

5^e ANNÉE N° 74

REVUE BIMENSUELLE

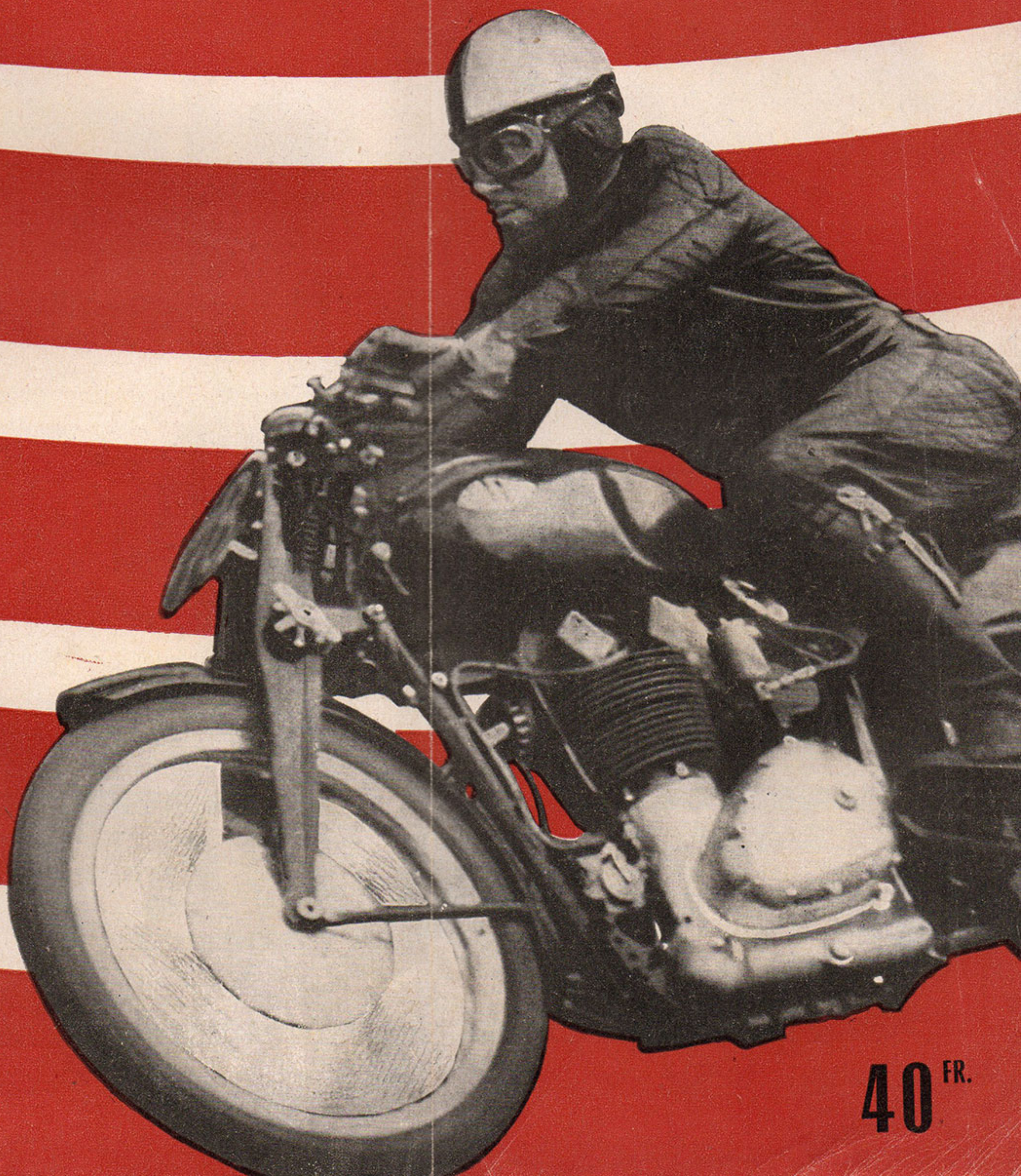
1^{er} MAI 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e

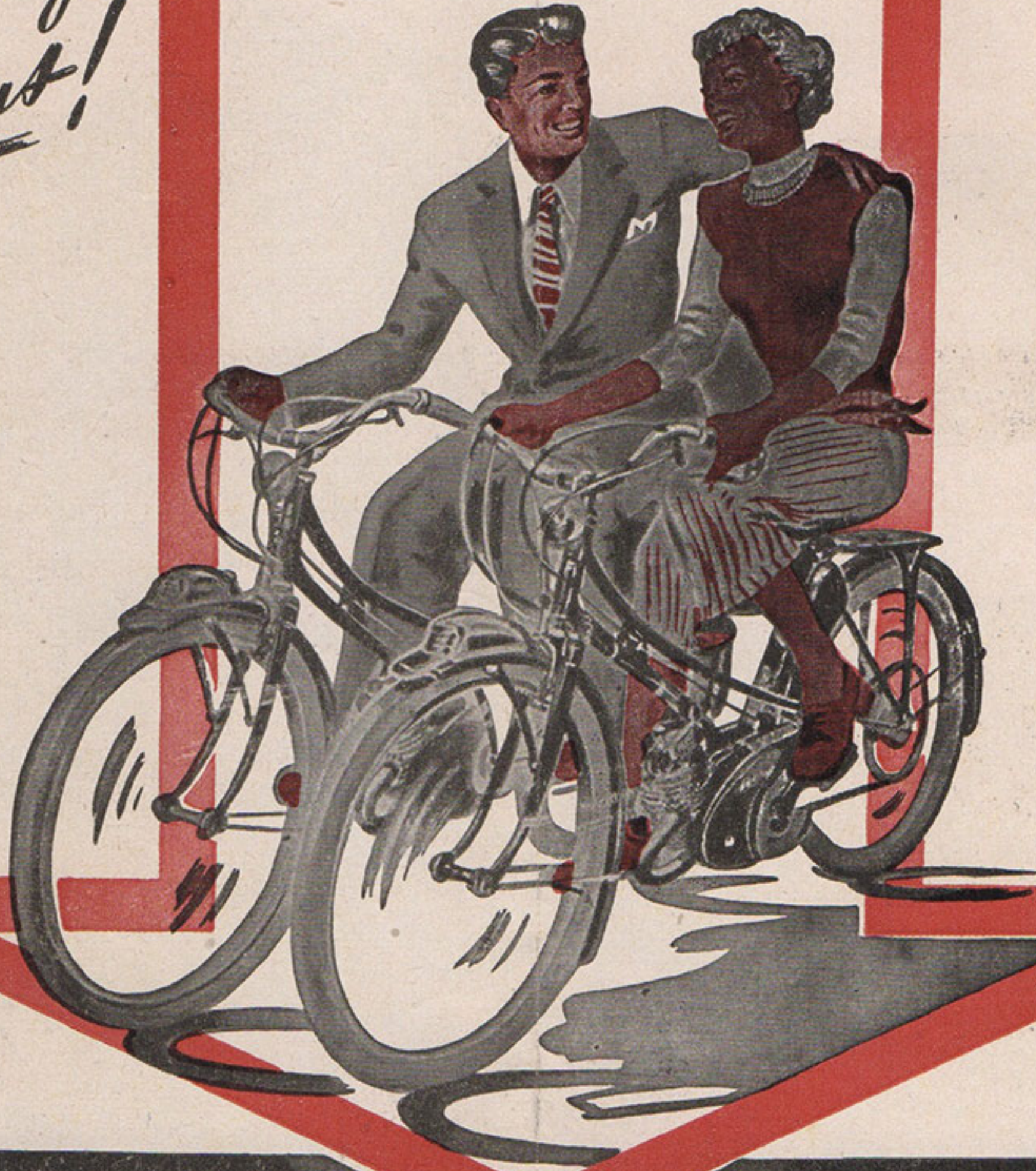


40^{FR.}

MOTOBECANE

PANTIN

*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

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

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



Moteur A.M.C. 4 temps

125 - 3 vitesses
125 - 4 vitesses
175 - 4 vitesses

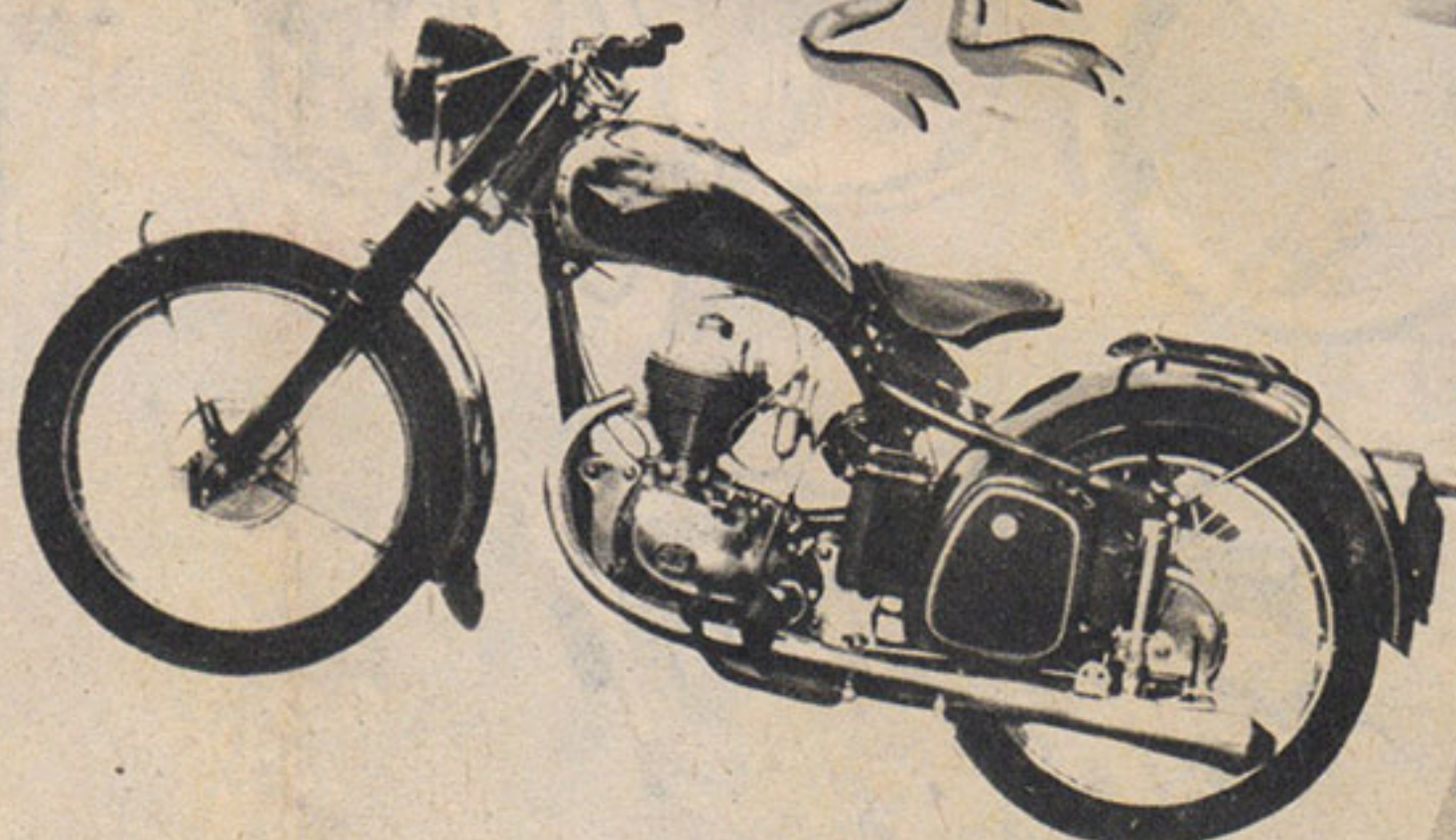
Moteur YDRAL

2 temps
125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE

Record du BOL D'OR

Catégorie 125 cm³



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

LA PRODUCTION DE...

GUILLER FRÈRES

LA 175 cmc. "SPORT 52"

MOTEUR A.M.C. à FOURCHE
TÉLESCOPIQUE ou à PARALLÉLOGRAMME

LE SCOOTER MOTEUR A.M.C. 125 cmc. 3 VITESSES

LE CYCLOMOTEUR MOTEUR « LE POULAIN » avec PÉDALIER

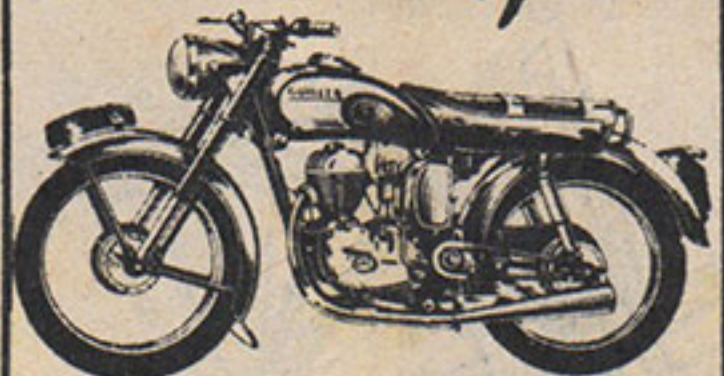
LE SCOOTER

GUILLER



MOTEUR AMC 125 CC.
3 VITESSES
Ets GUILLER FRÈRES
FONTENAY-LE-COMTE (VENDEE)

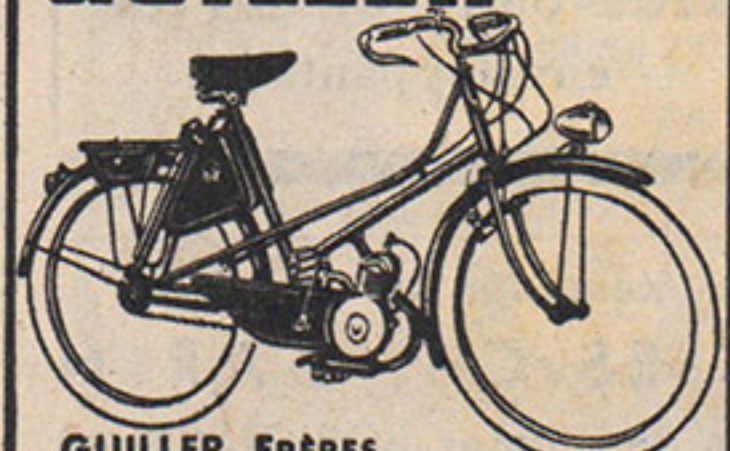
MOTO
GUILLER 175 CC.
Sport



GUILLER FRÈRES, CONSTRUCTEURS
FONTENAY-LE-COMTE (VENDEE)

Au moment de... CHOISIR
une machine, exigez celle qui
qui porte ...

LE CYCLOMOTEUR
GUILLER MOTEUR
POULAIN

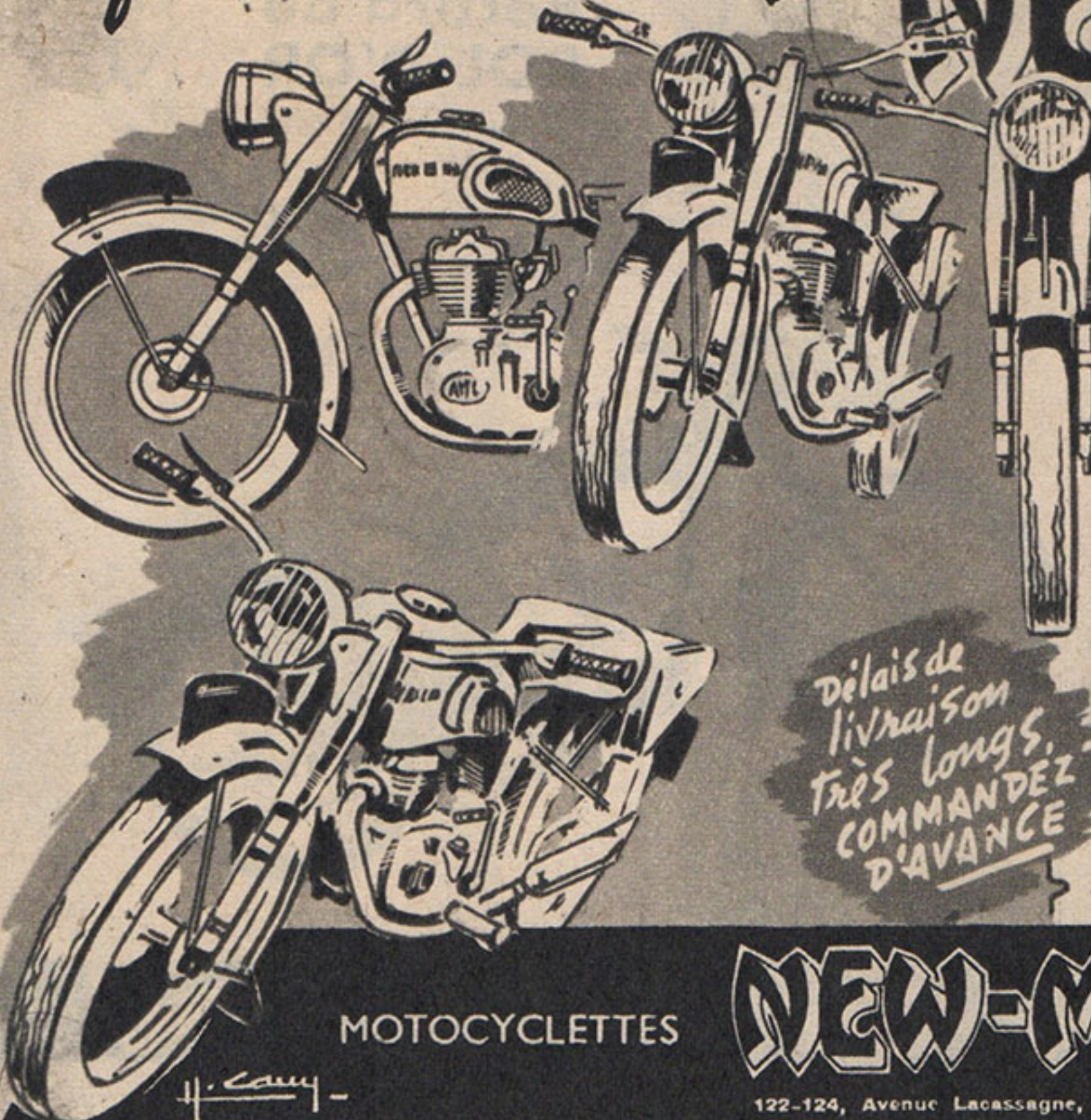


GUILLER FRÈRES
FONTENAY-LE-COMTE (VENDEE)

...la Marque **GUILLER FRÈRES**
CONSTRUCTEURS FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

Catalogue gratuit sur demande contre envoi de 15 fr. en timbre-poste

Préférée des connaisseurs, une **NEW-MAP**



*fait sensation
sous tous ses angles!*

- par sa ligne racée
- son fini impeccable dans le moindre détail
- sa robustesse légendaire
- sa qualité artisanale

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

Délais de livraison très longs, COMMANDEZ D'AVANCE

MODELES 2 et 4 TEMPS
3 et 4 VIT. - SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE
BREVETEE
DEPUIS 109.000 Frs.

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

*un joyau
de France*

CH. GARIN

présente...

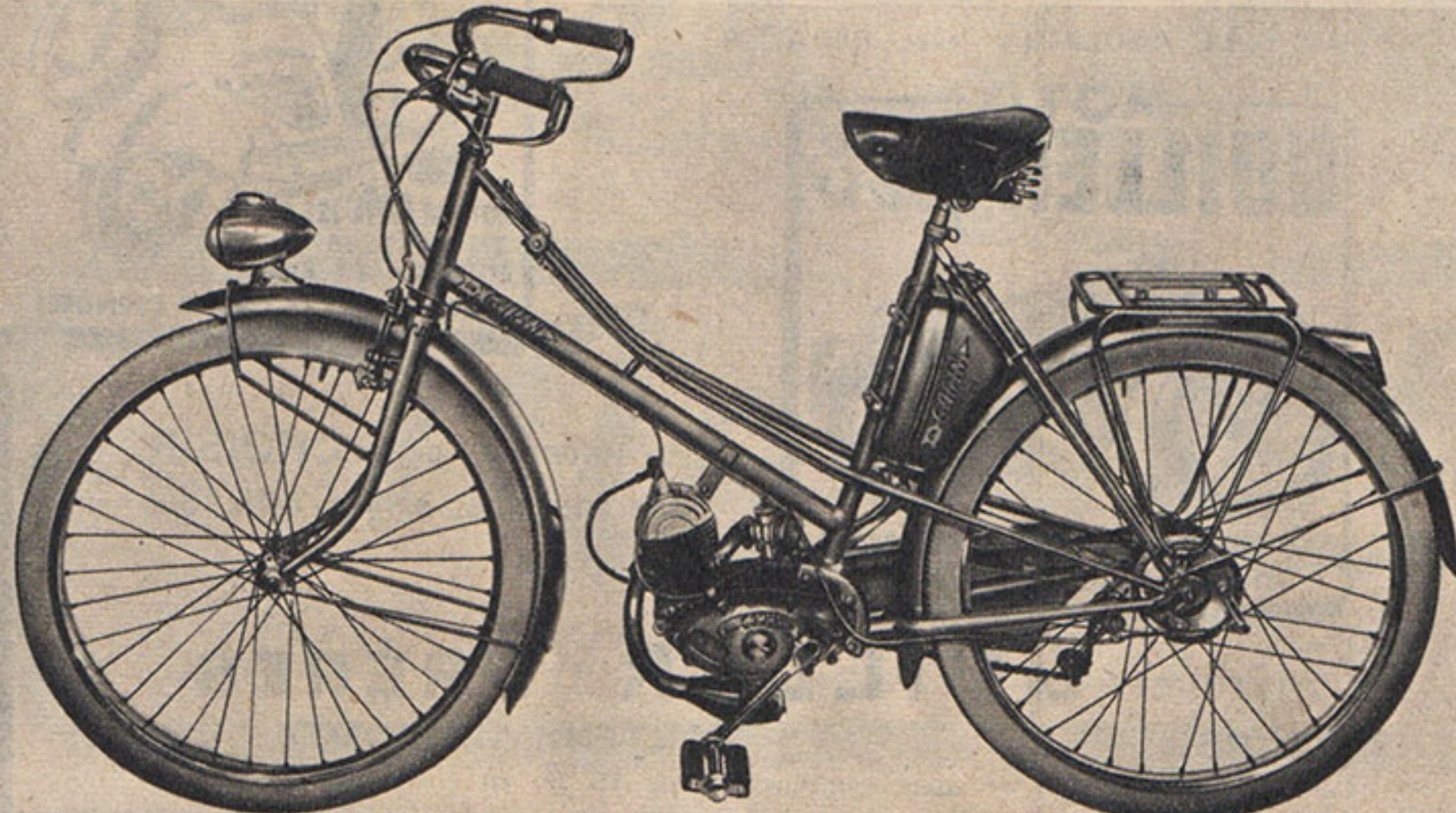
ses **BICYCLETTES** et son **CYCLOMOTEUR**

*Tous les Types
Tous les usages
Tous les âges*

Construites selon des procédés ultra-modernes
Cadre « 47 » ELECTROBROX
Brevet n° 945-496

équipé avec

Le Poulain 52



49 cm³ - Chaîne unique
 Débrayage - 3 vitesses
 Vitesse limitée à 45 km.-h.
 Toutes les côtes sans pédaler

Cadre renforcé
 Pneus 600 x 50
 Garde-boue et carter enveloppants

Documentation sur demande
CYCLES CH. GARIN
Chemin des Vignes, BOBIGNY (Seine)

LA SELLE AURORA *connait la grande vogue*



Exigez partout la Selle

AURORA
FABRICATION FRANÇAISE
DÉPOSÉE

Vous... QUI UTILISEZ
LE MOTEUR
YDRAL
SUR SCOOTER - MOTO - TRI
N'OUBLIEZ PAS QUE VOTRE BLOC
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION **YDRAL** SERVICE

20, Rue du Débarcadère PARIS-17^e - ÉTOILE 77-46

Qui vous offre...
LA RÉVISION GRATUITE
des 500 km.
OUVERTURE SAMEDI & DIMANCHE MATIN

*Une simple pression
du pouce*



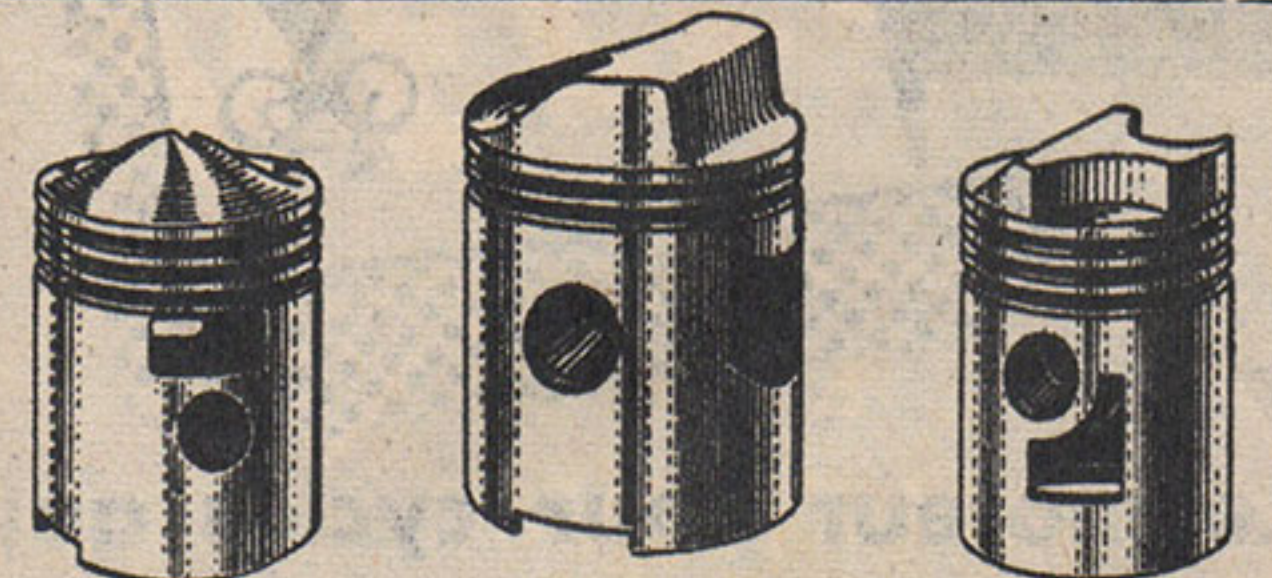
ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ
AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE
AVEC LE
COMMUTATEUR
C. M. 45

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
- ISÈRE -

USINES
LA SONE
et DOMÈNE
- ISÈRE -

MOREL

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



PISTONS

Super-vitex
en alliage spécial
hypercilié
à faible coefficient
de dilatation

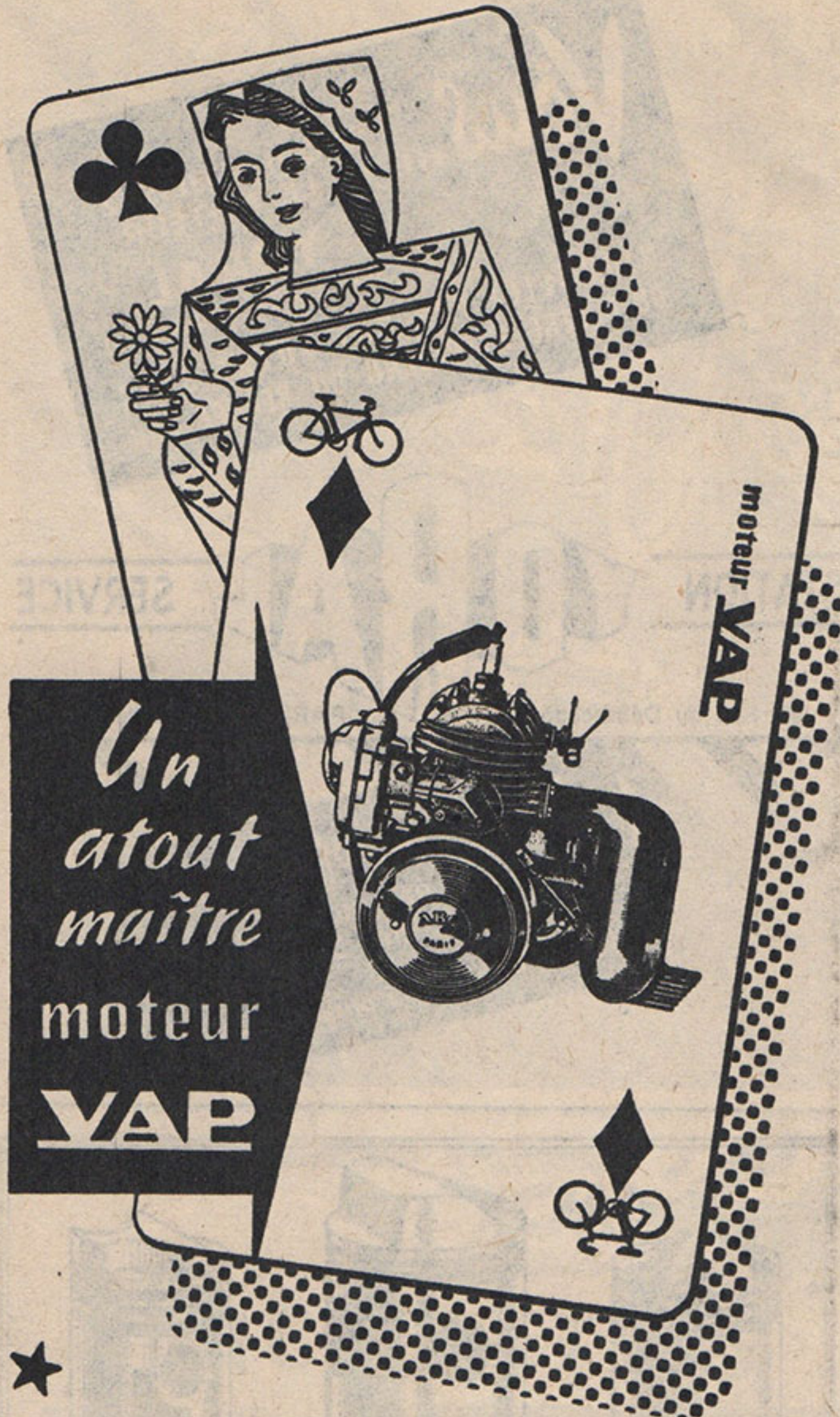
POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET
Téléphone : PErreire 33-40



Un
atout
maître
moteur
VAP

★
Le moteur pour cycles qui
s'est imposé par ses
multiples qualités

CONSTRUCTEURS, AGENTS, USAGERS
SEUL LE MOTEUR **VAP** VOUS DONNERA
ENTIÈRE SATISFACTION.

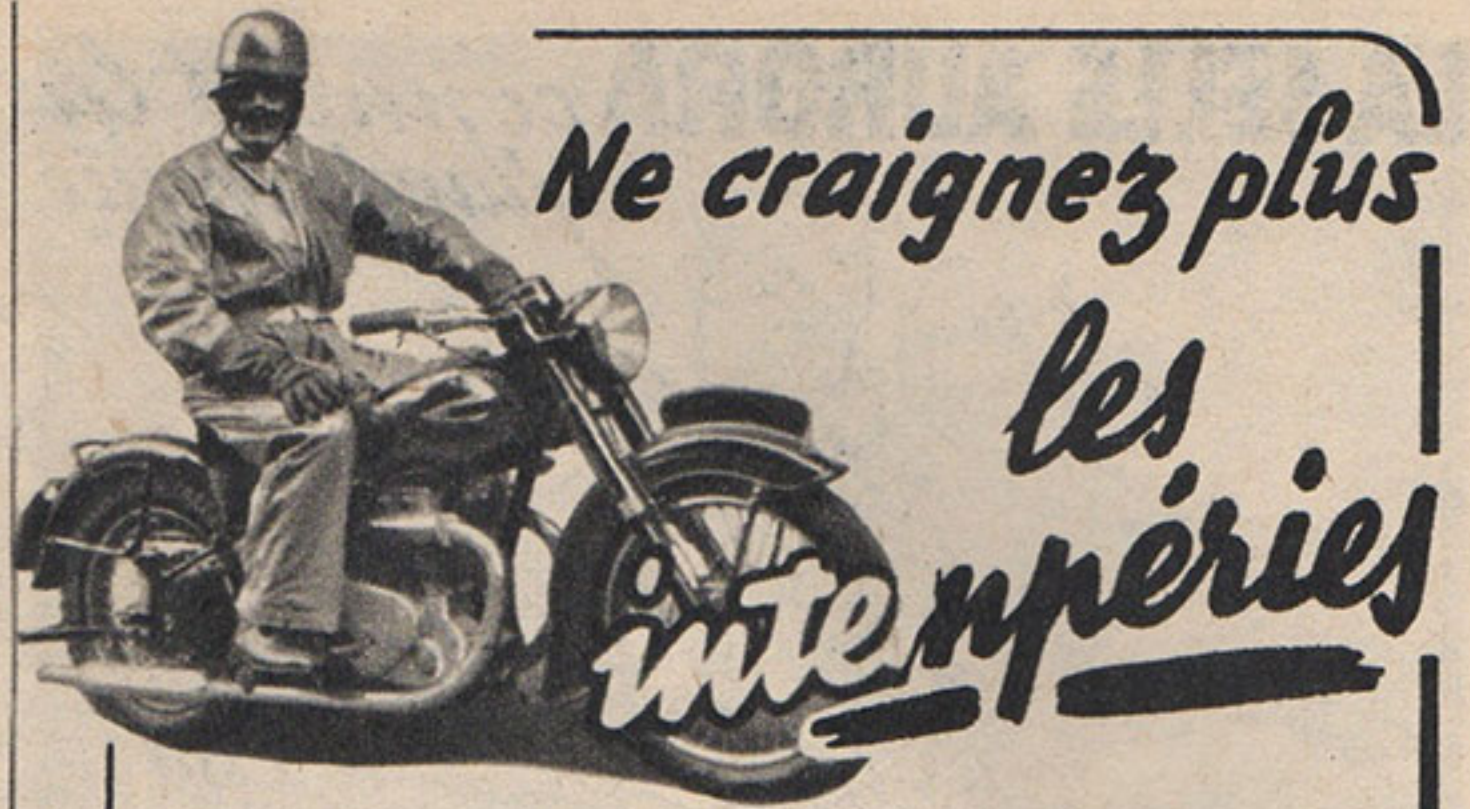
EXIGEZ



ABG

OCERP

22 R. de NORMANDIE - COURBEVOIE (Seine) Tél. DÉF. 29-55



Motocyclistes!

Par tous les temps vous pourrez prendre
la route, en revêtant la combinaison
PLASTIA.

★ en tissu huilé et doublée jusqu'à mi-
corps d'un molleton amovible.

