

5^e ANNÉE · N° 75

REVUE BI-MENSUELLE

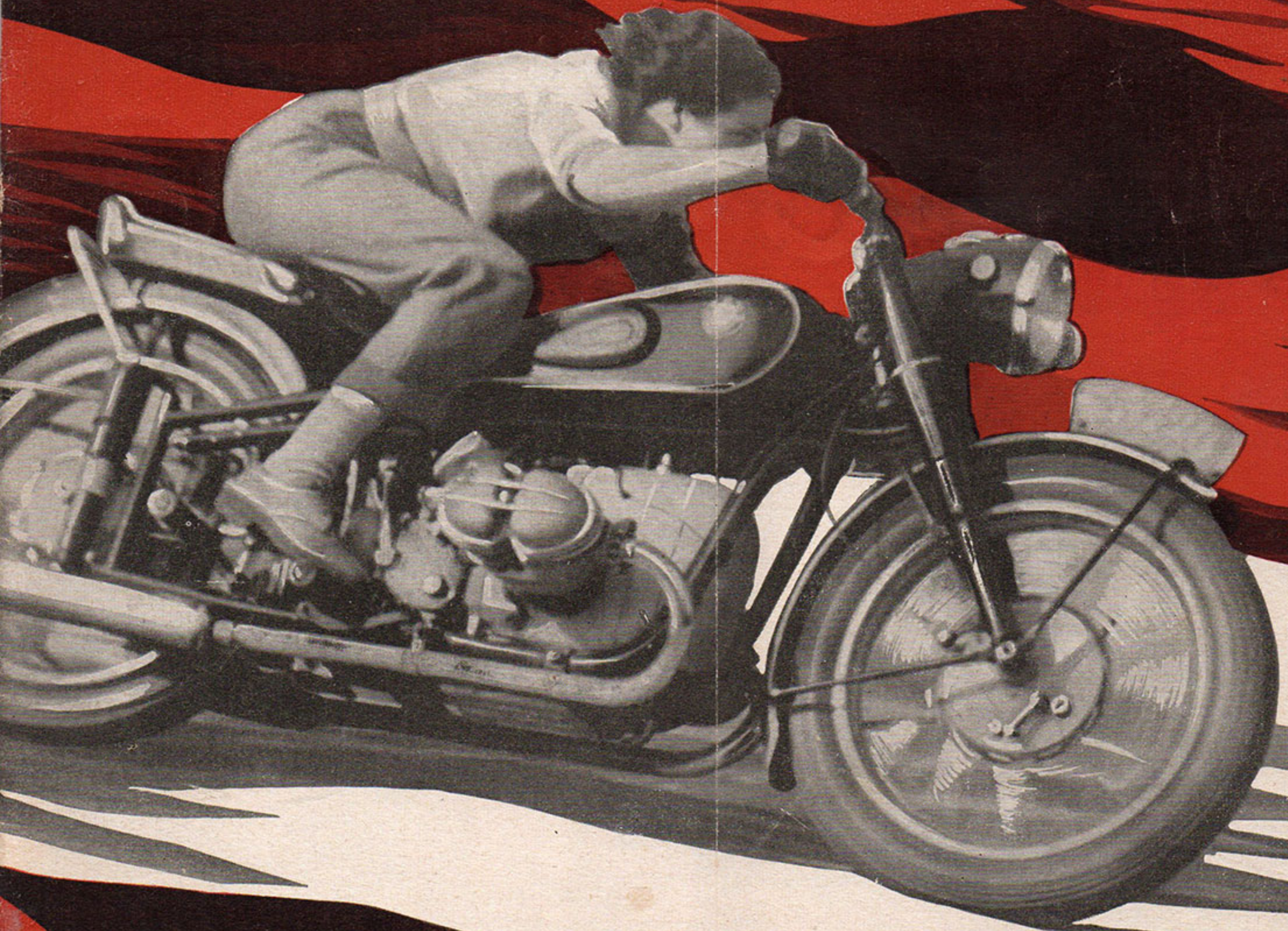
15 MAI 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

AD : R. LAJEUNESSE

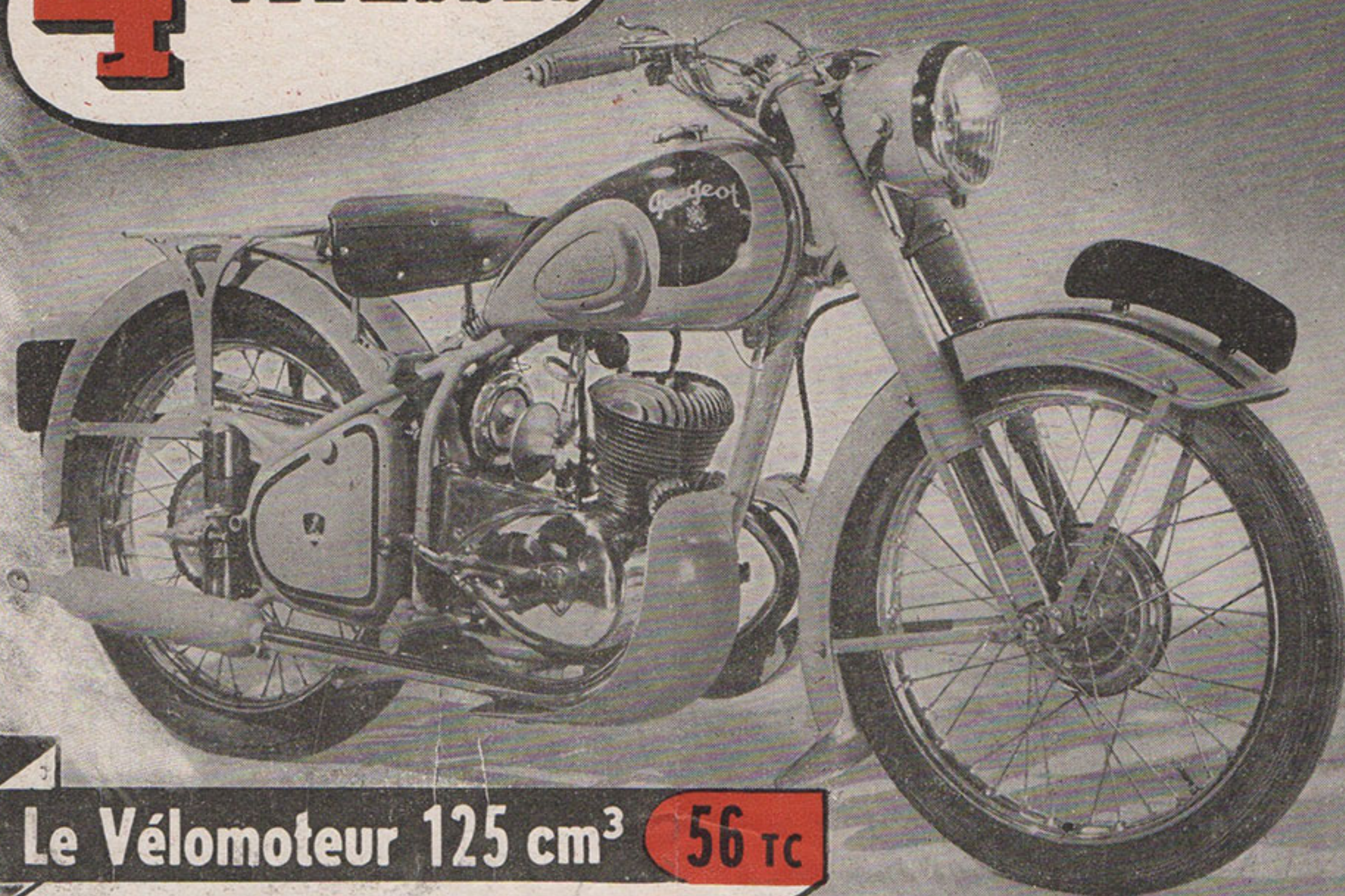
14, Rue Brunel · PARIS (17^e)





Geugeot

4 les VITESSES



Le Vélomoteur 125 cm³ 56 TC

La Moto légère 175 cm³ 176 TC4

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

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

Émail: MASTIC, décors rouges ou bleus.

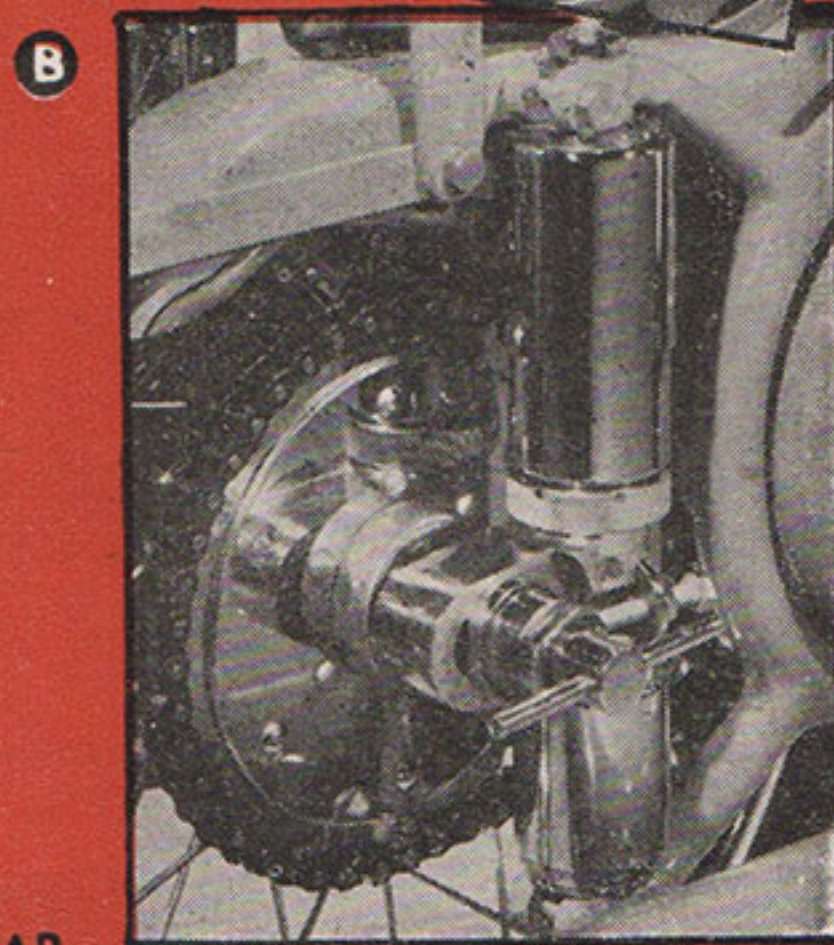
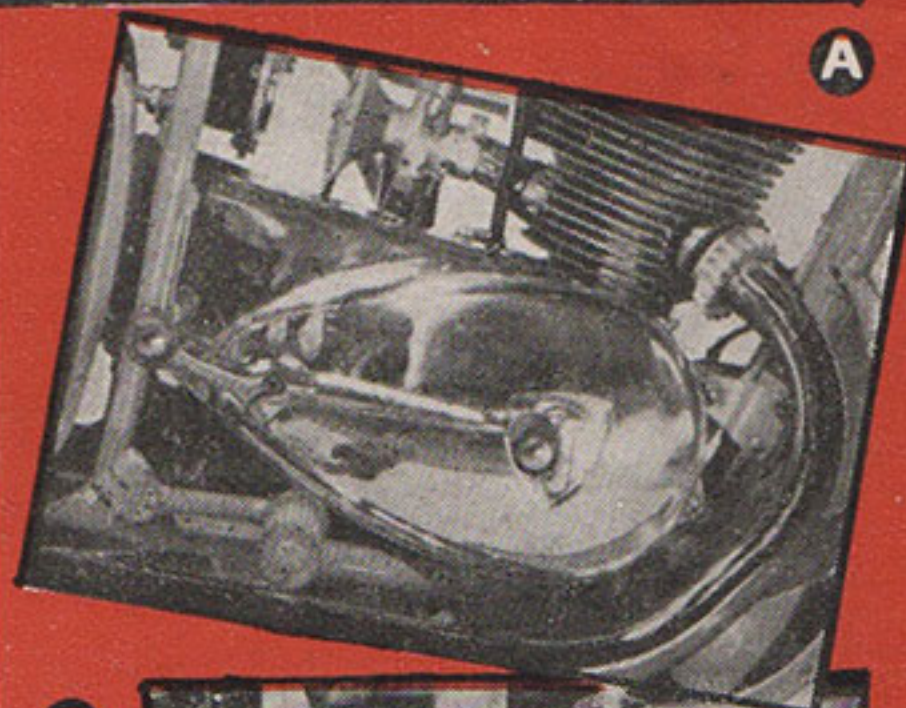
SOCIÉTÉ DES CYCLES

Geugeot

CATALOGUE
FRANCO
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

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

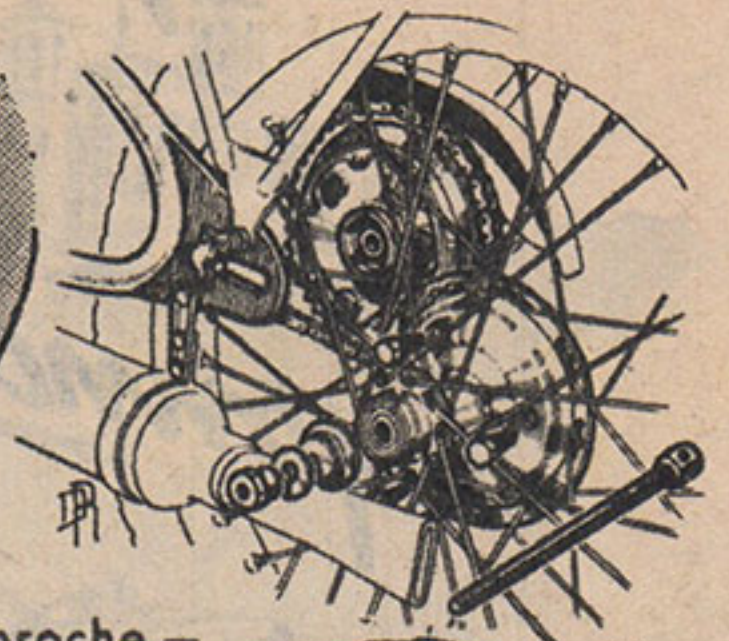


Souple, rapide, confortable
LE VÉLOMOTEUR
125^{cm3}
R4^B

Bloc moteur 2 temps 3 vitesses.
Allumage par volant magnétique.
Sélecteur au pied. - Cadre en tube.
Selle confortable. - Pneu 25x3 à l'arrière. - Réservoir de 12 litres. - Serrure anti-vol. - Présentation émail noir, couleur, chrome. - Vitesse 85 km/heure.

Vente à crédit chez tous les concessionnaires

Catalogue N° 20 gratuit sur demande



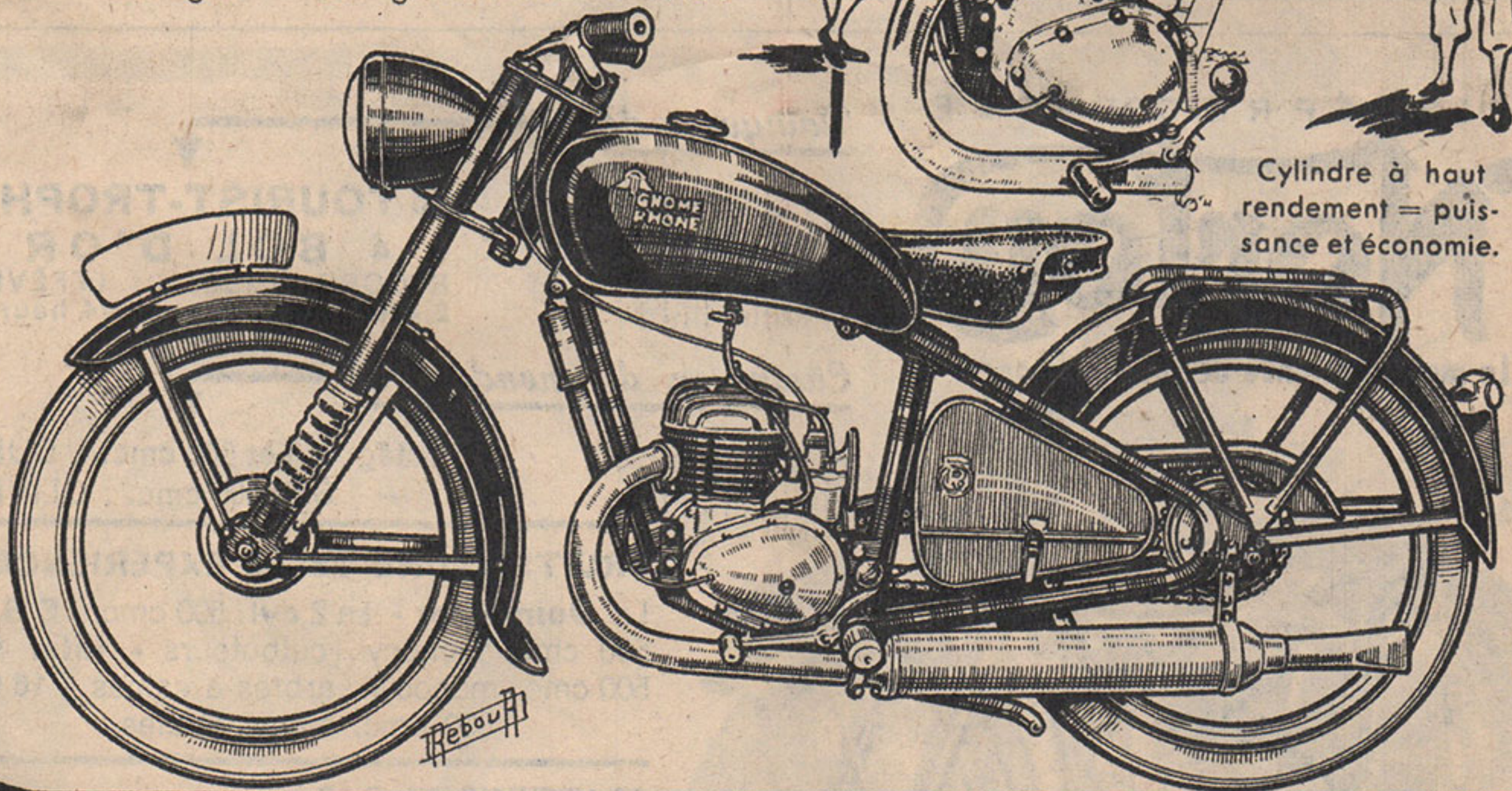
Roue à broche = plus de démontage de chaîne.



Fourche télescopique = confort et sécurité.



Cylindre à haut rendement = puissance et économie.



G N O M E R H O N E

Magasin d'Exposition :
 49, av. de la Grande-Armée, Paris - KLE 90-56

R4^B

Service Pièces détachées et Réparations :
 16, rue Félicien-David, Paris - AUT. 08-90

Une petite usine

Lyonnaise

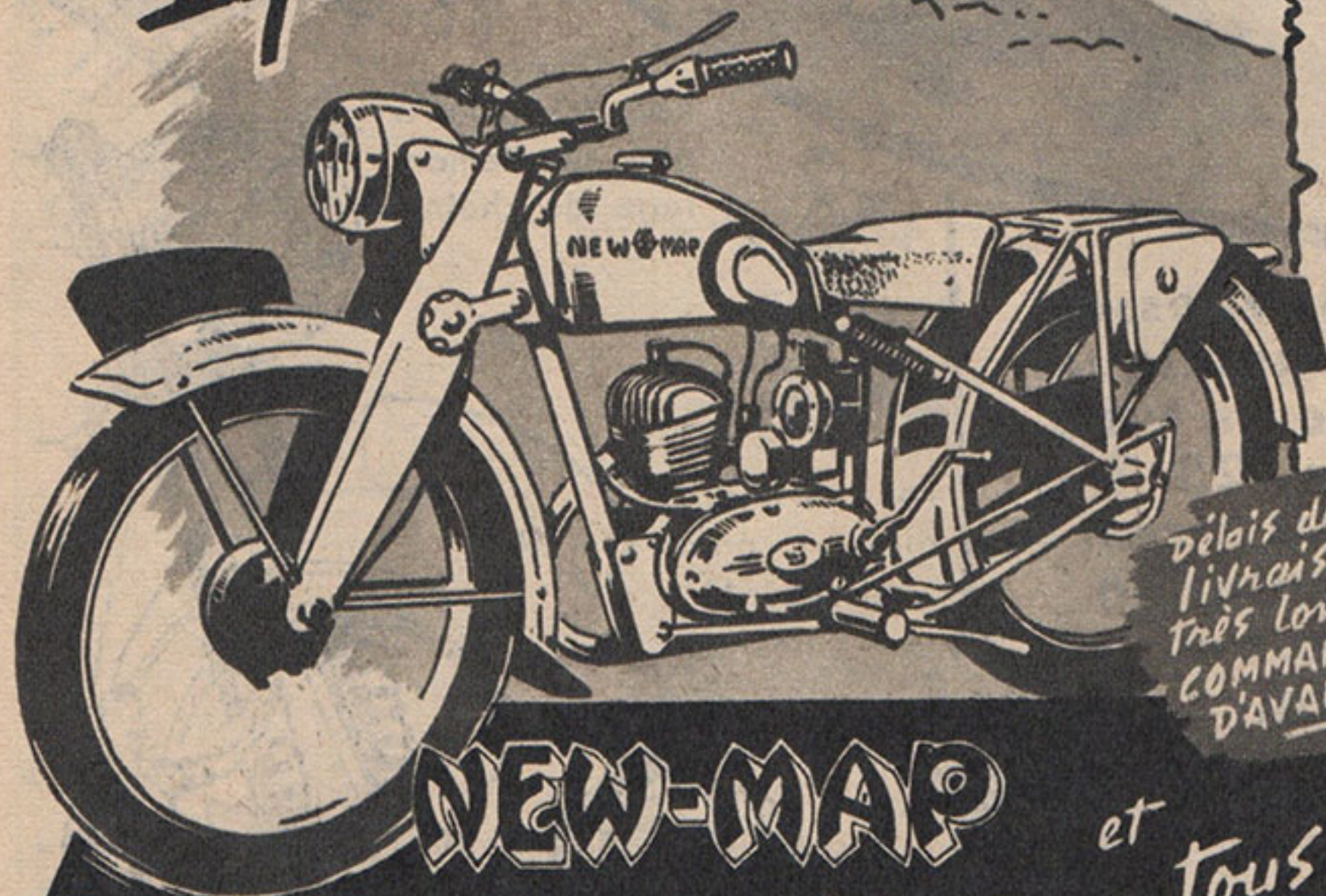
NEW-MAP

une GRANDE MARQUE!

par ses motos de classe internationale

D'une ligne pure et racée,
D'un fini impeccable dans le moindre détail,
D'une robustesse légendaire,
De sa qualité artisanale,
elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

une « NEW-MAP » est la préférée du connaisseur.
Toujours la plus chère à la revente.



délais de livraison très longs
COMMANDEZ D'AVANCE

NEW-MAP

et tous ses Agents

un joyau de France

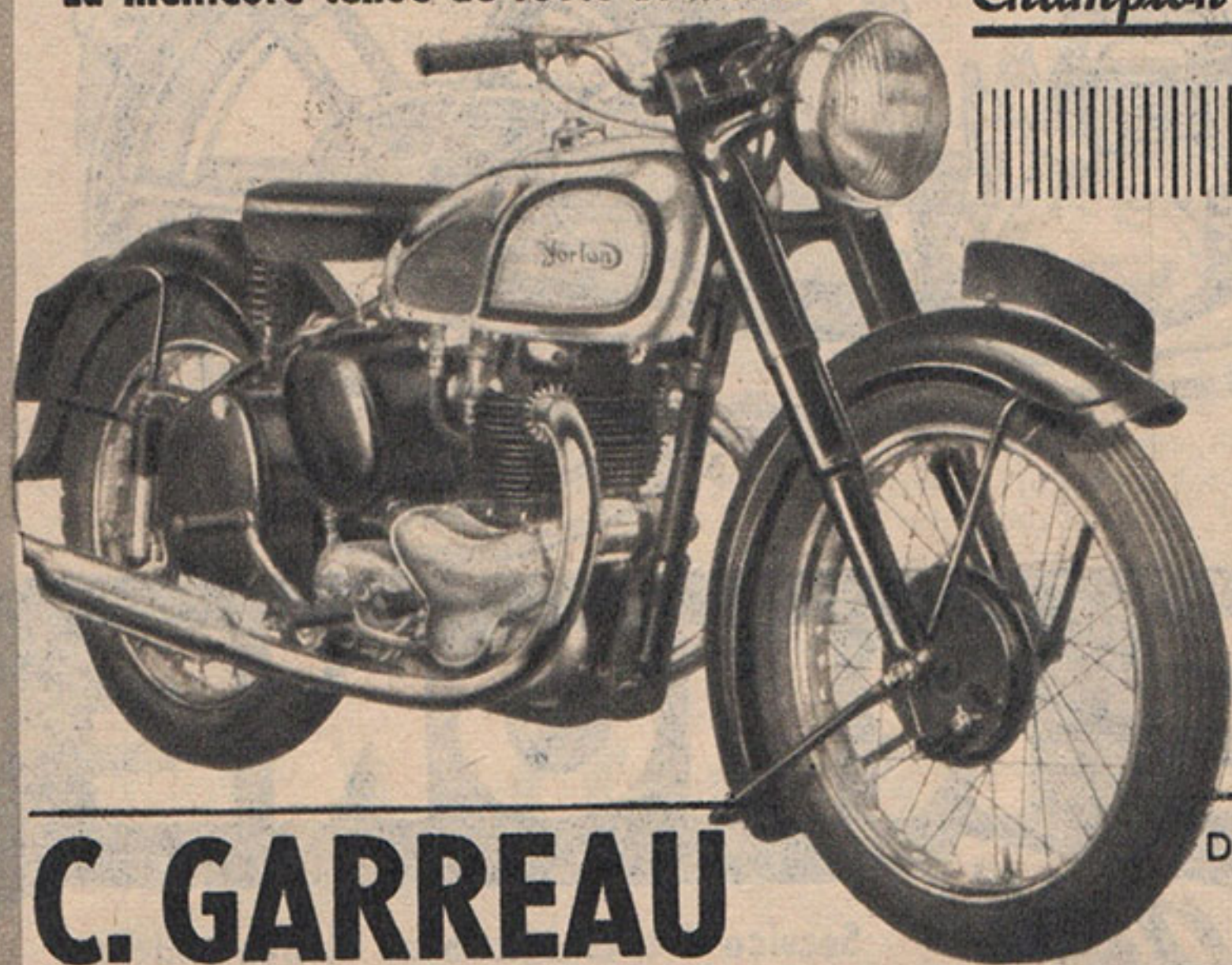
H. Caray

122-124, Avenue Lacaseagne, LYON - RHÔNE

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

" La meilleure tenue de route du monde "



Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

• 4 BOL D'OR •

RECORD ABSOLU : LEFÈVRE
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER

FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :

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

N'ATTENDEZ PAS

POUR PASSER COMMANDE !!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

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

C. GARREAU

100 cm³

100 cm³

TYPE S 3 GD - Changement de vitesses à main
TYPE S 3 GDS - à sélecteur au pied. Montage en
supplément : correcteur Grégoire sur la fourche.

125 cm³

125 cm³

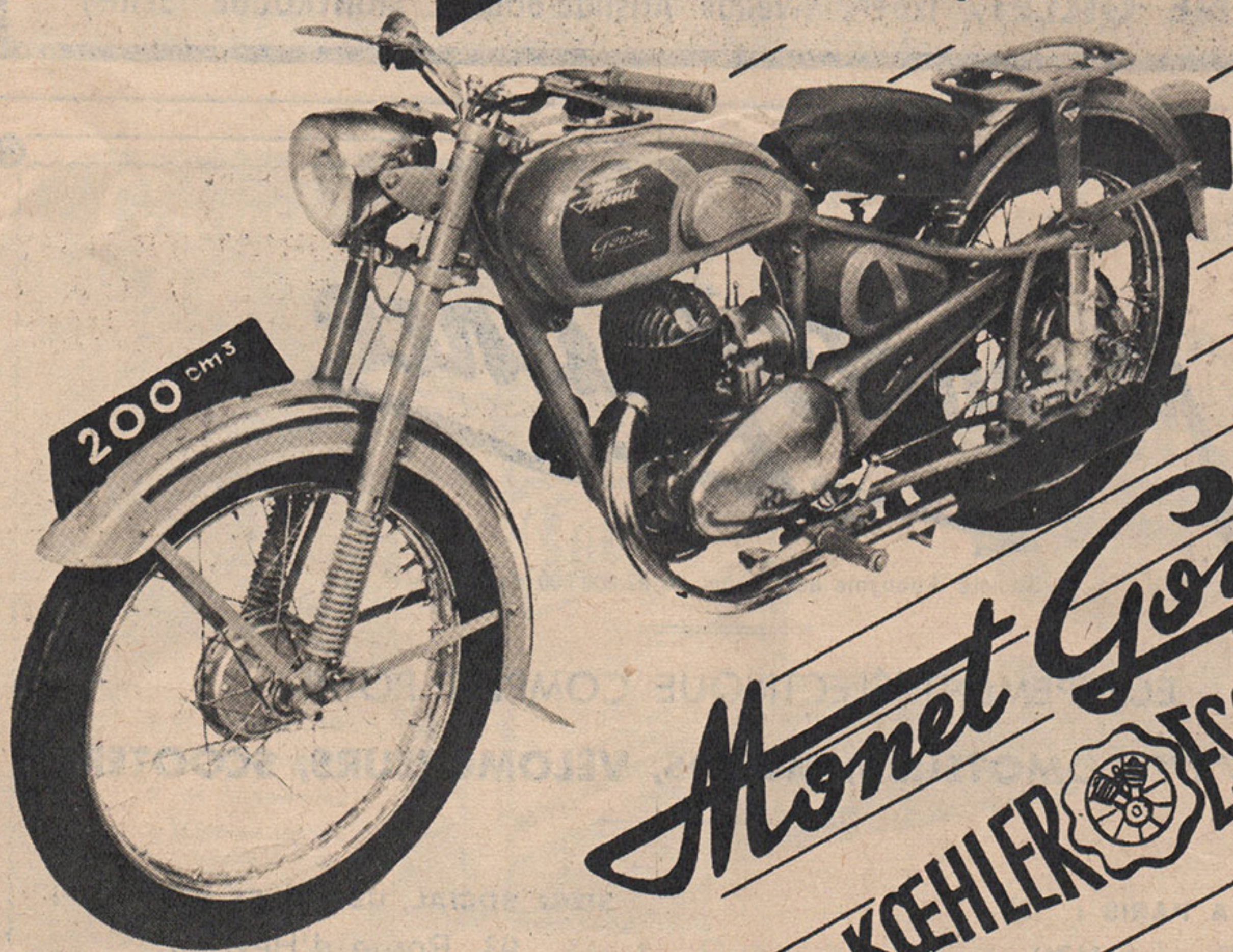
TYPE S 6 V - Montages en supplément : fourche té-
lescopique - Compteur incorporé dans le phare - Bat-
terie, redresseur, volant magnétique ABG - Avertisseur
électrique - Correcteur Grégoire avant et arrière.
En série sur les 100 cc. et 125 cc. : volant Safi.

200 cm³

200 cm³

TYPE M 2 V "SHOOTING STAR"

Livré en série avec : Fourche télescopique - Compteur
incorporé dans le phare - Batterie redresseur et volant
magnétique ABG ou dynamo volant et batterie - Avertis-
seur électrique - Suspension arrière - Livraison avec
correcteur Grégoire AR.



Monnet Goyon
KOEHLER ESCOFFIER



USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province
et Union Française
demandés.

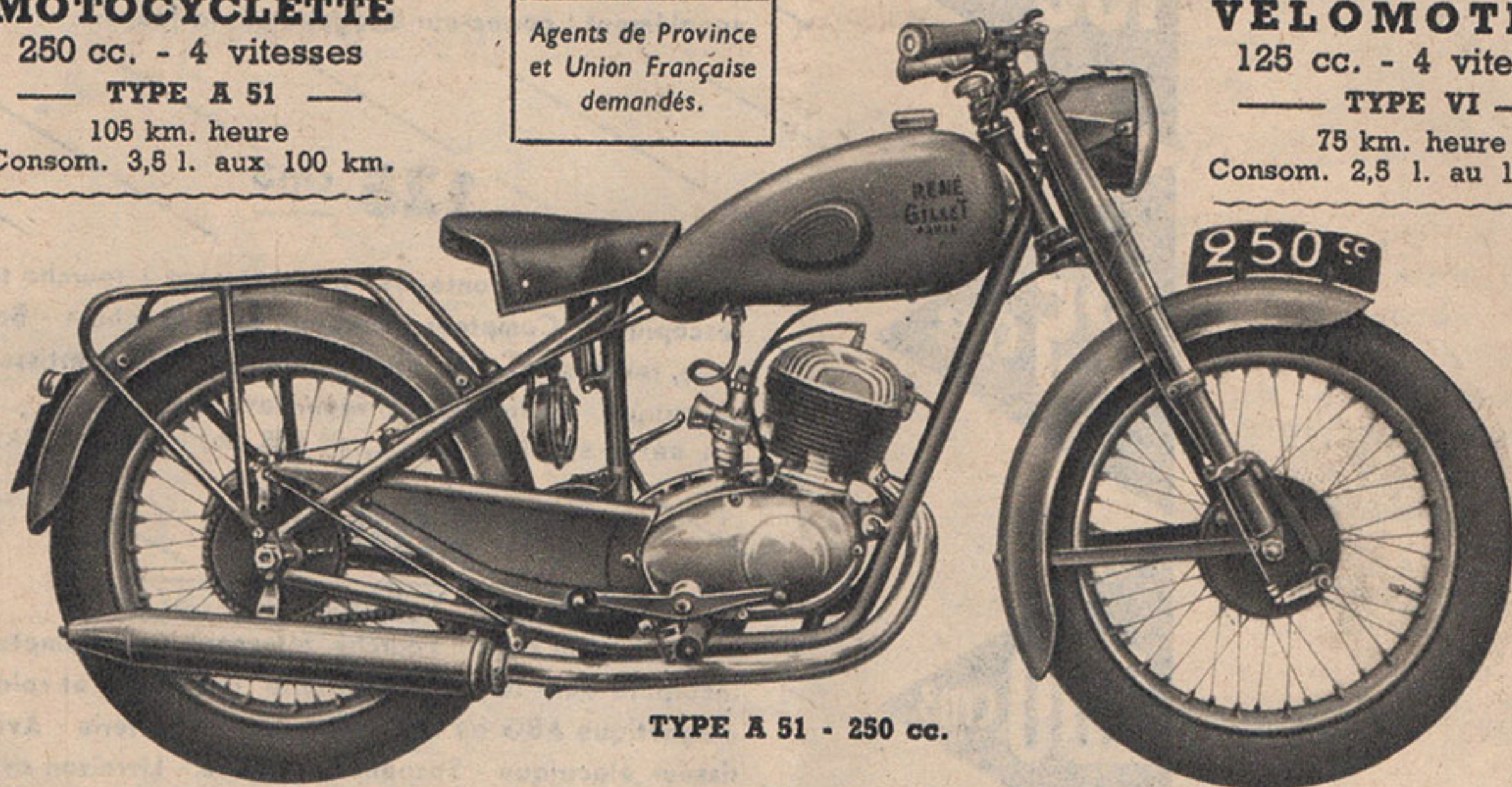
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

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

Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 27.000.000 de Francs

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET POUR :

CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS

DÉPOT A PARIS :

42, Rue Brunel (17^e)

Tél. : ÉTOille 45-00

SIÈGE SOCIAL, USINES ET BUREAUX :

93, Route d'Heyrieux

LYON

VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

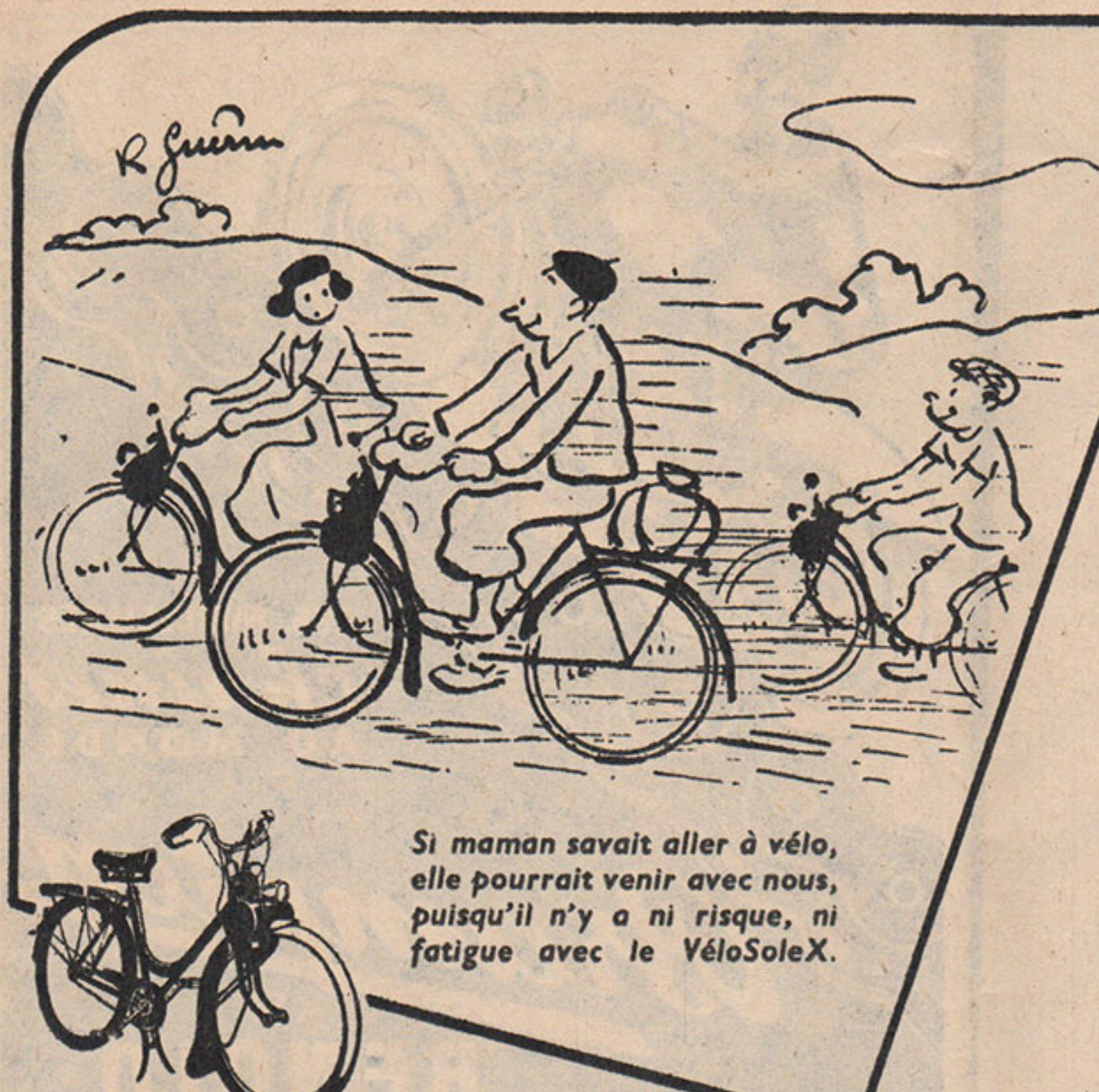
AVEC VELOSOLEX VENTES FACILES ET NOMBREUSES

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

AVEC VELOSOLEX TRAVAIL RÉMUNÉRATEUR ET SANS RISQUES

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

RALLIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX !



