

5^e ANNÉE - N° 79

REVUE BI-MENSUELLE

15 JUILLET 1952

MOTOCYCLES

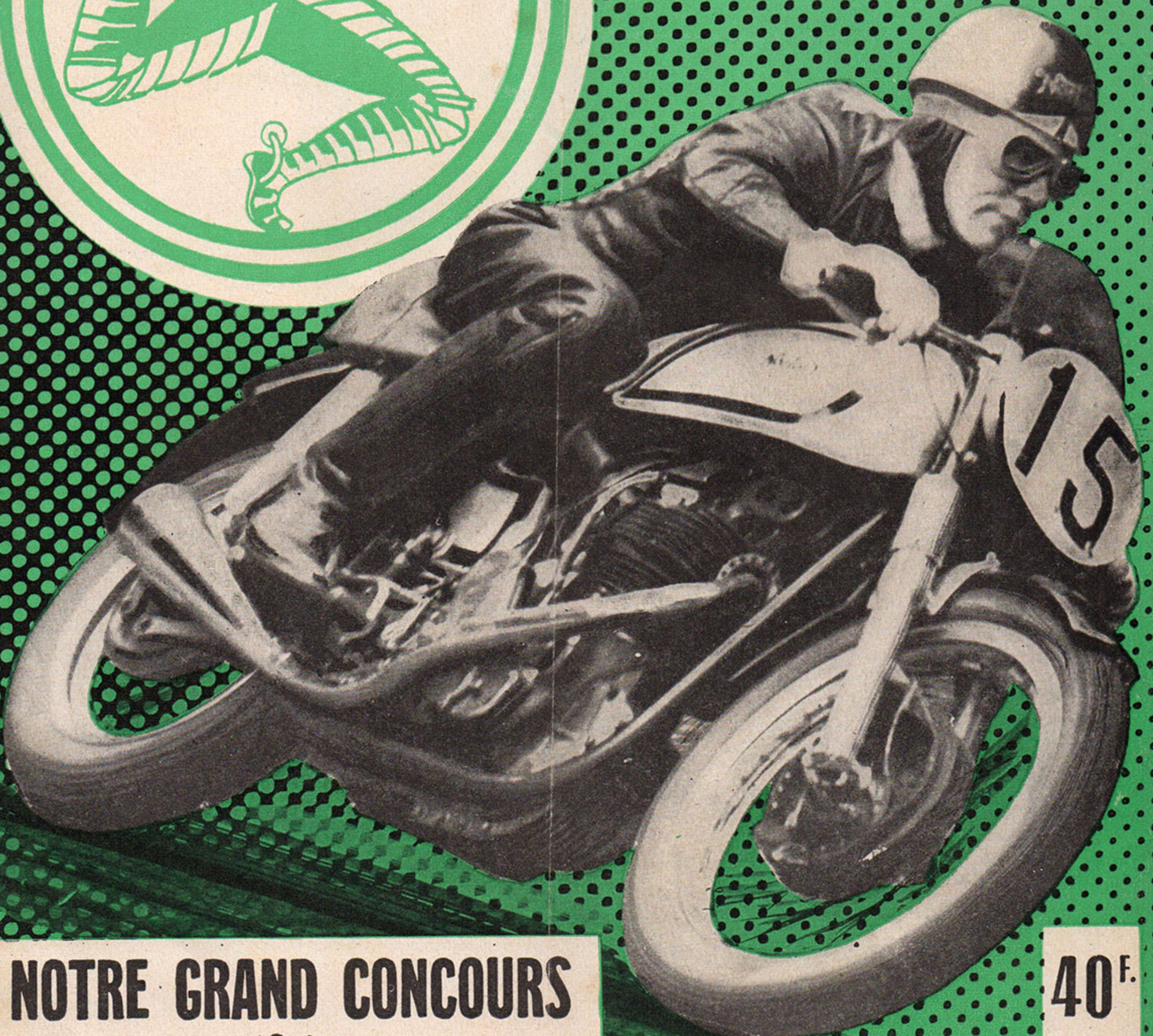
DIRECTEUR : MAX ENDERS

AD^r : R. LAJEUNESSE

14, Rue Brunel, PARIS-17^e



R. Lajeunesse



NOTRE GRAND CONCOURS

(Suite)

40^{F.}



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

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

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



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

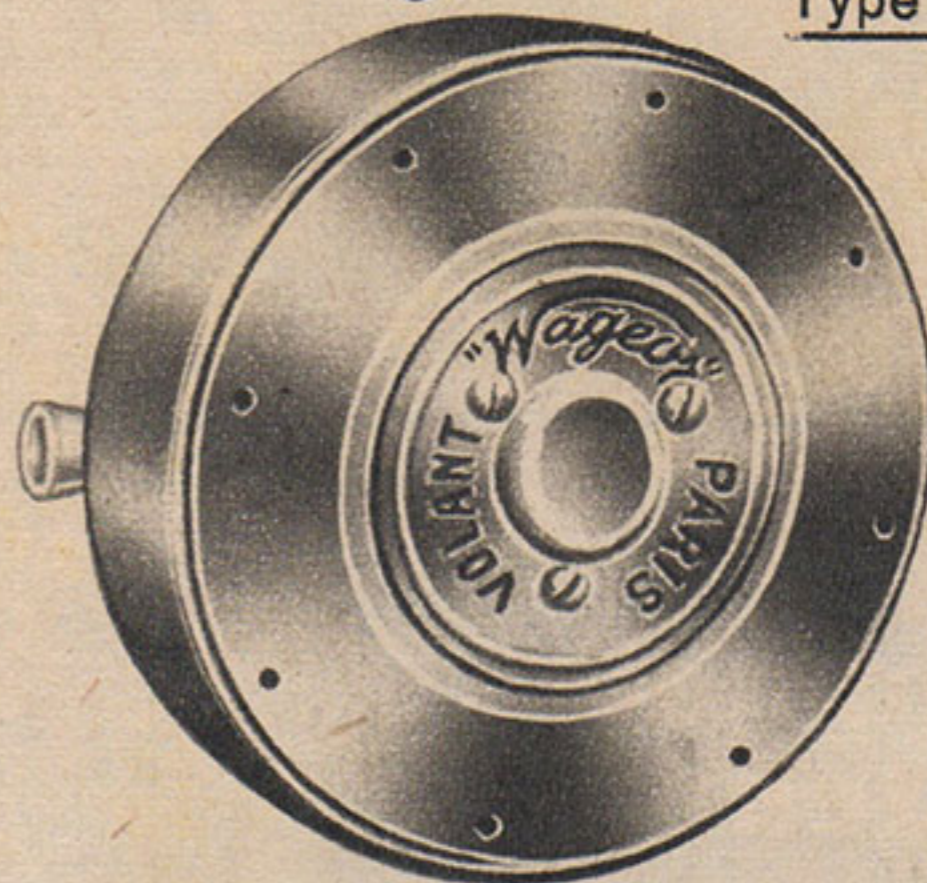


ESSAYEZ-LA...

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15-A



Adopté par la plupart des Constructeurs
de moteurs auxiliaires et de cyclomoteurs

Production des :

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

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

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 IMPERMÉABLE

4 Coloris au choix

Pour usagers de Motos et Scooters

●
Toutes autres COMBINAISONS
Popeline et Gabardine

●
EXÉCUTION SUR MESURE
de tous Modèles de COMBINAISONS



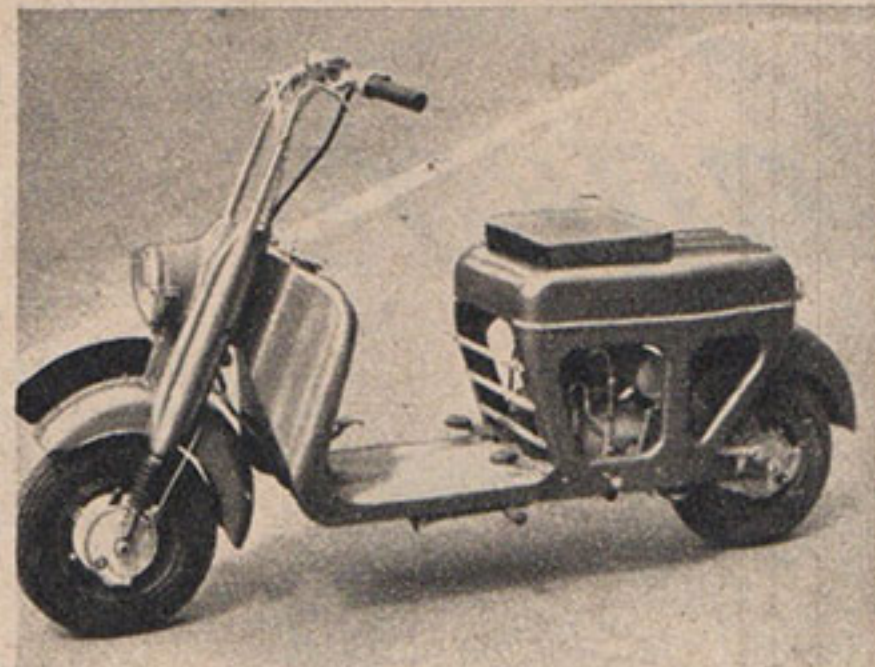
Photo Louis SCIARLI
à Marseille



LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton
&
RENOLD

101
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES



SCOOTER SPEED : 115.000 FR.

LADEVÈZE vous offre livrables de suite

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

VENTE A CRÉDIT dans toute la France avec la reprise de votre ancienne motocyclette ou 30% de la valeur de votre achat, le reste en 7 mois. - 1^{re} échéance, 5 semaines après livraison.

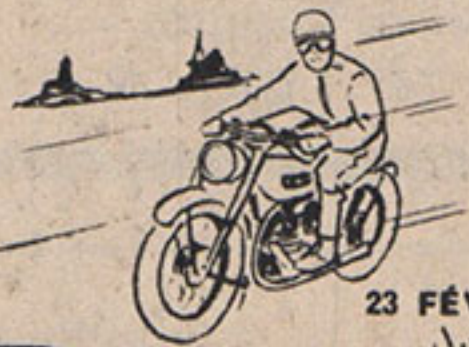
AGENT GÉNÉRAL pour la FRANCE : ARIEL - PANTHER - O.E.C. - S.U.N. VICTORIA - RIXE - UT - TORPEDO. — REPRÉSENTANT EXCLUSIF pour PARIS : PAUL VALLÉE - UNIVERSAL - DOUGLAS. — AGENT : MONET-GOYON - ALMA M.R. - JONGHI - GNOME-RHONE - GUILLER - Scooters SPEED - GUILLER et LOHNER

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

POUR TOUTE RÉPONSE PRIÈRE DE JOINDRE UN TIMBRE

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

Nous dit le Coureur
YVES CAUCHY



PALMARÈS 1952

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



K.L.G.

CORUNDITE

la meilleure bougie du monde

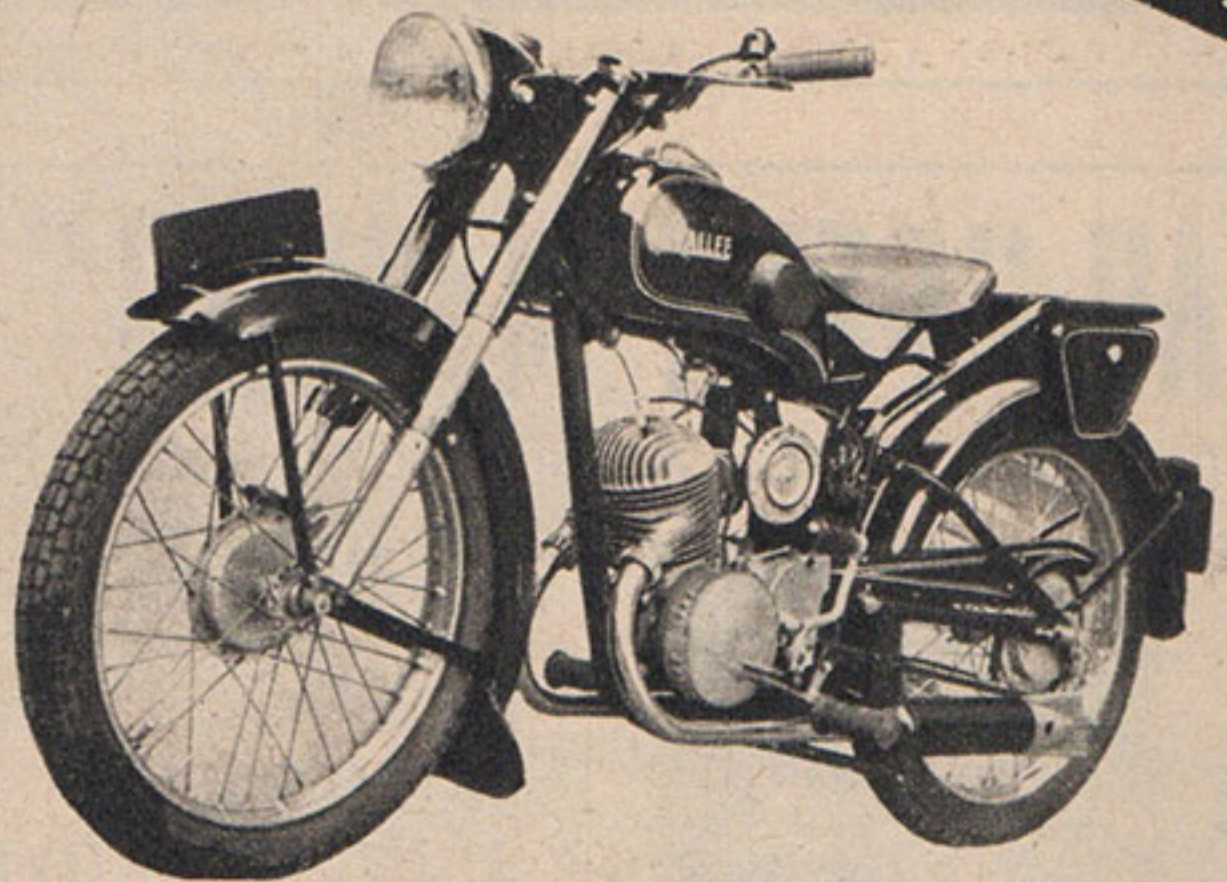
S.I.C.R.A.F. présente

La

Paul Vallée

UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

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



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

MOTOCYCLISTES...

... DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

VÉLOMOTEURS
MOTOS

Scooters BERNARDET

AGENCE

BSA et



VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

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

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE - TERROT

Après leur belle performance
au **BOL D'OR Motocycliste** dans la catégorie 175 cmc.

2 machines au départ pilotées par

Marcel PAHIN et GEORGES

2 machines à l'arrivée qui toutes les deux battent
les anciens records de leur catégorie

GEORGES

confirme la qualité **AUTOMOTO**

en se classant

1^{er} ex æquo CATÉGORIE **175 cmc.**
dans la grande course

PARIS - SAINT-ÉTIENNE - PARIS

(1.307 kms en une seule étape)

AUTOMOTO

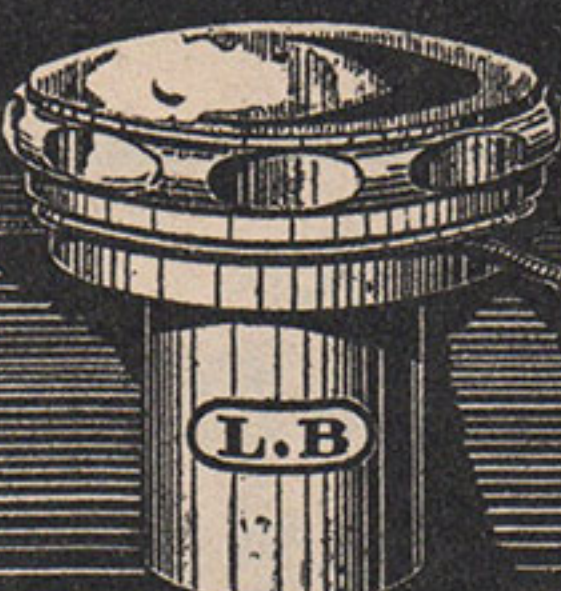
61, Avenue de Rochetaillée, 61 — SAINT-ÉTIENNE

Bloc A.M.C. — Volant SAFI — Bougie EYQUEM — Carburateur AMAC
Chaîne YELLOW — Pneus DUNLOP — Tube OTOM — Freins IDEAL

Magasins d'Exposition et de Vente :

62, Avenue de la Grande-Armée, PARIS — 73, Rue de la Croix-Nivert, PARIS

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

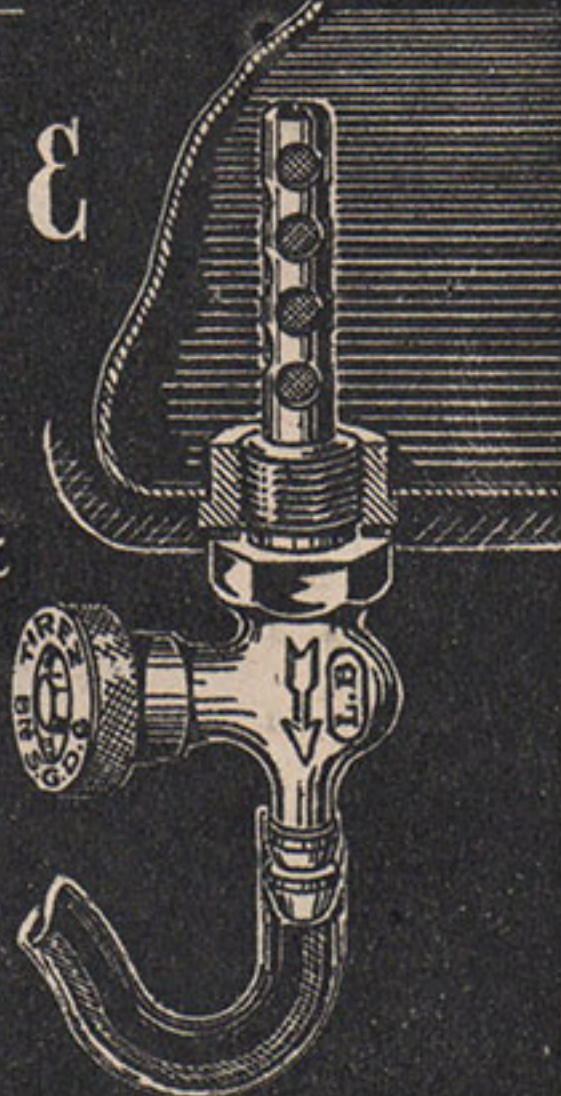


BOUCHONS
de **RESERVOIR**
au $\frac{1}{4}$ de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



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

STATION

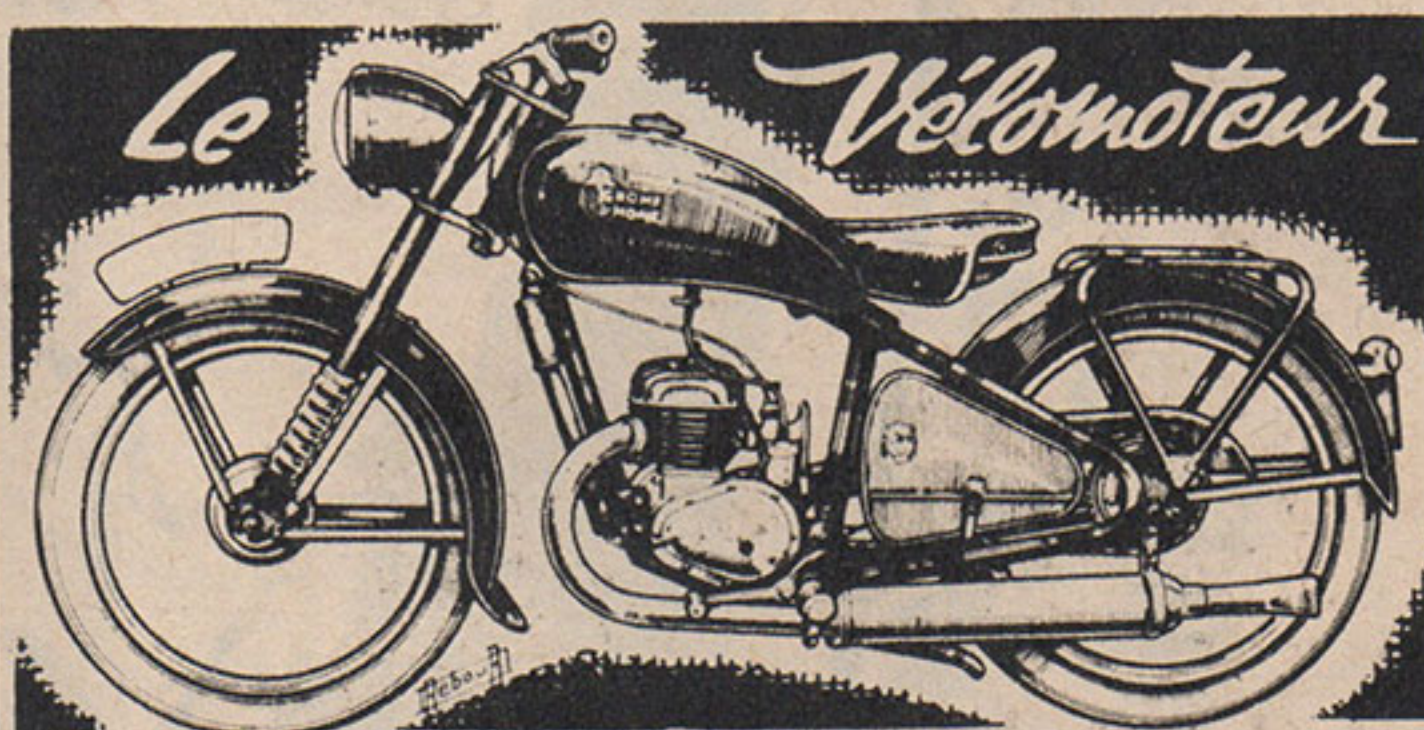
YDRAL

SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17^e - ÉTOILE 17-46

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



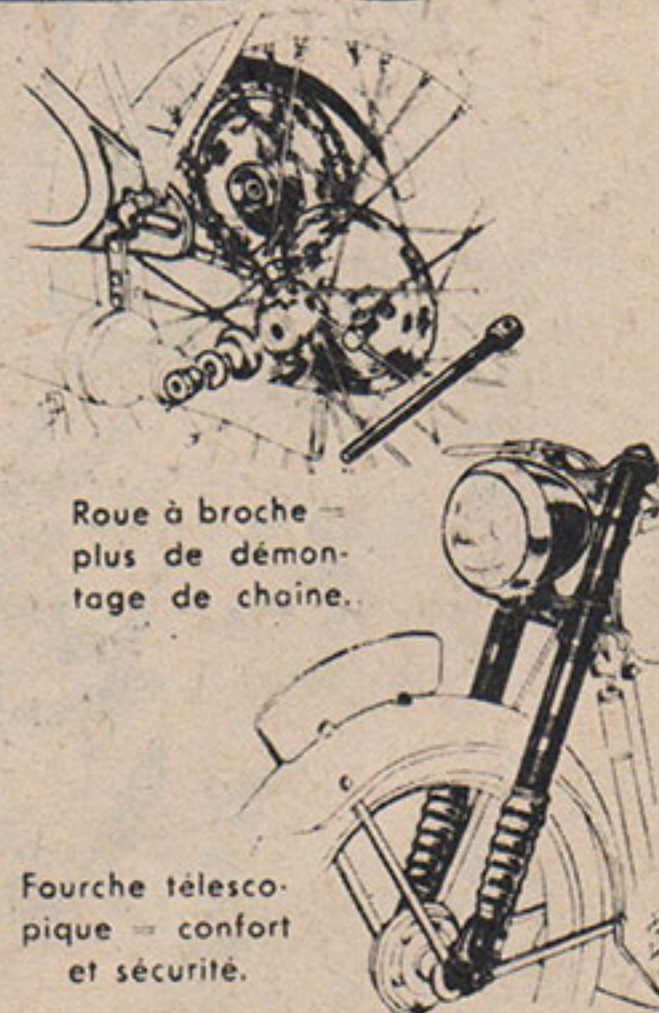
R4^B 125^{CM3}

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

Vente à crédit chez tous
les concessionnaires

Catalogue N° 20
gratuit sur demande

**GNOME
RHONE**



Roue à broche
plus de démontage
de chaîne.

Fourche télescopique
— confort
et sécurité.

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

Partie de LYON,

une 175 NEW-MAP

strictement de SÉRIE

a rejoint sa ville natale

après 16.000 Km.

parcourus sur les routes d'Europe

aux mains de Monsieur JEAN BOUCHER

SANS LE MOINDRE
INCIDENT MÉCANIQUE!

... sans commentateur

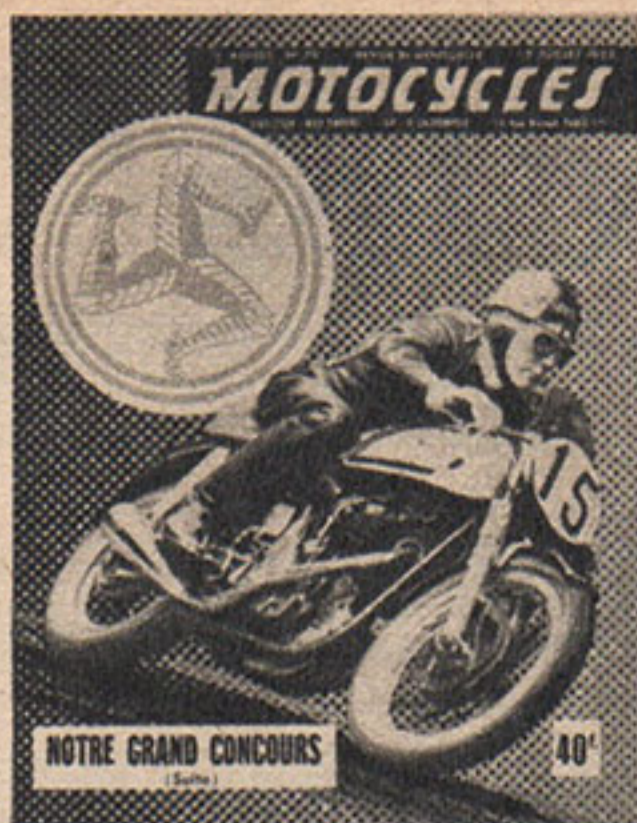


MOTOCYCLETES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

J. Camy



ARMSTRONG
Vainqueur
du T.T. Senior
(Ph. Langeron).

A U S O M M A I R E :

- ★ Concours Motocycles. 8
- ★ Le Tourist-Trophy.. 10
- ★ Vu pour vous..... 17
- ★ 16.000 km. à travers l'Europe..... 18
- ★ Circuit d'Angoulême. 20
- ★ Les Rallyes du mois. 23
- ★ Nouvelles d'Italie.... 28
- ★ Clubs..... 30

5^e ANNÉE

N° 79

15 JUILLET 1952

MOTOCYCLES

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

Cinquième anniversaire...

MOTOCYCLES est entré, ce mois-ci, dans sa cinquième année. Lancé en 1947 avec un tirage de début de 10.000 exemplaires, il atteindra les 75.000 au prochain Salon.

Cette progression constante, nous la devons moins à nous-mêmes qu'à nos lecteurs ; ils nous ont fait confiance, ont eu foi dans nos promesses et, par leur assiduité, leurs encouragements et leurs critiques, nous ont aidé à suivre sans défaillance la voie que nous nous étions tracée.

Ainsi, d'année en année, nous avons pu successivement augmenter notre tirage, améliorer notre présentation, adopter la parution bimensuelle, puis l'impression en héliogravure qui donne aux illustrations plus de relief et de netteté dans les détails.

Mais on n'atteint jamais le but quand on est à la recherche du mieux.

Nous vous réservons donc d'autres bonnes surprises pour les jours prochains. Ceci est une promesse ; comme les autres, nous la tiendrons.

Max Enders

Sport en U.R.S.S.

Le 14 mai 1950, le public de Moscou assistait aux championnats des courses de motocyclistes sur circuit fermé, 90 virages « en épingle » à droite et à gauche, parcours : 15 km.

Les championnats débutèrent par le départ des 125 cmc. Compétition masculine et féminine gagnée par L. Istomine de la Société Sportive Torpédo qui couvrit les 15 km. en 12' 22".

Dans les 350 cmc. c'est E. Gringaut, moniteur de l'armée de l'air, qui emporta le titre en 11' 17". V. Svéchnikov s'adjugeait la victoire dans les 750 cmc. en 11' 25".

Le championnat par équipe des 125 cmc. et des 350 cmc. fut acquis à l'équipe de l'armée de l'air. Ci-dessous départ des 350 cmc.

Serviabilité.

