

5^e ANNÉE N° 78

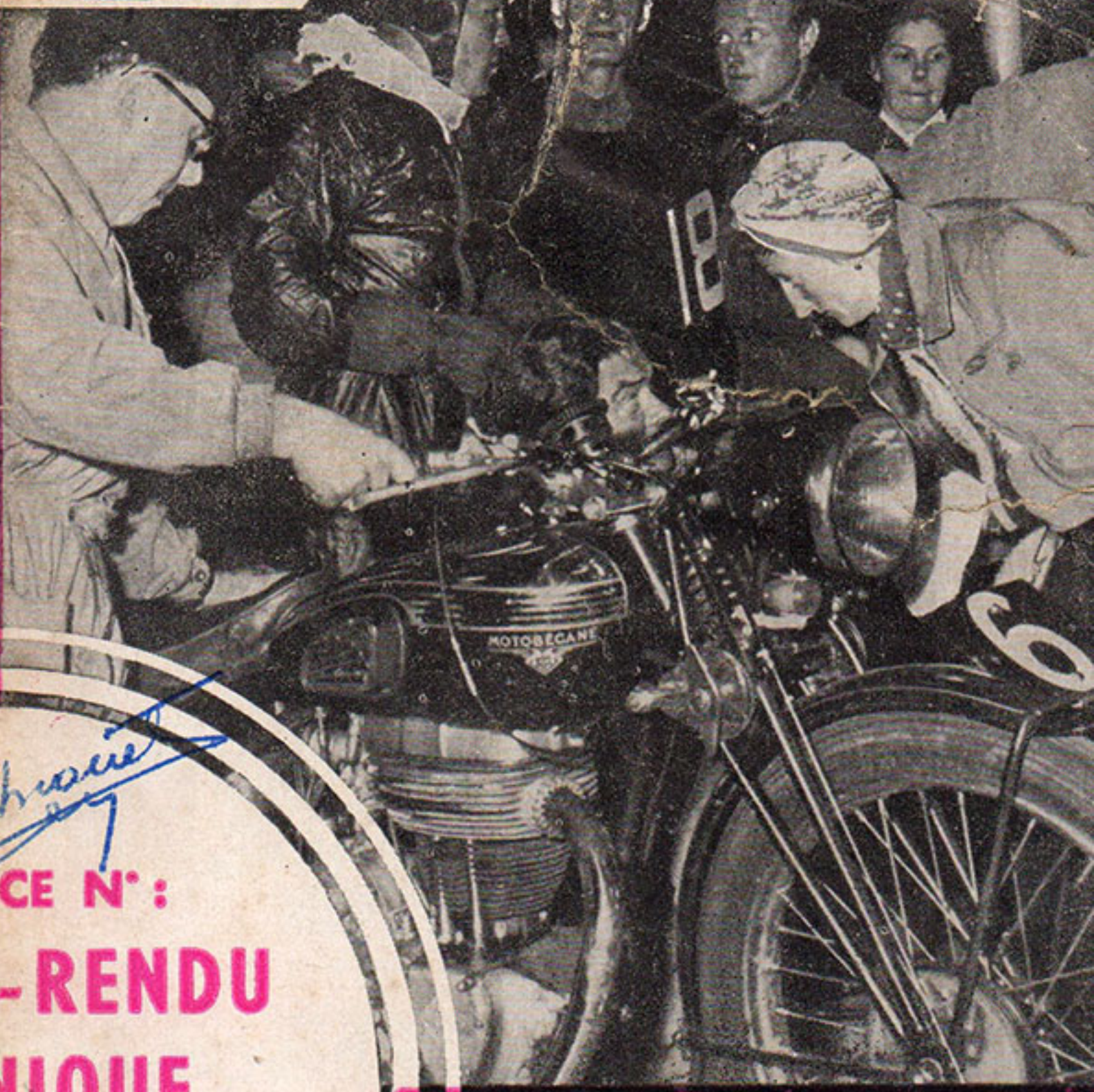
REVUE BIMENSUELLE

1^{er} JUILLET 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS R. LAJEUNESSE 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e



J. Choulet

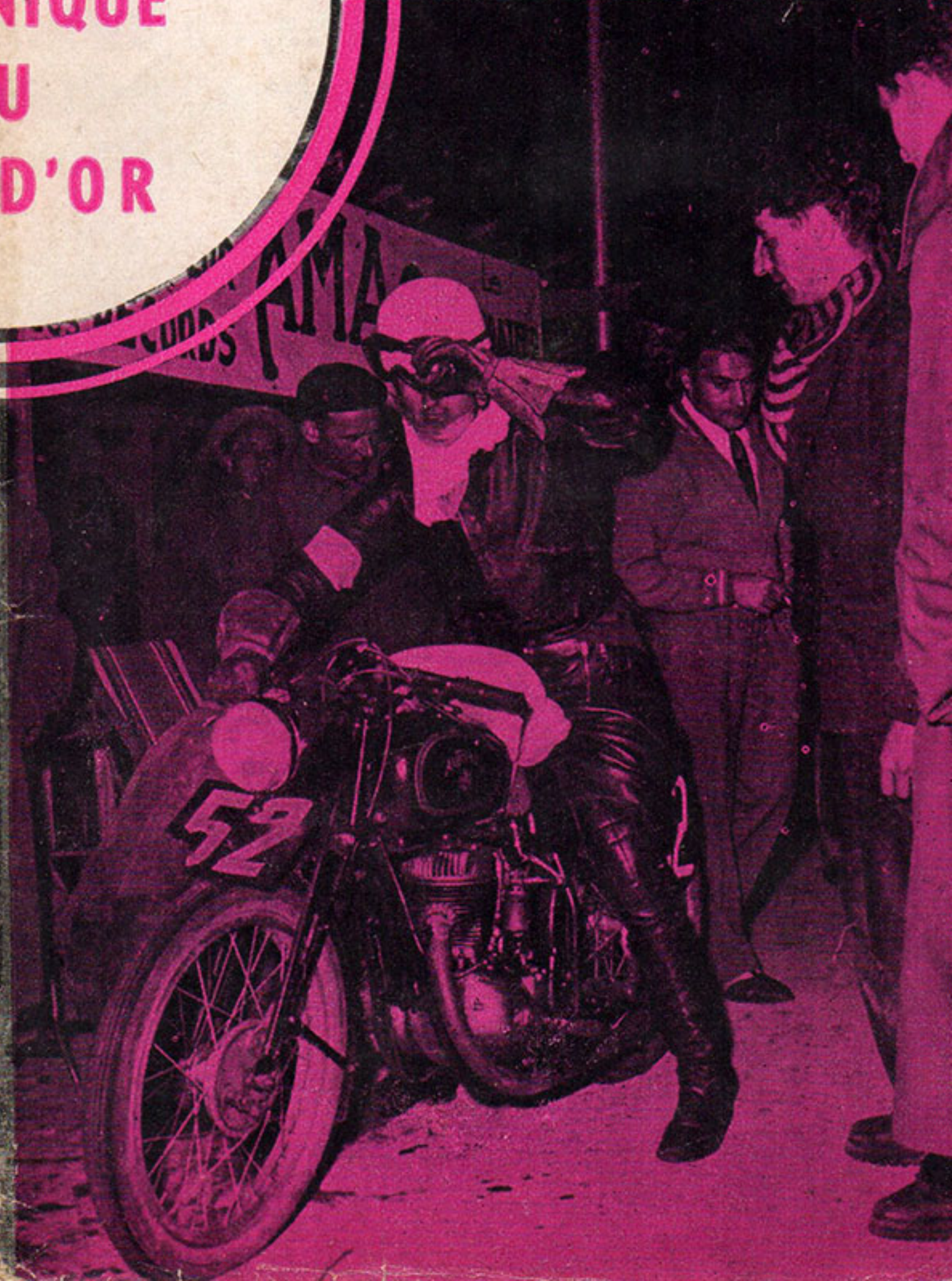
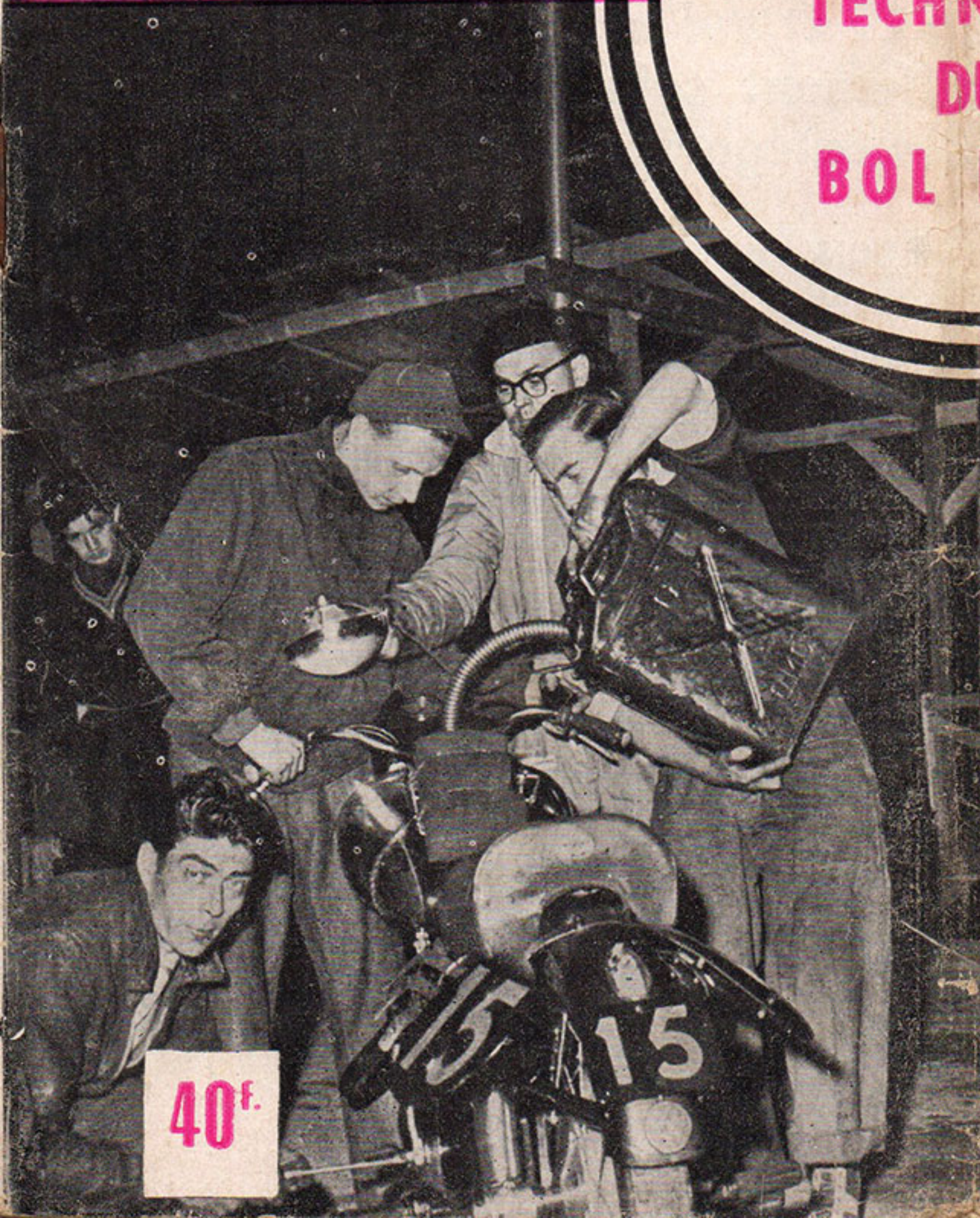
DANS CE N° :

COMPTE-RENDU

TECHNIQUE

DU

BOL D'OR



AU 24^e BOL D'OR MOTOCYCLISTE
TRIOMPHE DE LA QUALITÉ FRANÇAISE

EN CATÉGORIE 175 cmc.

Peugeot

remporte une
**SENSATIONNELLE
VICTOIRE**

4 machines à l'arrivée :

1^{er} BOUIN

qui couvre en 24 heures 2149 km. 420 à la moyenne horaire, tous arrêts compris, de 89 km. 529 et qui pulvérise les anciens records de l'épreuve, non seulement celui de sa catégorie 175 cc., mais encore ceux des catégories 250 et 350 cc.

La seconde 175 cmc. Peugeot, pilotée par GOLL, parcourt 1.929 km. 084 et bat également les anciens records de sa catégorie et de la catégorie 250 cmc.

La troisième 175 cmc. Peugeot, pilotée par LACOUR, parcourt 1.828 km. 130 et bat de même l'ancien record de sa catégorie.

Enfin, la quatrième 175 cmc. Peugeot, pilotée par VERCHERE, parcourt 1.764 km. 518, effleurant l'ancien record de sa catégorie.

Ces 4 machines, pilotées par des agents de la marque, étaient les 176 TC 4 allégées comme accessoires et « gonflées », dont tous les organes essentiels avaient été prélevés dans la série ; cependant les cylindres avaient été spécialement préparés et les carburateurs modèle « course » étaient montés sur caoutchouc.

Ce magnifique exploit d'ensemble consacre une fois de plus la robustesse proverbiale des fabrications

Peugeot





**LES MOTOS DE SÉRIE
LES PLUS RAPIDES DU MONDE**

Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. RAPIDE - Vitesse : 180 km.

1.000 cmc. BLACK SHADOW - Vit. : 200 km.

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

Toutes bougies motos

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

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



SACOCHE CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2

125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2

197 cmc.

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

TALISMAN "1951"

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

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.

22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)

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

**VÉLOMOTEURS ET
MOTOCYCLETTES
DE GRANDE CLASSE**



Moteur A.M.C. 4 temps

125 - 3 vitesses

125 - 4 vitesses

175 - 4 vitesses

Moteur YDRAL

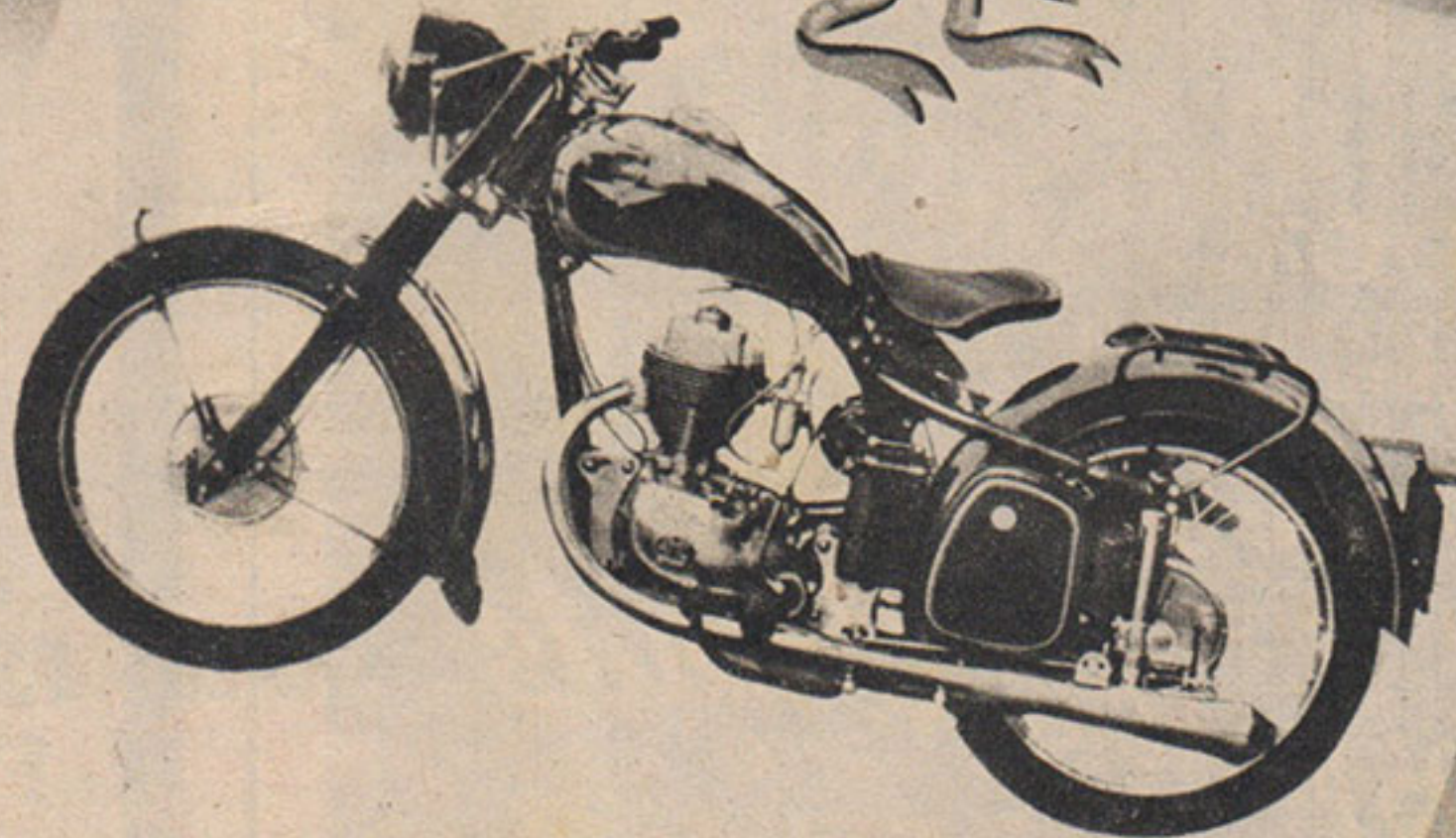
2 temps

125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE

**Record du
BOL D'OR**

Catégorie 125 cm³



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

4
P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux Scooter SPEED

TOUS LES
ACCESSOIRES
POUR
SCOOTERS

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

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

CRÉDIT

Ouvert le Samedi.



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

Motocyclistes !..

MOD'PLASTIA vous rappelle *Cyclistes*
ses dernières fabrications conçues pour
votre confort

★ PUNCHOS et pèlerines

★ BLOUSONS cyclistes

★ COMBINAISONS "Plastia"

★ HOUSSES extérieures envelop-
pantes pour motos, scooters, Denny, etc.

Documentation gratuite sur demande

et n'oubliez pas

que **MOD'PLASTIA**

2, RUE DU BUISSON-ST-LOUIS - BOL. 75-98

VOUS ASSURERA TOUJOURS UN ÉQUIPEMENT
MOTOCYCLISTE RATIONNEL ET CONFORTABLE

Le tour du monde

40.076 Kms

EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY

PAR LES

Monneret

SUR MOTO PUCH

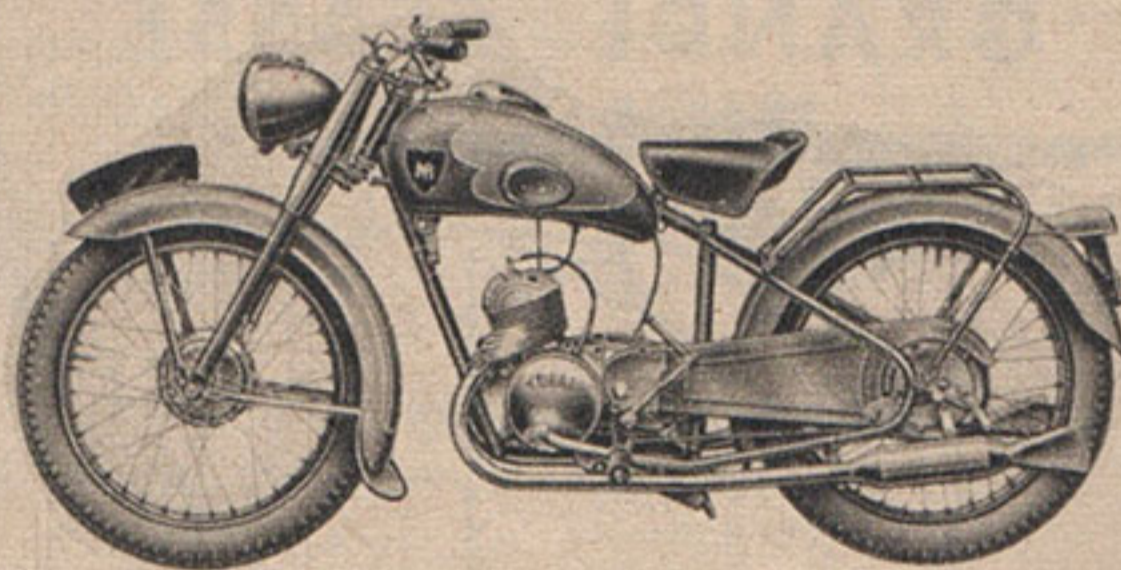
en 25 jours et 25 nuits

AVEC BATTERIE

BAROCLEM

VÉLOMOTEURS

VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O R



VÉLOMOTEUR type Y4 - 125 cmc.
Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au pied

VÉLOMOTEUR - bloc-moteur SACHS
98 cmc. - 2 vitesses - kick

VÉLOMOTEUR (type CYCLO)

Bloc-moteur SACHS - 98 cm. - 2 vitesses

TANDEM type M2 - 98 cmc.

Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayage

MOTOCYCLETTTE - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.
4 vit. - sélect. au pied - éclair. - avertisseur élect. - compteur

CYCLOMOTEUR - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.
2 temps - débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20^e) - Tél. ROQ. 69-68

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ



BOL D'OR 1952



SIX motos PUCH au départ
SIX motos PUCH à l'arrivée
dans les 11 premiers

WEINGARTMAN sur 250 T.F.S.
second du classement général
(records 250 et 350 cmc. battus)

MOURY sur 250 T.F.S., 3^e du classement général
(records 250 et 350 cmc. battus)

MATÉOS sur 250 T.F.S., 4^e de sa catégorie
(record battu)

CATÉGORIE 175 cmc.

KELLENBERGER, SUTRA, TANO, 3^e 4^e et 5^e
battant tous les trois les records des catégories 250 et 175 cmc.

Ces performances remarquables stigmatisent la
qualité indéniable des productions **PUCH**

HUMBLLOT, importateur France et Colonies, rue St-Jacques, **PARIS** - G0B. 24-32, 31-24



Le 15 juin 1952, triomphe une fois de plus au

CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE DE BOURGES

Catégorie 175 cmc.
Catégorie 250 cmc.

1^{er} SCHAAD

réalisant le meilleur temps de la journée



rappelle son palmarès 1952

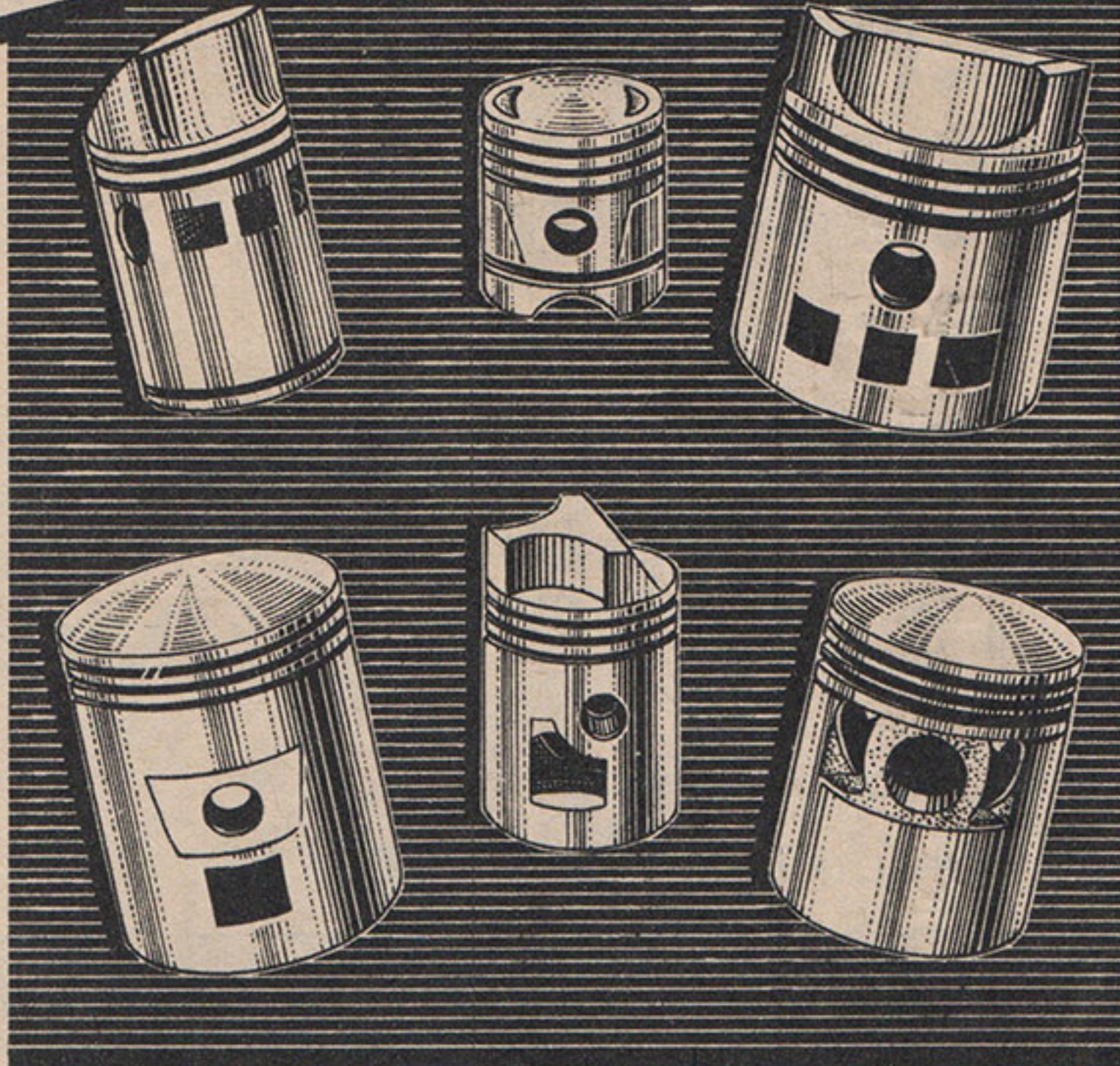
- 8 Juin. — CIRCUIT NATIONAL DE L'ISLE-SUR-SORQUE - 175 cmc.
- 8 Juin. — CIRCUIT INTERNATIONAL DE BERGERAC - 250 cmc.
- 18 Mai. — CIRCUIT INTERNATIONAL DE DRAGUIGNAN - 175 cmc.
- 4 Mai. — CIRCUIT NATIONAL DE VALENCE - 175-250 cmc.
- 20 Avril — COURSE DE COTE DU VAL DE CUECH - 175-250-350 cmc.

1^{er} SCHAAD

MAGNAT-DEBON 51^{bis}, Boul. Thiers
— DIJON —

Magasin de Vente et d'Exposition :
30, Av. de la Grande-Armée - PARIS

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



**FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE**

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

*
**AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES**

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

Robert KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT

Téléphone : MOLitor 64-02

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

Met à la disposition de son aimable clientèle :

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

AGENT DES GRANDES MARQUES :

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

DISPONIBLE EN MAGASIN :

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

LIVRE RAPIDEMENT

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

VENTE A CRÉDIT 6 et 9 mois

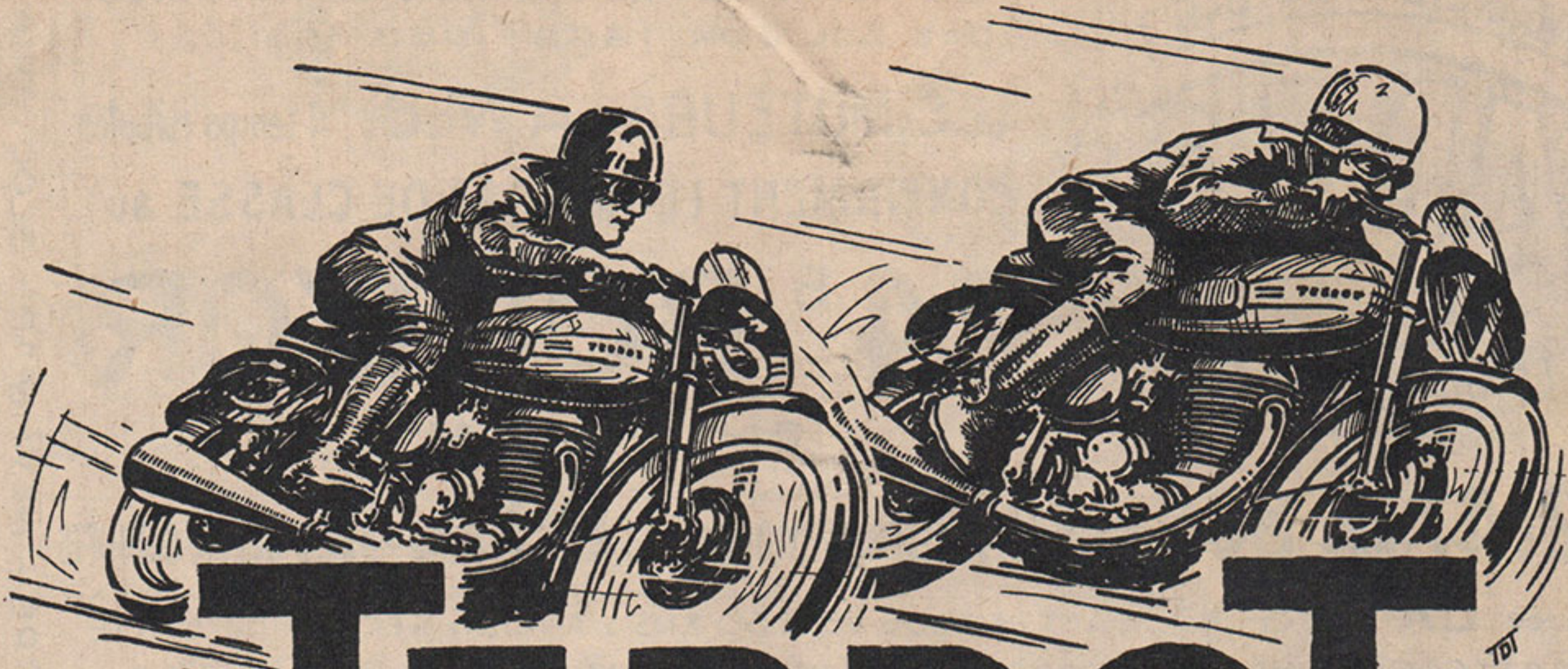


AGENT et DÉPOSITAIRE : MACOMBYNN - Remorque FULGUR.



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

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



TERROT

ASSURE SUR TOUS LES TERRAINS
 • **LE SUCCÈS DE SA FABRICATION** •

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE

23 Avril 2^e du classement général toutes catégories

DIJON - CHAMONIX - DIJON

2 Mai 2^e du classement général par équipes
 Seize 1^{res} places ex æquo 7 coupes

CIRCUIT DU JURA

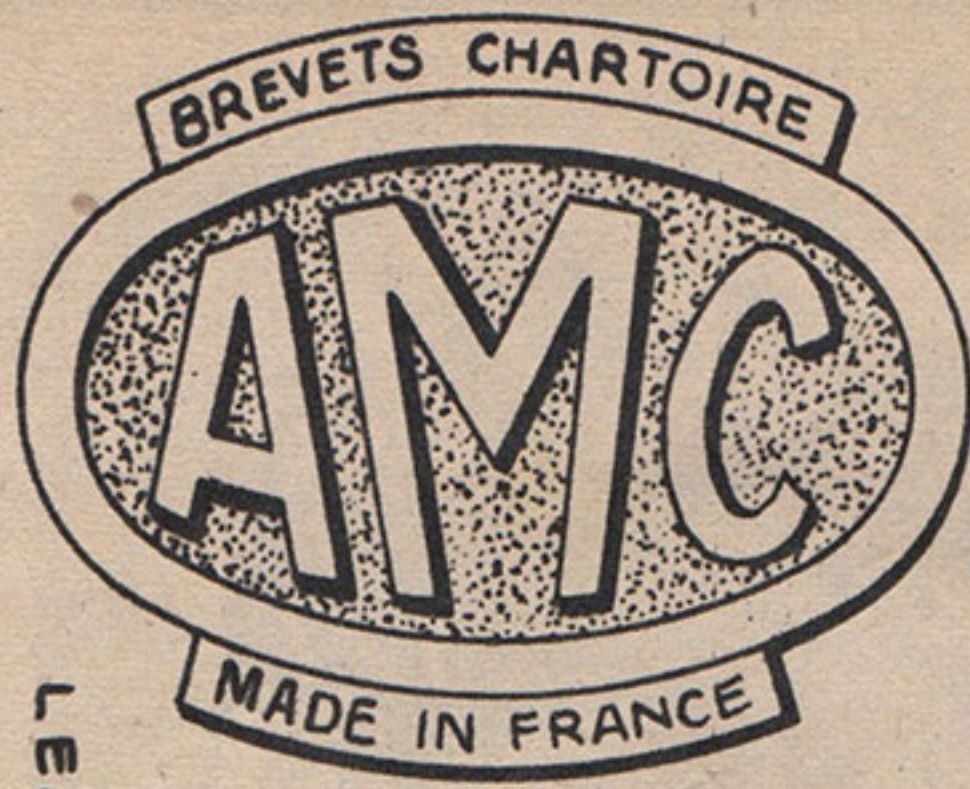
22 Mai Sept 1^{res} places ex æquo 2 coupes

CIRCUIT AIGLON

25 Mai 1^{er} du classement général toutes catégories

Tous ces résultats ont été obtenus sur motos 350 HCT et 500 RGST strictement de série

TERROT **DIJON** MAGASIN D'EXPOSITION :
 (Côte-d'Or) 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE — PARIS



FAISANT SUITE AUX RETENTISSANTES VICTOIRES
DES BOL D'OR 1949 - 1950 - 1951 ...

LES MOTEURS A.M.C. 4 temps culbutés
CONFIRMENT LEUR GRANDE CLASSE au

24^E BOL D'OR

EN 175 C.M.3

2147 kms 806 en 24 heures - moyenne: 89 kms 49 | arrêts compris

avec **CAMUS** BATTANT DE PLUS DE 350 KMS L'ANCIEN RÉCORD DE CETTE
CATÉGORIE AINSI QUE LES ANCIENS RECORDS DES CATÉGORIES 250 et 350

5 MOTEURS A.M.C. DANS LES 10 PREMIERS

7 Coureurs : **CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZÉ - DEGRYSE - MEYER** et **GEORGES**
sur machines équipées de moteurs A.M.C. BATTENT L'ANCIEN RECORD

*et démontrent magnifiquement la valeur toujours croissante
des moteurs a.m.c.*

LES GRANDES MARQUES : **ALCYON - AUTOMOTO - GIMA -**

LES MOTEURS
A.M.C. EQUIPENT

NEW-MAP - SCOOTAVIA
MALTERRE - GUILLET

REMARQUABLE PERFORMANCE

DE

D.S. MALTERRE AU 24^E BOL D'OR

APRÈS SES VICTOIRES EN 1950 ET 1951

CAMUS
CAMUS

en CATÉGORIE 175 cmc. se classe 2^e à 1 km. 614 seulement du 1^{er} de sa catégorie en parcourant 2.147 km. 806 battant notre propre record (1.797 km. 092) de 350 km. 714 à la moyenne horaire de 89 km. 492.

bat également les records des motos 250 et 350 cmc. et se classe ainsi

6^e au CLASSEMENT GÉNÉRAL

La deuxième D.S. MALTERRE, pilotée par **BOUCHER**, parcourant 1.936 km. 393 } battent également l'ancien
La troisième D.S. MALTERRE, pilotée par **DEGRYSE**, parcourant 1.886 km. 259 } record de la catégorie
La quatrième D.S. MALTERRE, pilotée par **DIDIER**, parcourant 1.779 km. 456 approche de 17 km. 636 l'ancien record de la catégorie.

TOUTES ÉQUIPÉES DU MOTEUR A.M.C.

D.S. MALTERRE RÉGULARITÉ - QUALITÉ
CONFIRME SA DEVISE

Projecteur **CIBIÉ** - Pneus **ENGLEBERT** - Volant **SAFI** - Bougie **LODGE** - Équipement **MACOMBYNN**

Éts D.S. MALTERRE, 42, Bd de la Bastille, PARIS-12^e - Tél. : DID. 55-38

LUNETTES

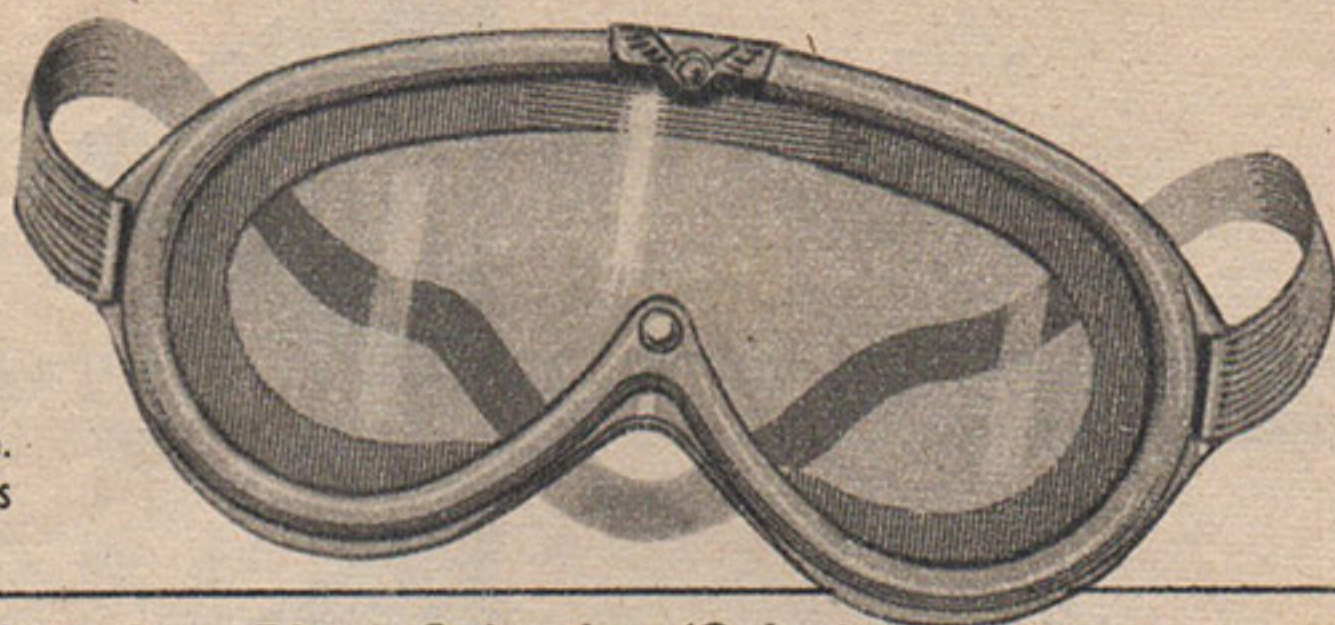
ROD

8-8

POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION

FABRICATION FRANÇAISE

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



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

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



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

ESSAYEZ-LA...



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

STATION

YDRAL

SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17^e - ÉTOILE 17-46

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

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. - 1^{re} échéance, 5 semaines après livraison.

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



SCOOTER SPEED : 115.000 FR.