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

MOD'PLASTIA

2, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS, PARIS-X^e - BOLIVAR 75-98

1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!
AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T. C. F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX
WILMAN**

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

LUNETTES

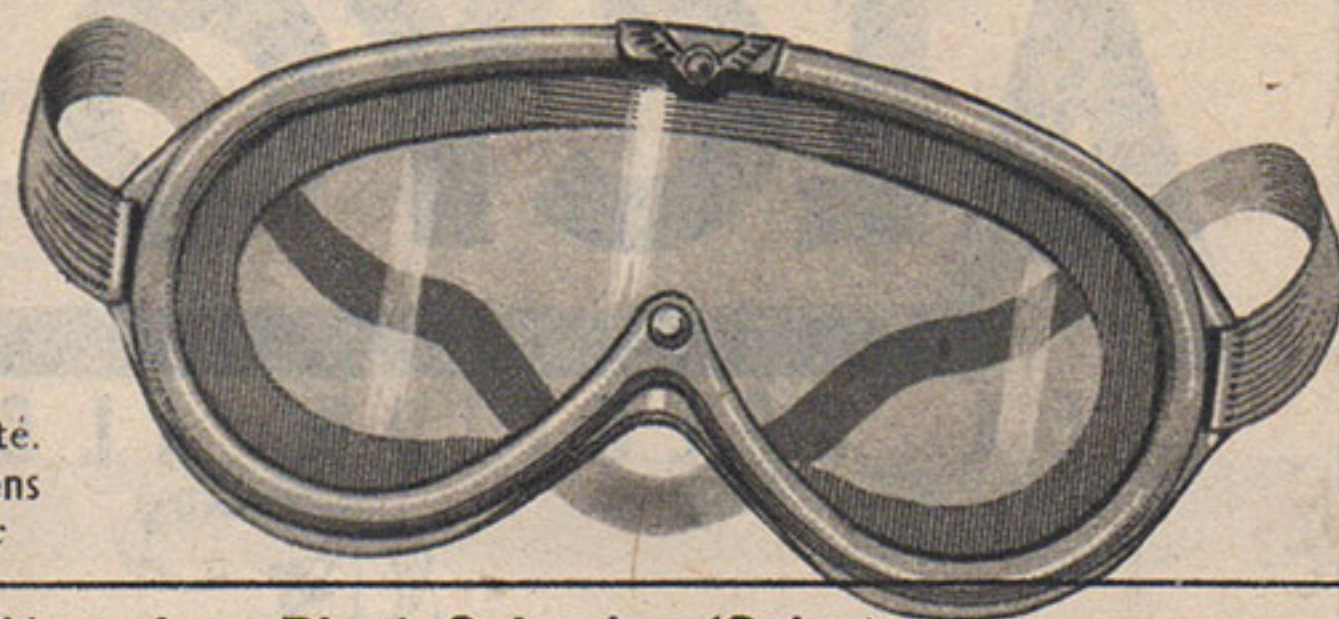


POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION



FABRICATION FRANÇAISE

Caoutchouc moulé,
Sans pièces métalliques,
Intérieur garni chamois.
Souple, incassable,
Visibilité totale,
Écrans blanc, jaune, fumé, à volonté.
EN VENTE : Maisons de Sports et Opticiens
Meilleure qualité au meilleur prix

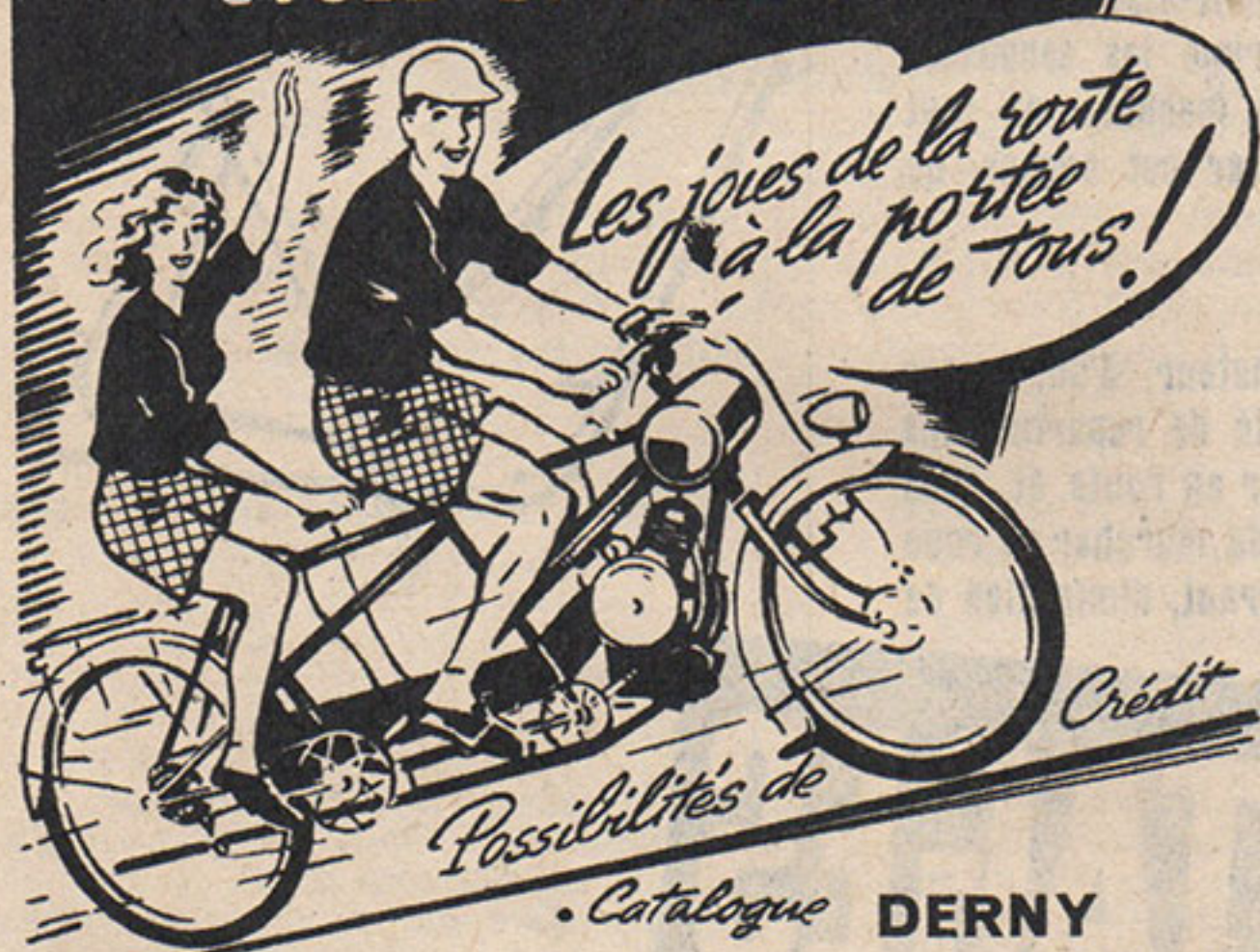


VENTE EN GROS & 1/2 GROS : ROD, 11 bis, r. Jean-Binet, Colombes (Seine)

*Vite, loin, sans effort...
et économiquement!*

...en pédalant sur un

DERNY
CYCLE ET TANDEM



Possibilités de

Catalogue **DERNY**

181, AVEN. MICHEL-BIZOT - PARIS-12^e — Tél.: DID. 76-01

POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



Seule la 175 GUILLER "GRAND SPORT"
vous remplace une 250 cmc.

Adressez-vous chez un Spécialiste

BARBÈS-MOTOS-CYCLES

98, Rue Doudeauville, PARIS-18^e (Métro Château-Rouge)

AGENCES

**GIMA - GUILLER - TERROT
JONGHI - RENÉ GILLET**

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cm.c.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

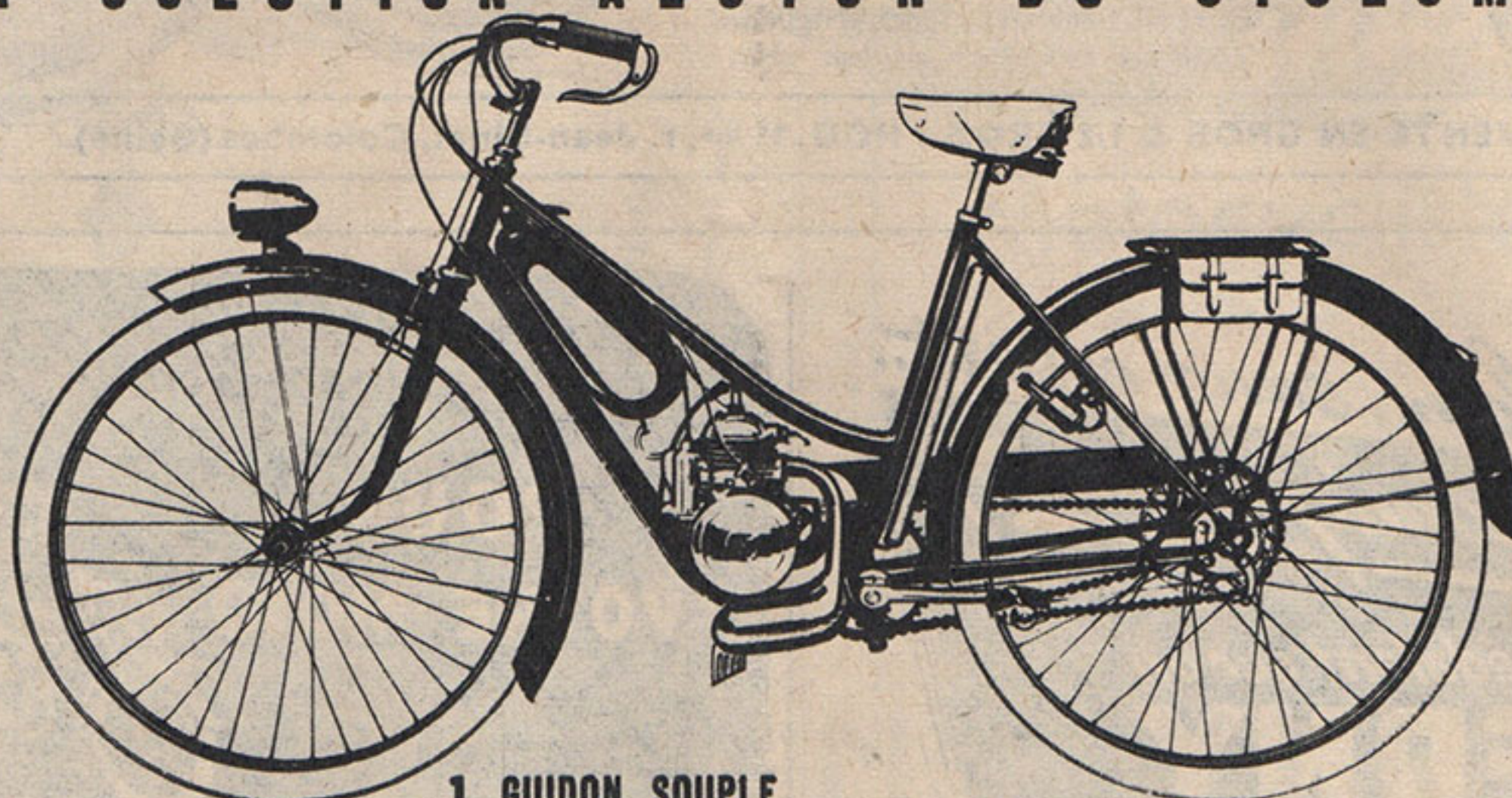
8, Rue des Écoles, PARIS (5^e)
ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5^e



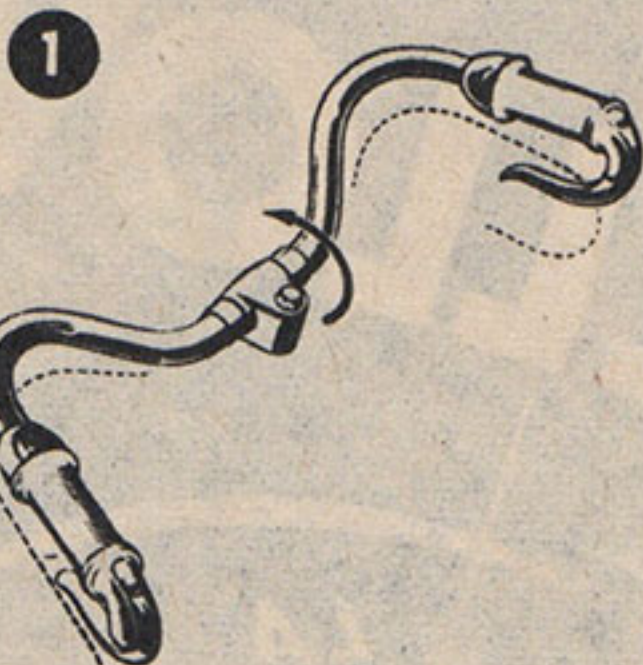
ALCYONNETTE

LA SOLUTION ALCYON DU CYCLOMOTEUR



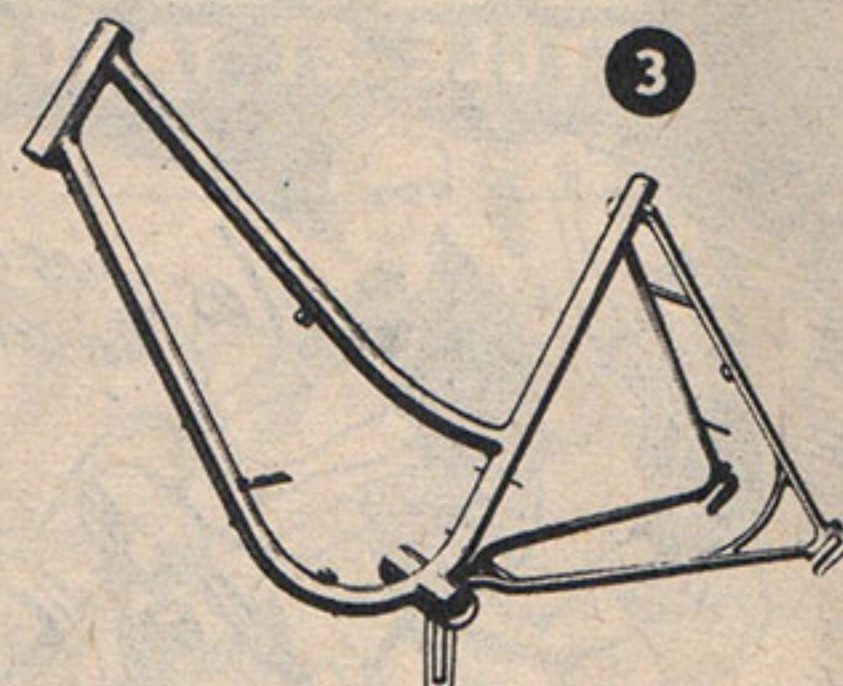
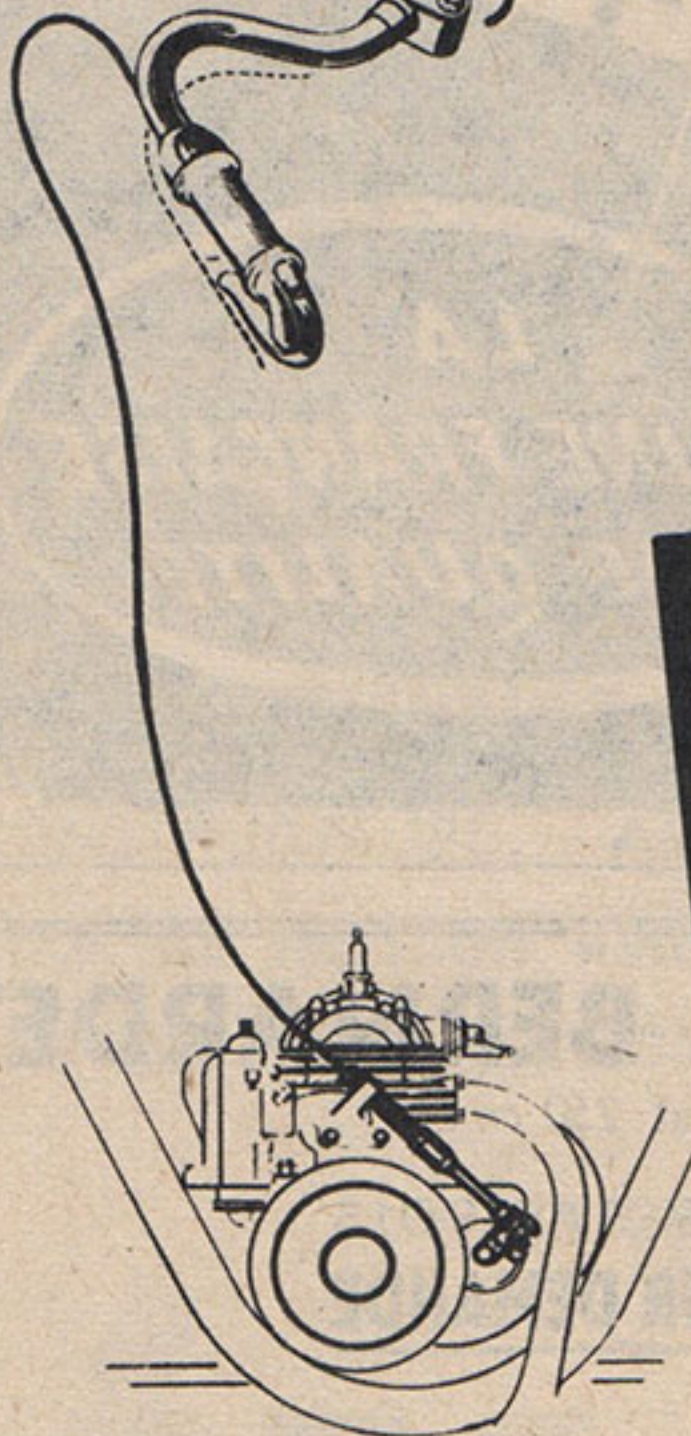
1 GUIDON SOUPLE

Cintre du guidon mobile sur un axe garni de caoutchouc comprimé (Silent-bloc). L'amplitude de sa course supprime les secousses désagréables. Seule une machine de tout premier ordre peut utiliser cet organe de fabrication coûteuse.



2 DÉBRAYAGE

Il permet de libérer le moteur, d'où, en cas d'arrêts fréquents, facilité de repartir sans avoir à remettre le moteur en route, et, dans les descentes, possibilité de marcher en roue libre. Economie de carburant, diminution de l'usure du moteur.

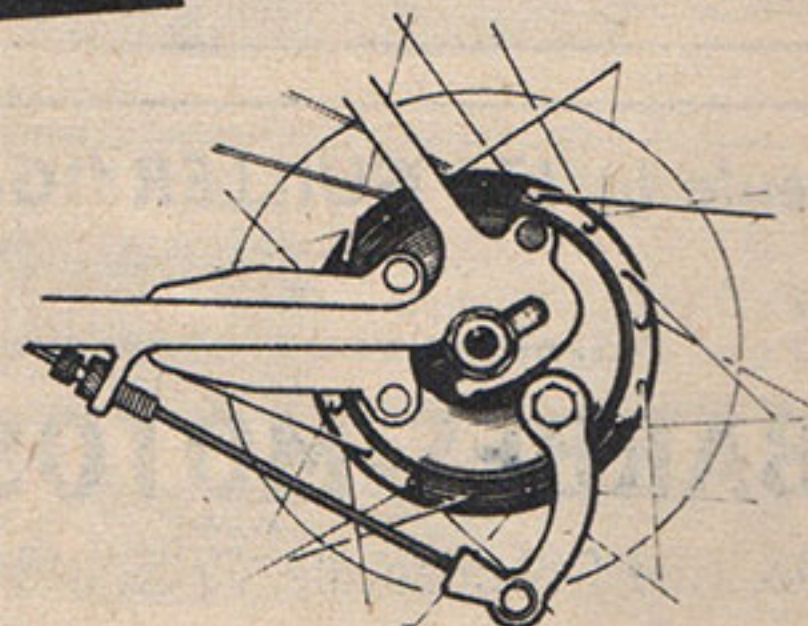


3 CADRE MONOBLOC

En tubes à grande résistance, il est entièrement soudé à l'autogène. Rigide, indéformable, il supprime tous flottements même sur les routes en très mauvais état.

4 FREIN AR A TAMBOUR

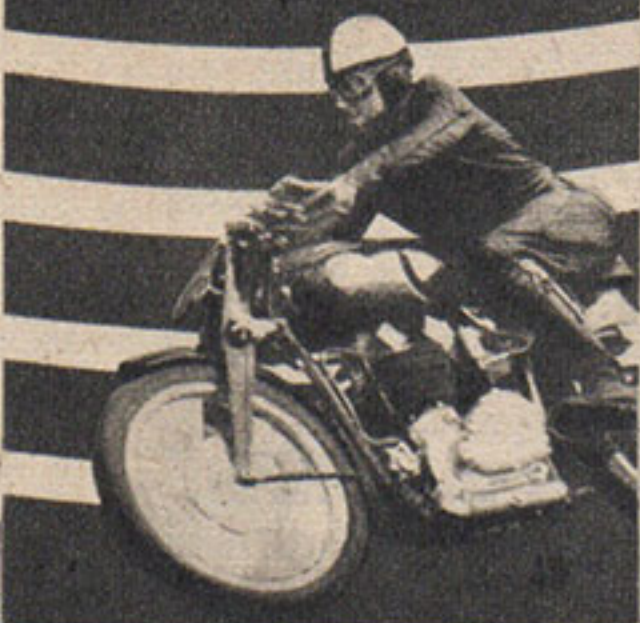
Imperméable à l'eau et à la boue, son usure et son entretien sont nuls. Son freinage efficace garantit la sécurité du conducteur sur tous terrains, même par temps de pluie.



4 AVANTAGES

2

4



G. HOUEL
VAINQUEUR
A PAU

A U S O M M A I R E :

- | | |
|--|----------------------------|
| ★ Échos 9 | ★ Courrier des lecteurs 20 |
| ★ Vu pour vous. . . . 14 | ★ Grand Prix de Pau. 24 |
| ★ Essai de la D. S.
Malterre.. . . . 15 | ★ Moto-cross. 26 |
| | ★ Sports et Clubs. . . 28 |

5^e ANNÉE ★ N° 74 ★ 1^{er} MAI 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05.50 ★ DIRECTEUR : MAX ENDERS

LA BIELLE ET LES JAMBES



Faire appel aux muscles des champions cyclistes pour tenter de démontrer, à vigoureux coups de pédales, le haut rendement des moteurs auxiliaires, c'est faire peu de cas du bon sens de la clientèle.

Le mariage de la bielle et du jarret c'est celui de la carpe et du lapin... drôle de noce dont les témoins font figures de dindons.

La plupart de ceux qui viennent au cyclomoteur ne souhaitent rien d'autre que se déplacer à la pépère, sans fatigue, à une allure honnête et soutenue.

L'effort combiné des jambes et du moteur leur laisse supposer que le problème n'est pas résolu à leur satisfaction.

Nous pensons de même : les rallies de cyclomoteurs seront d'autant plus probants qu'ils seront effectués par des conducteurs dépourvus de qualités athlétiques exceptionnelles.

Par contre, les tentatives de records auxquels peuvent s'attaquer les constructeurs de 50 cmc., si elles révèlent des performances inabordables pour le public, ont au moins l'avantage d'être sans équivoque : le moteur, livré à lui-même, sans aide extérieure, doit tout seul démontrer ses qualités de vitesse ou d'endurance.

Max Enders

Les Éditions Lajeunesse en deuil.

La disparition imprévue de notre administrateur M. Robert Lajeunesse, décédé subitement le 19 avril à 51 ans, nous a douloureusement surpris, tant son activité s'était manifestée parmi nous jusqu'au dernier jour.

Fondateur en 1923, de la *Revue des Agents du Cycle et de l'Automobile*, administrateur, dès sa création, de *Motocycles*, animateur de la grande maison d'édition qu'il avait créée, dévoué à sa profession, il était en outre, Président du Syndicat de la Presse périodique-technique et vice-Président de la Fédération nationale de la Presse Française.

Chevalier de la Légion d'honneur, il était titulaire de la Croix de guerre 1939-1945 et de la Médaille de la Résistance.

La mort de M. Lajeunesse a plongé tous ses collaborateurs et ses amis dans la consternation.

Nos productions à l'Étranger.

Le *Quebec Industrie* qui est une revue canadienne consacre trois pages à l'une de ses industries nationales, la Société Dynamax, spécialisée dans la fabrication des cadres et cycles et qui aurait, sous licence, entrepris la construction de la Mobylette et diffuse également les autres modèles Motoconfort.

Cette revue fait l'éloge de la maison

française et retrace en un raccourci éloquent l'historique de cette marque et sa rapide ascension.

Venant du Canada ces éloges font un réel plaisir.

Le trentenaire de Guzzi.

A l'occasion de son trentenaire, la Maison Guzzi a édité une artistique plaquette relatant l'historique de la Maison depuis ses débuts et reproduisant tous les modèles caractéristiques produits au cours de ces trente années. Cela mène à constater que Guzzi a conservé, en l'améliorant naturellement sans cesse, sa formule initiale, le premier modèle comportant déjà un bloc à cylindre horizontal.

Ce document est complété par le glorieux palmarès de la marque qui totalise un nombre impressionnant de victoires et 90 records mondiaux.

Bon anniversaire à Guzzi et tous nos vœux pour son avenir.

Curiosités touristiques de la France.

C'est sous ce titre qu'est publiée une série de fascicules se rapportant chacun à une région.

Les quatre premières brochures sont consacrées à la Région parisienne et aux départements de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise et Eure-et-Loire.

Élégamment présentés et abondamment

illustrés, rédigés par une équipe de conservateurs et inspecteurs des monuments historiques, sous la direction de M.H. de Segogne, ces petits livres rendront service aux touristes soucieux de connaître à fond les régions qu'ils visitent. Viendront ensuite d'autres volumes, les plus prochains sur la Normandie et la Loire.

Cette édition fait partie de la collection Kléber-Colombes qui affirme ainsi son dessein de doter les touristes d'un excellent instrument de voyage.

Nouvelles d'Algérie.

Notre correspondant Y. Chevalier nous avise que Maurice Yvars vient de rouvrir un magasin à Alger, après une longue éclipse due à la maladie puis à la guerre.

Maurice Yvars était déjà motoriste en 1920, c'était donc un pionnier qui mérite tous les compliments pour son attachement au motocyclisme. Souhaitons-lui plein succès.

Y. Chevalier nous signale également que les chauffards sévissent aussi dans son pays. MM. Fernandez José, Nibourel et leur « International-Norton » furent mis en piteux état par l'un d'eux; nos meilleurs vœux pour leur prompt rétablissement.

Nos deuils.

Le 7 mars nous menions à sa dernière demeure M. Fernand Foulhouze, décédé

à l'âge de 67 ans, après avoir activement consacré toute son existence aux cycle et moto.

Gérant de la Société Dunois, M. Foulhouze, chevalier de la Légion d'honneur, était conseiller du commerce extérieur de la France. Comme vice-président du Syndicat des Fabricants d'équipements du cycle, de la moto et de l'automobile, il s'est dépensé sans compter, mais avec la satisfaction d'avoir été utile; il ne sera pas oublié.

Nous adressons à sa famille et à la Société Dunois nos bien sincères condoléances.

Enchaînons.

A la nouvelle Société Brampton-Renold, la Société Brampton de Calais et The Renold et Coventry Chain de Manchester ont confié depuis le 31 mars dernier la distribution exclusive de leurs produits en France métropolitaine et d'outre-mer.

Depuis cette date toutes les transactions pour l'une et l'autre marques s'effectuent au siège de Neuilly.

« Pioneer Run ».



Le grand événement du mois de mars, en Angleterre, a été le concours annuel de machines antérieures à 1914. Couru pour la première fois en 1930, et jusqu'en 1937 le nombre de partants a décliné régulièrement pour tomber à 37 concurrents.

Ensuite la remontée fut fantastique et le chiffre record de 1950, 201 engagés, atteignit cette année 223.

Il est curieux de constater que l'on trouve encore des « ancêtres » à l'état d'épave, chez des casseurs, dans des fermes; une machine servait même à boucher une trouée dans une clôture! La majorité des machines sont rénovées, avec amour, et ont retrouvé leur aspect d'origine.

D'Epsom à Brighton le nombre de spectateurs et de véhicules suiveurs crée une certaine gêne aux concurrents, tel est l'enthousiasme suscité par l'épreuve. Malgré l'ancienneté des motos peu de partants échouent dans ce concours. Trois catégories sont prévues, modèles construits avant 1904, de 1905 à 1909 et de 1910 à 1914. L'examen des machines révèle des détails surprenants, tel ce scooter américain de 150 cmc. sur lequel le conducteur est debout; ce modèle était absolument neuf, ayant été stocké depuis 1914. Une autre machine n'était ni à roue arrière, ni à roue avant motrices! Elle était tractée au moyen d'un avant-train moteur à trois roues en ligne, de petite dimension, celle du milieu étant motrice. La direction d'un tel engin a dû causer des maux de tête au constructeur. Par contre rien de nouveau sous le soleil: cylindre à ailettes carrées sur la 346 cmc. Rex de 1903, bloc-moteur net sur la 175 Calthorpe de 1914; la Griffon-Bichrone 155 cmc. 2 temps avait déjà un piston-pompe. Quelques autres machines étrangères étaient présentes: Werner, Frera, Motosacoche, Moto-Rêve, Peugeot, Indian, Pope (américaine), F.-N. Buchet. Il y eut quelques incidents de route: une Douglas brisant une bielle, son pilote démontra le moteur sur le bord de la route, retira les morceaux et un piston, et termina en monocylindre! En retard toutefois!

La récompense pour l'équipe la plus âgée (pilote + moto) revint à Cohen,

67 ans, pilotant une Alldays and Onions de 1903. (Traduction littérale: « Tous les jours et oignons! »)

Le prix de fidélité, s'il avait existé, eût été remporté par le septuagénaire Lacey, pilotant la Douglas qu'il a achetée neuve en 1913; 39 années de vie commune! Une chute sans gravité imputable à des suiveurs imprudents le retarda quelque peu.

Chaque ancêtre était suivi par un observateur. Thompson sur une B.S.A. de 1911 arriva une demi-heure avant le sien, bien qu'ayant eu trois arrêts dus à des accessoires ou commandes vagabondes! Il est malheureusement improbable qu'une telle épreuve puisse être organisée en France: nous n'avons pas assez l'esprit traditionaliste et conservateur.

Usure rapide.

Notre confrère britannique C. Quantrell et le célèbre passager de sidecar Jenkinson ont passé un week-end en France avec une Vincent-Black-Lightning attelée à un side Blachnell. L'accélération était phénoménale; de 0 à 110 kilomètres à l'heure, en utilisant la première et la seconde, le pneu arrière laissait une traînée continue de caoutchouc et à 100 kilomètres-heure en troisième il fallait une certaine attention pour ne pas faire patiner excessivement la roue arrière. Il ne faut donc pas s'étonner si le pneu arrière était usé jusqu'à la toile en moins de 1.500 kilomètres.

Le recordman du permis.



Une courtoise polémique s'est engagée à la suite d'une émission radiophonique sur le doyen des titulaires du permis.

Il avait été fait allusion à un docteur alsacien dont le permis date de 1899.

M. Sylvain Mouliot, de Géronce, possède le sien depuis 1893. Fervent alors du tricycle à moteur, il fut le premier à franchir le col du Somport reliant la France à l'Espagne. M. Mouliot s'est toujours consacré à l'automobile; âgé de 87 ans, il n'a pas encore abandonné le volant qu'il manie, naturellement, avec prudence.

Activité des scooters.

Les scooters affirment de plus en plus leurs qualités touristiques et leur activité se multiplie. Le Vespa-Club Paris-Ile-de-France quoique de très récente fondation a déjà effectué deux sorties dominicales dont l'une à l'occasion des fêtes de Pâques.

Nous avons rencontré le Vespa-Club de Nevers à Chavignol, pays du vin blanc et du fromage de chèvre, où se déroulait un important match de basket.

A l'occasion des mêmes fêtes un Vespa-Club allemand, parti d'Essen, était reçu au pied de la Tour Eiffel par les Vespistes parisiens qui firent à leurs visiteurs les honneurs de la capitale, d'où ils regagnaient le surlendemain leur lointain pays.

L'idée de se grouper entre possesseurs de machines de même marque est judicieuse. Les membres de ces clubs ont des affinités et des tendances communes; pour les sorties, la performance de chaque machine étant semblable, les groupes ont moins tendance à se « tirer la bourre » et à se disloquer; ils peuvent occasionnellement mieux se rendre service et ceci donne plus d'assurance aux nouveaux venus.

C'est pour ces raisons que le Vespa-Club Paris-Ile-de-France dont le siège est 8, rue Chateaubriand, Paris-8^e, s'accroît rapidement.

Rectifions un téléphone.

Sur une récente annonce de la Station-Service Ydral, le numéro de téléphone est inexact. Le numéro correct est celui: Etoile 77-46.

Nous nous excusons auprès du titulaire du numéro indiqué à tort des coups de téléphone, intempestifs pour lui, qu'il a dû recevoir.

Des vedettes au K.N.M.W.

Le Dutch T.T. qui aura lieu le 28 juin prochain est déjà assuré d'une participation très brillante.

L'équipe Norton comprendra le champion du monde Geoffrey Duke.

Notons également les engagements de Ken Kavanagh, un des grands coureurs du Grand Prix de Hollande 1951, de Red Armstrong et Dave Bennett.

On peut en déduire que cette belle épreuve sera chaudement disputée.



ESSAI DE LA 250 cc. RENÉ GILLET



Notre correspondante en Belgique M. Weber, qui gagna le kilomètre lancé de Wolvertem, catégorie 250 cmc.



CROSS DE MARCHÉ EN BELGIQUE

La réputation de Marche n'est plus à faire : chacun de ses moto-cross a valeur de grande confrontation internationale.

Marianne Weber, collaboratrice et grande amie de *Motocycles*, nous en fait un bref commentaire.

« Après les traditionnelles courses nationales, les experts français, anglais, hollandais et belges s'affrontèrent en deux manches et une finale qui affirma une fois de plus la maîtrise dominante du champion d'Europe, le Belge Auguste Mingels, qui dans une forme splendide remporta successivement son éliminatoire et la finale sur sa moto Matchless devant son compatriote Leloup sur F.N. et le Britannique Stonebridge sur Matchless. Les Français Frantz, Luysseran et Brassine se sont très bien défendus. Brassine se classe 5^e en éliminatoire derrière Mingels, Stonebridge, Leloup et Thomas.

Tandis que Frantz se classe 7^e en éliminatoire derrière Cox (Matchless), Meunier, Archer, Ward, Baetens, Nic Jansen.

Echos

Sportifs

UN RAID LAMBRETTA

Le scooter Lambretta s'est, récemment encore, signalé à l'attention par le raid d'un Lambrettiste suisse accompli sur le parcours Lausanne-Paris-Lausanne en une seule traite. M. Studer, qui pilotait la machine, était tout au long du trajet sous le contrôle d'un commissaire de la Fédération Motocycliste Suisse. Parti au milieu de la nuit de Lausanne il atteignait aux environs de 9 heures du matin la terrasse du Trocadéro, d'où il repartait moins d'une heure après pour regagner Lausanne où il arrivait sans encombre en fin de soirée. Il fut accueilli aux portes de Paris par une équipe Lambretta qui lui fit un brin de conduite sur le chemin du retour.

M. Studer sur la terrasse du Trocadéro.



En finale Brassine est 13^e et Frantz 15^e. Le circuit était extrêmement poussiéreux et le dépassement rendu presque impossible sur le parcours, toute la course se jouait dans les quelques secondes du départ. Un incident malheureux élimina dans les premières secondes de la première manche le pilote Basil Hall qui fit une chute malheureuse et resta quelques instants « sonné » sans connaissance. Cette chute éliminait le principal adversaire de Mingels et augmentait très sérieusement ses chances de victoire. Dans l'ensemble le moto-cross de Marche peut compter parmi les plus spectaculaires circuits du genre. Il est d'ores et déjà considéré comme un des grands meetings classiques du motocyclisme belge, et a très largement mérité son succès par une organisation impeccable.»

Brassine et Frantz,
13^e et 15^e au cross de Marche.



DÉBUTS DE LA NOUVELLE HOREX DE COMPÉTITION

Le circuit de Dieburg a ouvert la saison de vitesse en Allemagne, et la nouvelle Horex-twin a fait une apparition remarquable; de même une 250 à moteur Horex due au coureur R. Schnell, et dont le système de distribution à double arbre en tête rappelle quelque peu la Carru italienne.

En 500, R. Knees, sur Norton « Featherbed » termine en tête, suivi de H. Schmitz sur Horex.

Schon au guidon de la nouvelle Horex, réussit le meilleur tour, mais termina en 5^e position, la machine étant encore à la période de mise au point.

Autre victoire de Norton en side 500, avec Bohm.

Résultats :

125 *cmc.* — 1. Reicher (Puch), moy. 87 km.-h. 800; 2. Luttenberger (Spéciale); 3. Krebs (M.V. Agusta).

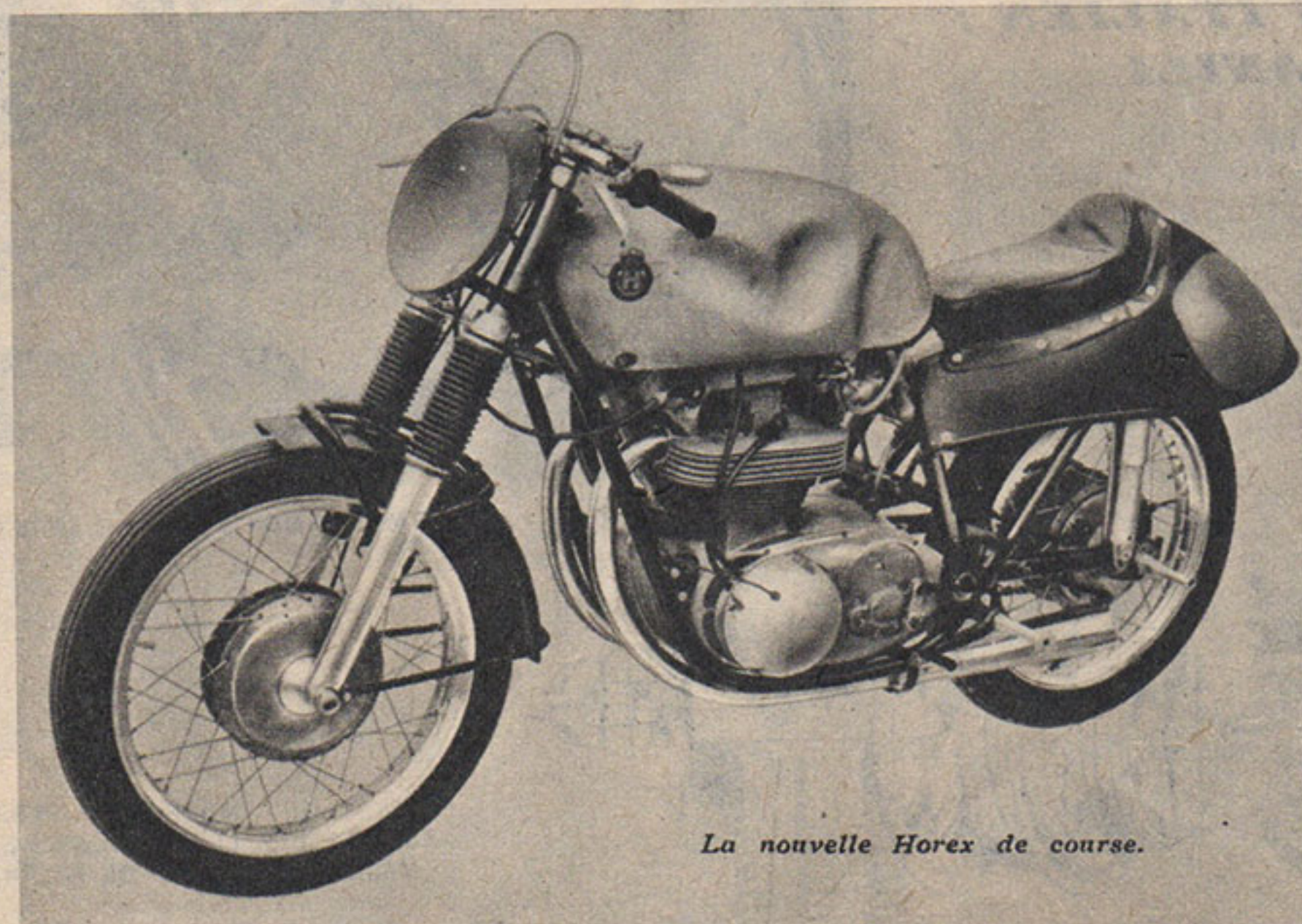
250 *cmc.* — 1. Th. Prikker (Guzzi), moy. 102 km.-h. 400; 2. Gablenz (Horex); 3. Kläger (N.S.U.).

