

5^e ANNÉE - N° 76

REVUE BI-MENSUELLE

1^{er} JUIN 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

AD : R. LAJEUNESSE

14, Rue Brunel - PARIS (17^e)

40^F



DANS CE NUMÉRO

LE RÈGLEMENT DU

**GRAND
CONCOURS**

D'IDENTIFICATION

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**

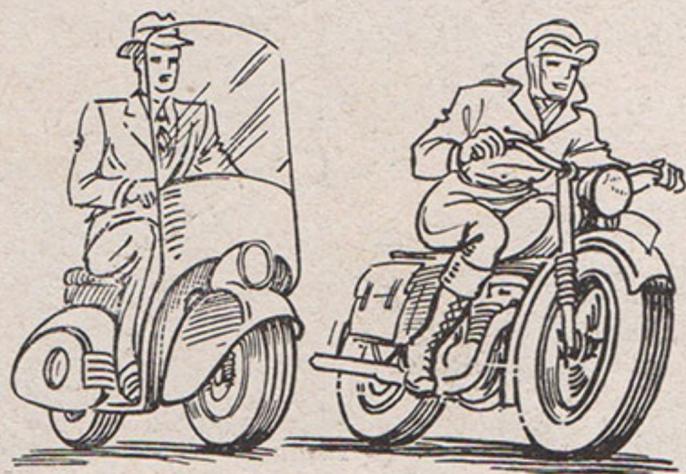
Sa simplicité et sa robustesse garan-
tissent la satisfaction de la clientèle.
300 Stations-Service équipées pour
l'entretien rapide et économique.
Ni frais, ni responsabilité pour la
garantie et l'entretien - assurés par
les Concessionnaires.

RALLIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX !



...et dire qu'on ne l'inventera que dans 2 siècles !
...le VeloSoleX bien entendu !

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



**NE PARTEZ PAS
sans vos**

RUSTINES

AUTO MOTO VELO

BORD MINCE

AUTOVULCANISANTES
qui assurent des réparations impeccables et durables grâce au bord aminci.

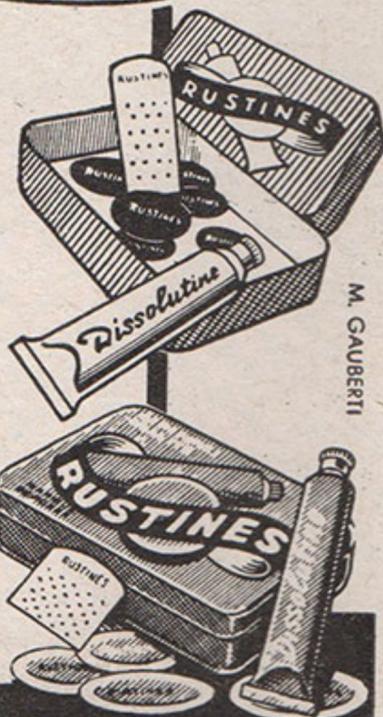
POUR LE SCOOTER

Nécessaire spécial garni de 6 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POUR LA MOTO

Nécessaire N° 4, contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



M. GAUBERTI

*Une vraie RUSTINES
ne se décolle
JAMAIS !*

Mais exigez bien les
VRAIES RUSTINES

BON A DÉCOUPER
pour recevoir franco
échantillon RUSTINES
et notice sur l'entre-
tien des pneus, spé-
cialier Vélo-Moto-Auto
Joindre 35 frs en tim-
bres. Indiquer lisible-
ment Nom et adresse.

Ets RUSTIN, 5 RUE CASTÉRÉS, CLICHY (SEINE)

100 cm³100 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.

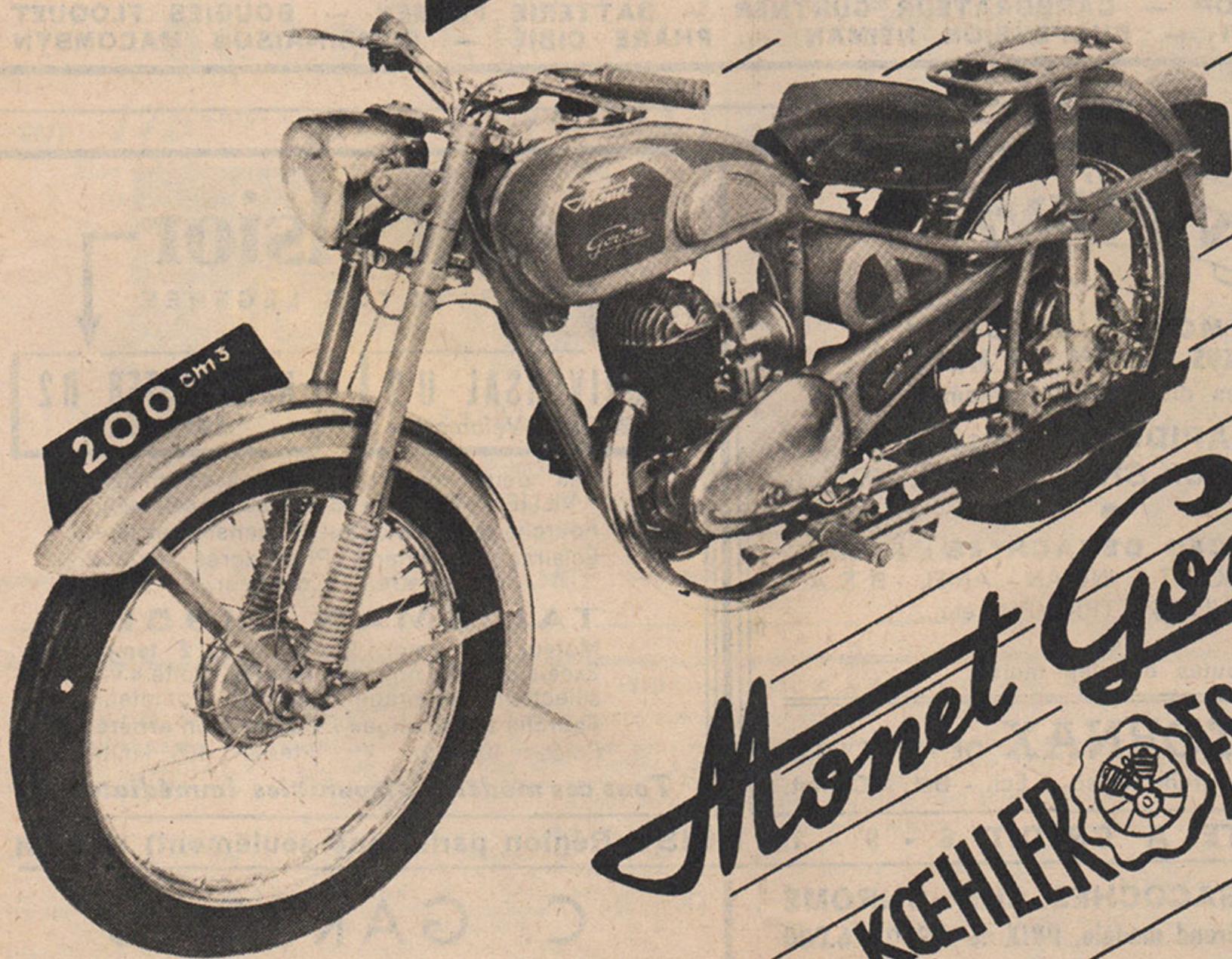
125 cm³125 cm³

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 cm³200 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 - Averi-
 tisseur électrique - Suspension arrière - Livraison avec
 correcteur Grégoire AR.



Monnet Goyon
KOEHLER ESCOFFIER



1^{re} GRANDE ÉPREUVE INTERNATIONALE
LIÉGE-MONACO-LIÉGE



CATÉGORIE 250 cmc.
2.444 Kms

1 ER EX ÆQUO
 SANS PÉNALISATION
PIERRE BERNARD

Médaille d'Or
 de la
 Fédération Motocycliste de Belgique
 sur

SCOOTER

B E R N A R D E T

PNEUS DUNLOP — CARBURATEUR GURTNER — BATTERIE FULMEN — BOUGIES FLOQUET
 VOLANT SAFI — SUSPENSION NEIMAN — PHARE CIBIÉ — COMBINAISON MACOMBYN



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

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

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

Toutes bougies motos

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

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



SACOCHE CUIR CHROMÉ
 Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
 125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
 197 cmc.

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

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

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

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

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



L'équipe de cross de l'écurie SAPORITI (Royal-Enfield).

★ *Sportifs !!!*

Adressez-vous au spécialiste qui a fait ses preuves.

SAPORITI

2, Grande-Rue, CHAVILLE
Tél. : OBS. 09-97 — CHAVILLE 295

ROYAL - ENFIELD

Agent exclusif de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne

MOTOBÉCANE — MOTOCONFORT — MOBYLETTE

FACILITÉS DE PAIEMENT

Mise au point et vente de motos de compétition

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE

435 km.

Marcel PAHIN

termine sans pénalisation

DIJON - CHAMONIX - DIJON

915 km.

1^{er} ex æquo, sans pénalisation

GEORGES

sur **175^{cmc.} AUTOMOTO**

Bloc A.M.C. - Volant SAFI - Bougie EYQUEM

Carburateur AMAC — Chaîne YELLOW

Pneus DUNLOP - Tube OTOM - Freins IDÉAL

AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée — SAINT-ÉTIENNE

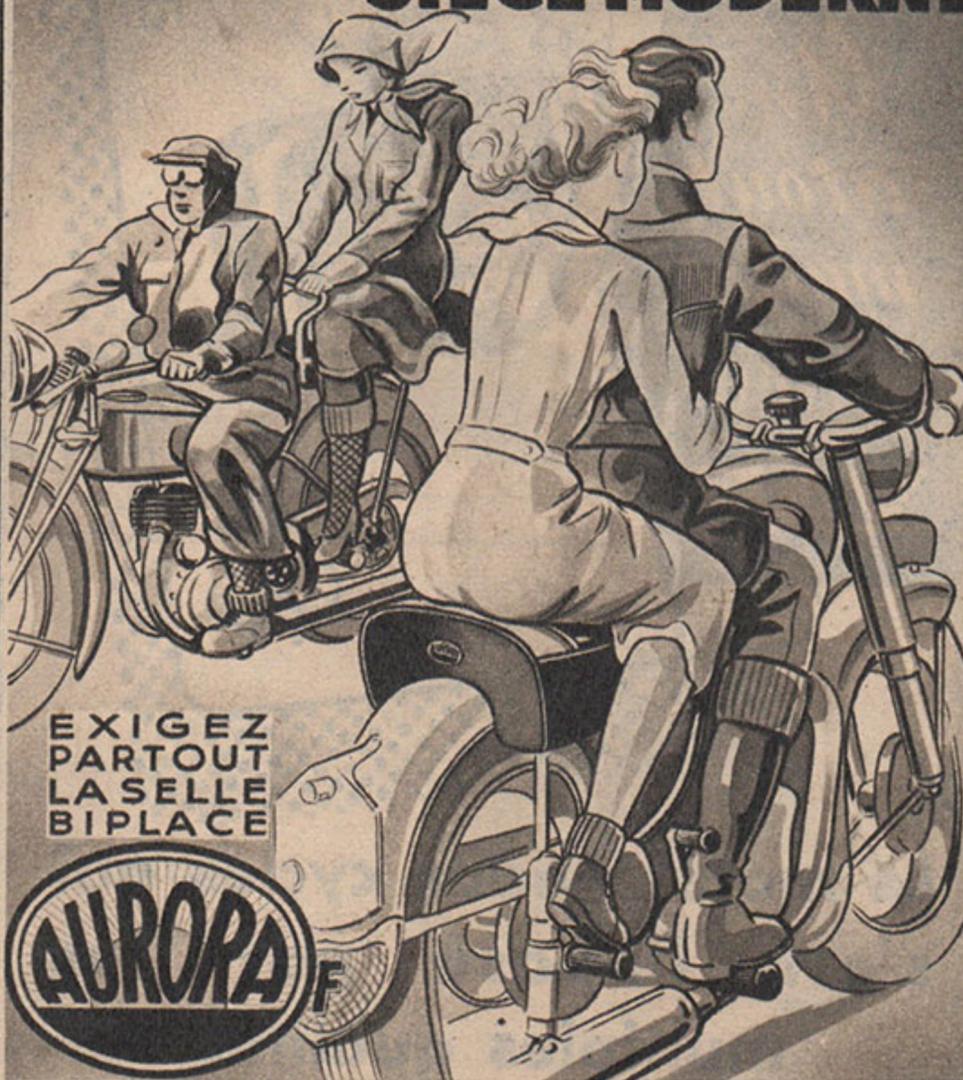
MAGASINS D'EXPOSITION ET DE VENTE :

62, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

73, Rue de la Croix-Nivert — PARIS

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

**A MACHINE RÉCENTE
SIÈGE MODERNE**



EXIGEZ
PARTOUT
LA SELLE
BIPLACE



CONSERVEZ CETTE ADRESSE POUR VOUS ET VOS AMIS

SEUL LADEVÈZE... vous offre la **VENTE A CRÉDIT** dans la France entière, pour l'achat de **TOUTES MOTOS, SCOOTERS, SIDECARS neufs et occasions**

FORMIDABLE... les conditions! La reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le premier versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 francs, à la livraison le restant des 30% de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9% environ sur le découvert. Découvert maximum : 150.000 francs. — Pas d'assurance, juste frais de dossier : 1.500 francs et une fiche de paie.

GARANTIE : Entretien de toutes machines neuves, gratuitement pendant 6 mois.

LIVRABLE DE SUITE EN NEUF :

JONGHI 125 cc., 113.000 frs. 125 cc. 4 temps, suspension AR., 185.000 frs. Et 250 cc. sur commande. • **MONET-GOYON** 100 cc. sélecteur, 84.500 frs. 125 cc. Villiers, suspension AR., 124.500 frs. 200 cc. Villiers, suspension AR., 170.000 frs. • **PAUL VALLEE** 125 cc. Ydral, suspension AR., 157.000 frs. 175 cc. Ydral, suspension AR., 176.000 frs. Agent exclusif PARIS. • **RENÉ GILLET** 125 cc. à 120.000 frs. Sur commande : 250 cc., 750 cc., 1.000 cc. •

GULLER 125 cc. A.M.C. fourche télesc. 3 et 4 vitesses sélecteur, 139.050 frs et 164.000 frs. Spéciale 125 cc. et 175 cc. Sport, 205.000 et 212.200 frs • **ALMA** 125 cc. Ydral, suspension AR., 136.890 frs; 175 cc. Ydral, suspension AR., 168.200 frs. • **M.R.** 125 cc. Ydral à 135.000 frs. • **GNOME-RHONE** 125 cc. à 130.000 frs. **SCOOTERS GULLER A.M.C.**, 172.000 frs; **LOHNER Sachs**, 140.000 frs; **SPEED**, 121.500 frs.

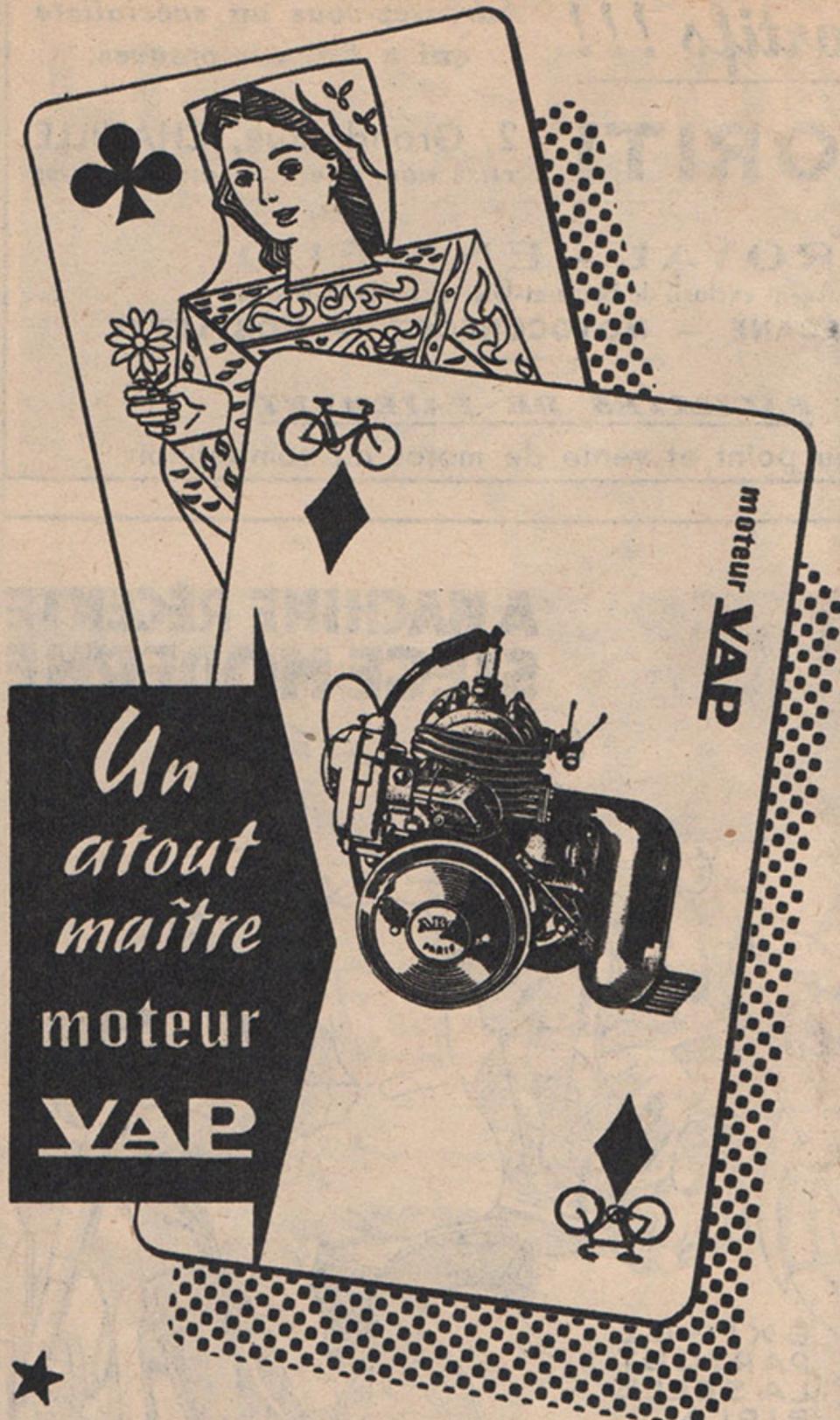
LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS D'OCCASION, D'ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES -- EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

ACHETER CHEZ LADEVÈZE... c'est ACHETER DE CONFIANCE, et avec l'assurance des réparations pour l'avenir

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

Téléphone : ÉTOILE 24-66

MÉTRO : Argentine et Porte Maillot

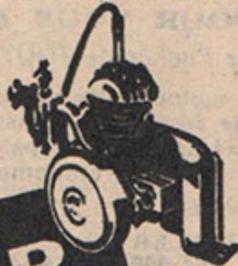


Un
atout
maître
moteur
VAP

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

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

EXIGEZ



VAP

OCERP

ABG

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

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



ÉTUDIÉE ET MISE AU POINT
PAR DES SPÉCIALISTES
DE L'ALLUMAGE
ET DE LA CARBURATION



ESSAYEZ-LA...

Vous...

QUI UTILISEZ
LE MOTEUR

YDRAL

SUR SCOOTER - MOTO - TRI

N'OUBLIEZ PAS QUE VOTRE BLOC
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION

YDRAL

SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17^e - ÉTOILE 77-46

qui vous offre...

LA RÉVISION GRATUITE
des 500 km.

OUVERTURE SAMEDI & DIMANCHE MATIN

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



Moteur A.M.C. 4 temps

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

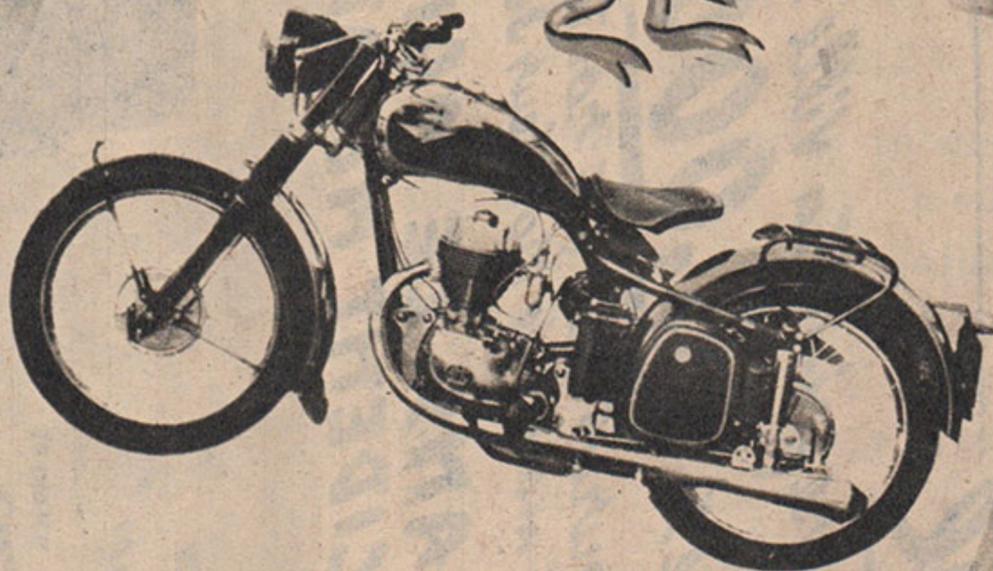
Moteur YDRAL

- 2 temps
- 125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE

Record du BOL D'OR

Catégorie 125 cm³

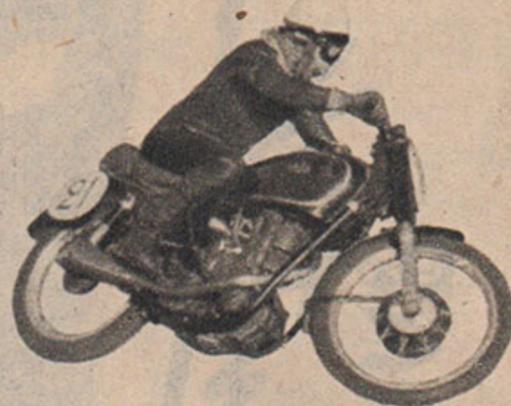


G.I.M.A. ★ 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES ★ (Puy-de-Dôme)

Pour votre Scooter



votre CYCLOMOTEUR,
votre VÉLOMOTEUR,
votre MOTO



QUELLE QUE SOIT LA MARQUE ! UN SEUL NOM :

G. MONNERET

142 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 9 CHAMPIONNATS DE FRANCE — 317 VICTOIRES EN COURSE

STATION-SERVICE UNIQUE EN EUROPE

Voyez nos conditions de crédit

TOUS ACCESSOIRES — TOUS ARTICLES DE SPORT

← **PARIS-NORD**

138, Rue de Tocqueville, 138
PARIS-17^e

3 Magasin de Vente:

PARIS-CENTRE

7-9, Boulevard Beaumarchais
PARIS-11^e

PARIS-SUD

106, Avenue Aristide-Briand
MONTROUGE

Partie de LYON,
une 175 **NEW-MAP**
Strictement de SÉRIE

a rejoint sa ville natale
après **16.000 Km.**

parcourus sur les routes d'Europe
aux mains de Monsieur JEAN BOUCHER

**SANS LE MOINDRE
INCIDENT MÉCANIQUE !**

... sans commentaires



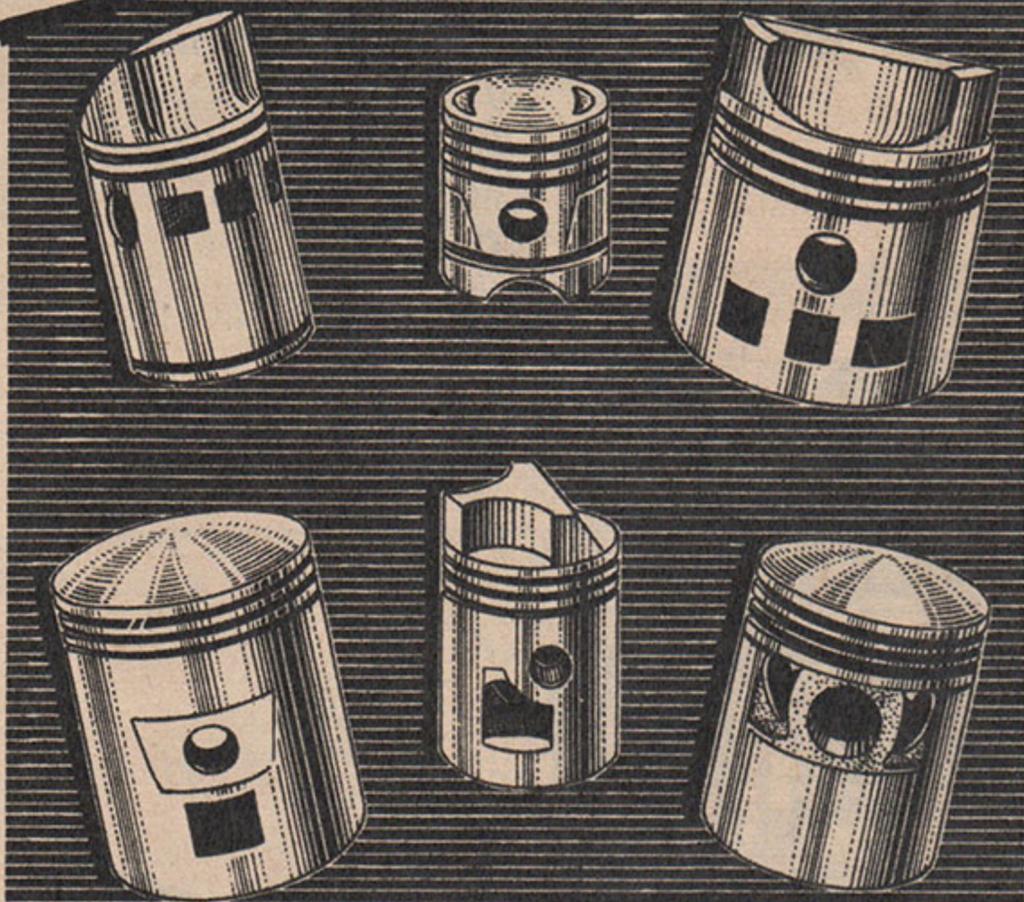
NEW-MAP

MOTOCYCLETES

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

H. Camy

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU METAL



**FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE**

Ce métal à haute teneur en silicium donne les meilleurs résultats et est absolument garanti contre les risques de serrage malgré la faible tolérance d'usinage donnée pour la dilatation.

*
**AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES**

**H. GOËTZ 40, RUE CASTAGNARY
PARIS XV^e - TÉL. LECOURBE 44-40**

Robert KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT

Téléphone : MOLitor 64-02

Métro Marcel-Sembat. Autobus n° 123 (descendre Pont Billancourt)

Met à la disposition de son aimable clientèle :

**25 ans d'expérience et de pratique dans la moto, son magasin bien achalandé,
son vaste atelier de réparation spécialement outillé pour la moto.**

AGENT DES GRANDES MARQUES :

MOTOCONFORT — MAGNAT-DEBON — KÆLER-ESCOFFIER — GILLET-HERSTAL — PUCH — ARIEL — B.M.W.
A.G.F. (Cyclomoteur Cucciolo) — MOBYLETTE — Sidecar SIMARD — H.B.

DISPONIBLE EN MAGASIN. :

KÆHLER-ESCOFFIER 125 cmc. K.S.6V. et 200 cmc. SHOOTING-STAR
MAGNAT-DEBON 125 cmc. M.4.T.D. - 350 cmc. B.4.T.L. et 500 cmc. C.4.T.S.
MOTOCONFORT. Mobylette normale et Luxe 125 cmc. FORCYCLUB. — Cyclomoteur A.G.F. (Cucciolo) et POULAIN.
Sidecar SIMARD - H.B. - BERNARDET (dernier modèle).

LIVRE RAPIDEMENT

SCOOTERS : MAGNAT-DEBON - MOTOCONFORT - A.G.F. et les célèbres motos et vélomoteurs PUCH.

VENTE A CRÉDIT 6 et 9 mois

AGENT et DÉPOSITAIRE : MACOMBYNN - Remorque FULGUR.

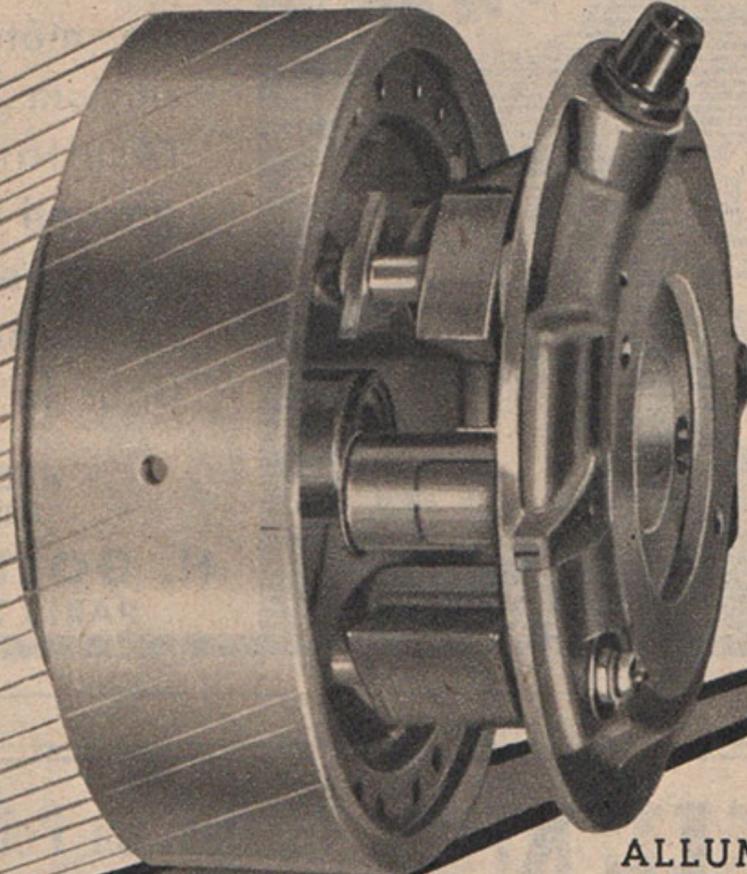
TOUT L'ÉQUIPEMENT MOTOCYCLISTE — TOUS LES ACCESSOIRES — TOUTES PIÈCES D'ORIGINE

Station-Service MOBYLETTE — Assure le service après Vente et les Réparations dans son Atelier.

