

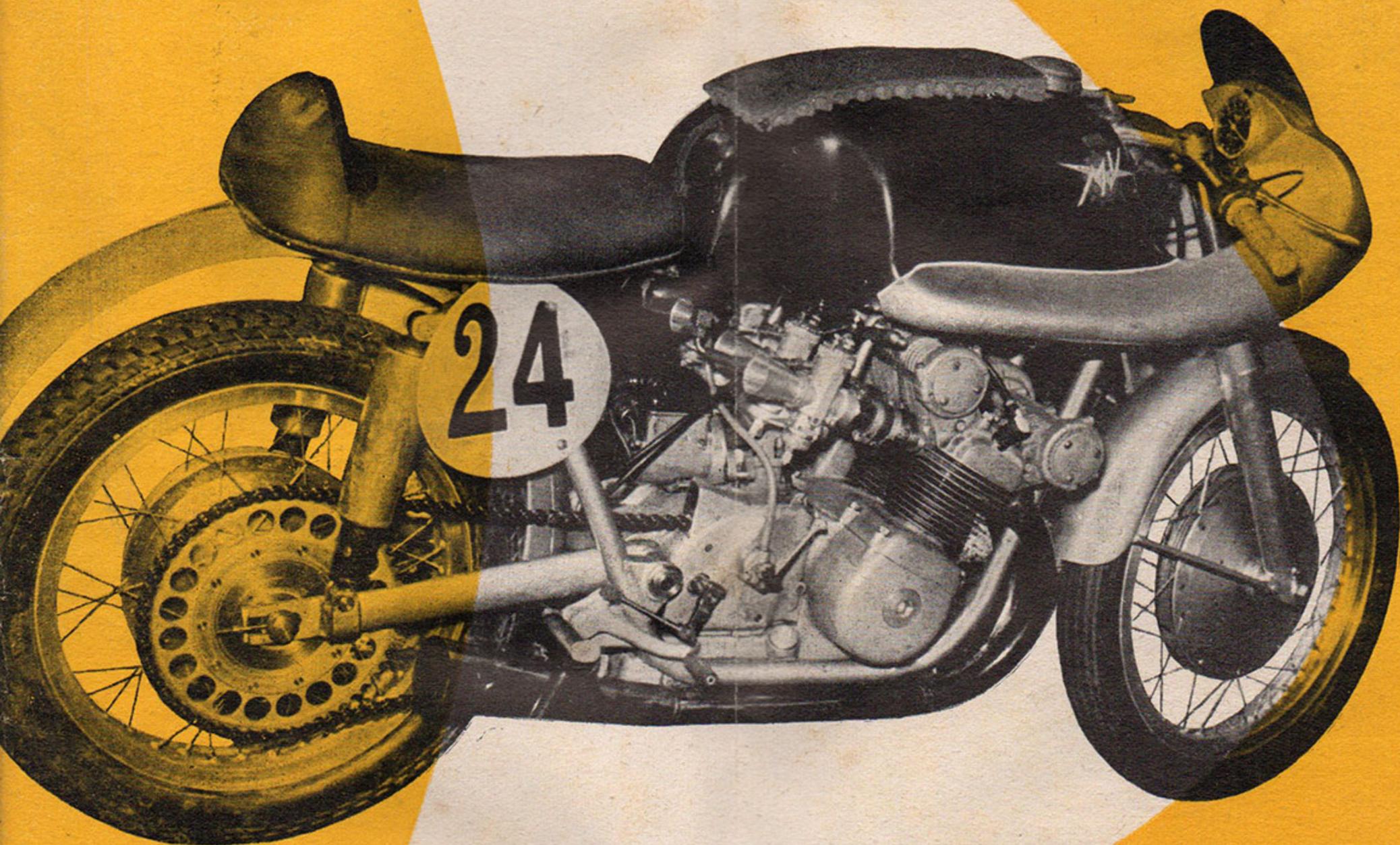
5^e ANNÉE - N° 77

REVUE BI-MENSUELLE

15 JUIN 1952

MOTOCYCLES

Directeur : MAX ENDERS - ÉDITIONS LAJEUNESSE, 14, Rue Brunel, PARIS (17^e)



N. M. P. P.

DANS CE NUMÉRO
GRAND CONCOURS
D'IDENTIFICATIONS

40^{F.}

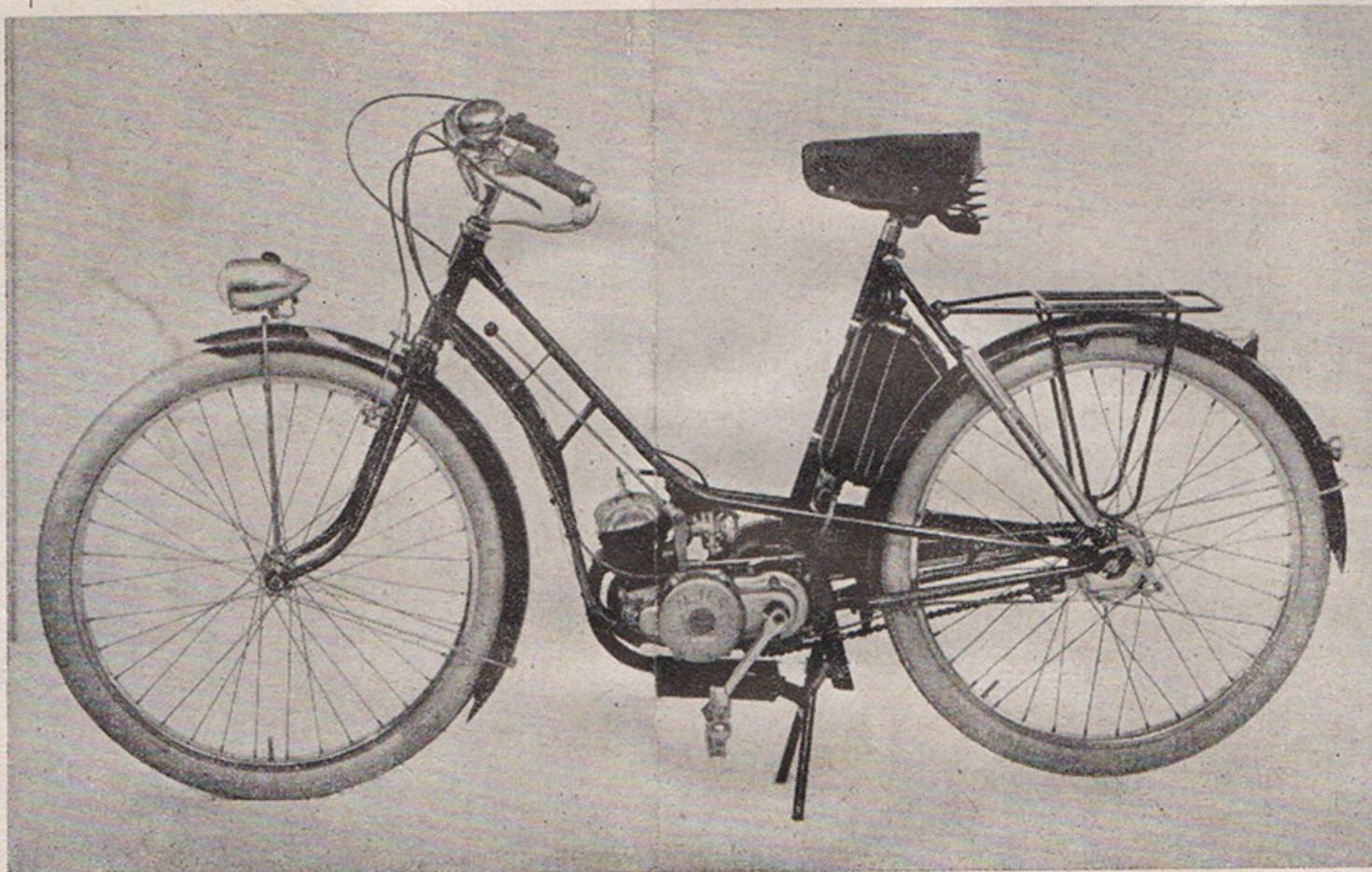
La simplicité
de la bicyclette



ARLIGUIE
la marque qui monte

Les avantages
du vélomoteur !

LE SEUL cyclomoteur à changement de vitesses à pré-sélecteur, 2 vitesses, chaîne unique, qui permet de changer de vitesse sans débrayer et de monter les côtes sans pédaler.



LE CYCLOMOTEUR
QUI A ÉTONNÉ LES ANGLAIS

ARLIGUIE
la marque qui monte

EN VENTE CHEZ LES AGENTS
USINES ET BUREAUX A MONTARGIS



RENÉ GILLET

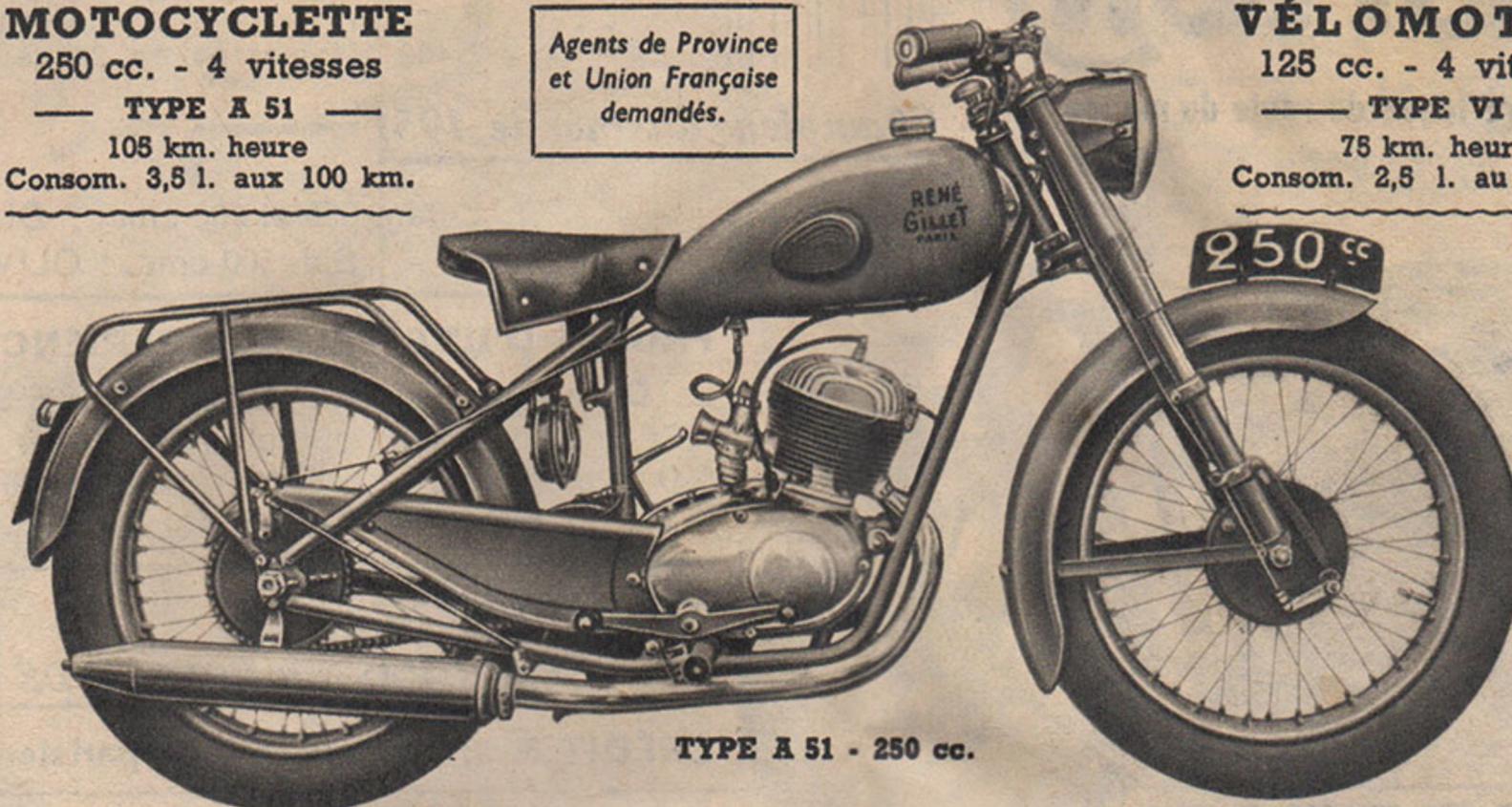
MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses
 — TYPE A 51 —
 108 km. heure
 Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province
 et Union Française
 demandés.

VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses
 — TYPE VI —
 75 km. heure
 Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

Éts RENÉ GILLET, 126^{bis}, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

3^e RALLYE AIGLON

UNE RUDE ÉPREUVE RÉSERVÉE A UNE ÉLITE!

77 concurrents toutes catégories au départ
 9 concurrents non pénalisés à l'arrivée

Catégorie 250 cmc.

sans pénalisation

Pierre

BERNARD

SUR SCOOTER

BERNARDET

qui enlève dans le GROUPE ROUGE en 250 et 350 cmc. la 1^{re} place dans l'épreuve de départage et les COUPES d'ÉVREUX et CHARLES BONNET

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



Philippe LEMAIRE,
 la grande vedette de la scène et de
 l'écran, remet une gerbe au vainqueur.

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"

Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

● 4 BOL D'OR ●

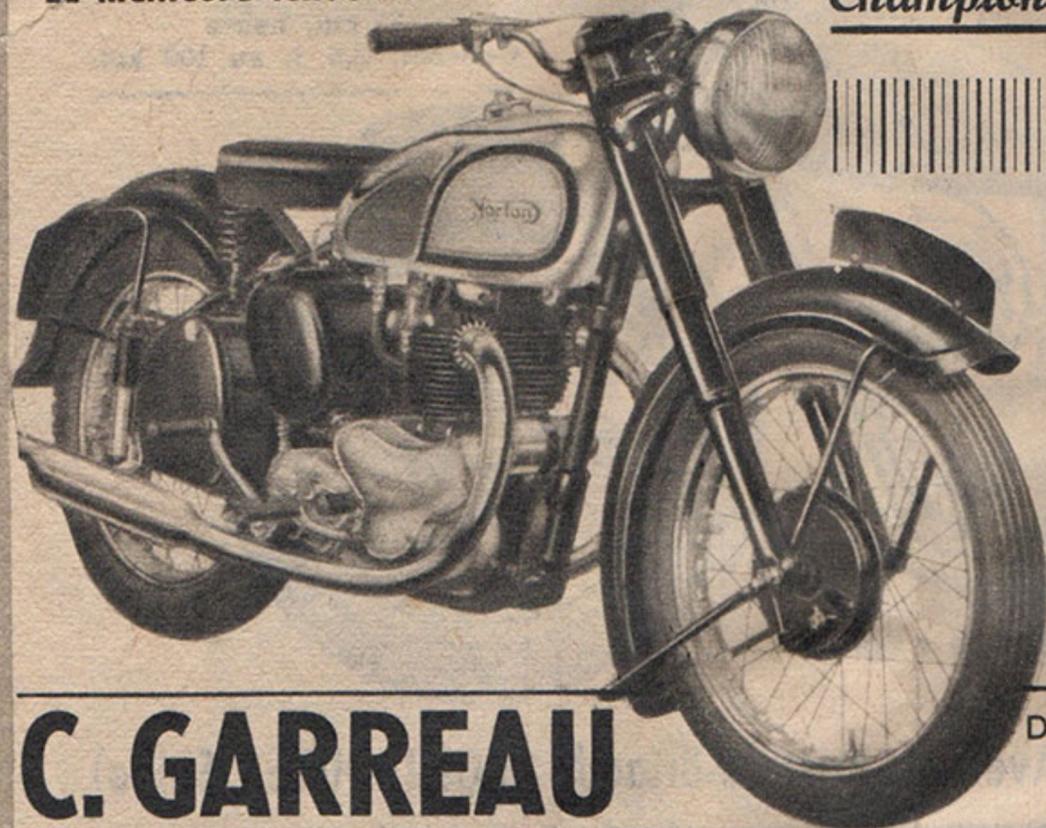
RECORD ABSOLU : LEFÈVRE
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER

**C. GARREAU**

FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :

La **Dominator** - La **2 cyl.** 500 cmc. - **ES 2**,
500 cmc. monocyl. culbuteurs - **Inter 30**,
500 cmc. monocyl., arbres à cames - **16 H**,
500 cmc. monolatérales.N'ATTENDEZ PASPOUR PASSER COMMANDE !!!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

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

Société Anonyme au Capital de 27.000.000 de Francs

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET POUR :

CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS

DÉPOT A PARIS :

42, Rue Brunel (17^e)

Tél. : ÉTOIle 45-00

SIÈGE SOCIAL, USINES ET BUREAUX :

93, Route d'Heyrieux

LYON

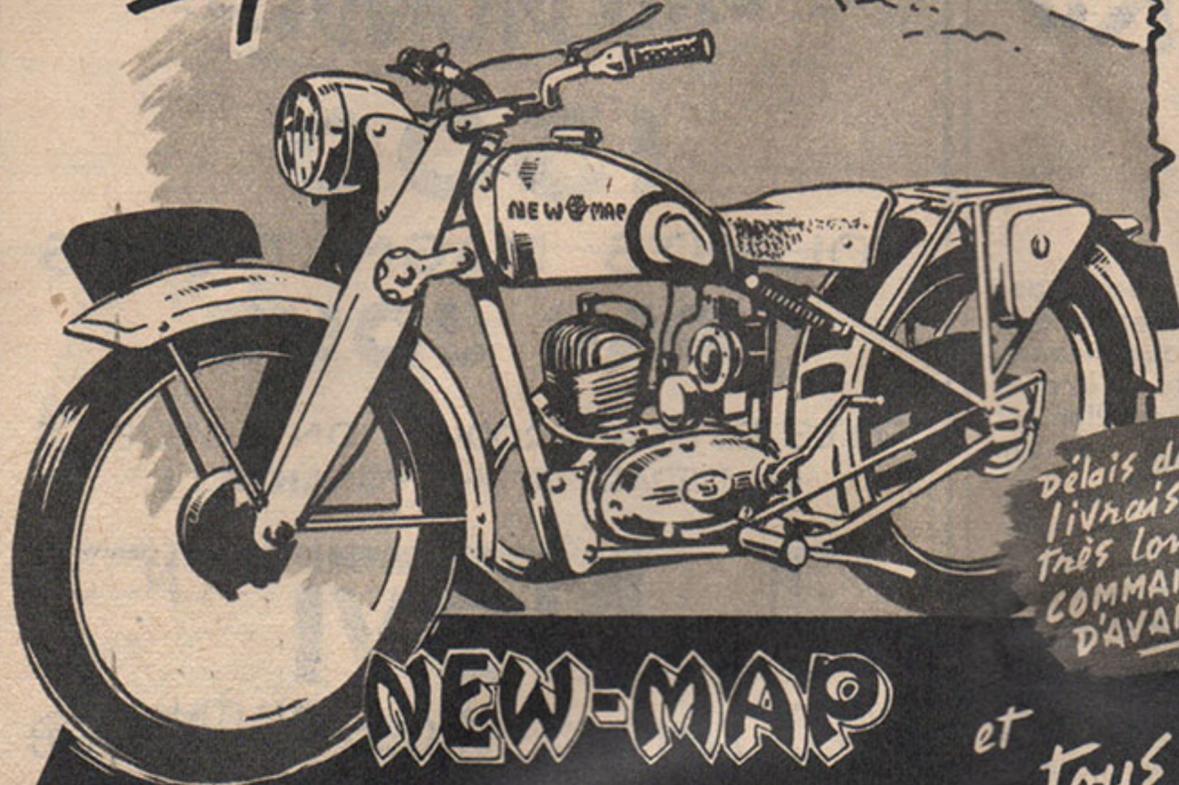
Une petite usine



Lyonnaise

NEW-MAP

une GRANDE MARQUE!



par ses motos de classe internationale

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

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

délais de livraison très longs
COMMANDEZ D'AVANCE

NEW-MAP

et tous ses Agents

un joyau de France

122-124, Avenue Lacazeagne, LYON - RHÔNE

CH. GARIN

présente...

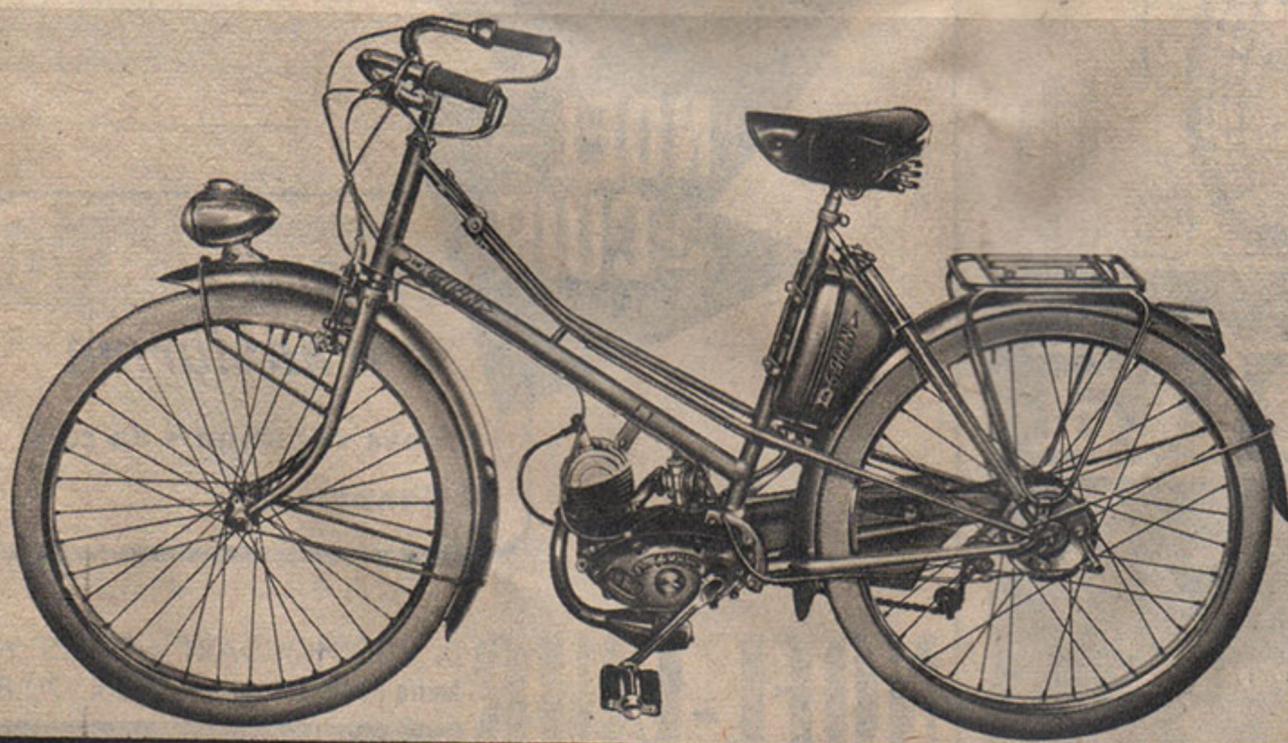
ses BICYCLETTES et son CYCLOMOTEUR

Tous les Types
Tous les usages
Tous les âges

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

équipé avec

Le Poulain 52



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

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

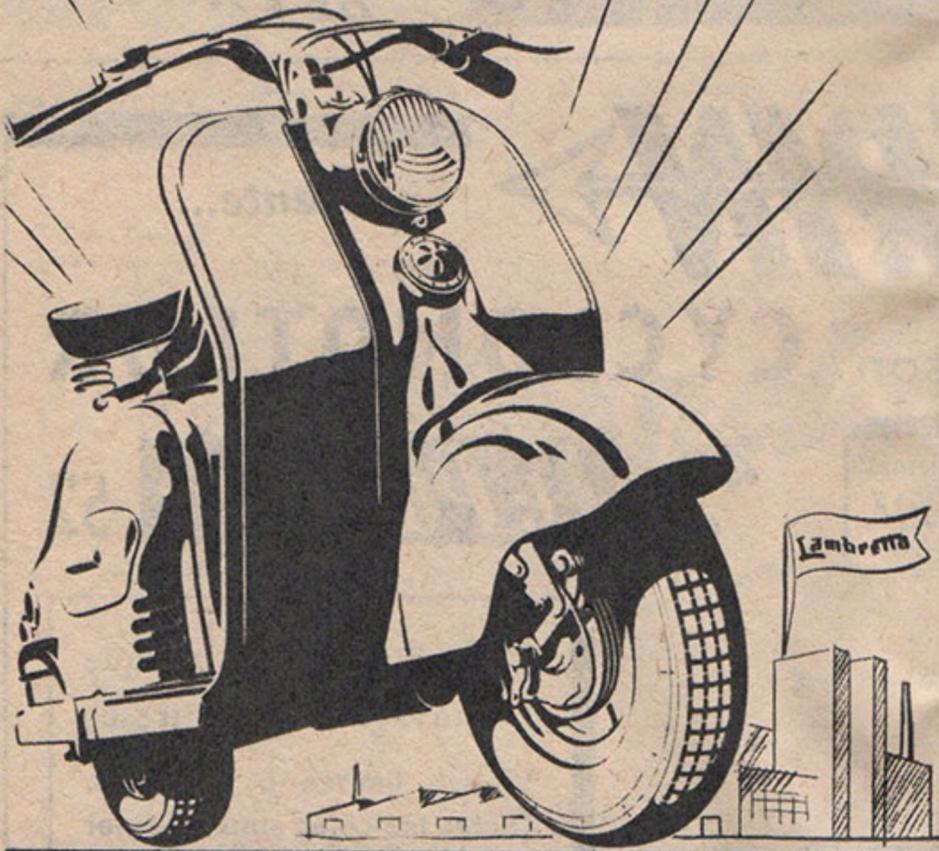
Documentation sur demande
CYCLES CH. GARIN
Chemin des Vignes, BOBIGNY (Seine)

400.000 SCOOTERS

Tel est le chiffre déjà largement dépassé par la construction italienne. C'est assez dire le succès du scooter encore presque inconnu il y a cinq ans. La seule marque LAMBRETTA fabrique actuellement plus de 100.000 scooters par an.

En France, dans son usine de Troyes, LAMBRETTA sort dès maintenant en grande série son nouveau modèle Ld, qui présente de nombreux perfectionnements.

Voilà une bonne nouvelle pour la clientèle française désireuse d'une marque qui a fait ses preuves.

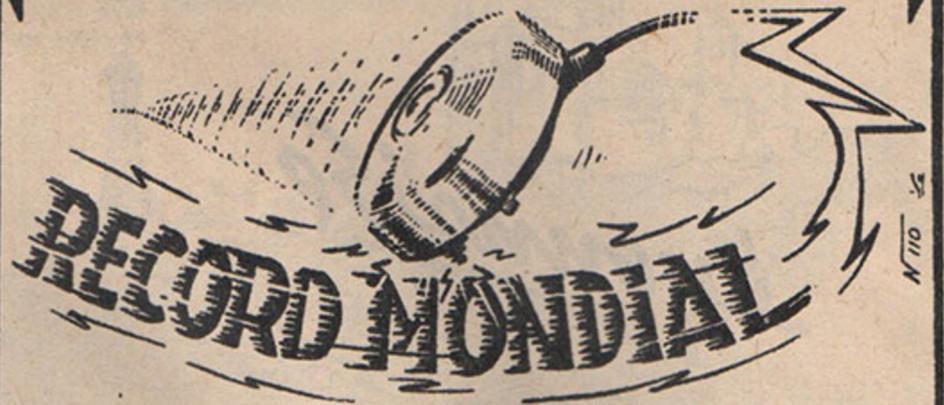


Lambretta

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE :

MOTO SCOOTER S. A.

50, RUE KLOCK — CLICHY (SEINE) — PEREIRE 63-60



1500 VOLANTS MAGNÉTIQUES PAR JOUR

TELLE EST LA PRODUCTION ACTUELLE
DU DÉPARTEMENT "VOLANTS" DE

Novi

8 à 20 Chemin des Vignes PANTIN Seine



NOEL >
< CUIR

*répare
et transforme*

- ★ Tous vêtements de cuir
- ★ Canadiennes

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

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

AUTOMOTO

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

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

1898 - 1952

RÉPARATIONS - MISE AU POINT

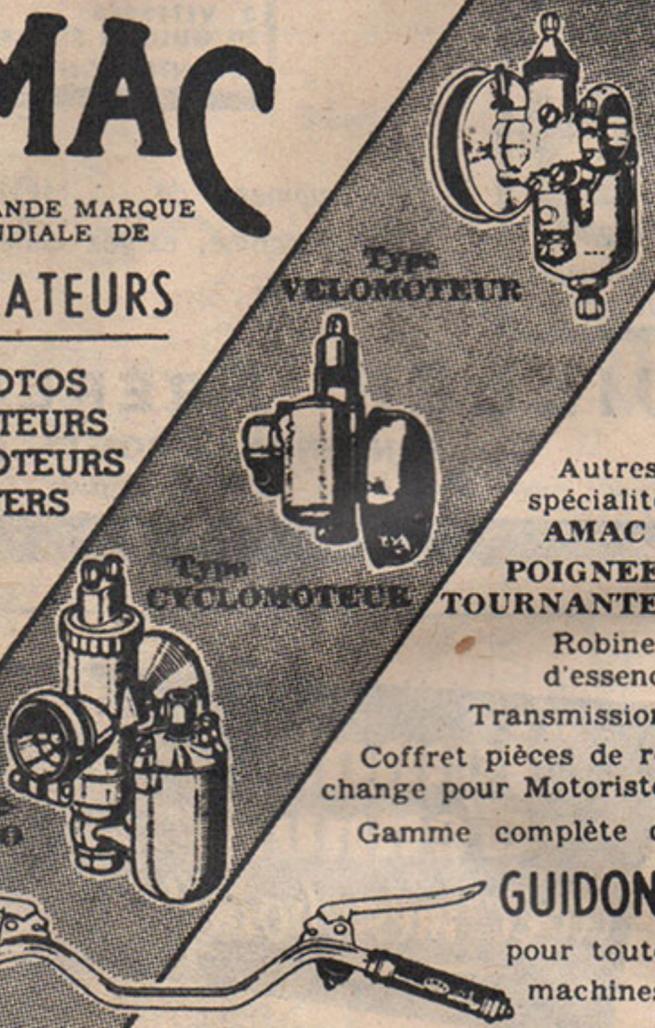
AMAC

LA GRANDE MARQUE MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
 VELOMOTEURS
 CYCLOMOTEURS
 SCOOTERS

et tous
 moteurs
 auxiliaires



Autres spécialités AMAC :
 POIGNEES TOURNANTES
 Robinets d'essence
 Transmissions
 Coffret pièces de rechange pour Motoristes
 Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes machines

Manettes et leviers séparés
 Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

GUIDON nouvelle poignée tournante

Vous... QUI UTILISEZ LE MOTEUR **YDRAL** SUR SCOOTER - MOTO - TRI
 N'oubliez pas que VOTRE BLOC DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION YDRAL SERVICE

20, Rue du Débarcadère PARIS-17° - ÉTOILE 77-48

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

Scouter

BERNARDET

250 cc.
125 cc.

ESSAIS CRÉDIT

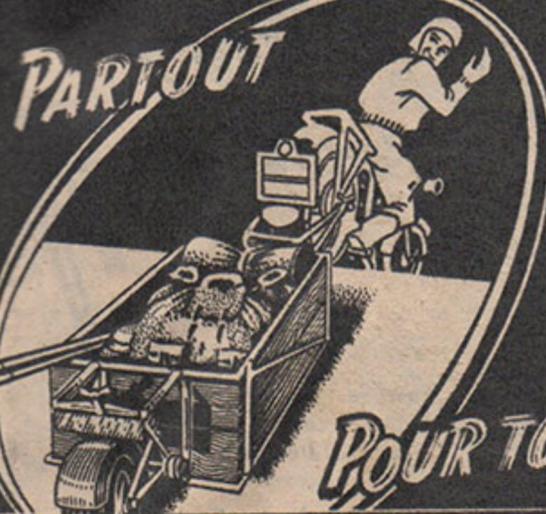


IMPÉRIAL-GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS-8°

MÉTRO : VILLIERS TELEPHONE : LABorde 77-40

PARTOUT



FULGUR

MODÈLES POUR :
 MOTOS M100
 VELOMOTEURS M50
 CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT DOCUMENTATION GRATUITE sur demande

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

LA PRODUCTION DE... GUILLER FRÈRES

LA 175 cmc. "SPORT 52"

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

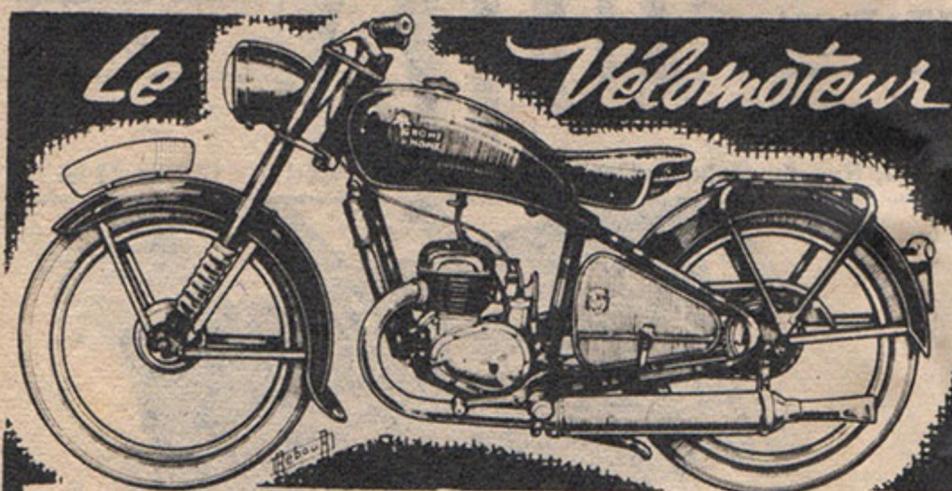
LE SCOOTER MOTEUR A.M.C. 125 cmc. 3 VITESSES

LE CYCLOMOTEUR MOTEUR « LE POULAIN » avec PÉDALIER



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

...la Marque **GUILLER FRÈRES**
CONSTRUCTEURS
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)
Catalogue gratuit sur demande contre envoi de 15 fr. en timbre-poste



R4^B 125 CM³

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

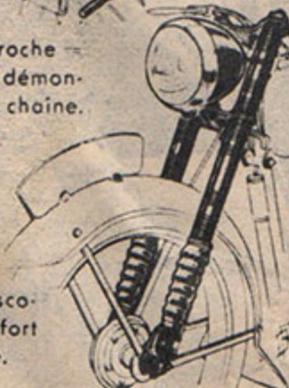
Vente à crédit chez tous
les concessionnaires

Catalogue N° 20
gratuit sur demande

**GNOME
RHONE**
R4^B



Roue à broche -
plus de démon-
tage de chaîne.