350 *cmc.* — 1. Baltisberger (A.J.S.), moy. 103 km.-h. 300; 2. Meier (Parilla) à 1 s. 1/5; 3. Heitz (Velocette).

500 *cmc.* — 1. Knees (Norton), moy. 112 km.-h. 1; 2. A. Schmitz (Horex), moy. 109 km.-h. 6; 3. Lambrecht (B.M.W.).

500 *side.* — 1. Böhm (Norton), moy. 101 km.-h. 3; 2. Noll (B.M.W.), moy. 100 km.-h. 9.

750 *side.* — 1. Mohr (B.M.W.), moy. 108 km.-h. 300; 2. Ebersberger (B.M.W.); 3. Staschel (B.M.W.).



La nouvelle Horex de course.

EN PLEIN ESSOR

LA production motocycliste française qui avait été de 135.000 machines en 1949 et de 219.000 en 1950 s'est invinciblement élevée à 478.000 en 1951.

Ce chiffre englobe les motos, vélomoteurs, scooters, cyclomoteurs, vélocars et trimoteurs.

En chiffres ronds, voici le détail par type de véhicule : 28.000 motos, 143.000 vélomoteurs, 14.000 scooters et 287.000 cyclomoteurs. Les moteurs auxiliaires ne figurent pas dans cette statistique.

Tous les postes sont en nette progression sur l'an passé, mais ce sont les cyclomoteurs qui marquent le plus grand écart en dépassant de 193.000 les sorties de 1950,

Les vélomoteurs sont plus stabilisés : 143.000 contre 100.000.

Les motos sont en progression, 28.000 contre 18.000, grâce à l'appoint des 175 cmc. et 200 cmc. Cependant les cylindrées moyennes de 350 et 500 cmc., quoique de faible débit, marquent elles aussi une avance : 4.000 contre 2.800.

Le mouvement des scooters moins spectaculaire est cependant édifiant; c'est dans ce poste qu'on note le plus grand écart proportionnel entre 1950, 1.820 scooters et 1951, 14.380.

Encore ce chiffre est-il sujet à commentaires car le plus grand producteur actuel n'a démarré réellement ses fabrications qu'à partir du deuxième semestre 51.

Remarquons en passant que les scooters 50 cmc., donc à moteur auxiliaire, semblent eux aussi appréciés d'une certaine clientèle; de 43 sortis en 1949 ils sont passés à près de 1.800 en 1951.

Les vélocars, par contre, ont peu évolué; on en dénombre 320 contre 226 l'année précédente.

Nous avons sous les yeux les productions de janvier et février 1952; elles marquent encore une progression d'ensemble; si la cadence se maintient toute

cette année on pourra, à fin décembre prochain, enregistrer plus de 600.000 machines sorties dans les douze mois.

Ces chiffres démontrent d'une façon éclatante le plein essor de toute notre industrie motocycliste et sa faveur toujours croissante auprès d'une clientèle de plus en plus conquise.

On peut estimer à plus de 2 millions le nombre de motocycles en circulation sur notre sol.

Ceci prête d'ailleurs à diverses observations. En premier lieu, évoquons la campagne motophobe menée par certains quotidiens contre la moto légère. Elle semble inspirée (on peut se demander pourquoi) par les Assurances, avec des rapports d'autant plus discutables que le recensement des motocycles en circulation étant impossible rien ne permet d'avoir une base exacte d'appréciation pour déterminer si le pourcentage d'accidents est en accroissement ou en régression.

Un de nos lecteurs, qualifié en la matière, nous écrit d'ailleurs et spontanément ceci :

« J'ai beaucoup apprécié l'article paru dans votre numéro du 15 mars et intitulé : « Mieux vaut trente morts qu'un blessé ».

Secrétaire dans une Compagnie d'assurances, j'ai l'occasion de relever des relations de sinistres survenus sur la route, sur mer et dans les airs. Je dois dire que depuis une année je n'ai relevé qu'un seul accident dans lequel était impliqué un motocycliste, alors que j'en ai relevé par centaines à l'actif des automobiles, des navires et des avions. Evidemment un critique répondrait : « Tous les motocyclistes ne sont pas assurés contre les accidents », néanmoins il est à constater que la proportion des accidents causés par nos motos est assez faible... ».

Cette mise au point est honnête et loyale parce qu'elle reconnaît que les Compagnies d'assurances ne peuvent juger que d'après leurs assurés et qu'elles igno-

rent le nombre de ceux qui ne le sont pas; nous n'approuvons d'ailleurs pas ces derniers, généralement inconscients des risques qu'ils courent et des responsabilités qu'ils endossent, à leur insu bien souvent.

Mais le problème n'est pas là : tant qu'il y a une inconnue dans l'équation, il n'y a pas de résultat et moins encore de preuve.

Ce qui nous surprend le plus c'est que ces quotidiens, qui considèrent la moto comme un engin mortel, l'utilisent pour leurs propres services et semblent ainsi vouer par avance à la mort leur propre personnel.

Voici la deuxième remarque qui vient à l'esprit : si deux millions d'usagers utilisent nos deux roues à moteur c'est sans aucun doute que, dans l'ensemble, ils donnent satisfaction à l'immense majorité.

S'ils étaient mauvais, ou même médiocres, l'engouement n'aurait été ni aussi rapide ni aussi massif. Nos motocycles ont fait leur propre publicité. On ne peut dire qu'ils sont absolument parfaits; certaines critiques sont parfois méritées, certains reproches justifiés, mais il ne faut cependant pas avoir tendance à généraliser.

Tenons compte des réflexions des mécontents, elles permettent, quand elles sont bien argumentées qu'elles concordent et se multiplient, de faire le point, de localiser et d'apporter remède.

C'est aussi le rôle de ceux qui gravitent autour des constructeurs, de chercher la petite bête, de la trouver et de la faire voir à qui de droit.

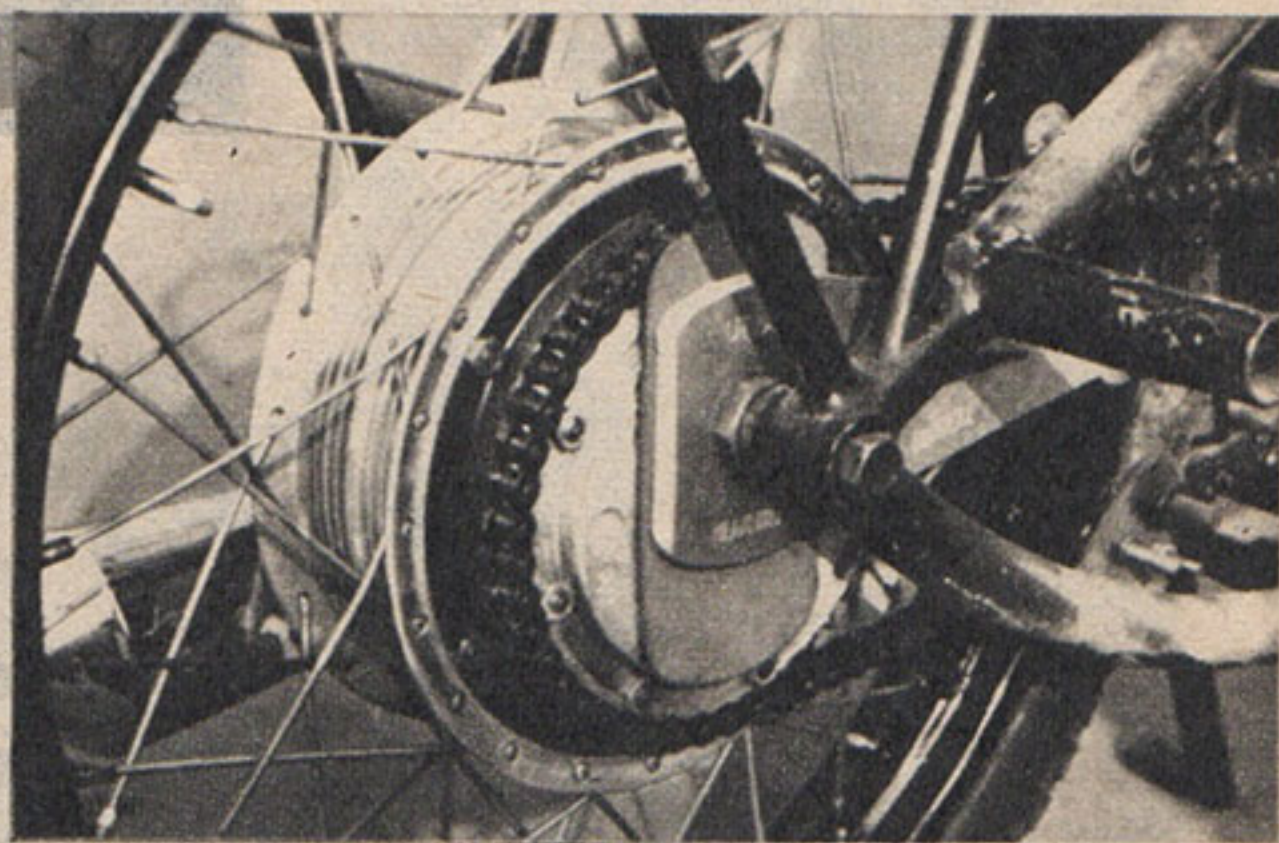
Mais l'éreintement systématique ne mène à rien surtout lorsqu'il émane, c'est parfois le cas, de conducteurs malhabiles, négligents ou brutaux qui chargent leur machine des fautes qu'ils ont eux-mêmes commises.

Max END.

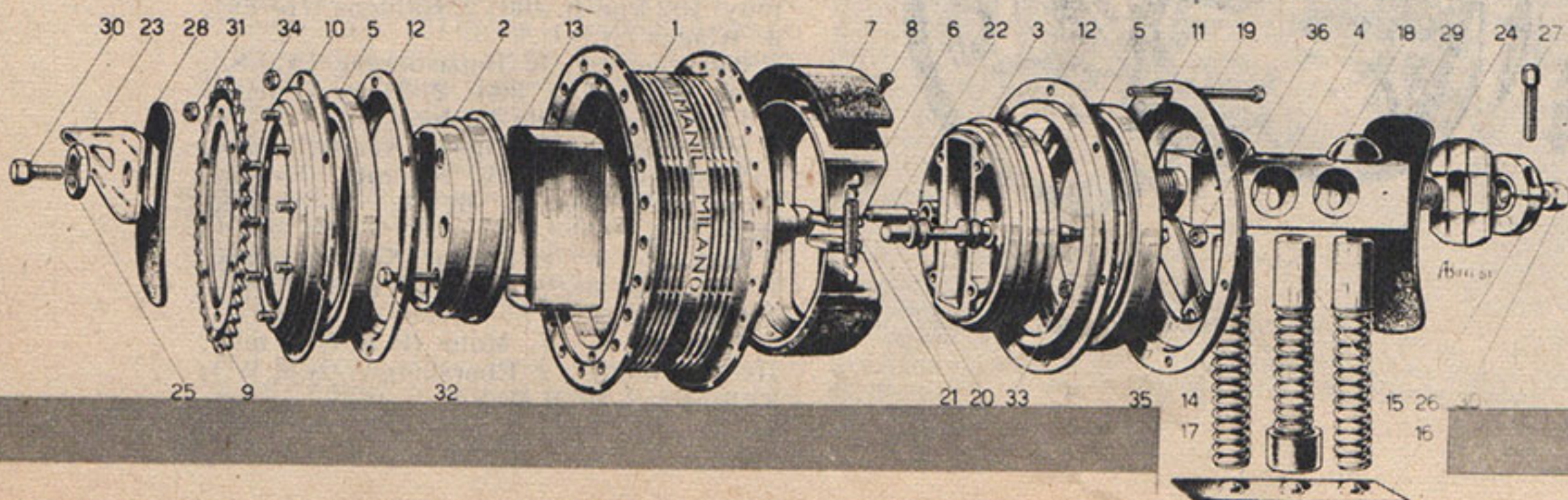
UN MOYEU SUSPENDU ITALIEN : L'UNIVERSAL MANILI

Ce moyeu en alliage léger, importé par M. Montginet, agent Gima pour Paris, peut être monté à la demande sur toute 175 cc. Il ne nécessite aucune modification du cadre, et conjugue le système de suspension et de freinage.

L'éclaté du moyeu montre clairement la glissière curviligne permettant une tension constante de la chaîne, les 3 ressorts amortisseurs et les garnitures de frein de grandes dimensions. Débattement : 6 cm. environ.



LE MOYEU MONTÉ SUR UN CADRE GIMA.



ÉCLATÉ DU MOYEU UNIVERSAL
FABRIQUÉ PAR LES ÉTABLISSEMENTS
MÉCANIQUES MANILI DE MILAN.

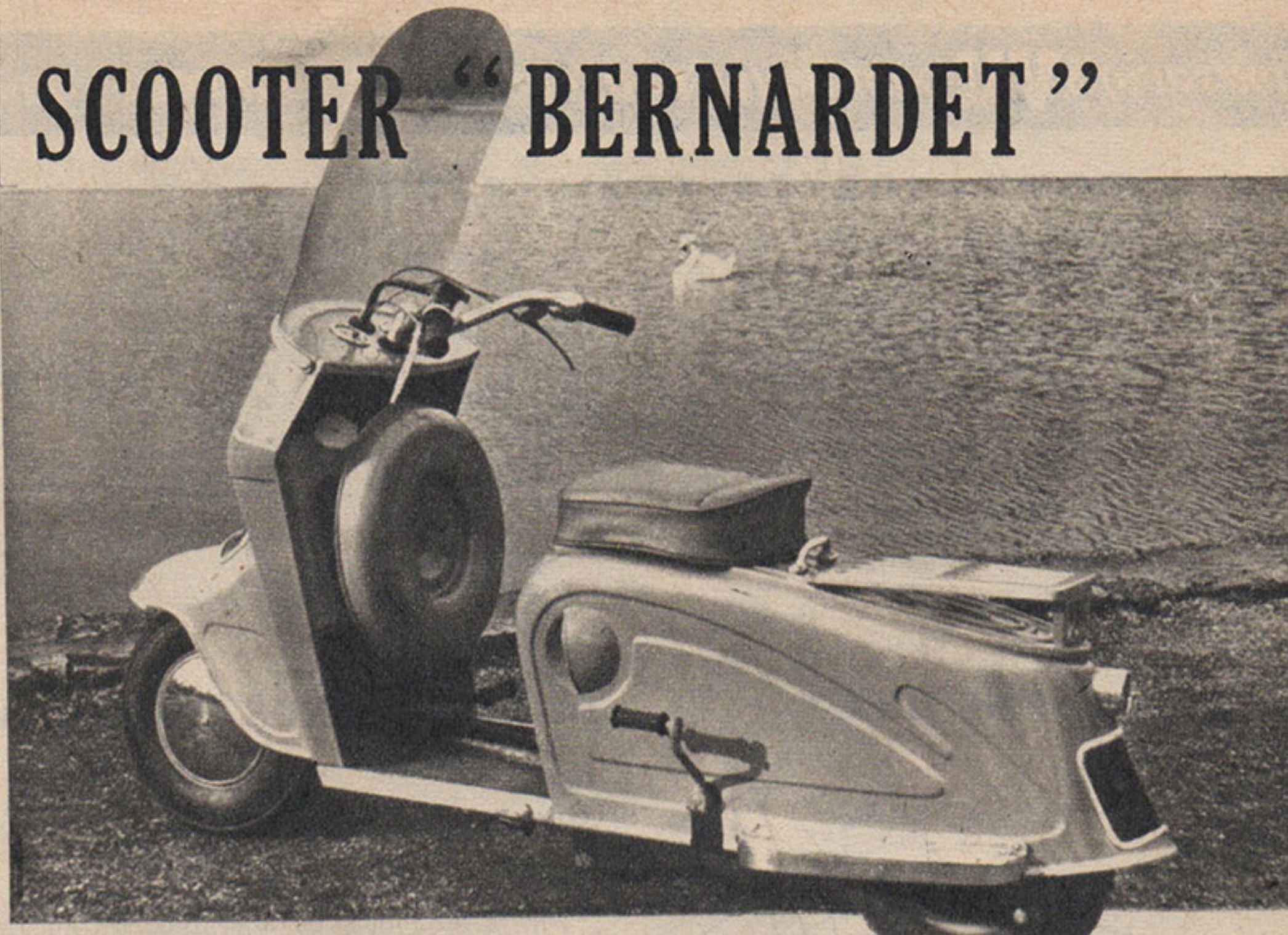
LE NOUVEAU SCOOTER "BERNARDET"

Cette dernière réalisation de Bernardet se caractérise par un empattement plus réduit, un nouveau traitement du garde-boue avant, maintenant solidaire du tablier, et un poids moindre.

La double selle a été abandonnée au profit d'un coussin unique permettant l'adaptation d'un porte-bagages.

Roues en porte-à-faux, suspension oscillante AV. et AR. avec anneaux Neimann.

Le moteur est soit un Ydral 125 cmc. ou un Bernardet. Dans les deux cas, boîte 4 vitesses.



Vue de face

Nouveau traitement de la calandre-moteur; le refroidissement est complété par 2 ouies latérales.

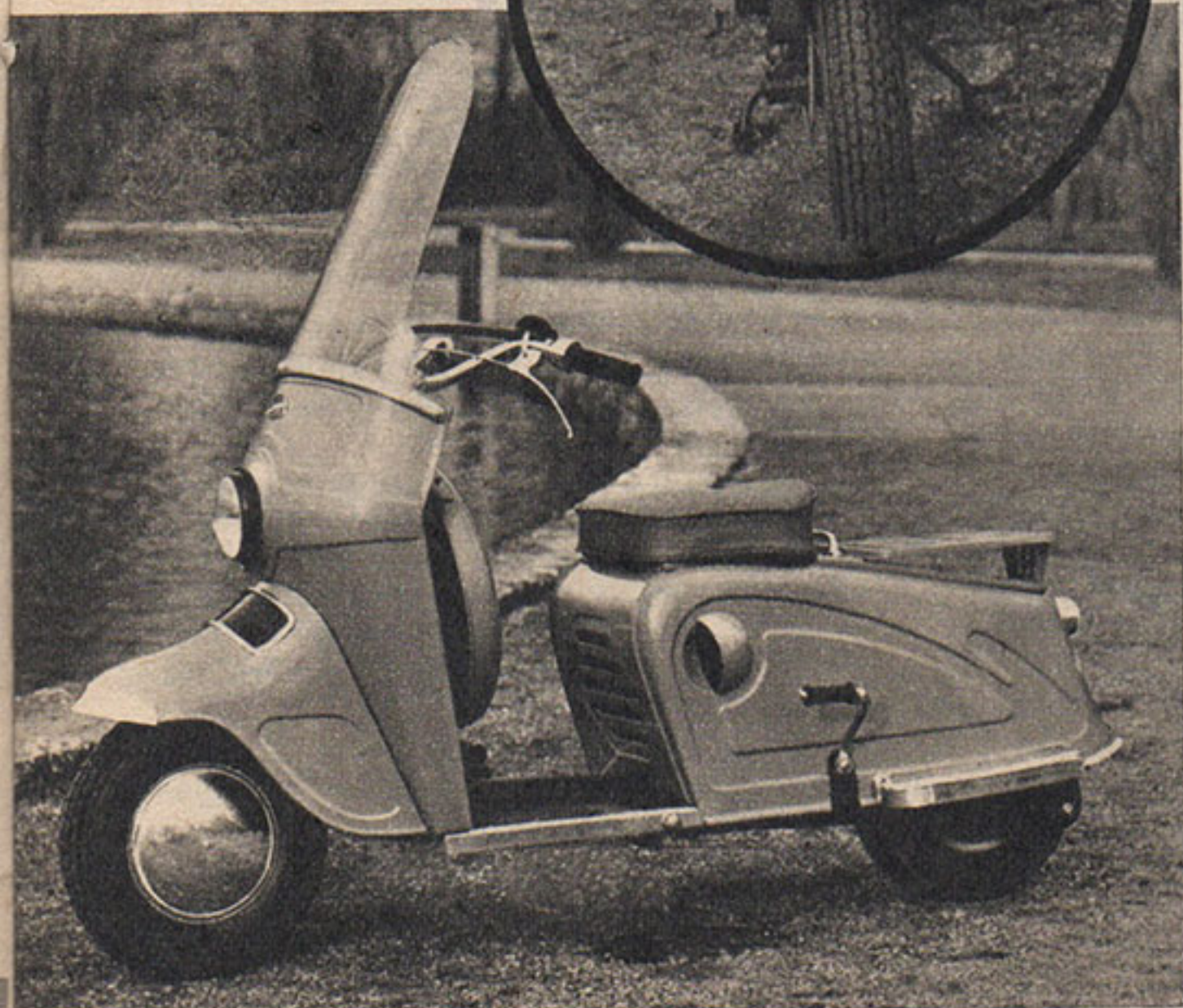
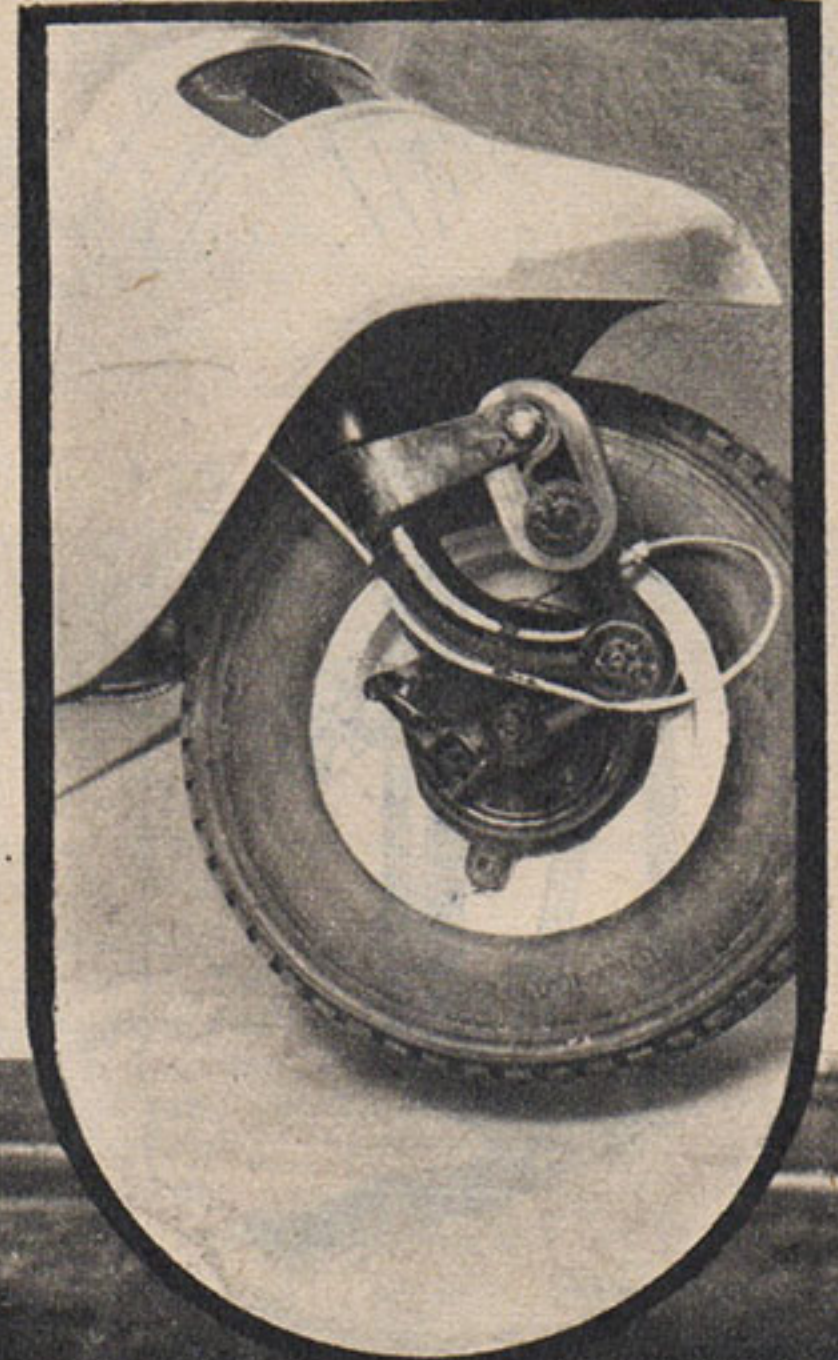


Un coffre à bagages pratique a été aménagé à la partie supérieure de la coque.

Roue de secours et réservoir se trouvent à l'intérieur du tablier, et le phare est encastré.

L'ensemble, d'une luxueuse présentation, se caractérise par une indéniable élégance.

La suspension avant. Élément tubulaire de gros diamètre, levier d'angle oscillant et anneaux Neimann.

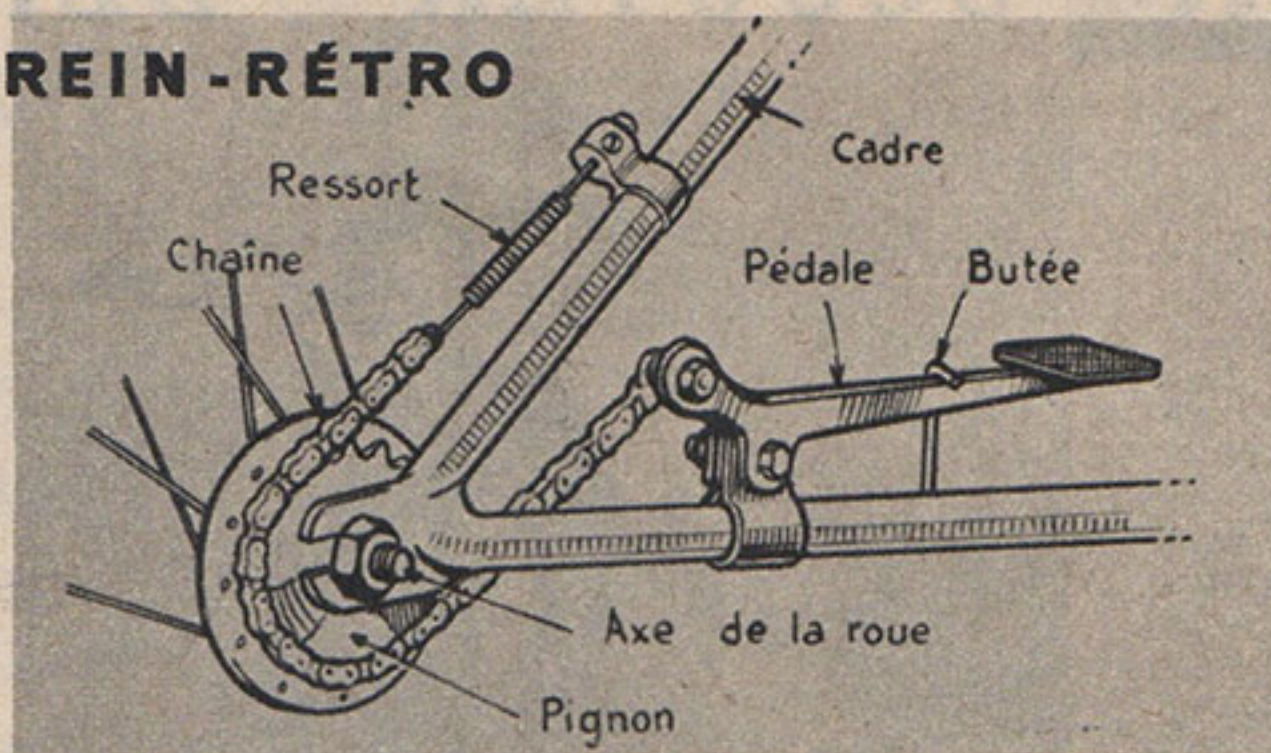


Un des prototypes lors d'essais à Montlhéry sur les pistes spéciales

COMMANDE DE FREIN-RÉTRO

Communiqué par M. Wary, de Remiremont, voici sa réalisation pour commander au pied le frein à rétropédalage de son cyclomoteur.

« La chaîne enroulée autour du pignon est reliée à l'une de ses extrémités par une pédale et à l'autre à un ressort. Quand on appuie sur la pédale le frein fonctionne, le ressort une fois le pied retiré fait revenir la chaîne à sa position. »

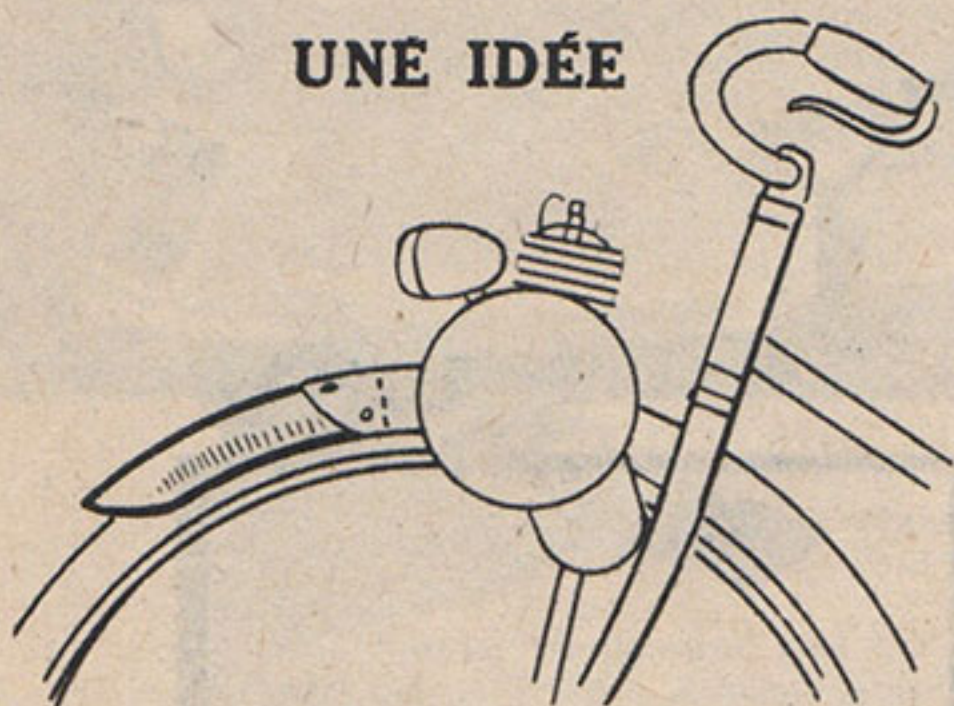


PORTE-VALISES VALFIX

Plus spécialement conçu pour les 125 Terrot, Magnat et Motobécane ce porte-valise, en allongeant celui d'origine, permet le transport du passager et des bagages. Il se monte instantanément et sans outillage spécial. C'est un article résistant quoique léger et de prix très abordable.

Il est en vente chez tous les motocistes.

UNE IDÉE

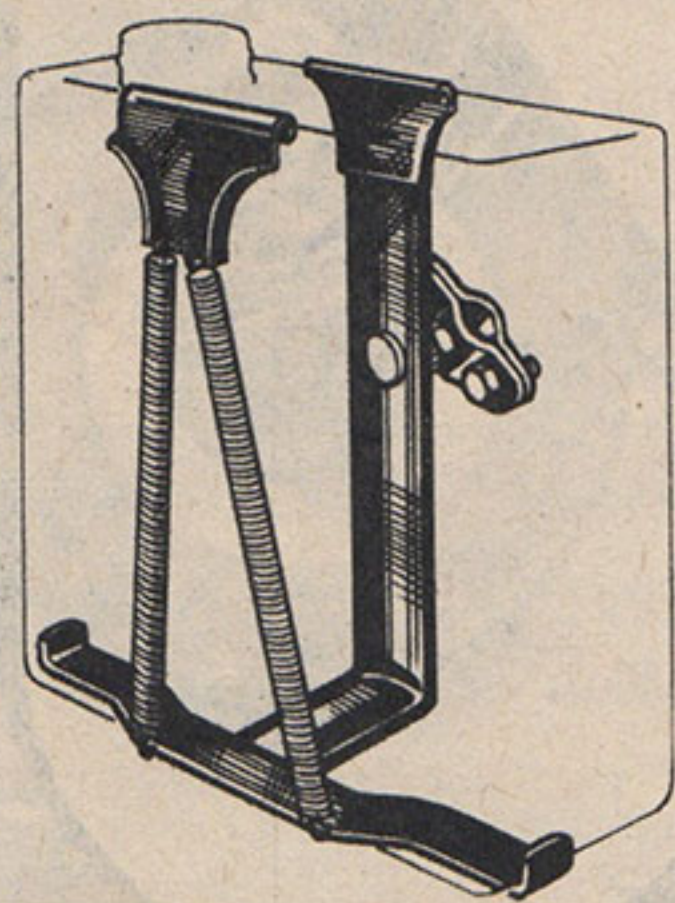
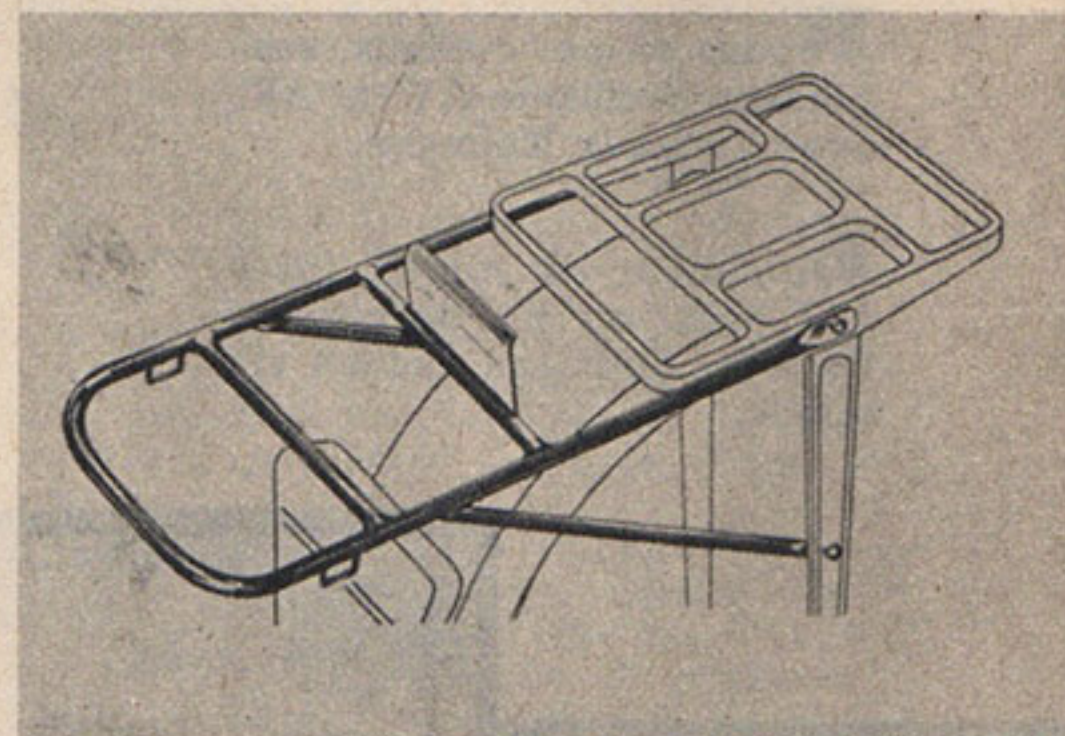


DE L'UN DE NOS LECTEURS

Comme le dit avec humour M. de Mauléon, « voici le remarquable fruit de son expérience », à l'attention des possesseurs de Vélosolux pour en améliorer la protection :

« Prolonger le garde-boue de la roue avant par un garde-boue de 20 centimètres, ajusté en dessous.