Cela fait deux fois que nous sommes appelés à avoir besoin des services de ces stations-(service?) de vulcanisation. La première fois un obus de valve nous a lâché, la deuxième notre tube de dissolution s'est trouvé mal. Dans les deux cas, on n'a pu (ou voulu) nous vendre ce que l'on sollicitait. Dans le deuxième cas, on ne pouvait pas vulcaniser une pièce sur la chambre à air démontée avant un

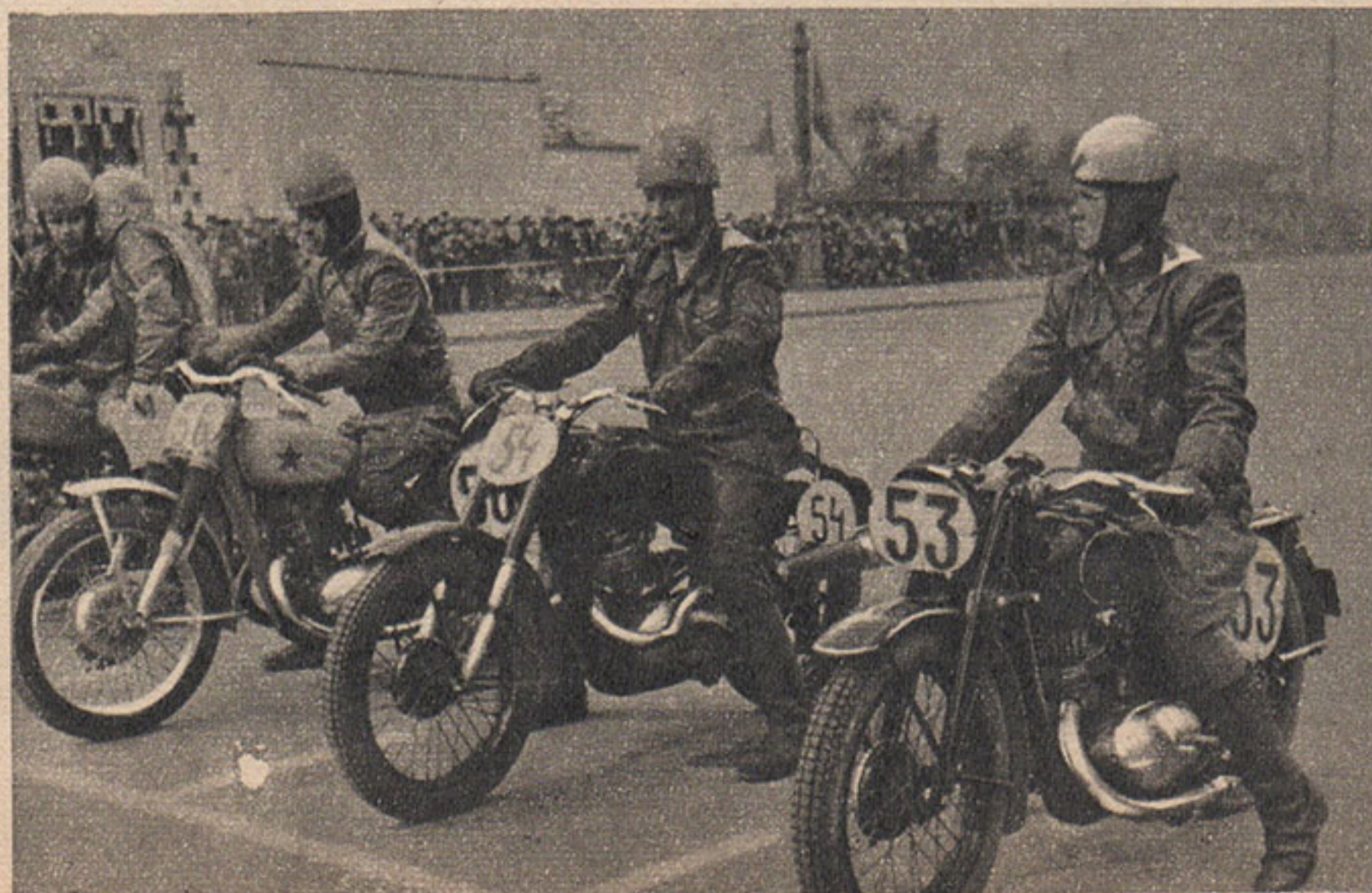
temps indéterminé. Que de détestables pratiques à l'égard de motards qui ne disposent pas de roue de secours.

Un brise-cœur : Bernard!!!

Cette photo est capable de soulever bien des jalousies, sinon des drames dans l'entourage de notre champion des grands raids, Bernard.

Qu'on se rassure : la jolie fille qu'il serre dans ses bras n'est autre qu'un mannequin en carton présentant avec un sourire charmant, mais immuable, une marque de pellicules photographiques.

L'apparence est trompeuse et Bernard un humoriste.



Concours "Motocycles"

Les candidats ont désormais entre les mains, et sous les yeux, tous les éléments pour participer au concours. Il reste naturellement une inconnue: la question subsidiaire destinée à départager les ex æquo. Nous effectuerons prochainement à Montlhéry le parcours avec les deux litres d'essence; nous disons, prochainement parce qu'au préalable, en fixant la date de cette épreuve, nous inviterons à y assister tous les lecteurs désireux de se rendre compte de sa parfaite régularité.

Il faut avant tout, pour que cette ultime question ne suscite aucune contestation, que le concours soit définitivement clos et que toutes les réponses nous soient parvenues.

Rappelons brièvement le règlement en donnant quelques précisions complémentaires :

Il s'agit simplement d'identifier la marque des douze machines d'après les douze photos partielles publiées; **la marque seulement** et non la cylindrée, comme il avait été dit antérieurement, car il peut se faire que deux machines de même marque mais de cylindrées voisines soient dans leur ensemble rigoureusement identiques.

On nous a objecté, d'autre part, que certaines maisons avaient des sous-marques se ressemblant à la couleur près, comme sœurs jumelles et que, de ce fait, il était impossible d'après photo, de les distinguer, par exemple : Peugeot et Griffon, Terrot et Magnat-Debon, Motobécane et Motoconfort, Monet-Goyon et Kœhler-Escoffier.

Cette observation étant fondée, nous ne ferons pas de distinction entre marques et sous-marques si l'identification est exacte.

Nous rappelons d'autre part la question subsidiaire destinée à départager les ex æquo : distance parcourue sur le 125 cmc. Vallée, premier prix de ce concours, avec deux litres de carburant sur l'autodrome de Montlhéry en kilomètres, mètres et centimètres.

Nous prions enfin nos lecteurs de nous faciliter le dépouillement et le classement des réponses en les établissant strictement suivant le modèle ci-dessous :

CONCOURS « MOTOCYCLES »

N° 77	}	Photo 1 : marque	
		— 2 : —	
		— 3 : —	
		— 4 : —	
		— 5 : —	
		— 6 : —	
N° 78	}	— 1 : —	
		— 2 : —	
		— 3 : —	
		— 4 : —	
		— 5 : —	
		— 6 : —	

QUESTION SUBSIDIAIRE

Kilométrage avec deux litres de mélange à 10%, à 45 de moyenne :
..... kms mètres centimètres

Nom et adresse (bien lisibles):.....

Ecrire si possible sur une seule page et d'un seul côté de la feuille, éviter tous commentaires et ne pas traiter d'autres sujets.

**

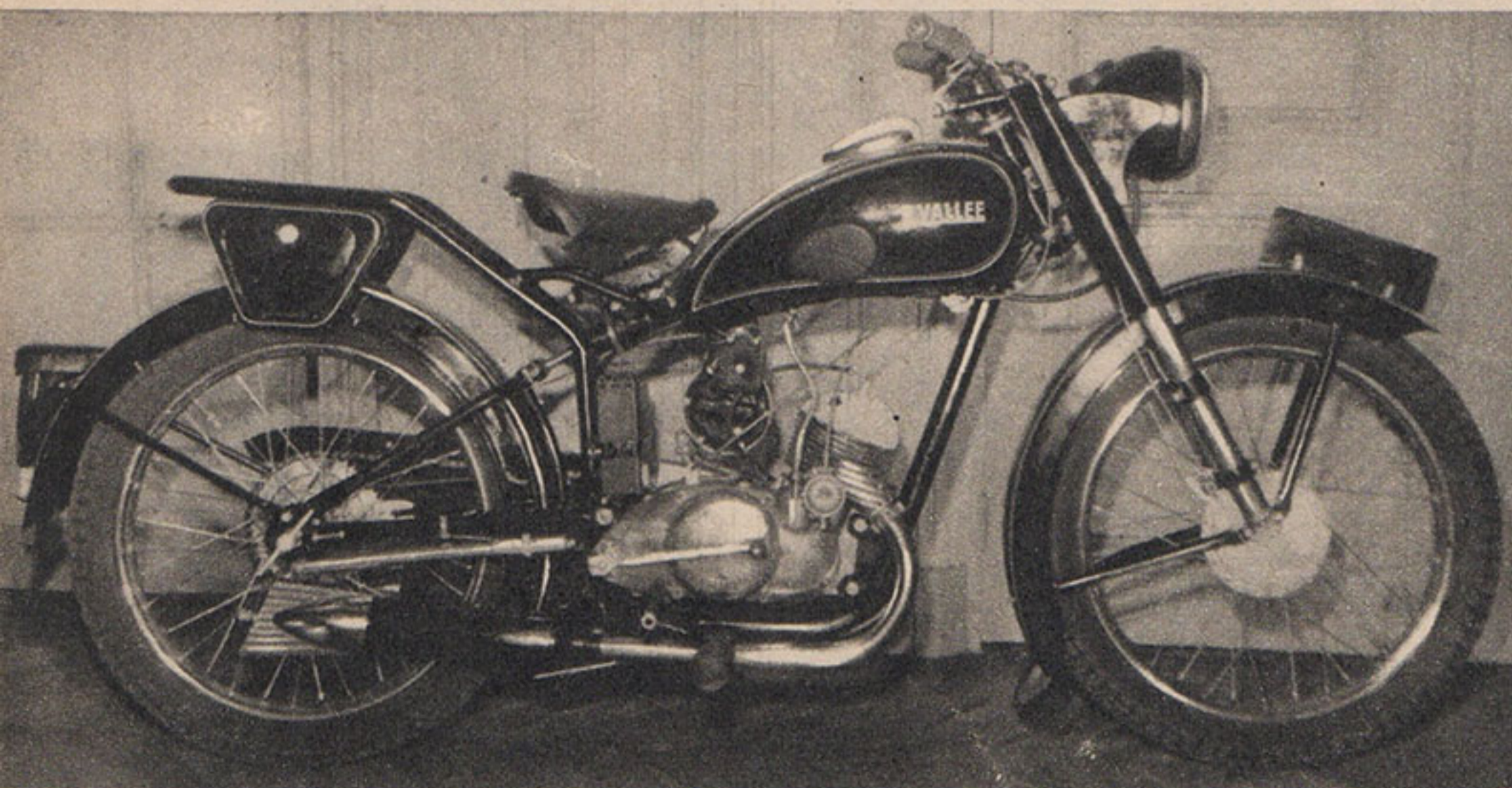
Le concours sera définitivement clos le 31 juillet à minuit, date de la poste.

LISTE DES PRIX

- 1^{er} 1 vélomoteur Vallée 125 cmc., 4 vitesses Ydral à suspension intégrale.
- 2^e 1 cyclomoteur A.G.F. Cucciolo 4 temps à culbuteurs.
- 3^e 1 moteur auxiliaire « Le Poulain » sur roue AV.
- 4^e 1 paires sacoches cuir Super-luxe.
- 5^e 1 combinaison Macombyn bleue « Rallye ».
- 6^e 1 pare-chocs moto avec béquille latérale E.K.A.
- 7^e 1 pare-chocs mot. standard E.K.A.
- 8^e 1 pare-chocs vélomoteur E.K.A.
- 9^e 1 siège AR. Mérat.
- 10^e 1 selle AV. Mérat.
- 11^e 1 guidon luxe 400 R.F. Saker.
- 12^e 1 paire sacoches cuir Braun.
- 13^e 1 casque Géno.
- 14^e à 24^e 1 chaîne moto Sédis.
- 25^e à 27^e 1 paire lunettes Rod-88.
- 28^e 1 poignée tournante Saker 525 R.
- 29^e 1 poignée tournante Saker 522 R.
- 30^e à 40^e 1 tuyauterie souple OTOM pour moto ou vélomoteur.
- 41^e à 76^e 1 bougie Gurtner ou Eyquem.
- 77^e à 88^e 1 pochette de 5 flacons Brennus.
- 89^e à 100^e 1 abonnement à l'une des Revues suivantes : « La Vie Pratique », la « Revue Nationale de la Chasse », « La Pêche et les Poissons », « Votre Mode », etc...

**

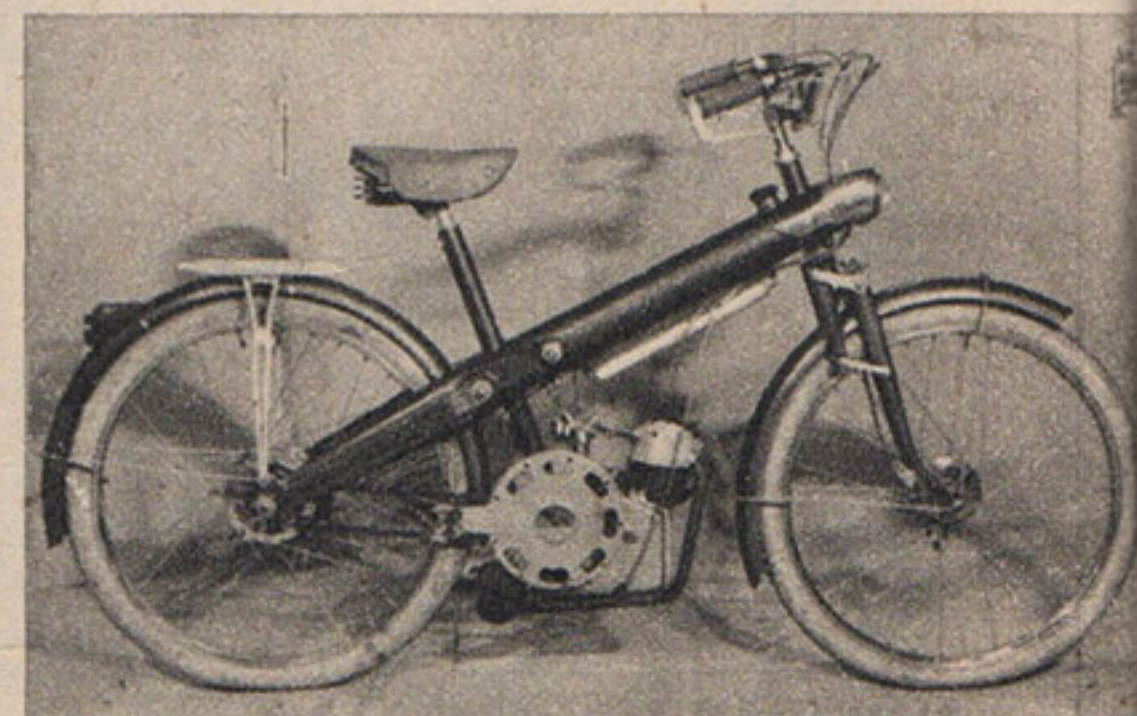
Le premier prix du concours : vélomoteur 125 cmc. Vallée, est dès à présent visible dans les vitrines de notre immeuble : 14, rue Brunel, Paris-17^e.



**La 125 Vallée,
1^{er} Prix du Concours.**

★

**Le cyclomoteur A.G.F.,
second Prix.**

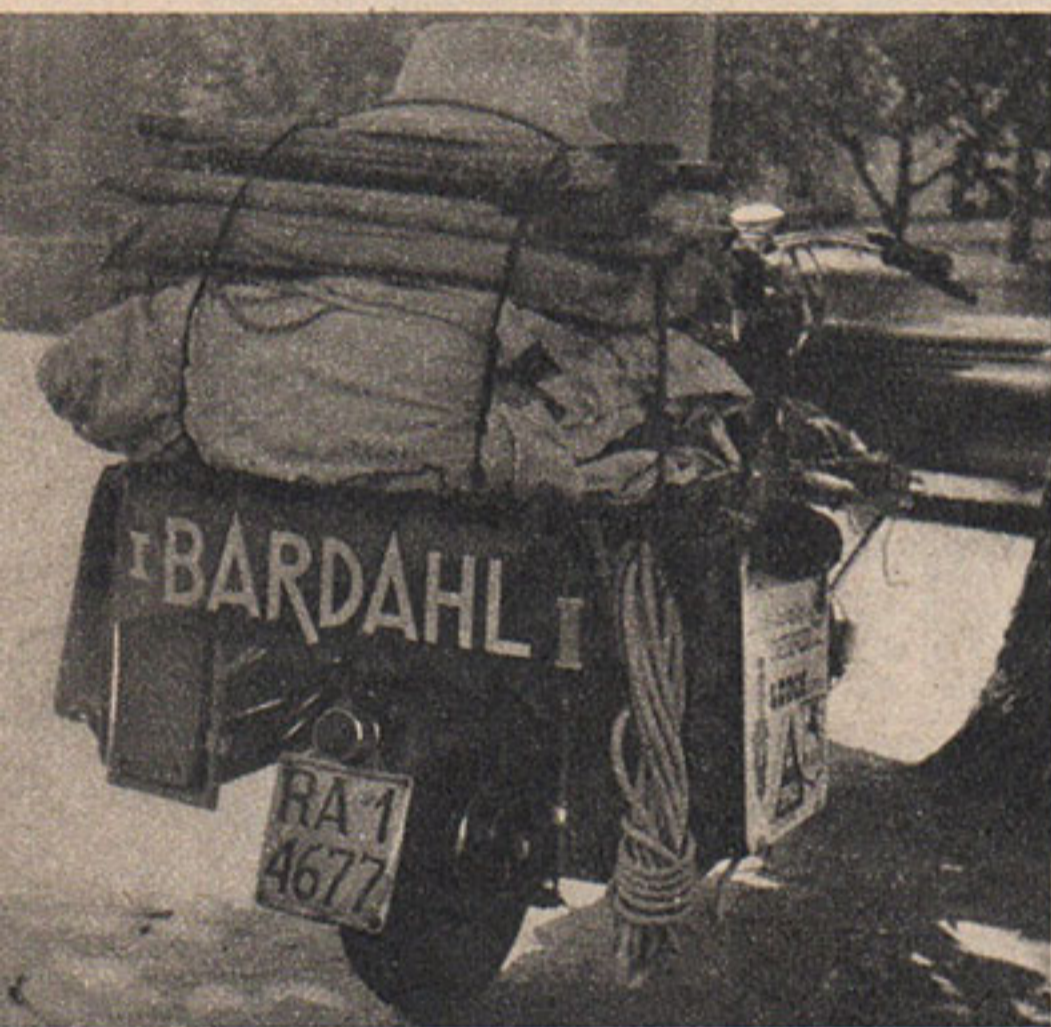


**Les premiers Lambretta
sortis en série de
l'usine de Troyes.**

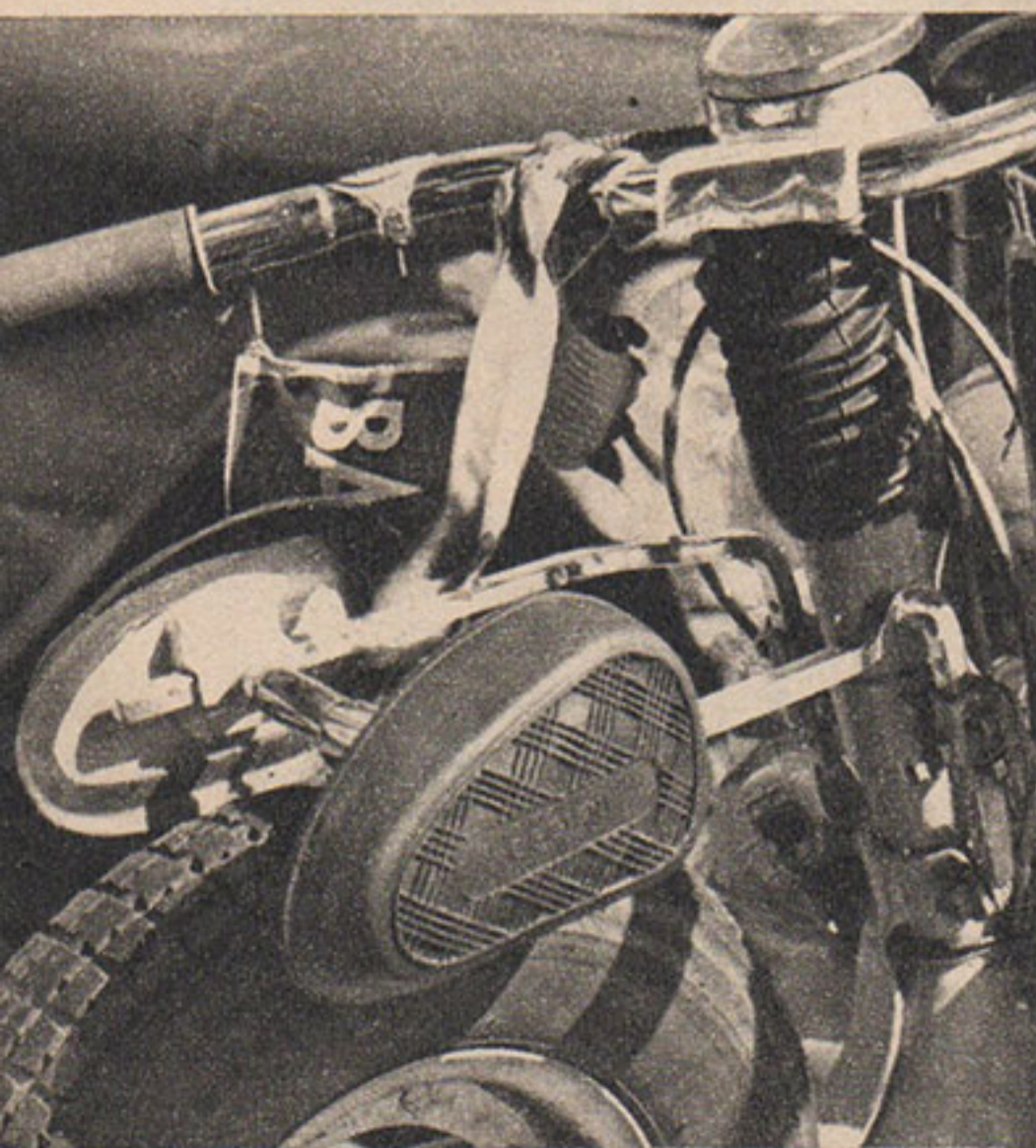
PRÉSENTATION DU SCOOTER LAMBRETTA "L. D."

Lundi 16 juin, au siège de l'A.A.T., a eu lieu une cordiale réception offerte par le « Scooter-Club Lambretta Paris et Ile-de-France » en l'honneur de l'équip « Lambretta » faisant

**L'imposant "barda"
de l'expédition.**



**Des grippe - genoux
avaient été adaptés,
ainsi qu'un montage
particulier de la
roue de secours.**



partie de la caravane de la course Strasbourg-Paris à la marche.

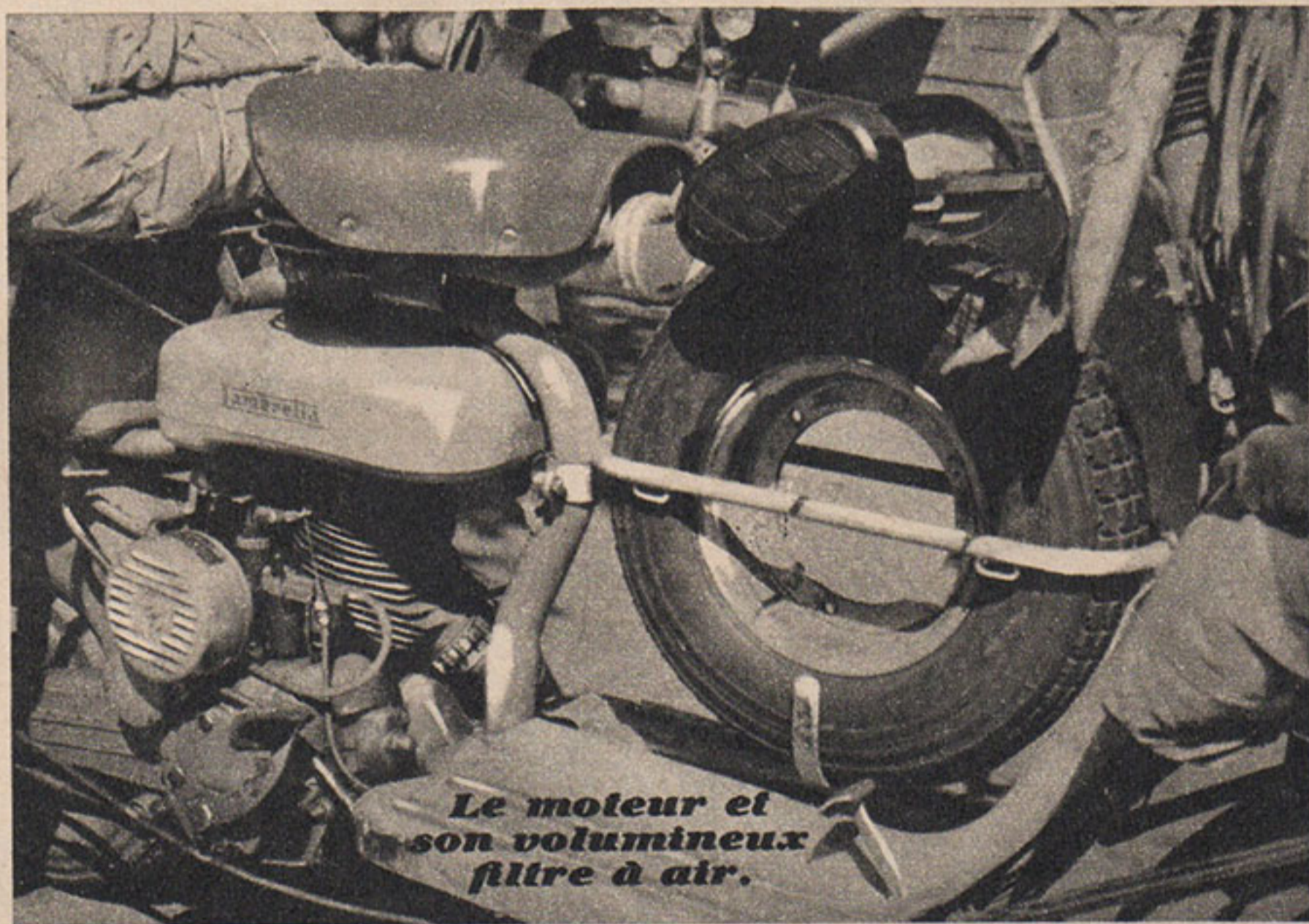
Les cinq conducteurs dont M. Robert Karcher, fils du sympathique concessionnaire de Strasbourg, pilotaient les cinq premiers « Lambretta » nouveau type L.D. sortis de la Société Industrielle de Troyes.

L'accueil réservé aux nouveaux « Lambretta » a été enthousiaste et le court essai que nous

avons pu faire nous a fait constater les avantages de sa nouvelle technique.

Parmi les personnes présentes nous citons : M. Ponzi, vice-président et M. Robert Gérald, trésorier du « Scooter-Club Lambretta » ainsi que MM. Trestard et Monjaret, M. Mering et M. Sausset d'Air-France, les sympathiques animateurs de ce club. Journalistes et photographes avaient été cordialement conviés à cette réception.

90.000 Km SUR LAMBRETTA



**Le moteur et
son volumineux
filtre à air.**

Paris et le Lambretta-Club accueillirent récemment deux Lambrettiste Italiens, MM. Dante Vecchi et Eduardo Mani, partis de Milan pour réaliser un raid d'environ 90.000 kilomètres à travers le monde. Les pays suivants figurent sur l'itinéraire : Italie, France, Espagne, Portugal, Afrique, le Cap via l'Australie, les Indes, le Moyen-Orient, les Balkans et Milan.

Les machines bénéficiaient de certains aménagements : filtre à air de grande dimension,

protection de certaines articulations, réservoirs supplémentaires, etc. L'impressionnant bagage comprenait, en sus de l'équipement indispensable, de nombreuses pièces de rechange.

« Motocycles », en la personne de notre directeur Max Enders, eut le plaisir de signer le Livre d'or de l'expédition et de souhaiter bonne route aux deux intrépides voyageurs.

considérations sur le T.T.