Fourche télesco-
pique - confort
et sécurité.

49, av. de la Grande-Armée
PARIS - KLE 90-56

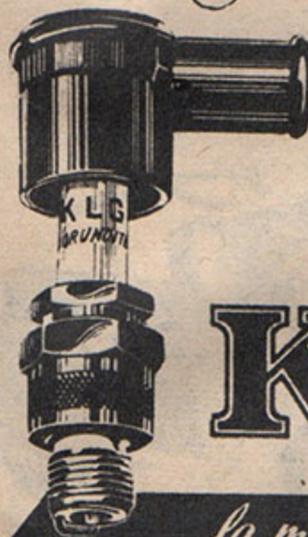
**"jamais
d'ennuis"
avec mes bougies**

Nous dit le Coureur
YVES CAUCHY



PALMARÈS 1952

- 23 FÉVRIER. - VICTORY CUP TRIAL.
A.-J. HUMPHRIES sur 490 cmc. NORTON
25 FÉVRIER. - DAYTONA BEACH, FLORIDA
Dick KLAMFOTH, sur NORTON.
8 MARS. - GOSWOLD CUPS TRIAL.
B.H.M. VINEY, sur A.J.S. 498 cmc.
A.-J. HUMPHRIES, sur NORTON 490 cmc.
G.-L. JACKSON, sur A.J.S. 350 cmc.
27 AVRIL. - CIRCUIT DE METTET.
R. COLEMAN, sur A.J.S. 500 cmc.
E. OLIVER, sur Sidecar NORTON.
18 MAI. - GRAND PRIX DE SUISSE.
M. BRIETT, sur A.J.S. 500 cmc.
DORAN, sur A.J.S. 500 cmc.



K.L.G.

CORUNDITE

la meilleure bougie du monde

MOTOCYCLISTES...

... DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

VÉLOMOTEURS
MOTOS

Scooters **BERNARDET**

AGENCE **BSA** et



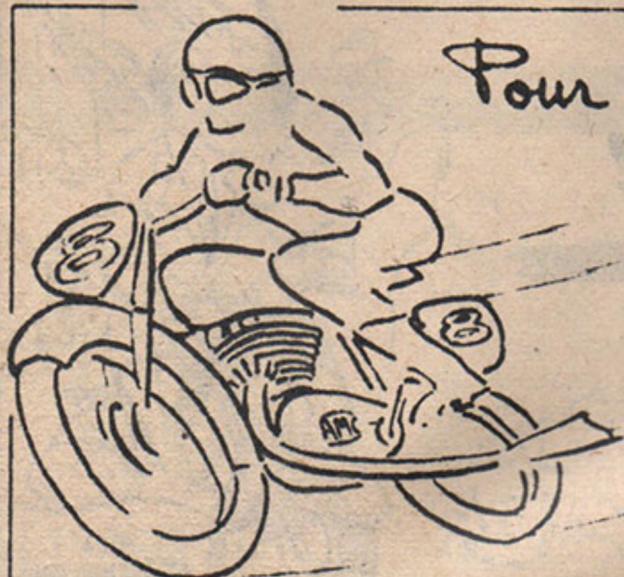
VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

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

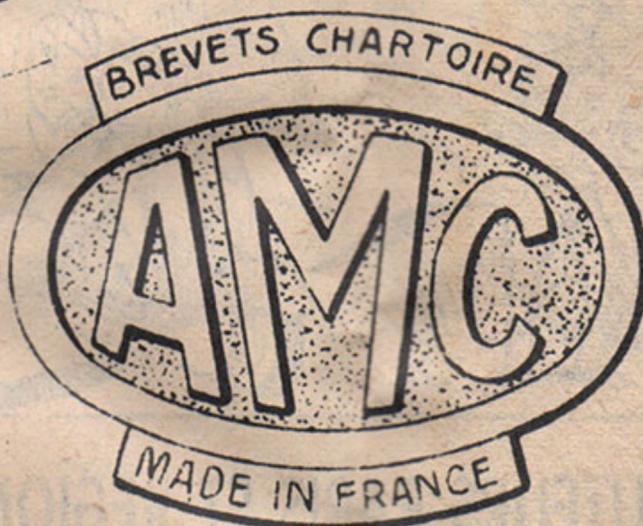
VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE TERROT



Pour la compétition

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE



MAXIMUM DE SÉCURITÉ
MINIMUM DE SOUCIS MÉCANIQUES

2 nouveaux succès...

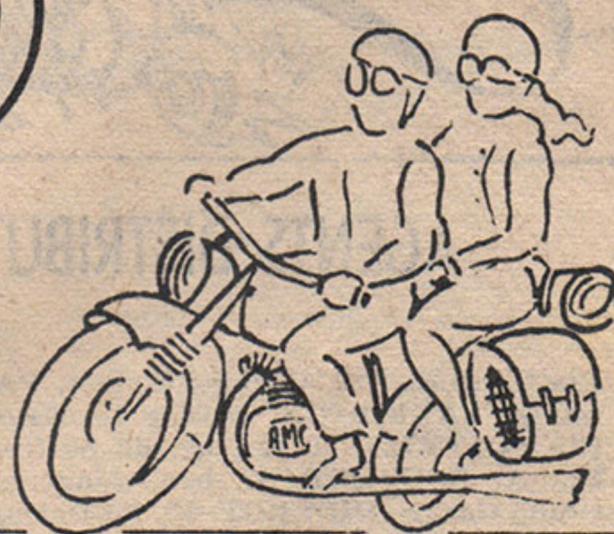
CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

1^{er} MEYER. 6 hommes dans les 7 premiers

CIRCUIT DE BOURGOGNE

1^{ers} ex-æquo. **GEORGES** et **GUILLOT**

Pour le grand tourisme



SCOOTER SPEED : 115.000 FR.

LADEVÈZE vous offre livrables de suite

100 MOTOCYCLETTES NEUVES | **50 MOTOCYCLETTES D'OCCASION**
38 cc. - 100 cc. - 125 cc. - 175 cc. - 200 cc. | 200 cc. à 1.200 cc.

VENTE A CRÉDIT dans toute la France avec la reprise de votre ancienne motocyclette ou 30% de la valeur de votre achat, le reste en 7 mois

AGENT GÉNÉRAL pour la FRANCE : ARIEL - PANTHER - O.E.C. - S.U.N. VICTORIA - RIXE - UT - TORPEDO. — REPRÉSENTANT EXCLUSIF pour PARIS : PAUL VALLÉE - UNIVERSAL - DOUGLAS. — AGENT : MONET-GOYON - ALMA M.R. - JONGHI - GNOME-RHONE - GUILLER - Scooters SPEED - GUILLER et LOHNER

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

POUR TOUTE RÉPONSE PRIÈRE DE JOINDRE UN TIMBRE

P
A.C.M.A
PARIS

Vespa

**Le Scooter
le plus diffusé
dans le Monde**

POUR LE MÉDECIN

POUR LE REPRÉSENTANT

POUR L'ÉTUDIANT

POUR LE SPORTIF

POUR LE TECHNICIEN

POUR L'ASSISTANTE SOCIALE

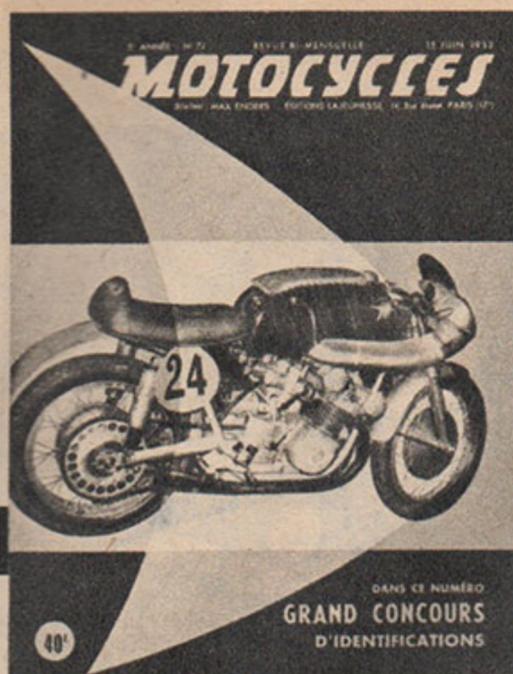
LE RENET

AGENTS DISTRIBUTEURS PARIS ET REGION PARISIENNE

Ets S.N.A.C., 152, Champs-Élysées, PARIS-8^e
 Garage LAURISTON, 94-96, r. Lauriston, PARIS-16^e
 Ets SUFFREN, 40 ter, av. de Suffren, PARIS-15^e
 Ets A. BOCQUET, 62, boul. Magenta, PARIS-10^e
 Grand Garage DIDEROT, 60, Bd Diderot, PARIS-12^e
 Ets G. MONNERET, 138, rue de Tocqueville,
 PARIS-17^e
 Ets G. MONNERET, 7-9, Boulevard Beaumarchais,
 PARIS-4^e
 LAMARCK AUTOMOBILE, 96 bis, rue Caulaincourt
 PARIS-18^e
 Ets MARQUET, 31, r. Gambetta, LAGNY (S.-et-M.)
 Ets MOREAU, 27, r. St-Barthélemy, MELUN (S.M.)
 PONTOISE AUTOS, 17, rue Thiers, PONTOISE
 (S.-et-O.)
 Marcel LAURENT, 153, rue Vaillant-Couturier,
 ALFORTVILLE (Seine)

DENFERT SPORT, 30, place Denfert-Rochereau,
 PARIS-14^e
 Ets FOREL, 149, rue Garibaldi, St-MAUR-des-
 FOSSES (Seine)
 Ets A. BOCQUET, 45, av. Michelet, St-OUEN (Sne)
 Ets G. MONNERET, 106, avenue Aristide-Briand,
 MONTROUGE (Seine)
 ASNIERES SCOOTERS, 1, Gde-Rue, ASNIERES,
 (Seine)
 Ets BREUSKIN, 10, avenue du Général Leclerc,
 BOULOGNE (Seine)
 PANTIN SCOOTER, 173, rue de Paris, PANTIN
 (Seine)
 COURBEVOIE SCOOTERS, 60, avenue du Général
 de Gaulle, COURBEVOIE (Seine)
 S.I.C.A.M.A., 31, r. Feray CORBEIL (Seine-et-Oise)

AGENTS DISTRIBUTEURS DANS CHAQUE DEPARTEMENT



A U S O M M A I R E :

- ★ Concours Motocycles. 12
- ★ Le Bol d'Or..... 13
- ★ Une nouvelle Harley. 16
- ★ 16.000 km. à travers l'Europe..... 18
- ★ Après le Grand Prix de Berne..... 20
- ★ Circuit de Perpignan. 22
- ★ La Coupe de Paris à Montreuil..... 26
- ★ Le sport, les clubs... 28

5^e ANNÉE

N° 77

15 JUIN 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

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

DIRECTEUR : MAX ENDERS

L'ENQUÊTE EST OUVERTE...

SÉVÈRES mais justes; le précédent éditorial lançait, dans l'intérêt du motocyclisme, un appel aux usagers.

Nos essais, sincères et objectifs, ne représentent, soit dit sans orgueil, que l'opinion d'experts habitués à toutes les entourloupettes de la mécanique; notre avis n'est donc pas forcément celui de l'utilisateur normal et, en fin de compte, c'est généralement celui-ci qui a raison; c'est de lui que doit dépendre l'orientation du constructeur.

Nous allons donc faire appel au jugement de ceux qui utilisent leur machine pour le travail et les loisirs et qui, à l'usage, sont à même d'en jauger les qualités et les défauts.

Nous vous demandons, pour l'instant, de noter vos impressions.

Après les vacances, nous vous soumettrons un questionnaire précis et clair grâce auquel nous pourrions, pour chaque modèle de chaque marque, établir un document résumant l'opinion de chacun.

Nous commenterons les dossiers ainsi recueillis; ils seront communiqués aux constructeurs avec prière d'y porter leur meilleure attention.

L'idée n'est, sans doute, pas neuve; elle mérite d'être reprise, pour une fois, parce qu'avec vous qui représentez une force, nous avons chance d'être entendus.

Max Enders

Des chiffres sur les accidents.

La Presse motophile va pêcher jusque dans les journaux anglais les articles hostiles à la moto afin d'essayer de prouver qu'elle est le plus dangereux des modes de transport.

Or, nous relevons dans le numéro annuel des statistiques que publie notre grand confrère *l'Argus de l'Automobile*, un tableau édifiant sur les accidents de la circulation. Quoique ne traitant que de Paris et de la région parisienne, les chiffres publiés donnent des indications précieuses.

On déplore en 1951 :

Automobiles : 11.553 conducteurs ou passagers tués ou blessés plus ou moins grièvement.

Motocyclettes : 9.471 conducteurs ou passagers.

Cyclistes : 21.816 et piétons : 14.512.

Les agglomérations sont certainement plus dangereuses que la route pour ceux qui ne sont pas abrités dans une carrosserie, ces derniers se rattrapant d'ailleurs largement en pleine nature en encaissant arbres et parapets.

Mais les chiffres sont là, les moyens de transport les plus meurtriers sont dans l'ordre décroissant, le vélo, les chaussures, l'automobile et, au plus bas, le motorcycle.

Alors, que veut dire toute cette campagne contre nous ?

Cadence accélérée.

La vogue croissante du cyclomoteur amène les constructeurs de 50 cmc. à accroître leurs productions. C'est ainsi que d'après des informations dignes de foi la fabrication des moteurs Vap. pour l'exercice 1952 serait de l'ordre de 8 à 10.000 moteurs par mois.

Crise dans le cycle.

Le cyclomoteur détrônerait-il le cycle ? Il est de fait que la bicyclette connaît une crise grave. On parle de réduire à 30 heures la semaine de travail. Les exportations ayant subi un fort ralentissement sont également responsables de cette situation critique.

La 350 Victoria.

Il se confirme que la 350 Victoria sera mise en fabrication en octobre prochain pour être livrée fin 1952, début 1953.

Elle sera distribuée en France par Ladevèze ainsi que par ses agents suivant les possibilités d'importation.

La production d'avril.

La production est toujours en progression sur les mois précédents avec 6.594 machines de plus qu'en mars, soit 64.849 véhicules divers. Elle se décompose ainsi :
Cyclomoteurs : 42.302.
Vélocycle : 14.367.
Scooters : 3.707.

Motocyclettes : 3.962.

Trimoteurs : 511.

Minicars : 38.

Il y a accroissement pour les cyclomoteurs, les scooters, les motocyclettes, les trimoteurs et légère régression de 1.150 machines pour les vélocycle.

Les sidecars, non attelés, passent de 71 à 96. La vogue du sidecar, comme on le voit est bien tombée et c'est dommage.

Sur l'ensemble de cette production, 4.875 machines ont été exportées, dont 3.826 cyclomoteurs.

« Motocycles » au T.T.

Notre envoyé spécial R. Langeron est parti la semaine dernière pour l'île de Man afin de suivre, par la plume et la photo, le déroulement des courses.

En dernière heure nous parvient la nouvelle de la victoire de Duke au T.T. junior (350 cmc.) à la moyenne de 144 km./h.

Dans notre prochain numéro, nous présenterons à nos lecteurs les premières photos et commentaires pris sur le vif.

Le sidecariste M. Beauvais va mieux.

Il avait fait une chute grave en se rendant au circuit de Perpignan. Alors que l'on croyait à une fracture du crâne, le vainqueur de St-Wendel s'en est relativement bien tiré et nous lui souhaitons une prochaine rentrée sur les circuits.

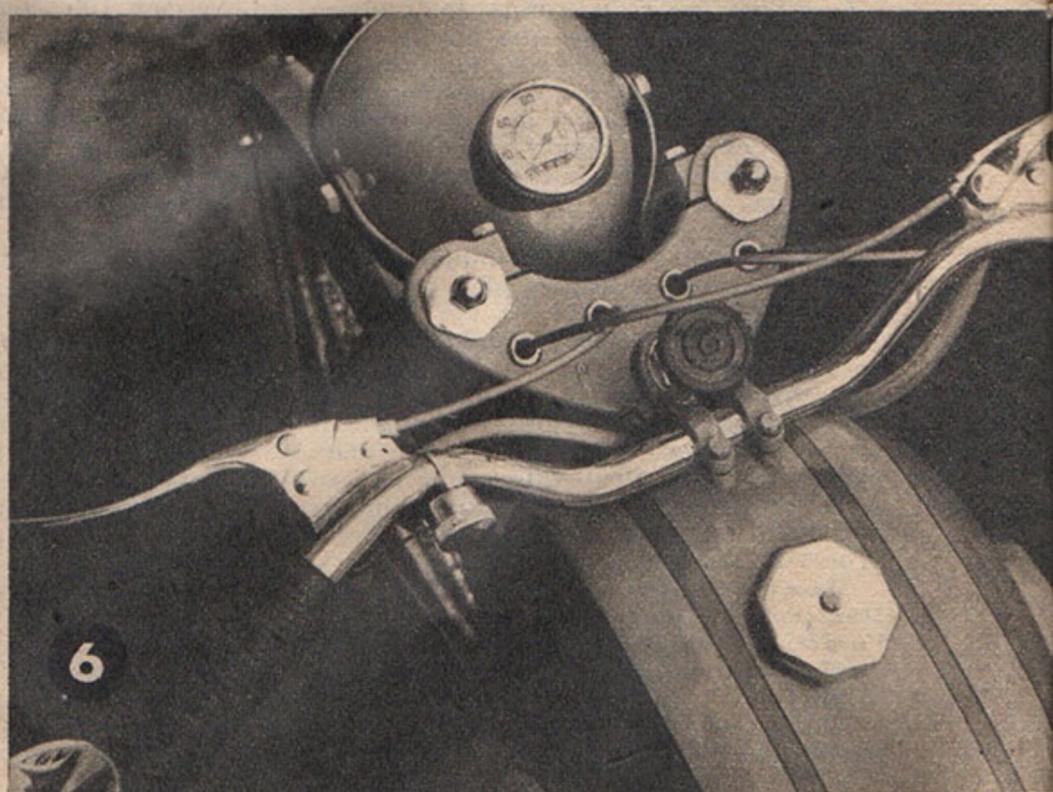
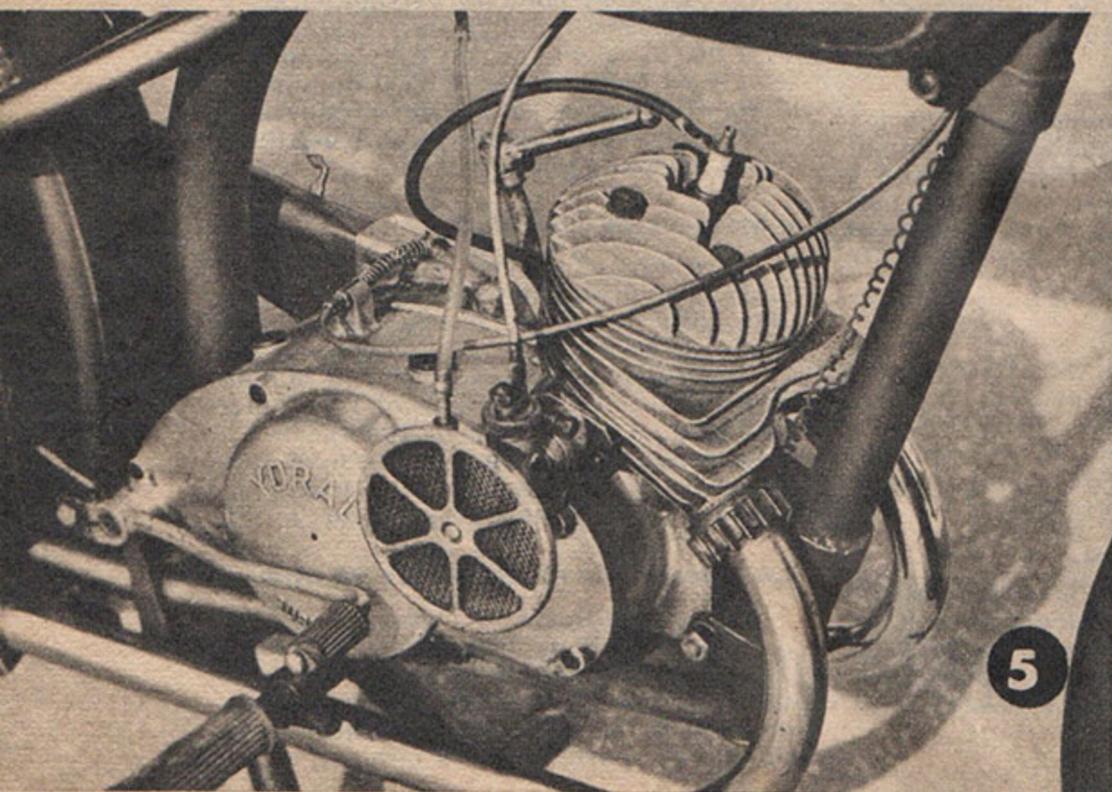
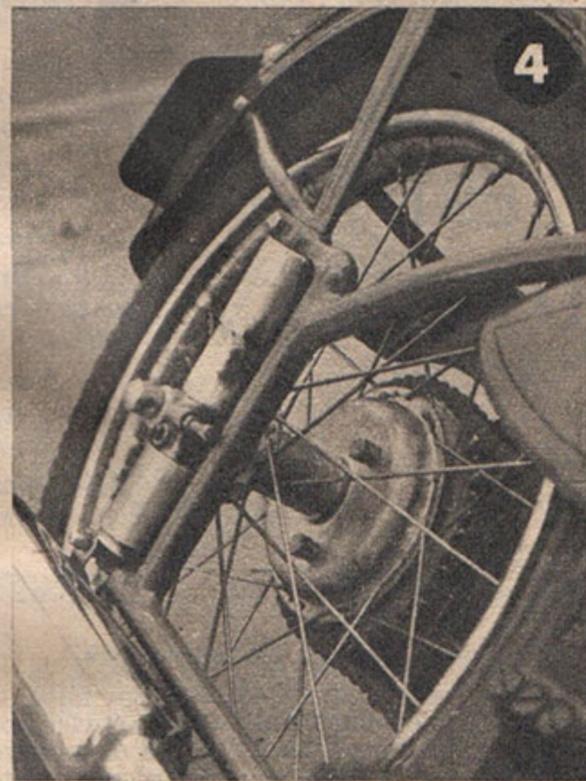
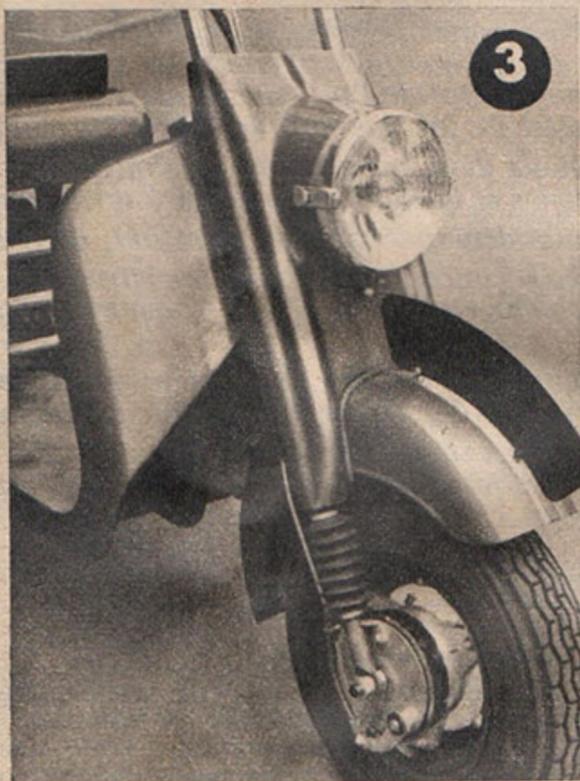
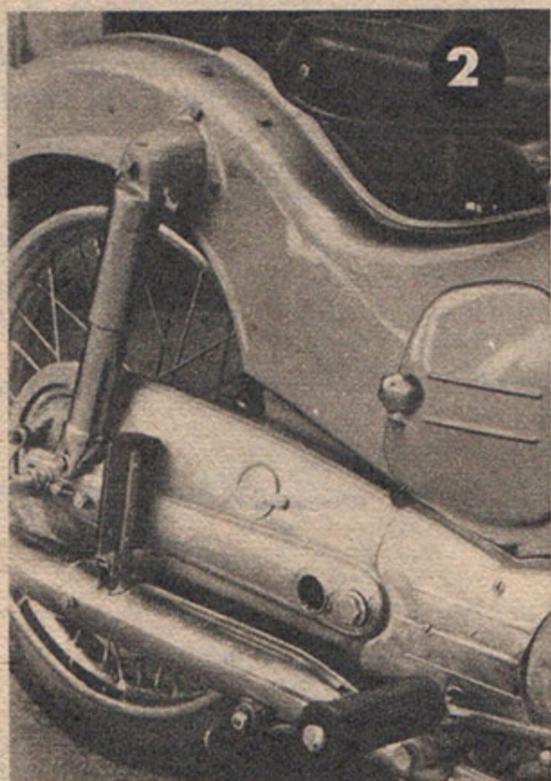
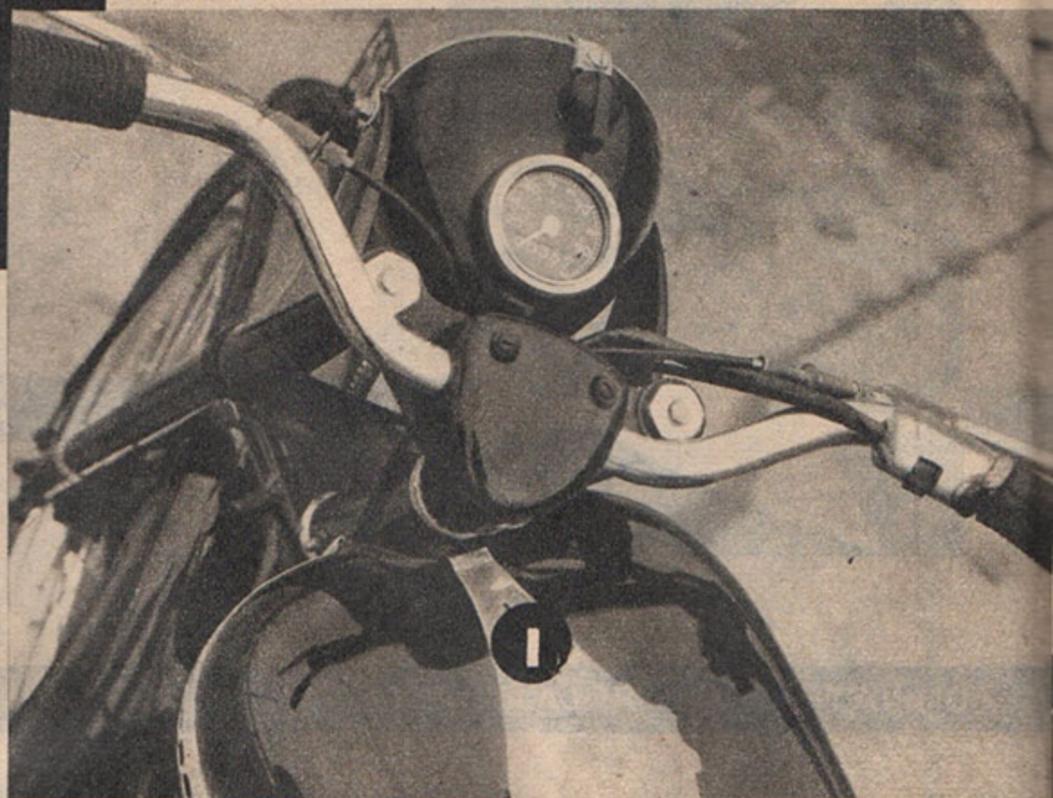
CONCOURS MOTOCYCLES

Voici la 1^{re} série de 6 photos représentant chacune une partie ou un élément d'un motorcycle, scooter, ou vélomoteur de marque connue. Nous rappelons qu'il s'agit de déterminer **la marque** de la machine d'après la partie représentée.

IMPORTANT

Attendre la fin du concours pour envoyer les réponses suivant le questionnaire publié dans le n° du 1^{er} juillet.

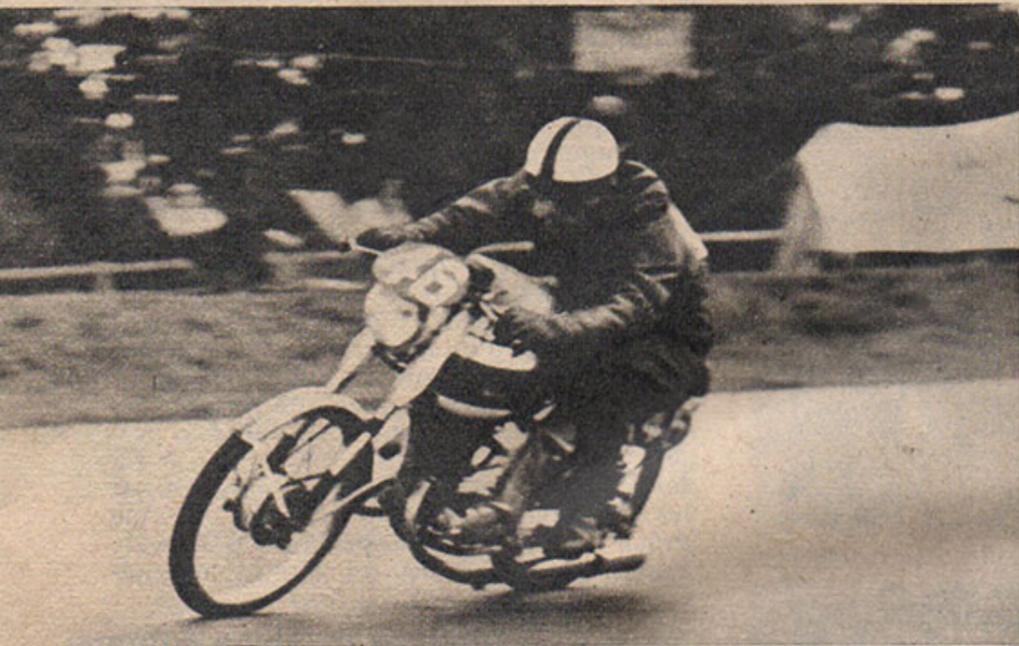
Pour tous détails supplémentaires, se reporter au n° du 15 juin.