Des volants magnétiques DE GRANDE CLASSE

Quelques références :

ALCYON
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
PEUGEOT
ULTIMA
VELOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indé réglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40



**BOUIN,
SUR 175 PEUGEOT,
EN TÊTE DU
CHAMPIONNAT
DE FRANCE.**

A U S O M M A I R E :

- ★ Peugeot et la course... 14
- ★ Le sport Outre-Rhin. 16
- ★ 16.000 km. à travers l'Europe..... 18
- ★ Impressions de side-car..... 20
- ★ Le G. P. de Berne.. 22
- ★ Le circuit de Valence. 24
- ★ Le sport, les clubs... 27

5^e ANNÉE

N° 76

1^{er} JUIN 1952

MOTOCYCLES

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

SÉVÈRES, MAIS JUSTES...

NOS ESSAIS, sur le circuit étalonné de Montlhéry, donnent, dans l'ensemble, satisfaction à nos lecteurs.

C'est en somme le meilleur moyen d'obtenir une base constante pour le calcul de la vitesse, de la moyenne, de l'accélération et du freinage.

Cela permet aussi des comparaisons plus précises entre divers modèles de même catégorie.

Nous n'avons pas cependant rempli complètement notre rôle d'informateurs; quelques lacunes subsistent que nous songeons à combler.

Nous allons porter désormais plus d'attention aux détails, à la qualité, au bon fonctionnement et à l'accessibilité des équipements, organes et accessoires, et nous noterons impartialement nos observations, favorables ou non.

Il n'est pas question de rechercher à toute force la critique acerbe, mais de constater en toute objectivité.

Nous n'opérons d'ailleurs pas en cachette; tous les intéressés peuvent assister à nos essais auxquels nous les convions bien volontiers.

Nous prévoyons d'ailleurs de donner plus d'ampleur à ce programme, en conviant nos lecteurs à apporter, dans l'intérêt général du motocyclisme, leur contribution à ce loyal travail.

Ce sera le sujet du prochain éditorial.

Max Enders

Naissance.

Les Vespistes de la région Bayonne-Biarritz-Saint-Jean-de-Luz sont heureux de faire part de la naissance du Vespa-Club Côte Basque. M. Félix Drostéguy, Maison du Tourisme à Biarritz, se tient à la disposition de tous ceux que cet événement intéresse.

Meilleurs vœux à ce jeune club.

Extension.

Un de nos jeunes constructeurs de scooters dont les véhicules sont plus spécialement équipés d'un bloc-moteur 4 temps à culbuteurs, aurait traité avec une importante usine de la région parisienne pour intensifier sa production et donner ainsi plus rapide satisfaction à ses clients.

Pour remplacer le chrome.

On a actuellement tendance aux U.S.A. à remplacer le chrome par divers genres de vernis dont un appelé Iridite qui, comme aspect et présentation, vaudrait au moins le chrome. C'est le « Bulletin de l'U.T.A.C. » qui s'est fait, dans son numéro de mars, l'écho de cette découverte.

Mariage.

Mlle Muguet Couturier a épousé le 26 avril M. Jean Giraud-Marvillet. Tous nos vœux aux jeunes époux et nos compliments aux parents. M. G. Couturier est l'actif agent motociste de l'avenue de Neuilly, sportif et toujours souriant.

T.P.R. — S.V.P.

L'un de nos abonnés remercie tous ceux qui, à la suite d'une petite annonce, se sont adressés à lui.

Il s'excuse de n'avoir pu accuser réception à ceux trop nombreux qui ont omis de joindre à leur lettre un timbre pour la réponse, mais il a reculé devant les frais que cette correspondance entraînerait.

Il ajoute qu'il serait normal, pour le premier échange de correspondance, que l'acheteur éventuel joigne à sa demande un timbre ou une enveloppe affranchie.

Nous partageons son opinion, à la condition toutefois que le vendeur, même si sa machine est liquidée, ait la courtoisie d'en informer tous ses correspondants ayant pris à leur charge les frais de réponse. Il faut que la correction s'exerce dans les deux sens.

Un champion suisse disparaît.

Le champion suisse Georges Cordey, alors qu'il circulait paisiblement en ville, a été victime d'un dérapage suivi d'une chute si malencontreuse qu'elle provoqua une fracture du crâne. Tous les soins aussitôt prodigués furent inutiles.

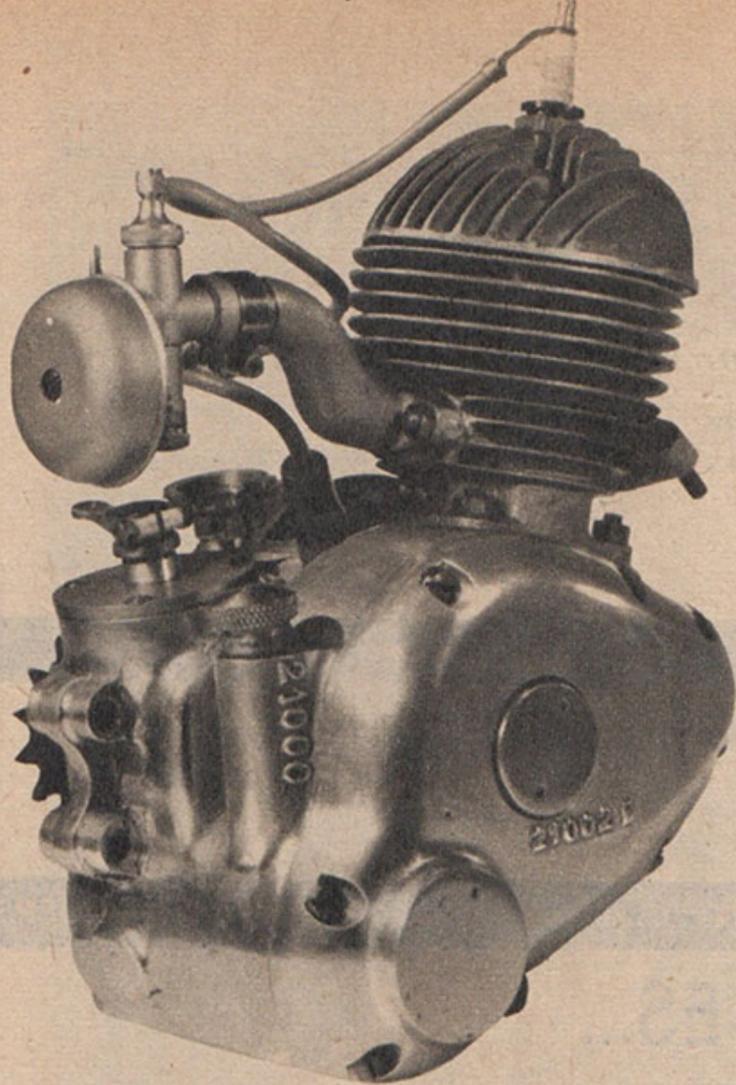
Georges Cordey était un coureur de classe internationale, onze fois champion suisse, et titulaire d'un glorieux palmarès en courses de côtes, en circuits, tant en Suisse qu'à l'étranger.

Nous partageons avec émotion le deuil des motocyclistes suisses et leur renouvelons, en cette occasion, toute notre vive sympathie.

M. André Defert, président du T.C.F.

C'est M. André Defert, précédemment vice-président du Touring-Club de France, qui a été appelé à la présidence en remplacement du regretté M. Henri Gasquet.

La vice-présidence sera assurée par M. Marc Eyrolles. M. Defert est avocat au Conseil d'Etat et M. Eyrolles, directeur de l'Ecole Spéciale des Travaux publics.



QUEL EST CE MOTEUR ?

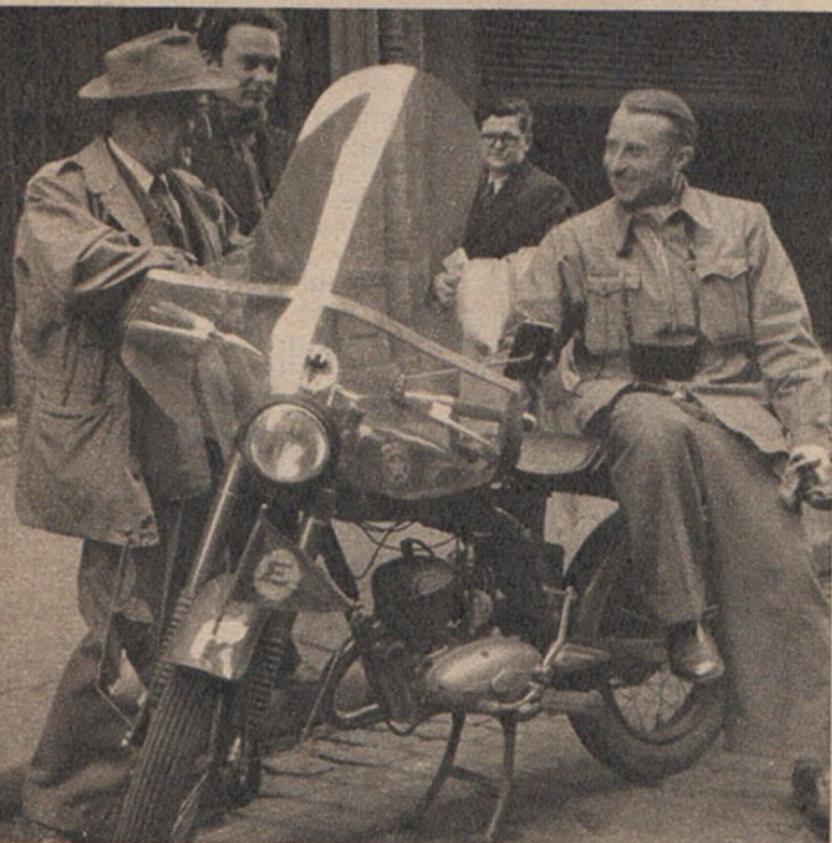
Vous le saurez bientôt... C'est un 50 cmc. deux temps, deux vitesses. Il peut être fourni avec ou sans kick, avec ou sans sélecteur au pied.

Dynamic-Sport.

La vieille firme Terrot vient de conquérir un nouvel agent sur la place de Paris. Il s'agit de Dynamic-Sport qui vient de s'adjoindre cette marque réputée et est à même, dès à présent, de livrer les 125 culbutés et prochainement les scooters de la marque.

Moto-cross à Méru.

Un nouveau club de moto-cross vient de se créer à Méru (Oise). Le baptême a eu lieu le 25 mai au cours d'une amicale manifestation. Tous nos vœux à ce jeune club dont nous suivrons avec sympathie la progression.



CONCOURS DES IDENTIFICATIONS

Ce concours sera à la portée de tous nos lecteurs, même les moins experts en mécanique. Nous avons voulu donner une chance égale à tous.

SUJET DU CONCOURS

En voici le règlement :

1^o Le concours des anomalies se déroulera dans les numéros des 15 juin et 1^{er} juillet.

2^o Dans chacun de ces deux numéros sera publiée une série de six photographies représentant chacune une partie ou un élément d'un motorcycle de marque connue : motocyclette, vélomoteur, scooter ou cyclomoteur.

D'après ces éléments, les concurrents devront identifier la marque et la catégorie de la machine.

Ils devront envoyer leur solution, après clôture du concours, en se conformant strictement au bulletin de réponse qui paraîtra dans le numéro du 15 juillet.

Toute réponse rédigée non conformément à ce bulletin sera considérée comme erronée et éliminée d'office.

3^o **Question subsidiaire.** — Afin de départager les concurrents ayant envoyé une solution juste, indiquer au décimètre près le kilométrage exact qu'aura parcouru la machine constituant le premier prix (vélomoteur Vallée 125 cmc. à bloc-moteur Ydral 4 vitesses et sélecteur), avec 2 litres d'essence à la moyenne de 50 kilomètres-heure sur la piste de vitesse de Montlhéry; la moto devant, après épuisement de l'essence, terminer le trajet sur sa lancée et s'arrêter d'elle-même sans le secours des freins.

Pour éviter toute contestation et permettre un contrôle exact le carburant sera versé, non dans le réservoir d'origine, mais dans un bidon-jauge permettant l'utilisation totale des 2 litres.

4^o Les réponses à toutes les questions sont obligatoires. Les concurrents devront indiquer lisiblement leurs nom, prénom et adresse. Ils devront coller les trois bons à découper figurant dans chacun des numéros pendant la durée du concours.

5^o Il peut être envoyé, sous pli cacheté, plusieurs feuilles de réponse du même concurrent, seule, la meilleure réponse sera retenue, plusieurs lots ne pouvant être attribués à la même personne.

6^o Pour diminuer les frais d'envoi, les concurrents auront la facilité de se grouper pour adresser leurs réponses sous une même enveloppe.

7^o Les réponses devront n'être envoyées qu'à l'issue du concours suivant le questionnaire qui sera publié dans le numéro du 15 juillet. Elles devront obligatoirement être accompagnées des trois bons à découper (n^{os} des 15 juin, 1^{er} juillet et 15 juillet).

Elles devront être expédiées à l'adresse suivante :

CONCOURS « MOTOCYCLES », 14, rue Brunel, PARIS-17^e

sous pli fermé et dûment timbré; les envois insuffisamment affranchis seront refusés.

LES PRIX

Le premier prix est un vélomoteur Vallée 125 cmc. à blo-moteur Ydral 4 vitesses et sélecteur, avec cadre à suspension avant et arrière.

Le deuxième prix est un cyclomoteur A.G.F. type luxe avec bloc-moteur Cucciolo 4 temps à culbuteurs, boîte à 2 vitesses.

D'autres nombreux prix de valeur récompenseront les autres concurrents.

La liste complète en sera publiée dans nos prochains numéros.

Signalez à tous vos amis motards notre concours simple et facile et reprenez dès à présent chez votre marchand de journaux habituel notre numéro du 15.

Visite d'un confrère.

M. Egon E. Merten qui est en Allemagne un journaliste motocycliste de renom, correspondant de nombreuses revues, étant de passage à Paris ces temps derniers, est venu nous rendre visite à *Motocycles*, après une tournée de plusieurs milliers de kilomètres dans divers pays.

Au cours de sa longue randonnée il avait d'ailleurs rencontré notre ami et correspondant Boucher dont nous commençons dans ce numéro le récit.

M. Egon E. Merten pilote une 150 cmc. Mars à bloc-moteur Sachs. Notre photo le représente [près de sa machine s'entretenant avec Max End et Court.

Nouvelles du

TOURIST TROPHY

LA semaine des Tourist Trophy Races est la deuxième de juin et des nouvelles fort intéressantes nous sont parvenues.

Si les chiffres record des engagés n'ont pas été dépassés cette année, la qualité des participants est au moins égale à celle des autres années.

La course la plus internationale est celle de la catégorie 125 et elle comprend 29 engagés. Les firmes espagnoles Lube et Montesa ont engagé chacune 3 coureurs officiels, la M.V. présente 2 coureurs, Mondial sera représentée par Ubbiali, l'actuel champion de la catégorie, et par 3 coureurs britanniques dont W.A.C. Mc Candless. La firme austro-britannique E.M.C.-Puch sera représentée par 6 coureurs britanniques. Le reste des concurrents étant équipé de machines britanniques spéciales ou de série améliorées. Comme nous aurions aimé y voir « une » 125 Jonghi, pour ne pas préciser laquelle.

En 250, couru conjointement aux 125, il y a 34 engagés. L'équipe officielle Guzzi sera de la fête, Anderson, Lorenzetti et Ruffo en sont les pilotes, la seule autre machine officielle étant une Velocette, pilote Graham, mais étant donné qu'il doit piloter une des deux 125 M.V. nous ne voyons pas comment se fera le dédoublement de personnalité! Le reste des machines comprend des motos d'avant-guerre ou des spéciales. D'ailleurs les T.T. de cette année semblent sous le signe des spéciales et des machines construites à un exemplaire. En 250 nous y verrons l'assidu Danois Sorensen, qui montera son moteur Excelsior dans le cadre de sa Junior Norton. Ajoutons que ce moteur ne dépasse pas le cadre de la Featherbed. Il y aura les Pike-Rudge, la bicylindre R.E.G., des A.J.S., Norton et Velocette 350 dont la cylindrée aura été réduite; il sera intéressant de voir ce que fera la 250 Norton mise au point par Petty et le magicien Francis Beart. Nous y reverrons la 250 Husqvarna suédoise, en 500 aussi, pilotée par A.W. Jones. Le chiffre de 94 engagés a été atteint pour le Junior (350), équipes officielles A.J.S. (3 coureurs), Norton (4) et Velocette (1), Graham en étant le pilote. Nous y verrons une Earles-Velocette pilotée par Sandford et une Pike-Rudge pilotée par Pike.

En 500, parmi les 83 engagés, l'attrait majeur est la participation des 3 M.V. officielles, pilotées par Graham, Bandirola et Forconi. Norton présentera son quatuor et A.J.S. son non moins redoutable trio. Une grande partie des engagés piloteront des 350 ou des 350 à 360 cmc.

Sandford sera au guidon d'une Earles-B.S.A. bicylindre tandis que l'Australien King pilotera la 500 Matchless à cadre de 7 R que Sherry avait au Manx Grand Prix. Plus de la moitié des coureurs seront équipés de Norton, mais Pike présentera une Pike-B.S.A. Nous y verrons deux Triumph et deux Vincent, dont celle de Heath, dont la tenue en virage fut remarquée à la Ferme le 1^{er} mai à Monthéry, mais qui manquera de vitesse sur un circuit rapide comme celui de l'île de Man.

Au point de vue technique la bombe est déposée par A.J.S. avec une 350 à triple arbre à came. Le cadre est provisoirement celui de l'an dernier, mais la partie motrice est sérieusement modifiée quoique

de loin l'aspect paraisse inchangé. Le carter de chaîne de distribution est incliné vers l'arrière et la chaîne attaque le pignon sur l'arbre à came d'admission. De cet arbre deux renvois permettent l'attaque à 90° des deux arbres à came commandant chacun une soupape d'échappement. Le moteur est tout en culasse et boîtiers d'arbre à came, naturellement deux tubes d'échappement de petit diamètre et munis de petits mégaphones équipent ce moteur. La bougie occupe une place inusitée, à l'avant de la chambre d'explosion, entre les deux pipes d'échappement. La fixation de la boîte a été modifiée ainsi que la fixation de la cuve séparée du carburateur. Aucun chiffre n'a évidemment été publié, mais une amélioration de plusieurs chevaux a été obtenue.

Une deuxième bombe, peut-être plus puissante que la première, concerne l'A.J.S. 500 qui n'a plus rien du Porc-Epic.

L'inclinaison des cylindres est passée de l'horizontale à 45° et les ailettes des cylindres sont maintenant circulaires tandis que celles des culasses affectent une forme en V.

Les carburateurs sont inclinés de 20° par rapport à l'horizontale. Le refroidissement a été ainsi amélioré, l'empattement de la machine diminué, et la tenue en maniabilité et virage a été améliorée par le relèvement du centre de gravité. Les parties basses du moteur sont inchangées.

Le cadre est maintenant du type interrompu, le carter formant la partie inférieure du cadre, deux tendeurs réglables en acier partent de la selle et vont se fixer près de l'embase des cylindres. Les tubes partant de la direction se croisent « à la Norton », une solution qui fait et fera encore école. Le garde-boue arrière n'est plus suspendu. Une prise prend l'air sous le réservoir et passant au-dessus du moteur l'envoie vers les entrées des carburateurs, zone où il peut régner de fortes dépressions aux vitesses élevées, le moteur respirant ainsi de l'air frais au lieu d'air chauffé par les culasses. Doran a couvert quelque 25.000 kilomètres au circuit d'essais M.I.R.A. avec les deux prototypes et, sans afficher une joie débordante, les dirigeants d'A.M.C. font preuve d'un optimisme de bon aloi en attendant la saison 1952 avec sérénité.

Peu de modifications apparentes chez Norton, comme sur l'A.J.S. nous voyons le frein arrière reporté à droite pour éviter la transmission de chaleur à la chaîne, le pignon arrière étant pour les deux marques en duralumin. Ce qui explique pourquoi à froid les chaînes étaient auparavant si détendues sur ces machines.

La partie arrière du cadre Featherbed n'est plus boulonnée mais soudée à la partie centrale et une nouvelle portée du pivot de suspension arrière est à l'essai. Les tubes de suspension arrière seront légèrement inclinés dorénavant. La 350 a vu son ailette augmentée et le carburateur est plus incliné, augmentant le down-draught.

Les divulgations manquent au sujet des Veloce, mais 5 vitesses semblent être leur modification majeure.

Quant aux 125 Montesa, on parle de freins avant à 4 mâchoires (2 freins doubles) de 200 mm. de diamètre! Pour

environ 125 kg. de marchandise vivante et mécanique! Régime normal : 10.000 t.m. et 13 CV. à ce régime. Beaucoup de travail a été fait aussi sur les spéciales, mais la place manque pour décrire ces beaux travaux d'amateurs et d'enthousiastes.

LA FORME DES COUREURS AVANT LE T.T.

Les Dominions seront représentés de manière brillante, un chiffre record a été atteint. Quatre Australiens, trois Néo-Zélandais, trois représentants de la Fédération Motocycliste de Ceylan, deux coureurs du Canada, trois Sud-Africains et un coureur de Gibraltar. Certains étaient venus l'an dernier et ont fait une brillante saison: Kavanagh, Coleman, Amm, Mudford, Mc Alpine.

Les courses du début de saison ont permis de faire le point sur les Européens et en voici un résumé.

Duke vainqueur en 500 et 350 à Silverstone, le lendemain vainqueur en 500 à San-Remo et le dimanche suivant à Codogno, ces deux dernières épreuves devant Pagani.

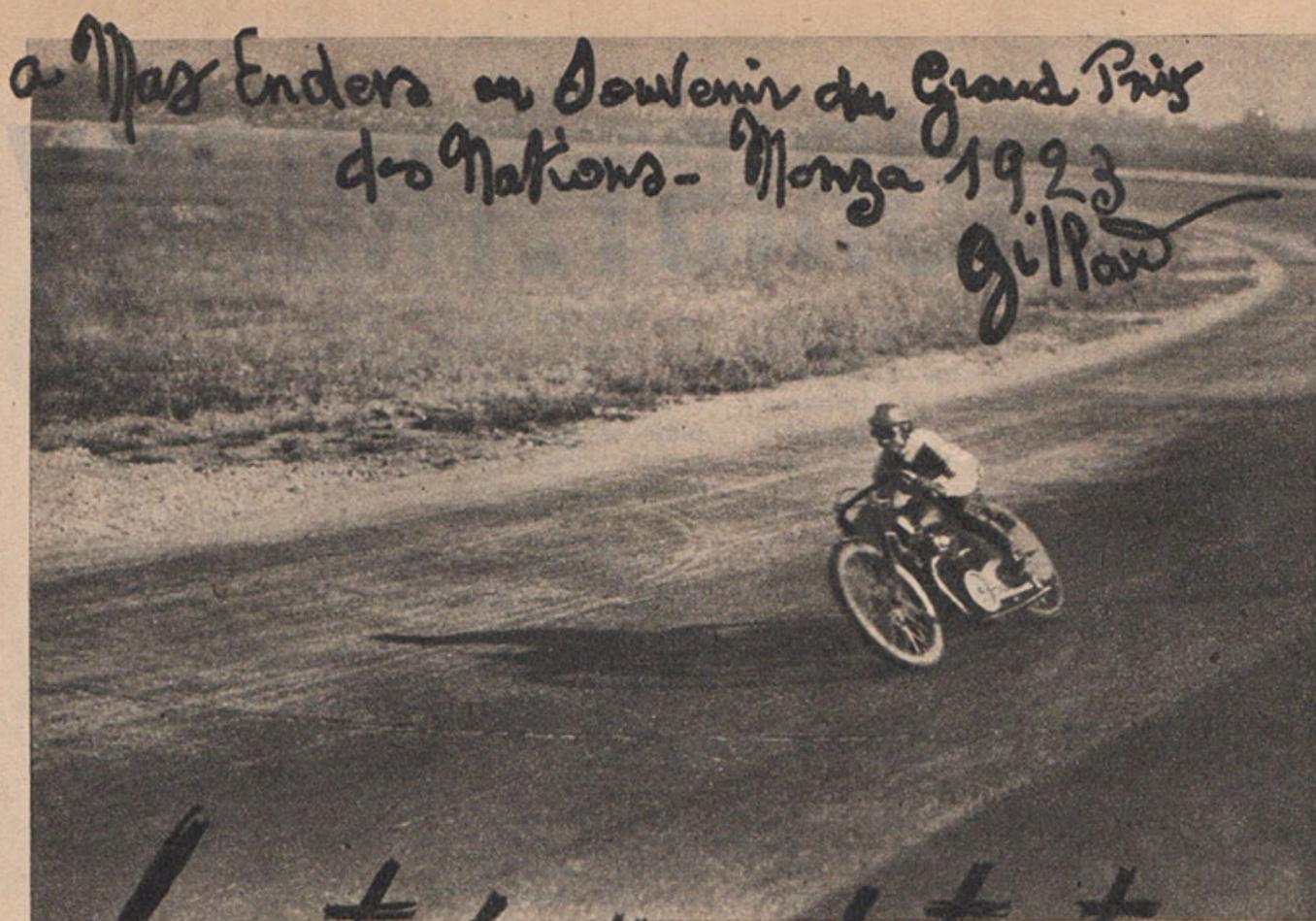
A Silverstone en 350 et 500 Doran (A.J.S. 1951) termine deuxième et Bennett (Norton) troisième. A Mettet en 350 Coleman (A.J.S.) bat Doran sur l'A.J.S. 3 soupapes, mais ce dernier dut s'arrêter, troisième Lawton (A.J.S.), que maintenant les Français commencent à connaître. En 500 la nouvelle A.J.S. ne prit pas le départ et Coleman gagne avec l'ancienne; devant Doran sur la 350 3 soupapes. Troisième et quatrième sur Norton, à un tour, Van Risjwick et Lawton.

A Thruxton victoire en 350 de Doran, devant un pilote d'avenir Storr (Norton) et Lawton, ce dernier réglant Cann dans la course des 250, tous deux sur Guzzi.

Ajoutons que Lawton avait terminé le Junior T.T. de 1951 en douzième position, et sixième des coureurs privés; afin de préciser que sa victoire de Monthéry n'était pas le fait du hasard, cette année est la première où il fait partie du « Continental Circus ». Sa Norton Manx 500 et sa Guzzi 250 sont les anciennes de Tommy Wood, suspendu pour un an sans avoir pu présenter sa défense, comme nous vous l'avions annoncé.

Les chances britanniques au championnat du monde des sidecars sont bien compromises, pour ne pas dire réduites à néant.

Oliver blessé à Bordeaux, les Anglais pouvaient compter sur Smith, lequel inquiéta sérieusement Oliver à Silverstone pour ne succomber que d'un cinquième de seconde. Malheureusement il fut victime d'un accident à l'entraînement à Mettet et se cassa la clavicule. Un cadeau à Gilera. Dernier test situant la valeur des pilotes, nous avons les Leinster 100, gagnés en 350 et 500 sous une pluie battante par Armstrong (Norton) devant Kavanagh qui ne semble pas avoir le punch de l'an dernier. Duke s'étant abstenu, il eut été pourtant intéressant de confronter les deux valeurs, Armstrong ayant fait montre d'une forme éblouissante.



plus, nous avons mal étudié le règlement du TT et j'ai été très étonné lorsque la veille de la course, après le pesage, on nous fit ranger les motos dans un Bessonneau, pour ne les reprendre que le lendemain quelques minutes avant le départ. Nous passions les derniers dans cet ordre: Gillard, Péan et Richard fermant la marche.

Les départs séparés donnés, 300 mètres avant une descente comme Gaillon, toutes les 30 secondes, vous devez penser à quelle allure celle-ci s'effectuait. Aussi, lorsque mon moteur commença à serrer quelques centaines de mètres plus loin, je compris pourquoi toutes les machines anglaises de cette époque étaient munies d'une pompe à huile à main supplémentaire.

Nous avons perdu cette course pour n'en avoir pas étudié le règlement, car mon premier tour d'entraînement battant le temps de l'année précédente, ceci laissait bien augurer du résultat escompté. Nous étions battus; je finis 11^e avec une réplique du TT et Paul Péan 13^e. Richard,

Les "twins" ne datent pas d'Hier

Sans remonter jusqu'au Werner deux cylindres verticaux des environs de 1909, ou aux deux cylindres Renault des historiques taxis de la Marne, la France a été des premières à s'intéresser activement à cette formule qui, pour beaucoup, est considérée comme une récente découverte étrangère.

C'est pour remettre les choses au point que nous avons tenu à rendre hommage à nos précurseurs dont les réalisations ont, à l'époque, connu un grand retentissement dans le monde sportif.

Il s'agit de Peugeot et de son 500 bicylindre qui remporta à son époque d'éclatants succès.

L'un de ceux qui la pilotèrent en faisant une brillante équipe avec le regretté Péan, M. Gillard, a évoqué pour nos lecteurs quelques souvenirs de cette époque héroïque.

M. Gillard qui est toujours en activité chez Peugeot est une de nos vieilles et amicales connaissances; c'est avec plaisir, qu'en cette occasion, nous avons à nouveau évoqué les temps passés; mais laissons-lui la parole :

C'EST avec plaisir que je saisis cette occasion de rappeler le bon vieux temps de la moto, où celle-ci n'était pas munie d'embrayage, kick, boîte de vitesses et où il fallait se dépêcher de sauter dessus, dès la première explosion, de peur de voir le bolide vous échapper [et de se retrouver étendu sur le sol. De la 1/4 de litre à la 1.000 cmc., toutes les machines étaient équipées d'un pédalier de vélo et d'une sacrée courroie trapézoïdale qui nous donnait bien des soucis.

Vous me demandez quelques renseignements sur les premières verticales Twin Peugeot: le premier moteur moto Peugeot 500 cmc., dessiné par M. l'ingénieur Henry, qui faisait les voitures de courses victorieuses à Indianapolis, Brockland, Dieppe, etc..., a vu le jour en 1913 à l'usine de Levallois; sa première sortie officielle a eu lieu au Grand Prix de France à Fontainebleau en 1914. J'étais à ce moment le mécano des conducteurs Péan, Lacroix, Devaux et Perrin. Le moteur, 4 soupapes par cylindre, 2 arbres à cames en tête, avait des bielles régulées alimentées par un larmier excentré, qui recevait l'huile au compte-gouttes du réservoir, placée à l'AV. une pompe remontant l'huile du carter. Cette machine faisait couramment 115-117 km.-h.

Après la guerre, en 1919, cette étude fut reprise par Antonesco; on monta alors des bielles à galets avec graissage par pulvérisation, 2 soupapes en tête, boîte 3 vitesses, embrayage et toujours cette sacrée courroie. C'est avec cette machine

que trois pilotes prirent le départ du circuit de l'Eure à Vernonnet.

En 1919-1920, Antonesco modifia complètement le modèle et en 1921 le monobloc à transmission par chaîne prend son premier départ au Grand Prix de Lyon, où j'ai obtenu de la Direction générale de prendre le guidon d'une machine. Pour ma première course de vitesse, je gagnai les 460 km. à 86 de moyenne et le tour le plus vite devant Joly, Naas, Bernard Barklett, Vuliamy, etc. De cette course date le début de la belle époque, du 2 cylindres jumelés verticaux, car avec lui j'ai trois places de premier à Lyon.