Si maman savait aller à vélo,
elle pourrait venir avec nous,
puisque'il n'y a ni risque, ni
fatigue avec le VéloSoleX.



Documentez-vous auprès de VELOSOLEX (Service45), COURBEVOIE (Seine)

Graissage parfait

Clients satisfaits...



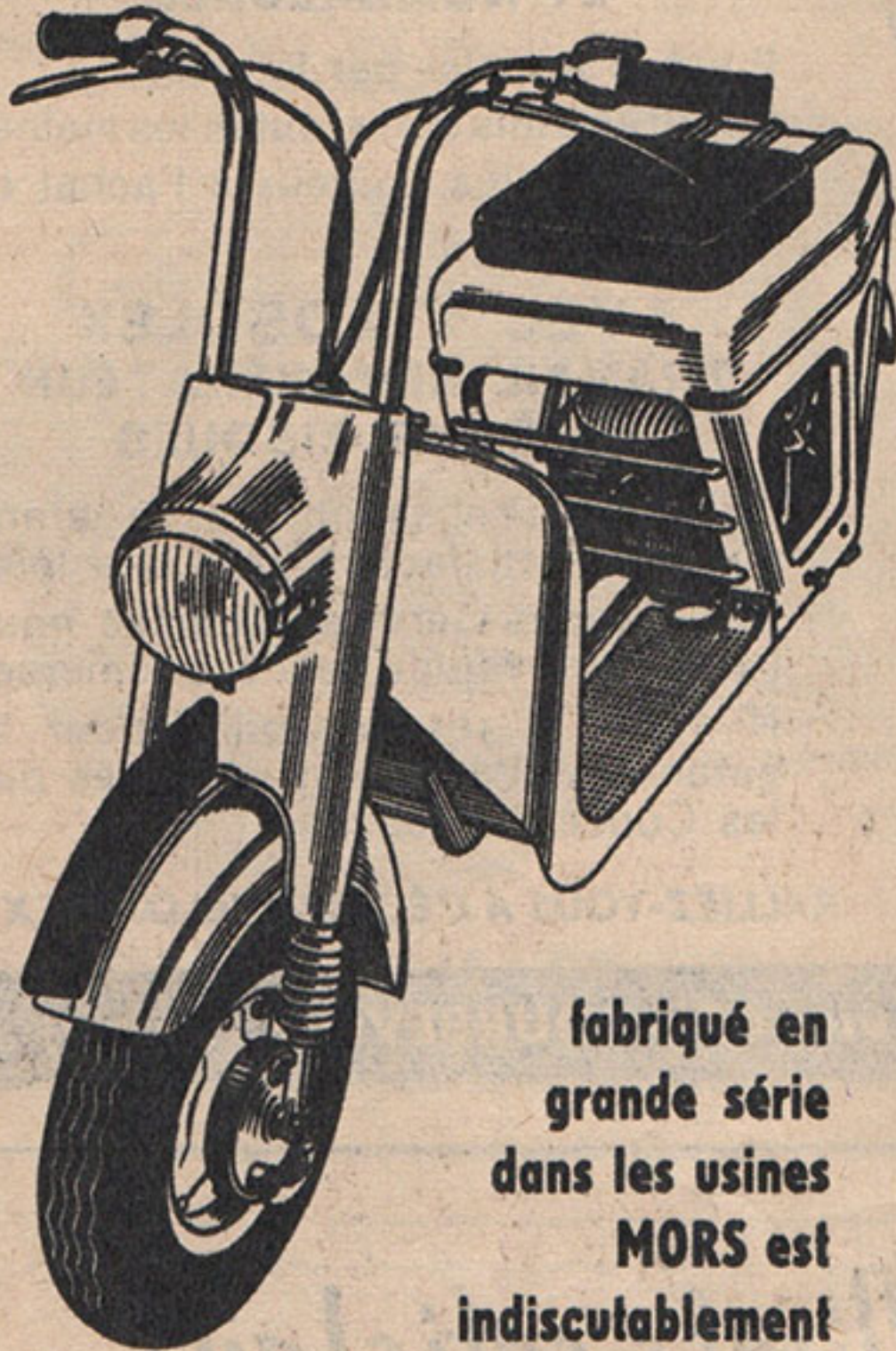
avec la
SOLEXINE
le Carburant
des Moteurs
2 Temps
créé par
Solex

- ★ Qualité constante
- ★ Pas d'encrassements
- ★ Pas de calamine
- ★ Utilisée par 200.000
VeloSoleX et la plu-
part des 2 temps

Et la Solexine se trouve partout.

Dans les Postes Energie-Energol et les 300 Stations-Service VéloSoleX.
Demandez-en la liste à VeloSoleX, Courbevoie (Seine).

LE SCOOTER
SPEED →



fabriqué en
grande série
dans les usines
MORS est
indiscutablement

LE PLUS LÉGER pèse à peine 60 kilogs.

LE PLUS MANIABLE tous les organes
en ligne, changement de vitesse au pied.

LE PLUS CONFORTABLE suspension
avant par fourche télescopique et anneaux
Neiman, suspension arrière oscillante.

LE MOINS CHER à l'achat et à l'entre-
tien.

VENTE A CRÉDIT

SCOOTER

→ **SPEED** →

pour toutes demandes de renseignements

S. I. C. V. A. M.

37, r. des Acacias, Paris-17° - ETO16-23, 16-24

LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton
&
RENOLD

POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES

Station **MOTO** Service
PIECE

VENTE

AUX RÉPARATEURS
ET AGENTS DE LA MOTO
EXCLUSIVEMENT

de

PIÈCES DÉTACHÉES

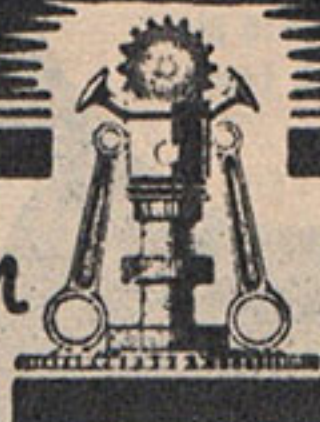
Adaptables **NON** d'origine

pour

MOTOS

et

VÉLOMOTEURS



51 Rue Danton

Levallois

PER. 60-66

(Seine)

MAGASIN DE VENTE
PARIS - LOIRE
62, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17°)
Tél. : GAL. 57-95

AUTOMOTO

MAGASIN DE VENTE
PARIS - LOIRE
73, Rue de la Croix-Nivert
PARIS (15°)

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

1898 - 1952

RÉPARATIONS - MISE AU POINT

Carburateurs DEL LORTO

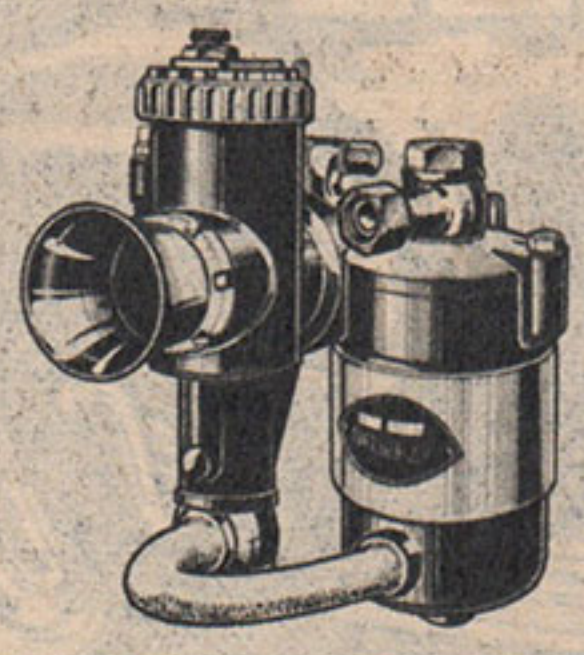
GRAND PRIX DE L'A.M.S.
à Montlhéry

- 1^{er} en 175 cm³ MICHEL sur Jonghi carburateur DEL LORTO
- 1^{er} en 250 cm³ BEHRA sur Guzzi carburateur DEL LORTO
- 1^{er} en 500 cm³ PAGANI sur Gilera carburateur DEL LORTO

TOUS MODÈLES
de 125 à 1.000 cc.
série et compétition

Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"
74, Rue de Rome
PARIS-9° - LAB. 22-08



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° - ÉTOILE 77-46

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

MOTOCYCLISTES...

... DANS VOTRE INTÉRÊT :
demandez à voir
L'ATELIER DE RÉPARATIONS
de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

VÉLOMOTEURS
MOTOS

Scoters BERNARDET

AGENCE **BSA** et

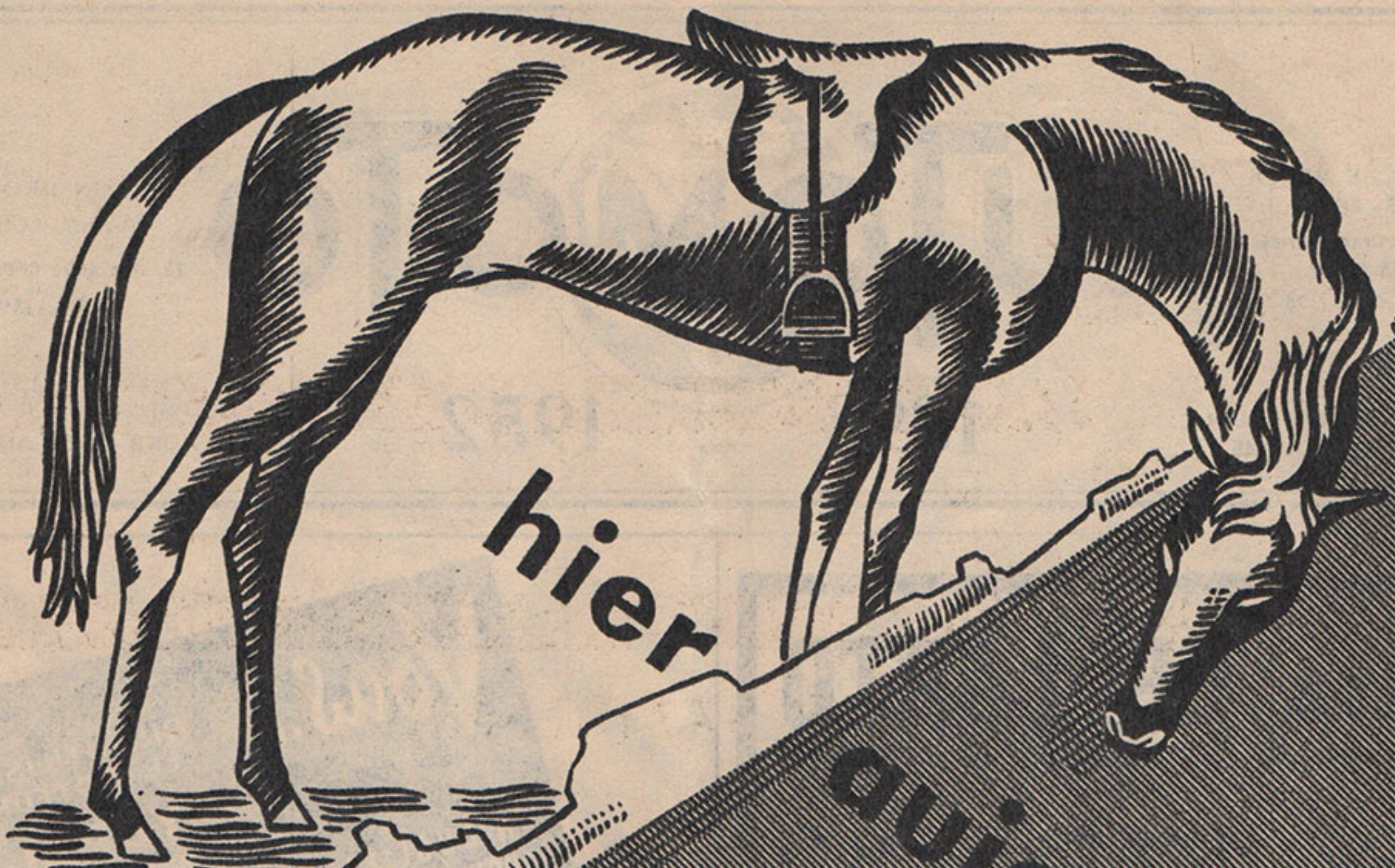


VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

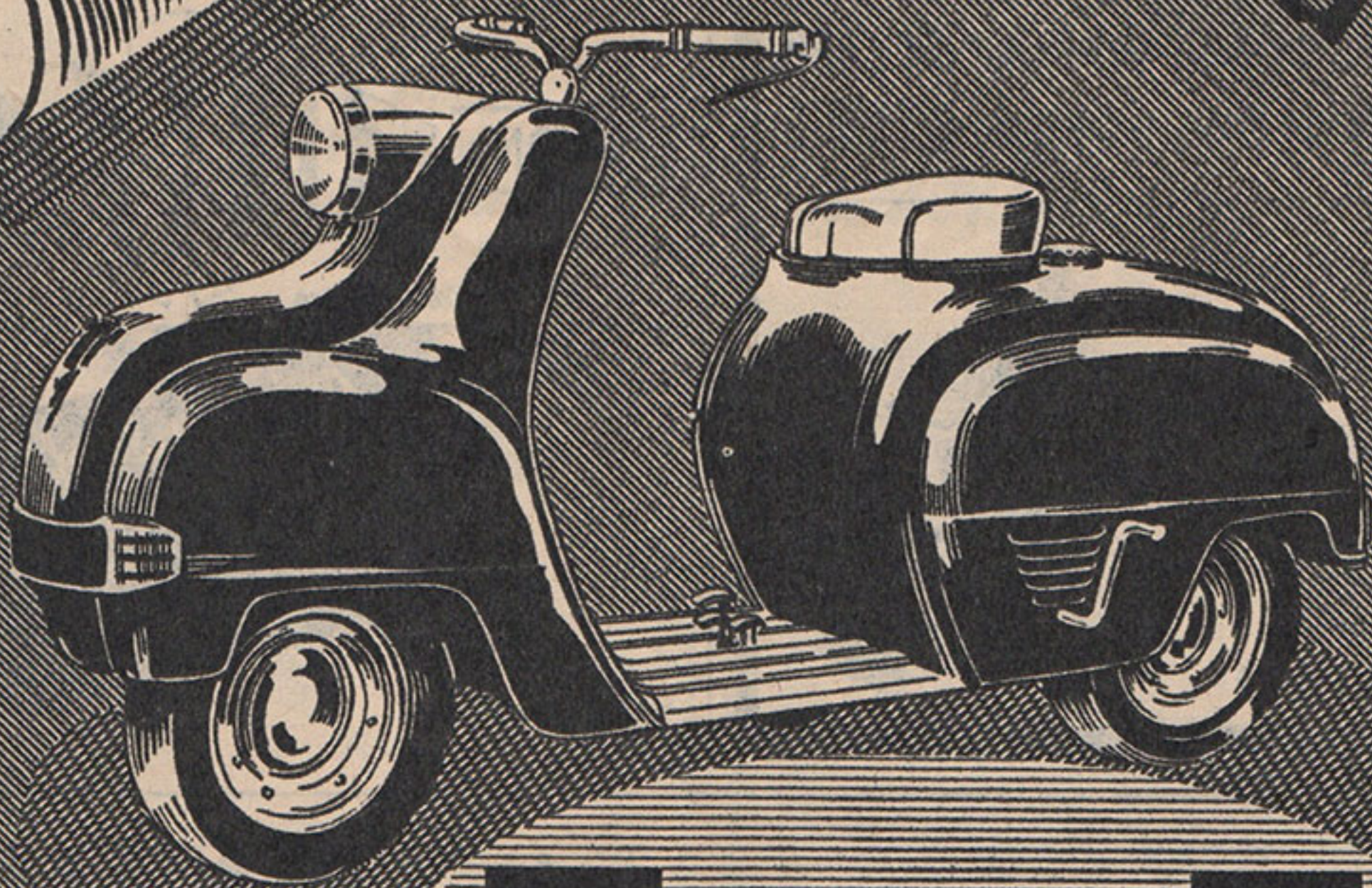
58, Rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET
PÈREIRE 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT
MOTOBÉCANE - TERROT



hier

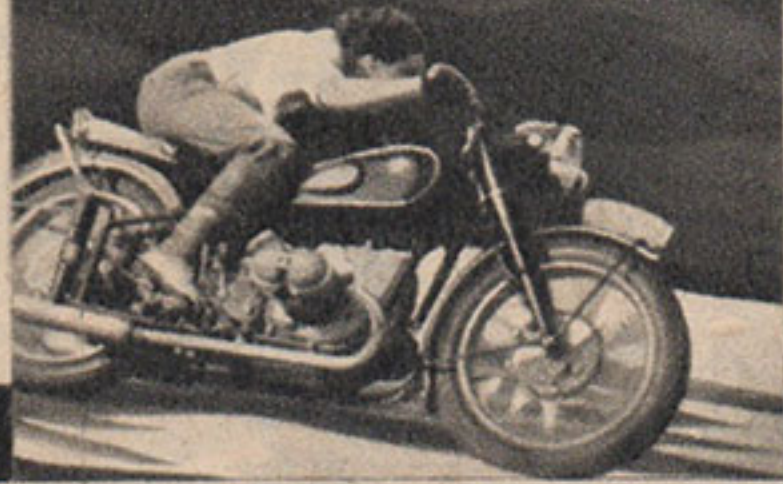
aujourd'hui



TERROT

L'ACTION PUBLICITAIRE

TERROT-Dijon - Magasin d'exposition : 72, Av. de la G^{de}-Armée, PARIS



MARIANNE WEBER
ESSAIE LA
B.M.W. R. 68.

A U S O M M A I R E :

★ Échos	12	★ Le sport en Italie...	20
★ La suralimentation .	14	★ Le G. P. de l'A.M.S.	22
★ Essai de la 200 René-Gillet.	17	★ Le sport, les clubs ...	26

5^e ANNÉE

N° 75

15 MAI 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05.50

DIRECTEUR : MAX ENDERS

A VAINCRE SANS PÉRIL...

L'ANCIENNE réglementation n'autorisait pas la divulgation des marques pilotées par les amateurs; c'était une lacune car ces amateurs courant généralement sur des motos issues de la série, leurs performances donnaient à la clientèle de précieuses indications.

On n'autorisait pas non plus un constructeur à faire état d'une victoire s'il n'avait, lors de l'engagement et avant le départ, en accolant son nom à celui du pilote, manifesté sa ferme intention de prendre part ouvertement à la compétition. Ceci était logique.

Conserver l'anonymat dans l'insuccès et ne surgir à l'improviste qu'en cas de victoire, en s'auroyant des lauriers glanés à l'ombre des responsabilités, ce n'est pas du franc jeu.

Cette tendance s'est cependant manifestée plusieurs fois ces temps derniers.

Sommes-nous trop rigides en n'approuvant pas cette méthode ?

Le sport implique le risque d'avance consenti.

Max Enders

Un nouveau concours «Motocycles».

Forts de l'expérience acquise lors de notre premier concours, nous en préparons un nouveau, également doté de beaux prix, d'une formule plus simple et plus à la portée de la totalité de nos lecteurs.

Nous en esquisserons les grandes lignes dans nos prochains numéros et ne saurions trop vous conseiller de les suivre de près.

La trois cent millième.

Nous venons d'apprendre que la 300.00^e Mobylette venait de sortir récemment. C'est un chiffre certainement record dans la production mondiale du cyclomoteur.

Succès d'ailleurs motivé de cette formule. Les petits cubes sont à l'honneur, puisque les autres marques poursuivent également leur carrière suivant une courbe ascendante.

Une nouvelle version Mobylette, avec fourche télescopique et embrayage automatique, vous sera présentée ici dans les prochains jours.

Un nouveau carburateur.

Spécialisé jusqu'alors dans le carburateur pour voitures, mais également bien connu de nous par ses cyclomoteurs, cette grande maison vient de sortir un nouveau carbu pour cylindrées de 125 à 200. Déjà essayé par quelques coureurs, les premiers résultats acquis semblent pleins de promesses.

Les métaux liquides.

L'étude des métaux liquides, dont le mercure est le prototype, apportent une solution au problème de l'étanchéité des joints.

Les Etablissements Quiet ont grâce à lui réalisé, entre autres applications, un nouveau robinet d'essence dont la qualité essentielle est une étanchéité moléculaire.

Ce robinet va être lancé dès les prochains jours. Nous donnerons, en temps opportun, plus de détails à son sujet.

Athlète et Vespiste.

Mario Marelli, premier athlète d'Europe et ceinture noire de judo, a inauguré le 25 avril son agence Vespa de la rue Caulaincourt. De nombreux sportifs étaient venus lui apporter leurs meilleurs vœux pour le succès de son entreprise. Tout un essaim de Vespas bourdonnait aux environs pour le plus grand étonnement et la curiosité sympathique des piétons.

Un nouveau confrère en Afrique du Nord.

La «Moto-Nord-Africaine» vient de paraître. Elle traite plus spécialement du sport et des clubs locaux avec quelques incursions dans le domaine du cycle et de l'auto.

Nous souhaitons la bienvenue et le succès à notre jeune confrère.

La production de mars.

Au cours du mois dernier les constructeurs français ont produit 58.255 motocycles.

En voici la répartition :

Cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc. ...	36.334
Vélocycleurs de 51 à 125 cmc. ...	15.517
Motocyclettes au-dessus de 125. ...	3.002
Scoters toutes cylindrées.	2.858
Trimoteurs	544
Minicars à moteur de moto....	32

On remarque que les cyclomoteurs tiennent toujours la tête, que la cadence des scoters continue à s'accroître et que les motos sont également en progression; ces dernières se développent surtout dans les cylindrées de 150, 175, 200 cmc.; dans un proche avenir elles bénéficieront de l'appoint des 250 cmc. que deux marques commencent à sortir.

On note d'autre part, dans cette statistique 71 sidecars.

Contrôle électrique.

On vient de nous présenter deux appareils dont l'un s'adresse aux réparateurs et l'autre aux usagers. Nous les décrirons prochainement. L'un d'eux est un bloc de contrôle électrique avec chargeur d'accus incorporé qui permet de détecter et de localiser toutes les faiblesses ou pannes des circuits électriques, l'autre un petit appareil-tampon qui, placé sur la machine, évite de griller les lampes.

Volant'vole.

Les fabricants d'organes et d'accessoires ont été contraints, pour suivre les cadences accélérées des constructeurs, de repousser eux aussi les murs de leurs usines et de multiplier leurs outillages. C'est ainsi que pour l'équipement électrique, Novi doit sortir par mois plus de 35.000 volants magnétiques de ses ateliers de Pantin.

Les questions d'approvisionnements et de pièces détachées s'imposent par contre-coup. Pour que les motocistes puissent assurer les réparations et échanges dans les meilleures conditions pour la clientèle, Novi a édité un catalogue général, destiné aux réparateurs, et qui contient avec de nombreuses planches la nomenclature complète des pièces correspondant à chaque modèle.

ECHOS D'OUTRE-MANCHE

**COURSES DE VITESSE
A SILVERSTONE
(Le 19 avril)**

Devant 45 à 50.000 spectateurs, les 11 courses organisées par le B.M.C.R.C. à Silverstone se sont déroulées dans l'enthousiasme et par un temps magnifique.

Des courses réservées aux clubmen sur des machines de série et une course pour les machines anciennes fabriquées entre 1914 et 1930 figurèrent également au programme.

Geoff Duke (Norton) fut sans conteste le triomphateur de cette journée. Il pilota selon sa manière habituelle et gagna sans effort apparent les courses dans lesquelles il était engagé.

Doran, sur A.J.S., fut presque son égal en style et en vitesse.

En 125, la course fut gagnée par Hogan sur une B.S.A. Bantam qui paraît vraiment très rapide.

En 250, Maurice Cann, sur Guzzi, remporta la victoire devant Barrett, sur Guzzi, et Hayward (Rudge).

La course des 350 vit 50 engagés prendre le départ. Norton était représentée par Duke, Kavanagh et Bennett; A.J.S. par Doran et Brett; Vélocette par Pearce et Fry.

La machine de Fry était spéciale par son cadre très bas et sa fourche avant raccourcie. La hauteur totale de sa machine était d'environ 15 centimètres plus basse que la normale.

Dès le départ, Bennett et Doran s'envolèrent mais, avant la fin du premier tour, Duke était déjà en tête, précédant Doran, Bennett, Storr et Sherry. Doran, en essayant de rattraper Duke, termina son virage dans l'herbe mais, malgré tout, réussit à reprendre la piste et à suivre Duke de très près. Mais, après ce tour, Duke avait déjà une avance de 7 secondes, cependant que Doran en avait 30 sur ses suivants immédiats. Kavanagh, en 9^e position au 11^e tour, fit une chute heureusement sans gravité et Duke gagna aisément.

1. Duke, 2. Doran, 3. Bennett, 4. Sherry.

En 500, la course fut une répétition de l'épreuve des 350, mais plus rapide et plus excitante.

Dès le deuxième tour, Duke était en tête et sa vitesse était telle qu'à mi-course il avait doublé tous les concurren-

rents sauf les cinq premiers. Pendant une grande partie de l'épreuve, Doran (A.J.S.), Bennett (Norton) se disputèrent la deuxième place roue dans roue, pendant que Sherry (Norton) et Brett (A.J.S.) se disputaient la quatrième place. Au vingtième tour, Duke réussit à doubler ces deux derniers.

1. Duke, 2. Doran, 3. Bennett, 4. Brett, 5. Sherry.

BIENTOT LE T.T.

Les courses du T.T. auront lieu les 9, 11 et 13 juin. Dans ces trois courses, les coureurs partiront toutes les dix secondes.

Le Junior T.T., pour les 350, sera disputé le lundi 9 juin, le départ étant fixé à 9 h. 45.

Le mercredi 11 juin sera réservé aux 250 et aux 125, les 125 partant immédiatement après les 250.

Le T.T. Senior, réservé aux 500, sera disputé le 13 juin, à partir de 10 h. 30.

Pour les 350 et 500, la course aura lieu sur 7 tours, soit une distance totale de 425 kilomètres. Pour les 250, cette distance sera réduite à 4 tours, soit 243 kilomètres. Les 125 n'auront que 3 tours à faire, soit 182 kilomètres.

Le nombre total des inscriptions ne pourra dépasser le chiffre de 100 pour chaque course.

Pour les 125 et 250 qui utiliseront le circuit en même temps, ce chiffre est réduit à 50 par catégorie.

Aucune capacité minimum du moteur ne sera imposée, contrairement aux épreuves de 1951.

Les engagements seront limités à 6 hommes pour les équipes officielles.

Les droits d'engagement sont fixés à 14.000 francs par machine, y compris l'assurance personnelle obligatoire.

La marque qui gagnera le Senior ou le Junior recevra le fameux Trophée et une somme de 200.000 francs. La deuxième place sera récompensée par une somme de 100.000 francs et la troisième par 85.000 francs.

Le gagnant des 250 recevra un trophée et 100.000 francs.


En 125, le 1^{er} aura un trophée et 50.000 francs.

Pour avoir une « réplique », les pilotes devront terminer au maximum à 30 minutes du 1^{er}, en 350 et 500, et à 35 minutes du 1^{er} pour les 250 et 125.

Des copies du règlement peuvent être obtenues en écrivant à Auto-Cycle Union, 83 Pall Mall, London S.W.1.



Le Trial ne perd pas ses droits outre-Manche. Ci-dessus, J. Avery, sur B.S.A.



dans le prochain NUMÉRO

16.000 km. à travers l'Europe sur une 175 New-Map par J. Boucher.



Le scooter 250 Bernardet, terminant sans pénalisation le rallye Liège-Monaco-Liège.

Nous avons demandé à divers spécialistes de la batterie de bien vouloir dévoiler à nos lecteurs les mystères de cette petite boîte dont l'importance est si grande.

Pour Fulmen, M. Robert Lowe, chef du Service des Etudes a bien voulu nous donner cet exposé qui nous apprend clairement l'essentiel de ce que nous désirons savoir sans nous accabler de formules abstraites. Nous le remercions de s'être mis à notre portée.

On a beaucoup parlé batteries ces derniers temps. Etant donné l'importance qu'a pris l'accumulateur devenu véritable centre nerveux de tout l'équipement de la motocyclette, il nous a paru intéressant de soulever un coin du voile qui entourait cette mystérieuse petite boîte noire transparente. Nous avons donné, dans des articles précédents, un certain nombre de précisions

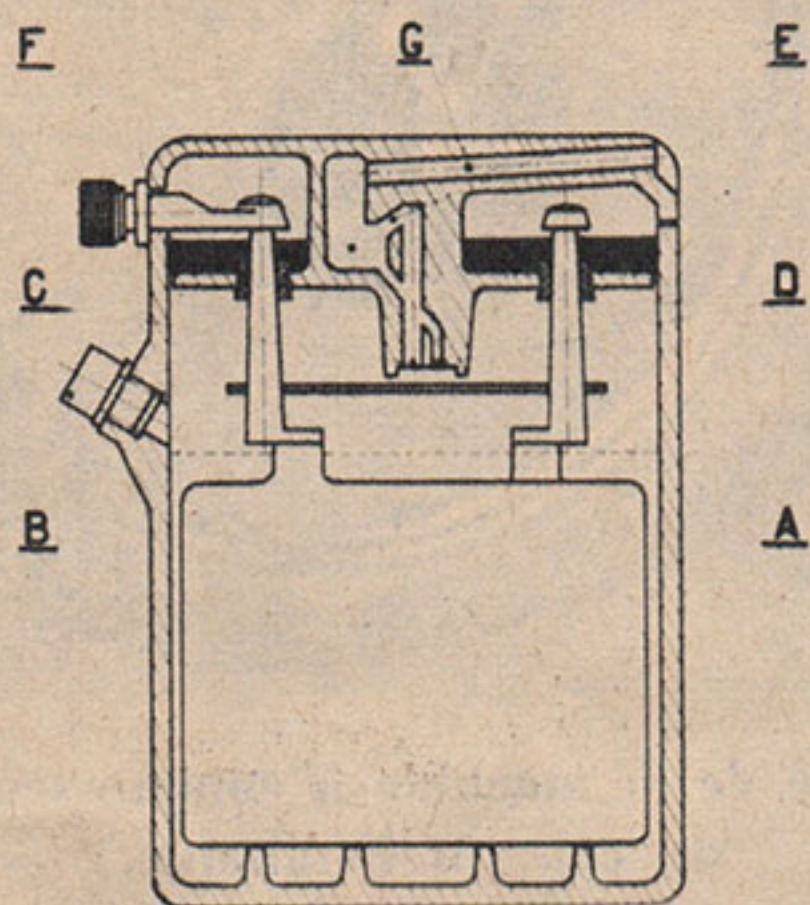


FIG. 1 - BATTERIE FULMEN
TYPE F 76

quant à sa constitution et fait un tour d'horizon sur les différentes solutions d'exécution. Beaucoup d'usagers ont vu de vieilles batteries démontées mais les parties intéressantes étant désassemblées ou invisibles parce que venues de moulage dans l'intérieur des pièces, il était extrêmement difficile de reconstituer en esprit le sens de l'exécution.

Le dessin en coupe ci-dessous (fig. 1) permet de se rendre compte d'une façon très claire de la constitution interne d'une batterie moderne. On sera certainement surpris en l'examinant de constater l'allure insoupçonnée de la partie supérieure qui ferait plutôt penser à quelque étrange carburateur. Cet ensemble, minutieusement étudié, n'est pourtant pas dû à la fantaisie d'un dessinateur mais le résultat d'une longue et patiente étude.

Il fallait vaincre les ennemis héréditaires

de l'accumulateur de motocyclette, condensation, échappement de liquide acide, corrosion des bornes et des câbles, manque de liquide permanent et supprimer d'une façon absolue tout effet d'attaque des parties métalliques de la machine aux conséquences si désastreuses, et nous passerons sous silence les ravages qui étaient causés aux vêtements des malheureux usagers affligés d'une batterie d'étanchéité douteuse.

On remarquera que tout a été mis en œuvre pour empêcher le liquide de s'évacuer vers l'extérieur et pour séparer les gouttelettes très fines en suspension dans les gaz dûs à la charge. Le niveau du liquide, à 1 centimètre environ de la plaquette déflecteur A, est réglé d'une façon absolue par le bouchon étanche B. Les vibrations et les chocs de la route entraînant un mouvement de liquide brutal de bas en haut, il était nécessaire qu'aucune masse importante ne vienne en contact rapide avec les orifices inté-

A PROPOS DE BATTERIE

rieurs et puisse remplir les canalisations C et D. Ces canalisations débouchent l'une, C, directement dans une petite chambre de condensation, puis par un canal réverbère E dans une chambre de détente F, l'autre, D, par un canal oblique dans la partie inférieure de la chambre de détente, qui communique elle-même avec l'extérieur par un long canal G foré dans la masse de l'ébonite.

On comprendra aisément le processus de séparation du liquide et des gaz.

Les gaz imprégnés se présentant en C sont secs quand ils arrivent à l'orifice extérieur du canal G. La partie basse de la batterie étant plus chaude quand elle est en charge, une condensation s'effectue dans la chambre F et son produit liquide, ramené par le courant gazeux du canal réverbère, réintègre l'intérieur de la batterie par l'orifice D.