100 cm³100 cm³

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

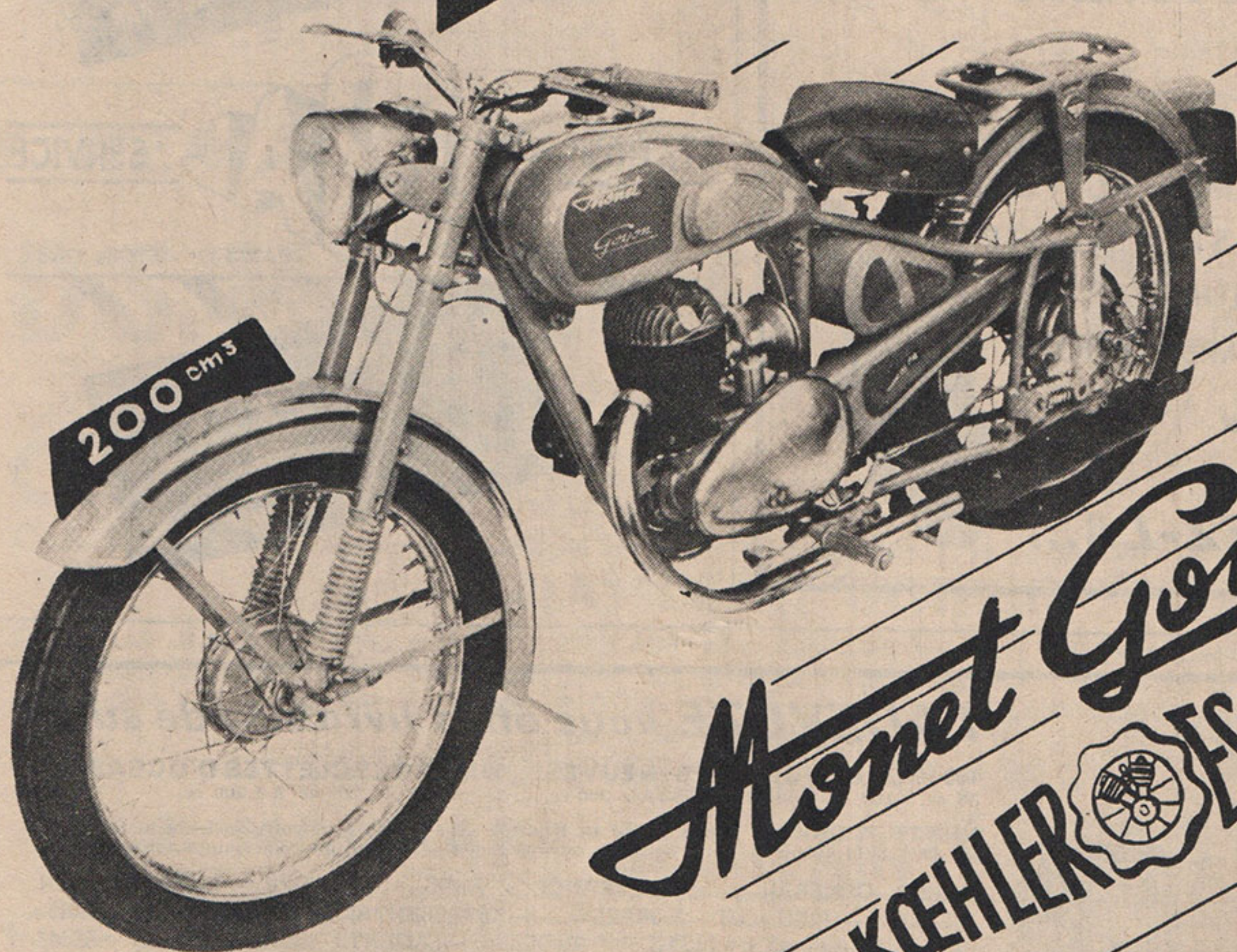
125 cm³125 cm³

TYPE S 6 V - Montages en supplément : fourche té-
 lescopique - Compteur incorporé dans le phare - Bat-
 terie, redresseur, volant magnétique ABG - Avertisseur
 électrique - Correcteur Grégoire avant et arrière.
 En série, les 100 et 125 cmc. sont équipés du
 nouveau volant SAFI 40 watts.

200 cm³200 cm³

TYPE M 2 V "SHOOTING STAR"

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



Monnet Goyon
 KOEHLER ESCOFFIER





NUIT
AU
BOL D'OR

A U S O M M A I R E :

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| ★ Concours Motocycles. 12 | ★ Le Bol d'Or..... 16 |
| ★ Le scooter Puch 13 | ★ Le sport 20 |
| ★ Le T.T..... 14 | ★ Les clubs 28 |
| ★ Vu pour vous..... 15 | |

5^e ANNÉE

★

N^o 78

★

1^{er} JUILLET 1952

MOTOCYCLES

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

RÉVEIL EN FANFARE!

LA rentrée en course de Peugeot, la victoire de sa 175 cmc. au Bol d'Or démontrent (et D.S. Malterre le confirme en brillant second) que, lorsque nous le voulons, nous pouvons affronter avec succès nos rivaux étrangers.

Jusqu'à ces derniers temps, ceux qu'on a coutume d'appeler « les Trois Grands », Motobécane, Peugeot, Terrot, en ordre alphabétique, semblaient se reposer sur les marques, dites de second plan, de la charge, avec tous ses aléas, de défendre nos couleurs.

Cependant notre Lion, en apparence assoupi, se préparait en silence et, à l'affût, attendait son heure.

Cette heure a sonné, et avec elle, la trompette de la victoire et de la Renommée, amplifiant un prestige déjà grand.

Si Peugeot profite de ses succès présents et, sans doute futurs, pour accroître son renom auprès de la clientèle, rien de plus juste.

En face de cette révélation, e'en fut une pour beaucoup, on peut se demander quelle va être la réaction des deux autres Grands.

Laisseront-ils leur pair glaner les lauriers aux côtés de ceux de chez nous déjà engagés dans la bataille et dont les progrès sont évidents?

Décideront-ils, au contraire, de descendre à nouveau dans l'arène et de rééditer leurs exploits passés?

Ce réveil est souhaitable : il nous permettrait, à force de lutter loyalement entre nous, de parvenir à la classe internationale, de devenir les égaux des meilleurs et d'imposer au monde la qualité française.

Max Enders

L'effort français.

On constate avec une vive satisfaction dans les milieux sportifs que plusieurs constructeurs français, ayant osé, viennent de remporter la victoire dans diverses compétitions malgré le redoutable présence de racers étrangers.

Le Bol d'Or a vu la victoire de Peugeot et D.S. Malterre contre les Puch; c'est Monet-Goyon qui triomphe au concours des Sables à Boufarik en plaçant son équipe Gueurce, Louoy et Gonalons, catégorie 250 cmc., en tête devant une 500 Triumph et une 350 Jawa. Ces performances qui se multiplient sont pleines d'encouragements pour nos marques nationales.

Plaquette Brampton-Renold.

Cet opuscule à l'usage de la clientèle concerne les chaînes pour cyclomoteurs; il comporte les dimensions et caractéristiques des chaînes à rouleaux Brampton et Renold utilisées sur les cyclomoteurs tant pour les transmissions de relais que pour la commande de la roue arrière.

Cette plaquette s'adresse plus spécialement aux professionnels qui pourront la recevoir sur simple demande.

Pitié pour vos sélecteurs.

Une quantité de motards ne savent pas se servir de leur sélecteur; ils supposent qu'un grand coup de pied est nécessaire pour le forcer à passer la vitesse; la plupart du temps la pédale rebondit

sous la brutalité du choc et la vitesse « saute ».

Il est cependant si aisé d'appuyer légèrement sur la pédale et si agréable de la sentir s'engager comme si elle était, en quelque sorte, absorbée. Que ces conducteurs inexpérimentés ne s'en prennent qu'à eux-mêmes si leur sélecteur se rebiffe sous les coups.

Carburant pour 2 temps.

On trouve désormais, à certaines pompes, du mélange essence-huile tout préparé, dénommé carburant-scooter. C'est un mélange évidemment sérieux fait sous la responsabilité de quelques grandes raffineurs qui le livrent sous leur marque. Il est souhaitable que cette initiative se développe. Toutefois, que les utilisateurs prennent quelques précautions et se renseignent sur le pourcentage du dosage. Il n'y a en effet, et malheureusement, pas de normalisation possible dans le pourcentage du mélange qui peut varier suivant les moteurs entre 5 à 10 %. Certaines machines nécessiteront donc un appoint supplémentaire d'huile.

Pare-brise et rendement.

La Mars de notre confrère Egou-Merten dont nous avons publié la photo dans le précédent numéro était, on l'a vu, équipée d'un pare-brise enveloppant jusqu'aux branches du guidon, entourant le phare et descendant jusqu'à la tête de fourche. Le conducteur

a constaté qu'un pare-brise ainsi étudié et profilé, non seulement ne gênait pas la conduite, mais que, présentant moins de résistances et provoquant moins de remous que le corps du pilote, il procurait un léger gain de vitesse. Il est certain que le pare-brise de la Mars est bien en forme de « coupe-vent » comme on disait naguère.

Les nouveaux Lambretta.

Depuis la fin du mois dernier, Lambretta-France produit le dernier modèle, le type 125 L.D.

On sait que ce modèle diffère des précédents par une amélioration des suspensions avant et arrière qui améliore très sensiblement le confort et l'adhérence au sol.

C'est sur ce 125 L.D. que s'accomplit actuellement le raid entrepris par deux pilotes italiens de Lambretta sur un parcours Europe-Afrique-Australie de 90.000 kilomètres.

16.000 km. à travers l'Europe...

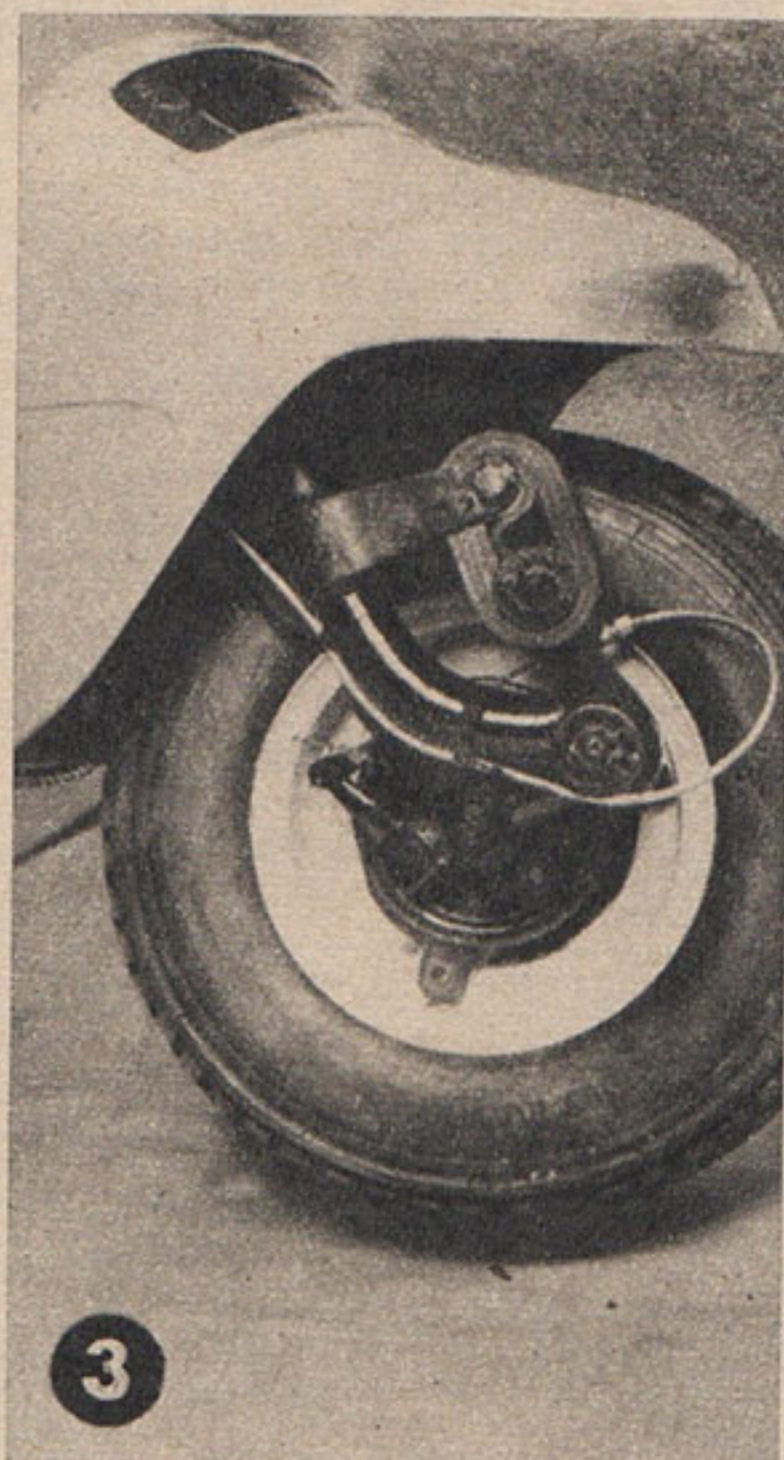
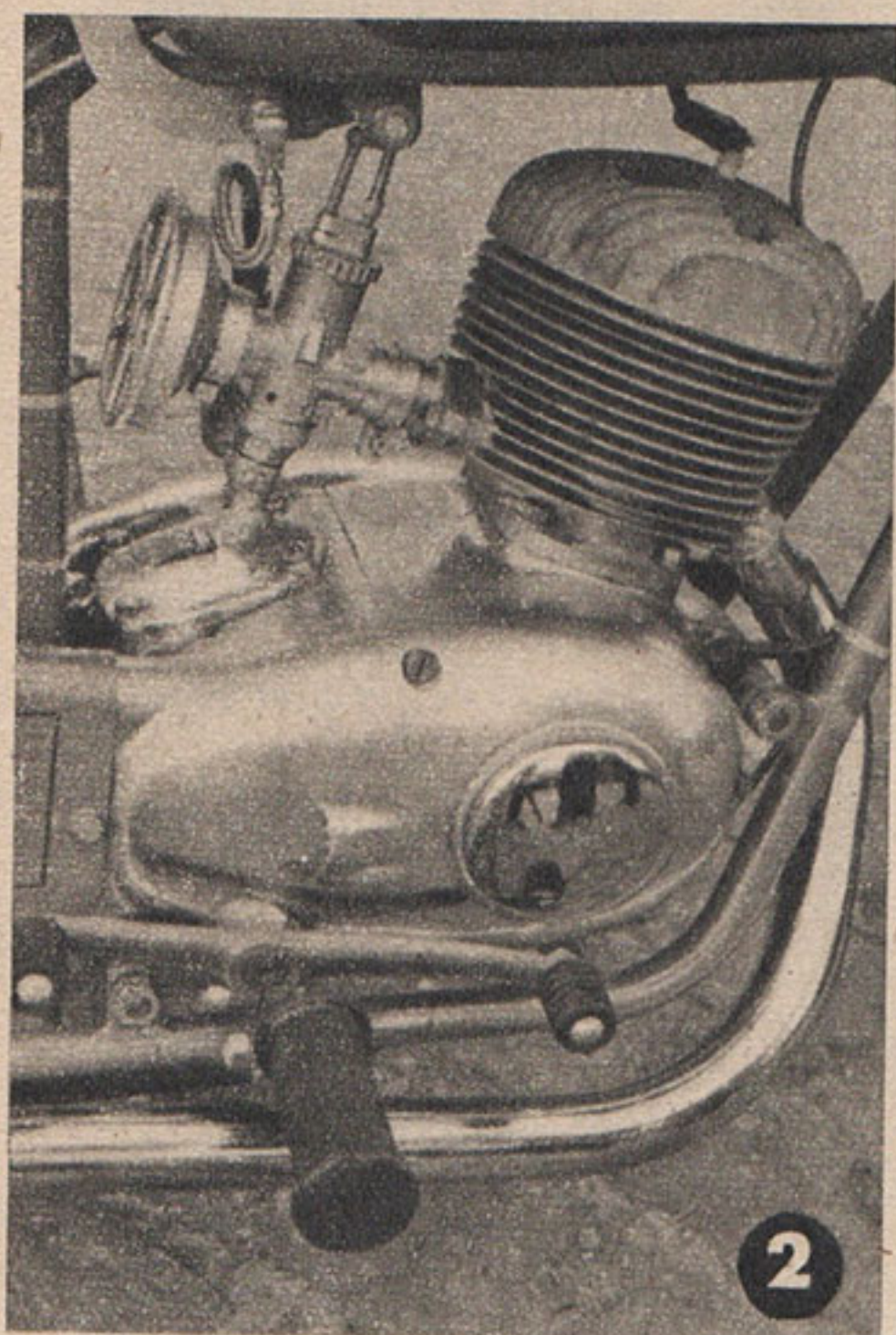
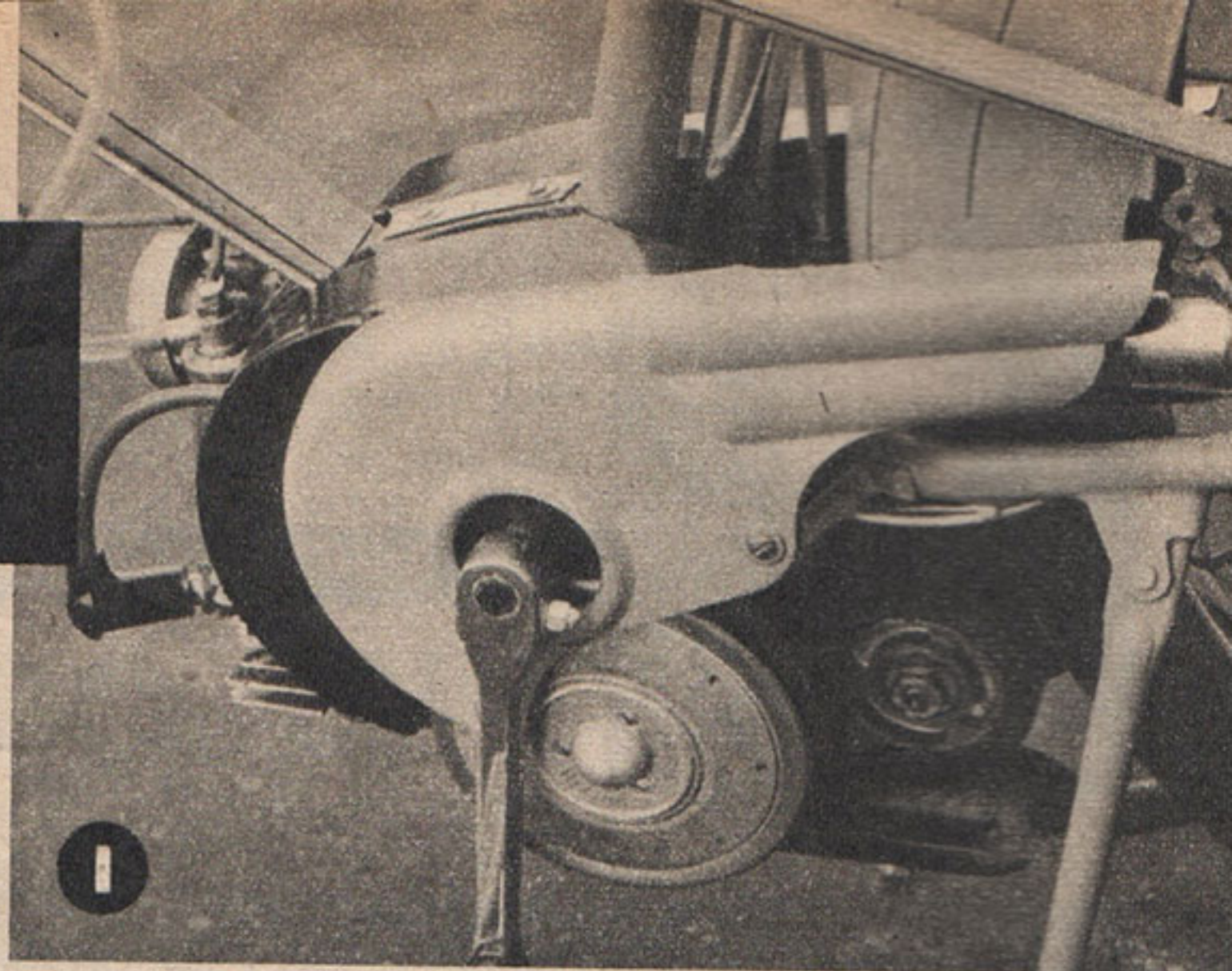
Un récit pittoresque que nous nous croyons forcés d'interrompre par suite de l'abondance de notre rubrique sportive, mais que nos lecteurs retrouveront avec plaisir dans notre prochain n^o.

Signalons que notre ami Boucher, auteur de ce raid, a terminé 6^e au Bol d'Or, en catégorie 175, battant lui aussi les anciens records 175 et 250.

Il est vrai qu'il avait un sérieux entraînement...

CONCOURS MOTOCYCLES

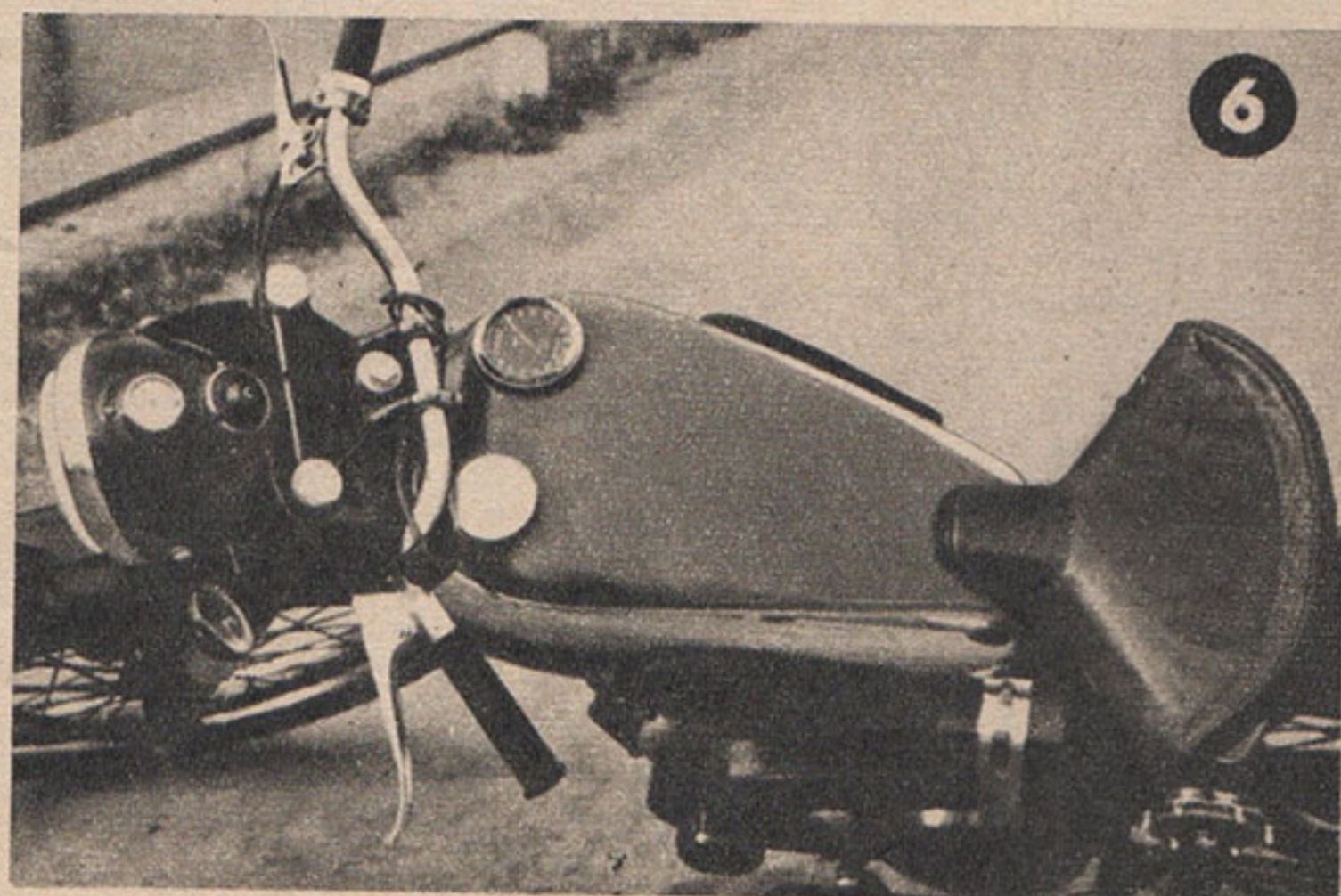
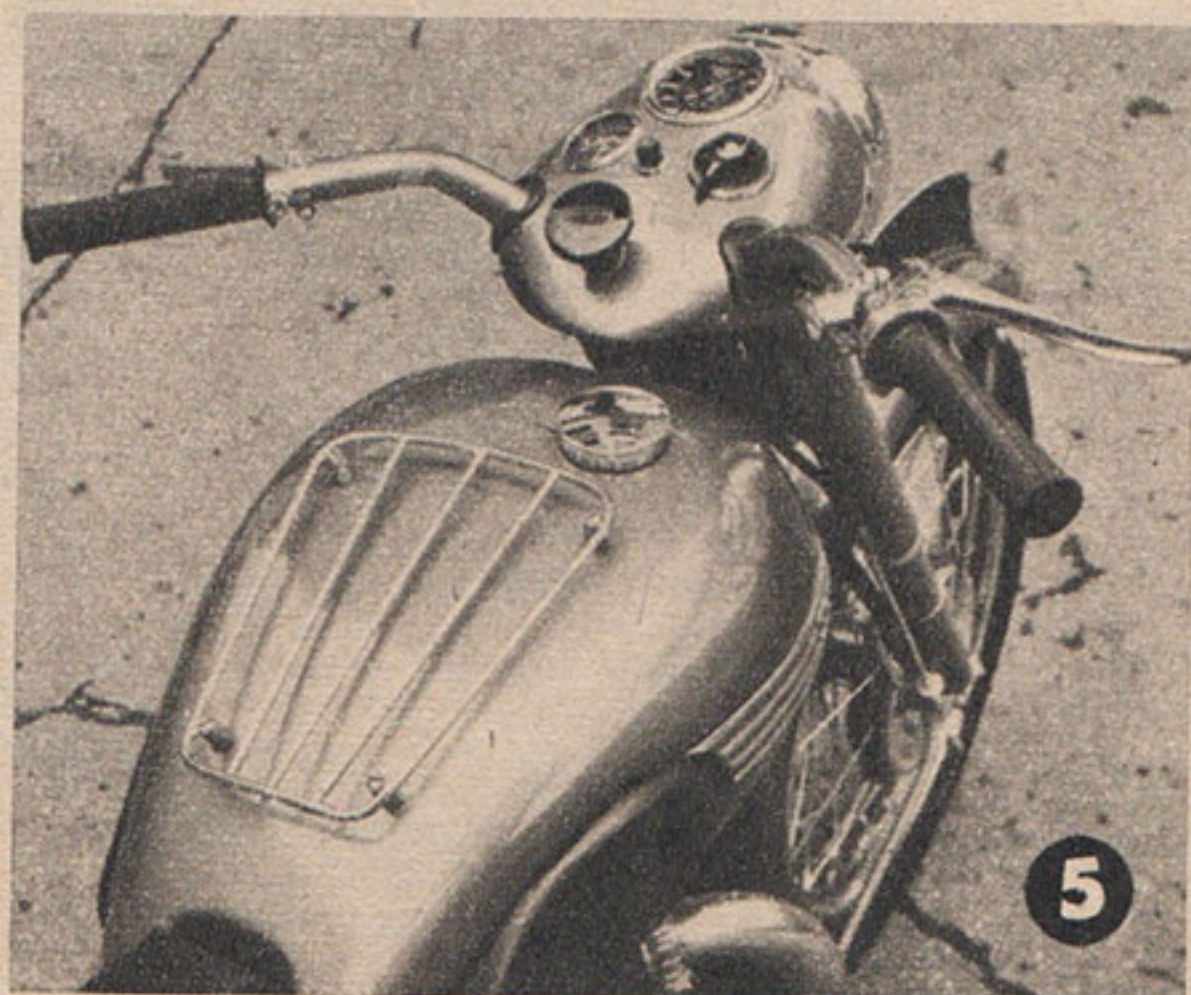
Voici la 2^e série de 6 photos représentant chacune une partie ou un élément d'un motorcycle, scooter, ou vélomoteur de marque connue. Nous rappelons qu'il s'agit de déterminer la **marque** de la machine d'après la partie représentée.



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 1^{er} juin.



Le Scooter "Puch"

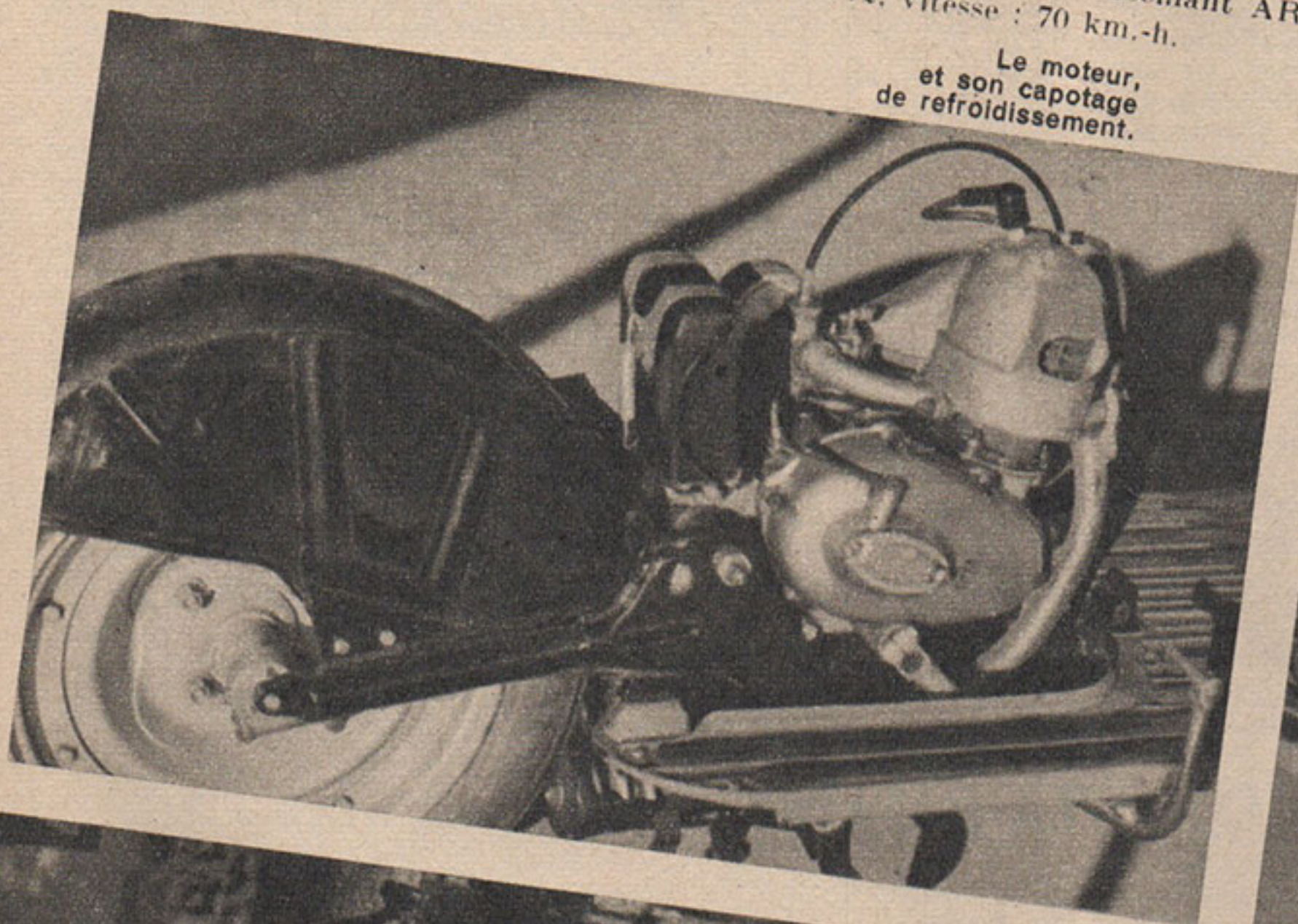
RÉCEMMENT eut lieu à Salers, en pleine Auvergne, la présentation à la presse et aux agents de la marque du scooter Puch. Etaient présents : MM. Humblot, importateur pour la France et les colonies ; Froment et Meynard, agents à Clermont ; Delabre, de Saint-Etienne ; Rouzière et Courdent, d'Aurillac ; Dubois, de Bordeaux ; Ganier, de Marseille ; Duval, de Nancy, etc., notre collaborateur A. Nebout et notre confrère Brioull de la *Revue technique Motocycliste*.

Issu de Gratz, au cœur de l'Autriche montagnaise, le nouveau scooter ne pouvait trouver meilleur cadre pour ses premiers pas en France que l'Auvergne et son profil accidenté. Après un convaincant périple à travers les chemins de montagne, parmi cailloux et éboulis, les deux scooters parvenaient à 1.200 mètres d'altitude, prouvant ainsi leurs qualités de grimpeurs et leur aptitude en tout terrain.

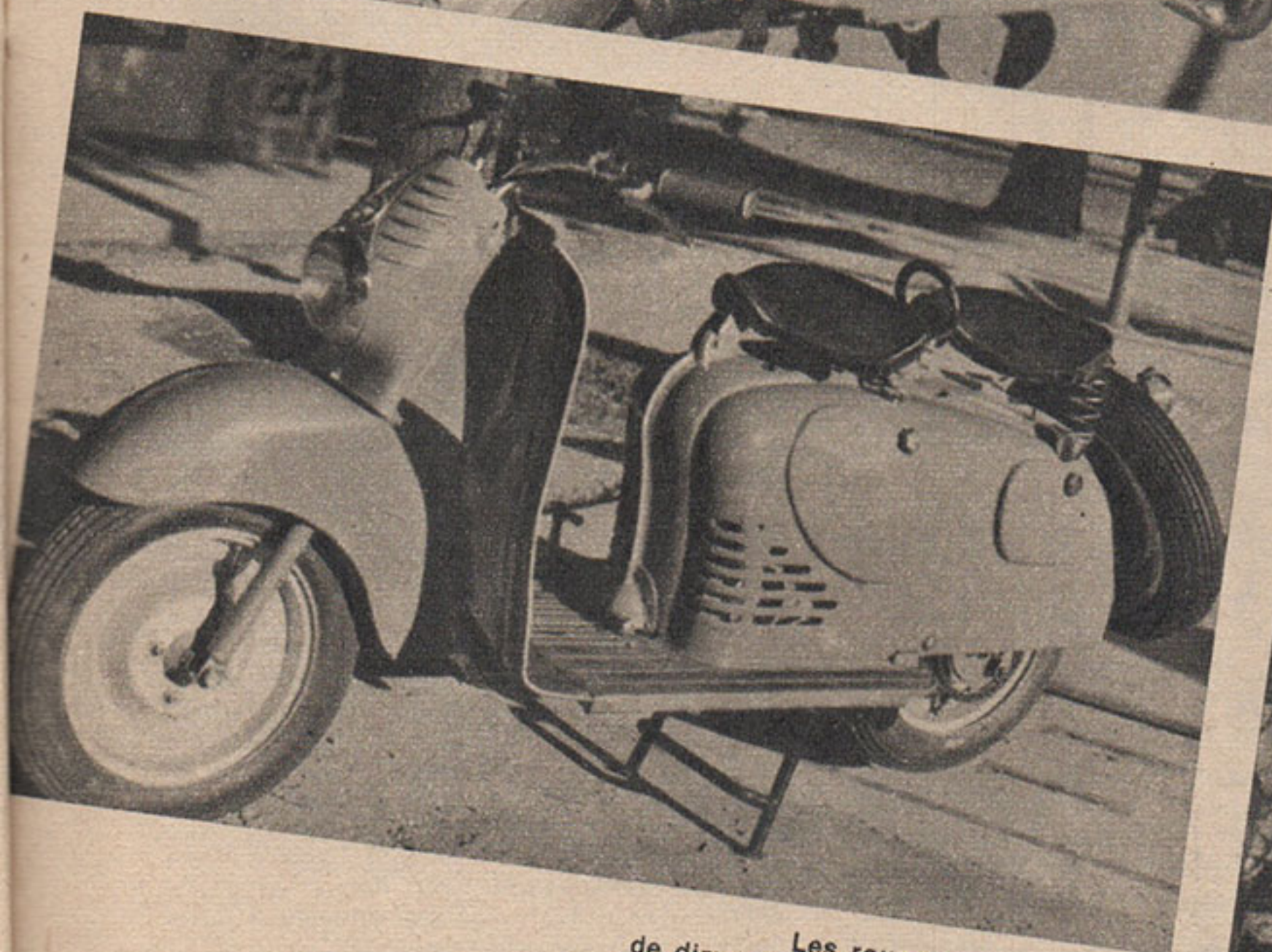
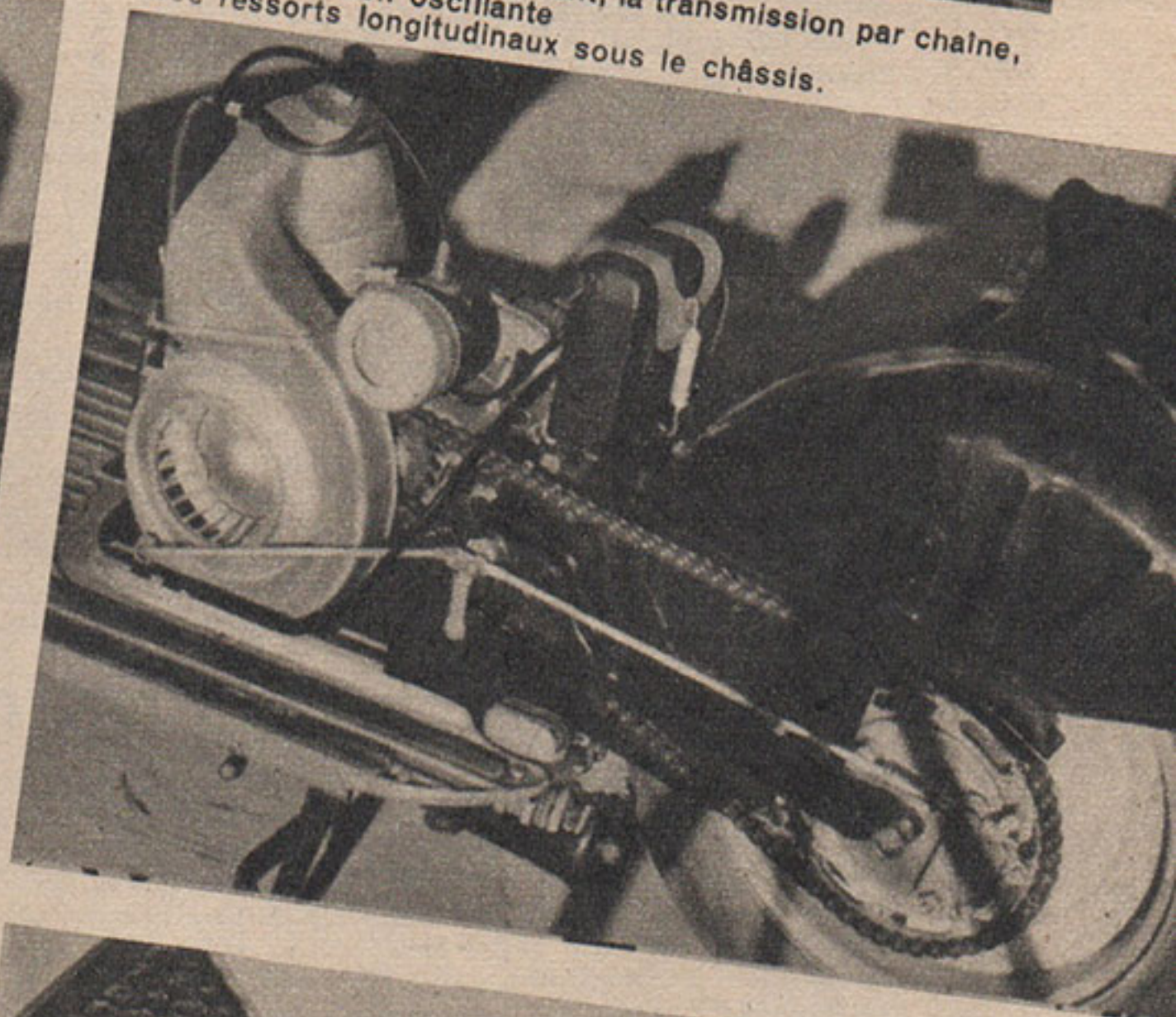
Déjà présenté aux lecteurs de *Motocycles*, rappelons que le scooter Puch est un 125 deux temps monopiston, développant 4 CV. 1/2. Suspension intégrale, par fourche télescopique AV. avec amortisseurs hydrauliques et bras oscillant AR., 3 vitesses commandées au guidon, roues de 3.50 x 12, vitesse : 70 km.-h.