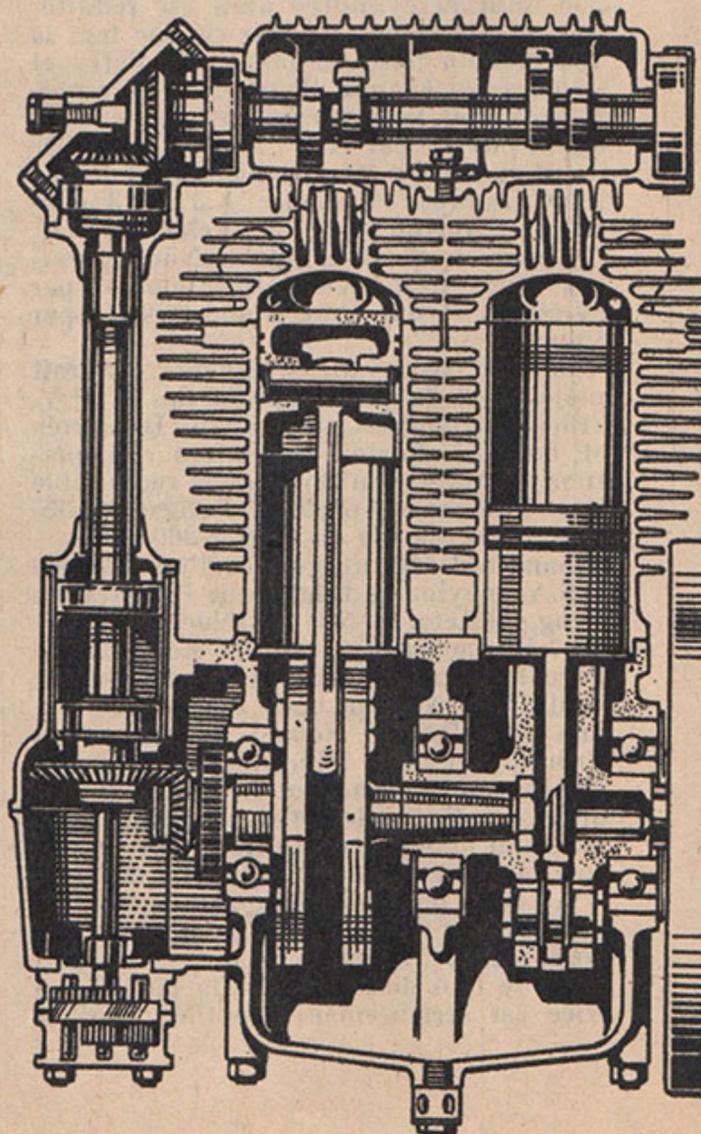
En 1923, je gagne le Grand Prix de Lyon, le Grand Prix du M.C.F. à Montargis, le Grand Prix de Marseille à Miramas, le Grand Prix d'Espagne à Barcelone; deuxième à 13 secondes de mon camarade Péan à Genève et premier au Grand Prix des Nations à Monza, où pour la première fois une moto sur 400 kilomètres dépasse le 120 dans l'heure.

En 1924, la Direction décide de nous envoyer au TT. anglais. Quelle joie pour moi d'aller me frotter avec les Anglais chez eux, car, à l'époque, les échos des résultats obtenus par les Bennett, Graig, Wallay, Simson, etc... à l'île de Man, nous laissaient rêveurs. Il faut dire à notre décharge que, chez nous, les machines de série n'ayant rien à voir avec nos machines de courses, nous n'avions pour ainsi dire aucun autre entraînement que les périodes d'essais, alors que pour les Anglais, leurs racers prenaient naissance dans la fabrication courante. De

sorti de la route, avait fini dans un contrebas de 4 mètres. Ce règlement a été modifié; les quelques secondes seulement qui séparent maintenant le premier tour du second (qui est souvent le plus vite) sont là pour le prouver. A cette date nos machines 500 cmc. faisaient 150 km.-h. et la 750 passait le 170 km.-h. lancé.

C'est avec cette machine que j'ai gagné la course de côte d'Allauch près de Marseille (j'ai encore la médaille du M.C.M.)

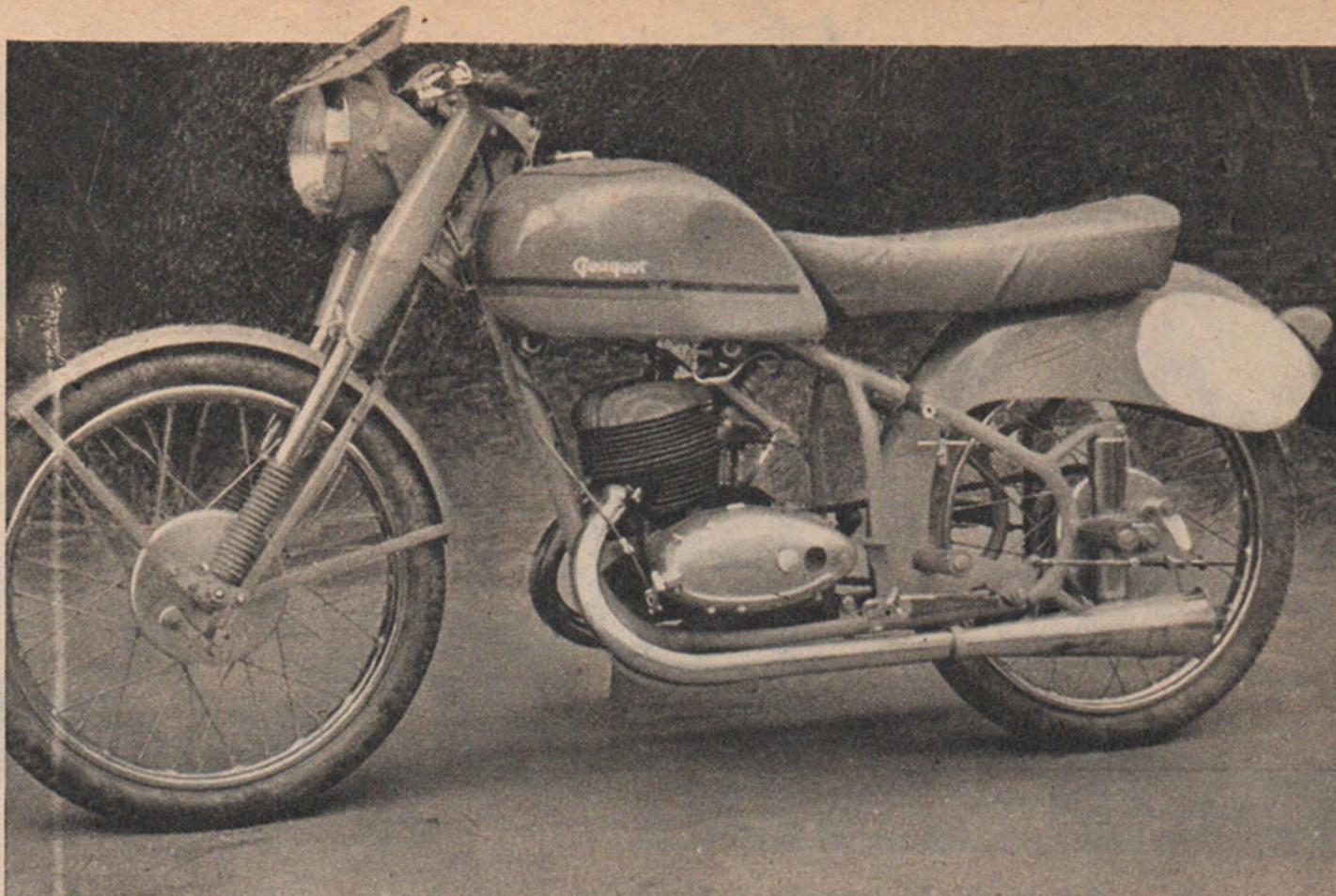
Coupe du 500 cmc. twin Peugeot, 2 ACT commandés par arbre vertical et pignons d'angle.



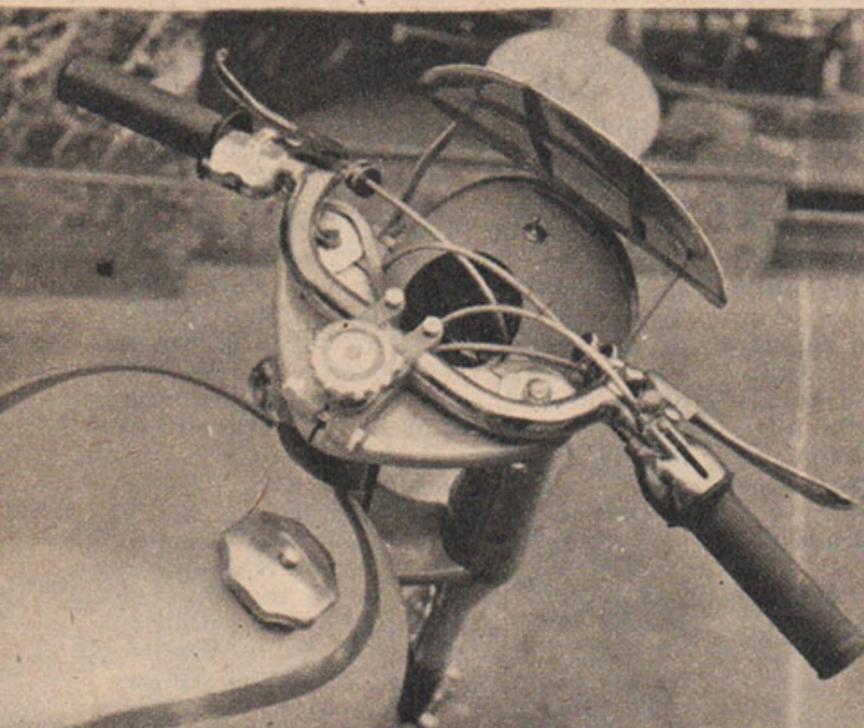
dont vous faites mention dans les mémoires de Meynier, roi du Dirt-Track, dans votre numéro du 1^{er} mars 1952. Péan qui aurait dû faire deuxième du classement général dans cette course de côte avec sa 4 soupapes en tête, a fini en roue libre, le maillon d'attache rapide ayant cassé.

J'espère que ces quelques renseignements vous donneront satisfaction, autant que j'en prends moi-même à lire sur *Motocycles* les résultats obtenus par les jeunes, tout en déplorant comme Jeannin que nos grandes marques aient abandonné les courses motos, industrie qui fait vivre une si grande quantité d'ouvriers.

La nouvelle 175 cmc. Peugeot "type Bol d'Or", avec laquelle Bouin vient de remporter successivement le circuit d'Orléans et de Saint-Chamond.

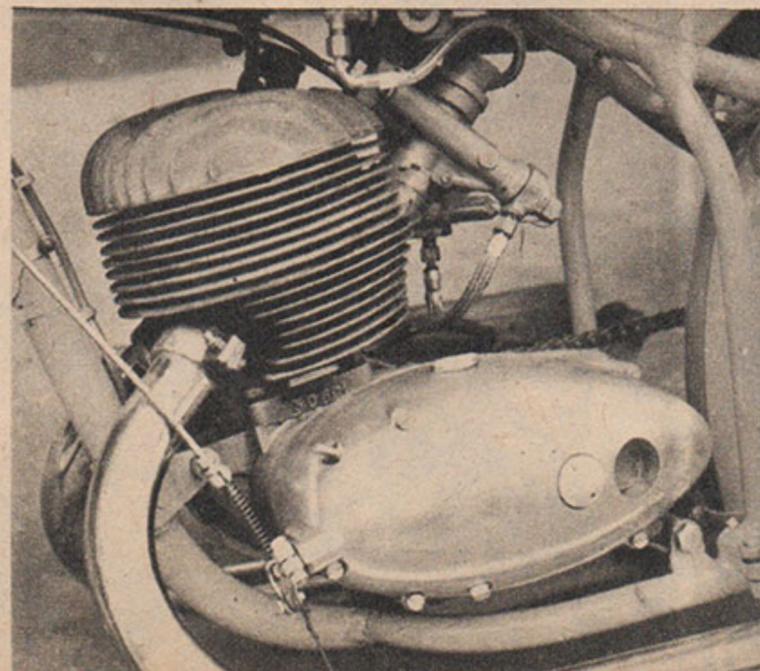


Le guidon "Racing" réalisé par AMAC.



Vue côté volant. Le cylindre très étoffé, reçoit un carburateur AMAL Racing, très incliné. La cuve est suspendue au tube supérieur de cadre par l'intermédiaire d'un boulon et d'un anneau de caoutchouc formant silent-bloc. Sélecteur modifié, repose-pieds en arrière. →

Vue côté embrayage.

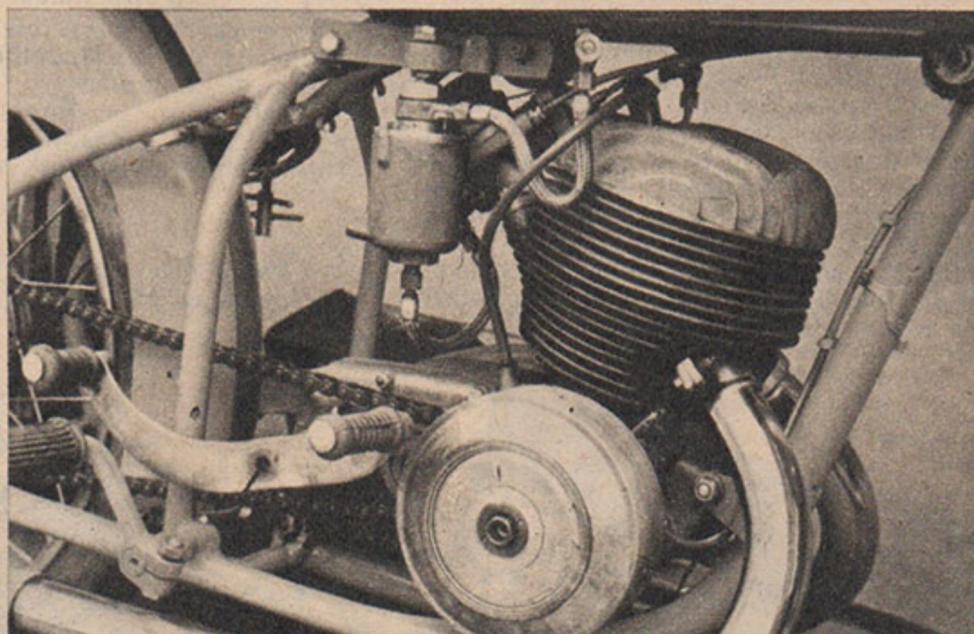


AUJOURD'HUI

A PRÈS avoir été à la pointe de la compétition durant l'époque héroïque de la motocyclette, la maison Peugeot ne pouvait délibérément rester à l'écart des circuits. Et nous saluons avec plaisir la sortie des quatre machines officielles qui participeront au Bol d'Or, aux mains de Lacour, Bouin, Valeyre et Goll.

Bouin a déjà étrenné la sienne aux circuits d'Orléans et de Saint-Chamond, et la victoire a souri à Peugeot, justifiant certaine devise :

« Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer. »



Ces machines se différencient de la série par un cylindre et une culasse plus volumineux. Le tunnel d'admission, très incliné, bénéficie du refroidissement des ailettes.

La partie cycle, est semblable à la série, mais allégée au maximum. Commandes de frein AR. et sélecteur ont été modifiés, les repose-pieds placés en arrière.

Réservoir de grande capacité évidé aux genoux, selle double. Le garde-boue AR., profilé, reçoit les numéros.

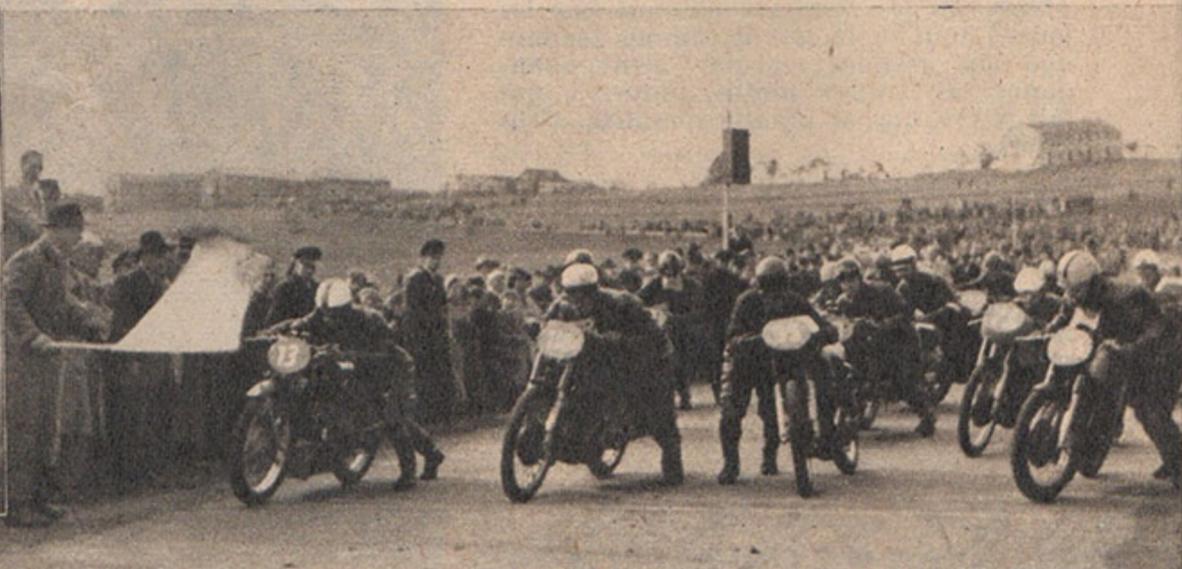
L'éclairage est conservé, du fait de la participation au Bol d'Or. La vitesse maxi atteint 120 km.-h.

CIRCUIT DE S^T-WENDEL

De notre correspondant A. Noth.

M. Beauvais et son passager Michel.

Départ des 350



Splendide rentrée du sidecariste M. Beauvais, qui bat le champion d'Allemagne H. Böhm.

Quelques détails sur la course qui s'est déroulée le dimanche 4 mai à Saint-Wendel (Sarre), sous le nom de « Saint-Wendeler Stadtkurs und Maipokal »

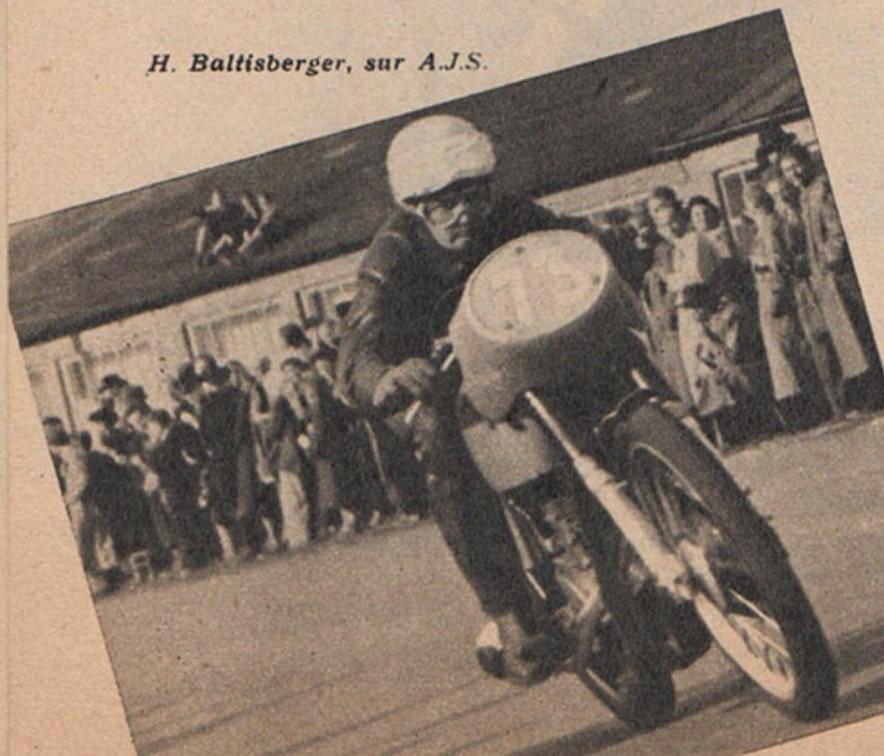
Environ 40.000 spectateurs. Courses internationales, organisées par le M.C. Saint-Wendel, avec M. Balthasar son président en tête. Longueur de la piste 3 km. 7. Très belle moyenne déjà à l'entraînement : en catégories 125 à 175 cmc., 87 km.-h.; en 500 cmc., 116 km.-h. Présence également du champion du monde Wilhelm Herz, qui donna les départs de chaque catégorie. Herz, ainsi que Hermann Böhm, champion d'Allemagne, sont nommés membres d'honneur du M.C. Saint-Wendel à l'occasion d'une réunion officielle qui eut lieu la veille de la course.

Au total : 5 courses, 125 à 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., et sidecars. Le tout s'est déroulé sous les règlements de la F.F.M.

Départ de la catégorie 125-175 cmc. sur un sol très mouillé. 12 motos au départ, dont le Sarrois Reichert Walter, d'Ingelheim, sur Puch, qui mène la course dès le début; le Français Michel, de Paris, sur Jonghi, se tient bien en 3^e position. Etant donné la piste très glissante, le Sarrois Reichert réussit seulement une moyenne de 79 km.-h. 6; à l'entraînement piste sèche, 87 km.-h.

En 250 cmc. — Le favori est dès le début Hein Thorn Prikker, avec sa Guzzi très rapide dernier modèle.

H. Baltisberger, sur A.J.S.



A 15 h. 40 départ des sidecars, sur une piste redevenue sèche. Eberlein (Nürnberg) mène la course, suivi de Schmid (Stuttgart) et de Hermann Böhm. Au 3^e tour Schmid prend la tête suivi de Böhm. Tout le monde croit à la victoire de Böhm, mais au 11^e tour une Norton, avec les Français Beauvais et Michel, prend la tête. Ces deux sidecaristes firent sans doute la plus belle course de toute la journée.

En 350 cmc. — 17 coureurs au départ, dont les coureurs bien connus : Hans Baltisberger, sur A.J.S. et le Français Jacques Collot, sur Norton. Belle lutte entre Collot et Baltisberger. Déjà au 10^e tour Collot passe avec une moyenne de 99 km.-h. 2. A l'avant-dernier tour Collot fait une chute dans un virage et prend à l'arrivée la 2^e place.

En 500 cmc. — Collot prend sa revanche et mène la course; belle lutte entre Collot et Franz Prünete.

Résultats :

125 cmc., 15 tours (56 km. 820). — 1. Reichert Walter (Ingelheim) sur Puch; 2. Hubert Luttenberger (Neu-Bamberg) sur réalisation personnelle; 3. Pierre Michel (Paris) sur Jonghi; 4. Hermann Vahsen (Unteröwisheim) sur D.K.W.

Thorn Prikker, vainqueur en 250 cmc.



250 cmc., 15 tours (56 km. 820). — 1. Hein Thorn Prikker (Bad-Godesberg) moto Guzzi, en 39 m. 11 s.; 2. Fritz Kläger (Freiburg, N.S.U., en 41 m. 03 s.; 3. Bruno Böhrer (Karlsruhe), moto Parilla, en 41 m. 20 s.; 4. Hans Hötzer (Burscheid), Puch, à 1 tour; 5. Sollerz Georges (M.C. Ostertal), T.W.N., à 2 tours.

Sidecars, 20 tours (75 km. 760). — 1. Marcel Beauvais (Paris), Norton, en 37 m. 55 s.; 2. Hermann Böhm (Nürnberg), Norton, en 37 m. 56 s.; 3. Ebersberger Ernst (Nürnberg), B.M.W., en 38 m. 55 s.; 4. Loni Meussner (Nürnberg), B.M.W., en 38 m. 59 s.; 5. Georges Eberlein (Nürnberg), B.M.W., en 39 m. 07.

350 cmc., 20 tours (75 km. 760). — 1. Baltisberger Hans (Betzingen), A.J.S., 45 m. 17 s.; 2. Collot Jacques (Vesoul), Norton, en 45 m. 42 s.; 3. Knees Rudi (Alshausen), A.J.S., en 45 m. 57 s.; 4. Fritz Kläger (Freiburg), A.J.S., en 46 m. 48 s.; 5. Backhaus Kurt (Saint-Wendel), Velocette, à 1 tour; 6. Hans Hötzer (Burscheid), A.J.S., à 1 tour; 7. Charles Crouzet (Beaune), Monet-Goyon, à 1 tour; 8. René Deschamps (Obernai), Velocette, à 2 tours; 9. Bernard Daoust (Paris), Norton, à 2 tours.

500 cmc., 30 tours (113 km. 640). — 1. Jacques Collot (Vesoul), Norton, en 54 m. 18 s. 2; 2. Rudi Knees (Alshausen), Norton, en 54 m. 29 s.; 3. Franz Prünete (Bad-Godesberg), Norton, à 1 tour; 4. Georges Eberlein (Katzwang), B.M.W., à 2 tours.

Collot, 1^{er} des 500 cmc.



GRAND PRIX D'HOCKENHEIM

Victoire du français DRION

Cette épreuve marquait l'ouverture de la saison allemande de vitesse. Un public évalué à 200.000 personnes suivit passionnément les différentes courses, et put applaudir à la 1^{re} victoire de la nouvelle Horex 500 de compétition.

En 125 cmc., Ubbiali mène de bout en bout, battant le record du tour (138 km.-h.) et le record de l'épreuve.

Le champion allemand Muller se hissait à la seconde place, après une farouche lutte avec Ferri et Hoffmann, sur N.S.U. d'usine.

En 250, victoire de Lorenzetti, malgré une chasse terrible de F. Anderson, qui bat également le record du tour (154 km. 882) mais abandonne peu après. Les N.S.U. abandonnèrent et seule la D.K.W. à Wunsche suivit le train.

Drion gagnait la course des sides,

devant Haldemann et Masuy, remportant une magnifique victoire internationale.

En 350, Petch l'emporte, suivi de Lawton, tous deux sur A.J.S., troisième Lorenzetti, sur sa Guzzi 250. A noter l'apparition de la nouvelle D.K.W. 3 cylindres, qui ne fit qu'un tour.

Catégorie 500, Goffin prend la tête, mais Schon, sur Horex, remonte irrésistiblement, bat le record du tour et s'assure la 1^{re} place.

Résultats :

125 cmc. — 1. Ubbiali (Mondial), 100 km. 425 en 44' 58" 1 (moyenne 135 km. 100); 2. Muller (Mondial), 45' 43"; 3. Ferri (N.S.U.), 45' 44"; tour le plus rapide : Ubbiali, 3' 21" 7 (moy. 138 km.).

250 cmc. — 1. Lorenzetti (Guzzi), 154 km. 800, en 1 h. 1' 55" 3 (moy.

149 km. 800); 2. Thorn Prikker (Guzzi), 1 h. 3' 19" 5; 3. Wunsche (D.K.W.), 1 h. 3' 21" 7. Tour le plus rapide : Anderson, 2' 59" 6 (moy. 154 km. 900).