Le second dessin (fig. 2) représente une batterie de 7 AH dite carrée et destinée aux motos allemandes. Sur ce modèle un dispositif automatique de remplissage a été réalisé. En effet les exigences des dimensions extérieures interdisaient l'emploi du remplissage latéral.

Le réglage correct des niveaux étant obligatoire pour une utilisation valable, une cheminée A plonge à l'intérieur de chaque élément légèrement au-dessous de la hauteur du liquide.

Cette cheminée est obturée par un bouchon étanche dévissable au moyen d'une pièce de monnaie. L'évacuation des gaz s'effectue par un cône B prolongé d'un canal C. Pour effectuer le remplissage, après avoir enlevé le bouchon, il suffit d'obturer avec le doigt le trou du canal C et de remplir au ras des filets du bouchon.

L'intérieur de la batterie étant isolé de l'atmosphère le niveau s'arrête au ras de la cheminée A.

En enlevant le doigt, l'air pénètre dans la batterie et le volume d'eau contenu dans la cheminée s'écoule dans l'élément. Le niveau se stabilise légèrement au-dessus de la base de la cheminée

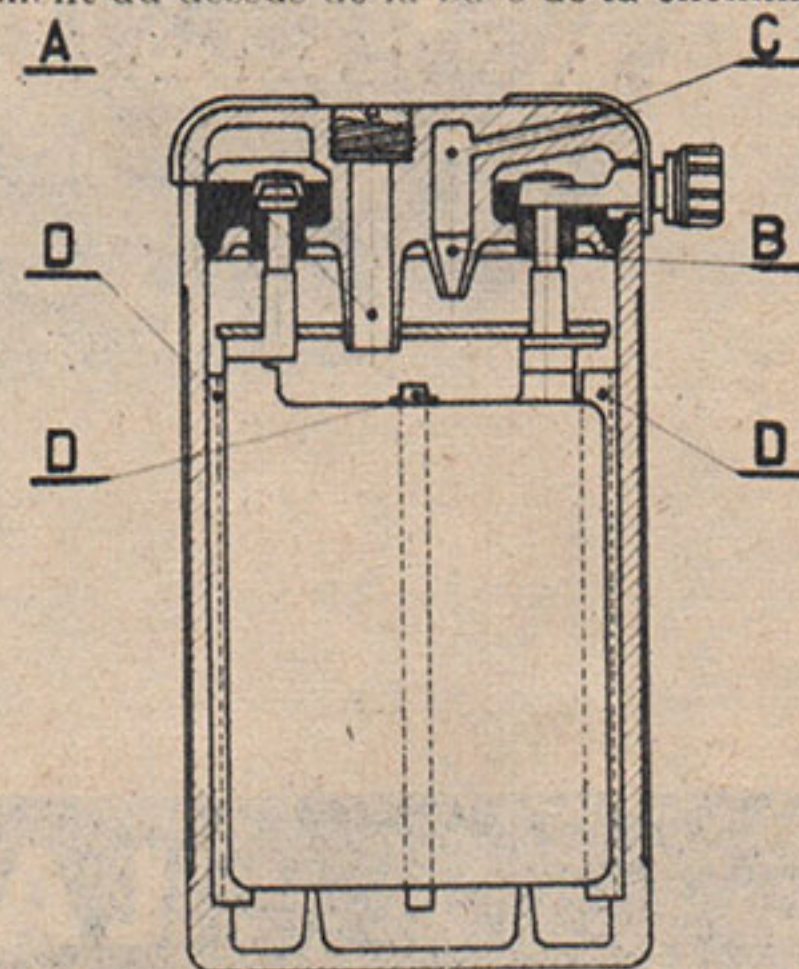


FIG. 2 - BATTERIE FULMEN
TYPE F 72

dont la hauteur a été calculée à cet effet.

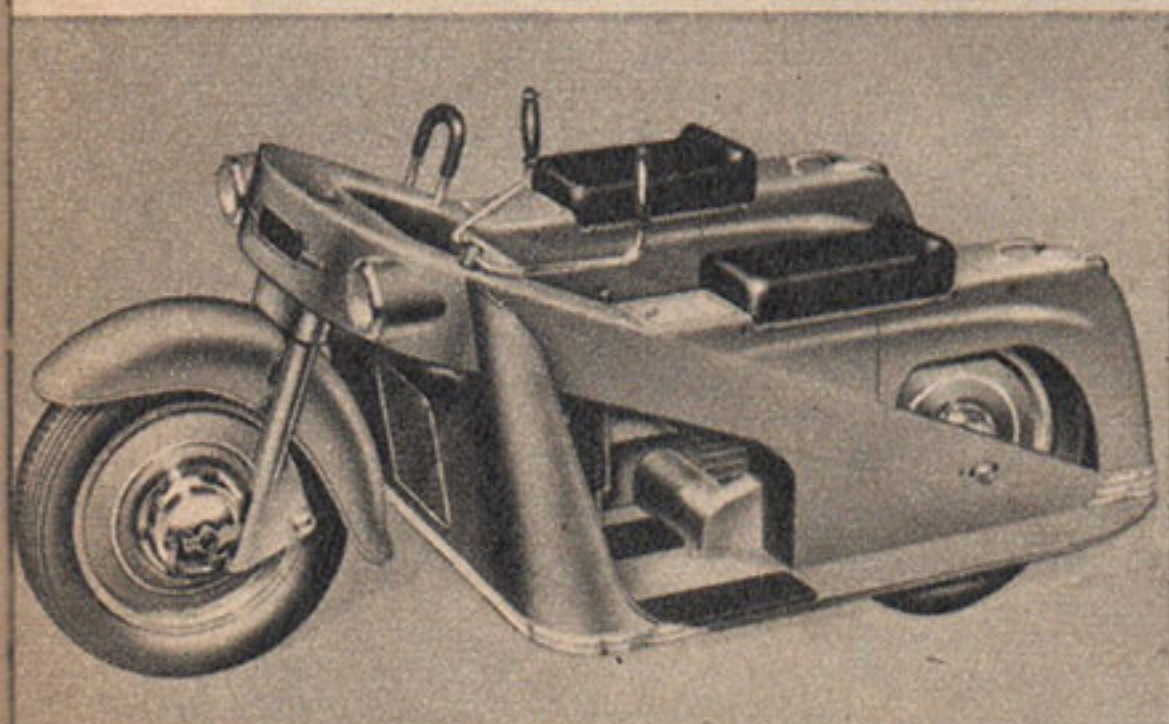
On remarquera également sur cette batterie que les plaques sont isolées par des nervures et bracelets de caoutchouc D ayant pour but de supprimer radicalement les vibrations entre plaques.

Ce dispositif étant des plus efficaces ainsi que la laine de verre employée sur la batterie précédente.

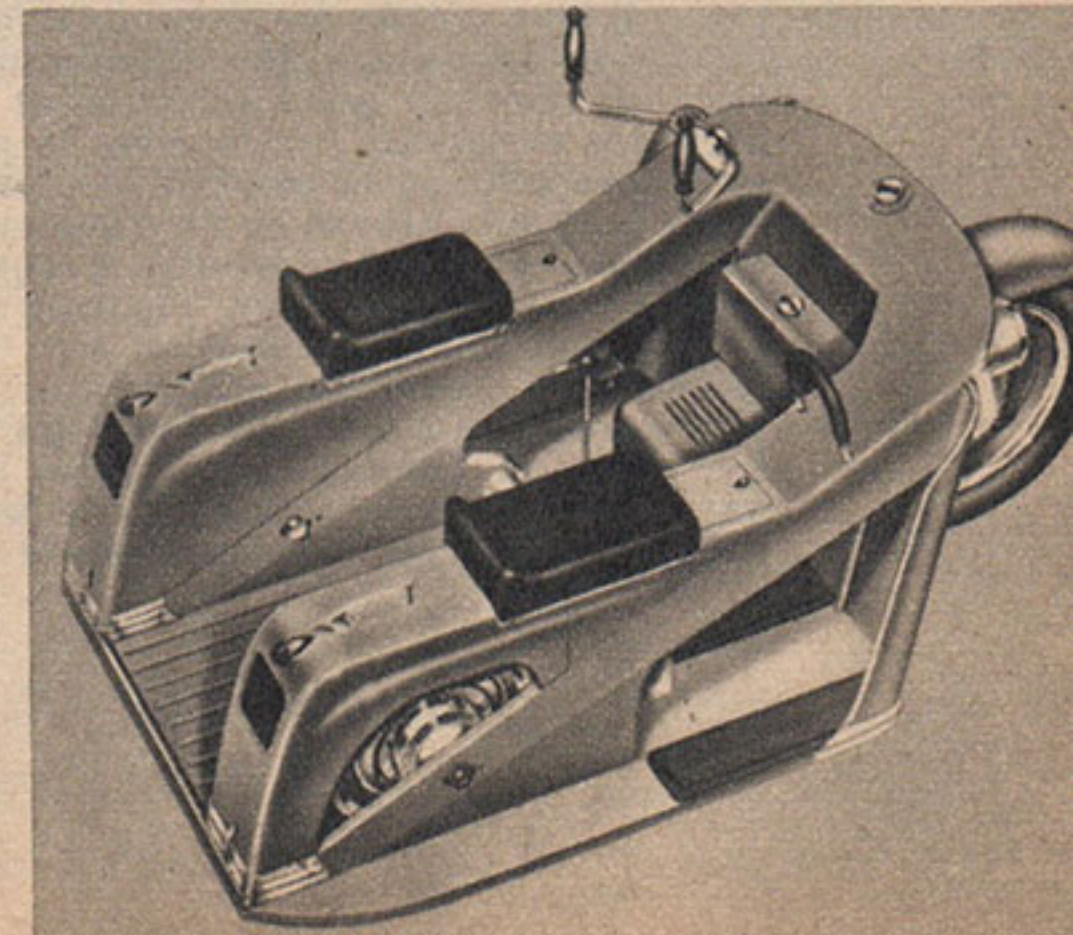
A noter que ces deux batteries sont entièrement construites en matière complètement inattaquable par l'acide sulfurique.

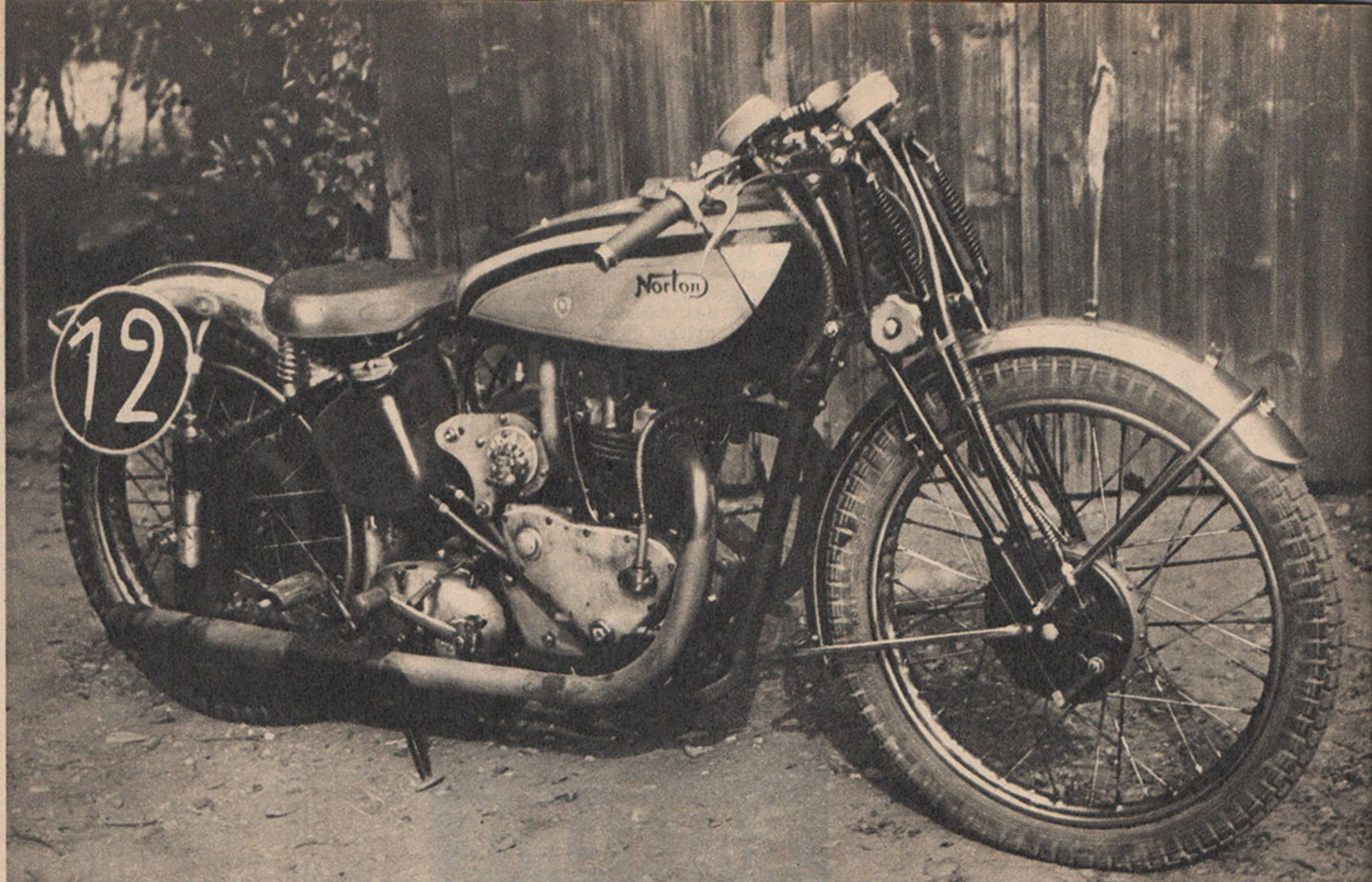
Les bornes, généralement en cuivre, sont en alliage plomb antimoine, de grosse section et garnies d'un écrou en bakélite spéciale, dévissable à la main.

Cet aperçu rapide de ces quelques dispositifs feront ressortir l'intense désir de progrès des techniciens au service de l'industrie motocycliste française.



**Cet original projet
de tricycle est du
à un américain,
M. H.-S. Ritzel, de
Long-Island City.**





Vue de la machine à compresseur
du coureur Feuiltaine.

LA

SURALIMENTATION

LA suralimentation qui a eu un tel succès sur les voitures de course a été beaucoup moins utilisée sur les motocyclettes, quoique celles qui en furent équipées aient connu des succès retentissants tels que ceux des B.M.W., Rondine, Guzzi, N.S.U., etc... Actuellement, les motos suralimentées ne sont plus admises en course, mais une des raisons du peu de réalisations qu'on ait connu au temps où elles pouvaient courir, et dans les mêmes catégories que si elles n'avaient pas eu de compresseur, vient de ce qu'il est d'autant plus difficile de suralimenter un moteur que celui-ci a un nombre de cylindres plus réduit. En effet, les compresseurs utilisés ont un débit continu : si le moteur est un monocylindre à 4 temps par exemple, qui n'absorbe de l'air que pendant le quart de la durée du cycle, il faut prévoir un réservoir tampon entre le compresseur et le moteur et même avec un réservoir assez encombrant il y aura des variations continues de pression dans celui-ci, la plus faible pression étant celle qui s'établit en fin d'aspiration et qui est la véritable pression à laquelle on suralimente le moteur. Pendant tout le reste du temps la pression sera plus élevée et le travail du compresseur sera plus grand que s'il suralimentait un moteur à grand nombre de cylindres mais de même cylindrée totale que le mono considéré. C'est pour cela sans doute que,

sauf erreur, on n'a pas vu de machine suralimentée en Angleterre, pays de prédilection du mono (nous parlons toujours de la période précédant 1939). En Italie cependant, Guzzi a obtenu des résultats retentissants avec un 250 suralimenté mais nous ne savons pas comment était réalisée l'installation de suralimentation.

A quelle pression peut-on suralimenter un moteur et quelle puissance en obtient-on ? Les premières voitures de course à compresseur, il y a trente ans, étaient suralimentées à une pression effective (c'est-à-dire au-dessus de la pression atmosphérique) de 0,300 à 0,600 kg/cm², comme le sont actuellement les voitures de tourisme de série que quelques spécialistes équipent de compresseurs. Mais par la suite, les pressions de suralimentation des voitures de course ont rapidement été élevées pour atteindre maintenant, avec deux compresseurs en série, de 2 à 2,5 kg/cm² eff. et parfois plus semble-t-il. Si la température de l'air à la sortie du compresseur était ramenée à la température ambiante, le poids d'air introduit à chaque aspiration serait proportionnel à la pression absolue de même que la puissance recueillie sur vilebrequin, à condition toutefois que le rapport volumétrique de compression du moteur lui-même puisse être conservé, grâce à l'utilisation d'un carburant approprié.

Mais de cette puissance doit être déduite la puissance absorbée par le compresseur, ou tout au moins une grande partie de celle-ci, car une fraction est récupérée pendant le temps d'aspiration. De plus, l'échauffement de l'air dans le compresseur réduit le poids d'air introduit.

Par contre, le balayage de la culasse redonne un avantage et pratiquement la puissance est sensiblement proportionnelle au rapport de compression du compresseur, tout au moins pour des taux de suralimentation modérés. Néanmoins, même pour les taux très élevés, les spécialistes des moteurs de course arrivent à des résultats surprenants puisque la puissance spécifique atteint des valeurs de l'ordre de 250 CV. au litre à 8 ou 9.000 t.m., alors que, sans suralimentation, nous ne pensons pas qu'on ait dépassé, à cette vitesse de rotation, 90 à 100 CV. au litre (peut être quand même un peu plus sur certains moteurs de motos). En course, on trouve bien des résultats analogues puisque les Ferrari de 4 l. 500 sont sensiblement à égalité de performances avec les Alfette de 1 l. 500 qui doivent être suralimentées à plus de 2 kg. eff. (donc avec un rapport de compression des compresseurs de plus de 3).

Ce rapide exposé sur la suralimentation nous amène à présenter une réalisation

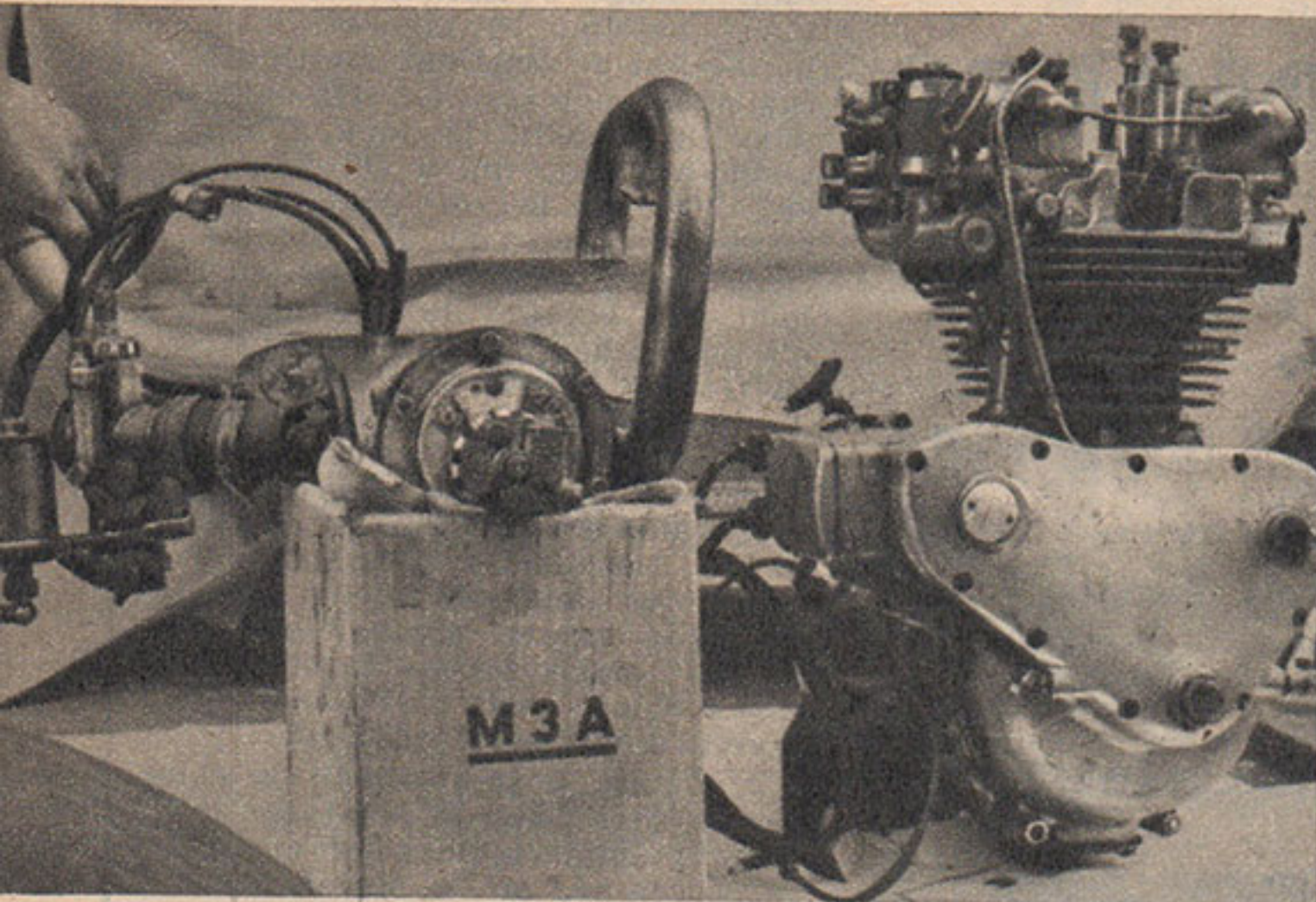
particulièrement intéressante d'une moto suralimentée due au coureur-mécanicien bien connu, M. Feuiltaine. M. Feuiltaine partant d'un moteur de 500 cmc Tiger 100, a réduit la cylindrée à 350 cmc. par diminution de l'alésage. Il a équipé ce moteur d'un compresseur Cozette normalement destiné à un moteur de 750 cmc. : il a simplement réduit la vitesse dans le rapport voulu. La pression de suralimentation était de 2 kg. eff. ce qui, à notre connaissance, est la plus forte pression à laquelle on ait suralimenté un moteur de moto. Le rapport volumétrique de compression du moteur, même en employant l'alcool comme carburant, a dû être amené à 4,5 (cela correspond, compte tenu du compresseur, à un rapport réel de 13,5) et le calage de la distribution a dû être corrigé pour diminuer le croisement des soupapes car sans cela le balayage aurait atteint une valeur exagérée étant données les différences considérables des pressions à l'admission et à l'échappement. Le compresseur, qui devait absorber 9 CV., était entraîné par une chaîne et un pignon calé sur le vilebrequin à côté du pignon normal d'entraînement de la boîte de vitesse. La photographie ci-contre présente cette jolie machine avec laquelle M. Feuiltaine a obtenu de très beaux résultats.

Cette description sommaire semble laisser entendre que toute cette transformation est très simple, mais si l'on savait tous les essais méthodiques qu'il a fallu afin de trouver le meilleur compromis entre la pression de suralimentation, le taux de compression du moteur, le réglage de la carburation et des arbres à cames, etc... sans compter la mise au point de l'entraînement du compresseur, on reconnaîtrait quel talent est celui de M. Feuiltaine dont la réussite est certainement appréciée à sa juste valeur par les spécialistes. Les résultats obtenus sont également une confirmation de l'extraordinaire robustesse du moteur Triumph dont la puissance sur le vilebrequin, même après la réduction de la cylindrée à 350 cmc., devait être de l'ordre du double de celle du Tiger 100.

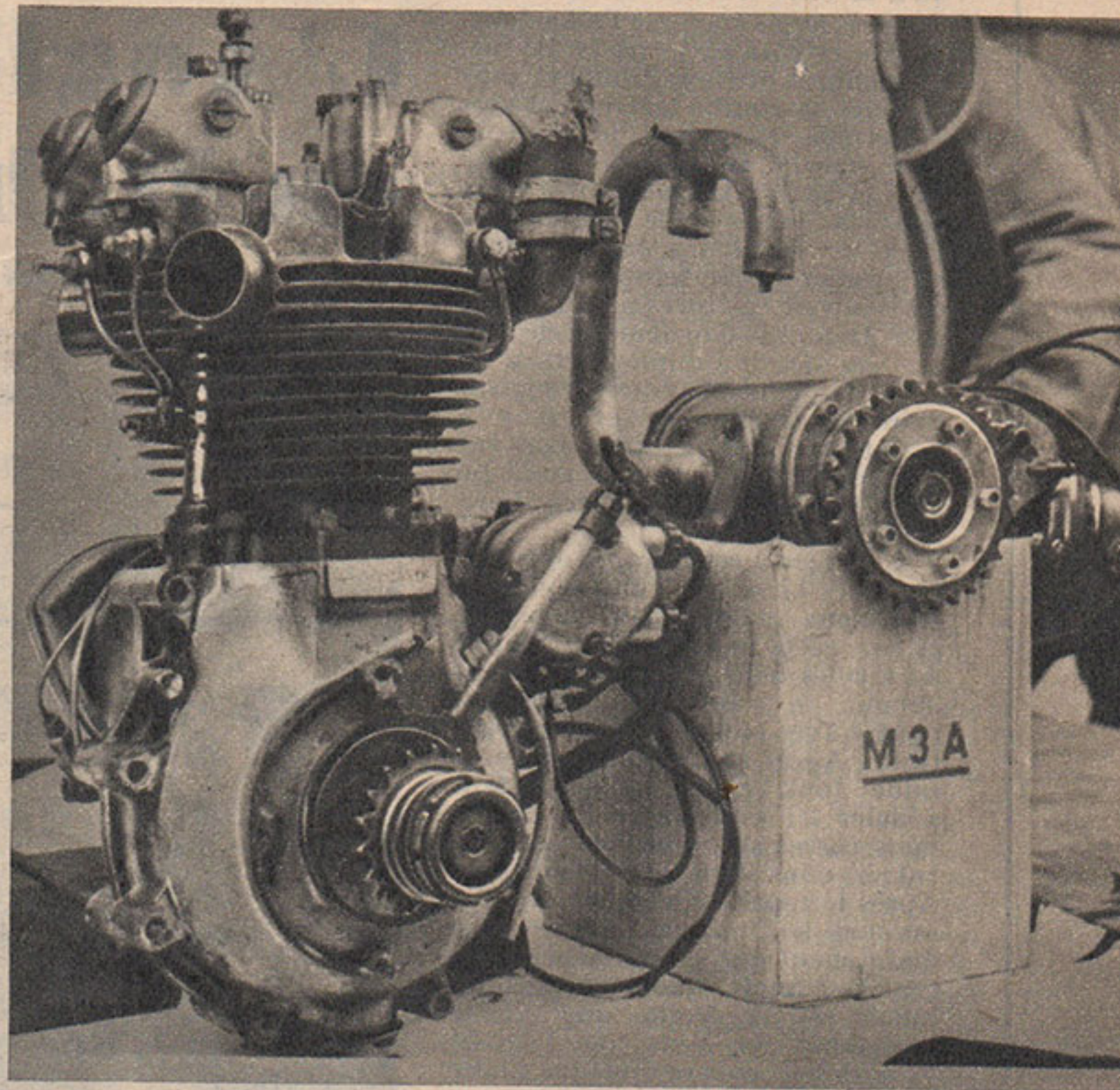
Que peut-on penser de l'interdiction actuelle en course des machines suralimentées ? C'est peut être regrettable pour le côté spectaculaire d'une part, et d'autre part, pour les chances que cela enlève à des mécaniciens isolés, de la classe de M. Feuiltaine, de préparer des machines de performances exceptionnelles. Mais si l'on reste sur le plan technique, il n'y a pas de regrets à avoir. Le moteur de course fortement suralimenté à son origine dans

le règlement à la cylindrée et il a eu pour but, au début, de tourner en quelque sorte ce règlement qui, depuis, a été adapté à ce nouvel état de choses. Mais au point de vue économique, la forte suralimentation est une hérésie. On sait en effet que le rendement d'un moteur (qu'il ne faut pas confondre avec la puissance spécifique ou puissance au litre de cylindrée) défini comme le travail que l'on peut tirer d'une quantité donnée de combustible, est d'autant meilleur que le rapport de détente est plus élevé. Comme le rapport de compression est limité par la détonation ou l'auto-allumage, on comprend pourquoi tant d'inventeurs se sont attachés au problème consistant à obtenir un rapport de détente plus grand que le rapport de compression. Or la suralimentation fait juste le contraire. Comme le but des hommes est toujours de tirer le maximum des biens que la nature leur a donnés, et le pétrole en est un des plus marquants, on comprend pourquoi le moteur fortement suralimenté, tout au moins par compresseur à entraînement mécanique comme sur les voitures ou les motos, a peu de chance d'aboutir à un débouché commercial.

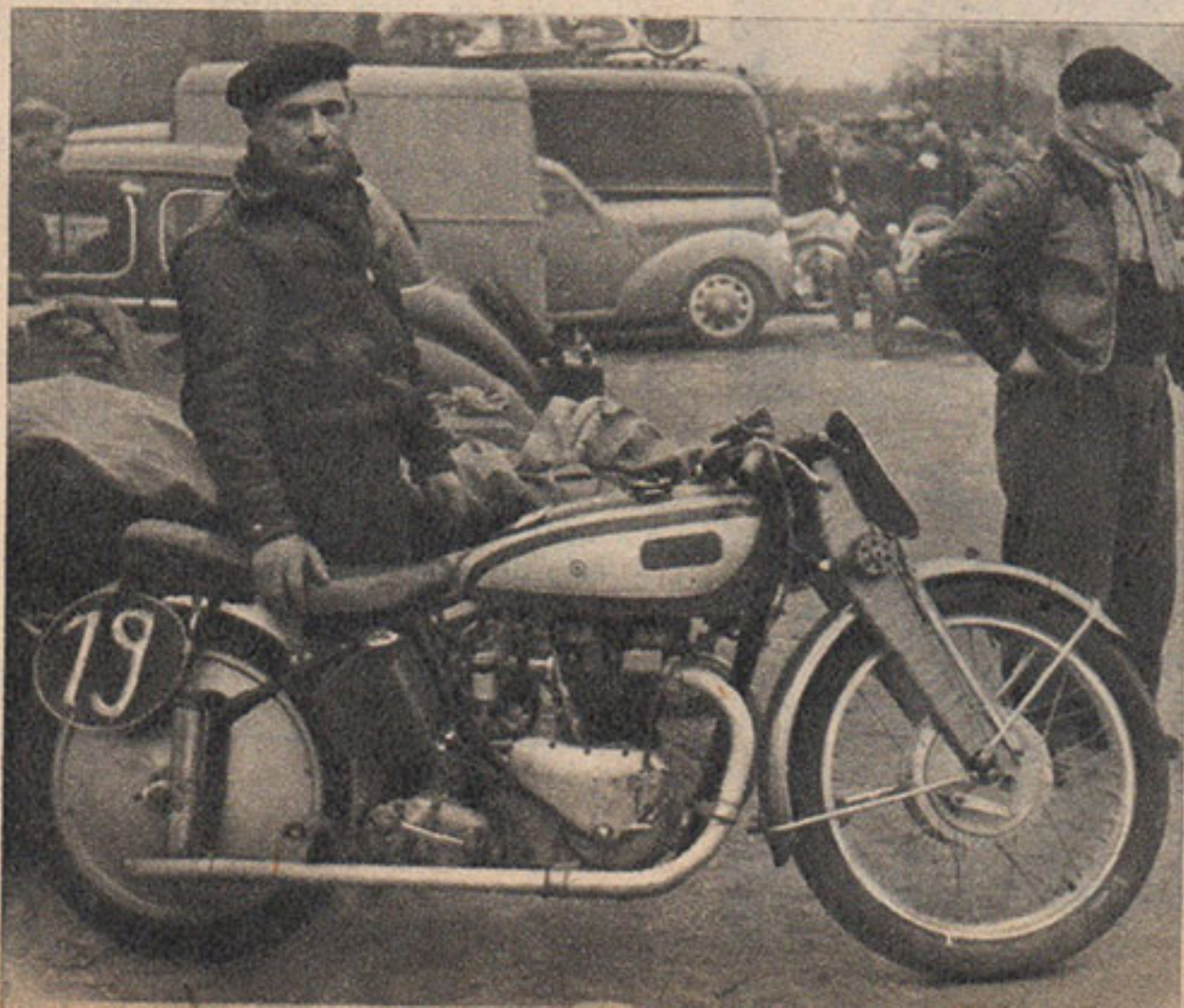
R. L.



Le moteur et le compresseur.



Vue côté entraînement.



A la course de la côte Lapize, M. Feuiltaine avait aligné cette 500 sans compresseur, avec laquelle il fit 2^e.

ENFIN je suis heureux de recevoir ma Mobylette chérie et pour la procédure suivante je n'ai rien que de l'admiration. Dans un petit bureau du « Royal Automobile Club », un « port-officer » très complaisant me remet un permis de conduire, une carte de circulation et un certificat d'assurance, tous ces documents inscrits à mon nom et avec toutes les données que j'avais écrites sur une fiche au bureau du Touring-Club dans mon pays. Entre temps, il est devenu déjà neuf heures et demie; il prend le téléphone pour réserver une chambre dans un hôtel. « Bon voyage et tenez votre gauche! » est son dernier salut.

Le lendemain, après un « petit » déjeuner excellent (de la bouillie d'avoine, des œufs brouillés au lard, du toast aux confitures, etc.), je monte sur mon petit motocycle. Il pleut encore mais, à l'approche de Folkestone, la pluie a cessé et le soleil luit dans un ciel clair. Avant de descendre la pente rapide vers Folkestone, je mets ma Mobylette au bord de la route pour jouir de la vue sur la ville qui brille au soleil devant une mer bleu foncé, comme je ne l'ai vue qu'à la Côte d'Azur.

Après avoir traversé Folkestone, je suis la côte et je passe Hythe, Dymchurch et New-Romney; puis la route se courbe légèrement vers l'intérieur et quand je passe le pont sur le Rother, jolie petite rivière, je me trouve tout à coup dans la petite ville antique de Rye. Ce serait un crime si vous ne preniez pas le temps de visiter cet endroit pittoresque à votre aise. Depuis le douzième siècle Rye est un des « Cinque-Ports » où jadis des contrebandiers rôdaient dans les ruelles raides; il y a maintenant des peintres, assis sur leur pliant, pourvu qu'ils aient pu trouver une petite place horizontale.

Winchelsea est l'endroit suivant, quelques kilomètres plus loin. Une montagne se lève dans la plaine, et sur cette montagne un groupe de vieilles maisons qui se tiennent debout en s'appuyant l'une sur l'autre avec une nonchalance artistique. Après avoir monté la côte raide (oui, chers amis, il faut pédaler ici avec votre 50 cmc.!) vous passez sous une porte et vous entrez dans l'ancien Winchelsea. Après le repas substantiel que j'ai savouré à Douvres ce n'est que maintenant que je commence à me rendre compte que le temps du lunch est là. Voilà une vieille hostellerie vis-à-vis de l'église; y aurait-il encore quelque chose à boulotter?