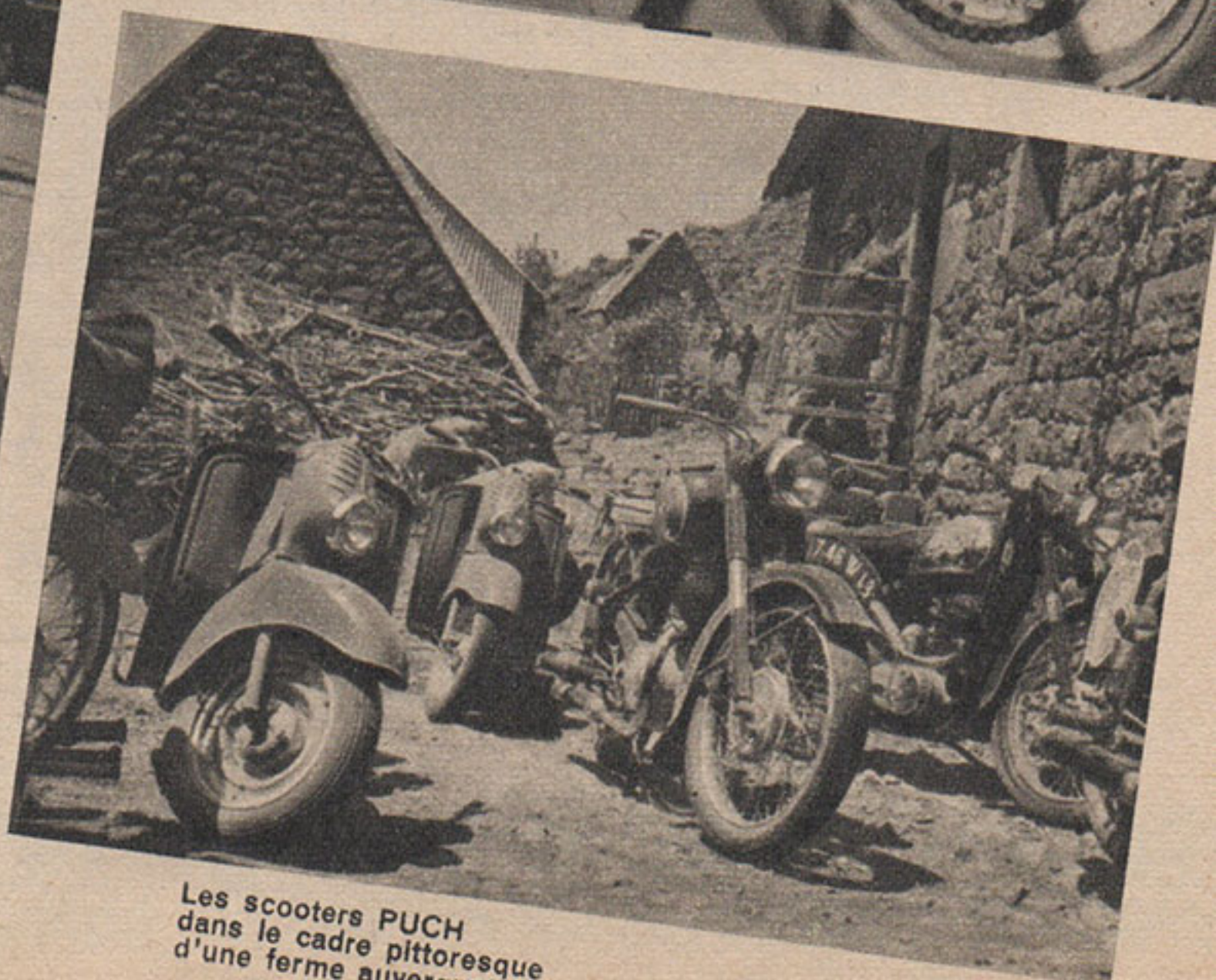
La turbine de refroidissement, la transmission par chaîne, et la suspension oscillante avec ressorts longitudinaux sous le châssis.



Le moteur, et son capotage de refroidissement.



Les roues sont de dimensions supérieures à la moyenne des scooters.



Les scooters PUCH dans le cadre pittoresque d'une ferme auvergnate.

LE JUNIOR T.T.

PREMIÈRE épreuve de la semaine du « Tourist Trophy », elle vit 82 partants sur les 94 engagés, les défections provenant d'incidents d'entraînement et plus rarement du manque de machines. Huit coureurs officiels seulement : Duke, Armstrong, Kavanagh et Parry de chez Norton; Coleman, Brett et Lomas représentaient A.J.S., le dernier nommé remplaçant Doran, souffrant de contusions reçues au cours d'une chute à l'entraînement, Graham pilotait l'unique Velocette d'usine.

De manière à présenter deux équipes de trois coureurs, Norton avait inscrit, sur leur machine personnelle, Amm et Mc Candless.

Disons de suite qu'aucune équipe ne termina au complet, il n'y eut donc pas de prix à décerner.

Dès le premier tour Duke affirme sa supériorité en couvrant les 60 kilomètres en 25' 05". Deuxième à 37" Coleman et en 4" nous trouvons Amm, Brett et Armstrong dans l'ordre. Le record de la plus petite distance parcourue, qui était de 100 mètres, est battu, puisque Franklen noie sa bougie au départ, tente de la démonter, mais le culot casse dans la culasse. Quelle malchance!

Les principaux abandons du deuxième tour sont celui de Cann (A.J.S.), freins inopérants, et de Graham, qui a des ennuis de chaîne. Brett et Armstrong passent Amm et Coleman rétrograde quelque peu. Brett est déjà à 52" du « Duke », suivi d'Armstrong à 8", Coleman à 13 et Amm à 18. Kavanagh, sixième, est à 2' 12".

Le troisième tour est en général celui des ravitaillements, ceux-ci oscillant entre 20 et 30", plus les temps de freinage et de démarrage. Peut-être la différence de poids après ravitaillement est-elle la cause de la chute de Amm

au S. de Braddan-Bridge, sans gravité pour lui, mais la machine est hors d'état de marche.

Willoughby, qui fait sa rentrée après une saison de repos forcé due à l'incendie de sa Velocette au Grand Prix de l'Ulster 1950, doit abandonner pour rupture de chaîne. Celles-ci deviennent de plus en plus à l'ouvrage avec les puissances développées par les gros cubes.

A la fin du troisième tour le classement est le suivant : Duke porte son avance sur Brett à 1' 02", tandis qu'elle est de 1' 12" sur Armstrong, 1' 19" sur Amm et 1' 36" sur Coleman.

Brett abandonne au cours du quatrième tour, la raison n'en est pas communiquée. Les abandons de Brett et Amm permettent à deux nouveaux noms de s'inscrire sur le panneau des six leaders, Lomas et Lawton, tous deux sur A.J.S., ce dernier faisant une course remarquable sur sa machine-client.

Quatrième tour : au risque de nous répéter, signalons que Duck augmente toujours son avantage qui passe à 1' 18" sur Armstrong, 2' 01" sur Coleman, 3' 55" sur Kavanagh, 5' 05" sur Lomas et 6' 06" sur Lawton. Au cinquième tour l'avance passe à 1' 21" sur Armstrong et 2' 14" sur Coleman. N'étant pas poussé (expression au figuré!) Duke n'approchera qu'à 5" le record du tour de l'an dernier, mais battra son record de l'épreuve de 47".

Le sixième tour n'apporte aucun changement chez les leaders.

Duke à 0, Armstrong à 1' 23", Coleman à 2' 20", Kavanagh à 5' 18", Lomas à 7' 06" et Lawton à 9' 46".

Au premier tiers du dernier tour Kavanagh à son tour doit abandonner, son moteur l'ayant trahi.

La course se termine sans incident notable.

Classement :

1. Duke (Norton) Anglais, en 2 h. 55' 30" (moy. 145 km. 280);
2. Armstrong (Norton) Irlandais à 1' 27";
3. Coleman (A.J.S.) Néo-Zélandais à 2' 42";
4. Lomas (A.J.S.) Anglais à 8' 11";
5. Lawton (A.J.S.) Anglais, 1^{er} coureur privé à 11' 35";
6. Brown (A.J.S.) Anglais à 12' 03";
7. Mc Candless (Norton) Irlandais à 13' 00";
8. Ring (A.J.S.) Australien, 1^{er} novice du T.T. à 13' 12";
9. Sandford (Velocette) Anglais à 14' 50";
10. Carter (Norton) Anglais à 16' 46".

Ces dix coureurs, dans les 11/10^e du temps du vainqueur, reçoivent une réplique du T.T. en argent.

Les commentaires ne sont pas nombreux : course se déroulant sans accident grave, souffrant un peu de la trop grande supériorité de Duke; maintenant on aimerait voir un lion manger le dompteur! Armstrong est un brillant second de Duke, l'épaulant magnifiquement, Brett semblait faire un excellent second, mais fut éliminé par la malchance.

Lawton et Brown se sont montrés très adroits et sont des coureurs d'avenir.

L'Australien Ring est peut-être celui qui nous a étonné le plus, car un visiteur à son premier T.T., avec une machine-client qui termine huitième, est certainement un homme de classe.

Les autres visiteurs terminant sont : Grace, de Gibraltar (15^e); Mc Alpine, Australien (23^e) et le Danois Sorensen (27^e), ce dernier le plus assidu du T.T., les courant presque tous depuis 1938. Nous n'avons pas considéré les Irlandais comme des étrangers! D'ailleurs ceux-ci emportent la « Coupe de Club » avec Armstrong, Mc Candless et Gray, du Dublin M.C.C.

Pour terminer remarquons le faible déchet : 51 arrivants sur 82 partants, soit 38 %; considérant la longueur du circuit (420 km.) pour les mécaniques, et ses difficultés, ne pardonnant pas les fautes pour les hommes.

LE JUNIOR CLUBMAN'S T.T.

Couru l'après-midi du même jour, sur 4 tours de circuit, a eu lieu le Junior Clubman's T.T., pour machines de sport, mais aux modifications strictement limitées. L'emploi du kick-starter y est obligatoire notamment, ce qui est incompatible avec les rapports course employés.

Partant toutes les 30" par groupes de trois, 96 coureurs sont lâchés sur le circuit, B.S.A. étant représenté par 69 machines, Norton par 14, A.J.S.-Matchless par 7, Douglas par 4 et Royal-Enfield par 2.

Dès le premier tour Honseley (B.S.A.)

prend la tête et ne la quittera plus. Derrière lui, à 12", Mc Intyre (B.S.A.) et James (Norton) sont séparés par 3". Au tour suivant, James vient à 1" de Honseley, et précède Mc Intyre de 12". Mais au troisième tour le leader prend 50" à James tandis que Mc Intyre lui en reprend 2". Au cours du dernier tour Mc Intyre fait le forcing et porte le record du tour à 28' 16", soit 128 km. 900 de moyenne! Terminant ainsi deuxième à 32" de Honseley.

Classement :

1. Honseley (B.S.A.) 1 h. 54' 45";
2. Mc Intyre (B.S.A.) à 32";
3. James

RÉSULTATS DU T.T.

Junior 350 cmc. — 1. Duke (Norton) 2 h. 55' 30" (moy. 145 km. 300), record battu; 2. Armstrong (Norton) 2 h. 56' 58"; 3. Coleman (A.J.S.) 2 h. 58' 12"; 4. Lomas (A.J.S.) 3 h. 03' 41"; 5. Lawton (A.J.S.) 3 h. 07' 05" (premier coureur privé); 6. Brown (A.J.S.) 3 h. 07' 33".

Lightweight 250 cmc. — 1. Anderson (Guzzi) 1 h. 48' 08" (moy. 134 km. 900);

2. Lorenzetti (Guzzi) 1 h. 48' 40"; 3. Lawton (Guzzi) 1 h. 49' 43"; 4. Graham (Velocette) 1 h. 50' 2".

Ultra-lightweight 125 cmc. — 1. Sandford (M.V.) 1 h. 29' 54" (moy. 121 km. 600); 2. Ubbiali (Mondial) 1 h. 31' 35"; 3. Parry (Mondial) 1 h. 34' 02"; 4. Mc Candless (Mondial) 1 h. 37' 13".

Senior 500 cmc. — 1. Armstrong

(Norton) à 39"; 4. Staley (B.S.A.) à 2' 08"; 5. Powell (B.S.A.) à 2' 32"; 6. Plews (Norton) à 3' 0".

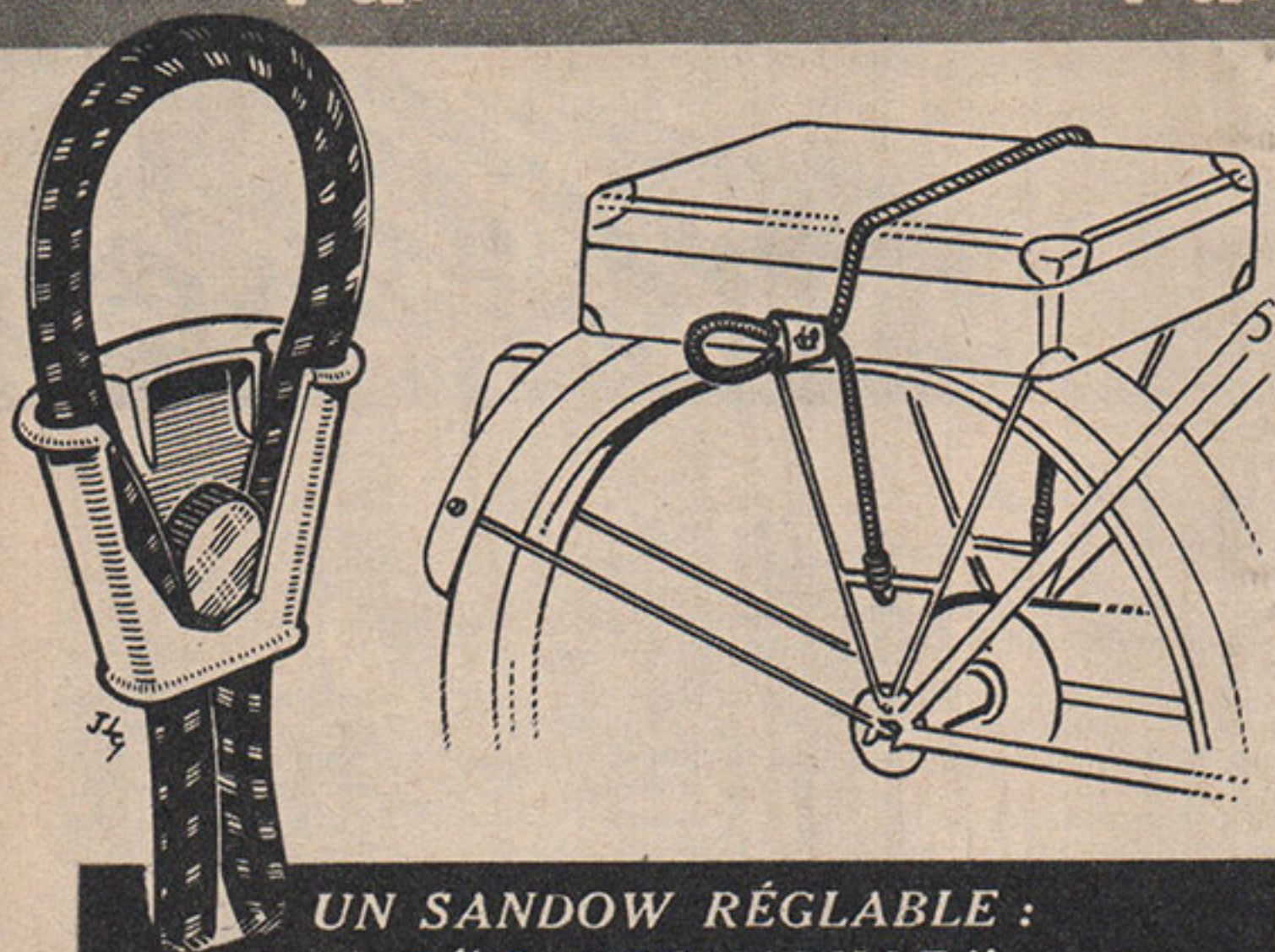
Remarquons la nette supériorité des B.S.A. dans cette catégorie, quoique ayant le plus grand nombre de machines la performance d'ensemble est néanmoins remarquable.

Il y a eu 64 arrivants sur les 96 partants, soit 33 %, ce qui est raisonnable.

Retenons les noms de ceux figurant en bonne place au classement, d'ici quelques années ils peuvent être très connus, souvenons-nous qu'en 1949 Duke gagnait le Senior Clubman's T.T...

(Norton) 2 h. 50' 28" (moy. 149 km. 600); 2. Graham (M.V.) 2 h. 50' 55"; 3. Amm (Norton) 2 h. 51' 36"; 4. Coleman (A.J.S.) 2 h. 56' 39"; 5. Lomas (A.J.S.) 2 h. 58' 39"; 6. Mc Candless (Norton) 2 h. 58' 51".

Nous reviendrons en détail sur ces excellentes manifestations sportives dans notre prochain numéro.



UN SANDOW RÉGLABLE : LE "SANDOVABILLE"

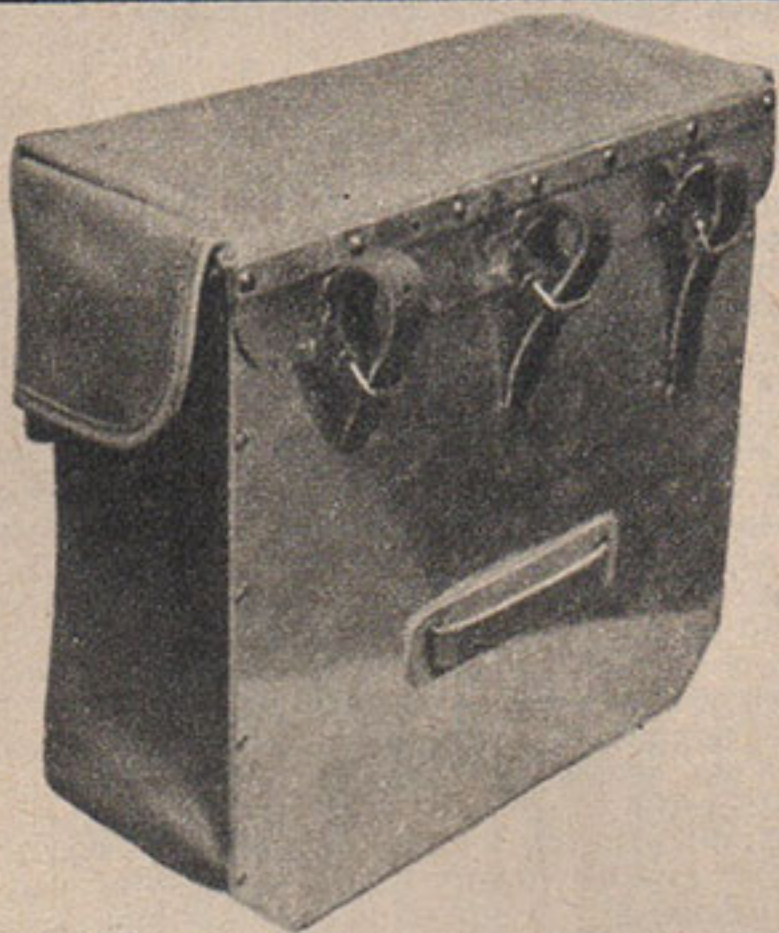
LES Etablissements Sandowauto de Clichy, auxquels l'automobile doit les porte-bagages « La Pieuvre », le cycle et la moto « La Pieuvrinette » et le « Spécial », viennent de faire une trouvaille.

Le « Sandovabille » (breveté) apporte une ingénieuse solution à la fixation des colis. Jusqu'à ce jour l'usager de cette petite merveille qu'est le sandow devait, malgré tout,

se poser la question de la longueur adéquate : 30, 40, 50, 60 centimètres. Et, selon le bagage, on faisait des tours, des nœuds... ou bien on était trop court.

Maintenant, plus de soucis de cet ordre. « Sandovabille » fixe aussi bien un paquet de cigarettes qu'un sac de camping. Cela a l'air d'une gageure et pourtant... Il suffit de regarder le dessin pour comprendre.

LA SACOCHE "DÉESSE"

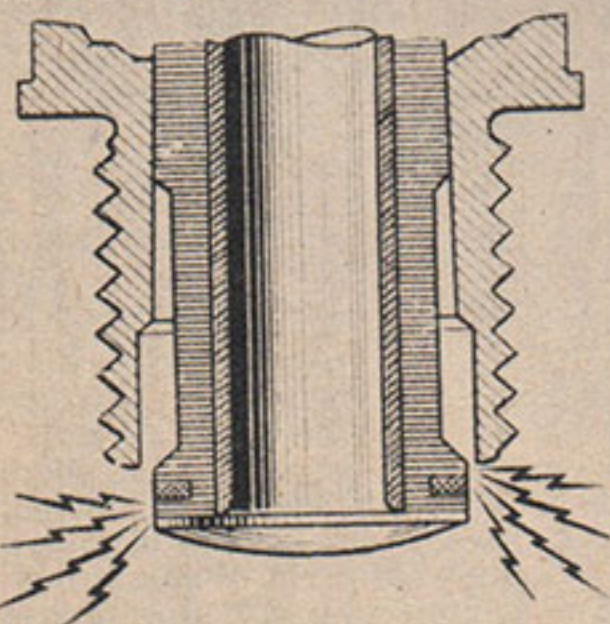


ELLE possède le gros avantage d'avoir un dos métallique, offrant toute garantie de rigidité et solidité.

Réalisée en cuir de 1^{er} choix, elle s'adapte à tous vélomoteurs ou motos.

C'est un article essentiellement robuste et sûr, indéformable du fait de son armature métallique, et appelé à rendre de précieux services aux touristes et autres amateurs de « camping ».

LA BOUGIE G. N.



ELLE possède la particularité de fournir une double étincelle, et ceci grâce à sa conception très particulière. Cette bougie consiste en une électrode centrale, un anneau intermédiaire et un culot. Le courant haute tension provoque une double étincelle, de l'électrode centrale à l'anneau et de l'anneau au culot.

Elle n'existe qu'en une seule gamme thermique, facilitant ainsi le stockage, et s'adapte sur tous moteurs de caractéristiques moyennes.

LE "BERMASCOPE"

Appareil électrique de contrôle pour moto et auto

CET appareil permet sans connaissances électriques spéciales de vérifier rapidement les volants magnétiques et cela, si on le désire, sans enlever le volant de la machine.

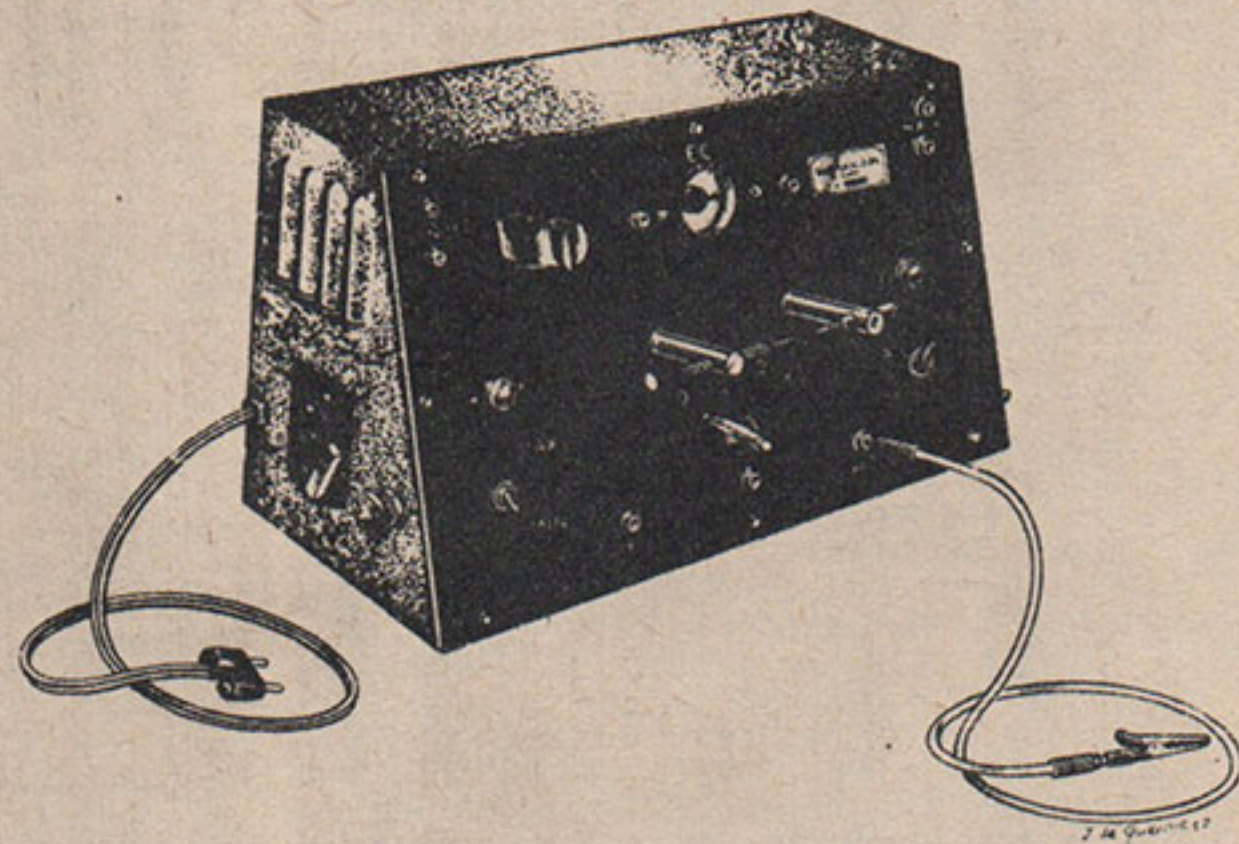
Non seulement l'appareil permet de déterminer si les bobines d'allumage et les condensateurs ne sont pas totalement hors d'usage, mais son avantage principal est de permettre d'apprécier la qualité réelle de ces éléments.

Entre une bobine excellente et une tout à fait mauvaise il y a toute une gamme de qualités que seul le Bermascope permet d'apprécier. De même s'il est aisé de déceler le condensateur en court-circuit, le dépistage des faibles courants de fuite, qui rendent les départs difficiles, n'est possible qu'avec un appareil de la sensibilité du Bermascope. Le Bermascope est d'ailleurs le seul appareil de ce genre utilisant un indicateur cathodique pour la vérification des courants de fuite des condensateurs, de même qu'il utilise un moteur électrique pour obtenir les impulsions nécessaires aux vérifications des bobines.

L'appareil est en plus équipé de deux sondes, l'une pour les faibles, l'autre pour les grandes résistances, qui permettent de vérifier les coupures des circuits d'éclairage ou des bobines et le contact des vis platinées.

Enfin l'appareil dispose d'une source de tension continue permettant de charger les accumulateurs et de réaimanter les inducteurs des volants magnétiques.

C'est une production SOFREX.

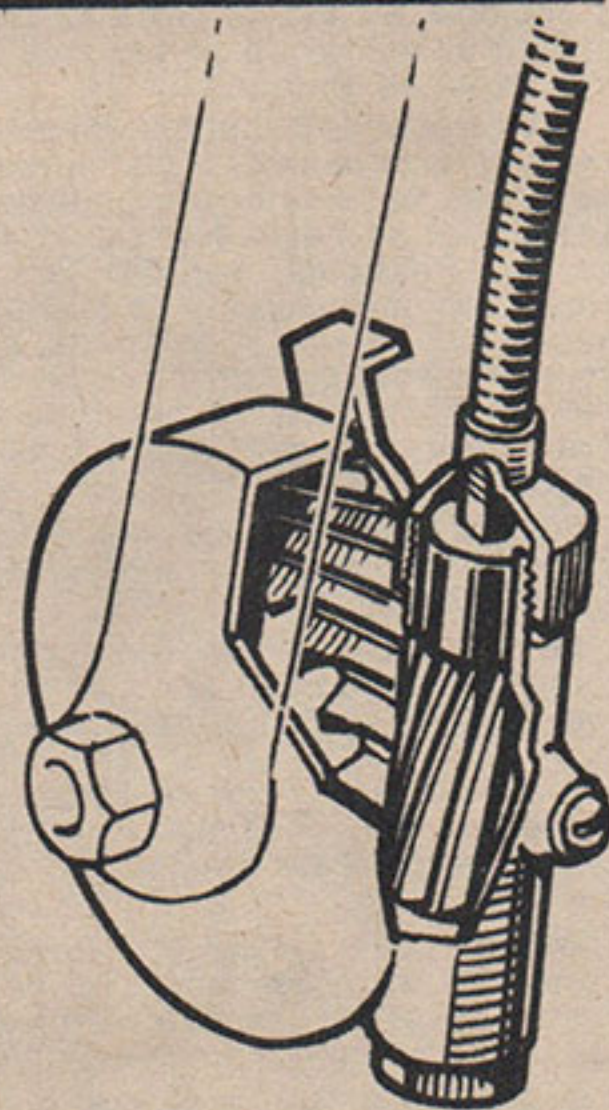


COMMANDE DE TACHYMÈTRE

CETTE commande qui s'applique aux compteurs E.D. est plus esthétique et plus mécanique que les roues dentées fixées l'une après les rayons, l'autre sur un hauban de la fourche.

Celle-ci est constituée par un boîtier étanche qui se place sur l'axe de la roue. L'entraînement de la couronne dentée se fait par un doigt pénétrant entre les rayons de la roue,

Le mouvement est transmis au câble (et par lui au compteur) par un pignon maintenu entre deux paliers. Cette commande est de faible encombrement.



24^e Bol d'Or sous le signe de la vitesse

DANS notre précédent numéro, nous avons décanté les enseignements majeurs de ce 24^e Bol d'Or et conclu que désormais cette épreuve devrait se courir comme une course de vitesse et ne pardonnait plus les incidents mécaniques.

Un autre fait, conséquence de ce qui précède, est que malgré une tenue remarquable des moteurs et des machines les 4 temps en 175 ont notamment affiché une résistance digne d'éloges) bien des abandons furent motivés, non par une casse sérieuse, mais souvent parce que concurrents et mécanos comprirent l'inanité de leurs efforts devant des petits « pépins » répétés, et ce à cause de la moyenne étonnamment rapide infligée dès le début par les leaders.

Nous allons suivre heure par heure le déroulement de l'épreuve, et le lecteur se rendra compte que les vainqueurs et leurs suivants contrôlèrent toute la course et que jusqu'à la dernière heure les résultats furent incertains.

71 partants, et déjà sur la ligne de départ se manifeste la sportivité des lunettes « Rod », distribuant à chaque coureur un exemplaire de leur fabrication, geste fort apprécié.

En catégorie 175, les Puch d'usine de Kellenberger, Sutra et Tano partaient favorites, Peugeot, dont le début de saison avait sanctionné la valeur des machines (victoires à Orléans, Saint-Chamond, Tours), faisait figure de rival direct, tandis que l'on attendait la démonstration des derniers A.M.C. et Ydral, considérés comme « outsiders » sérieux.

En 250, l'équipe Puch, avec Weingartmann (vainqueur 1951), Moury et Matéos, semblait devoir rééditer son succès de l'an dernier, l'équipe Monet-Goyon (Monneret, P. Martin, Dauge, Gueurce et Carré en franc-tireur) constituant l'élément surprise.

Quant à Collignon et sa Guzzi, il était bien difficile d'émettre un quelconque pronostic. Bien que la machine ait été minutieusement préparée et quelque peu « dégonflée » afin de tenir 24 heures, tout dépendait de la tactique du pilote, avec en plus la petite part de chance qui préside à toute épreuve sportive. Signalons que la Guzzi pointait quand même à 140, ce qui explique sa remontée victorieuse en fin de course.

Toujours en 250, la Jawa de Léninger représentait un élément à ne pas négliger, ainsi que la D.K.W. de Bernard.

Les catégories 350 et 500 constituaient un peu les « parents pauvres » de l'épreuve. Peu d'engagés et seulement deux pilotes « maison », Lefèvre et sa fidèle Norton, et Cavassino sur Cemec. Rossignol, sur 350 B.S.A. Gold-Star, Hervé et François (Jawa), Bachorek (dont on se rappelle le raid Albi-Paris sur Horex), nous semblaient des concurrents en vue, et l'on attendait avec curiosité la performance de la 500 Triumph de Hersant, et de la 500 A.J.S. mono de Godard.

En side 750, trois Cemec équipées des classes Zundapp à soupapes en tête, pilotées par Doré, Druet et Ansou.

En 500, Bisping, avec un superbe ensemble B.M.W. Rennsport et une Cemec culbutée aux mains de Portejoie. Enfin Grillon et son Ariel 350.

A l'issue de la 1^{re} heure, Mathieu sur 175 D.S. Malterre-A.M.C. avait résolument pris la tête des petites cylindrées, Peugeot et Puch suivaient de près.

Weingartman, en 250, était parti très vite, Collignon suivait prudemment, et l'équipe Monet-Goyon inaugurait une série d'ennuis mécaniques qui devait la contraindre finalement à l'abandon.

Quant à Lefèvre, il partait calmement à la conquête de son précédent record.

CLASSEMENT DE LA 1^{re} HEURE

175 cmc. — 1. Mathieu, 15 tours; 2. Equipe Peugeot et Puch, 14 tours.
250 cmc. — 1. Weingartman et Collignon, 15 tours; 3. Moury, 14 tours; 4. Martin et Carré, 13 tours.
350 cmc. — 1. Rossignol et François, 15 tours
500 cmc. — 1. Lefèvre, 17 tours; 2. Bourlier (Motobécane), 16 tours; 3. Hersant et Godard, 15 tours.

Sides. — 1. Bisping (500), 14 tours; Druet (750) et Ansou (750), 13 tours; Grillon (350), 11 tours.

INCIDENTS MÉCANIQUES : 1^{re} HEURE

Bernard (D.K.W. 250) ennui d'allumage, tube d'échappement desserré.
Ruisan (Jonghi A.C.T.), distribution.
Doré (Cemec 750) et Portejoie (Cemec 750), distribution.
Léninger (Jawa 250), ennui de carburateur.
Thiers (175 Vallée-Ydral), allumage.
Gueurce (Monet-Goyon 250), chaîne secondaire.
Matéos (250 Puch), piston crevé.

Et la ronde se poursuivait, tandis que Marcel Pahin, qu'une invraisemblable série de malchance avait rendu prudent, tournait en ménageant au maximum sa mécanique, ce qui ne l'empêchait nullement de changer son embrayage à la 2^e heure.

INCIDENTS MÉCANIQUES : 2^e HEURE

Bouin (Peugeot), panne d'essence.
M. Pahin (Automoto A.M.C.), embrayage.
Mabilat (Guiller), carburateur.
Cavassino (Cemec), distribution et sélecteur.
La 3^e heure de course survenait sans incidents notables, sinon une soupape récalcitrante en faveur (I) de Mabilat, et nous avions au classement :

175 cmc. — 1. Mathieu (D.S. Malterre), 45 t.; 2. Kellenberger (Puch), 44 tours; 3. Sutra (Puch), 43 tours; 4. Tano (Puch) et Lacour (Peugeot), 42 tours; 5. Goll (Peugeot), Valeyre (Peugeot), Camus (D.S. Malterre), 41 tours; 6. Guillot (Guiller) et Tilliet (Motobécane), 40 tours; 7. Meyer (Guiller) et Bouin (Peugeot), 39 tours.
250 cmc. — 1. Collignon (Guzzi), 48 tours; 2. Weingartman (Puch), 47 tours; 3. Moury (Puch), 44 tours; 4. Carré (Monet-Goyon) et Léninger (Jawa), 40 tours.
350 cmc. — 1. Rossignol (B.S.A.), 46 tours; 2. Bachorek (Horex), 42 tours; 3. Hervé (Jawa), 41 tours.
500 cmc. — 1. Lefèvre (Norton), 53 tours; 2. Godard (A.J.S.), 44 tours; 3. Hersant (Triumph), 41 tours; 4. Venin (Sarolea), 40 tours.

Sides. — Bisping (B.M.W. 500), 42 tours; Druet (Cemec 750), 40 tours; Ansou (Cemec 750), 38 tours; Doré (Cemec 750), 36 tours; Grillon (Ariel), 34 tours.

A signaler que Verchère, de l'équipe Peugeot, se trouvait atterré à la suite de légers ennuis d'allumage, que Matéos (Puch 250) en était à son 27^e tour à la suite de son incident mécanique, tandis que Collignon prenait la tête des 250. L'équipe Monet-Goyon suivait avec peine.

Les Cemec nécessitaient de la mécanique en grande série, et Cavassino en 500 solo, Portejoie en 500 side n'avaient accompli respectivement que 18 et 14 tours.

La 4^e heure amenait son cortège de pannes en tous genres, sans gravité cependant.

INCIDENTS MÉCANIQUES : 4^e HEURE

Degryse (D.S. Malterre), mauvaise arrivée d'essence et volant.
Mathieu (D.S. Malterre), volant magnétique.
Goll (Peugeot), mégaphone déboulonné.

Valeyre (Peugeot), boîte de vitesses cassée.
Beras (Matchless 350), piston crevé.
Hervé (Jawa 350), allumage.
Dauge (Monet-Goyon 250), embrayage.
Thiers (Vallée-Ydral), piston crevé.
Guillot (Guiller), volant.

Valeyre, pilote Peugeot, étant parti avec une machine non rodée, n'avait pas su ménager sa boîte durant les premières heures, ce qui lui coûta quelques heures d'immobilisation.