Deux rivets, réunissant l'ancien garde-boue à son nouveau prolongement, suffisent pour maintenir la rigidité, donc obtenir la solidité. »

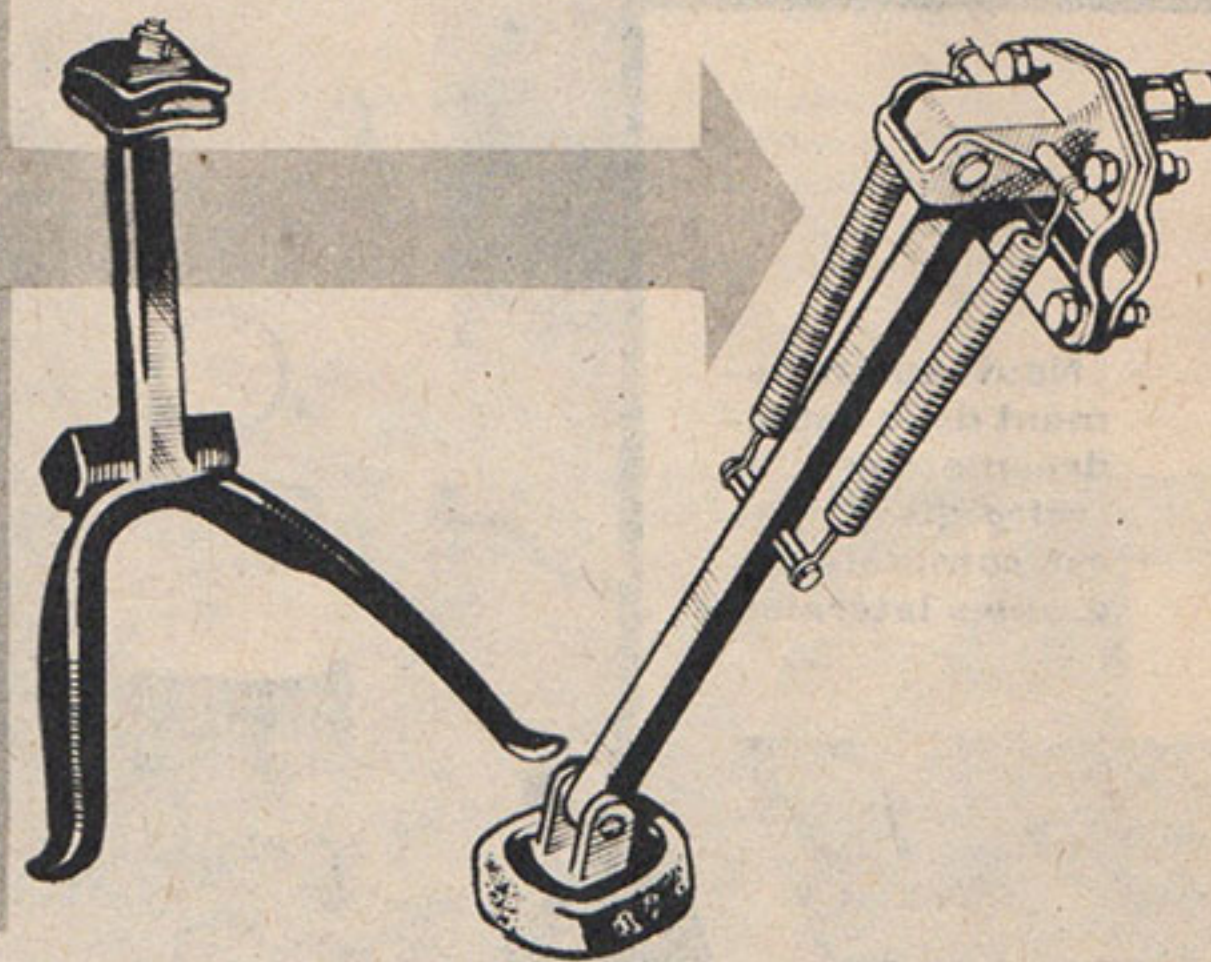


ACCESSOIRES MEYRAT

Il existe une maison Mérat bien connue pour ses selles et sièges arrière et une maison Meyrat. Seul l'Y les différencie.

Cette dernière produit entre autres pièces, des béquilles latérales, une béquille centrale pour cyclomoteur et un porte-bidons d'excellente fabrication.

Nous les reproduisons ci-contre



PORTE-BAGAGES AMOVIBLE

Le porte-bagages J.R.B., breveté, est constitué par deux éléments dont l'un se fixe à demeure sous le porte-bagages d'origine et

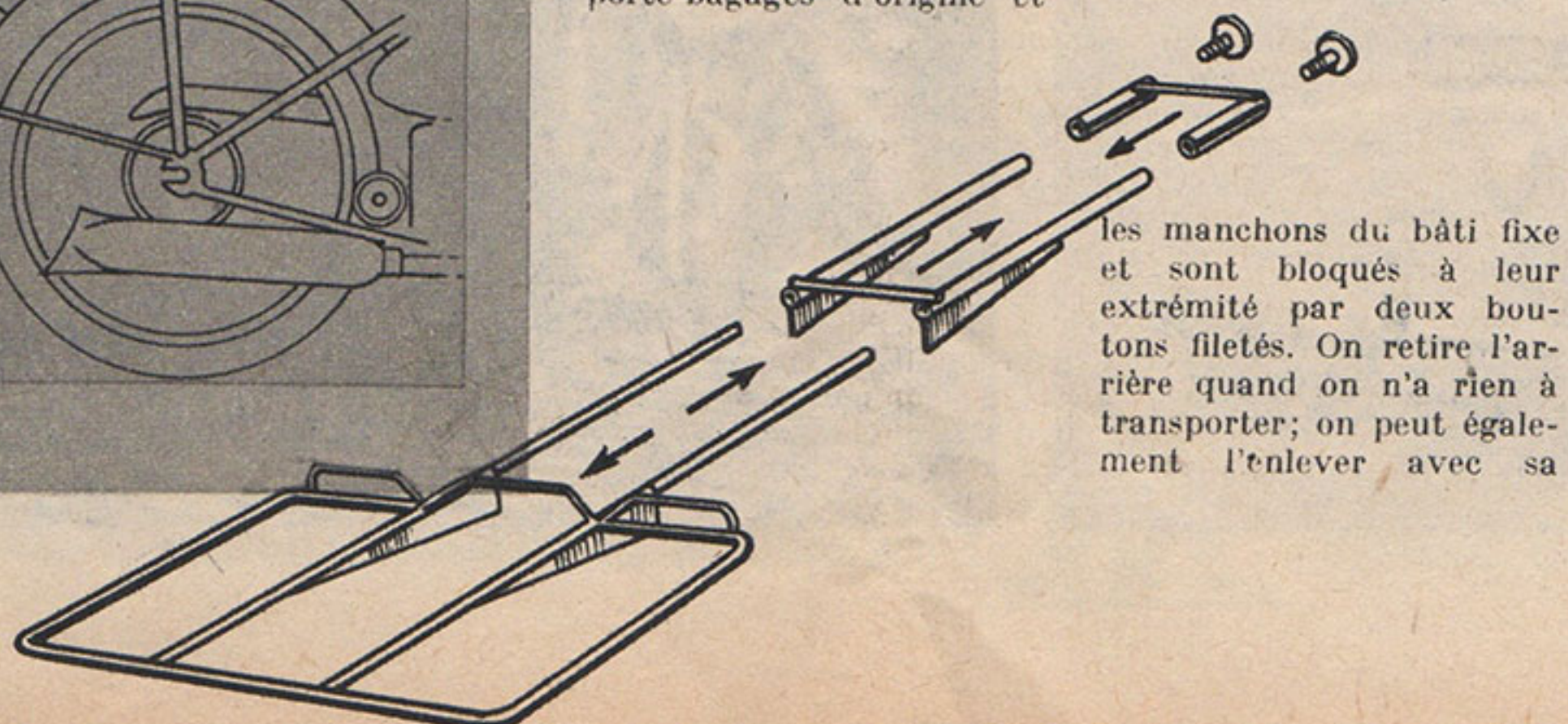
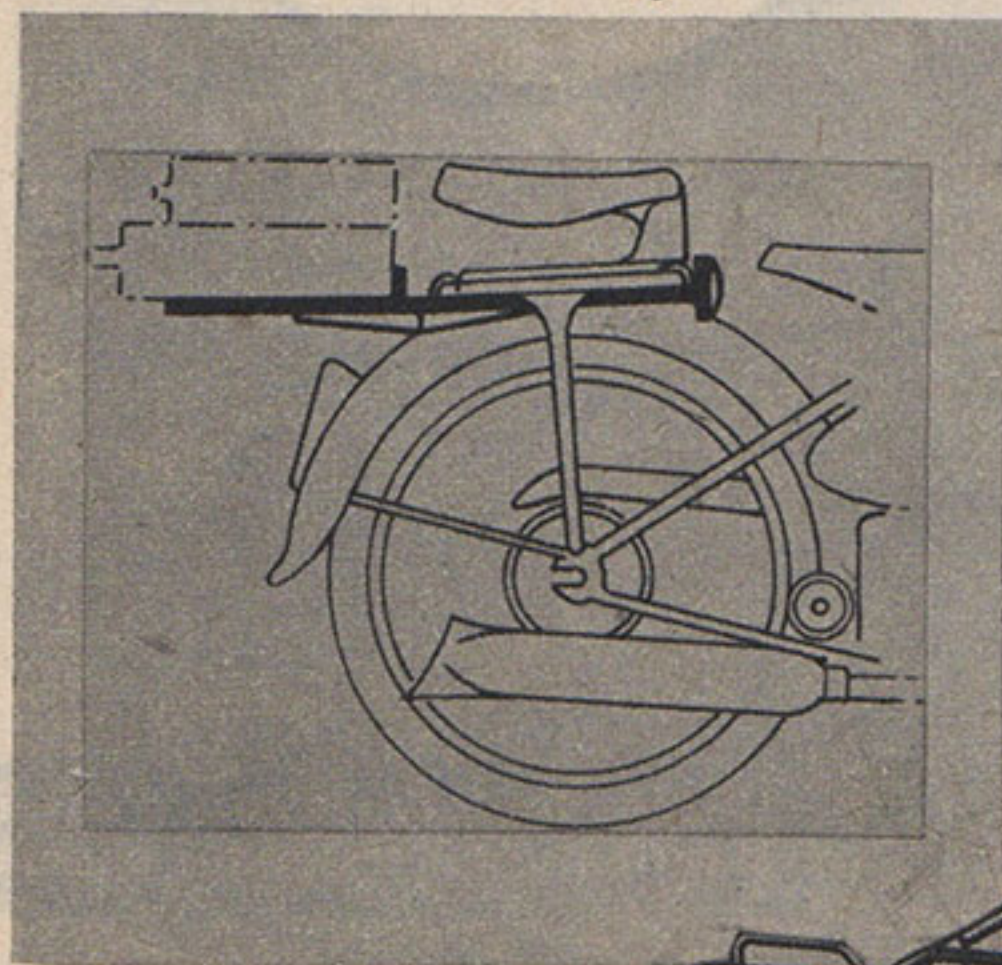
l'autre, sur lequel se posent les colis, est amovible. Les deux longerons du plateau arrière glissent dans

charge, par exemple en cas de crevaison, pour dégager plus facilement la roue arrière.

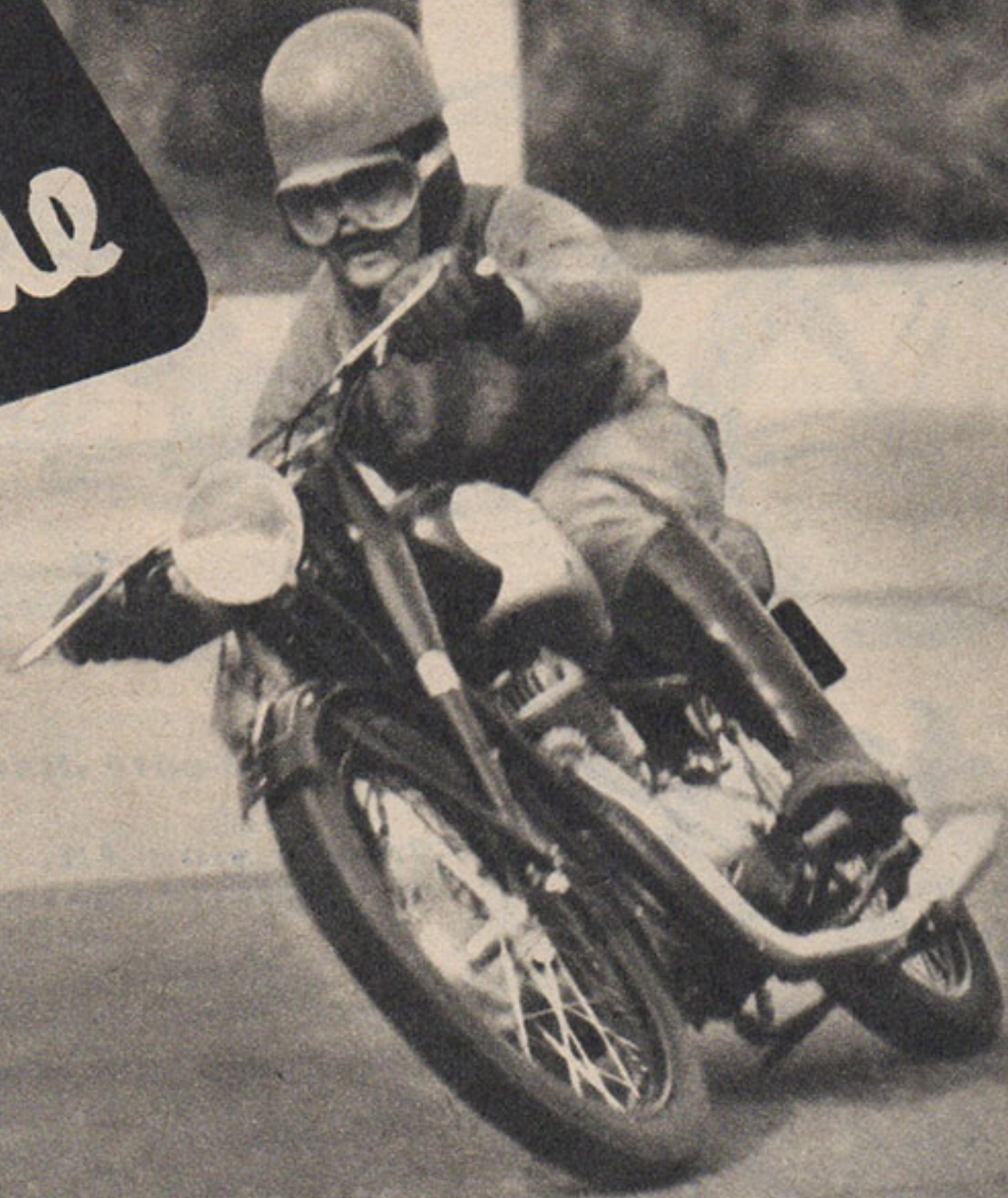
La partie fixe du J.R.B. étant pour ainsi dire invisible à la place qu'elle occupe, ne nuit en rien à l'aspect général de la machine lorsque l'arrière est enlevé.

De toute façon il laisse visible la plaque d'immatriculation.

Ce porte-bagages standard convient à tous les vélomoteurs.



Camus
D.S. Malterre



SOUS LE SIGNE DE LA TENUE DE ROUTE : L'ESSAI DE LA 175 D. S. MALTERRE

ENCORE une machine sensationnelle ! penseront nos lecteurs ? Il est de fait que toutes les machines essayées par *Motocycles* sur le circuit de Montlhéry, depuis l'inauguration de notre nouvelle formule, possédaient une bonne tenue de route, sous réserve d'une certaine accoutumance du pilote, et compte tenu que lesdites machines, n'étant nullement prévues pour la vitesse pure, pouvaient présenter une tenue excellente aux allures normalement envisagées par le constructeur.

Au cours de nos test d'essai, les machines sont éprouvées à la limite de leurs possibilités ; il s'établit automatiquement une certaine discrimination mettant en relief les aptitudes différentes de chaque véhicule.

Certaines possèdent des qualités de confort, silence, maniabilité et même excellente tenue en courbe et en ligne aux allures normalement prévues par le constructeur, alors que d'autres conjuguent ces qualités maîtresses aux vitesses normales comme aux vitesses limites.

Compte tenu de ce qui précède, la D.S. Malterre rejoint la 200 L.E. Vélocette et la 150 Puch, machines concrétisant à nos yeux le summum au point de vue tenue de route.

D'une construction très classique, la D.S. Malterre possède un cadre du type

double berceau, soudé à l'autogène, équipé à l'arrière d'une suspension à glissières télescopiques et à l'avant d'une fourche télescopique.

Rien de particulièrement original dans les grandes lignes, mais un examen détaillé nous révèle la présence d'un amortisseur à huile dans chaque élément de fourche et d'une butée de caoutchouc dans les coulisseaux AR. empêchant le talonnement.

Cadre, fourche et suspension AR. étant d'une extrême rigidité conditionnent l'excellente tenue de cette 175, sans oublier un angle de chasse et une répartition des masses judicieusement calculés, toutes choses auxquelles notre ami Camus, coureur de la marque, n'est peut-être pas tout à fait étranger.

Moyeux et freins sont signés Ydral. Diamètre des tambours : 150 mm. Pneus : 25 x 3.

L'éclairage fonctionne directement sur le volant magnétique, mais une batterie peut être adaptée.

Notons la présence d'un frein de direction et d'une manette sous le guidon commandant l'avance à l'allumage.

La machine est livrée de série avec une selle Méral en caoutchouc moulé suspendue par le bec, et un porte-bagage en tubes soudés boulonné sur la partie arrière du cadre.

Présentation noire et panneaux du réservoir crème.

Le moteur est un 175 cmc. A.M.C., à soupapes en tête, alésage-course 56 x 69, développant 8 CV. à 6.000 t/m. Ce moteur, largement utilisé par nombre de constructeurs français, assure en général un fonctionnement sans histoire et d'honnêtes performances.

Le montage sur silentbloc et les robustes flasques de fixation, éliminent les inconvénients dues aux vibrations.

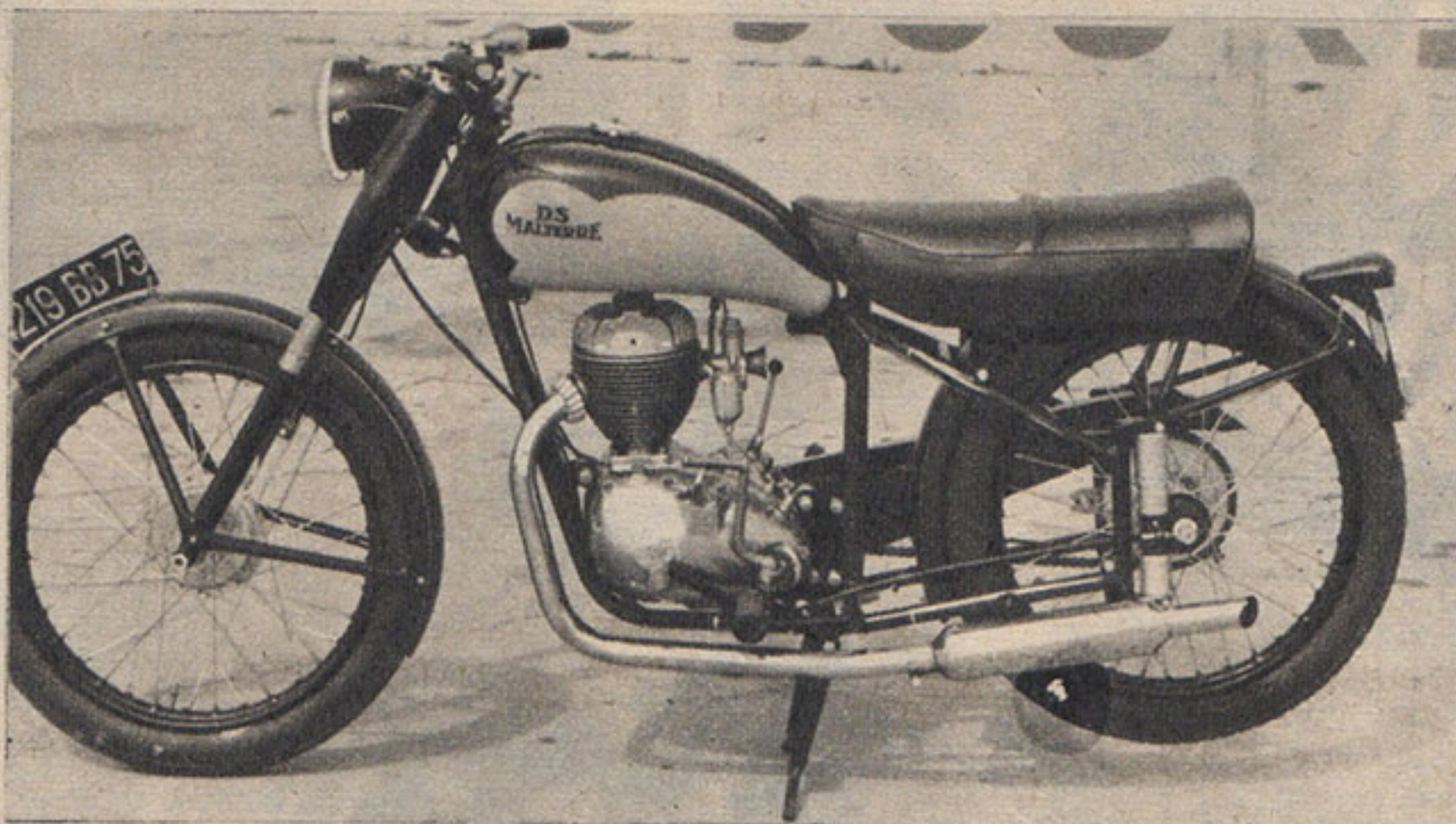
La culasse en alpacomep comporte des sièges de soupape en acier spécial et un siège de bougie en laiton dur, noyés à la coulée. Guide-soupapes rapportés et emmanchés à la presse.

Les soupapes en acier silichrome sont rappelées par deux ressorts concentriques, maintenus par des coupelles et des pinces coniques.

Le support des culbuteurs, en alliage léger, reçoit les culbuteurs oscillant sur leurs axes, avec ressorts antivibrateurs ; les axes sont emmanchés dur et verrouillés par des vis.

L'ensemble, maintenu par 4 écrous qui bloquent également la culasse, s'enlève facilement.

Le couvre-culbuteurs, en alliage léger également, comporte des ailettes favorisant la condensation des vapeurs d'huile.



tenus dans un carter en aluminium; des fourrures en laiton vissées dans l'alu reçoivent les vis de fixation des flasques latéraux. Dans le fond du carter se trouve la pompe à huile, du type à engrenages, actionnée par une vis à 5 filets solidaire de l'arbre de lancement. Son débit, environ 2 litres à 5.000 tours, permet un graissage généreux des différents organes. La pompe est noyée dans la réserve d'huile du carter.

Il n'y a pas de boîte de vitesse à proprement parler, puisque aucune cloison ne sépare la pignonnerie du vilebrequin. Les pignons sont toujours en prise et la transmission primaire s'effectue par engrenages.

Embrayage à disques multiples dans l'huile.

L'allumage est assuré par un volant magnétique à avance variable, alimentant l'éclairage.

Le sélecteur à double branche est doublé par un levier à commande manuelle facilitant la remise au point mort.

L'ensemble du bloc-moteur a un aspect robuste et homogène.

Quels reproches faire à cette 175 ?

Une béquille centrale un peu faible, vu le poids de la machine; l'absence totale d'outillage et d'accessoires (rétroviseur, compteur kilométrique), et surtout d'un moyeu AR. à broche. Nous ne pensons pas que ces diverses améliorations augmenteraient tellement le prix de revient.

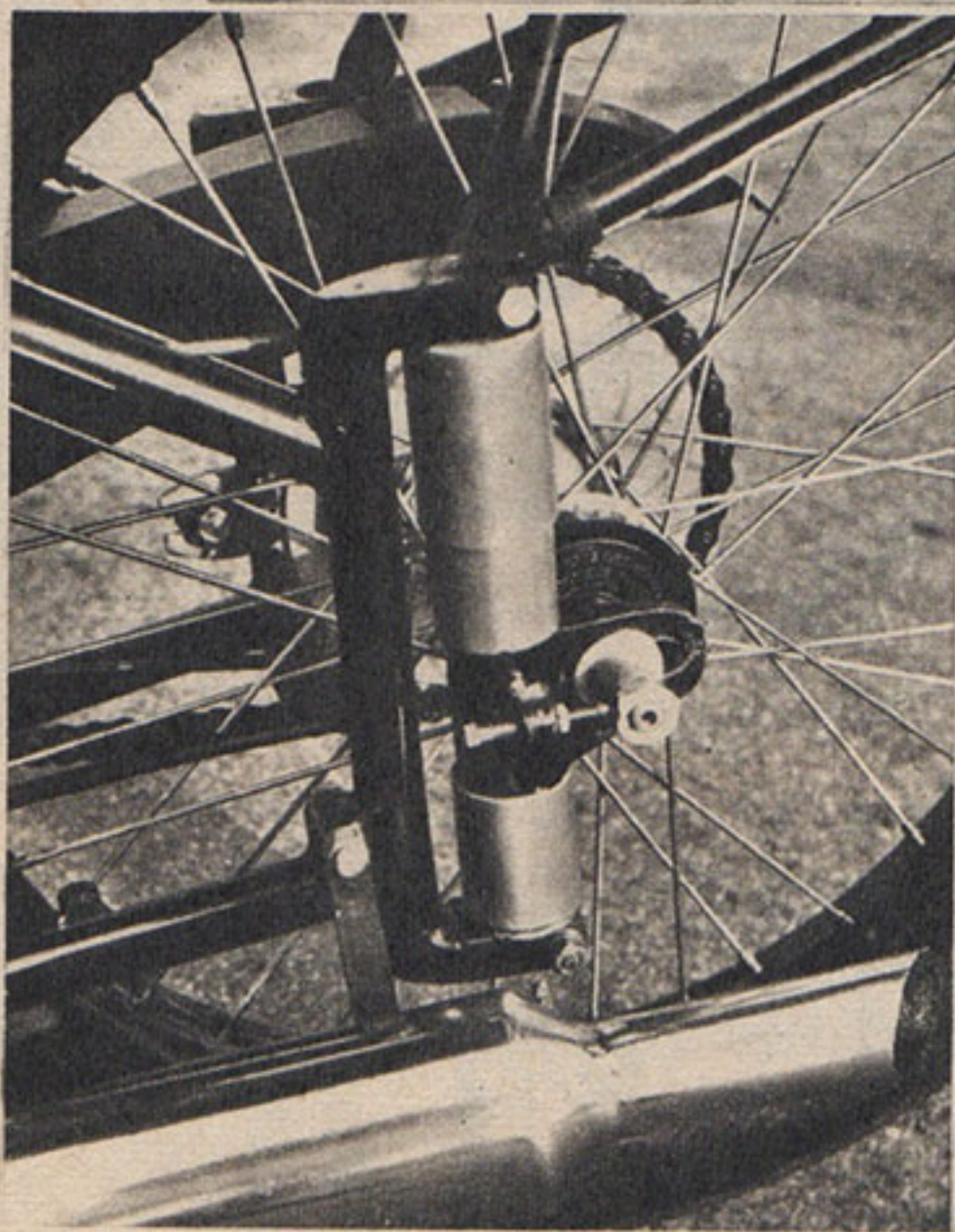
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : 4 temps à soupapes en tête commandées par tringles et culbuteurs.

Cylindrée : 169 cmc. 948.

Course : 69.

Alésage : 56.



Vue côté distribution.

Suspension AR. à coulisseurs.

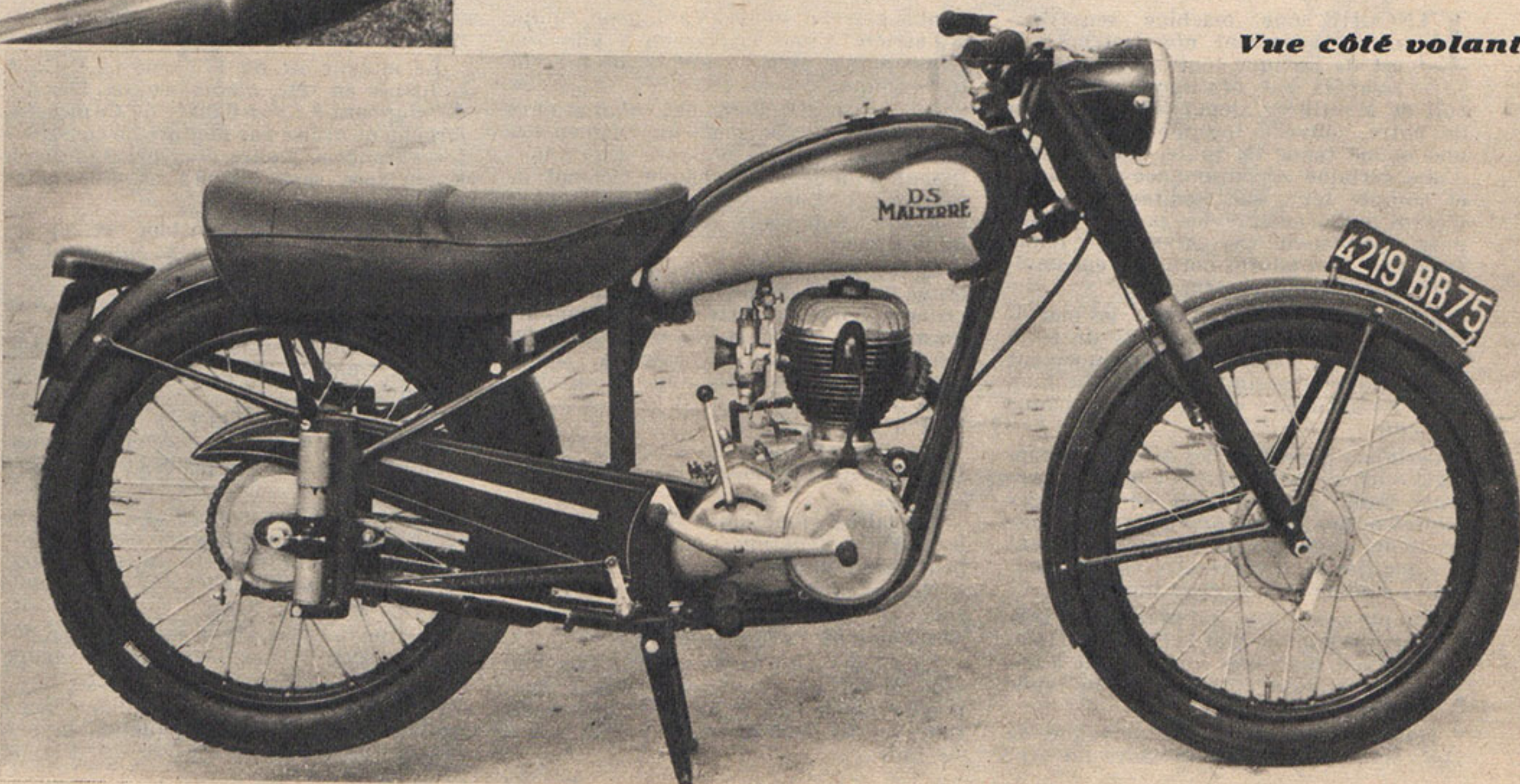
Un joint spécial maintient l'étanchéité culasse-culbuteurs.

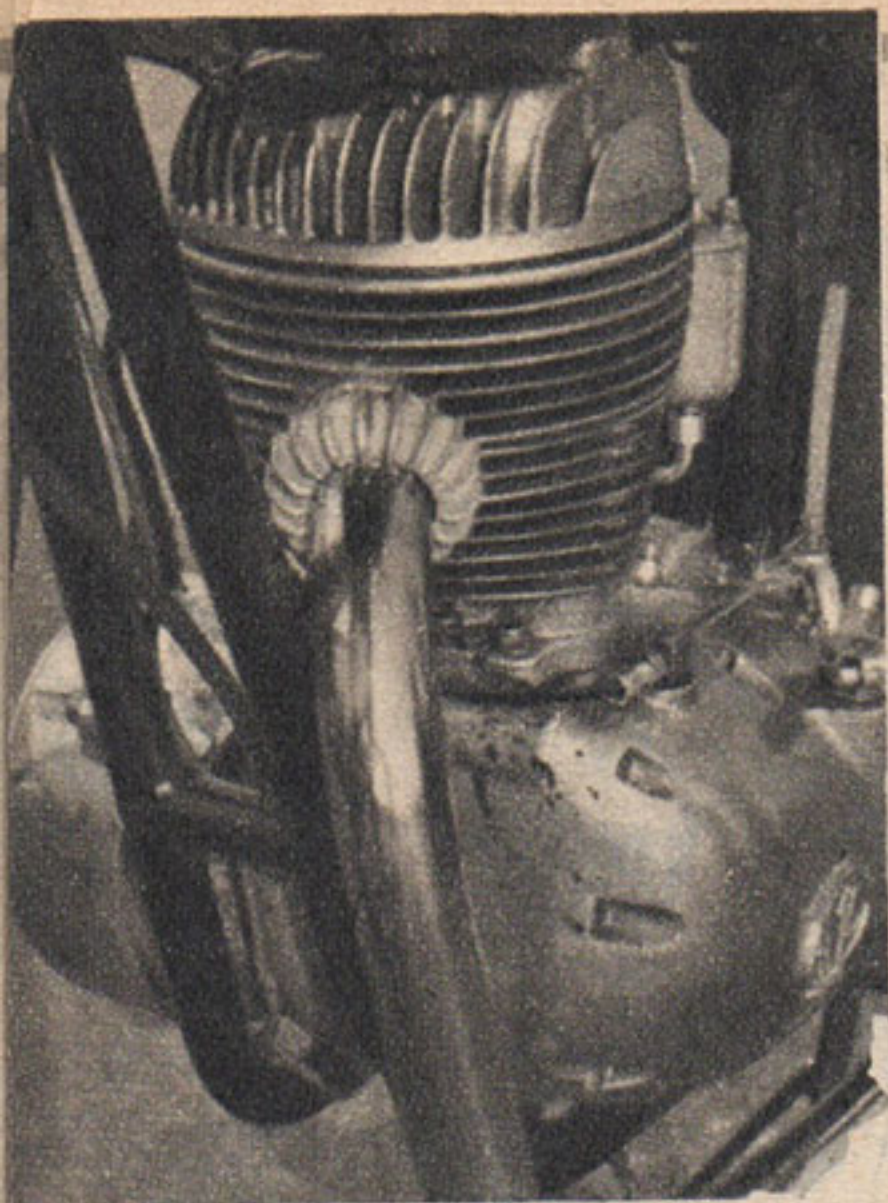
Le reniflard, situé à la partie supérieure du couvercle, draine les vapeurs d'huile expulsées par la course descendante du piston, au moyen d'une chicane en spirale. Un écrou 6 pans bloque reniflard et couvercle.

Le cylindre alu, à chemise fonte, est traversé verticalement par le tunnel de culbuteurs, lequel met en communication carter et culbuterie.

Vilebrequin, changement de vitesse, pompe à huile et arbre à came sont con-

Vue côté volant.





Puissance : 8 CV. à 6.000 t.m.
Régime normal : 4.500 t.m.
Angle des soupapes : 82°.
Soupapes : diamètre 30 mm., ressorts tarés à 18 kg.
Jeu aux culbuteurs : à froid 5/100; à chaud 15/100. Régler de préférence à froid.
Calage de la distribution :
 A.O.A. : 25 à 28° ou 3 mm. 15 à 4 mm. 05.
 R.F.E. : 25 à 28° ou 3 mm. 15 à 4 mm. 05.
 A.O.E. : 55 à 58° ou 14 mm. 7 à 16 mm. 2.
 R.F.A. : 45 à 48° ou 10 mm. 1 à 11 mm. 4.

Le bloc 175 A.M.C.

Rapports totaux de démultiplication :

1^{re} : 18 à 1.
 2^e : 11,6 à 1.
 3^e : 9,15 à 1.
 4^e : 7 à 1.

Carburateur : AMAC. ø 22 mm, gicleurs : 95 à 110.

Allumage : Volant magnétique Safi.