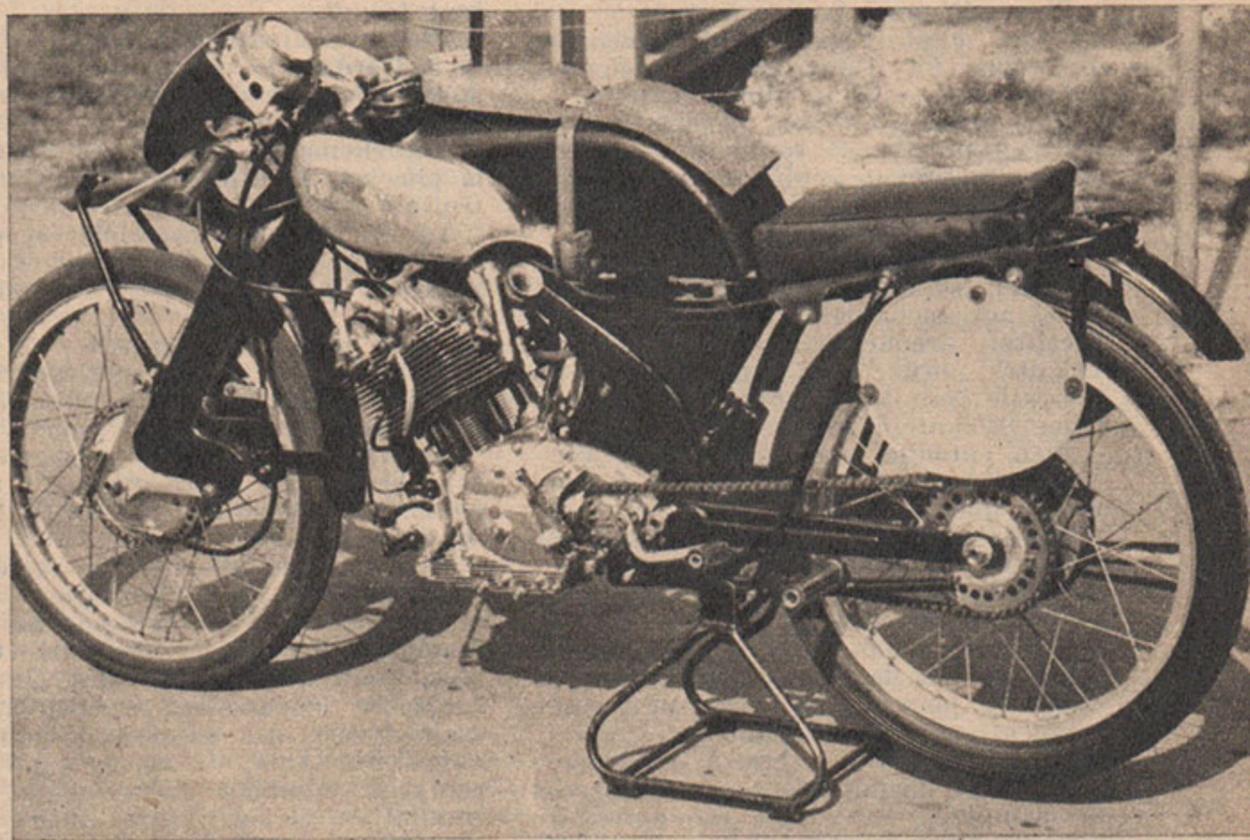
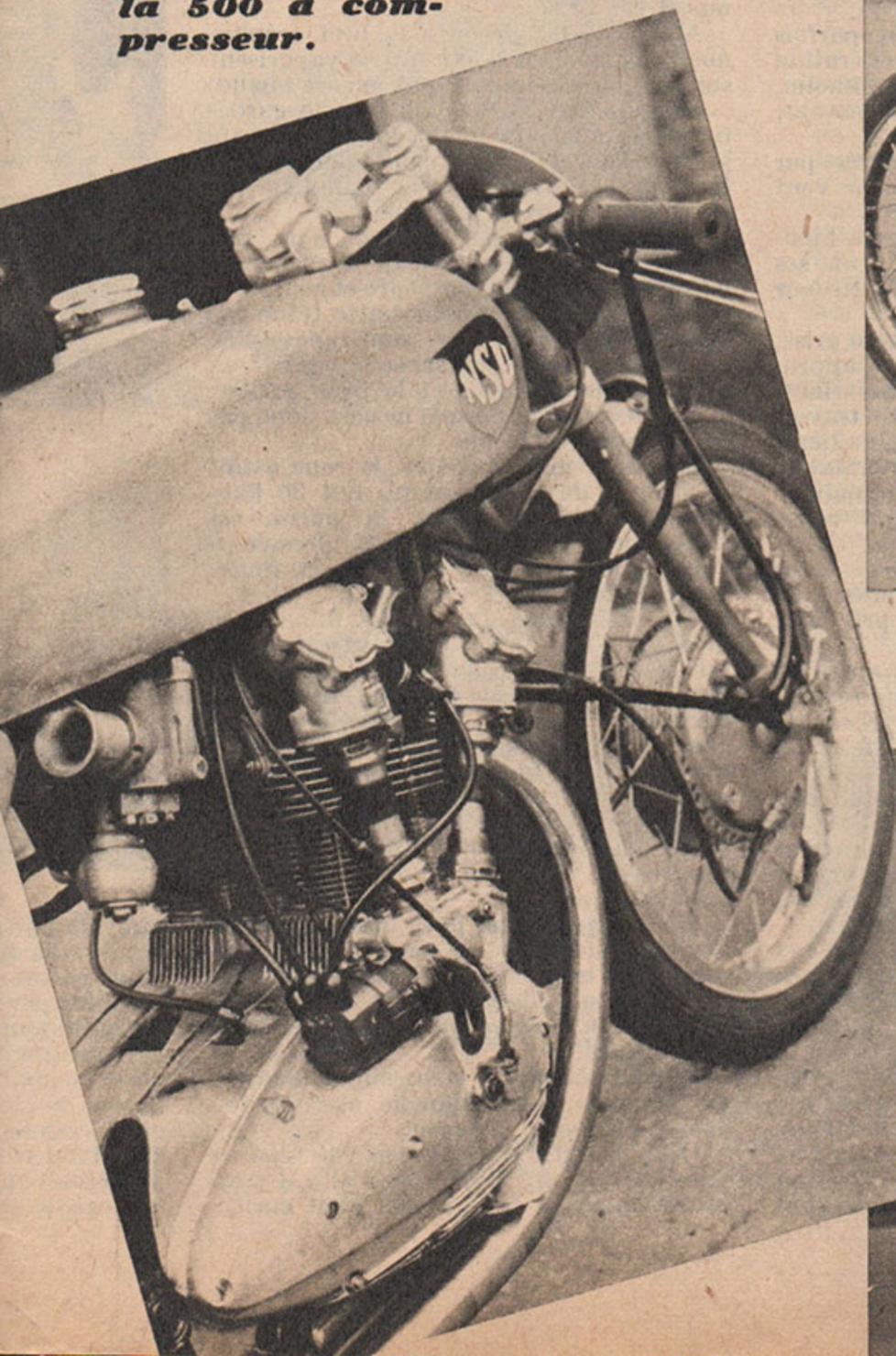
350 cmc. — 1. Petch (A.J.S.), 154 km. 500 en 59' 45" 7 (moy. 155 km. 200); 2. Lawton (A.J.S.), 59' 46" 5; 3. Lorenzetti (Guzzi), 1 h. 0' 4" 5. Tour le plus rapide : Petch, 2' 54" 9 (moy. 159 km.).

Sidecars. — 1. J. Drion (Norton), les 100 km. 425 en 43' 26" 4 (moy. 138 km. 800); 2. Haldeman (Norton), 43' 27" 1; 3. Masuy (Norton), 43' 27" 4. Tour le plus rapide : Masuy, 3' 16" 8 (moy. 141 km. 400).

500 cmc. — 1. Schon (Horex), les 154 km. 500 en 57' 48" 5 (moy. 160 km. 500); 2. Goffin (Norton), 58' 15" 2; 3. Amm (Norton), 58' 36" 9. Tour le plus rapide : Schon, 2' 45" 5 (moy. 167 km. 900).

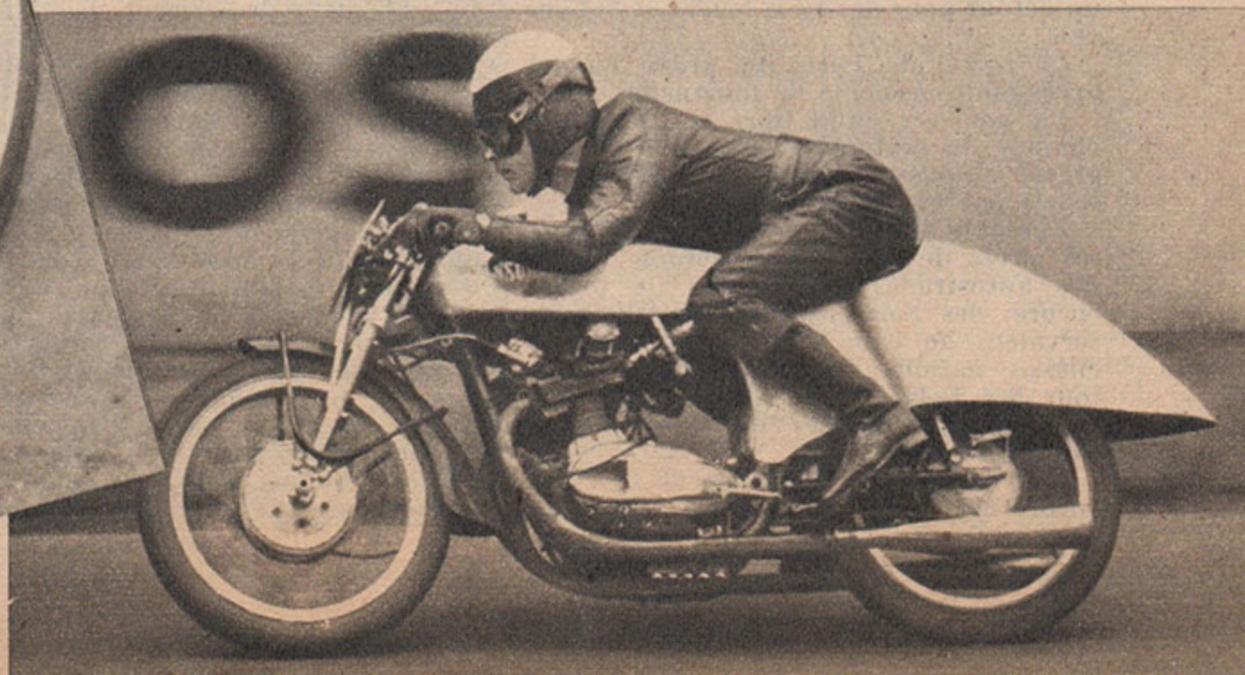
N.S.U. de compétition

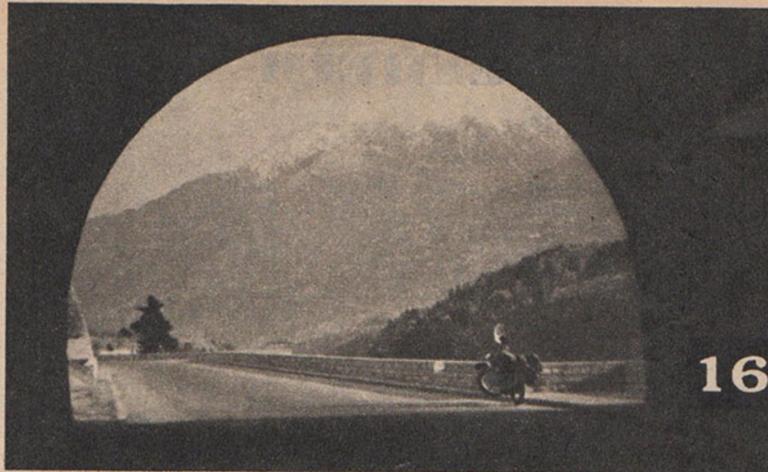
La nouvelle 250 cmc. bicylindre N.S.U. 2 A.C.T. Commandes et bottiers de distribution rappellent la 500 à compresseur.



La 125 2 A.C.T. donne une curieuse impression de complexité mécanique. Elle termina 3^e à Hockenheim, aux mains de Ferri, à 1'6" d'Ubbiali, ayant couvert les 100 km. à la moyenne de 132 kmh. 200, ce qui laisse bien augurer des performances futures.

La 250 durant une récente épreuve allemande. pilote : Otto Daiker.





16.000 km. A TRAVERS L'EUROPE

A MI lecteur, notre nouvelle évasion va commencer!... Ensemble, sur la route des fjords, nous nous étions déjà enfuis, mystérieusement aimantés vers des espaces magnifiques, au delà des gigantesques barreaux de la forêt norvégienne.

Nos regards, étonnés de tant de sauvagement splendide, s'étaient aussi dilués dans la féerie verte et bleue des lacustres horizons suédois; là, nous avions également goûté, involontairement, aux émotions plus terre à terre de la circulation à gauche.

Plus récemment, au dernier « Bol d'Or », c'est l'hallucinante aventure d'un jour (et d'une nuit...) que nous avons vécue; j'allais dire... expiée.

Et à présent, une fois de plus, je vous invite à prendre la route de la liberté et de l'imprévu, guidés seulement par la fantaisie et la résonance profonde d'un appel inconnu...

Nous oublierons la cité, les journaux, la radio, les scandales du gouvernement et les agressions patentées de son hyperfiscalité, décourageant les meilleures volontés; enfin, nous fuirons pour un temps le train-train monotone de l'existence étioilante et rancie de banalité.

Bien entendu, c'est avec notre véritable compagnon, notre coursier à deux roues, que nous irons à travers montagnes et vallées et c'est de ce moderne tapis volant que nous guetterons les premiers minarets, poteaux indicateurs de l'Orient mystérieux qui impressionna si fort notre enfance; et là nous changerons, une fois de plus, de fantaisie et de continent pour mettre le cap sur quelque plage africaine de l'Atlantique.

Notre cylindrée « verre à moutarde » est écrasée d'équipement et de matériel de camping. Tout cela est nécessaire pour un hiver de vagabondage et d'indépendance, même dans les régions favorites du soleil.

Néanmoins, certain de la robustesse légendaire du matériel, je n'hésite pas à commencer ce nouveau périple par un détour pour des amis belges et hollandais.

La sortie de Paris est ardue en cet après-midi ensoleillé de dimanche.

La voie est enfin libre. Le long des champs de betteraves, la route devient grasse et glissante, sous la terre glaise semée par les charrois.

Agreeable surprise!... La Belgique noie ses pavés de goudron et déroule même des autostrades là où, peu de temps encore, des horizons de cubes disjoints servaient de banc d'essai aux robustes châssis nationaux. Bientôt ce sera au tour des Belges de se plaindre de certaines routes pavées du Nord de la France...

Mais les grosses cylindrées ne sont pas encore détrônées par ici, où le carburant

est nettement moins ruineux que chez nous, et, si l'on peut dire, ces poids lourds de la moto tiennent encore le haut du pavé.

Les Pays-Bas arrivent sous la machine et, par-dessus, la fine mais tenace pluie du Nord.

Les innombrables et familières bicyclettes n'ont pas encore accueilli, ou si peu, le merveilleux moteur auxiliaire. Pourtant, leur cadre solidement dimensionné, leur pays extra-plat, et l'essence deux fois moins onéreuse qu'en France, sont eux-mêmes des auxiliaires idéaux tout trouvés.

Voici les immeubles, style U.S.A., de Rotterdam, la ville-tombeau qui perdit 30.000 âmes en une seule nuit de bombardement.

Actuellement, la cité est peut-être la plus moderne d'Europe, ainsi reconstruite à neuf.

La circulation automobile est parfois souterraine dans cette agglomération moderne qui fait penser à Stockholm, où des autostrades se superposent, en plein cœur de la capitale.

Bientôt, les regards sont attirés par les teintes criardes des moulins à vent qui ressemblent à de gros jouets.

Amsterdam, nordique Venise, est bientôt abandonnée à ses canaux et à ses frimas de novembre. Cap sur la tiédeur méditerranéenne.

Après le Luxembourg et la Sarre grise, c'est au tour de l'Allemagne d'approcher ses villes, ou plutôt ses dévastations. Mayence, Karlsruhe, Stuttgart, traversées, sont autant de villes cimetières rappelant le passe-temps épouvantable, mais favori, des soi-disants humains.

Les habitants, où ce qu'il en reste, essayent d'oublier leurs deuils, leurs mutilations et leurs autres misères dans un travail acharné où leur indéniable conscience professionnelle a repris tout son empire.

Leurs réels efforts restent peu sensibles sur le chapitre déblaiement, donc reconstruction, mais, par contre, signe incontestable de redressement, leur situation alimentaire s'améliore.

Malgré l'arrière-saison, les motocycles sont bien plus nombreux qu'en France; leur plus grand nombre est constitué de motos légères et de vélomoteurs de moins de 100 cmc. notamment, ce qui répond, paraît-il, à un souci fiscal.

Les schupos se sont américanisés eux aussi et le typique képi noir à étoile d'argent, qui embottait leur crâne rasé, a cédé la place à la casquette à biseaux, chère aux films policiers yankees.

En dehors de leurs magnifiques autostrades, les Allemands n'ont que des routes assez étroites et trop bombées.

Pour quitter le pays en règle, mon visa expirant ce soir même, je roule de nuit et sous la pluie. Ces inconvénients sont

augmentés par un goudronnage sombre et trop lisse que l'eau transforme en obscur et luisant traquenard.

Dans une descente, à la suite d'un long éblouissement de phares, lesquels sont blancs en Allemagne, je ne distingue plus où je me trouve par rapport à l'axe de la route. Après un instinctif et léger coup de frein, sur cette patinoire bombée, je sens soudain, terrifié, accourir la catastrophe et ses suites en ce pays étranger.

En effet, malgré des efforts désespérés, la moto et son inséparable compagnon chutent et raclent consciencieusement

la chaussée, dans un bruit de ferraille et de vaisselle brisée... Un talus arrête enfin cette bruyante glissade dans l'obscurité. Les volumineuses sacoches m'ont heureusement protégé. Un bond, et me voici debout dans la nuit, boitant un peu sur du verre cassé. Malgré ma joie d'être indemne, une fois de plus, c'est une main fébrile qui extrait la lampe électrique de son petit logement, derrière une sacochette. Son faisceau qui fait étinceler des traits de pluie, tremble d'ailleurs un peu en s'attardant sur les dégâts; peut-être parce qu'il découvre sans cesse un dommage nouveau.

Les verres du phare et du compteur ont volé en éclats. Le plexiglas du pare-brise a... rétréci. Le frein est faussé. Le repose-pied a disparu. Le tic-tac de ma montre aussi. Cette fois je suis vexé. Non parce qu'elle s'est transformée en modèle extra-plat, non!... mais parce que je l'avais mise dans ma poche... pour la protéger.

La roue avant ne tourne plus; même le moral est brisé...

Alors, triste, j'écoute le bref crépitement des gouttes d'eau qui se vaporisent sur le tube d'échappement encore chaud.

Soudain! je réalise que seul le garde-boue frotté la roue avant, intacte, comme la direction et le moteur d'ailleurs, dont bientôt le ronronnement familier me reconforte... par sa présence.

Tout cela galvanise l'action. Vite, une ampoule neuve, un carré transparent de nylon pour protéger phare et compteur et en route avec une sale botte tête qui persiste à oublier que son repose-pied se trouve dans une sacochette, entre un morceau de plexiglas et le frein arrière.

La fin de notre périple ne sera donc pas encore pour cette fois.

Encore émue, peut-être, la roue avant se trompe de route, ce qui fait 30 kilomètres de plus. Enfin, la Suisse est retrouvée... et la tente est dressée à l'orée d'un bois, à l'écart de la route. Un petit coin bien tranquille.

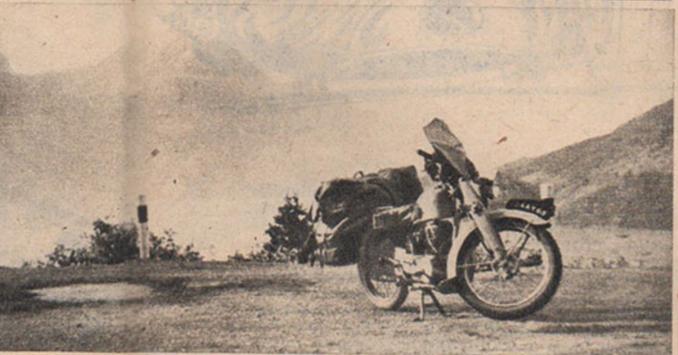
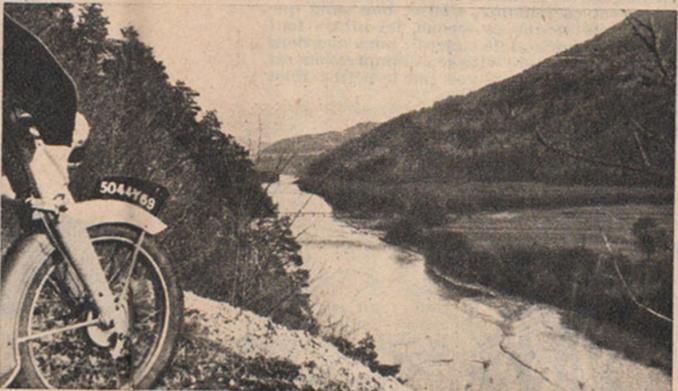
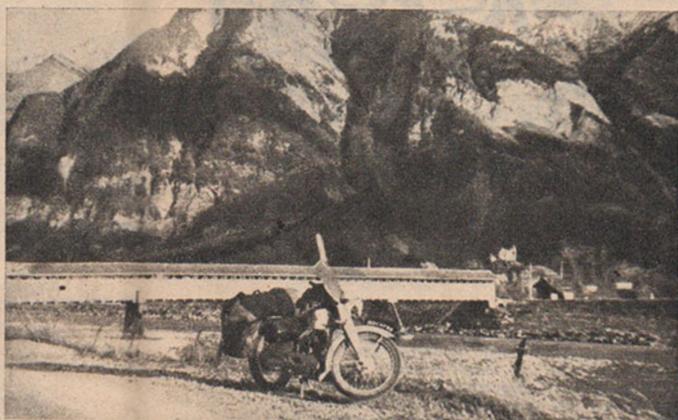
Au petit jour, j'ai bonne mine avec mon coin tranquille; la clairière choisie est le lieu d'un rendez-vous de chasse. Mon frère abri est bientôt entouré de luxueuses voitures, de chauffeurs, de chasseurs, de chasseresses et de chiens qui percutent mes cordes en se courant après...

Devant la curiosité générale, je me fais l'impression d'un timide qui se réveillerait dans son lit à un carrefour très fréquenté...

Les bagages sont pliés dans un charivari de trompettes, de portières claquées, de chiens qui se chamaillent et de cris, articulés en allemand par ici, ce qui d'ailleurs n'arrange rien. Une véritable fête foraine...

Je quitte enfin le coin, non sans avoir dû montrer patte blanche aux gardes-chasse en tenue feldgrau.

Décidément, je n'ai pas de chance dans la région. Déjà, en 1949, j'avais campé dans un bois, lequel était curieu-



sement parsemé de trous coniques et planté d'arbres aux branches curieusement cassées, comme si elles avaient été frappées par la foudre; soudain! toujours au petit jour, un déchaînement d'artillerie me réveilla en sursaut et me fit passer deux heures au garde à vous contre l'arbre le plus gros... parmi les plus proches, tandis que des éclats froufrouaient de tronc en branches et tintaient en retombant, parfois, sur la moto. Pouvais-je savoir que j'avais dressé ma

tente à côté d'un terrain d'exercices militaires.

La Suisse est un pays attachant par sa discipline librement consentie et sa moralité rappelant celle du Nord. Comme chez tous les êtres bien équilibrés, son amour de la paix est profond et l'on ne compte plus ses louables et charitables initiatives, dans le cadre de la Croix-Rouge de la Convention de Genève, etc...

Zurich, comme Genève d'ailleurs, est l'une des belles cités d'Europe; tout y respire la propreté, le modernisme et un bon sens rationnel.

Sur ses artères goudronnées circulent beaucoup de motos, de luxe d'ailleurs, comme les voitures. La production motocycliste helvétique nous impressionne par le fini de ses « Condor » ou de ses « Universal » aux coffres métalliques profilés et faisant dignement pendant aux merveilles étrangères et autres « Sunbeam ».

La 250 cmc. italienne « Miller Balsamo Jupiter » est fascinante avec son carénage ne livrant guère à la curiosité que les deux bas de jantes, la selle et le guidon. Souvent leur conducteur est revêtu d'un imperméable très long, devenant une combinaison grâce aux pans se fixant autour des jambes à l'aide de pressions.

Après quelques ponts de bois couverts et fermés sur les côtés, nous arrivons au Liechtenstein dont la principale industrie semble être la vente de souvenirs aux touristes. Dans tous les magasins de ce minuscule pays l'on peut voir des cartes postales représentant une douzaine ou deux de gaillards décidés : l'armée de Liechtenstein... Il faut montrer sa force pour n'avoir pas à s'en servir...

A la frontière autrichienne, vite atteinte, il n'y a pas de drapeaux de l'armée occupante, comme c'était le cas chez nous.

Voici Feldkirch où un restaurant me rappelle un repas au cours duquel on nous servit du chamois, très abondant ici, à la confiture d'orange. Je crois revoir les yeux agrandis de l'hôtesse nous regardant repousser le chamois au goût bizarre, mais faire honneur à la confiture.

Les tickets d'essence sont encore nécessaires et j'apprends aussi qu'avant l'Anschluss, la circulation routière avait lieu à gauche.

A part de rares B.M.W., presque toutes les motos sont des Puch.

Depuis deux jours un vent brûlant venant d'Afrique et qui amène de grosses sauterelles, me fait bien augurer de la traversée des cols alpins. En effet, c'est avec ce siroco que, sous la pleine lune, l'Arberg est franchi par la route à 1.800 mètres. Peu de traces de neige alors qu'il y a un mois, d'exceptionnelles tempêtes en bloquaient l'accès sous plusieurs mètres. La moto rassurée consent à s'arrêter de l'autre côté du versant.



De haut en bas :
- Sur les routes de Hollande. - Un curieux pont couvert en Suisse. - Paysages d'Autriche. - Une signalisation non internationale (Allemagne).

Le lendemain, au fond de la vallée coincée entre l'Allemagne et l'Italie et dominée par des milliers de chalets, c'est la promenade jusqu'aux clochers ballonnés d'Innsbruck.

La « Perle des Alpes » est occupée par les chasseurs alpins français qui ne fraternisent pas précisément avec la population.

La pluie tient à m'accompagner au col du Brenner, porte de l'Italie.

Ce qui semble être des feux de position d'avion, à pic très haut au-dessus de la route, n'est que le balisage aérien du sommet des montagnes qui la surplombent.

La pluie amenée par le siroco est tellement dense qu'un matin elle a déjà commencé à ravager l'Italie du Nord. Les routes sont coupées d'entonnoirs. L'Adige fait visiter sa réputée vallée à des débris de toutes sortes. Des branches d'arbres à leur passage sont pêchées à l'aide de grappins du haut des ponts. Ceux du moins qui n'ont pas été emportés, par cette grondante avalanche de café au lait. La pluie et ce ciel bizarrement assombri, un ciel de cataclysme, découragent l'appareil photo.

Avec le pressentiment que la circulation sera bientôt impossible, même pour les motos, l'engin fonce sans arrêt en direction de l'Adriatique, descendant dans la glaise au fond des excavations, se faisant nettoyer ensuite par les cascades qui tombent des hauteurs dominant la route, laquelle est parfois obstruée de rochers et de masses de terre de la même provenance. Le tourisme fait place au sport. Dans les rues d'une ville en pente, des torrents épris de liberté et vraiment peu conformistes jouent aux boules en roulant des pavés prélevés dès leur invasion dans la cité.

La moto a parfois des vagues jaunes jusqu'aux moyeux, mais passe finalement toujours. Elle ne s'arrête qu'après avoir retrouvé la route intacte dans la région vénétienne où la nuit l'accueille à son entrée dans une petite ville.

Dans la modeste trattoria où je me suis arrêté, j'ai la stupeur de voir que chaque cycliste qui entre consomme amène aussi son vélo... par crainte du vol. A l'heure des repas, la salle de restaurant à l'air d'un atelier de réparations.

Où est la Suisse? Où les « petites reines » passent les nuits sans pluie au bord du trottoir et où le motocycliste cadennassant son engin s'entend dire : « Ah! on voit bien que vous n'êtes pas d'ici! »

Les vélos s'amoncellent sans cesse dans l'établissement. Atteint par la contagion et soudainement inquiet, je bâcle mon repas. Puis, me frayant un passage à travers guidons et pédales, je vais d'un pas alerte vérifier si la moto est toujours... après les bagages.

A Venise, la tente s'étire enfin au bord de la lagune, sur un terrain destiné aux amateurs de camping. Connaissant la réputation de la région, le contenu des sacoches passe sans hésitation dans la maison de toile.

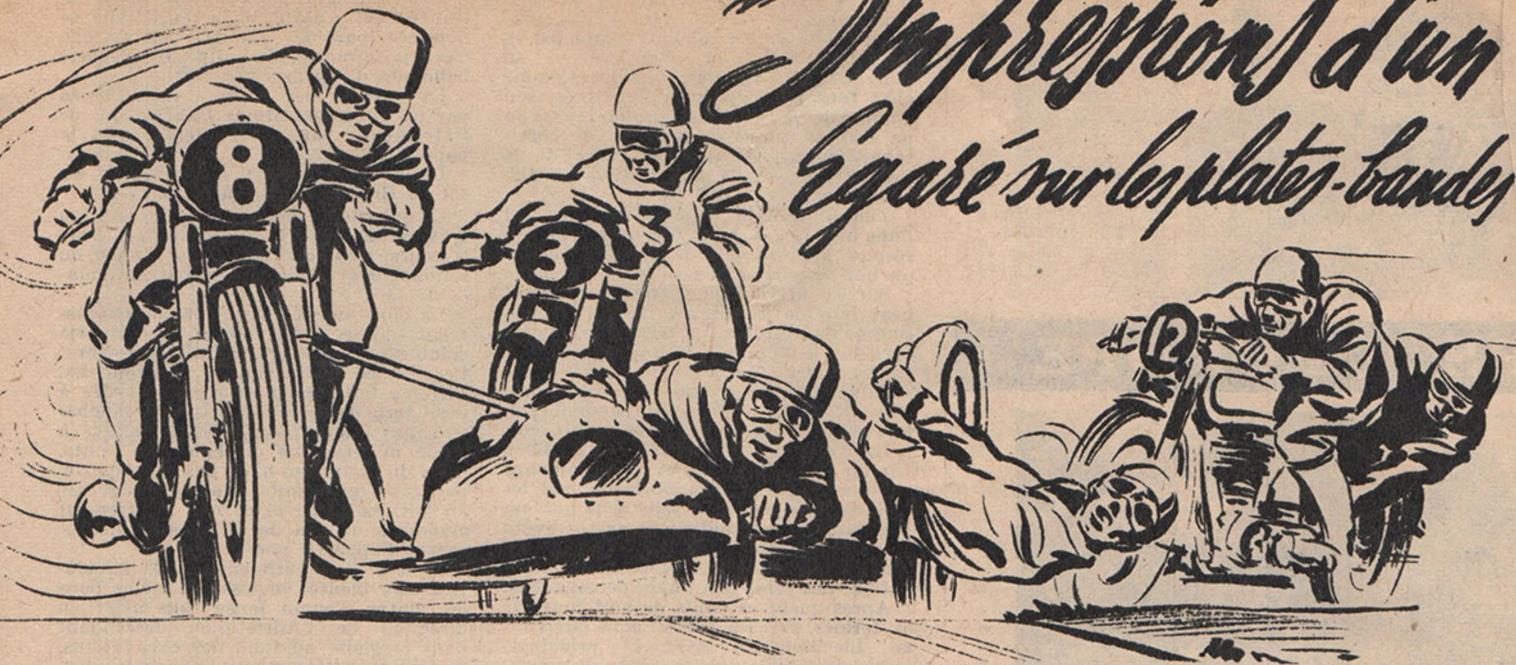
Contrairement à l'habitude des campeurs, je préfère reposer les pieds au fond de la tente, au chaud et le visage vers l'ouverture, près de l'air... et de la moto.

Las, et me ressentant à retardement de ma bûche, je m'enlise rapidement dans un sommeil parsemé de cascades, de rochers et d'excavations qui déclenchent parfois des réflexes physiques de freinage... qui me réveillent en sursaut.

Tout à coup! Intrigué par un crissement insolite tout près de l'oreille, j'ouvre les yeux dans mon abri éclairé par la lune encore haute et vois la fermeture éclair de l'ouverture coulisser et se soulever lentement...

J. BOUCHER.

(A suivre.)



Impressions d'un Egaré sur les plates-bandes

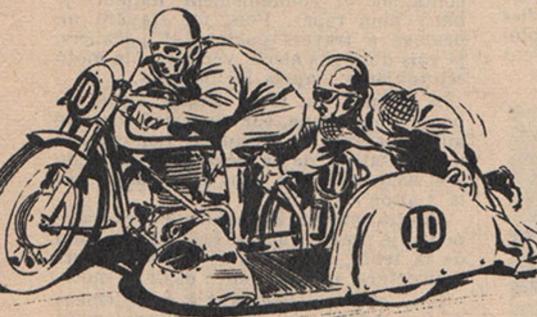
MONTLHERY 1^{er} MAI : PRIX DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Disons d'abord, nous autres crossmen, que le décor futuriste de Montlhéry nous déconcerte... en fait d'architecture vingtième siècle, il nous faudrait plutôt les catacombes ou la Grande Pyramide — non, Montlhéry c'est trop lisse, trop plat et on n'y a pas son content de gravats, de boue, de poussières — non, quoiqu'en pensent les gars de la vitesse, Montlhéry ce n'est pas du billard!

Motocycles m'a quand même chargé du reportage des sidecars à Montlhéry; comme je n'y connaissais tristement rien, le mieux était de participer comme passager: ce que j'ai fait dans le panier de Robert Hofstetter, bon « dingue » de mes amis, transfuge du moto-cross venu à la vitesse et au sidecar l'été dernier.

PRISE DE CONTACT

D'abord préparation — pour ce faire j'ai changé mon stylo contre un crayon à bille bien plus mécanique en la circonstance et, pensant que j'avais un bel avenir derrière moi, je suis arrivé sur le plateau de Sainte-Eutrope en la banale (!) compagnie du champion du monde Oliver, du champion de France et de bien d'autres gros bras du



sidecar, tous participants à cette épreuve du Président de la République organisée par l'A.M.S.