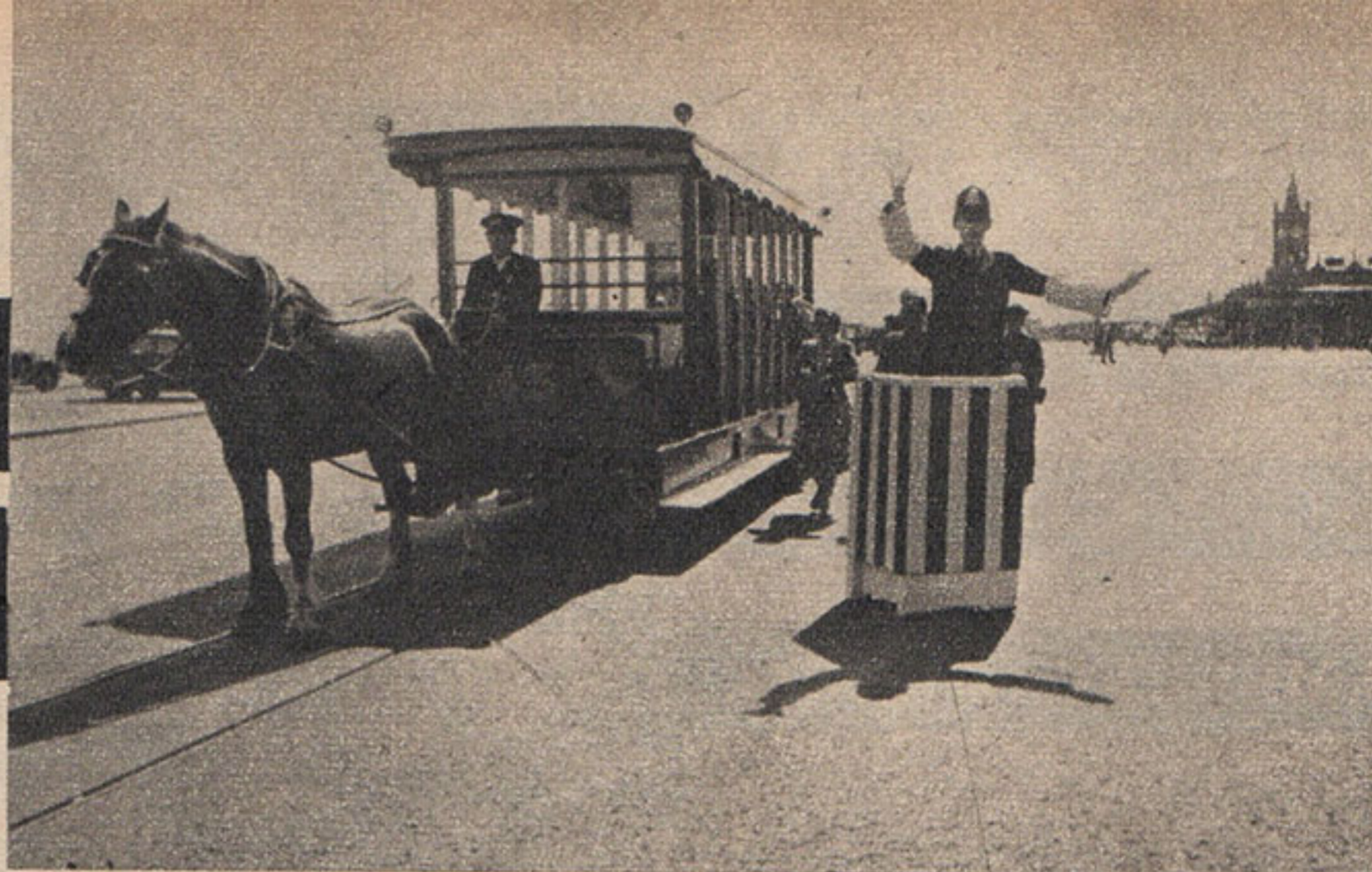
LILE DE MAN qui se trouve à environ 150 kilomètres de Liverpool est le lieu de promenade de beaucoup d'Anglais; son climat très tempéré lui donne une petite note Côte d'Azur. La ville principale, Douglas, ne vit exclusivement que du tourisme et sa rade, bordée d'hôtels sur près de 4 kilomètres, rappelle un peu Nice. Cette particularité est malheureusement gâtée, à nos yeux de Français, par une affreuse symétrie dans les constructions qui sont rigoureusement semblables à perte de vue. Un tramway à cheval très pittoresque permet une visite facile de la longue avenue du bord de la mer.

Les jours sont beaucoup plus longs que sur le continent et à 11 heures du soir le ciel est encore clair. L'île est assez montagneuse et comporte des sommets de 700 mètres, ce qui fait quand même une assez belle montée pour les concurrents du T.T. dont le circuit emprunte cette partie accidentée.

Le parcours du T.T. est très spécial et mérite une étude particulière. C'est un circuit essentiellement touristique comportant de nombreux virages sans vue; en général la visibilité n'excède pas 200 mètres en moyenne, il y a quelques passages de 3 à 400 mètres, soit par suite de courbes, soit par suite de dénivellations de la route. Le sol est très ordinaire et même cahoteux à beaucoup d'endroits. Un cassis sur un pont, qui provoque un saut de plusieurs mètres, une dure montée agrémentée d'une épingle à cheveux, une mauvaise descente et un virage très vif à Governor's Bridge sont quelques-uns des passages marquants de ce circuit. En résumé deux virages lents et une multitude de courbes peu prononcées, parfois difficiles à prendre, presque toujours sans visibilité et qu'il faut aborder à très grande vitesse. On conçoit aisément que dans ces conditions, seul un pilote ayant une très grande habitude du circuit à ses chances dans le T.T. Il faut connaître à l'avance la vitesse optimum à laquelle chaque virage peut être pris et sur 60 kilomètres de tour cela représente un travail de titan. Le parcours, depuis les plaines du bord de la mer, les sous-bois brumeux et une montée rapide vers des sommets de 700 mètres où la température est nettement plus froide, pose des problèmes très épineux de carburation.

ORGANISATION

Celle-ci est impeccable à tous points de vue. Il en coûte simplement 30.000 livres (30 millions de francs) dont 1 million pour le téléphone. Chaque correspondant a son téléphone particu-



Le tramway de Douglas dans l'île du Man.

lier. Les tribunes très vastes situées sur le sommet de la colline, au flanc de laquelle est bâtie la ville, permettent d'admirer le magnifique panorama de Douglas et de sa baie. Plus d'une centaine de box, avec chacun deux distributeurs d'essence, permet aux nombreux concurrents de chaque course un ravitaillement aisé, sans aucune gêne réciproque. Le tableau d'affichage (environ 80 m. de long) donne en permanence la position de chaque coureur. Une véritable armée de scouts et de peintres s'affaire, sous les ordres de la cabine de chronométrage, pour mettre ce gigantesque fichier à jour. La partie centrale du tableau donne même des renseignements plus précis pour les six premiers leaders.

Pour chaque concurrent une flèche, qui se déplace sur un cadran comportant les initiales des principaux passages, indique l'endroit où il se trouve à chaque instant.

Le camion-laboratoire de Motor Cycling permet de voir les photos de la course moins d'une demi-heure après la fin de celle-ci; 2 heures après la victoire de Armstrong en 500 une édition spéciale était en vente à Douglas; 4 heures après les journaux de Londres étaient en vente avec tous les détails de la course.

Le plus étonnant est le manque apparent de dispositifs de sécurité pour le public. Pas de bottes de paille, quelques sacs de sable en de rares endroits, une corde simplement tendue entre deux points à ne pas franchir ou même simplement une bande blanche, tracée à la chaux, et c'est tout... Quelques agents et contrôleurs de la course par-ci par-là (pas plus de 100 sur 60 km.) suffisent à notre grande stupéfaction pour maintenir la foule des spectateurs. Pas d'incartades, ou si peu; un simple mot suffit à ramener docilement le curieux à sa place, il y a de quoi rêver.

Chaque course commence vers 10 heures environ pour se terminer vers 13 h. 30. L'heure sacro-sainte de midi ne compte pas pour un Anglais; une tasse de thé lui suffit. C'est une habitude difficile à acquérir pour nous et un bon bifteck-frites ferait mieux notre affaire.

Dès 6 heures du matin une armée de motards, équipés de splendides machines, envahit la route du circuit. C'est une fête, un hymne à deux-roues, pour tous ces fanatiques. Ils viennent au T.T. comme d'autres vont en pèlerinage. Pas de motos inférieures à 350 et quelles machines... c'est un vrai Salon de la Moto. Chaque amateur va s'établir dans le virage à son gré, pour voir passer ses idoles (le mot n'est pas trop fort). Pas de difficultés pour s'installer ici, on ne paie pas, seules quelques tribunes sont payantes. La plus grande partie des frais est assurée par l'île de Man qui récupère en prélevant une petite taxe sur les passages en bateau. Comme on ne peut pas venir autrement (à moins d'employer l'avion) chaque touriste apporte donc sa quote-part au financement de l'épreuve.

En ville tout est sous le signe de la moto, pas un bibelot, pas un article qui n'en montre la trace. Il se vend plus de cartes postales de Duke et autres coureurs anglais que de cartes postales de l'île elle-même.

Les courses qui ont lieu ici constituent la principale ressource de ses habitants et le T.T. pour cette raison et pour d'autres aura lieu encore longtemps à l'île de Man.

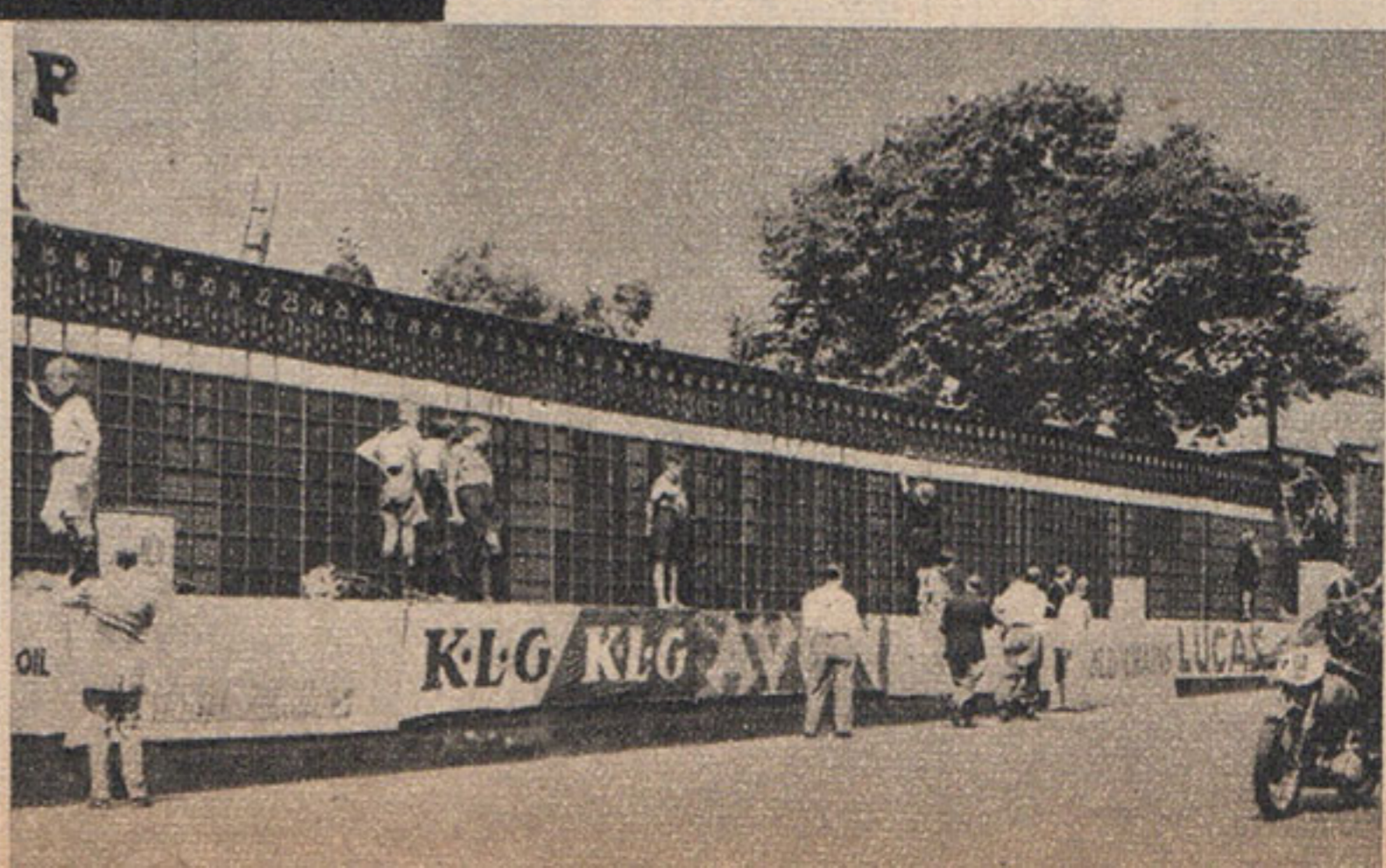
La femme de Duke est originaire d'ici et le sympathique pilote de Norton a la popularité d'une vedette de cinéma. Il ne peut se montrer sans être assailli de demandes d'autographes, ce qu'il fait d'ailleurs avec le sourire.

Les épreuves préférées du public sont les 350 et surtout les 500.

Des bateaux spéciaux ont amené sans interruption des touristes venus uniquement pour cette dernière épreuve. Ils n'ont d'ailleurs pas été déçus car la course fut réellement captivante jusqu'au bout.

Pour les 125 et 250, beaucoup moins de monde; il est vrai que dans ces catégories les machines anglaises ne peuvent concurrencer la redoutable équipe italienne. Un point de consolation pourtant pour les chauvins, ce sont les pilotes anglais qui ont conduit les motos étrangères vers la victoire.

LES TABLEAUX D'AFFICHAGE



LE T. T. SENIOR

(500 cmc.)

GRAHAM vaincu par Armstrong dans les derniers tours. Duke vaincu par la malchance.

Tels sont les mots qui viennent à l'esprit pour décrire succinctement l'épreuve majeure de la semaine du T.T.

Sur les rangs se trouvent 72 partants, parmi lesquels 41 termineront, soit un déchet de 43%.

Les conditions atmosphériques sont idéales, promettant de bonnes performances.

Duke partant le premier, sa victoire de l'an dernier l'autorisant à bénéficier de cet avantage, trouve évidemment les routes libres tandis que ses plus sérieux rivaux ont de nombreux coureurs à doubler. Aussi est-ce avec une avance de 16 secondes sur Graham (parti en 16^e position) que Duke termine son premier tour. A 30'' de Duke le Sud-Africain Amm, à 35'' Armstrong, à 1' 09'' Kavanagh, etc...

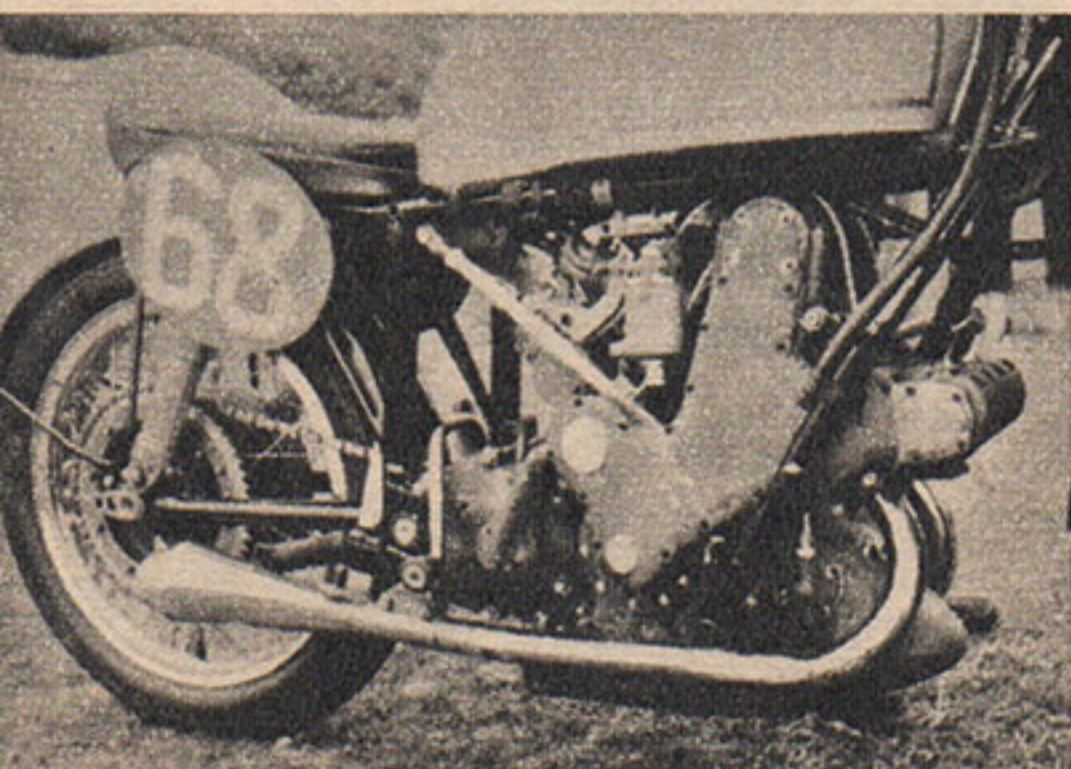
De la troisième à la septième place nous trouvons des « étrangers », ce qui tend à prouver que la longueur et les difficultés du circuit ne sont pas absolument un handicap pour un coureur de classe.

Le premier tour voit la chute, au sens propre, d'un concurrent sérieux, Brett, sur A.J.S. 1951, blessures superficielles, mais il doit en rester là. Heath (Vincent) casse sa suspension arrière et abandonne. Notons que Graham a comblé son retard initial de 20'' sur Armstrong et ils sont les deux suivants de Duke sur le circuit, Graham ayant passé 14 coureurs au cours du premier tour.

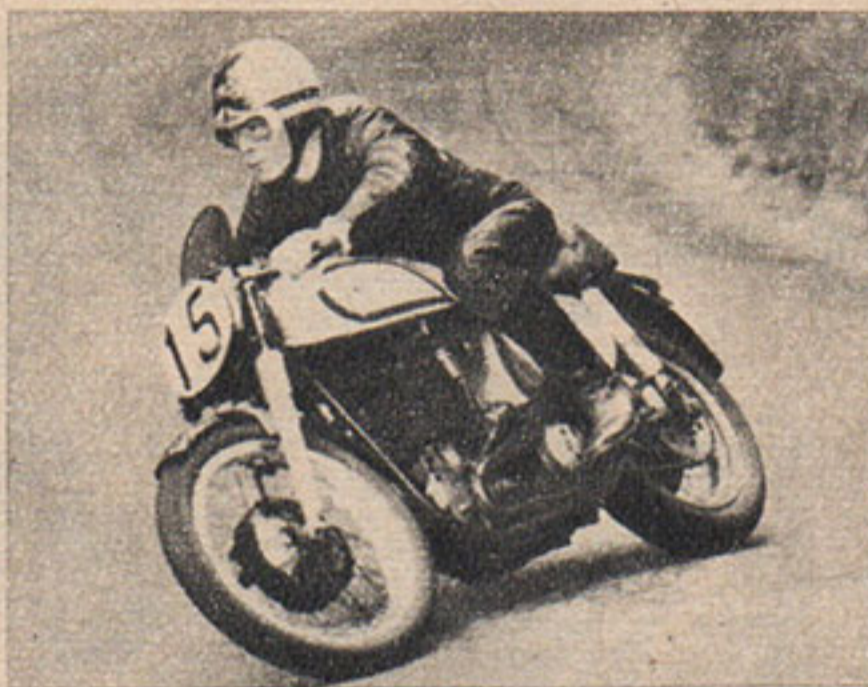
Au deuxième tour Duke mène toujours malgré des crachements au carburateur à plein régime. La faible pression barométrique (imprévue) a perturbé la carburation et il lui manque quelque deux cents tours. Des malchanceux sont obligés de se retirer de la lutte; parmi lesquels, Sherry (Norton) embrayage, Hardy (350 A.J.S.) chaîne primaire rompue, Williams (350 Vélocette) ressort de soupape cassé, Billington (Norton) moteur grippé, Coleman (A.J.S. 1952) se trouve gêné par une boîte de vitesses capricieuse et n'occupe pas la place à laquelle il pourrait prétendre. A l'issue du 2^e tour, les premiers sont :

Duke, à 37'' Graham (M.V.), à 1' 01'' Amm (Norton) à 1' 27'' Armstrong, à 2' 17'' Kavanagh, à 2' 46'' Coleman.

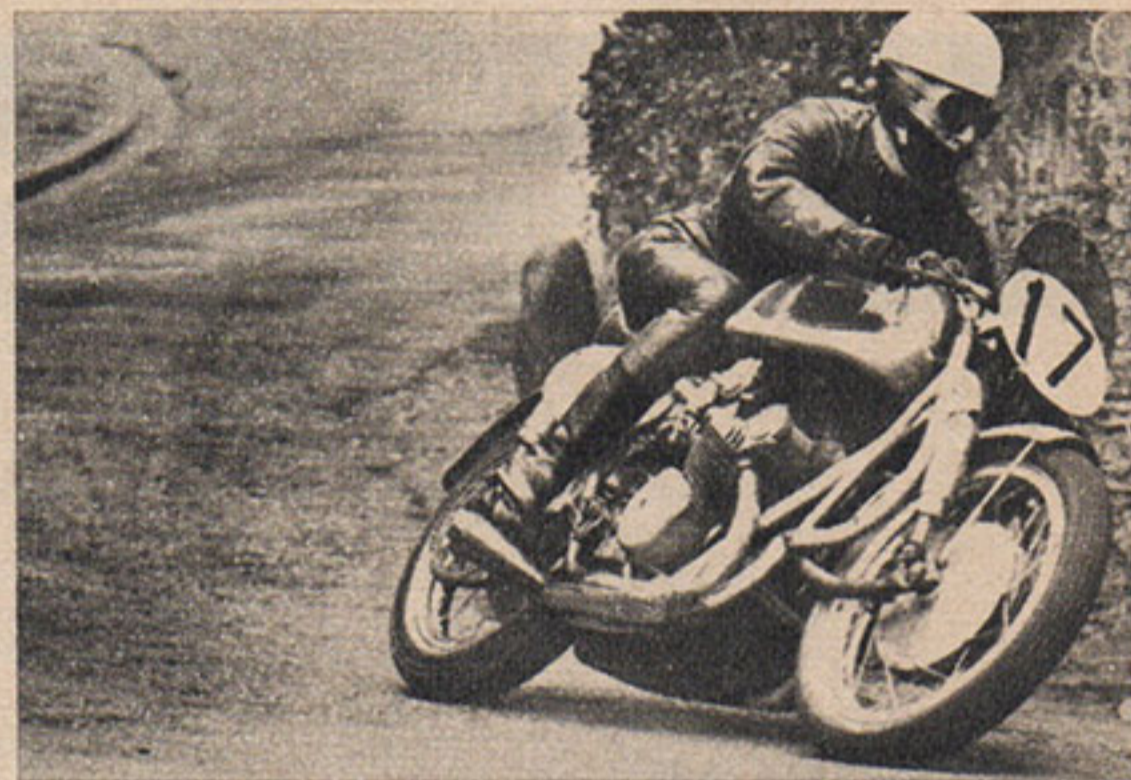
L'Australien Ring, sur Matchless twin est 13^e et Lawton sur A.J.S. 350 d'usine à deux soupapes est 16^e et premier des 350.



Duke, malchanceux et son heureux rival Graham.



Armstrong
au virage de Governor-Bridge.



Graham, au même endroit,
sur sa M.V. à fourche Earles.

Peu d'incidents au troisième tour et les positions varient peu, Duke portant son avance sur Graham à 48'', celui-ci précède Armstrong (qui est 4^e) de 59'', ceci pour faire remarquer la remontée qu'effectuera l'Irlandais au cours des tours suivants. Le quatrième tour voit l'un des incidents qui décideront de la course. Graham s'arrête pour ravitailler mais passe son stand et doit revenir en arrière, ce qui lui coûtera 55''. Duke ne met que 22'', Armstrong 26''. Graham perd ainsi 29'' sur Armstrong.

Plus grave encore, la chaîne de la M.V. trop lubrifiée, fait bénéficier (?) la pédale de sélecteur de son graissage. Le pied de Graham a glissé, la vitesse ne s'est pas engagée, avec pour conséquences moteur emballé, soupapes touchant aux pistons, et le restant de la course avec 800 tours de moins.

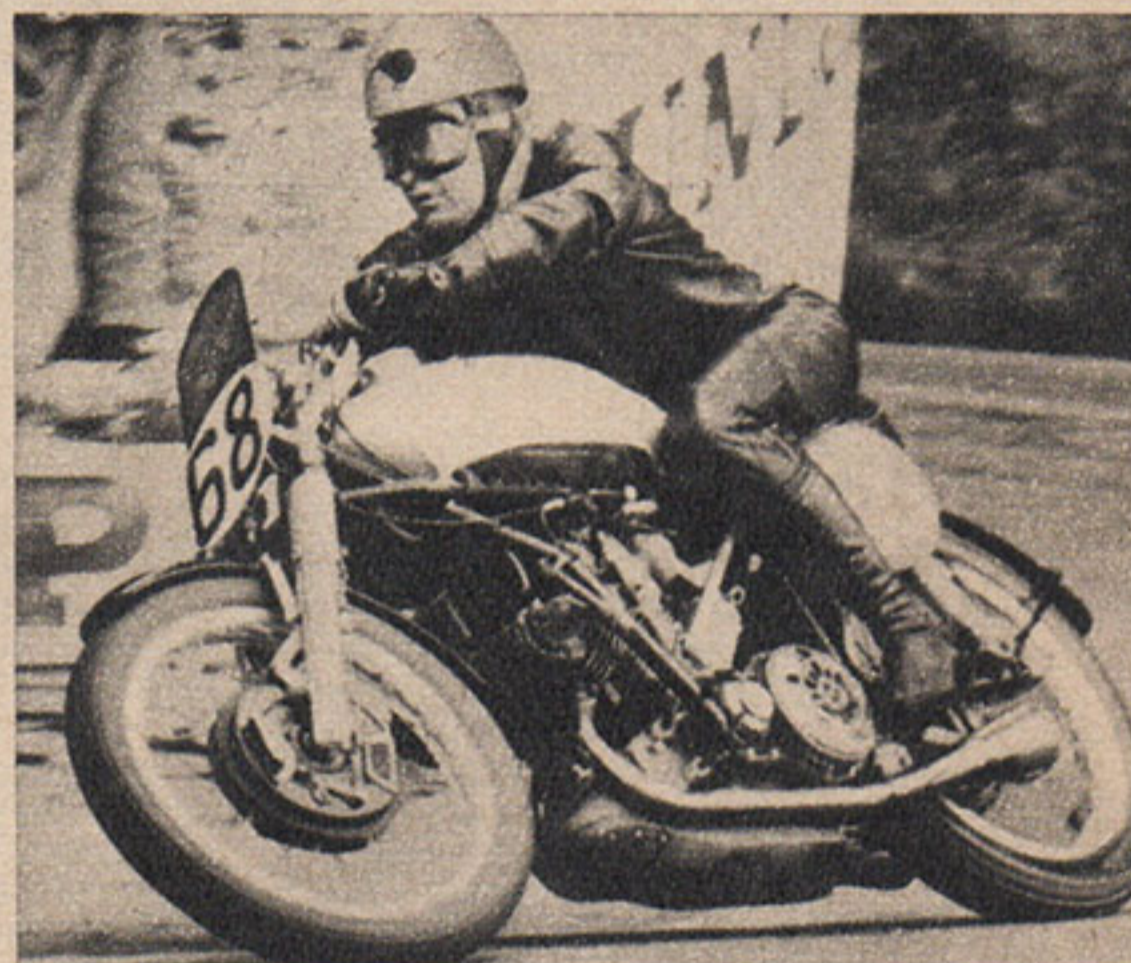
Le classement est alors le suivant (4^e tour). Duke, à 1' 29'' Graham, à 1' 53'' Armstrong, à 1' 58'' Amm, à 3' 42'' Kavanagh.

Les principales victimes de ce tour sont le vétéran du T.T. Baevers (Norton), suspension arrière cassée, King et Fernando, tous deux en panne d'embrayage; Pike (Pike-B.S.A.) se retire également, jeu exagéré à sa suspension arrière maison.

