèles déposés)  
Brevetés S.G.D.G.)

### 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.



*F. Rindloff*



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

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

**M. SCHMID**

55, RUE DE CHATEAUDUM  
PARIS-2<sup>e</sup> - Tél. TRinité 82-00

### Type TEXAS

Mêmes matières  
que le Paratroop,  
mais sans laçage.

Se chausse  
instantanément.

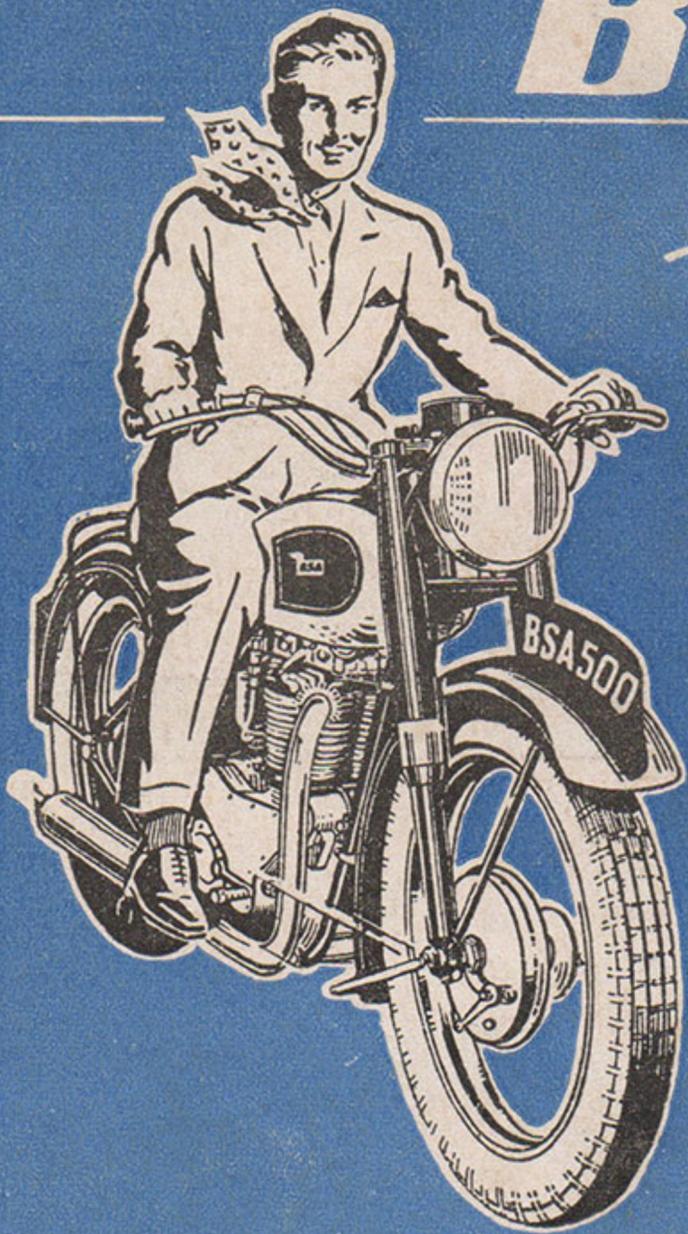
**EN VENTE dans les bons  
Magasins de Chaussures  
et d'articles de Sport**

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

# BSA

*- for choice*

1860-1952



"C 11" 250

"GOLD STAR" 350 à 500

"STAR TWIN" 500

"GOLDEN FLASH" 650

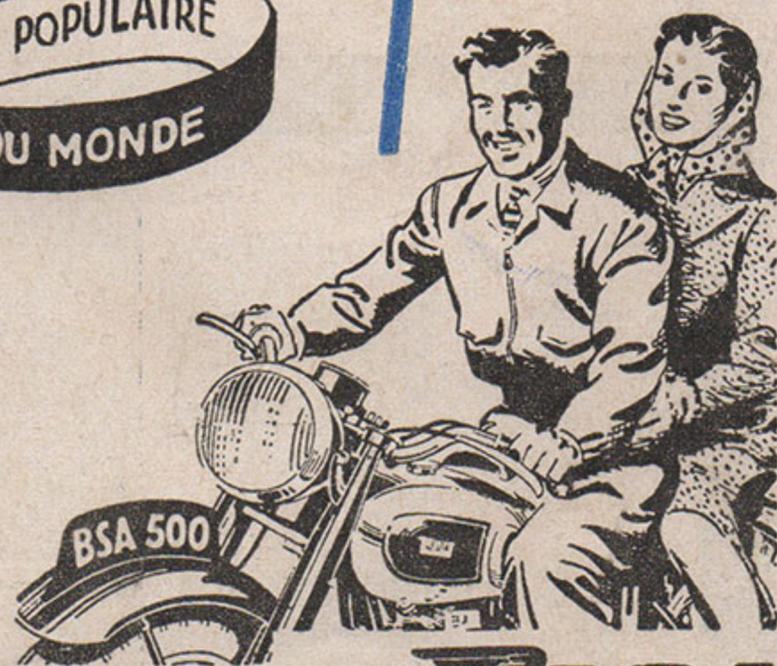
20 MODÈLES

# BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

## SUNBEAM

"LE CONFORT DANS LA VITESSE"



LEAVE IT TO YOUR **BSA**

MOVÉA . Importateur exclusif pour la France . 79 Avenue de la Grande-Armée . PARIS 16<sup>e</sup>  
TÉL. COP. 27-23 et 40-65

HERBERT, Levallois.