Dans la salle à manger, toutes les tables sont occupées; mais un vieux monsieur et sa femme m'invitent de prendre place à leur table, et en peu de temps nous sommes engagés dans un discours agréable. Il paraît qu'autrefois le monsieur a été un motocycliste enthousiaste. « Je vous ai vu arriver, mais je n'entendais rien, c'est vraiment une machine



COURRIER DES LECTEURS

L'Angleterre en Mobylette

(suite)



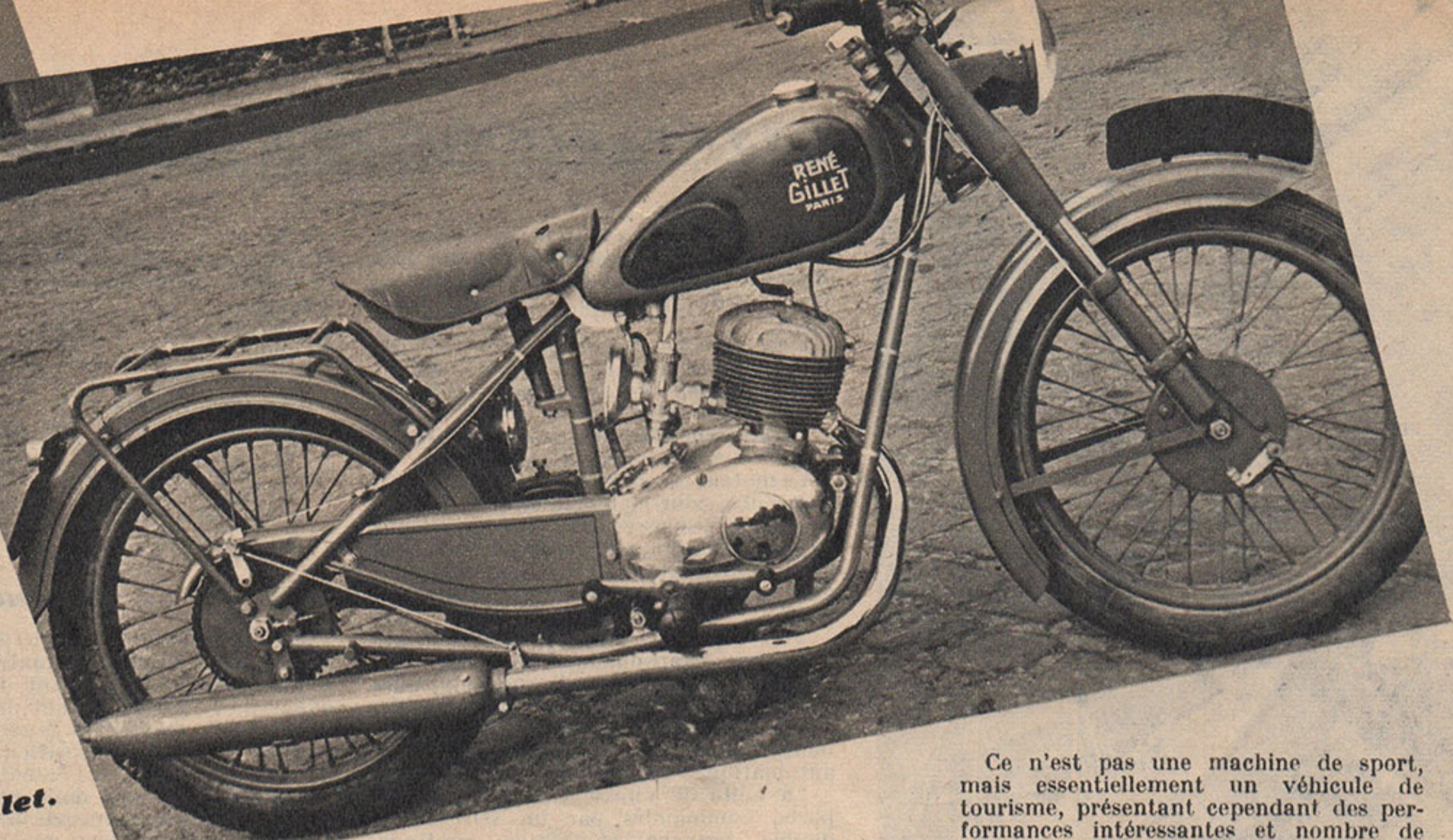
silencieuse. Quelle est la marque?» me demande-t-il. Alors je lui raconte «vélocycleurs» en Hollande et comment ils ont conquis le pays dans quelques années seulement.

En outre, il est très intéressé par ma carte Michelin n° 114 des comtés Sussex et Kent que j'ai pu emprunter d'un ami, car ce numéro est épuisé. Je lui montre la façon claire par laquelle on a indiqué les routes principales, secondaires et tertiaires, la signification des lignes vertes le long des routes « très pittoresques », l'indication des points de vue et comment une, deux ou trois flèches indiquent la raideur des chemins, chose de grande importance pour ceux qui n'ont qu'un petit 50 cmc. « Il n'existe pas une seule carte anglaise qui est comparable à cette carte Michelin! » dit-il. Après le déjeuner, le vieil Anglais sort avec moi pour regarder avec attention mon vélo et il est surpris de voir le tout petit moteur suspendu devant le pédalier. Comment est-il possible de faire un voyage à l'étranger avec une petite machine comme celle-là?

Le long des chemins ruraux pittoresques, je continue maintenant en direction du bat de mon voyage: Battle, un très vieux patelin, 10 kilomètres au nord-ouest de Hastings. Battle est également une surprise. On entre dans le patelin le long d'une vieille abbaye, qui a été fondée en 1066 par le roi William en commémoration de la bataille contre les Normands. Saviez-vous que « la bataille de Hastings » n'a pas eu lieu à Hastings, mais à Battle? En ce moment c'est plutôt un lieu paisible où vous n'avez pas l'occasion de rencontrer des Normands. Les moines de l'abbaye sont également remplacés par de toutes charmantes jeunes filles, parce que dans ces vieux bâtiments se trouve maintenant un internat. Mais ne me demandez pas surtout quel prix vous y devrez payer pour votre fille!

Je monte la rue principale et je vois déjà dans la lointaine le vieux moulin dominer les arbres de la colline, où je devais être pendant une semaine l'hôte de ma sœur et de mon beau-frère. L'entrée est déjà une surprise: comme les Anglais connaissent l'art de transformer d'une manière artistique de vieux bâtiments en demeure confortable, sans toutefois gâcher leur cachet original. L'ancien charnil rond du rez-de-chaussée est devenu salle à manger avec des doubles portes battantes donnant sur un de ces jardins pour lesquels l'Angleterre est devenue réputée. Une porte conduit de la salle à manger à une annexe dont une partie est occupée par une chambre d'habitation de 8 m. 50 x 10 mètres. Les chambres à coucher au premier étage ouvrent sur la galerie et tout en haut du moulin se trouve le cabinet de travail de mon hôte, avec une vue incomparable.

(A suivre.)



**La 250
René-Gillet.**

**ESSAI
D'UNE 250
FRANÇAISE :
LA
RENÉ-GILLET**

IL y a peu de temps encore, aucune 250 française ne figurait sur le marché, tous les constructeurs limitant leur effort à la catégorie 175 cmc. Deux maisons ont heureusement comblé cette lacune, Jonghi et R. Gillet. Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs la 250 R.-Gillet, commercialisée depuis peu.

Présentée aux Salons de 1950 et 1951, elle a trouvé au cours d'essais nombreux et de modifications successives sa personnalité définitive.

Ce n'est pas une machine de sport, mais essentiellement un véhicule de tourisme, présentant cependant des performances intéressantes et nombre de solutions dignes d'attention.

Le cadre est classique, du type double berceau, en tube étiré soudé à l'autogène. Il est livré avec ou sans suspension AR. La fourche télescopique R.-Gillet possède des amortisseurs à huile à double effet.

La suspension AR., que nous avons pu examiner en détail, est du type à glissières télescopiques, avec des coulis-seaux très largement dimensionnés. Deux ressorts assurent l'amortissement, leur dureté étant réglable au moyen d'une bague moletée. Débattement : 7 cm. 1/2. Débattement de la fourche : 8 cm. 1/2.

Les machines futures seront toutes livrées avec la suspension AR.

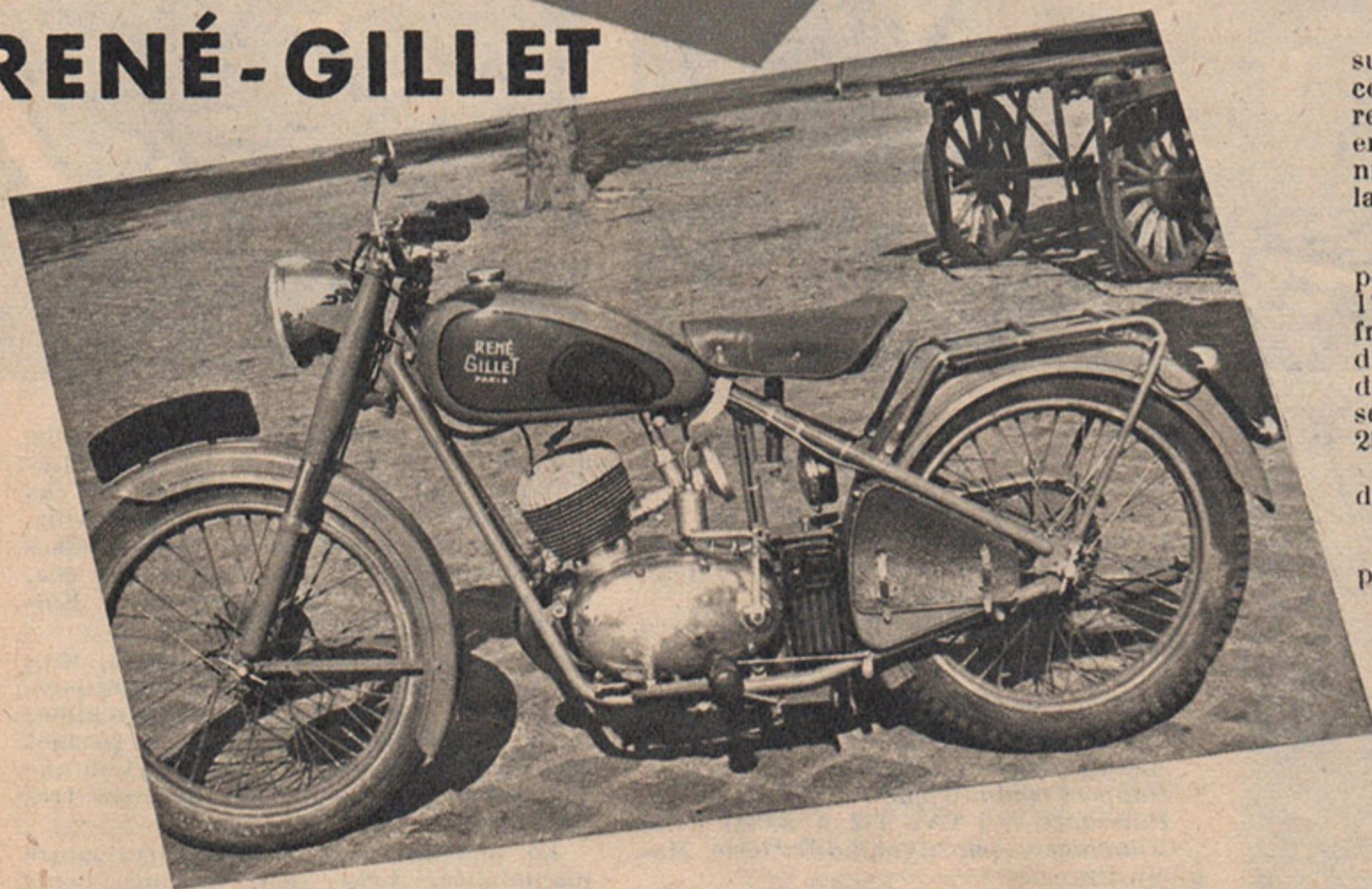
Un volumineux réservoir de 17 litres garantit une autonomie appréciable. La selle, très large et très confortable, est suspendue par le bec et bénéficie d'un système amortisseur réglable.

Le porte-bagages en tube est boulonné sur la partie AR. du cadre. Béquille centrale très robuste, rappelée par ressort, garde-boue AV. à bavolet, très enveloppant, et AR. articulé sur charnière permettant de sortir la roue lorsque la machine est sur béquille.

Les roues à broches, interchangeables, possèdent des tambours de freins de 170 millimètres. La commande des freins AV. et AR. est conjuguée au moyen du levier manuel, grâce à un câble double, une pédale permettant d'agir séparément sur le frein AR. Pneus de 25x3.

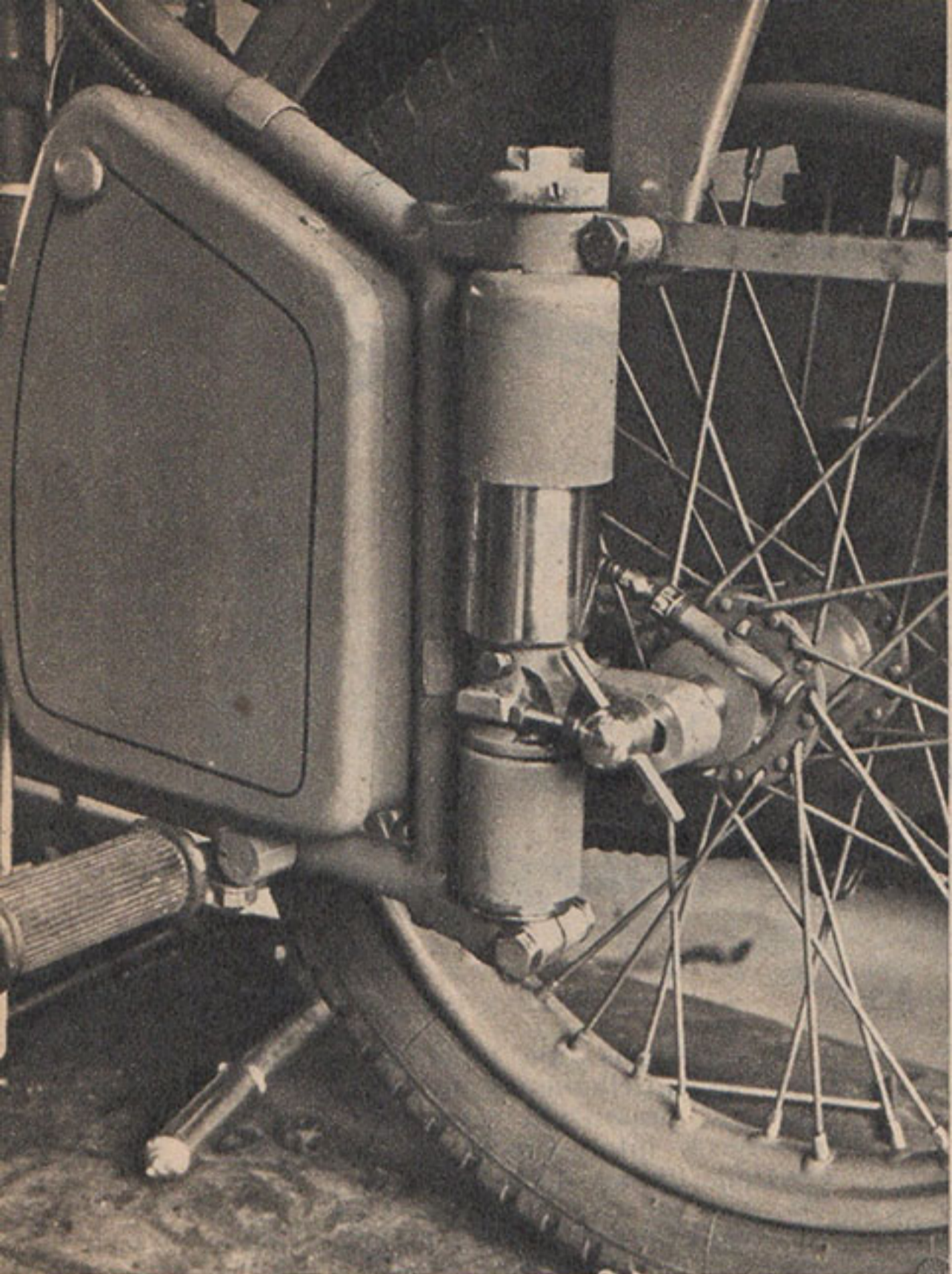
Le compteur kilométrique, encastré dans le phare, est entraîné par la roue AR.

Le guidon large, d'une forme quelque peu U.S.A., groupe les commandes clas-



**Vue côté transmission
primaire.**

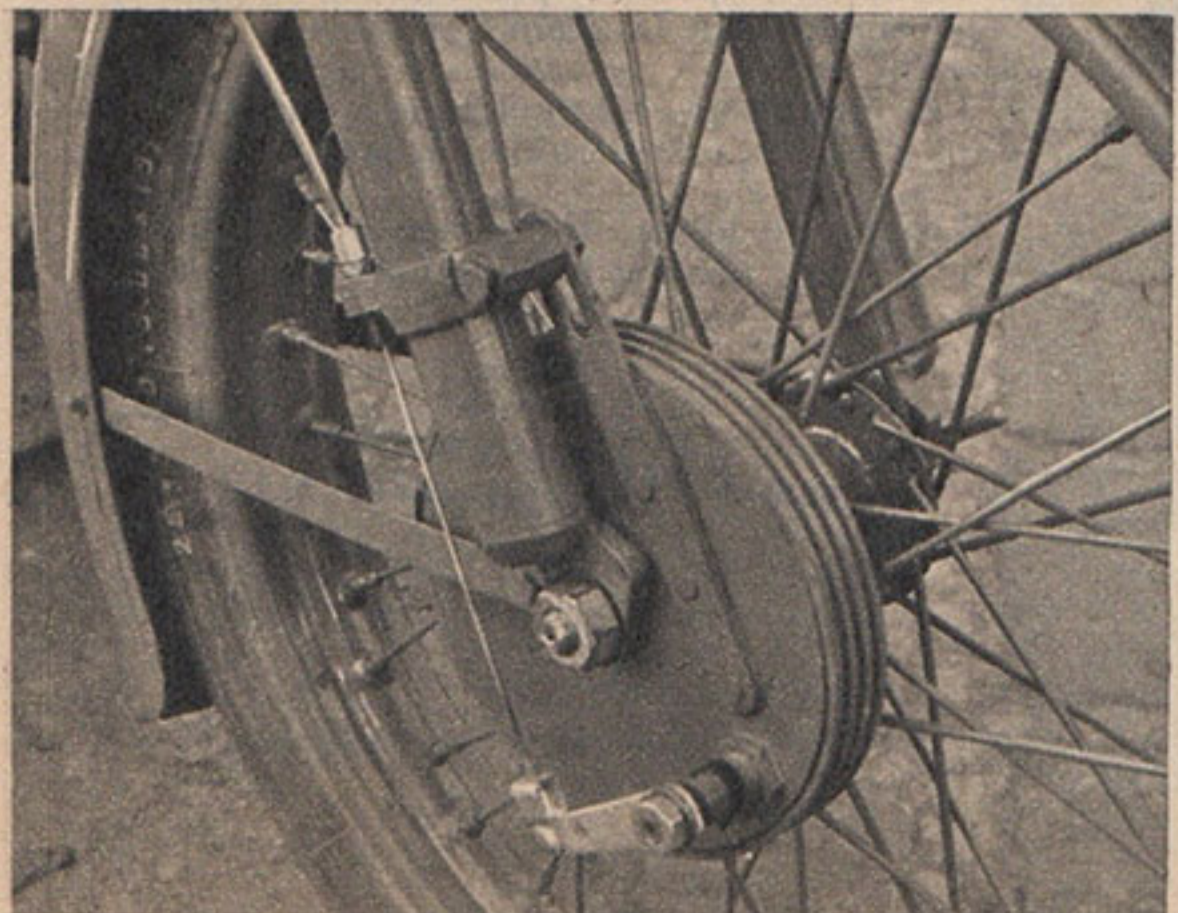
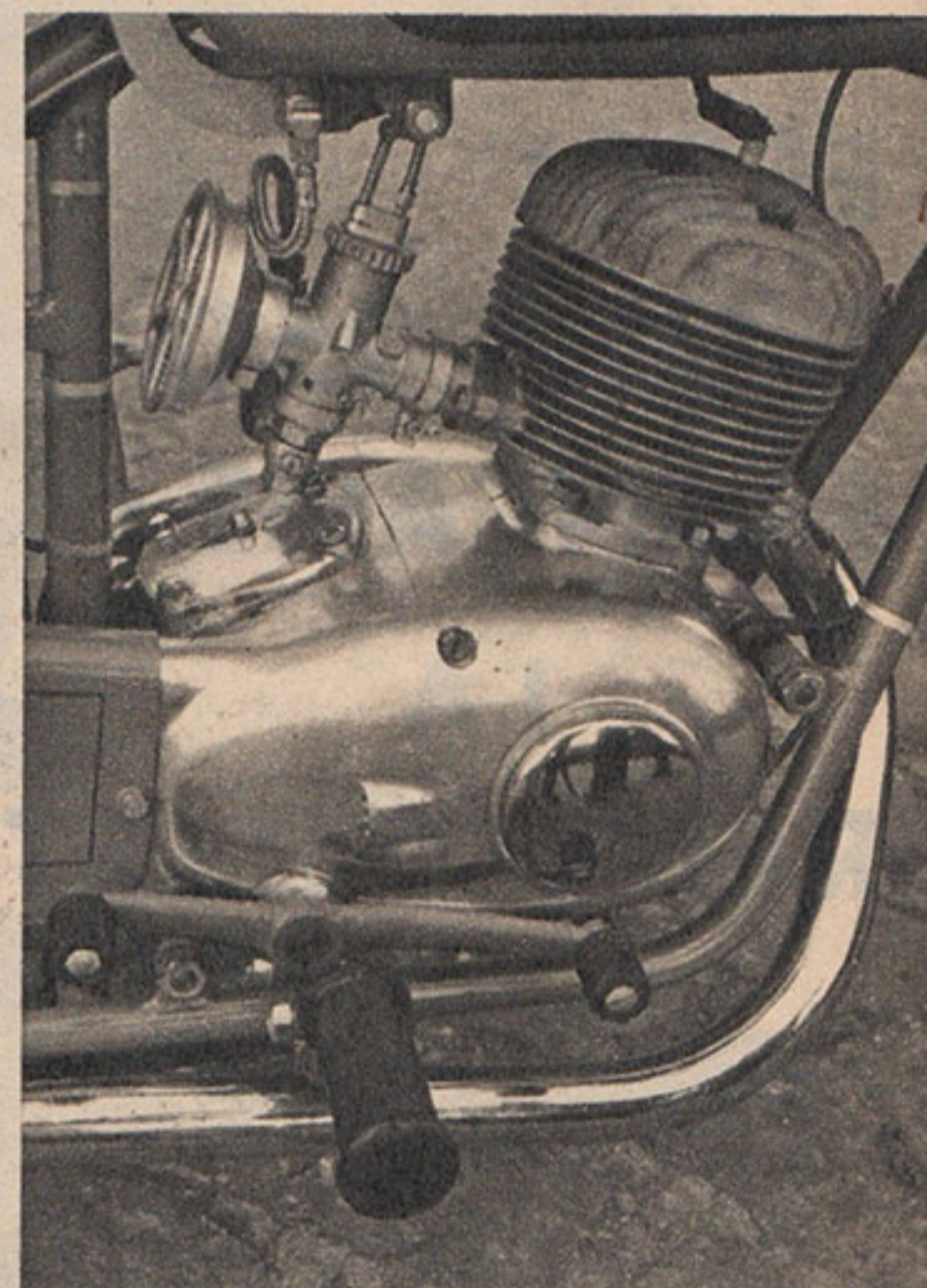
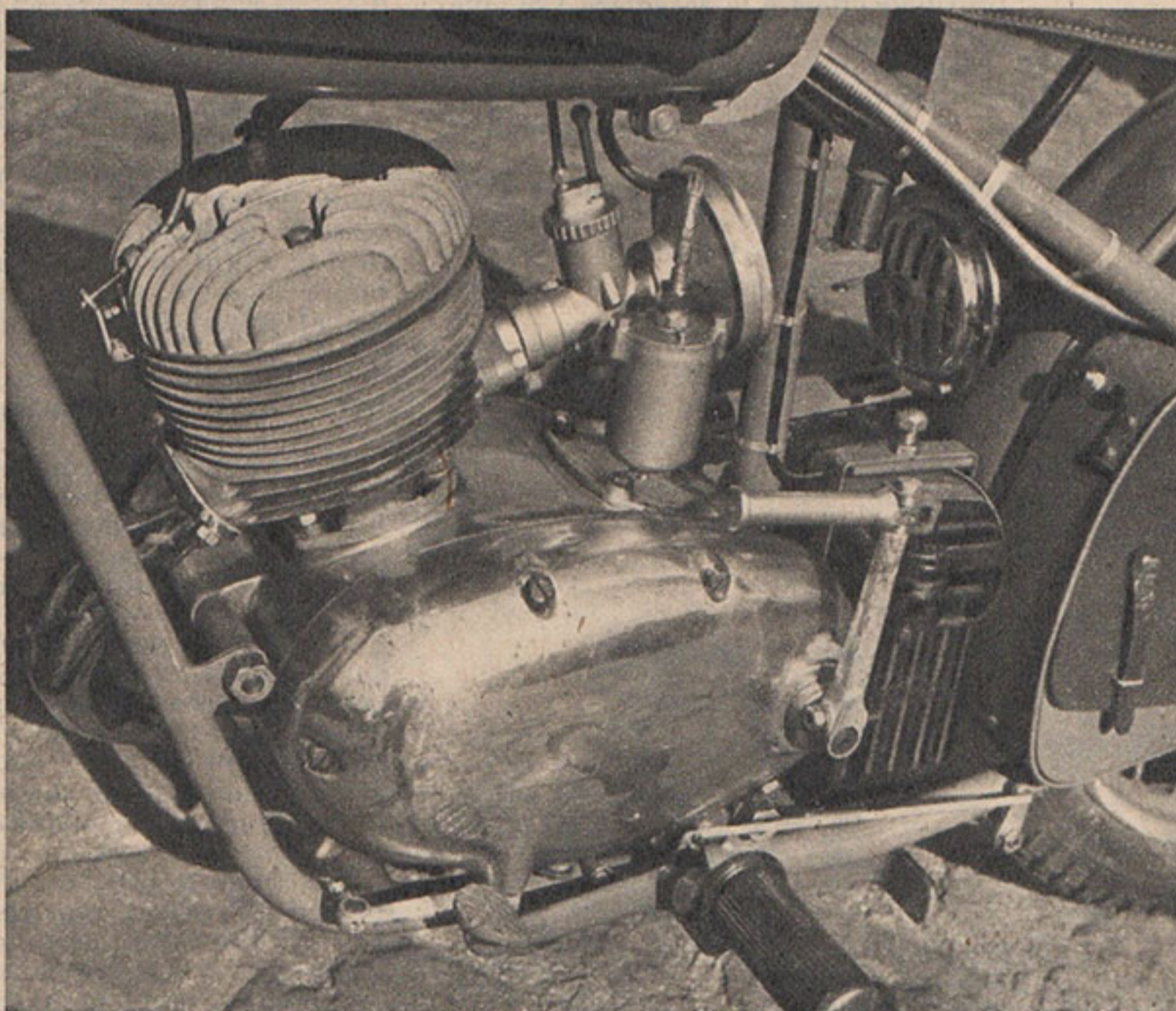
ESSAI D'UNE 250 FRANÇAISE



La suspension AR. classique René-Gillet. L'ensemble est excessivement robuste.

Le bloc-moteur peut-être considéré comme une réussite au point de vue esthétique et protection.

Le frein AV. 2 orifices protégés par des bagues permettent le graissage de l'axe de came.



siques et possède un frein de direction. Un boîtier Morel centralise les commandes phare-code-veilleuse et avertisseur au moyen d'une manette à positions multiples.

Une sacoche métallique, en sus de l'outillage, contient la bobine d'allumage et le dispositif de contact commandé par une clef extérieure.

La machine est livrée avec avertisseur, rétroviseur, pompe et outillage.

Le moteur est un bloc 250 cmc. 2 temps, monotube, course/alésage 68x68, à deux transferts. Culasse avec décompresseur et cylindre en alliage léger, chemise fonte. Carburateur AMAC de 27 millimètres, avec volet d'air réglable et filtre à air.

Vilebrequin à volant, sur roulements à billes, transmission primaire par chaîne, embrayage à disques multiples acier-bronze travaillant dans l'huile.

L'allumage s'effectue par dynamo en bout d'arbre, avec système d'avance automatique, batterie et bobine.

La boîte de vitesse comprend 4 rapports, commandés par un sélecteur à double branche et action continue.

En 4^e, il suffit d'appuyer sur la branche AV. pour tomber au point mort, et de la même façon on enclenche à

Avance : automatique par système centrifuge à masselottes. Variation : de 3 mm. plein retard à 8 mm. pleine avance.

Carburateur : AMAC. diamètre 27 mm.

Gicleur : 180.

Aiguille : 2^e cran.

Rapport final de démultiplication :

1^{re} : 15.01 à 1.

2^e : 11.02 à 1.

3^e : 7.76 à 1.

4^e : 5.71 à 1.

Poids à vide : 114 kg.

ESSAI DE LA 250 RENÉ-GILLET

La machine nous fut confiée directement par l'usine de Montrouge, et le temps assez long durant lequel nous avons pu la garder permit de juger pleinement ses différentes qualités.

Tout d'abord la position en selle : le guidon large, légèrement relevé, et la selle très souple donnent une assise confortable, sans contraction. Les jambes trouvent aisément leur place, et les pédales de frein et de sélecteur tombent en bout de pied.

Notre 250 ne possédait pas de sus-

nouveau la 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e. Cette particularité permet de trouver rapidement le point mort une fois à l'arrêt.

Pour rétrograder, on agit sur la branche AR., comme avec un sélecteur normal. Un index sur le carter repère les différentes vitesses.

Transmission finale par chaîne, avec carter de protection très profond.

Caractéristiques

Cylindrée : 250 cmc.

Alésage/course : 68x68.

Rapport volumétrique : 7,5 à 1.

Puissance : 9 CV. 1/2 à 5.000 t.-m.

Allumage : par dynamo-batterie Magnéto-France.

Batterie : 6 V. 14 A.H.

pension AR., mais nous avons néanmoins apprécié la douceur de la fourche télescopique, qui talonne d'ailleurs en cas de freinage brutal ou de choc violent.

Le moteur part bien, les vitesses s'enclenchent avec un claquement sec, rappelant les motos allemandes. Embrayage très doux et progressif.

Le bruit d'échappement, feutré, rappelle également les moteurs germaniques. Le moteur monte alertement en régime; la 3^e, notamment, bien calculée, permet une circulation urbaine rapide et donne sur route et en côte des reprises très nerveuses.

La machine est d'une surprenante maniabilité. Cela tient à son poids

réduit pour une machine de sa catégorie (moins de 120 kg. en ordre de marche) et à un centrage heureux des masses.

Freinage surpuissant. Nous laisserons à nos lecteurs le soin d'apprécier les avantages ou inconvénients du système de commandes conjuguées de freins AV. et AR. Les avis seront certainement partagés. Cela peut présenter l'avantage d'avoir une commande double du frein AR., puisqu'il existe une pédale pour ce dernier, d'où une sécurité appréciable en cas de rupture de câble ou de tringlerie. Mais il faut éviter d'agir avec brusquerie sur les deux commandes, car alors la roue AR. se bloque, avec amorce possible de dérapage.

Beaucoup de motocyclistes préfèrent certainement pouvoir contrôler séparément chaque frein, mais signalons que dans le cas René-Gillet, le frein AV. entre en action avant le frein AR., ce qui est très rationnel et dans l'habitude de tout motocycliste expérimenté.

Pour notre part (sauf lors des essais à vitesse maximum sur le routier de Monthéry) nous nous étions parfaitement habitués à cette particularité, qui doit cependant nécessiter des réglages fréquents si l'on veut conserver un bon synchronisme.

Quant au sélecteur, notre avis sera plus net : nous ne pensons pas que le système à action continue puisse présenter un réel avantage. Pour un débutant, il est possible que la manœuvre soit plus facile, en lui donnant toutefois la mauvaise habitude de ne pas rétrograder ses vitesses avant l'arrêt.

Avant de passer aux résultats obtenus à Monthéry, quelques mots sur l'éclairage et l'avertisseur, lesquels se révélèrent suffisants, et sur la conduite normale.

Cette 250 se pilote pour ainsi dire toute seule. Le moteur, très souple, permet de rouler en prise à 30/35 km.-h., et reprend sans cliquetis si l'on tourne progressivement la poignée.

L'embrayage, très progressif, ne donne lieu à aucun à-coup lors des démarrages, et n'a pas tendance à entraîner. Aucun bruit mécanique, ce qui, joint au son étouffé de l'échappement, assure une conduite particulièrement reposante.

Le freinage très puissant donne une sécurité absolue. Même sans suspension AR. les chocs sont très faiblement ressentis grâce à l'excellente suspension de la selle.

Signalons, chose combien rare, la justesse du compteur kilométrique, lequel s'est révélé en parfait accord avec le chronomètre.

Aux essais de vitesse maxi, sur l'anneau de Monthéry, la machine tourna en **1'32"** soit à la moyenne de **99 km.-h. 720.**

Sur le circuit routier, meilleur tour en **6'40"**, moyenne **82 km.-h. 20.**

Ce résultat, remarquable pour une machine de tourisme, est dû aux qualités de freinage (encore avons-nous été quelque peu handicapés de ne pouvoir doser l'action de chaque frein), de tenue en courbe et en ligne droite, de la 250 René-Gillet. Excellente grimpeuse également, grâce à sa 3^e assez longue. Reprenant sec, sans « trou » entre les vitesses, la machine nous laissait une très bonne impression, avec des performances égalant celles des machines étrangères de même cylindrée. La machine, nous l'avons

dit, bénéficie d'une saine tenue de route, et la rigidité latérale de la fourche télescopique y est pour beaucoup.

Quant à la consommation, elle augmente au prorata de la vitesse, comme sur tous deux-temps.

Avoisinant 4 lit. 1/2 aux 100 vers 90-95 km.-h., elle tombe à 3 lit. 1/2 environ pour une vitesse de 70-75 km.-h., ce qui correspond à la vitesse d'utilisation la plus courante.

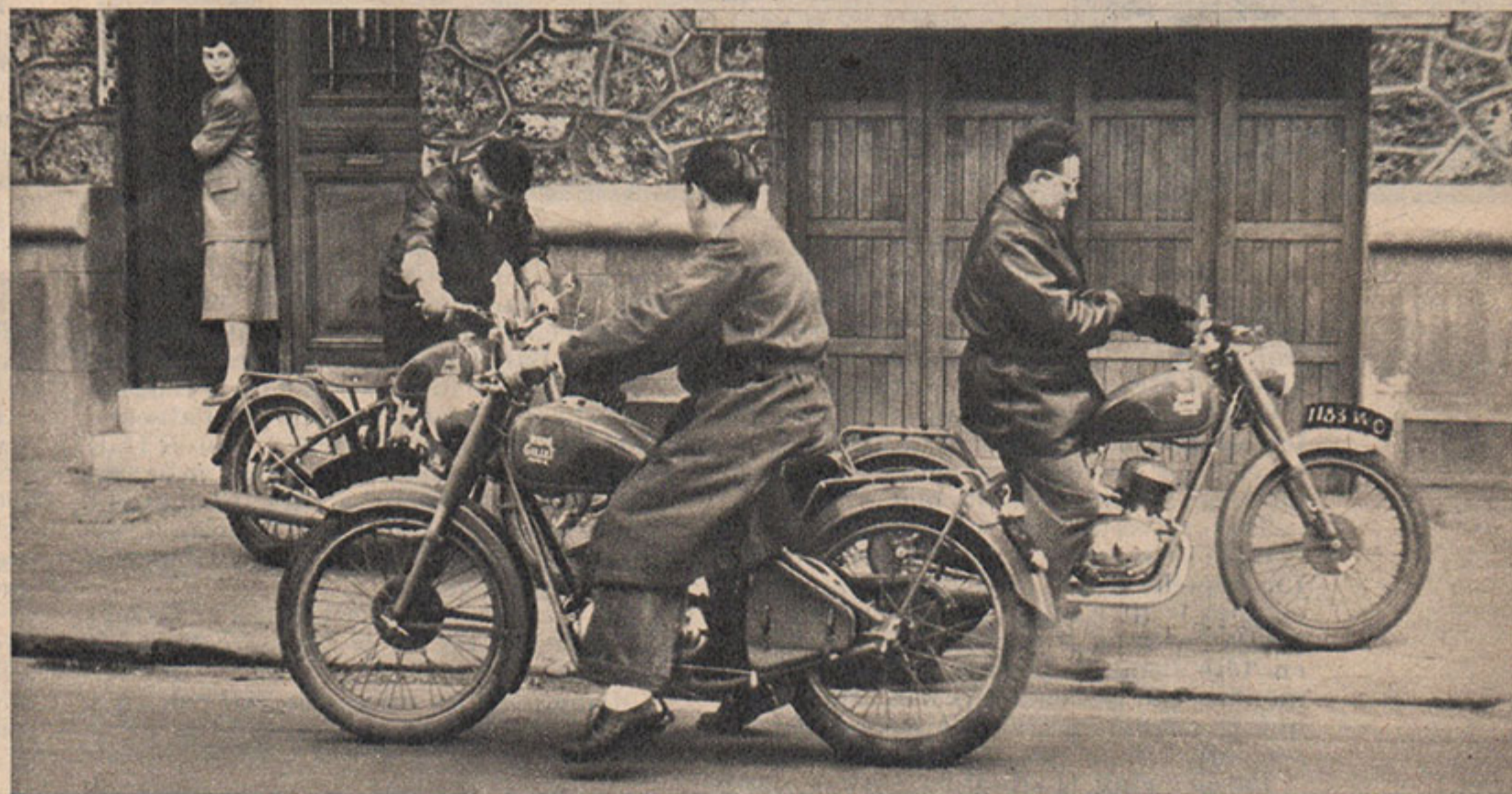
En résumé, cette 250 nous semble une incontestable réussite. Elle réunit les qualités fondamentales de toute bonne moto : tenue de route, freinage, bonne tenue en courbe, le tout conjugué avec une puissance-moteur suffisante pour l'utilisation prévue.