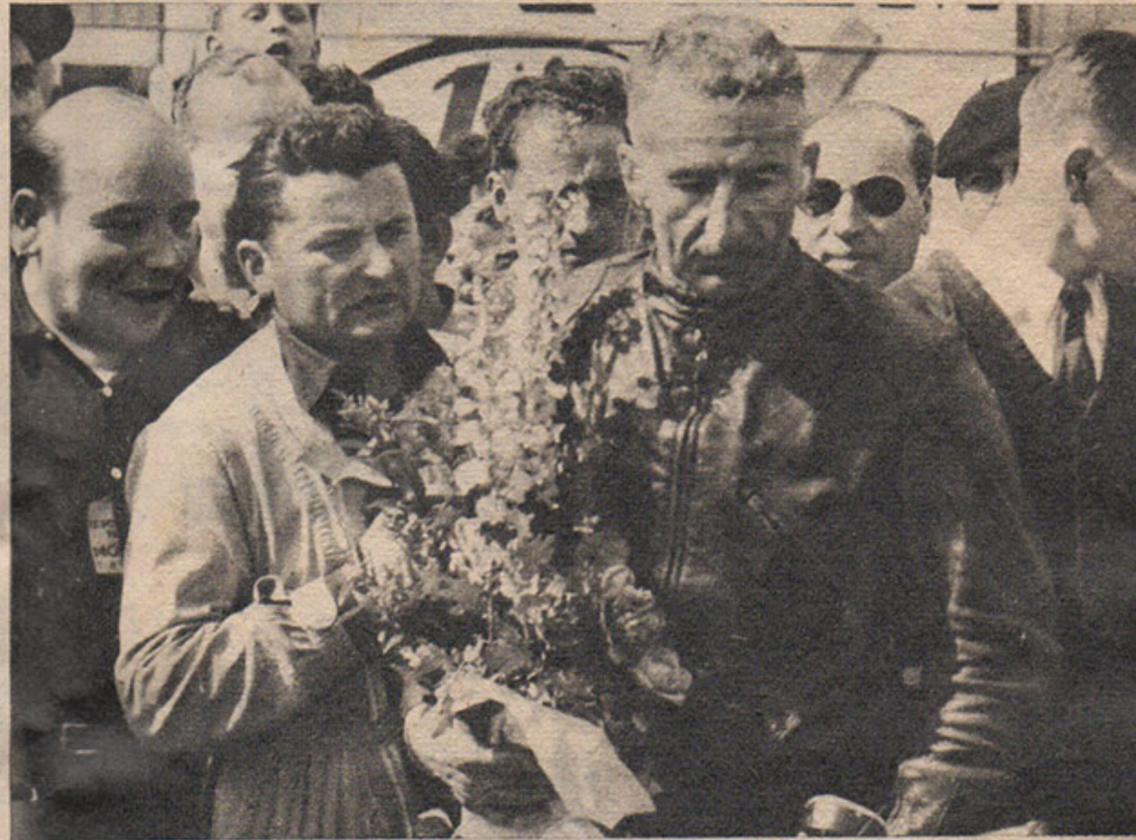
SENSATIONNELLE VICTOIRE PEUGEOT en 175^{cmc.}

AU BOL D'OR

COLLIGNON, sur « Guzzi », termine 1^{er} au classement général, battant dans la dernière heure WEINGARTMAN (Puch), au prix d'un « forcing » stupéfiant



Bouin, vainqueur en 175 cmc., sur Peugeot.



Collignon, vainqueur en 250 cmc., sur Guzzi.

CE 24^e Bol d'Or disputé à Montlhéry marquera un tournant dans l'histoire de l'épreuve. Désormais, et pour autant que l'on voudra égaliser ou dépasser les performances établies, il faudra considérer les 24 h. comme une épreuve de vitesse et la courir comme telle.

Au fur et à mesure que se déroulait l'épreuve, l'on avait nettement l'impression que les « leaders » ne pouvaient plus se permettre d'avoir des ennuis mécaniques.

D'autre part, l'interdiction de changer les moteurs (mesure qui n'avait rien de platonique, puisque des commissaires surveillaient discrètement les réparations) interdisait toute casse sérieuse et redonnait au Bol d'Or une valeur mécanique incontestable.

A la fin de la course, il semblait que la célèbre compétition venait d'acquiescer un nouveau visage, celui d'une stupéfiante épreuve de vitesse sur 24 heures, où tout devait être minuté en vue de la victoire.

Des chiffres? Ravitaillement en essence, huile, avec inspection générale de la machine, en 20 secondes, au stand Peugeot, pilote en selle et moteur en marche, et ceci de la 1^{re} à la 24^e heure.

Même chose chez Puch, où l'huile dans les carters moteurs et dans les réservoirs était injectée sous pression à l'aide d'énormes seringues.

L'aspect des stands était particulièrement significatif. L'organisation méthodique prenait sa pleine valeur et beaucoup durent leur abandon à une organisation hâtive ou un manque de synchronisation entre le personnel mécanicien et le coureur.

Les stands « maisons » étaient évidemment les plus impressionnants : chaque chose à sa place et un spécialiste pour chaque opération. Le résultat ? 22 minutes chez Puch pour changer un piston crevé sur une 250!

Et ceci donne un relief étonnant à la performance de Collignon et de sa Guzzi. La machine avait été minutieusement préparée, culasse avec entrée réduite, et tourna comme une horloge.

Mais le stand était vide, ou presque! Un ou deux mécanos, quelques outils, et c'est tout! Nous revoyons le pilote s'arrêter durant la nuit pour ravitailler, battre la semelle en solitaire pour se réchauffer, et repartir sans avoir rien absorbé! Cette simplicité détonnait devant l'amoncellement de bidons, fûts d'essence et pièces détachées réunies chez Peugeot, Puch, Vallée-Ydral, ou Guiller. Et c'est pourquoi la performance de Collignon nous paraît extraordinaire et situe toute la volonté et la résistance de son auteur qui, dans les dernières heures, chassa à fond derrière l'Autrichien Weingartman, absorbant les virages en style « Grand Prix » comme s'il venait seulement de prendre le départ.

Là encore, le Bol d'Or découvrait son nouveau visage! Il est maintenant le domaine des coureurs de vitesse : il ne suffit plus d'avoir les capacités physiques et une mécanique à la hauteur, il faut aller vite, jusqu'à la fin. L'équipe Peugeot nous en fournit la démonstration, et Bouin émergea en grand champion, virant aussi dur à la 24^e heure qu'à la 1^{re}, le nez toujours dans le cintre alors que bien d'autres concurrents avaient adopté depuis longtemps une tenue beaucoup plus « promenade ».

Chez Puch également, Sutra, Tano et Kellenberger en 175 donnèrent le maximum, mais les mécaniques manquaient de vitesse et nous parurent perdre de la puissance sur la fin. De même en 250, où Weingartman fit l'impossible, mais il dut s'incliner devant le « rush » final de la Guzzi, et pour comble de malheur claqua son joint de culasse dans la dernière heure. Quant à Camus, la victoire lui échappa d'un cheveu!

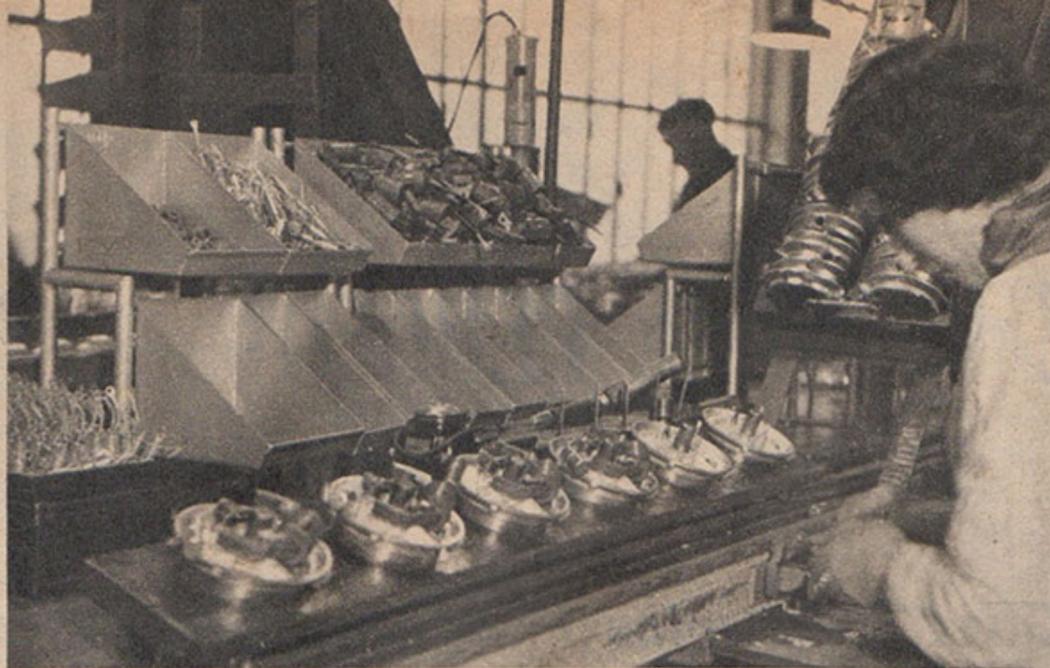
Nous allons essayer brièvement de camper le déroulement de l'épreuve, nous réservant de donner des détails sur chaque marque et pilote dans notre prochain numéro.

UN FAIT SITUE CE 24^e BOL D'OR : la rentrée officielle des grandes maisons françaises dans la compétition. Chez Peugeot, cinq machines au départ, machines qui étonnèrent par leur rendement et leur technique. Chez Monet-Goyon, trois machines. Malheureusement, une préparation un peu hâtive les contraignirent toutes à l'abandon. Et c'est dommage, car elles relevaient d'un dessin entièrement nouveau : suspension AR, oscillante, moteur situé très haut et importante garde au sol rappelant les D.O.T. britanniques, énorme réservoir, et belle présentation rouge cuivre métallisé. Les culasses étaient énormes, et l'ensemble avait vraiment belle allure. Puch présentait trois 175 cmc., partie cycle et cadre-cassisson semblables à la 150 de série, mais deux d'entre elles bénéficiaient du nouveau cylindre en alu chromé intérieurement. Pompe à huile externe, deux carbus et mégaphones.

(Suite page 25)

LE VOLANT MAGNÉTIQUE A.B.G.

**Montage
des bobinages**



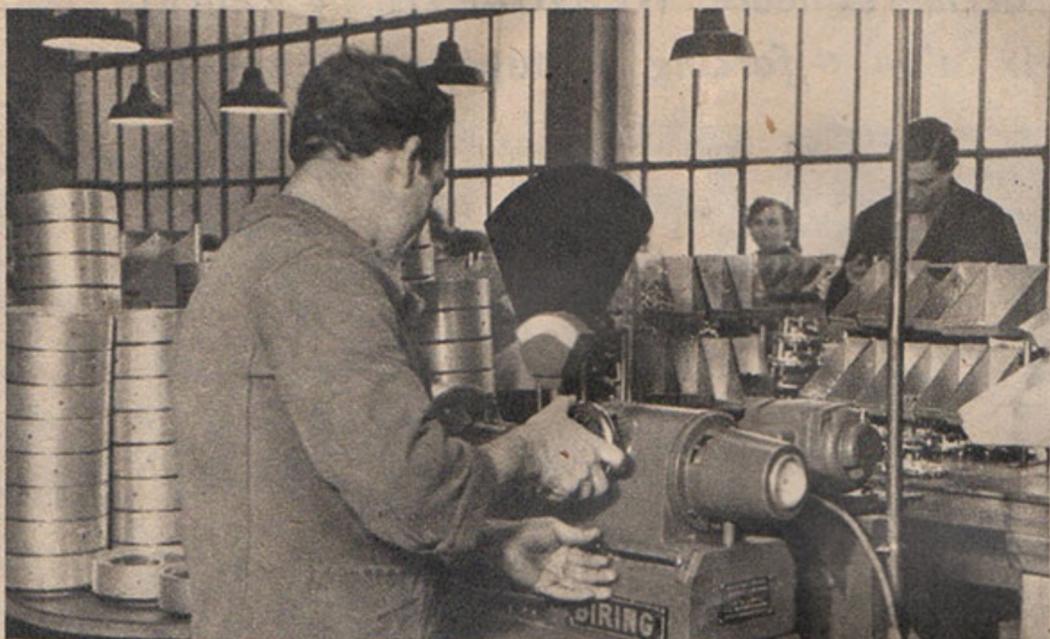
L'UTILISATION des volants magnétiques comme appareils d'allumage et d'éclairage sur les motocyclettes, vélomoteurs, scooters, cyclomoteurs et même motocars a permis de simplifier la construction des moteurs. En effet les volants magnétiques remplacent avantageusement les dynamos ou alternateurs ainsi que leur entraînement et le volant d'inertie. Ce dernier est remplacé par le rotor du volant magnétique et fixé directement en bout du vilebrequin sans aucun entraînement intermédiaire.

Grâce à l'expérience de la Société A.B.G. dans le domaine de l'allumage des moteurs d'aviation, les volants de cette marque fournissent un allumage aussi puissant que les meilleures magnétos et un éclairage conforme aux exigences du Code de la Route.

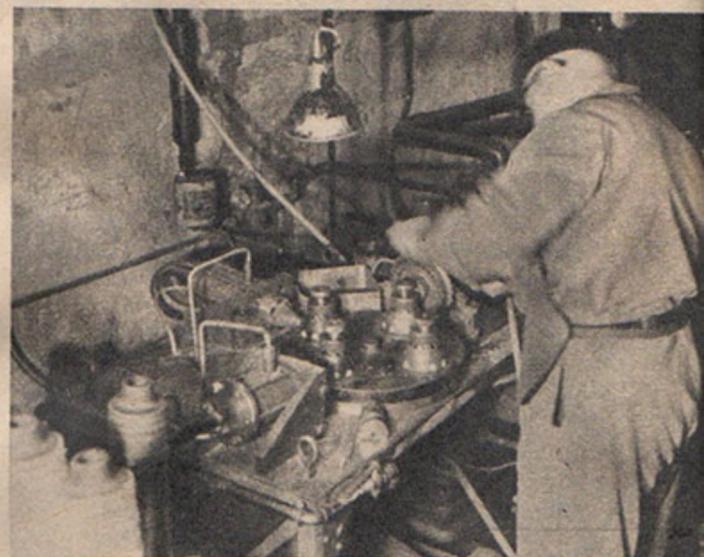
Ces volants sont à 4 pôles, car si les volants à 6 pôles peuvent présenter certains avantages quant à l'éclairage aux bas régimes, les dimensions normalisées actuelles ne permettent pas le logement d'une bobine d'allumage ayant un volume de cuivre et des lignes de fuite suffisantes.

La Société A.B.G. mettant au premier plan la sécurité de fonctionnement, a préféré adopter la solution tétrapolaire. La forte puissance d'éclairage nécessaire sur les motocyclettes modernes est obtenue grâce à des aimants spéciaux et à certaines particularités du circuit magnétique.

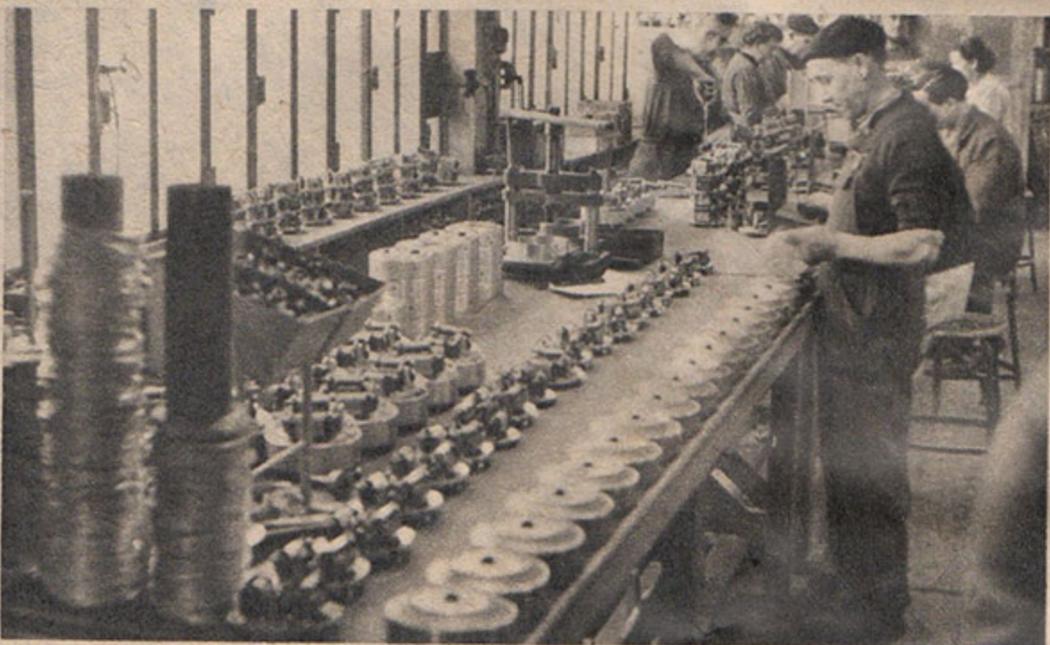
**Équilibrage
des rotors.**



Une curieuse machine automatique pour river les garnitures d'embrayage du moteur Vap.



**Montage final
des rotors et
stators.**



**Description du volant
magnétique A.B.G.**

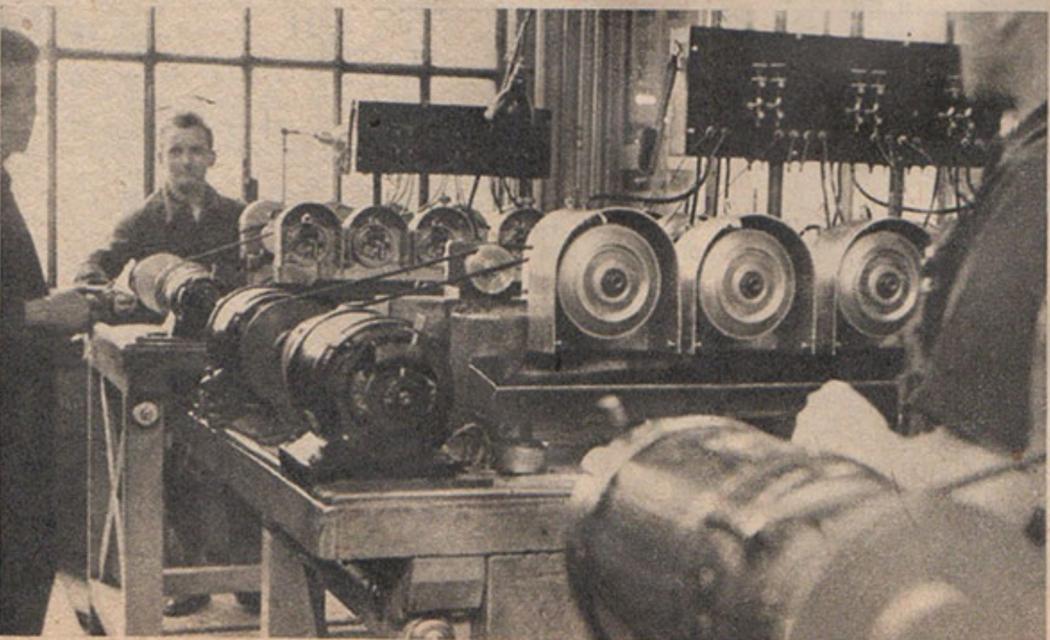
Le rotor est constitué par quatre aimants et par quatre masses polaires assemblés par un alliage léger coulé en coquille, l'ensemble présente ainsi une grande solidité et il est indéformable.

Les bobines, le condensateur et le rupteur sont montés sur le stator. Leur disposition et leur conception sont telles qu'ils sont interchangeables et facilement démontables. Les bobines par exemple ne subissent pas d'usinage après leur montage sur le stator; elles peuvent donc être facilement remplacées par l'utilisateur.

Les bobines et les condensateurs sont réalisés avec les matériaux et suivant les procédés de fabrication employés dans la construction des magnétos d'aviation.

Le système de rupture du courant pri-

**Essai
des volants.**



maire, qui est souvent sensible à l'usure, est particulièrement soigné.

La came en acier traité est rectifiée suivant un profil tel que le point d'ouverture des contacts change très peu quand leur écartement varie, le réglage du rupteur est ainsi toujours voisin de l'optimum. D'ailleurs les caractéristiques du courant primaire et la matière constituant le toucheau ont été déterminés pour que l'écartement des contacts soit à peu près constant au cours de la vie du volant. L'usure des grains est proportionnellement égale à l'usure du toucheau. Le volant, réglé au cours du montage en usine, peut assurer plusieurs centaines d'heures de fonctionnement sans qu'il soit nécessaire de refaire le réglage du rupteur.



Rectification des cames.

Souvent les pannes d'allumage par volants magnétiques sont dues à un percement de la borne haute tension. Celles-ci sont, en général, réalisées en bakélite moulée dont les propriétés diélectriques sont diminuées par l'échauffement provoqué par le carter du moteur. Pour éviter ces inconvénients, la Société A.B.G. a réalisé une borne spéciale dans laquelle le câble s'enfonce profondément; l'isolement entre le conducteur haute tension et la masse est ainsi assuré par la partie isolante du câble et il n'y a plus à craindre le percement de la bakélite. En outre, le câble solidement vissé ne peut pas se séparer du volant et provoquer un brusque arrêt de l'allumage.

Caractéristiques de l'allumage

Une étincelle d'allumage est une décharge électrique qui présente deux aspects successifs différents.

1° Une décharge sous haute tension (environ 10.000 volts) et à haute fréquence, de courte durée (de l'ordre d'un dixième de milliseconde).

2° Une décharge sous basse tension (environ 500 volts) qui correspond à l'écoulement des charges électriques résiduelles accumulées dans la bobine, l'étincelle éclate alors dans les gaz en combustion ou brûlés. Cette décharge appelée parfois queue d'étincelle n'a qu'un effet nuisible, car elle provoque l'usure des bougies. Elle est d'autant plus longue (sa durée est d'environ 2 à 3 millisecondes) que la self du circuit secondaire est importante.

Pour avoir un allumage idéal, il faudrait supprimer cette deuxième partie de l'étincelle, et dans le volant A.B.G. on a cherché à se rapprocher le plus possible de ces conditions. L'énergie de la décharge à haute tension et à haute fréquence a été rendue maximum par l'utilisation d'un circuit magnétique court et bien feuilleté.

Les caractéristiques de l'enroulement primaire ont été déterminées pour que la variation de flux due à l'ouverture des grains soit très grande, même au ralenti, et à peu près indépendante de la vitesse, grâce aux caractéristiques particulières du circuit primaire. La queue d'étincelle a été réduite au minimum en utilisant un enroulement secondaire à faible nombre de spires.

On est ainsi arrivé à réaliser un allumage à grande énergie instantanée, dont la puissance dépend peu de la vitesse, ce qui n'est pas possible avec l'allumage par delco bobine.

Enfin, l'excès de puissance de l'étincelle aux grandes vitesses est réduite sur les volants A.B.G. par certaines particularités brevetées du circuit magnétique et notamment par le noyau feuilleté, sans enroulement, disposé en parallèle avec le noyau d'allumage.

Le volant magnétique A.B.G. fournit sans raté des étincelles de 6 mm. mesurées sur éclateurs B.N.A. à la vitesse de 150 t.m. avec ou sans fonctionnement de l'éclairage. La longueur des étincelles que l'on peut obtenir sans raté dépend peu de la vitesse, et permet ainsi d'allumer les moteurs et d'avoir un démarrage facile dans les plus mauvaises conditions : moteurs très comprimés, bougies présentant des pertes, bougies à électrodes trop écartées.

Caractéristiques de l'éclairage

La Société A.B.G. réalise trois dispositifs d'éclairage :

- un pour fonctionnement sans batterie,
- deux pour fonctionnement avec batterie.

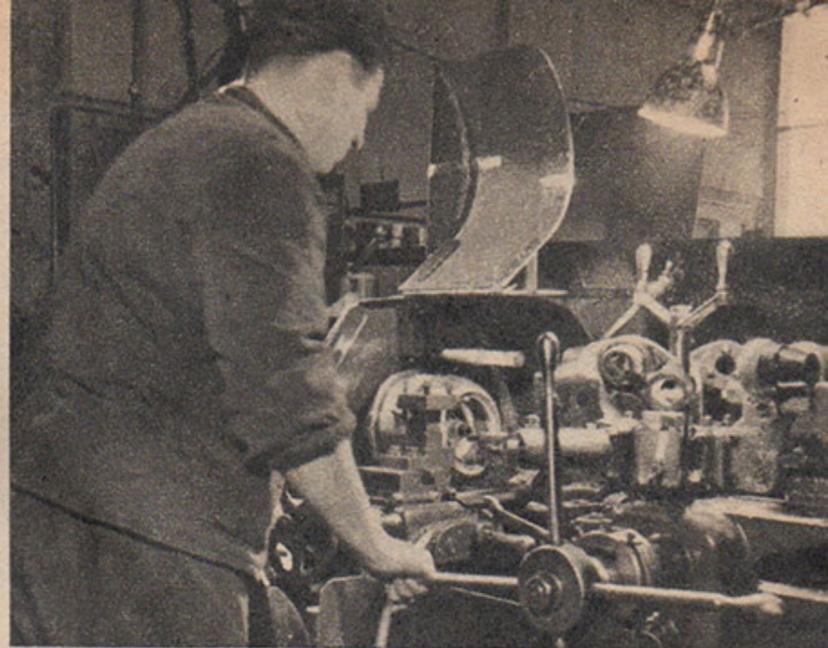
1° *Fonctionnement sans batterie*, éclairage alternatif 12 volts.

Dans ce cas la puissance est de 28/30 watts à 2.000 t.m. et de 40 watts à 4.000 t.m. Ce volant permet donc d'utiliser, dans de bonnes conditions de fonctionnement, les lampes 12 volts 60 bougies.

La vitesse de rotation peut atteindre 6.000 t.m. sans que la lampe soit trop survoltée grâce à une bonne régulation.

2° *Fonctionnement avec batterie*. — Les avertisseurs et les feux de position étant obligatoires sur les motocyclettes, l'usage d'une batterie se généralise de plus en plus et l'installation électrique doit permettre de la recharger. Cela est possible avec le volant magnétique grâce aux redresseurs secs à l'oxyde métallique.

Une difficulté de la charge des batteries est d'avoir un régime de charge adapté au régime de décharge pour ne pas surcharger la batterie et faire évaporer le liquide trop rapidement, il faut aussi



Usinage du rotor.

avoir une intensité de charge assez faible, en rapport avec la capacité des batteries pour motocyclettes qui est, en général, de 7 ampères-heure.

La Société A.B.G. réalise deux types de volants qui satisfont à ces conditions.

a) *Volant magnétique à charge réduite*. — L'éclairage du code-phare est assuré en courant alternatif 12 volts, comme pour le volant sans batterie. Dans ce cas, la batterie est utilisée seulement pour l'avertisseur et l'éclairage des lanternes avant et arrière.

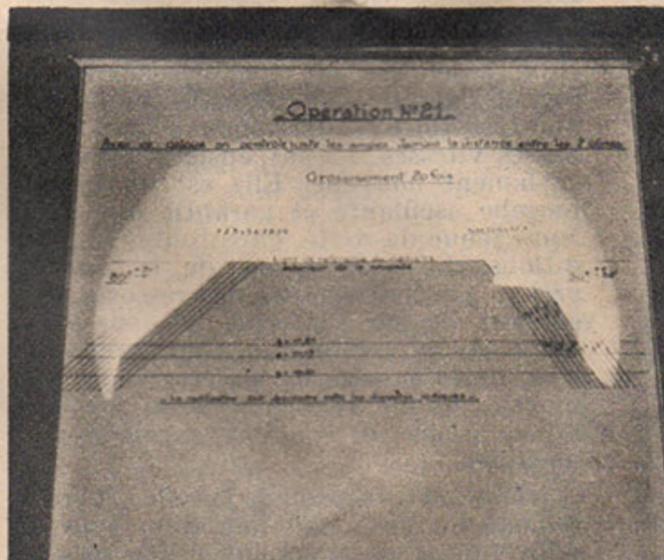
Le courant de charge est permanent, il est le même de jour comme de nuit; il est créé par un induit spécial dont les caractéristiques ont été déterminées pour obtenir une intensité de charge qui ne détériore pas les plaques de la batterie. Le débit a été réglé à 0,7 ampère à 4.000 t.m. et à 0,95 ampère à 6.000 t.m.

Ce type de volant permet donc l'emploi d'un avertisseur et des feux de position avec une installation électrique très simple et un entretien minime de la batterie.

b) *Volant à charge normale*. — Sur ce modèle de volants, tout le courant alternatif d'éclairage est transformé en courant continu. La lampe principale (code-route) est branchée aux bornes de la batterie, on peut donc avoir un éclairage puissant à l'arrêt.

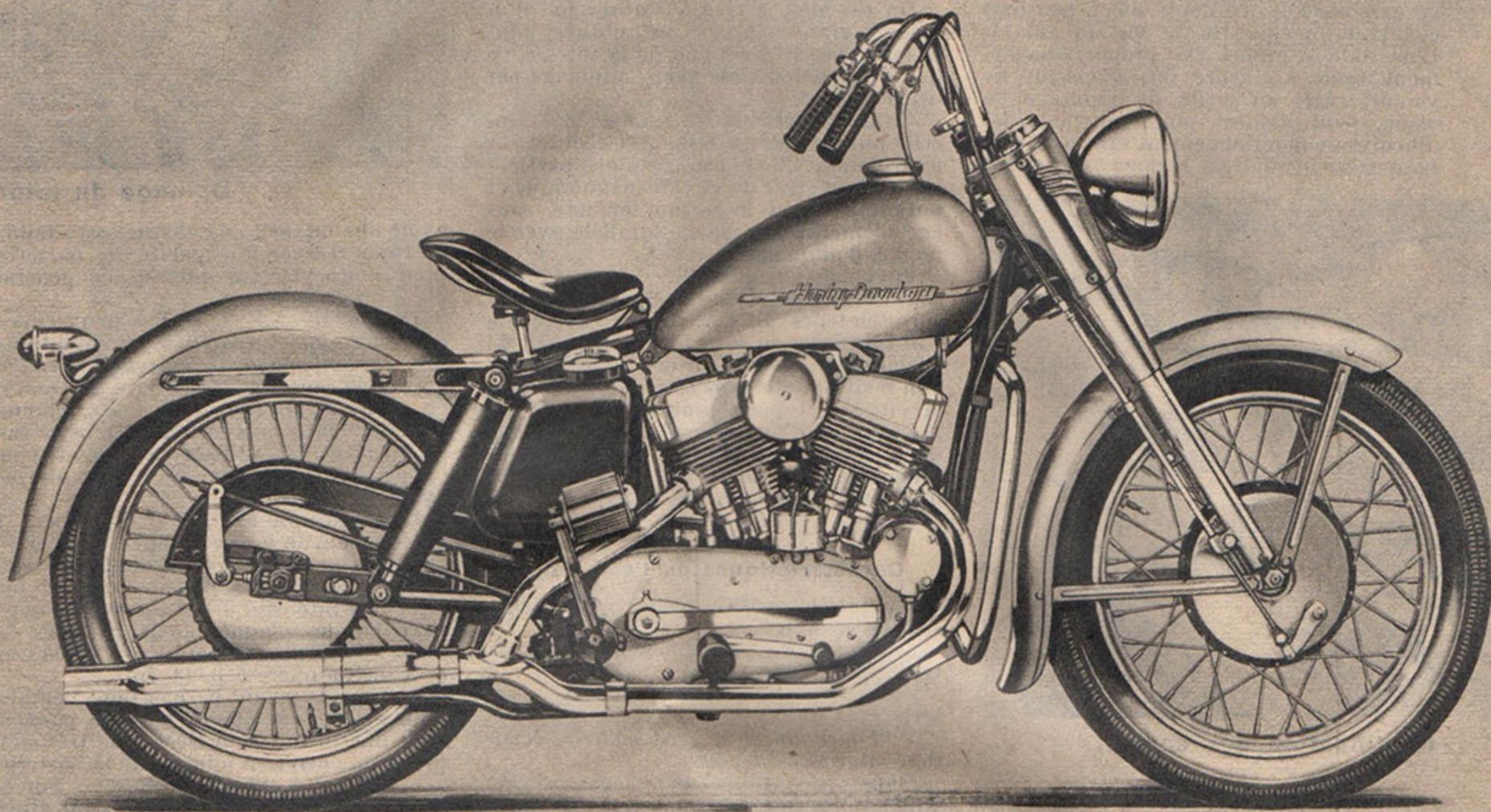
La batterie est chargée suivant deux régimes différents suivant, que l'éclairage fonctionne ou non. De jour, l'intensité de charge est comprise entre 0,5 et 1,5 ampère suivant l'état de charge de la batterie. De nuit, le volant débite environ 5 ampères à 3.000 t.m. ce qui permet d'utiliser des lampes de 50 bougies pour l'éclairage du phare.

Le volant présente tous les avantages de la dynamo plate avec régulateur de tension (éclairage à l'arrêt, bonne conservation de la batterie) et il ne nécessite qu'un entretien très minime grâce à l'absence de collecteur et de balai.



Instrument micrométrique de mesure par réfraction. — A gauche, l'écran de l'appareil.

LA NOUVELLE HARLEY-DAVIDSON



Vue du côté droit du modèle K montrant le sélecteur au pied facile à manier, les ailettes profondes, les culasses en alliage léger, à deux étages, les freins avant et arrière complètement enclos de 20 cm. 32 de diamètre. Ces freins sont montés avec des garnitures anti-friction.

La transmission et la chaîne primaire sont lubrifiées par bain d'huile. Le reste du moteur est graissé par carter sec, l'huile étant contenue dans un réservoir de près de trois litres.