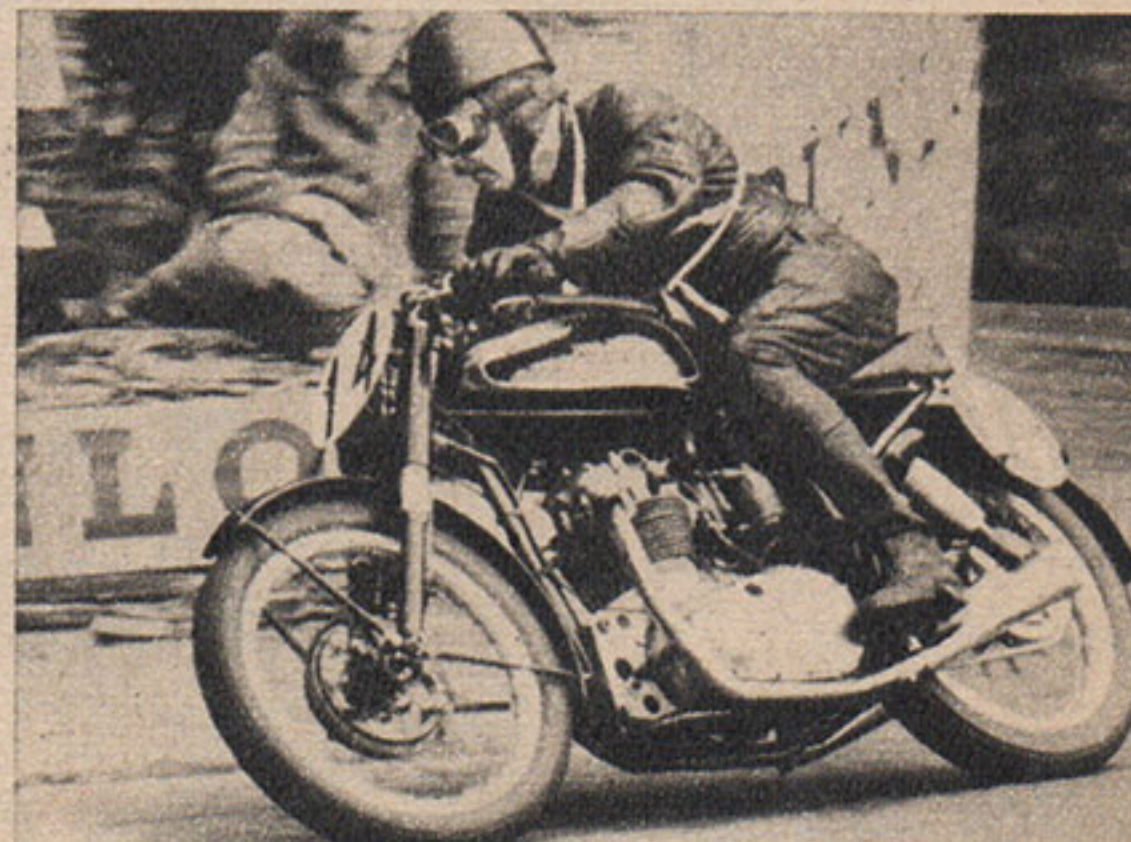
Le cinquième tour voit le deuxième incident majeur de la course, l'arrêt de Duke à son stand; les mécaniciens s'affairent après l'embrayage, celui-ci ne débrayant toujours pas. Duke abandonne sa Norton. Eût-il pu continuer, il n'est pas certain qu'il put terminer car la chaîne primaire était anormalement détendue.

Graham devient leader, pour un tour seulement, car Armstrong est prié d'accélérer pour prendre la place de Duke et dans Ramsey, Armstrong rejoint Graham, ce qui le met néanmoins à 20'' de ce dernier, ceci étant leur écart initial. Mc Ewan (Norton) abandonne, réservoir crevé au cours de ce cinquième tour. Devant les tribunes, Armstrong précède Graham de 8'', ce qui donne le classement suivant : Graham, à 12'' Armstrong, à 42'' Amm, à 2' 59''

Le nouveau moteur 500 A.J.S.,
dans un cadre redessiné.



Coleman, sur la nouvelle A.J.S.



La B.S.A. spéciale de Pike.

Kavanagh, à 5' 17" Coleman qui regagne des places.

Tous les yeux sont fixés sur les panneaux d'affichage et les lampes qui indiquent le passage des deux premiers aux points — repères du parcours, tous les autres coureurs passant malgré eux à l'arrière-plan. Au cours du sixième tour, Armstrong a augmenté son avance et mène au classement par 4" sur Graham, 55" sur Amm et 3' 45" sur Kavanagh.

Le septième tour est dramatique, à chaque point du parcours les chronos indiquent pour Armstrong un avantage de deux ou trois secondes à chaque pointage; pour comble de malheur Graham loupe le virage de Sulby et doit prendre la petite route de secours, Arm-

strong finira avec 26" d'avance sur Graham et quand il coupe la ligne d'arrivée et son moteur, sa chaîne primaire se casse! Le vendredi 13 ne porte pas malheur à tout le monde!

Victimes de dernière heure : Bailey (Norton) moteur grippé, Barnett (Norton) réservoir d'huile crevé, Kavanagh n'a pas la même chance qu'Armstrong, sa chaîne primaire casse alors qu'il lui reste 6 kilomètres à parcourir, il termine en poussant. Ce qui le relègue à la 32^e place, à 25' 04" d'Armstrong.

CLASSEMENT

1. Armstrong (Norton) 2 h. 50' 28" 4/10 (moy. 149,600); 2. Graham (M.V.) 2 h. 50' 55"; 3. Amm (Norton) 2 h. 51' 31"; 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"; 7. Brown (Norton) 3 h. 00' 35"; 8. Mudford (Norton) 3 h. 00' 39"; 9. Monle (Norton) 3 h. 02' 41"; 10. Carter (Norton) 3 h. 03' 31"; 11. Willoughly (Norton) 3 h. 03' 56"; 12. Lawton (A.J.S. 350) 3 h. 04' 04".

A noter les belles performances des visiteurs des Dominions, Amm, Coleman, Mudford, celle de Lawton qui améliore son temps du Junior de 3' 01" avec l'A.J.S. 350 d'usine.

Malchance des deux A.J.S. twin, Lomas ayant eu des ennuis de bougie, Coleman une boîte avec une vitesse en moins. La M.V. a tenu, et bien tenu, Duke en est le premier enchanté, n'a-t-il pas déclaré le soir de la distribution des récompenses qu'il était heureux de voir que cette bête fauve de M.V. avait tenu la distance!

LE LIGHTWEIGHT

(250 cmc.)

Anderson gagne sans lutte fratricide! Les cinq Guzzi d'usine terminent aisément, ce qui indique qu'il n'y a pas eu bagarre.

Dès le premier tour les trois Guzzi de Anderson, Lorenzetti et Ruffo sont en tête. Anderson a 18" d'avance sur Lorenzetti, 19" sur Ruffo et 38" sur Graham sur l'unique Velocette d'usine.

Pour former une deuxième équipe de trois, la maison Guzzi a confié ses deux machines de réserve à Lawton et Cann, ce dernier ayant cassé sa double arbre à cames maison à l'entraînement, la troisième place dans l'équipe étant prise par le coureur privé Wheeler.

Le Lightweight est la course des machines uniques, spéciales, chemisées ou raccourcies et certaines sont en difficulté dès le premier tour des quatre que comporte la course.

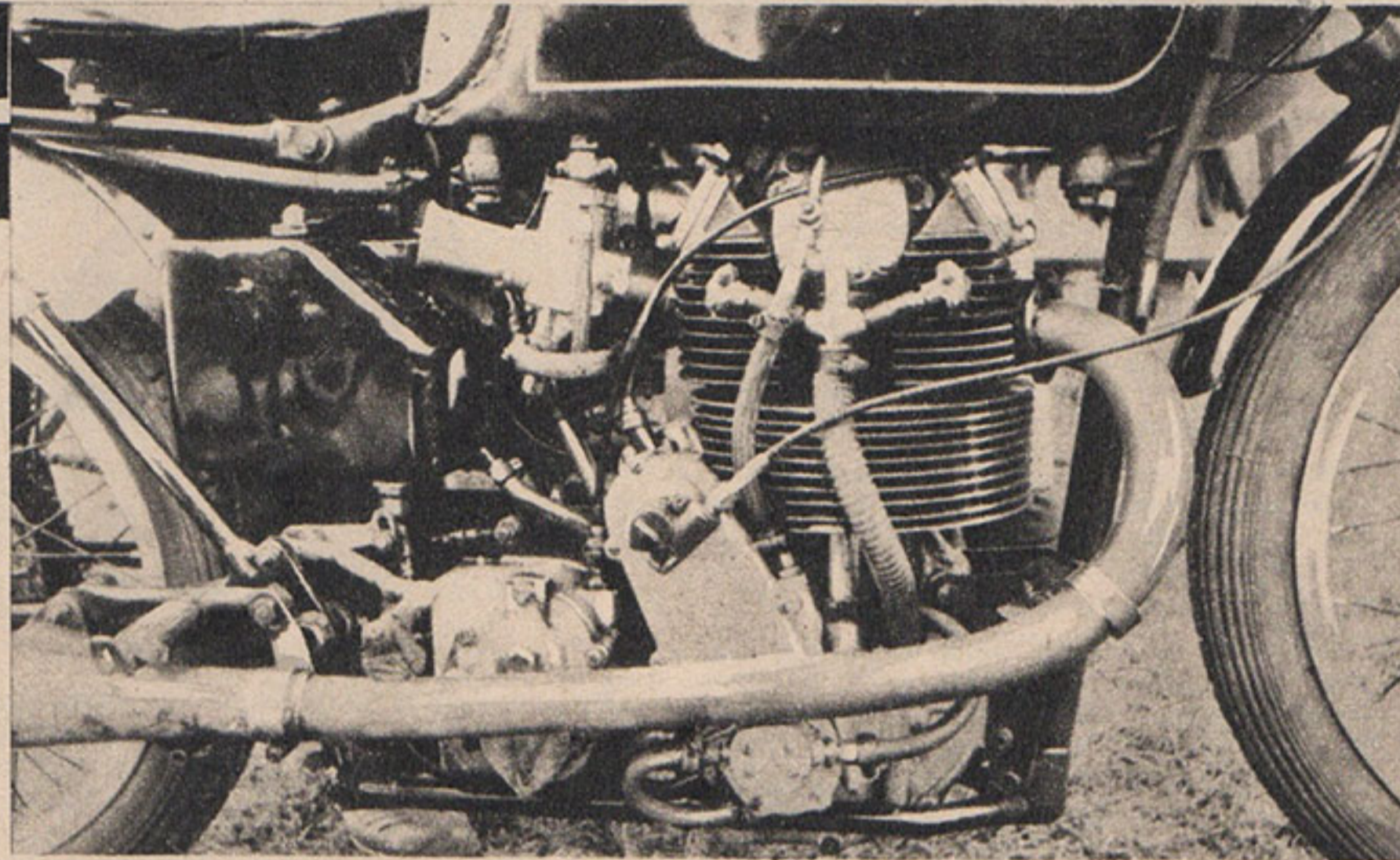
Webster (Pike-Rudge) et Beasley (Velocette) sont les premières victimes, Geeson s'arrête définitivement à son stand, sa R.E.G. bicylindre à double A.C.T. n'ayant pu faire aussi bien que dans ses courses précédentes.

Au deuxième tour Ruffo précède Anderson d'une seconde, Lorenzetti est à 22", Graham à 1' 01", Cann à 1' 09" et Lawton à 1' 28".

Au cours du troisième tour on note les abandons de Maddrick et Billington (Guzzi) et de Lomas, sur la deuxième Velocette construite par Beasley. Ruffo a porté son avance à 20" sur Anderson, Lorenzetti est à 52", Graham à 1' 52", Lawton à 1' 55", Cann à 2' 13".

C'est ici que se place le seul fait important de la course. Avant le départ des « rumeurs » circulaient qu'Anderson « devait » gagner devant Lorenzetti et Ruffo, Lawton et Cann devant se contenter des places suivantes. Il est possible que les signaux de Ramsey ont indiqué à Ruffo de ralentir, ce dernier, soit par dépit, soit par erreur de jugement s'est laissé couler de quelque 3 minutes 1/2 au cours du dernier tour, se reléguant en sixième position. Nos confrères britanniques auraient préféré un résultat plus sport et une victoire sans bavures d'Anderson.

Néanmoins Ruffo aura eu la satisfaction de battre le record du tour, record qu'il avait déjà battu officieusement à l'entraînement, et ce, à son premier séjour dans l'île de Man! La classe parle toujours.



Le moteur de la 250 Velocette conserve un aspect très « mécanique » et le graissage est particulièrement soigné.

CLASSEMENT

1. Anderson (Guzzi) 1 h. 48' 08" (moyenne : 134 km.-h. 870); 2. Lorenzetti (Guzzi) 1 h. 48' 40"; 3. Lawton (Guzzi) 1 h. 49' 43"; 4. Graham (Velocette) 1 h. 50' 22"; 5. Cann (Guzzi) 1 h. 50' 51"; 6. Ruffo (Guzzi) 1 h. 51' 26"; 7. Mead (Velocette) 1 h. 57' 48"; 8. Petty (Norton) 1 h. 59' 01"; 9. Wheeler (Guzzi) 2 h. 00' 00"; 10. Salt (Pike-Rudge) 2 h. 00' 38".

Malchanceux de dernière minute, Wheeler casse sa bielle et termine en poussant plusieurs kilomètres et s'évanouit passé la ligne d'arrivée, n'ayant perdu que deux places.

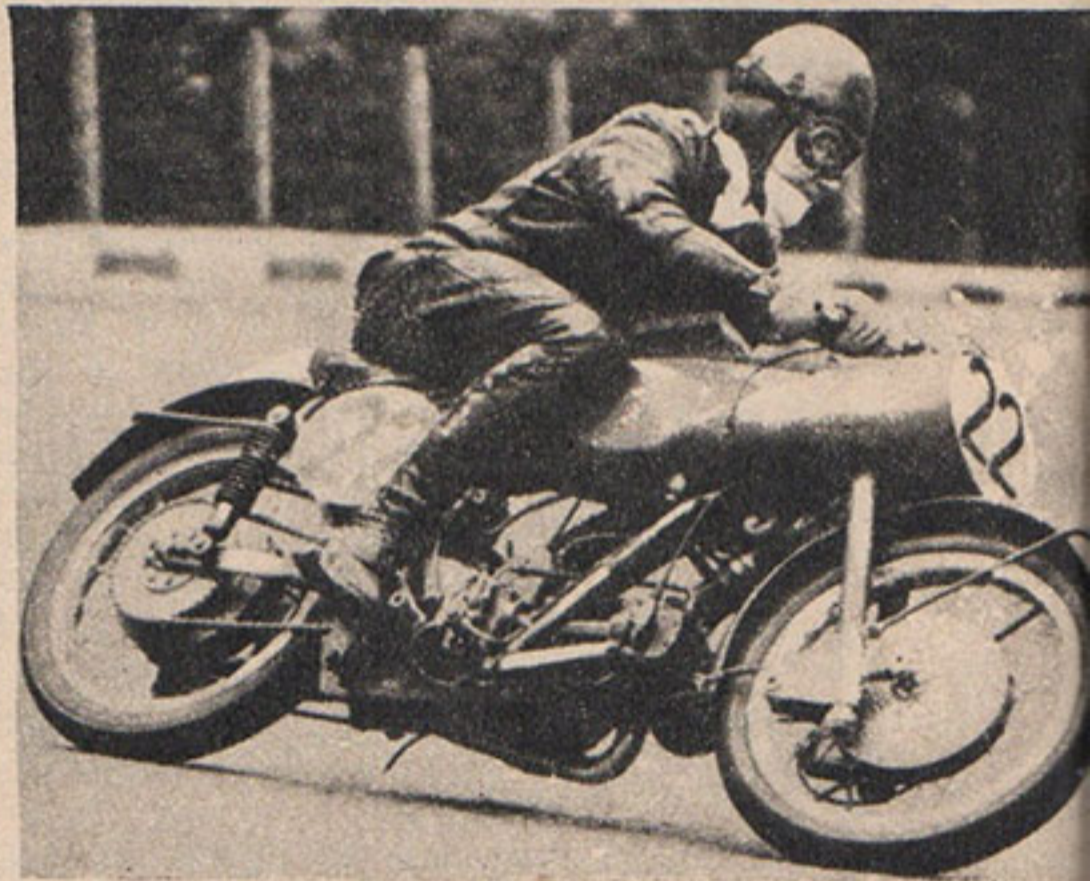
Le record du tour a été quasiment égalé par les trois premiers! En effet, si Ruffo le détient en 26' 42", Anderson réalisa 26' 42" 6/10, Lorenzetti 26' 42" 8/10 et Lawton 26' 42" 2/10, ce dernier aurait pu faire mieux encore, mais au cours de son meilleur tour, le dernier, dut-il ralentir sérieusement pour déchiffrer le panneau de renseignements qui lui était présenté!

Sur 30 partants, 22 terminent, ce qui est une proportion plus qu'honnête et fait honneur aux mécaniciens enthousiastes britanniques qui ont fourbi toutes ces spéciales ou rajeuni des machines d'avant-guerre. Quoique la Velocette de Graham soit surclassée, la machine s'est tout de même fort bien défendue, il serait temps que la Benelli soit épaulée dans sa lutte contre Guzzi si l'on veut vraiment que la course en 250 mérite son nom.

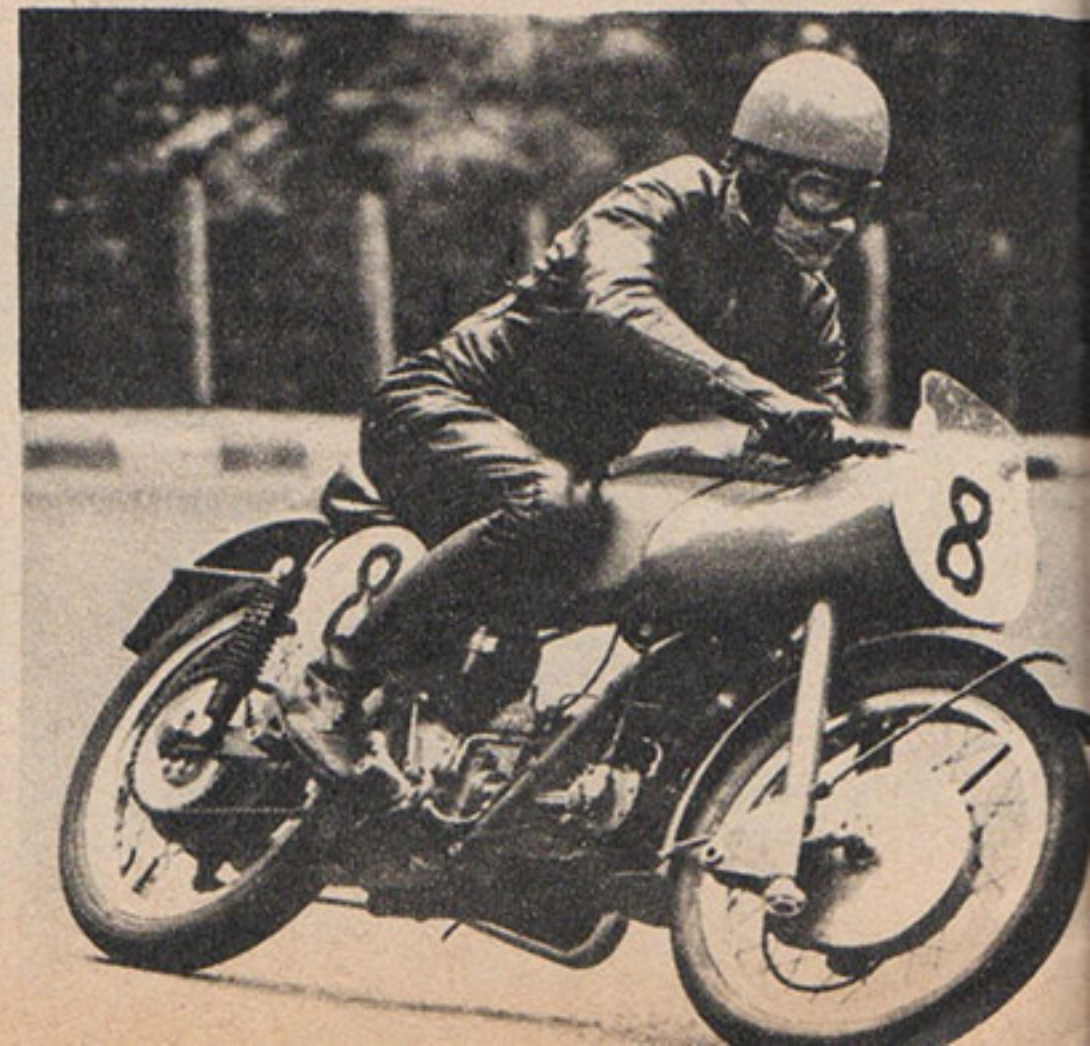
A l'arrivée, Lorenzetti félicite Anderson.

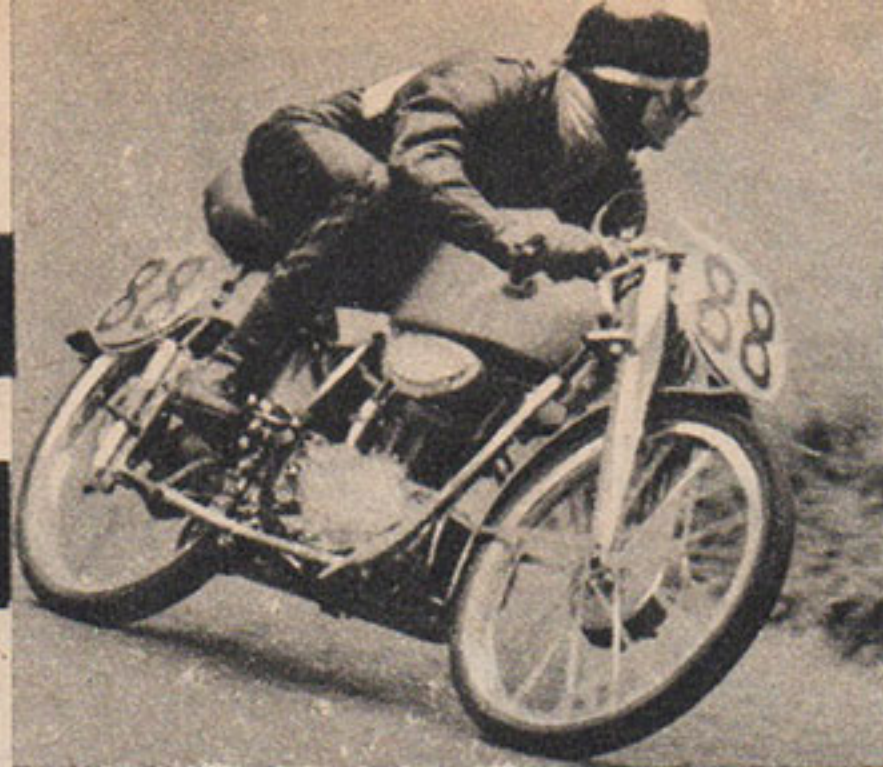
(Photo Studio Grey-Douglas).

Les Guzzi étaient toutes des « deux soupapes », et firent une probante démonstration de vitesse et tenue de route.



Anderson, sur Guzzi officielle... et Lorenzetti, son brillant second.



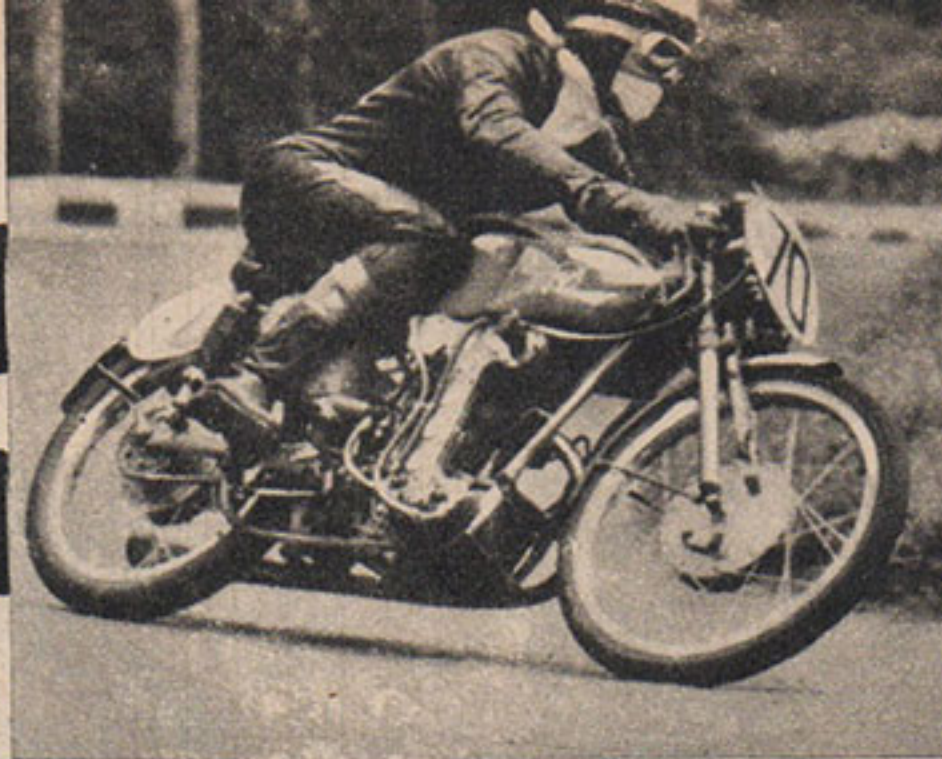


L'ULTRA-LIGHTWEIGHT

(125 cmc.)

Ubbiali
(Mondial).

Sandford
(M.V.).



Sandford sur M.V. règle la meute des Mondial. Victoire-surprise pour tous, y compris Sandford, qui n'avait que quatre tours d'entraînement sur la machine.

Là encore nous assistons à la suprématie italienne, mais avec lutte de marques.

Dès le premier tour les cinq machines à 4 temps italiennes prennent la tête pour ne plus la quitter.

Sandford mène avec 40" d'avance sur Ubbiali (Mondial), 1' 07" sur Parry (Mondial), 1' 18" sur Mc Candless (Mondial) et 2' 22" sur Copeta (M.V.) qui ne semble pas s'être acclimaté au circuit.

Le deuxième tour voit Hogan (E.M.C.-Puch) qui était sixième (à 6' 07") s'arrêter définitivement, tandis que Parry s'arrête peu longuement pour essuyer l'huile qui recouvre le flanc de son pneu arrière, il perd sa 3^e place au profit de Mc Candless.

CLASSEMENT (2^e tour)

Sandford, Ubbiali à 1' 20", Mc Candless à 2' 33", Parry à 2' 44", Copeta à 5' 24", Burman (E.M.C.-Puch) à 12' 37". Sandford bat le record du tour en 29' 46" soit à l'étonnante moyenne de 122 km. 400!

Incidents du dernier tour : Mc Candless reste en panne de magnéto et doit pousser pendant 1.500 mètres. Le vétéran Sunderland (Anelay) doit abandonner pour la même raison, ce sera la première fois qu'il abandonne au cours de ses 18 T.T.!

CLASSEMENT (3 tours du circuit)

1. Sandford (M.V.) 1 h. 29' 54" (moyenne : 121 km. 550); 2. Ubbiali (Mondial) 1 h. 31' 35"; 3. Parry (Mondial) 1 h. 34' 02"; 4. Mc Candless (Mondial) 1 h. 37' 13"; 5. Copeta (M.V.) 1 h. 38' 33"; 6. Burman (E.M.C.-Puch) 1 h. 47' 34"; 7. Williams (B.S.A.) 1 h. 57' 02"; 8. Grindley (D.

K.W.-Royal-Enfield) 1 h. 57' 42"; 9. Mavrogordato (E.M.C.-Puch) 1 h. 58' 47"; 10. Hardy (Dot) 1 h. 59' 03".

Il y eut 12 arrivants sur 17 partants, mais il y avait 29 engagés, les six Espagnols sur Lube et Montesa n'étant pas venus, entre autres. La moyenne de Sandford l'aurait placé neuvième du Lightweight, ce qui en dit long sur les possibilités de la 125 M.V., aurait-elle ainsi que sa grande sœur découvert l'invulnérabilité?

Sur un tel circuit les 2 temps classiques, sans souffleurs ni compresseurs, n'ont guère de chances de bien faire contre des double-arbre, et nous considérons maintenant le 2 temps à double piston comme classique.

La première machine britannique qui termine, celle de Williams, est à 27' 08" car sans vouloir faire de peine à nos amis, nous ne considérons pas les E.M.C.-Puch comme des machines anglaises...

LE SENIOR CLUBMAN'S T. T.

(500 cmc.)

La course a eu lieu l'après-midi, après le Lightweight et l'Ultra courus conjointement.

Sur les 87 partants, 26 ne peuvent terminer, parmi lesquels un fort pourcentage reste en panne d'essence, la quantité de carburant utilisable étant déterminée par la capacité du réservoir annoncée au catalogue par le constructeur.

La course proprement dite n'offre qu'un intérêt relatif, les coureurs étant peu connus (mais certains le deviendront), le seul avantage est la confrontation des modèles. A notre avis il serait préférable de faire le Lightweight et l'Ultra-lightweight séparés et reporter le Clubman's T.T. en septembre, dans la semaine des Manx Grand Prix qui ne comportent plus que deux épreuves, senior et junior.

Pour résumer la course, disons tout de suite qu'Hargreaves sur Triumph a mené de bout en bout et qu'il terminera devant trois Norton-



Les concurrents attendent le départ.

Inter, précédant elles-mêmes deux Triumph Tiger 100.