D'une ligne heureuse et d'un fini assez rare, elle aura certainement un succès marquant auprès de la clientèle à la recherche d'une cylindrée moyenne.

R. COURT,
A. NEBOUT.

Résultats

Piste de vitesse (2.548 m.).
Position allongée : 1' 32", moy.
99 km.-h. 720.



Position touriste : 1' 44", moy.
88 km.-h. 208.

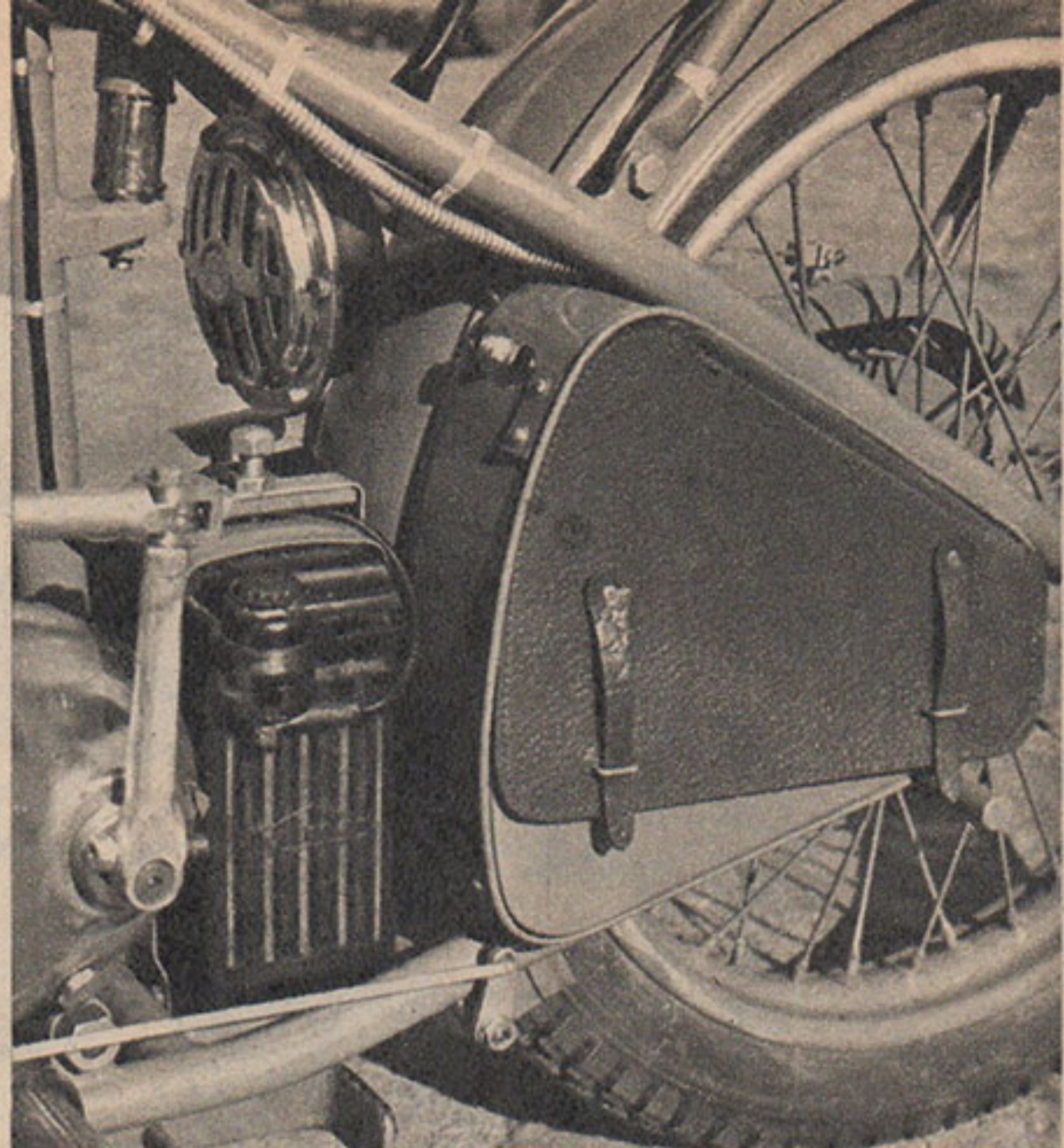
Circuit routier (9.181 m.).
Meilleur tour : 6' 40", moy. : 82 km.-h.
620,

Vitesse maxi en :
1^{re} : 30/35 km.-h.
2^e : 45/50 km.-h.
3^e : 70/75 km.-h.
4^e : 88 km.-h. 208 (vitesse
chrono, position touriste).

Freinage : action sur les deux freins,
base de freinage de Monthéry (de 50 kmh.
à l'arrêt complet, 8 m. 40).

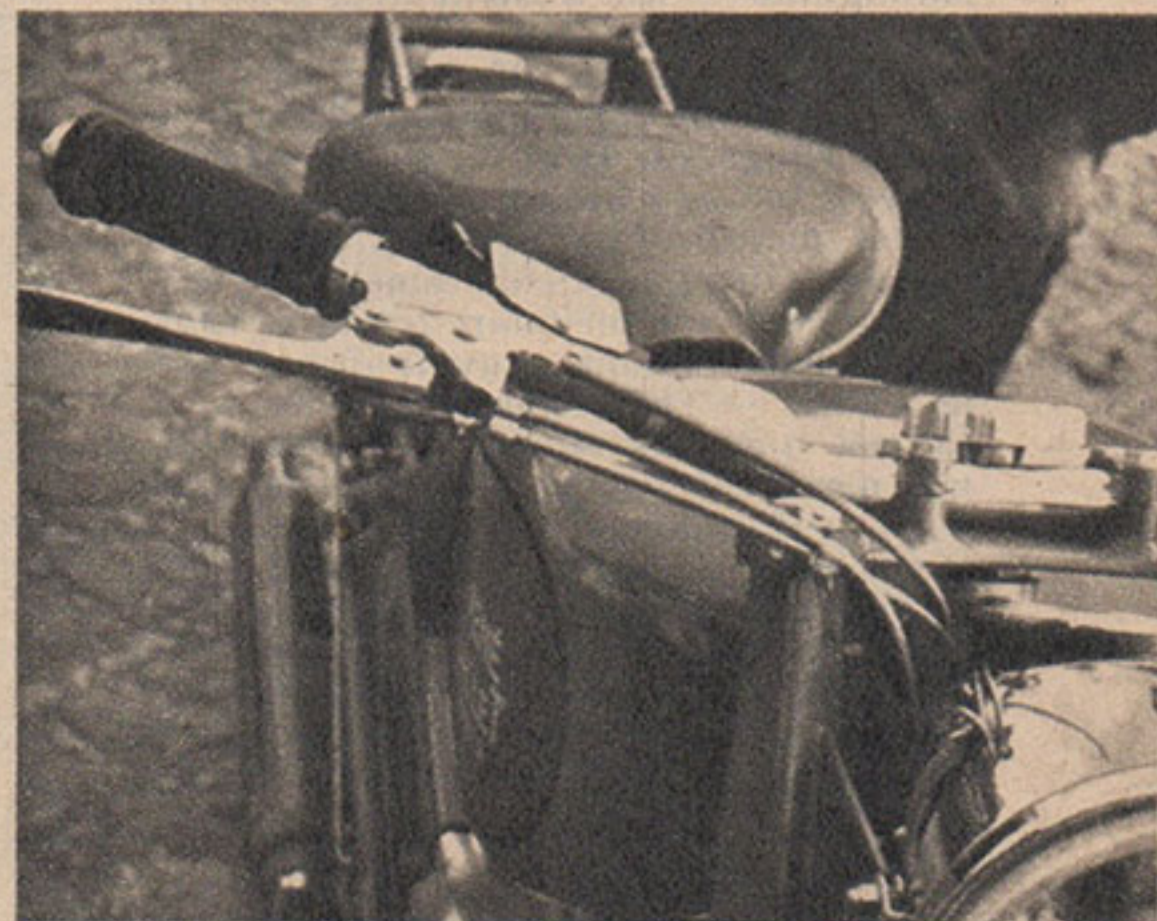
Consommation approximative : à 70/
75 km.-h., 3 lit. 1/2 aux 100 environ.

**Commande des freins
par câble unique
guidé par une poulie.
Un serre-câble limite
la course du frein AV.**



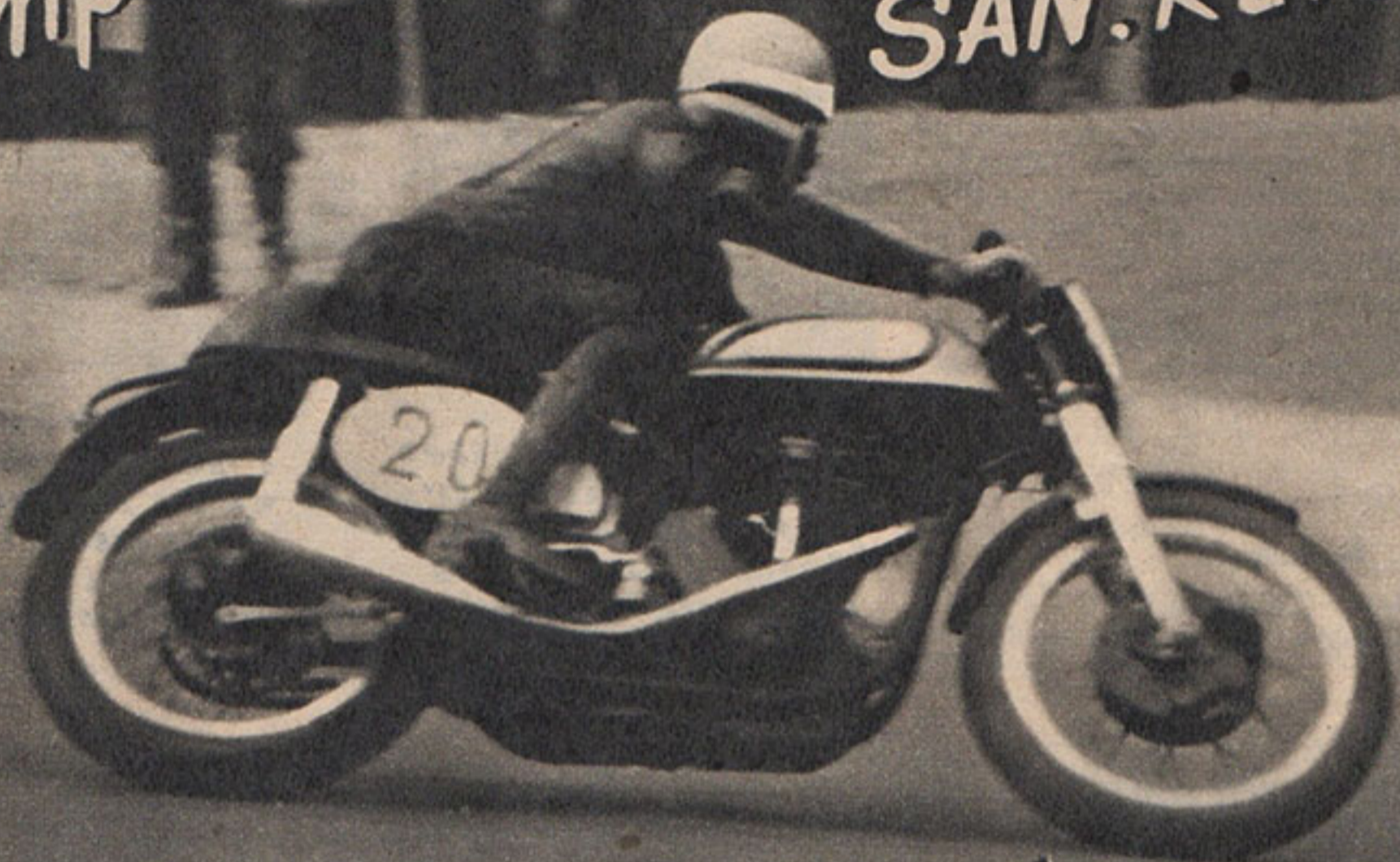
**Les frères Gillet
(en veste de cuir)
partent essayer
deux machines
sortant de la
chaîne.
Exemple rare
sinon unique...**

**La batterie,
l'avertisseur
et la sacoche
contenant
la bobine
d'allumage.**



DUKE
remporte

le Trophée
de
SAN.REMO



De notre correspondant A. Frigerio

Avec San Remo le motocyclisme italien a commencé sa saison internationale. Les organisateurs avaient préparé un spectacle exceptionnel pour la première confrontation de l'année entre l'industrie italienne et étrangère sur le tortueux circuit d'Ospedaletti, qui dénoue une série ininterrompue de courbes et différences de niveau sur des collines fleuries et parfumées se mirant dans la mer.

Très attendue en catégorie 500 cmc. était la lutte entre la Norton de Duke — sur laquelle le jeune champion anglais a conquis le titre mondial — et la nouvelle Gilera-Saturno à double arbre à cames en tête, sans oublier les motos Guzzi, montées par des coureurs d'exception tels que le champion français Behra, Anderson, etc.

Pareille était la situation pour la classe 250 cmc., où les coureurs des Guzzi-Gambalunghino — qui avaient déjà triomphé à Cesena contre Ciani et Montanari sur Benelli — auraient dû lutter contre le champion européen d'avant-guerre, l'Allemand Kluge sur D.K.W. à moteur bicylindre 2 temps à grand rendement.

Des modifications avaient été apportées aux Guzzi, particulièrement au cadre, lui donnant une meilleure tenue de route. Les Benelli — dont on avait aussi modifié le cadre — accusaient au circuit de Cesena quelques ennuis de carburation, qui n'avaient pas permis alors de juger leurs performances.

On avait aussi annoncé le début de la Lambretta bicylindre, montée par Ferri, qui aurait dû donner à la course un intérêt technique d'importance exceptionnelle.

Mais le samedi précédant la course commença la pluie de nouvelles de plus

en plus décourageantes : la M.V., n'ayant pas pu compléter ses puissantes 4 cylindres, n'a pas jugé convenable d'affronter l'épreuve, d'où l'absence de pilotes de la force de Bandirola, Forconi, Graham, etc.

Le caractère international de la réunion était encore plus compromis par l'absence du Hollandais van Rijwick, du Suisse Haldemann et du champion français Behra.

Plus tard les organisateurs annonçaient encore que le pilote de la Norton, Armstrong, ne serait pas présent au départ à cause d'un incident.

Les seuls étrangers qui restaient étaient donc les pilotes de la Norton : Duke et Wheeler.

Même dans les rangs des 250 cmc. il y eut des abstentions, la Benelli et la Lam-

bretta ne se sont pas présentées et la D.K.W. de Kluge n'est pas arrivée!

Finalement il ne restait que les trois Parilla de Premoli, Grieco et Cavacciuti à contester le champ aux Guzzi et à l'unique Benelli de Montanari.

Néanmoins 30.000 spectateurs, parmi lesquels de très nombreux étrangers et particulièrement des Français, assistèrent aux courses.

Au départ des 250 cmc. Ruffo et Lorenzetti s'élancent en tête et conservent le commandement jusqu'au dernier tour, suivis par Francisci.

Dans les trois premiers tours Ruffo mène toujours talonné par Lorenzetti et plus loin par Francisci, qui au 5^e tour s'arrête et s'attarde au stand pour changer de bougie. Cependant se retirent Anderson à cause d'une chute, Grieco et Mandolini pour ennuis mécaniques.

Les deux pilotes de la Guzzi restent toujours à la tête des concurrents et cela ne laisse plus aucun doute sur leur nette supériorité et sur le résultat de la course.

Francisci reprend la course avec 1 tour de retard, pendant que Colombo, en troisième position, est suivi tout près par Ozini; à distance suit un peloton, Montanari en tête.

Au 15^e tour Lorenzetti profite d'une courbe pour passer Ruffo; les champions de la Guzzi règlent la course à leur main; au 19^e tour Ruffo améliore le record du tour, détenu par Lorenzetti, en 2 m. 07 s. 2, moyenne 95 km. 510.

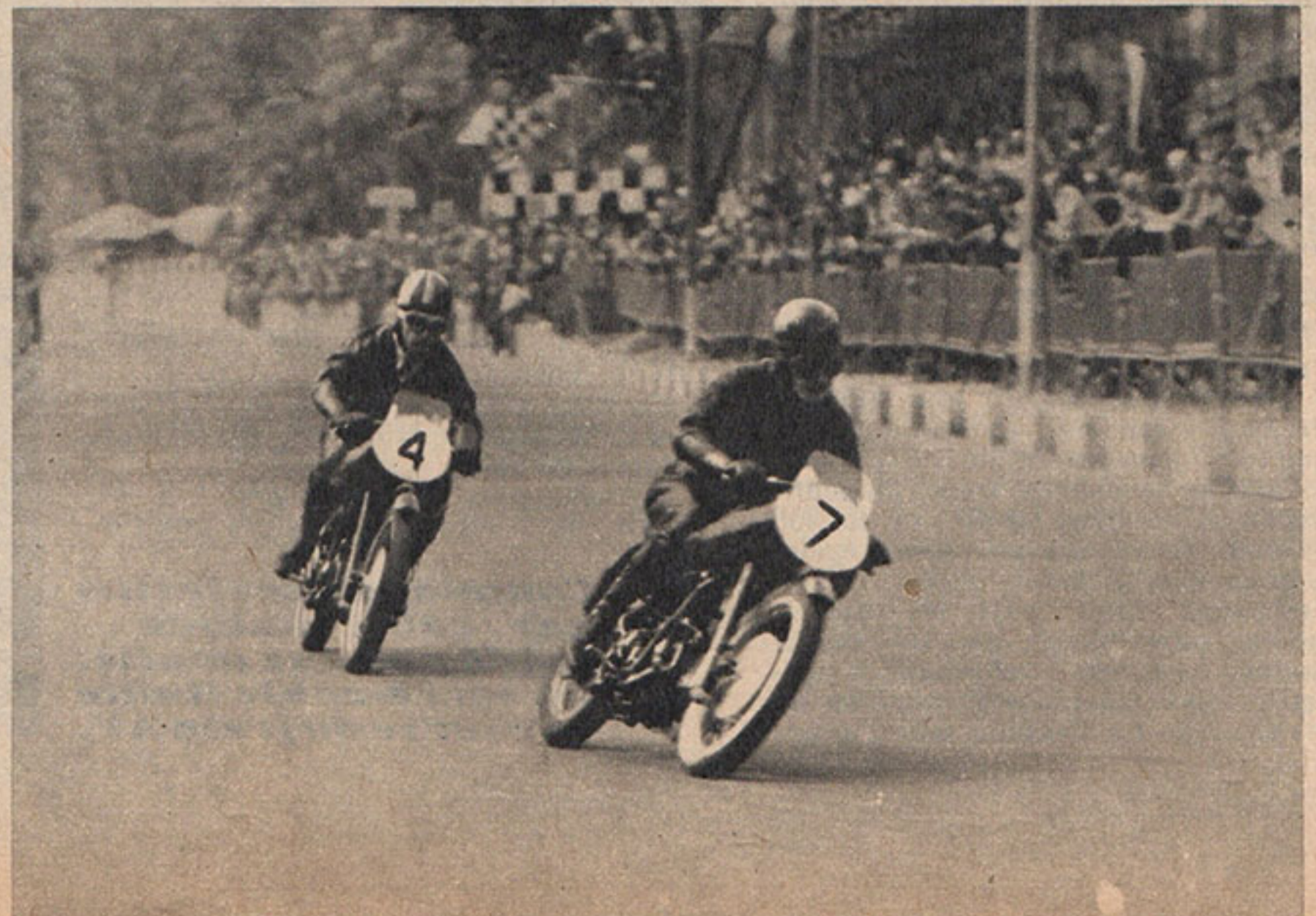
Ruffo devait terminer en tête, suivi par Lorenzetti, Colombo, Ozini, Montanari, etc.

Comme prévu, les deux Guzzi-Gambalunghino ont littéralement dominé la course, sans obliger leurs pilotes à des efforts excessifs.

Plus passionnante fut l'épreuve des 500 cmc., à laquelle ont participé 13 concurrents.

Suivant les temps obtenus aux essais officiels, Duke était dans le dernier rang, tandis que Pagani, Valdinoci, Borsani et Colnago étaient dans le premier.

Duke était arrivé le matin par avion de Silverstone, où il avait remporté deux belles victoires en classes 250 et 500 cmc. et il était dans sa meilleure forme, bien que, durant les essais, il avait jugé très difficile le parcours, affirmant que l'embrayage et la boîte de vitesse de sa machine avaient été soumis à des efforts « massacrants ». Cependant il ne fallut guère de temps au champion du monde pour se porter à la tête des coureurs! Au 1^{er} tour il suivait tout de près



La lutte Ruffo-Lorenzetti.

en Italie

Pagani, Colnago et Valdinoci, au 2^e il avait surpassé Pagani, au 3^e il était déjà à la tête du petit groupe et au 4^e il avait un grand avantage sur les autres et la distance entre lui et le groupe augmentait de plus en plus.

En ce moment Pagani s'élance à sa poursuite et surpasse Valdinoci qui, à son tour, a engagé bataille avec Giani, Colnago et Borsari.

Au 10^e tour Duke saute les pilotes en retard. A rien n'ont valu les efforts combinés de Valdinoci et Pagani, car Duke marchait terriblement.

Les classifications partielles que les chronométreurs communiquaient tous les 5 tours à la presse ne signalaient rien de nouveau : au 20^e et au 30^e tour les positions restaient les mêmes.

Au 35^e tour Giani, sur Gilera-Saturno, améliore le record du tour (2 m. 1 s. 3, moyenne 100 km. 066), passe Valdinoci, Pagani et Colnago dans la ligne droite et réduit à la moitié l'avantage de Duke. Au tour suivant Borsari aussi part à l'attaque et s'élançant sur le sillage de Pagani se place à 16 s. du champion.

Au 48^e tour Borsari et Pagani ne sont qu'à 7 s. de l'Anglais mais Borsari, en abordant une courbe, tomba, heureusement sans conséquences. Pagani, pour l'éviter, dut freiner et perdre des secondes précieuses. Duke, prévenu, force l'allure et au 50^e tour il améliore tous les temps précédents (1 m. 58 s. 4 au tour, moyenne 102 km. 424). L'envolée finale de Pagani ne pouvait plus l'inquiéter : Pagani arrivait environ 20 s. après le vainqueur, 3^e Valdinoci, 4^e Giani.

On peut dire que la course fut vraiment émouvante et bien que la victoire de Duke soit dans la normale, il a démontré une fois de plus sa grande classe.

Alvaro FRIGERIO.



Duke et Ruffo à l'arrivée.

Classifications :

Catégorie 250 cmc. — 1. Ruffo Bruno (Guzzi Gambalunghino), les 45 tours du parcours, c'est-à-dire 152 km. 100, en 1 h. 37 m. 59 s. 4/5, moyenne 93 km. 125; 2. Lorenzetti Enrico (Guzzi Gambalunghino) en 1 h. 38 m.; 3. Colombo Roberto (Guzzi) en 1 h. 39 m. 18 s. 1/5; 4. Ozino Ermanno (Guzzi) en 1 h. 39 m. 45 s.; 5. Montanari Alana (Guzzi) en 1 h. 39 m. 46 s.; 6. Francisci Bruno (Guzzi) en 1 h. 38 m. 26 s. 3/5 (44 tours); 7. Prikker Thorn (Allemagne) (Guzzi) en 1 h. 38 m. 15 s. (43 tours); 8. Baviera Gianfranco

Catégorie 500 cmc. — 1. Duke Geoffrey (Norton), les 55 tours du parcours, c'est-

à-dire 185 km. 900, en 1 h. 54 m. 17 s. 3/5, moyenne 97 km. 118; 2. Pagani Nello (Gilera) en 1 h. 54 m. 38 s.; 3. Valdinoci (Gilera) en 1 h. 54 m. 42 s. 3/5; 4. Giani (Gilera) en 1 h. 55 m.; 5. Colnago (Gilera) en 1 h. 55 m. 49 s.; 6. Soprani (Gilera) en 1 h. 55 m. 52 s. (4 tours); 7. Wheeler (Norton) en 1 h. 55 m. 35 s. (à 6 tours).

Tour le plus rapide : (50^e) Duke en 1 h. 58 s. 4/5 (moyenne 102 km. 424).

Abandons : Biondelli (Guzzi, au 7^e tour); Galante (Gilera-Saturno, au 12^e tour); Guglielminetti (Gilera Saturno, au 16^e tour); Fagiolini (Guzzi, au 30^e tour); Bianchi (Guzzi au 30^e tour); Borsari (Guzzi, au 54^e tour).

GRAND PRIX DE FAENZA

La première épreuve comptant pour le championnat d'Italie s'est déroulée récemment à Faenza. Deux catégories en course : 500 et 125 cmc.

En 500, A. Milani gagne nettement, non sans avoir été inquiété sérieusement par Masetti, qui s'adjugea le record du tour, et par Pagani, retour d'Argentine et en grande forme. Ces trois pilotes, montant des Gilera 4, prirent la tête dès le départ, mais Pagani et Masetti durent abandonner sur ennuis mécaniques.

La grosse surprise est la magnifique course fournie par C. Bandirola, qui termina 2^e sur la M.V.4. La machine était munie d'une suspension AR, oscillante avec amortisseurs télescopiques hydrauliques et d'une fourche télescopique. La tenue de route semble en nette amélioration.

En catégorie 125, deux Mondial en tête, avec Ubbiali et Ferri, suivis de très près d'un M.V. piloté par Copeta; Zinzani, qui étrennait un nouveau Morini double arbre, dut abandonner.

Les 125 M.V. ont l'air au point et seront certainement de dangereux rivaux pour Mondial aux championnats du monde, à moins que N.S.U. ne mette tout le monde d'accord.

Résultats :

Catégorie 500 cmc. — 1. A. Minali (Gilera 4), les 201 km. 720 en 1 h. 24 m.

14 s., moy. 143 km.-h. 686; 2. C. Bandirola (M.V.4.) à 1 tour, en 1 h. 26 m. 30 s.; 3. T. Forconi (M.V.4).

Record du tour. — Masetti (Gilera 4) en 1 m. 59, moy. 148 km.-h. 840.

Catégorie 125 cmc. — 1. C. Ubbiali (Mondial), les 152 km.-h. en 1 h. 18 m. 20 s., moy. 116 km.-h. 808; 2. R. Ferri (Mondial), 1 h. 18 m. 21 s.; 3. A. Copeta (M.V.), 1 h. 18 m. 21 s. 1/5^e.

CIRCUIT DE PARME

Victoire de C. Ubbiali en 125, et A. Milani en 500. Ces deux pilotes prennent la première place au championnat d'Italie.

En 125, la Mondial de C. Ubbiali laissa à un tour la M.V. de Copetta, son adversaire le plus direct.

En 500, Bandirola (M.V.4) et Masetti abandonnèrent.

Résultats :

125 cmc. — 1. C. Ubbiali (Mondial), les 141 km. 120 à la moy. de 99 km.-h. 197; 2. Copeta (M.V.) à 1 tour; 3. Colombo (Mondial), etc.

500 cmc. — 1. A. Milani (Gilera 4), les 201 km. 600 à la moy. de 110 km.-h. 620; 2. Fagiolini (Guzzi) à 2 tours; 3. Galante (Gilera) à 2 tours, etc.

La faible différence de moyenne entre 125 et 500 fait ressortir la difficulté du circuit.

DUKE ET RUFFO VAINQUEURS A CODOGNO

Le circuit international de Codogno, près de Milan, permit à G. Duke de remporter une nouvelle victoire devant Pagani. Il couvrit les 154 kilomètres du parcours à la moyenne de 131 km. 150. Signalons que Gilera et M.V. n'avaient pas engagé de machines officielles.

En 250, nouvelle victoire de B. Ruffo, à la moyenne de 120 km.-h. 319, devant Prikker et Montanari.

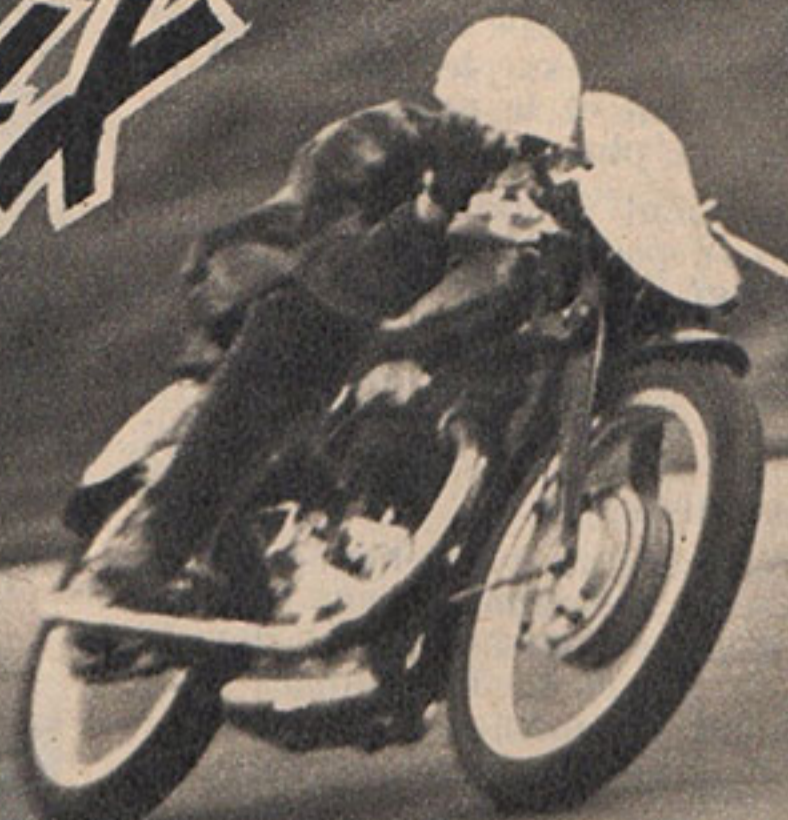


Les nouvelles Gilera 4 cylindres et monocylindre, au cours d'essais effectués sur la piste de Monza, ont égalé à plusieurs reprises le record du tour établi l'année dernière.

La 4 cylindres a, paraît-il, une puissance de 62 CV.

Apparemment, les nouvelles M.V. 4 cylindres à transmission par chaîne et équipées d'une suspension britannique sont aussi rapides. Mais la plus rapide de toutes les machines actuellement à Monza serait la 4 cylindres en ligne Guzzi. Cette machine est en cours de préparation et ne fera ses débuts qu'en 1953.

Le Grand Prix de L.A.M.S.



Les Anglais dominant, mais Collot, Murit et Michel s'affirment

En ce jeudi 1^{er} mai, l'autodrome de Montlhéry reflétait l'animation caractéristique des grandes réunions motocyclistes.

Tôt le matin, le gigantesque creuset de l'anneau de vitesse renvoyait en vagues sonores les premières exhortations des mégaphones, et la légère brume qui ouatait les lointains laissait présager une splendide journée.

On murmurait les noms de vedettes internationales : Pagani, Oliver, Masuy, Merlo, Collot, Monneret, et l'agitation fébrile autour des stands d'où fusaient de temps à autre des gerbes d'échappement rageurs tendait les nerfs comme cordes à violon.

Les 175 cmc. partaient à 10 heures, et quelques minutes avant d'être catapultés sur le circuit par le drapeau de R. Bonin, président de l'A.M.S., les concurrents se présentaient un par un sur la ligne d'arrivée à l'appel du micro.

Heureuse formule, qui permettait à chaque coureur d'être présenté à un public tout prêt à faire crépiter son enthousiasme.

En 175, Michel soulève l'admiration !...

Dès le premier tour, le champion de la Jonghi, se détache irrésistiblement et fonce vers une victoire qui ne pouvait lui échapper. Un grand bravo pour l'ingénieur Rémondini, qui a su réaliser ce bijou mécanique qu'est le 125 Jonghi A.C.T. Un exemple à suivre et à méditer pour beaucoup de nos grandes marques, car il vaut beaucoup mieux construire que brimer systématiquement !

Cependant, derrière Michel qui filait son petit 125 chrono dans les lignes droites, battant le record du tour à 100 km. de moyenne, une lutte farouche mettait aux prises deux groupes séparés par une centaine de mètres.

Dans le 1^{er} : Moser, sur Guiller, et Tilliet, sur une Motobécane bénéficiant d'une mise au point personnelle (encore un exemple prouvant que l'éla-

boration d'une machine de course n'est pas tellement ruineuse, car ce qui est possible à un particulier doit l'être pour des maisons bénéficiant de moyens considérables).

Dans le 2^e groupe, Post, pilotant la 175 Terrot d'usine de Behra, et Agache, minuscule sur son racer Ydral rouge, bourdonnant autour de Post, le harcelant dans les virages, tel un moustique, pour finalement le passer au dernier tour.

Derrière venait Camus, sur D.S. Malterre, emmenant dans sa roue un essaim de 3 Puch : Sutra, Delauné et Roux.

Durant de nombreux tours la situation ne devait pas varier. Michel, toujours seul en tête, doublant les derniers; Moser et Tilliet prenant tour à tour l'avantage; Post distançant légèrement Agache dans les lignes droites, pour le retrouver sur son dos à chaque virage, et Camus entraînant toujours l'essaim des Puch.

Derrière, des Guiller sport, insuffisamment rapides; Court, sur A.M.C., qui remontait tout doucement; Caulier dont le moteur cherchait désespérément son régime, etc...

A la mi-course, Camus, qui souffrait d'une carburation trop riche, fermait quelque peu son robinet d'essence et, gagnant quelques tours, lâchait les Puch. Sutra se maintenait à quelque distance, Roux perdait du terrain, ainsi que Delauné qui, ayant semé au hasard du circuit quelques boulons, se trouvait privé d'une partie de son freinage.

Michel terminait en tête, nettement détaché; en seconde position venait Tilliet, puis Moser, Agache et Post, et à 1 tour Camus, suivi de Sutra, et enfin Court qui, après avoir remonté Roux, venait de sauter Delauné dans le dernier tour.

A deux tours, les trois Guiller Sport de Mabillat, Poitte et Meyer.

A signaler la malchance de M. Pahin, sur Automoto A.M.C., qui, très bien

parti, devait bûcher au virage de la Ferme, cassant son levier d'embrayage. Courageusement reparti, il cassait son vilebrequin et abandonnait.

Cette première épreuve, disputée avec acharnement, permit aux machines françaises de prouver leurs qualités; mais pourquoi, mises à part la Jonghi de Michel, la Terrot de Post et l'Ydral d'Agache, faut-il que la mise au point de ces mécaniques soit l'apanage exclusif de particuliers? Nos grands constructeurs en sont-ils techniquement incapables? On finirait par le croire...

Behra conduit à sa main la course des 250.

Au départ, un lot de Guzzi, d'où émerge Behra, sur une Gambalungino d'usine, Camus sur D.S. Malterre-Benelli, Robbes sur Excelsior, et quelques N.S.U. et Terrot, qui ne pouvaient que jouer le rôle de figurantes.

Behra, nettement plus rapide, prenait la tête dès les premiers tours, battant le record à 113 km. 852, cependant que Faucheraux, précis et tactique, se hissait à la seconde place.

Dans l'ensemble, course un peu monotone, étant donné l'inégalité des machines. Robbes, sur Excelsior, devait terminer à 4 tours.

Nette supériorité de Lawton en 350 et splendide remontée de Cherrier.