Le système de circulation d'huile est commandé par des pompes à pignons et alimente directement les cylindres.

La selle du modèle K, en forme de cuvette, est suspendue sur deux tiges jumelles. Le confort est garanti par du caoutchouc mousse recouvert de cuir souple.

LA sortie d'une machine américaine complètement nouvelle vient d'être annoncée par la « Harley Davidson Motor Company ». La technique et les progrès réalisés sont nettement en avance sur ce qui se fait actuellement en Amérique. Cette machine a été créée pour répondre aux besoins du trafic moderne et aux vœux des sportifs américains ayant besoin d'une machine de sport.

Cette nouvelle motocyclette, appelée modèle K, est propulsée par un moteur puissant et compact de 750 cmc. à soupapes latérales. Ce moteur a été réalisé par l'ingénieur en chef William J. Harley. C'est le fruit de plus de trois ans de recherches. Le « modèle K » comprend beaucoup de nouveautés et est construit pour servir aussi bien sur les autostrades que sur les parcours en terrain varié. Cette « K » est entièrement nouvelle, du pneu avant au feu rouge et crée un nouveau style. Le moteur de 30 CV, du type à 2 cylindres en V, est monté sur les carters

formant une partie intégrante qui contient également la transmission à 4 vitesses. Les culasses sont à ailettes profondes et ont un dessin particulier destiné à diminuer les bruits mécaniques et à améliorer le refroidissement. Un pignon monté sur amortisseur assure une conduite souple même aux plus basses vitesses. La suspension arrière est également nouvelle. Elle est du type à fourche oscillante et garantit une meilleure tenue de route, dans toutes les conditions. Le mouvement de la fourche arrière est contrôlé par des ressorts hélicoïdaux et par l'intermédiaire de deux amortisseurs hydrauliques du type aviation. Cette suspension arrière, jointe à la fourche avant télescopique et hydraulique, assure un équilibre excellent à la machine.

Même la suspension de la selle est entièrement nouvelle. Au lieu d'un tube de selle unique ou d'employer des ressorts visibles, deux tiges de faible diamètre

supportent la selle. Chaque tige est suspendue sur des ressorts individuels contenus dans les éléments du cadre.

Une autre particularité qui rend la conduite plus facile sur le modèle K est la nouvelle boîte à 4 vitesses, douce de fonctionnement, commandée par un sélecteur au pied et un débrayage à main.

Le modèle K a été construit en vue de donner aux pilotes une aisance et une sûreté maxima. Les freins complètement enfermés sont équipés avec des garnitures anti-friction. Le cadre de ce nouveau modèle est en tube d'acier brasé à l'argent. Il est du type double-berceau et forme un ensemble complet. Cette machine vient s'adjoindre au groupe déjà fameux des motocyclettes Harley-Davidson actuellement sur le marché. Ce groupe comprend : les grosses bi-cylindres à culbuteurs 1.000 et 1.200 cmc. appelées Hydra-Glide, la populaire 125 cmc., la machine de la police et le trois roues de livraison « Servi-car ».



COURRIER DES LECTEURS



L'ANGLETERRE

★

DE Battle, je fais chaque jour de petites excursions, qui toujours sont de nouvelles révélations. Quel pays magnifique ce Sussex! Fortement accidenté, des pâturages en pente parmi des bois de chênes, qui sont des vestiges du temps où Sussex était une forêt de chênes serrés, mais dont grand nombre de chênes ont dû tomber pour en construire des vaisseaux de guerre dans les temps anciens. De petites rivières gracieuses traversent les vallées, dans lesquelles des femmes sont occupées sur les grands champs de houblon. La culture du houblon est évidemment une occupation importante et toutes les fermes possèdent une ou plusieurs tours rondes avec un capot de ventilation rotatif, qu'on appelle « oasthouses » et dans lesquelles le houblon doit fermenter. Et alors les nombreux patelins artistiques! Je traverse des villages qui ont l'air comme si rien n'y avait été changé depuis les moyens âges; de vieilles maisonnettes, avec des fenêtres avec verre mis en plomb, s'entraident pour résister à l'irréparable outrage des années.

Je ne saurais pas quoi vous recommander tout particulièrement dans cette région superbe, si vous vouliez des fois suivre mon exemple et visiter le Sussex par Mobylette. C'est beau partout, n'importe où qu'on vient. C'est curieux que le premier moment qu'on monte sur sa bécane, on n'a pas un seul instant de difficulté pour tenir la gauche. Toutefois, sur des chemins déserts, vous ne devez pas continuer à rouler au milieu, parce qu'alors lors d'une rencontre imprévue vous risqueriez que l'habitude reprenne ses droits et vous pourriez vous garer de travers. Mais, si on tient la gauche aussi sur des routes désertes, ça ira tout seul.

Le but d'une de mes excursions est Chichester avec sa cathédrale resplendissante. Entre Chichester et Southampton la côte a des criques profondes, auxquelles sont situés les patelins les plus pittoresques, qui ont chacun leur port de chasse. Rendez-vous par exemple une fois à Bosham, un des nombreux endroits où des enthousiastes de sport nautique ont leur maisonnette pour s'adonner à la voile.

Une autre excursion vous conduit à

Canterbury et je passe le port d'aviation de Lympne où des autos et de grands avions sont parqués sur le terrain. Les portes de devant d'un avion s'ouvrent, une passerelle est roulée vers l'avion et quelques autos sortent de la carcasse. Je crois voir quelque chose tout à fait extraordinaire, mais plus tard j'apprends que c'est la voie aérienne pour Le Touquet, chaque quart d'heure un avion. Cet été on a transporté de cette façon plus de 12.000 autos.

Les poteaux indicateurs ont seulement 1 mètre de haut, comme vous pouvez voir sur la photo ci-jointe où ma Mobylette est appuyée contre un de ces « signposts ». Ceci est très pratique, parce que le soir on peut lire l'inscription du poteau à la lumière de sa lampe ou, à la rigueur, grâce à une allumette.

En parcourant l'Angleterre, on rencontre des auberges exquises et partout on vous sert un thé excellent. Mais ne croyez pas que quelque part vous puissiez vous asseoir dehors; on vous sert pour la plupart le thé dans une pièce très intime, mais le jardin est le jardin et rien de plus. Ceci est vraiment typique dans un pays où l'on aime, paraît-il, tant la vie de campagne. C'est pourquoi je remonte vite sur ma Mobylette pour profiter du bon air. Mais voilà une ondée, qui vient tout droit sur moi. La grange d'une ferme est ouverte et pendant que les premières gouttes dégringolent, je gare ma petite moto dans la grange et je m'allonge dans le foin... et lorsque je me réveille le soleil brille à nouveau abondamment. Suis-je un veinard ou ne le suis-je pas?

Je n'ai jamais su que le Sussex était si beau et offrait tant de diversité. Ce patelin est encore plus vieux et plus antique que l'autre. Les routes sont toutes excellentes, aussi les petits chemins vicinaux, et si vous évitez les restaurants de luxe, les prix sont moins coûteux qu'on avait cru. Si jamais vous vouliez suivre mon bon exemple, je voudrais alors vous donner le bon conseil de commander le bouquin « Come to Sussex » (édition The County Association Ltd., Bourdon Street, London W.1.), afin d'étudier d'avance sur la carte l'un ou l'autre. De cette façon vous voyez des choses extraordinaires, qui vous auraient certainement échappés sans étude préparatoire. Sans une telle préparation, vous auriez manqué par exemple Bexhill, qui se trouve à 8 kilomètres de Hastings et qui a un pavillon de plage vraiment unique.

Si des fois, pour changer, vous voulez laisser votre vélo à l'hôtel ou à la pension et faire des excursions plus longues, une variation de tours par autocar est à votre disposition. Je pense à ce sujet à Tunbridge Wells, Ashdown Forest et tant d'autres belles régions, qui toutefois peuvent aussi bien être visitées par Mobylette, et si vous avez l'occasion, il faut naturellement visiter Londres.

Un des derniers jours je passe encore à Battle, car il y a encore quelques endroits très pittoresques dans les environs que je voudrais bien voir. Sur la photo ci-jointe, vous voyez ma charmante

EN MOBYLETTE

(Suite)

★

nièce qui veut essayer une fois la Mobylette de son oncle. Une dernière excursion me mène vers Bodiam Castle, un des châteaux rares dans cette région qui sont entourés d'un fossé.

Le jour suivant je boucle mes bagages; en fixant — à la joie exubérante de ma nièce — mon chapeau avec une pince au-dessus de mon sac alpin. En chantant « La petite diligence » (une chanson très en vogue en Hollande; vous la connaissez?), je suis de nouveau la même route le long de la côte pour Douvres, où ma Mobylette voltige de nouveau à travers l'atmosphère (elle s'y habitue déjà!) pour être engloutie par le bateau. Le départ de Douvres est à 5 heures, de sorte que (il est mi-août) nous arrivons la nuit à Ostende.

Le débarquement se fait bien plus vite qu'à Douvres et, lorsqu'on m'a remis mon vélo, je roulez de nouveau sur la route excellente le long de la côte belge. Quoique c'est un chemin belge, je chante toujours :

*La petite diligence,
Sur les beaux chemins de France,
S'en allait en caholant
Par la pluie et le beau temps.*

Je crains que cette chanson ne veuille plus jamais sortir de ma tête! Vraiment, il fait beau temps: le vent joue avec mes cheveux grisonnants et les étoiles étincellent dans un ciel noir. La route est complètement déserte, et il est mieux que j'abandonne mon projet initial pour rouler pendant la nuit jusqu'en Hollande. Pas une seconde mon petit moteur m'a laissé à l'abandon, mais imaginez-vous que j'aurais une panne de pneu dans cette solitude nocturne et que je serais forcé de coucher au bord de la route! A Le Coq-sur-Mer, le Golf-Hôtel à l'air attrayant et, comme il me reste encore assez de francs belges, j'y descends et après un sandwich au jambon et une bière blonde je vais roupiller. Le jour suivant, je poursuis mon voyage en Hollande et je rentre chez moi tellement satisfait de cette randonnée que je veux vous chanter, chers lecteurs et chères lectrices, bien que je vous aie promis d'écrire en prose :

*Quand on veut s'amuser,
Il faut savoir voyager!*

NESUHAR DRAUDE.

16.000 KM. A TRAVERS L'EUROPE (suite)

L'OUVERTURE de la toile de tente s'écartera peu à peu sous l'action d'une main... étrangère.

Mal réveillé et sans réfléchir, je continue de mon côté brusquement le geste et vois mon voleur bondir en arrière et décamper. Avec une remarquable vélocité, il saute et zigzague pour éviter des trous que je n'avais même pas remarqués.

C'est probablement un habitué qui cherchait à s'emparer à « la surprise » d'une brassée de vêtements pour leur contenu.

Conservant le viatique nécessaire et la pape-rasserie non moins indispensable, notre voyage continue donc, ayant ainsi échappé de justesse à cette embûche d'un nouveau genre.

Dans cette région d'un attrait touristique mondial, les pick-pockets sont si nombreux, paraît-il, qu'ils font un peu partie du décor; surtout à la saison chaude, un peu comme ces moustiques de certaines régions méridionales qui apparaissent surtout au moment des vacances...

Amis campeurs, faites-en votre profit.

A Venise, la route aboutit... dans des garages où les véhicules sont obligatoirement déposés. Quelques ponts-escaliers et vous voici dans la « Perle de l'Adriatique ».

Aussitôt, l'oreille et le regard sont accaparés par cette curiosité et son étourdissement. L'exubérance latine prend ici tout son sens. Les passants causent peu mais crient beaucoup, s'accompagnant de gestes brusques et vifs quand ils ne se figent pas dans une attitude théâtrale assortie d'un regard approprié qui se veut persuasif... Il faut les voir prendre les nuages à témoin ou fléchir les genoux comme sous le poids de l'accablement de n'être point crus...

Piazza San-Marco; l'immense place dallée émerge seulement de l'inondation causée par la mer que le vent avait poussée là. Des planches sur tréteaux sont encore en position et de multiples traces d'eau en reflétant les dorures ensoleillées de la basilique se métamorphosent en flaques de lumière...

De bruyantes pompes évacuent la marée sacrilège qui s'est installée dans la crypte du saint lieu où surnagent chaises et pupitres. Les moteurs résonnent sous les voûtes. Devant la réputée « Feuille d'Or », ce n'est point l'habituelle odeur de l'encens qui s'offre au touriste, mais celle plus païenne de l'huile de ricin carbonisée.

Dans cette cité lacustre, tout est nautique. On a beau le savoir, cela fait toujours un drôle d'effet de voir, par exemple, une gondole accablée de charbon en croiser une autre envahie de pommes de terre...

Aux carrefours des ruelles aquatiques, les conducteurs de ces dissymétriques embarcations hurlent un avertissement, mais les collisions sont rares, l'habileté de ces gondoliers se transmettant, comme leur charge, de père en fils.

Beaucoup de commerçants parlent notre langue. A part ce patron du « Franco-Bar » où je vais croyant m'y documenter en français; Franco, c'est le nom du patron.

Le camping est délaissé pendant un séjour dans une cité. Et à Venise, si vous voulez rentrer à votre hôtel à pied, tard le soir, vous vous perdez comme tous les visiteurs dans ce labyrinthe aquatique et par de sombres ruelles de 80 centimètres de large parcis; vous aboutirez, soit à des courettes sans issue, soit à des impasses sur l'eau. Même en demandant votre chemin à tout bout de pont, vous vous égarerez

sans cesse de « piazzas » en « pontes », mais vous aurez visité une bonne partie de la ville avant de vous retrouver... à l'endroit d'où vous êtes parti deux heures auparavant. Alors les vus sages... ou les moins têtus, prendront l'autobus. Nautique, bien entendu.

En devinant une gondole (peinte en noir obligatoirement), froisser un reflet dans l'obscurité, vous penserez peut-être au passé relativement récent, noir d'intrigues et rouge de sang. L'imagination, en s'arc-boutant sur le décor inchangé, extrait et arrache facilement du gouffre du passé l'ambiance qui devait y régner.

Alors, peut-être évoquerez-vous ces mortelles embuscades qui avaient lieu chaque nuit sur ces mêmes dalles. Vous croirez peut-être réentendre le halètement désespéré des bruteurs entre les cliquetis des fers qui étincellent parfois en égratignant les murs trop rapprochés... ou bien encore l'affreux gargouillement des victimes qu'engloutit le lincoln noir de l'eau indifférente, tandis que décroît déjà au loin la course de l'assassin...

Frissonnant en évoquant tout ceci, vous sentirez peut-être dans l'obscurité la présence de certaines âmes clouées là par l'épée de leur destin; votre pas se fera plus rapide et vous vous surprendrez à vous retourner, parfois involontairement... jusqu'aux ruelles moins désertes de votre hôtel enfin retrouvé.

Là, la plainte psalmodique du crieur de « Gazzettino Serra » vous ramènera au vingtième siècle, dans « Venezia-la-Bella » du fluorescent, du be-bop et du coca-cola...

Après quelques jours, l'étonnante agglomération est quittée sur une dernière vision, triste et touchante à la fois; une foule de pauvres gens défile précipitamment dessous une minuscule fenêtre de cloître par laquelle un moine distribue des poignées de billets de banque à des centaines de mains malheureuses. Spectacle touchant car l'ecclésiastique ne regarde pas les visages, ne demande pas de papiers... il donne sans compter... il donne avec joie. La charité qui vient du cœur n'a pas besoin de bureaux ni de papeteries...

Après un après-midi de « strada » (route) laquelle glisse à travers une plaine tranchée de « fumes » qui caressent leurs roseaux, c'est la frontière triestine qui exhibe ses douaniers tout de noir vêtus et surmontés, c'est le mot, du casque protubérant et également noir des « bobbies » londonniens. La belle Trieste, objet des convoitises des Yougoslaves et des Italiens, est dominée par d'imposants monuments sculptés qui sont aussi des phares. Quelques régiments américains sont cantonnés dans un lieu charmant au bord de l'Adriatique que la « 175 » abandonne pour se diriger vers la Yougoslavie septentrionale.

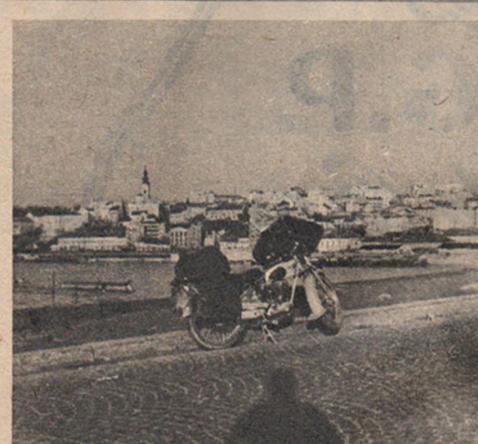
Les formalités sont vite faites et la première impression est assez bonne, aidée en cela par une excellente route goudronnée jouant à cache-cache dans la montagne. Mais, après quelques kilomètres, la route devient un abominable chemin où l'on a déversé des tonnes de pierres concassées qui roulent sous les pneus. Il ne s'agit décidément pas d'un chantier; cela dure toute la soirée. En seconde, en première et... à pied, les pneus arrivent cependant à Lubljana, puis à Zagreb. Mais en cette triste et petite agglomération industrielle, la deuxième, je crois, de Yougoslavie, ma monture est immobilisée. C'est dimanche. Ce détail la prive d'essence car, ce jour-là, les postes sont fermés; en tout cas, ce fait ne la prive pas d'huile... car même la semaine il n'y en a pas. Petit début dans la langue Yougoslave: Je me familiarise très vite avec deux mots assez importants et que je m'entends souvent adresser: « Né » qui veut dire « non », et « Népa » qui signifie... « il n'y en a pas ».

Pour la première fois depuis le commencement de mes vagabondages en Europe, j'ai vraiment l'impression d'être à l'étranger et de m'y trouver d'ailleurs bien petit... Cette fois, de l'espoir et de l'optimisme... « Né », « Népa »! car je fais un rapprochement entre la cylindrée, la charge transportée, l'état des chemins et les 16.000 km envisagés; je trouve le projet un tantinet téméraire et ai l'impression qu'il serait peut-être plus sage de renoncer avant d'être trop éloigné dans ces régions si défavorables au tourisme.

Mais la sagesse est si rare... et l'aventure si palpitante... Cette dernière sait si bien vous insuffler la certitude de vivre enfin pour « de vrai », et d'être ainsi elle-même la véritable sagesse... Chi lo sa?

Le coup de pouce du destin apparaît sous les traits d'un chauffeur de taxi, ancien champion motocycliste de Yougoslavie 1936, qui remplit mon réservoir à ras le bouchon. La solidarité « deux roues » a joué spontanément, une fois de plus et par-dessus les frontières et les idéologies.

Du coup, sous le poids du carburant, la balance de l'indécision penche à l'est. Le sort en est définitivement jeté lorsque mon extortard m'informe (en espagnol!) que la bonne route sera de la partie jusqu'à la capitale à 380 kilomètres. En route donc à travers le brouillard et le froid retrouvés. Malgré le grand pare-brise (un Delannet protège-mains), malgré aussi les doubles gants imperméables (dénichés en Suisse) et un chaud passe-montagne, les aiguilles acérées du froid imposent de fréquents arrêts. Vivement le jour où les constructeurs de motocyclettes comprendront que les



Belgrade. La moto est très entourée et notre ami Boucher a eu le plaisir de rencontrer un confrère, le reporter allemand E. Merten.



amateurs de « deux roues » sont bâtis sensible ment comme les automobilistes et qu'ils n'ont pas une prédilection particulière pour le froid, la boue, la poussière, le goudron, l'huile, etc... Les fabricants de Vespa et autres scooters très protecteurs l'ont bien compris et en ont tenu compte; ils n'ont pas précisément l'air de le regretter. Honneur à leur succès mérité, et vivement pour nos vraies motos aux roues plus grandes et aux réservoirs entre les jambes un carenage genre « Miller-Jupiter », mais trouvable en France. En attendant cet événement qui synthétisera les formes de la moto de l'avenir, je continue à me geler les pieds... et à m'arrêter tous les 20 kilomètres pour piétiner le sol qui n'y est pour rien. Tous ces arrêts... circulatoires ont lieu en rase campagne car cette voie évite les agglomérations. C'est sans doute pour cela que cette route assez bonne, quoique pavée parfois, est appelée pompeusement ici: « l'autostrade ». Cette voie, droite, plate, est monotone malgré le chant aux curieuses inflexions slaves des cultivateurs qui, en cette fin d'après-midi, ramènent les typiques charrettes, pleines de betteraves qui s'échappent parfois (elles aussi...) sur la route. Ces paroles de De Boisset me reviennent à la mémoire: « Il faut une bonne dose de foi pour supporter sans mélancolie le spectacle de la nature qui se meurt... »

Après deux jours de route, hachés d'arrêts causés par le froid, un contrôle de police pré-sage l'approche de la capitale car, dans cette nation, les autorités font noter les entrées et sorties de chaque véhicule à chaque ville. Il est vrai que la circulation est nulle. Pendant ces deux jours, je n'ai vu que 9 autos et 2 vélocités, le tout assez antique. Pas de poste d'essence non plus mais avec le seul contenu du réservoir, le carburateur (un Zenith à 3 gicleurs) me permet de faire largement les 380 kilomètres de Zagreb à la capitale.

Au confluent du Danube et de la Sava, Belgrade, ville étagée, reflète sur son grand fleuve des milliers de fenêtres cuirées par le couchant.

A peine le grand pont aux pavés disjoint est-il traversé, qu'une foule sympathique, d'aspect assez misérable et aux vêtements légèrement troués, entoure le véhicule à son premier arrêt au poste principal d'essence. Mais il faudra chercher longtemps avant de trouver du carburant; et toujours pas d'huile.

Mais à part cela, le service touristique (Putnik) est très accueillant et dirige les étrangers sur l'Hôtel de Moscou, un magnifique palace, le plus bel établissement de Yougoslavie.

Presque tous les visiteurs sont des correspondants de presse américains dont les jeeps sont très entourés par une foule amicale, et admirative, et ma New-Map, au nom à consonnance anglo-saxonne, est elle aussi constamment environnée, comme la « Mars » d'ailleurs, moto de 125 cmc, d'un journaliste allemand, M. Egon Merten, du « Hamburger Zeitung », qui tente un raid patronné par son journal: Brème-Athènes-Brème, au cours duquel il se documente sur les minorités allemandes en Yougoslavie...

Guidé par lui, je trouve enfin à me faire accepter les « Turist-Bons » dans certains établissements de la capitale qu'il connaît bien. Les « Turist-Bons » sont des monnaies qui font baisser les prix officiels de 70 %, ce qui les rend enfin abordables; malheureusement, contrairement à ce que vous dit le service touristique en vous changeant vos devises, ils ne sont pas acceptés partout, ce qui vous oblige à payer au cours officiel, lequel est effarant.

Mais laissons les machines à leurs essais de curieux et allions plutôt faire un tour en ville à pied.

Les rues sont assez misérables, mais le cœur de la ville est constitué par quelques avenues magnifiques, aux magasins modernes. Des paysans circulent, un peu déguenillés et en costume de leur région; parfois les sabots recourbés remplacent les poulaines, lesquelles... cèdent le pas à la botte de cuir aux cent plis réguliers, ce qui donne un peu l'air à son propriétaire d'avoir chaussé des bandonéons. Les costumes où les pantalons collants et les manches bouffantes dominent sont assez inattendus et rappellent aux visiteurs que la république populaire est constituée d'un ensemble de petits royaumes: Herzégovine, Bosnie, Croatie, Serbie, etc..., aux différences fortement marquées. La plupart de ces hommes portent un long bâton sur l'épaule où se balancent ainsi des baluchons ou des récipients.

Tournons sur cette autre grande avenue, jalonnée d'effigies et de slogans politiques. Des femmes, un foulard blanc sur la tête et accroupies au pied des murs, conversent d'une voix chantante. Des hommes, également accrou-

pis, attendent le client près d'une balance... à personnes; balance très moderne où l'on peut lire son poids entre les semelles. Comme ces balances sont nombreuses, on devine vite le souci prédominant de la population laquelle, est unanime à dire que tout va beaucoup mieux depuis que Tito a rendu le pays indépendant et autonome et aussi que la situation s'améliore sans cesse à tous points de vue.

Mais continuons notre promenade. Voici un pope: longue barbe croulant sur une robe noire aux manches bouffantes, le tout surmonté d'une haute coiffure qui ressemble assez à un gibus qui serait posé à l'envers. Voici une cantonnière: la cigarette aux lèvres et en pantalon.

La circulation est surtout faite de voitures à chevaux; très peu d'autos. Pas de motos. Si, unel en vitrine; c'est le gros lot d'une loterie exposé à la convoitise générale; l'imposante Indian est un peu cabossée mais entièrement repeinte.

Quelques photos à travers la ville me valent quelques ennuis avec les policiers; les uns ne bronchent pas; les autres m'interdisent de prendre des clichés et veulent m'emmener. Mais tout s'arrange. Ces policiers, très nombreux, sont très soupçonneux mais très courts. Beaucoup de militaires aussi. La nation vit en état d'alerte et se tient sur la défensive.

La physionomie de la ville change; le soir, une immense foule très élégante alors (les hommes portent même la cravate) se promène dans la principale avenue et l'on se croirait à cet endroit et à ce moment dans n'importe quelle grande ville occidentale.

Après quelques jours, je quitte la ville et mon cicerone qui rédige des reportages sur les environs. Je dois auparavant changer mes câbles de freins, de gaz et d'avance, usés d'être manipulés sans arrêt dans le garage par des centaines de mains d'admirateurs trop fervents de mécanique.

La route goudronnée reprise est très agréable. Elle épouse les sinuosités (de la montagne enfin retrouvée. Mais 100 kilomètres plus loin, la fête est finie. C'est le chemin caillouteux qui réapparaît. Cinq énormes roues à aubes, à la queue-levé au bord du fleuve, disputent un sprint immobile et ininterrompu; leur taille inusitée attire l'objectif du 24x36. Enfin! pouvoir photographier en paix! A la ville, je n'étais jamais bien tranquille...

Les grands moulins rejoignent les Bosniaques, les Croates et les Serbes qui sont déjà coincés dans les spires de la pellicule.

Cela est à peine terminé qu'un militaire à l'étoile rouge se précipite, baïonnette au canon. Il s'imagina que je viens de photographier l'affreux pont de chemin de fer, à côté, et qu'il est chargé de garder en cet endroit proche de la république populaire d'Albanie.

Nous nous fâchons tous les deux à la fois. Dans une langue différente, mais avec ensemble.

Ma mauvaise humeur s'éloigne à mesure que son perche-boyaux se rapproche. Finalement, mes papiers ne servant à rien, je me laisse conduire « manu militari » au bureau de police politique le plus proche, à quelques kilomètres de là. Je refuse de quitter ma machine et préfère la conduire à la main. Las de m'arc-bouter de trous en trous contre mon engin, je parviens à décider la zélee sentinelle, fatiguée elle aussi sous le poids de son arsenal, à se hisser sur mes bagages. La pétoire et son poinçon mis enfin en bandoulière (après une courte hésitation), mon gardien accepte courageusement de se jucher là-haut, derrière moi, sans mot dire. Les grandes douleurs sont muettes.

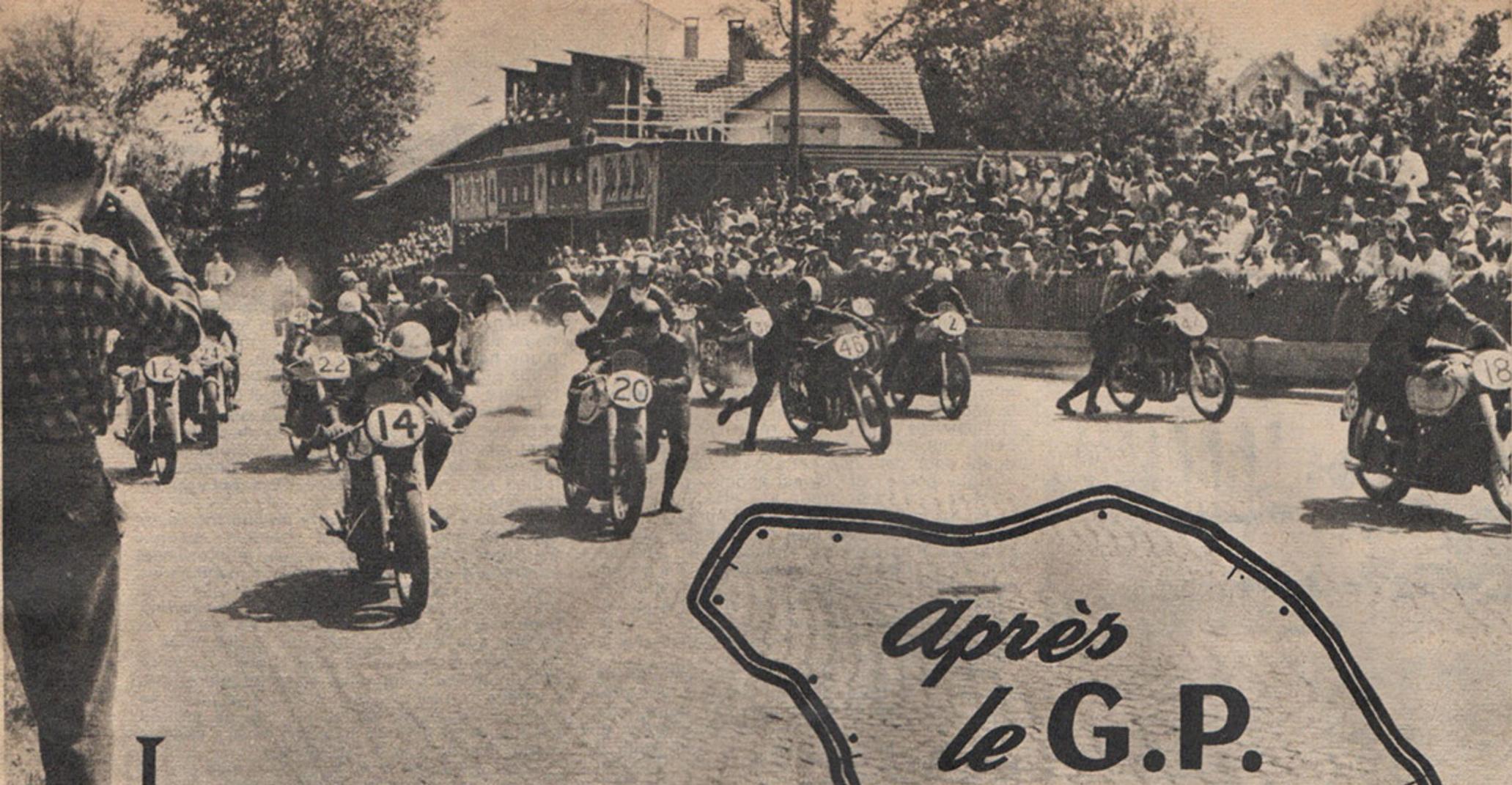
Il ignore bien sûr que j'ai un penchant pour le moto-cross; mais haut perché, me dominant du buste, il doit le regretter, si j'en juge à ses doigts qui s'accrochent et me rentrent sous les clavicules, et aussi à ses jurons, lorsque je crois bien faire d'ouvrir les gaz en grand pour mieux passer aux endroits scabreux. Peut-être croit-il que j'ai voulu abrégé cette rencontre en... me séparant de lui? Que sais-je? Peut-être aussi, en me secouant, voulait-il me dire qu'il préférerait descendre... Je ne sais, mais il est sans doute préférable que je ne comprenne pas le yougoslave!

Voici le bâtiment de la police politique. Prévenu je ne sais comment, un groupe à l'air de nous attendre devant. Bottes noires, longues capotes bleu marine, coiffures surmontées de l'étoile rouge, tout cela s'approche de notre bizarre équipage.

Mon fidèle gardien arrive à descendre, un peu pâle (moi aussi). Saluant un officier, il se met à lui parler très vite et doit m'accabler car il n'ose me regarder. L'officier, impassible, l'écoute attentivement, sans l'interrompre, tandis que d'un regard singulièrement pénitent il ne quitte pas mes yeux...



Une rue de Venise



LE G. P. de Berne constituait la première grande confrontation internationale entre l'industrie anglaise, italienne et allemande.

Tout l'intérêt de la manifestation se trouvait concentré dans la rencontre des Gilera 4, M.V. 4, A.J.S. et Norton. On attendait également avec curiosité les débuts de la nouvelle Horex twin, vainqueur à Hockenheim.

Il ressortait des nouvelles précédemment reçues que les 4 cylindres italiennes disposaient de plus de 55 CV. et frisaient le 230.

Norton, de son côté, alignait un nouveau monocylindre « carré » de 85 mm. 93 d'alésage et 86 mm. de course, permettant un régime supérieur; modifications également pour les magnétos Lucas, à induits fixes et aimants tournants pour les carburateurs AMAL G.P., munis d'embouchures en forme de trompette, pour la suspension AR., montée sur bagues bronze au lieu de silentblocks. Le frein AR. est maintenant commandé par câble et le tambour est à droite, afin d'éviter l'échauffement de la couronne d'entraînement (en dural) et la dilatation de la chaîne.