CLASSEMENT

1. Hargreaves (Triumph) 1 h. 49' 50" (moyenne 137 km. 700); 2. James (Norton) 1 h. 50' 28";

3. Clark (Norton) 1 h. 50' 32"; 4. Frawant (Norton) 1 h. 50' 52"; 5. Bottomby (Triumph) 1 h. 51' 08" (a terminé en poussant); 6. Kerr (Triumph) 1 h. 51' 59"; 7. Ritchie (Norton) 1 h. 53' 12"; 8. Tyndale-Powell (B.S.A.) 1 h. 53' 47".

CONCLUSION

Cela fait deux années successives que les conditions atmosphériques sont idéales; chose rare en cette pluvieuse île de Man, néanmoins les records du tour de l'an passé du Senior et du Junior ne furent pas battus, quoique celui de l'épreuve l'ait été pour le Junior.

Les courses se sont déroulées avec un minimum d'accidents sérieux, le seul mortel ayant eu lieu à l'entraînement, celui de Frank Fry. Excellent coureur, il a fait partie de l'équipe officielle Velocette de 1950, et ayant un palmarès enviable, les T.T. lui avaient déjà porté un coup sérieux en 1950, une fracture du crâne au cours d'une chute à l'entraînement.

Cette année, pour une raison demeurée inexplicable, il fut projeté contre un mur et devait décéder le lendemain des suites d'une fracture du crâne. Le même jour, Barrington voyait son moteur serrer à l'entrée d'une courbe rapide et il s'en tira avec une fracture de la cuisse. L'Australien Laing se brisa la jambe alors qu'il était parmi les meilleurs à l'entraînement du Junior.

Nous le reverrons avec plaisir l'an prochain, à titre privé probablement car la Fédération australienne ne peut déléguer que deux coureurs officiellement (ce qui n'est pas si mal), le voyage étant évidemment fort onéreux. Quoique le T.T. soit la plus grande course mondiale, la participation internationale y est peu brillante, entendons par là que les écuries étrangères se cantonnent dans un abstention-

nisme prudent, comptant sur les autres épreuves pour décrocher les titres mondiaux. Il est hors de doute que la complexité du circuit désavantage les visiteurs, au moins la première année, mais les performances des Australiens et Néo-Zélandais montrent que cet handicap n'est pas insurmontable, et l'éclatante démonstration de Ruffo à sa première visite en est une autre preuve.

Pour terminer, ajoutons que l'organisation y est impeccable et que l'horaire des épreuves est maintenu à la minute près...

Obtenir cela sur un circuit de 62 kilomètres, sans grandes forces de police, avec de simples commissaires, est déjà un tour de force dont pourraient s'inspirer beaucoup d'organisateur continentaux.

Le guidon de la Guzzi victorieuse en 250 ne mesurait que quelque 45 centimètres de large, la machine était dépourvue de frein de direction, ce qui équivaut assurément à un certificat d'excellente maniabilité.

★

Harrison (Senior Clubman) franchissait le pont de Braddan lorsqu'un train passant dessous se mit à siffler, Harrison fut si surpris qu'il faillit quitter la route!

★

Les Anglais sont flegmatiques, mais la victoire de Sandford sur M.V. italienne méritait mieux qu'un occasionnel bravo venant des tribunes.

★

Le chant du cygne de Roland Pike. Derrière course de l'excellent mécanicien-coureur.

Depuis six ans il reconstruisait avec succès des Rudge 250. Il a terminé 13^e du Lightweight et sera employé maintenant par B.S.A. au bureau d'études, section moteur.

★

La moustache de Fenn, qui était la plus longue de l'île de Man l'an dernier, était toujours de la fête. Malgré l'insistance de sa femme il ne voulut pas la couper, son système pileux étant le seul moyen d'attirer l'attention sur lui!

En courant le Lightweight sur la Vélocette et cédant la M.V. à Sandford, Graham a peut-être perdu l'occasion de gagner son premier T.T.!

★

COMMENT ELLES TERMINÈRENT

L'examen des côtes des moteurs des machines victorieuses permet d'admirer les parties hautes du ou des cylindres.

La 125 M.V. de Sandford avait une chambre de combustion remarquablement peu carbonnée.

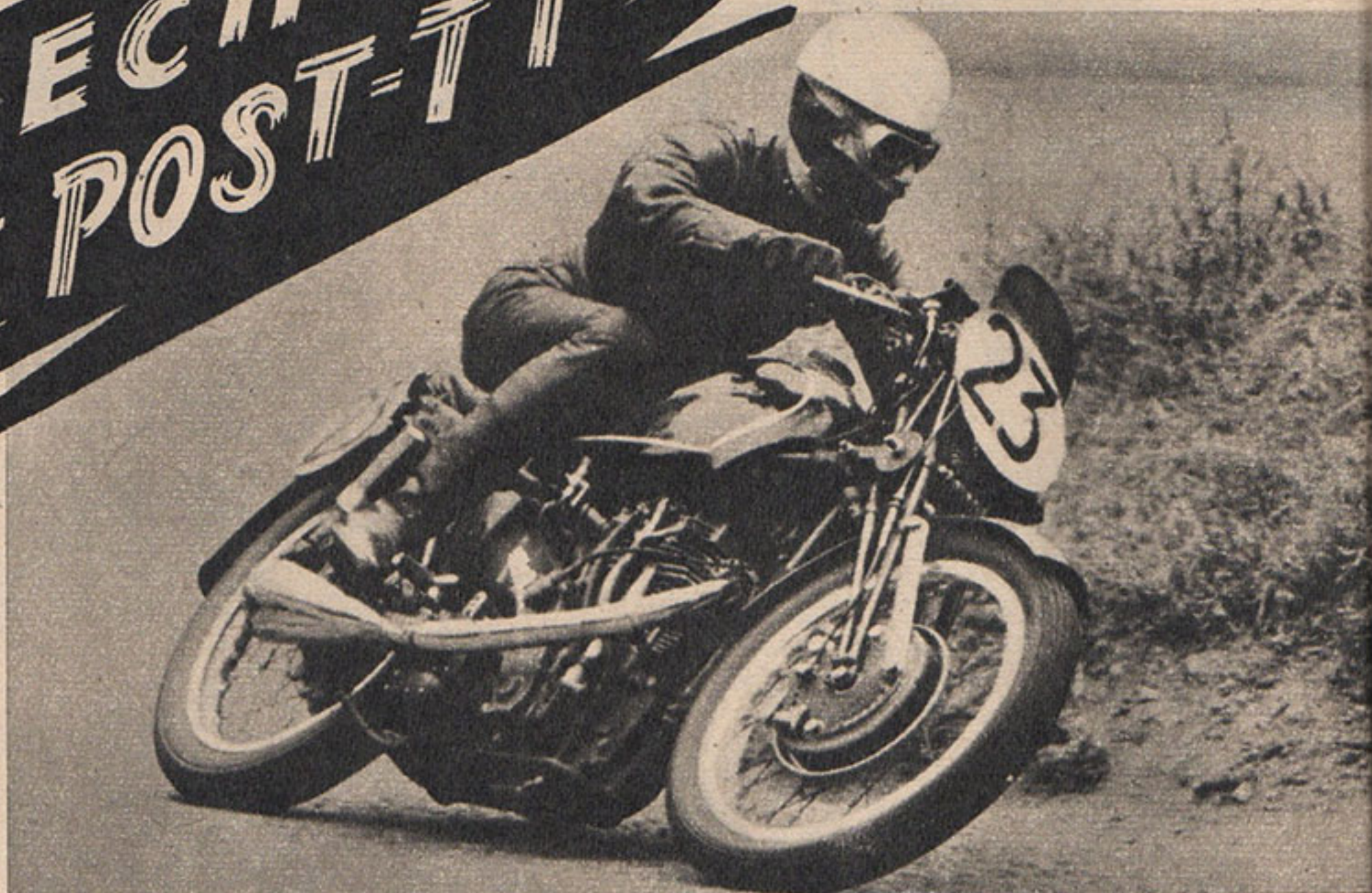
Au point le plus haut de la culasse il n'y avait même aucun dépôt. Tous les réglages étaient parfaits et la chaîne correctement tendue.

Le pneu avant de 2 pouces et l'arrière de 2,50 étaient à peine marqués.

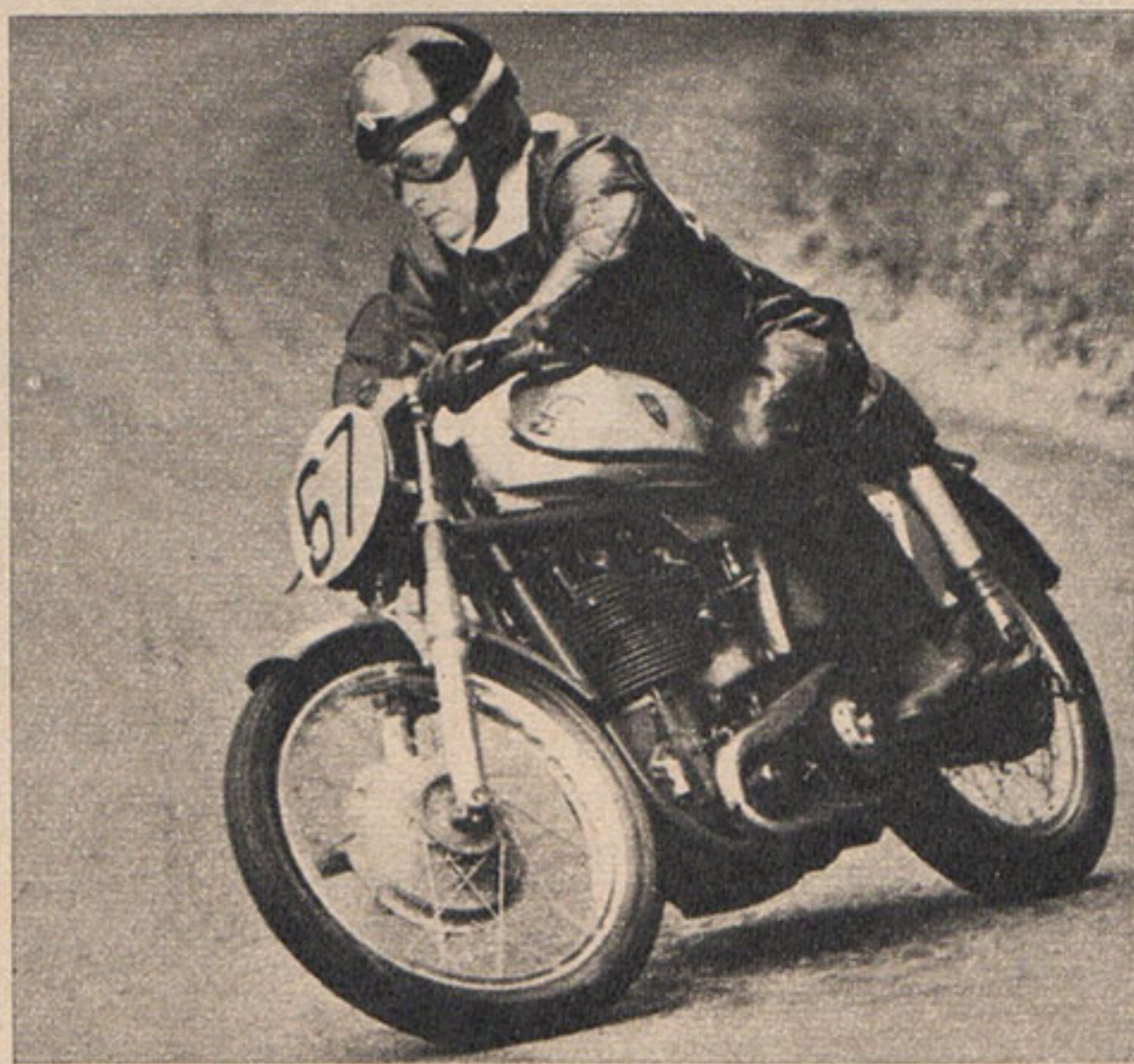
Les mêmes observations sont valables pour la 250 Guzzi d'Anderson, la carburation était un peu riche, ainsi que pour la Guzzi de Lorenzetti, sur cette dernière la soupape d'admission avait légèrement touché le piston.

Les deux Norton victorieuses du Junior étaient en parfait état au point de vue moteur, les culasses offrant une apparence d'ébonite polie; les bougies étaient aussi d'une propreté remarquable. Par contre, la chaîne primaire de la Norton de Duke était assez détendue. Le pneu arrière de la machine d'Armstrong était dégonflé après cet examen, mais

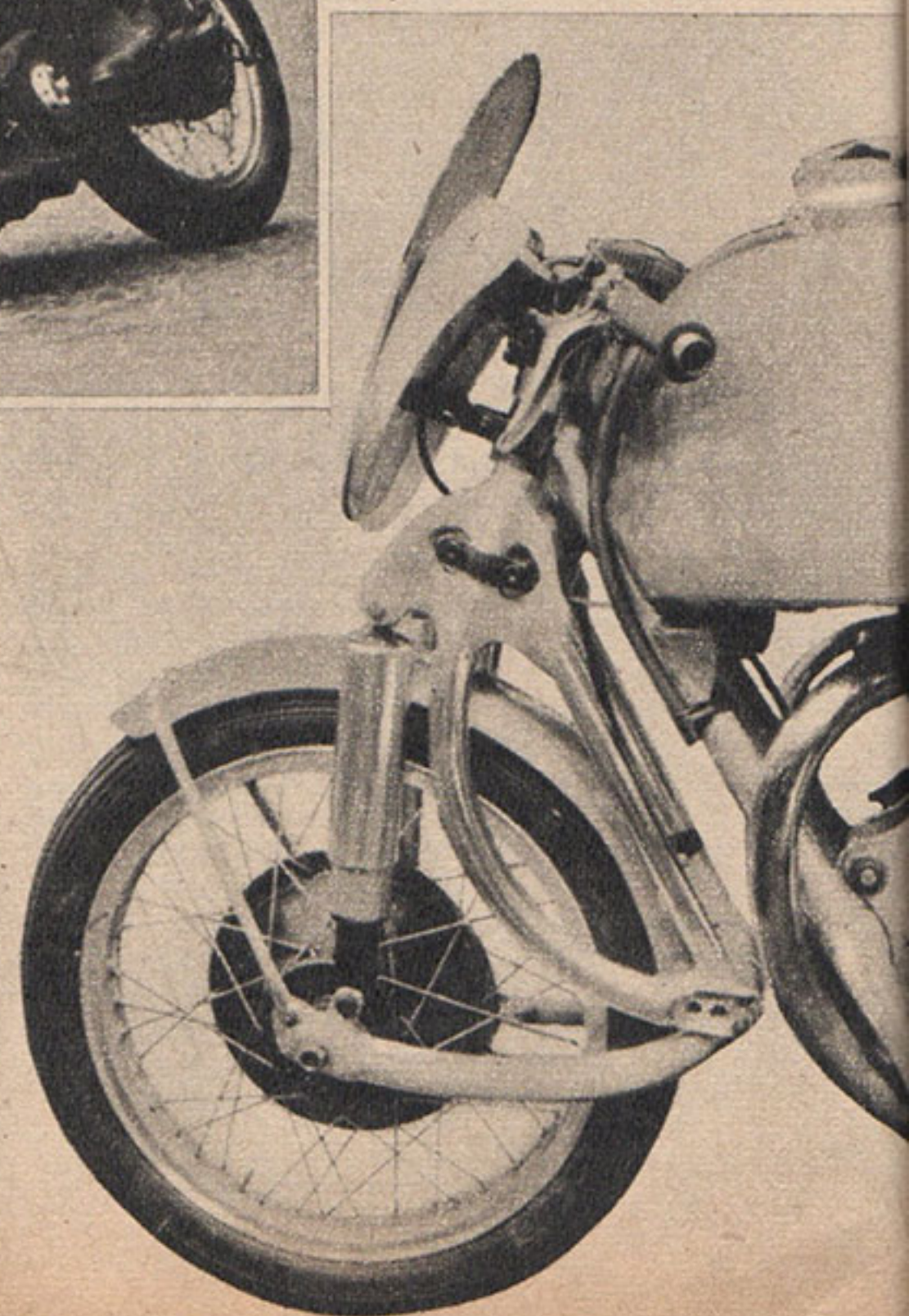
ECHOS POST-TT



Graham, sur la 250 Vélocette.

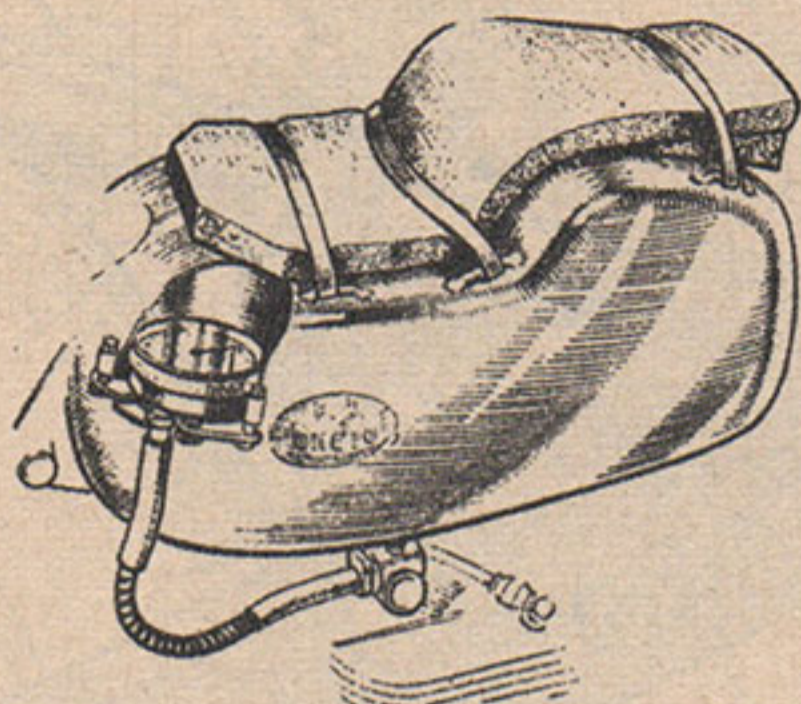
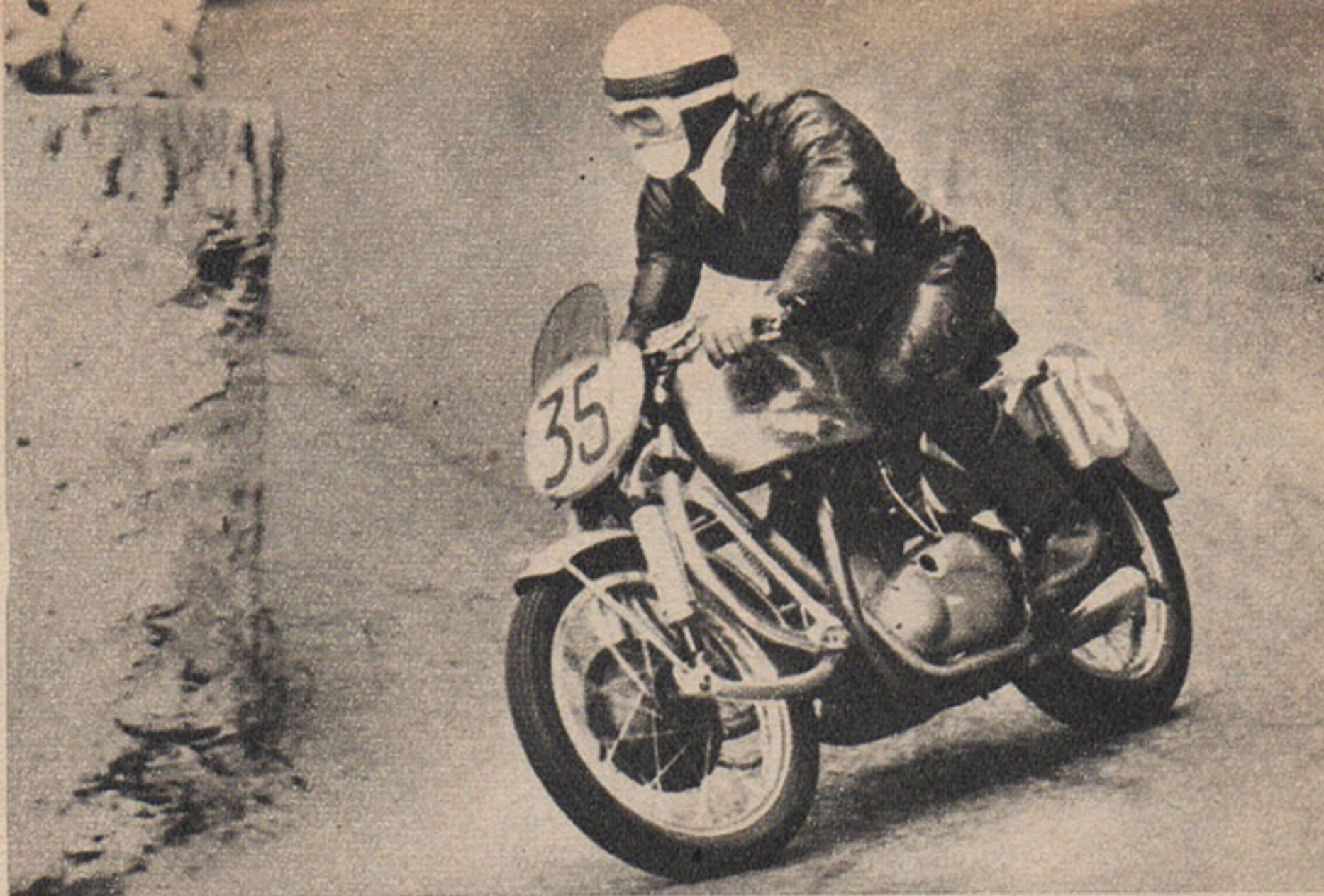


Cr Mc Candless
sur
la 500 Norton Beart.
On remarque
la fourche
et la suspension AR.
modifiées et
le réservoir évidé.

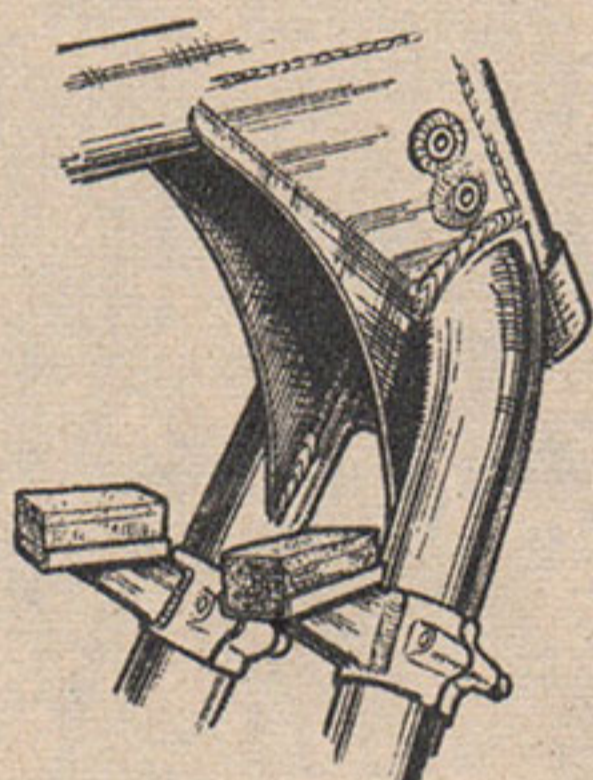


La fourche Earles,
d'un aspect
peu conventionnel,
parut très efficace.

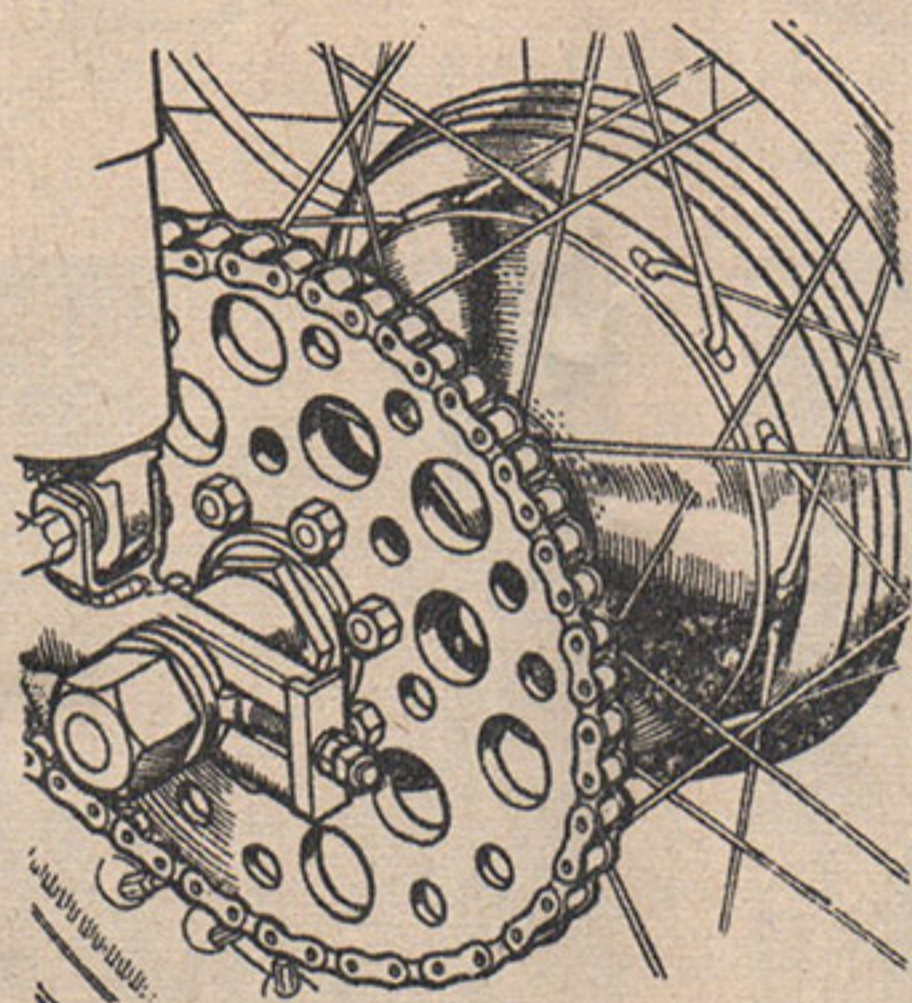
Sandford,
au guidon de la 500 B.S.A.
à fourche "Earles",
suspension AR. oscillante.



Le réservoir de la Mondial d'Ubbiali
possédait une jauge.



Sur l'A.J.S. 7R, le réservoir repose sur de
petits blocs de caoutchouc.



Nouveau montage de la couronne
et du frein AR. sur les Norton.

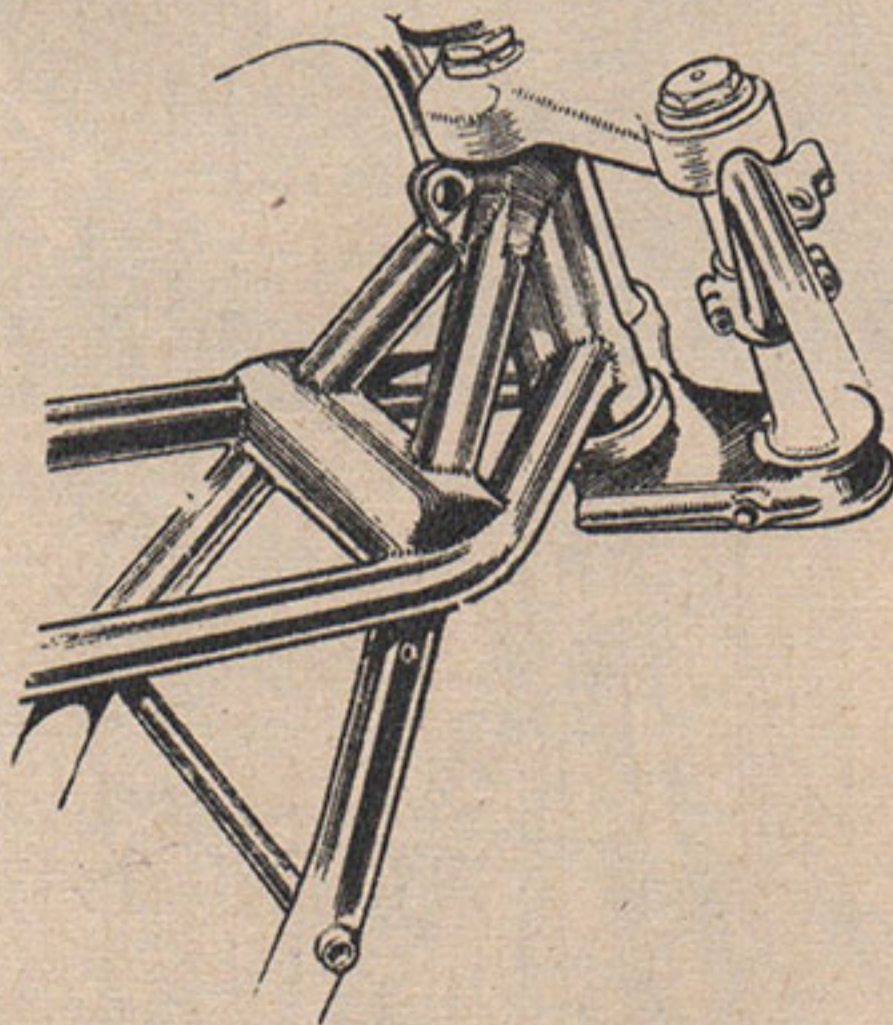
Dessins « Motorcycling ».

plus tard il fut constaté que le vérificateur de chez Avon avait enfoncé le thermomètre avec trop d'énergie dans le caoutchouc! Les pneus étaient à peine marqués et les tuyaux d'échappement n'avaient même pas jauni.