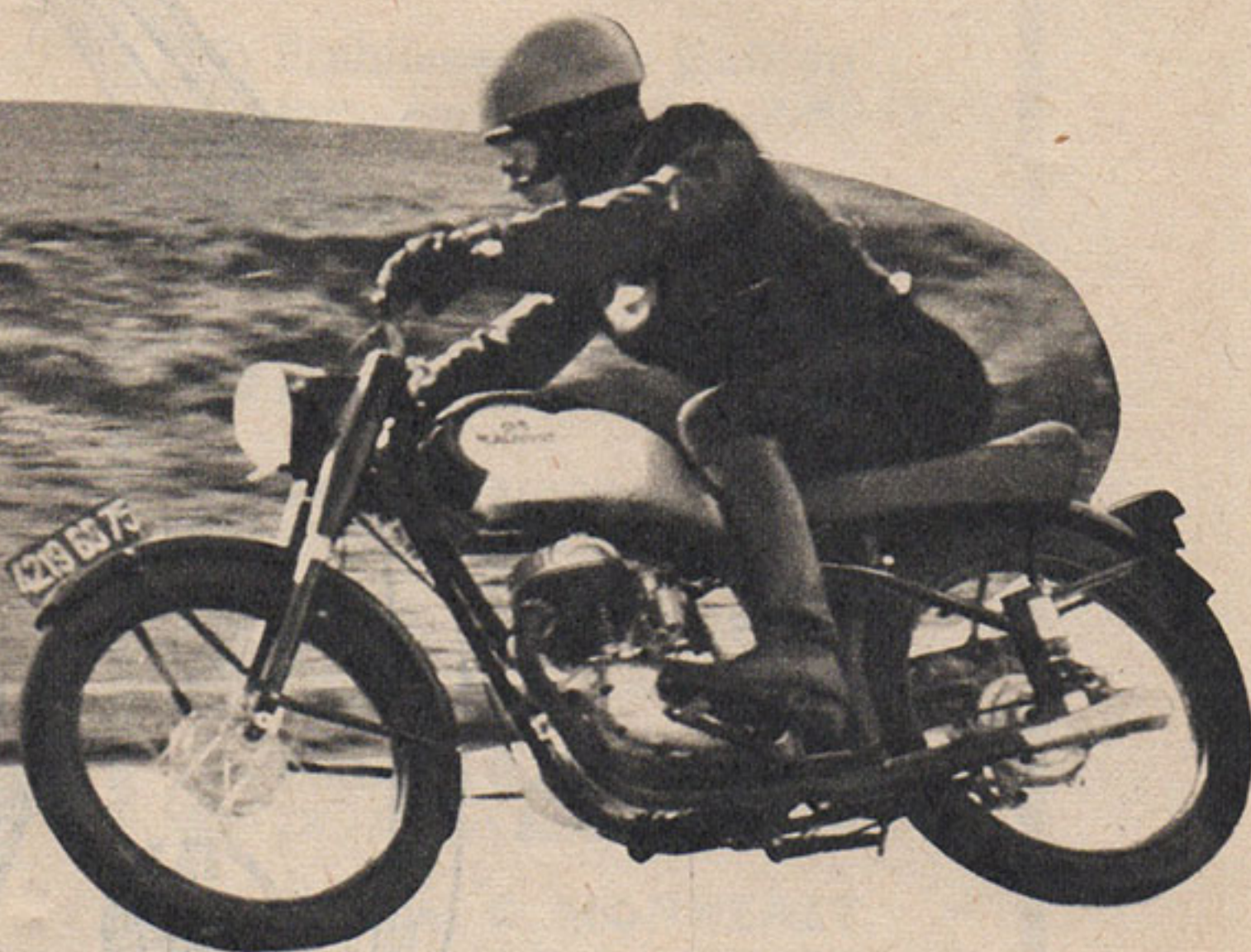
Avance : 2 mm avant P.M.H., manette plein retard.

Graissage : par pompe à engrenage pour les organes du carter, par reniflard et vapeur d'huile pour la culbuterie.

Capacité de la réserve d'huile : 1 litre viscosité SAE 20 à SAE 50.

Réservoir d'essence : 15 litres environ.

Essai à Montlhéry



L'essai de la 175 D.S. Malterre nous valut d'apprécier pleinement la première journée ensoleillée de ce début de printemps.

Le coureur Camus, agent de la marque, nous avait confié une machine bénéficiant d'une méticuleuse mise au point et équipée d'une selle double Aurora.

Départ facile, carburateur noyé et manette d'avance plein retard.

Première surprise : l'embrayage n'entraîne plus et la première s'enclenche toute seule, rompant avec l'obligation nécessitée par tous les moteurs A.M.C. 175 précédemment essayés de chauffer quelque peu l'huile de l'embrayage si l'on voulait passer la vitesse sans grincement.

Deuxième surprise : durant les quelques tours de piste effectués pour chauffer la mécanique, nous n'avons noté aucune vibration. Est-ce le montage sur silent-blocs du moteur, est-ce le résultat d'une mise au point soignée ? Nous pensons qu'il doit y avoir des deux.

Assise bonne, guidon bien en main, commandes douces. Il est des machines sur lesquelles on se sent tout de suite en confiance et qui viennent à la main comme une vieille connaissance. La D.S. Malterre est de celles-là.

L'essai à vitesse maxi, pilote effacé, donna : **1 m. 39 s.** soit une moyenne de **92 km.-h. 520.**

Second essai, pilote en position normale : **1 m. 46 s.**; moyenne : **85 km.-h. 400.**

Tenue de route impeccable, aucun flottement, ni déport, fourche à la fois souple et rigide.

Notre enthousiasme allait grandir durant l'essai sur le routier. Un essai qui fut un régal pour nos sens de motards.

Une suspension vraiment étonnante, alliée à une maniabilité et une précision en courbe, dignes d'une machine de course, permet de réaliser l'excellente moyenne de **77 km.-h. 760**, soit **7 m. 5 s.** pour les **9.181 m.** du circuit routier.

Les vitesses passent bien, freinage suffisant, bruits mécaniques très réduits, aucune vibration.

Les carters moteurs demeurent absolument étanches. Les reprises sont nerveuses, mais le moteur est assez sensible à l'avance et il convient d'en user si l'on veut obtenir le rendement maximum. En conduite normale, cependant, le moteur s'avère très souple, avec obligation néanmoins de jouer sur les intermédiaires et sur l'avance.

En résumé, excellente machine à tout point de vue, exception faite pour les quelques petits défauts dont il est fait mention plus haut, mais que les amateurs de mécanique saine oublieront volontiers devant les performances et le brio de cette 175 cmc.

R. COURT et A. NEBOUT.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Piste de vitesse (2.548 m.) :

1 tour lancé (position effacée) : 1 m. 39 s., moy. 92 km.-h. 520 ;

1 tour lancé (position touriste) : 1 m. 46 s., moy. 86 km.-h. 400.

Circuit routier (9.181 m.) :

1 tour lancé : 7 m. 5 s., moy. 77 km.-h. 760.

Freinage :

de 50 km.-h. à l'arrêt complet : action sur les 2 freins ;

base de freinage de Montlhéry : 10 m. 30

Vitesse maxi (position touriste) :

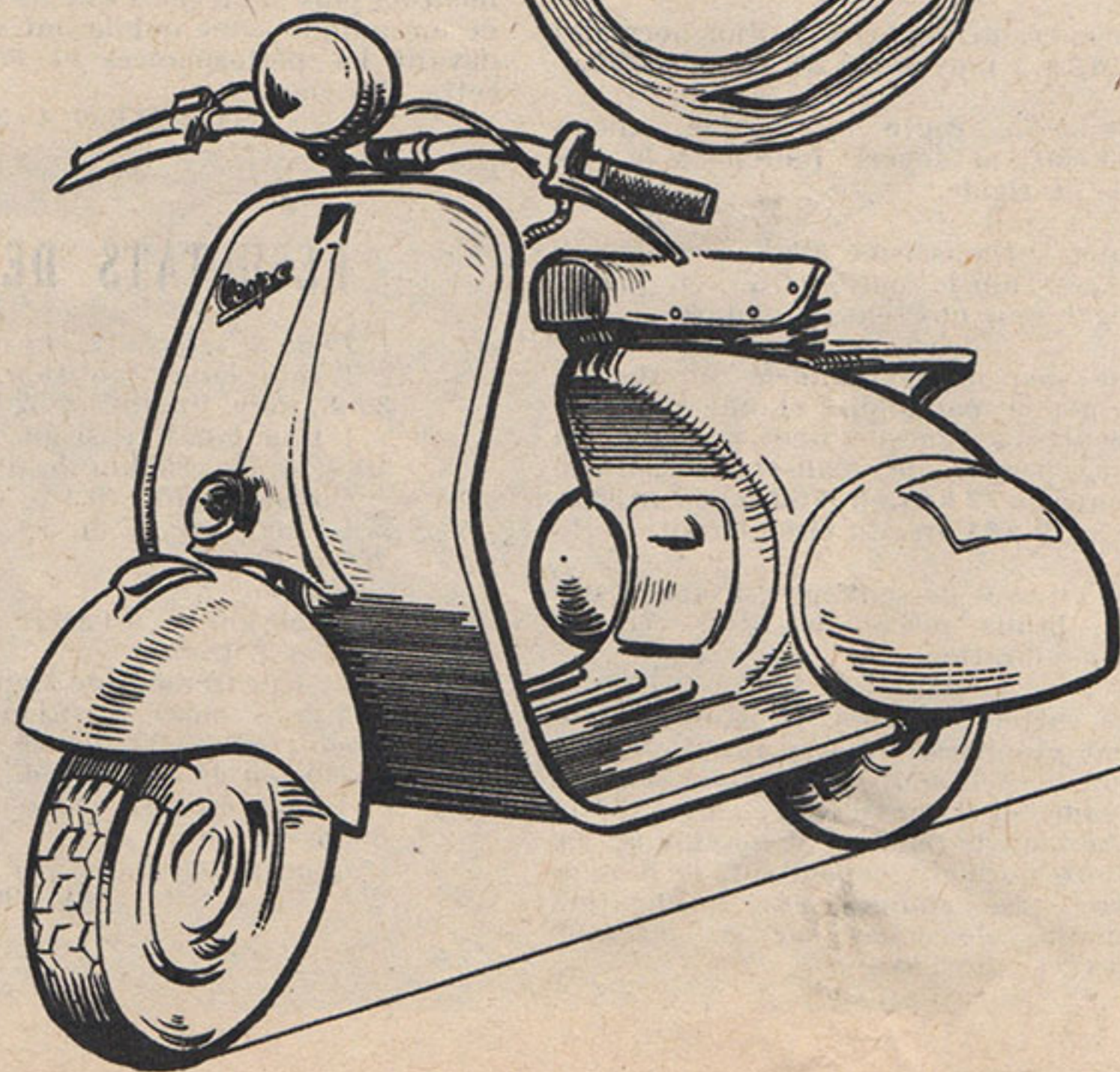
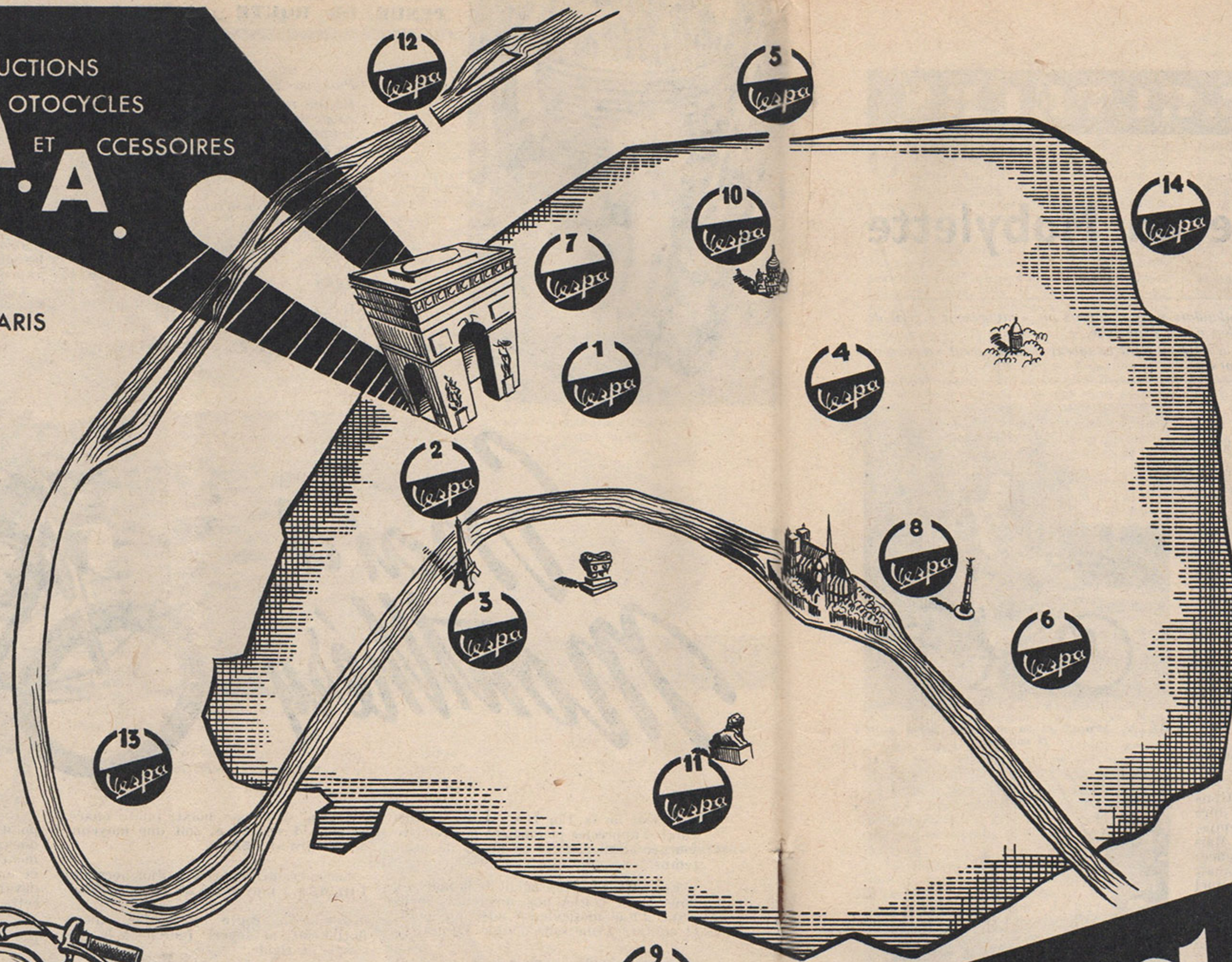
en 1^{re} : 30/35 ; en 2^e : 45/50 ; en 3^e : 65/70 ; en 4^e : 86 km.-h. 400 (chrono).

Vitesse mini en 4^e : avance plein retard 30/35 km.-h.

Consommation : à 70 km.-h. environ, 2 l. 7 à 3 litres aux 100 kilomètres.

TELIERS
A.C.M.A.
 DE CONSTRUCTIONS
 DE MOTOCYCLES
 ET ACCESSOIRES

SIÈGE SOCIAL :
 5, Rue de TILSITT - PARIS
 Tél. WAG. 49-54



Vespa

*Agents distributeurs
 dans chaque département*

**AGENTS DISTRIBUTEURS
 PARIS ET RÉGION PARISIENNE**



- 1 **Établissements S.N.A.C.**
152, Av. des Champs-Élysées, PARIS-8^e
- 2 **Garage Lauriston**
94-96, Rue Lauriston, PARIS-16^e
- 3 **Établissements Suffren**
40 ter, Avenue de Suffren, PARIS-15^e
- 4 **Établis. A. BOCQUET**
62, Boulevard Magenta, PARIS-10^e
- 5 **Établis. A. BOCQUET**
45, Av. Michelet, SAINT-OUEN (Seine)
- 6 **Grand Garage Diderot**
60, Boulevard Diderot, PARIS-12^e
- 7 **Établis. G. MONNERET**
138, Rue de Tocqueville, PARIS-17^e
- 8 **Établis. G. MONNERET**
7-9, Boulev. Beaumarchais, PARIS-6^e
- 9 **Établis. G. MONNERET**
106, Av. A.-Briand, MONTROUGE
- 10 **Lamarck-Automobile**
8, Pl. Constantin-Pecqueur, PARIS-18^e
- 11 **Denfert-Sports**
30, Pl. Denfert-Rochereau, PARIS-14^e
- 12 **Asnières-Scooters**
18, Rue P.-Brossolette, ASNIÈRES
- 13 **Établissements BREUSKIN**
10, Av. Gal-Leclerc, BOULOGNE (Seine)
- 14 **Pantin-Scooters**
173, Rue de Paris, PANTIN (Seine)

*Touti's sur
tranquille*

L'Angleterre en Mobylette

Un de nos correspondants hollandais nous a envoyé un « pittoresque » récit de son voyage en Angleterre au guidon d'une Mobylette.

Nous avons préféré conserver à cet écrit toute la saveur de son accent « étranger » et nous le livrons tel à nos lecteurs.

C'EST avec beaucoup de peine seulement que je peux contraindre mon stylo à écrire en prose et que je l'empêche de raconter en vers lyriques la satisfaction que j'ai tirée de mon voyage en Angleterre avec ma Mobylette. J'ai déchiré les alexandrins que mon brave stylo avait mis déjà sur papier, et voici la narration de mon voyage, récit que je m'efforce de tenir aussi sobre que possible, si vous tenez compte de mon enthousiasme exhubérant.

Je suis Hollandais et j'ai commencé mon excursion en Hollande, pays qui est conquis par le vélomoteur d'une manière plus pacifique que l'usurpation après l'attentat du 10 mai 1940. Pour vous, Français et Françaises, le récit de ma course sur le trajet hollandais n'est pas intéressant et il vous suffira de savoir que j'ai traversé l'Escaut de Flessingue à Breskens par bac confortable et que j'ai roulé le long de la côte belge pour me rendre à Ostende. Vous, chers lecteurs et chères lectrices, vous avez aussi plusieurs autres communications maritimes pour traverser la Manche, mais j'espère que vous voudrez bien me suivre mentalement. Il y a seulement une chose que je voudrais vous demander : excusez-moi si je m'exprime mal dans la langue de votre pays, que j'ai appris à tant aimer.

C'est donc à la gare du Quai à Ostende que je prends un billet troisième classe aller et retour à Douvres et je me rends au quai de départ où il y a déjà plusieurs autos et motos. Un grand autobus est mesuré soigneusement en vue de l'écouille dans laquelle il devra disparaître : il restera juste huit centimètres après y être entré. Je laisse mon vélo sur le quai après l'avoir débarrassé de ses bagages et ensuite je monte la planche pour m'embarquer.

Assis sur le pont couvert dans une chaise confortable que l'on obtient gratuitement (vraiment, ce n'est pas la peine de prendre un billet première classe) je m'amuse à regarder de quelle façon admirable le conducteur de la grue sait manœuvrer sa machine. Sur le quai six hommes accrochent les voitures, qui l'une après l'autre montent rapidement, balancent dans l'air et disparaissent dans la cale profonde du bateau. Après cela, c'est le tour des motos; on a accroché maintenant au câble un cadre en bois pourvu de six « estropes », et suspendus en groupes de trois les motocycles suivent le même parcours à travers l'atmosphère.

Cependant, ma Mobylette est toujours sur le quai et apparemment on tient conseil comment fixer la corde. C'est drôle, cette petite machine à cadre ouvert, la roue arrière couverte d'une garniture protectrice... Nulle part un seul trou pour y passer le câble. Je vois qu'on décroche le cadre de levage, les six hommes se baissent de nouveau sur mon vélo, la grue est mise en marche... et c'est à peine que je retiens un cri d'horreur... Voilà que parmi le groupe d'hommes monte : ma chère Mobylette, suspendue à son guidon par une seule petite corde ! Avec mon appareil, que je tiens dans la main, je prends une photo... probablement sa dernière..., et puis je me retourne, je ne veux pas être témoin de l'accident qui va se passer sûrement ! Mais ce que j'appréhendais n'arrive pas : j'entends que le câble monte de nouveau, j'ose regarder et je vois qu'on hisse l'autobus comme dernière victime qui disparaît dans la gueule obscure de la cale avec une certitude infailible.

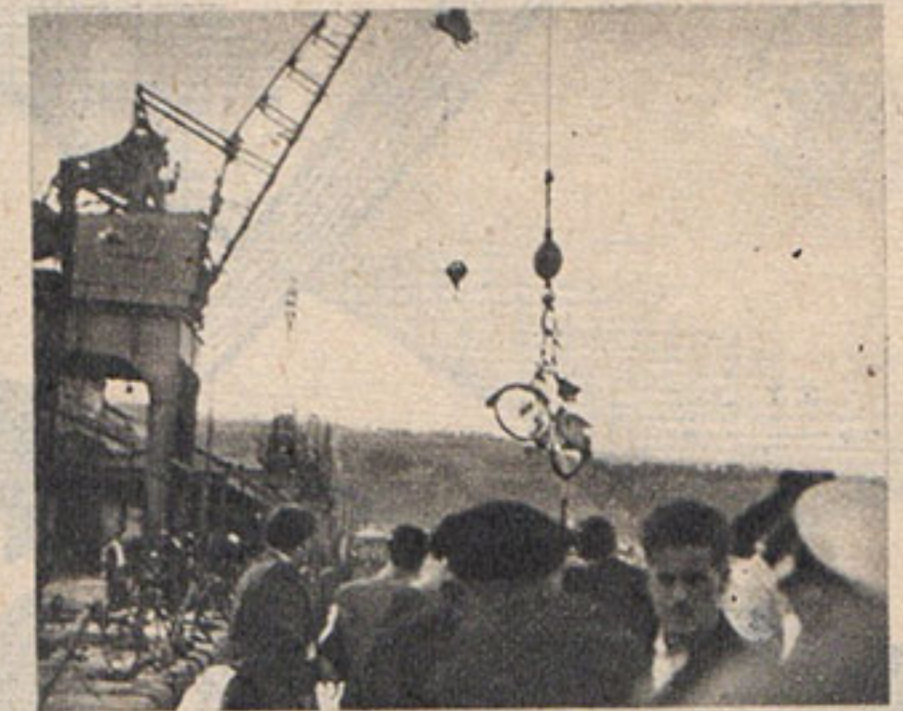
On défait les amarres et nous quittons le port d'Ostende. La traversée dure moins de quatre heures, et juste à temps, à 6 h. 15, nous arrivons à Douvres. Mais ensuite un retard ennuyeux commence : il paraît qu'en Angleterre on ne connaît pas le contrôle facile des passeports auquel nous sommes accoutumés au continent, de sorte qu'il faut attendre une éternité en glissant lentement le long des barrières.

Le contrôle des passeports enfin fini (ne serait-il pas possible de faire ça à bord ?) un douanier regarde à peine mon sac alpin et mes autres bagages, et je me rends de nouveau au quai espérant qu'on aura débarqué mon cyclomoteur. Mais non, on s'occupe toujours à décharger la poste. Et comment ! Toujours de nouveau sort du bateau un filet rempli de sacs postaux qui balance dans l'espace noire à la lumière du projecteur de la grue et est abaissé — il pleut maintenant à verse — dans la boue sur le quai ! Les sacs sont déposés un par un dans un fourgon, et le filet vide retourne dans la cale comme une loque trempée et pitoyable. Un automobiliste excessivement corpulent et très débonnaire qui attend sa voiture avec beaucoup d'autres, me raconte que cette représentation piteuse a lieu depuis plusieurs années exactement de la même manière et qu'en hiver on flanque les sacs dans la neige boueuse. Apparemment on n'a jamais entendu parler d'un transport par container et fourgon avec un toit coulissant...

(A suivre.)



M. N. Draude et sa monture, parés pour le voyage.



L'embarquement de la Mobylette.



Dans les rues de Douvres.

83 km 500 de moyenne sur ALBI-PARIS avec une 350 cmc. Horex !

TOURISME
SPORTIF

GRACE à l'amabilité de *Motocycles*, et du *Moto Camping Club Albigeois* qui a voulu chronométrer mon départ, j'ai pu battre, sur le parcours Albi-Paris, mon temps de l'année dernière (67 km. 500 de moyenne).

Il est très difficile sans aide de préparer seul un pareil raid. Ma moto, une 350 cmc. Horex-Régina (23.000 km.) a été confiée pendant vingt-quatre heures aux coureurs motards François et Brancheraud. Le jeudi à 22 heures j'allais voir ma machine éventrée, et j'étais anxieux de ne pas la voir remontée pour le vendredi, mais au matin de ce jour je l'enfourchais pour un petit rodage. Mes deux mécanos me recommandent surtout de chauffer avant de démarrer et je devine que mon moteur n'est plus le même. Le samedi soir je devais prendre une camionnette 1.200 kg. Citroën, conduite par mon frère, qui devait emmener la moto, mon passager et moi à Albi.

Hélas, Adieu le rêve ! à 18 heures François s'aperçoit que j'ai monté à l'arrière un petit tansad de coureur, et il plaint mon passager; vite il monte une double selle « Aurora » aux couleurs de la machine et, pour me consoler, il me dit que je rattraperai la Citroën en rodage (mon frère était venu la chercher à Paris et m'attendait à Orléans). Enfin à 21 h. 05 nous partions de chez François et à 22 h. 30 nous arrivions à Orléans devant l'Hôtel de la Gare... Pas de Citroën ! La crainte me reprit et j'engageais une poursuite sans espoir sur la Citroën qui avait des heures d'avance. Nous fonçons tout de même et 7 kilomètres après Vierzon j'abandonnais tout espoir. Nous nous arrêtons tout de même et la chance devait nous sourire : la Citroën arrive, mon frère s'était trompé de route et nous étions devant lui... On embarque en vitesse pour arriver à Albi avant la fin de l'après-midi de samedi où j'avais rendez-vous au M.C.C.A. On se relaye un peu au volant et à 14 h. 30 la Citroën arrivait.

Le départ. A 7 heures du matin ma bonne maman me réveille, elle a peur d'un accident, me donne un chapelet et une poule à emporter... Je lui fais plaisir et prends le tout. A 8 heures, à Albi, le plein est fait et nous nous présentons à l'heure exacte. J'allais me lancer sur la route avec des atouts supérieurs à l'année dernière.

1° Les 13 et 14 juillet dernier j'avais fait en moto Paris-Albi-Paris, je me sentais déjà plus expérimenté.

2° Ma machine était mise au point par deux mécanos spécialisés.

3° Prévenu par mon dernier raid, j'avais adopté une bougie très froide et une double selle Aurora, d'un confort indéniable.

4° André Albouy, passager, ne pesait que 58 kilos.

A 8 heures précises je prends ma feuille de chronométrage et je démarre à fond sous les curiosités de certaines personnes et des chauffeurs de taxi. Mon moteur bien chaud ne tousse pas.

A 8 h. 10 je passe en trombe à Cagnac-Mines. 8 h. 21 à Monestres, la route de Paris est commencée, virages sur virages, le ténor « Cica » fonctionne à chaque tournant, le compteur totalise 3.759 kilomètres. Villefranche-de-Rouergue : 109 kilomètres sont couverts et la moyenne est

faible, il est 9 h. 45... Je sens que virons mal et ma machine flotte. Petit arrêt à Figeac et toujours montées et descentes dangereuses. A Brive nous arrêtons, il est 11 h. 30, 209 kilomètres sont parcourus et la moyenne est plus faible que l'année dernière, 209 kilomètres en 191 minutes au lieu de 209 kilomètres en 210 minutes aujourd'hui... mais le plus dur est fait, et sans froisser Albouy je lui donne une leçon pour virer et lui fait serrer les genoux. A 13 h. 05 sur une route idéale, nous sommes à Limoges; l'espoir renaît, 93 kilomètres en 65 minutes. Nous faisons le plein pendant qu'Albouy me prépare un casse-croûte qui est ingurgité sur 20 kilomètres. Nous avons parcouru les 93 kilomètres en position couchée et j'ai mal au cou.

A Argenton les gendarmes nous font ralentir, mais peut-être ayant vu sur la fourche avant un disque avec numéro ils se montrent indulgents. Châteauroux, heureusement, a pu être traversé rapidement.

A Graçay il est exactement 14 h. 35 et nous sommes à 172 kilomètres de Limoges, notre moyenne a été sur ce parcours de 86 kilomètres et nous atteignons Olivet, faubourg d'Orléans (554 km. d'Albi) à 15 h. 36... Surprise ! Sur le pont nous arrêtons, car se déroule à cette heure un moto-cross endiablé sur notre droite. Du haut du pont, sans descendre de machine nous regardons pendant qu'un agent fait évacuer les curieux resquilleurs puis nous laissons en paix nous prenant peut-être, dans notre équipement, pour des coureurs ou des personnalités sportives... En effet, quelques kilomètres plus loin nous avons rencontré une course cycliste. Il reste 116 kilomètres, la « mécanique » tient, le « bouilleur » dirait François, « l'épave » dirait Brancheraud.

Aïe... voilà des gendarmes à peu près partout il faut faire attention ! On ne peut traverser Etampes qu'en 21 minutes, c'est la plus longue traversée, je suis obligé de prendre des risques pour deux. A 16 h. 35 : Montlhéry, des voitures de courses sortent ou rentrent à l'autodrome, mais l'une d'elles fonçant vers Paris nous ouvre un passage. Enfin la porte d'Orléans : il est 16 h. 51. Nous allons nous rafraîchir, faire une sorte de pointage à des pompistes boulevard Gouvion-Saint-Cyr, je reconduis mon poussiéreux passager chez lui avenue de la Grande-Armée et à 18 h. 10 je prends l'apéritif avec Mme Bachorek et bébé.

Conclusion : 670 kilomètres ont été parcourus en 8 h. 51 à la moyenne de 75 km. 660 si je fais abstraction des arrêts je pense en sincérité sportive que je puis ôter les 51 minutes (essence, 4 photos, rafraîchissement, etc...) ainsi la moyenne atteint 83 km. 500.

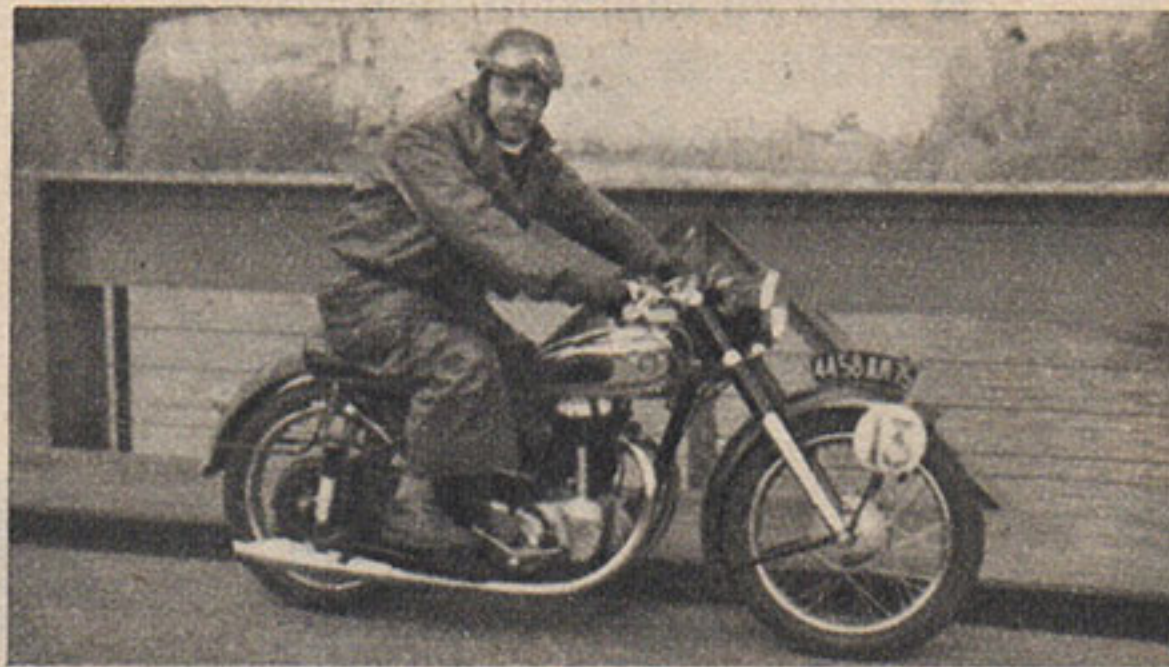
Le compteur marque 4.410 kilomètres à la porte d'Orléans, les tubes d'échappement ont seulement un point bleu, le reste chromé comme neuf; la dépense en essence est passé de 2 l. 6 à 4 litres depuis que le moteur a été revu par les mécanos.

Sans vouloir faire de publicité je puis dire que le « Cica » m'a aidé formidablement surtout d'Albi à Brive; à chaque virage nous pouvions nous trouver nez à nez avec les nombreux touristes roulant vers Padirac et Rocamadour, souvent à gauche tels des conducteurs du dimanche. Mon arrivée dans un virage était fortement signalée.

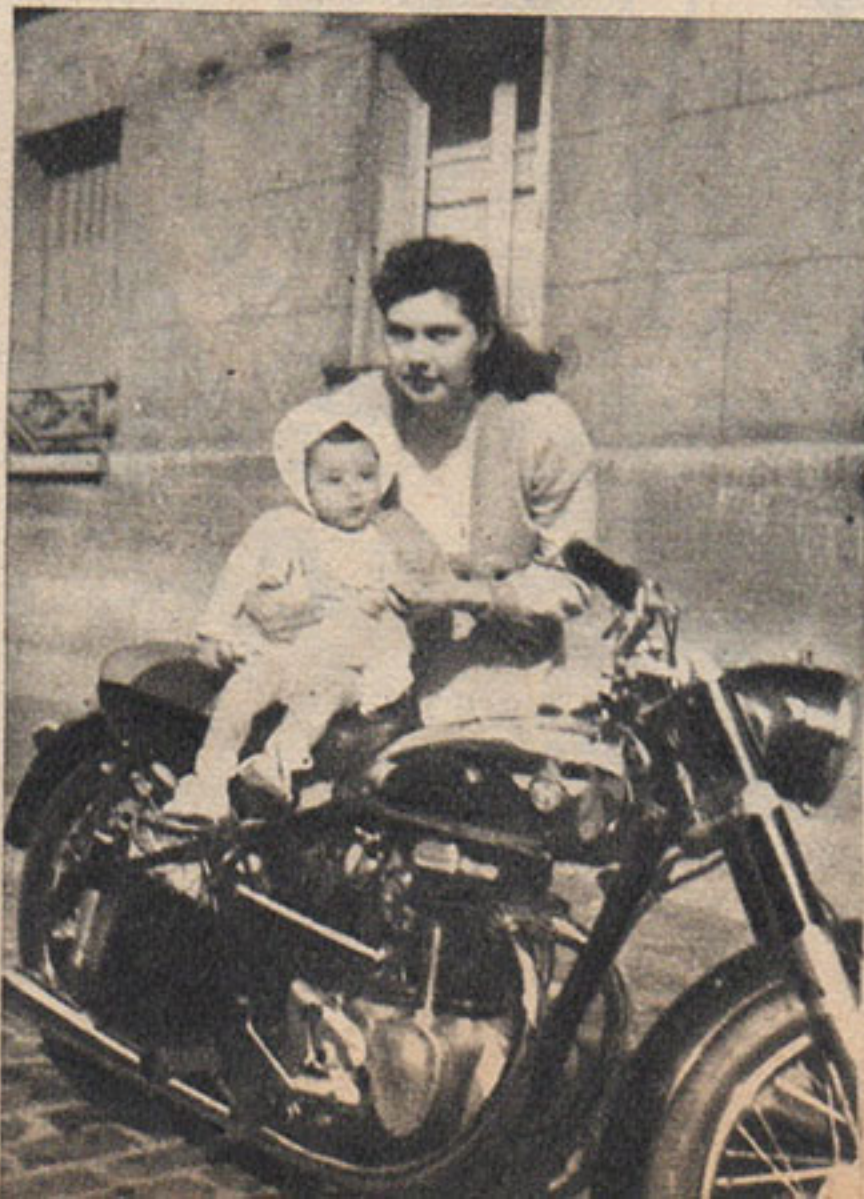
La double selle est épatante surtout pour virer à deux.

La moyenne sur route scrupuleusement gardée peut être plus forte, les virages sont obligés d'être pris pour la plupart, rigoureusement à la corde, ce qui n'est pas la même chose en circuit.