Comment s'est passé ma prise de contact avec le sidecar? Oh! très simplement, je n'ai eu qu'à écouter:

— Voilà, tu sors à l'intérieur du virage au balcon du side ou en position vomitoire par-dessus le cul de selle... si tu te gourres c'est les pâquerettes et puis, attention, pas de prise au vent dans les lignes droites, tu

t'allonges bien en position aérodynamique et tu te cramponnes: 140, ça souffle un peu. — Bien, ai-je dit, j'ai regardé quelques photos, j'ai réfléchi: « L'intérieur du virage c'est toujours en dedans, les pâquerettes c'est la saison — allons-y pour Vincent Aurion! »

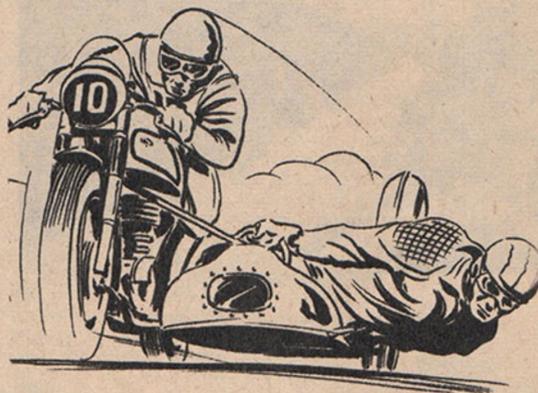
Il faut convenir que l'attelage 500 Norton Manx et side Impérial inspire confiance. Quelle belle mécanique, surtout ce side avec sa roue carénée en plan fixe d'avion et sa tête de hareng au ras du pavé. Certes pour mon grands corps c'est un peu exigu et courtaud, et puis il y a cette sacrée chaîne primaire qui vous frôle l'oreille droite et la roue arrière de la Manx placée juste pour mettre les pieds dedans... En parlant de pieds ils dépassaient bigrement — mais trêve de balivernes, poussons l'attelage sur le circuit.

En arrière compression point mort haut, tu pousses et quand ça part tu te jettes dedans... allez la main dessus!

Je fais semblant de pousser très fort, le moteur tousse avec des hoquets de chaîne primaire à tout péter et... j'ai juste le temps de me lancer à plat ventre sur le plancher qui se débîne.

Ça part comme un dard avec un boucan du diable, pan la seconde, régime, pan la troisième et vas-y elle s'étire à croire que tout va exploser... des tours encore des tours, quelle cavalerie! Par le hublot de nez les tribunes passent à tout berzingue et on enfle le goulot du 3 km. 330. A ma droite au-dessus la botte gauche d'Hofstetter et lui effacé en recherche de vitesse. Aie! un court-circuit général me rappelle aux réalités: j'ai laissé frotter mes bouts de pieds et pour me remettre je reçois dans les côtes un coup de botte d'alerte qui signifie: devant c'est le virage à droite, Mouchet pare à virer — gaz coupés; deuxième, frein moteur, freins partout, je me mets à genoux en poussant fort contre la décélération, je saisis le hauban derrière la botte, me recule, passe le bras droit par-dessus le cul de selle, me lève et attrape le bas du cadre de l'autre côté et hop! en position vomitoire... hurlement de pneus, on s'engage dans le virage partie cycle branlant de partout, le passager, tête en bas, est aux premières loges pour apprécier le shimmy de la roue avant et voir le pneu se coucher et brouter vers le talus — c'est délicieux, enfin ça se tasse, je peux rentrer, allons-y hop! à plat ventre... régime, troisième, régime, coup de botte: c'est la Ferme en épingle à gauche... je me souviens qu'il faut sortir avant: main droite à l'envers sur la poignée de nez, main gauche sur la latérale, un effort et le buste sort facile au ras du ciment... passé, gaz à fond, « surtout ne pas rentrer trop vite », ça y est et vas-y 5.000, 5.500, 6.000 tours ça déhôte... pan, nouveau coup de botte, devant c'est le Fay... coupé, rétrogradé, à genoux en même temps que le freinage pour asseoir

la roue arrière, position vomitoire, shimmy, passé, couché: c'est la ligne droite. Quel boulot! Enfin je vais pouvoir récupérer, plus qu'à se cramponner en serrant fort les mains et... les fesses — ça monte, ça monte, un hoquet au moulin: il y avait encore une vitesse et ça remonte, s'étire, bon sang que ça va vite et que ça secoue, les arbres font place à un horizon de ciment: nous abordons à 140 l'anneau de vitesse... l'impression est formidable, ce que je vois par le petit hublot



ressemble à un film mal cadré qui oscillerait sur un écran, tandis que le ciment s'engouffre en sifflant 10 centimètres sous moi. Là, les choses ont failli se gâter. En effet, nous amorçons le long virage de l'anneau, j'essaye donc de me lever, mais vlan! d'un grand coup sur le casque, Hofstetter me raplatit dans le side — je me dis: « Mouchet tu as dû te lever trop tôt, vas-y maintenant doucement. » — C'est idem il me reflanque un grand coup, Zut! j'en ai marre, je n'y comprends plus rien et dégoûté je reste à plat ventre cramponné dans mon truc. Pendant ce temps les tribunes arrivent, on passe comme un boulet, revolla les Deux Ponts et on recommence la manœuvre.

Au tour suivant j'ai compris: « on ne sort pas dans l'anneau de vitesse, parce qu'il est relevé », entre nous Hofstetter aurait pu me l'expliquer avant et ne pas m'eng... comme il l'a fait à l'arrivée!

Après une douzaine de tours on a mis les chicanes de paille devant les tribunes, histoire de corser un peu. Impression: zéro: pas le temps d'en avoir, on arrive dedans toutes roues bloquées et on se jette par le

Moto-crossman de Montlhéry

balcon je me souviens tout juste d'un coup de tête dans la botte centrale et que ça sentait le pneu brûlé et l'embrayage qui « crame ». Après? c'est comme avant, mais vite les émotions s'éteignent.

— Voilà donc mes premières impressions de passager, je vous les donne comme elles

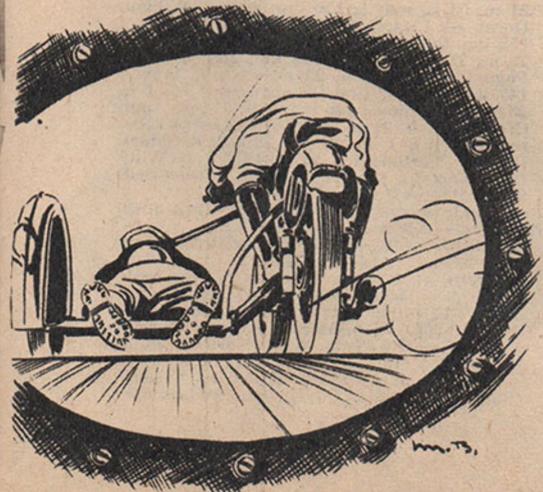


me vinrent, en vous priant d'excuser ce style télégraphique et peu protocolaire, mais seul propre, je crois, à rendre ces « raccourcis » car, en supposant même que vous les fréquentiez d'ordinaire, les imparfaits du subjonctif ne montent pas dans un side de vitesse. J'ajouterais que je transpirais, que la pan de ma chemise faisait bannière au vent et qu'un malencontreux trousseau de clefs avait passablement meurtri mes œuvres vives. Autre chose aussi, la tenue de cuir est à proscrire dans ce genre d'exercice car elle colle sur la moleskine du plancher du side et retarde les « manœuvres ».

Ce que je vous ai expliqué a duré tout le mardi et le mercredi tantôt, le jeudi c'était la course, j'étais pas mal moulu mais en possession d'un satisfecit es-sidecar moralement signé Murit et Hofstetter.

Ah! cette course! il y avait un monde terrible et le président Bonin avec un grand drapeau à carreaux. D'abord on « nous » a présentés au public — « nous » c'est-à-dire le champion du monde Oliver, le champion de France Murit, Masuy, Merlo, Drion, etc. et Hofstetter et moi (modestement). A ce moment le public a fait bravo, je crois d'ailleurs qu'on nous avait appelés en dernier!

Mais au fait je devais vous raconter la course puisque je courrais pour ça. A vrai dire Nebout et Court ont pris ce soin dans notre précédent numéro. Je vais donc pouvoir vous raconter « ma course » (tant pis pour Oliver) et ses péripéties... Oui, pour ça il y en a eu!



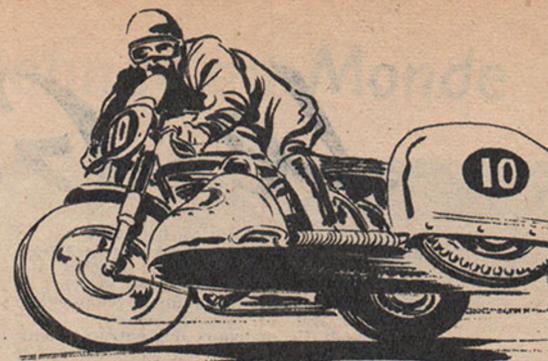
Ce que je vois par le petit hublot...

LA COURSE

Or donc l'attelage Hofstetter-Mouchet est troisième sur la ligne de départ côté chrono.

Deuxième à la corde côté tribune, le champion du monde Oliver, et puis il y a aussi les champions enformés cités plus haut.

Quelle compagnie! pas de quoi vous donner des complexes... de supériorité et surtout là devant ces satanées chicanes où nous allons sans doute entrer de front... et tout ce ciment à perte de vue, désespérément plat, nu comme la main et dur comme fer — j'adresse un souvenir ému à la grande descente de Montreuil, abrupte, fardée de glaise avec ses chers nids de poule — ça au moins c'est du « tout debout », ici on court



c'est le « 10 », mais il n'y a plus personne dans le panier!... Et ça lui coupe les jambes! Aussitôt le micro annonce: « Le 10 a perdu son passager et rentre au stand. » — Curiosité, brouhaha, vapeurs de ma digne épouse: que s'est-il donc passé?

Pour le savoir remontons dans le side à la fin du cinquième tour.

« Ça » a commencé par un flottement général au virage des Deux Ponts qu'on a failli finir dans le talus. Evidemment je rentre tard, rentré? Ah! ça oui, pour être littéralement projeté en avant tête dans le hublot comme un bouchon dans un goulot, les épaules et le derrière qui voulaient rentrer aussi. Pendant ce temps et sans pouvoir sortir je vois arriver le virage de la Ferme, « cette fois on y va », on embarque, le side lève, on monte sur le bas-côté avec des bings et des bangs à fendre l'âme et le sidecar avec, et on revient sur le ciment. Ouf! Hofstetter remet la sauce à grands coups d'embrayage, mais ça flotte toujours, voici le Fay on va bien voir, je me courbe au maxi, ça passe, je commence à rentrer et on em-



Je pense à Ladoumègue...

barque plein large dans l'herbe où tout se bloque dans un pétard du diable.

« Sûrement une roue s'est coincée », je regarde: pardi, la chambre à air sort du carénage du side: voilà l'explication, nous avions déjanté aux Deux Ponts!

Les autres passent, la course est finie... pas du tout. Hofstetter espère encore: « Vite on va réparer, il reste 23 tours, la chambre n'a pas l'air crevée, je vais essayer de rentrer seul en levant la roue du side. Coupe à travers bois, rendez-vous au stand avec les outils, dépêche-toi! »

Journalisme, moto-cross, sidecars, cross-country, je galope à travers bois, mais il y a pas loin de deux kilomètres, la sueur coule du casque et me tombe dans les yeux... Je pense à Ladoumègue, au coureur de Marathon, moi je n'aurais pas oublié de prendre un cheval!

Au tournant du sentier je bute sur une bande de copains sidérés: « où vas-tu, Mouchet? — J'essaye de rattraper le side, il y a encore 23 tours! » Et je détale, à vrai dire ils m'ont regardé avec un drôle d'air. Et voilà ce que fut la course comico-sportive d'un pauvre moto-crossman égaré sur les plates-bandes de Montlhéry.

R. MOUCHET.

Le G.P. de Berne

Les 17 et 18 mai ont eu lieu, à Berne, les premières épreuves comptant pour le Championnat du Monde motocycliste pour les catégories 250, 350, 500 et 500 cmc. sidecar. Le circuit de Bremgarten a un développement de 7 km. 280.

Le jeudi 15, au cours des entraînements, Geoffrey Duke sur Norton 500 cmc. bat le record du tour en 2 m. 55 s. 6 à la moyenne de 149 km. 248; précédemment détenu, depuis 1937, par l'Anglais Frith (Norton) en 2 m. 58 s. (147 km. 236). Les meilleurs temps furent ensuite réalisés par Brett (A.J.S.), Milani (4 cyl. Gilera), Doran (A.J.S.).

Ces temps du premier galop d'entraînement laissent présager un duel entre Norton-A.J.S. et 4 cyl. Gilera.

Le vendredi plusieurs records sont battus. En 250 cmc. — Fergus Anderson (Guzzi) boucle le tour en 3 m. 06 s. 1 à la moyenne de 140 km. 828, améliorant son propre record de 1949 en 3 m. 12 s. 8 (135 km. 934). Ruffo et Lorenzetti (Guzzi) font 3 m. 08 s. 8 et 3 m. 09 s. 4, puis les Benelli avec Leslie Graham en 3 m. 11 s. 8.

En 350 cmc. — Geoffrey Duke réalise le meilleur temps avec 2 m. 58 s. 5 à la moyenne de 146 km. 824, alors qu'en 1949, Frith, sur Velocette, avait fait 3 m. 07 s. 1 (140 km. 07). Deux A.J.S. ont également été plus rapides que Frith : Rod Coleman (3 m. 04 s. 5) et W. Doran (3 m. 04 s. 5). Wunsche sur la nouvelle D.K.W. 3 cyl. fait 3 m. 08 s. 6.

Le pilote suisse Del Torchio chute, mais s'en tire avec des blessures sans gravité.

En 500 cmc. — Geoffrey Duke bat son record de la veille en 2 m. 50 s. 7 (153 km. 533). Doran et Coleman sur A.J.S. font le tour du circuit en 2 m. 52 s. 3 et 2 m. 55 s. 3.

En sidecar 500 cmc. — Deux pilotes battent le record précédemment détenu par Eric Oliver, depuis 1950, avec 3 m. 31 s. 2, à la moyenne de 124 km. 091. Ce sont : Frigerio sur 4 cyl. Gilera, en 3 m. 27 s. 5 (126 km. 304) et Hans Haldeman (Norton) avec 3 m. 30 s. 7 (124 km. 385). Jacques Drion réalise le sixième meilleur temps en 3 m. 44 s. 7.

Le lendemain, samedi, nouvel entraînement des sidecars, et Hans Haldeman porte le record du tour à 3 m. 29 s. 2 (125 km. 277). Frigerio 3 m. 29 s. 9; Smith (Norton) 3 m. 31 s. 7; Milani (4 cyl. Gilera) 3 m. 32 s. 2; Drion 3 m. 39 s. 3; Murit 3 m. 45 s. 9.

Inglin et son passager sont accidentés, ce dernier est transporté immédiatement à l'hôpital dans un état grave.

Les entraînements sont terminés, le Championnat du Monde commence.

..

A 14 h. 20, le départ est donné aux 250 cmc. (13 pilotes), 6 Guzzi, 1 Horex, 2 Parilla, 2 Benelli, 2 D.K.W. Départ très rapide de Fergus Anderson (Guzzi) qui, durant toute la course, prendra 2 à 4 s. à chaque tour à ses adversaires. Au 5^e tour, les positions sont les suivantes : Anderson suivi de Lorenzetti (Guzzi) à 23 s. qui ne précède Graham (Benelli) que de 3 s. 8. Wunsche (D.K.W.) est à 26 s. 1 du 3^e pilote. Après 10 tours, sur les 18 à couvrir, Anderson a 29 s. 3 d'avance sur Lorenzetti qui est talonné par Graham. Ruffo (Guzzi), Cial (Benelli) se retirent sur incidents mécaniques. Au 16^e tour, Lorenzetti fait le meilleur temps au tour avec 3 m. 06 s. 8, à la moyenne de 140 km. 300.

En fin de course, seulement 4 pilotes ont bouclé les 18 tours, les autres suivent très échelonnés, et 8 concurrents terminent cette très rapide épreuve.

En 350 cmc. — 26 coureurs prennent le départ. Il y a 1 Horex, 12 A.J.S., 6 Velocette, 6 Norton, 1 D.K.W. Geoffrey Duke prend un départ très rapide, et couvre le 2^e tour en 3 m. 06 s. 6 (145 km. 116), le 3^e en 3 m. 00 s. 1 (145 km. 519) et le 4^e en 2 m. 55 s. 7 (149 km. 163).

Après 5 tours sont en tête : Duke suivi à 12 s. par Coleman (A.J.S.), puis Armstrong (Norton), Brett (A.J.S.). Wunsche (D.K.W.) est à 1 m. 16 s. de Duke.

Au 8^e tour, Duke boucle le tour en 2 m. 55 s. 4 (149 km. 418) et au 10^e il établit le nouveau record du tour avec 2 m. 54 s. 5 à la moyenne de 150 km. 189.

Coleman est à 39 s. du premier, Armstrong suit à 23 s. et Brett à 17 s.

Après les 15 tours, sur les 21 à parcourir, Duke est toujours en tête, mais Coleman s'est dangereusement rapproché et n'est plus qu'à 11 s.

Duke franchit la ligne d'arrivée en vainqueur, mais seulement les trois pilotes qui le suivent sont dans le même tour que lui. Il y a eu 8 abandons.

En 500 cmc. — 25 coureurs vont devoir accomplir les 28 tours du circuit. Il y a 11 Norton dont 3 d'usine, 2 M.V. d'usine, 2 Horex d'usine, 1 Triumph, 1 Guzzi. Au dernier moment l'équipe Norton a été modifiée, et c'est le jeune espoir anglais Dave Bennett, dont c'est la première course en tant qu'officiel, qui prend le départ à la place de Ken Kavanagh. Tout comme pour la précédente catégorie, Duke part très vite suivi de Graham (M.V.). A la fin du premier tour Duke mène devant Graham, Brett (A.J.S.), Coleman. Au second tour Duke réalise 2 m. 49 s. 1, moyenne de 154 km. 985. Après 5 tours, Duke mène devant Leslie Graham à 13 s.; 3^e Coleman, talonné par Brett (A.J.S.).

Les abandons commencent, les mécaniques et les pilotes sont à dure épreuve. Armstrong abandonne au 6^e tour, Graham au 8^e, puis Milani (4 cyl. Gilera) bientôt suivi de Masetti (4 cyl. Gilera).

Au 10^e tour, l'on admire toujours la facilité avec laquelle Duke conduit sa machine au succès. Il est toujours suivi des deux pilotes des nouvelles bicylindres A.J.S.

Au 15^e tour, Coleman perd un tour et de la 3^e passe à la 8^e place. Brett est en seconde position à 45 s. de Duke, et Doran suit à 11 s.

Au 16^e tour, Duke semble ralentir sa course et, au 19^e tour, le chef de file de Norton passe devant les tribunes à faible allure et abandonne. Aucun détail plausible ne fut fourni sur l'incident mécanique qui semble avoir motivé l'abandon. Duke hors course, nous allons assister à une fin de course où 5 hommes lutteront sans merci. Ce sont : Brett et Doran (A.J.S.), Bennett (Norton) qui est à 17 s. du premier, Bandirola (M.V.), Pagani (4 cyl. Gilera) à 1 m. 23 s. de Brett.

Bennett, le dernier homme de Norton, joue le tout pour le tout, il attaque les deux A.J.S. La course est de plus en plus rapide; Brett (A.J.S.) établit le nouveau record du tour en 2 m. 48 s. 3 (moyenne 155 km. 722). Deux tours avant la fin, Bennett réduit son retard sur Brett, mais lancé à une vitesse folle, alors qu'il n'y avait plus que 4 kilomètres à couvrir pour terminer cette course au même endroit, où, le matin, l'Italien Frigerio s'était tué, Bennett sort du virage et heurte un arbre. Il fut tué sur le coup. Terrible et pénible fin de course où la victoire revint aux A.J.S.

En 500 sidecars. — 25 coureurs prennent le départ de cette course sur 16 tours. Le Français Jacques Drion, par suite de son temps d'entraînement, est en première ligne; en troisième ligne vient Murit. Il y a 12 Norton, 4 Gilera dont deux 4 cyl., 2 Triumph, 1 F.N., 1 B.M.W., 1 Guzzi, 1 Carru.

Le Bernois Haldeman démarre en tête; Frigerio a des difficultés et ne part qu'en 13^e position. Au 1^{er} tour, lutte entre Milani et Haldeman, et l'on a les positions suivantes : Milani, Haldeman, Smith, Drion, Masuy, Frigerio, Murit. Frigerio remonte cependant très fort. Au 4^e tour, Haldeman abandonne sur rupture de chaîne. L'Anglais Smith attaque Milani. Au 5^e tour il n'est plus qu'à 6 s. de l'Italien, Frigerio à 22 s., suivi par Drion à 6 s. Au 6^e tour Smith n'est plus qu'à 5 secondes; au 7^e il est dans le sillage de l'Italien et au 8^e tour il prend la tête pour deux tours, et parcourt le circuit en 3 m. 22 s. 2 (129 km. 614).

Au 10^e tour, Milani reprend le commandement, Smith est à 2 s., Frigerio à 24 s. et Erion à 1 m. 8 s. Au 13^e tour, Frigerio

établit le nouveau record du tour en 3 m. 22 s. 1 à la vitesse de 129 km. 673. Au 16^e tour, Frigerio, au même endroit où Tenni s'était tué, va se fracasser contre un arbre. On le relève, mort, et son passager a une fracture ouverte de la cuisse.

A un demi-tour avant la fin de la course, Milani attaque et gagne avec 5 s. d'avance sur Smith, alors que Drion prend la 3^e place et Murit la 6^e. A noter que les trois premiers sont les seuls à avoir couvert les 16 tours, et qu'ils ont réalisé une moyenne générale plus élevée que Eric S. Oliver en 1950.

..

Le beau temps avait fait présumer une course sans drame, mais encore une fois le Grand Prix de Berne a eu ses morts. Ce fut une vraie valse des records aussi bien à l'entraînement qu'en course.

La conclusion de cette première épreuve du Championnat du Monde semble être que Norton a la victoire assurée, sauf incidents mécaniques, sur les circuits rapides et accidentés, avec des courbes à grand rayon.

Les nouvelles 500 A.J.S. seront de dangereux outsiders, ainsi que la M.V., à qui il manque peu de chose pour être définitivement au point.

Les Gilera ont déçu. Milani et Masetti, qui avaient les machines les plus rapides, abandonnèrent sur ennuis mécaniques (mauvaise arrivée d'essence et panne de bougie) mais de toute façon ne paraissaient pas devoir inquiéter Norton et A.J.S.

La course des 500 ayant eu lieu après les sides, il faut aussi tenir compte de l'influence qu'a eue sur les pilotes italiens la mort de leur coéquipier Frigerio.

Dans notre prochain numéro nous examinerons plus en détail les résultats et essaierons d'expliquer logiquement les performances des hommes et des machines.

H. C.

RÉSULTATS

Classe 250 cmc. — 1. F. Anderson (Guzzi), 57 m. 23 s., moy. : 137 km. 015; 2. E. Lorenzetti (Guzzi), 57 m. 29 s. 1, moy. : 136 km. 773; 3. L. Graham (Benelli), 57 m. 47 s. 7, moy. : 136 km. 039; 4. A. Montanari (Guzzi), 1 m. 47 s. 8, moy. : 129 km. 323 A 1 tour; 5. N. Grieco (Parilla), 59 m. 55 s. 4; 6. G. Gehring (Guzzi), 59 m. 07 s. 9.

Tour le plus rapide : E. Lorenzetti, 3 m. 06 s. 8, moy. : 140 km. 300 (record).

Classe 350 cmc. — 1. G. Duke (Norton), 1 h. 02 m. 13 s. 6, moy. : 147 km. 409; 2. R. Coleman (A.J.S.), 1 h. 03 m. 53 s. 6, moy. : 145 km. 346; 3. R. Armstrong (Norton), 1 h. 04 m. 15 s. 7, moy. : 142 km. 902; 4. J. Brett (A.J.S.), 1 h. 04 m. 33 s. 8, moy. : 142 km. 014; 5. S. Lawton (A.J.S.), 1 h. 04 m. 31 s. 2; 6. R. Amm (Norton), 1 h. 04 m. 42 s. 7; 7. K. Kavanagh (Norton), 1 h. 04 m. 52 s. 8, etc.

Record du tour : G. Duke, 2 m. 54 s. 5, moy. : 150 km. 189.

500 cmc. — 1. Brett Jack (A.J.S.), 1 h. 21 m. 03 s., moy. : 150 km. 899; 2. William Doran (A.J.S.), 1 h. 21 m. 23 s. 6, moy. : 150 km. 263; 3. Carlo Bandirola (M.V.), 1 h. 22 m. 31 s. 4, moy. : 148 km. 205; 4. Nello Pagani (Gilera), 1 h. 23 m. 04 s. 8, moy. : 147 km. 212; 5. Rod Coleman (A.J.S.), 1 h. 23 m. 31 s. 1, moy. : 146 km. 439; 6. Rey Amm (Norton), 1 h. 21 m. 57 s. 8; 7. Libero Liberati (Gilera), 1 h. 23 m. 48 s. 2; 8. Sidney Lawton (Norton), 1 h. 21 m. 15 s. 5; 9. Willy Lips (Norton), 1 h. 22 m. 50 s. 2; 10. Friedl Schon (Horex), 1 h. 25 m. 35 s.

Tour le plus rapide : 18^e Jack Brett (A.J.S.), 2 m. 48 s. 3,5, moy. : 155 km. 722.

Sidecars. — 1. Albino Milani (Gilera), 54 m. 54 s. 3, moy. : 127 km. 289; 2. Cyril Smith (Norton), 54 m. 59 s. 7, moy. : 127 km. 081; 3. Jacques Drion (Norton), 57 m. 41 s. 4, moy. : 121 km. 144; 4. Ferdinand Aubert (Norton), 55 m.; 5. Marcel Masuy (Norton), 55 m. 07 s. 3; 6. Jean Murit (Norton), 56 m. 15 s. 8; 7. Julius Beer (Norton), 56 m. 16 s.

Tour le plus rapide : Ercole Frigerio (Gilera), 3 m. 22 s. 1/5, moy. : 129 km. 678.

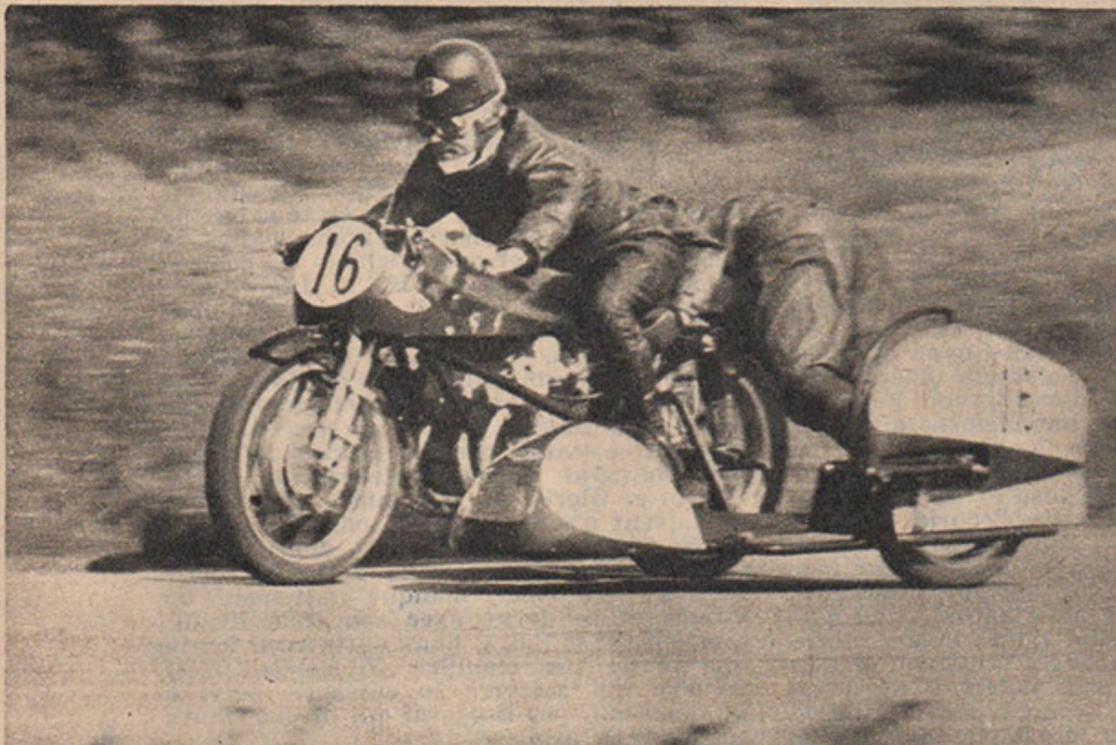
Première épreuve du Championnat du Monde

(Photos K. WÖRNER)

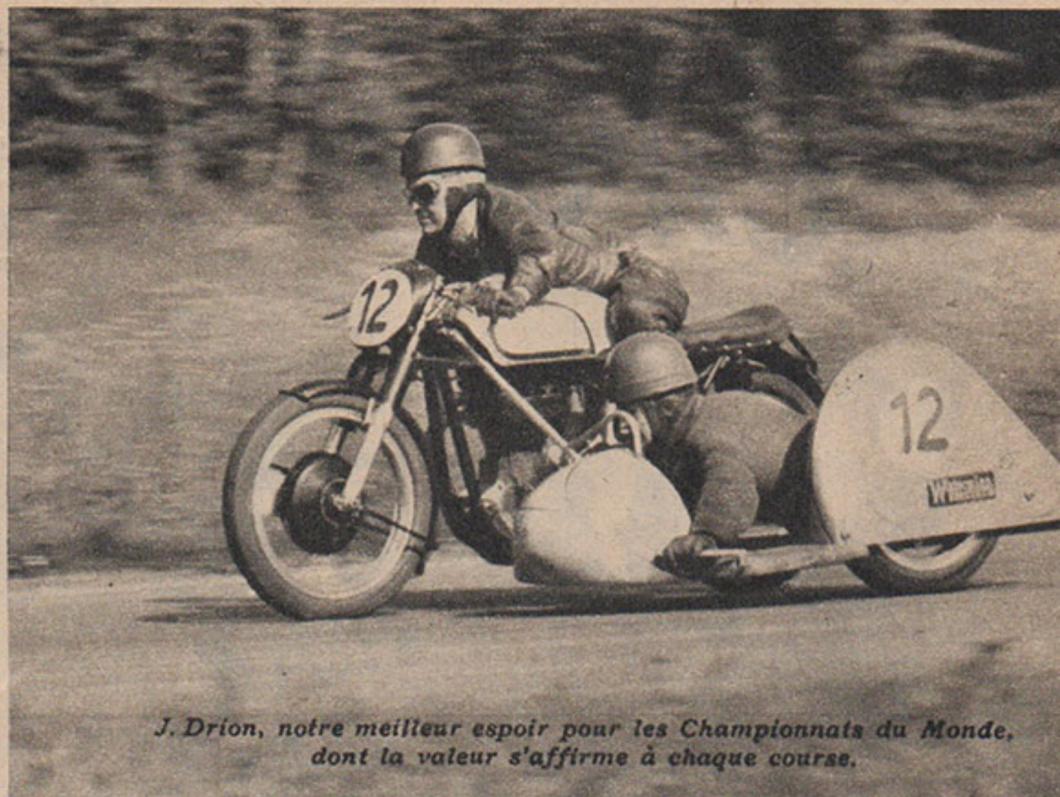


Les 350 cmc. attaquent la première courbe après le départ.