L'A.J.S. de Coleman avait les parties internes indiquant une carburation idoine, les chaînes un peu surlubrifiées. Le garde-boue arrière avait talonné contre le siège du pilote.

La Norton d'Armstrong, victorieuse du Senior, avait une partie du carbone du piston déplacée par la soupape d'échappement lorsque le moteur monta accidentellement en régime lors de la rupture de la chaîne primaire.

La Norton de Amm était réglée un tant soit peu pauvre, et la soupape d'échappement portait des signes évidents de chaleur. Les soupapes de la 4 cylindres M.V. avaient touché les pistons lorsque Graham manqua une vitesse (huile en excès inondant la pédale de sélecteur). Pneu avant à peine marqué, mais le pneu arrière était tellement usé que le dessin était à peine discernable. (Voyez accélérations!)



Le nouveau cadre
de l'A.J.S. 500
s'inspire
du dessin Norton.

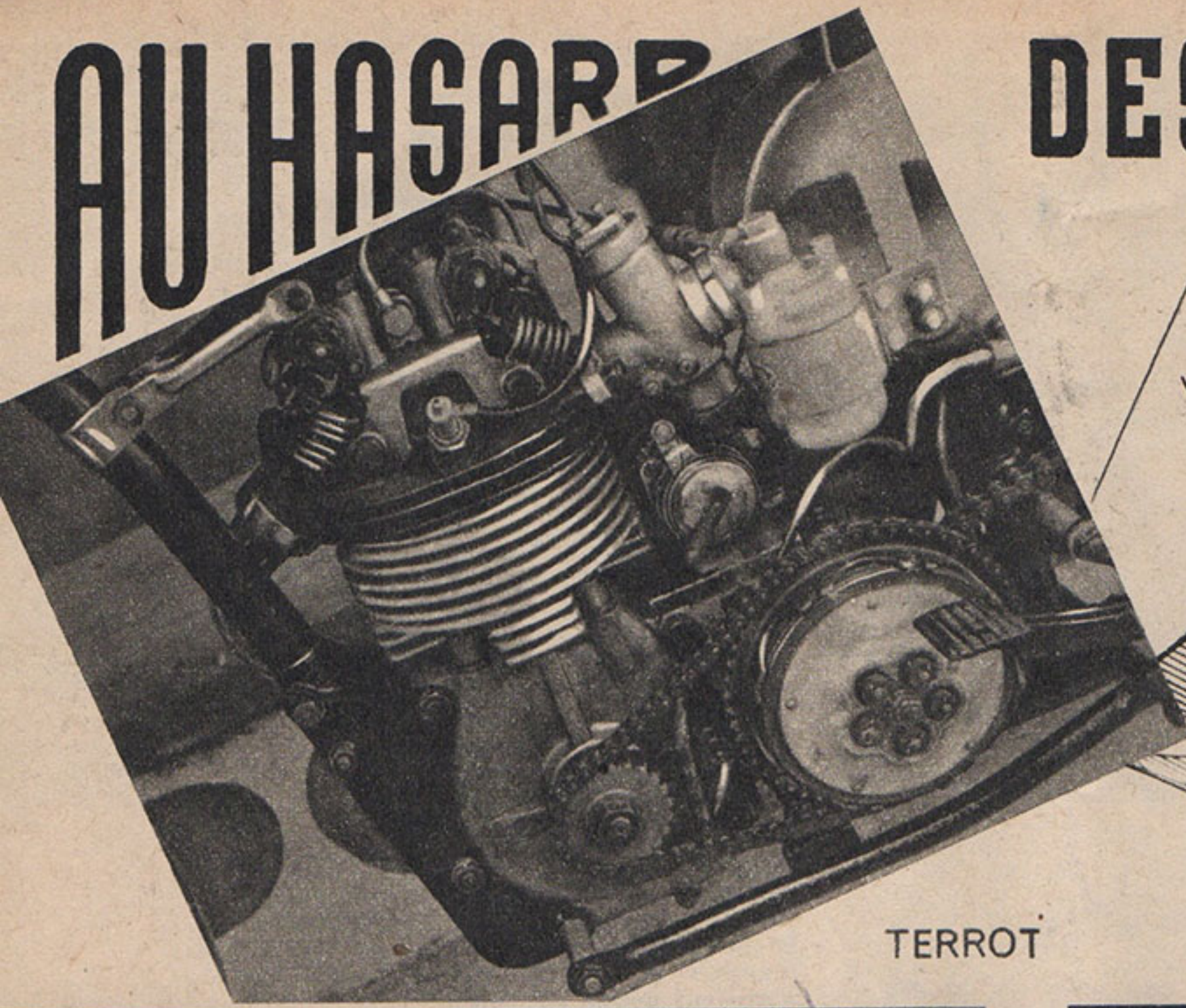


Armstrong
après sa victoire.
A ses côtés,
Joë Graig,
metteur au point,
et M. Smith,
directeur général
de la Norton.

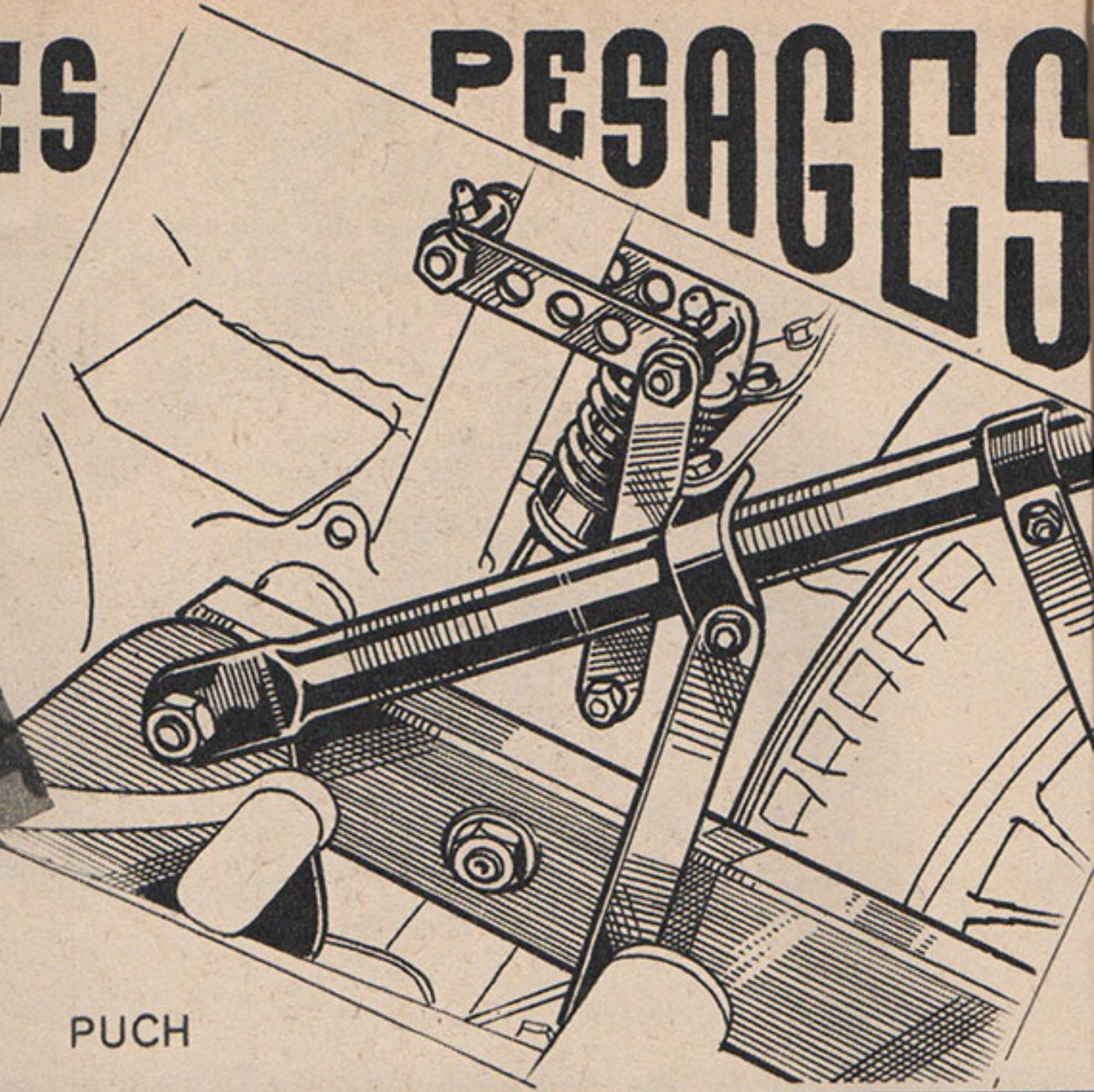
AU HASARD

DES

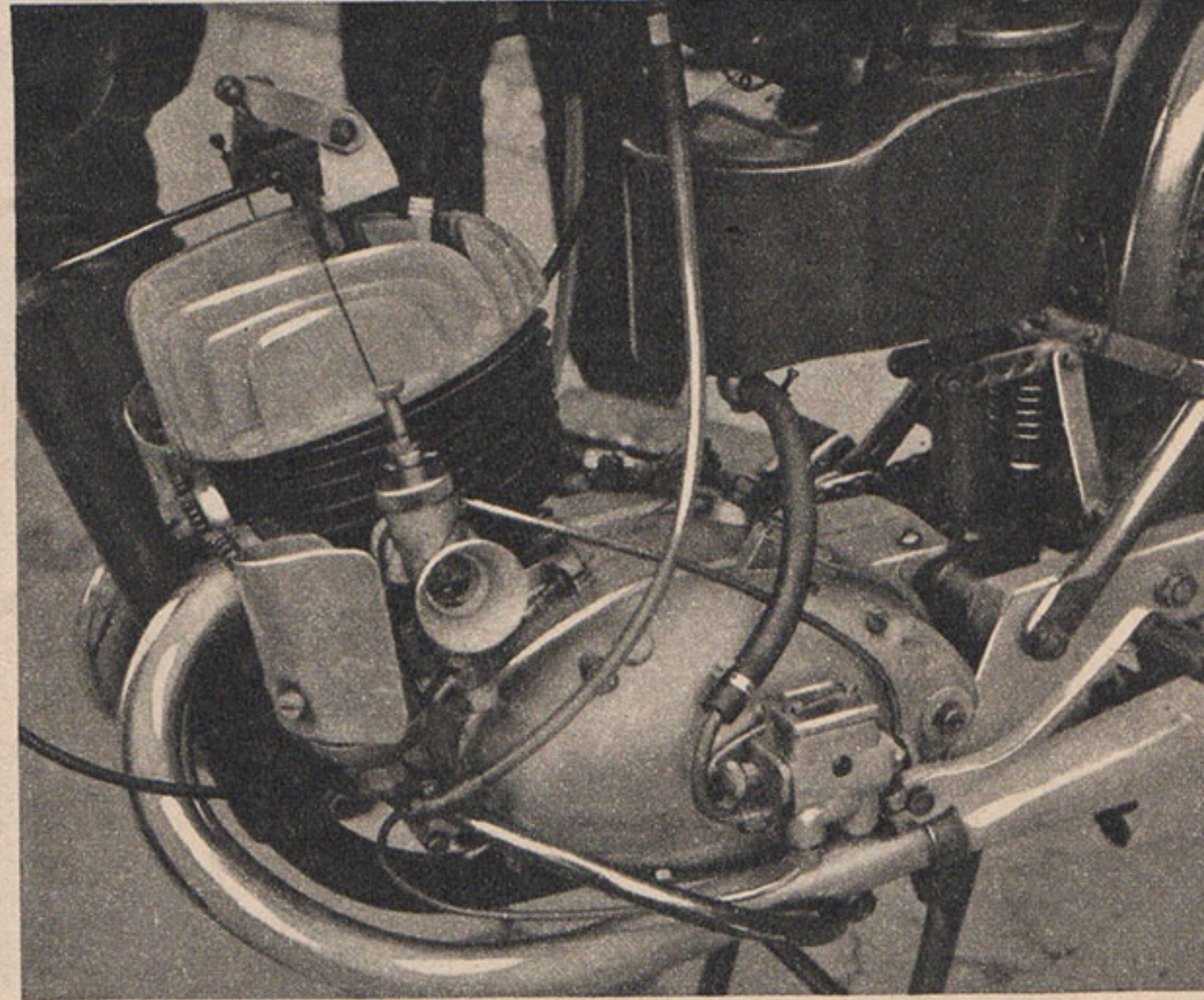
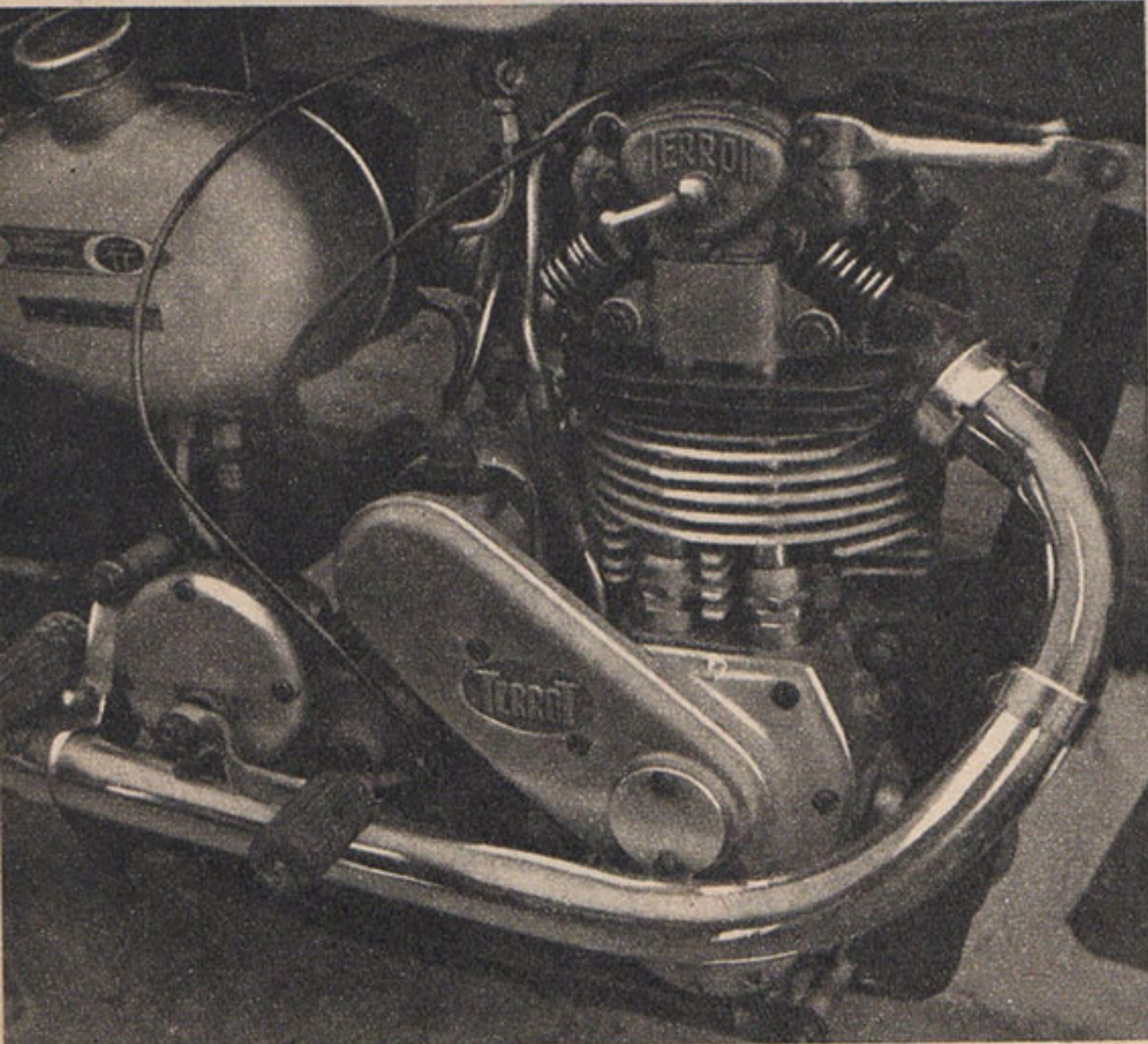
PESAGES



TERROT



PUCH



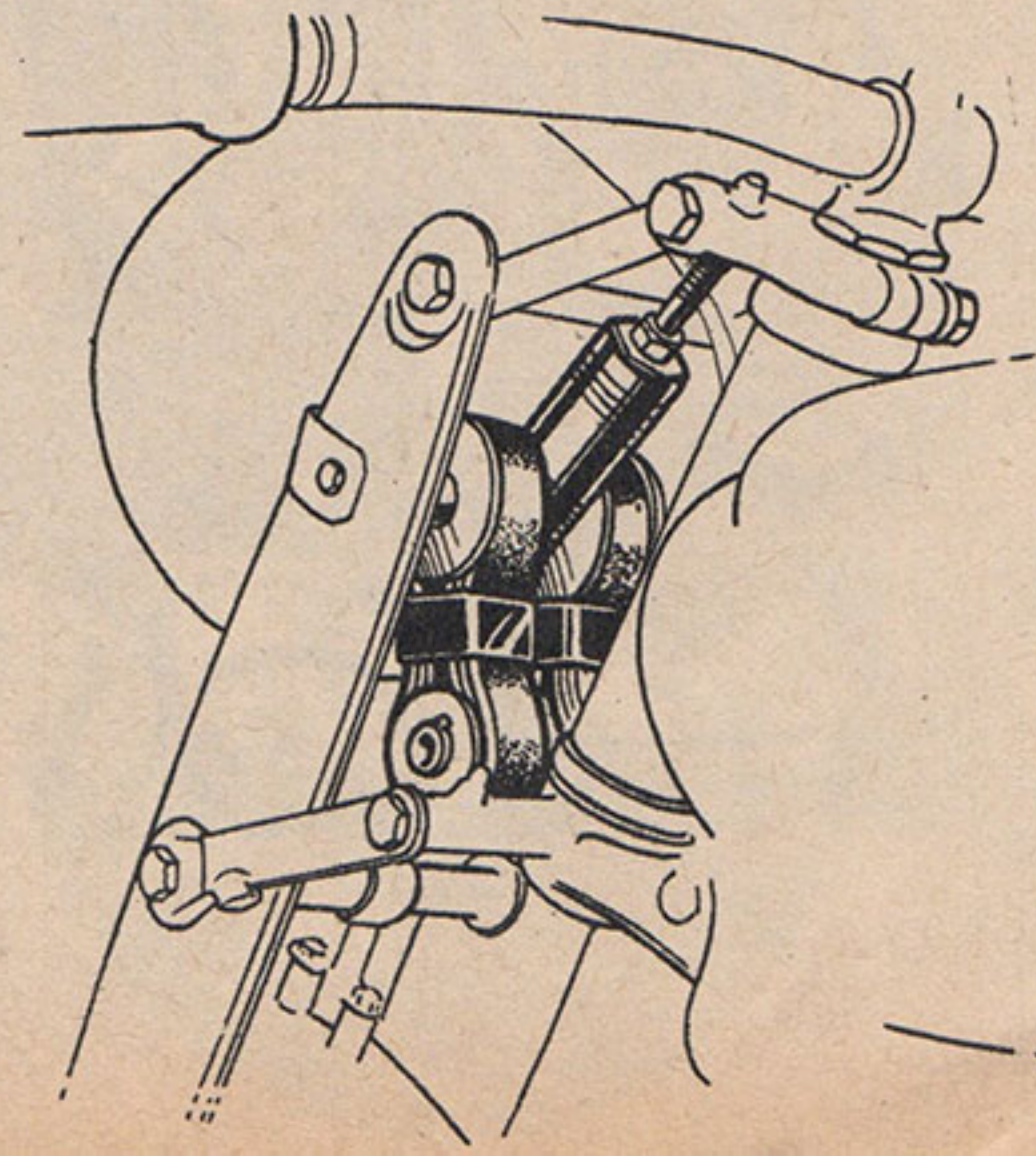
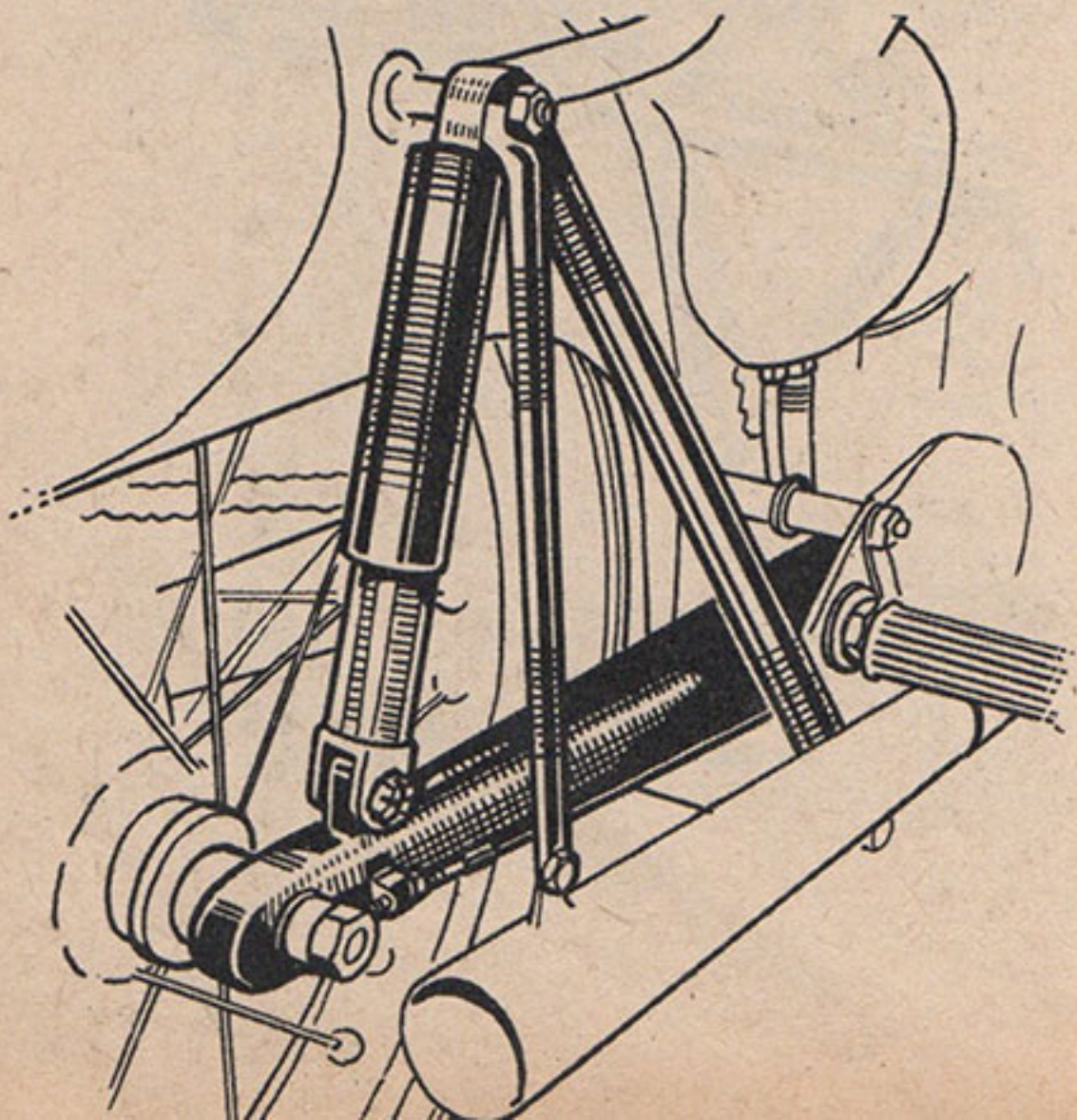
A gauche, l'ex 175 cmc. Terrot d'usine de Behra. L'ensemble est net et rappelle les anciennes « compétition » d'avant-guerre. Distribution par tiges et culbuteurs...

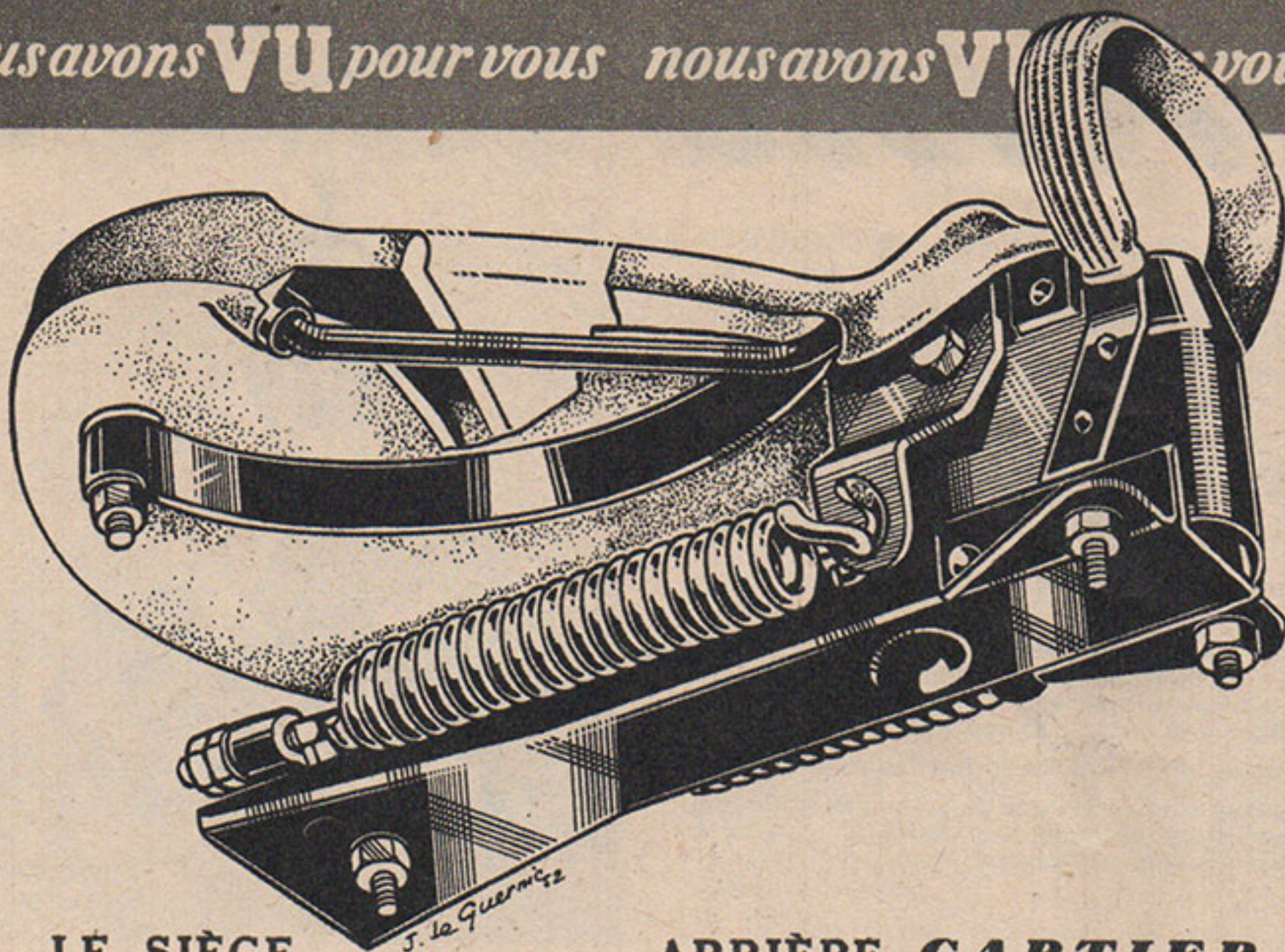
...et suspension AR. oscillante.



A droite, la Puch de Roux. Elle est équipée d'une pompe à huile, de carburateurs plus gros et d'une suspension AR oscillante maison, avec bras en dural et amortisseur central.

Sur cette même machine, fourche en tôle emboutie, avec amortisseur et anneaux Neiman.