Cependant, la nuit tombait, et quantité de concurrents perdaient de précieuses minutes à vérifier et à faire fonctionner leur éclairage. Il semble que ce domaine ait été par trop négligé, et il explique bien des retards survenus durant la nuit.

CLASSEMENT A LA 5^e HEURE

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 74 tours; 2. Sutra (Puch), 71 tours; 3. Tano (Puch) et Lacour (Peugeot), 70 tours; 5. Boucher (D.S. Malterre), Goll (Peugeot), Verchères (Peugeot) et Camus (D.S. Malterre), 68 tours.
250 cmc. — 1. Collignon (Guzzi) et Weingartman (Puch), 80 tours; 3. Moury (Puch), 75 tours.
350 cmc. — 1. Rossignol (B.S.A.), 75 tours; 2. Hervé (Jawa), 69 tours; 3. Bachorek (Horex), 68 tours.
500 cmc. — 1. Lefèvre (Norton), 89 tours; 2. Godard (A.J.S.), 71 tours; 3. Bourlier, 69 tours.
Sides. — Bisping (B.M.W. 500), 66 tours; Druet (Cemec 750), 66 tours; Ansou (Cemec 750), 61 tours; Grillon (Ariel 350), 54 tours.

Kellenberger a profité de l'arrêt de Mathieu pour prendre la tête, suivi de ses équipiers. L'équipe Peugeot est assez dispersée, mais Verchère a remonté. Belle tenue de notre correspondant Boucher (l'auteur des 16.000 km. à travers l'Europe) et de Camus qui semble attendre la nuit pour porter son estocade.

Collignon et Weingartman sont dans le même tour, les Monet-Goyon perdent un temps précieux dans de nombreuses réparations. En 350, Rossignol marche régulièrement, Bachorek et son Horex, Hervé et sa Jawa, suivent à peu de distance. François (Jawa 350) est immobilisé au stand par une panne sérieuse qui motivera son abandon à la 6^e heure.

Pas de changement en 500, seul Cavassino attend sa monture pour reprendre la piste.

Dans l'ensemble, bonne tenue des moteurs et des concurrents. Le train est très rapide, particulièrement dans les petites cylindrées, où la moyenne ressort à plus de 90 km.-h. pour Kellenberger.

La nuit est très fraîche, la carburation s'en ressent avantageusement, et l'effort maximum est imposé à la mécanique, qui se défend de son mieux par des pannes surnoiseuses et imprévisibles.

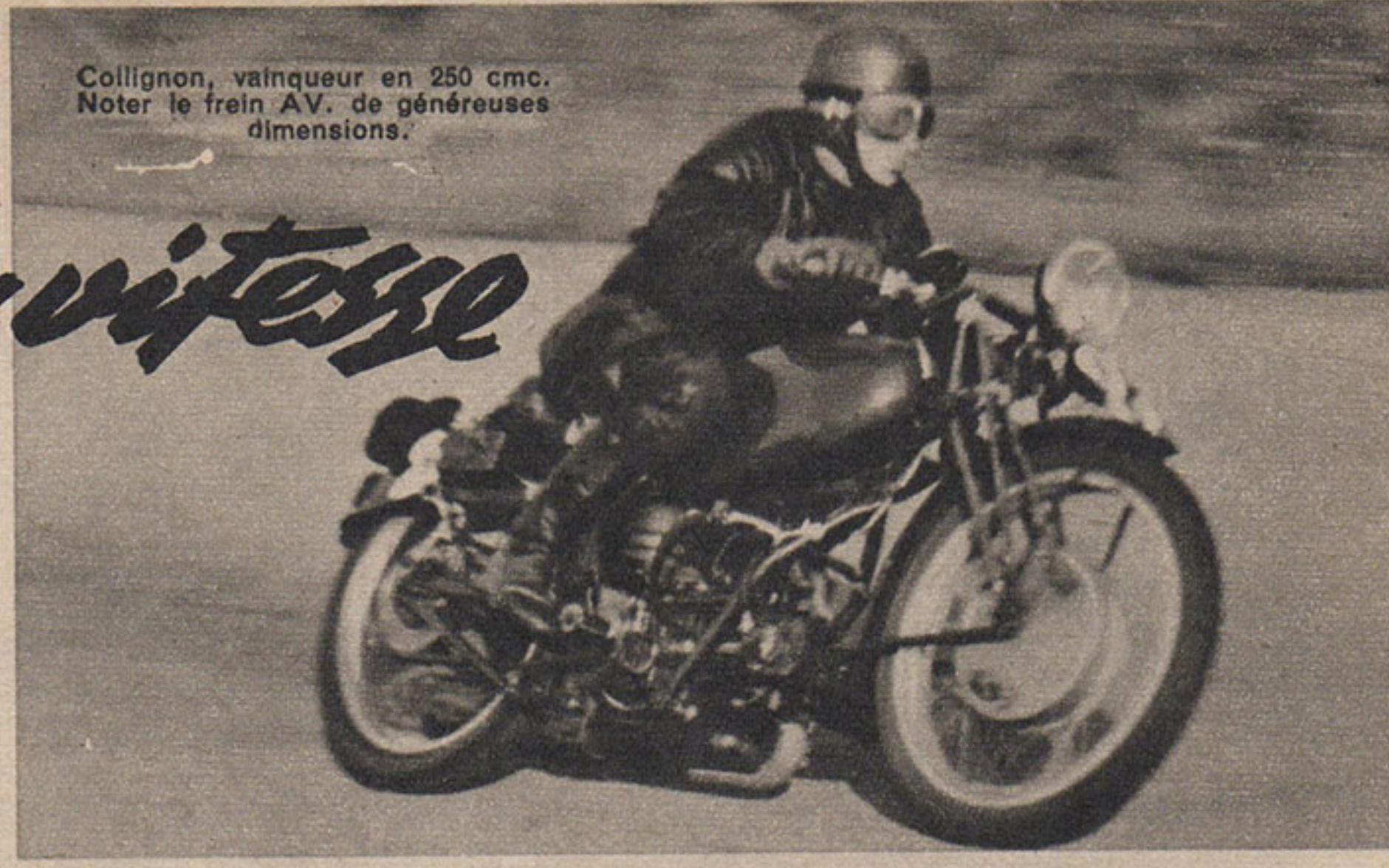
INCIDENTS MÉCANIQUES : 6^e ET 7^e HEURE

Agache (Vallée-Ydral 175), volant.
Portejoie (Cemec 500 side), boîte de vitesses.
Martin (Monet-Goyon 250), embrayage.
Rossignol (B.S.A. 350), soupape.
Tilliet (Motobécane), piston crevé.
Ansou (Cemec 750), culbuteurs.
Martin (Guiller-Sport), ressorts de soupapes.
Valeyre (Peugeot), allumage.
Mathieu (D.S. Malterre), panne, rejoint son stand à pied.

Le classement de la 7^e heure fait ressortir l'ascension de Camus (D.S. Malterre), de Bouin (Peugeot) qui rejoint son équipier Goll, alors que Lacour a lâché pied, et Meyer devient l'homme de tête des Guiller. Course régulière de Godin, sur Macquet-Ydral 175. Weingartman a lâché son rival Collignon en 250, et la grosse surprise est constituée par l'abandon de Lefèvre.



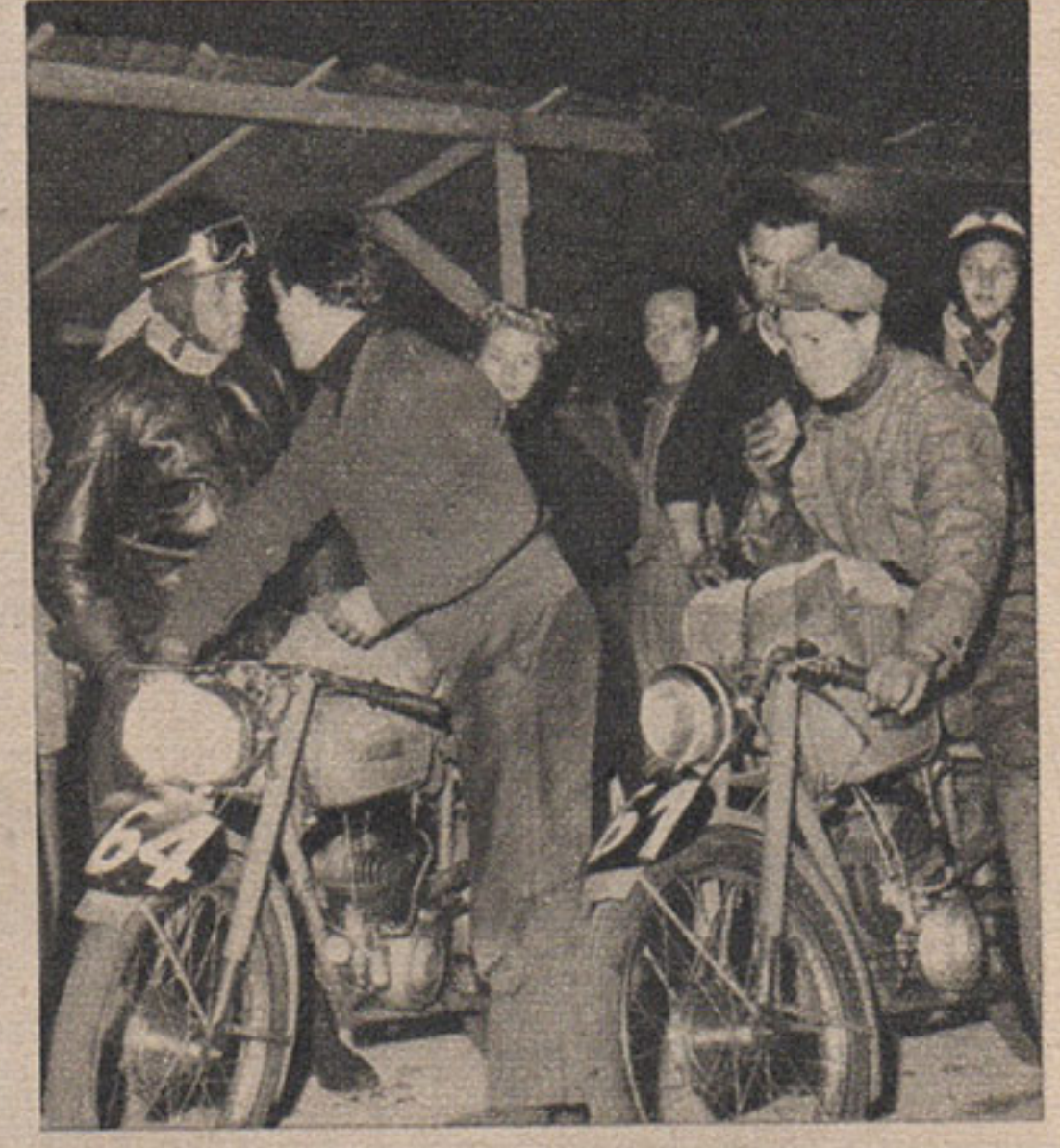
Hersant, 1^{er} en 500 cmc.



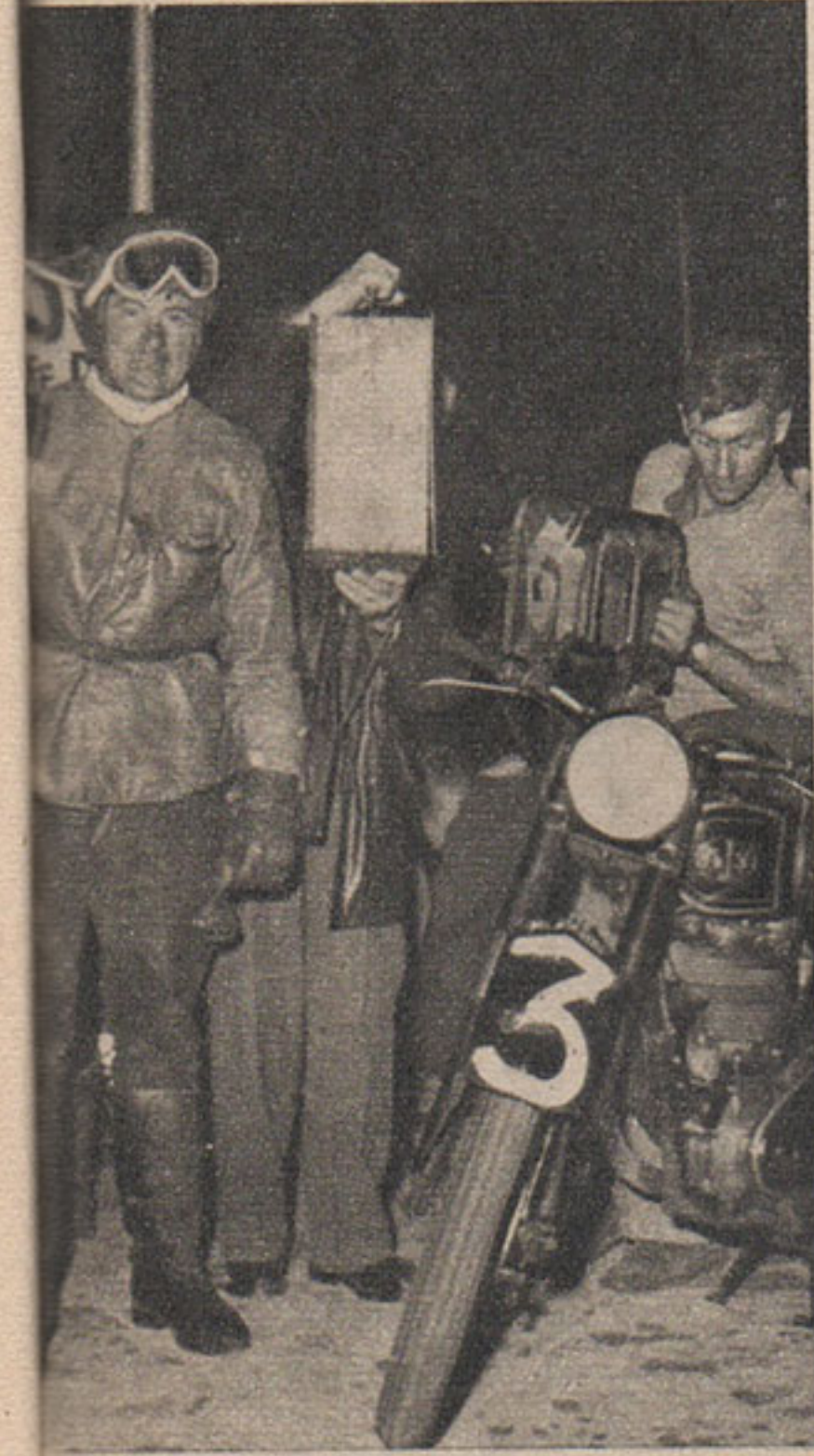
Collignon, vainqueur en 250 cmc. Noter le frein AV. de généreuses dimensions.



M. Guimbretière, manager Guiller, met la « main à la pâte ».



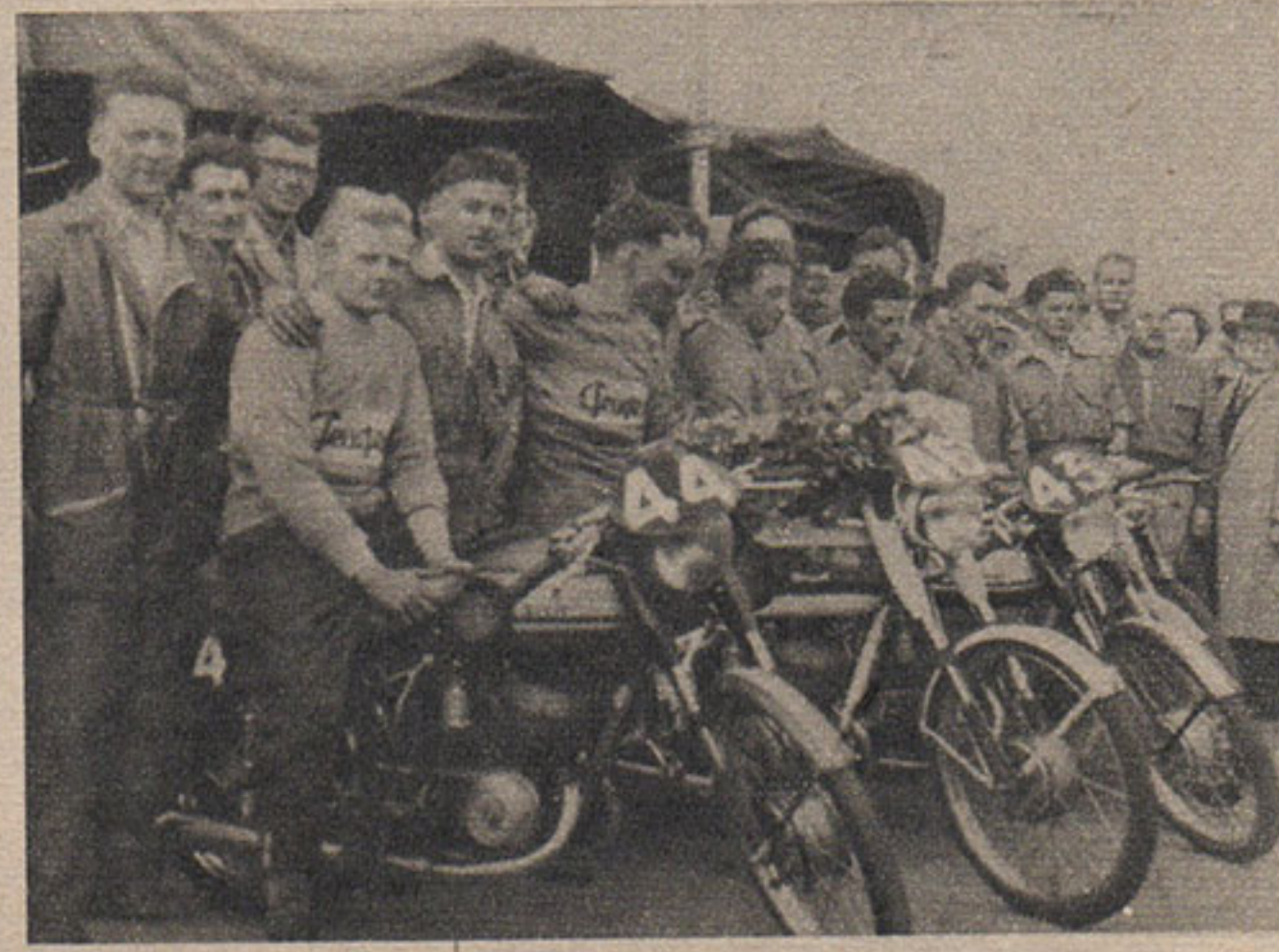
Le stand Vallée-Ydral.



Godard sur A.J.S.



La mécanique ne perd pas ses droits.



L'équipe Peugeot.

NOUS AVONS VU

bielle cassée. Désormais, les 250 jouent les premières places du classement général, Rossignol abandonnant à la 7^e heure.

CLASSEMENT A LA 7^e HEURE

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 103 tours; 2. Sutra (Puch), 99 tours; 3. Tano (Puch), 97 tours; 4. Camus (D.S. Malterre), 96 tours; 5. Goll et Bouin (Peugeot), 95 tours; 6. Boucher (D.S. Malterre), 93 tours; 7. Meyer (Guiller), 91 tours; 8. Godin (Macquet), 87 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman (Puch), 110 tours; 2. Collignon (Guzzi), 106 tours; 3. Moury (Puch), 104 tours.

350 cmc. — 1. Rossignol (B.S.A.), 98 tours, abandon; 2. Bachoreck (Horex), 94 tours; 3. Hervé (Jawa), 92 tours.

500 cmc. — 1. Lefèvre, 117 tours, abandon; 2. Godard (A.J.S. et Bourlier (Motobécane), 97 tours; 3. Hersant (Triumph), 96 tours.

L'on arrivait tout doucement à la période cruciale de cette course de 24 heures, période se situant de la 10^e à la 12^e heure, et généralement déterminante pour le classement final.

INCIDENTS MÉCANIQUES : 8^e, 9^e, ET 10^e HEURE

Équipe 175 Puch, éclairage.
Tiers (Vallée-Ydral), piston crevé.
Agache (Vallée-Ydral), piston crevé.
Hébert (Vallée-Ydral), piston crevé.
Godard (A.J.S.), distribution, abandonne.
Mathieu (D.S. Malterre), abandonne.
Bourlier (Motobécane), allumage.
Mabillat (Guiller-Sport), distribution.

ABANDONS

Gueurce (Monet-Goyon), 2^e heure; Ruisan 3^e heure; Piel (Terrot), 5^e heure; Rossignol (B.S.A.), 8^e heure; Françoise (Jawa), 7^e heure; Lefèvre (Norton), 10^e heure; Mathieu (D.S. Malterre), 11^e heure; Godard (A.J.S.), 11^e heure; Ve, nin (Saroléa), 12^e heure; Cavatino (Cemec), 12^e heure; Portejoie (Cemec), 13^e heure; Serres, Carreau, 13^e heure; Collot (Guiller), 13^e heure; Dauge (Monet-Goyon), 14^e heure; Perret (Guiller) 15^e heure; Martin (Monet-Goyon), 17^e heure; Beras et Tilliet, 19^e heure.

En 175, il y eut 7 abandons, dont 1 sur chute, pour 39 partants.

En 250, 4 abandons sur 13 partants.
En 350, 3 abandons sur 6 partants.
En 500, 5 abandons sur 7 partants.

Comme quoi la proportion des abandons augmente avec la cylindrée, ce qui est tout à l'honneur de nos petits cubes.

CLASSEMENT PAR CATÉGORIE

500 cmc. — 1. Hersant (Triumph), 2.104 km. 276, moy. 87 km.-h. 679; 2. Bourlier (Motobécane), 1.967 km. 583.

350 cmc. — 1. Hervé (Jawa), 2.163 km. 685, moy. 90 km.-h. 155; 2. Bachoreck (Horex), 1.968 km. 741; 3. Fradin (D.K.W.), 1.919 km. 236.

250 cmc. — 1. Collignon (Guzzi), 2.332 km. 060, moy. 97 km.-h. 166 (ancien record 1.900 km. 555); 2. Weingartmann (Puch), 2.295 km. 661; 3. Moury (Puch), 2.240 km. 697; 4. Matéos (Puch), 2.041 km. 199; 5. Bernard (D.K.W.), 1.980 km. 562; 6. Carré (Monet-Goyon), 1.905 km. 539.

175 cmc. — 1. Bouin (Peugeot), 2.149 km. 420, moy. 89 km.-h. 659 (ancien record 1.797 km. 092); 2. Camus (D.S. Malterre), 2.147 km. 806; 3. Kellenberger (Puch), 2.113 km. 728; 4. Sutra (Puch), 2.015 km. 033; 5. Tano (Puch), 1.992 km. 081; 6. Boucher (D.S. Malterre), 1.936 km. 393; 7. Pahin (Automoto), 1.929 km. 202; 8. Goll (Peugeot), 1.929 km. 084; 9. Roze (Guiller), 1.901 km. 623; 10. Degryse (D.S. Malterre), 1.886 km. 259.

Sides 350. — 1. Grillon (Ariel), 1.355 km. 733, moy. 56 km.-h. 492.

Sides 500. — 1. Bisping (B.M.W.), 1.811 km. 810, moy. 75 km.-h. 496.

Sides 750. — 1. Druet (Cemec), 1.939 km. 938, moy. 80 km.-h. 860, record établi; 2. Doré (Cemec), 1.397 km. 064.

A la 9^e heure, les Puch se maintenaient en tête, avec Kellenberger en 175 (140 tours) et Weingartman en 250 (155 tours). Mais Camus n'était plus qu'à 2 tours et se trouvait en seconde position, et Bouin et Goll (Peugeot) suivaient avec 135 tours. Le danger allait se concrétiser dans les heures suivantes pour Kellenberger. Le classement de la 12^e heure donnait en effet :

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 167 tours; 2. Camus (D.S. Malterre), 166 tours; 3. Bouin (Peugeot), 165 tours; 4. Goll (Peugeot), 162 tours; 5. Tano (Puch), 160 tours; 6. Lacour (Peugeot), 159 tours; 7. Boucher (D.S. Malterre), 157 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman (Puch), 186 tours; 2. Moury (Puch), 179 tours; 3. Collignon (Guzzi), 174 tours; 4. Matéos (Puch), 155 tours.

350 cmc. — Hervé (Jawa), 165 tours; Bachoreck (Horex), 157 tours.

500 cmc. — Hersant (Triumph), 162 tours; Bourlier (Motobécane), 146 tours.

En side, Druet (750 Cemec) avait accompli 157 tours et Bisping (B.M.W. 500), 142 tours.

L'on voit de suite qu'en 175, la coalition Malterre Peugeot avait réussi à s'intercaler entre le leader de Puch et ses équipiers. En 250, Weingartman laissait à 12 tours Collignon et sa redoutable Guzzi, cependant qu'en 350 et 500 Hervé (Jawa) et Hersant (Triumph) tournaient régulièrement. On notait l'excellente tenue de Bachoreck et de son Horex, régulière comme une horloge. Druet sauvait l'honneur de la Cemec, dont le stand révélait une activité mécanique fébrile.

Camus en effet ne tardait pas à prendre la tête, profitant d'une défaillance momentanée de Kellenberger qui, durant toute la nuit, avait tenu à piloter sans lunette.

Bouin se rapprochait inexorablement, et l'on sentait avec étonnement que la partie n'était pas jouée, et que pour certains elle ne faisait que commencer.

Consacrons au passage quelques lignes à la ténacité du coureur Tilliet, engagé sous les couleurs du C.M. Montmorency et pilotant sa machine personnelle. On se rappelle ses succès en début de saison et durant les derniers circuits de vitesse comptant pour le Championnat de France (5^e aux Éliminatoires du Bol, 2^e à Orléans, Tours et au Grand Prix de l'A.M.S.).

Alors qu'il se maintenait en place honorable, bien qu'ayant crevé 2 pistons, il connaissait, à la 14^e heure, la panne irrémédiable (rupture d'embellage). Après réparation, il repartait courageusement, mais cassait à nouveau et abandonnait. Toutes nos félicitations à ce pilote courageux, livré à ses seules ressources, alors que beaucoup d'autres conducteurs privés bénéficiaient d'une aide indirecte des maisons.

Les pannes cependant se faisaient plus rares, et nombre de concurrents avaient déjà abandonné.

A la 16^e heure nous notions :

175 cmc. — 1. Camus et Bouin, 223 tours; 3. Kellenberger, 220 tours; 4. Lacour, 218 tours; 5. Sutra et Tano, 212 tours; 6. Boucher, 209 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman, 246 tours; 2. Moury, 238 tours; 3. Collignon, 238 tours; 4. Matéos, 212 tours.

350 cmc. — Hervé, 223 tours; Bachoreck, 209 tours; Fradin, 203 tours.

500 cmc. — Hersant, 216 tours; Bourlier, 194 tours.

Sides. — Druet (750), 211 tours; Bisping (500), 192 tours; Grillon (350), 150 tours.

Bouin avait rejoint Camus et Kellenberger rétrogradant à la 3^e place. Collignon était dans le même tour que Moury, et commençait à chasser derrière Weingartman.

Chez Peugeot, l'on se décidait à jouer la carte Bouin, et toutes dispositions étaient prises pour des ravitaillements éclairés. Qu'on imagine un entonnoir énorme, un seau déversant un torrent de carburant, deux ou trois aides vérifiant rapidement la pression des pneus, le serrage des boulons, la température du cylindre, le tout moteur en marche et pilote en selle. Et un solide coup de poussette au départ, afin de ménager l'embrayage!

Appelé amicalement durant un de ces arrêts par le directeur du stand, nous avons pu constater que la culasse n'était guère plus chaude qu'un honnête fourneau de pipe, et pourtant

Bouin venait de tirer à fond durant plus d'une heure...

Peu de changement dans les heures suivantes si ce n'est que Lacour tombait en panne (vis platinées). Camus se maintenait à un tour, son A.M.C. donnant à plein régime. Quant à Collignon, il fonçait, tous chevaux dehors, freinant dernier carat dans les virages, et sans doute doit-il pour beaucoup sa victoire à son énorme moyeu-frein AV. ventilé (modèle commercialisé, soit dit en passant). La question freinage prenait une importance accrue en fin de course, et beaucoup de freins fatigués limitèrent certainement les performances des dernières heures.

Et à la 22^e heure, ce Bol d'Or prenait un relief étonnant, celui d'une arrivée au « finish », mécaniques et pilotes lancés à corps perdu dans la bataille. Tout pouvait casser, l'honneur était sauf, et l'excuse d'envergure, mais cela ne cassait pas, à croire que les moteurs eux-mêmes se piquaient au jeu!

A LA 22^e HEURE

Bouin était en tête des 175 avec 312 tours. Suivaient : Camus, 311 tours; Kellenberger, 306 tours; Sutra, 292 tours; Tano, 290 tours; Marcel Pahin, 281 tours; Boucher, 280 tours; Goll, 278 tours; Lacour, 268 tours.

Marcel Pahin se hissait dans le peloton de tête, notre ami Boucher refusait opiniâtement de décrocher, et Lacour rétrogradait sérieusement à la suite de son ennui mécanique.

En 250

Collignon talonnait Weingartman à 1 tour, ayant pris 7 tours à Moury.

L'on pouvait dire que la Guzzi polarisait l'attention générale; cette chasse forcée en fin de course avait quelque chose d'incroyable (la résistance du moteur aussi, d'ailleurs!)

L'arrivée était proche, et Peugeot paraphrait magistralement un splendide début de saison; mais il s'en était fallu de peu, car Camus n'était pas loin, et associait une seconde firme française au triomphe de nos constructeurs à ce 24^e Bol d'Or.

Collignon soulevait l'enthousiasme en terminant vainqueur devant Weingartman qui n'avait pas démérité mais qu'un joint de culasse, claqué dans la dernière heure, avait sérieusement handicapé.

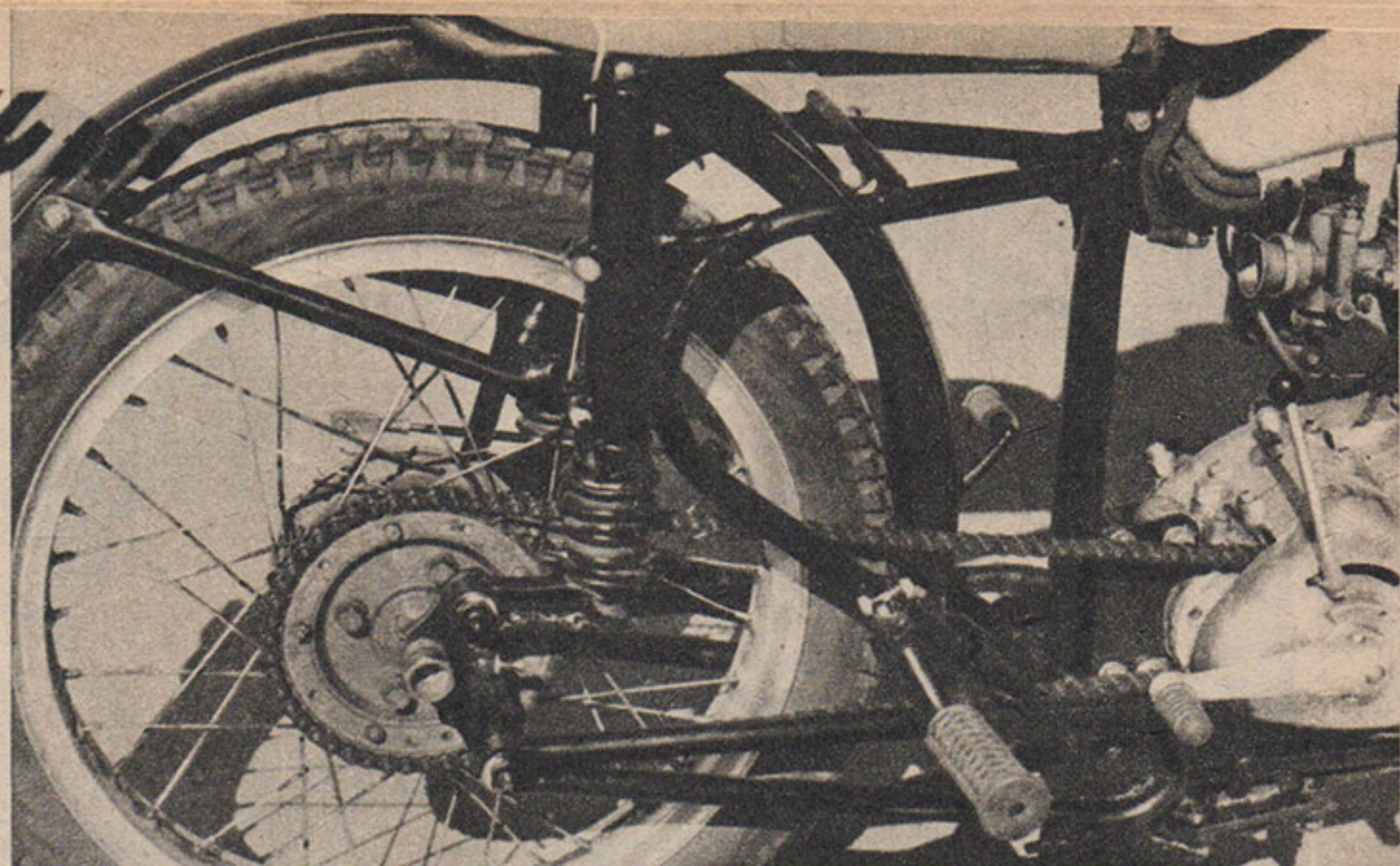
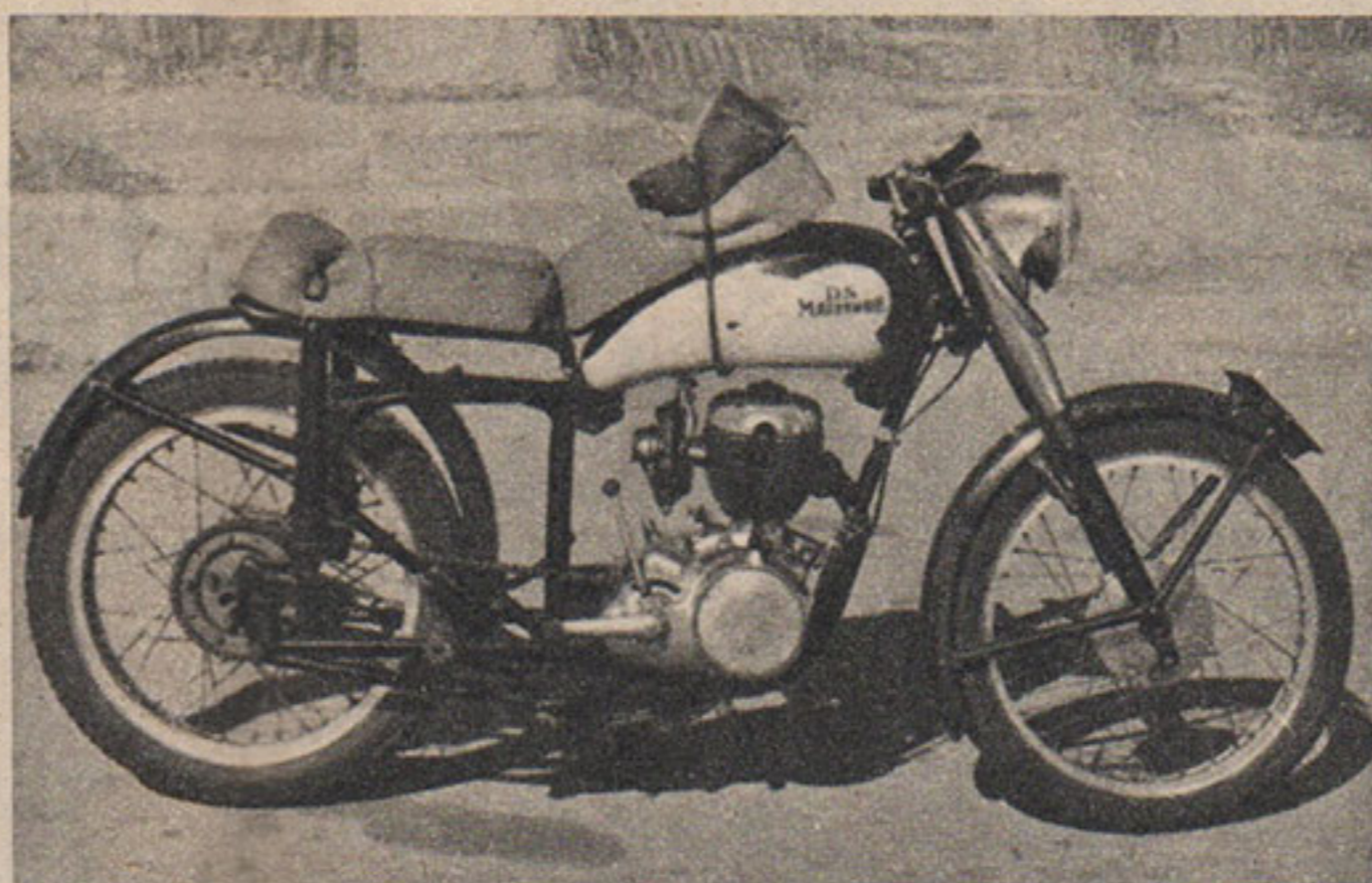
Ces résultats appellent quelques commentaires. Tout d'abord, on peut se demander à quelle moyenne serait porté le record général de l'épreuve, si la catégorie 500 cmc. faisait l'objet d'une lutte aussi acharnée que dans les petites cylindrées?

Ensuite, il semble que les mécaniques méritent tous les éloges. Peu de casses sérieuses, mais une accumulation de petits pépins, inévitables si l'on songe à l'allure effarante menée de bout en bout. Toutes les mécaniques, cachant sous le vocable « compétition » des moteurs de série améliorés dans les détails et gonflés par les constructeurs (Ydral, Peugeot, Puch, Monet-Goyon, Guiller, D.S. Malterre, etc.), l'expérience nous paraît terriblement probante et un bris de soupape ou un piston crevé ne sauraient infirmer la valeur générale des machines qui prirent part à l'épreuve, et encore moins la qualité des machines de série dont elles étaient issues. Un exemple : la 175 Macquet-Ydral, qui sans faire de bruit, elle avait des silencieux, couvrit 1.886 km., battant l'ancien record de 90 km.