A.J.S. présentait son nouveau modèle 52, cylindres inclinés à 45°, cadre entièrement revu et d'un dessin inattendu. Cette machine était confiée à Doran.

Brett et Coleman montaient les derniers modèles 51, à réserve d'huile dans le carter.

Du côté italien, la M.V. bénéficiait d'une suspension AR. oscillante, d'inspiration très britannique, d'une fourche télescopique, d'une boîte 5 vitesses améliorée et d'une transmission par chaîne, 4 carburateurs et 2 mégaphones. Un carénage masque la tête de fourche.

Chez Gilera, peu de modifications apparentes, seul le capotage de fourche est supprimé.

Dès l'entraînement, il apparut que les Gilera ne pouvaient inquiéter les Norton et A.J.S.

La qualité du carburant fut mise en doute, mais il ne paraît pas plausible qu'il ait eu une influence sur le rendement des moteurs puisque tous les records précédents furent battus, et que Frigerio s'adjugea le record en sidecar tandis que Milani remportait l'épreuve.

Il est possible que certains moteurs aient souffert. Duke grilla une soupape d'échappement, ainsi que son collègue Armstrong, à moins qu'il ne faille incriminer le régime de rotation plus élevé.

De toute façon, le carburant pouvait être cause d'ennuis mécaniques, mais n'intervenait que peu sur le rendement des moteurs.

Seul la configuration du circuit explique les résultats.

Si l'on prend pour comparaison le récent circuit de Codogno, que Milani devait logiquement gagner, on déduit immédiatement que la Gilera, certainement plus rapide que la Norton de Duke, ne conserve ses avantages d'accélération et de vitesse que dans la mesure où la configuration des courbes impose à toutes les machines une stricte limitation de la vitesse de franchissement.

Pour l'avoir oublié à Codogno, Milani est allé au tapis et a perdu la victoire. Les machines étant à égalité dans les courbes, la 4 cylindres retrouve dans les lignes droites tous ses avantages de puissance et de nervosité.

Il n'en allait point de même à Berne, circuit extrêmement rapide et abondamment pourvu de courbes à grand rayon, où seuls la virtuosité du pilote et la tenue de la moto limitent la vitesse. Si l'on ajoute que les virages se succèdent de près, avec des rayons différents, on comprendra que l'avantage revient à une machine très maniable, dotée d'une excellente tenue en courbe et bénéficiant d'une plage d'utilisation du régime moteur assez étendue, toutes qualités concrétisées par la Norton d'usine. La Gilera avec sa pleine puissance comprise dans des limites très étroites de régime, ne pouvait prétendre à la même souplesse d'utilisation que sa rivale directe, et battre la combinaison Norton-Duke ou le trio A.J.S. d'autant plus que de nouveaux pneus de 400x16 à sculptures débordant sur les flancs conféraient aux racers anglais une tenue en virage inégalable.

Mais nul doute qu'à Monza ou Albi, le résultat eut été tout autre. Songeons également que la mort de Frigerio pouvait avoir quelque peu atténué la combativité des pilotes transalpins.

Une surprise nous attendait avec la M.V. 4 et son pilote Graham. Durant les 8 premiers tours, il resta dans le sillage de Duke et n'abandonna pas sur ennuis mécaniques.

L'impression générale était que constructeurs et pilote avaient tenu à étalonner leur « monte » par rapport aux Norton, avant le T.T. L'expérience étant concluante, il n'était pas utile de la pousser plus avant, du fait que Bandirola restait en lice.

Les A.J.S., très rapides, seront de dangereuses rivales. Brett battit le record du tour à 155 km. 700, alors que les Ferrari 2 litres ne réalisaient que 154 km. 900. Quant à Doran, il eut des ennuis avec sa 4^e vitesse, mais termina néanmoins 2^e.

Quant à la nouvelle Horex, il lui reste encore des progrès à faire avant d'inquiéter les « racers » anglais ou italiens.

La catégorie 350 devait nous fournir un aperçu

F. Anderson (250 cmc. Guzzi).



G. Duke (Norton).



Milani (Gilera 4).



des possibilités des nouvelles A.J.S. à triple A.C.T. et 3 soupapes. Elles ne purent inquiéter la Norton de Duke (bien qu'ayant apparemment gagné des CV.). A notre avis, seule la firme Velocette, avec sa très longue expérience du 350 et ses nouvelles machines à 5 vitesses, peut inquiéter Duke, dans la mesure où Graham pourra les piloter.

Dans cette catégorie, l'oiseau rare était constitué par la D.K.W. 3 cylindres. Moins rapide que les motos d'usine, elle est à égalité avec les mécaniques privées. Les Allemands, handicapés par la suppression du compresseur, se

lancent résolument dans la formule « polycylindre », et ils peuvent nous réserver de grosses surprises.

En 250, suprématie des Guzzi; toutefois Graham, sur Benelli, couvrit 16 des 18 tours sans pouvoir utiliser sa 5^e vitesse; ce qui ne l'empêcha nullement de tenir la roue de Lorenzetti.

Terminons par les sidecars. L'Anglais Smith, sur une Norton « Fratherbed » dont il a supprimé la suspension AR., apparaît comme un pilote de premier plan. Déjà lors de divers circuits anglais, il avait sérieusement inquiété Oliver. Notre compatriote Drion semble également en grande forme. Ses récents succès à Hockenheim, Aix et Bergerac le prouvent.

Quant à Milani, il aura certainement fort à faire à Spa avec la rentrée d'Oliver.

Après ce tour d'horizon sur la première confrontation des valeurs internationales à Berne, vous pouvez essayer quelques pronostics sur le T.T.

Norton et Joë Graig feront-ils encore cavaliers seuls? Même les chroniqueurs anglais demeurent très réservés.

Si la catégorie 350 ne semble pouvoir lui échapper, en 500, A.J.S. et M.V. paraissent des adversaires redoutables.

Mais peut-être le prestigieux Duke n'a-t-il pas fini de nous étonner?

R. COURT.

d'après Motorcycles

Nouvelle prise d'air de carbu.
L'arbre de commande d'ACT.
est en alliage léger.

Commande de frein AR. par câble.

Les coulisseaux de suspension AR
sont légèrement inclinés. Tambour
de frein séparé.

G. P. DE BERGERAC

Apparition remarquable de la 250 Lambretta bicylindre aux mains de Ferri, qui abandonne sur avarie de sélecteur.

En 350 cmc., l'Anglais Bruguière domine et Pagani enlève la catégorie 500 cmc.

En side, victoire de Haldemann, devant Drion. Sceaux, victime d'un accident, est transporté à l'hôpital.

RÉSULTATS

175 cmc. (35 tours, 102 km. 514) : 1. Burgraff (M.V.), 1 h. 5' 55" 4/5, moy. : 92 km. 912, record battu (ancien record 79 km. 422); 2. Gaury (Morini), 1 h. 6' 25" 2/5; 3. Macque (M.V.), 96 km. 261 en 1 h. 7' 45" 2/5; 4. Dujoird (Jonghi), 90 km. 427 en 1 h. 6' 37" 2/5; 5. Fauvel (Terrot), 87 km. en 1 h. 6' 30" 1/5; 7. Uze (Terrot), 81 km. h. 676 en 1 h. 7' 0" 3/5; 8. Michel (Jonghi) 70 km. 008 en 1 h. 8' 2" 1/5; 9. Edgard Segala (Jonghi), 55 km. 423 en 1 h. 43' 18" 2/5.

Record du tour battu par Burgraff en 1' 47" 2/5 (le tour fait 2.917 m.), moy. : 98 km. 174, ancien record Gaury 92 km. 115.

250 cmc. (35 tours, 102 km. 514) : 1. Schaad (Magnat-Debon), 1 h. 4' 51" 1/5, moy. : 94 km. 452, record battu (ancien record 85 km. 250); 2. Fauchereaux (Guzzi), 1 h. 5' 40" 2/5; 3. Brethes (Excelsior) 99 km. 178 en 1 h. 4' 53" 4/5; 4. Collignon (Guzzi), 1 h. 5' 38" 1/5; 5. Albisset (Guzzi), 90 km. 427 en 1 h. 6' 46"; 6. Bernard (N.S.U.), 78 km. 759 en 1 h. 5' 44"; 7. Steman's (Excelsior), 52 km. 506 en 40' 19" 4/5.

Le record du tour a été battu par Ferri en 1' 44" 4/5, moy. : 100 km. 203 (anc. rec. Albisser, moy. : 96 km. 341).

350 cmc. — 1. Bruguière (A.J.S.), 42 tours, 122 km. 514 en 1 h. 9' 43" 1/10, moy. : 105 km. 433; 2. Gauch (Velocette), 119 km. 597, 1 h. 10' 50" 2/10; 3. Guérin (A.J.S.), 1 h. 10' 56" 4/10; 4. Ortueta (Velocette), 1 h. 11' 30" 2/10; 5. Webb (Velocette), 114 km. 763, 1 h. 10' 58" 1/10; 6. Emo (A.J.S.),

500 cmc. — 1. Pagani (Gilera), 42 tours, 122 km. 514, en 1 h. 6' 35" 2/10, moy. : 110 km. 382; 2. G. Monneret (Gilera), 1 h. 6' 56" 3/10; 3. Ortueta (Norton), 119 km. 590, 1 h. 7' 54" 1/10; 4. Bruguière (Norton), 116 km. 680 en 1 h. 6' 38"; 5. Fauchereaux (Norton), 1 h. 8' 0" 2/10; 6. Lamarque (Norton), 107 km. 929, en 1 h. 7' 49" 2/10.

Sidecars 500 cmc. — 1. Haldemann (Norton), 35 tours, 102 km. 095 en 1 h. 2' 27" 4/10, moy. : 98 km. 068; 2. Drion (Norton), 1 h. 3' 15" 2/10; 3. Deronne (Norton), 1 h. 3' 32" 3/10; 4. Betemps (Norton), 1 h. 3' 32" 3/10; 5. Seman (Norton), 99 km. 378 en 1 h. 4' 9" 4/10; 6. Murit (Norton), 96 km. 260 en 1 h. 2' 38" 3/10.

MOULINS RÉSULTATS

175 cmc. — 1. Gloux (A.M.C.), les 42 km. en 34' 23" 2/5, moy. : 73 km.-h. 250; 2. Decoray (Gnome-Rhône), 34' 26"; 3. Mattens; 4. Lombardie; 5. Labattu.

350 cmc. — 1. Cherrier (Velocette), les 100 km. 800 en 1 h. 10' 8", moy. : 86 km.-h.; 2. Crouzet, à 2 t.; 3. Martin; 4. Deschamps; 5. Bonhomme.

Sidecars. — 1. Mery (Norton), les 63 km. en 49' 49" 1/5, moy. : 66 km.-h. 250; 2. Cornet; 3. Rouhet à 1 t.; 4. Callède.

500 cmc. — 1. Ramade (Vincent), les 100 km. 800 en 1 h. 9' 11" 1/5, moy. : 87 km.-h.; 2. Cherrier, 1 h. 9' 30"; 3. Blayon, 1 h. 10' 44"; 4. Hug; 5. Berrie.

CIRCUIT D'AIX-LES-BAINS

Gerber et Drion, brillants vainqueurs.

CLASSEMENT

350 cmc. — 1. Gerber (A.J.S.), 80 km. en 1 h. 3' 16" 4/5, moy. : 80 km.-h. 641; 2. Fitton (Velocette), 1 h. 3' 26" 2/5, à 2 tours; 3. Besse

(Velocette); 4. De Polo (Velocette), à 3 t.; 5. Ellenberger (Norton), à 4 t.; 6. Combes (A.J.S.), à 6 t.; 7. Marny (Norton).

Sidecars. — 1. Drion (Norton), 60 km. en 49' 32", moy. : 73 km.-h. 590; 2. Aubert (Norton), 5' 26" 1/5, à 1 t.; 3. Vogel (Norton); 4. Richlin (Norton), 50' 11" 3/5; à 2 t.; 5. Koch (B.M.W.), 50' 28" 4/5, à 3 t.; 6. Bollo (Norton), 50' 38" 1/5.

500 cmc. — 1. Gerber (A.J.S.), 1 h. 3', moy. : 81 km.-h.; 2. Drion (Norton), 1 h. 3' 0" 2/5; à 1 t.; 3. Invernini (Norton); 4. De Polo (Norton); à 2 t.; 5. Biondetti (Gilera); 6. Jacquier-Bret (Guzzi).

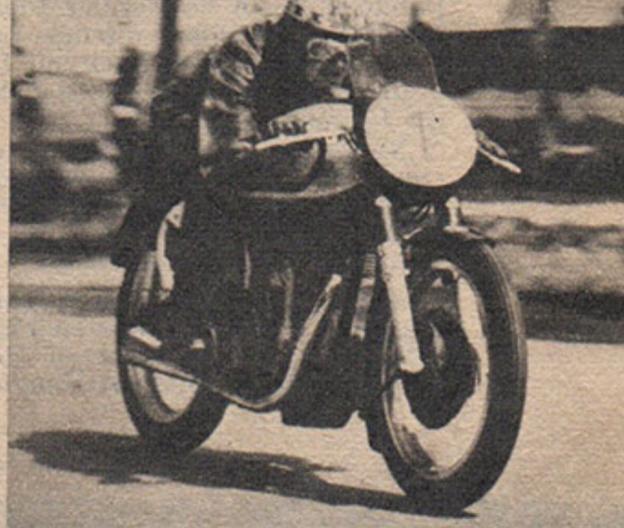
G. P. DU LUXEMBOURG

20.000 spectateurs assistèrent à ces courses. Les épreuves comptaient 20 tours de circuit pour les 350 et les sides, et 30 tours pour les 500. En side Drion, victime d'un incident mécanique, ne put défendre nos couleurs, jusqu'au bout. Murit faisait un excellent 4^e, malgré une machine moins rapide.

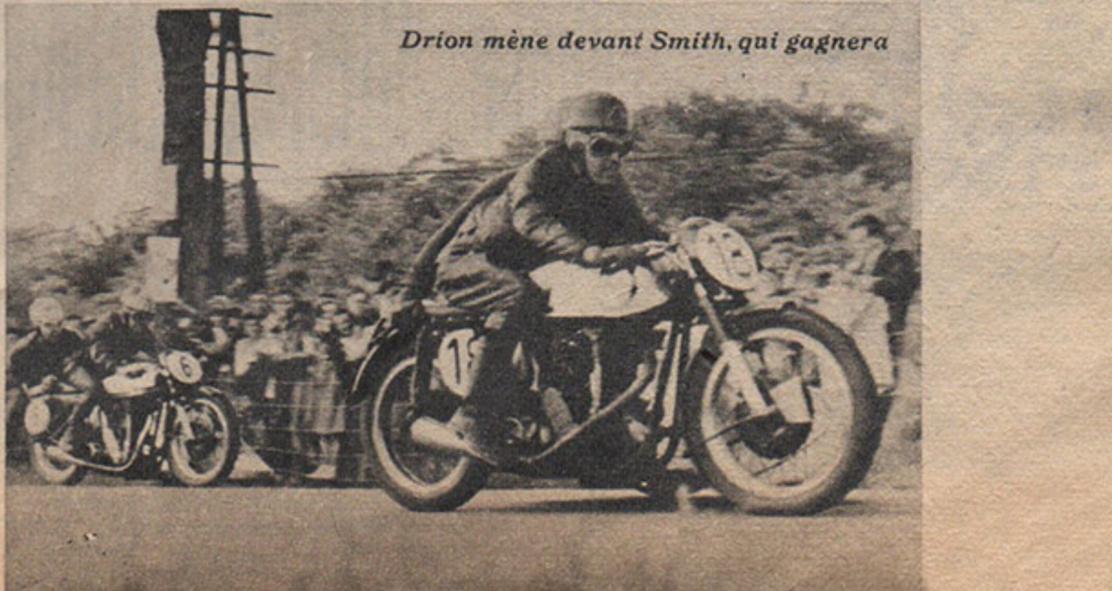
RÉSULTATS

350 cmc. — 1. Ray Amm, Rhodésie (Norton), 36' 2,3"; 2. Goffin, Belgique (Norton), 36' 2,4"; 3. Heat, Angleterre (A.J.S.), 37' 28".

Ray Amm, vainqueur en 350 et 500 cmc. du G.P. du Luxembourg



Drion mène devant Smith, qui gagnera





G. Monneret, vainqueur
des 350 ccm.

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DU ROUSSILLON

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL J. PORTE

LES organisateurs perpignanais ont tenu ce qu'ils avaient promis, ils ont su organiser de main de maître, rassembler un plateau important de concurrents, et présenter au public un véritable spectacle sportif. Ceci est d'autant plus méritoire que Perpignan et la région catalane sont essentiellement, avec le pays basque, le fief incontesté du rugby. Néanmoins, le public est venu extrêmement nombreux sur les pourtours du célèbre jardin des Platanes et a vibré avec autant de vigueur que devant un beau match de rugby. Notons en passant que cette réussite démontre une fois de plus que, sans vouloir minimiser le sport des quatre roues, on peut attirer et passionner la foule sans avoir besoin de lui présenter des voitures de course.

Que dire de l'organisation? Elle était parfaite et il n'y eut à déplorer aucun incident; donc félicitations aux organisateurs qui, autour de M. Pastou, ont su assurer pareille réussite.

Les acteurs, coureurs motocyclistes et sidecaristes offrirent un spectacle de classe, et nous n'oublierons pas de long temps la passion que souleva dans le public la lutte du dernier tour dans la finale des 350 ccm. Le temps fut du côté des organisateurs et le circuit fut inondé d'un soleil qui fait la gloire et la richesse du Roussillon.

Notons en passant que cette épreuve comptait pour les Championnats de France, ce qui augmenta encore l'intérêt de la lutte.

Aux essais, P. Monneret (Rumi) avait réalisé le meilleur temps en 175 ccm., en 1 m. 50 s., moy. : 83 km.-h. contre 1 m. 53 s. à Schaad (Magnat-Nougier).

En 350 et 500, G. Monneret s'avère le plus rapide, suivi de Collot, Gerber et Ortueta et de son fils Pierre.

Murit et Bétemps tournent en 1 m. 51 s. moy. : 82 km. 326.

CATÉGORIE 175 ccm.

Voilà une catégorie qui renaît avec vigueur. Il y a sur la ligne une bonne quinzaine de concurrents décidés à ne laisser la première place à personne. Nous attendions beaucoup de la confrontation Monneret P., Michel, Gaury, Schaad car c'était la première fois que nous avions en présence la Rumi, le Jonghi, la Magnat-Debon et le Morini sans minimiser les autres 2 temps M.V., Puch, etc..., puisque Burgraff fournira un superbe second sur son M.V. En effet dès le départ c'est le jeune Grenoblois qui passe en tête suivi de Soulet, Michel, Gaury, Schaad et P. Monneret qui avant la course a eu des démêlés sérieux avec son Rumi. Après quelques tours, Gaury en pleine forme remonte tout le monde et passe en tête suivi de Burgraff, Vaqué, Schaad, Monneret. Gaury et son Morini A.C.T. s'en vont très vite et derrière la lutte est chaude car Schaad a fini par passer Vaqué et se rapproche de Burgraff. Michel et son Jonghi qui tourne très fort se hisse en deuxième position et semble devoir inquiéter Gaury, il abandonne, victime d'un incident mécanique, puis c'est le tour de Schaad dont la Magnat-Debon serre par suite vraisemblablement d'un incident de graissage. P. Monneret s'arrête, repart, perd un tour durant ces arrêts et fera une splendide



remontée malheureusement un peu tardive. Gaury s'en va toujours régulièrement vers la victoire tandis que Burgraff qui a tourné très régulièrement s'assure une confortable place de second; Soulet et Vaqué finissant dans l'ordre. Notons la présence du coureur Espagnol Soley-Pons qui, sur un M.V. « Made in Spain » à 3 vitesses, n'inquiéta jamais les « leaders » mais fut d'une régularité chronométrique.

RÉSULTATS :

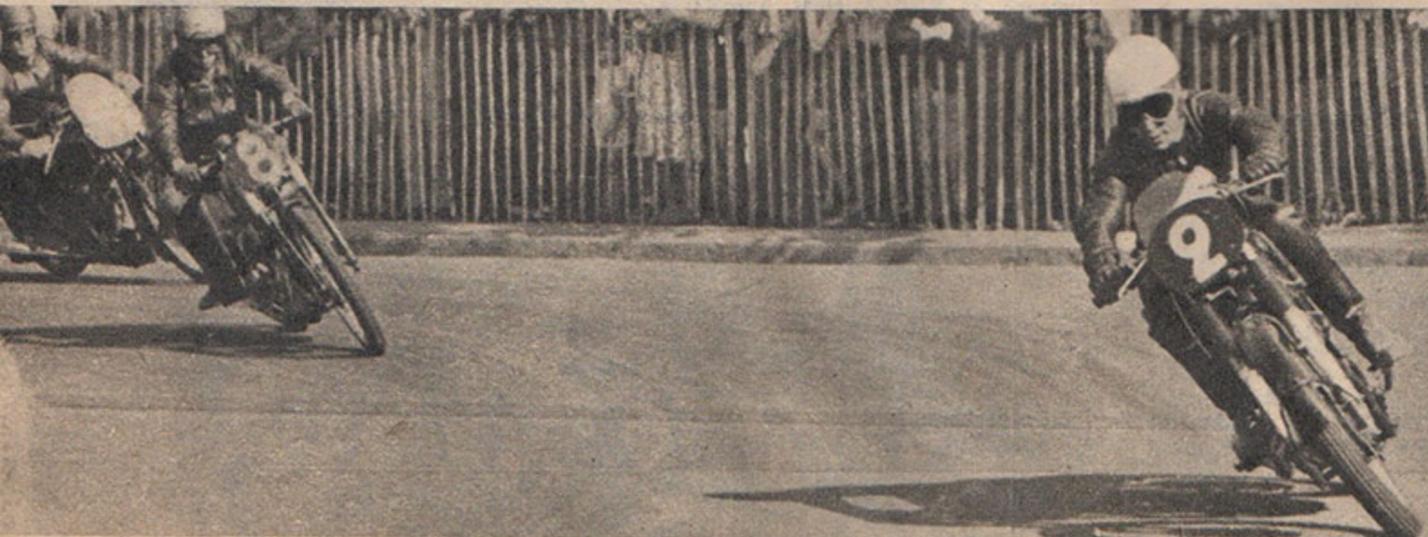
1. Gaury (Morini), Français, 36 m. 32 s., moy. : 83 km. 376; 2. Burgraff (M.V.), 37 m. 15 s.; 3. Soulet (M.V.), 38 m. 20 s.; 4. Vaqué (M.V.); 5. Soley-Pons, Espagnol; 6. Bolland (D.K.W.); 7. Verdier (Puch).

Meilleur tour : P. Monneret en 1 m. 44 s., moy. : 87 km.-h. 687.

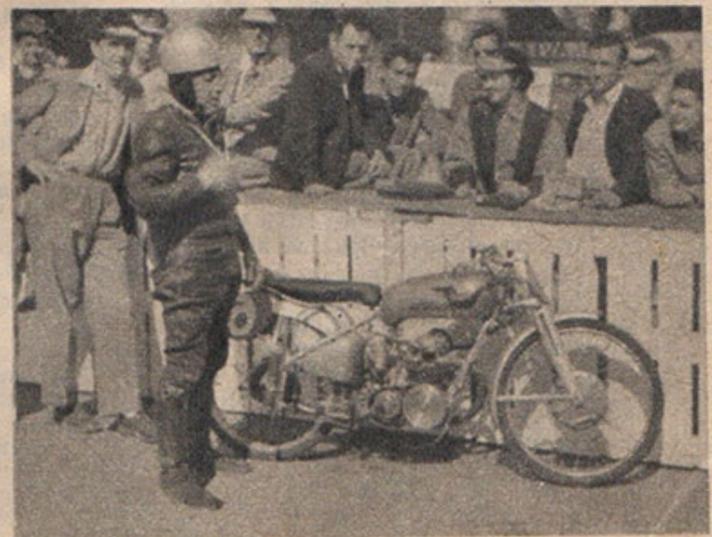
CATÉGORIE 350 ccm.

Dix-sept concurrents viennent se ranger sous le drapeau du starter. Quatre

Une phase de la lutte des 350 ccm.

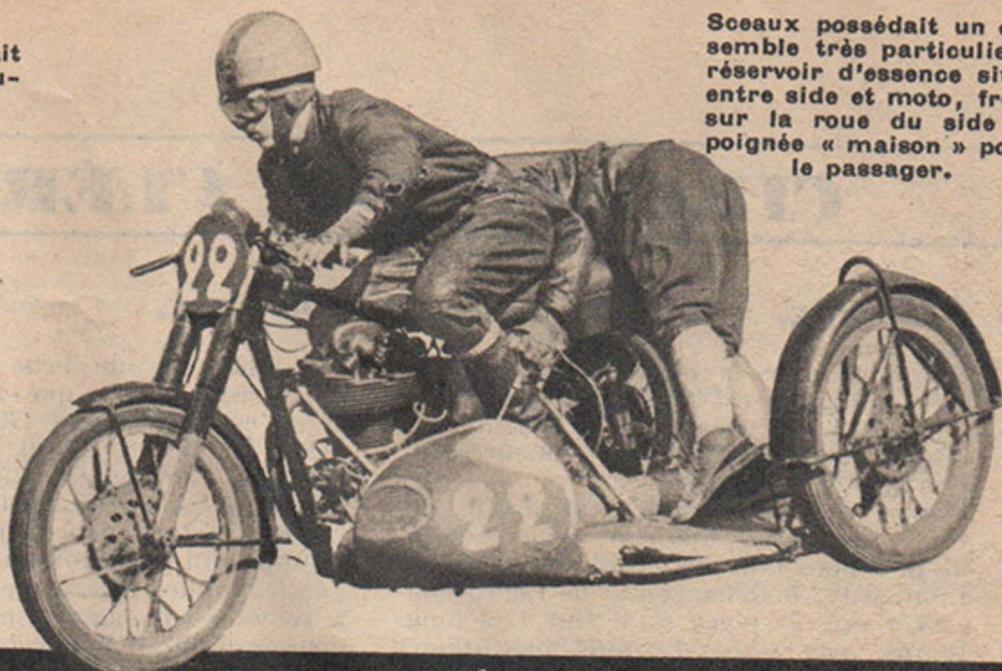


Gaury se déaîtère après sa victoire.





P. Monneret étrennait à Perpignan sa nouvelle Rumi.



Sceaux possédait un ensemble très particulier : réservoir d'essence situé entre side et moto, frein sur la roue du side et poignée « maison » pour le passager.

Photos : RIBIÈRE-PRESSE ET J. PORTE

nationalités, trois marques, tels sont les compétiteurs et leurs machines. Dès le premier tour, c'est Gerber qui ouvre le feu suivi de l'équipe Monneret père et fils, puis Collot, Zellweger, Ortueta, Burgraff, etc... Le troisième tour voit en tête P. Monneret suivi de Gerber et de toute la meute. Puis quatre hommes se détachent : G. Monneret, P. Monneret, Gerber, Collot. Derrière eux Burgraff a des ennuis d'allumage, Ortueta touche les balles de paille mais repart de suite, Schaad qui était parti avec une 250 cmc. est obligé d'arrêter.

Et c'est la lutte sans merci entre les Monneret, Gerber, Collot, Monneret père a pris la tête, puis Gerber. Pierre Monneret décolle du paquet, il sera d'ailleurs obligé de s'arrêter à son stand définitivement.

Dus au train très rapide, les abandons pour panne sont assez nombreux et derrière les trois leaders, Ortueta, Zellweger, Gauch, Planque, Lamarque, Emo et l'Anglais Fitton tournent régulièrement mais sans changements notables.

Les trois premiers se livrent une bataille qui remue les spectateurs : cinq tours avant la fin, Collot, qui a fait une remontée sensationnelle saute Gerber puis P. Monneret, et prend la première place.

Mais voici qu'au dernier tour, à la dernière courbe, G. Monneret passe à son tour Collot, lequel est repassé également par Gerber, rétrogradant de la première à la troisième place.

Course splendide qui aura été de loin la plus animée.

RÉSULTATS DES 350 cmc.

1. Georges Monneret (A.J.S.), 56 m. 52 s., moy. : 93 km. 736 ;
2. Gerber (A.J.S.), 56 m. 52 s. à une demi-poul ;
3. Collot (Norton) ;
4. Ortueta (Velocette) ;
5. Zellweger (A.J.S.) ;
6. Gauch (Velocette) ;
7. Planque (Norton) ;
8. Lamarque (Norton) ;
9. Fitton (Velocette) ;
10. Emo (A.J.S.).



SIDECARS 500 cmc.

Afin de laisser un instant de répit aux coureurs participant aux 500 cmc., ce furent les sidecars qui vinrent se ranger sur la ligne de départ. Parmi les engagés figurait notre première machine de course française, la superbe Ultima de Despland dont c'était, nous croyons, la deuxième sortie de mise au point et qui promet d'être dangereuse.

Dès le premier tour, c'est le spécialiste Bétemps qui passe en tête suivi de Sceaux et Murit. Ces trois hommes seront les trois animateurs de la course : derrière eux Insermini, Theys, Despland et Soubie sur une Vincent H.R.D. Grey-Flash. Sceaux pousse et finit par passer Bétemps, Vogel s'arrête et ne repartira plus. Insermini s'arrête aussi, Despland semble être en difficulté et ne donne pas tous ses moyens. Pendant quelques tours Sceaux chassera et passera en tête. Mais Bétemps reprend le commandement peu après. Il n'y a plus que quatre tours, on a l'impression qu'il va gagner, puis sa machine ralentit : une bougie qui flanche. Murit et Sceaux en profitent pour le distancer. Dernier tour : le moteur de Bétemps reprend son régime mais trop tard pour inquiéter les deux premiers.

RÉSULTATS :

1. Murit (Norton), 36 m. 41 s., moy. : 83 km. 034 ;
2. Sceaux (Norton), 36 m. 46 s. ;
3. Bétemps (Norton) ;
4. Despland (Ultima) ;
5. Theys (Norton) ;
6. Soubie.



500 cmc.

C'est habituellement le gros morceau mais malgré les promesses que donnaient la qualité et la quantité des partants, ce fut en sorte un festival Collot dont la Norton était d'une classe supérieure.

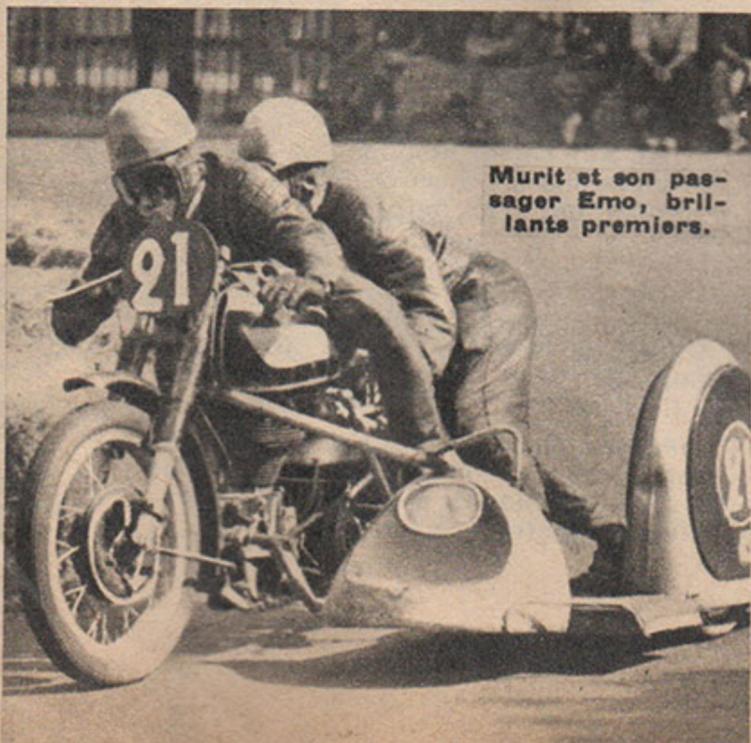
Les premiers tours couverts à toute allure voient en tête l'Espagnol Ortueta suivi de G. Monneret, Collot, P. Monneret, Insermini, Planque.

Victime de son audace, Ortueta bûche et va aux balles de paille et Collot prend le commandement qu'il ne lâchera plus jusqu'à la fin ; peu après P. Monneret revient à pied aux stands en poussant sa machine et ne repartira plus. La lutte va se circonscrire entre Collot et G. Monneret quoique ce dernier perde régulièrement de précieuses secondes à chaque tour.