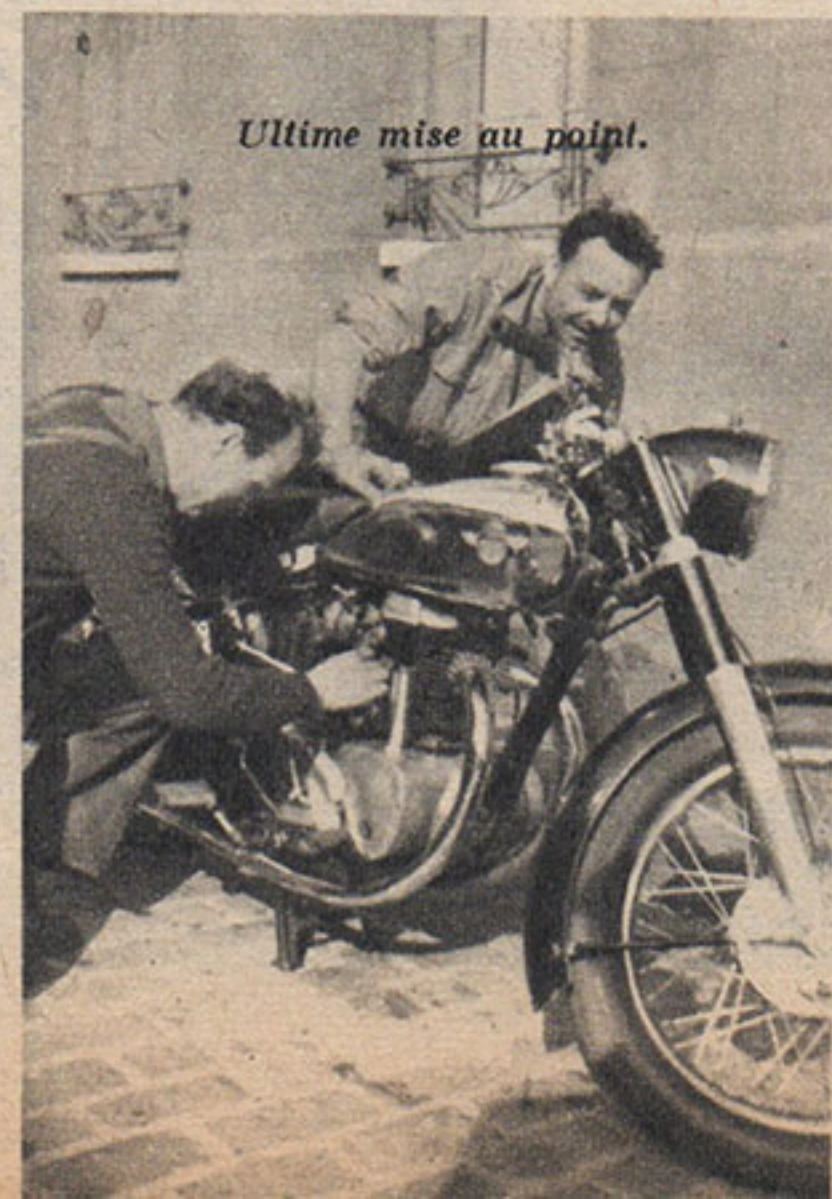
Il ne me reste plus qu'à remercier *Motocycles* et le *Moto Camping Club Albigeois*, et présenter mes félicitations à Baucheraud et François et à mon passager Albouy. A mon arrivée à Paris à titre tout à fait humoristique j'ai dit à Mme Bachorek : « Je t'emmène ce soir au cinéma ». Elle a rit mais m'a compris, c'était son anniversaire ! A bientôt d'autres performances... Paris-Varsovie ?...



Le pilote M. Bachorek.



A l'arrivée à Paris, Bébé a tenu à essayer la selle-double.



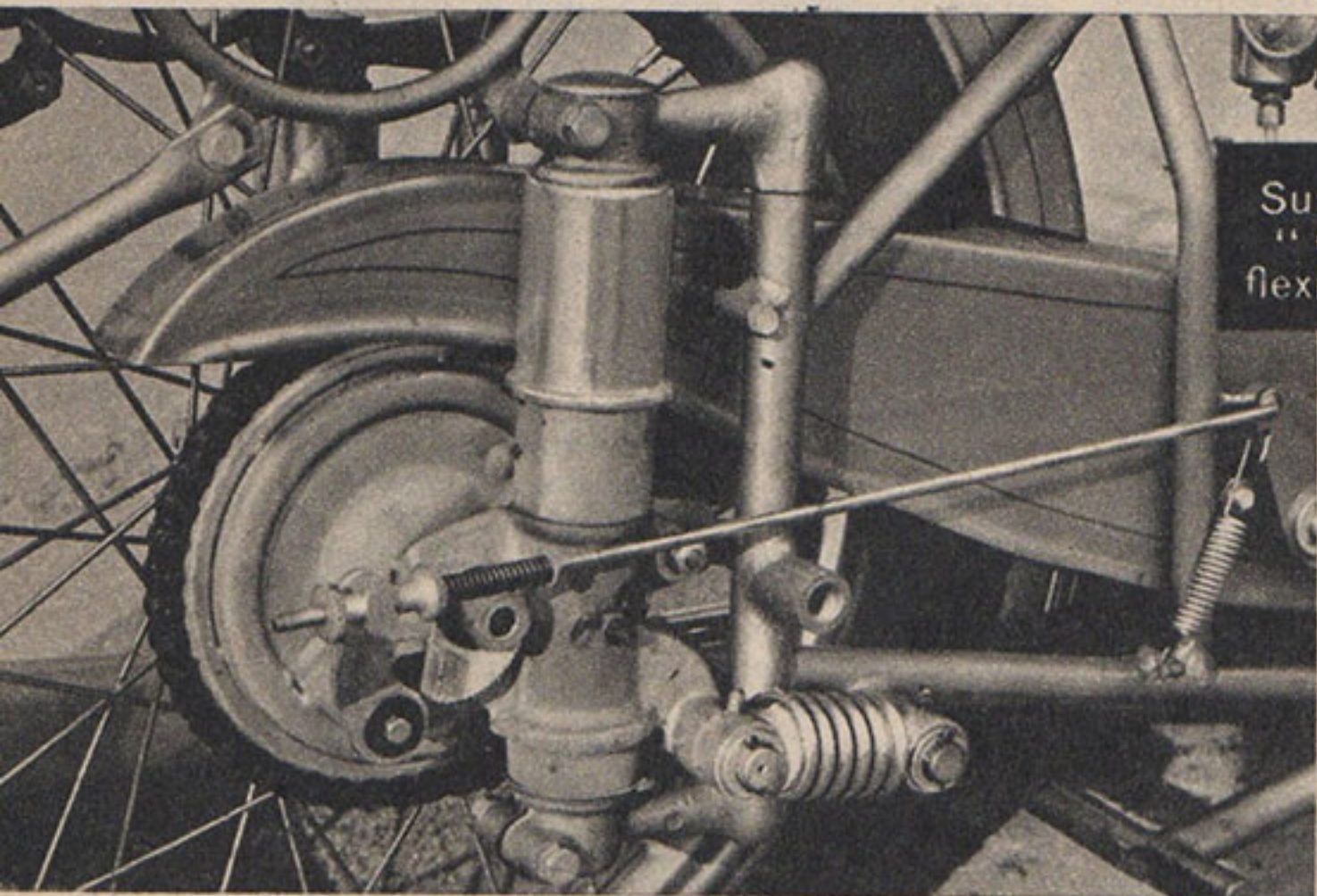
Ultime mise au point.

LE 125 AUTOMOTO AMC

3 vitesses

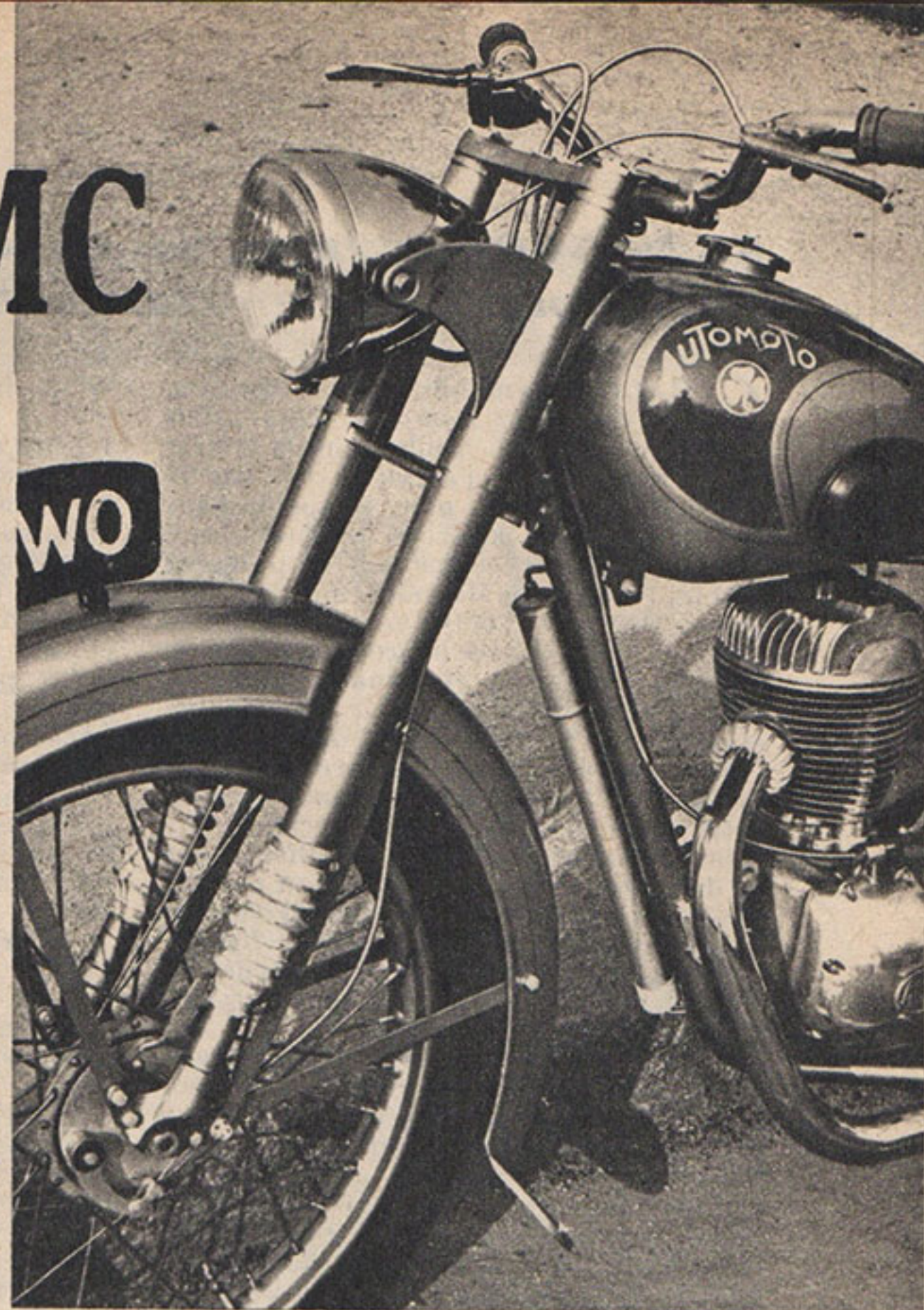
M. Marcel Pahin, le sympathique agent de l'avenue de la Grande-Armée, nous a présenté récemment un nouveau modèle Automoto, équipé du 125 cmc. A.M.C. 3 vitesses.

D'une belle présentation « bleu métallisé », cette machine



Suspension AR. "Grégoire" à flexibilité variable.

La nouvelle fourche Grazzini pour motos légères.



possède la nouvelle fourche télescopique Grazzini pour motos légères, et une suspension AR. à correcteurs « Grégoire ».

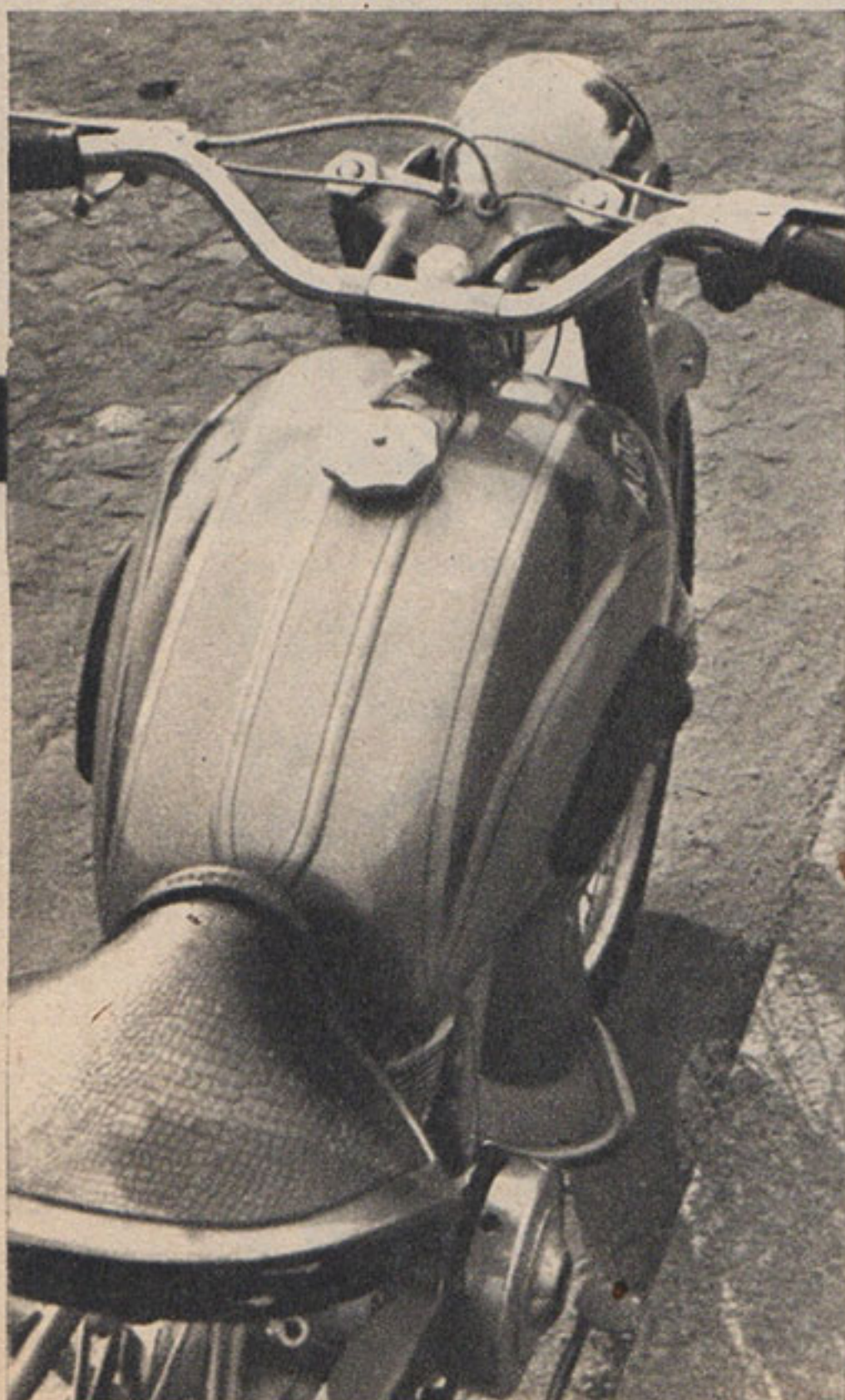
Le sélecteur 3 vitesses est un Reflex à double branche, situé à gauche.

Allumage et éclairage sont alimentés par un volant magné-

tique, et un emplacement est prévu pour le montage éventuel d'une batterie.

Un bref essai au cours duquel furent pris ces photos nous donna un aperçu des qualités de cette nouvelle 125 : souple, maniabilité et suspension agréable.

Large réservoir de 12 litres et selle en caoutchouc moulé.



CARACTERISTIQUES

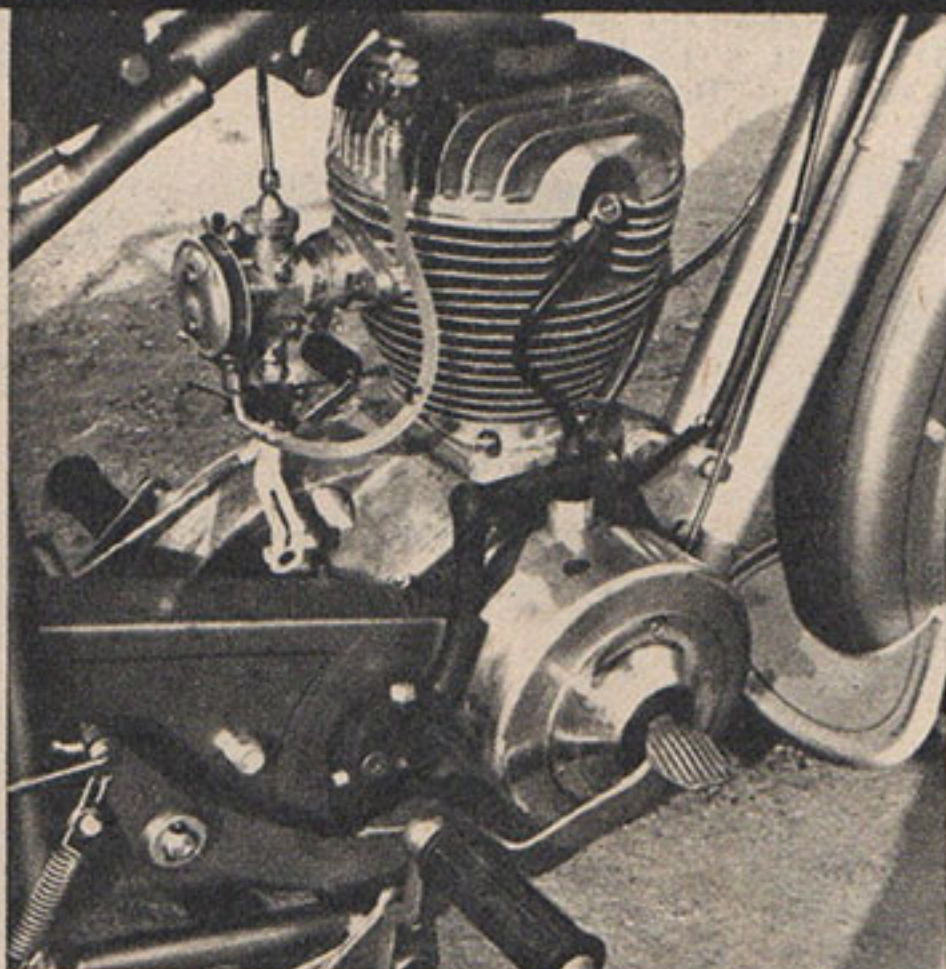
Cadre simple berceau.
Fourche télescopique Grazzini.
Suspension AR. « Grégoire ».
Réservoir 12 litres.
Moteur A.M.C. 4 temps à soupapes en tête.
Cylindrée : 125 cmc., carbu. Amac.
Alésage course : 48 x 69.
Puissance : 5 CV. 5 à 5.000 t.-m.
Rapport volumétrique : 6,9 à 1.

Avance variable par manette au guidon.
Calage d'avance : 2 mm. avant P.M.U., manette plein retard.

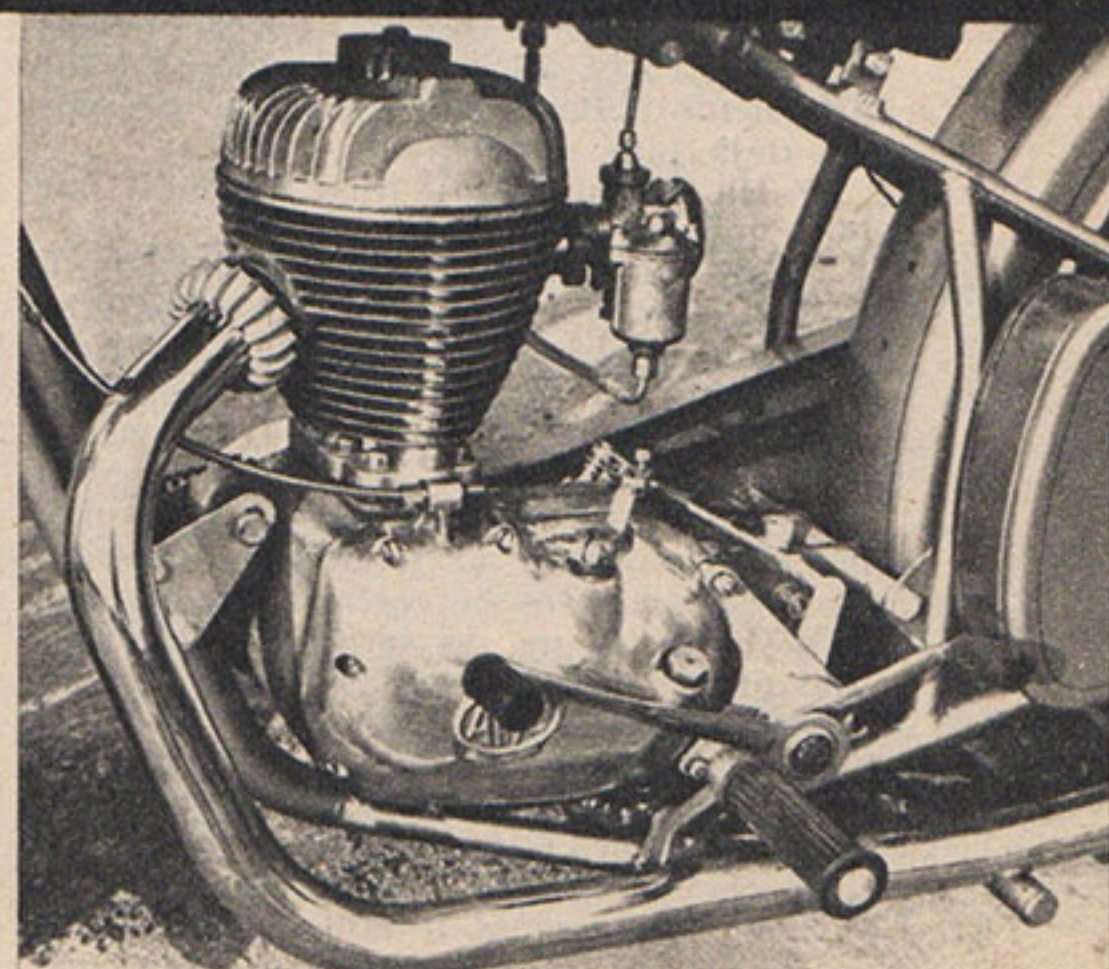
Calage de la distribution :
A.O.A. : 25 à 28°
R.T.A. : 25 à 48°
R.F.E. : 25 à 28°
A.C.E. : 55 à 58°

Jeu des culbuteurs à froid : 5/100°.

Pédale de frein : forme inattendue mais rigide.



Vue côté sélecteur.



MOTO-CROSS

Les fêtes pascales ont été particulièrement fournies en moto-cross.

Partout ces manifestations sportives favorisées par le premier beau temps ont connu un éclatant succès... sportif et d'affluence... qui manifeste la vitalité et la croissance harmonieuse de cette nouvelle et dure discipline.

Les spectateurs accourent de plus en plus nombreux, les terrains se multiplient, de jeunes valeurs « sortent » des lignes provinciales tandis que certains de nos éléments rejoignent la promotion des grandes valeurs internationales... De beaux jours en perspective pour le moto-cross français!

L'abondance des résultats sportifs de ces journées nous obligent à nous tenir à des commentaires et à des résultats partiels, dont nous nous excusons.

BEAUVAIS (Dimanche de Pâques)

Ce moto-cross a été le rendez-vous de tous les « gros bras » du Nord, citons principalement Decoster (B.S.A.), Lenain (B.S.A.), Barbara (Triumph), Vanlerberg (Matchless) à qui les Parisiens Prieur et Charrier avaient rendu une sportive visite. La lutte fut chaude et émaillée de multiples péripéties sur un terrain remarquable, à la fois « pentu » et long, avec un « déboulé » de vitesse sur l'herbe.

Barbara en se recevant après un obstacle vit sa machine se partager en deux sous lui, la roue avant et le réservoir ayant carrément divorcé avec le moteur et la roue arrière! Lenain chuta et Charrier qui apercevait la victoire tomba sur la lanterne rouge.

1^{re} Manche. — Victoire de Charrier devant Vanlerberg et Prieur.

2^e Manche. — Victoire de Prieur devant Charrier et Vanlerberg.

3^e Manche. — Victoire de Prieur devant Vanlerberg et Charrier.

Classement général : 1. Prieur, 2. Charrier, 3. Vanlerberg.

La course de 350 après pas mal de « misères » générales est enlevée par Bernot devant Perry.

ANGERS (Lundi de Pâques)

Aux dires des coureurs, terrain en escaliers, difficile, très étroit et très court, conséquence non d'un mauvais tracé mais de la configuration des lieux. Un coureur notamment fut balayé par une botte de paille dévalant des étages supérieurs.

Course 350 cmc. — Deux épreuves qualificatives pour les 4 premiers ont retenu d'une part Blat, Deshaies, Vinetti, Adnet; d'autre part Aziani (Nantes), Molinari, Charrier, Desmoulins, plus 2 repêchés dont Prieur.

La finale revint à Prieur devant Charrier et Aziani.

ORLÉANS (Dimanche de Pâques)

Sur le beau terrain de l'A.M.C.O. en bordure du Loiret, les frères Klym, René champion de France 250 cmc. en tête, se partagèrent les catégories 250 et 350 cmc. battant dans cette dernière le tenant du titre, Mélioli en personne.

En 500 cmc. le Messin Molinari emporta brillamment les trois manches se permettant de battre dans l'ordre Amédéo, Vouillon, Raulin, Boissérie, Lefèvre, Juigné et Mélioli. La qualité de cette compagnie montre toute la valeur de cette grande victoire du fougueux Molinari qui est un sérieux espoir de moto-cross français.

DIJON

Cette belle épreuve patronnée par l'Equipe a vu la victoire d'Amédéo qui, très en verve et en chance, collectionne les premières places en ce début de saison.

Frantz et Brassine finissent respectivement 2^e et 3^e, l'un ayant cassé sa chaîne primaire et l'autre sa boîte.

En 350, victoire de Bourgeois devant Bewer de l'A.M.S., un nouveau venu qui fait des débuts prometteurs. 3^e Scossa.

LES MUREAUX

Theveney sur sa nouvelle 500 semble enfin trouver la récompense de sa ténacité et de son habituel courage; il gagne avec brio devant Desmoulin rapide et à l'aise, Batisse qui fait une excellente rentrée après un an d'entracte et Brocheux qui lui aussi semble attaquer une fort belle saison sur le plan national.

En 350, victoire de Scossa qui voit le guignon le quitter devant Vinetti très mordant et en grand progrès.

THOMER-LA-SOGNE (près d'Evreux)

Ce moto-cross régional a donné pas mal de fil à retordre à une pléiade de nouveaux venus et à quelques chevronnés. Beau circuit extrêmement ramassé escadant et réescaladant les murs d'une carrière profonde.

En 500, victoire de Mouchet devant le jeune et dynamique Cathelin.

En 350, victoire aisée de l'ex-inter Martin un peu déclassé dans un lot où la fougue l'emportait sur l'expérience.

En 250, victoire très applaudie du rageur Chaumette en perpétuelle bagarre avec son matériel.

En bref gros succès, nombreuses et spectaculaires chutes, bonne organisation, bonne propagande; mais le circuit n'est-il pas un peu trop technique et « pentu » pour une course régionale?

MOTO-CROSS DE TOURS (20 avril)

Classement :

500 cmc. — 1. Frantz (gagnant des 3 manches); 2. Barat (trois fois 2^e); 3. Vinetty; 4. Raulin; 5. Mouchet; 6. Lamine; 7. Guimier; 8. Coulon.

350 cmc. — 1. Barat (gagnant des 3 manches); 2. Vinetty; 3. Juigné; 4. Bernot (2 fois 2^e); 5. Gervais; 6. Cathelin (malchanceux); 7. Dubois; 8. Guimier; 9. Rabut.

AUX BUTTES DE CRÉTEIL

Classement :

500 cmc. — 1. Prieur; 2. Legrand; 3. Deshaies.

350 cmc. — 1. Mélioli; 2. Martin; 3. Boissérie.

250 cmc. — 1. Urien; 2. Mirivel; 3. Mauguier.

MOTO-CROSS DE MAUBEUGE (20 avril)

Classement :

Victoire d'Amédéo en 250 cmc. 500 cmc. — 1. Charrier; 2. Lenain; 3. Vanlerberg.

350 cmc. — 1. Charrier; 2. Steffe; 3. Luchard.

VITESSE

CIRCUIT DE MONTAUBAN

Le Comité d'organisation du Circuit de Fonneuve-Montauban informe que son 1^{er} Circuit International de Vitesse, Championnat de France Motocycliste 350-500 et sidecars et son 1^{er} Circuit National Auto auront lieu le 22 juin 1952.

CIRCUIT DE VITESSE DU 4 MAI A ORLÉANS

Amical Motor-Club Orléanais

Le 4 mai aura lieu à Orléans les épreuves de vitesse comptant pour le Championnat de France. Cylindrées 175, 250, 350 et 500; la Fédération Française de Motocyclisme a accepté une course réservée aux sidecars 500 cmc., épreuve comptant également pour le Championnat de France.

Les engagements pour toutes les catégories sont reçus chez M. R. Sablé, 205, faubourg Saint-Vincent, à Orléans.

CIRCUIT DE VITESSE DE TOURS 1952

Le Moto-Club de Touraine organise le dimanche 25 mai 1952 un circuit de vitesse dénommé « Circuit du Champ de Mars », ouvert aux motocyclistes de nationalité française titulaires d'une licence « Nationale » pour les catégories 175 cmc. et 250 cmc. et « Internationale » pour les catégories 350 et 500 cmc., membres d'un club affilié à la F.F.M.

Cette épreuve retenue pour le classement du Championnat de France (2^e catégorie, pour les 175 et 250 cmc.) est une manifestation sportive nationale organisée conformément aux règlements sportifs de la Fédération.

Le circuit mesure 1.440 mètres.

Les distances à parcourir seront les suivantes :

175 et 250 cmc. : 21 tours de circuit soit 40 km. 530 ;

350 et 500 cmc. : 26 tours de circuit soit 50 km. 180.

Les coureurs intéressés par cette épreuve sont invités à se faire connaître au plus tôt et sont priés d'adresser leurs demandes au Moto-Club de Touraine, boîte postale 114, Tours (Indre-et-Loire).

RALLYE DE HAUTE NORMANDIE

Classement général :

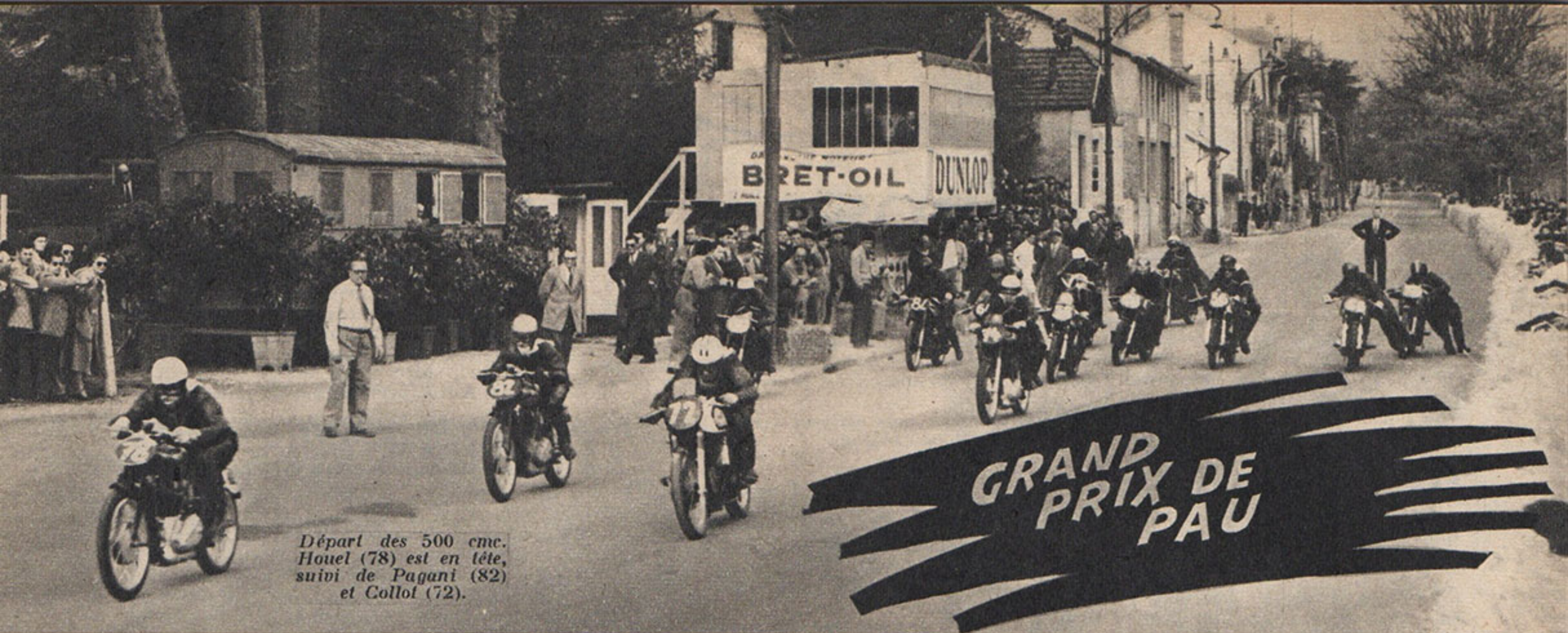
1. Feudrich (Alençon); 2. Berlantier (Alençon); 3. Lallement (M.C. Paris); 4. Maison-neuve; 5. Liremond.

Détails et compte rendu dans notre prochain numéro.

RALLYE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE

A l'occasion de l'arrivée du Rallye Motocycliste de l'Ile-de-France, le Moto-Club Bellifontain et la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France organisent le 4 Mai un grand festival de sport mécanique, au stade de la Falsanderie, à Fontainebleau, avec la participation de tous les concurrents du rallye et du champion d'aérobatie P. Poitte. Un garage est prévu pour autos, motos et vélos.

« Motocycles » a doté cette épreuve de nombreuses plaquettes et médailles, et espère que cette réunion sera une réussite magistrale au point de vue propagande du sport motocycliste.



Départ des 500 cmc.
Houel (78) est en tête,
suivi de Pagani (82)
et Collot (72).

250 cmc. : Victoire facile du champion anglais Fergus Anderson

Dès le départ Fergus Anderson prend la tête et devait la garder jusqu'en fin de course malgré les efforts de Fricker, Aranda, Weller qui battit le record dès le deuxième tour.

Les défections au départ des Italiens Milani et Picrozzi et l'abandon en course de l'Allemand Klager ont retiré tout intérêt à cette épreuve. Les efforts de notre compatriote G. Houel furent vains et il dut s'incliner devant la supériorité des machines de ses concurrents. Il devait finir à un tour de retard du gagnant et en quatrième position.

Classement :

1. Fergus Anderson (Angleterre) sur Guzzi, couvrant les 69 km. 325 en 49 m. 0 s. 5/10, à la moyenne de 84 km. 750; 2. Fernando Aranda (Espagne) sur Guzzi, en 49 m. 7 s. 7/10; 3. Pricker (Allemagne) sur Guzzi, en 50 m. 28 s.; 4. Houel (France) sur Guzzi, à 1 tour; 5. Brethes (France) sur Excelsior, à 1 tour; 6. Weller (Grande-Bretagne) sur Guzzi, à 2 tours; 7. Collignon (France) sur Guzzi, à 2 tours; 8. Latournerie (France) sur Rudge, à 4 tours.

La moyenne réalisée par Anderson est supérieure à celle du vainqueur des 500 cmc. et souligne toute la valeur du pilote britannique et de son matériel.

Meilleur tour : Anderson 1 m. 53 s. 6/10, moyenne 87 km.-h. 750.

Course des sidecars

Le champion du monde Oliver confirme sa classe de grand champion des trois roues.

Malgré la qualité de ses adversaires, le champion britannique devait mener du

début jusqu'à l'arrivée et seuls les efforts du Français Drion qui est, il faut le reconnaître, en nette progression, nous ont fait assister à une sérieuse bagarre avec Haldeman pour la place de second. Mais malgré tous ses efforts notre représentant devait s'incliner devant ce dernier, à moins de quarante secondes du champion suisse. Comme d'habitude, le public a été saisi d'admiration devant les acrobaties spectaculaires et la virtuosité des trois roues, et il faut reconnaître qu'une course de sidecars dans une compétition sportive donne à cette dernière un intérêt qui n'est pas négligeable. Les organisateurs devraient plus fréquemment qu'ils ne le font rehausser l'intérêt des compétitions motocyclistes par cette présentation de choix.

Dix sides au départ. Oliver démarre en tête et terminera l'épreuve en toute quiétude.

Drion, qui emmène un ensemble « Featherbed » Watsonian dernier modèle, ne peut tenir Haldeman et perd la place de second. Bêtemp, bien parti, dut abandonner au 3^e tour, imité, par le Belge Deronne au 9^e.

Bonne performance de Murit et Sceaux. Seuls les trois premiers bouclèrent les 20 tours imposés. Tous les concurrents montaient des Norton, à l'exception de l'Allemand Koch, sur B.M.W.