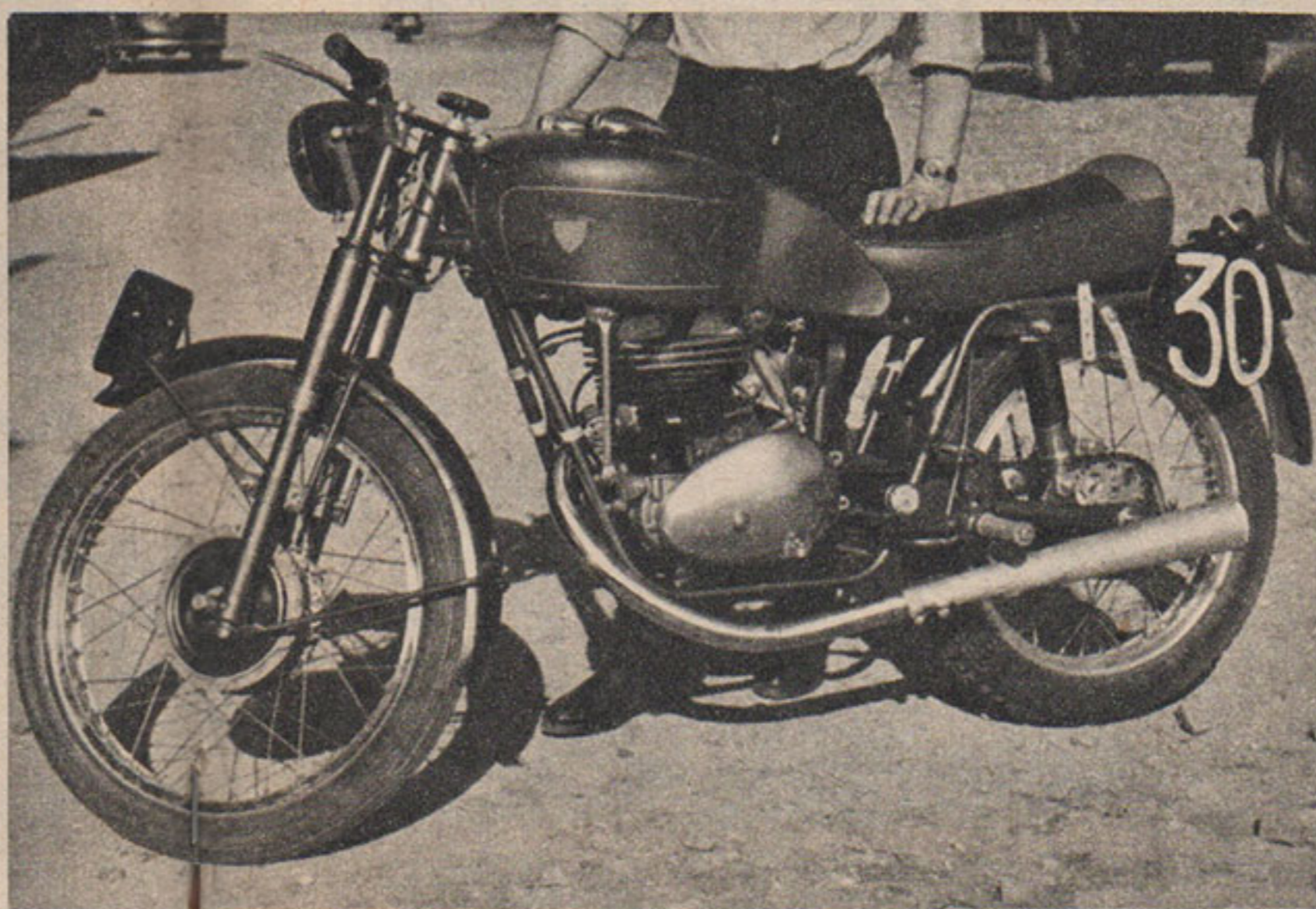
Un Bol couru à la fois sous le signe de la vitesse et de la résistance mécanique pouvait paraître un gageure! Et c'est pourquoi toutes les machines classées n'ont nullement démeritées. Et parmi les pilotes, les jeunes (Bouin, Lacour, Goll, Valeyre, Verchère, Agache, Delaunay, Boucher, etc.) ont égalé les chevronnés (Collignon, Camus, etc.).

Et pour conclure et stigmatiser l'essor renaissant des maisons françaises dans la compétition, il fallait un geste, un geste à la fois sportif et confraternel, et ce fut l'apanage de M. Antoine Peugeot félicitant à l'issue de l'épreuve M. Malterre pour la magnifique performance de ses machines, M. Malterre qui durant toute la course avait accueilli avec la même souriante bonhomie les fluctuations du sort (Mathieu en tête, Mathieu abandonne, Camus en tête, Camus battu d'une courte tête).

R. COURT.



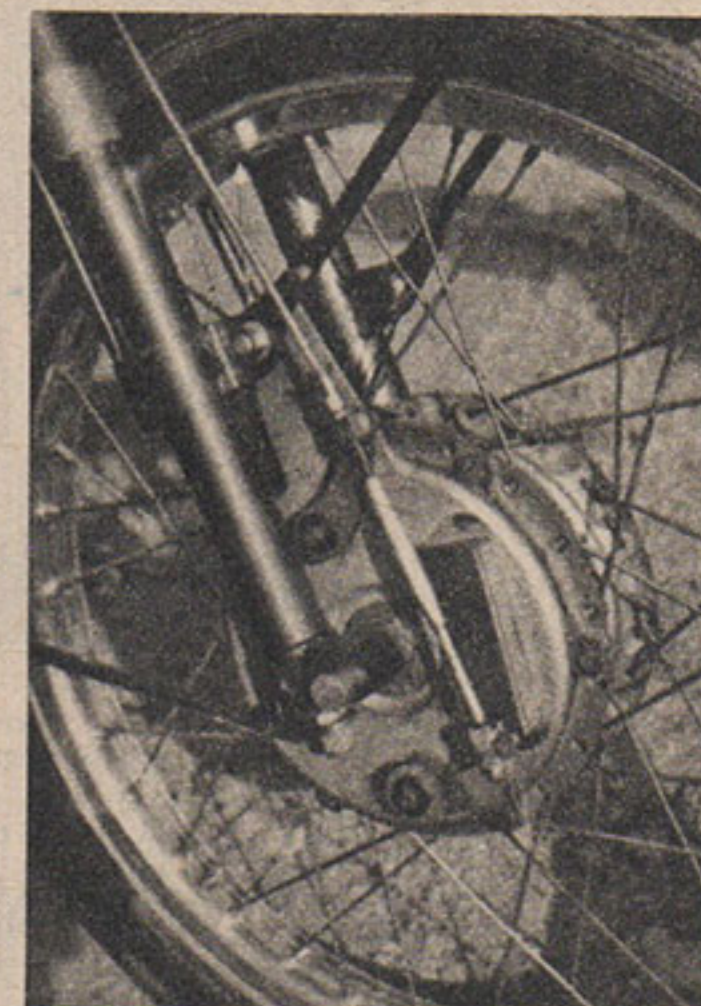
La D.S. Malterre de Camus, et son originale suspension AR.



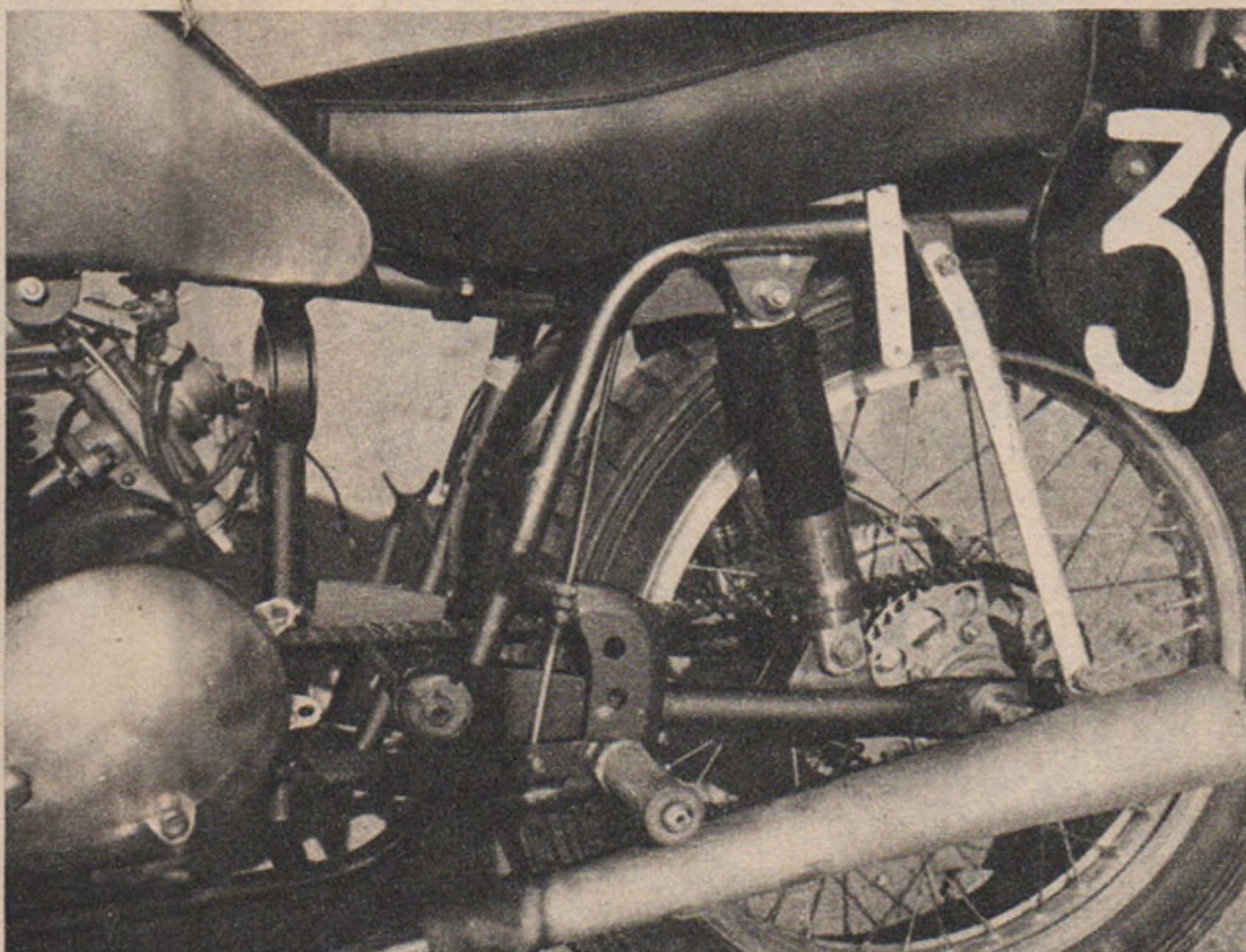
La 250 Monet-Goyon d'usine et sa suspension AR. Ces machines souffrirent d'un manque de préparation. L'embrayage, notamment, ne correspondait pas à la puissance développée par le moteur et lâcha sur toutes les machines.



Le moteur, dérivé du 200 Shooting-Star, avec transferts extérieurs.

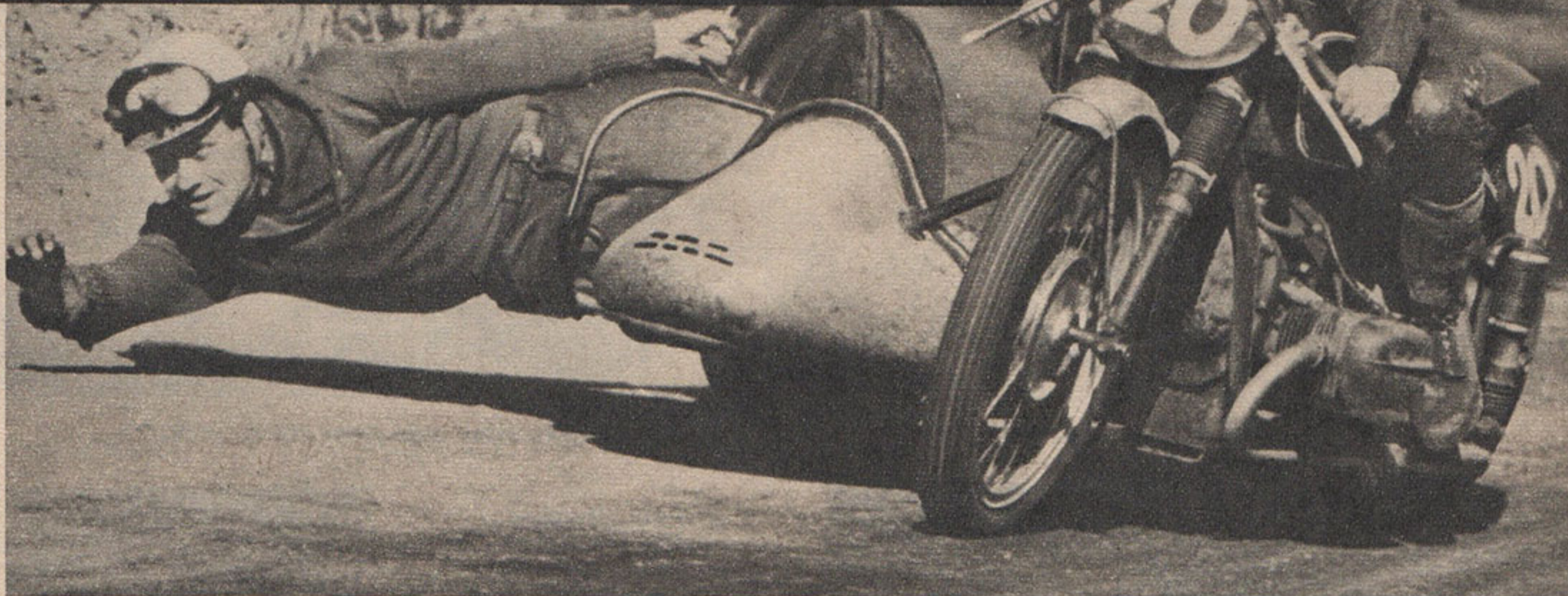


Le frein AV. double, en électro.



L'énorme réservoir de 24 l.

GRAND PRIX D'AIX-LES-BAINS ★ 1★6★52



L'Allemand Koch sur B.M.W.

Il a été organisé par le Moto-Club de Savoie avec la participation de la ville d'Aix. Les essais du matin sont contrariés par le terrain mouillé. Le circuit, qui comporte de nombreux virages, a rendu les concurrents très prudents après quelques belles glissades. Déjà quelques coureurs ont fait grosse impression : Furher (Suisse), Biondelli (Italie), Fitton (Angleterre), Drion (France). Dès le début de l'après-midi le soleil est revenu et permet de mieux admirer le magnifique cadre dans lequel va se dérouler la course. Le public peu nombreux au commencement verra ses rangs se grossir rapidement et c'est devant une foule très sportive qu'auront lieu les épreuves. L'ambiance générale est tout à fait Grand Prix international et les organisateurs sont à féliciter pour leur réalisation, en particulier M. Gervais le secrétaire général. L'accueil a été extrêmement sympathique et tous les efforts ont été faits pour faciliter le séjour, les renseignements aux concurrents et à la presse. Huit nations étaient représentées au départ.

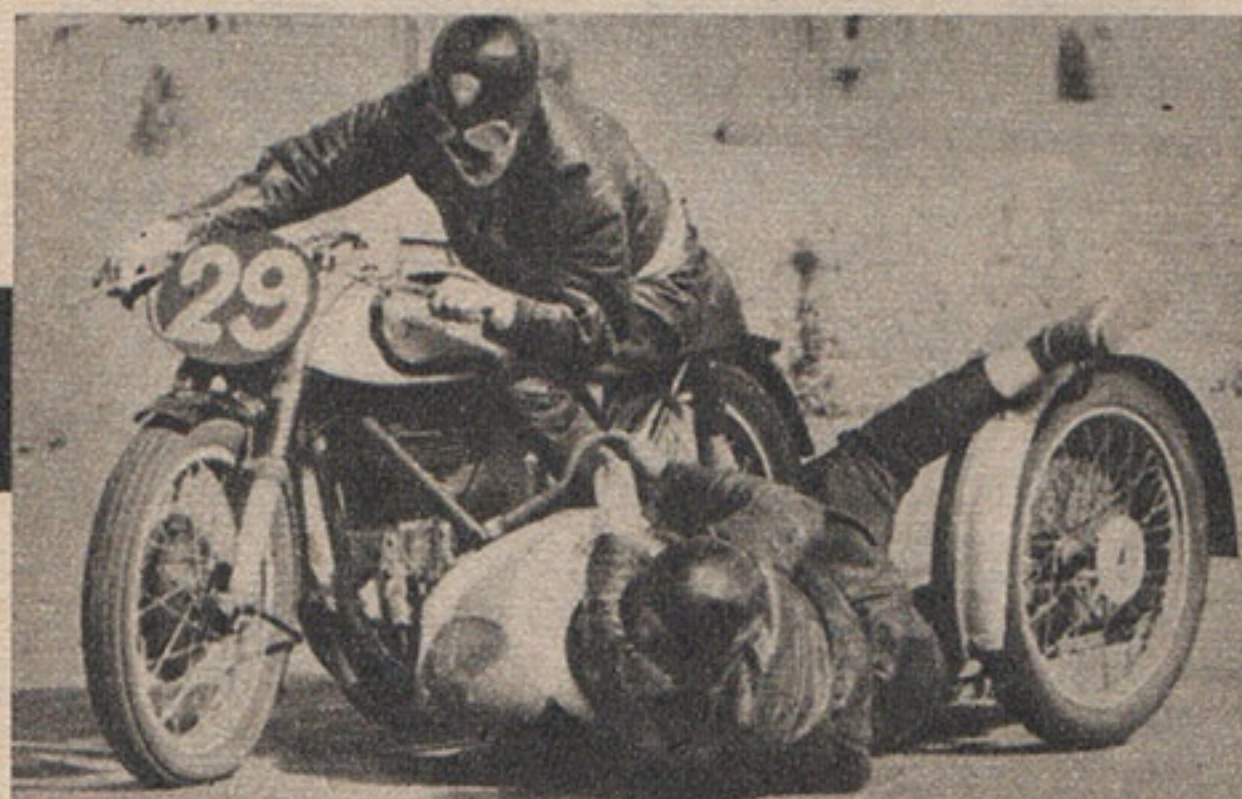
RÉSULTATS DES 350 CMC.

1. Gerber (Suisse), 1 h. 3' 16" 4/5 (A.J.S.); 2. Fitton (Angleterre) à 2 tours (Norton); 3. Besse (France) à 2 tours (Velocette); 4. De Polo (France); 5. Ellenberger (Suisse); 6. Combes (France); 7. Marnay (France).

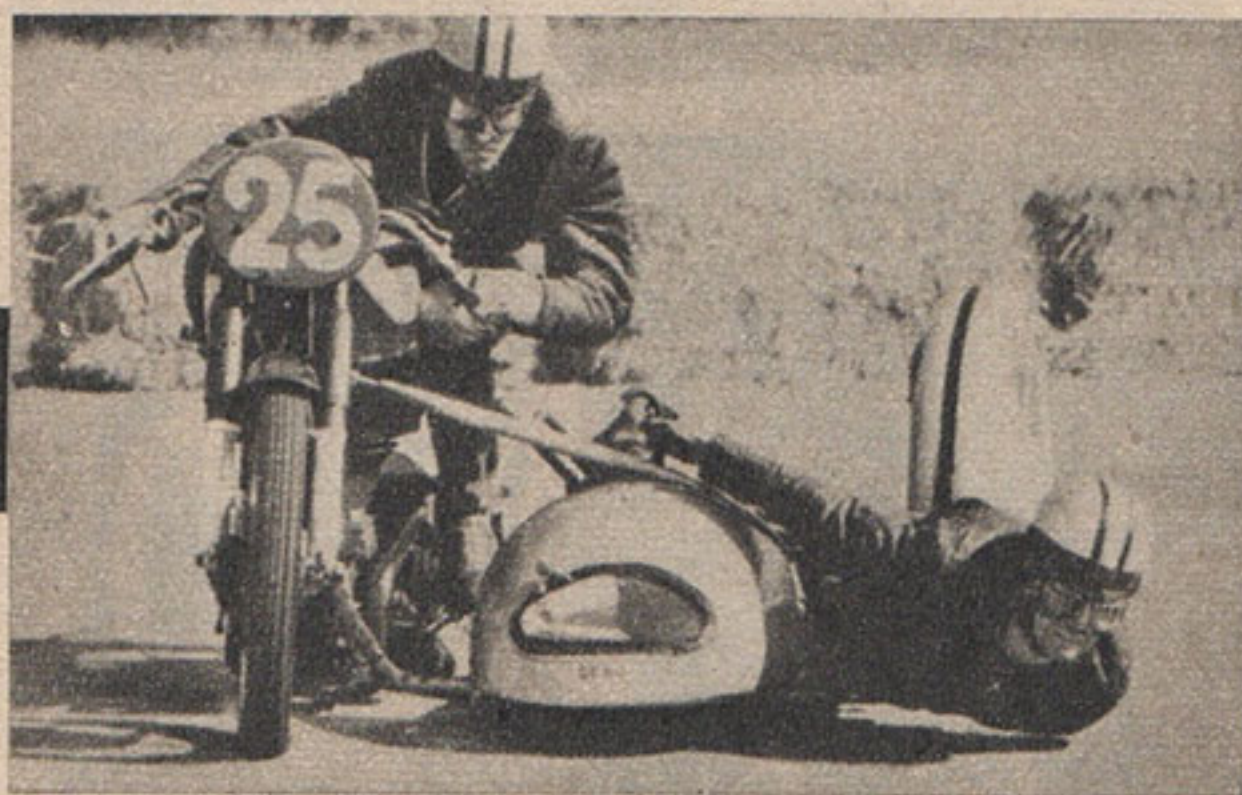
Gerber passe en tête au 1^{er} tour suivi de près par Furher. Au 5^e tour celui-ci prend le commandement et la lutte se poursuit entre les deux Suisses qui sont roue dans roue. Aux 2/3 de l'épreuve Furher a des ennuis mécaniques et doit abandonner. Dès lors Gerber ne sera plus inquiété. Derrière la lutte est sévère entre De Planque et Fitton pour la 2^e place. A quelques tours de la fin De Planque qui a fourni une très jolie course doit s'arrêter et Fitton terminera ainsi second. Remarqué la bonne tenue de Besse, De

LE STYLE DES SIDECARISTES

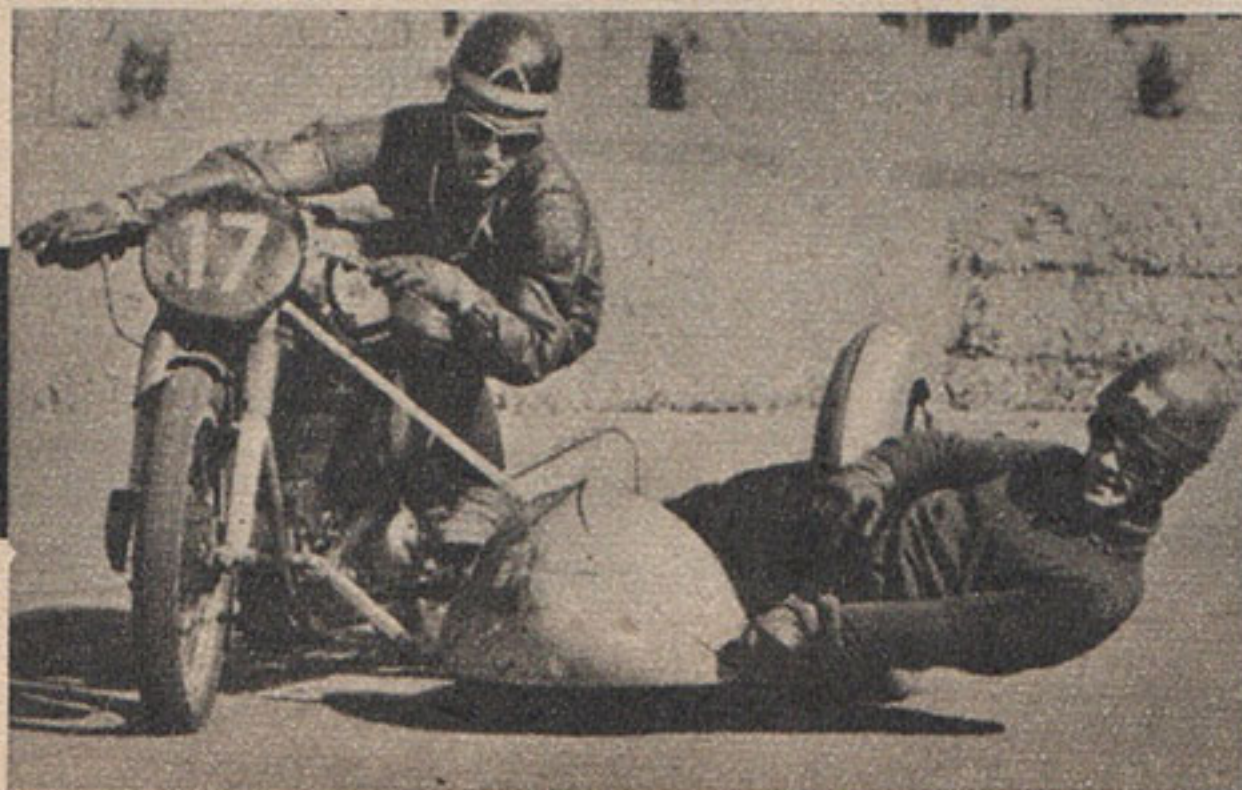
Aubert



Reichlin



Drion et son passager Onslow



Polo et Combes, Jacquier Bret a été obligé d'abandonner au 10^e tour.

SIDECARS

L'impression de maîtrise montrée par Drion aux essais se confirme l'après-midi; il sera continuellement en tête pendant la course, malgré les efforts de Aubert (Suisse) qui le suit de près. L'Anglais Onslow passager de Drion a une manière très personnelle d'accomplir ses périlleuses acrobaties: rien dans son attitude ne traduit l'effort et toutes les manœuvres sont faites avec une sûreté et un calme très britanniques. Pilote et passager forment un ensemble très homogène, de grande classe, d'autant plus que la Norton est à la mesure de l'équipage. Aubert termine second suivi de son compatriote Reichlin 4^e. Vogel (Autriche) attardé au début a fait une belle remontée et passe Reichlin peu avant la fin. L'Allemand Koch dont les virages sont très spectaculaires n'inquiétera pas les leaders. Le Français Claisse dont la course a été très régulière a la malchance de voir son pneu de side se dégonfler à quelques tours de l'arrivée.

Aux accents de la « Marseillaise » et sous les vigoureux applaudissements du public, Drion reçoit le bouquet du vainqueur et des félicitations bien méritées.

CLASSEMENT :

1. Drion (France), 49' 32" (Norton);
2. Aubert (Suisse), 50' 26" (Norton);
3. Vogel (Autriche) à 1 tour (Norton);
- 4.

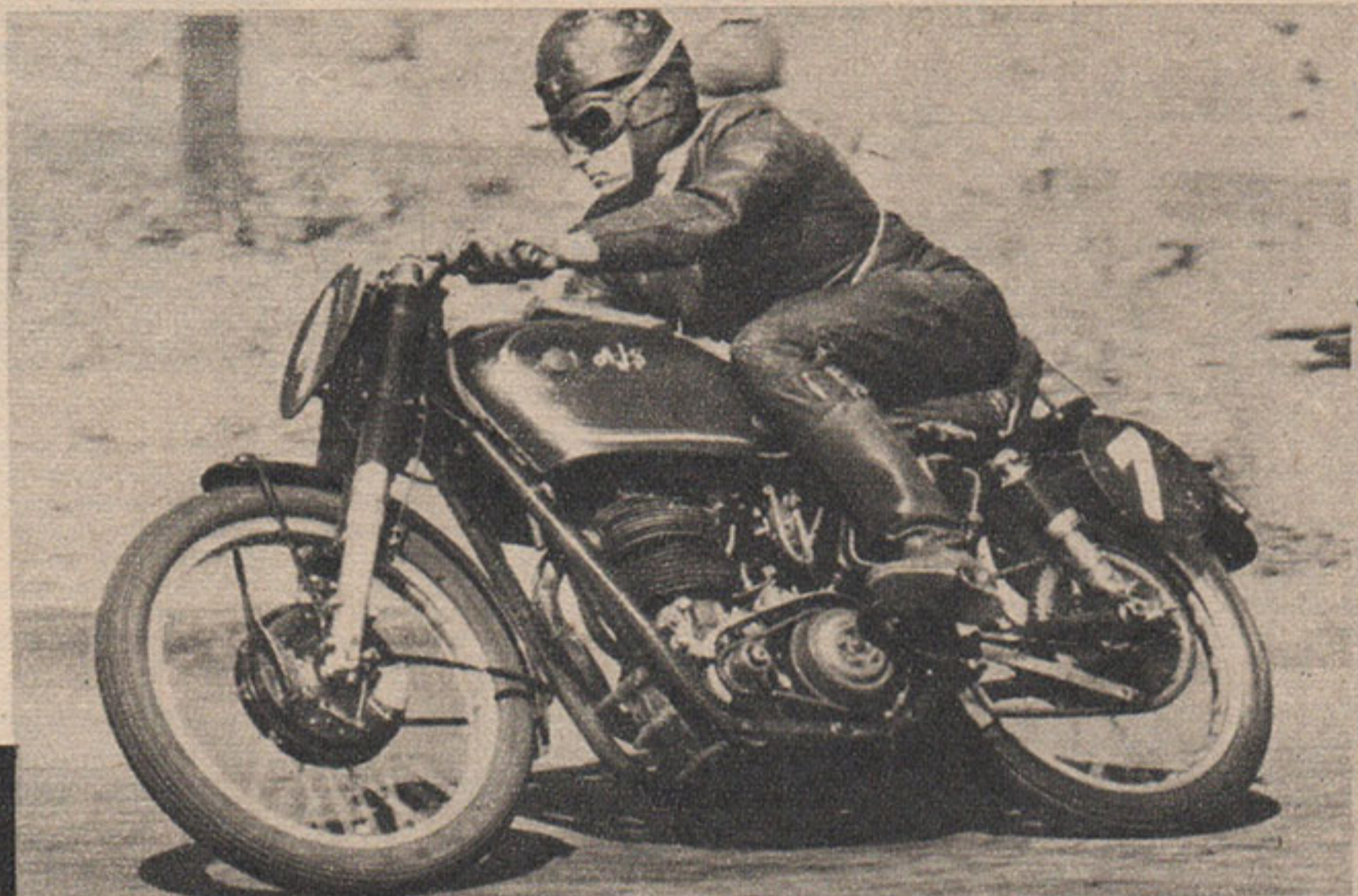
Reichlin (Suisse) (Norton); 5. Koch (Allemagne) (B.M.W.); 6. Bollo (Italie) (Norton).

RÉSULTATS DES 500 CMC.

Incontestable supériorité du champion Suisse Gerber qui fera cavalier seul avec sa 350 A.J.S. et enlèvera ainsi sa 2^e victoire de la journée, répétition de son succès de l'an dernier. Drion malgré les fatigues de la course précédente sera le seul à opposer une résistance au Suisse et les derniers tours du circuit verront

une belle lutte entre les deux hommes, Drion ne se laissant pas doubler. Insermini très régulier terminera 3^e. Biondelli, qui ne fait pas la même impression que le matin, se verra doubler par De Polo 4^e. Jacquier Bret qui a perdu son tuyau d'échappement sera 6^e. Planque et Vidonne (Suisse) ont abandonné sur ennus mécaniques.

1. Gerber (Suisse), 1 h. 3' (A.J.S. 350);
2. Drion (France) à 1 tour (Norton);
3. Insermini (France);
4. De Polo (France);
5. Biondelli (Italie);
6. Jacquier Bret (France).



Gerber,
1^{er} en 350 cc. et 500 cc.

CIRCUIT DES REMPARTS, A ANGOULÈME

Les visiteurs trustent les victoires, puisque l'on enregistre les victoires de l'Italien Ozino en 250, du Suisse Albisser en 350 et 500, et de l'Anglais Smith en sidecar.

Résultats :

En 250 cmc. — 1. Ozino (Guzzi), moy. 63 km.-h. 739; 2. Shaad (Nougier); 3. Salzac, etc.

En 350 cmc. — 1. Albisser (A.J.S.), moy. 67 km.-h. 820; 2. Thomas; 3. Fitton, etc.

En 500 cmc. — 1. Albisser, moy. 67 km.-h. 939; 2. Insermini; 3. Planque; 4. Bayle, etc.

Sidecars. — 1. Smith, moy. 63 km.-h. 648; 2. Murit; 3. Haldemann; 4. Masuy, etc.

Détails dans le prochain numéro.

CIRCUIT DE MONTAUBAN

Résultats :

En 350 cmc. — 1. Goffin, les 122 km. en 1 h. 8' 5"; 2. Heath; 3. Gerber; 4. Bru-guière, etc.

En 500 cmc. — 1. Goffin, les 122 km. en 1 h. 3' 23"; 2. Heath; 3. Monneret; 4. Pagan, etc.

MOTO-CROSS

Au Championnat de Paris, disputé sur le terrain de la Porte des Lilas, victoire de Brassine, après l'abandon de Frantz sur ennus mécaniques.

Résultats :

En 500 cmc. — 1. Brassine (F.N.); 2. Vouillon; 3. Amédéo; 4. Lusseyrand, etc.

En 350 cmc. — 1. Mélioli; 2. Chaumette; 3. Martin; 4. Perry, etc.

En 250 cmc. — 1. Amédéo; 2. Humbert-jean; 3. Daudé; 4. Bénard, etc.

LE GRAND PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Le Moto-Camping-Club Albigeois, qui l'an dernier organisa avec maestria son premier Grand Prix de France Motocycliste, a décidé

de le faire disputer une seconde fois en Albigeois le 13 juillet sur le spectaculaire et rapide circuit international des Planques, baptisé depuis l'an dernier circuit Raymond Sommer en hommage du regretté disparu.

A l'issue du voyage présidentiel dans le Tarn, M. Vincent Auriol reçut des mains de M. Flad, président du M.C.C.A., l'insigne d'or de la Société. Le Président de la République en présence de tous les officiels, après avoir félicité la Société Albigeoise pour ses efforts remarquables entrepris en faveur des sports mécaniques, accepta de patronner la deuxième épreuve nationale motocycliste de l'Albigeois qui, le 13 juillet, prendra le titre de Grand Prix du Président de la République. Toutes les vedettes internationales de la motocyclette ont été conviées à ce festival qui drainera une nouvelle fois sur ce circuit réputé la grande foule avide de sensations fortes.

MOTO-CROSS CASTRAIS

La journée motocycliste organisée par le Moto-Club Castrais a eu son légitime succès et un nombreux public a suivi les différentes épreuves inscrites à son programme.

C'est le Toulousain Aguirre, le grand vainqueur de la journée, se payant le luxe de remporter une triple victoire. Rien de plus normal quand on connaît les qualités exceptionnelles du chef de file du Toulouse-Moto-Sports; il fut néanmoins talonné par ses camarades de club ainsi que ses adversaires toulousains, montalbanais et locaux.

Résultats :

250 cmc. — 1. Aguirre (T.M.S.); 2. Sauca (M.C.T.); 3. Balitran (M.C.T.), etc.

350 cmc. — 1. Aguirre (T.M.S.); 2. Hardy (T.M.S.); 3. Vila (Montauban), etc.

500 cmc. — 1. Aguirre (T.M.S.); 2. Loubet (T.M.S.); 3. Lagarde (M.C.T.), etc.

Soulignons que c'est le Moto-Club Toulousain qui enleva de haute lutte la première place du Rallye-Concentration, quant au challenge « Sud-Ouest » des cyclo-moteurs, la victoire revint au Toulouse Auto-Club.

MOTO-BALL

Voici les matches de Moto-Ball prévus jusqu'au 20 juillet, ainsi que quelques résultats :

6 Juillet. — Championnat Division Excellence : Versailles-Vitry, Le Havre-Paris.

13 Juillet. — Championnat Division Nationale : Villefranche-Orly, Houlgate-Chalons.

13 Juillet. — Championnat Excellence : Versailles-Mulhouse, Le Havre-Vitry.

20 Juillet. — Championnat Division Nationale : Houlgate-Troyes, Chalons-Villefranche, Orly-Courbevoie.

Championnat Excellence : Le Havre-Mulhouse.

Résultats des matches des 1^{er} et 2 juin 1952

Division Nationale (zone Sud). — Carpentras bat Aix I par 7 buts à 0.

Division Nationale (zone Nord). — M.B.C. Orly bat M.B.C. Houlgate par 3 buts à 1.

Division Excellence (zone Sud). — M.B.C. Forez bat M.B.C. Seynois par 4 buts à 1.

Division Excellence (zone Nord). — Mulhouse bat Vitry par 1 but à 0; Versailles M.C. bat M.V.C. Franco-Belge par 7 buts à 1.

Coupe de France. — Courbevoie-Sports bat Villefranche par 4 buts à 3.

Matches amicaux. — Mulhouse bat Vitry par 3 buts à 0; Orly bat Le Havre par 6 buts à 3; Camaret bat Nice par 6 buts à 0; M.B.C. Avignon et M.B.C. Avignon II font match nul 1 à 1.

Résultats des matches du 8 juin 1952

Division Excellence (zone Nord). — Paris bat Vitry par 3 buts à 1.

Coupe de France. — Aix bat Marignane par 1 but à 0; Camaret bat Carpentras par 6 buts à 3; M.B. Chalonnais et M.B. Orly font match nul 1 à 1.

Matches amicaux. — M.C. Seynois bat M.B. Avignon par 4 buts à 3; Le Havre et Colom-belle font match nul 2 à 2; Montoux bat Cavaillon par 1 but à 0.

5^{ème} CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DE BERGERAC

De nos correspondants R. Guy et Lacombe.
Photos Rodolphe Germain.

UNE activité fébrile animait en ce dimanche de Pentecôte les rues de Bergerac aux abords du circuit motocycliste et l'orage qui menaçait ne faisait que rendre chacun, tant dirigeant que spectateur, plus impatient. Et pourtant si ce n'est une grande averse qui baptisa le matin le début des essais des 175 cmc., le temps fut clément au possible pour le Circuit International de Bergerac que de nombreuses personnalités tant politiques que sportives et artistiques honorèrent de leur présence.

Les essais des 350 qui ouvrirent, l'après-midi, la manifestation officielle confirmèrent la valeur des concurrents et Collot, Monneret et Ortueta gagnèrent leur place de départ au 1^{er} rang.

Mais l'heure de la première épreuve sonne et c'est exactement à 15 h. 30 qu'est donné, par M. Weill, vice-président de la F.F.M., directeur de la course, le départ des 175 cmc. Comme l'avait révélé les temps des essais, ce sont Gaury, Schaad et Burgraff qui passent en tête au 1^{er} tour dans cet ordre et forment le 1^{er} peloton; Michel, Soulet et Vagué constituant une 2^e vague à moins de 100 mètres. La lutte dans chacun de ces deux groupes sera de suite très serrée et si dès le 5^e tour Burgraff sur sa M.V. Augusta prend la tête, il n'empêche pas Gaury plus accrocheur que jamais de battre aux 5^e et 8^e tours les records. Mais Burgraff résiste bien à ces assauts et lorsqu'au 11^e tour il pousse sa machine, le record est pulvérisé et Gaury et Schaad distancés (le 11^e tour en 1' 47" 3/5, moy. 97.778). Derrière ces trois leaders Michel prend un instant le meilleur sur Vagué et plus loin Dulouard et Fauvel, sur Terrot d'usine, bataillent pour les places d'honneur tandis que tous les autres ont été doublés dès le 10^e tour.

Au 20^e tour c'est-à-dire peu après la mi-course Burgraff mène avec 500 m. sur Gaury, et Michel s'est rapproché du champion de France tandis que Schaad abandonnait et que Vagué était près d'être doublé; Fauvel et Dulouard, quoique doublés, bataillant ferme.