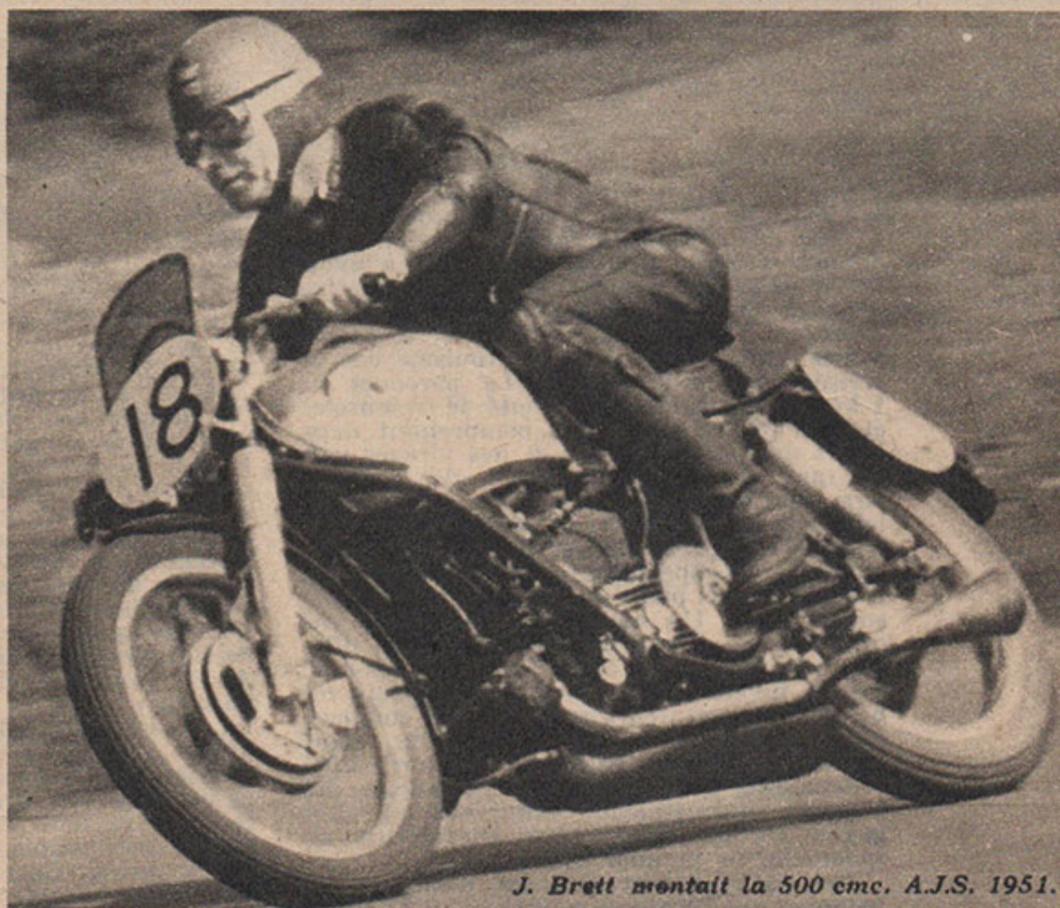
Le champion italien Frigerio, peu de temps avant son accident. Noter la roue du side suspendu, et l'arceau renforçant la fourche télescopique.



La dernière Benelli d'usine bénéficie d'une suspension AR oscillante, et d'une fourche télescopique. Le réservoir est profilé suivant une technique très à la mode en Italie. Le même modèle existe en version 4 soupapes.

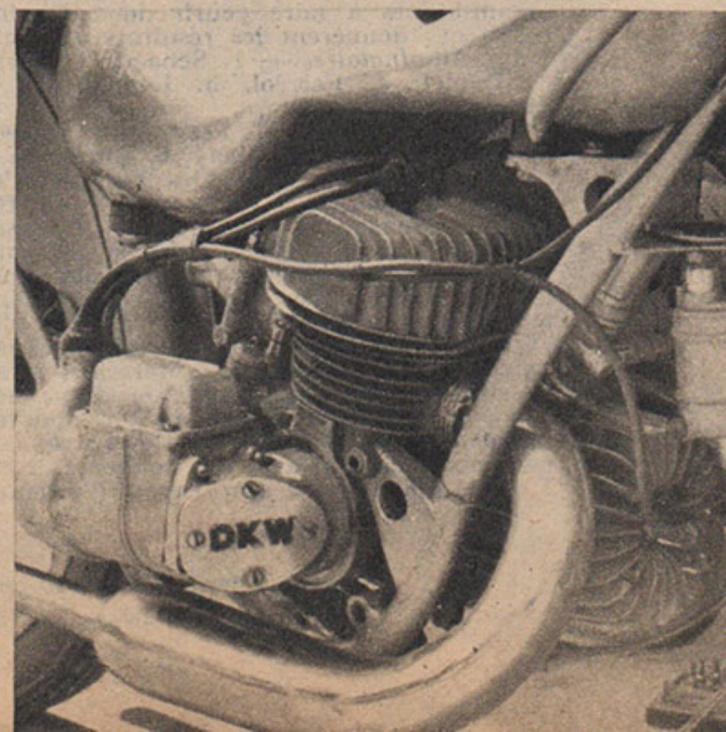
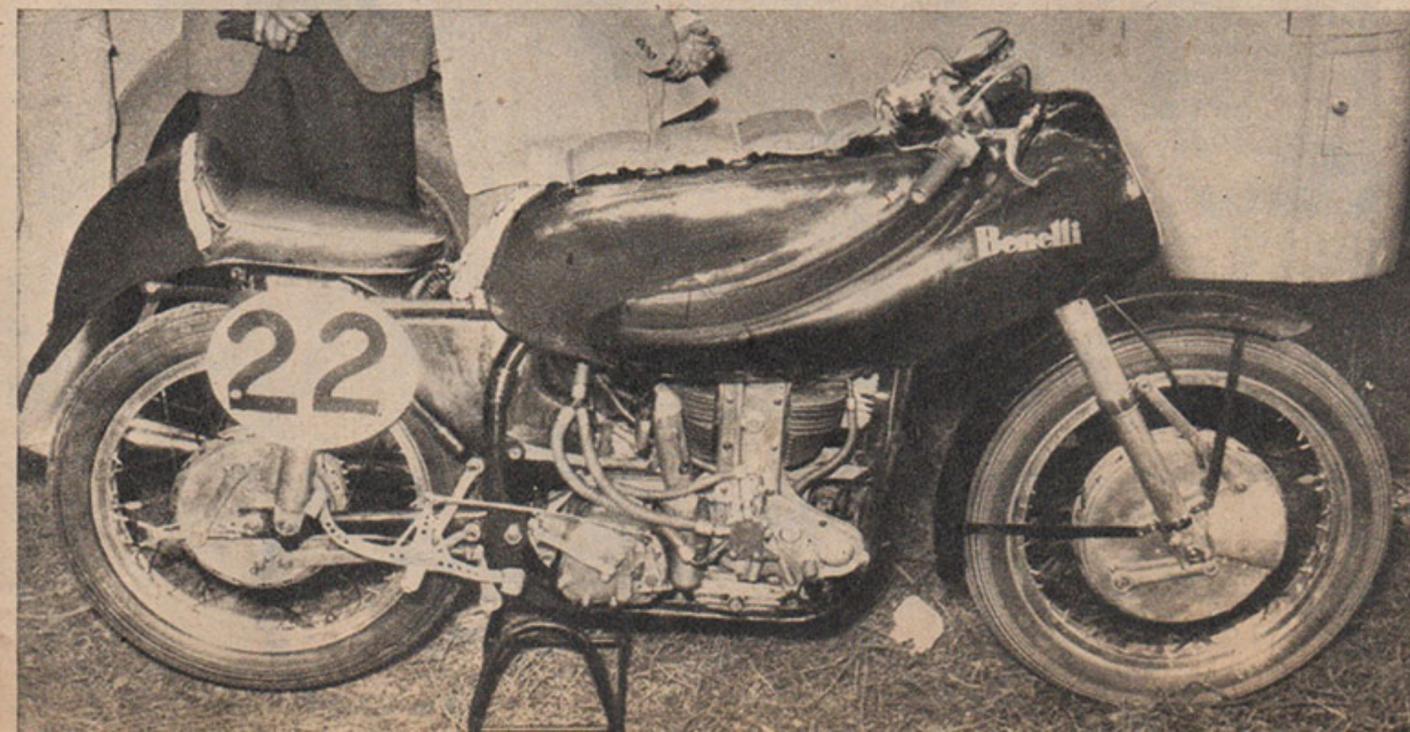


J. Drion, notre meilleur espoir pour les Championnats du Monde, dont la valeur s'affirme à chaque course.



J. Brett montait la 500 cmc. A.J.S. 1951.

La 350 cmc. D.K.W. trois cylindres, qui fournit une performance remarquable à Berne. Le moteur entraîne une magnéto de moteur 6 cylindres, tournant à mi-régime. Régime maxima : 12.000 t./m. Le système d'échappement est caractéristique.



Circuit de Valence



Gauché, 1^{er} des 350 cmc. sur Vélocette.

de notre correspondant J. PORTE

Organisé par le M.C. de la Drôme à Valence, le Circuit de Vitesse Motocycliste a été une réussite complète. En effet, cette épreuve était la première du genre à avoir lieu dans la région et il a fallu pour la mettre sur pied que les organisateurs : MM. Rideau, Terrasse, Tabardel et leurs aides, se soient armés d'une bonne dose d'optimisme car ce n'était pas petit travail. Le parcours de 1 km. 200 compris dans la cité de Valensoles était d'un tracé agréable, comprenant deux lignes droites et courbes et des virages permettant de juger l'habileté des pilotes. Organisation de premier ordre où rien ne laissait à désirer, il y avait même une superbe passerelle type 24 Heures du Mans qui permettait aux spectateurs de se rendre sur n'importe quel point du circuit sans empiéter sur la piste. Un seul point noir fut le ciel qui déversa durant la nuit une pluie diluvienne, mais après cette alerte l'après-midi fut ce qu'elle devait être et le circuit fut bondé de spectateurs sur tous ses emplacements. Chronométrage impeccable signé comme il se doit Ruffin et Peyrard. Côté concurrents pas de super-vedettes mais des hommes qui étaient venus chacun pour gagner ce qui assura aux spectateurs un spectacle de premier ordre.

Le matin eurent lieu les essais et les épreuves qualificatives pour la partie 175 cmc. qui groupait d'innombrables partants.

En résumé, félicitations sans réserve aux dirigeants du M.C.D. pour ce beau travail de propagande sportive motocycliste.

Catégorie 175 cmc. — La quantité de partants en catégorie 175 cmc. obligea les organisateurs à faire courir deux éliminatoires qui donnèrent les résultats suivants :

1^{er} *Eliminatoire*. — 1. Schaad, 2. Gache, 3. Daniel, 4. Ferréol, 5. Lombardini, 6. Sfaco, 7. Bac.

2^o *Eliminatoire*. — 1. Perraud, 2. Spaleck, 3. Triac, 4. Bert, 5. Vinay, 6. Burggraf.

Finale des 175 cmc. — Dès le départ c'est Gache sur son M.V. qui passera en tête suivi de Schaad et de Perraud, puis assez disséminés : Spaleck, Tabardel, Daniel, Bert, etc... Après deux tours Schaad grâce à la puissance de sa Magnat-Nougier A.C.T. a sauté Gache qui se défend mais doit s'incliner devant les « chevaux ». Perraud, récent vainqueur de la catégorie à Marseille, se rapproche et grâce à ses talents de vireur émérite saute à son tour Gache mais n'inquiétera jamais Schaad. Derrière eux les autres concurrents bagarrent avec des bonheurs divers. Daniel junior perd son tuyau d'échappement, Burggraf a des ennuis mécaniques, Spaleck sur son bitzas-maison simple A.C.T. tourne régulièrement ainsi que le local Tabardel, qui fournira une course splendide sur une D.S. Ydral bricolée et nantie de deux carburateurs. La fin survient sans changements notables.

Résultats techniques

1. Schaad (Magnat-Nougier), Saint-Andiol, 31' 25", moy. 66 km. 652; 2. Perraud (Marseille); 3. Gache (Istres); 4. Spaleck (Cours), 2 tours; 5. Tabardel (Valence), 3 tours.

Catégorie 250 cmc. — Les 1/4 de litre viennent se ranger sur la ligne de départ. Parmi les favoris de l'épreuve Schaad sur son 2 A.C.T., Collignon sur sa Guzzi et un outsider sur une Monet-Goyon spéciale réalisée par lui, le Toulousain Lacoste et Burggraf sur une 200 Monet-Goyon 2 temps presque de série mais terriblement au point et terriblement vite.

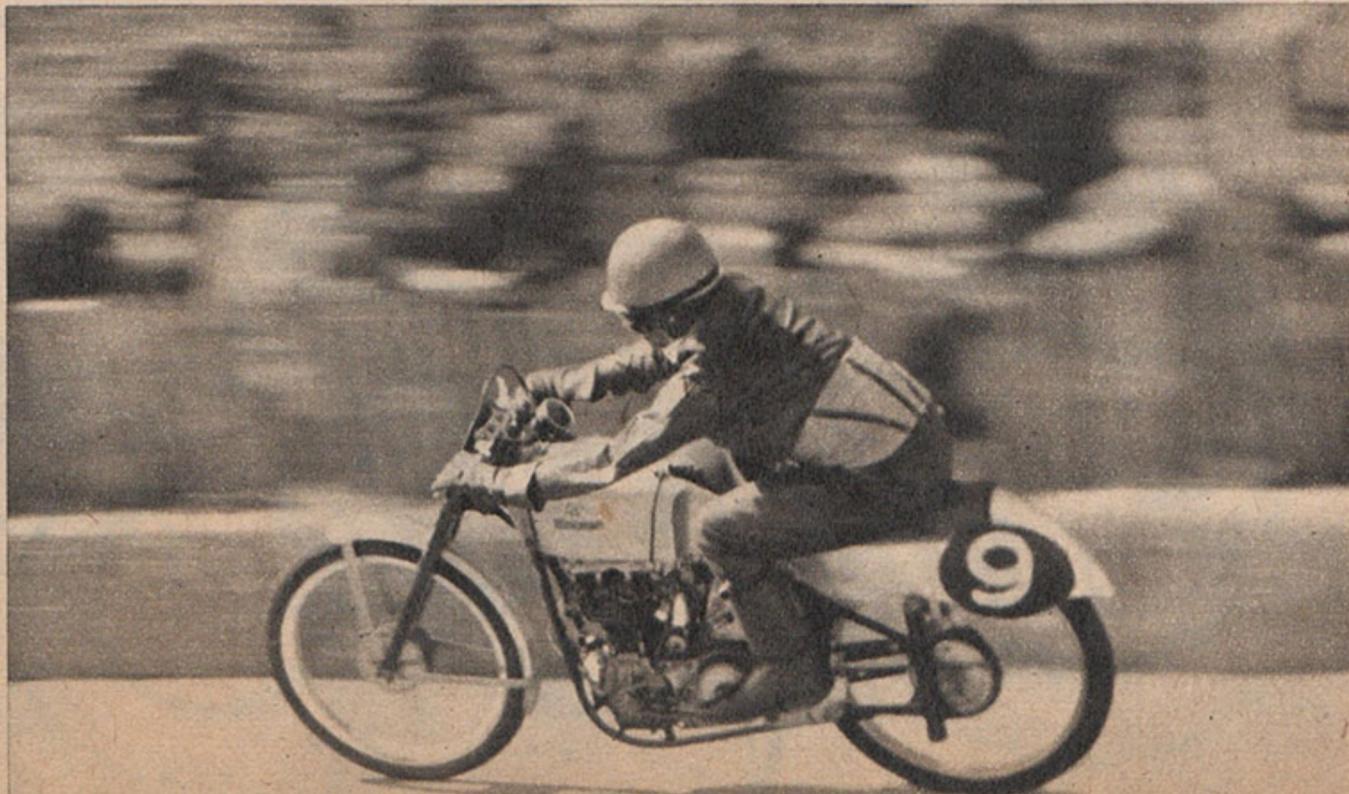
C'est Lacoste qui passera en tête suivi de Burggraf puis de Schaad et de Collignon. Au 4^e tour le pilote de l'écurie Nougier passera en tête et la conservera jusqu'à la fin, virant avec science et augmentant peu à peu l'écart avec son suiveur immédiat. Derrière lui Burggraf qui « bourre » tant que ça peut se voit crédité d'une panne d'embrayage et doit s'arrêter. Collignon a des ennuis mécaniques, son moteur a de nombreux ratés. Gache tourne sans histoire, tandis que Lacoste et sa « Monet-Maison » se maintient en seconde place, voilà un coureur et une machine à revoir.

La fin de la course voit la seconde victoire de Schaad, victoire méritée puisqu'il a couru les deux catégories 175 et 250 cmc. avec un repos de deux à cinq minutes. Beau doublé également pour l'écurie Nougier, synonyme de vitesse et de qualité.

Résultats :

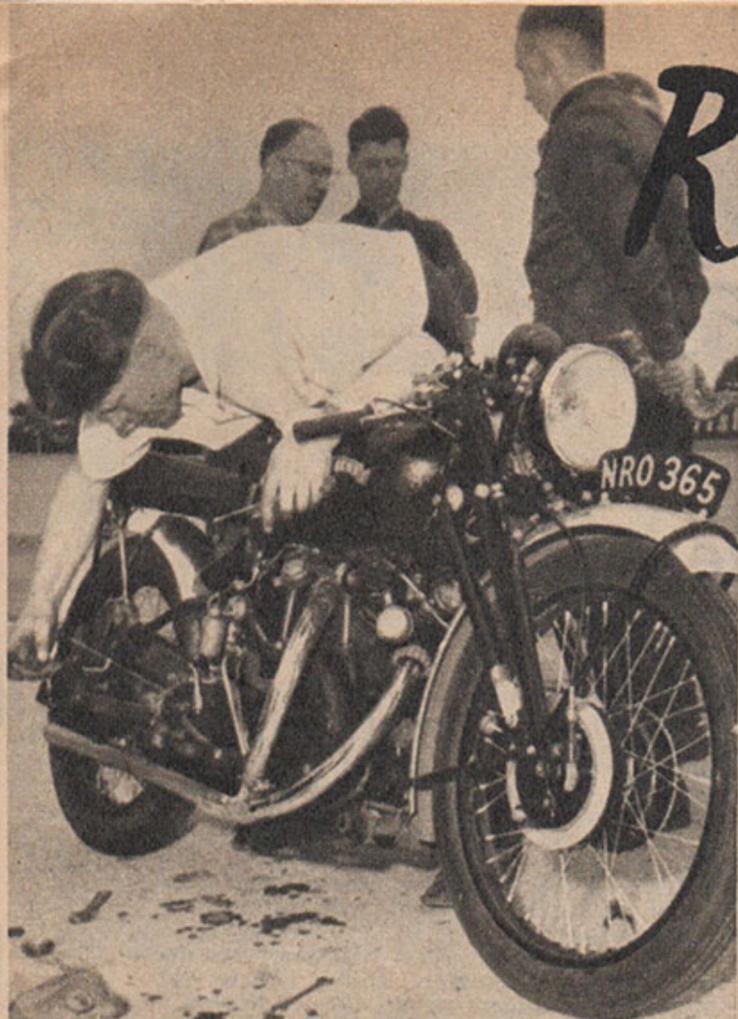
1. Schaad (Magnat-Nougier), St-Andiol, 41', moy. 70 km. 152; 2. Lacoste (Toulouse), 1 tour; 3. Collignon; 4. Gache, 5 tours.

Catégorie 350 cmc. — Dans cette catégorie nous avons en présence des noms connus de pilotes éprouvés et des machines de compétition: Velocette, A.J.S., B.S.A. Les spectateurs qui ont pris goût attendent avec impatience les grosses cylindrées. Le premier tour couvert à vive allure, c'est Burggraf qui passe sur son A.J.S. suivi de Gauche, de Guérin, Glorid, Chapelle et Collignon. Deux tours après Gauche a passé Burggraf irrésistiblement et semble prendre un peu d'avance, puis Burggraf s'arrête et repart de suite. Guérin et Glorid ont des ennuis mécaniques et doivent s'arrêter. Besse tourne régulièrement mais sans inquiéter les deux leaders. Collignon, qui court dans cette catégorie avec sa 250 cmc., manque nettement de vitesse et se débat avec son frein avant. Chapelle sur sa B.S.A. finira après avoir fourni une course très régulière. Finalement c'est Gauche qui enlèvera la catégorie suivi à un demi-tour par Burggraf qui fit une course splendide de brio.



Schaad, 1^{er} en 175 et 250 cmc. sur Magnat-Nougier.

Records H.R.D



lier sur FN le 11 octobre 1935 à Montlhéry : 6 h. 22 m. 57 s. 54/100, moy. 155 km. 055).

7 heures : 1.123 km. 517, moy. 160 km. 500 (anc. rec. Bernard, Bourgin et Fournel sur Gnome-Rhône 750 cmc. le 24 septembre 1937, Montlhéry : 1.035 km. 315, moy. 147 km. 902).

8 heures : 1.280 km. 781, moy. 160 km. 100 (anc. rec. Bernard, Bourgin et Fournel sur Gnome-Rhône 750 cmc. : 1.175 km. 903, moy. 146 km. 988).

9 heures : 1.439 km. 736, moy. 159 km. 970 (anc. rec. Bernard, Bourgin et Fournel sur Gnome-Rhône 750 cmc. : 1.328 km. 182, moy. 147 km. 576).

10 heures : 1.596 km., moy. 159 km. 600 (anc. rec. 1.473 km. 249, moy. 147 km. 325).

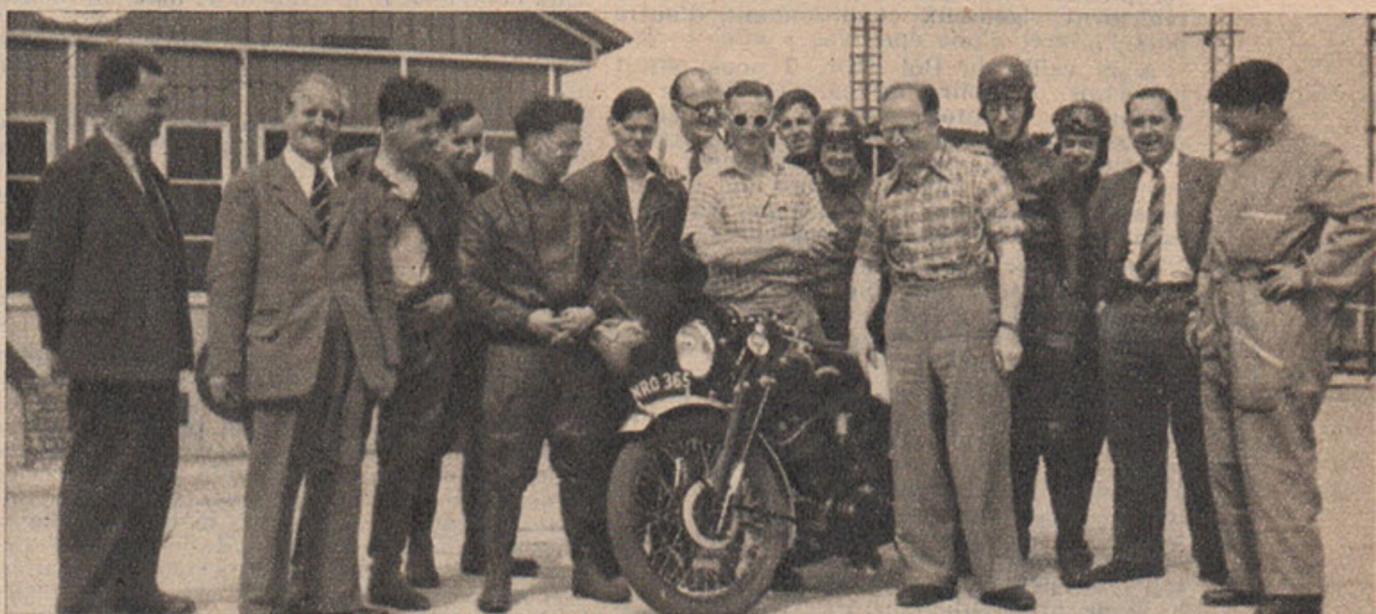
1.000 miles : 10 h. 4 m. 46 s. 86/100, moy. 159 km. 650 (anc. rec. 10 h. 56 m. 48 s. 63/100, moy. 147 km. 025).

Ces sept records seront soumis à la F.I.M. aux fins d'homologation.

La machine des records était une 1.000 cmc. de série, spécialement aménagée : tubes d'échappement de section plus grosse, carburateurs Amal « Racing » et cames spéciales.

Signalons que durant les essais Lefèvre tourna en 45 s. 4/5, soit à la moyenne de 200 km.-h. 298.

L'équipe des records : à l'extrême-gauche, le constructeur ; à l'extrême-droite, Garreau, importateur de la marque.



Se relayant au guidon d'une 1.000 cmc. Black-Shadow, les pilotes Heath, Hodgekin, Pesch, Davis, Sherry, Surtees, Lashmar, Julian et Lefèvre ont battu sur l'anneau de vitesse de Montlhéry 7 records du monde de longue distance :

6 heures : 971 km. 172, moy. 161 km. 860 (anc. rec. Milhoux, Charlier sur FN le 11 octobre 1935 à Montlhéry : 933 km. 969, moy. 155 km. 662).

1.000 km. : en 6 h. 10 m. 19 s. 82/100, moy. 162 km. 020 (anc. rec. Milhoux, Char-



CIRCUIT DE VALENCE (Suite)

Résultats techniques :

1. Gauche (Velocette), Toulouse, 39' 8" 4/5, moy. 73 km. 569; 2. Burggraf (Grenoble); 3. Besse (Sillingy) à 1 tour; 4. Chapelle (Clermont-Ferrand) à 2 tours.

Catégorie 500 cmc. — Les gros cubes se rangent sous le drapeau à damier. Déjà aux essais trois concurrents nous avaient fait impression, c'étaient Jacquier-Bret, Perraud et Guit. Ce dernier revenu à la compétition de vitesse après une évasion dans le moto-cross est le type du pilote parfait et sera à revoir s'il persévère dans la spécia-

lité. Il avait d'ailleurs en sa possession la machine idéale pour un circuit court et sinueux, en l'occurrence la Gilera de Houel. Jacquier et Perraud manquaient un peu de vitesse pour l'exiguïté du parcours. Les autres concurrents avaient des machines telles que Triumph Twin et Grey-Flash.

Dès les premiers tours Guit s'envole littéralement suivi de Jacquier-Bret et de Perraud aussi à l'aise que sur sa 175 cmc. Mais malgré tous leurs efforts ils n'empêcheront pas Guit d'augmenter son avance à tous les tours.

Vers le cinquième tour Perraud s'arrête, soupape descendue, et la ronde se termine sur la victoire du Toulousain Guit, victoire méritée s'il en fut.

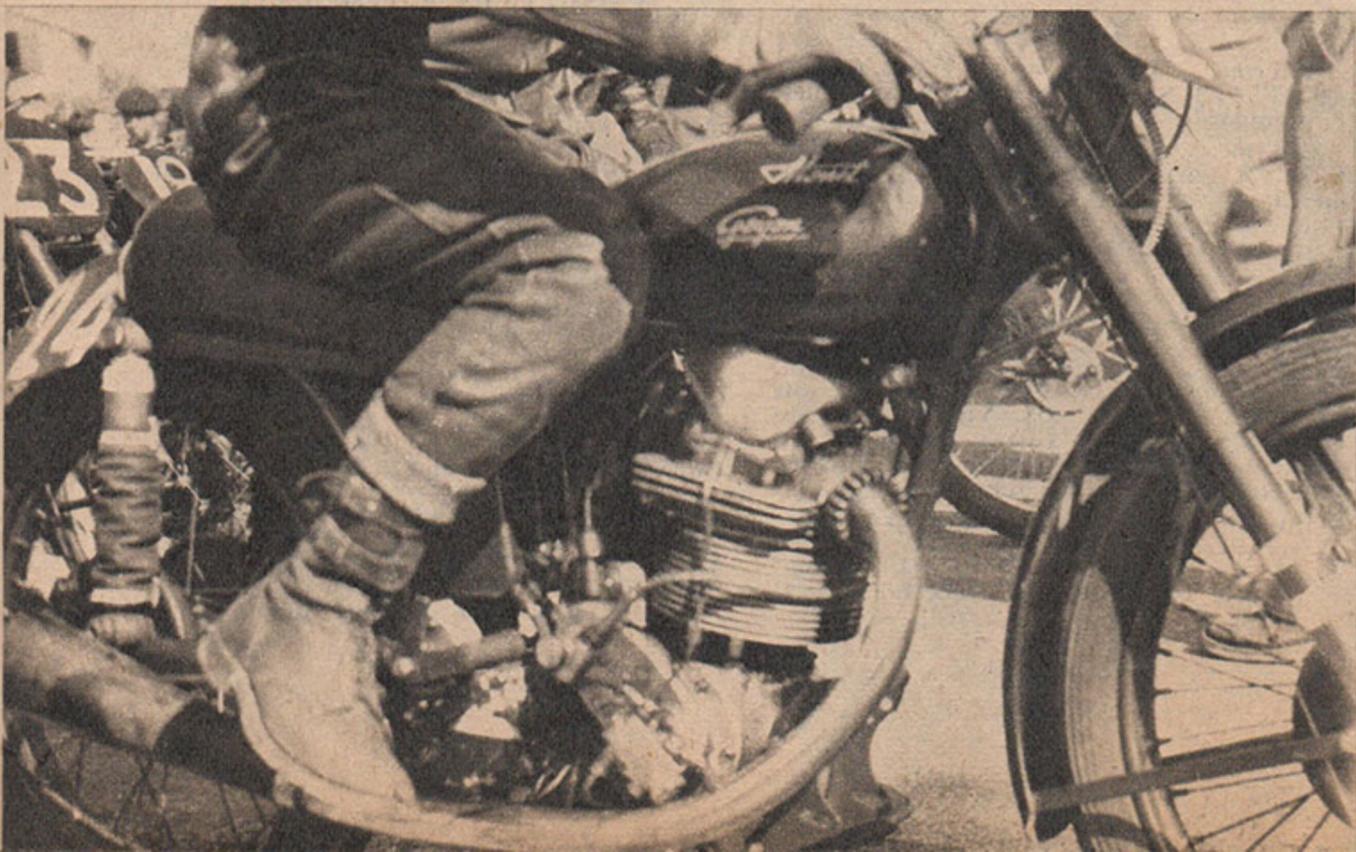
Résultats techniques :

1. Guit (Gilera), Toulouse, 38'52", moy. 74'093. Rec. du tour 55"; 2. Jacquier-Bret (Le Touret) à 1 tour; 3. Walter (Boulogne) à 2 tours; 4. Ramade (Clermont) à 2 tours; 5. Perlié (Bordeaux) à 6 tours; 6. Riffaut (Champlémy) à 6 tours.