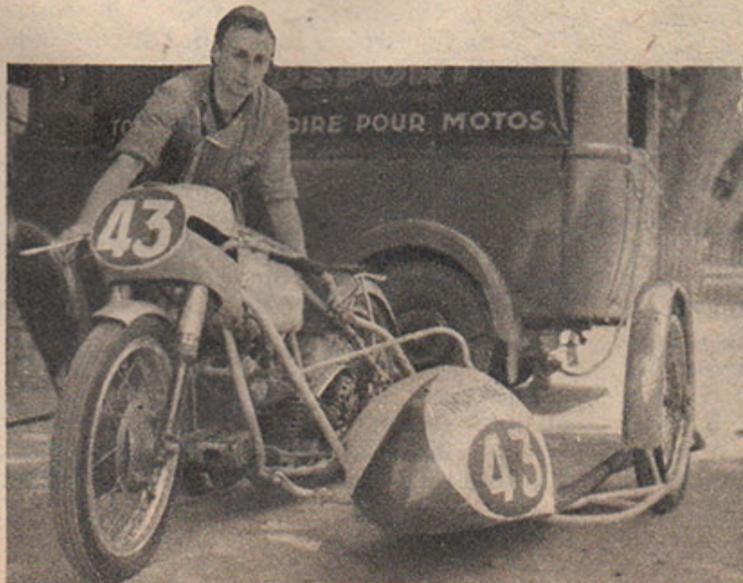
Gerber s'arrête, Planque en fait autant ainsi que le sympathique Barde qui, aujourd'hui, jouera de malheur. La fin survient sans changement.

RÉSULTATS :

1. Collot (Norton), 39 m. 53 s., moy. : 95 km. 466 ;
2. G. Monneret (Gilera) ;
3. Insermini (Norton) ;
4. Lamarque (Norton) ;
5. Gerber (Suisse) ;
6. Planque (Norton) ;
7. Theys (Norton).



Murit et son passager Emo, brillants premiers.



Le prototype du coureur lyonnais Despland, déjà vu à Montlhéry, lors des Coupes du Salon.



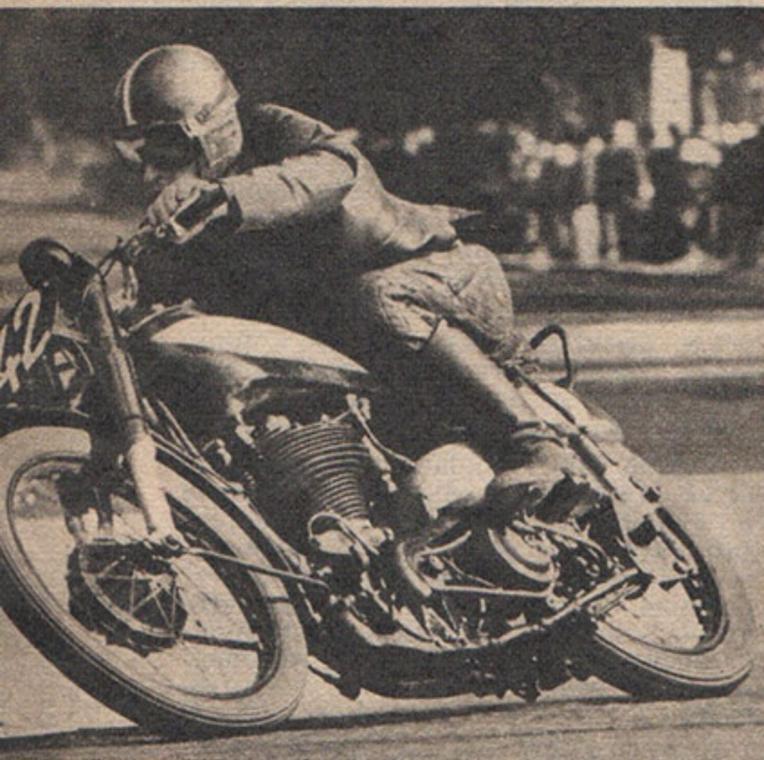
Collot en pleine action.

CIRCUIT DE CLERMONT-FERRAND

175 cmc.

Comme dans la majorité des circuits, cette catégorie est très chargée (une éliminatoire fut nécessaire le matin, aux essais, pour départager les concurrents). Dès le départ, Mathieu s'assure une légère avance qui ira en croissant au fil des tours. Lombardy, Chapelle, Greux suivent de près mais n'inquiéteront pas le leader. Lombardy, malchanceux, ne peut conserver une 2^e place qu'il tint très longtemps, par suite d'ennuis mécaniques quelques instants avant la fin.

1. Mathieu (M.C.A.) sur D.S. Malterre A.M.C., 23'29" 3/5, meilleur tour 1'26, moy. : 80 km. 162; 2. Grioux (M.C.A.) sur D.S. Malterre A.M.C., 24'41"; 3. Decoray (Roanne), Gnome-et-Rh.; 4. Chapelle (M.C.H.), Terrot, etc...



350 cmc.

De nouveau une belle épreuve, encore plus passionnante que la première. Le jeune espoir Bernard Guérin du M.C.B. passe en tête pendant quelques tours, suivi de Cherrier, Martin, Hug, etc. A mi-course Cherrier attaque et passe Guérin malgré une belle résistance de celui-ci, qui est vigoureusement applaudi par le public. Guérin ne parviendra pas à remonter le champion de France qui dispose d'une machine plus rapide. Martin devra abandonner ainsi que Hug. Crouzet très régulier terminera en bonne place.

1. P. Cherrier (S.C.F.) Velocette, 40' 23" meilleur tour 1' 13", moy. : 94 km. 438; 2. B. Guérin (M.C.B.) Velocette, 40' 29" 2/5; 3. Crouzet (Beaune) Norton; 4. Chapelle (M.C.A.) B.A.S., etc...

500 cmc.

Au premier passage les coureurs suivants passent en paquet : Cherrier, Pache, Hug, Léchelon. Ensuite la Guzzi de Pache se détache et mène quelques tours. Ramade qui avait eu des ennuis de bougie au départ commence une chasse effrénée après les leaders; au cours de cette lutte il battra le record du tour de la journée, à près de 105 de moyenne, mais ne pourra combler son handicap d'un tour. En tête la bataille est extrêmement serrée, Cherrier a pris le commandement et les attaques de Pache et Hug ne l'empêcheront pas de remporter sa deuxième victoire de la journée.

1. Cherrier (S.C.F.) Norton, 39' 35"; 2. Pache (Le Touvet) iGuzzi, 39' 39"; 3. Hug (Mulhouse) Gilera, 39' 46"; 4. Ramade (M.C.A.) Vincent, meilleur tour 1' 7", moy. : 102 km. 895; 5. Dauzat (M.C.A.) Triumph; 6. Léchelon (M.C.B.)

Cherrier, vainqueur en 500.

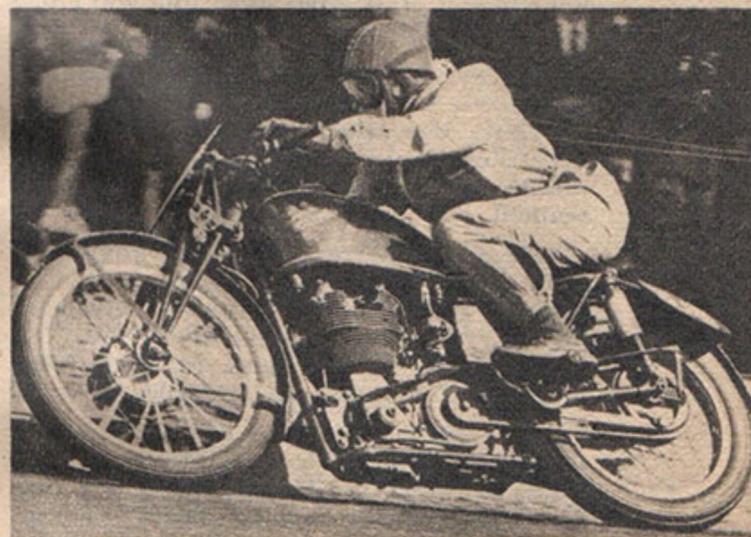
SIDECARS

C'est toujours un spectacle particulièrement émouvant de voir évoluer les sidecars et chaque passage soulève les cris d'admiration du public. Méry, qui a comme compagnon le fils Cherrier, semble longtemps un vainqueur probable, malgré une chasse acharnée de Léchelon qui est très en verve aujourd'hui. Une crevaisson de la roue du side oblige Méry à ralentir, ce dont s'aperçoit bien vite Léchelon qui fonce et passe la ligne en vainqueur. Rouhet à l'arrière exécute des virages impressionnants.

1. Léchelon (M.C.B.) Saroléa, 36' 56" 4/5; 2. Méry (S.C.F.) Norton, 37' 29" 2/5, meilleur tour 1' 24", moy. : 82 km. 071; 3. Claisse (Culoz); 4. Rion (Dijon); 5. Uze (Bergerac).

Remarquable journée de sport. Organisation impeccable. L'horaire des courses fut suivi avec une rare exactitude. Une foule très nombreuse n'a pas ménagé ses encouragements aux concurrents. Aucun accident à signaler.

Guérin, du M. C. Bourges.



CIRCUIT DE TOURS

Nouvelle victoire de Peugeot avec Lacour. Camus confirme ses prétentions au titre des 250 cmc.

Grosse affluence sur le circuit du Champs de Mars (1.440 m.) et excellente organisation.

En 175, la lutte promettait d'être serrée entre Camus, Bouin, Lacour, Sutra et Tilliet, ce dernier s'avérant notamment un sérieux outsider pour le titre de champion de la catégorie.

Camus opère un départ très rapide, mais rétrograde par suite d'ennuis mécaniques, et Bouin, qui avait pris la tête, se voit passé par Lacour et Tilliet.

Rapidement ces deux coureurs prennent du champ, tandis que Bouin et Sutra bagarrent pour les places d'honneur. Le train est très rapide. Lacour bat le record du tour en 1' 5" (79 km. 753) et lâche progressivement Tilliet. A 5 tours de la fin, Lacour prenait 1 tour à Sutra et à Bouin, et terminait sans être inquiété.

Résultats :

Championnat de France, 175 cmc. —

1. Lacour les 50 km. 400 en 38' 48" 2/5, moy. hor. : 77 km. 924; 2. Tilliet (M.C. Montmorency) 39' 10" 2/5; 3. Bouin (A.M.C. Orléans), à 1 tour; 4. Sutra (M.C. St-Cloud) à 2 tours; 5. Guignabodet (Châtillon) à 3 tours; 6. Camus (A.M.S.) à 5 tours; 7. Delauné (M.C. Châtillon) à 18 tours.

En 250, Camus faisait cavalier seul, mais réalisait une moyenne inférieure à celle des 175 cmc.

Rous prenait la seconde place et Robbes la troisième, sans avoir jamais pu inquiéter le leader.

Résultats :

250 cmc. — 1. Camus (A.M.S.), les 50 km. 400 en 40' 20" 4/5, moy. hor. : 74 km. 950; 2. Rous (A.M.C. Orléans), à 1 tour; 3. Robbes (Châtillon), à 2 tours;

4. Dedieu (Orléans), à 2 tours; 5. Guignabodet (Châtillon), à 5 tours; 6. Vial (M.C. Touraine), à 6 tours; 7. Leroy (Bordeaux), à 23 tours.

En 350, Guérin sur A.J.S. et Bourgeois affichaient une nette supériorité, le premier nommé battant le record du tour en 1' 3" (83 km. 285).

Guît, sur Gilera, domine également la catégorie 500 cmc., suivi de Walter, sur Triumph, qui évita de peu d'être doublé.

Résultats :

350 cmc. (hors Champ.). : 1. Guérin (A.J.S.), 50 km. 400 en 36' 51" 2; 2. Bourgeois (M.C. Tours); 3. Jeangeorges (M.C. Tours).

500 cmc. (hors Champ.). : 1. Guît (Gilera), les 50 km. 400 en 34' 40" 3; 2. Walter (M.C. St-Cloud), à 1 tour; 3. Guérin René (Charente), à 1 tour.

(Suite de la page 13)

Les 250 de la marque possédaient également le nouveau cadre-caisson, cylindre à chemise chromée et deux carburateurs, mais fonctionnaient en silencieux, étant des machines normales de série.

Vallée alignait quatre machines bleu roi, très réussies, avec suspension AR, oscillante sur certaines, double selle et moteur Ydral inversé.

Deux machines chez Macquet, également montées avec l'Ydral.

Chez Guiller, D.S. Malterre et Automoto, l'on retrouvait le dernier moteur A.M.C. compétition, et Camus avait doté sa machine d'une très spéciale suspension AR., valant à elle seule toute une étude particulière.

En plus nous retrouvions quantité d'individuels, mais peu d'engagés dans les catégories 350 et 500, où Lefèvre et sa Norton faisait figure de vainqueur probable, avec Rossignol sur B.S.A. Gold-Star en « outsider ».

En sidecar, deux 500, une Cemec et une B.M.W., et trois 750 Cemec. Enfin, Grillon, solitaire en 350 Ariel...

En tout, 71 partants.

Dès le départ, il apparut que la partie serait rude. Les 2 temps partirent en trombe. Les 4 temps démarrèrent plus doucement, tandis que Lefèvre commençait sa promenade solitaire, suivi de Weingartman qui en voulait terriblement et de Collignon, beaucoup plus calme.

Mais déjà de menus incidents commençaient à émailler la ronde :

Ruisan, sur Jonghi A.C.T., ennuis de distribution. Doré et Portejoie (side Cemec), culbuteurs. Tiers (Vallée 175), volant magnétique, Bernard (D.K.W.), allumage. Léninger (Jawa 250), carburateur. (Nous poursuivrons cette liste notée heure par heure dans notre compte rendu détaillé du prochain numéro).

À la fin de la 1^{re} heure, le classement s'établissait ainsi pour les hommes de tête :

En 500 cmc. — 1. Lefèvre : 17 tours, 2. Bourlier (Motobécane) 16 tours, 3. Hersant (Triumph) 15 tours, 4. Godard (A.J.S.) 15 tours.

En 250 cmc. — 1. Weingartman 15 tours, 2. Collignon 15 tours, 3. Moury 14 tours, 4. Martin et Carré (Monet-Goyon) 13 tours.

1. Mathieu (D.S. Malterre) 15 tours, 2. Bouin (Peugeot), Lacour (Peugeot), Goll (Peugeot), Verchère (Peugeot), Valeyre (Peugeot), Tano

(Puch), Sutra (Puch), Kellenberger (Puch) 14 tours.

En 350, Rossignol et Françoise accusaient 15 tours, et Venin arrivé à la dernière minute avec sa fidèle Saroléa 500, inaugurerait sa coutumière série d'avatars au bout de 10 tours.

Bisping en side B.M.W. avait accompli 14 tours contre 11 à Druet et Antou sur 750 Cemec.

L'on voit tout de suite que les 175 Peugeot et Puch 2 temps tournaient très vite emmenés par Mathieu qui avait réussi à prendre un tour, faisant jeu égal avec les 250 et certaines 500. Leur moyenne ressortait à plus de 90 de moyenne.

Et à ce moment nous avons eu quelques inquiétudes pour Peugeot, dont les machines pour la première fois affrontaient ce redoutable banc d'essai! Nous avions l'excuse de ne pas être dans les secrets du constructeur et des mécanos, mais à voir plus tard au stand leurs visages sereins, nous avons compris que ça « tiendrait! ».

À l'issue de cette première heure se dessinait déjà la physiologie de la course et les premiers plans se hissaient aux postes de commande. Puch devait lutter contre la coalition Peugeot et A.M.C. en 175, et contre la redoutable Guzzi en 250. Et résolument, Kellenberger (175 Puch) et Weingartman (250) attaquaient à fond.

Mathieu connut plusieurs incidents mécaniques et abandonna à la 10^e heure, nettement distancé. Kellenberger prenait la tête, et Weingartman passait un Collignon prudent et augmentait tour après tour son avance.

Tout l'intérêt de ce 24^e Bol d'Or se concentra dans ces farouches luttes de marques, et prit une acuité terrible lorsque Lefèvre abandonna, sur ennuis mécaniques généralisés (distribution, piston et bielle endommagés). A cet instant, la lutte en 250 jouait pour le classement général, les 350 après l'abandon de Rossignol ne pouvant prétendre aux premières places.

Jusqu'à la nuit, Kellenberger maintint son avantage, mais commit l'erreur de piloter de nuit sans lunettes; les yeux fatigués, il dut ralentir légèrement, et Camus, après une remontée persévérante, prenait la tête. Le danger s'accroissait encore du fait que les Peugeot se maintenaient très près, Bouin se trouvant à deux tours.

Quant à Weingartman, il avait pris une solide avance sur Collignon, qui comptait 12 tours de retard à la 12^e heure.

Mais au matin l'offensive Peugeot se déclenchait, et Bouin, ouvrant à fond, passait Camus qui réussissait à se maintenir à un tour. Lacour était à 5 tours et Kellenberger à 6.

Au matin également se situe la remontée de la Guzzi qui, après avoir sauté Moury, compte néanmoins 6 tours de retard sur le « leader » des 250.

Il faut dire que la moyenne était très élevée, et que les pilotes aspirant aux places d'honneur ne pouvaient relever la tête et ravitaillaient, moteur en marche, sans descendre de machine, avalant à la hâte une boisson chaude et quelque nourriture solide.

La supériorité des Peugeot en 175 est manifeste, bien que handicapées par des ravitaillements plus fréquents, et le nouvel A.M.C. de Camus tenait magnifiquement.

Bouin se maintient en tête et terminera en vainqueur, donnant à sa marque une splendide victoire.

Dans la dernière heure Collignon remonte Weingartman, dont le moteur souffre d'un joint de culasse claqué, et remporte la 1^{re} place au classement général.

Les records précédents sont largement battus.

En 175, Bouin réalise une moyenne de 89 km.-h. 559, couvrant 2.149 km. 420 (ancien record : 1.797 km.), battant les records 250 et 350 précédemment établis.

En 250, 97 km.-h. 166 de moyenne, 2.332 km. 080; ancien record, 1.900 km. 550.

Six pilotes en 175 terminent en battant le record précédent de la catégorie 250.

En 350, la victoire revient à Hervé (Jawa), avec 2.163 km. 685 (nouveau record) et en 500 à Hersant (Triumph), 2.104 km. 176.

Druet établit un nouveau record pour les sides 750 sur Cemec : 1.939 km. 738; Bisping (B.M.W.) et Grillon terminent en tête des sides 500 et 350.

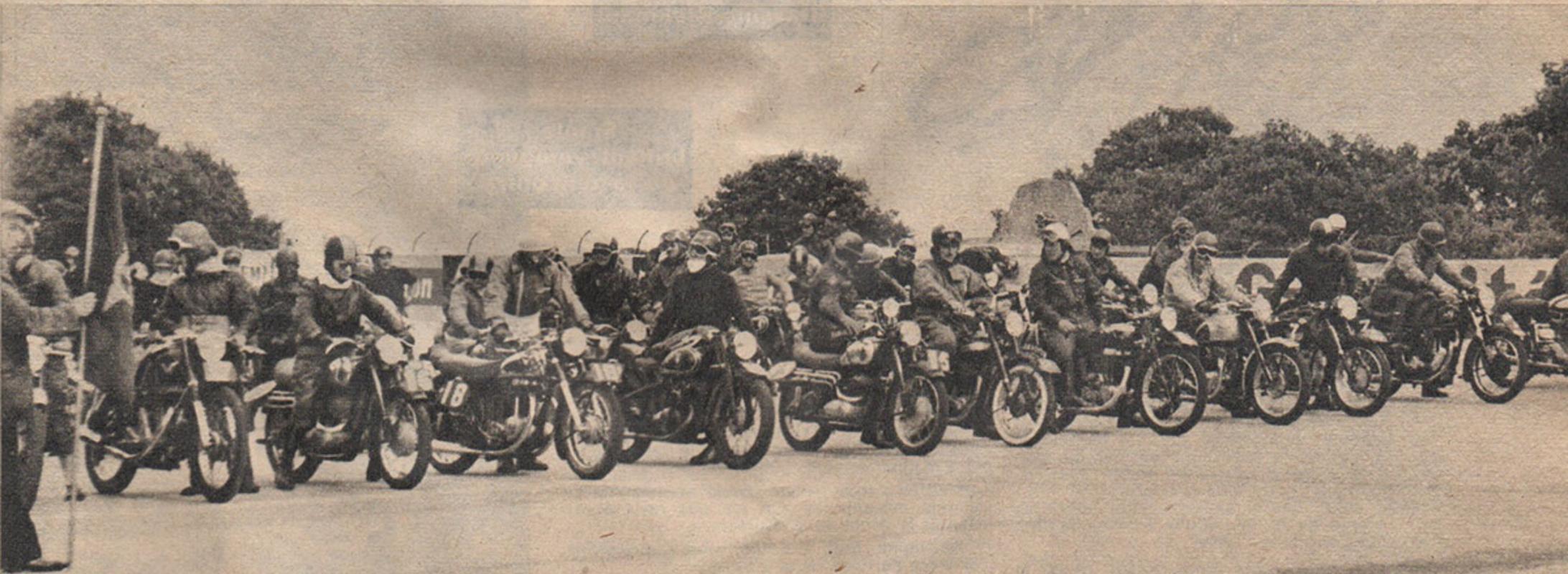
Au classement général, les 175 suivent de très près les 250 et la 350 de Hervé, et dominent de loin les 500.

Sur 71 partants, 49 accomplirent le kilométrage minimum imposé par le règlement pour être classés.

Ce Bol d'Or fut le triomphe des moyennes et petites cylindrées, qui étonnèrent par leur rendement.

Dans notre prochain numéro, nous étudierons la course en détail et verrons comment les animateurs construisirent leur succès.

R. COURT.



la COUPE de PARIS à

CETTE année à Montreuil les motocrossmen sont un peu comme leurs ancêtres gaulois, ils ont peur que le ciel leur tombe sur la tête car le plafond a plutôt tendance à s'écrouler. Saint Médard, patron de l'A.M.S... il a encore plu dans la Coupe de Paris !

L'entraînement commencé la veille sur la terre cuite s'est terminé à la belotte au bistrot du coin, tandis que le bureau « naufrageait » sous la petite tente du pesage et que la piste « rigolait » de partout.

Pendant la nuit pluie diluvienne et orage sous un crâne (celui de notre caissier Noël qui décidément ne vivra pas son temps).

Enfin le dimanche matin le soleil réussit tant bien que mal à éponger le circuit et à 14 h. 30 les débutants prirent le départ sous un ciel menaçant. La piste soumise à cette douche écossaise était particulièrement traître, surtout la grande descente — cependant la « Fosse-aux-Loups » vidée de ses poissons, de ses vieux sommiers et de ses divers accessoires put être empruntée pour la première fois de l'année.

Cette course de débutants fut menée bon train par l'immense Pic-Pic (dentiste entre deux cross) qui manifesta un métier tardif mais cette fois affirmé. Casola sur sa Triumph Tourist Terophy flambant neuve montra des qualités prometteuses ainsi que Bellot, Dcuïs, Glomot et Banda l'éternel malchanceux. En bref une vraie course que cette rencontre de « débutants ».

Après ce hors-d'œuvre sportif la course nationale alignait l'essentiel des meilleures valeurs Paris-province, à savoir :

- Raulin et sa combinaison blanche sur B.S.A.;
- Bourgeois encore grandi en taille et en technique;
- Scossa tout de cuir vêtu et étrennant sa superbe Saroléa;
- Amédéo de Belleville, brillant vainqueur du Grand Prix de Printemps;
- Brocherieux (sur Ariel) qui en est à sa huitième victoire 1952;

sur sa nouvelle machine bourrée de chevaux; derrière eux Bourgeois qui se fait surprendre par Amédéo et terminera 4^e devant Brocherieux et Perlín qui, lui, s'est contenté de prendre sa longueur.

Pour ma part je « pelotonne ». Au dernier tour Cathelin veut me sauter dans la fosse, cisaille et chute dans ma roue avant... Je l'em-plafonne en plein travers et on reste sur le carreau — les autres passent... On se secoue, on démêle les machines et je repars crevé à l'avant pour terminer 12^e.

LA PREMIÈRE MANCHE INTERNATIONALE

Sous la falaise sont au départ deux Belges de qualité : Collée et Hox; deux Anglais jamais venus : Rickman et Sharp; deux imberbes de 18 et 20 ans sur B.S.A.

Chez nous : Brassine (F.N.), Frantz (B.S.A.), Charrier (B.S.A.), Vouillon (Saroléa neuve), Lusseyran (nouvelle Ariel), Blat (police d'Etat, sur B.S.A.) et Ladevèze sur une Saroléa neuve.

Brassine et Frantz sont nettement favoris. La course démarre à tombeau ouvert. Charrier prend la tête suivi de Frantz, Collée, Hox, Vouillon, Rickman — Brassine enfermé est 7^e, il a du mal à se dégager. — Derrière lui viennent Brulé, Sharp, Lusseyran, Ladevèze et Blat.

L'ordre de passage au compte-tours va nous donner la physionomie de la course.

Deuxième tour : Charrier, Frantz, Collée, Vouillon qui a passé Hox, Rickman, Brassine, Desmoulin intercalé après des ennuis au/départ, Lusseyran, Ladevèze, Blat, Brulé. L'Anglais Sharp a disparu.

Troisième tour : Charrier mène toujours, aisé et vite; Frantz assez détaché, Collée, Vouillon qui accuse les écarts de sa suspension, Rickman qui a passé Hox devant Brassine,



Brassine en plein effort.



Une phase du match Brassine-Rickman.



Frantz, brillant vainqueur de la rencontre.

- Boisserie l'homme à la chemise rose et son tandémiste Lefèvre, collectionneurs de coupes (ce dernier ayant fendu son cylindre à l'entraînement montait une machine d'emprunt);
- Le fougueux Cathelin dit « Coccinelle » pour son casque à pois jaunes, accoutumé de la course à épisodes avec brancard, piqûres et rentre-dedans;
- Legrand l'infortuné poulain de Mazoyer, s'emportant contre l'indéfectible guignon;
- Lejeune déjà vieux par la technique, et moi-même préoccupé surtout de mon stylo, et aussi le matelot Robin quartier-maître en permis de conduire;
- et enfin, Perlín, ex-terreur qui faisait sa rentrée au guidon d'une Saroléa sortant tout droit de la vitrine.

Dès la starting-gate levée, Raulin prend la tête et mène avec autorité pendant 8 tours, poursuivi par Scossa, puissant et déjà à l'aise

lequel n'a pas remonté, Desmoulin resté très gentleman, Lusseyran, Ladevèze — pas de Brulé.

Quatrième tour : Frantz apparaît en tête devant Charrier doublé aux Trois-Bosses, 3^e Collée, 4^e Rickman qui vient de passer Vouillon 5^e; puis Hox et toujours en 7^e position, Gilbert, Brulé qui a chuté revient avec 1 tour de retard.

Sixième tour : Gilbert passe Vouillon.

Septième tour : Frantz mène devant Rickman qui a passé Charrier et Collée; le petit Anglais vire magistralement. Gilbert est 5^e.

Huitième tour : Idem. Brulé abandonne sur ennuis mécaniques. On n'a pas revu Sharp depuis le début de la course.

Neuvième puis dixième tours : inchangés, et c'est l'arrivée dans l'ordre :

1. Frantz, 2. Rickman, 3. Collée, 4. Brassine, 5. Charrier, 6. Vouillon, 7. Hox, etc...

MONTREUIL

DEUXIÈME MANCHE NATIONALE

Les nuages bas et noirs arrivent de Montreuil et le départ coïncide avec les premières gouttes. Ça y est on ne coupera pas au désormais traditionnel rodéo boueux... Moi si : je cherche une chambre très posément et la trouve dans le camion de Bourgeois, bon camarade toujours prêt à rendre service. Pour une fois et les circonstances aidant, je vais suivre la course en spectateur!

Les copains sont partis, les nuages crèvent et voilà les descentes des Trois-Bosses en valse-

dévale le mur de glaise, puis c'est Gilbert et le courageux petit Vouillon; enfin, c'est l'arrivée dans l'ordre : Frantz vient de gagner la 2^e manche, 4^e Collée, 5^e Blat, 6^e Rickman.

Frantz mène donc magistralement au classement par addition de points, une place de 4^e lui suffira pour emporter cette magnifique Coupe de Paris. D'ailleurs Gilbert est 2^e; la victoire tricolore est bien accrochée!

FINALE NATIONALE

Ma machine est réparée, pendant l'entracte le terrain semble avoir bu toute l'eau du ciel et de la terre, à nouveau il fait grand beau et les finales à l'envers s'annoncent normales sous le soleil.

Raulin part encore en tête, mais au 2^e tour

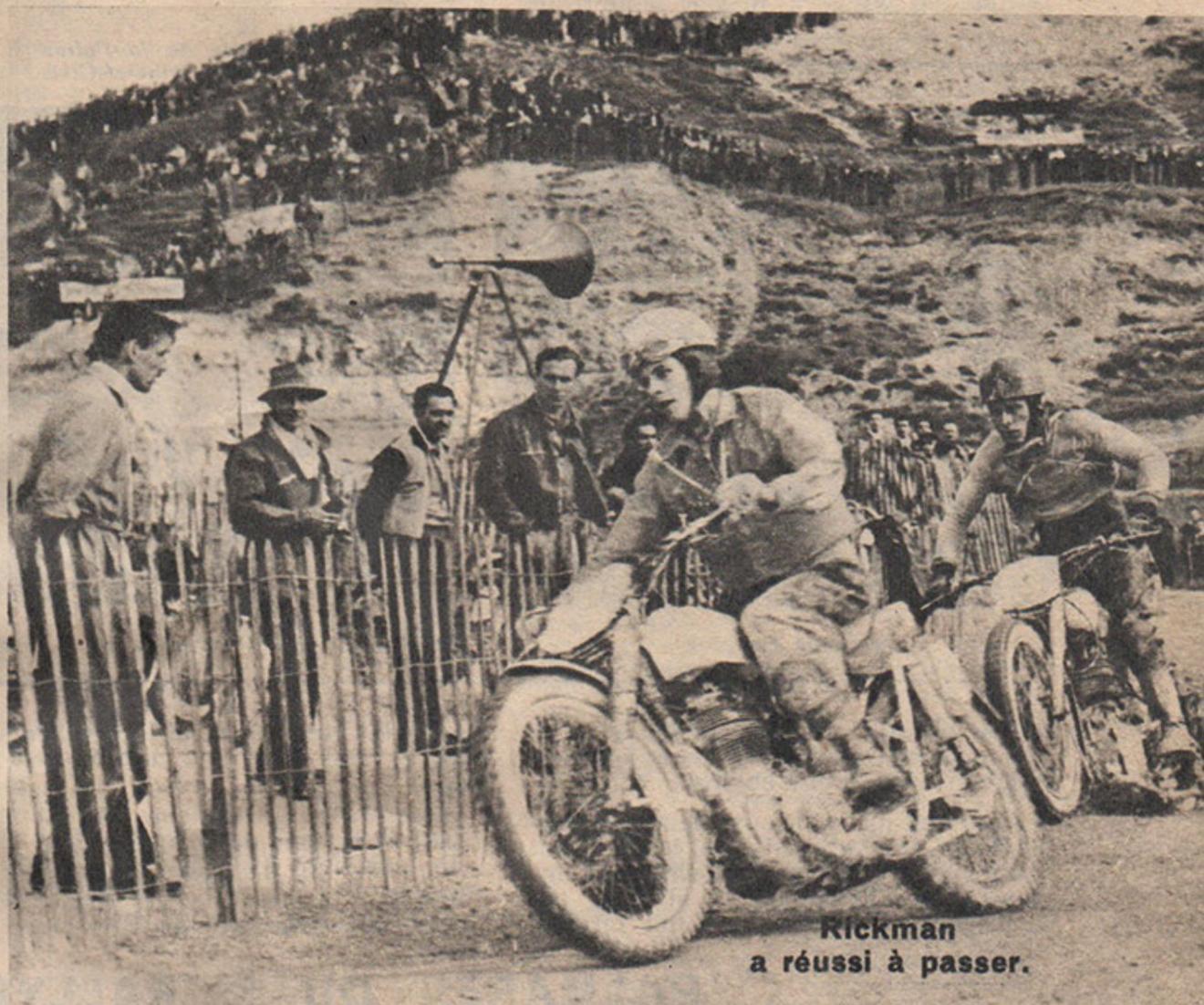
le peloton d'où déjà Frantz se dégage. Ils arrivent au souterrain, bifurquent pour attaquer le circuit à l'envers et s'envolent dans la grande « montée ».

Déjà la physionomie de la course est donnée : ce sera une course à quatre. Gilbert poursuit l'Anglais, le passe au tour suivant, mais le petit « british » se montre terriblement coriace et se colle à sa roue comme une sangsue. Derrière eux Charrier tourne, aisé et très vite, puis vient Frantz en s-é-c-u-r-i-t-é, courant visiblement la victoire à l'addition de points (hé! hé! notre Henri national se mettrait-il « aussi » à avoir de la tête!).

Brusquement, dans la Fosse-aux-Loups, Brassine, emporté par l'habitude, prend l'ancien circuit; mais Rickman, lui, ne se trompe pas, coupe au court, se présente avant lui à la jonc-



Le jeune champion britannique après sa victoire.