Mises à part la chute de Michel au 26^e tour qui le contraint à s'arrêter et la fin difficile de Fauvel (vis platinées dérégées) aucun changement n'interviendra plus, et Burgraff remporte brillamment cette épreuve ayant battu les records du tour et d'épreuve détenus par Gaury.

La M.V. Augusta du vainqueur a, magnifiquement servie par la jeunesse et la fougue de Burgraff, pris nettement le pas sur la Morini du champion de France Gaury, et son jeune pilote semble cette année avoir une grande chance d'emporter le titre. Son exploit est vigoureusement applaudi.

LA LAMBRETTA DE FERRI CASSE ET SCHAAD L'EMPORTE EN 250 cc.

Les essais dans cette catégorie avaient démontré la valeur des Lambretta pilotées par Pagani et Ferri. Ce dernier avec sa bicylindre dont c'était la première sortie officielle semblant

FERRI SUR LA NOUVELLE LAMBRETTA VA DOUBLER BERNARD G.

devoir tenir la dragée haute à son chef de file. Mais Pagani ayant cassé sa distribution à la fin des essais cause une grande désillusion dans le public, et Ferri s'installe grand favori.

Il prend d'ailleurs dès les premiers tours un net avantage sur Schaad dont la Magnat-Nougier tourne bien, mais qui semble faire preuve de prudence. Viennent ensuite en paquet Collignon, Faucheraux, Steeman et Brêthes, Albisser et les autres étant loin. Si en tête malgré les efforts de Schaad pour coller il n'y a pas lutte, la bataille pour les places suivantes est sévère, chacun des quatre prenant tour à tour l'avantage, jusqu'à mi-course. Mais au 19^e tour coup de théâtre, Ferri casse son sélecteur et l'intérêt rebondit. Sentant Faucheraux et Collignon sur leur Guzzi revenir sérieusement, talonnés par Brêthes, Schaad prudent jusqu'alors accélère et les distance, et comme Collignon s'arrête un instant à son stand et que Brêthes faiblit dans les derniers tours, les positions seront inchangées à l'arrivée, Schaad réalisant une excellente performance en portant le record de l'épreuve à 94 km. 452.

Si l'on peut regretter, pour la valeur des temps, la disparition de Ferri, chacun s'est émerveillé cependant du rendement de la nouvelle Lambretta bicylindre qui pour sa première sortie officielle a déjà convaincu. Il n'est pas douteux que ses futures sorties doivent lui permettre de lutter victorieusement contre ses concurrentes et en particulier contre les Guzzi.

CATÉGORIE 250 cmc.

1. Schaad (Magnat-Debon Spécial), 1 h. 04' 51" 1, moyenne 94 km. 452; 2. Faucheraux (Guzzi), 1 h. 05' 40" 2; 3. Brêthes (Excelsior), 1 h. 04' 53" 4, à 1 tour; 4. Collignon (Guzzi), 1 h. 05' 38" 1, à 1 tour; 5. Albisser (Guzzi), 1 h. 06' 48" 3, à 1 tour; 6. Bernard Gilbert (N.S.U.), 1 h. 05' 44" 2, à 8 tours; 7. Ferri (Lambretta), 1 h. 06' 25" 1, à 15 tours; 8. Steeman (Excelsior), 1 h. 40' 19" 4, à 17 tours.

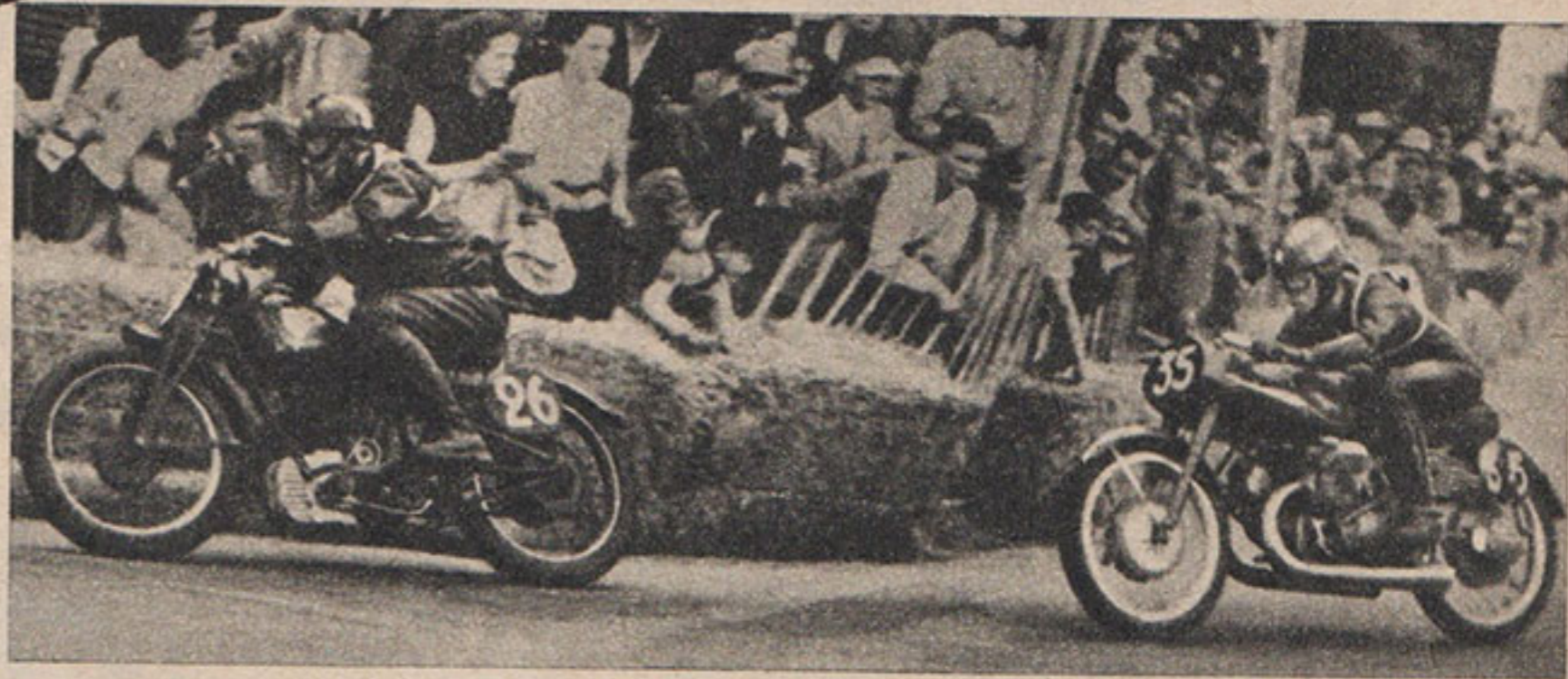
Record du tour par Ferri en 1 h. 44' 4/5 (100 km. 203).

CATÉGORIE 175 cmc.

1. Burgraff (M. V. Augusta), 1 h. 05' 55" 4, moyenne 92 km. 912; 2. Gaury (Morini), 1 h.

06' 25" 2; 3. Vacqué (M. V.), 1 h. 07' 45" 2, à 2 tours; 4. Dulouard (Jonghi), 1 h. 06' 37" 2, à 4 tours; 5. Fauvel René (Terrot), 1 h. 06' 30" 1, à 5 tours; 6. Sigala Ch. (Monet-Goyon), 1 h. 06' 37" 1, à 5 tours; 7. Uze (Terrot), 1 h. 07' 00" 3, à 7 tours; 8. Michel (Jonghi) 1 h. 08' 02" 1/5, à 11 tours; 9. Sigala Ed. (Jonghi), 1 h. 43' 18" 2, à 16 tours.

Record du tour par Burgraff: 1 h. 47' 3/5 (97 km. 778).



EN 350 cmc. — BRUGUIÈRE CONFIRME SA CLASSE. — CHUTE DE MONNERET GEORGES ET ORTUETA.

Le jeune Burgraff fait un joli départ et au 2^e tour l'ordre est le suivant :

Monneret Georges, Burgraff, Ortueta, Monneret Pierre, Guérin, Gauch, Bruguière; tandis que l'Anglais Mason disparaît, imité deux tours plus tard par Collot. Burgraff se laisse dépasser par Ortueta, par Pierre Monneret, puis tombe; tandis que Bruguière passe de la 7^e place à la 4^e.

Ortueta talonne Monneret, prend la 1^{re} place et nous assistons à une belle lutte entre ces deux hommes, puisque du 10^e au 35^e tour nous avons comme leader, tantôt Monneret, tantôt Ortueta.

Pierre Monneret est très près.

A mi-course l'ordre est le suivant :

Monneret Georges et Ortueta ensemble, Pierre Monneret à 10", Bruguière à 20", Gauch, Guérin, Flores, Lamarque, Webb, Murit.

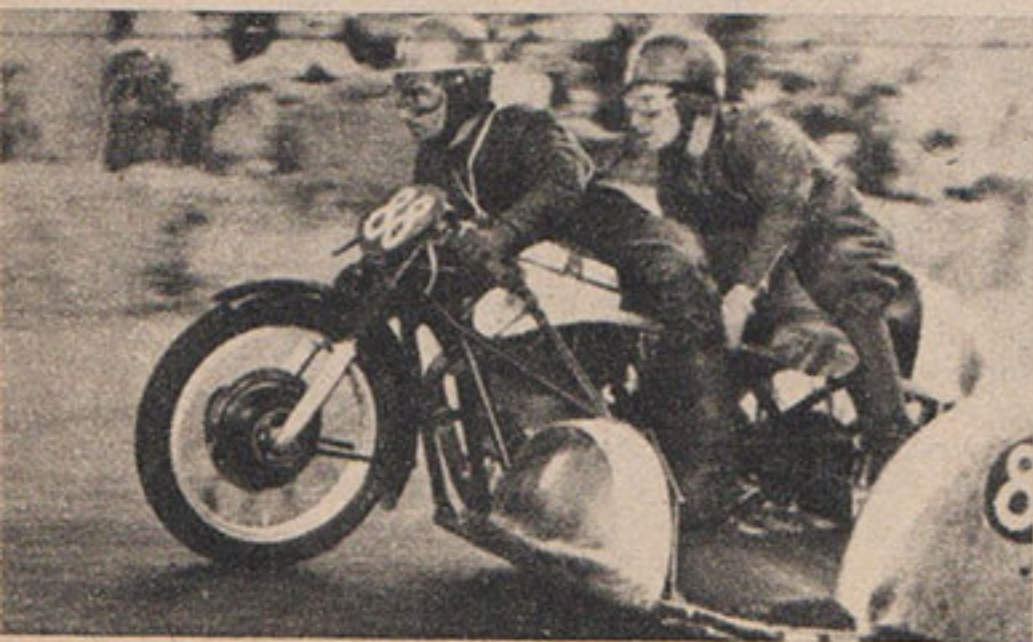
Bruguière se rapproche de Pierre Monneret et le passe. Déchainé, il continue sa brillante remontée et malgré le duel Ortueta-Monneret revient irrésistiblement sur les deux hommes de tête.

Il attaque Georges Monneret et au 30^e tour est en 2^e position, tandis que Monneret Pierre s'arrête.

Il ne nous est malheureusement pas permis de suivre cette magnifique bagarre jusqu'au poteau d'arrivée, car 9 tours avant la fin de cette course qui en comprend 42, virant ensemble, Monneret et Ortueta tombent. Bruguière évite de peu la chute. Seul Ortueta peut continuer, au ralenti et termine 4^e dépassé par Gauch et Guérin.

Classement :

1. Bruguière (Angleterre-A.J.S.), 1 h. 9' 43" 1/10; 2. Gauch (Velocette), 1 h. 10' 50", moy. 105 km.-h. 433; 3. Guérin (A.J.S.), 1 h. 10' 56" 4/10; 4. Ortueta (Espagne-Velocette), 1 h. 11' 30" 2/10; 5. Webb (Angleterre-Velocette), 1 h. 10' 58" 1/10, à 3 tours; 6. Emo (A.J.S.), 1 h. 11' 37" 2/10, à 3 tours; 7. Mason (Angleterre-Velocette), 1 h. 18' 32" 2/10, à 4 tours; etc.



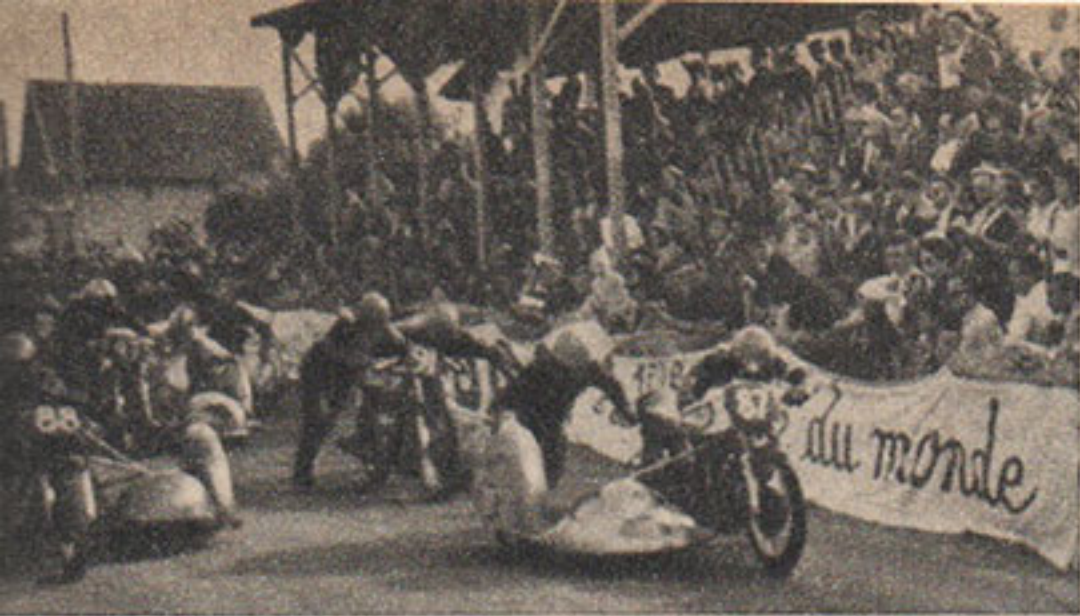
HALDEMANN ET ALBISSER.



BURGRAFF FÉLICITÉ PAR WEILL.



PAGANI AU MICRO.



PENDANT 25 TOURS, DUEL BRUGUIÈRE-PAGANI EN 500 cmc.

Comme la précédente, cette course comprend 42 tours de circuit. Le chef d'orchestre Jo Bouillon donne le départ.

Sur la 1^{re} ligne nous voyons : Pagani, Albisser, Collot et Monneret Georges; sur la 2^e : Monneret Pierre, Ortueta, Bruguière.

Le lecteur remarquera que la chute de Monneret Georges et Ortueta en 350 cmc. était sans gravité, puisque tous les deux se présentent au départ de cette catégorie.

L'ordre au 1^{er} passage est :

Pagani, Monneret Georges, Monneret Pierre, Collot, Albisser, Bruguière, Ortueta, Lamarque, Faucheraux, Bernard, Werr, Deronne, Mason.

Formidable retour de Bruguière qui 6^e au 5^e tour prend la 2^e position au 10^e tour après avoir dépassé dans l'ordre Albisser, puis Collot, Monneret Pierre, Monneret Georges et devient leader 2 tours après.

Collot s'arrête et Hoffstetter tombe au 12^e tour. Du 10^e au 19^e tour nous assistons à une belle lutte entre Albisser et les deux Monneret. Au 20^e tour Albisser est 3^e devant Monneret Georges et Monneret Pierre, Ortueta étant 6^e.

Derrière viennent Faucheraux, Werr, Lamarque, Bernard.

Alors qu'en tête nous assistons toujours au

LE DÉPART DES SIDES.

duel qui oppose Bruguière à Pagani, duel dans lequel tantôt la Gilera, tantôt la Norton prennent l'avantage, Albisser s'arrête, repart et stoppe à nouveau au 29^e tour. Pierre Monneret abandonne également pour défaut de graissage.

Monneret Georges est 3^e à 22 secondes. Au 39^e tour Bruguière talonné par Pagani ne passe pas, « sorti » sans mal il repart, mais doit s'arrêter au tour suivant.

Magnifique tenue de l'Anglais Bruguière, véritable animateur de cette épreuve qui a prouvé que ses classements de Marseille et Monthéry n'étaient pas dus au hasard, et de Pagani, tacticien de grande classe sur une Gilera beaucoup plus délicate à mener que la Norton.

Classement :

1. Pagani (Italie-Gilera), 1 h. 06' 35" 2/10, moy. 110 km. 382; 2. Monneret Georges (Gilera), 1 h. 06' 56" 3/10; 3. Ortueta (Espagne-Norton), 1 h. 07' 54" 1/10, à 1 tour; 4. Bruguière (Angleterre-Norton), 1 h. 08' 38", à 2 tours; 5. Faucheraux (Norton), 1 h. 08' 2/10, à 2 tours; 6. Lamarque, 1 h 07' 49" 2/10, à 5 tours; etc.

TRAGIQUE ÉPREUVE DES SIDECARS. SCEAUX EST GRAVEMENT ACCIDENTÉ : SON PASSAGER EST TUÉ.

Cette catégorie se court sur 35 tours de circuit soit 102 km. 095.

Sur la 1^{re} ligne : le Belge Deronne et le Suisse Haldemann. Sur la 2^e ligne : Murit et Betemps.

Au 1^{er} passage devant les tribunes l'ordre est le suivant : Haldemann, Deronne, Betemps, Drion qui ayant démarré en dernière position a déjà gagné plusieurs places, Steeman, Soubie, Sceaux, Theys, Murit parti avec 1 tour de retard et Hofstetter qui s'arrête au 3^e tour et repart.

Au 5^e tour Haldemann a déjà une avance assez confortable tandis que Drion revient

fort sur Deronne et Betemps qui luttent pour la 2^e place.

Au 10^e tour Drion est en 2^e position.

Peu après, en pleine vitesse, l'équipage de Sceaux quitte la route et percute un poteau en ciment qui est couché par la violence du choc. Le passager Toupet est tué; Sceaux, grièvement blessé, devra être amputé d'une jambe.

Au 24^e tour Haldemann toujours en tête est suivi à 35" par Drion, Deronne à 2", Betemps à 50", Steeman à 1' 5". Cet ordre reste inchangé jusqu'à la fin.

Classement :

1. Haldemann (Suisse-Norton), 1 h. 02' 27" 4/10, moy. 98 km.-h. 068; 2. Drion (Norton), 1 h. 03' 15" 2/10; 3. Deronne (Belgique-Norton), 1 h. 03' 32" 3/10; 4. Betemps, 1 h. 03' 50" 2/10; 5. Steeman (Hollande-Norton), 1 h. 04' 09" 4/10 à 1 tour; 6. Murit, 1 h. 32' 88" 3/10, à 2 tours.

RALLYE-CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DE BERGERAC

DANS le cadre des manifestations du V^e Circuit International de Bergerac le M.C. local avait organisé un rallye-concentration rappelant ainsi le but essentiel des motos-clubs français : le tourisme.

Une vingtaine de clubs avait répondu à l'appel du M.C. Bergeracois et en l'absence des Bordelais qui organisaient leur grand rallye annuel c'est une petite société fondée il y a trois ans seulement qui remporta la victoire et la coupe qui est attribuée au vainqueur : le M.C. de Châteauneuf-sur-Charente.

Classement :

1. Châteauneuf-sur-Charente, 3.740 points; 2. Langon, 2.890 pts; 3. Villeneuve-sur-Lot, 2.160 pts; 4. La Rochelle, 1.750 pts; 5. Limoges, 1.650 pts; 6. Pau, 1.505 pts; 7. Carsac, 1.275 pts; 8. Deux-Sèvres, 1.175 pts; 9. Périgueux, 1.104 pts.

CIRCUIT DE MOULINS

ce qui consolidera sérieusement sa place de leader pour le Championnat de France.

RÉSULTATS DES 350 cmc.

1. Cherrier (Velocette), 1 h. 10' 8", m. t. 1 24" 2/5; 2. Crouzet (Beaune), à 2 tours; 3. Martin, 4. Deschamps; 5. Bonhomme; 6. Pinotin.

son handicap de départ. Blayon devant son public sera un bon 3^e.

RÉSULTATS DES 500 cmc.

1. Ramade, Clermont (Vincent); 2. Cherrier, Paris (Norton), 3. Blayon, Moulines (Norton). Hug m. t. 1' 23";

CHERRIER,

1^{er} en 350 cmc.



Le temps n'a pas favorisé la réunion. Plusieurs épreuves sont disputées sous la pluie, ce qui occasionnera de nombreuses chutes.

C'est un duel entre Clermontois qui se déroulera d'un bout à l'autre de la course, les autres concurrents étant éliminés au bout de quelques tours. Gian gardera la tête continuellement, Decoray et Mattens se disputant âprement la 2^e place.

RÉSULTATS DES 175 cmc.

1. Gian, Clermont (A.M.C.-D.S. Malterre), 34' 23" 2/5, m. t. 1' 38"; 2. Decoray, Clermont (Gnome), 34' 26"; 3. Mattens, Clermont (A.M.C.), 34' 51"; 4. Lombardy; 5. Labattu.

Hug prend la tête, suivi de Cherrier. La pluie qui fait son apparition provoque la chute de Hug qui joue de malchance depuis le début de la saison. Il repartira avec un tour de retard et prendra la 2^e place à Lépine, malheureusement il doit s'arrêter une nouvelle fois sur panne. Cherrier sera encore une fois vainqueur,

MÉRY, 1^{er} des SIDES.



SIDES

Cornet prend la tête durant les premiers tours, puis Méryle double suivi de Rouhet. C'est un duel serré entre ces deux concurrents. Méry très régulier gardera son avance, malgré les efforts de Rouhet à qui les nombreuses chutes font perdre de précieuses secondes. Léchelon bûche également. Cornet fournira une très jolie course.

1. Méry (Norton), 49' 49" 4/5; 2. Cornet (Vincent), 50' 7", m. t. 1' 35"; 3. Rouhet (Triumph), 51' 29".

Mauvais départ de Cherrier. Kibler de Mulhouse passe en tête suivi de Dauzat et Hug, mais devra s'arrêter sur crevaison. Hug prend le commandement, pas pour longtemps car son embrayage le lâche. C'est Ramade qui enlèvera l'épreuve, Cherrier n'ayant pu combier

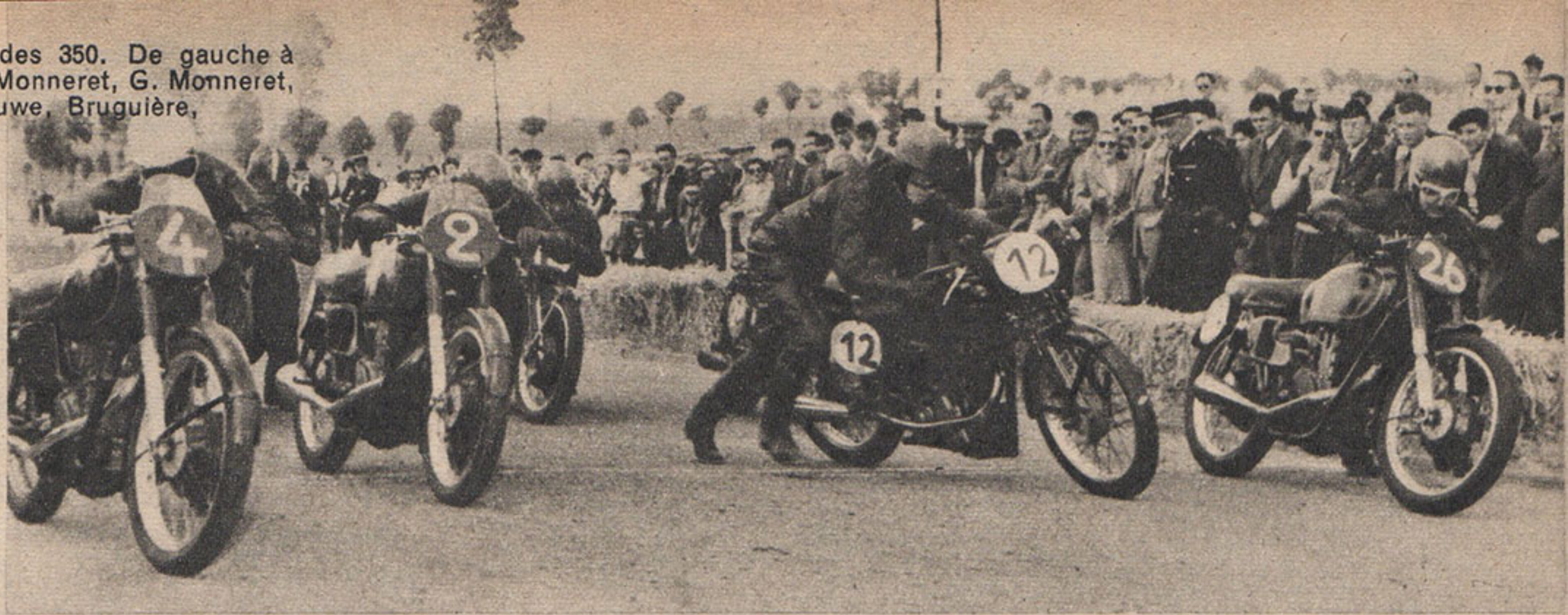
GIAN, 1^{er} EN 175 cmc.



RAMADE, 1^{er} en 500 cmc.



Le départ des 350. De gauche à droite : P. Monneret, G. Monneret, Dauwe, Bruguière,



GRAND PRIX INTERNATIONAL D'AMIENS

Sur un circuit de 2 km. 963, entièrement en route neuve, s'est déroulé le Grand Prix des racers 500 et des motos 350 et 500 cmc. Un nombreux public se pressait autour du triangle plat aux virages serrés, situé à 2 kilomètres du centre de la ville.

ÉPREUVE 350 CMC (11 partants)

Dès le départ, Pierre Monneret prend la tête suivi de Dauwe, Georges Monneret et Bruguière. Au 10^e tour, Dauwe chute sans gravité, mais abandonne. C'est alors que Bruguière prend la 2^e place et talonne sans cesse Pierre Monneret qui, au 15^e tour, cède la place de leader à Bruguière, lequel augmenta singulièrement son avance. Derrière, Georges Monneret luttait avec son fils et trois tours avant

la fin prit la seconde place, les autres concurrents étant distancés à 2' du vainqueur.

Résultats :

1. Bruguière, Anglais (A.J.S.), 41' 58" 8/10, moy. 106 km. 017; 2. Georges Monneret (A.J.S.), 42' 01" 5/10; 3. Pierre Monneret (A.J.S.), 42' 03" 2/10; 4. Basso, Belge (Velocette), 42' 53" 2/10; 5. Philispp, Anglais (A.J.S.), 43' 22" 8/10.

ÉPREUVE 500 CMC (8 partants, 30 tours)

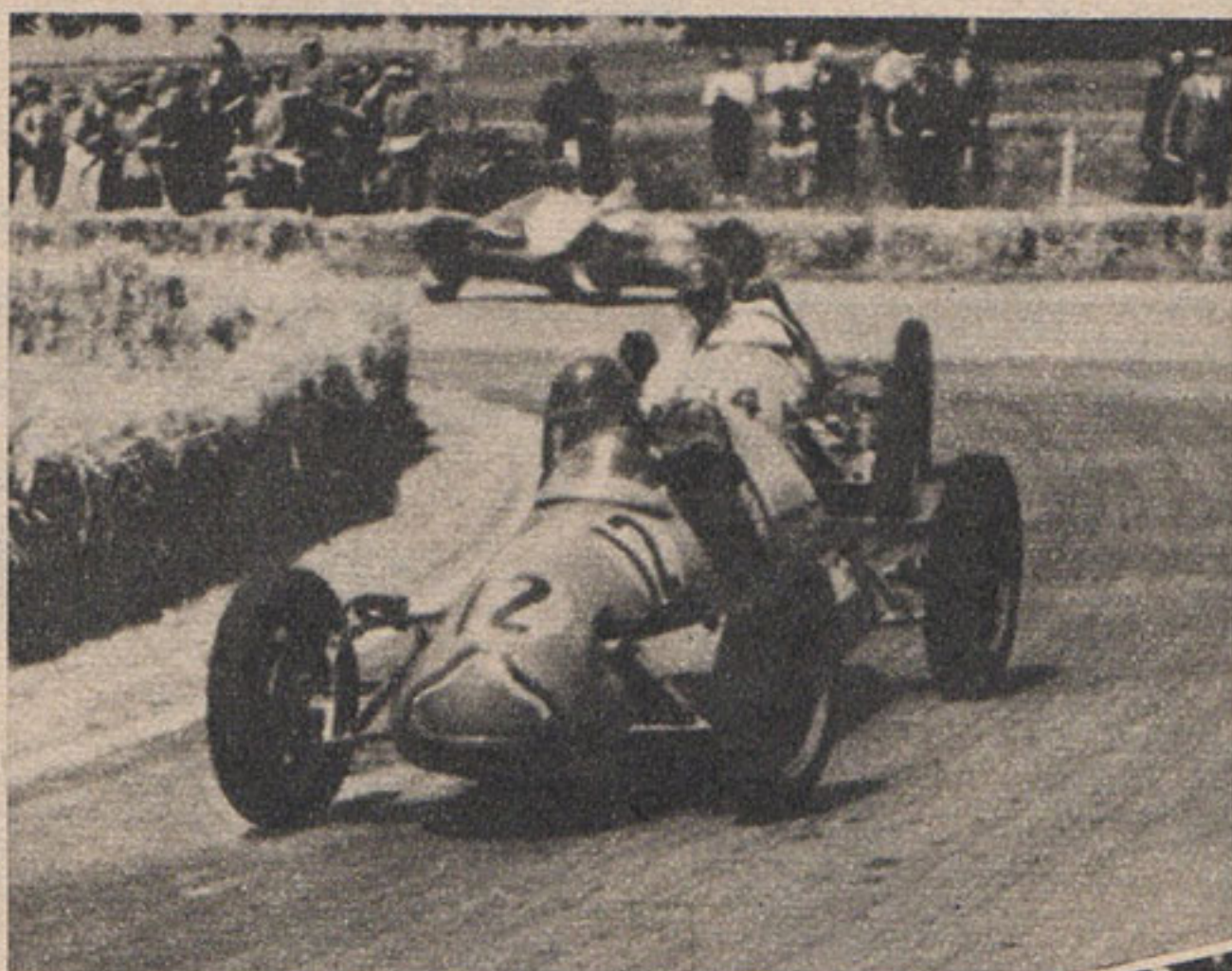
Dès le signal de départ Collot mène devant Pierre Monneret, suivi de Georges Monneret, de l'Anglais Mason, des Belges Dauwe et Basso. Bruguière ayant raté son départ passe en dernière position.

Au 10^e tour Basso abandonne ayant des ennuis avec son embrayage.

Au 15^e tour, Collot augmente son avance suivi toujours de Pierre Monneret, de Georges Monneret et de l'Anglais Mason qui, le tour suivant, est passé par Dauwe. La lutte reprend entre les Monneret pour la seconde place, mais au 28^e tour, Georges ne passe plus au contrôle et Collot toujours en tête passe la ligne en vainqueur.

Résultats :

1. Collot, Français (Norton), 47', moy. 113 km. 477; 2. Pierre Monneret (Gilera), 47' 40" 1/10; 3. Dauwe, Belge (Norton), à 1 tour; 4. Mason, Anglais (Norton), à 1 tour; 5. Shelley, Anglais (Norton), à 1 tour; 6. Georges Monneret (Gilera), à 2 tours.



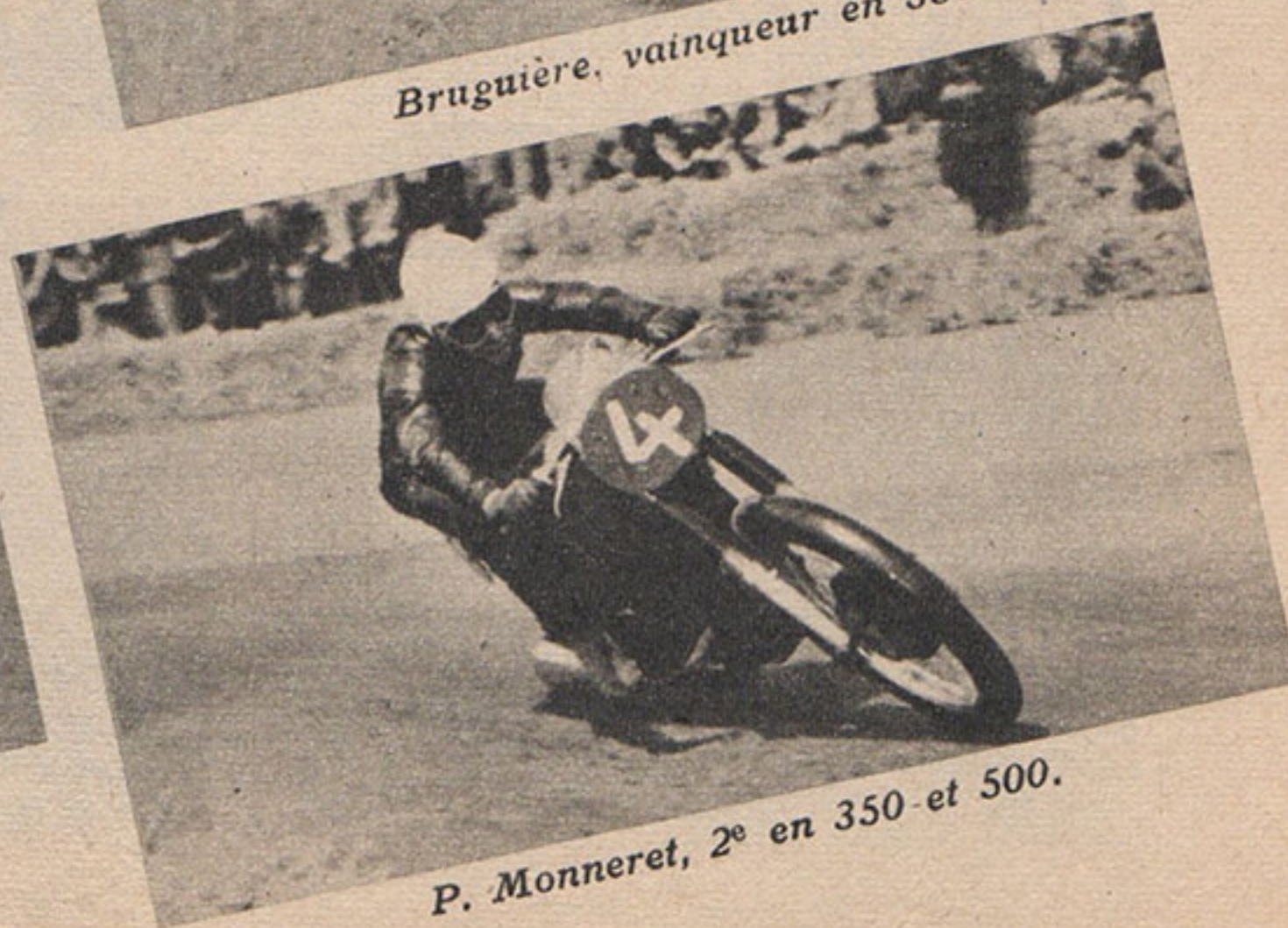
Une phase de la course des racers 500.



Bruguière, vainqueur en 350.



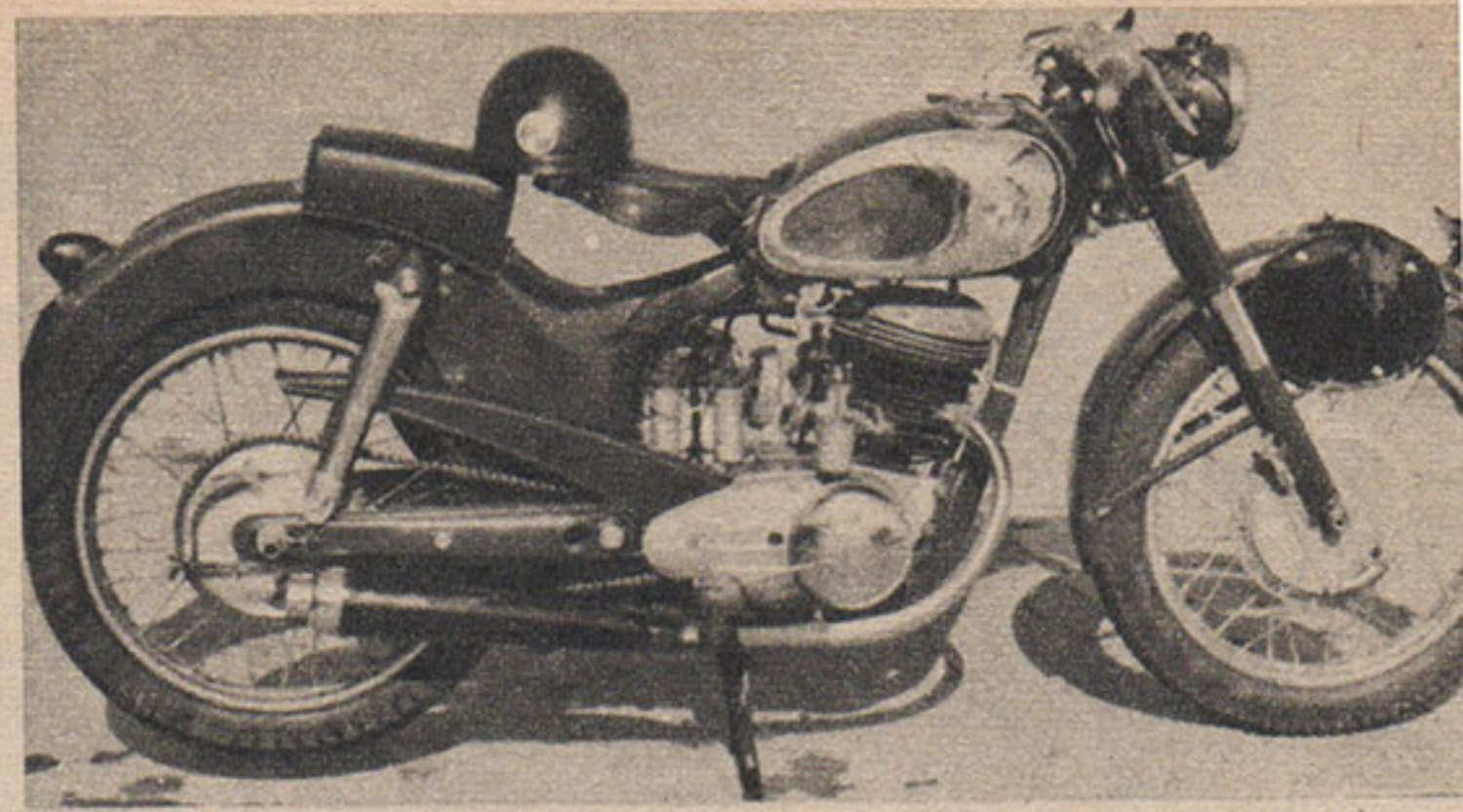
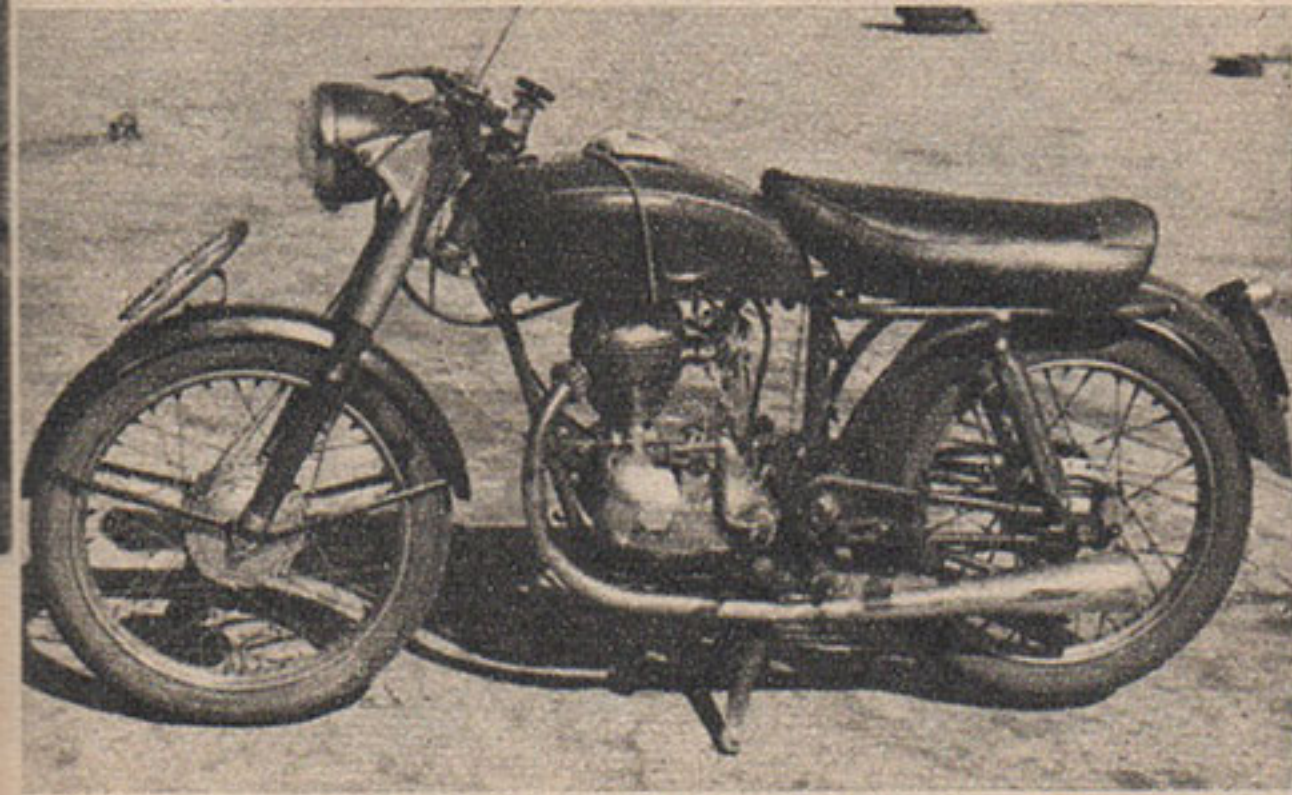
Collot, vainqueur en 500.