J. PORTE.

L'intéressante réalisation personnelle de Lacoste, à partir d'une 250 cmc. Monet-Goyon.

Après les victoires de son poulain, Nougier a le sourire.



SPORTS

A propos de règlement

Il n'échappera à personne qu'une confrontation en course entre différents types de véhicules ne vaut que par l'observation scrupuleuse du règlement, l'élaboration d'un règlement rigoureux conditionnant d'autre part l'intérêt d'une épreuve.

A la veille du Bol d'Or, il nous paraît opportun d'établir un parallèle entre la valeur d'une victoire aux 24 heures et sa portée réelle, à l'heure actuelle très limitée et contournée, et le retentissement que prendrait cette même victoire au cas où diverses faiblesses et autres lacunes du règlement seraient revues et corrigées.

En premier lieu, parlons carburant ! En fait, il n'existe aucun contrôle. En cours de ravitaillement, il demeure parfaitement possible de faire le plein avec un mélange ternaire, voire même de l'alcool.

Une autre question importante est la réparation ou le dépannage dans les stands. On a vu au dernier Bol des échanges complets de moteurs, surtout en catégorie 175 cmc. Que devient dans ces conditions le test mécanique que doit constituer une course de 24 heures ? Terminer après avoir successivement éreinté trois ou quatre moteurs ne peut être qu'à une indifférence ironique, et singulièrement refroidir les constructeurs ou possesseurs de mécanique saine, capable de tenir de bout en bout, ces derniers voyant leur avantage initial par trop réduit devant la souplesse d'un règlement « bon enfant ».

Il devient urgent d'instituer une règle-

mentation draconienne, genre 24 Heures du Mans.

Point question évidemment de mettre un commissaire par machine, mais au moins, de prévoir un nombre de contrôles suffisant, s'échelonnant sur toute la course et permettant de déceler une grosse partie des fraudes.

Il faut que chaque machine termine avec le moteur poinçonné au départ, ce qui ne signifie nullement qu'il faut le remonter dans le cadre de la moto quelques heures avant la fin de course !... Aux commissaires et assimilés d'ouvrir l'œil.

Le Bol d'Or est peut-être la « course de l'homme », mais avant tout un banc d'essai mécanique.

Lorsqu'une marque peut se targuer auprès de la future clientèle d'une victoire au Bol d'Or, cela ne doit nullement signifier pour l'acheteur éventuel que le pilote vainqueur avait suffisamment de capacités physiques pour tenir la distance, aidé par un service pièces détachées ou échange standard « minute » de premier ordre, mais bien que le moteur et la partie cycle de la machine victorieuse ont tenu effectivement 24 heures, et ce, dans les limites prévues par un règlement méticuleux.

M. Mauve l'a bien compris, qui a singulièrement renforcé la sévérité du règlement cette année. Les carters moteurs et le cylindre ne peuvent être changés, et seront poinçonnés. Il y a un grand pas de fait,

mais on peut quand même changer à loisir les culasses, ce qui avantage les 4 temps.

Durant une épreuve de longue durée, la culasse avec son système de distribution constitue en effet un des points les plus névralgiques du moteur, et en cas de rupture de culbuteurs, d'axes, ou d'ennuis avec les guide-soupapes où les soupapes, il est plus avantageux de remplacer par du neuf tout le système, qui déjà peut accuser une certaine fatigue.

Quant aux boîtes de vitesses, volants magnétiques, magnétos, toute liberté est tolérée de changer au gré des « pépins » qui peuvent survenir. Et si l'on songe à l'effarante consommation de volants magnétiques enregistrée l'année dernière !...

Nous espérons fermement qu'une épreuve aussi intéressante dans sa formule que le Bol d'Or, connaisse un jour le même retentissement international que les 24 Heures du Mans. Déjà des marques étrangères comme Puch délèguent une équipe, mais il faudrait que le mouvement s'amplifie, et que cette épreuve typiquement française soit le pendant du TT anglais. Mais cela, seul un règlement extrêmement dur et vigilant peut l'obtenir.

Ces quelques considérations mises à part, considérations qu'il ne faut nullement prendre pour des critiques systématiques et purement négatives, nous souhaitons au Bol d'Or 52 et à son infatigable organisateur M. Mauve, tout le succès qu'ils méritent.

R. COURT.

CIRCUIT DE DRAGUIGNAN

Devant 10.000 personnes, Schaad, sur Magnat-Nougier, enlève brillamment la catégorie 175, tandis que Guglielminetti, sur Gilera, l'emportait en 500 cmc. Quelques chutes sans gravité dues à un violent orage qui éclata lors des éliminatoires des 175 cmc.

Résultats :

175 cmc. — 1. Schaad (Magnat-Debon), 30' 4" moy. 72 km. 357; 2. Terraud (Motoconfort), 30' 49"; 3. Gace (M.V. Augusta), 30' 49".

500 cmc. — 1. Guglielminetti (Gilera), 36' 18" moy. 74 km. 915; 2. Planque (Norton); 3. Fitton (Velocette), à 1 t.

DOUBLE VICTOIRE DE CHERRIER A CLERMONT-FERRAND

175 cmc. — 1. Mathieu (D.S.M.), les 30 km. 640 en 23' 29" 3/5, moy. 78 km. 285; 2. Gioux (Clermont-Ferrand).

350 cmc. — 1. Cherrier (Velocette), 61 km. 280, en 40' 23", moy. 91 km. 047; 2. Guérin (Velocette), à 6" 2/5.

500 cmc. — 1. Cherrier (Norton), les 61 km. 280 en 39' 34"; 2. Pache (Guzzi).

Sidecars. — 1. Lechelon (Saroléa), les 47 km. 875 en 36' 56", moy. 77 km. 747; 2. Meru (Norton), en 37' 29".

(Détails dans notre prochain numéro.)

CIRCUIT DE SAINT-CHAMOND

(18 Mai)

Contrariée par le mauvais temps qui rendit le circuit glissant et occasionna de

nombreuses chutes, cette épreuve n'en connut pas moins un succès mérité et permit à Bouin et Camus d'affermir leur position de « leader » du championnat de France.

En 175 cmc. la lutte devait se circonscrire en les deux coureurs ci-dessus mentionnés, Bouin prenant finalement le meilleur sur son rival.

En 250 cmc., après une course mouvementée, Camus gagnait nettement détaché, effectuant le meilleur tour en 56" 1/5, à la moyenne de 67 km.-h. 546.

Résultats :

175 cmc. — 1. Bouin, 41' 2" 1/5; 2. Camus, 41' 27" 1; 3. Spaleck; 4. Decoray; 5. Daniel; 6. Lombardi.

250 cmc. — 1. Camus, 52' 26" 4; 2. Dedieu, à 7 t.; 3. Lacoste, à 9 t.; 4. Bouhey; 5. Guichard.

ORTUETA DEUX FOIS VAINQUEUR A MADRID

Le 8^e Grand Prix de Madrid disputé hier sur le circuit du Pasco de Cocos a été remporté par le champion espagnol Ortueta, sur Norton, qui a effectué les 50 tours, soit 91 km. en 52' 16" 2/5. Viennent ensuite Gerber (Suisse), sur Gilera, en 53' 9" 2/5 à un tour et A. Pinto (Portugais), sur Norton, en 52' 24" 2/5 à 2 tours.

En 350 cmc. (40 tours, 72 km.) victoire également d'Ortueta, sur Velocette, en 43' 21" 3/5, suivi de Gerber (A.S.J.), 44' 14" 4/5 et de A. Arranda (Velocette) en 41' 0" 2/5 à un tour.

GRAND PRIX DU LUXEMBOURG

Victoire en 500 et 350 de Ray Amm, pilote sud-africain sur Norton, suivi de Goffin, 2 fois second.

En sidecar, l'Anglais Smith triomphe, devant Drion.

(Détails dans notre prochain numéro.)

GAURY, MONNERET ET COLLOT, VAINQUEURS A PERPIGNAN

Résultats :

175 cmc. — 1. Gaury (Morini), 20 tours (50 km. 860) en 36' 39" moy., 83 km. 376; 2. Burgraff (M.V.), 37' 15"; 3. Soulet (M.V.) en 38' 20"; 4. Vaqué (M.V.), 19 tours en 36' 36".

350 cmc. — 1. G. Monneret (A.J.S.), 35 tours (88 km. 800) en 56' 52", moy. 93 km. 736; 2. Gerber (A.J.S.), 56' 52" 1/5; 3. Collot (Norton), 56' 35"; 4. Ortueta (Velocette), 57' 45".

Sidecars. — 1. Murit (Norton), 20 tours (50 km. 860) en 36' 41", moy. 53 km. 034; 2. Sceaux (Norton), 36' 46"; 3. Bétemps (Norton), 37' 17"; 4. Despland (Ultima Impérial), 18 tours en 37' 38".

500 cmc. — 1. Collot (Norton), 25 tours (63 km. 450) en 39' 53", moyenne 95 km. 466; 2. G. Monneret (Gilera), 40' 22"; 3. Insermini (Norton), 23 tours en 40' 30".

(Détails dans notre prochain numéro.)

Moto-Ball



L'équipe de Camaret, championne de France 1950-51, a brillamment débuté la saison : 3 matches de championnat, 3 victoires : Avignon (1-0), Monteux (4-1), Aix (5-0). En match de Coupe, le 4 mai, bat Avignon (4-1). De gauche à droite : Issorel (goal), Tramick (arrière), Sauzade et Fabri (avants), Pascal (capitaine), Fouvielle. En civil : le président, B. Roure.

Division nationale (zone Nord). — S.U.M.A bat M.C. Villefranche par 3 buts à 1. Houlgate et Chalons font match nul 1 à 1.

Division excellence (zone Sud). — Marignane bat M.B.S. Forézien par 4 buts à 0. M.B.C. Nice et M.B.C. La Seyne font match nul 3 à 3. M.B.C. Paris et M.B.C. Vitry font match nul 2 à 2.

Match amical. — Courbevoie bat Versailles par 4 buts à 0.

Résultats des matches du 18 mai 1952

En Championnat de France, Division Nationale, Courbevoie bat Houlgate par 2 buts à 0 ; Carpentras bat Monteux par 4 à 1.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 4 mai 1952

Coupe de France. — Villefranche bat Houlgate par 4 buts à 1. Courbevoie-Sports bat S.U.M.A. par 3 buts à 2. R.M.C. Carpentras bat Nice M.B.C. par 5 buts à 4. Marignane bat Monteux par 3 buts à 2. Camaret bat Avignon par 4 buts à 1. M.B.C. Chalons bat M.B.C. Vitry par 5 buts à 2.

Matches amicaux. — M.B.C. Forez bat R.M.C. Ondaine par 1 but à 0. M.B.C. Paris bat M.V.C. Franco-Belge par 1 but à 0.

Résultats des matches du 11 mai 1952

Division nationale (zone Sud). — M.B.C. Montelais bat M.B.C. Avignon par 2 buts à 1. M.B.C. Camaret bat Racer Carpentras par 4 buts à 0. Cavaillon bat Aix par 4 buts à 0.

L'équipe de Courbevoie-Sport, durant l'un de ses derniers matches contre Troyes.



MOTO-CROSS

COUPE DES NATIONS A MONTREUIL (4 Mai)

Terrain très difficile, sinon impraticable, faussant la majeure partie des résultats. Apparition des Anglais en 250, avec des 197 cmc. Villiers-Dot. Hall et Lines ont des ennuis mécaniques en course, et Rietman ne peut prendre le départ.

Résultats.

350-500 cmc. Nationaux. — 1. Bourgeois (A.M.S.), 2. Brocherieux (A.M.S.), 3. Klym (Orléans), 4. Batisse, etc.

500 cmc. Internationaux. — 1. Brassine, 2. Lines (G.-B.), 3. Hall (G.-B.), 4. Melioli, etc.

250 cmc. — 1. Barrugh (G.-B.), 2. Pilling (G.-B.), 3. Vouillon, 4. Klym.

CROSS DE BEAUVAIS (18 Mai)

Résultats :

250 cmc. — 1. Perry (M.C.S.), 2. Giaconello (R.M.C.), 3. Mauguier (R.M.C.), etc.

350 cmc. — 1. Drobecq R. (M.C.O.), 2. Urien (R.M.C.), 3. Thuillier (M.C.O.), etc.

500 cmc. — 1. Brassine (A.M.S.), 2. Prieur (A.M.S.), 3. Charrier (M.C.C.), etc.

CROSS DE CHARBONNIÈRES (11 Mai)

Environ 6.000 personnes assistaient, malgré la pluie, à la réunion. Belle performance de Molinari, cumulant les victoires en 350 et 500.

Résultats :

250 cmc. — 1. R. Klym, 2. Scossa, 3. Adnet, 4. Dard, etc.

Thévenet, vainqueur en 500 cmc. au cross d'Ivry.

350 cmc. — 1. ex æquo : Molinari, Mélioli, 3. R. Klym, 4. Quilico, etc.
500 cmc. — 1. Molinari, 2. Frantz, 3. Deleschower, 4. Batisse, etc.

CROSS D'IVRY (11 Mai)

Réunion favorisée par un temps superbe et une nombreuse assistance. Programme intéressant. Terrain en bon état.

Résultats :

250 cmc. — 1. Humbertjean (U.S.I.), 2. Perry (M.C. Sèvres), 3. Daudé (M.C.B.N.), 4. Besnard (M.C. Melun), 5. Mangmyer (R.M.C.).

350 cmc. — 1. Vinetty (U.S.I.), 2. Martin (M.C.C.), 3. Bourgeois (A.M.S.), 4. Thuillier (M.C. Oise), 5. Drobec (M.C. Oise).

500 cmc. — 1. Thévenet (A.M.S.), 2. Desmoullins (A.M.S.), 3. Blat (M.C.S.M.), 4. Deshaies (A.S.P.P.), 5. Lejeune (Bobigny).

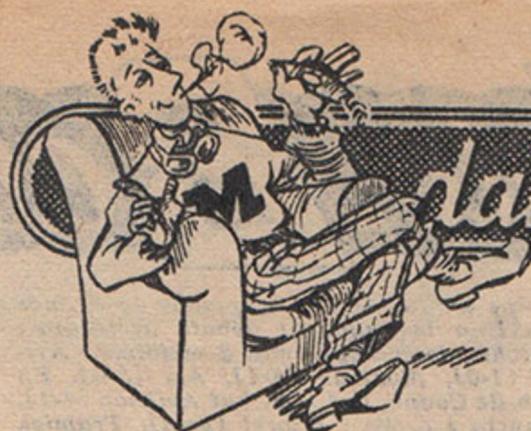
CROSS DES ANDELYS (18 Mai)

Résultats :

350 cmc. — 1. Gervais (M.C.N.), 2. Savinel (M.C.N.), 3. Cressent (M.C.N.), etc.

500 cmc. — 1. Brocherieux (A.M.S.), 2. Batisse (A.M.S.), 3. Mouchet (A.M.S.), etc.





dan les CLUBS

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Communiqué

La Commission sportive de la F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que le Moto-Club du Portugal serait désireux d'engager trois coureurs français aux épreuves suivantes :

21 Juin. — Grand Prix du Portugal.

5 Juillet. — Circuit international de Vila-Real.

Les coureurs qui seraient intéressés par cette proposition peuvent écrire directement au Moto-Club du Portugal : Avenida Dos Aliabos, 22, à Porto.

CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE RÉGULARITÉ DE L'ILE-DE-FRANCE du 4 mai 1952

Classement général

1. Bridoux (Union Motocycliste Vigneusienne); 2. Lallement (M.C. Paris); 3. Camelle (Moto-Club de Sèvres); 4. Kalck (Police de la Sûreté); 5. Henry (M.C.B.N.); 6. Lebeau (A.M.P.); 7. Dolique (M.C. Châtillonnais); 8. Lerouge (C.O. Billancourt); 9. Mariaud (U.M. Vigneux).

Classement par catégorie

En 250 cmc. — 1. Bridoux (U.M. Vigneux); 2. Camelle (Sèvres); 3. Kalck (Sûreté Nationale); 4. Lebeau (A.M.P.); 5. Dolique (M.C. Châtillonnais); 6. Lerouge (C.O. Billancourt); 7. Mariaud (U.M. Vigneux); 8. Luault (M.C. Paris), etc...

En 350 cmc. — 1. Simonet (M.C. Maisonnais); 2. Fagot (M.C. Antony); 3. Bouby (M.C. Antony); 4. Martin (R.M.C.); 5. Granveau (M.C. Eure-et-Loir); 6. Menigoz (M.C. Maisonnais); 7. Villain (M.C. Bellifontain); 8. Charny (M.C. Bellifontain), etc...

En 500 cmc. — 1. Lallement (M.C. Paris); 2. Henry (M.C.B.N.); 3. Durand (M.C. Châtillonnais); 4. Cornu (M.C. Paris); 5. Tessier (M.C.B.N.); 6. Bouteloup (C.O. Billancourt); 7. Boucaux (A.M. Romainville); 8. Druet (M.C. Oise), etc...

Challenge Borrendon. — 1. Moto-Club Châtillonnais; 2. Club Olympique de Billancourt; 3. Sûreté Nationale; 4. Racing Motor Club.

Challenge du nombre. — 1. Moto-Club Châtillonnais; 2. Sûreté Nationale; 3. Racing Motor Club; 4. A.M. Paris.

Challenge Marguerite-Guy. — 1. Moto-Club Châtillonnais, 4 coureurs; 2. Moto-Club de Paris, 3 coureurs; 3. Union Motocycliste Vigneusienne, 2 coureurs; 4. A.M.P., 2 coureurs.

MOTO-CLUB DU ROUSSILLON

Le 25 mai à Perpignan

Le Moto-Club du Roussillon organise le 2^e Circuit International de vitesse comptant pour le Championnat de France 1^{re} catégorie, dans les classes 175, 350, 500 cmc. et sidecars.

A l'heure actuelle les engagements sont clos et le plateau s'annonce très fourni.

En 175 cmc. on note plus de 20 engagés parmi lesquels : Zanzi, Soley Pons (M.V.), Burgraff, Michel, Remondini (et son prototype) Gaury, Schaad, Georges et Pierre Monneret (sur Mondial et Rumi), Vaque, Soulet, Mesplier, etc...

En 350 cmc., plus de 18 engagés parmi lesquels : les Monneret, Collot, Ortueta, Gerber, Florès, Albisser, etc...

En 500 cmc., 21 engagés à l'heure actuelle : Gerber, Ortueta, Collot, les Monneret, Haldemann, etc...

En sidecars, nous notons : Murit, champion de France; Bétemps, Hofstetter, Sceaux, Insermini, Haldemann, Vogel, Despland et son prototype Ultima, Sauzereau, Soubie, Theys, etc...

La lutte sera chaude sur le circuit des Platanes les 24 et 25 mai prochains.

LAMBRETTA-CLUB

Sur la demande de la Fédération Française Motocycliste, le Lambretta-Club de Provence a été obligé de prendre le nom de : « Scooter-Club de Provence », mais il n'en a pas moins d'activité. Au contraire, il devient plus important chaque jour et multiplie ses randonnées touristiques.

Pour les fêtes de Pâques, un groupe important de Lambrettistes marseillais ont pris la route le samedi pour Nice où un Lambretta-Club naissant, vivement mené par le dynamique M. Mouton, s'était chargé de les y accueillir très chaleureusement et de leur assurer nourriture et logement.

Le circuit se poursuivit le dimanche par Gorges du Var, de Cians et de Daluis. Au les groupe marseillais s'était joint celui des Niçois, première rencontre qui fut joyeusement célébrée le soir à Castellane.

Dans la journée du lundi, tous les Lambrettistes parcoururent les Gorges du Verdon, puis se séparèrent à Moustiers-Sainte-Marie pour rentrer les uns sur Nice, les autres sur Marseille.

L'entrain et la gaieté de cette sortie devaient bientôt se renouveler, puisque le dimanche suivant 20 avril, le Grand Prix Motocycliste de San-Remo les réunissait de nouveau. Là, 40 participants marseillais et 15 Niçois enlevèrent une magnifique coupe offerte par le Moto-Club de San-Remo.

Ainsi, peu à peu, se forment et prospèrent de nombreux groupes de Lambrettistes qui ont grand plaisir à se rencontrer, à s'aider et à unir leurs efforts pour faire valoir le sport motocycliste.

DOUBLE VICTOIRE DU C.O.B.

La section motocycliste du Club Olympique de Billancourt débute bien cette année. 2 engagés aux éliminatoires du Bol d'Or : 2 premiers.

Catégorie 175 avec Moser à près de 95 km.-h. de moyenne, record battu.

Catégorie 500 avec Dermien à près de 101 de moyenne (à noter que Dermien était débutant sur l'anneau de vitesse) mais qu'en 1951 ce fut lui qui réalisa la meilleure moyenne aux Audax Motocycliste.

Le C.O.B. espère bien ne pas en rester là en 1952.

MOTO-CLUB DU PERCHE

Course de prairie à Nogent-le-Rotrou

Le 8 juin, sur l'hippodrome, le M.C. Perche organise une course de prairie avec la participation du champion hollandais Van Aartsen.

Pour toutes demandes d'engagement et renseignements, 9, rue Croix-la-Comtesse, Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir).

POUR LA 20^e FOIS LE PLUS GRAND CIRCUIT DES VOSGES SERA DISPUTÉ CETTE ANNÉE EN ALSACE

C'est le 8 juin qu'aura lieu cette année le Grand Circuit des Vosges, l'épreuve automobile et motocycliste la plus importante, la plus populaire et la plus ancienne d'Alsace.

Concours d'endurance et de régularité, cette manifestation internationale est ouverte aux voitures de la catégorie tourisme au-dessus de 500 cmc., aux motos-solo au-dessus de 125 cmc. et aux motos-side.

Elle est complétée par une épreuve réservée aux voitures de tourisme de cylindrée égale ou inférieure à 500 cmc.

La 2^e Coupe des Petites Cylindrées

Il n'existe entre les deux épreuves qu'une différence qui porte sur la longueur du parcours. L'itinéraire lui-même est identique, mais les concurrents du XX^e Grand Circuit des Vosges en accompliront deux fois la partie la plus difficile par application de la formule du « double tour » inaugurée en 1951.

Le Circuit des Vosges et la Coupe des Petites Cylindrées, après s'être déroulés dans un terrain beaucoup plus mouvementé que l'an dernier, se termineront l'un et l'autre par une épreuve annexe d'accélération et de freinage à Strasbourg.

Deux classements sont prévus : classement par groupe et classement général.

Le classement par groupe sera fondé sur les seuls résultats du parcours.

Le classement général sera déduit de ces résultats en départageant les *ex aequo* d'après le temps qu'ils auront réalisé dans l'épreuve annexe.

Les prix comporteront comme l'an dernier : deux challenges interclubs, 4 challenges, de nombreuses coupes, la médaille du Grand Circuit des Vosges, des plaquettes-souvenir et des prix en espèces échelonnés de 5.000 à 20.000 fr. pour les automobilistes et de 3.000 à 10.000 fr. pour les motocyclistes.

Les engagements seront ouverts le 10 avril et seront clos le 20 mai à 24 heures, date de la poste.

Engagements reçus à l'A.C. d'Alsace, 5, av. de la Paix, Strasbourg.

24^e COUPE DU MOTO-HALL avec le concours de l'Union Motocycliste Ardennaise

C'est le 25 mai que se disputera la coupe annuelle du Moto-Hall. Les participants à la coupe 1951 ont encore à la mémoire la colonne imposante qui s'étirait sur plus de 1.500 mètres, et le gros succès suscité sur tout le parcours.

Les motards, impatients de leur participation à cette grande journée de la moto, sont assurés que l'itinéraire a été choisi judicieusement et que le règlement reste inchangé.

Engagements à l'U.M.A., à l'A.C.A. et à Moto-Hall, boulevard des Deux-Villes, à Charleville.

MOTO-CLUB DE BOUFARIK

L'organisation de la 5^e Visite aux Sables est en pleine activité et un succès sans précédent est à prévoir; effectivement le parcours est des plus attrayants, Boufarik, Sétif, Biskra, Bou-Saada, Aumale et Boufarik, soit au total 995 km. 500 en trois jours, les 31 mai, 1^{er} et 2 juin 1952; cette belle compétition d'endurance et de régularité est certainement la plus importante d'Algérie, elle déplace chaque année une soixantaine de concurrents et autant de suiveurs; cette année, M. Manuel Garcia prévoit 60 compétiteurs et 120 suiveurs, du fait qu'une journée de repos et de divertissements est prévue à Biskra, cette belle ville du désert que chacun veut connaître.

Les bulletins d'engagement pleuvent déjà au M.C.B. et nous savons déjà que les spécialistes du genre sont déjà engagés, tels que : Knecht, Lonoy, Olives, Gonolons, Chalut et les écuries Terrot, Monet-Goyon, Puch, Jawa, Matchless, etc...

Il est intéressant de savoir que pour cette épreuve chaque concurrent doit lui-même choisir sa moyenne, ce qui permet à chacun de s'ébattre sur le parcours selon son tempérament.

Les engagements seront reçus par M. Manuel Garcia, commissaire général de l'épreuve, jusqu'au mercredi 21 mai 1952 à 19 heures, boulevard Carnot à Boufarik (Algérie). Le nombre d'engagés sera limité à 60.

ROYAL-MOTOR UNION

Les 13, 14 et 15 juin 1952, le Grand Championnat Motocycliste « Liège-Milan-Liège » connaîtra un retentissant succès.

Le Royal Motor Union de Liège organise les 13, 14 et 15 juin 1952, son Grand Championnat d'endurance, de régularité et de grand tourisme pour motos solo et motos sidecars, sur le parcours Liège-Milan-Liège.

Inscrite au calendrier international de la F.I.M. cette épreuve est accessible à tous les motocyclistes en possession d'une licence 1952 de la F.M.B. ou d'une fédération motocycliste étrangère reconnue.

Elle se court en régularité de contrôle à contrôle, à la moyenne de 50 kilomètres à l'heure. Toutefois, comme nous l'avons déjà annoncé, tant à l'aller qu'au retour, cette moyenne est portée à 60 kilomètres à l'heure sur le tronçon « Les Echelles-Grenoble » et à 72 kilomètres à l'heure sur le tronçon d'autostrade « Turin-Milan ».

Modification d'itinéraire au retour entre Luxembourg et Liège

Par suite de l'impraticabilité du Col du Galibier à l'époque du déroulement de

l'épreuve, l'itinéraire de 1951 sera intégralement maintenu, à l'exception du parcours Luxembourg-Liège, au retour. En effet, les concurrents ne rentreront plus en la Cité Ardente par la route nationale, trop monotone et, à partir du Luxembourg, l'épreuve se terminera sur une distance de 296 kilomètres au lieu de 150 par l'itinéraire ci-après : Luxembourg, Altlinster, Grundhof, Diekirch, Clervaux, Lentzweiler, Wincrange, Troine, Houffalize, La Roche, Hollogne-lez-Marche, Hotton, Erézée, Manhay, Bra, Basse-Bodeux, Stavelot, Francorchamps, Polleur, Jehanster, Verviers, Soumagne, Fléron et Liège.

Six nouveaux contrôles

Six nouveaux contrôles ont été prévus sur cette fin d'épreuve, à savoir :

Contrôles horaires : dans le Grand-Duché de Luxembourg, à Grundhof et à Wincrange; en Belgique, à Hollogne-lez-Marche et à Verviers.

Contrôles de signature : dans le Grand-Duché de Luxembourg, à Altlinster; en Belgique, à Bra.

Cette modification d'itinéraire conduira les concurrents par des routes secondaires mais très aptes néanmoins à la réalisation de la moyenne imposée. Elle est de nature à rendre l'épreuve plus sévère et, par conséquent, à accroître son intérêt.

Dans quelques jours, le règlement sortira de presse et sera adressé à tous ceux qui voudront bien faire la demande au secrétariat du Royal-Motor Union, 38, boulevard de la Sauvenière, à Liège.

UNION SPORTIVE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS

La journée omni-sports organisée dimanche 27 avril au Vélodrome de la Croix-de-Berny par la Section Moto de l'U.S. Métro-Transports au cours de laquelle s'est disputée la première demi-finale des Coupes de Paris a obtenu un beau succès.

Tous les participants furent très applaudis pour leur courage et leur combativité.

Nous rappelons que la seconde journée des Coupes de Paris aura lieu au même endroit le 27 juillet.

Résultats :

Moto-Ball. — M.B.C. Paris bat Courbevolesports par 3 à 2. Par cette belle victoire le M.B.C. de Paris est qualifié pour la finale, il rencontrera donc au cours de cette finale le vainqueur du match M.B.C. Orly-Thiais-M.B.C. de Versailles qui se déroulera le 27 juillet.

Courses de vitesse motos, classe 175 cmc. — 1^{re} Série : 1. Delaune (M.C. Châtillon); 2. Demuth (M.C. Châtillon); 3. Poitte (M.C. Sûreté Nationale); 4. Brunel (M.C. Sûreté Nationale).

2^e Série : 1. Sutra (M.C. Clodoaldien); 2. Meyer (M.C. Clodoaldien); 3. Mabillat (M.C. Sûreté Nationale); 4. Perret (M.C. Sûreté Nationale).

1^{re} demi-finale. — 1. Delaune; 2. Sutra; 3. Demuth.

2^e demi-finale. — 1. Poitte; 2. Mabillat; 3. Meyer.

Finale. — 1. Delaune; 2. Sutra; 3. Mabillat; 4. Poitte.

Les trois premiers sont donc qualifiés pour la finale de la Coupe de Paris.

MOTO-CLUB PICARD

Moto-Cross national du 4 mai à Amiens comptant pour le Championnat des Flandres

Devant une pluie fine, mais persistante, les officiels du Moto-Club Picard ont longtemps hésité avant de donner le départ de la deuxième épreuve qualificative du Championnat des Flandres qui s'est disputé dans les fossés de la citadelle d'Amiens.