LE SIÈGE

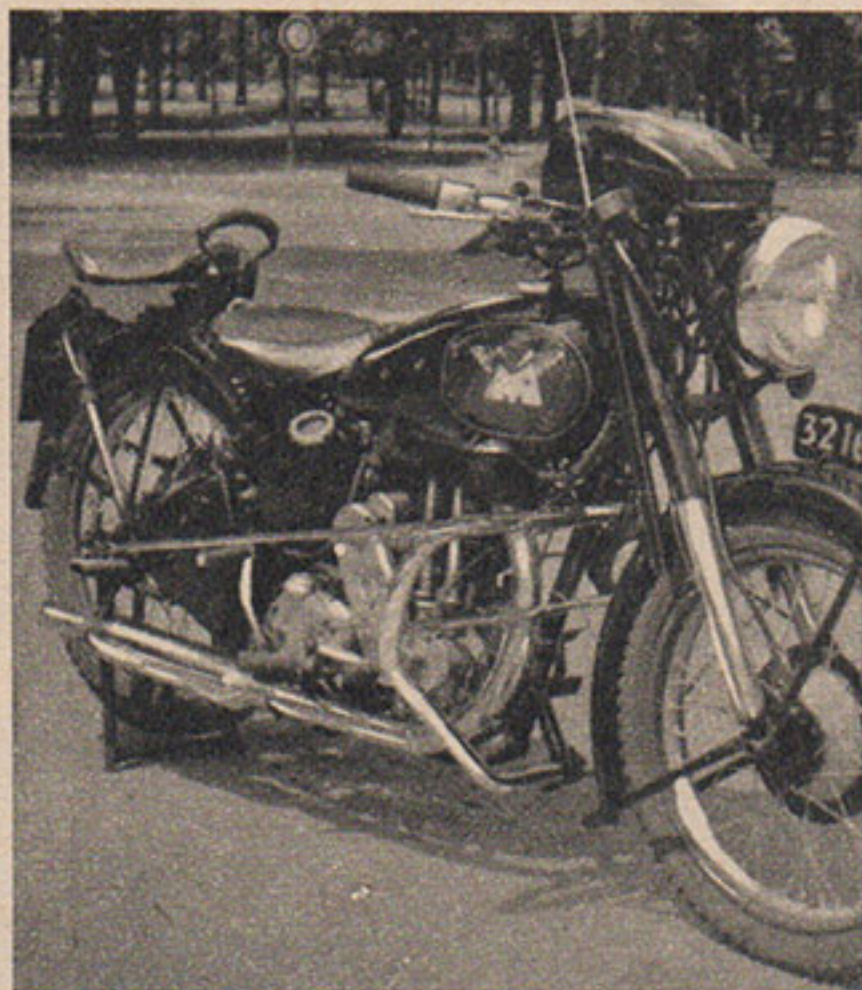
ARRIÈRE CARTIER

Spécialisés depuis des années dans la selle pour cycles, les E^m Cartier viennent de lancer un tansad pour vélomoteurs et motos, avec dessus en caoutchouc. On remarque sur la coupe que nous en donnons l'un des deux longs ressorts latéraux de suspension avec leur dispositif de réglage suivant le poids transporté.

UN INGÉNIEUX POSTE RÉCEPTEUR POUR MOTO

Entièrement réalisé par M. Bohain, de Chaville, ce poste récepteur 9 lampes fonctionne sur deux batteries rechargées par la dynamo, ce qui permet 6 heures d'audition continue. Un amplificateur avec micro autorise l'installation d'un haut-parleur, audible jusqu'à 80 km.-h. Tout l'ensemble est soigneusement protégé des intempéries au moyen d'enveloppes imperméables escamotables. Le fonctionnement en marche ou à l'arrêt, hors des agglomérations, s'avère excellent et exempt de parasites.

La machine est également équipée de pare-chocs avec clignotants commandés par un inverseur au guidon. Un hauban longitudinal évite la rotation des pare-chocs en cas de chocs et un support transversal peut recevoir un haut-parleur, lors d'accompagnement de courses cyclistes. M. Bohain se tient aimablement à la disposition de toutes personnes intéressées par ses réalisations.

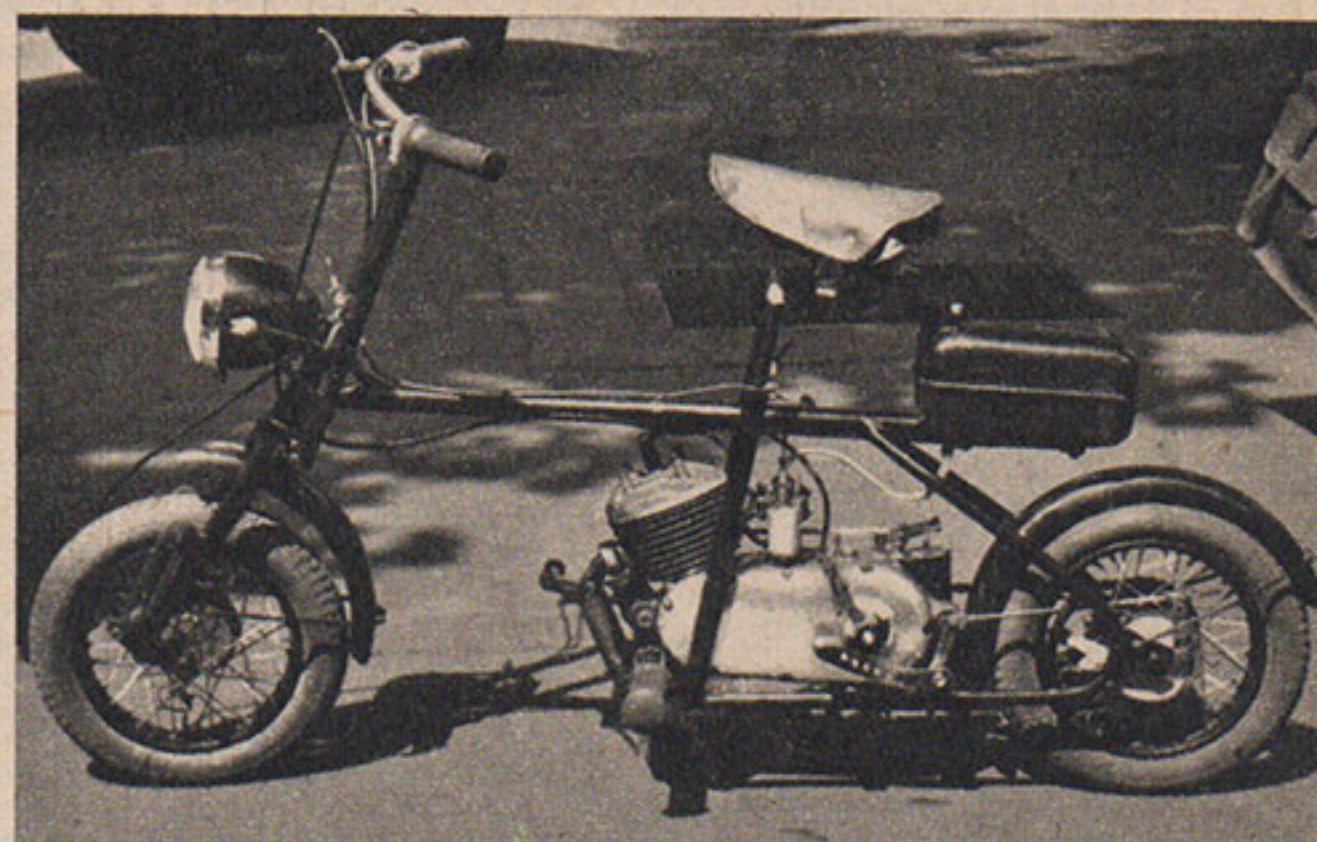


SPÉCIALISTES DU CAOUTCHOUC

Les Ets Vickers de Grenoble sont spécialisés dans la fabrication de maints articles en caoutchouc pour cyclomoteurs, vélomoteurs et motos. Fournissant déjà toute la partie caoutchouc pour une grande marque de scooters, Vickers fabrique tous les blocs de repose-pieds, de kicks et sélecteurs, les poignées de guidon, les soufflets de fourches télescopiques, les grippe-genoux, etc... Plus récemment, Vickers a réalisé une lunette de moto à moulure en caoutchouc, très étudiée.

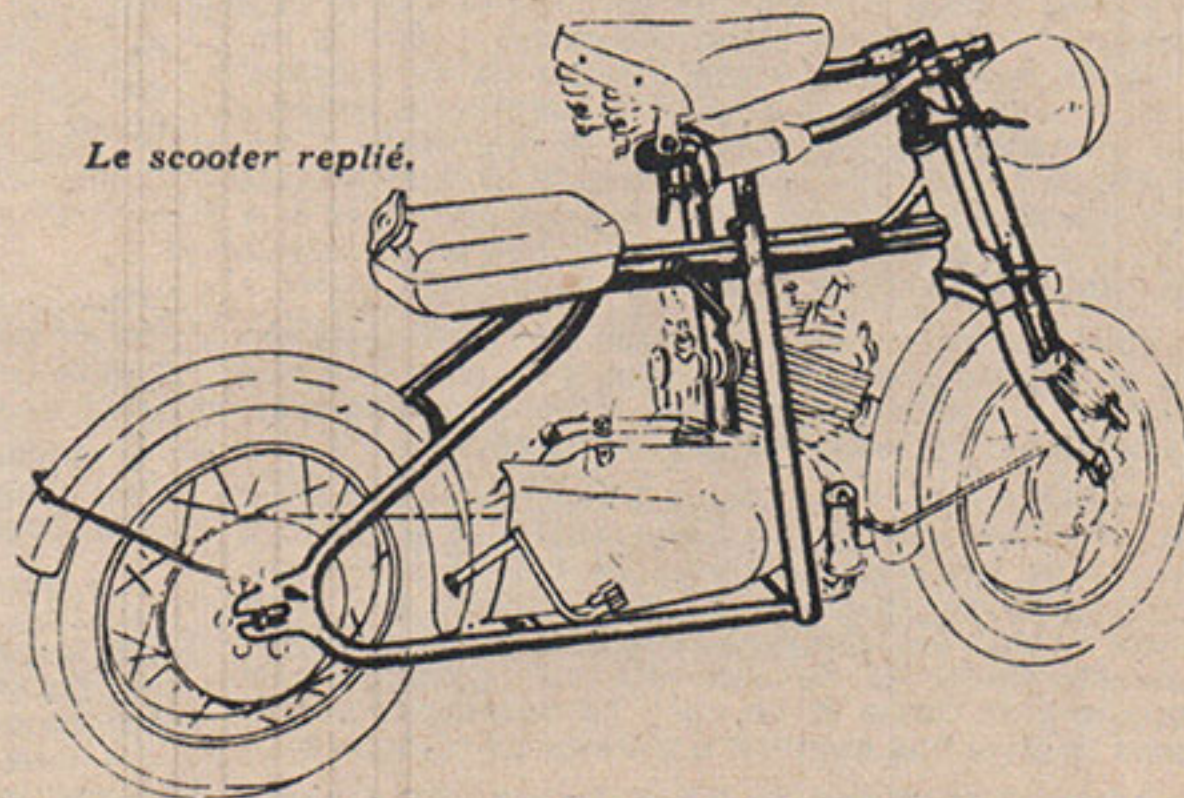
LE SCOOTER-VALISE

Production des E^m François et C^{ie}, ce scooter possède un châssis tubulaire dont la poutre supérieure est formée de deux éléments dont l'un, couissant dans l'autre, permet par télescopage de réduire considérablement la longueur de la machine. Les montants du guidon sont également couissants et ses branches escamotables. Ce véhicule replié est réduit à un

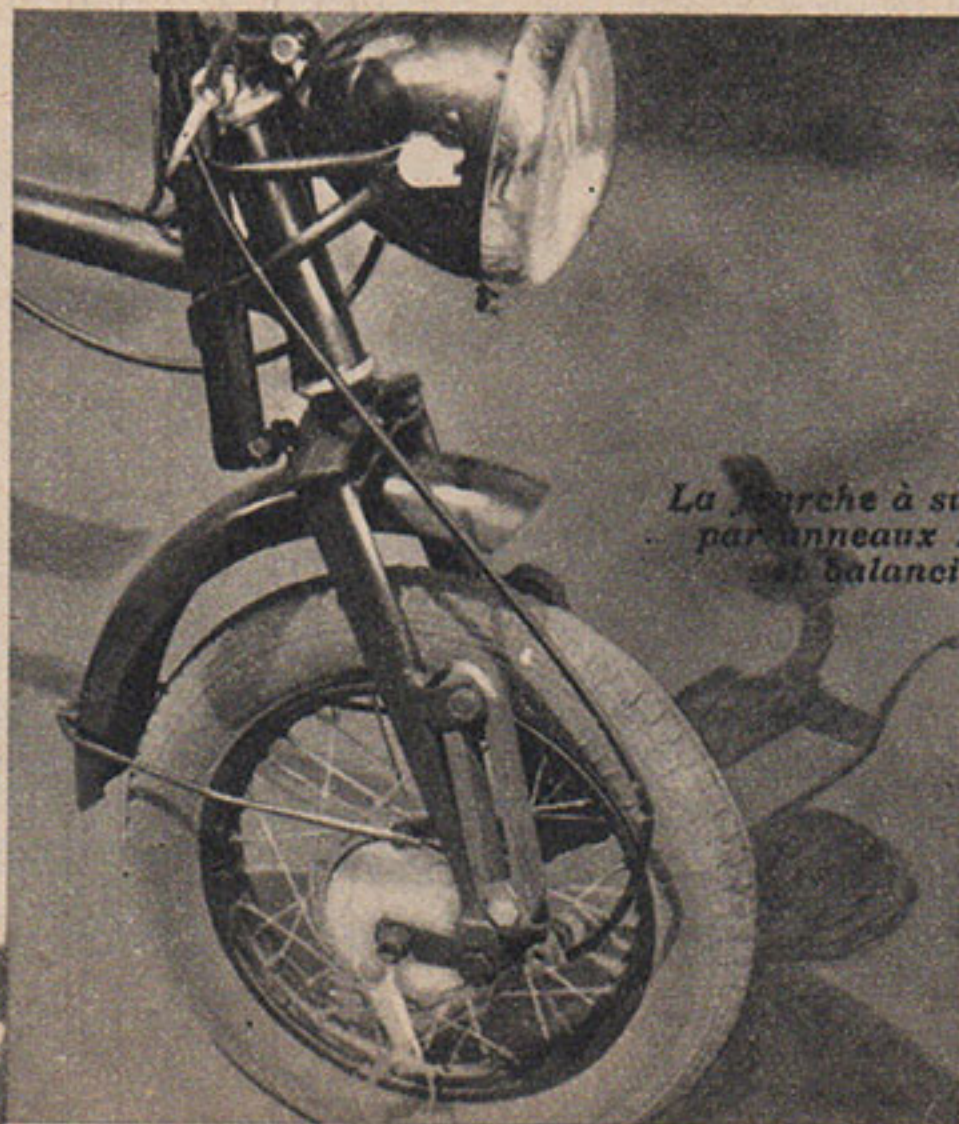


Le scooter prêt à rouler.

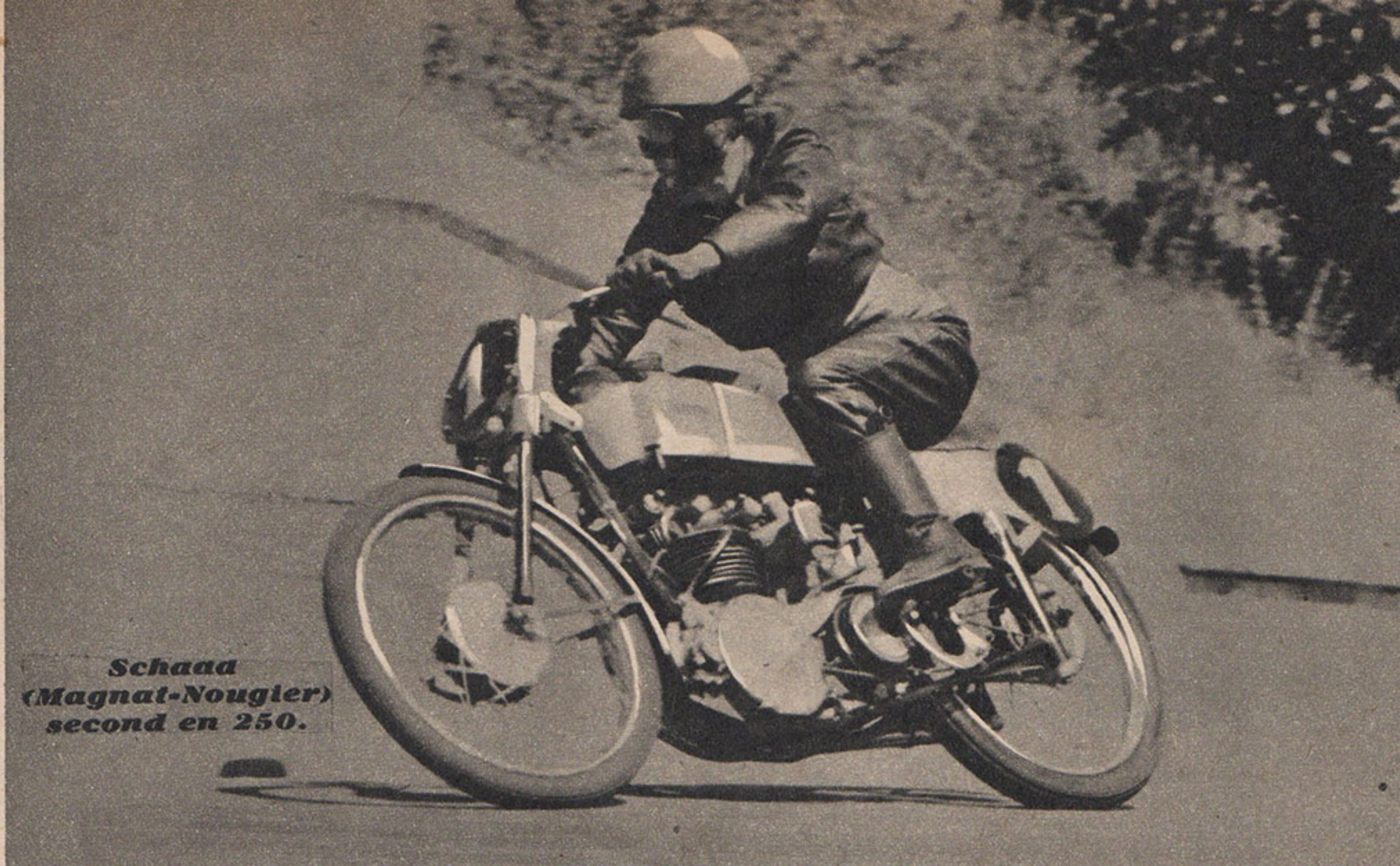
format tel qu'il peut être transporté à bord d'un petit avion ou même d'une voiture. Très léger, il peut être monté aux étages d'un immeuble et rangé dans un couloir ou un réduit.



Le scooter replié.



La fourche à suspension par anneaux Neiman et balanciers.



Schaad
(Magnat-Nougier)
second en 250.

CIRCUIT INTERNATIONAL D'ANGOULÊME

de notre envoyé spécial A. LANGERON

La célèbre épreuve motocycliste n'a pas failli à la tradition. Un lot très relevé de concurrents a permis aux nombreux spectateurs d'assister à de sévères batailles. Les mécaniques ont souffert sur le difficile circuit des Charentes, mais dans l'ensemble le pourcentage d'abandons a été peu important, ce qui est tout à l'honneur des marques présentes. Une sonorisation impeccable et un speaker très qualifié contribuaient heureusement à la réussite de cette journée. A signaler le geste de solidarité sportive des organisateurs qui firent un appel public en faveur du coureur accidenté Sceaux.

250 cme.

1. Ozino, Italien (Guzzi), 36' 20" 9/10; 2. Schaad (Magnat-Nougier), 38' 59" 7/10; 3. Salzac à 2 t.; 4. Fauchereau à 2 t.; 5. Fitton à 2 t.; 6. Montanary; 7. Rossignol.

Premier passage en paquet d'où émergent petit à petit Ozino et Schaad. Ce dernier sera le seul à tenir tête à l'Italien qui gagnera nettement. Rossignol fait une chute sans gravité. Pour les places d'honneur bagarre entre Salzac (Terrot), Fitton (Rudge) et Fauchereau (Guzzi).

350 cme.

1. Albisser, Suisse (Velocette), 45' 6"; 2. Thomas (Velocette) à 2 t., 46' 46" 9/10; 3. Fitton, Anglais, à 4 t.; 4. Salzac.

Le champion suisse prend immédiatement la tête et avec une régularité remarquable augmente sans cesse son avance. Il finira sans être inquiété. Bonnin et Planque abandonnent rapidement puis Florès. Schaad perd son tuyau d'échappement. Plusieurs concurrents doivent s'arrêter à leur stand pour arroser l'embrayage. Thomas terminera de justesse en poussant péniblement sa machine à la main.

500 cme.

Albisser récidive dans cette épreuve. Les premiers tours sont menés par Insermini, puis le Suisse attaque et passe. Insermini, qui fournira une très belle course, ne se laisse pas

lâcher facilement, mais il doit s'arrêter quelques instants pour faire refroidir son embrayage. Il répat et continuera son duel avec Albisser qui a pris 1 tour d'avance. Planque parviendra à remonter à la 3^e place. Murit tourne régulièrement et semble se réserver pour l'épreuve de side. Albisser, sans faiblir, enlèvera sa 2^e victoire en grand champion.

1. Albisser, Suisse (Norton), 56' 49" 8/10; 2. Insermini (Norton), 57' 21" 3/10, à 2 t.; 3. Planque (Norton), à 3 t.; 4. Bayle (Norton) à 4 t.; 5. Murit (Norton).

Sidecars

La course la plus palpitante de la journée. Un plateau exceptionnel réunissait : Haldeman, Smith, Deronne, Murit, Drion, Masuy, etc. L'Anglais Smith passe en tête

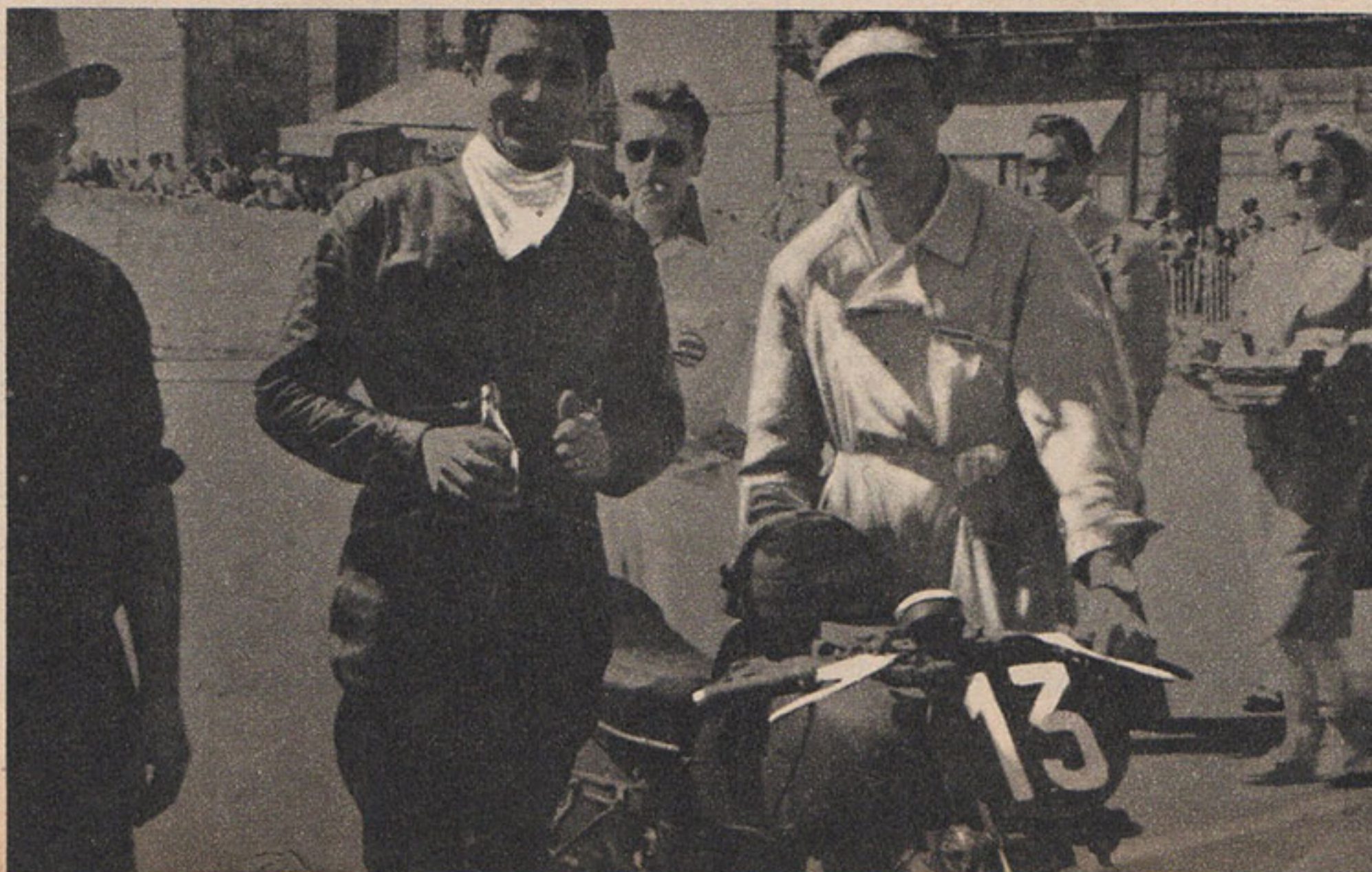
au 1^{er} tour. Il enlèvera dans un style éblouissant cette épreuve après une lutte sévère avec Haldeman. Ce dernier doit s'arrêter quelques instants à son stand pour son embrayage et sera passé par Murit. Drion a fait un mauvais départ et abandonnera bientôt pour ennui d'allumage.

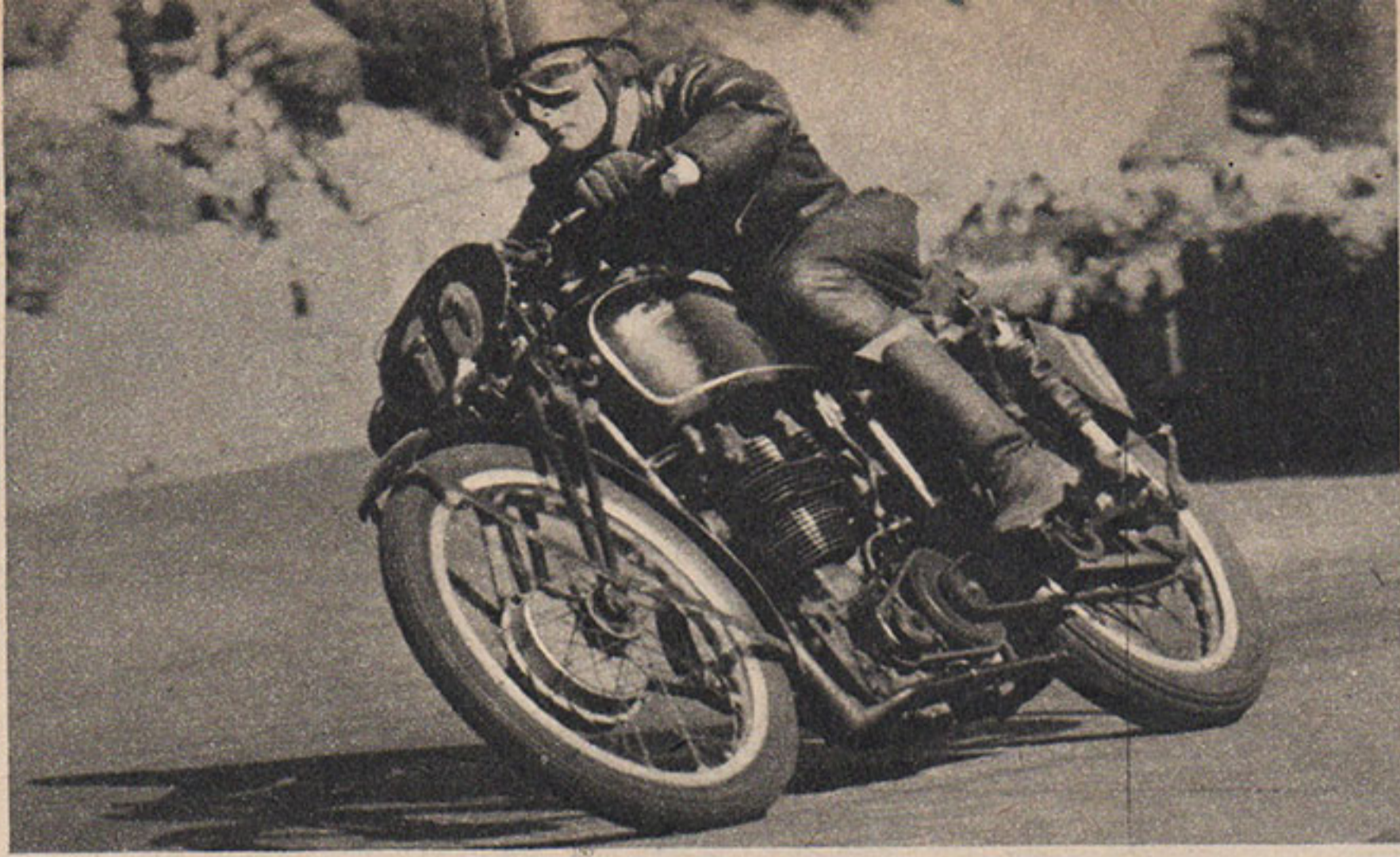
Tous les concurrents font preuve d'une maîtrise extraordinaire et chaque virage soulève des cris d'admiration du public.