P. Monneret, 2^e en 350 et 500.

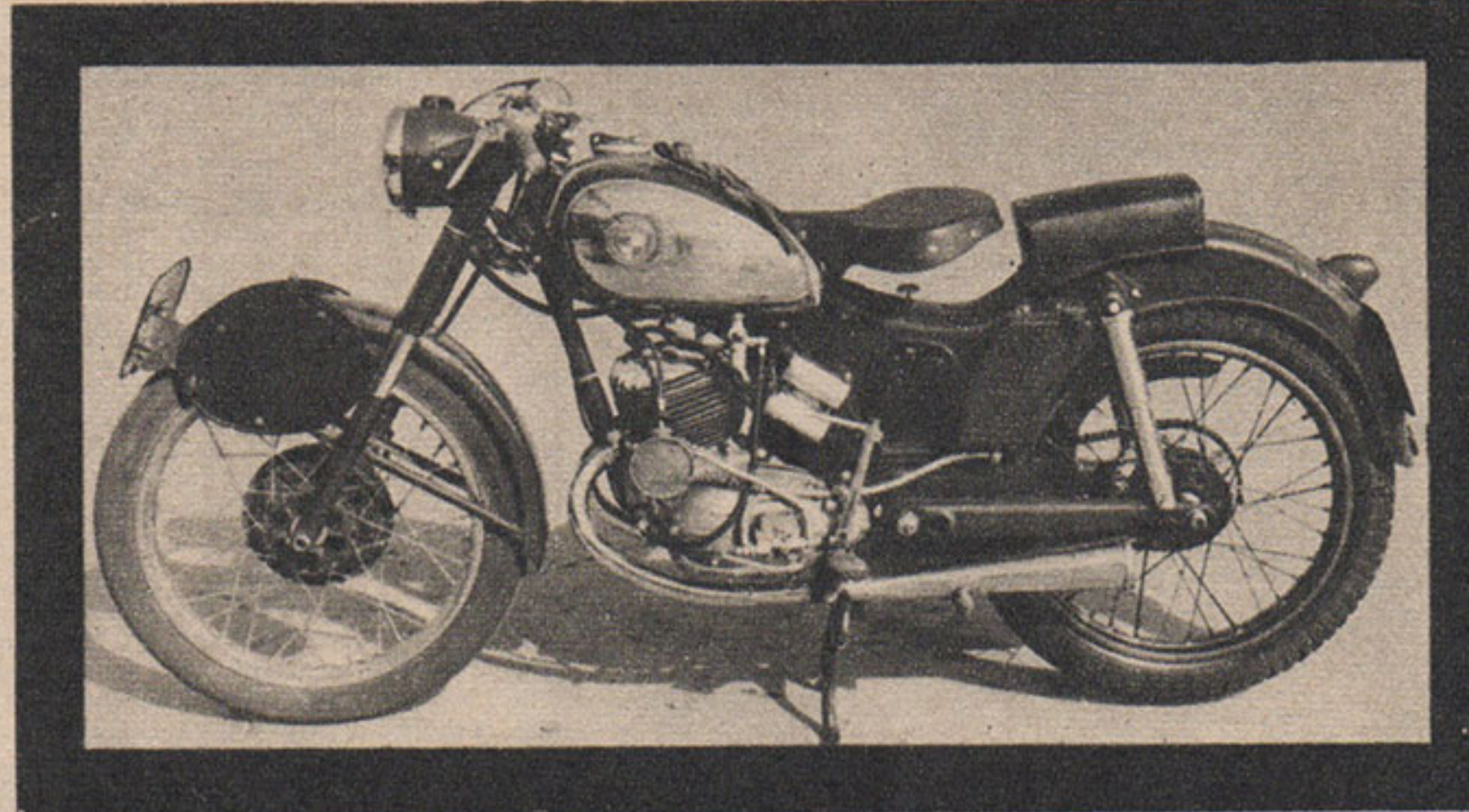
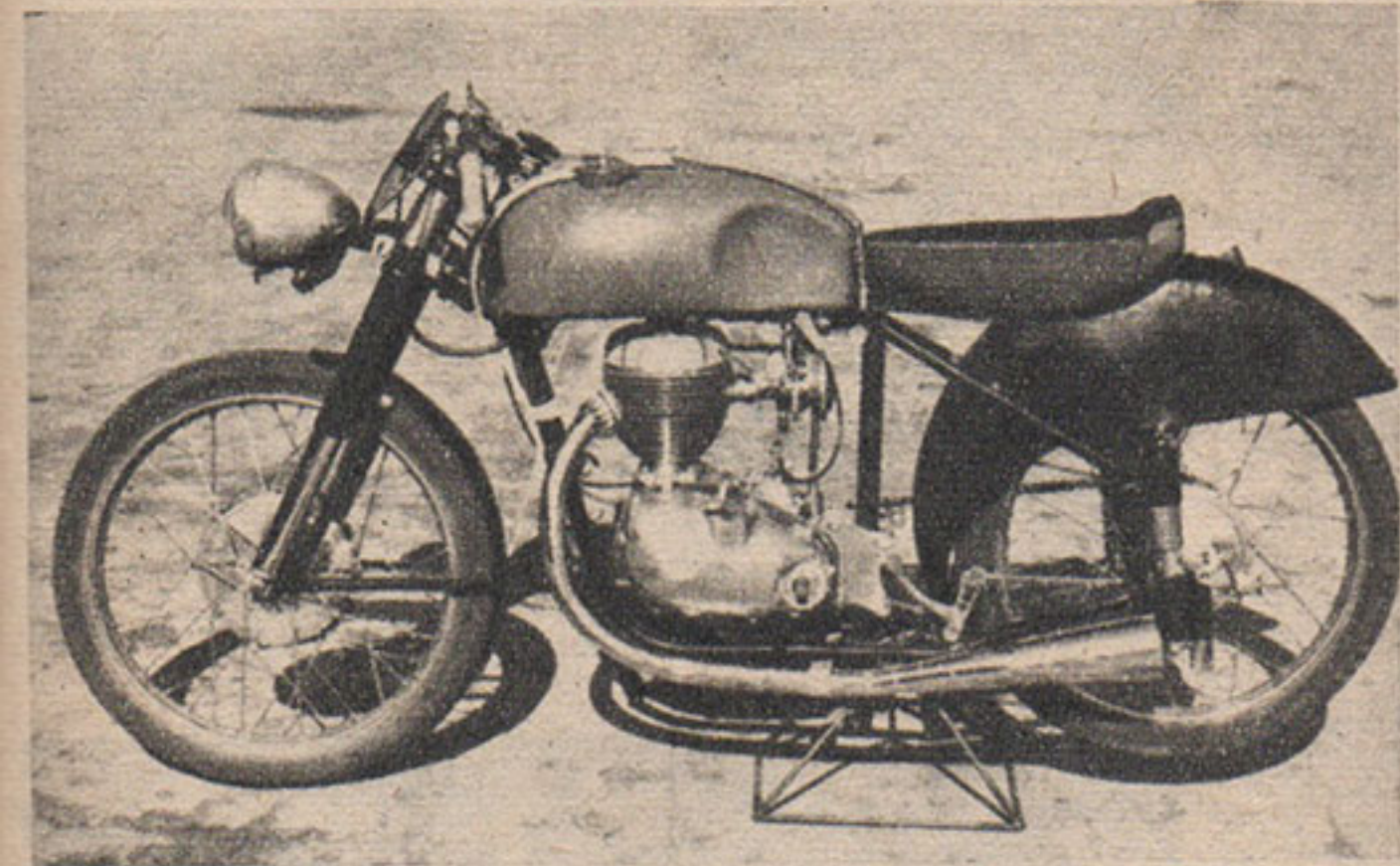
NOUS AVONS VU !!!

***La Guiller officielle,
dérivée du modèle sport.***

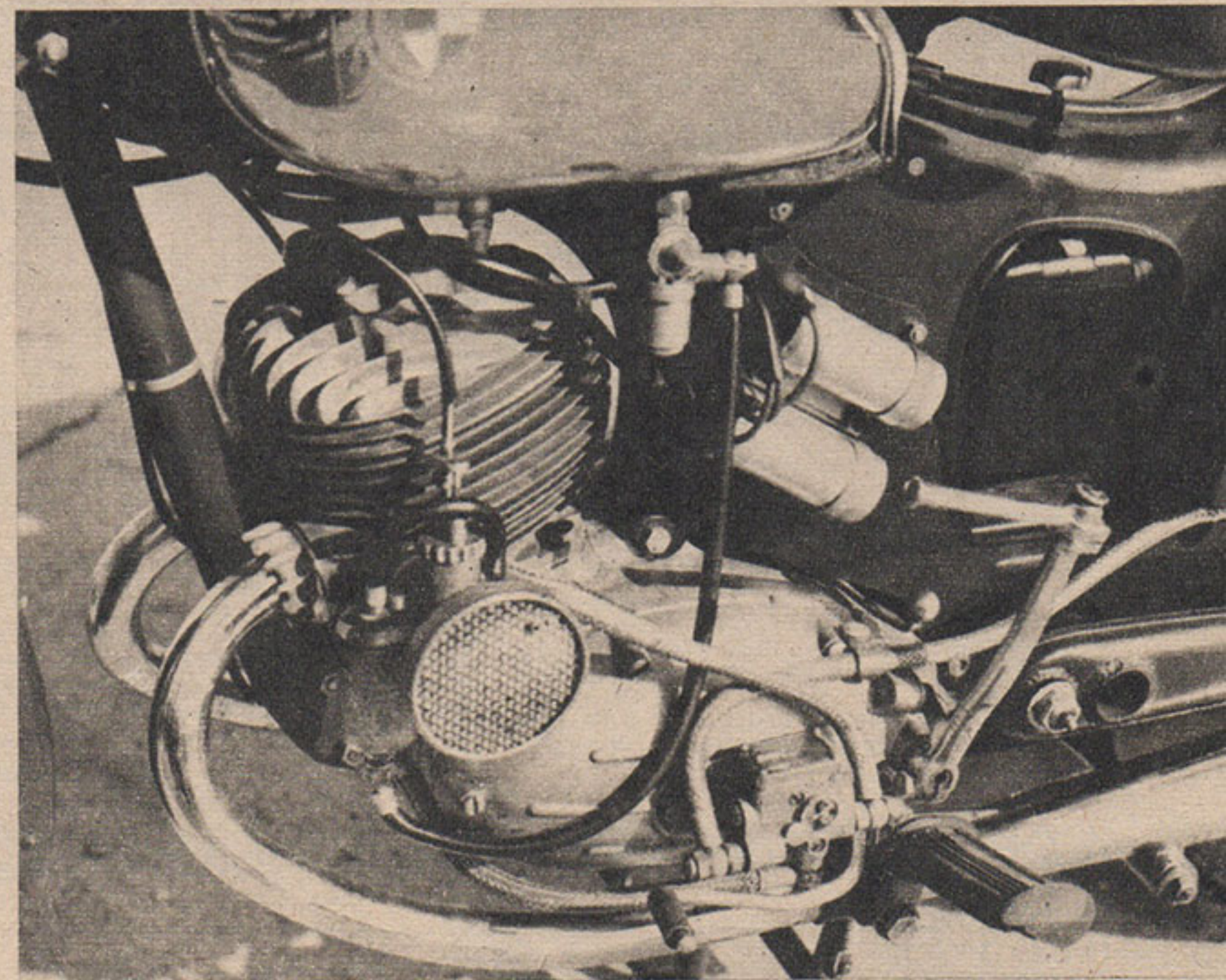
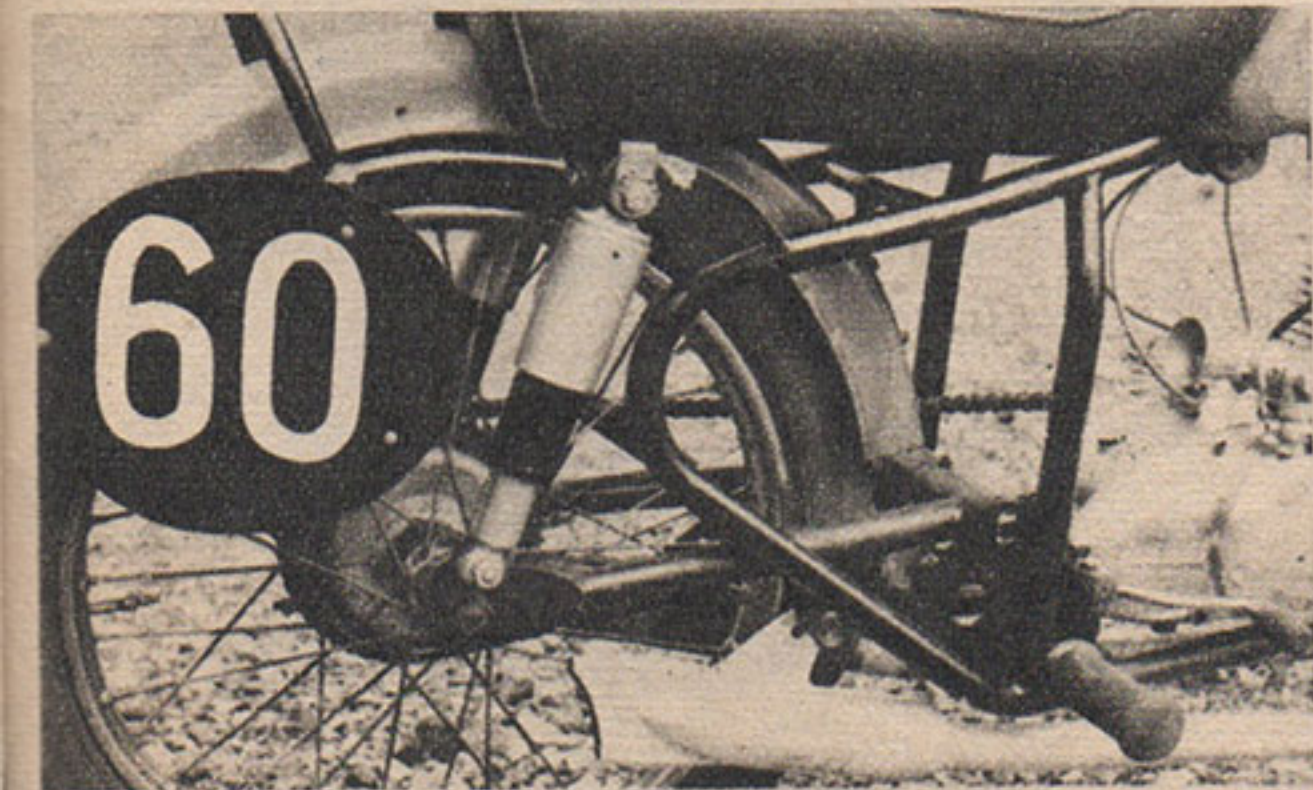


La 250 Puch T.F.S., 2 carburateurs.

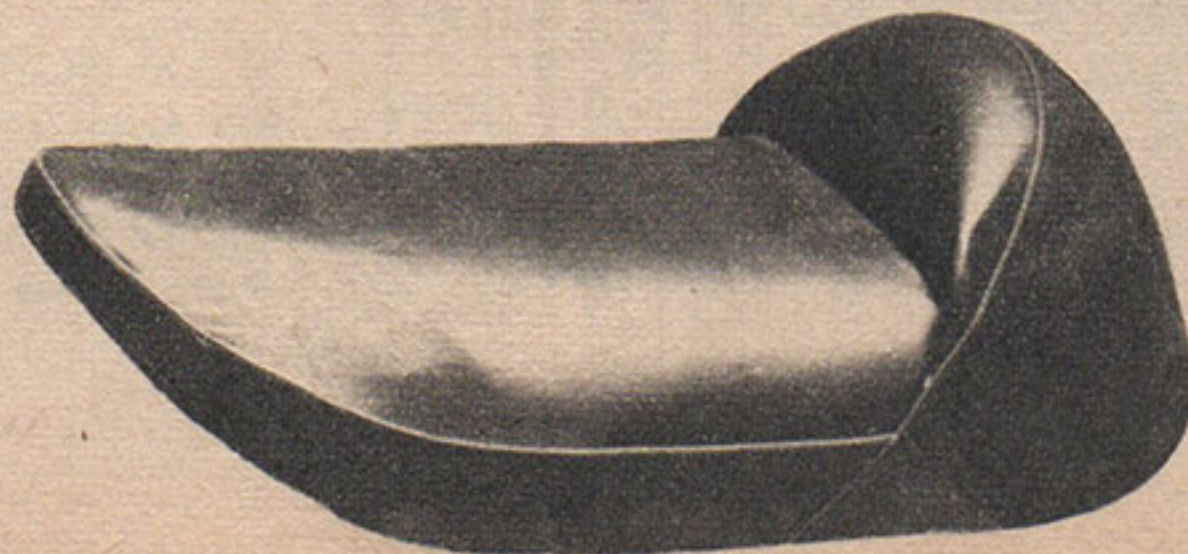
***La « spéciale » d'un ama-
teur, frein AV. Mondial.***



***La suspension AR.
Macquet.***



***La nouvelle selle
« Aurora », pour le
sportif. Une selle de ce
type équipait la Norton
de Lefèvre. 44 coureurs
ont fait confiance à
cette selle.***



***La 175 Puch, dérivée
de la 150 cmc., et son
moteur: double allu-
mage, deux carbura-
teurs, pompe à huile.***

MOTOCROSS DES CHAMPIONS A TOURS

Le moto-cross des champions organisé par M.C.T. sur les buttes de Grandmont à Tours a continué en ce dimanche ensoleillé du 8 juin la tradition tourangelle : bonne et sympathique organisation, piste difficile ou le meilleur doit gagner, communion d'un public connaisseur et sportif mettant facilement la main à l'escarcelle pour les primes, dynamisme et savoir-faire du président Seigner, appui sans réserve d'une municipalité gagnée à la cause du moto-cross et, comme à l'accoutumée, participation des « crosseux » militaires de Metz devenus Tourangeaux par le sélecteur... J'ajouterais aussi retrouvailles attendues avec quelques fillettes de Vouvray 1947!

Il faisait « grand beau », le vent soufflait dans la ramure, la piste était durcie et poussiéreuse ainsi qu'aux plus beaux jours, — retournons-y par le souvenir.

La course 350 cmc. fut un festival Godey appuyé d'un rodéo Klym. L'opposition de ces deux tempéraments de champion fut extrêmement spectaculaire. Godey tout de technique et d'efficacité gagna les trois manches annihilant toutes les attaques de l'audacieux et étourdissant Orléanais. Fort belle tenue de Vinetty et de Tiarcelin, ex-militaire formé au cross sur le plateau de Grandmont et ayant enfin troqué la 350 Royal des domaines contre une vraie « Bulet » de cross. Signalons la présence... sur la touche de Barat, enfant chéri de Grandmont qui, une clavicule cassée (le 22 mai à Angoulême) devra ronger son frein jusqu'au milieu de l'été.

La course 500 cmc. alignait le bon géant britannique Basile Hall (B.S.A. mono), son félin compatriote Lines (Ariel), deux Belges et non des moindres : Meert et Degraux sur Saroléa et leur donnant la réplique côté français : Godey, Vouillon, Lusseyran, Thévenet, Raulin, etc...

Lines gagna les deux premières manches respectivement devant Meert, Raulin et Hall, puis devant Godey, Hall et Raulin.

Donc avant la finale Lines mène avec une grosse avance — la bataille aura lieu pour la 2^e place — qui sera premier des Français.

Carter d'embrayage enfoncé à la 2^e manche, j'ai assisté accroché à la rampe de paille de la grande descente. Voici un tableau des passages qui, appuyé par un court commentaire, en relatera les péripéties de façon précise telles que je les ai vues et photographiées.

LA FINALE 500 CMC.

Donc Meert part en tête et s'y tiendra tout du long (je remarque au passage que le moteur de sa Saro est entièrement enfermé dans un treillage métallique). 2^e Lusseyran rapide, aisé, tenant le train et manifestement prêt à profiter de la moindre faute du Belge 3^e mais après un blanc, Basile Hall puissant et matant en force les réactions de sa B.S.A.; derrière lui le Rouennais Raulin grand, mince et souple, puis Degraux suivi de Godey emmenant le peloton avec Thévenet, Vouillon qui manifestement souffre de la main... mais où est Lines ce vainqueur probable à l'addition de points? Le voilà : dernier, tout semble remis en question — bigre, ça va barder!

2^e TOUR. — Meert mène emmenant Lusseyran qui le cramponne sans difficultés apparentes; Basile qui se rapproche. Oh! Degraux a sauté Raulin, voilà Godey et déjà Lines qui attaque la descente. Mais devant moi sur les marches Godey, tout coupé, cale son moteur, se met en travers et chute dans le bas. Lines et le peloton passe : l'Anglais a donc regagné 3 places en un tour et demi! Godey se ramasse et s'ébroue, la B.S.A. repart heureusement au premier coup

de kick (8,5 de compression, pleine avance, le pneu qui engrène mal dans la poussière : calé sur un retour — c'est toute l'explication technique de cette chute — vraiment l'avance automatique des nouvelles Saro a souvent du bon).

3^e TOUR. — 1^{er} Meert, 2^e Lusseyran qui tient magnifiquement, 3^e Hall qui maintenant les colle; Lines est toujours 6^e emmenant Thévenet et Vouillon.

4^e TOUR. — Inchangé.

5^e TOUR. — Raulin a repassé le Belge Degraux et fait une course superbe de maîtrise, le voilà maintenant 4^e. Lines est toujours 6^e mais Godey reparti dernier après sa chute le rejoint après avoir déjà regagné trois places. Voilà Thévenet et enfin Vouillon qui, mécanique en perdition, embarque, se rétablit et s'arrête dans le trou T de fourche cassé.

6^e TOUR. — Oh là! Hall a passé Lusseyran; Raulin est toujours 4^e et résiste aux attaques de Lines qui a passé Degraux, l'Anglais est donc 5^e, il sent revenir la victoire et fait le forcing, le Rouennais a chaud aux fesses.

7^e TOUR. — En tête idem, mais Lines a dû passer... non Raulin se défend toujours comme un beau diable et saute à roues jointes dans la descente. Lines commence à se demander qui est ce nouveau coriace Franchman.

8^e TOUR. — Voilà Meert et... une gigantesque silhouette : Basile Hall qui le rejoint avec tous les symptômes de l'attaque, mais zut Lusseyran n'est plus là... pourvu que Raulin — si, le voilà, Lines n'a pu, ne peut pas passer; suivent assez loin Degraux que Godey a du mal à doubler, enfin Thévenet : tous les autres ont mordu la poussière!

9^e TOUR. — Bagarre Meert-Hall, hurlements. Derrière inchangée, Si, Godey a passé Degraux.

10^e TOUR. — L'empoignade Meert-Hall continue, les deux hommes déboulent à tout vat.

11^e TOUR. — Inchangé, mais on sent que Hall va avoir Meert au forcing s'il ne percute pas un arbre et voilà Godey qui attaque Lines, la course est sensationnelle et se déroule dans une atmosphère de catastrophe.

12^e TOUR. — Non, c'est Meert qui apparaît entre les arbres... seul. Plus de Hall, ça devait arriver et voilà Raulin devenu second, poursuivi par Godey qui a réussi à passer Lines. Ouf, c'est enfin l'arrivée!

Lines 4^e gagne aux points devant Meert magistral vainqueur de cette finale. On apprend que Hall est tout bêtement tombé... en panne au 11^e tour ainsi d'ailleurs que Lusseyran au 8^e tour alors qu'il défendait solidement sa 3^e place, donc il n'y a pas de bobo.

Raulin est 3^e et 1^{er} des Français et du coup 3^e au classement général. Bravo, voilà un « nouveau client » en perspective pour les gros bras du moo-cross; je crois d'ailleurs que sa victoire en Nationale à Montreuil y est un peu pour le moral! victoire dont l'a frustré « Motocycles » dans notre dernier numéro (le compte rendu des trois derniers tours de la finale à l'envers étant resté dans mon stylo).

Pour changer un peu et interrompre ce concert d'éloges bien mérités, je vous dirai que pour ma part j'ai fait à Tours... dernier partout après avoir laissé mon repose-pied gauche dans un arbre, mon carter d'embrayage devant les tribunes et la peau de mes coudes dans la poussière. Mais j'ai quand même conservé le moral grâce aux fillettes doucelettes de Vouvray.

Robert MOUCHET.



ORDRE DES PASSAGES RELEVÉS AU BAS DU RAVIN (FINALE INTERNATIONALE)

TOURS : 1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e							
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
35	35	35	35	35	29	29	29	29	29	29	33	33	33
29	29	29	29	29	35	35	33	33	33	33	32	32	32
33	43	43	43	33	33	33	28	28	28	28	28	28	28
43	33	33	33	43	28	28	43	32	32	32	43	43	43
32	28	28	28	28	43	43	32	43	43	43	37	37	37
36	37	37	37	32	32	32	37	37	37	37			
37	36	36	32	37	37	37							
28	32	32	36	36									

LÉGENDE DU TABLEAU

- 30 : Meert (Belgique).
- 35 : Lusseyron (France).
- 29 : Basile Hall (Angl.)
- 33 : Raulin (France).
- 43 : Degraux (Belgique).
- 32 : Godey (France).
- 36 : Vouillon (France).
- 37 : Thévenet (France).
- 28 : Lines (Angleterre).

UNE NOUVELLE NORTON AU CROSS D'ARGENTEUIL

DRAPER, pilote officiel de Norton, gagna aux points devant Brassine, lequel souffrit d'ennuis mécaniques à la suite d'un accrochage avec Frantz durant la seconde manche, Frantz devait abandonner, machine inutilisable.

Draper montait la nouvelle Norton de cross. Cette machine est d'un type entièrement nouveau bien qu'utilisant des éléments ayant déjà fait leurs preuves sur divers modèles de la maison. C'est en quelque sorte un mariage du cadre de la 500 type Trial et du moteur de la Manx.

La partie arrière est celle de la Manx mais, les bras de suspension sont plus longs que sur le modèle de course. Le mouvement total est de 11 cm. 45 et son action est extrêmement douce.

Les bras de fourche sont en tube de forme ovale et sont fixés aux extrémités avant à des flasques soudés sur les tubes courbes supportant le siège et le garde-boue arrière. Cette fourche arrière oscille autour des axes supportés par une large bague en bronze phosphoreux.

La fourche avant est du type classique mais certaines pièces ont été remplacées par des éléments provenant des Manx de course.

Le frein avant est celui des machines de course et il est monté sur une roue de 27.

Le moteur du type à simple arbre à came en tête est fixé sur un carter Manx.

Bien que le cylindre alu soit le même que celui employé sur les machines de course, la culasse et la culbuterie proviennent de « l'internationale », mais en alliage léger.

Les réservoirs d'essence et d'huile sont en alliage léger.

Des guide-chaîne doublés de fibres sont employés sur les brins supérieurs et inférieurs de la chaîne pour éviter que celle-ci ne saute lors de grands débattements.

Bien qu'ayant une apparence massive et compacte, le poids de cette machine, toute équipée, n'atteint pas 160 kilos.

AUTOUR DU MOTOCROSS D'IVRY

LA seconde épreuve comptant pour les championnats de France s'est déroulée le 15 juin à Ivry devant un public nombreux et enthousiasmé par un spectacle sportif de qualité sur un des plus durs circuits de France.

Suivant le règlement, cette course était ouverte à tous les postulants (certains étaient venus d'Afrique du Nord). Etant donné le nombre il fut donc nécessaire de procéder à des séries éliminatoires (2 par cylindrée) retenant 7 + 8 concurrents soit 15 par cylindrée pour une « finale » qui, en fait, fut une course de championnat de France en une seule manche à l'encontre des 3 manches habituellement pratiquées... ce qui ne va pas sans inconvénient, nous le verrons plus loin — plus est la chute ou la casse est ainsi sans appel la moyenne de valeur en 3 manches ne jouant plus; on l'a bien vu aux incidents qui se sont produits.

Notre intention n'est certes pas de critiquer l'organisation qui fut excellente malgré les difficultés traditionnelles à chaque épreuve de championnat, cependant un tirage au sort des places eût peut-être aidé à tempérer l'excès de fougue manifesté par la plupart des concurrents.

La finale 500 cmc. fut particulièrement mouvementée. Après un faux départ (accordé celui-là sur protestation véhémement de Vouillon resté lui aussi accroché dans les élastiques). Frantz constata le bris de sa boîte (pignon à queue) et dut renoncer à monter sa B.S.A. Batisse non qualifié lui offrit spontanément sa belle A.J.S... restait à savoir si c'était conforme au règlement. Après discussion les représentants de la F.T.M. décidèrent que Frantz participerait à la course mais hors classement pour le Championnat de France.

Dès le départ donné (bon celui-là), nouvel incident... diplomatique... en effet Molinari qui a chuté sur accrochage change de machine après deux tours. Va-t-il être aussi mis sur la touche du classement? Non, ce changement de monture en cours d'épreuve est, paraît-il, légal car le champion de Lorraine avait, lui, présenté deux 500 cmc au pesage, à savoir sa B.S.A. accidentée et sa Saroléa. Evidemment cette décision a quelque peu surpris par comparaison... Renseignement pris, il fut confirmé que tout un chacun avait parfaitement le droit de présenter plusieurs machines et d'en changer (sic). Il faut dire que ce peu démocratique article du règlement (de la F.I.M. sans doute) provoqua d'assez vives réactions chez les coureurs. Vraiment deux machines, soit un bon petit million, pour, ô ironie, courir sans même être assuré d'une prime de départ... c'est beaucoup pour le commun! Il va sans dire qu'il n'y a ici aucune critique envers notre excellent et sympathique Molinari.

La finale 500 cmc. se vit donc amputée de Frantz qui ne pouvait donner sa mesure sur une machine inconnue et de Molinari trop attardé pour rejoindre le peloton de tête. Gilbert Brassine fit donc cavalier seul et gagna sans bataille et nous venons de voir qu'il s'agissait d'une manche unique...

Heureusement souvenons-nous que la F.F.M. avait bien voulu consentir, l'automne dernier, à

revenir sur la décision de faire compter toutes les épreuves à l'addition de points, et n'en conserve que 6 sur 8. L'expérience vient de démontrer combien cette demande des coureurs était motivée et combien aussi est... disons aléatoire, une course de championnat disputée sur une seule manche.

Au fait, puisque Ivry nous fait parler règlement, où donc en est le vœu manifesté par tant d'entre nous de voir les cylindrées remplacées par les catégories avec montes libres? Ceci nous amène à constater que les championnats de France tels qu'ils sont pratiqués perdent leur signification: l'élite du moto-cross français était loin d'être entièrement présente à Ivry.

Ceci dit — et c'est ce que nombreux pensent et extériorisent — précisons bien haut qu'Ivry fut dimanche une magnifique réunion à défaut d'avoir été une belle épreuve de championnat et qu'il convient de féliciter les organisateurs que « Motocycles » assure ici de toute sa sympathie, le règlement c'est autre chose, en tout cas cette course a été pleine d'enseignements, espérons qu'il en sera tenu compte.

Le spectacle sportif a atteint une rare qualité et une rare émotion. Signalons tout particulièrement la remarquable empoignade de Blat, brillant second, et de Bourgeois ce jour-là extraordinaire vireur.

Disons pour terminer que les deux coureurs d'Afrique du Nord, non qualifiés aux éliminatoires, seraient rentrés chez eux nantis d'une participation aux frais de voyage non prévue par le règlement. Bravo pour la sportivité du Moto-Club d'Ivry.

R. MOUCHET.

250 CMC.

Perry (Sèvres), Klym (Orléans), Humbertjan (Ivry), Olivotti (Font.), Amédéo (A.M.S.), Urien (R.M.C.), Decoster (Nord), Daudé (B.M.C.N.), Adnet (R.M.C.), Roger Mariani, Giacometto (R.M.C.), Chollet (Font.), Benard (Melun), Vouillon (A.M.S.), Mariani Bruno.

350 CMC.

Molinari (Metz), Robert Klym (Orléans), Martin (Saint-Cloud), Vinetti (Ivry), Bourgeois (A.M.S.), Melioli (A.M.S.), Chaumette (Saint-Cloud), Urien (R.M.C.), Thuilliers (Beauvais), Desmeillier (Beauvais), Guerlach (Châtillon), Provin (Font.), Lechat (Font.), Perry (Sèvres), Douis (Ivry).

500 CMC.

Brassine (A.M.S.), Blat (Police d'Etat), Bourgeois (A.M.S.), Frantz (A.M.S.) (hors classement), Scossa (A.M.S.), Decoster (Lille), Desmoullins (A.M.S.), Raulin (Rouen), Deshaies (Police d'Etat), Bonin (Police d'Etat), Molinari (Metz), L. Brulé (A.M.S. Melun), Vouillon (A.M.S.), Legrand (A.M.S.)

Après cette deuxième course du Championnat de France, les trois leaders au classement par addition de points sont respectivement :

En 500. — Gilbert Brassine.

En 350. — Molinari.

En 250. — Perry.

Brassine, malchanceux second.



Draper, sur la nouvelle Norton.

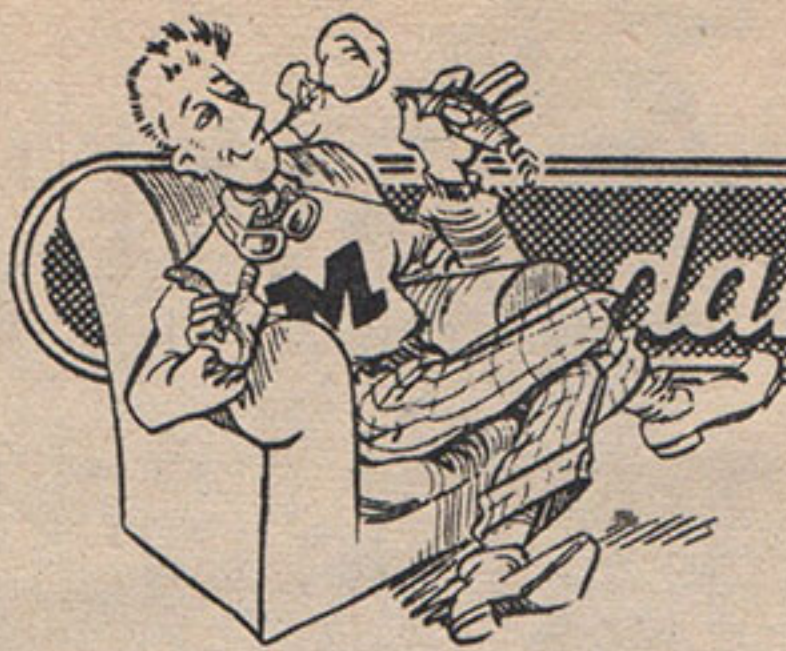


Molinari, une valeur qui monte.



Brassine, vainqueur à Ivry.





dans les CLUBS

C.M. RENNAIS

Sorties pour juillet

Le 6. — Val André-Erquy-Cap Fréhel par Bédée, Broons, Lamballe, Val-André, Erquy, Sables d'Or, Cap-Fréhel, Matignon, Dinan, Pleugueneuc et Hédé (230 km.). Départ à 8 heures, retour pour 21 heures.

Les 13 et 14. — Utah-Beach par Avranches, Granville, Coutances, Utah-Beach, Carentan, Saint-Lô, Villedieu et Avranches (350 km.). Départ le 12 à 14 h. 30, le 13 à 7 heures, retour pour le 14 à 21 heures.

Le 13. — La Baule-Le Croisic par Redon, Missillac, Guérande, Le Pouliguen, Le Croisic, La Baule, Saint-Nazaire et Redon (280 km.). Départ à 6 h. 30, retour prévu pour 22 heures.

Le 14. — Saint-Briac par Hédé, Dinan, Ploubalay, Saint-Briac, Dinard (bac), Saint-Malo et N. 137. Départ à 8 heures, retour prévu pour 21 heures.

Le 20. — Golfe du Morbihan (île aux Moines et Port-Navalo) par Plélan, Ploermel et Vannes, retour par le même itinéraire. Possibilité à certains participants de se rendre aux plages d'Aradon et de Larmor-Baden (face à l'île aux Moines), Départ à 7 heures, retour pour 22 heures. (215 km.).

Le 27. — Saint-Quay-Portrieux par Lamballe, Saint-Brieuc et Binic (240 km.). Départ à 7 h. 30, retour pour 21 h. 30.