Après la seconde épreuve on dut cependant supprimer du parcours la longue côte se trouvant au fond du fossé de la citadelle. Les courses n'en souffrirent pas et leur intérêt resta constant. Le jeune Vanlerbergue du M.C.N.F. fut le coureur qui laissa le plus d'impression par son audace et sa souplesse. Agé seulement de 25 ans il paraît devoir encore faire des progrès.

Decoster du même club gagna en 250 cmc. avec une facilité qui en dit long sur sa valeur.

En 350 cmc. c'est Chuchart de Douai qui sortit finalement vainqueur à l'issue des 3 manches en totalisant 5 points. Vanlerbergue obtint le même nombre de points que Chuchart, mais deux places de premier à ce dernier lui assurèrent la victoire.

En 500 cmc. c'est Barbara du M.C.N.F. qui triompha, battant Vanlerbergue et Chuchart.

La réunion se termina assez tardivement du fait du retard de l'heure de départ, non pourtant sans que les gerbes traditionnelles aient été remises aux trois grands vainqueurs de la journée.

Classement général :

En 350 cmc. — 1. Chuchart 5 pts; 2. Vanlerbergue 5 pts; 3. Quibro 15 pts; 4. Belpalme 15 pts; 5. Steffe 16 pts; 6. Leclercq 18 pts; 7. Loez 20 pts; 8. Sorreau 21 pts.

En 500 cmc. — 1. Barbara 7 pts; 2. Vanlerbergue 8 pts; 3. Chuchart 9 pts; 4. Lenain 10 pts; 5. Decoster 12 pts; 6. Belpalme 17 pts.

Prochaine organisation du Moto-Club Picard : Circuit international de vitesse du 15 juin à Amiens, circuit de 2 km. 900, une épreuve réservée à la catégorie 350 cmc. sur 25 tours et une épreuve 500 cmc. sur 30 tours.

RACER MOTO-CLUB CARPENTRAS

Le dimanche 15 juin, le R.M.C. de Carpentras organise son 4^e circuit de vitesse pour motos légères, épreuve inscrite au calendrier national. Renseignements et engagements au siège : Café du XIX^e siècle, Carpentras. Tél. 200.

LE 24^e BOL D'OR

aura lieu les 7, 8 et 9 juin à Montlhéry

En raison de difficultés dues en grande partie à la mauvaise volonté des pouvoirs publics, M. Mauve a dû se résoudre à faire disputer sa classique épreuve sur l'autodrome de Montlhéry, circuit des 6 kilomètres.

D'ores et déjà, le 24^e Bol d'Or s'annonce comme un succès, étant donné le nombre et la qualité des engagés. Rappelons que Peugeot, Ydral, Automoto, Guiller, Puch, etc. alignent des équipes officielles.

Signalons que le circuit routier de l'autodrome vient d'être refait et que les concurrents bénéficieront d'un parcours tout neuf.



**FOURCHE
ELASTIQUE**

**A MONTER
D'ORIGINE OU
ADAPTABLE**

GUIDONS
SOUPLES

AMORTISSEURS DE SELLES

pour cyclomoteurs

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

SOUPLESS

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous
ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS
chez les SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

POUR VÉLOMOTEURS ET PETITES MOTOS
L'AVERTISSEUR QUI S'IMPOSE

ROTORSON

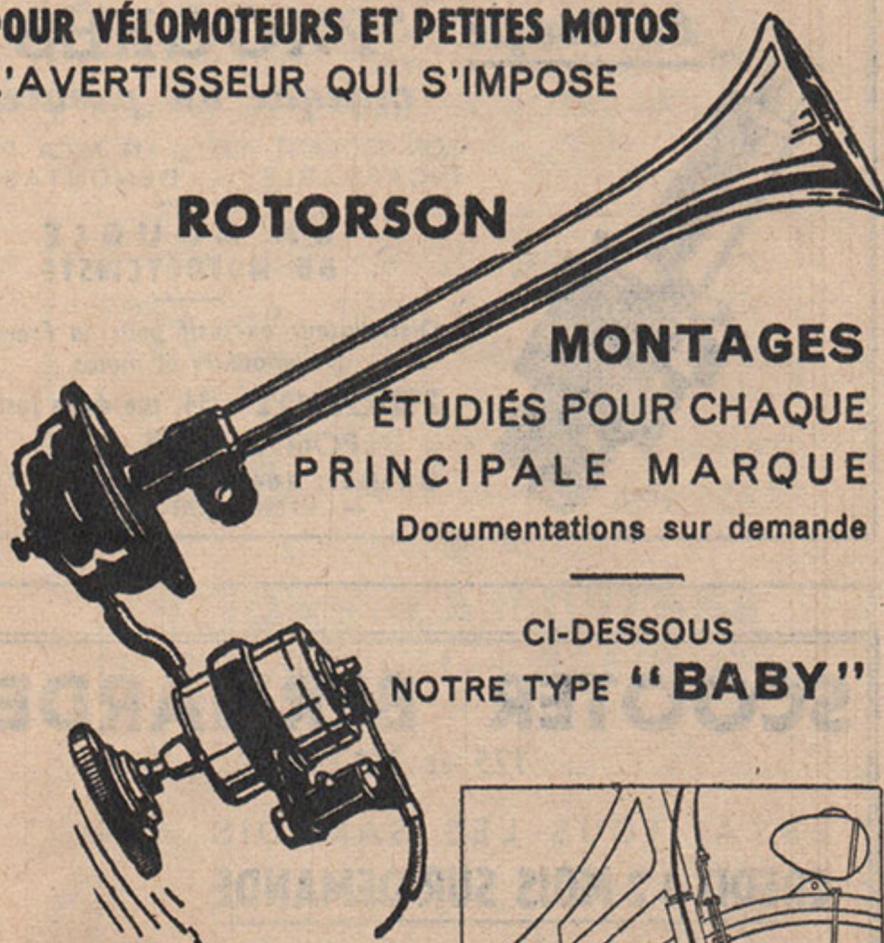
MONTAGES

ÉTUDIÉS POUR CHAQUE
PRINCIPALE MARQUE

Documentations sur demande

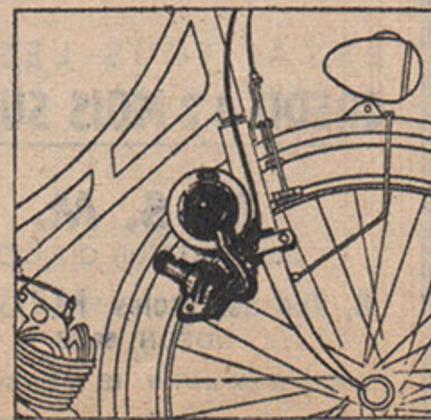
CI-DESSOUS
NOTRE TYPE "BABY"

BREVETÉ S. G. D. G. — MODÈLES DÉPOSÉS



ACCESSOIRES P.P.
1, Boul. Foch - ANTIBES

DÉPOT PARIS :
100, Rue des Dames - XVII^e



MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

MOTOBÉCANE-PEUGEOT

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

Toutes les Pièces détachées et Accessoires

Concessionnaire : CUCCILO & VAP

Roger LALA et ses Fils

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré

Tous les modèles en :



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

SONT DISPONIBLES CHEZ

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

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

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE - TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT

La bougie "PROGRÈS"
marque un progrès

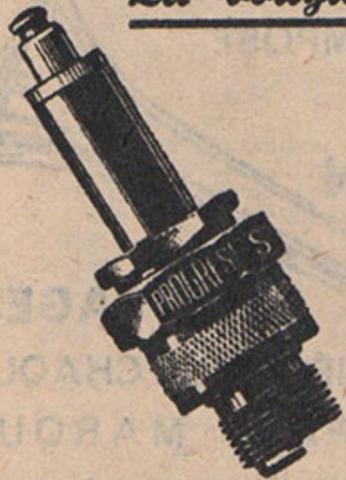
SON ISOLANT 100 % EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

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 —



VENTE EN GROS et 1/2 GROS

LUNETTES pour le
TOURISME et la COMPÉTITION
Fabrication française



"88"
ROD

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

ROD - 11^{bis}, Rue Jean-Binet, COLOMBES (Seine)

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

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

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



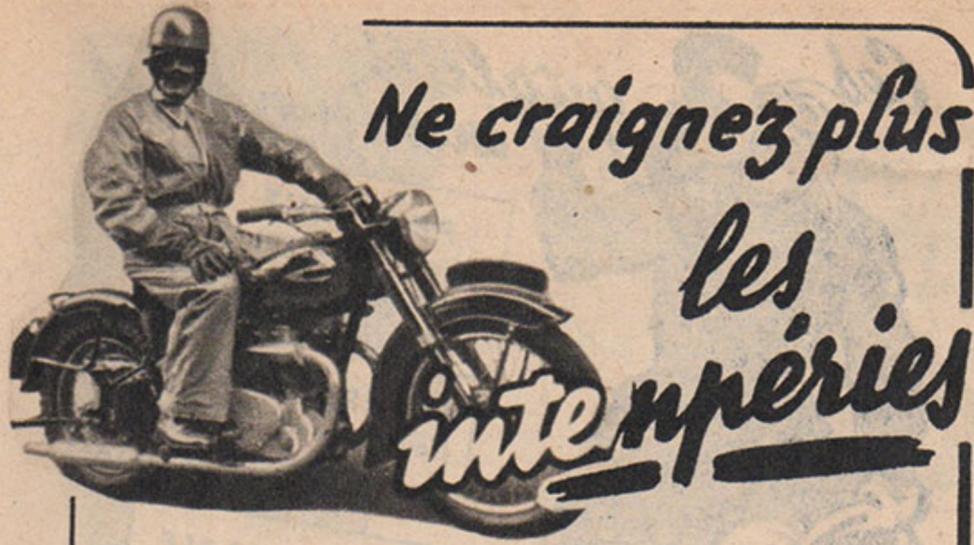
PARTOUT

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



Motocyclistes!

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

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

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

MOD'PLASTIA

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

bonne pêche!

avec

La Pêche et les poissons

N° SPÉCIAL D'OUVERTURE

32 PAGES GRAND FORMAT - PLUS DE 100 PHOTOS

60 F.

TOUTES LES TECHNIQUES
TOUTES LES ASTUCES

Lecteurs de MOTOCYCLES!

Les **ÉDITIONS LAJEUNESSE** vous proposent pour vous et votre famille :

TOUTES LES SEMAINES : "VOTRE MODE", l'hebdomadaire de la femme élégante et pratique, 32 pages grand format, héliogravure noire et couleurs. Dans chaque numéro, 3 romans, plus de 60 modèles et un patron dessiné gratuit **30 fr.**

TOUS LES MOIS : "LA REVUE NATIONALE DE LA CHASSE", la seule revue de chasse en vente partout. 40 pages sous couverture couleurs..... **50 fr.**

"LA PÊCHE ET LES POISSONS", la plus forte vente des publications spécialisées, 16 pages **30 fr.**

"BRICOLONS", la revue de tous les bricoleurs..... **40 fr.**

"JEUNE MAMAN", indispensable à toutes les mères, imprimé sur beau papier... **120 fr.**

"LE CHEVAL en France et dans le Monde", la plus noble conquête de l'homme a inspiré la plus belle des revues..... **150 fr.**

TOUS LES 2 MOIS : Les Albums de TRICOT de VOTRE MODE, les plus complets, les moins chers. 24 pages en noir et couleurs ... **70 fr.**

"LA VIE PRATIQUE" au service du foyer, 50 articles, 200 photos **100 fr.**

et enfin les Albums de VOTRE MODE, les mieux faits. La plus forte vente d'Europe.

● TOUTES CES PUBLICATIONS SONT EN VENTE CHEZ TOUS LES MARCHANDS DE JOURNAUX.

POUR RECEVOIR DES SPÉCIMENS GRATUITS
PRIÈRE DE REMPLIR LE BON CI-DESSOUS ET
L'ADRESSER AUX

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

Nom

Adresse

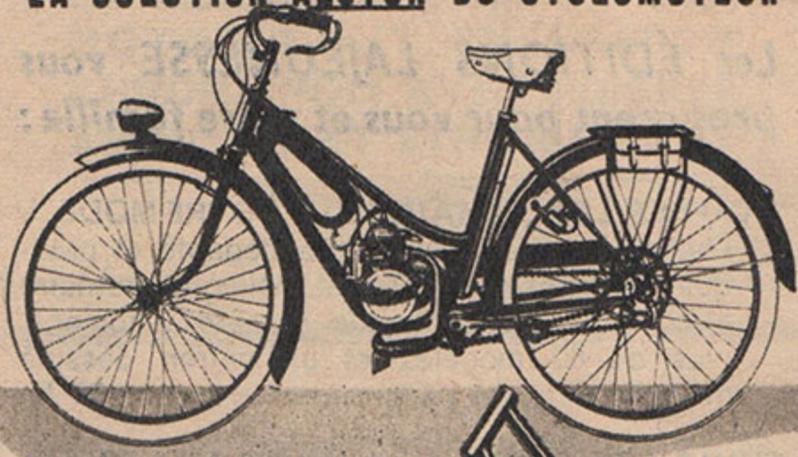
lecteur de "MOTOCYCLES" désire recevoir des
spécimens gratuits de (1)

(1) Indiquer les titres vous intéressant.

SIGNATURE :

ALCYONNETTE

LA SOLUTION **ALCYON** DU CYCLOMOTEUR



4 AVANTAGES

- GUIDON SOUPLE
- CADRE MONOBLOC
- DÉBRAYAGE
- FREIN AR. A TAMBOUR

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

Ces **3** qualités indispensables

- PRATIQUE** ne s'enfile pas
- IMPERMÉABLE** Doublage INDUXYL
- CONFORTABLE** Grande aisance

Dans la pluie dans le vent par tous les temps

MACOMBYNN

Bt S. G. D. G. FRANCE et ETRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément sans s'enfiler.

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

Vente en prix imposé chez les principaux motoristes

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)

POUR VOTRE MOTO



YELLOW

LA CHAÎNE FRANÇAISE DE QUALITÉ

ACHATS

CHERCHE 500 Indian « scout ». Bon état général. Ecr. conditions : Dutron, 67, rue V.-Hugo, St-Cyr-sur-Loire (I.-et-L.).

SERAI acheteur de roues et motos Guzzi. Ecrire : B. Mazzocchi, 330, route de Genas, Bron (Rhône).

MOTO 125, 3 vit. Px 15 à 20.000. B. ét. J. Plismy, Sourd-Mohon (Ardennes).

ACHETE toutes motos, paiement immédiat. Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris-18^e.

VENTES

REMORQUE monoroue pour moto (genre Fulgur). Chevalier, 50 bis, av. G.-Péri, Saint-Ouen. Tél. Cl. 03-06.

NORTON 16 H. av. ou ss side Break Précision 1951. Bedel, 82, bd Soult, Paris-12^e.

PEUGEOT P.54-C. 100 cmc., mot. nf. Bas px. André, 4, pl. Ed.-Renard, Paris-12^e. Tél. Did. 57-71.

TANDEM bn ét. av. mot. Hémy 48 cmc., 600 km. Langlais, 28, av. de St-Ouen, Paris-17^e. Apr. 18 h.

NORTON 500, type 16 H. sélecteur, 4 vit. Etat neuf. Jaffrot, 10, rue de Seine, Corbeil (S.-et-O.). Tél. 658.

SIDE Vannod inclin. p. moto lég. Px 21.000. Vignon, 17, rue P.-Brossolette, Courbevoie.

VENDS en lot : Moteur inc. Zündapp 199. Dyn. 500 Indian. 60 roul. billes divers. CN. 8. D^r Poissenot 105, E.-Marcel, Montreuil (Seine).

500 TERROT RGST avec side Simard, état neuf, 7.000 km. Px 280.000. Pierre Servais, Palesne Pierrefonds (Oise).

LES QUALITÉS OTOM Il est résistant...



TUBOTOM

OTOM S.A.

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

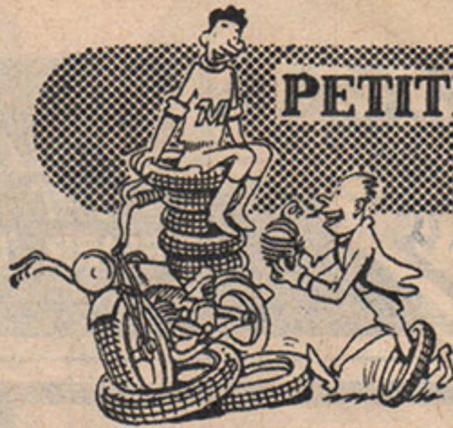
JAWA 250 1951, état neuf, équipée, 8.000 km. S'adresser : Louis Turet, Andilly (Charente-Maritime).

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

TRIUMPH 650 Thunderbird, comme nve, mod. 1951. Cœurnot, 47, rue Libergier, Reims (Marne).

EXCELSIOR 200, mot. Villiers, f. tél., sélecteur. Et. neuf et tenue compl. Milon, 92, rue Lamarck, Paris.

TRIUMPH 650 Thunderbird, 4.000, parf. état. R. Thibaudin, r. Santenay, Le Creusot.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard
Soult

Tél. : DOR. 49-42



PARIS
XII^e

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

VÉLOCETTE

268^{bis} B^d S^t GERMAIN



PARIS
7^{ème}

PUCH

HOREX

PEUGEOT 175 1951, 9.000 km., tout équipée, tansad, sacoches cuir, impeccable.

MOTOBÉCANE 175, parfait état.

B.S.A. 650, 6.000 km., oct. 51, tansad.

VELOCETTE 350 KSS, pneus neufs, tansad.

ROYAL-ENFIELD 500 1951. Robert Le Treste, 64, rue Deguingand, Levallois. Tél. Pér. 73-77.

SAROLEA 5 CV., 4 vit. sélect., att. side d'orig., b. état. Px 90.000, fac. paiement. Env. photo. Baudoux, 47, r. Lucien-Fournier, Amiens.

MAGNAT-DEBON 125, dern. mod., équipée, état neuf. Px 120.000.

ALMA 125, 4 vit., sélecteur, bon état., équipée. Px 85.000.

MONET-GOYON 500, 4 vit., sélect., susp. AR. Bon état. Robert Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt. Tél. Mol. 64-02.

F.N. 4 CV. latérale, bon état, équipement électrique complet, tansad Mèrat, sacoches, pneus neufs. Px 60.000. Jean Diani, 2, rue des Fusillés, Choisy-le-Roi.

URGENT. 250 B.S.A. type C.10 latérale, fourche télescopique, sortie fin juillet 51, état neuf, 6.500 km. Px 165.000 à débattre. S'adresser à Jean Coppin, Gastins (Seine-et-Marne).

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

Scooters et Cyclomoteurs

équipés du célèbre

uccicelo
M. BERNET



CONSTRUCTEUR

4, Rue Thiers
CHOISY-LE-ROI

Tél. BEL. 01-87

GRAISSAGE MOTUL

Stock pièces détachées

GNOME-ET-RHONE 125 R.3 luxe, 2.500 km. Marbon, 26, rue Poncet, Paris-17^e. Tél. Wag. 78-60.

ZUNDAPP 200 neuve origine 3 CV., Px 110.000. Garantie. Roques, Trouville.

B.M.W. 750 lat. télesc. AV. et AR., équipée tansad. Px 195.000. M.T.C.B., 179, c. de l'Yser, Bordeaux.

PEUGEOT 4 CV., bloc mot., parf. ét., tte équip. **MONET-GOYON** av. side, parf. ét. Jegou, 5, sentier des Mauduits, Meudon (S.-et-O.).

ARIEL moteur Mag avec side Bern. 500 culb. tout ent. refait neuf. Bon px. Après 19 h. M. Gons, 5, rue Emile-Zola, Asnières.

MOTOBÉCANE 500 super-culasse. Etat absolu de neuf. Px. intéressant. 69 rue Dulong, Paris-17^e.

GNOME-RHONE 350 culb. Bon état, bien équipée. Px 90.000. 85, r. P.-Timbaud, Paris-11^e.

ZUNDAPP 250. Parfait état. Px 80.000. Café, 3, rue V.-Hugo, Levallois-Perret.

CEDE commande Puch 250 TF, livr. juin. Hertzog, 115, r. St-Honoré. Tél. Lou. 15-87.

CAUSE double emploi. Moto 800 Gnome-et-Rhône avec side 2 places, cardan. Moteur état neuf sur facture 1.500 km., pneus parfait état, équipement électrique. Px 135.000. Visible 51, rue Tilly à Colombes 1^{er} étage, porte gauche. Prendre rendez-vous à Pér. 29-94.

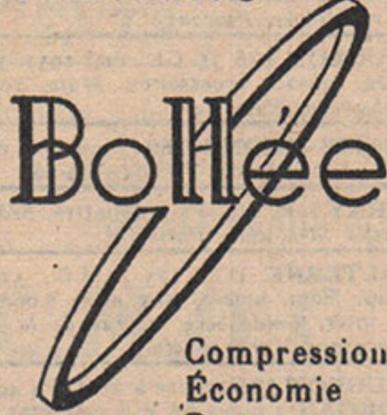
PUCH TT. 125 révisée, équipement complet. Pahu, 52, avenue Foch, St-Maur (Seine).

INDIAN chef. mot. à roder, g.-boue, envelop., selle bipl., int. chrom. et émail. Px 160.000. Reis, 31, r. d'Enghien, Paris-10^e.

MOTOCONFORT 175, exc. ét. Ror-pach, 12, r. Chaligny, Paris-12^e.

N.S.U. 500 lat. Px 95.000. Schmitt, 17, r. du Progrès, Romainville (Seine). De 19 h. 30 à 22 h., samedi toute la journée.

SEGMENTS DE PRÉCISION



Compression
Économie
Durée

VESPA exc. ét. mécan. avec acc. Px 125.000. Tél. M. Godron, Wag. 49-54, h. bureau.

ARIEL 350 culb., parf. état. Px 135.000. Patte, 18 bis, rue Adolphe-Guyot, Bois-Colombes (Seine).

MATCHLESS 350 G3L, parf. ét., av. side équip. Px 185.000. Tél. Pla. 08-18.

MOTOBÉCANE 100, 3 vit., bon état. Px 45.000. Gastellier, 59, av. Henri-Martin, Saint-Maur (Seine).

NORTON 16 H. av. side, parf. ét. Px 170.000 fr. Savin, 45, r. Brancion, Paris-15^e.

HARLEY 1.200, 38, side équip. luxe, bon état. Px 220.000.

HARLEY 750, 36, CIV., sél. dle. 125.000.

SAROLEA 600 lat., 4 v. sélect. av. side. Px 125.000.

TRIUMPH 500 lat., 1943, mot. nf. 140.000.

B.S.A. 500, bon ét. Px 135.000.

R. GILLET 1.000, 1947. Px 95.000. Reprises. Gorget, 19, r. de Paris, Villebon (S.-et-O.). Tél. 46 V. d'Yvette.

LES POIGNÉES

"SOUPL"

POUR MOTOS

ET

VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.

43, Rue Marius AUFAN, LEVALLOIS. Pér. 06-35

VENDS transformation Grand Prix d'origine pour Tiger 100. Verd, 23, passage Mauvert, Villeurbanne (Rhône).

MONET-GOYON 100, 1931, 6.000 km. comme neuve. 241, r. Lafayette, Paris-10^e. Tél. Nord 69-10.

SIDECAR Motobécane Simard luxe, 1 pl. 1/2, 500 cmc., culb., 4 vit. sélect., freins spéciaux. Présentation et état impeccable. Pigné, 91, route de Dieppe, Derville-lès-Rouen (S.-I.). Après 18 h.

LIVRAISON RAPIDE MOTOBÉCANE

DE TOUS MODÈLES

STATION "MOBYLETTE"

94, BOULEV. MAGENTA, PARIS. NOR. 65-25

R. CHABRIER

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

CRÉDIT

MOTEUR Zürcher 350, soupapes latérales, très b. état marche. Px intéressant. Devaux, 45, rue Hoche, Puteaux.

PEUGEOT 125 55. GL., mai 1951, pneus neufs, tansad, accessoires. Mule, 10, rue du Lunain, Paris-14^e.

GNOME-RHONE 250 Junior, à roder. Px 85.000. Suzacq. Tél. Ség. 69-89.

DERNY solo, acc. Px à débattre. Sédacho, 6, villa St-Michel, Paris-18^e.

MALTERRE D.S. 175 A.M.C., 51, tte équip., com. neuve, nbx acc., 8.000 km. Px intér. Goldenberg, 7, rue de la Gare, Nogent-sur-Marne (Seine).

PEUGEOT 175 remise à neuf. Px 40.000.
MORGAN 3 roues 6 CV. à eau, état neuf. Px 80.000, essai à volonté. Amiot, 64 bis, rue Jean-Raynal, à Morsang-sur-Orge (S.-et-O.).

ACHETE T.100, T.bird A.10, A.7 ST.TW. Nort. A.C.T., A.J.S. réc. Rosin, Bons (H.-Sav.). Tél. 25.

SCOOTER Bernardet 250 cmc., 2 tps, 3 vit., oct. 51, 1.000 km., tr. bon ét., pare-brise, compteur, porte-bag., stop, 1^{re} main. R. Jean, 38, r. St-Sabin, Paris-11^e.

TERROT 500 RSS, culb., 4 vit., impec. ou éch. ctre 175 réc. imp. Créma, rue de la Voyère, Villeneuve-sur-Yonne (Y.).

SUPERBE ensemble Magnat 500 Précision, équipé luxe, 1951, 7.000 km. Px 300.000. Reprendrais Simca-5 découvrable. Tessoke, 62, avenue Jean-Jaurès, Paris-19^e. Tél. Bolivar 89-51.

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).

SIÈGES ARRIÈRE et SELLES AVANT
RÉGLABLES

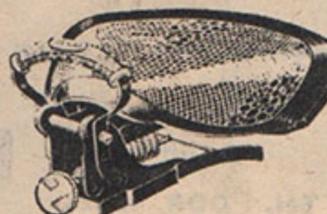
MERAT

BREVETÉS

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

REPOSE-PIEDS — PORTE-BIDON

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



MOTOCYCLISTES

VOGUE S

P O R T

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

PEUGEOT 250, bl.-moteur, bon état. Dauvilliers, Allainville-aux-Bois (S.-et-O.).

REMORQUE Fulgur nve, caisse spéciale gd tourisme. Deremaux, 25, r. Valenciennes, St-Amand (Nord).

MOTOBÉCANE 125 D45B, parfait état, sacoches, tansad, compteur, klaxon de ruote et accessoires. Px 80.000. Visible de 12 h. à 13 h. 30 et à partir de 18 heures. A. Ilemoine, 4, rue Claude-Monet, St-Ouen (Seine).

D.K.W. 350, ét. impec. garant. Louvres (S.-et-O.). Tél. 71.

TERROT 250. Px 45.000. Guyot, 20, r. Villehardouin, Paris-3^e. A partir 18 h. et samedi.

ARIEL 1000, dern. mod., selle biplace. Prix 325.000. 12, rue Coriolis, Paris-12^e. Samedi seulement.

VOIGFLANDER Bessa II 6x9 dernier modèle, à viseur télémètre couplé. Obturateur compur. Rapid au 500^e avec double prise flash, objectif Eliar 3,5 bleuté. Sac tout prêt. Etat neuf. Ecrire ou téléphoner à Motocycles.

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).

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

B.S.A. M-20, b. état. Px 130.000. Vis M. Pascault, 20, rue Compans, Paris-19^e. Tél. Bot. 69-20.

SCOOTER Bernardet 250 cmc., état impec. px 160.000 ou éch. c. moto 500 cmc. min. avec ou s. side. **TERROT** 2 CV., m. à ref., pn. n., pignons et chaîne b. état. Px 40.000. Cuyader, Epretot par St-Romain (S.-Inf.).

DIVERS

A VENDRE tr. b. bottes cuir sup., point. 41, semelles Philips. Px 4.000. Tél. Pig. 64-33, heures bureau.

CHAINES Darmont, R.-Gillet, diverses. 1, rue Jardins-St-Paul, Paris-4^e.

A VENDRE selle bi-place anglaise, état neuf. px 8.000 + g. sacoches cuir. S'adresser le soir : 42, av. Div.-Leclerc, Châtillon-sous-Bagneux.

...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 L.g.

VOITURES

FORD 12 CV. 1930, c. int. commle. Px 90.000. Ou éch. contre moto. Tél. Ric. 75-28.

VENDS ou éch. contre moto récente 7 CV. Lancia 4 pl. décap. ét. nf et Auto-Union 10 CV. 4 pl. décap. R. Sceaux, 20, rue de Belleville, Paris-20^e.

Repose-pieds

PRYM

ENTIÈREMENT RÉGLABLES

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

LES MUREAUX (S.-&-O.)

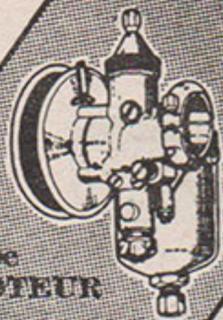
AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

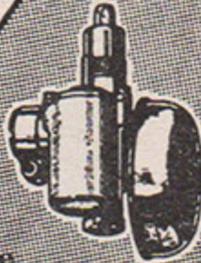
CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

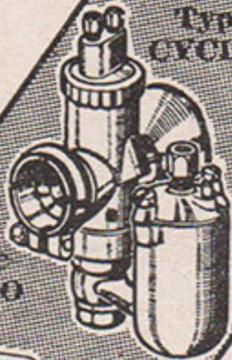
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDONS
pour toutes
machines

GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Manettes et leviers séparés
Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

Autres
spécialités
AMAC :
POIGNEES
TOURNANTES
Robinets
d'essence
Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes
Gamme complète de



AGENTS !

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

C.M.D.C.

130, Rue de Bagneux, 130

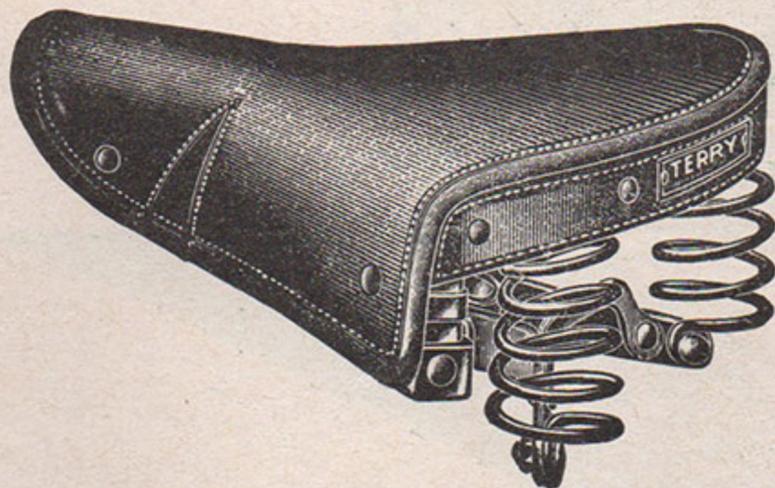
MONTRouGE

(Seine)

Catalogue gratuit sur demande

Expédition dans toute la France

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1946.)

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 578.593
P.V. 576.561
D.M. 379.883