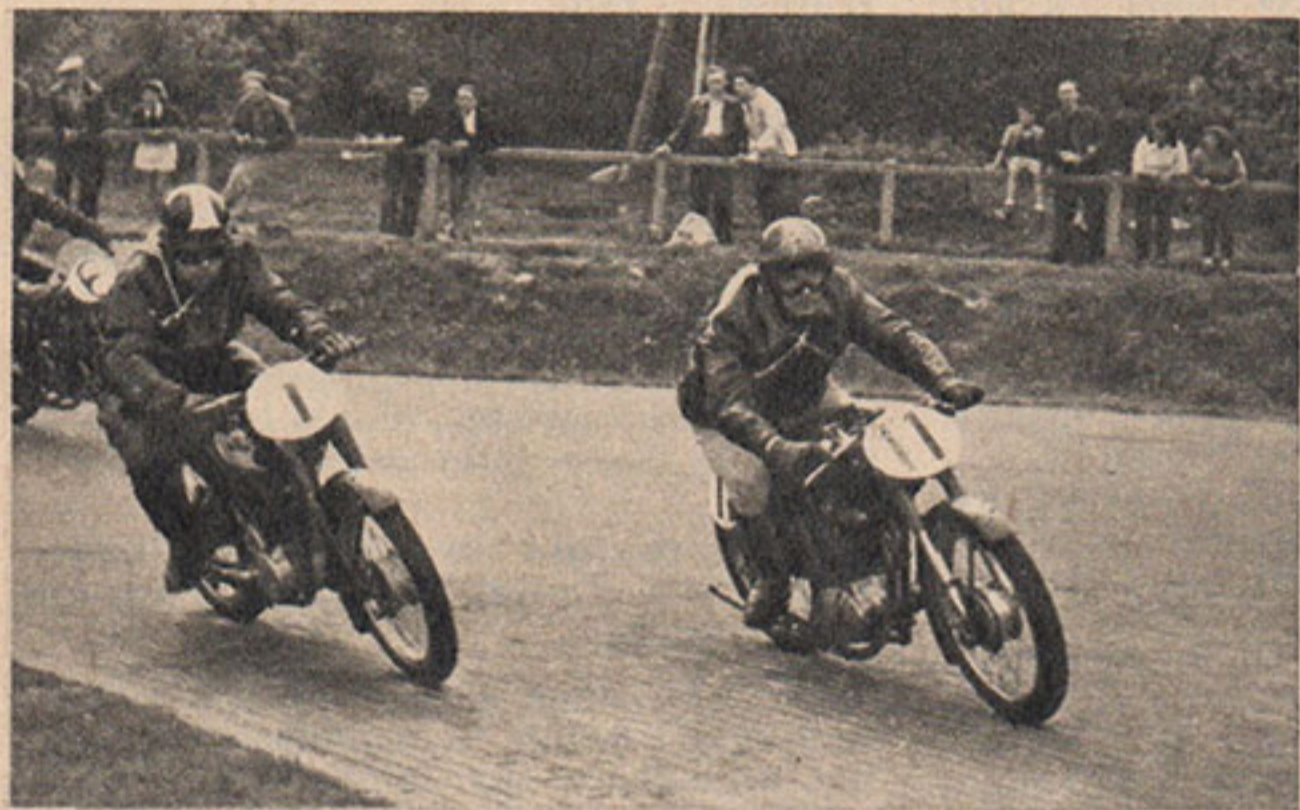
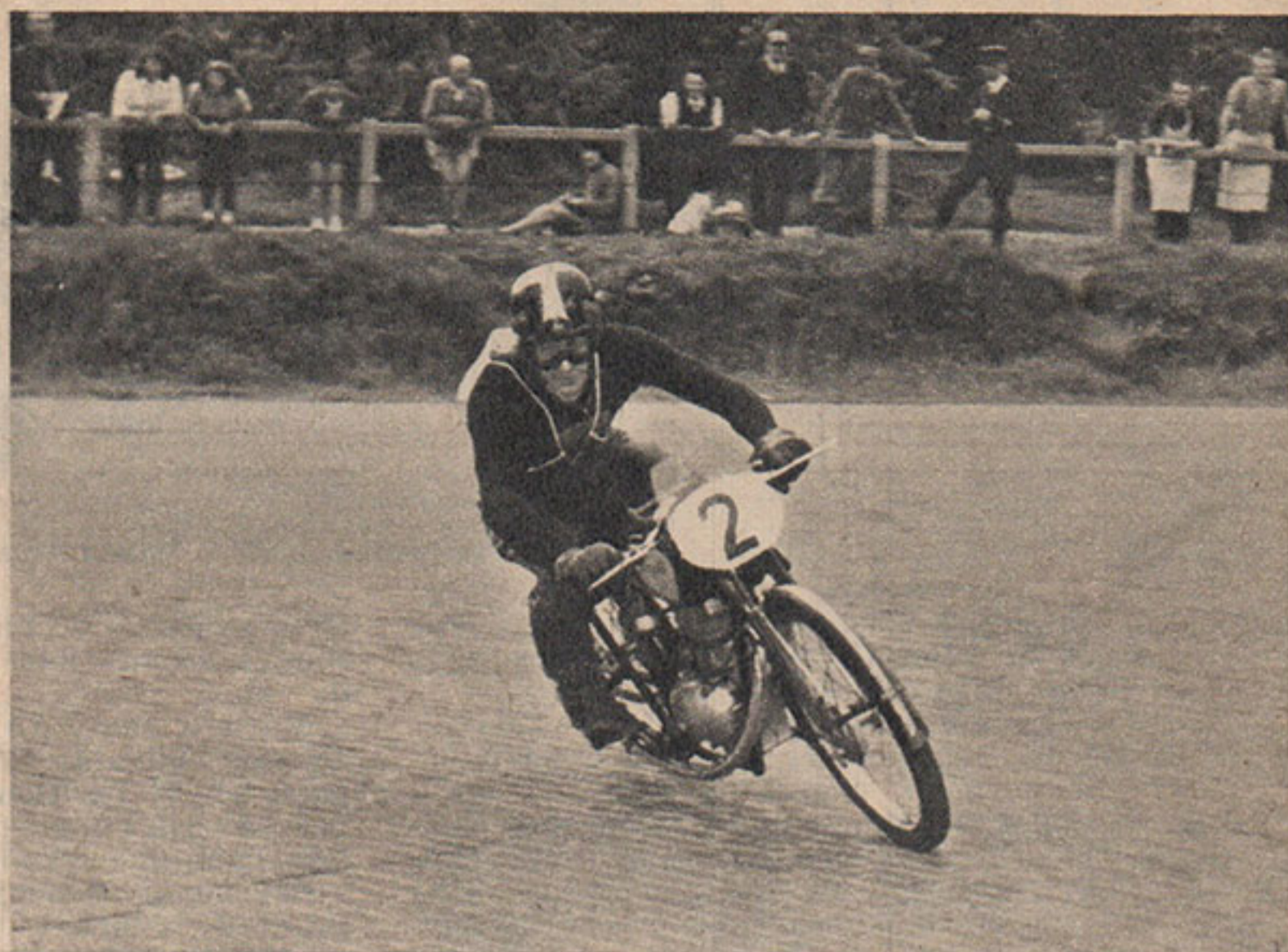
La grosse inconnue de la course résidait dans la valeur des pilotes anglais. Inconnus en France, Lawton et Bruguière devaient donner un magnifique échantillon de leur maîtrise. Pour situer le niveau d'un Lawton, disons qu'au G.P. de Thruxton il fut battu de justesse par Doran, pilote officiel A.J.S.

Dès le premier tour Lawton sur A.J.S. part en tête et ne devait plus être rejoint. Derrière une meute emmenée par G. Monneret, suivi de son fils Pierre, Collot, Heath, Behra, qui est parti avec sa 250, tandis que s'amorce une remontée de



Houel, ouvre le circuit, à bord d'une voiture officielle.

Michel, vainqueur de la catégorie 175 cmc.



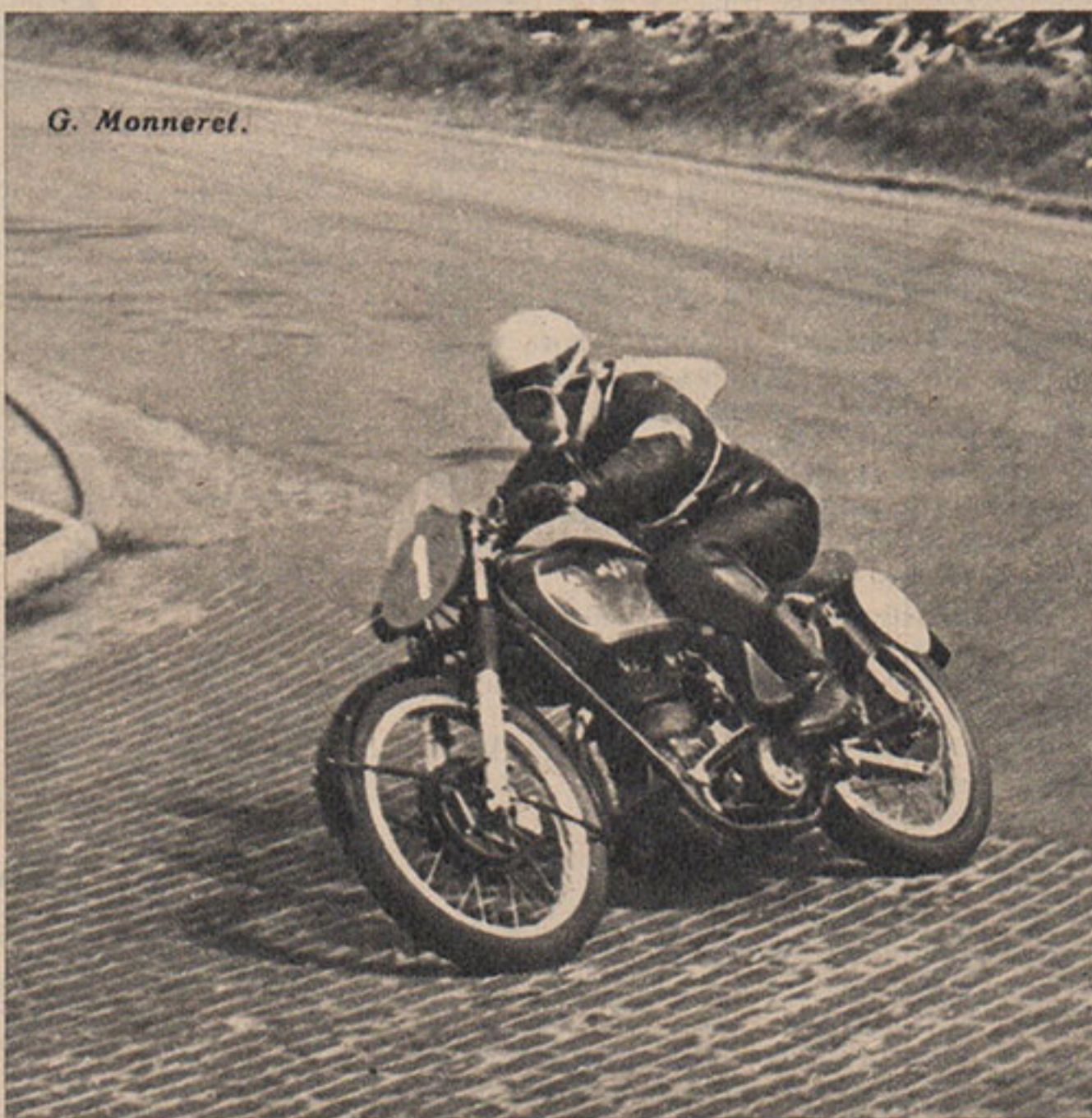
Tilliet (11) et Camus (1) aux « Deux Ponts ». A l'arrière-plan, Sutra (6).



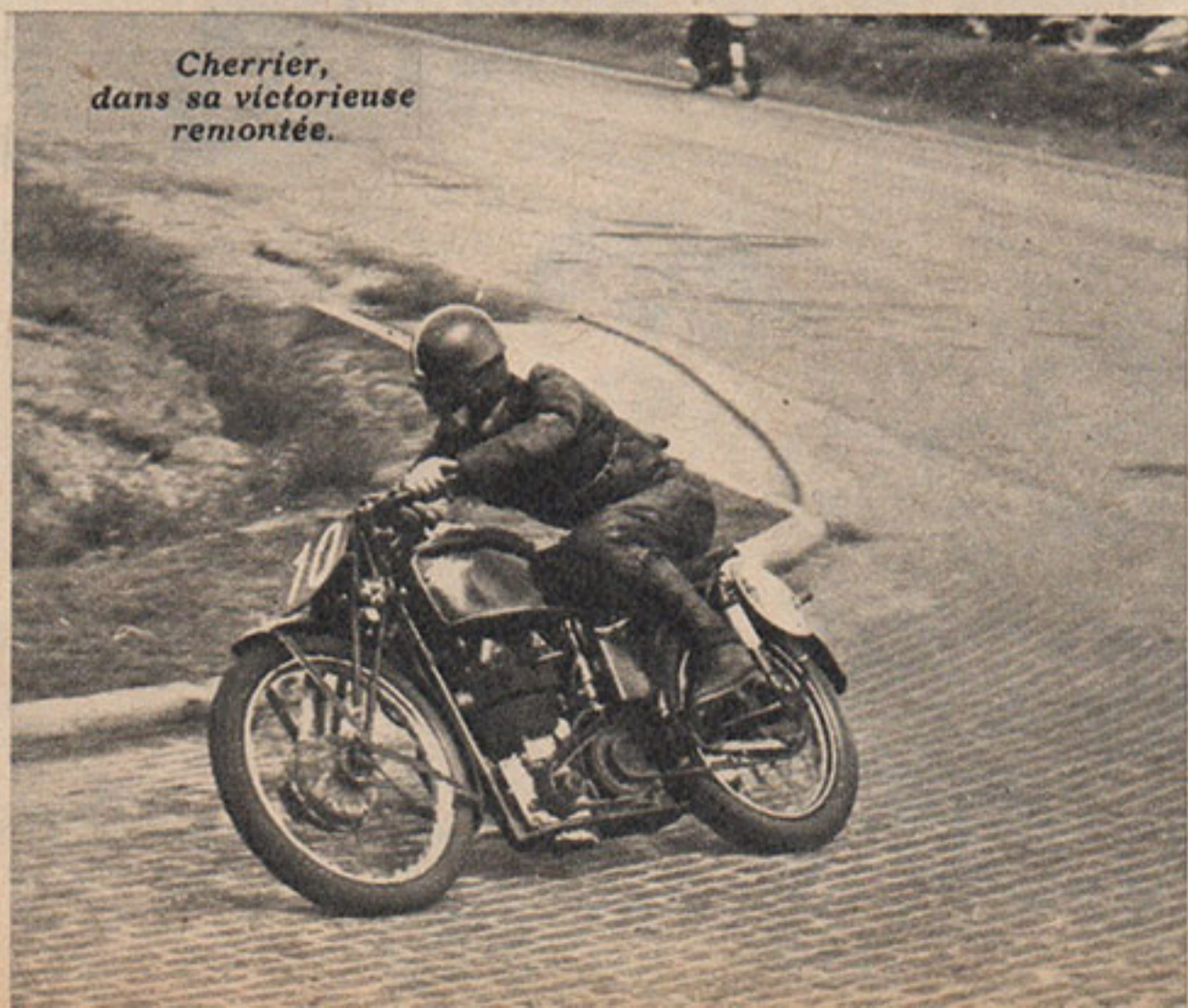
Behra, sur Guzzi 250 cmc., fournit un facile vainqueur.



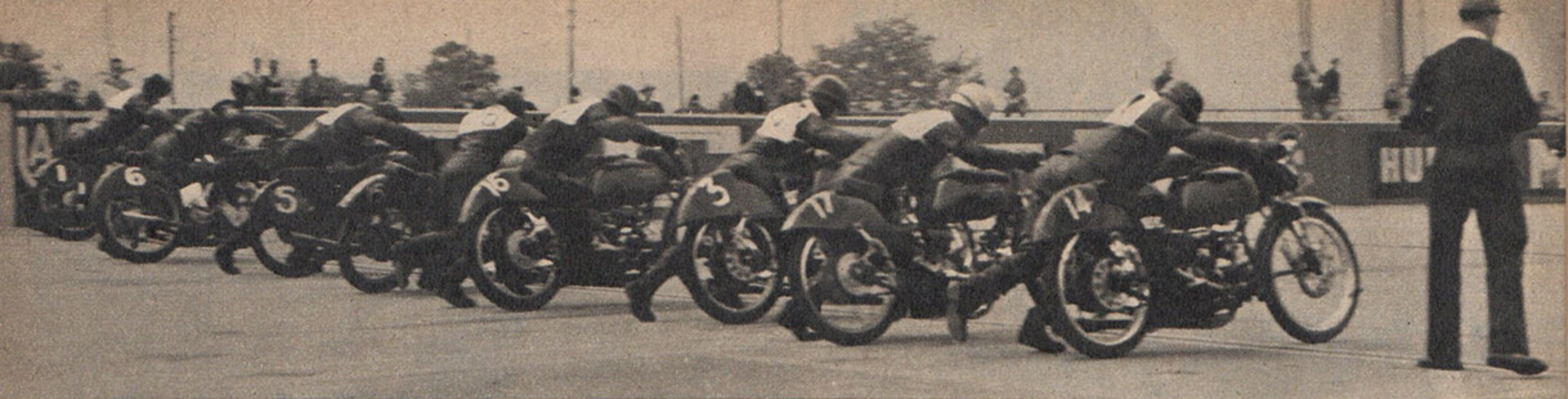
Au 1^{er} tour des 350 cmc., Lawton est déjà en tête.



G. Monneret.



Cherrier, dans sa victorieuse remontée.



Bruguière, quelque peu attardé; Cherrier et sa Vélocette passent en retard à la suite d'un mauvais départ.

Lawton mène un train terrible, virant à tombeau ouvert. Derrière lui, le commandement change à chaque tour : Collot, P. Monneret ou Georges se doublent successivement, mais déjà Bruguière surgit, virant très avant sur la selle, les bras en courbe crochés au guidon, un peu en style moto-cross.

L'Anglais saute les Monneret et, irrésistible, passe Collot, qui cependant se défend avec rage, battant le record du tour à 122 km. 449 de moyenne.

A mi-course, les deux Anglais sont en tête, et la moyenne augmente sans cesse : de 117,649 au début, elle atteint 118,516 et 119,524 à quelques tours de la fin.

Et ceci situe toute la performance de notre champion national Cherrier. Des dernières places, bien servi par la vitesse de sa Vélocette, il opère une sensationnelle remontée, et tour après tour, admirable de sang-froid et de tactique, gagne du terrain. A la mi-course il talonne les Monneret, les lâche dans les tours suivants, surgit derrière Collot, le dépose en 1 tour et talonne l'Anglais Bruguière lorsque la course prend fin.

Le public suivit avec passion cette chasse forcenée, qui donna à l'épreuve des 350 un relief extraordinaire, d'autant plus que tous les concurrents donnèrent le meilleur d'eux-mêmes.

Parmi les meilleurs vireurs, Lawton émerge, puis Collot et les Monneret; Bruguière, très efficace, a un style plus heurté.

La moyenne augmenta sans cesse et le vainqueur força sans cesse l'allure, terminant aux troussees de G. Monneret.

Récital Oliver dans la course des sides.

Jamais Monthéry n'avait connu pareil plateau pour une course de sidecars.

Qu'on en juge : le champion du monde Oliver, l'Italien Merlo, Murit, champion de France, Drion, Masuy, Bétemps, Sceaux, Insermini, Hoffstetter, Beauvais, Theys, etc..., au total une douzaine de paniers au départ.

Une chicane avait été disposée devant les tribunes, à la sortie de l'anneau de vitesse, pour renforcer l'attrait spectaculaire de l'épreuve.

Oliver démarre en tête, suivi de Merlo sur Gilera-Longhi; viennent ensuite Drion et Murit, sur Norton-Watsonian, Beauvais, avec son nouvel ensemble Norton double arbre et son passager Michel, le vainqueur des 175; et très près Masuy, Bétemps, Sceaux et les autres concurrents.

Oliver, au second tour, a déjà une confortable avance. Quelle virtuosité! Il fallait le voir prendre le virage de la Ferme à la corde, les roues de la moto à

30 centimètres de l'herbe et le side levé, roue tournant dans le vide, au-dessus du talus.

Murit a sauté Drion, qui abandonne au tour suivant, et Merlo, moins vite, passe en 5^e position, mais saute Beauvais en plein virage, tous chevaux dehors, arrachant une clameur à la foule.

Cependant Bétemps et son passager Burgraff prennent la 3^e place, ayant doublé Merlo, Masuy et Beauvais, qui casse une soupape et abandonne.

A la mi-course, les positions sont les suivantes :

Oliver en tête, Murit, Bétemps, Masuy, Merlo, Sceaux, etc. Hoffstetter et son passager Mouchet (notre collaborateur) déjantent et doivent s'arrêter.

Cependant Oliver, très flegmatique, double les derniers et passe ensuite Sceaux, Merlo, Masuy et Bétemps.

Un duel farouche met aux prises Sceaux et Merlo. Les deux équipages ne se départageront qu'au sprint, où l'Italien l'emporte.

Il est curieux de voir combien diffère le style des concurrents. Oliver vire à angle droit, son attelage se retrouve tout de suite en ligne droite et le champion anglais sort d'ensemble avec tous les chevaux. Le side décolle à chaque

fois, mais la virtuosité d'Eric est proprement stupéfiante!

Merlo, considéré en Italie comme un pilote n° 1 de side, vire plus arrondi, accélérant bien avant l'entrée du virage. Tout l'ensemble se déporte et en plein virage la machine se présente de flanc à la ligne droite. Un coup de guidon et une action en sens inverse du passager redresse le tout.

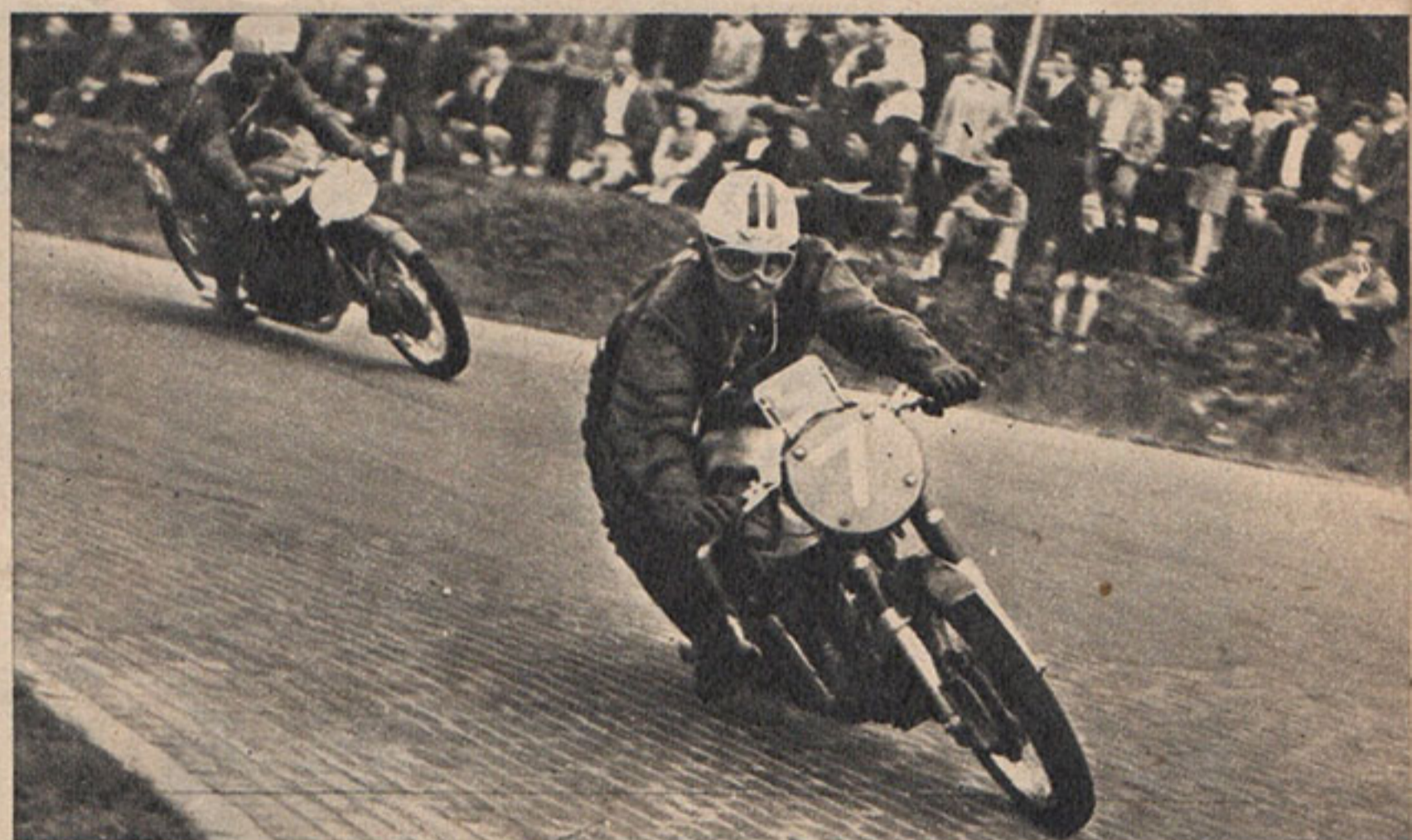
Murit, notre champion national, serre la corde au plus près, et sa technique rappelle le virage en « dents de scie » pratiqué en automobile.

L'épreuve des sidecars fut une des plus captivantes, le côté spectaculaire ne pouvant échapper aux profanes.

De plus, nous sommes heureux de constater les énormes progrès accomplis par nos sidecaristes, dont maints possèdent la classe internationale

En 500, malgré un « forcing » incessant de Collot, Paganini s'adjuge l'épreuve.

En 500, nous retrouvons nos deux compères Lawton et Bruguière, sur Norton, avec Behra sur Gambalunga, Collot, sur Norton « Featherbed », Monneret père et fils sur Gilera mono, et Paganini, ex-



Départ des 500 cmc., Collot mène devant Behra.



Collot, et son manager Garreau, après la brillante seconde place de Norton en 500 cmc.

champion du monde, également sur Gilera mono, pour ne citer que les ténors.

A la fin du premier tour, un peloton compact aborde le virage des « Deux-Ponts ». Collot mène, dans sa roue les trois Gilera, Behra et puis Bruguière, Heath sur Vincent, Oliver, Lawton, et une cohorte de concurrents moins rapides.

Dans les tours suivants, peu de changement. Behra et Pagani surveillent Collot, qui cherche à se détacher, les Monneret marchent roue dans roue, Bruguière remonte très dur et Lawton a perdu du terrain et se trouve de plus en plus gêné par les groupes de coureurs abordant les virages.

Au 3^e tour, Collot passe légèrement détaché, vire couché à l'extrême, balayant la sortie du virage des « Deux-Ponts » pour aborder la courbe de la Ferme, ce qui nous permet d'admirer la magnifique tenue de la Featherbed, et Pagani pour rejoindre bat le record du tour : 129 km.-h. 032.

Un regroupement s'opère ensuite, Collot menant toujours, et au 15^e tour nous notons : Collot en tête, Pagani, très à l'aise, Bruguière qui donne l'impression d'en « vouloir terriblement », P. Monneret, Behra et Lawton qui vient de sauter G. Monneret, dont la machine semble être fatiguée.

Cependant Collot et Pagani se détachent et Lawton (quel splendide pilote) remonte Behra et P. Monneret.

Son compatriote Bruguière, ne voulant pas être en reste, passe Pagani et Collot, mais emporté par sa fougue poursuit son chemin tout droit à l'épingle du Faye, monte sur le talus, piétine une banderole, redescend aussi sec et se relance derrière Collot et Pagani, qui ne l'ont pas attendu.

Mais Pagani, qui de son œil froid surveillait notre ami Collot depuis le début, juge sans doute que l'affaire est entendue et que l'instant est venu de sortir toute la puissance de la Gilera. Irrésistiblement il se détache... et gagne, laissant notre compatriote à 1 minute, tandis que Lawton règle Bruguière et s'adjuge la 3^e place.

La moyenne très élevée, 125 km. 074, reflète la rapidité de cette course et l'apreté de la lutte qui força l'enthousiasme du public.

Behra, ayant cassé un ressort de soupape, subit un handicap impossible à combler, et regrettons-le car sa Guzzi était très rapide.

Pour clore la réunion, une course sur 5 tours eut lieu sur l'anneau de vitesse. 4 pilotes au départ. P. Monneret part en fusée, mais Behra et Lefèvre remontent « terrible », passent et terminent dans un « mouchoir ». Ex æquo, déclarèrent les chronométrateurs, mais il semble que la Featherbed de Lefèvre avait un très léger avantage sur la Gambalunga.

Moyenne générale : 168 km.-h. 015.
Meilleur tour: Behra, moy. 178 km.-475.
Un mot sur l'organisation. Elle fut impeccable. L'horaire fut scrupuleusement observé, et la sonorisation, avec relais par haut-parleur des deux virages principaux, permettait à tous les spectateurs de suivre les péripéties de la lutte.

Toutes nos félicitations à l'A.M.S. qui, pour un début dans l'organisation des courses de vitesse, a réussi un coup de maître.

L'éclat de cette manifestation restera longtemps dans toutes les mémoires et Montlhéry a retrouvé enfin un Grand Prix digne de son nom. R. COURT.

Classement

175 cmc. : 1. Michel (Jonghi), 20 tours, soient 66 km. 660, en 41' 18" 1/5, moy. 96 km. 846; 2. Tillet (Motobécane), 42' 1"; 3. Moser (Guiller), 42' 22"; 4. Agache (Ydral), 42' 49"; 5. Post (Terrot), 42' 50"; 6. Camus (D.S. Malterre), à 1 t.; 7. Sutra (Puch); 8. Court; 9. Delaune; 10. Roux, etc.

Tour le plus rapide au 2^e, Michel (Jonghi), en 2', moy. 100 km.

250 cmc. : 1. Behra (Guzzi), 20 tours, soient 66 km. 660 en 46' 6" 2, moy. 108 km. 446; 2. Faucheraux (Guzzi), à 1 t.; 3. Hébert (X...); 4. Post (Guzzi); 5. Robbes (Excelsior), à 4 t.

Tour le plus rapide au 19^e, J. Behra (Guzzi), en 1' 45" 2, moy. 113 km. 852.

350 cmc. : 1. Lawton (A.J.S.), 35 tours, soient 116 km. 65 en 58' 31" 4/5, moy. 119 km. 599; 2. Bruguière (A.J.S.), 59' 14" 3; 3. Cherrier (Velocette), 59' 43"; 4. Collot (Norton), 59' 51"; 5. Pierre Monneret (A.J.S.), 1 h. 0' 0" 4; 6. Georges Monneret (A.J.S.), 1 h. 0' 4" 2; 7. Varlow (A.J.S.), à 1 t.; 8. Heath (A.J.S.), à 2 t., etc.

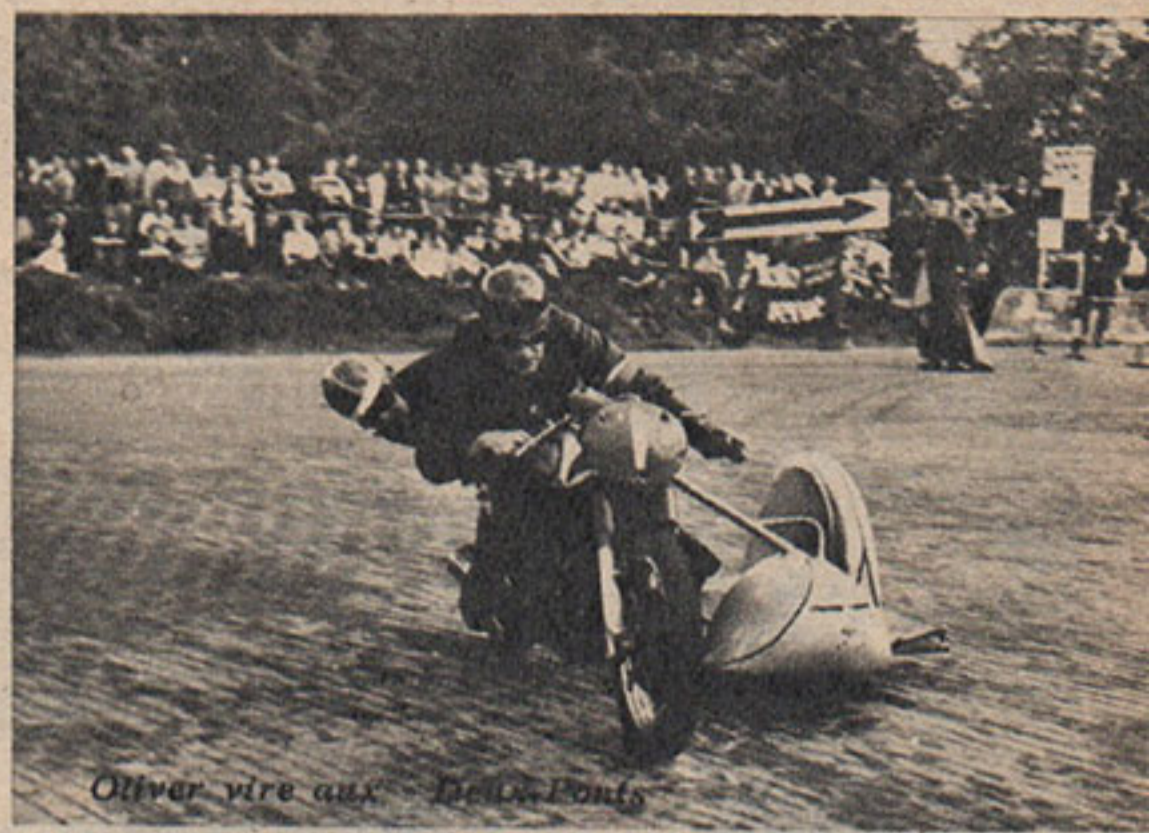
Tour le plus vite au 8^e, Collot (Norton), en 1' 38", moy. 122 km. 449.

Sidecars : 1. Oliver (Norton), 25 tours, soit 83 km. 325 en 48' 44" 3/5, moy. 104 km. 106; 2. Murit (Norton), 50' 35" 3; 3. Bétemps (Norton), à 1 t.; 4. Masuy (Norton), à 1 t.; 5. Merlo (Gilera), à 1 t.; 6. Sceaux (Norton), à 1 t.; 7. Vogel (Norton), à 2 t., 8. Theys (Norton), à 3 t.

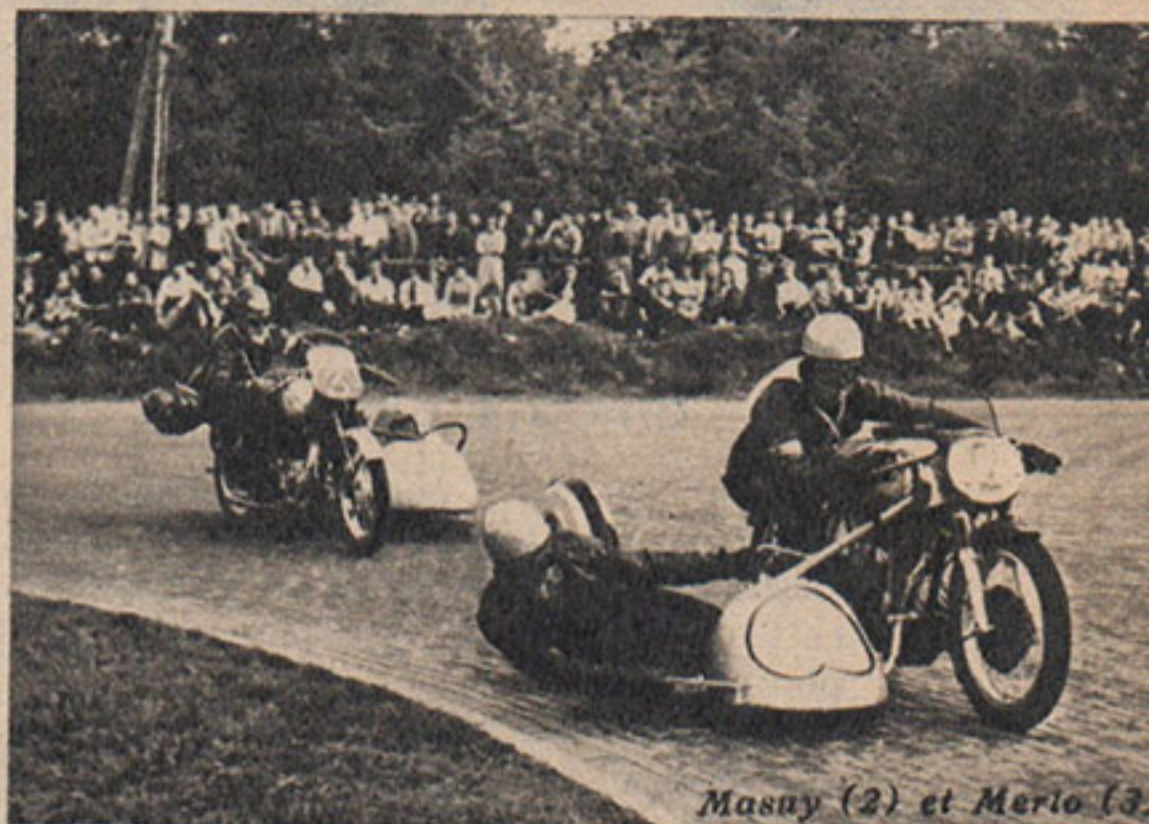
Tour le plus rapide au 2^e, Oliver (Norton), en 1' 52" 4, moy. 106 km. 383.