Nous rappelons que tous nos départs ont lieu du siège social, et que l'heure du rendez-vous est fixée 15 minutes avant l'heure du

départ, les retardataires ne seront plus attendus.

AMICALE MOTOCYCLISTE DU DOUBS

Gros succès de la concentration internationale : on dénombra 700 motos et sides, et 50 voitures.

C'est l'A.M.C. Lyon qui l'emporte au classement.

Résultats :

1. A.M.C.C. Lyon, 26.432 pts (Coupe offerte par la Madone des Centaures).
2. Amicale Terrot de Dijon, 22.702 pts (Coupe offerte par le département du Doubs).
3. Moto-Club Lemana de Lausanne, 13.092 pts (Coupe offerte par la Maison Peugeot, dépositaire S. Aebischer).
4. M.C. Biel, 10.876 pts (Coupe offerte par la Maison Vischel).
5. M.C. Pully 10.130 pts (Coupe offerte par la Foire-Exposition Comtoise).
6. M.C. Les Bayards (Coupe offerte par la ville de Besançon).
7. M.C. Franco-Montagnards (Coupe offerte par les Monts-Jura).
8. M.C. Renens (Coupe offerte par la Maison Peugeot, dépositaire S. Aebischer), etc...

UN MOTO-CLUB EST EN FORMATION

Un club motocycliste est en voie de formation à Epernay. Une première réunion a été tenue le 16. Au cours de celle-ci, les statuts de cette nouvelle société furent élaborés et un comité fut formé. En voici la composition :

Président : Marcel Janisson; Vice-présidents : André Corbière et Albert Blary; Secrétaire général : André Kirchner; Secrétaire : Paul Bernard; Trésorier : André

Krémer; Trésorier adjoint : Marcel Guiborat; Administrateurs : Pierre Cothenet, Daniel Petit, Jean Lina, Fernand Colas.

C'est dans une atmosphère de franche camaraderie et d'enthousiasme que cette jeune société sportive a fait ses premiers pas et nous espérons que les couleurs du club (noir et or) seront présentes dans beaucoup de manifestations motocyclistes.

Pour tous renseignements complémentaires on peut s'adresser à l'un des membres du comité et principalement à son président, M. Marcel Janisson, 14, rue Général-Leclerc, à Epernay.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

La Commission sportive de la F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que de nouvelles élections étant prévues pour le Comité et le Bureau du Moto-Club de Nice (référé du Tribunal civil de Nice en date du 28 février 1952), la Commission sportive a décidé de surseoir à l'approbation des règlements du Rallye Paris-Nice.

AMICALE MOTOCYCLISTE ET CYCLECARISTE

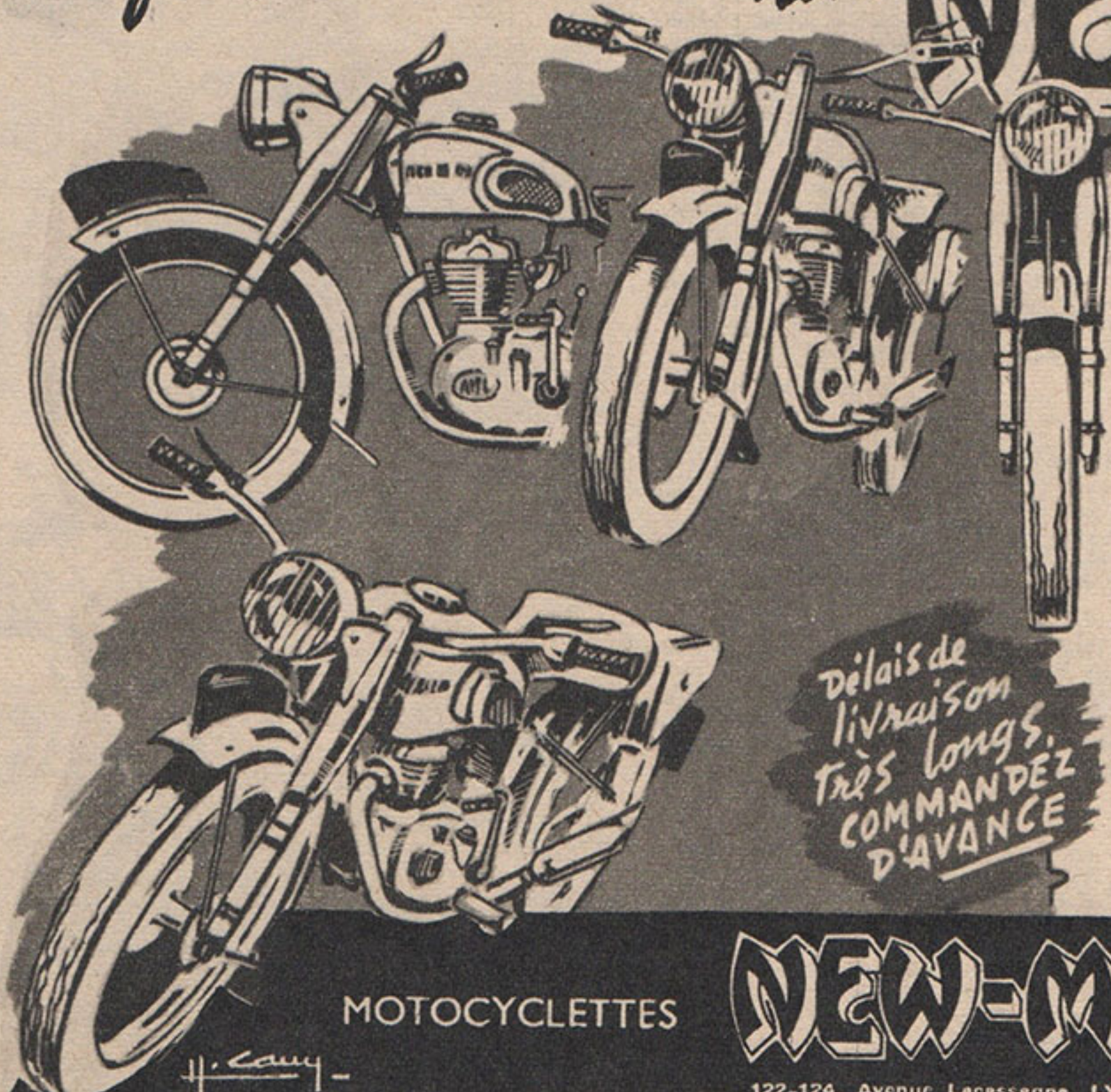
L'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Maconnaise avait organisé en 1951 son premier circuit d'endurance et de régularité qui remporta un réel succès puisque 62 concurrents prirent le départ de cette épreuve qui s'est révélée très intéressante.

Cette année, conformément au calendrier sportif national, c'est le 27 juillet que sera donné le départ de ce circuit, réservé aux conducteurs licenciés.

Il empruntera un itinéraire nouveau, très agréable et varié, partant des rives de la Saône pour rejoindre la Bresse, en passant par les vertes prairies charollaises, le Morvan et les coteaux maconnais (540 km.).

Demandez le règlement, si votre club ne l'a pas reçu, à M. Georges Bouvard, président de l'A.M.C.M., 12, rue Victor-Hugo à Mâcon (Saône-et-Loire), téléphone 2.98.

Préférée des connaisseurs, une NEW-MAP



fait sensation
Sous tous ses angles!

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

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

délais de livraison très longs. COMMANDEZ D'AVANCE

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

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

un joyau de France

7.302 motards ont permis à la

"REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE"

DE DRESSER LES PLANS DE LA MOTO DONT RÊVENT TOUS LES FRANÇAIS

11 Gardes Républicains, 1979 mécaniciens, 353 ajusteurs, 92 facteurs, 6 prêtres, 7 pompiers, 360 employés de bureaux, 12 gendarmes, 1180 cultivateurs, etc...

... EN TOUT 7.302 Français amateurs de moto participant au referendum de la "REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE" ont élu la moto de Monsieur "Toutlemonde", la moto qui satisfera les exigences de la majorité des amateurs.

Cette enquête, menée depuis longs mois par la "REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE", a pu être réalisée, grâce au bon vouloir de milliers de motocyclistes qui n'ont pas regardé à dépenser ni leur temps, ni leur peine.

Un minutieux travail de statistiques a permis à la "REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE", à l'aide de renseignements reçus, de dresser les plans d'une machine inédite, d'un prototype qui répond au goût de la majorité des fervents de la moto.

Voulez-vous savoir si les Français préfèrent la fourche télescopique à la fourche à roue tirée ?

La selle bi-place ou tan-sad ?

La transmission par chaîne à la transmission par pignon ?

Vous l'apprendrez en lisant le numéro de Juillet de la "REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE".

DANS TOUS LES KIOSQUES — CHEZ TOUS LES DÉPOSITAIRES

OU A DÉFAUT

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

22, RUE DE LA SAUSSIÈRE — BOULOGNE (Seine)

LE N°
120
FRS

LE N°
120
FRS

MOYEUX FREINS

COLLIGNON

Le frein vainqueur au "Bol d'Or"

réalisés en alliage

léger au magnésium

Etablissements PIERRE COLLIGNON

FONTAINE (Isère)

AU BOL D'OR 1952

AMAC

Le Carburateur des Records

ÉQUIPAIT EN :

500 cmc. : le vainqueur **HERSANT**

175 cmc. : le 1^{er} **BOIN**, le 2^e **CAMUS**

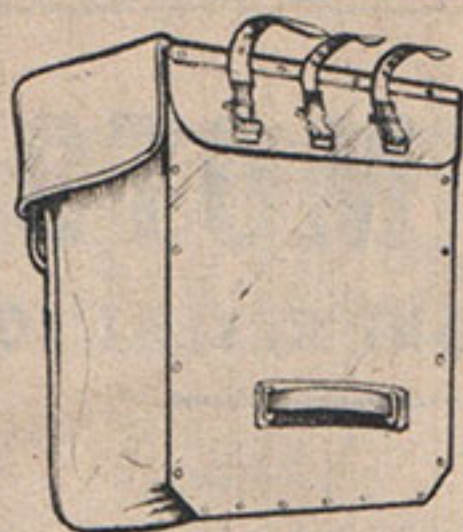
ET TOUTES LES MACHINES FRANÇAISES
jusqu'à la 10^e place

SACOCHE INDEFORMABLES
DOS MÉTALLIQUE
Modèle Breveté
" **DÉESSE** "

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

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

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



SCOOTER

BERNARDET

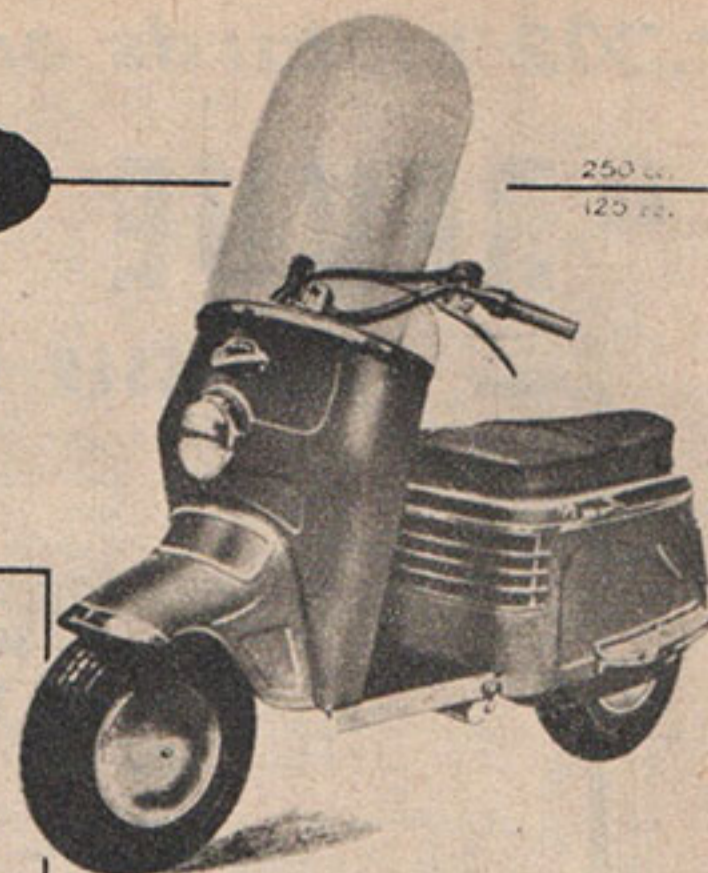
ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO :
VILLIERS

TÉLÉPHONE :
LABorde 77-40



Sièges arrière et Selles avant
RÉGLABLES

MERAT

BREVETÉS

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

REPOSE-PIEDS — PORTE-BIDON

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

MOTOBÉCANE-PEUGEOT

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

Toutes les Pièces détachées et Accessoires

Concessionnaire : **CUCCILO & VAP**

Roger LALA et ses Fils

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

PARTOUT

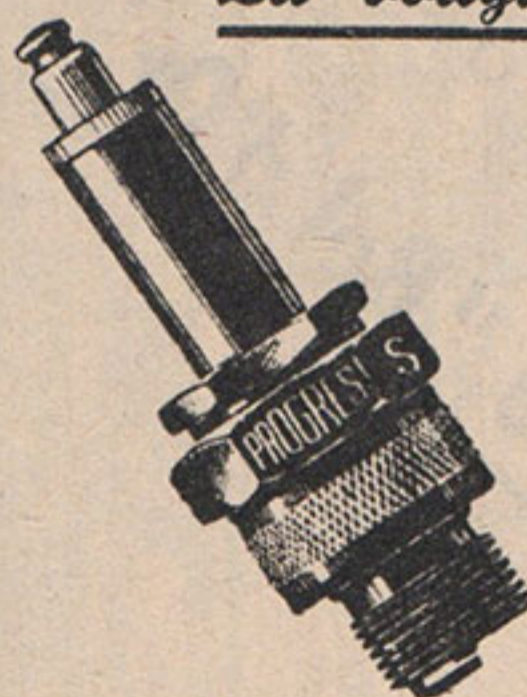
FULGUR

MODÈLES POUR :
MOTOS M100
VÉLOMOTEURS M50
CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

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

La bougie " **PROGRÈS** "
marque un progrès



SON ISOLANT 100 % EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

**LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE**

Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos :

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

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

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

CONCOURS
D'IDENTIFICATION

" **MOTOCYCLES** "

BON N° 2

A DÉCOUPER ET CONSERVER

COMBINAISON MOTOCYCLISTE Type AVIATEUR PEDRO 51

(Modèle déposé)



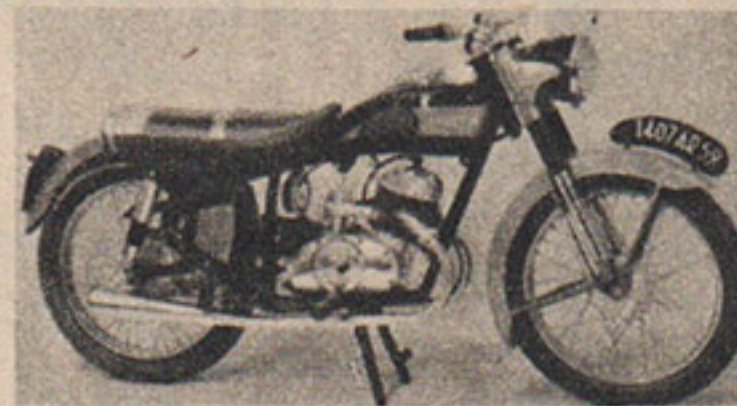
Manches Raglan sur pivots. Dos à soufflet. Col montant avec patte en forme protégeant la partie haute d'une longue fermeture glissière en cintre et latérale. Poche poitrine avec ouverture glissière. Deux grandes poches plaquées sur cuisses avec ouvertures glissières. Poche revolver avec ouverture glissière. Cuissards poches ouvrant par glissières. Ceinture renforcée avec anneaux. Poignets lastex. Bas de jambes lastex avec glissières d'accès. Se fait en BLEU CIEL INDENDHREN, MARRON et KAKI RESEDA imperméabilisés. Élégance jamais atteinte. Commodité absolue. Disponible :

Sté LE SARREAU, 10-12 r. du Bas Jardin, LILLE
Envoi échantillon et grav. sur demande

BOL D'OR 1952

La 175 SPORT MACQUET

a parcouru 1.886 km., battant ainsi l'ancien record de plus de 89 km.



Moteur Ydral - Volant SAFI - Carburateur AMAC - Huile Antar spéciale 2 T

L. MACQUET, constructeur, 38 à 64, rue de Dunkerque
ARMENTIÈRES (Nord) - Tél. 600

PROGRÈS SENSATIONNEL

LA BOUGIE G. N.

A DOUBLE COURONNE D'ÉTINCELLES

Qui, SEULE AU MONDE, substitue à l'unique étincelle de multiples points d'allumage

d'où	rapide = puissance franche = souplesse plus complète = économie	donc	de cliquetage d'auto allumage d'encrassement et perlage
combustion		moins	

BREVETÉE S.G.D.G. FRANCE ET ÉTRANGER

Éts NICOT, 151, Rue de Rome - PARIS-17^e

Téléphone : WAGRAM 78-38

BANC ESSAI
A. J. 15-9-51

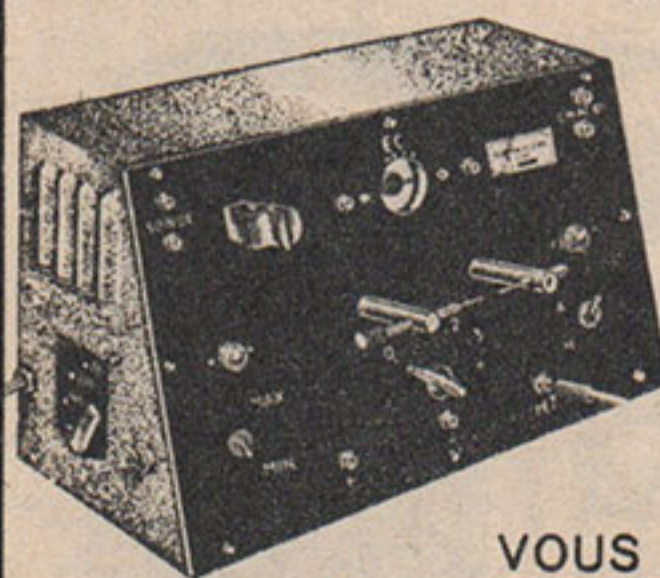
Prix : 540 Fr.

C. C. P. 2155-55
ou contre remb.



MULTICONTROLEUR ÉLECTRIQUE "LE BERMASCOPE"

Breveté S.G.D.G.



Dépannage rapide et sûr
de tous

les systèmes d'allumage :

Volants magnétiques,
Magnétos ou Delcos

VOUS POUVEZ :

- ★ Contrôler un volant sans le démonter
- ★ Connaître exactement la QUALITÉ d'un condensateur ou d'une bobine
- ★ Sonner les circuits électriques et les avertisseurs
- ★ Réaimanter les volants
- ★ Charger les accumulateurs

Fabrication SOFREX

17, RUE DU RETRAIT, 17 - PARIS (xx^e) — MEN. 57-18

AU "PETIT MATELOT"

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27

PARIS

Tél. : PASSY 71-24

●
RÉALISE

LA LIGNE SPORTIVE

●
COMBINAISONS

ULTRA LÉGÈRES

A FERMETURES ÉCLAIR

Se pliant dans la poche

RÉSISTANCE INCOMPARABLE

NYLON GARANTI IMPECCABLE

4 Coloris au choix

Pour usagers de Motos et Scooters

●
Toutes autres COMBINAISONS

Popeline et Gabardine

●
EXÉCUTION SUR MESURE

de tous Modèles de COMBINAISONS



Photo Louis SCIARLI
à Marseille

Ces **3** qualités indispensables

PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B¹ S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

Seul fabricant EIS CHANTRIEUX-LEFEVRE
2, rue de la Plumette - Amiens

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ

B

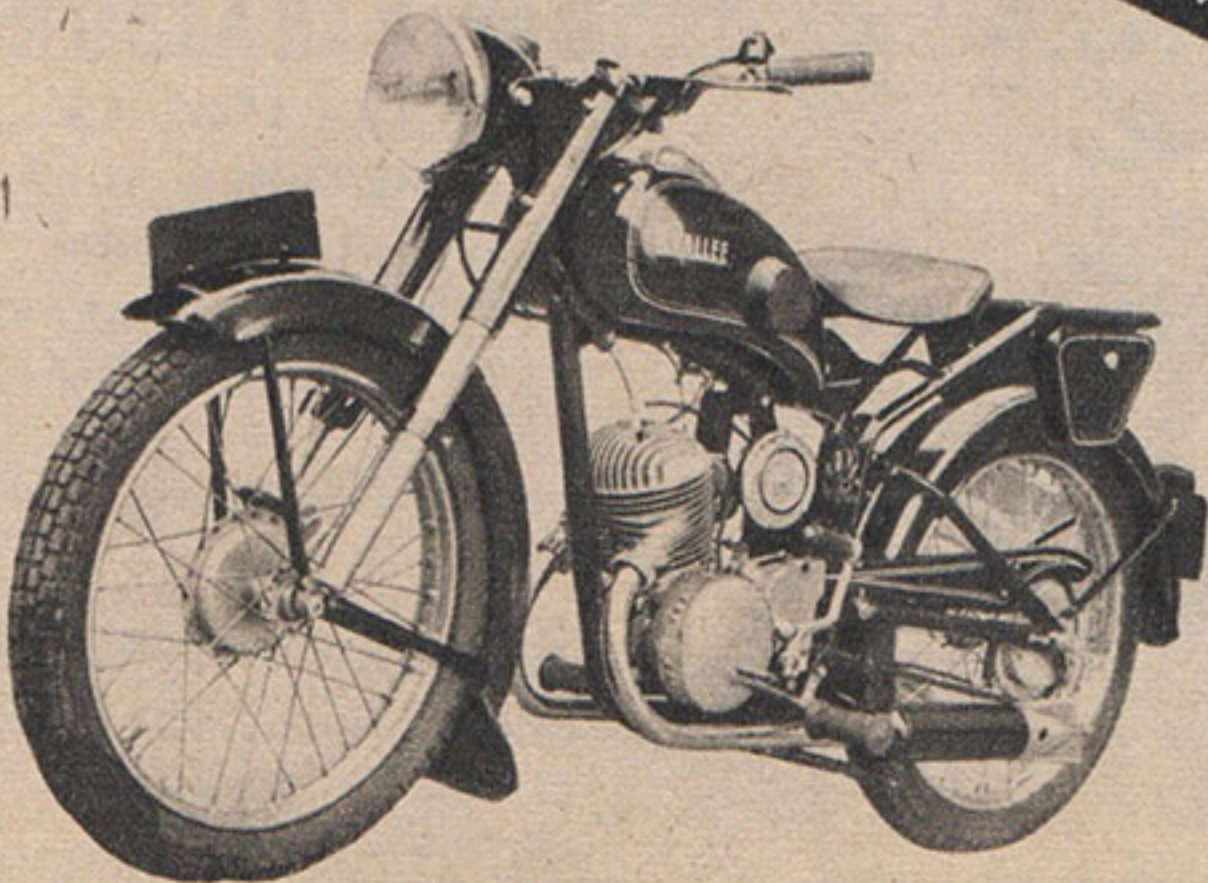
S.I.C.R.A.F. présente

La

Paul Vallée

4 motos au départ
4 motos à l'arrivée
au BOL D'OR 1952

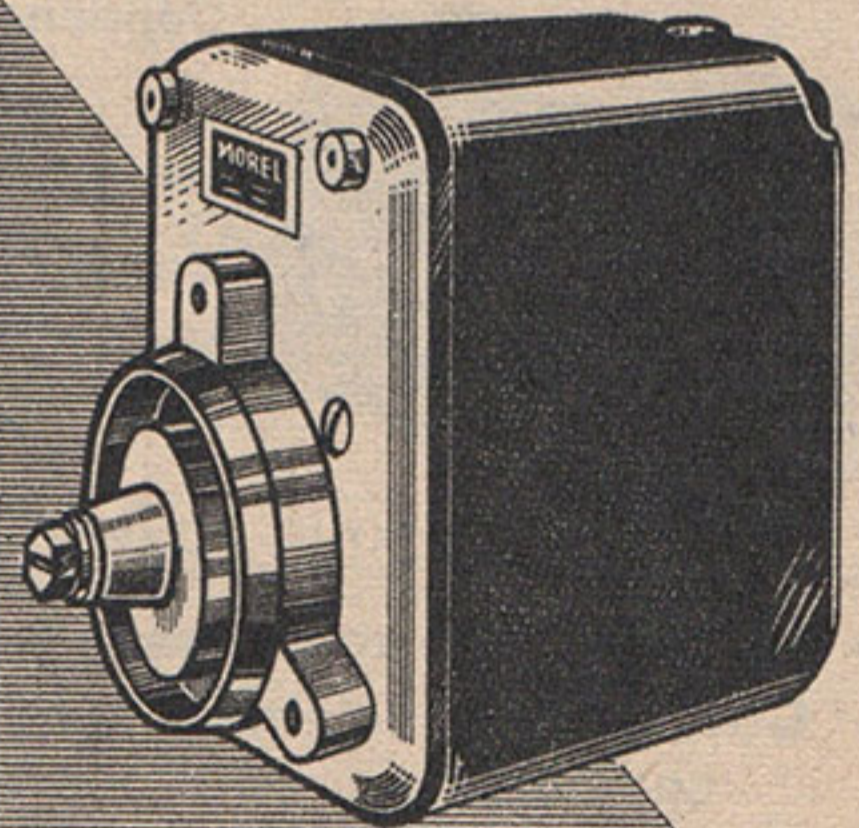
UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...



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

MAGNÉTO J1

POUR VÉLOMOTEUR
ET MOTEUR AUXILIAIRE
DE BICYCLETTE



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

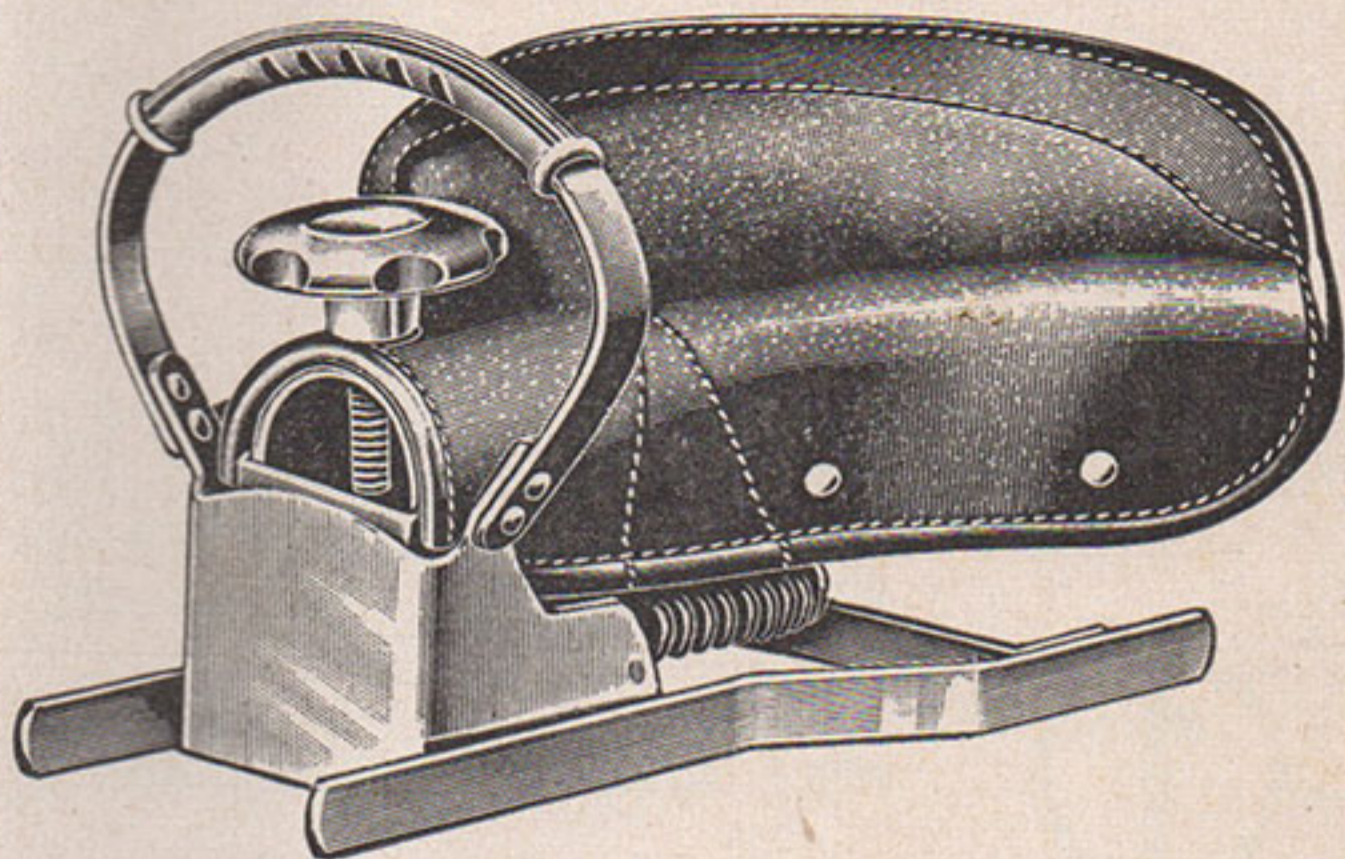
MOREL



INTERRUPTEURS DE BATTERIE
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE
BOBINES D'ALLUMAGE

HAVAS

Pour Motos et Véломoteurs



LE SIÈGE ARRIÈRE
BAURIAT
(Réglable en marche)

MODÈLE DÉPOSÉ

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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM: ADRESSE:

Pour la Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES
C.C.P. 3-86 Bruxelles — 1 an, francs belges : 160

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.

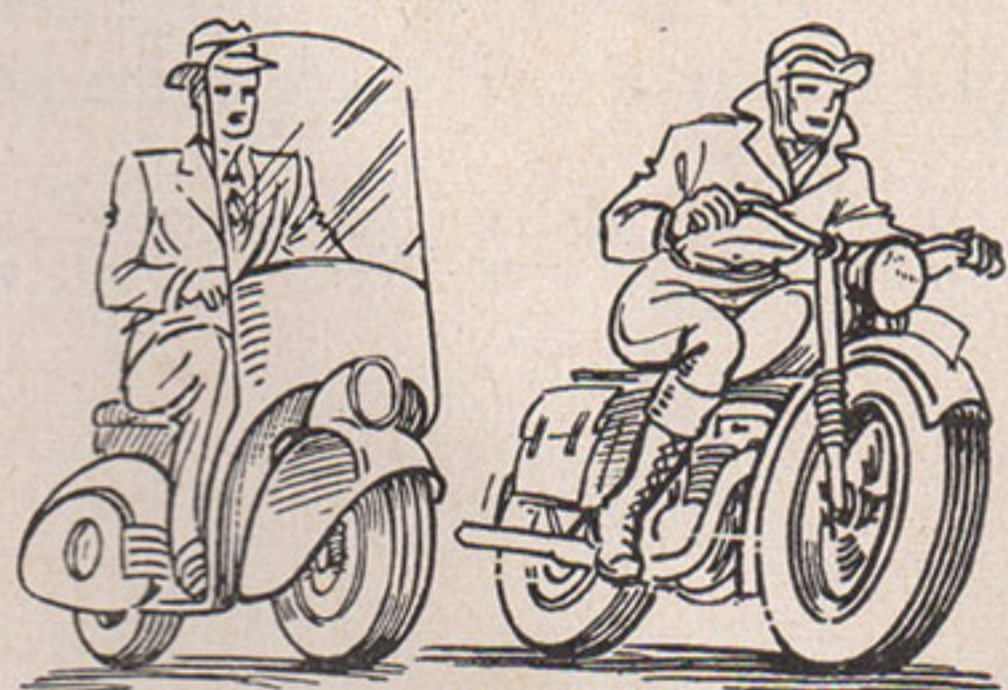
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Sensationnel LE SCOOTER
PIROL²⁰⁰

(200 cm³)

ESSAIS

ROBERT SENECHAL - 83, Avenue Grande Armée
ETOILE AUTOMOBILE - 41, Avenue Kléber
GARAGE DES SPORTS - 100, rue du Château, Boulogne



NE PARTEZ PAS
sans vos

RUSTINES

AUTO MOTO VELO

BORD MINCE

AUTOVULCANISANTES

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

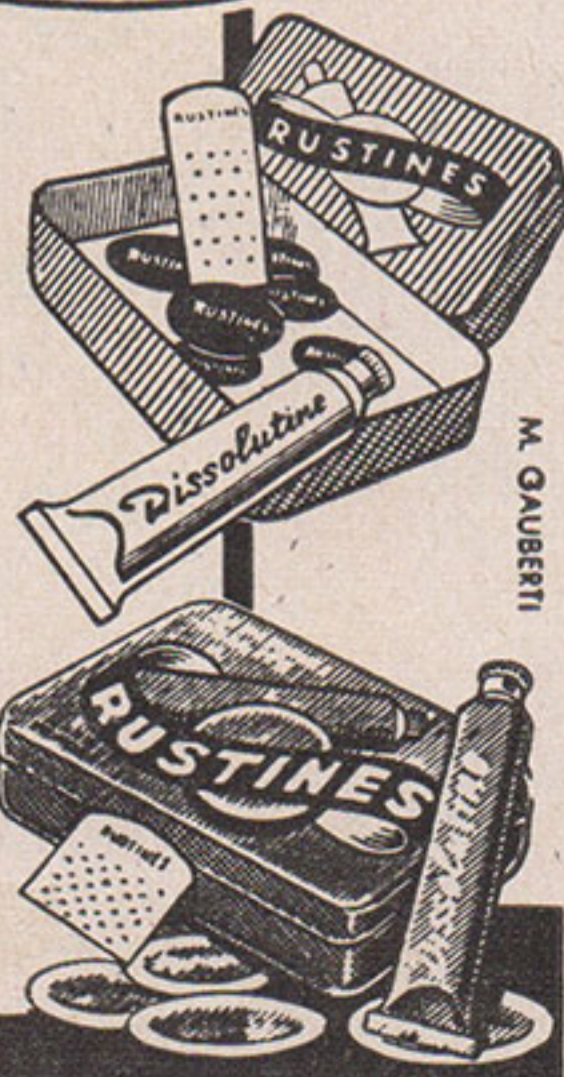
POUR LE SCOOTER

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

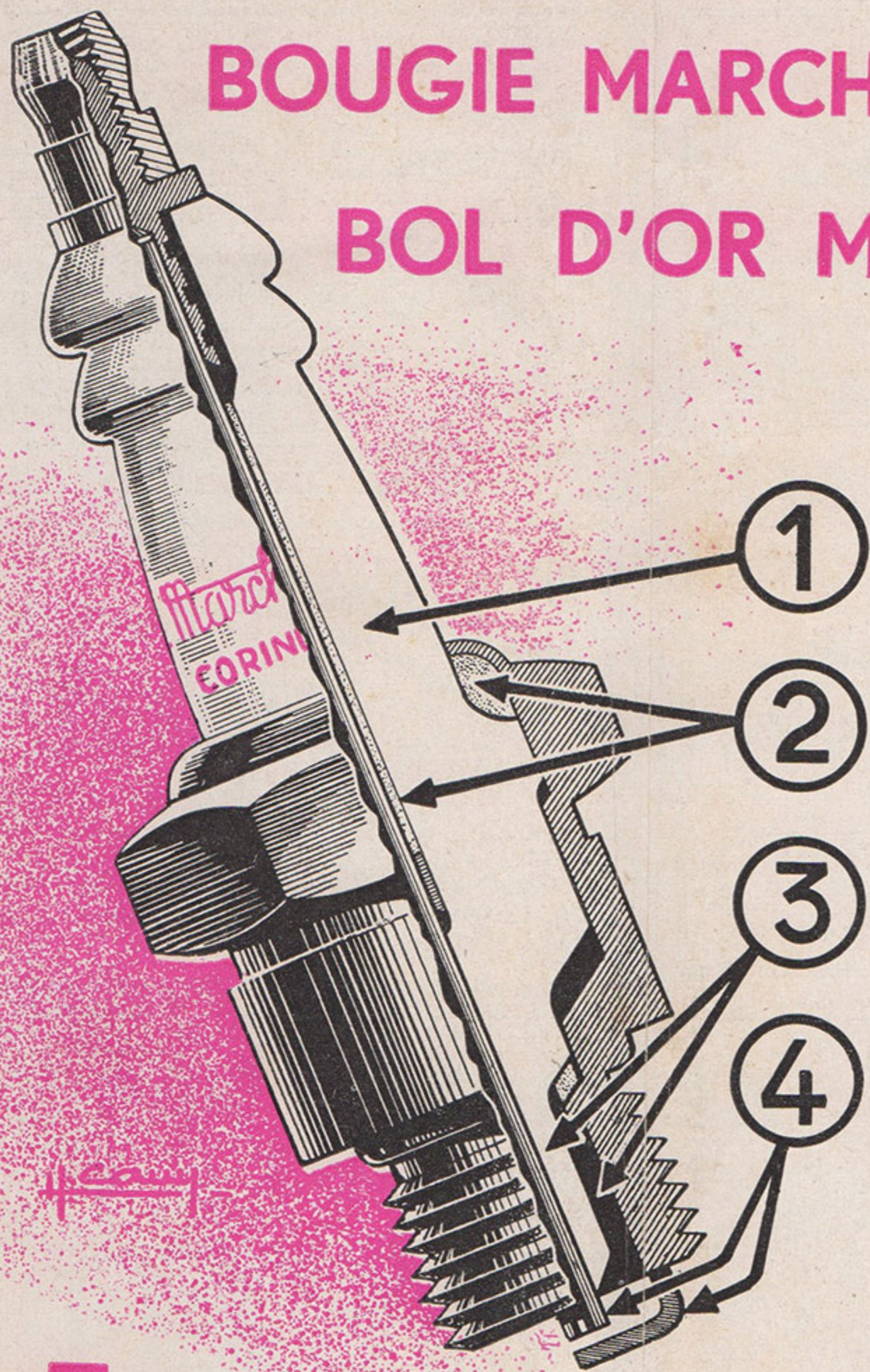
pour recevoir franco
échantillon RUSTINES
et notice sur l'entre-
tien des pneus, spé-
cifiquement Vélo-Moto-Auto
Joindre 35 frs en tim-
bres. Indiquer lisiblement
Nom et adresse.

Mais exigez bien les
VRAIES RUSTINES

Ets RUSTIN, 5 RUE CASTÈRES, CLICHY (SEINE)

La
au

BOUGIE MARCHAL TRIOMPHE BOL D'OR MOTOCYCLISTE



PAR SES QUALITÉS
EXCEPTIONNELLES ET
SON ADAPTATION PARFAITE
AUX MOTEURS MODERNES

son isolant en "Corindon"

ses dispositifs d'étanchéité
brevetés en tous pays

l'étude scientifique de ses
formes et de ses proportions

ses électrodes en alliage nou-
veau à très haute résistance

1

ère Classement général toutes catégories

Collignon sur **GUZZI**

ère

Catégorie 175 cmc.

Bouin sur **PEUGEOT**

ère

Catégorie Sidecars 750 cmc.

Druet sur **C.E.M.E.C.**

MARCHAL

HERBERT, Levallois.