Rickman a réussi à passer.

hésitation avec toute la gamme des figures imposées : dérapage, tête-à-queue, plat-ventre, corps à corps avec les machines... chacun mène son combat et on y comprend goutte(s).

Enfin, le haut-parleur annonce la victoire de Bourgeois devant Brocherieux, Raulin, Scossa, Cathelin, Lefèvre, etc...

Le souterrain me ramène au parc, chambre à air sous le bras, la pluie cesse, les gens s'ébrouent et le soleil content sans doute de sa bonne farce nous envoie un arc-en-ciel très international comme il se doit.

DEUXIÈME MANCHE INTERNATIONALE

Le terrain détrempé est glissant à souhait. Frantz et Gilbert partis en tête, suivis de Vouillon et de Blat, se ruent en godillant dans la montée en lacets.

Au tour suivant Gilbert a passé Frantz, puis brusquement c'est le Belge Collée qui est en tête devant Frantz qui a repassé Brassine. Charrier rentre au parc, carter d'embrayage enfoncé. La pluie a de nouveau cessé. Collée, Frantz et Gilbert mènent la danse, mais une ambiance de catastrophe plane sur l'arène géante. De longues rumeurs accompagnent chaque déboîlé dans la grande descente et la ronde continue.

Tout à coup du haut de sa tour le speaker, qui a vu quelque chose qui nous échappe, se met à hurler. On comprend que Frantz a passé Gilbert et... Collée. C'est bien ça, le Français

Amédéo le passe et fait son numéro de voltige. Perlín qui s'est retrouvé passe Raulin; à ce moment Amédéo chute, le Clichois est donc en tête et ceci pendant 8 tours. C'est long!

LA FINALE INTERNATIONALE A L'ENVERS

Après la pluie le beau temps, le soleil brille astiqué à neuf, le circuit sèche et fait patte de velours avec des bourrelets élastiques en fin de virage... il n'y aura plus besoin de filtres ni de lunettes pour cette finale internationale, bouquet de la journée.

Derrière la starting-gate les coureurs sont sous les ordres du starter et Pareschi, directeur de course, tient à la main la petite poire électrique qui va libérer les élastiques... cette poire me rappelle exactement — curieux rapprochement dans l'ambiance et le temps — la commande de déclenchement du lance-bombe sur B-26.

Maintenant le départ va être donné... les ultimes et oppressantes secondes planent sur l'immense arène comme une catastrophe imminente.

Feu!

Quel formidable spectacle que cet éclatement de la ligne de départ, que cette fantasia de motos cabrées jetant le feu et emportant des drapeaux.

Rickman, reconnaissable de loin à son Union-Jack, a réussi à prendre la tête, mais cette fois Gilbert est deuxième, devant Charrier et

tion et au milieu d'une clameur de déconvenue prend la tête. Brassine, furieux, commence alors une chasse à tout vat et c'est pendant dix tours — nous disons bien dix tours — une empoignade stupéfiante entre les deux hommes (entre aussi la F.N. et la B.S.A.). De mémoire de motocrossman on n'a jamais vu cela : l'Anglais et le Français mènent en même temps dans un coude à coude forcené. Gilbert est plus puissant, l'Anglais est plus félin; la F.N. a plus de chevaux mais la B.S.A. vire mieux. A la sortie du virage du parc, les deux hommes « finissent » chaque fois presque dead heat, littéralement appuyés l'un sur l'autre; Gilbert, toujours à l'extérieur, comment ne s'accrochent-ils pas? C'est une sensationnelle manifestation de virtuosité et de fair play! que beaucoup en prennent de la graine.

Mais cependant un frottement entre les machines se produit... fatalement là, au virage du parc — ça a été imperceptible mais nous avons vu, nous, que Brassine cassait son repose-pied côté sélecteur... il ne pouvait plus que terminer second!

Derrière eux, Charrier continue en solitaire son train d'enfer, sentant petit à petit Frantz se rapprocher. Celui-ci tourne, puissant, sûr, vite, défendant sa 4^e place et sa victoire comme une forteresse, et l'arrivée a lieu dans l'ordre. Bravo, Frantz! Bravo, Gilbert! Bravo, Rickman! Bravo, Charrier et tous les autres!

La Coupe de Paris aura des lendemains sensationnels à Montreuil! R. MOUCHET.

LE 3^e RALLYE AIGLON

Le Rallye Aiglon doit être considéré comme un modèle du genre, pour son organisation, ses difficultés de parcours, et son épreuve de départage des *ex æquo*, constituée par une course de côte.

Cette année, de nombreuses améliorations, dictées par l'expérience de l'an passé, avaient été apportées au parcours, et toutes les cylindrées participaient à l'étape de nuit.

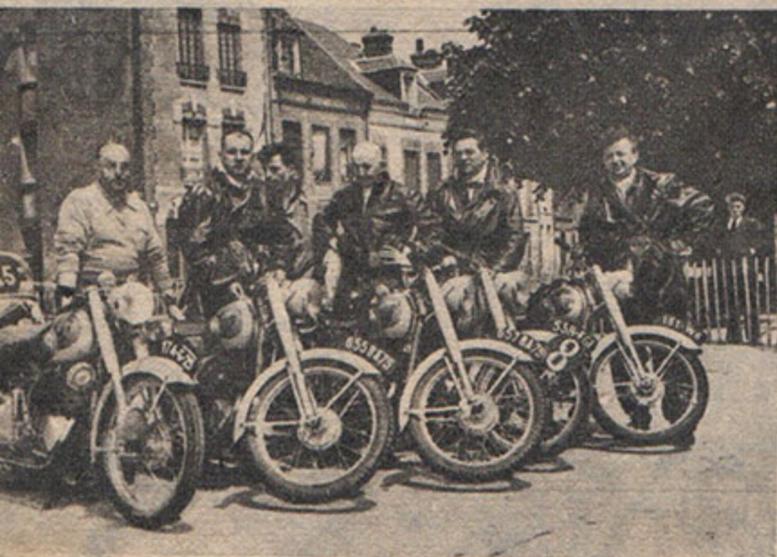
La configuration particulièrement difficile de certains tronçons d'itinéraire causa de nombreux abandons et quelques chutes. On estime à 40 % le nombre de



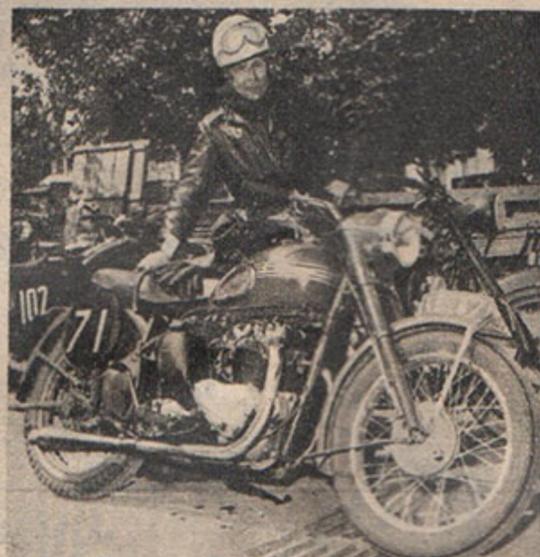
L'équipe de la Police d'Etat de Seine-et-Oise.



Daunou, Delandier, Gressant, ex-æquo en 500 cmc.



L'équipe Peugeot.



R. Pointel, doyen de l'épreuve (61 ans).

pilotes n'ayant pu rallier Laigle, et seuls 9 concurrents terminèrent sans pénalisation, sur 80 partants environ.

Parmi les malchanceux, signalons Marcel Pahin, sur Automoto, qui éclata et dut abandonner, Maisonneuve, victime d'une chute, le lieutenant Labatut, du E.S.M.I.A. de Coëtquidan, qui termina

avec une machine sérieusement endommagée mais remporta néanmoins une coupe.

Les pannes mécaniques furent multiples et la nuit opéra une sévère sélection, par suite d'erreurs de parcours ou incidents dus à des éclairages insuffisants.

La course de côte de Brossolette se

déroulait de nuit, en pleine forêt, sur un chemin sablonneux et caillouteux, et permit à Robert Pahin de faire le deuxième meilleur temps derrière la 500 du sous-lieutenant Berlandier.

Cette épreuve de sélection fut déterminante.

En 175, l'équipe Peugeot émerge, son chef de file R. Pahin en tête, et ses équipiers D^r Prévost, Filoche, Goudard.

Le Bernardet 250 piloté par Bernardet termine sans pénalisation, *ex æquo* avec Grémillon.

En 350/500, 3 concurrents en tête, Daunou, Berlandier et Gressant.

Tous les participants s'accordent à reconnaître la parfaite organisation de ce 3^e Rallye Aiglon et ses réelles difficultés, nécessitant un matériel très au point au service d'un pilote éprouvé, toutes choses plaçant une organisation de ce genre en tête des grands rallyes français.

PALMARÈS DU 3^e RALLYE AIGLON

Classement :

GRUPE BLEU

(Motos de 125 cmc. à 175 cmc.)

1^{er} *ex æquo* sans pénalisation : Robert Pahin sur Peugeot; D^r Prévost, Peugeot; Filoche sur Peugeot, Goudard sur Peugeot; 6^e *ex æquo* : Cugnet sur Peugeot 20 pts, Morel sur Guiller 20 pts; 8. Goll sur Peugeot 90 pts; 9. Martin (U.S.M.T.) 1985 pts.

GRUPE ROUGE

(Motos 250 cmc. et 350 cmc.)

1^{er} *ex æquo* sans pénalisation : Pierre Bernard sur scooter Bernardet, Grémillon (Moto-Club du Perche); 3. Paul Gilbert (M.C. Normandie); 4. André Croutelle (Rouen Motor-Club), club actuellement en cours d'affiliation; 5. Léon Le Carpentier (M.C. du Havre); 6^e *ex æquo* : Pierre Bourge (M.C. Alençonnais), club actuellement en cours d'affiliation, Tirvet (Rouen-Moto-Club), actuellement en cours d'affiliation.

GRUPE BLANC

(Motos 350 cmc. et 500 cmc.)

1^{er} *ex æquo* sans pénalisation : Daunou (M.C. Les Mureaux), sous-lieutenant Ber-

landier (Alençon Régiment du 3^e Hussards), Gressant (Rouen Motor-Club) actuellement en cours d'affiliation; 4. Lieutenant Henri (3^e Hussards Alençon), 10 pts; 5. Lallemand (G.M. de Paris), 20 pts; 6. Dupré (M.C. de Normandie), 20 pts; 7. Lieutenant Deu (G.T. 513 Tarbes), 20 pts; 8. Bajan (Hussards Alençon), 40 pts; 9. Trombault (Hussards Alençon), 40 pts; 10. Billy (Hussards Alençon), 110 pts; 11. Urvoas (M.C. de Normandie); 12. Loyau (M.C. Châtillon); 13. Pilou (M.C. Alençon) en cours d'affiliation; 14. Picot (Police Etat); 15. Gauthier (Police Etat); 16. Labatut (Coëtquidan); 17. Pointel (M.C. Le Havre); 18. Adjudant Convert (3^e Hussards Alençon); 19. Legris (Police Etat); 20. Thibault (U.S.M.T.); 21. Terrien (U.S.M.T.); 22. Capitaine Andrea (Coëtquidan); 23. Morel (R.M. Club).

EPREUVE DE DEPARTAGEMENT pour l'attribution des prix

1^{er} du classement général : Sous-Lieutenant Berlandier (3^e Hussards Alençon), coupe L. Roret de la ville de Laigle, 1'13" 1/5.

1^{er} du groupe Bleu, Coupe Antoine Menier : Robert Pahin sur Peugeot.

1^{er} du groupe Blanc, Coupe de Domfront : Sous-Lieutenant Berlandier (3^e Hussards Alençon).

1^{er} du groupe Rouge : Pierre Bernard sur Bernardet.

2^e du groupe Bleu, Coupe Ouest-France : le D^r Provost sur Peugeot.

2^e du groupe Blanc : Daunou (M.C. Les Mureaux).

2^e du groupe Rouge : Grémillon (M.C. du Perche).

3^e du groupe Bleu, Coupe de Dreux : Georges sur Automoto.

3^e du groupe Blanc, Coupe de Randonnai : Gressant (Rouen Motor-Club).

3^e du groupe Rouge : Gilbert (M.C. de Normandie).

4^e du groupe Blanc, Coupe de la Ferté-Fresnel : Lieutenant Henry (3^e Hussard Alençon).

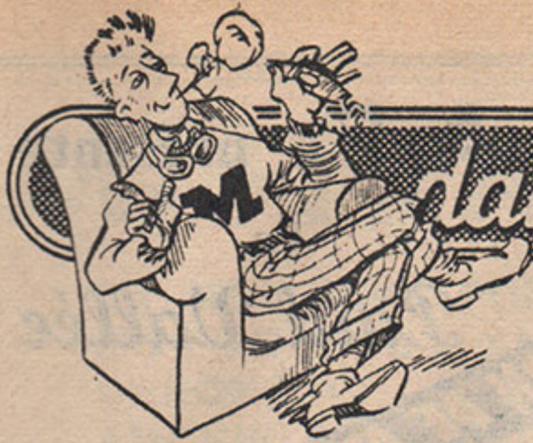
4^e du groupe Blanc, Coupe de Ste-Gauburge : Goudard sur Peugeot.

4^e du groupe Rouge : Croutelle André (Motor-Club de Rouen).

Coupe de Ch. Bonnel offerte au 1^{er} concurrent sur scooter : Pierre Bernard sur Bernardet.

Coupe Militaire : 3^e Hussards Alençon; Coëtquidan; Toulouse.

Coupe des Clubs : U.S.M.T.; Rouen Motor-Club; C.M.S.N.



dans les CLUBS

JACQUES COLLOT GRAND VAINQUEUR DE LA COURSE DE CÔTE DU BALLON D'ALSACE

La course de côte du Ballon d'Alsace a obtenu le succès populaire et sportif escompté. Sous un magnifique soleil, 12.000 spectateurs se trouvaient le long du parcours, dans les lacets, sur les buttes, derrière les barrières.

Tous les « coureurs » annoncés, parmi lesquels plusieurs cracks internationaux, se trouvaient au départ, répartis dans différentes catégories.

Le public, massé tout le long de la côte, a pu apprécier le cran, l'audace et la brillante technique de ces as du guidon. Les seules chutes ont été celles du jeune Daval (500 cmc.) qui fut relevé avec des contusions sans gravité, et du champion de France Hug qui, en 500 cmc., a dérapé et a dû abandonner.

Sur les 11 km. 500 d'une côte qui compte 115 virages, la bataille fut sévère. Un coureur qui s'adapta fort bien à cette côte extrêmement difficile est Roger Kibler, recordman de Golbach. Il fut, avec Léon Hug, le plus sérieux rival de Collot et fit longtemps figure de vainqueur. Il avait réalisé le meilleur temps, et on attendait avec impatience la course de l'après-midi. Après une lutte sévère, sans merci, Collot réussit à s'imposer d'une seconde seulement, terminant ainsi en grand vainqueur de la journée, ayant déjà remporté l'épreuve des 350 cmc. devant Léon Hug, de Mulhouse. Relevons également la belle course de Burgraff, de Chambéry, sur 350 cmc. et surtout celle du Belfortain Mauvaux qui fit preuve d'une grande classe.

Les 175 cmc. firent également grosse impression. Certes, vers le sommet, leurs reprises étaient moins nerveuses, mais les moyennes restaient élevées. Georges Lacour, de Giromagny, triompha facilement sur sa Peugeot devant Burgraff — qui s'était déjà aligné en 350 cmc. — et Schmitt, le vieux renard mulhousien de la moto.

Le meilleur temps de la journée fut réalisé par Jacques Collot, de Vesoul, deuxième du championnat de France (7' 41" 1/5, moyenne 89 km. 765). Dans l'ensemble, les performances de l'après-midi ont été nettement meilleures à celles du matin.

Les exhibitions de quelques voitures de course ou de sport suscitèrent un vif intérêt. Le meilleur temps a été réalisé par M. Schlumpf, sur Bugatti : 8' 29" 2/5 (81 km. 271).

Ce fut donc une grande et belle journée. Il convient d'en féliciter les organisateurs du M.C. Giromagny et en particulier M. Germain-Lambert, son animateur.

Voici les résultats :

175 cmc. — 1. Lacour (Giromagny) sur Peugeot, 9' 11" 4; L. Burgraff (Chambéry), 9' 25" 1; 3. Schmitt (Mulhouse), 10' 23" 2; 4. Coulon (Valentigney), 10' 45" 4; 5. Vackinger (Mulhouse), 10' 53" 4; 6. Tschumperlin (Mulhouse), 10' 54" 2; 7. Zirmson (Valentigney), 10' 55" 4; 8. Burger (Mulhouse), 11' 07" 1; 9. Vonin (Valentigney), 11' 09" 4; 10. Conrad (Giromagny), 11' 16" 4.

Catégorie 250 cmc. — 1. Thiéry (Vesoul), 9' 42" 3; 2. Fleurette (Vesoul), 10' 16" 3; 3. Kleindient, 10' 22" 4; 4. Zinsmeyer, 10' 46" 1; 5. Vannson, 11' 23" 2; 6. Lailly, 11' 41" 4.

Catégorie 350 cmc. — 1. Collot Jacques (Vesoul), 8' 02" 4; 2. Hug Léon (Mulhouse), 8' 04" 1; 3. Burgraff, 8' 41" 3; 4. Combe, 9' 18" 3; 5. Deschamps, 9' 29" 4.

Catégorie 500 cmc. — 1. Collot (Vesoul), 7' 41" 1; 2. Kibler (Mulhouse), 7' 42" 1; 3. Mauvaux (Belfort), 8' 11" 2; 4. Schreiber (M.C. Alsace), 8' 33" 5; 5. Touzain (A.M.D.), 8' 47" 3.

Catégorie 1.000 cmc. — 1. Haffner, 8' 48" 1; 2. Pauset, 9' 36" 1.

Sidecars. — 1. Bétémpis (Chambéry), 9' 48" 1; 2. Rion (M.C. Bourgogne), 12' 10" 2.

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE CÔTE DU MONT-VENTOUX

L'Automobile-Club Vauclusien, en collaboration avec la Ligue Motocycliste de Provence, célébrera cette année le cinquantième anniversaire de la création de la course de côte du Mont-Ventoux, organisée pour la première fois en septembre 1902.

Cette épreuve se disputera pour la trente et unième fois le 27 juillet 1952.

Renseignements et engagements : Ligue Motocycliste de Provence, 2, rue de la République, Avignon.

MOTOCYCLE-CLUB DE LYON

Le Moto-Cross International du 11 mai 1952 organisé par le Moto-Cycle-Club de Lyon dans les sous-bois du Casino de Charbonnières et avec le concours de ce dernier a obtenu un succès sans précédent.

En effet un orage accompagné d'une pluie diluvienne éclata pendant la première manche des 350 et permit de constater :

1° Que la piste de Charbonnières était parfaitement utilisable même par temps très humide et naturellement beaucoup plus spectaculaire.

2° Que le public Lyonnais a parfaitement compris l'intérêt du spectacle sur ce terrain humide en rejoignant ses places dès la reprise de la course.

A noter le courage de Melioli qui effectua les 10 tours de la finale des 350 dans la roue de Molinari sans pouvoir le doubler, ce qui l'avait transformé en un paquet de boue.

Belle performance du jeune Molinari qui gagna en 350 à égalité de points avec Melioli et battit nettement Frantz en 500.

Le jeune débutant Lyonnais Vighetto sur 500 B.S.A. en voulant doubler un peu audacieusement Adnet en le sautant en haut d'une butte, fut obligé de se désaxer pour ne pas retomber sur la roue arrière de ce dernier : déséquilibré, il se cassa une jambe en rentrant dans les palissades.

Résultats :

Catégorie 250 cmc. — 1. René Klym; 2. Scossa; 3. Adnet; 4. Dard; 5. Germain; 6. Wolf.

Catégorie 350 cmc. — 1. Molinari qq
Catégorie 350 cmc. — 1 ex aequo : Molinari, Melioli; 3. Robert Klym; 4. Quillico; 5. Jiqqq
Melioli; 3. Robert Klym; 4. Quillico; 5. ex aequo : Jimbert, Sequino.

Catégorie 500 cmc. — 1. Molinari; 2. Frantz; 3. Devleeschowwer; 4. Batisse; 5. Van Elsen; 6. Adnet; 7. Bonnin.

MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche une sortie

Sorties de Juin :

Le 8 juin. — Sortie sur le Bol d'Or, forêt de St-Germain. Départ : Porte Maillot 8 h.

Le 15 juin. — Les Rochers de Larchand, par Melun, Fontainebleau, Ury, La Chapelle-la-Reine. Départ : Porte de Charenton 8 h.

Le 22 juin. — Sortie pour Concentration de la Ligue motocycliste à Savignie près de Beauvais à 9 km. 500, direction de Gournay. Départ : Porte de la Chapelle 8 h.

Le 29 juin. — Fontaine-le-Port par Corbeil, Ponthierry, La Justice. Départ : Porte d'Italie 8 h.

Isolés cordialement invités.

Pour tous renseignements, s'adresser chez : Lenglet, Gob. 56-85; Favier, Tur. 84-53; Bovière, Dan. 69-36.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DES SIX NATIONS

Dimanche 29 juin à 14 h. 30 précises se tiendra au terrain de la Corniche à Bonsecours le premier moto-cross de l'année.

Organisée par le Moto-Club de Normandie cette rencontre est exclusivement réservée aux champions des six nations en présence. Elle sera préparatoire aux championnats du monde. C'est une assurance pour le public qui ne manquera pas d'assister à cette réunion formidable de voir ce qu'est le moto-cross quand il est pratiqué par des vedettes.

L'organisation nouvelle du moto-cross offrira aux visiteurs un parc auto spacieux pouvant contenir un nombre de voitures triple de celui jusqu'ici envisagé. La surface

réservée aux places des tribunes a été également considérablement augmentée et les spectateurs de ces places pourront avoir vue sur le « Trou du Diable », « la Grande Descente » et « les Deux Bosses » ainsi que sur la ligne de départ et d'arrivée.

Le prix des places malgré l'ampleur du spectacle et les noms célèbres à l'affiche sera seulement de 250 et 350 francs. Les enfants auront l'entrée gratuite jusqu'à 13 ans. Parc gratuit pour vélos. Parc gardé pour autos et motos.

Des conditions spéciales sont prévues pour les personnes transportées par cars complets. Les transporteurs peuvent faire la demande de cartes à tarif réduit pour les personnes venant de l'extérieur. (Réduction de 100 fr. par place). Faire la demande au M.C.N., 41, rue A.-Carrel à Rouen, qui enverra les cartes de réduction.

Les militaires et les clubs sportifs bénéficieront également des réductions de tarifs. S'adresser à la permanence au siège du 23 au 28 juin de 18 à 20 heures.

Cette magnifique réunion se tiendra sur le seul terrain international homologué par la Fédération de Motocyclisme en province.

La piste pour ce jour qui comptera dans les annales du sport en Normandie a été élargie de façon à pouvoir mettre plus de 20 coureurs sur la ligne de départ. Les virages ont été eux aussi remaniés et actuellement c'est certainement la piste la plus large de France.

Services de cars et de tramways n° 19, départ de l'Hôtel de Ville de Rouen, descendre rue du Calvaire.

Le nombre des courses a été augmenté mais leur durée est ramenée à 8 ou 10 tours pour faciliter le retour des spectateurs venant de l'extérieur. Le spectacle finira vers 18 h.

MOTO-CLUB DAUPHINOIS

Le Moto-Club Dauphinois est heureux de porter à la connaissance des nombreux sportifs que la question moto intéresse, qu'il organise le dimanche 22 juin 1952 la course de côte de Laffrey (Isère).

Cette épreuve abandonnée depuis 1938 et qui nous rappelle le fameux record du regretté Edoura resté inviolé à ce jour dans le temps record de 3' 26" 1/5.

Il est prévu une catégorie Course et une catégorie Sport.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser : Moto-Club Dauphinois, 12, rue Montorge, Grenoble.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 18 mai 1952

Division Nationale (zone Sud). — Carpentras bat Montoux par 4 buts à 1; Avignon bat Aix par 2 buts à 1; M.B.C. Camaret bat M.B.C. Cavaillonnais par 5 buts à 1.

Division Nationale (zone Nord). — Courbevoie bat Houlgate par 2 buts à 0.

Division d'Excellence (zone Sud). — Nice bat Avignon II par 5 buts à 2; M.B.S. Forézien bat R.M.B. Ondaine par 4 buts à 0.

Division d'Excellence (zone Nord). — M.B.C. Paris bat M.C. Versailles par 1 but à 0.

Matches amicaux. — M.C. Mulhouse bat M.C. Villefranche par 3 buts à 1; M.V.C. Franco-Belge bat Beuzeval par 2 buts à 1.

Résultats des matches du 22 mai 1952

Division Nationale (zone Nord). — Chalons et Courbevoie font match nul, 0 à 0.

Coupe de France. — M.B.C. Aix I bat M.B.C. Cavaillon par 6 buts à 2.

Matches amicaux. — Villefranche bat Versailles par 5 buts à 1; M.B.C. Avignon II bat M.B.C. Avignon I par 4 buts à 3.

Résultats des matches du 25 mai 1952

Division Nationale (zone Sud). — M.B.C. Aixois bat M.B.C. Montelais par 4 buts à 0; M.B.C. Avignon bat R.G.M. Carpentras par 1 but à 0; Camaret bat Cavaillon par 2 buts à 0.

Division d'Excellence (zone Sud). — Nice bat St-Etienne par 3 buts à 0.

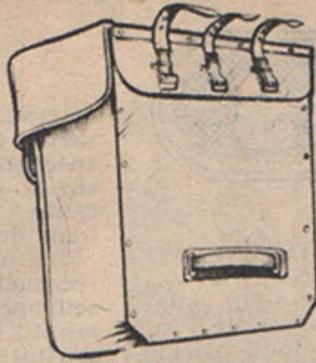
Matches amicaux. — M.B.C. Aix II et M.C. Seynois font match nul 1 à 1; M.C. Chalonnais bat Versailles M.C. par 3 buts à 2; M.B.C. Marignane bat M.B.C. Aix II par 4 buts à 2; M.B.C. Paris II bat M.B.C. Paris I par 2 buts à 1.

SAGOCHEs INDÉFORMABLES
DOS MÉTALLIQUE
Modèle Breveté
"DÉESSE"

Cuir, qualité 1^{er} choix pour
VÉLOMOTEURS et MOTOS

Ets DESBROSSES & Fils, 12, rue J.-Claude-Vivant, LYON-VILLEURBANNE

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL POUR LA RÉGION PARISIENNE :
R. DURIN, 115, r. Jean-Jaurès, NOISY-LE-SEC



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

28 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

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

S.I.C.R.A.F. présente

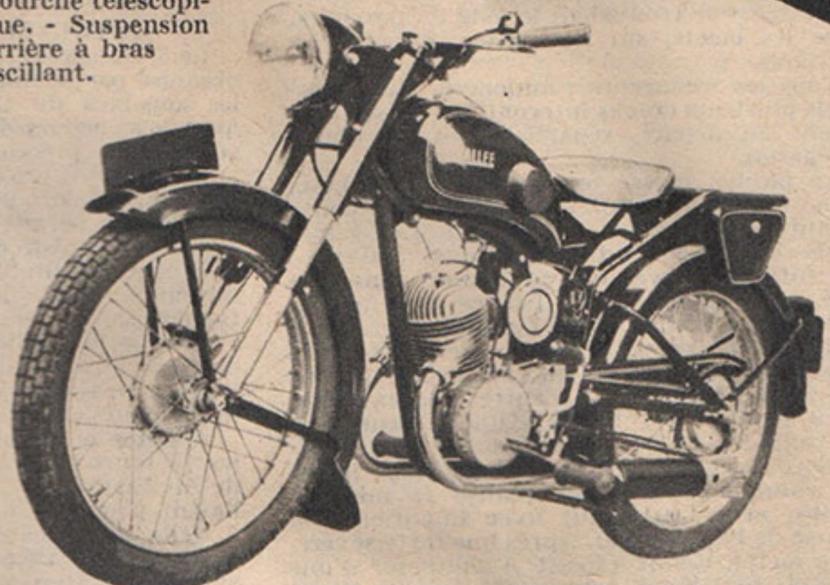
La
Paul Vallée

UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

La 125 cmc. MS 51 équipée du
fameux moteur YDRAL 2 temps,
4 vitesses par sélecteur.

La 175 cmc. MSS 51 "Grand Sport" équipée
d'un moteur de même marque qui lui assure
des performances remarquables.

Fourche télescopique. - Suspension
arrière à bras
oscillant.



S.I.C.R.A.F. 59, Rue Sadi-Carnot, AUBERVILLIERS - FLA. 20-20

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE

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

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

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

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

Devant entièrement ouvrable
fermeture à glissière.

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

En vente
exclusivement
chez tous les bons
motoristes.



EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare
MONACO

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS :

Étab^l GENO, 6, Faub. Saint-Honoré

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

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION RÉGLABLE

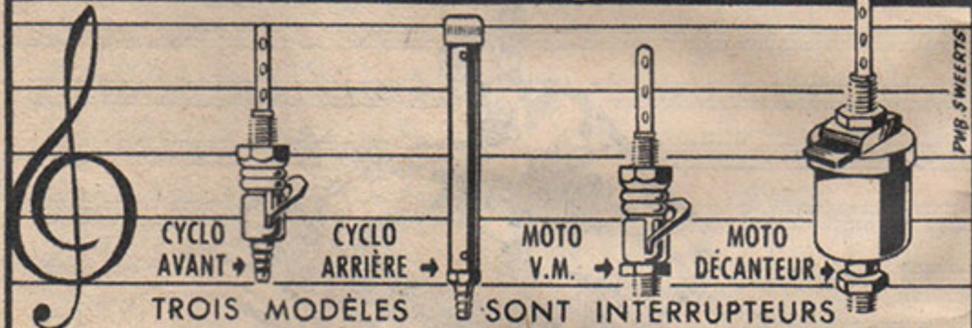
SELLES SOUPLES CAOUTCHOUC ADAPTABLES

FOURNISSEUR des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

LA GAMME DES ROBINETS QUIET



CYCLO AVANT → CYCLO ARRIÈRE → MOTO V.M. → MOTO DÉCANTEUR →
TROIS MODÈLES SONT INTERRUPTEURS

ÉTANCHÉITÉ MOLÉCULAIRE

grâce à son joint en métal liquide - tension superficielle optima

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

SACOCHEs BRAUN

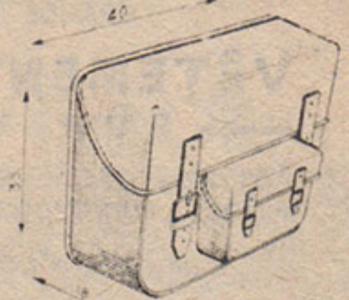
GRAND LUXE

VACHE LISSE, 1^{er} CHOIX

pour MOTOS et SCOOTERS
entièrement bordées, renforcées

ADAPTABLES SUR TOUTES MOTOS

Motards et Crossmen
adoptez la Ceinture Spéciale



BRAUN, Artisan-Fabricant, 89, Rue de la Glacière, PARIS

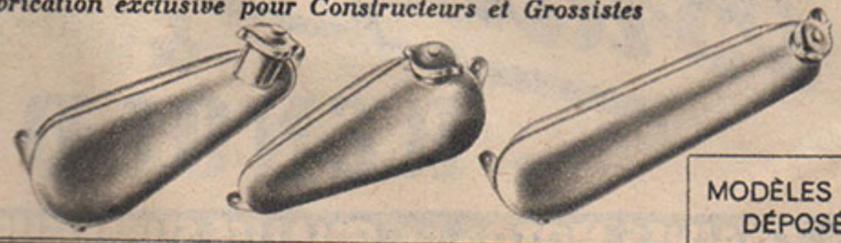
Téléphone : PORT-ROYAL 52-20

Étab^l MOTTAZ

307 à 311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Tél. : MAL. 29-77

SPECIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::
pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



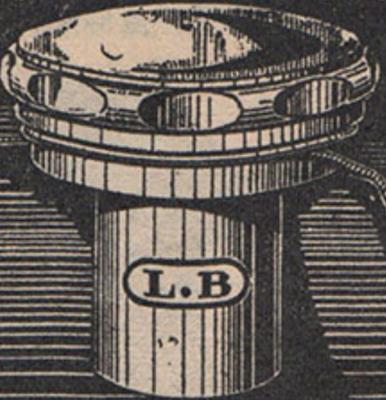
MODÈLES DÉPOSÉS

CONCOURS D'IDENTIFICATIONS

"MOTOCYCLES"

BON N° 1

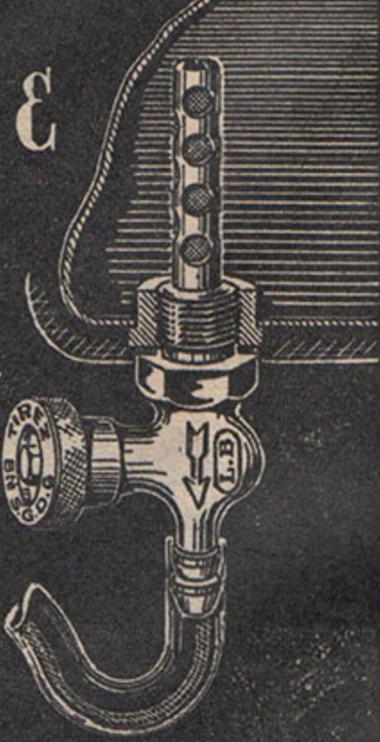
A DÉCOUPER ET CONSERVER



BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



Pour CYCLOMOTEURS

**La BOUGIE
GURTNER "S"**



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

ESSAYEZ-LA...