500 cmc. : 1. Pagani (Gilera), 40 tours, soit 132 km. 32, en 1 h. 3' 57" 4, moy. 125 km. 074; 2. Collot (Norton), 1 h. 4' 4"; 3. Lawton (Norton), 1 h. 4' 13"; 4. Bruguière (Norton), 1 h. 4' 24"; 5. Pierre Monneret (Gilera), 1 h. 4' 25"; 6. Georges Monneret (Gilera), 1 h. 4' 58"; 7. Behra (Guzzi), à 2 t.; 8. Mason (Norton), à 2 t.; 9. Insermini (Norton), à 2 t., etc.

Tour le plus rapide au 28^e, Pagani (Gilera), 1' 33", moy. 129 km. 032.



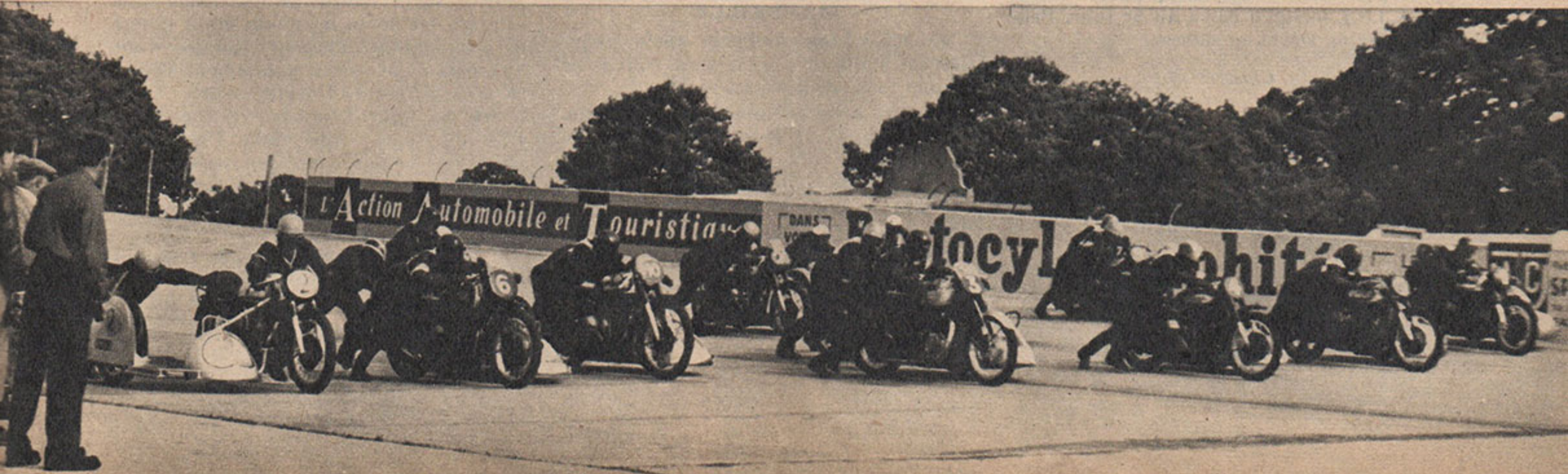
Oliver vire aux Deux-Ponts



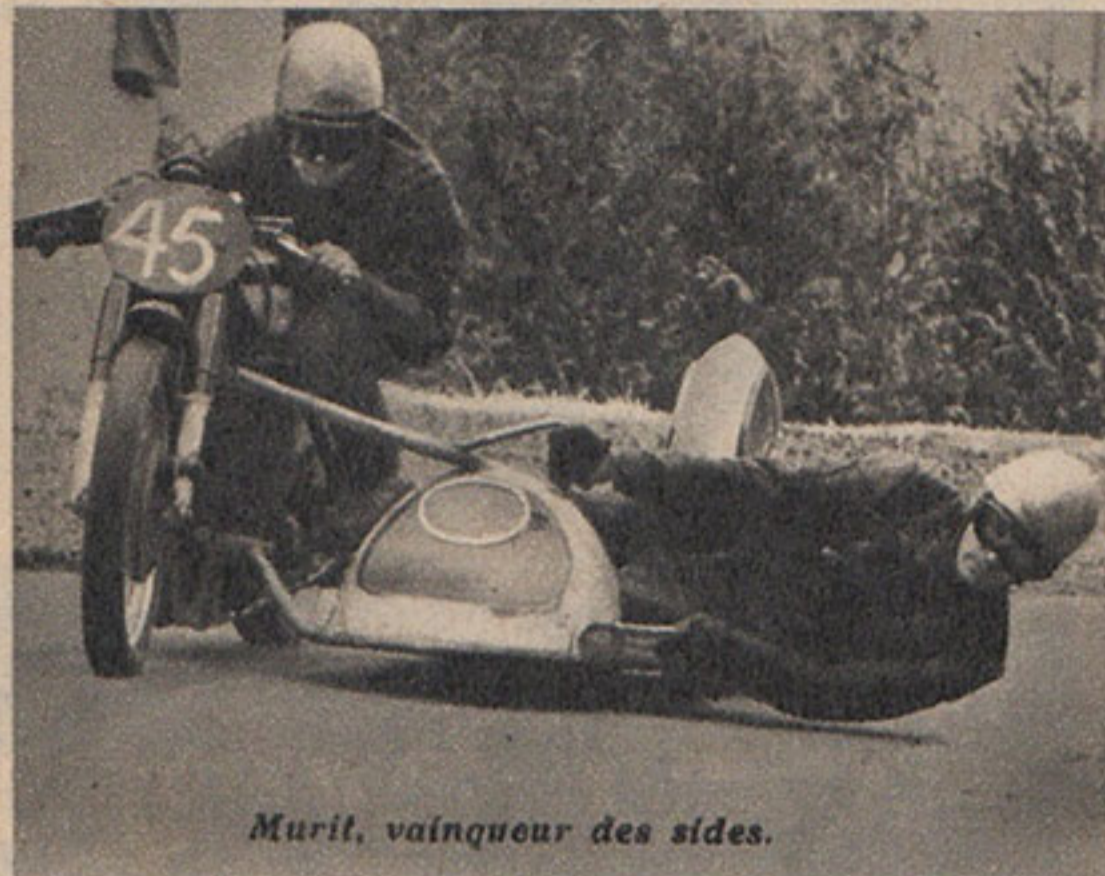
Masuy (2) et Merlo (3)



G. Houel félicite Pagani après sa victoire. Au milieu, A. Saporiti, manager de la célèbre écurie de cross.



SPORTS



Murit, vainqueur des sides.

CIRCUIT D'ORLEANS

Gros succès pour l'épreuve du A.M.C.O., malgré le temps incertain. Organisation impeccable. Rappelons que cette réunion comptait pour le Championnat de France.

175 cmc. — Nette supériorité de Bouin, qui montait un Peugeot d'usine et qui mena la course de bout en bout.

Sévère lutte pour les secondes places entre Tilliet, Delauné et Tessier. Sur 12 partants, 5 terminèrent :

1. Bouin, moy. : 72 km.-h. 350; 2. Tilliet; 3. Delauné; 4. Tessier, meilleur tour, moy. : 75 km.-h. 350; 5. Demuth, à 2 tours.

250 cmc. — Camus enlève l'épreuve, après avoir déramponné au fil des tours un Moury très accrocheur, montant une 250 Puch à deux carbus. Belle troisième place de Rous.

1. Camus, moy. : 79 km.-h. 100, meilleur tour : 81 km.-h. 170; 2. Moury; 3. Rous; 4. Anquetil, etc.

350 cmc. — Guérin mène durant les trois quarts de la course, suivi de Martin, tous deux sur Vélocette. Mais ces deux coureurs abandonnent, Guérin sur bris de chaîne et Martin pour ennuis d'embrayage. Finalement Emo, sur A.J.S., l'emporte, second Belkechout.

1. Emo, moy. : 78 km.-h. 500; 2. Belkechout; 3. Martin, etc.

500 cmc. — Insermini mène de bout en bout, malgré une belle remontée de Cherrier, handicapé par divers incidents mécaniques. Course régulière de Planque qui termine troisième.

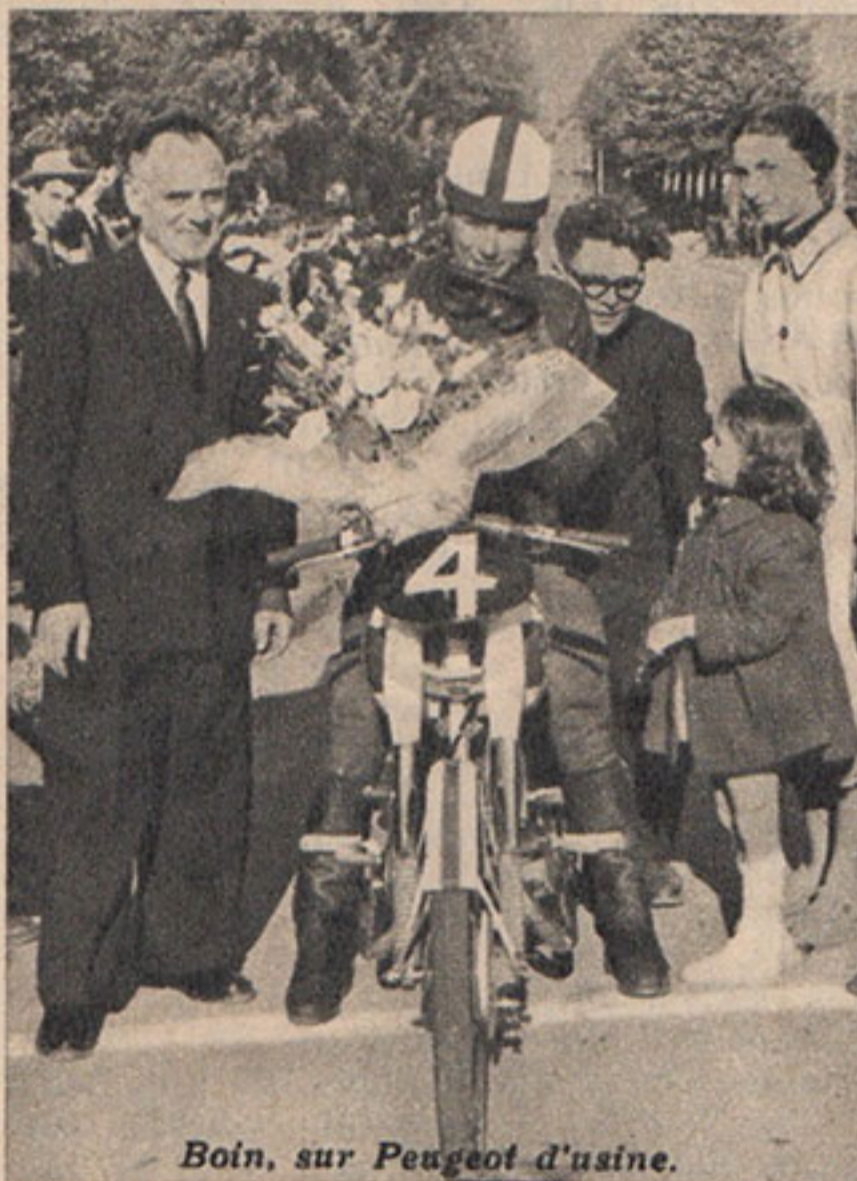
1. Insermini, moy. : 85 km.-h. 390; 2. Planque; 3. Cherrier, meilleur tour, moy. : 90 km.-h. 230; 4. Jeanno (M.C. Châtillon), etc.



Camus 1^{er} des 250 cmc.

Sides. — Murit part avec 1 tour de retard, mais remonte irrésistiblement tous ses concurrents et termine vainqueur.

1. Murit, moy. : 77 km.-h. 330; 2. Hofstetter; 3. Callède; 4. Insermini, etc.



Bouin, sur Peugeot d'usine.



Insermini, sur Norton.

AU HASARD DES CIRCUITS

METTET

Les Anglais trustent les victoires. En 500, Graham sur M.V.4 tenait la dragée haute à Coleman, pilote officiel (A.J.S.), lorsqu'il cassa au 5^e tour. Belle course de Drion en sidecar.

Classement :

250 cmc. — 1. Anderson (Guzzi), moy. : 136 km.-h. 838; 2. Haldemann (Guzzi); 3. Steman (Excelsior) à 1 tour, etc.

350 cmc. — 1. Coleman (A.J.S.), moy. : 145 km.-h. 525; 2. Doran (A.J.S.); 3. Swaton, etc.

500 cmc. — 1. Coleman (A.J.S.), moy. :

151 km.-h. 730; 2. Deronne (A.J.S.); 3. Van Ryswick, etc.

Record du tour : Coleman, moy. : 158 km.-h. 549.

MARSEILLE

En 350, victoire de Petch, après l'abandon sur chute de Featherstone, qui avait doublé tous ses adversaires.

En 500, belle victoire du Belge Goffin, malgré un beau retour de l'Espagnol Ortueta et les efforts de Collot.

350 cmc. — 1. Petch (A.J.S.), moy. : 110 km.-h. 907; 2. Bruguière (A.J.S.); 3. Varlow; 4. Goffin, etc.

500 cmc. — 1. Goffin (Norton), moy. : 114 km.-h. 389; 2. Collot (Norton);

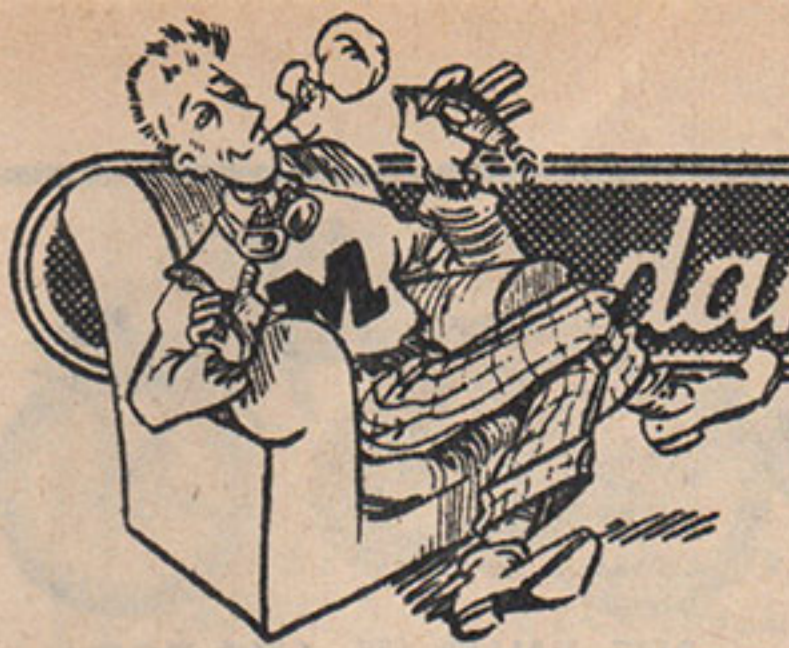
3. Ortueta (Norton), meilleur tour, moy. : 116 km.-h. 792; 4. Bruguière.

BORDEAUX (4 Mai)

Une seule course internationale, de sidecars, fertile en incidents, étant donné le sol mouillé. Plusieurs pilotes vont aux bottes de paille, notamment Oliver et son passager Dobelli. Après avoir heurté un mur, il sont relevés tous deux avec une fracture à la jambe. Une immobilisation de deux mois en perspective, qui handicapera fort le champion anglais pour conserver son titre mondial.

Résultats :

1. Haldemann (Norton); 2. Bétemps (Norton); 3. Drion (Norton), etc.



dans les CLUBS

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME

Communiqué officiel

La Commission de Moto-Cross de la F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que les dates officielles des épreuves suivantes comptant pour le Championnat de Moto-Cross sont :

1° Ivry 15 Juin (comme indiqué sur le calendrier de la F.F.M., la date du 22 juin figurant sur les tirages du règlement du championnat étant due à une erreur matérielle).

2° Lyon 7 septembre (date confirmée).

MOTO-BALL

Résultats des matches du 20 Avril 1952.

Division Nationale : Zone Sud. — M.B.C. Cavillon bat M.B.C. Monteux par 1 but à 0. R.M.C. Carpentras bat Qvignon par 1 but à 0. Camaret bat Aix par 5 buts à 0.

Division Nationale : Zone Nord. — S.U.M.A. et Courbevois-Sports font match nul 0 à 0. Orly bat Villefranche par 2 buts à 0.

Division Excellence : Zone Nord. — M.B.C. Paris bat M.V.C. Franco-Belge par 6 buts à 0.

Match amical. — M.C. Seynois bat Aix II par 2 buts à 1.

Résultats des matches du 27 Avril 1952.

Division Nationale : Zone Nord. — Villefranche bat Châlons par 3 buts à 0. S.U.M.A. bat M.B.C. Orly par 3 buts à 2.

Matches amicaux. — M.B.C. Avignon I bat Racer Carpentras par 1 but à 0. Versailles M.C. bat M.E.C. Belœil par 5 buts à 1. Houlgate bat Colombelles par 5 buts à 0. M.B.C. Camaret bat M.C. Seynois par 4 buts à 3. M.B.C. Vitryat bat M.B.C. Paris par 4 buts à 0. M.B.C. Paris bat Courbevois-Sport par 3 buts à 2.

MOTO-CLUB DE BERGERAC

8 nations aux Grands Prix de Vitesse Motocycliste de Bergerac, les 1^{er} et 2 juin.

Bergerac tend de plus en plus à devenir une épreuve dominante dans le sport motocycliste. Cette année encore les organisateurs accomplissent dans toutes les branches un travail énorme. Sur le plan sportif, sept pays étrangers ont été invités à participer aux cinq épreuves qui se courront les deux jours de Pentecôte. Six fédérations étrangères ont déjà répondu favorablement, et trois pays au moins auront tous leurs grands pilotes au départ et trois autres quelques-uns des meilleurs. Côté français, l'épreuve étant qualificative pour le Championnat de France, toute l'élite sera à Bergerac. Souhaitons même d'avoir le plaisir d'y applaudir l'excellent Houel dont le terrible accident attriste tous les sportifs.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTOCYCLISTE, CIRCUIT DE MOULINS

Le Moto-Club de Moulines fera disputer son 4^e grand circuit de vitesse le 1^{er} juin prochain.

Quatre courses sont inscrites au programme de cette grande journée motocycliste :

1^{re} course : petites cylindrées 126 cmc. à 176 cmc. 2^e course : 350 cmc. 3^e course : sidecars. 4^e course : 500 cmc.

LE SPORT EN ALGERIE

Le 1^{er} juin se déroulera le concours d'endurance Boufarik-Biskra organisé par le M.C.B. et le 29 le concours de vitesse de Bouzareah organisé par le M.C.E.B.

Ces deux épreuves font suite au programme qui démontre la sportivité des motocyclistes d'Algérie.

MOTO-CLUB DE GIROMAGNY

Grande course de côte du Ballon d'Alsace

Cette très importante épreuve qui renaît est comme on le sait remise sur pied par le Moto-Club de Giromagny (Territoire de Belfort).

A l'heure actuelle ce n'est pas une pite entreprise et ce club fait appel à toutes les bonnes volontés, à tous les sportifs qui voudraient bien les seconder à l'occasion de cette journée du 22 mai prochain.

Tous les concurrents désireux de s'engager sont instamment priés de le faire de suite. Nous rappelons que pour cette année

il s'agit de motos, de sidecars et de cyclecars trois roues.

Il est édité un superbe programme et les maisons désirant y faire passer une publicité sont priées de le faire au plus vite.

En outre les personnes pouvant apporter un concours actif (signalisateurs, contrôleurs, préposés aux garages, vendeurs de programmes, etc...) voudront bien se mettre en rapport avec le Président de la Commission sportive Germain Lambert à Giromagny.

Cette belle manifestation se déroulera dans le cadre magnifique et touristique du Ballon d'Alsace.

Nous souhaitons que les spectateurs viennent nombreux, car nous pensons que cette compétition deviendra l'une des plus grandes courses de côte de France.

II° CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DU DOUBS

Comme l'an dernier l'Amicale Motocycliste du Doubs organise, à l'occasion de la Foire Exposition Comtoise, sa 2^e Concentration Motocycliste d'Amitié Internationale.

Cette manifestation, se déroulera cette année les 17 et 18 mai prochain. Selon leur classement tous les clubs présents seront récompensés soit par des coupes de valeur, soit par une superbe plaque en bronze.

Adresser toute correspondance à : M. Robert Barbier, Secrétaire-général de l'A.M.D., 3, rue Pécelet à Besançon.

MOTO-CROSS

Dimanche 18 Mai aux Andelys

Le Moto-Club de Normandie organise le 18 mai dans un site unique en France, au milieu des ruines d'un château-fort sur le sommet d'une colline surplombant une boucle de la Seine un grand moto-cross avec la participation des as de la Ligue de l'Île-de-France et des champions Normands. Le comité-directeur, composé de MM. Carel, Bonisson, Savalle, Sylvain, Thibault, Charlon et Beudon, a tout fait pour que cette manifestation revête un grand caractère et soit en tous points réussie.

Citons parmi les engagés du moment en 350 cmc. : Bernot, Brulé, Desmeillers, Gervais, Despréaux, Séquinot, Vinetti, Crescent et Savinel.

En 500 cmc. : jusqu'à maintenant Brocheurieux, Legrand, Mouchet, Né, Robin, Lamine; ont donné leur accord.

RALLYE DE HAUTE NORMANDIE (20 avril)

Favorisé par un temps magnifique et un grand nombre d'engagés (136) le 16^e circuit de Haute Normandie connut un grand succès populaire tout au long des 435 kilomètres du parcours.

Tous les participants se sont plu à reconnaître la parfaite organisation de l'épreuve, en exprimant toutefois quelques réserves sur la valeur (très contestée par certains) d'un parcours chronométré pour départager les non pénalisés. Des participants ayant roulé roue dans roue se trouvent séparés par d'importants écarts au classement final.

Mais nous pensons que le club organisateur a suffisamment prouvé sa compétence et son immense bonne volonté pour être à même d'améliorer les fois prochaines, certains détails du règlement. De toute façon,

de légères critiques ne sauraient entacher la réussite de ce 4^e Circuit de Haute Normandie.

Classement

175 cmc. — Meyer (Guiller).
250 cmc. — Mouray (M.S.C.).
350 cmc. — Lizeroud (M.C. Paris).
500 cmc. — Feudrich (3^e Hussard, Alençon).

650 cmc. — Loyeau (M.C. Châtillon).
750 cmc. — Girard (Mourmelon).
Side 500. — Vallée (M.C. Châtillon).
Side 650. — Lecomte (M.C. Châtillon).

Classement par marques. — 1. Triumph; 2. Monet-Goyon; 3. Guiller.

Classement par clubs. — 1. M.C. Châtillon; 2. U.S. Métro-Transports; 3. 503^e de Mourmelon; 4. C.M.N.S.; 5. 3^e Hussards d'Alençon.

Classement général. — 1. Feudrich (Alen-

çon); 2. Berlantier (Alençon); 3. Lallement (M.C. Paris); 4. Maisonneuve (Magnat-Debon); 5. Lizeroud (M.C. Paris), etc...

III° RALLYE DE L'ILE-DE-FRANCE (4 mai)

Gros succès de cette manifestation, puisque l'on comptait environ 300 motos et sidecars. L'après-midi, se déroula au parc de la Faisanderie, un grand festival motocycliste, au cours duquel le champion d'acrobatie Poitte eut l'occasion de démontrer sa maîtrise.

Belle journée de propagande, répondant à un gros effort des clubs de la L.M.I.F. qui avaient présenté au départ un grand nombre de concurrents.

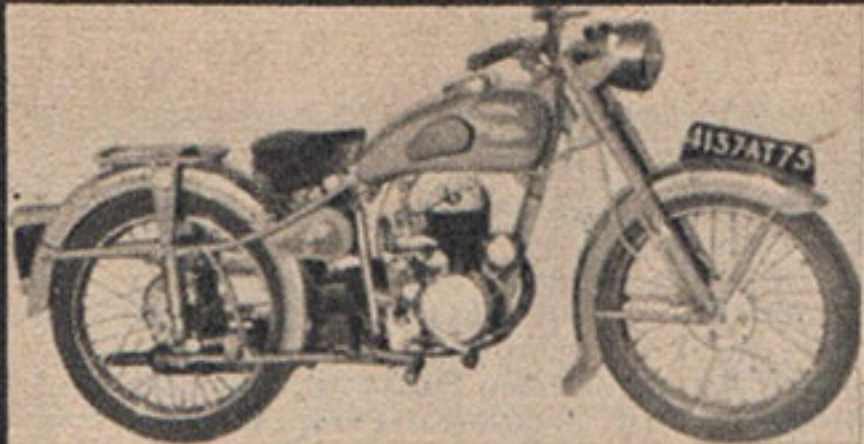
Une mention spéciale au jeune club bellifontain, à qui revint la charge d'organiser l'arrivée dans le cadre historique du château de Fontainebleau.

Lecomte, 1^{er} des sides 650 au circuit de Haute Normandie.



Le M.C. d'Antony et le S.C. Club, à Fontainebleau.





MONET-GOYON 200
toute équipée **170.000 fr.**

LADEVÈZE vous offre

LIVRABLES DE SUITE

100 MOTOCYCLETTES NEUVES

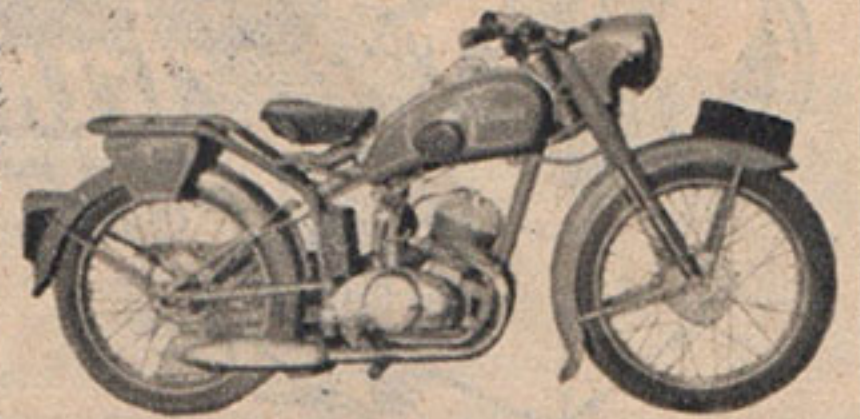
38 cc. - 100 cc. - 125 cc. - 175 cc. - 200 cc.

50 MOTOCYCLETTES D'OCCASION

200 cc. à 1.200 cc.

VENTE A CRÉDIT dans toute la France

avec la reprise de votre ancienne motocyclette ou 30% de la valeur de votre achat, le reste en 7 mois



PAUL VALLÉE 175
toute équipée **176.000 fr.**

AGENT GÉNÉRAL pour la FRANCE: ARIEL -- PANTHER -- O.E.C. -- S.U.N. -- VICTORIA -- RIXE -- UT -- TORPEDO

REPRÉSENTANT EXCLUSIF pour PARIS: PAUL VALLÉE -- UNIVERSAL -- DOUGLAS

AGENT: MONET-GOYON -- ALMA -- M.R. -- JONGHI -- GNOME-RHONE -- GUILLER -- Scooters SPEED -- GUILLER et LOHNER

PAUL LADEVÈZE, 50, rue Brunel, PARIS-17^e

Pour toutes réponses prière de joindre un timbre

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**

FOIRE DE PARIS -- Terrasse C -- Quartier 35 -- Stând 3.531

Bté S. G. D. G. — Mod. déposé

Sécurité de route
avec l'**AVERTISSEUR
ROTORSON BABY**

Sté Accessoires P.P.

I, Bd Maréchal-Foch, ANTIBES Tél. : 409.02
Dépôt de PARIS : 100, rue des Dames

AGENTS !

Pour vos pièces détachées
de CYCLOMOTEUR,
adressez-vous à la

C.M.D.C.

130, Rue de Bagneux, 130
MONTROUGE
(Seine)

Catalogue gratuit sur demande
Expédition dans toute la France

*Qui importe
l'accroc
...*

**NOEL >
< CUIR**

**répare
et transforme**

- ★ Tous vêtements de cuir
- ★ Canadiennes

NOEL-CUIR 3, RUE HOUDART - PARIS 20^e
Métro : Père-Lachaise - MEN. 70-83

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

DÉPOSITAIRES (suite)

NICE: **MOTO SALUZZO**, place Saluzzo.
 ANNECY: **G. BELLEVILLE**, 15, aven. de Cran.
 TARARE: **G. BLANQUE**, 54, boulev. Voltaire.
 LAVAL: Étab. **G. BLOT**, 10, rue du Lieutenant.
 BORDEAUX: **BOURBON**, 19, cours Victor-Hugo.
 NANTES: **NANTES-MOTO**, 8, rue Thiers.
 MONTARGIS: **ARLIQUIÉ & Cie.**
 CLERMONT-FERRAND: **ATELIERS MÉCANIQUES DU CENTRE (S. A.)**
 VIENNE: **Louis BADIN**, 3, place Emile-Zola.
 PAU: **Jean BRETHERS**, 8, place Foirail.
 GUÉRET: **A. CAVERT**, 1, place Bonniaud.
 OBERNAI: **René DESCHAMPS.**
 LYON: **DIFFUSION SCOOTERS-MOTOS.**
 EVIAN: **César DUBOIS et ses Fils.**
 DAX: **Jean DUSSIN.**
 MONT-DE-MARSAN: **LACOMME.**
 LE MANS: **E. LEBEUGLE.**
 BLANC-MISSERON: **A. MAHIEU.**
 LE PUY: **Roger MARCON.**
 MEKNÈS (Maroc): **A. MAURY.**

(A suivre.)



**ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE**

Combinaison grand sport. Fort tissus spécial croisé. Teinte, bleu azur Bugatti. Grand teint garanti.

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

Deux poches cuissardes fermeture glissière en biais. Poche poitrine fermeture glissière. Poche revolver à rabattant boutonnant.

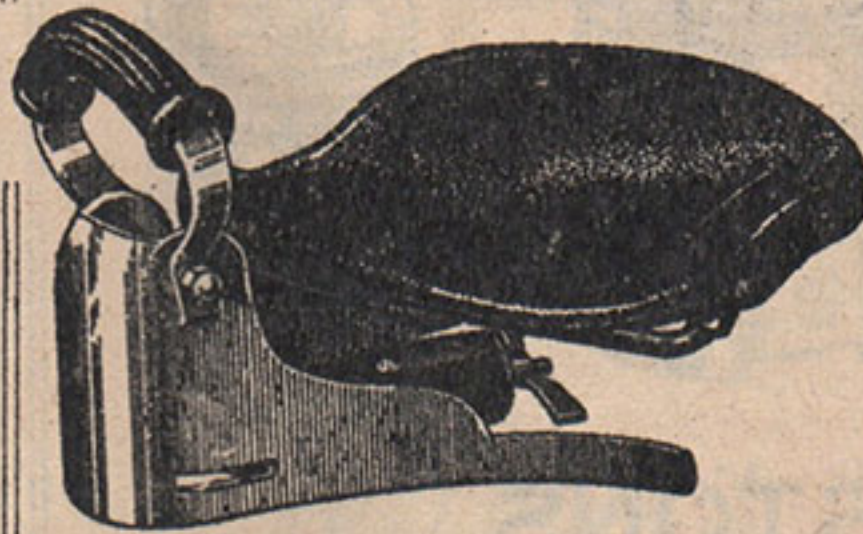
Serre poignets et serre chevilles boutonnant, couvrant et protégeant complètement manches et bas de pantalon.

Devant entièrement ouvrable fermeture à glissière.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare **MONACO** **PRIX IMPOSÉ: 4.850 fr.**

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION
RÉGLABLE

SELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLES

FOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

La bougie "PROGRÈS"

marque un progrès

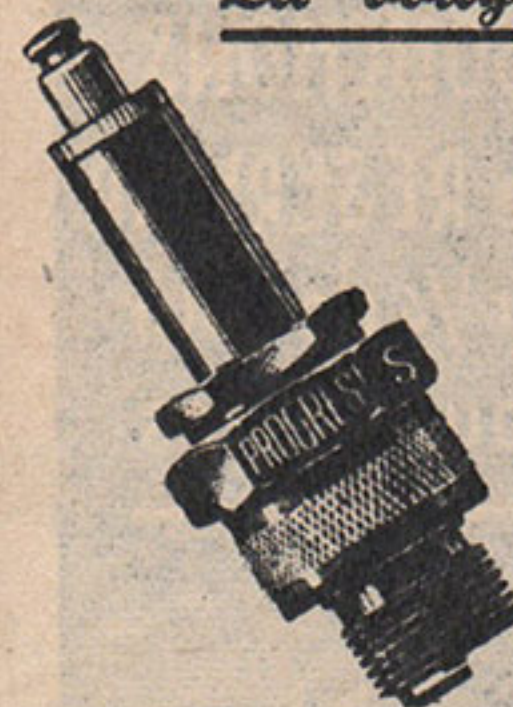
SON ISOLANT 100% EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE

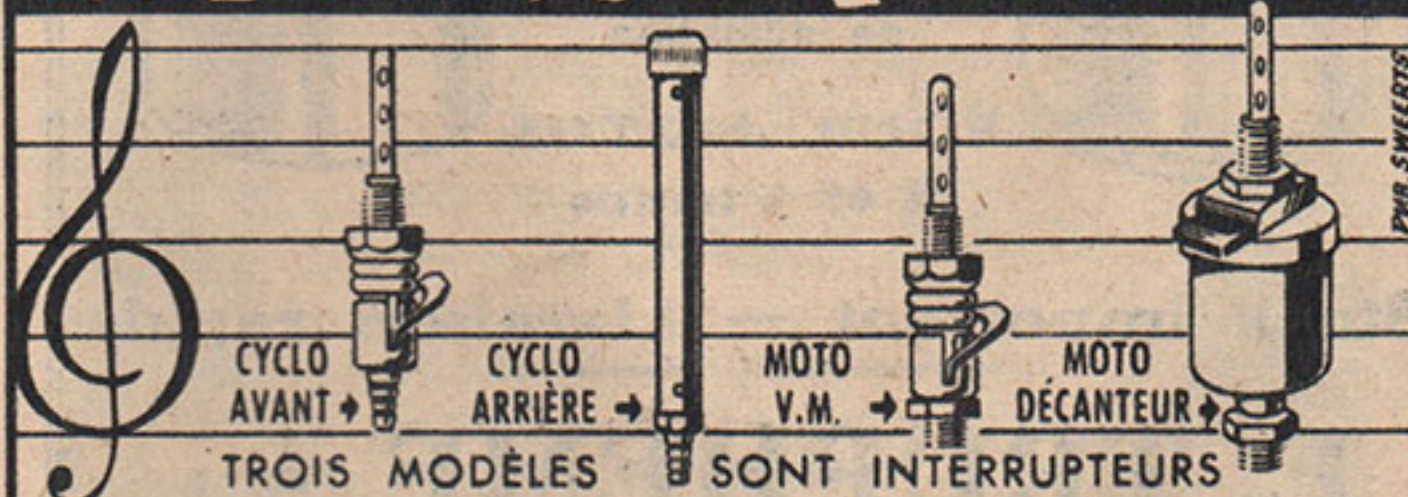
Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos:

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

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



LA GAMME DES ROBINETS QUIET



ÉTANCHÉITÉ MOLÉCULAIRE

grâce à son joint en métal liquide - tension superficielle optima

AGENT GÉNÉRAL: **Ch. TROUILLET**, 20^{bis}, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS (Seine)

MOTOCYCLISTES VOGUE SPORT

VOUS PRÉSENTE EN SES MAGASINS LA PLUS
GRANDE COLLECTION DE

VÊTEMENTS DE CUIR
— SUR MESURES —

BOTTES — CASQUES — SACOCHES — LUNETTES
TABLIERS — MANCHONS, ET TOUS LES ACCESSOIRES

Une visite s'impose avant tout achat

Recommandez
bien cette
adresse →

14, bd Jules-Ferry - PARIS-XI^E

FOURNISSEUR
DES
CHAMPIONS

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

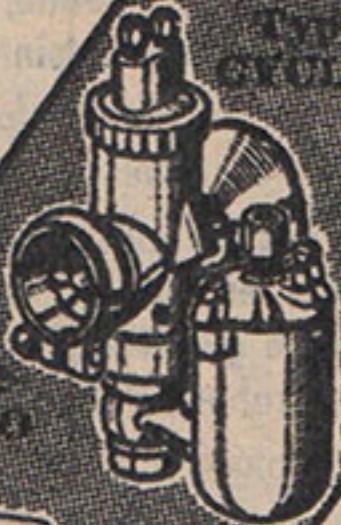
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouveau
design
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

P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux Scooter SPEED

TOUS LES
ACCESSOIRES
POUR
SCOOTERS

Traitement des roues
à l'INOREVEX qui
met le motocycliste à
l'abri de la crevaison.