Classement de l'épreuve de sidecars

1. Eric Oliver (Grande-Bretagne) sur Norton, couvrant les 55 km. 380 en 41 m. 10 s. (moyenne 80 km. 715); 2. Haldeman (Suisse) sur Norton, 42 m. 04 s. 2/10; 3. Drion (France) sur Norton, 42 m. 44 s. 9/10; 4. Murit (France) sur Norton, à 1 tour; 5. Sceaux (France) sur Norton, à 1 tour; 6. Insermini (France) sur Norton, à 2 tours; 7. Vogel (Autriche) sur Norton, à 2 tours; 8. Koch (Allemagne) sur B.M.W., à 2 tours.

Bêtemp (France) sur Norton et De-

ronne (Belgique) sur Norton ont abandonné.

Meilleur tour : Oliver en 2 m. 8/10, moyenne 82 km. 519.

en 500 cmc. fin de course passionnante et dramatique

ORTUETTA EN TÊTE DANS LE DERNIER TOUR « SORT » AU VIRAGE DE LA GARE QUELQUES INSTANTS AVANT LA FIN. HOUEL EN GRAND CHAMPION « SAUTE » ALBISSER SUR LA LIGNE D'ARRIVÉE.

De mémoire de sportif on n'avait depuis fort longtemps assisté à une course aussi mouvementée et fertile en émotions que cette épreuve des 500 cmc.

Courue sur 40 tours nous allons voir de sévères bagarres et empoignades qui laisseront le spectateur dans l'incertitude du résultat jusqu'au dernier tour.

Houel part en tête, mais c'est Pagani qui boucle le premier tour en 1 m. 58 s. Connaissant admirablement le circuit (il fut vainqueur en 1950) et emmenant une Gilera particulièrement adaptée au sinueux tracé palois, il fut victime de sa fougue et termina la course dans les bottes de paille au second tour.

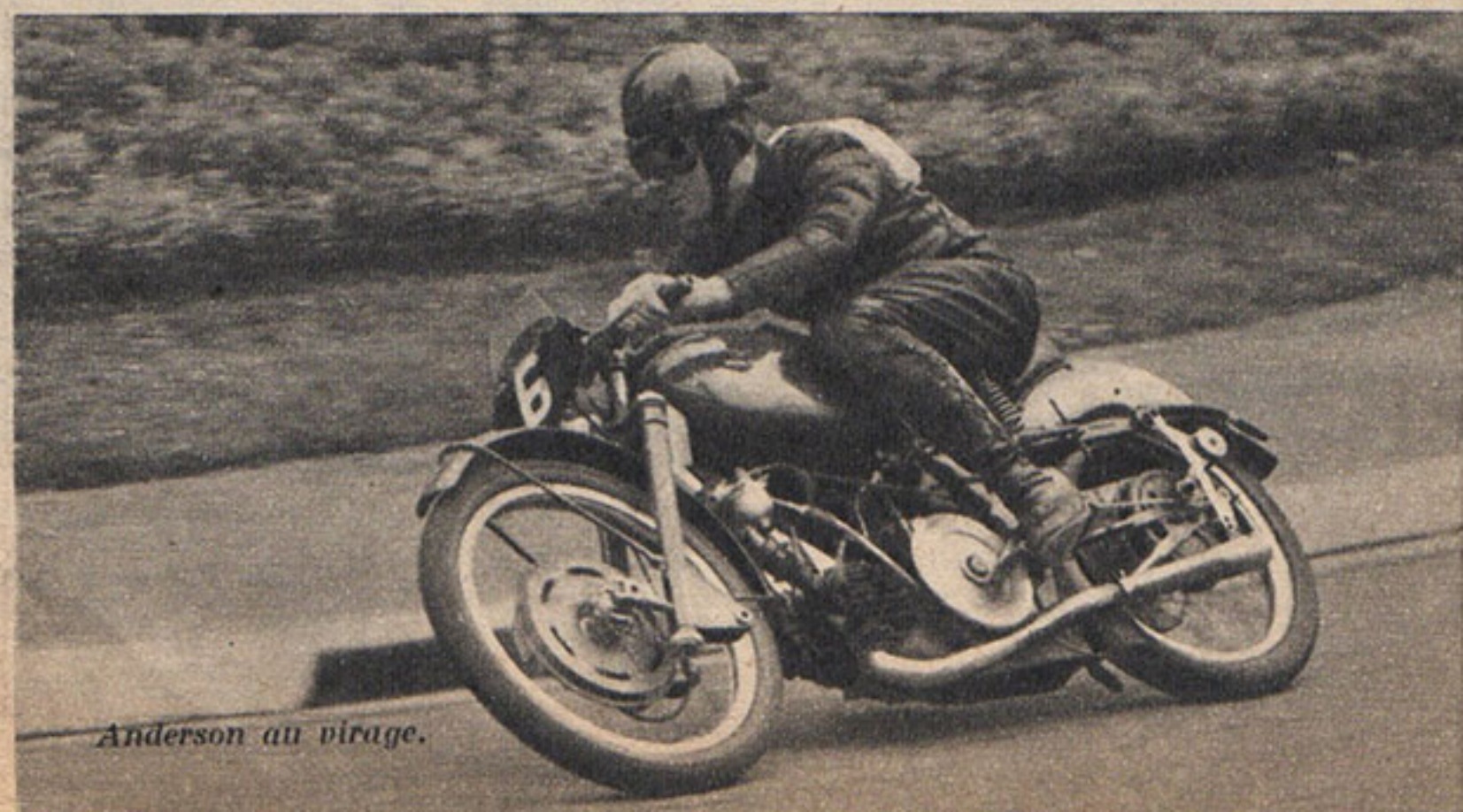
Collot, sur Norton « Featherbed », passe au commandement mais chute à son tour et abandonne.

Puis ce fut le tour d'Haldeman d'abandonner mais la course n'en perdit pas son intérêt pour cela; la bagarre reprend, trois hommes sont en tête : Houel, Albisser, Goffin et nous allons assister pendant quelques tours à une empoignade serrée.

Derrière les trois hommes de tête on ne



Premier tour des 250.
Anderson (6) est en seconde position.



Anderson au virage.

se promène pas non plus, puisque 30 sec. séparent à peine en ce moment le 6^e du leader. Au 15^e tour G. Monneret qui étrenne une Gilera maison prend la tête et bat le record du tour au 16^e. Il devait garder le commandement jusqu'au 20^e. A ce moment la pluie fit son apparition, la cadence ne devait cependant pas se ralentir. Au 21^e tour G. Monneret rentre à pied à son stand de ravitaillement, son moteur ayant serré. Avec lui disparaissait un gros élément d'intérêt de cette épreuve; la pluie maintenant tombe fine et serrée, l'allure s'en ressent et aucun autre record ne devait être battu dès cet instant.

Au 22^e tour Albisser est en tête suivi de Houel et de l'Espagnol Ortueta.

Au 30^e tour c'est cette fois Ortueta très à l'aise sur le sol mouillé qui prend le commandement suivi d'Albisser et de Houel.

Au 36^e tour Houel est passé second et jusqu'au 39^e devait le rester; c'est alors qu'entamant le tour final Ortueta rate le virage de la gare... perd 10 secondes qui permettent à ses deux adversaires de

s'élancer vers la ligne d'arrivée, et nous voyons dans la ligne droite deux hommes coude à coude complètement déchainés : Albisser et Houel; ce dernier devait dans un sprint splendide « sauter » son adversaire d'un quart de roue sur la ligne d'arrivée. C'est alors que se produisit l'accrochage, la chute à plus de 160 km. à l'heure et nous voyons les deux hommes projetés hors de leur machine, un jet de flamme monte vers le ciel; que se passe-t-il? La foule inconsciente du danger s'est précipitée. Heureusement les 10 secondes de retard prises par Ortueta lui permettent de voir le danger et d'éviter un accident qui aurait pu, celui-là, être tragique. On se précipite, les deux accidentés sont transportés à l'ambulance. L'alerte a été chaude, heureusement ils s'en tireront tous deux à bon compte. Tous nos vœux de rétablissement pour ces deux grands champions qui ont bien mérité ce jour du sport motocycliste.

Classement :

1. Houel (Français) sur Gilera en 1 h. 19 m. 54 s. 7/10, soit à la moyenne de

83 km. 161; 2. Albisser (Suisse) sur Velocette en 1 h. 19 m. 55 s.; 3. Ortueta (Espagnol) sur Norton en 1 h. 20 m. 27 s.; 4. Goffin (Belge) sur Norton en 1 h. 19 m. 56 s. 1/10, à 1 tour; 5. Monneret (Français) sur A.J.S. en 1 h. 20 m. 9 s. 8, à 1 tour; Bayle sur Norton en 1 h. 20 m. 10 s. 5, à 3 tours; 7. Wheller (Anglais) sur Norton en 1 h. 20 m. 23 s. 3, à 4 tours; 8. Vogel (Autrichien) sur Norton en 1 h. 21 m. 13 s. 8, à 4 tours.

Record du tour battu

Il a été battu plusieurs fois au cours de l'épreuve :

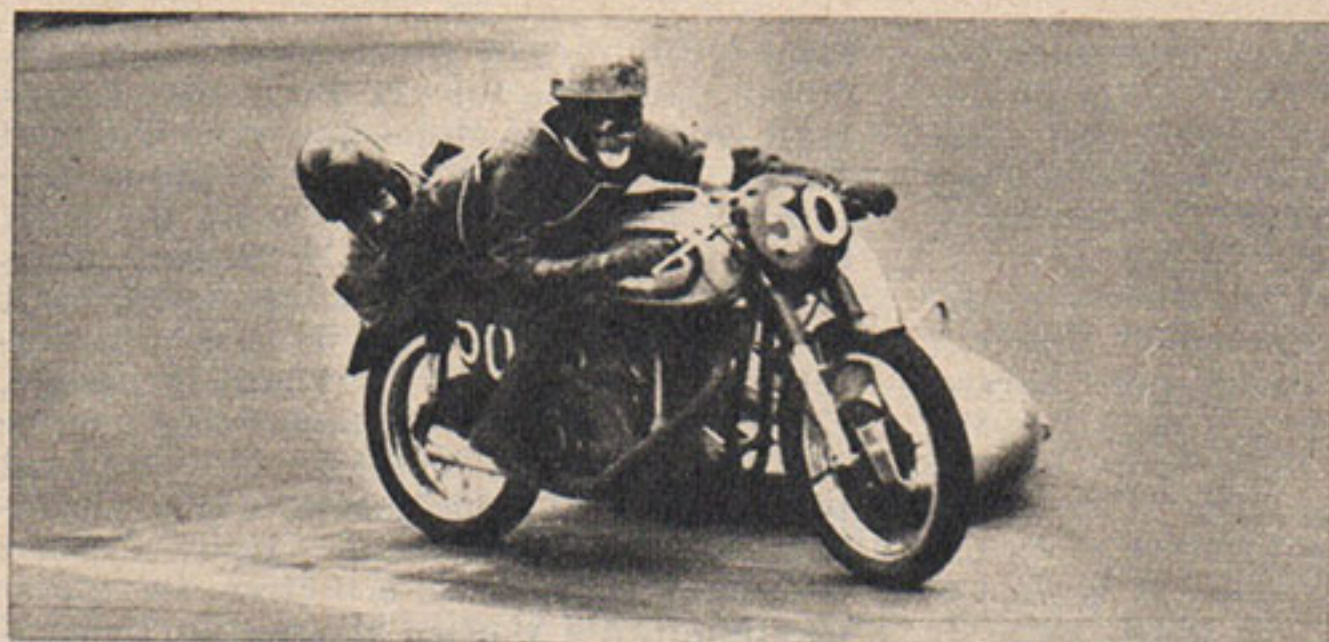
Au 2^e tour par Albisser en 1 h. 56 m. 1/10, moyenne 85 km. 828.

Au 3^e tour par Houel en 1 h. 55 m. 02 s., moyenne 86 km. 531.

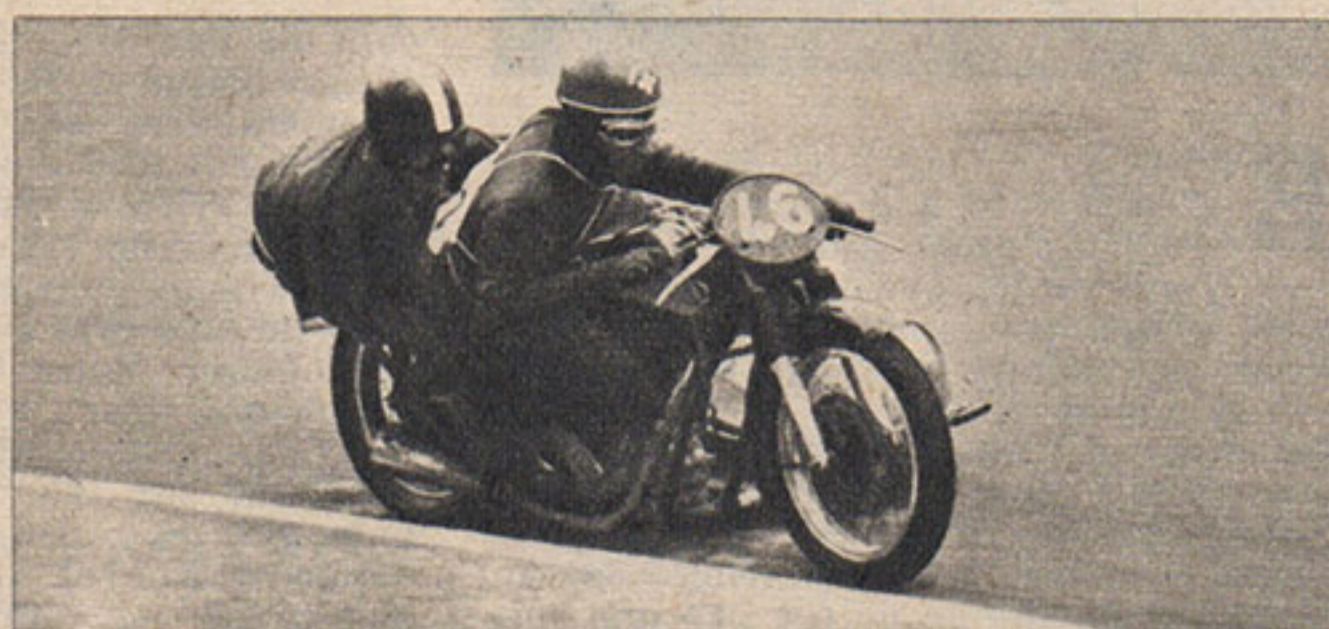
Au 4^e tour par Albisser en 1 h. 53 m. 02 s., moyenne 88 km. 060.

Au 8^e tour par Houel en 1 h. 52 m. 05 s., moyenne 88 km. 608.

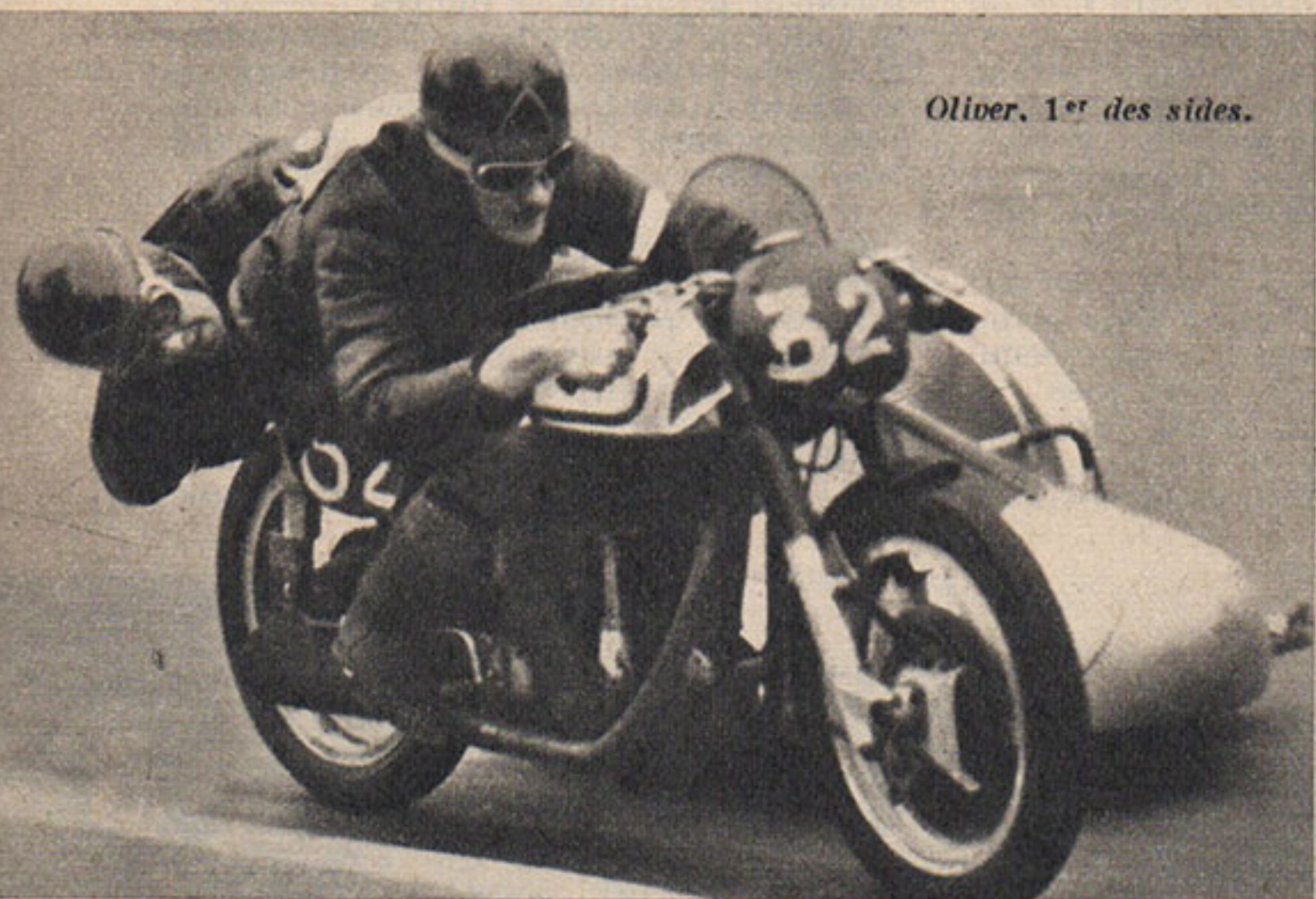
Et enfin au 16^e tour par G. Monneret en 1 h. 52 m., moyenne 89 km. 003.



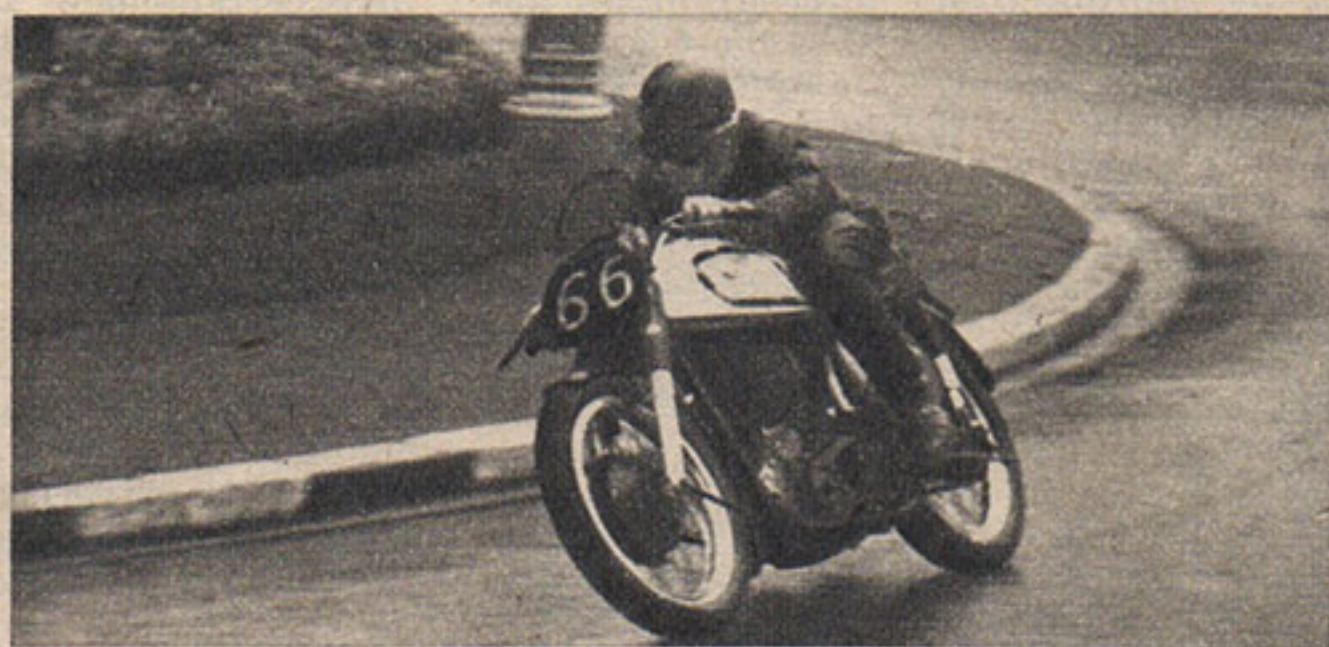
Drion, qui termina 3^e.



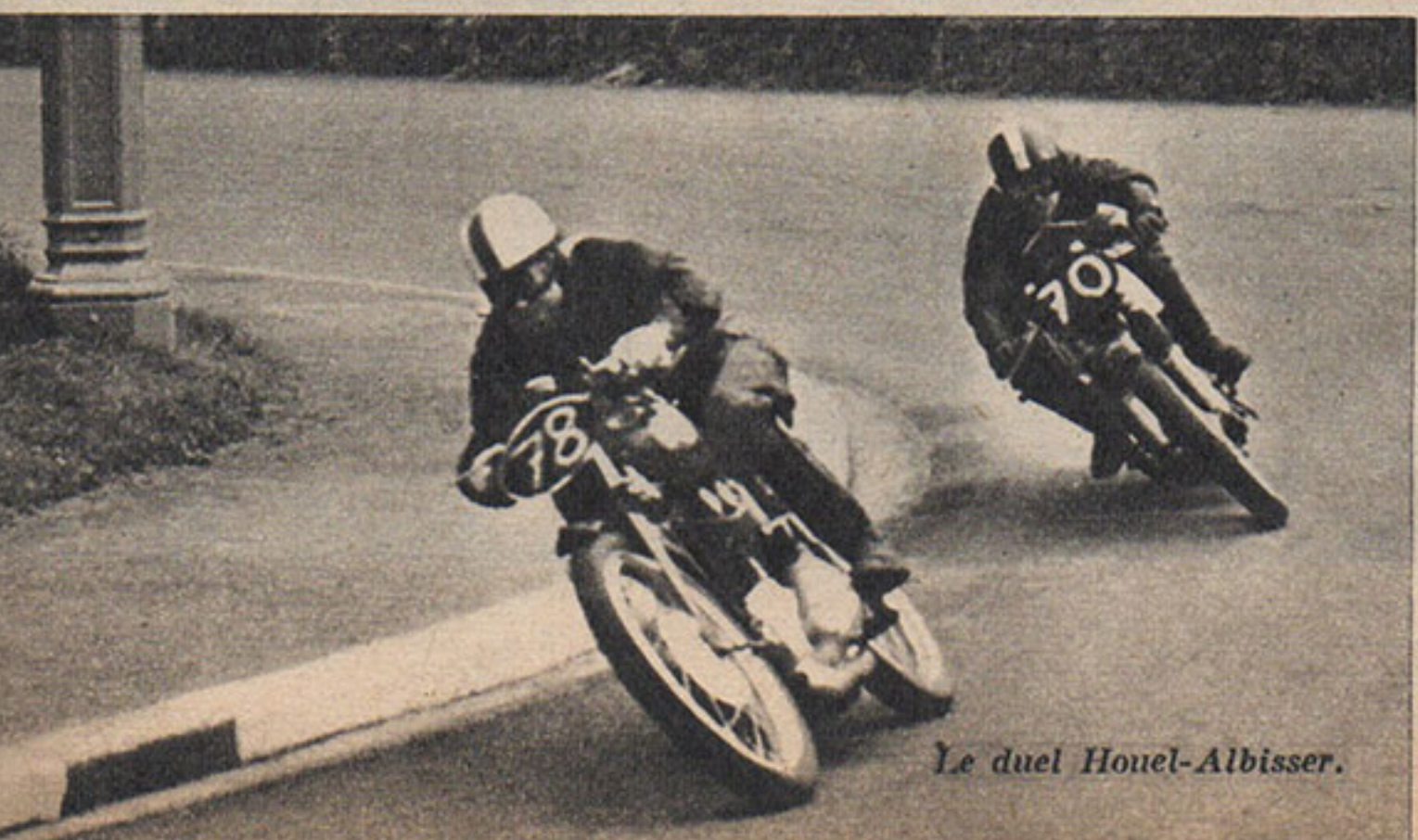
Haldeman et son ensemble spécial.



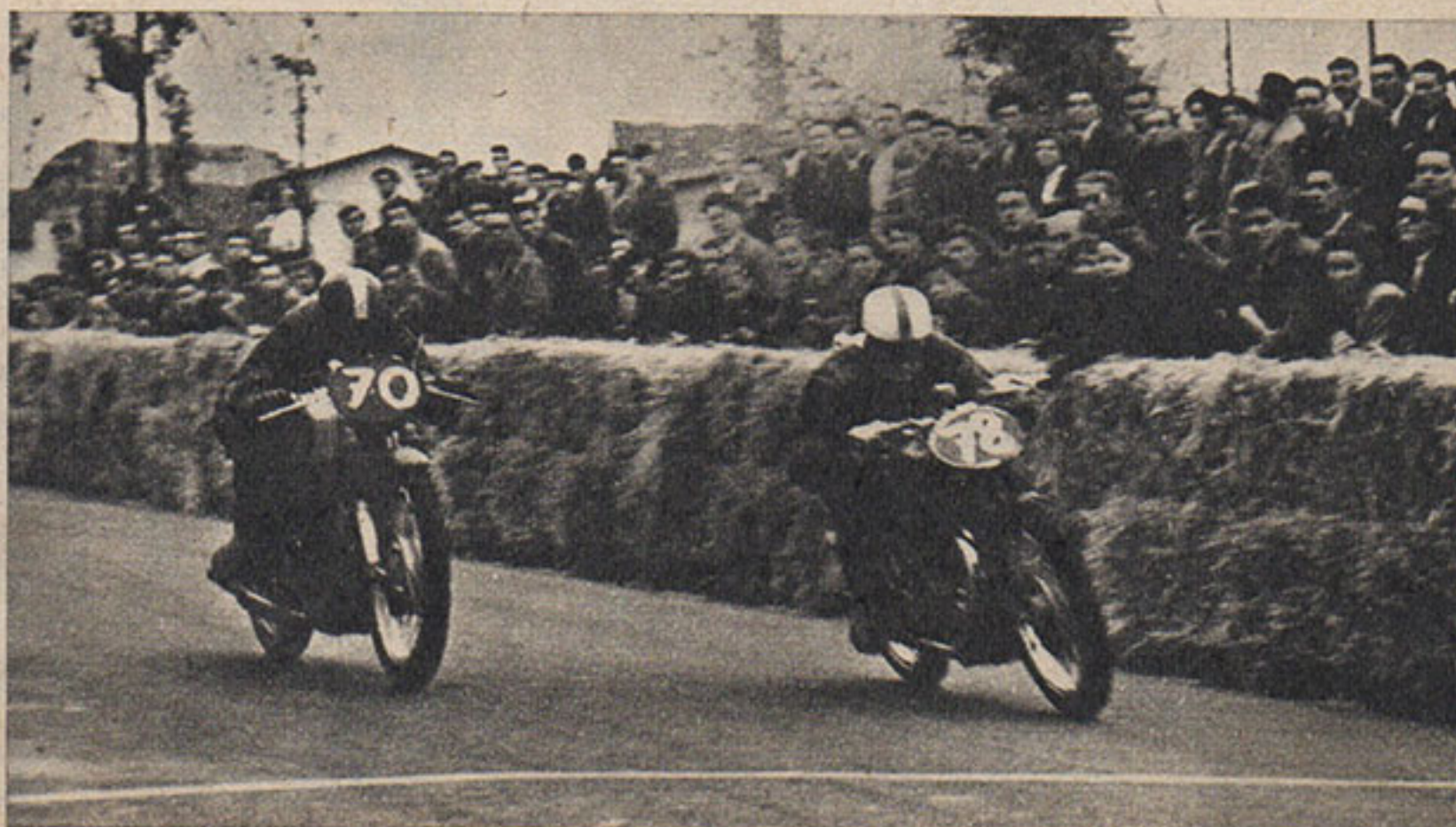
Oliver, 1^{er} des sides.



Ortueta, très à l'aise sur sol mouillé.



Le duel Houel-Albisser.



L'arrivée. Houel commence à se rabattre en vue de la courbe, Albisser, en plein sprint, n'a amorcé pas encore son mouvement.



G. Brassine, brillant vainqueur des Internationaux.

GRAND PRIX



REVENONS sur ce Grand Prix d'Ouverture à Montreuil, capitale du moto-cross français. Il se déroula sur le signe de la boue et, dans cette glaise des fameuses buttes, s'inscrivit la victoire indiscutable de nos « deux grands » Brassine et Frantz qui surclassèrent l'Anglais Ogden, habitué de la victoire à Montreuil... et ailleurs.

Oui, comme l'a dit le « British », les Franchmen sont devenus terriblement coriaces ! D'ailleurs ce ne fut pas une surprise ; pour la première fois nos hommes partageaient favoris... bien qu'il n'y eût pas eu de confrontations internationales depuis la saison dernière si ce n'est la splendide 6^e place de notre champion de France à Herintals en Belgique quelques semaines auparavant, mais cela était dans l'air, on savait les progrès constants, rationnels de Gilbert Brassine le casse-cou raisonnable si bien encadré par ses « managers familiaux », la furia enfin plus raisonnée de Frantz le « jocker » du jeu français et derrière eux le dynamisme de notre phalange d'internationaux.

Donc Brassine gagna, Frantz se tailla à coups de gaz une superbe 2^e place au classement général. Ogden est 3^e devan-

çant de peu Mélioli notre champion de France 350 cmc. trois fois 4^e enfin définitivement venu aux 500 cmc cette « cylindrée potentielle ». Très belles courses aussi de Prieur et Theveney, très en verve dès l'entrée de saison.

Deux nous ont déçus, mais en y regardant de plus près c'est normal : Charrier et Vouillon. Normal, parce que Charrier est chaque saison un peu long à trouver son deuxième souffle moto-cross et que Vouillon, sur une machine d'emprunt, se languit de sa Saroléa promise et remise depuis le Nouvel An... elle est enfin annoncée ; il est temps, le petit gars de Neuilly-Plaisance en a encore maigri ; il lui faudra mettre les bouchées doubles mais certainement « Désirée Saro » va lui rendre appétit et mordant.

Les autres ? Ce fut un coup pour rien, ils connurent des fortunes diverses et tous sans exception firent preuve d'un énorme courage sur un terrain qui, quoi qu'en dise le proverbe, était presque impossible bien que français !

Ce terrain ?... Nous y voilà : ce fut l'ennemi public. Rongé par l'hiver et les eaux de ce joli printemps, crevassé, semi-éboulé, et ce jour-là reréarrosé à l'heure de l'apéritif il donna bien des soucis aux dirigeants de l'A.M.S. et à Noël son argentier. Le haut du fer-à-cheval

rappelait la mer de glace et dut être abandonné pour une fois ; la Fosse-aux-Loups était transformée en piscine où le national Robin — ancien matelot — piqua une tête et Frantz lui-même y fit un petit tour amphibie de B.S.A. à hélice... mais la difficulté majeure, le traquenard, était la montée en lacets entre la sortie du sous-terrain et le plateau dominant le pesage. C'était un couloir de boue, une coulée jaune qu'il fallait remonter en enfonçant parfois jusqu'à mi-fourche et se terminant par une bavure de glaise dressée comme une vague de 5 mètres. La course des débutants y prit l'allure d'un combat dans du beurre entre des hommes-mottes et des magmas de terre et de métal d'où sortaient pétarades et fumées.

Tout cela s'engluait, s'escrimait en lançant des geysers de boue, se hissait en dérapant et, sur le point de réussir, retombait dans cette boue originelle qui collait comme un papier tue-mouches.

C'était à la fois terrible et grotesque que ces « sauvetages » en bout de cordes lancées par les commissaires... lesquels soit dit en passant mirent magnifiquement la main, les jambes et le reste à la pâte et souvent, sautèrent carrément dans ce pétrin !

Enfin bref la course dût être interrompue, seul Gervais de Rouen ayant réussi



D'OUVERTURE À MONTREUIL



à boucler 2 tours dans le temps imparti à la course.

« En attendant que ça sèche un peu » (le speaker ayant du haut de sa tour annoncé une éclaircie sur Monte-Carlo) le président Bonin improvisa au micro, présenta les champions et gagna la course d'attente. Finalement il rassembla ses plus fidèles inters et les lança à l'assaut de cet Anapurna d'un nouveau genre.

Comment firent-ils? On peut essayer de l'expliquer techniquement: ils se ruèrent dans le couloir en déjaugant semble-t-il sur la boue et, en seconde, sans faire meuler la roue arrière, un pied dans le vide et l'autre sur rien, franchirent la barre de boue en se lançant contre les palissades; puis tandis que les clameurs s'écroulaient sur l'arène géante ils apparurent sur l'éperon central, en plein ciel, là où d'habitude est planté le drapeau rouge et vert... C'était gagné et, comme la guerre de Troyes, les courses eurent lieu.

Chez les nationaux ce fut un compromis des façons inter et débutants sus-indiquées, entendons par là que beaucoup restèrent empêtrés et collés comme des mouches (et j'en étais! cadre cassé) tandis que deux ou trois phénomènes qui avaient « chipé le coup » passèrent comme des anguilles remontant un ruisseau. Amedeo

fut étourdissant; se souciant de la boue comme de ses premières soupapes il faisait littéralement du ski à l'envers.

L'ambiance était extraordinaire, la foule hurlait, des spectateurs tombaient; c'était épique, en bref, une formidable journée (sauf pour le tiroir caisse et l'escarcelle des coureurs, bien entendu).

Certes, voilà un Montreuil qui comptera dans les annales pourtant déjà fournies d'émotions fortes.

Qui donc a prétendu que le moto-cross ne se renouvelait pas?

Prochaine réunion dimanche 4 mai, avec le G. P. des Nations et B. Hall et H. Lines.

Robert MOUCHET.

Courses internationales :

1^{re} Manche. — 1. Brassine (F.); 2. Frantz (F.); 3. Ogden (Angl.); 4. Mélioli (F.); 5. Prieur (F.); 6. Vouillon (F.); 7. Theveney (F.); 8. Brûlé (F.); 9. Albertazzi (It.); 10. Lusseyran (F.); 11. Charrier (F.); 12. Desmoulin (F.); 13. Bantham (Angl.).

2^e Manche. — 1. Frantz (F.); 2. Brassine (F.); 3. Ogden (Angl.); 4. Mélioli (F.); 5. Prieur (F.); 6. Theveney (F.); 7. Vouillon (F.); 8. Lusseyran (F.); 9.

Desmoulin (F.); 10. Charrier (F.); 11. Albertazzi (It.); 12. Brûlé (F.).

3^e Manche (à l'envers). — 1. Brassine (F.); 2. Ogden (Angl.); 3. Frantz (F.); 4. Mélioli (F.); 5. Theveney (F.); 6. Prieur (F.); 7. Vouillon (F.); 8. Charrier (F.); 9. Desmoulin (F.); 10. Brûlé (F.); 11. Albertazzi (It.); 12. Lusseyran (F.).

Classement général. — 1. Brassine (F.); 2. Frantz (F.); 3. Ogden (Angl.); 4. Mélioli (F.); 5. Prieur (F.); 6. Theveney (F.); 7. Vouillon (F.); 8. Charrier (F.); 9 *ex æquo* : Lusseyran (F.), Brûlé (F.), Desmoulin (F.); 12. Albertazzi (It.).

Courses nationales :

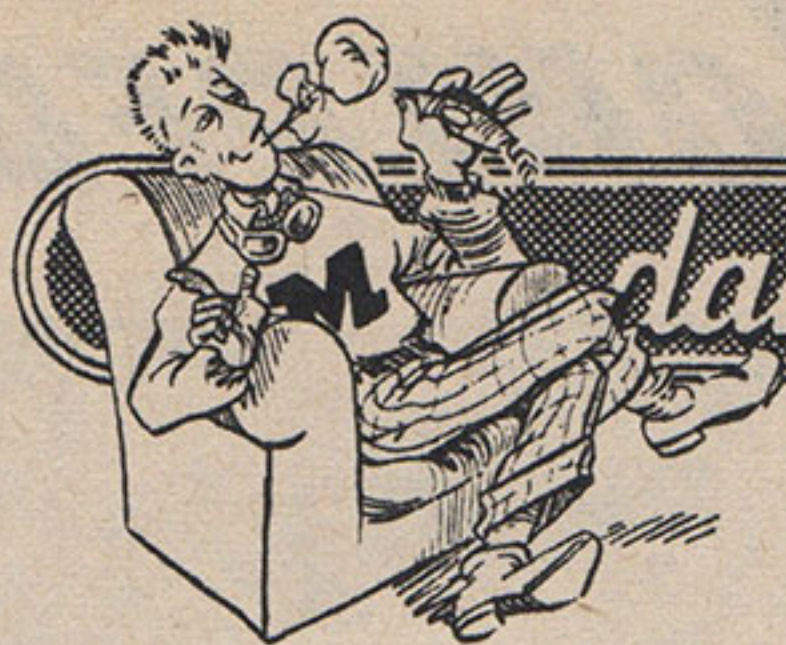
Classement général. — 1. Amedeo (vainqueur des 3 manches); 2. Blat; 3. Batisse; 4. Brocherieux; 5. Bourgeois; 6. Raullin; 7. Lefèvre; 8. Boissérie; 9. Cathelin; 10. Né; 11. Desmeilliers; 12. Mouchet; 13. Robin; 14. Scossa.