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

**Améliorez votre moteur... en adaptant la
Super-culasse "MAUCOURANT"**

SE MONTE SUR :

Gnome-Rhône 125 cc. R2, R3, R4,
R4B. -- Peugeot 125, 150, 175 cc. --
Ydral 125, 175 cc. -- Jonghi 125 cc.
- Villiers 125 cc. Automoto

Autres marques sur demande.

PRIX GNOME-RHÔNE : 3.900 francs.
Autres modèles : 4.900 francs.

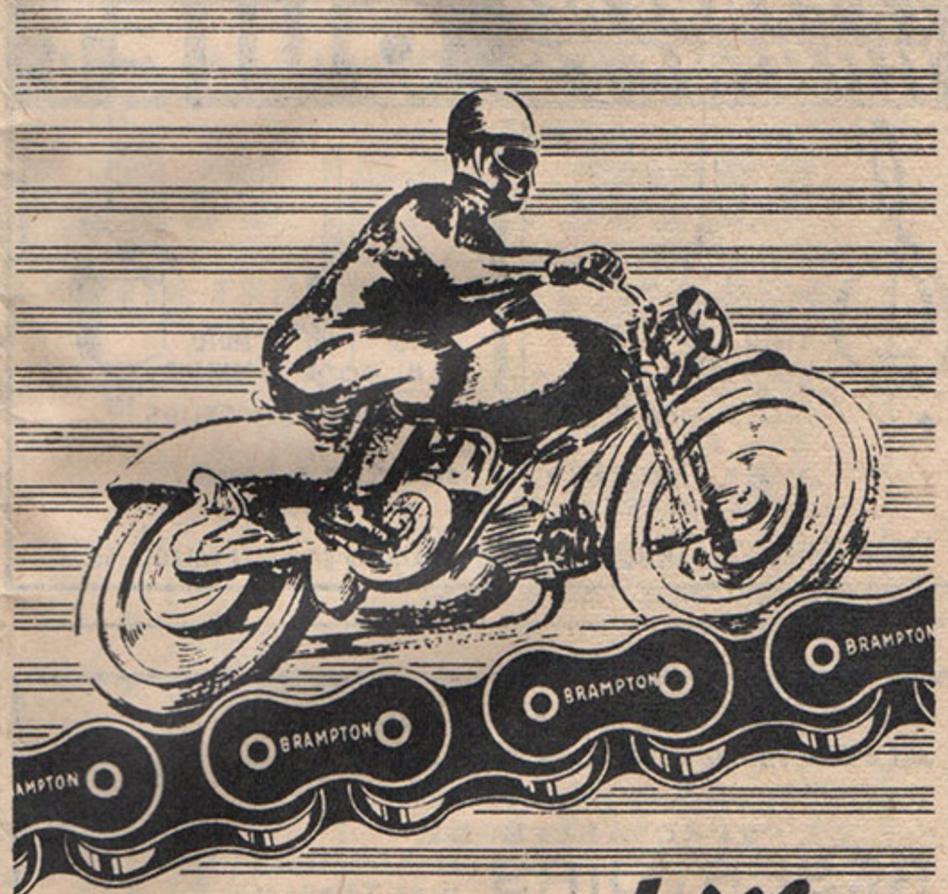
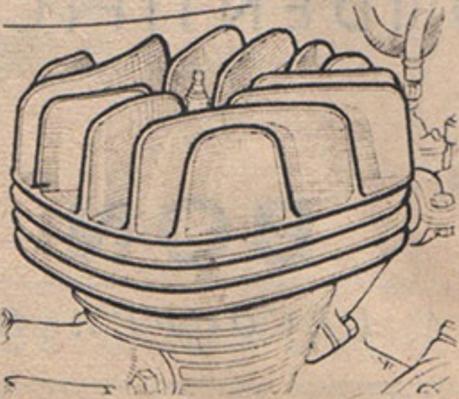
En vente chez tous les Motoristes

Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT

147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone : M.A.Rcadet 46-78



Brampton
&
RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

ACHATS

ACHETE ou prends dépôt vente immédiatement aux meilleurs prix toutes motos. Grand choix motos angl., all. à remettre en état. Vente, achat, échange, réparation. *Moto-Record*, 151, rue Marcadet, Paris-18°. Tél. Mon. 24-40.

RECHERCHE un moteur F.N. 4 cyl. ou Zundapp. M. Tardif, 27, av. Raymond-Poincaré, Paris. Tél. Klé. 65-03.

ACHETE b. occas. scooters Vespa, Lambretta. Tél. Did. 72-14, ts l. après-midi. Ecrire 75, cours de Vincennes, Ronce.

CHERCHE side léger p. 175. Offres, prix à Gérard, 1, place Allemane, Châtenay-Malabry.

ACHETE bicycl. B.M.W.-Zundapp. Donizotti, 8, r. Rémy-Doutre, St-Etienne (Loire).

ACHETE Sandford, préf. mod. 4 vit. m. AR. Faire propos. avec descript. complète. Capazza, 6, r. Capucines, Lyon.

VENTES

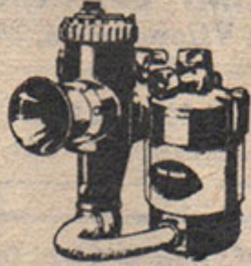
A.J.S. 500 cul. ty. 18, 4 v. sél., parf. ét. Px 120.000. Morel, r. des Cascades, Paris-20°. Soir ap. 19 h., sam. t. la journée.

URGENT. 500 Triumph, side Bernardet, état impeccable. Jean Duchossoy, rue des Ecoles, Bruyères-sur-Oise (S.-et-O.).

G.D.A. 500 INDIAN. Toutes pièces origine. Félix, 17, r. Gassendi, Paris.

D.K.W. 350 N.2, type civil 1943, parties méca., électr. et cycle ent. ref. nf et orig., machine tte beauté, noire et chrome, absol. cme nve. Px 150.000 à débat. Pottier, 8, r. des Houlières, Angers (M.-et-L.).

DELLORT



CARBURATEURS

Tous modèles de 125 à 1.000 cc. série et compétition

Racing à cuve séparée
TRADING MOTOR LINE

74 r. de Rome - PARIS 9^e
LAB. 22.08

VELOCAR mot. 100, 2 v., parf. état. Px 65.000. André, 13, rue des Isles, Paris-18°.

TERROT 125 1951, 3.000 km., équip., ét. nf. Px 115.000. Hiernard, 6, r. des Panoyaux, Paris-20°.

DIFFERENTS types Zundapp 750, 600, 200. Chateau, 2, pas. Dantsig, Paris-15°.

SIDE lég. HB. nf. Px int. à déb. Thominet. Tél. Ely. 96-43, post. 42-05 ts l. j. sauf sam.

Mieux qu'une moto : **SANDFORD** 4 cyl. Ruby, pare-brise, capote, parfait état. Ternant, St-Pierre-le-Moutier (Nièvre).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

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

HARLEY D. 1922, ét. marche, pneus n. Bas px ou éch. cyclomot. Cronier, 4, sq. Dordogne, Paris.

B.M.W. embiellage avec bielles R.71 neuf origine. Rohmer, 123, boul. Bessières, Paris-17°.

CAUSE double emploi, vend Terrot RCP 500 culb. 4 vit. sélect., moteur, peint. et chrom. état neuf, éclair. électr. Machine sport très rapide. Px 85.000. James Fleurisson, 24, rue de Vintimille, Paris-9°.

SAROLEA 600 culb. av. side Simard. Ens. impec., pns nfs. Mousseau, 137, av. de Choisy, Paris-13°. Apr. 19 h.

TERROT 350 lat., pn. nfs. Px 80.000. Gravier, 47, r. Fleury, Clamart. Tél. Ely. 84-30.

NORTON 16 H Zundapp K.800, Zundapp 3 CV. D.K.W. 250 N 2. Terrot 5 CV culb. Velocette 3 CV. Motobécane 5 CV sid. Motobécane 4 CV culb. Terrot sup.-cul. sid. Tri Guzzi 5 CV. Tri Blotto. Indian 1.200 et 2.500 GDA. F.N. 4 CV. Vélot. tandem Vap 4. Sidecar. Félix, 17, r. Gassendi, Paris.

GNOME-RHONE 250. Bn ét. Gaulrand, 4, r. St-Gothard, Paris-14°.

N.S.U. 250 M 51 P. ét. C. Héraud, St-Geniès-de-Comolas (Gard).

ARIEL 350 remise ent. à neuf. Px 150.000 à débattre. Reprise possible. Repel, 2, r. du Pt. Aulnay.

BERNARDET 250, particulier, peu roulé. Robinson 12-10.

MOTOBÉCANE 125. P. 60.000. Tél. Gré. 21-34.

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) —

TERROT 350. Px 50.000. **MOBYLETTE** 1950. Px 32.000, ét. bn ét. Dejamc, 34, r. Petite-Saussaie, Vitry.

PUCH 250 1951. Px 170.000, pn nfs. Guignard, 6, r. de l'Espérance, Paris-13°. Tél. Mic. 19-30, poste 248, h. travail.

ROY.-ENFIELD 350, ét. parf. Px 145.000 37, r. de Colombes, Asnières. Tél. Mar. 68-83.

PEUGEOT 100, mot. ref. en rod. Baudry, 87, boul. Senard, St-Cloué.

BERNARDET 125, état neuf, 10.000 km. Px 105.000. Gérard, 1, place Allemane Châtenay-Malabry (Seine).

HARLEY 750, impec., bleue, chrom., pare-brise, sacoche, casques, div. acc., parf. état mécan. Px intér. Visible, 14, r. Amiral-Mouchez, sem. apr. 19 h. Léger.

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

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

SIMCA 5 décap. 1947, ét. impec. S'adr. André Piau, 71, av. d'Italie, Paris-13°, à part. 19 h.

GUILIER 175 4 vit. F.T. B.S.A. 500. Tandem Deryn, ét. nf. Tri Peugeot. Side à gauche Poney motob. parf. ét. Bergeon, 61, r. Ch.-Schmidt, St-Ouen, après 18 h. Sam. toute la journée.

SCOOTER Bernardet 125, 8.000 km. Puisseant, 4, rue des Ecluses-St-Martin, Paris-10°.

1 VELOMOTEUR Foucaux-Vap. 2 vélos de course, état neuf. Turquois, 17, rue P.-Doumer, Carrières-sur-Seine (S.-et-O.). T. l. j. après 19 h., sam. et dim. tté la journ.

LES QUALITÉS OTOM

Il est étanche...



le TUBOTOM

OTOM S.R.

666, Rue FRANCK, COURBEVOIE
TÉL. 21-63 * 25 91

DIRT-TRACK spécial ex-Péraldi. Félix, 17, rue Gassendi, Paris.

VENDS B.M.W. R.12 1948 parf. état ou échange ctre 4 CV. Renault ou petite voit. récente. Fernandez, 1, rue Loutrel, Conches (Eure).

CHASSIS remorque moto, chevron bois, 52x52, très solide, avec roues neuves rayons 17, axes 12, bons pneus 600x65. A terminer, pour tous usages. Px 8.500. Casque cuir embouti, solide, léger, dbl. bourrelet, point. 57/8, jamais servi. Px 1.800. T.P.R. Jean Dupuis, Anor (Nord).

Disponibles en magasin :

MOBYLETTES.

125 et 175 MOTOCONFORT.

125 et 350 MAGNAT-DEBON.

125 et 200 KOEHLER-ESCOFF.

Cyclomoteur A.G.F.

ROBERT KIÉNÉ

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

Pont de Billancourt

VENTE A CRÉDIT

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

Livre rapidement :

PUCH 125, 150 et 250.

ARIEL 350, 500 et 1.000.

Side-car H. B. et SIMARD.

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

Agent et Dépositaire MACOMBYNN

VÉLOCETTE - TERROT
JAMES - BERNARDET
DKW - MOTOBÉCANE

MOTO-HALL

Crédit

H. HABERT

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. : GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

DERNY tandem, mai 1951, 2.900 km., tout équip. Px 90.000. Picard, 184, r. J.-Jaurès, Drancy.

VENDS vélomoteur Sachs neuf, pneus 550x85. Cyclecar Ruby 4 cyl. 6 CV, occas. Détails timbre, Jules Royer, Montigny-le-Roi (Haute-Marne).

REBOBINAGE rapide volants et magnét. ttes marques, échange stand. Mondon, 67, rue Fondary, Paris. Tél. Ség. 30-87.

SAROLEA av. side, ét. impec. ou échg. ctre voiture. Clément, 22, av. de Limoges, Niort.

B.M.W. 4 CV. équipée, état neuf sur factures. Courtoy, 101, rue de Sèvres, Paris-6^e, de 19 h. à 21 h.

PEUGEOT 350 lat., tr. bn ét. Px 90.000. Hébert, 5, r. des Gardes, Paris-18^e, de 1 à 3 h.

PEUGEOT P.56, 125 cmc., ét. nf., 4 vit. sél. tansad, compt., pneus exc. Px 80.000. Pérault, 72, av. Ceinture, Enghien (S.-et-O.).

ZUNDAPP KS 750 side capoté Bufflier 1 pl. 1/2 à roder, pneus neufs, roue de secours, nb. pièces. Px 275.000. R. Vial, 12, boul. Gués, Toulon (Var).

TOUJOURS 100 motos à remonter ou épaves all., angl., fr., etc... et des tonnes de pièces. Visible le samedi seul. Renaudel, 40, r. Guy-Mocquet, Malakoff, ou écr. av. 2 timbres. Précisez vos désirs exacts.

GILLET-HERSTAL 250. RAVAT 350. TERROT 125. 100 MOTOBÉCANE. 250 B.S.A. 7.000 km., luxe. PEUGEOT P.109. VESPA. VOITURE SPORT. B.N.C. 6 CV. Garage du Petit-Robinson, 7, rue Carmen, L'Hay-les-Roses.

MOTOBÉCANE 500 5 CV. culb., type Arm. 1946, état neuf, pneus neufs. Robert Habault, 17, rue Molière, Vierzon (Cher).

MOTOBÉCANE 500 cul. sup.-culasse 4 v., sélect. av. sid. Impérial 1 pl. 1/2, neuf, garantie. R.-GILLET 9 CV., susp. AR. av. sid. b. ét. Bax px. Weldin, St-Saturnin (Cher).

VENDS fourche Grazzini télescopique nve av. roue AV. Rapin, 33, r. de la Fédération, Maisons-Alfort.

ZUNDAPP KS.600 av. side Bernardet impec. Px 190.000. Viel, 34, r. Villeneuve, Clichy. Tél. Pér. 28-58.

DOLLAR 500 culb., tr. bn ét. Px 60.000. S'adresser à Motocycles.

JAWA 350. Demaret, 59, r. L.-Blanc, Paris-10^e.

VENDS sup. side R.-Gillet 750 G.I., parf. ét. bleu et chr., poignée Magura. Px 190.000 à débattre. Ecrire M. Jean Lalo, 42, boul. Montparnasse, Paris-15^e, ou M. Jean Clément, 7, faub. de Toulouse, à Guéret (Cr.).

URGENT. Magnat-Debon 100 cmc. 3 vit., excel. ét., siège AR. klaxon. Goudemand, 79 bis, r. A.-Briand, Levallois (Seine).

TERROT 250 tr. b. ét. Px 60.000. Donet, 11, r. Miromesnil, Paris.

3 VOLANTS dynamo Noris pour 125. Ardie, Rochets kick et quelques pignons boîte. Maucourant, 147, boul. Ney, Paris. Tél. Mur. 46-78.

VENTE EN GROS et 1/2 GROS



LUNETTES pour le
TOURISME et la COMPÉTITION
Fabrication française



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

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

Pierre Monginet

9, Boulevard Murat
MOTOCONFORT
MONET - GOYON



PARIS-16^e (Pte d'Auteuil)
Scooter VESPA
SUNBEAM B. S. A.

FRAISSE DEMEY
Spécialiste
dans la Récompense Sportive
191, r. du Temple, Paris - TUR. 41-75

MOBYLETTE. S'adr. concierge, 73, rue Dulong, Paris-17^e.

SCOOTER Bernardet 250 cmc., ét. nf., équ. luxe. Tél. Mir. 67-74.

VENDS splendide sidecar René-Gillet. Bernardet gd tourisme 1.000 cmc. Ensemble gris-vert, état neuf. Bessaye, chemin Lorette, St-Genis-Laval (Rhône). Tél. 0.56.

PONEY Motobécane. Px 30.000. Roger. Tél. Arc. 56-79.

PEUGEOT 176 TC.4 1951, parf. ét. équip. Grès, 46, r. Pigalle. Tél. Tri. 81-82.

JONGHI 125. Px 75.000. Pierre Schneider. Tél. Mai. 53-94.

VINCENT « Rapid » impec. Px 380.000. Pelletan, 10, av. Adam (gare Champigny), St-Maur (Seine).

MONET-GOYON 1950, 350 cmc., 4 vit. sélect., ét. impec. DRESCH-MOTOR 3 CV. parf. ét. mécan. Px intér. Tél. Mai. 75-84. Heures repas.

TERROT 500 cul. Px 100.000. Tél. Déj. 40-95.

CAUSE dble empl. Urgent. René-Gillet 125 4 vit., sél., équip., bn ét. gén. Px 75.000. Chrétien, 59, r. St-Sébastien, Paris-11^e.

A ECHANGER Peugeot 125 cmc., 4 vit., modèle 56, fourche télescopique, sacoches cuir, selle AR. passager, 2.500 km., parf. ét. cont. petite voiture D.K.W. 3-4 places. Faire offres à M. Perrard Charles, 14, boul. de Strasbourg, à Montpellier (Hérault).

350 RHONYX. Jap. culb. 4 vit. sél., susp. AR., selle biplace, accus. Px 80.000. Jolly, 11 bis, rue Rouget-de-Lisle, Asnières (S.).

MOSQUITOS état neuf. Sergent, 15, r. Renouard, St-Loup, Chartres.

TERROT E.T.D., culb. sélec. 4 vit. Déc. 51, tte équip. Px 130.000. Raymond, coiffeur, pl. du Marché, Nanterre.

NORTON 500 Intér. A.C.I. susp. AR., équip., éclair. batt. Lucas, ét. nf. Soulier, 10, av. Rambrandt, Sartrouville (S.-et-O.).

VENDS scooter Bernardet 125 cmc. noir impec. ts pts vue, 4.700 km., type 6.50. Vis. 18 h. ts ls jours, sauf dimanche. Vétois, 44, r. Emile-Duclaux, Suresnes (Seine).

PEUGEOT 125 parf. état, tansad, klaxon. Px 60.000. Vittori, tél. Arc. 41-00, h. bur.

B.M.W. 250 R.23, fourche tél. très bon ét. Mercier, Mail des Tilleuls, Romorantin. Tél. 242.

VOITURETTE Atlas, mot. 175 A.M.C., sans permis. Rodage non terminé. Ecrire pour photos et renseignements à Van Hove, musicien, Guéret (Creuse).

NORTON 16 H équipée, bon état mécan., bons pneus. Pequinoi, 13, allée Gambetta, Clichy (Seine). Tél. Pér. 43-86.

SCOOTER Scootavia 175 AMC neuf, couleur vert, av. pare-brise, sous garantie, cause achat voiture. Arthur Pesez, Savy-Berlette, par Aubigny-en-Artois (P.-de-C.).

AUTOMOTO 350 bn ét., bns pneu, av. side. Px 80.000 ou sép. 60 et 20. Bénard, 79, boul. Beaumarchais, 18 h. 30 et sam. mat. Tél. Arc. 96-36, 19 h.

VENDS Malterre 150 A.M.C., état parfait. Brossard, 7, rue du Roi-Dore, Paris-3^e.

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

OFFRES D'EMPLOI

DEMANDE ouvrier pr vente, réparations cyclomo., motos. Intéressé ou associé avec petit capital, pour banlieue Paris-Sud. Jacquemot, 116, r. P.-Brosselette, Malakoff.

DIVERS

VENDS ou éch. aspirateur 110 V., 7 acces., état n., 1 app. photo « Dehel » 6x9 pliant ét. n., divers matériel radio H.P., tubes, etc. contre vélomoteur. Christian Guérin, escalon 2/6 bis, à Stenay (Meuse).

RECHERCHE pour Gn.-Rhône, type XA.2, 7 CV. moteur complet très bon état, marche av. dynam., cardan, av. frein AR., tubes échappem. Faire offre et don. détails. à C. Bertillot, Bois-Bourgeot par Decize (Nièvre).

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

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

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

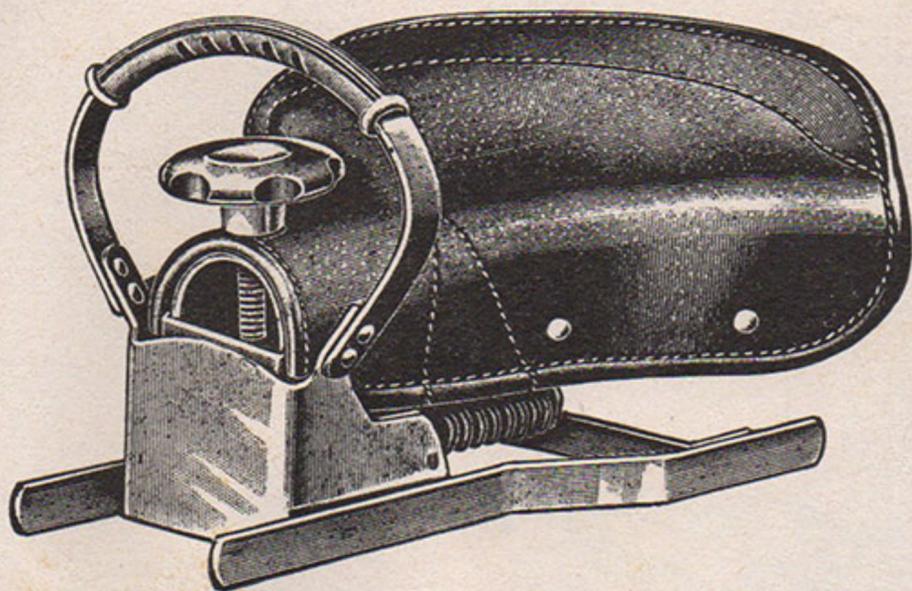
Tous rayonnages de roues avec ou sans fourniture de moyeu. Roche, 4, imp. Roux, Paris-17^e. Tél. Cur. 34-12.

LIVRAISON RAPIDE DE TOUS MODÈLES STATION "MOBYLETTE" 94, BOULEV. MAGENTA, PARIS-NOR. 65-25 R. CHABRIER

MOTOBÉCANE

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES ATELIER DE MISE AU POINT CRÉDIT

Pour Motos et Véломoteurs

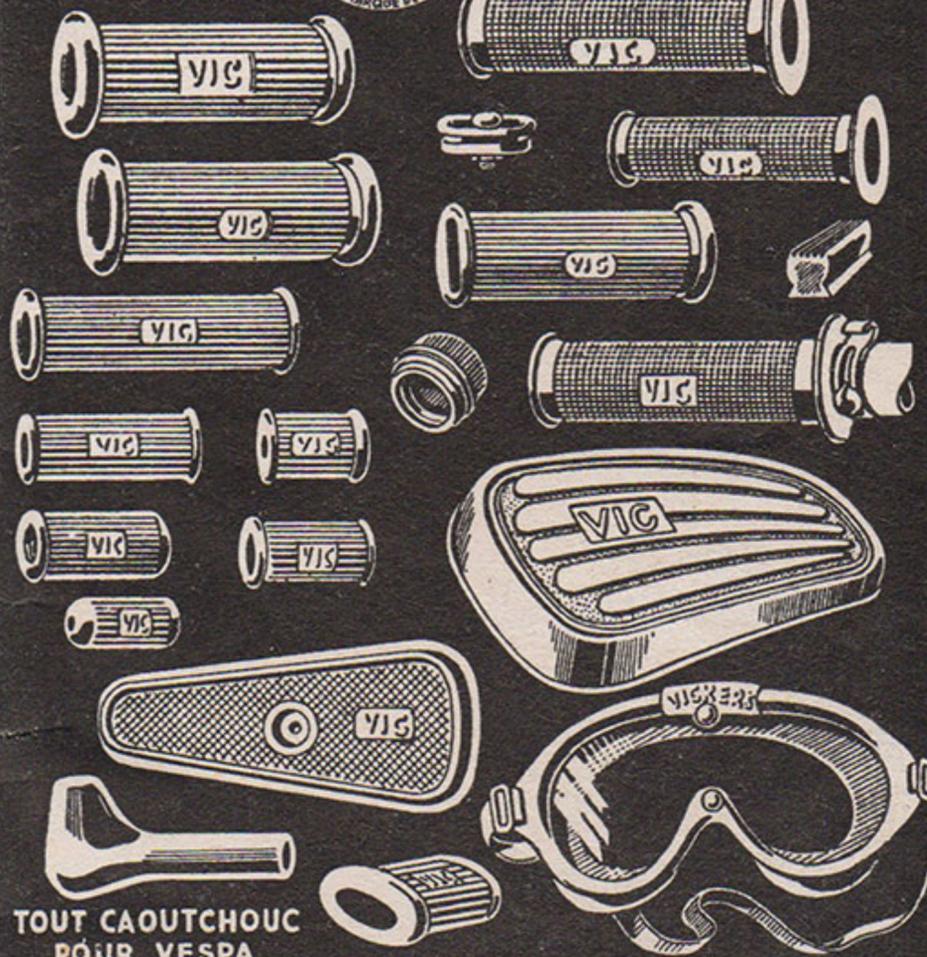


LE SIÈGE ARRIÈRE
BAURIAT
(Réglable en marche)

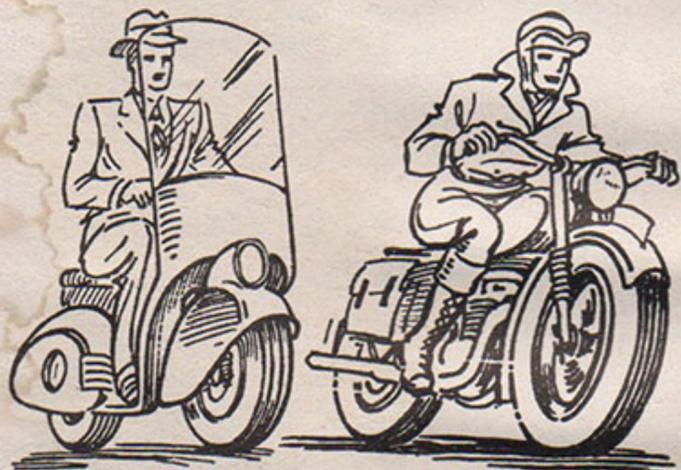
MODÈLE DÉPOSÉ

Production **VICKERS**
GRENOBLE

CAOUTCHOUCS
ACCESSOIRES



TOUT CAOUTCHOUC
POUR VESPA



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

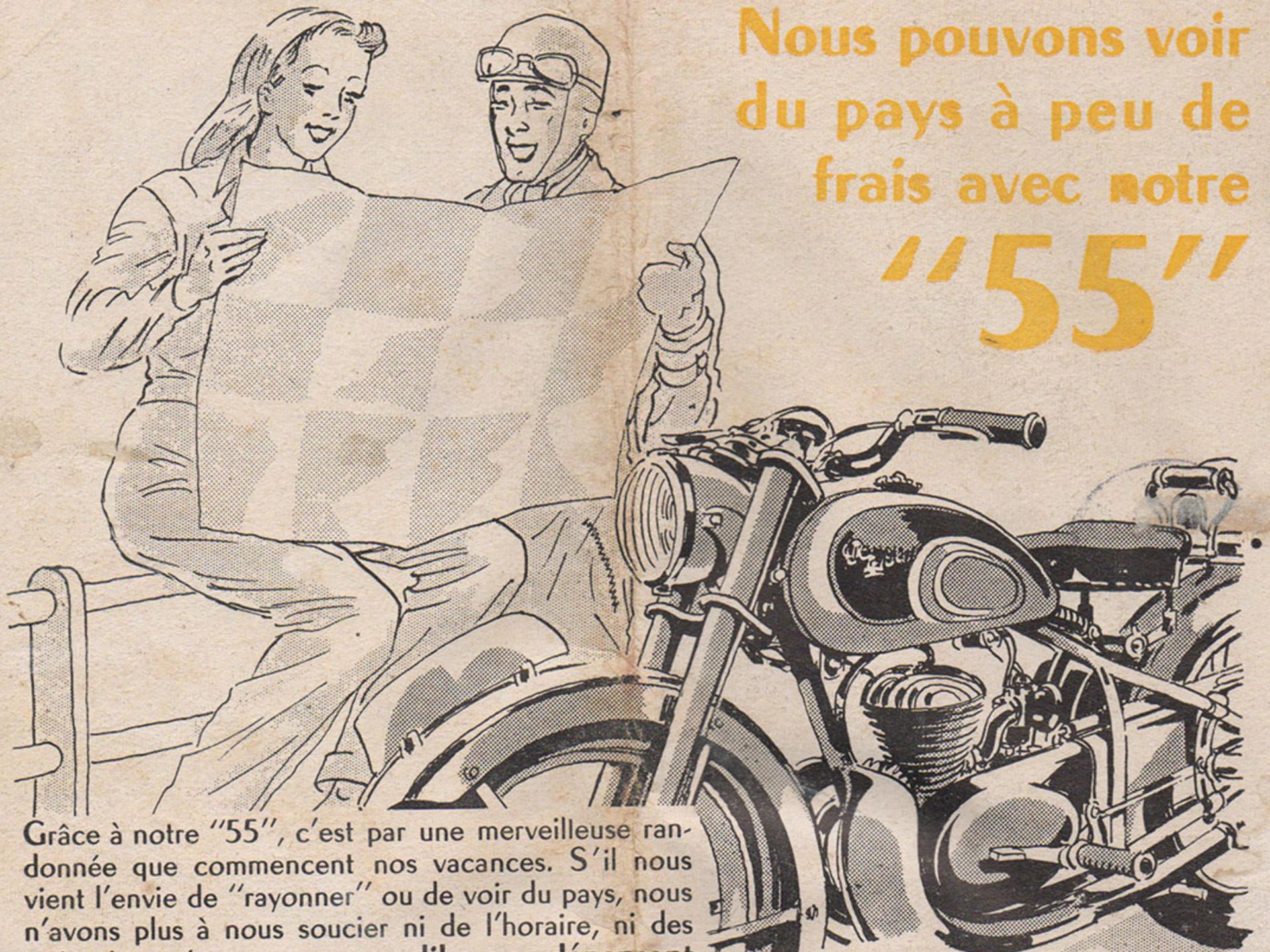
Une vraie **RUSTINES**
ne se décolle
JAMAIS!

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.

Mais exigez bien les
VRAIES RUSTINES

Ets **RUSTIN**, 5 RUE CASTÈRES, CLICHY (SEINE)

Nous pouvons voir
du pays à peu de
frais avec notre
"55"



Grâce à notre "55", c'est par une merveilleuse randonnée que commencent nos vacances. S'il nous vient l'envie de "rayonner" ou de voir du pays, nous n'avons plus à nous soucier ni de l'horaire, ni des trajets imposés: nous sommes libres en dépensant moins, nous sommes vraiment en vacances!

Car le vélomoteur 55 PEUGEOT est économique, il ne consomme que 3 litres aux 100 km. et son entretien est insignifiant. Simple, robuste, c'est une mécanique sans ennui. Sa puissance et sa nervosité permettent des parcours difficiles, même en haute montagne, sans échauffement ni usure. D'une remarquable tenue de route, il autorise des moyennes élevées avec deux personnes et leurs bagages, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité.

Mais c'est aussi, une merveilleuse machine à gagner du temps, un véhicule économique qui assurera vos déplacements quotidiens vite et à bon marché.

Dans votre intérêt et pour votre plaisir achetez un "55"

Peugeot

VÉLOMOTEURS "55"

Bloc moteur 2 temps 125 cm³, à haut rendement — Cylindre en aluminium chemisé inusable — Embrayage métallique dans l'huile très progressif — Transmission silencieuse par chaîne de large section — Châssis renforcé et pneu arrière 25x3, conçus pour supporter deux personnes et bagages — Réservoir grosse capacité avec larges gripp-genoux — Sabots protège-jambes Verrou antivol.

Plus de 200.000 machines en circulation

Prix abordables grâce à la grande série

Divers modèles à partir de

98.500 Fr.

(Taxe locale ex sus)

Vente à crédit