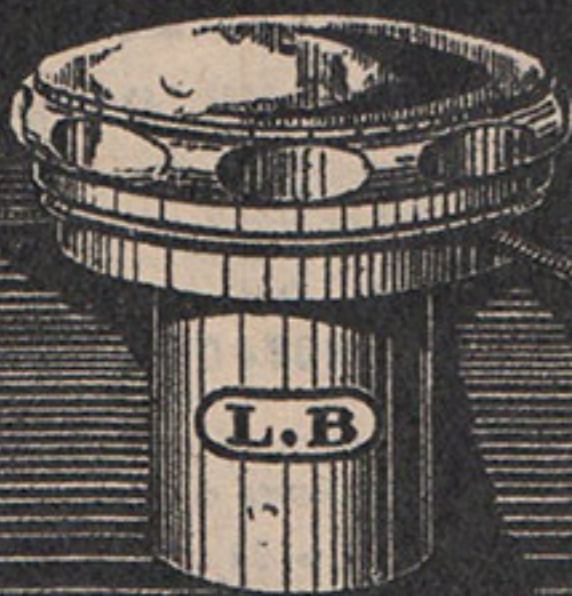
Pose en 2 heures de
l'embrayage **CICCA**
adaptable à la
MOBYLETTE.

CRÉDIT

Ouvert le Samedi.



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



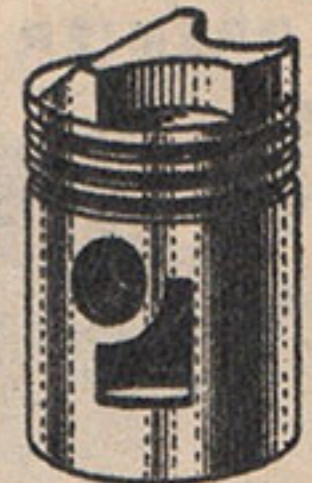
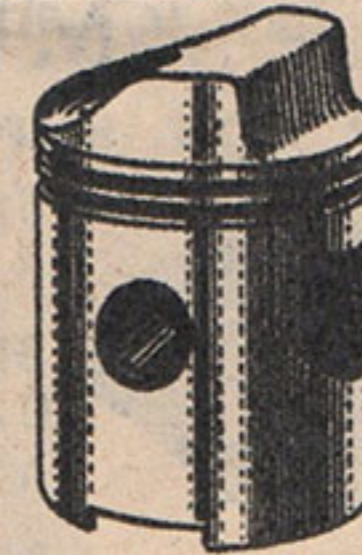
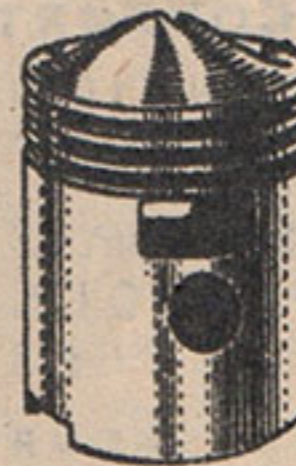
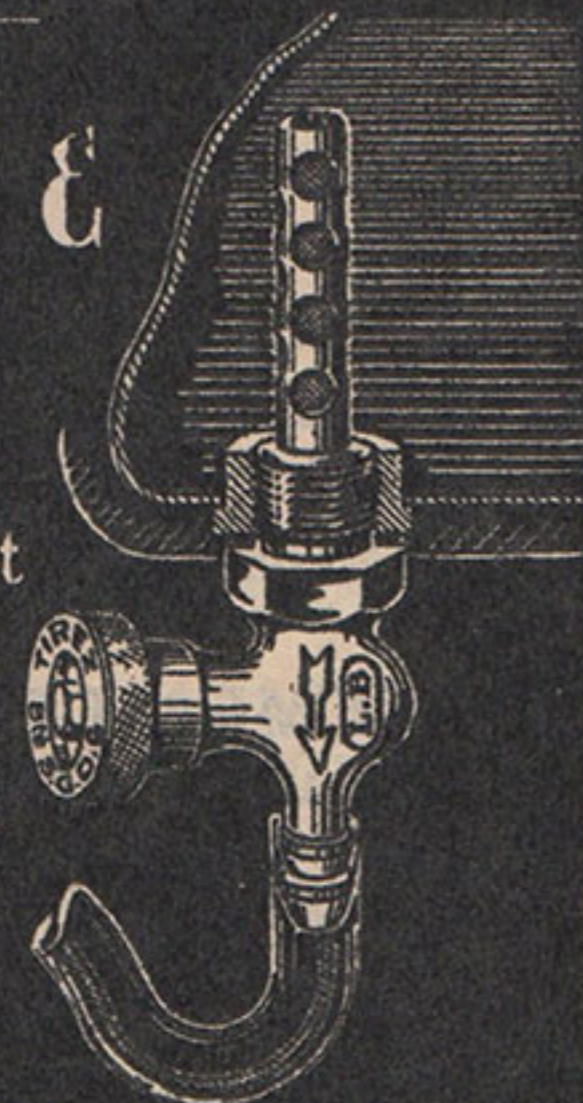
BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE. Seine

ROBINETS TIROIR

toujours
étanches



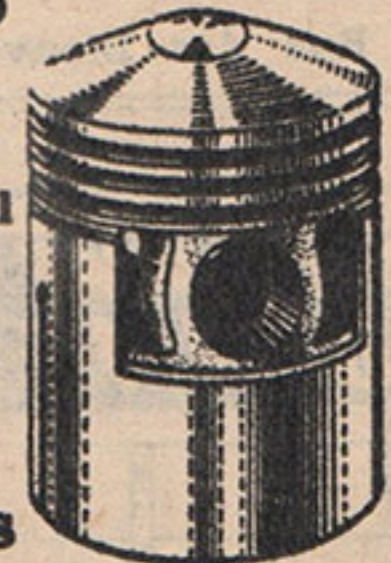
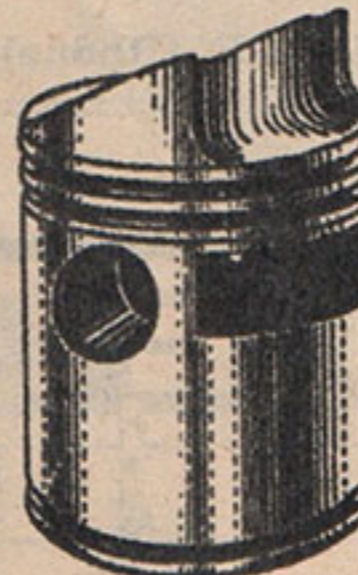
PISTONS

Super-vitex

en alliage spécial
hypercilicé

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 : P E Retre 33-40

LUNETTES

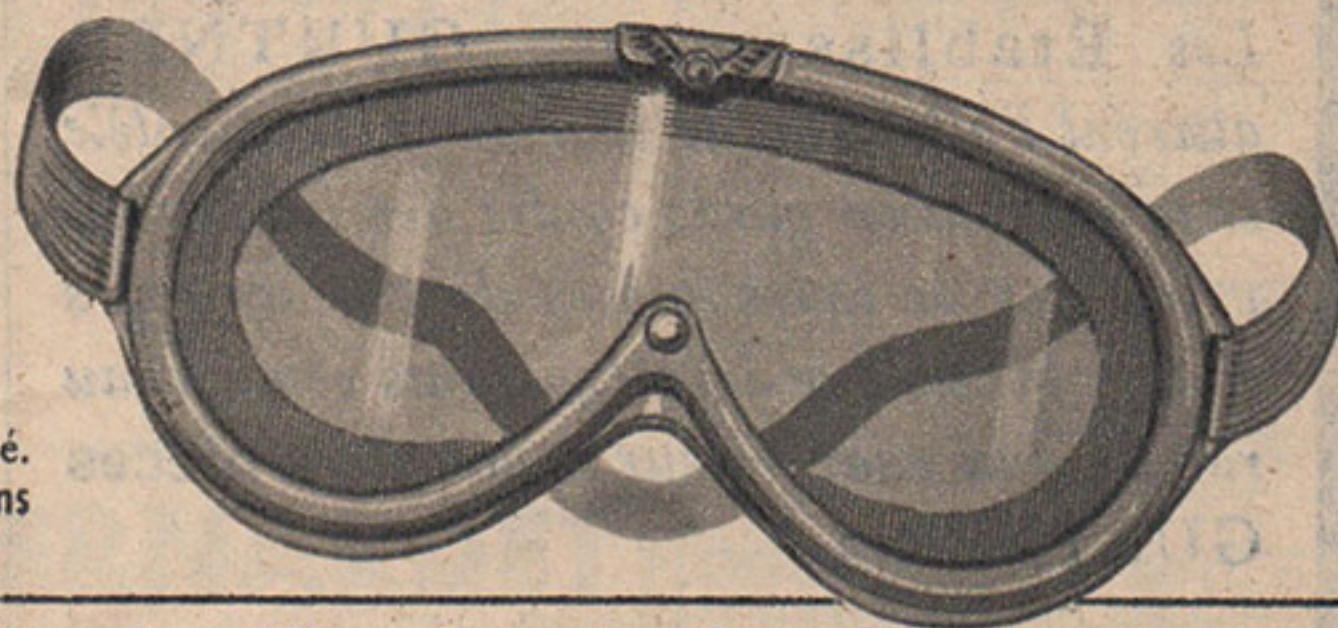


POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION



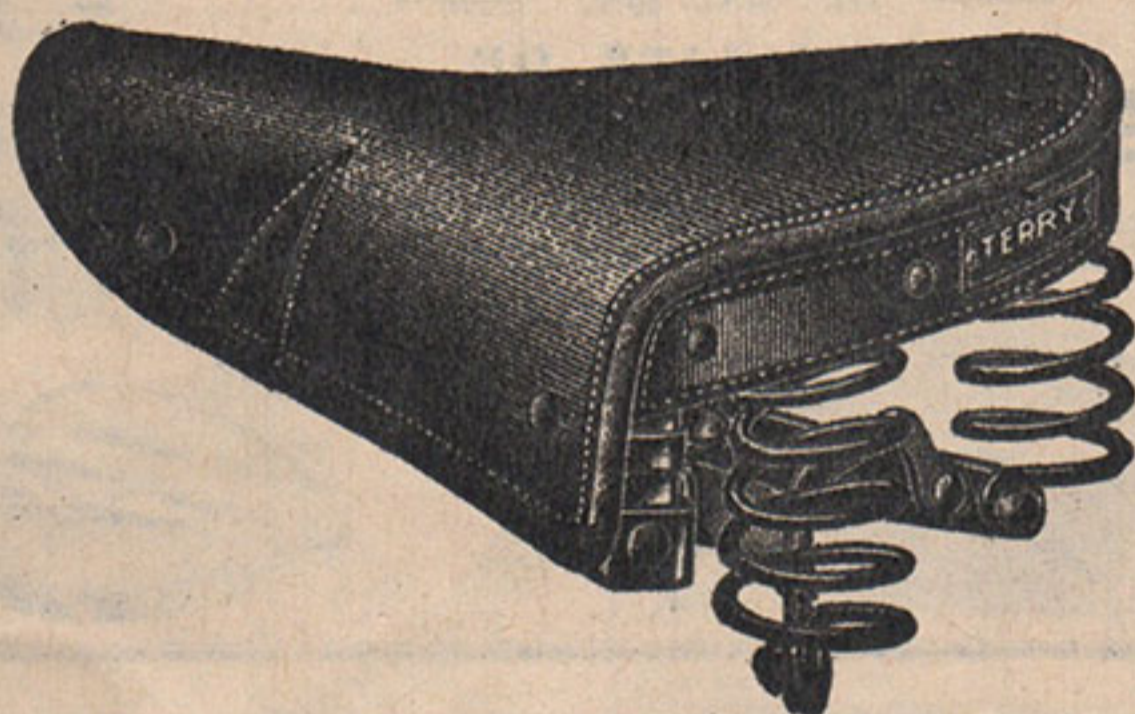
FABRICATION FRANÇAISE

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)

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

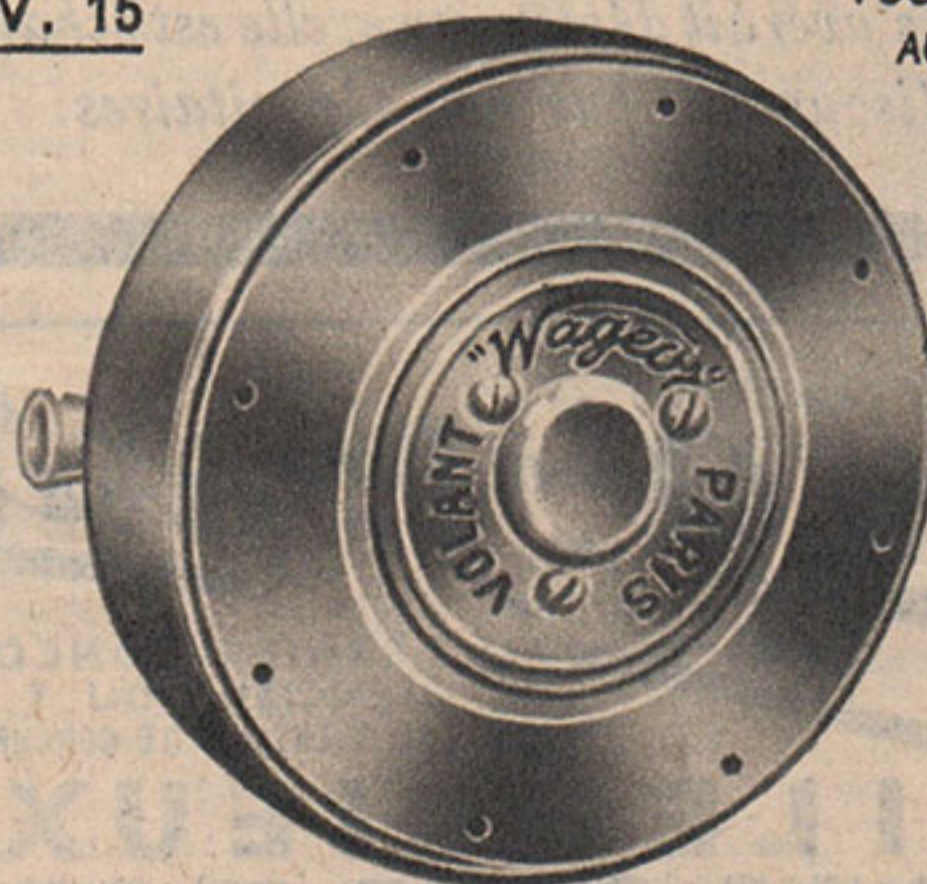
TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15

POUR MOTEURS
AUXILIAIRES

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel, PARIS-17^e — Tél.: GAL. 74-82 - 83-84MOTOCYCLISTES... 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^{re}

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
Dépositaire12, RUE GERMAIN-DAVID — LYON (3^e)

POUR LA VILLE

LE "BALLIS N°2"

POUR LE TOURISME

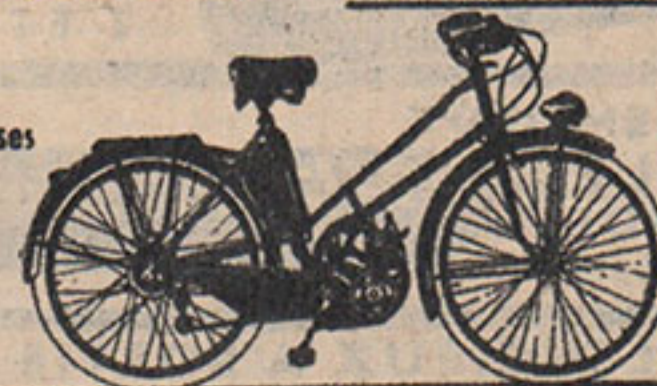
ÉQUIPÉ avec moteur "LE POULAIN"
REND VOS DÉPLACEMENTS "ÉCONOMIQUES"

Dérailleur 2 ou 3 vitesses

Une seule chaîne

Freins puissants

Débrayage au guidon



SIMPLICITÉ

CONFORT

MANUFACTURE DES CYCLES BALLIS DE ST-ETIENNE

SAINT-ETIENNE

PARIS

RENNES

3 Rue Bernard-Palissy

9 bis, Bd Filles du Calvaire

2, Rue La Motte-Piquet

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.

Sans délai et payable tous les mois

TERROT 125 et 500 cmc.

GIMA 125 cmc. YDRAL et A.M.C.

JONGHI 125 cmc. 2 temps.

GULLER

125 et 175 cmc. A.M.C., MODÈLE GRAND SPORT

ADRESSEZ-VOUS A

BARBÈS-MOTOS-CYCLES

98, Rue Doudeauville, PARIS-18^e

Ouvert de 8 h. 30 à 12 h. 30 - 14 h. à 19 h. 30 -- Métro Château-Rouge

Étab^l MOTTAZ

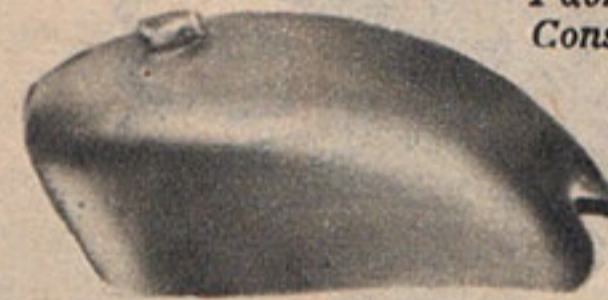
307 à 311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Tél. : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, Vélomoteurs, Motos
BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour
Constructeurs et Grossistes



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

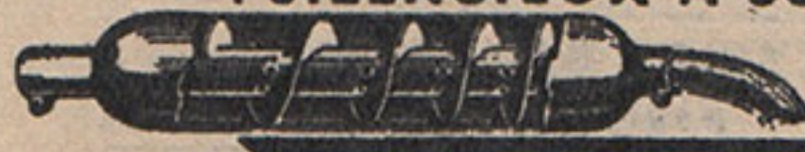


**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

AU "PETIT MATELOT"

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27

PARIS

Tél. : PASSY 71-24

RÉALISE
LA LIGNE SPORTIVE

DÉPOSITAIRE
DU CÉLÈBRE
VÊTEMENT IMPERMÉABLE
"STORMGUARD"
IMPORTATION ANGLAISE



COMBINAISONS
IMPERMÉABLES
ET
COMBINAISONS
NYLON
TOUS COLORIS

VÉLOCETTE - TERROT
JAMES - BERNARDET
DKW - MOTOBÉCANE

MOTO-HALL

Crédit

H. HABERT

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

D.K.W. 500 S.B. 120. Ou éch. c. moto-side Simca 6. Fourg. 290. Péters, 3, r. Pierre-Béguin, St-Denis.

PEUGEOT 176 T.C.4, ét. neuf., équip. Merielle, 3, r. Bédidor, Paris-17^e.

HARLEY 750, av. ou s. side, b. ét. Concierge, 19, rue des Moines, Paris-17^e. Ap. 20 h. et sam.

MOTOBÉCANE 500 sup. cul. pneus neufs. Moteur neuf (avec facture). Side Simar. Px intér. Tél. Ver. 27-33.

MOTO COURSE 250 New-Imperial T.T. Px 200.000. R. Leberquier, 3, rue St-Jacques, Rouen.

TANDEM Derny, parf. état, bn équip. S'adr. Dureisseix, 72, r. Haxo, Paris-20^e.

MOTOBÉCANE 500, culb. Type B. Précision à gauche. Ens. Px 125.000. Side 50.000. Saulnier, 2, rue de l'Eglise, Asnières (Seine).

B.S.A. 500 twin, tte équip., 1950. Px 250.000. Tél. Lit. 50-87, h. repas.

INDIAN 1.200, bas vol., selle double. Px 100.000. Bertrand, 11, r. Beaux-Arts.

A VENDRE H.-Davidson 11 CV. imp. reprise. Grosjean, Saint-Avertin (I.-et-L.). Tél. 37.

ZUNDAPP 750. Side parf. ét. Frustid, 10, r. Commerce, Orly. Vis. sem. 18 h., samedi, dimanche.

VENDS Remorque Fulgur neuve (monoroue pr moto). Prix à déb. A. Rolland, 23, r. Ste-Marguerite, Pantin.

VENDS Rovin 2 portes, b. état. Repr. 125. Pièces 16H. Norton neuves et occasion. Timbre rép. Decourcelle, 6, r. Floquet, Bihorel (S.-I.).

SIDE Harley 750. Lapierre, 7, r. St-Maur, Paris-11^e. Ts les jrs 19 h.

1 MOTO SIDE 500 F.N. Px 70.000.
4 MOTEURS VAP occ. à partir de 6.000 fr.

1 TERROT lat. 4 CV. Px 60.000.
1 GNOME R.3. Px 70.000.

1 MONET-GOYON 100. Px 60.000.
1 MOTEUR V.L.T. Px 10.000.

Castel, Savy-Berlette (P.-C.).

COMPETITION KOEHLER-ESCOFFIER 350 avec moteur Rudge T.T. Réplia. Bas prix, ou à échanger contre équivalence. Froment, 54, av. de la République, Clermont-Ferrand.

CHARGEUR accus moto, neuf, 450 mm. Px 2.000. Duméry, 5, rue H.-Savoie, Neuilly-Plaisance.

VENDS Terrot 2 CV. 2 t. BE.40, selle biplace Ferridax. EN8, remor. vélo. EN7, Magné 4 cy. S.E.V. EN4. Canot tôle, 3 moteurs 2 CV. 2 t. et B.3v. 6 acces. moto T.P.R. Dalloyau, 13, r. Bastid, Aurillac (Cantal).

TERROT 250, très bon état, bs pneus, tansad, sac. Px 65.000, à déb. Donet, 11, rue Miromesnil, Paris-8^e. T.l.j. sauf dimanche.

DEMANDE D'EMPLOI

MECANICIEN ch. emploi en province chez motoriste. Connaît bien mot. explosion, soud. autog. et arc et part. commerciale. Peut apporter petit capital et seconder patron. 35 ans. Ecrire « Motocycles ».

OFFRES D'EMPLOI

DEMANDE très bon mécanicien motos. Saporiti, 2, r. Roger-Salengro, Chaville (S.-et-O.). Tél. Chaville 295.

DIVERS

VENDS barque tôle rivée, bon état. Px 25.000. R. Michon, Dormans (Marne).

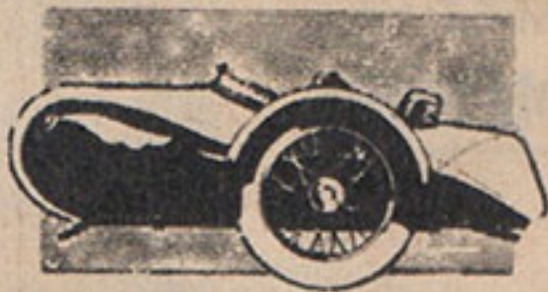
INDIAN 500 cmc. SCOUT — 1.200 cmc. CHIEF

G. D. A. 741 B — C. A. V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

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

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



SIDE-CAR

"PRÉCISION"

39 bis, Rue Martre, CLICHY Seine

MATERIEL PHOTO 24x36, comprenant Foca état neuf avec objectif, télé-objectif, sac cuir, télémètre, agrandisseur complet, bobineuse et cuve. Moteur auxiliaire Heiny 50 cmc., fourche télescopique Grazzini pour cyclomoteur. Au plus offrant. Ecrire Provenzano, 2, rue de Massy, Champlan (S.-et-O.).

CHERCHE vibreur 6 volts 250 volts, 70 milli. minimum, déparasité, peu encombrant pour poste moto 8 lampes à échg. ctre commutatrice américaine 6 volts 250 v. 100 milli. et nf. Urgent. Bohain, 4, re Chalandie, Chaville.

Pour votre PUCH voyez Pohn, agent de la marque, mécanicien. Vente, réparations, 52, av. Foch, Saint-Maur (Seine).

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

Tous rayonnages de roues avec ou sans fourniture de moyeu. Roche, 4, imp. Roux, Paris-17^e. Tél. Car. 34-12.

AVEC DE LA PUBLICITÉ.

...on bat toujours des records

MAIS AVEC LA QUALITÉ...

...nous gagnons tous les jours de nombreux et fidèles utilisateurs

Que votre moteur soit de forte ou faible cylindrée, nous sommes certains de mériter votre confiance par un essai, en demandant à votre garagiste, pompiste ou motociste



(EXIGEZ NOTRE VIGNETTE)

- MÉLANGE instantané au carburant.
- STABLE, ne dépose pas au fond du réservoir.
- PURE, ne calamine pas la bougie.
- POUVOIR DE GRAISSAGE ÉLEVÉ, évite le serrage des pistons.

...ou Coffret de propagande de 6 cônes-doses pour 30 litres d'essence. Franco 630 francs.

SOMAG-COLOMBES

15-17, R. Thomas-d'Orléans
COLOMBES - Tél.: CHA. 19-88 Lg.

JEUNES !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

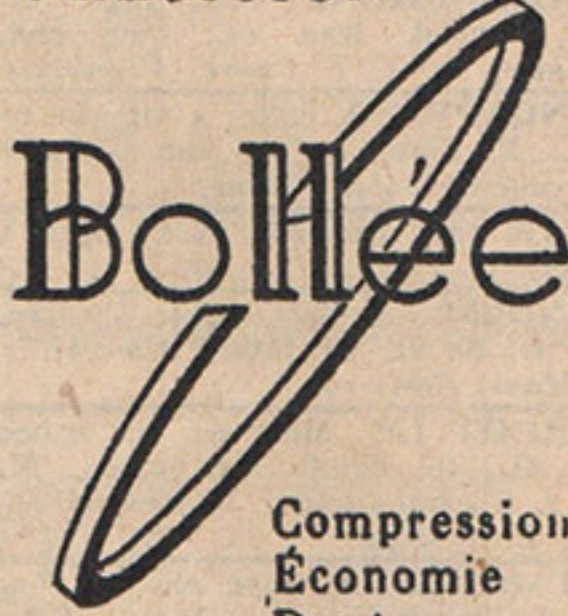
« J'ai maintenant un métier passionnant et l'espoir de devenir moi-même un jour Patron » nous écrit l'un de nos élèves, placé par nos soins.

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

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

COURS TECHNIQUES AUTO
Service 14 — Rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

SEGMENTS DE PRÉCISION



SPECIALISTE Dresch. Molisse-Motos, 80, boul. Sellier, Suresnes (Seine).

ROVIN 2 CV. cabriolet gd luxe. Roadster sport. Voiturette scooter s. perm. Px 75.000 compt., 6 mois à 12.000. R. S., 30, boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

VENDS boîte 4 v. et magn. p. Gnome 800 A x 2, boîte 4 v. Giléra 500 lat., boîte Staub 3 v. plus marche AR. Side compl. b. p., châssis side B.M.W. R-12 ou Zund. Décalques N.S.U. Ach. boîte 3 v. et mot. 2 à 3 CV. 4 tps. Bourgeois, 18, av. Gallieni, Bagnolet.

ACHAT COMPTANT
Tous Vélocettes, Motos
Scooter
DELAIRE
4, Impasse de la Gaîté - DAN. 55-43

SPECIAL DARMONT 6 CV. 3 vit. marche AR. Px 65.000, 10 mois à 6.500. 30, bd Henri-Sellier, Suresnes.

VENDS ou échange Bessa II télécouple 6x9 état neuf. Hélier 3,5. Flach éjection Matic. Px 56.000. Contre Speed-Graphic 6x9 même état. Jaffré, 65, rue de Grenelle, Paris-7^e.

« LE TROU NORMAND », café-restaurant : « Relais des Roule-Toujours ». Moriancourt, route Paris-Granville, Chandai (Orne).

Repose-pieds

PRYM
ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION
ROGER POUILLAIN
Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&-O.)

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

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

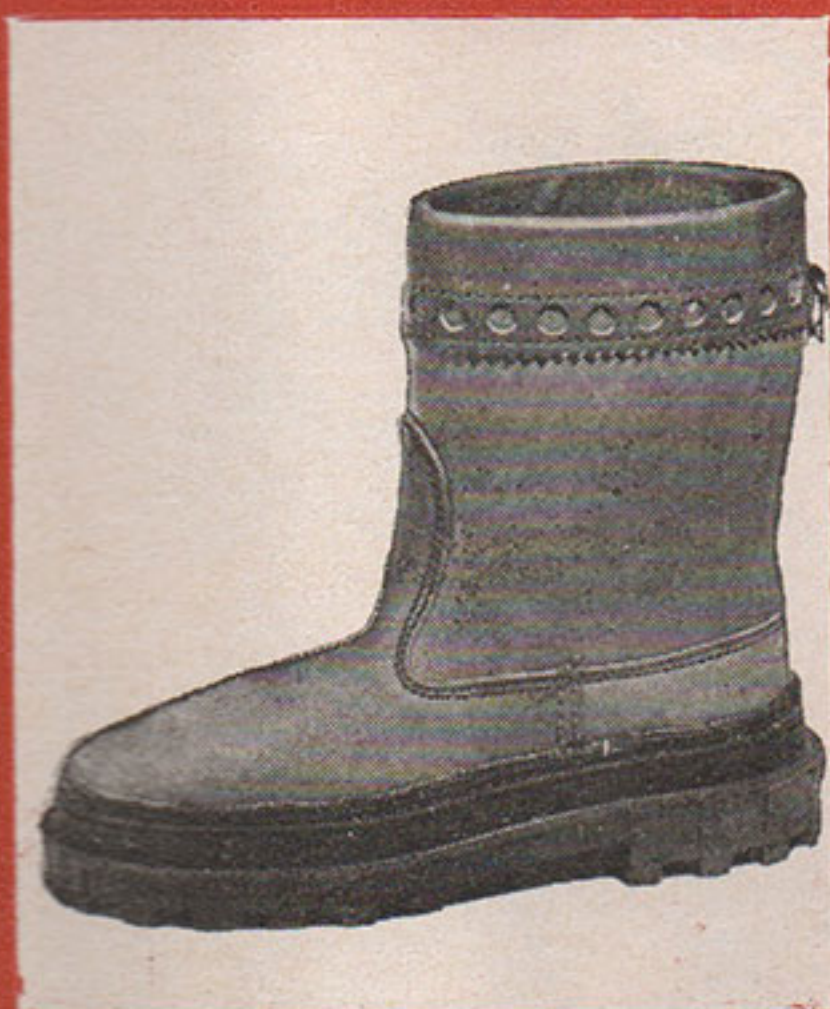
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

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

Type PARATROOP

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



Type TEXAS

Mêmes matières
que le Paratroop,
mais sans laçage.

Se chausse
instantanément.

USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE
(BASSES-PYRÉNÉES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

M. SCHMID

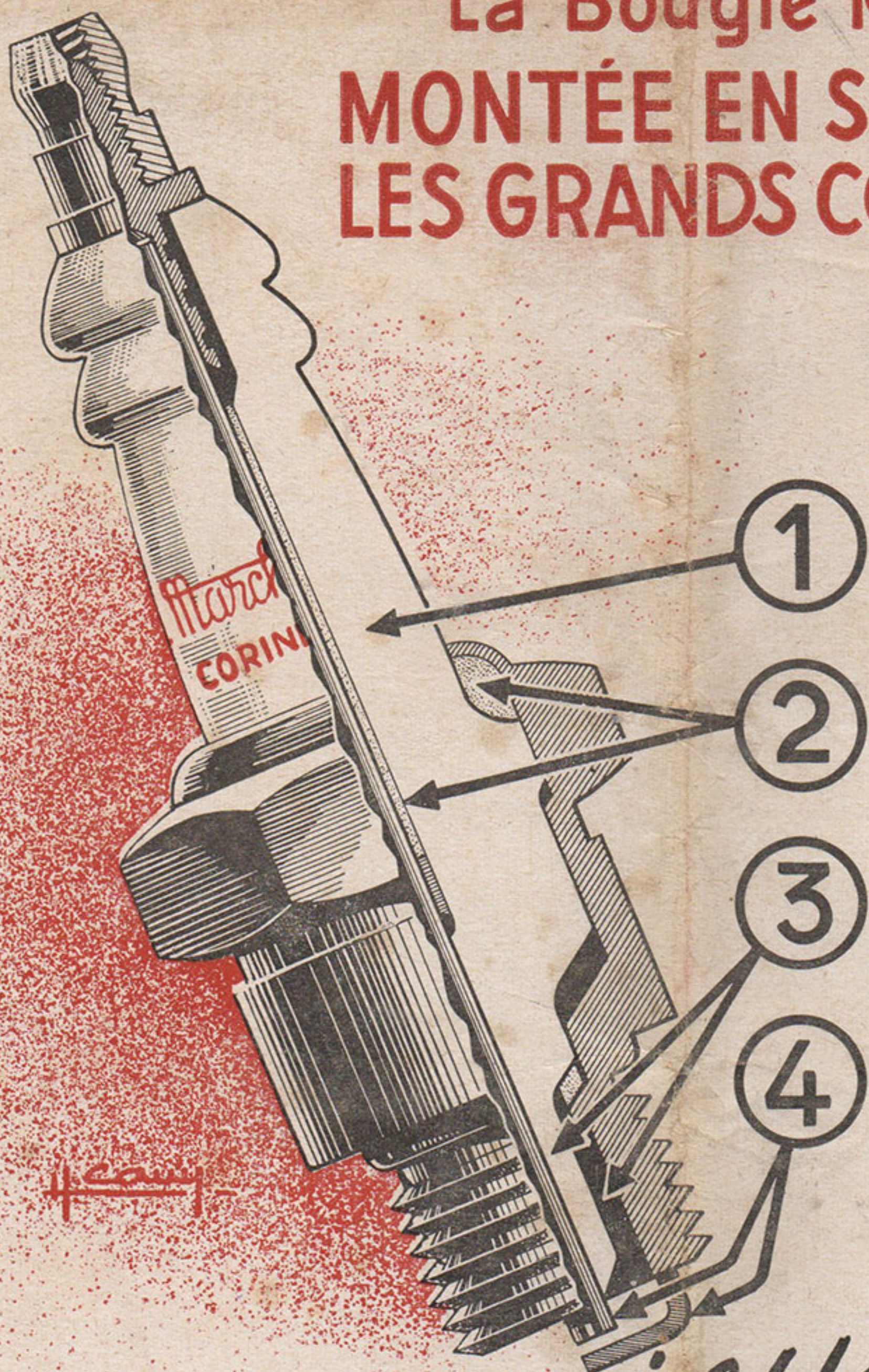
55, RUE DE CHATEAUDUN

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.

La Bougie Marchal est MONTÉE EN SÉRIE PAR TOUS LES GRANDS CONSTRUCTEURS



POUR SES QUALITÉS
EXCEPTIONNELLES ET
SON ADAPTATION PARFAITE
AUX MOTEURS MODERNES

son isolant en "Corindon"

ses dispositifs d'étanchéité
brevetés en tous pays

l'étude scientifique de ses
formes et de ses proportions

ses électrodes en alliage nou-
veau à très haute résistance

Victorieu S.R.
dans toutes les compétitions
Internationales...
elle confirme sa qualité
mondiale

MARCHAL