Courses débutants (sans classement).



Amedéo, sensationnel vainqueur des Nationaux. →





dans les CLUBS

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Communiqué officiel

La Commission sportive de la F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que le circuit de vitesse comptant pour le Championnat de France 2^e catégorie, organisé par le Moto-Club du Furan, se disputera le 11 mai 1952 au lieu du 18.

CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DE LA CÔTE D'AZUR

L'A.M. Hyéroise organise à Hyères, le 11 mai 1952, notre 5^e Grande Concentration Motocycliste de la Côte d'Azur, qui sera suivie d'un gymkhana d'une formule tout à fait nouvelle.

La même manifestation a eu lieu le 29 avril 1951 et a connu un immense succès, puisque nous avons groupé à Hyères 24 clubs, 537 machines et 736 motocyclistes.

Nous pensons en recevoir 900 le 11 mai prochain. Tous les motocyclistes sont conviés à cette belle manifestation touristique et récréative.

MOTO-CLUB DE PARIS

Touristes, qui êtes avides de sorties dominicales et d'une franche camaraderie, adhérez à notre club.

Avec le début du printemps nos sorties sont de plus en plus suivies par nos membres; de nombreux invités et isolés sont heureux de se joindre à nous.

Notre sortie-promenade sur Auffargis par la vallée de Chevreuse, au cours de laquelle il y avait 32 machines et 40 personnes, a été particulièrement réussie; des jeux variés se sont organisés dans cette belle forêt des « Maréchaux » (boules, volley-ball, etc...).

Jeunes sportifs, le Moto-Club de Paris vous attend pour la nouvelle saison sportive. Il vous conseillera, il vous aidera.

Le Moto-Club de Paris se doit de féliciter ses coureurs : Luault, Lizeroud et Lallement, qui participèrent aux éliminatoires du Bol d'Or avec brio vu les places d'honneur qu'ils remportèrent, d'autant plus méritoires que c'était leur première course.

En 250 cmc. sur Jawa, Luault termina 8^e.
En 350 cmc. sur Matchless, Lizeroud termina 3^e ayant parcouru 275 km. 463.

En 500 cmc. sur B.S.A. Star-Twin, Lallement termina 4^e ayant parcouru 289 km. 474.

Leurs amis et supporters les encouragent à continuer et fondent sur eux de beaux espoirs. Le Comité leur demande de faire briller de leur mieux les couleurs du M.C.P., comme ils l'ont fait d'ailleurs pour cette première course de l'année.

Réunions les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois, à 21 heures, Aux Armes de la Ville, place de l'Hôtel-de-Ville, Paris.

MOTO-CLUB DU NORD DE LA FRANCE

Le Moto-Club du Nord de la France organise, les 3 et 4 mai, un grand rallye cyclotouristique pour cyclomoteurs.

Cette manifestation est à la portée de tous. Elle permettra, aux nouveaux adeptes de ce si pratique moyen de locomotion, de se connaître et d'ébaucher ensemble des sorties touristiques.

Le 3 mai, les cyclomoteurs devront avoir rallié Roubaix avant 17 heures. Le dimanche 4 mai, ils se rendront suivant un itinéraire établi à l'avance au sommet du Mont Cassel, où une neutralisation de 2 heures leur permettra de se restaurer. Le retour s'effectuera par un autre itinéraire, tout aussi attrayant.

Deux contrôles secrets permettront de calmer les ardeurs de ces engins qui ne sont pas conçus pour la vitesse. (Bravo!)

Des prix et surprises seront réservés par le Moto-Club du Nord de la France à l'arrivée à Roubaix.

VÉLODROME DE LA CROIX-DE-BERNY

Avec l'annonce des beaux jours, la Section Moto de l'U.S. Métro-Transports reprend son activité. Aussi ouvre-t-elle la saison en organisant dans la matinée du dimanche 27 avril un grand rallye de régularité dans la région sud de la Région parisienne, dont les règlements sont à la disposition des intéressés au bureau de l'U.S.M.T., 18, rue de Naples, Paris.

Pour clore dignement ce rallye et dans le but de populariser au maximum le sport motocycliste, la section Moto du Métro a créé pour la saison 1952 :

Les Coupes de Paris

Celles-ci seront disputées au cours de trois réunions dans le cadre magnifique du vélodrome de la Croix-de-Berny en moto-ball, courses de vitesse motos classe 175 cmc. et en patins à roulettes.

La première manche de ces coupes se disputera le dimanche 27 avril à partir de 14 heures :

Après la réunion, les spectateurs pourront visiter gratuitement l'Exposition camping, qui se tiendra dans l'enceinte du Parc des Sports.

Rectification : Une erreur s'étant glissée dans le règlement du 6^e Grand Prix Motocycliste d'Ouverture de l'U.S.M.T., nous signalons aux concurrents qu'ils devront lire : angle D.148 — G.C.A.17, 67 km. — et Boissy-le-Cutté, angle D.148 — D.56, 74 km.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Nous informons nos sociétaires que nos prochaines réunions bimensuelles auront lieu respectivement les jeudi 1^{er} et jeudi 15 mai à 21 h. au Siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

Le calendrier touristique du mois de mai 1952 est fixé comme suit :

Jeudi 1^{er}. — Sortie-muguet sur Vétheuil et La Roche-Guyon. Départ du siège à 8 h. Regroupement à 9 h. Raccordement autoroute de l'Ouest et N190. Pique-nique en forêt. Retour 18 h.

Dimanche 4. — Participation du M.C.C. à la concentration autos-motos organisée par la L.M.I.F. sur Fontainebleau. Départ du siège à 8 h. 15. Regroupement Chailly-en-Bière, départ à 8 h. 30. 2, regroupement entrée de Sens. Déjeuner au restaurant ou pique-nique, au choix. Retour vers 18 h.

Dimanche 11. — Participation du club à la concentration autos-motos organisée par le Sporting Moto-Club de Sens. Départ siège à 7 h. Rassemblement carrefour de la Belle-Epine à 7 h. 30 (N1e 7). Regroupement Chailly-en-Bière, départ à 8 h. 30. 2, regroupement entrée de Sens. Déjeuner au restaurant ou pique-nique, au choix. Retour vers 17 h. 30.

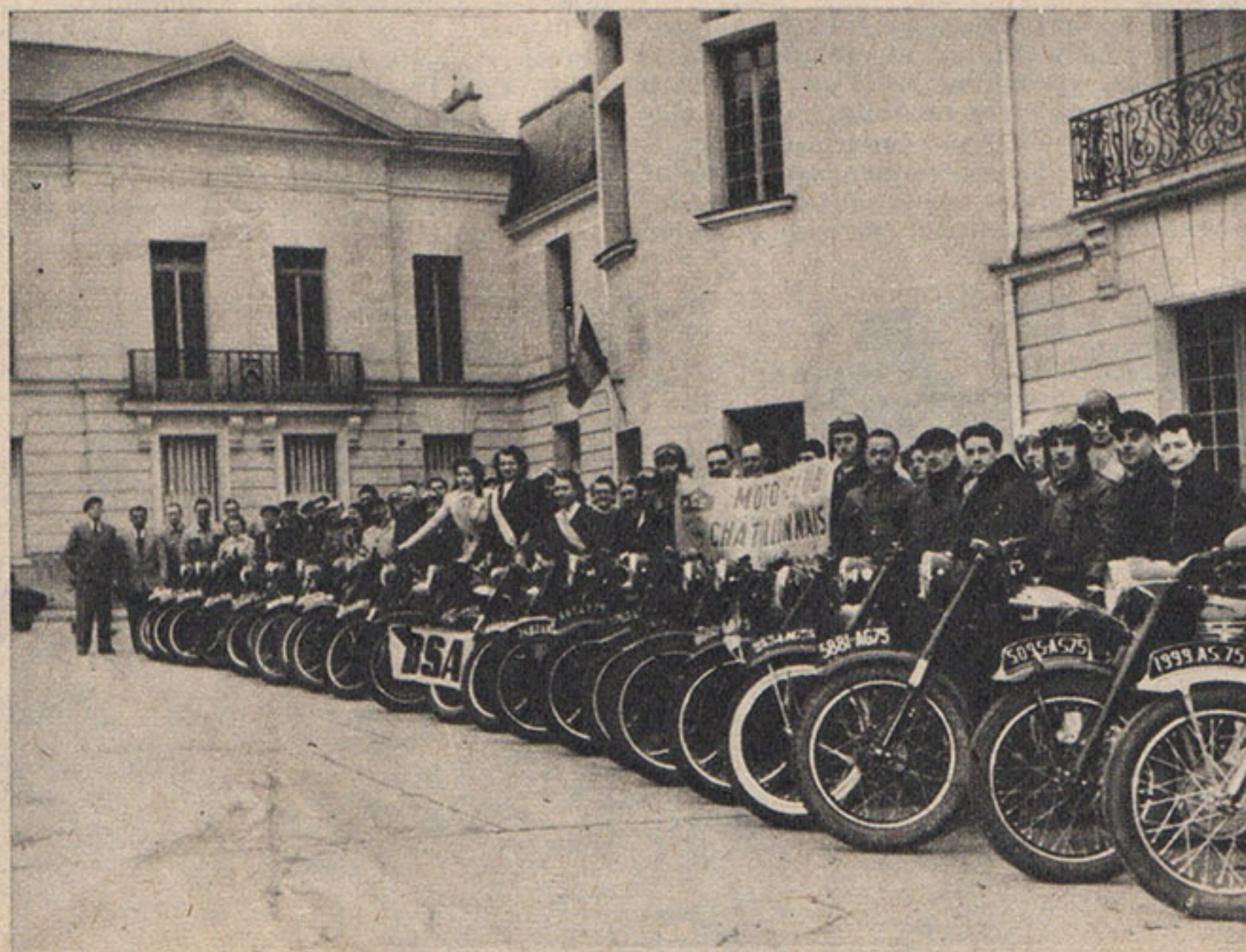
Dimanche 18. — Fête annuelle du M.C.C. (Journée de propagande motorisée) qui se déroulera à Freneuse (S.-et-O.) près de Bonnières. Le matin organisation d'un circuit de régularité inter-sociétaires. L'après-midi fête motorisée sur le Stade des sports de Freneuse. Présence indispensable de tous nos sociétaires coureurs, sportifs et touristes. Le programme de cette fête sera adressé individuellement à chaque membre avec le calendrier mensuel.

Jeudi 22 (Ascension). — Sortie-promenade en forêt de Rambouillet. Départ du siège à 8 h. Rassemblement Croix-de-Berny à 8 h. 15. Regroupement en haut de la côte de Gometz, départ à 9 h. 15. Rochefort-en-Yvelines, tourner à droite vers Clairefontaine et Rambouillet. Visite à nos amis du Moto-Club de Rambouillet. Pique-nique en forêt.

Dimanche 25. — Sortie-promenade sur Jouy-le-Châtel et la forêt. Départ du siège à 7 h. 45. Rassemblement Charenton (N1e 5 et N1e 303). Regroupement à Tournan, départ à 9 h. 30. Pique-nique et jeux en forêt. Retour vers 18 heures.

Pour tous renseignements et adhésions s'adresser ou écrire à la permanence du Siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Rappelons que les isolés sont cordialement invités à assister à nos réunions où à nos sorties-promenades, calendriers complets au Siège social à titre gracieux.

Démonstration du M.C. Châtillon, durant une de ses sorties.



MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS

Après accord de la F.F.M. et par suite d'une élection législative partielle dans la Loire, le 3^e Circuit de vitesse organisé par le Moto-Club du Furan (section de Saint-Chamond) est avancé au 11 mai.

Cette épreuve comptant pour les championnats de France nationaux 175 et 250 cmc.

ROYAL MOTOR UNION

Inscrit au calendrier international de la F.I.M. « Liège-Milan-Liège », grand championnat d'endurance, de régularité et de grand tourisme pour motocyclistes, se disputera les 13, 14 et 15 juin 1952.

Il est organisé par le Royal Motor Union de Liège et est ouvert aux concurrents de toutes catégories, pilotant des motos solos ou motos sidecars de toutes cylindrées reconnues par la F.I.M.

Il comportera quelque 2.300 kilomètres à parcourir en une seule étape à une moyenne horaire de 50 kilomètres, portée à 72 kilomètres sur le tronçon d'autostrade Turin-Milan, ceci à l'aller comme au retour.

Une participation de choix

L'épreuve est accessible à tous les motocyclistes possesseurs d'une licence 1952 de la Fédération Motocycliste de Belgique ou d'une fédération motocycliste étrangère. Elle est courue et organisée conformément aux prescriptions du code sportif international et du règlement de l'épreuve actuellement soumis à l'approbation des pouvoirs sportifs de la Fédération Motocycliste de Belgique.

De tous les coins d'Europe, des demandes de renseignements sont parvenues aux organisateurs et on peut s'attendre à une brillante participation. D'autre part, des pourparlers très avancés sont engagés avec les armées occidentales pour obtenir leur participation aux côtés des vaillants pilotes de l'armée luxembourgeoise, de l'armée belge et de la gendarmerie nationale belge. Outre

leur participation au classement individuel, les militaires disputeront la Coupe des constructeurs et celle des Associations ou Clubs.

L'itinéraire de Luxembourg à Liège au retour

Nous avons donné, dans un précédent communiqué, l'itinéraire complet de l'épreuve dans ses grandes lignes. Nous avons annoncé également que le parcours de l'an dernier serait modifié au retour, de Luxembourg à Liège. Voici le détail de cette fin de parcours : Altlinster, Grundhof, Diekirch, Hosingen, Clervaux, Lentxweillen, Wynerange, Tavigny, Houffalize, La Roche, Hollogne-lez-Marche, Hottin, Erezée, Manhay, Bra, Basse-Bodeux, Stavelot, Francorchamps, Polleur, Verviers et Liège.

Les organisateurs ont voulu ainsi rendre la fin de l'itinéraire moins monotone et on ne peut que louer cette initiative.

Le règlement de l'épreuve, avec tous les détails indispensables, est actuellement à l'impression. Il sera adressé, accompagné des bulletins d'engagement, à tous ceux qui voudront bien en faire la demande au secrétariat du club organisateur, en l'occurrence le Royal Motor Union, 38, boulevard de la Sauvenière, à Liège (Belgique).

Confirmation de date

D'autre part, nous sommes en mesure d'annoncer l'heureuse décision de la Fédération Internationale Motocycliste d'accepter définitivement, pour la reprendre à son calendrier international, la date à laquelle se déroulera « Liège-Milan-Liège », soit les 13, 14 et 15 juin 1952.

Ajoutons encore que ce critérium d'endurance, dans le domaine de l'endurance et de la régularité, apporte toujours la consécration internationale à tous les pilotes qui le terminent en ordre utile.

Il est en outre doté de 90.000 francs belges de prix en espèces et de plusieurs coupes de valeur.



Sortie Vespa-Club vers Chantilly.

MOTO-CLUB DE MONTLUÇON
Circuit annuel de vitesse du Châtelet

Le M.C.M. avait retenu, lors de la mise sur pied du calendrier national, la date du 29 juin pour l'édition 1952 de son circuit de vitesse. Mais la Foire-Exposition locale devant avoir lieu sur une partie des quais inclus dans notre circuit, nous nous sommes trouvés dans l'obligation d'abandonner le 29 et de demander à la F.F.M. la possibilité de remplacer la première date par celle du 15 juin.

Accord nous fut donné à la condition que le M.C. Picard, le M.C. Mulhouse, le M.C. Berry, le M.C. Châtillonnais, l'A.M.C. Grasse et l'U.M. de l'Ain nous donnent leur autorisation.

A ce jour trois réponses nous sont parvenues : M.C. Picard, M.C. Mulhouse et M.C. Châtillonnais.

Seul le M.C. Châtillonnais nous donne son autorisation, nous offrant même de ses coureurs.

Les autres clubs n'ayant pas donné leur autorisation ou même n'ayant pas répondu, le M.C.M. se voit donc dans l'obligation d'annuler à son grand regret son circuit cette année.

Ses remerciements les plus chaleureux vont au M.C. Châtillonnais, le seul ayant fait montre d'un bel esprit sportif à cette occasion.

K.L.G.

CORUNDITE

LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE




POUR MOTOS, VÉLOMOTEURS,
MOTEURS AUXILIAIRES & SCOOTERS

ENNEMI N° 1 du 2 Temps

"La Calamine"

ESSAYEZ !!

Dans votre essence

CARBOHYD

supprime cliquetage et calamine
Économie et puissance incomparables

DOSE d'ESSAI contre envoi de 3 timbres
on indiquant 2 ou 4 temps

aux LABORATOIRES CARBOHYD
111, Boulevard MAGENTA, PARIS

2 Temps

4 Temps

P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux
**SCOOTER
SPEED**

LA MOTO RAPIDE
175 cm³

Peugeot

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 **CICCA**
adaptable à la
MOBYLETTE.

CRÉDIT

Ouvert le Samedi



22^{ter}, Boul. du GÉNÉRAL-LECLERC
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)
Tél. : MAILLOT 87-40-41

PERSIN

BRY sur MARNE
SEINE

SPECIALISTE

DKW

Boîtier d'équipement électrique
adaptable complet,
pour toutes motos DKW

REGULATION

DISPOSITIF

ADAPTABLE DE

TOUTES PIÈCES
pour types
SB et KS
*
ÉCHANGE STANDARD
IMMÉDIAT
DES EMBIELLAGES
l'après-midi seulement

Téléphone 272 à BRY

92, Avenue de Rigny

Pierre Monginet

9, boulevard Murat

PARIS-16^e
(Porte d'Auteuil)

Moyeux suspendus italiens

UNIVERSAL

Adaptables sur toutes machines

— Agent MOTOBÉCANE —

PAUL LADEVÈZE, 50, Rue Brunel et 235, Boulevard Pereire, PARIS (17^e)

Téléphone : ÉTOILE 24-66

Métro : MAILLOT

ACHAT COMPTANT — VENTE — ÉCHANGE — REPRISE DE MOTOS — CRÉDIT

NOS OCCASIONS :

100 cc. Peugeot • 125 cc. Guiller A.M.C. fourche télesc. 4 vitesses •
2 125 cc. B.S.A. fourche télesc. • 4 125 cc. Peugeot fourche télesc. •
4 125 cc. Motobécane latérale et culbut., fourche télesc., susp. AR. •
3 125 cc. Terrot fourche télesc. culb. 4 temps • 2 150 cc. Malterre D.S.
A.M.C. 4 temps sélec. • 150 cc. Peugeot 4 vit. sélec. • 175 cc. Peugeot
fourche télesc. susp. AR. • 175 cc. Automoto neuve 73 km., susp.
AR., fourche télesc., équipée • 2 175 cc. Motobécane fourche télesc.,
susp. AR. • 175 cc. Terrot, delco, équipée... • 250 cc. N.S.U. super-
culasse, sélec. • 250 cc. Dollar 4 temps, équipée • 250 cc. Monet-
Goyon sport, neuve, 1.500 km., sélect., équipée • 350 cc. Matchless

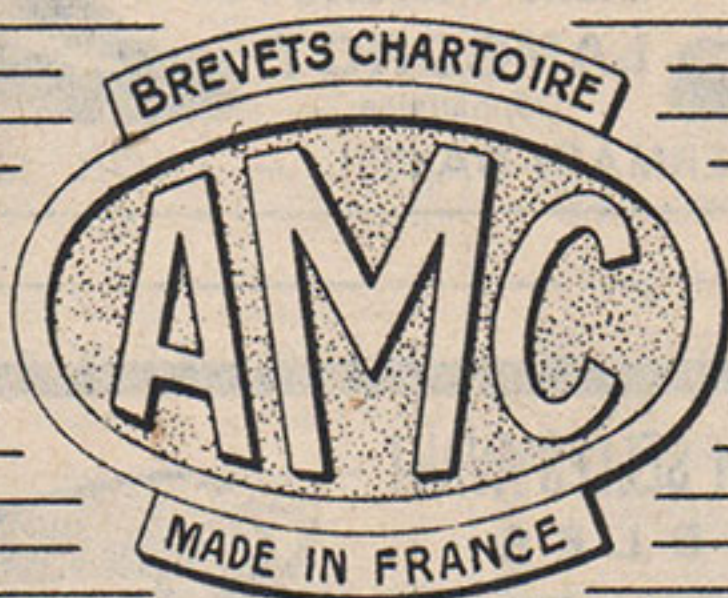
fourche télesc. super-culasse, sélect. • 2 350 cc. Terrot, fourche télesc.
sélect. • 350 cc. Saroléa révisée, sélec. • 350 cc. Gnome-et-Rhône
Major équipée • 350 cc. Peugeot culbutée 1946 • 2 500 cc. B.S.A.
culbut. et sélect. • 500 cc. Motobécane Blackburne 1934 • 500 cc.
Monet-Goyon culb., sélect. • 8 500 cc. Terrot R.S.S.E. super-culasse,
sélect. • 500 cc. Terrot R.D.A. 4 vit., couleur armée, état de marche
• 500 cc. Sunbeam cardan 1950 • 500 cc. Norton 16H. Avec ou sans
side • 500 cc. Motobécane culb., sélect. • 633 cc. Norton couleur armée
• 750 cc. B.M.W. R. 12, avec ou sans side • 1.000 cc. H.R.D. 1950 •
2 Scooters Paul Vallée tout équipés. • Voiture Simca Spéciale, moteur
compétition Dého, T.S.F., décapotable, reprise moto ou 4 CV.

Grand choix de Side cars occasions • Épaves de l'armée en mauvais état, immatriculées • Pièces détachées • Épaves de motos anglaises

16.000 Kms
sur les routes d'Europe
avec un 175 - sans le moindre incident mécanique

N'EST PAS UNE AVENTURE A TENTER
 AVEC UN MOTEUR DE CLASSE ORDINAIRE

AVEC SA MAGNIFIQUE PERFORMANCE
J. BOUCHER DE LYON VIENT DE PROUVER QUE
 CELA EST POSSIBLE AVEC UNE MACHINE ÉQUIPÉE D'UN 175 A.M.C.



LES MOTEURS FRANÇAIS AU RENDEMENT INÉGALABLE
 CONTINUENT A AFFIRMER LEUR SUPÉRIORITÉ
 VAINQUEURS D'INNOMBRABLES ÉPREUVES. NOTAMMENT 3 ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
BOL D'OR - VIENNENT DE REMPORTE
LES 3 HEURES DE PARIS - AVEC **MOSER**
 EN CATÉGORIE 175. MOYENNE: **94,913 KM/H**

AVEC UN 125 OU UN 175 A.M.C. VOUS DÉPASSEREZ LES PERFORMANCES DES CYLINDRÉES BEAUCOUP PLUS GRANDES
Nos moteurs se font en: 3 VITESSES 4 TEMPS 125 ET 175 - 4 VITESSES 4 TEMPS 125 ET 175 AVEC
 SÉLECTEUR - MOTEUR SPORT - MOTEUR POUR SCOOTER AVEC TURBINE DE REFROIDISSEMENT

Les grandes marques qui équipent leurs véhicules avec A.M.C. constituent une référence de 1^{er} ordre

ALCYON **AUTOMOTO** **GIMA** **GULLER** **HUIN** **MALTERRE** **NEW-MAP** **SCOOTAVIA** **SOCVEL**



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

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

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

Toutes bougies motos

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

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



SACOCHE CUIR CHROMÉ
 Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
 125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
 197 cmc.

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

TALISMAN "1951"
 Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps
 Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit.
 sélecteur, éclairage batterie, compteur.
 Fourche télescopique - Suspension arrière.
 Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.


Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

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

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

Ces **3** qualités indispensables



PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B^{re} S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

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

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

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

FOUGOR

Usine : 93, Rue Molière à MONTREUIL
Dépôts { 125, Fg St-Martin - PARIS-X^e
16, Rue Thérèse - PARIS-1^{er}

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^e)

SIÈGES ARRIÈRE et SELLES AVANT
RÉGLABLES

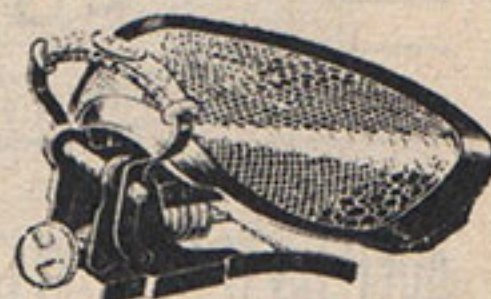
MERAT

BREVETÉS

Se fait pour porte-bagages ou garde-boue
Modèles spéciaux pour scooter

REPOSE-PIEDS — PORTE-BIDON

30, rue de la Procession E^{TS} MERAT SURESNES (Seine)



La bougie "PROGRÈS"
marque un progrès

SON ISOLANT 100% EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE

Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos :

FERNIOT - 34, rue de la Justice
PONTOISE (S.-&O.)

USINE : 164, rue Gabriel-Péri
— VITRY-SUR-SEINE —



MOTOS - CYCLES
MOTOBÉCANE-PEUGEOT

D. S. MALTERRE — M. R. — GUILLER — KELLER
SCOOTERS ET CYCLOMOTEURS

Toutes les Pièces détachées et Accessoires

Concessionnaire : **CUCCILO & VAP**

Roger LALA et ses Fils

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e Téléphone :
SUFFren 80-12

**FOURCHE
ELASTIQUE**

GUIDONS
SOUPLES

AMORTISSEURS DE SELLES

pour cyclomoteurs

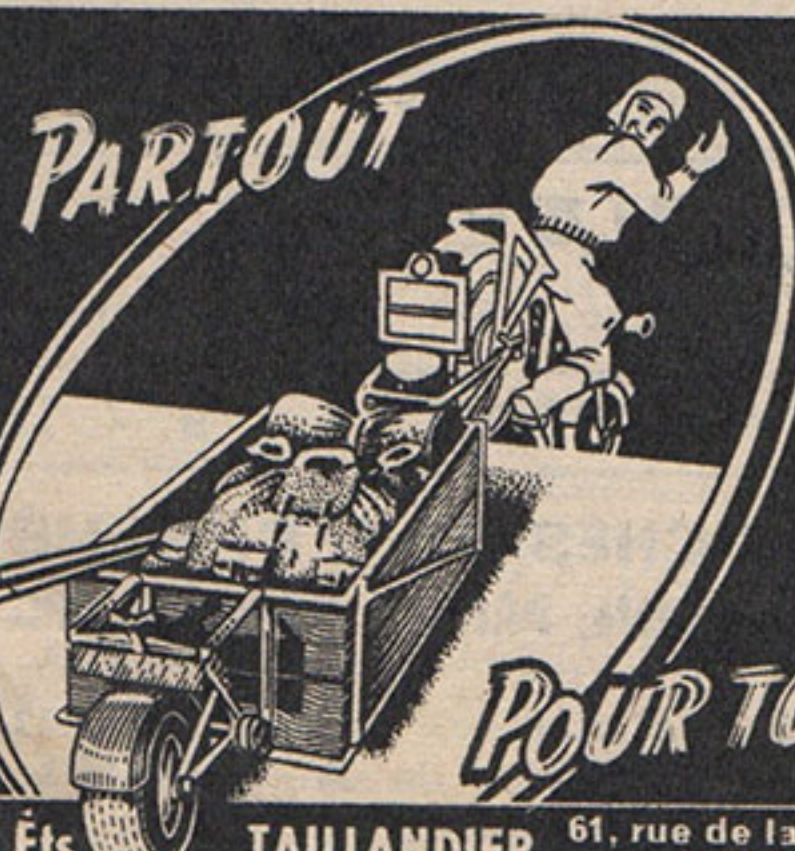
133, RUE DU TEMPLE - PARIS - ARC. 56-15

SOUPLESS

A MONTER
D'ORIGINE OU
ADAPTABLE



PARTOUT



FULGUR

MODÈLES POUR :
MOTOS M100
VÉLOMOTEURS M50
CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

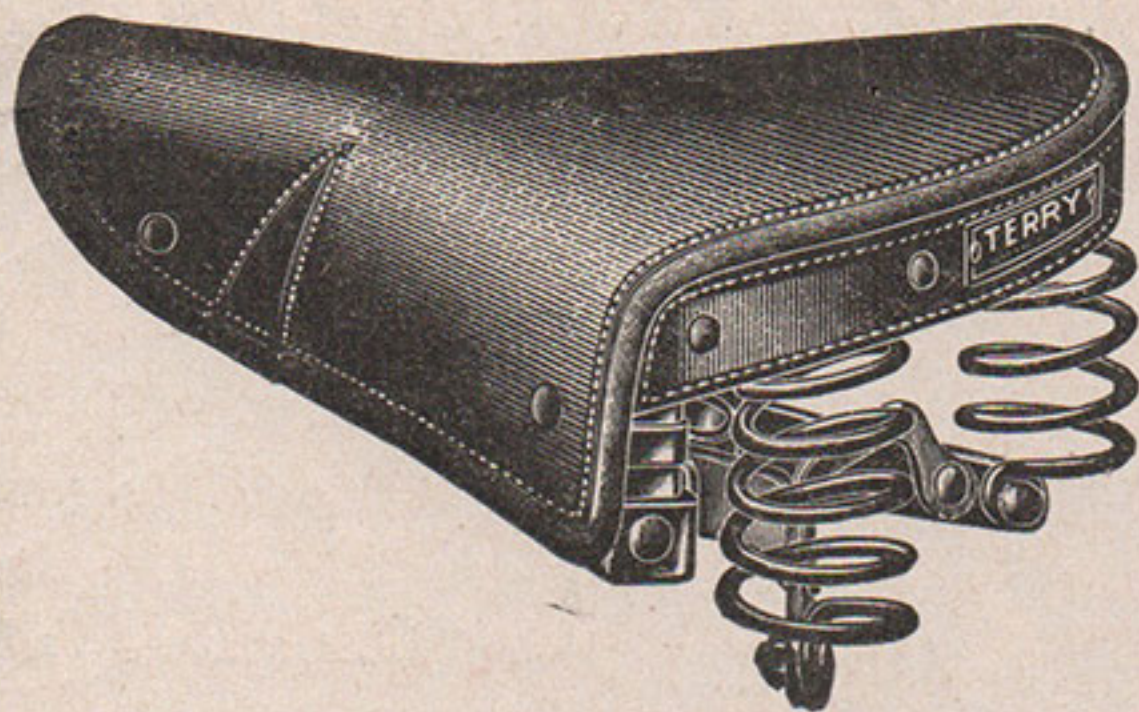
Éts **TAILLANDIER** 61, rue de la Prévoyance
VINCENNES DAU. 51-77

Les Établissements GURTNER attirent l'attention de leur aimable clientèle et la mettent en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets que des négociants vendent au rabais aux usagers sur le nom de « pièces GURTNER ».

Nous conseillons de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces est extrêmement délicat, nécessitant des outillages de précision et un contrôle sévère.

Toutes les pièces GURTNER sont poinçonnées des deux lettres J.G. entrelacées et sont absolument garanties, et si malgré un contrôle excessivement sérieux, une pièce s'avérait défectueuse, elle est échangée sans discussion par nos dépositaires.

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

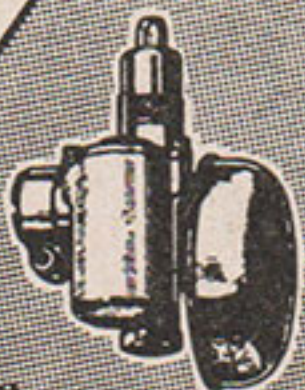
CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

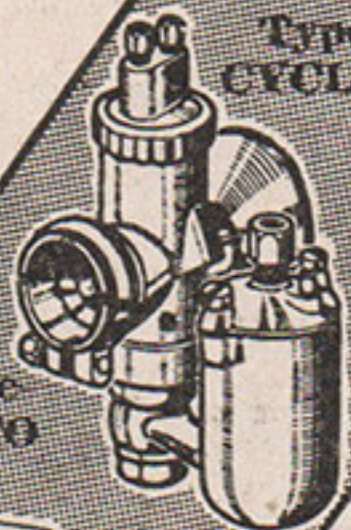
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

MOTOCYCLISTES

VOGUE S

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^E

FOURNISSEUR
DES
CHAMPIONS

**S
P
O
R
T**

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

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

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

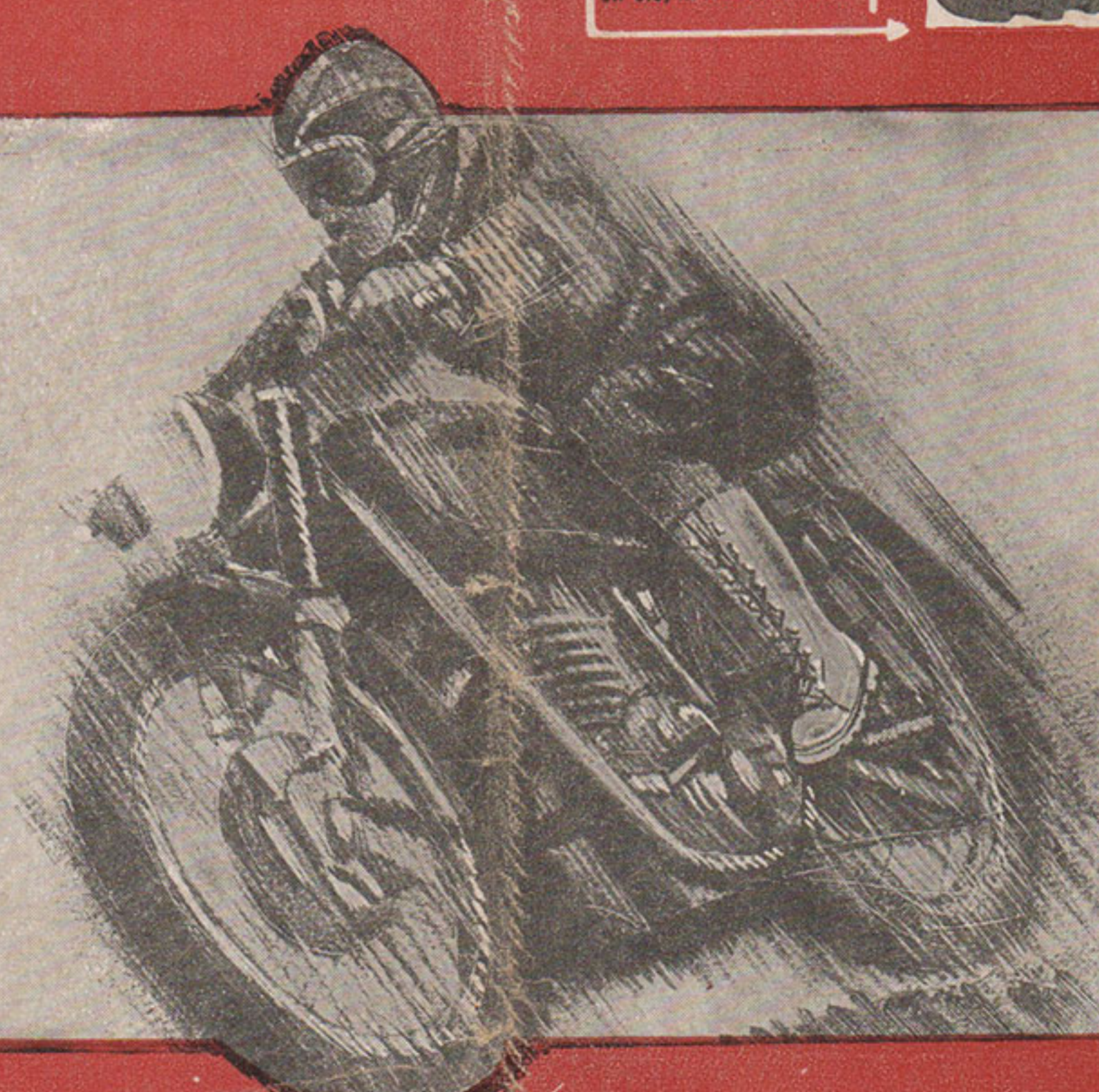
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

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

Type PARATROOP

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



P. Rudloff



Type TEXAS

Mêmes matériaux
que le Paratroop
mais sans laçage.
Se chaussent
instantanément.

USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE
(BASSES-PYRÉNÉES)

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

**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.