Cette épreuve fut vraiment l'apothéose de la journée. Presque tous les concurrents terminèrent ce périlleux circuit; c'est là une preuve indiscutable de leur classe.

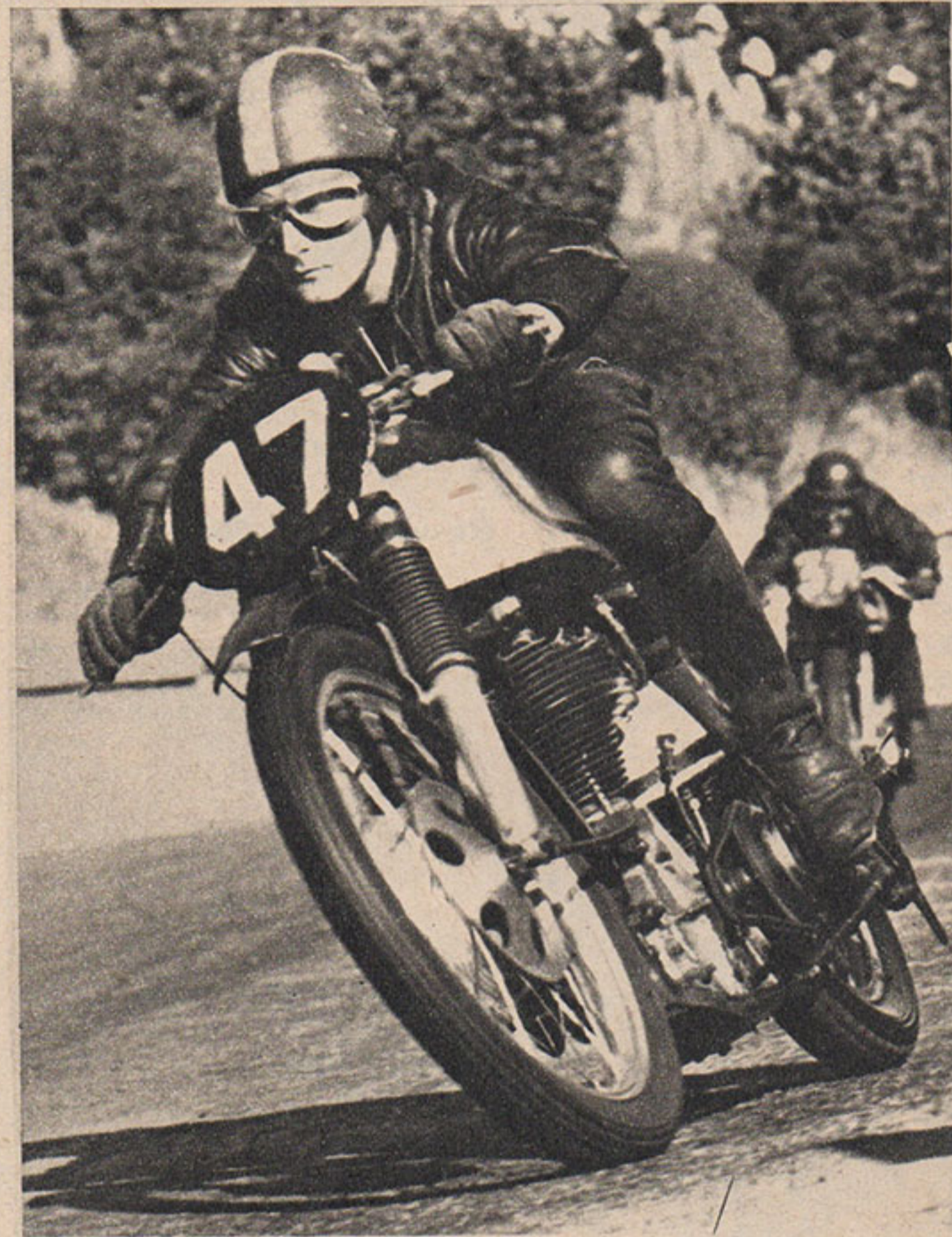
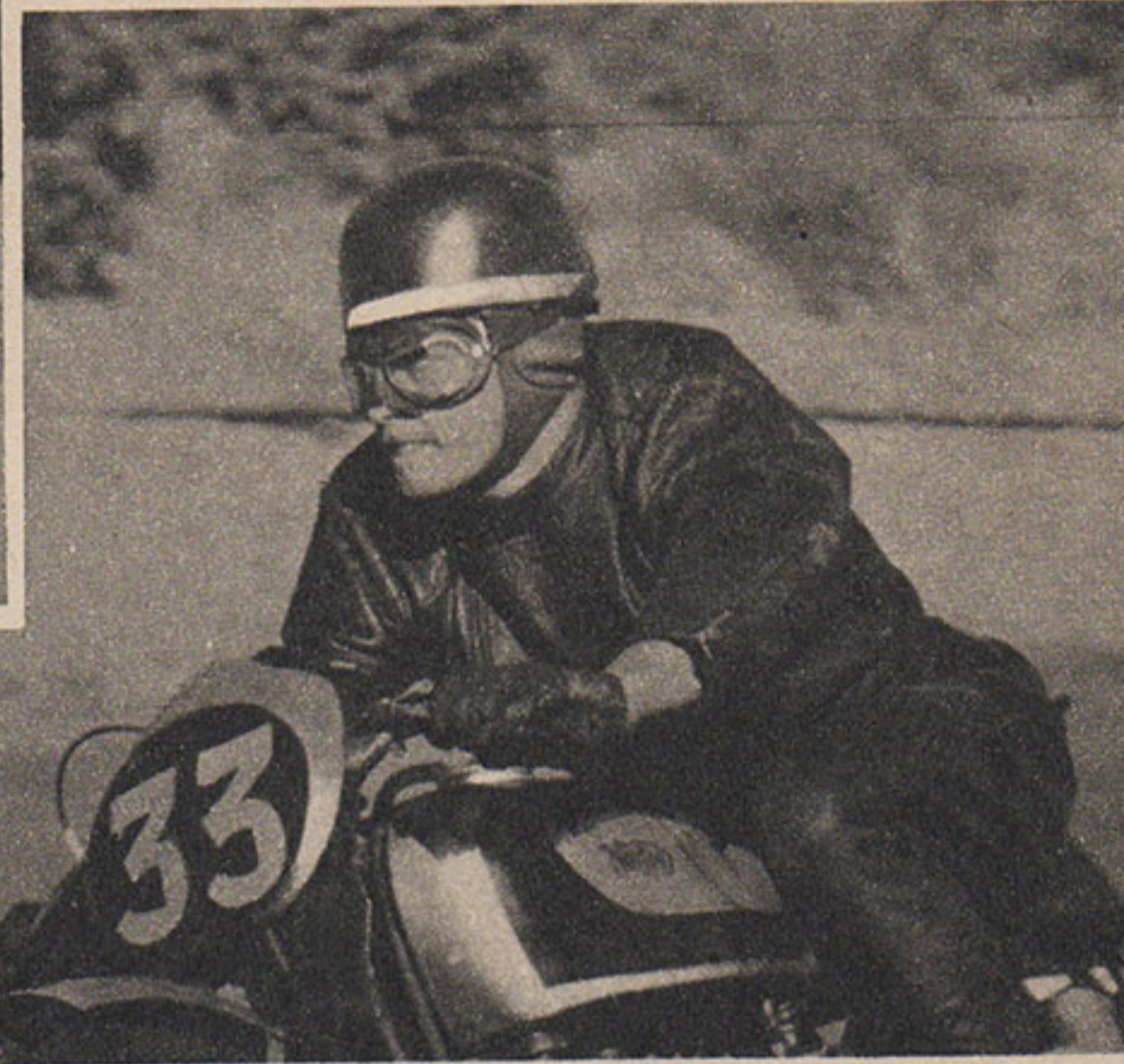
1. Smith, Anglais (Norton), 36' 23" 8/10; 2. Murit (Norton), 37' 25" 4/10; 3. Haldeman, Suisse (Norton), à 1 tour; 4. Masuy, à 2 t.; 5. Hofstetter; 6. Insermini; 7. Deronne Belge.

Ozino (Guzzi) vainqueur des 250.





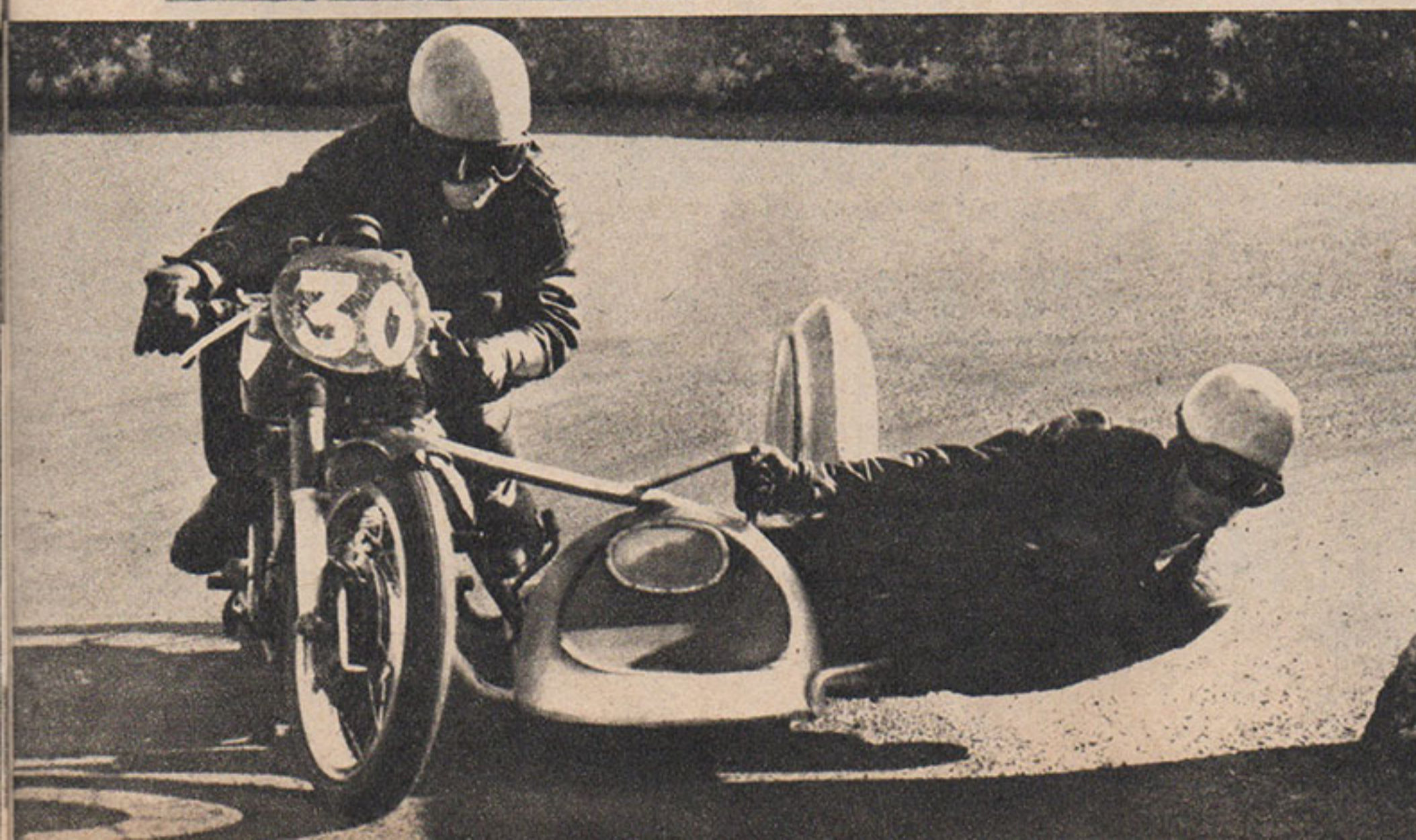
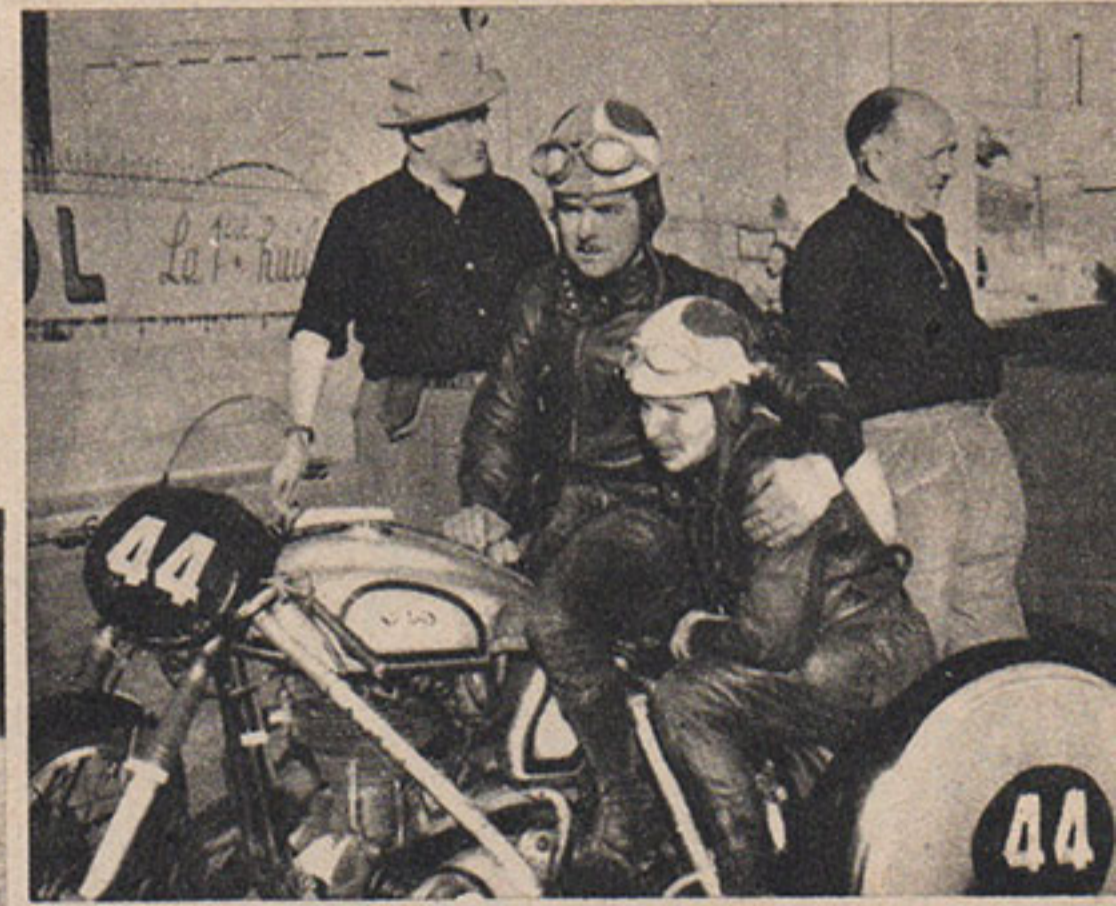
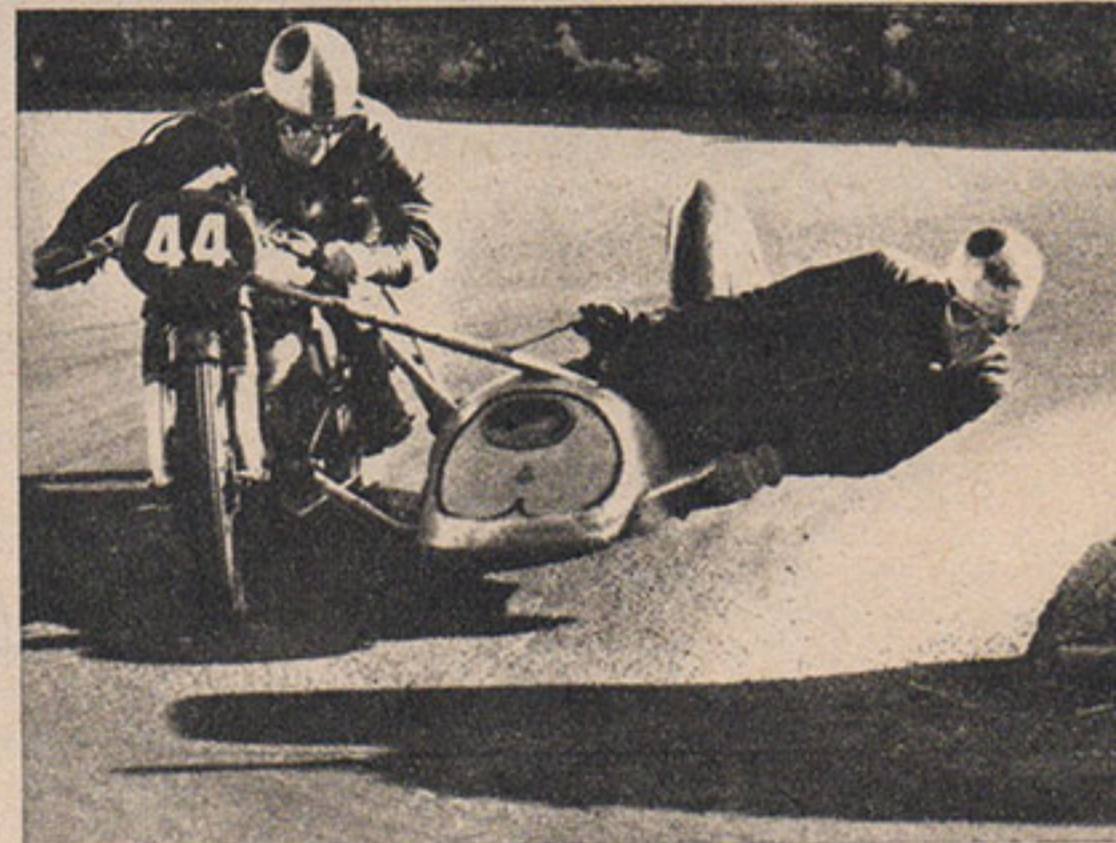
**Insermini,
en progrès constant,
termina 2^e des 500.**



**Albisser
mena à la
victoire sa
Vélocette
en 350 et
sa Norton
en 500.**



**L'Anglais
Smith,
premier
des sides.**



**Muritt,
qui fournit
une belle course.**

CIRCUIT DE BOURGES

Le 15 Juin 1952

Résultats des 175 cmc.

1. Schaad (M.C. Avignon) Magnat-Nougier, 20' 2" 3/5; 2. Mathieu (Clermont), 20' 15"; 3. Guignabodet (Chtâillon); 4. Charbonnier (M.C. Berry); 5. Roux (Bordeaux); 6. Lombardy (Clermont); 7. Perdoux (M.C.B.); 8. Thiriet.

Les éliminatoires ont vu les victoires de Schaad et Roux. Schaad prend rapidement la tête et la gardera jusqu'au bout. Seul Mathieu lui résiste sérieusement. Sévère bataille à l'arrière entre Lombardy, Roux, Guignabodet et Charbonnier. Ce dernier avec une 125 cmc. fournira une bonne course.

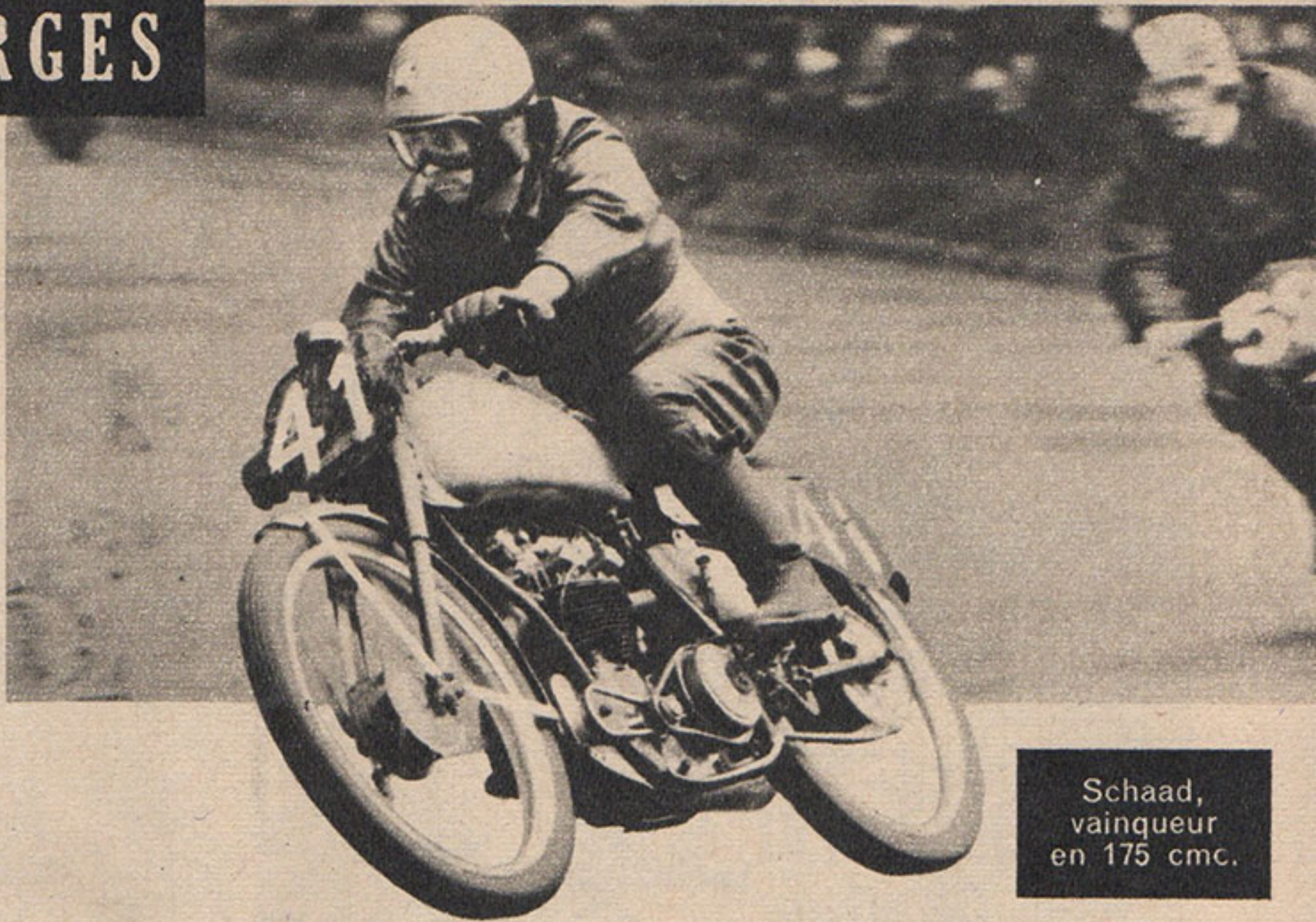
Résultats des 250 cmc.

1. Schaad (M.C. Avignon), 24' 51" 4/5; 2. Maury (Orléans) à 1 tour; 3. Thierry (M.C. Ht-Saônois); 4. Legrand.

Une belle bataille s'engage entre Schaad (Magnat-Nougier) et Fauchereaux (Guzzi). Ce dernier, moins expérimenté que Schaad, ne semble pas utiliser au maximum les possibilités de sa machine, certainement plus rapide. Vers la fin du parcours, au moment où il paraissait devoir doubler Schaad, il touche dans un virage et abandonne. Moury sur Puch a un retard considérable au départ qu'il ne pourra remonter, malgré sa virtuosité dans les virages.

Résultats des 350 cmc.

Un très joli plateau avec Gauch, Bourgeois, Schaad, Guérin, Chapelle, Brajeul, Belkechont, etc. Dès le départ le jeune espoir Guérin Bernard prend la tête et fournira,



Schaad,
vainqueur
en 175 cmc.

sous les applaudissements, une remarquable course qui lui permettra de passer la ligne d'arrivée en vainqueur incontesté. Gauch a la malchance de perdre sa chaîne au 2^e tour. Bourgeois se tiendra toujours assez près du leader malgré un léger défaut de fonctionnement de sa machine.

1. Guérin Bernard (M.C.B.) Velocette, 33" 36" 3/5 (record battu); 2. Bourgeois (Tours), 33' 59"; 3. Bekechont (R.M.C.); 4. Pinotin

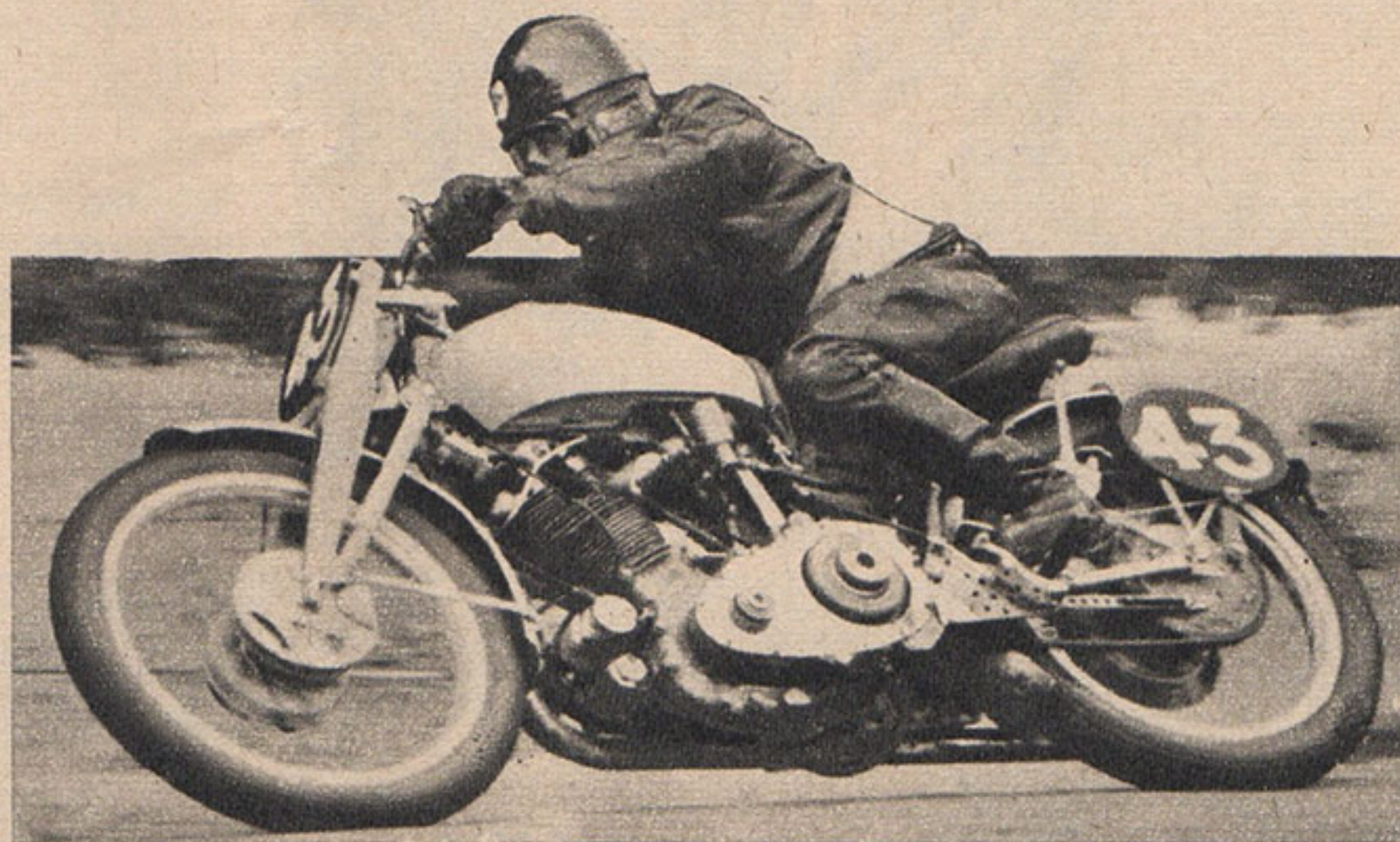
(M.C. Bourgogne); 5. Bonhomme (M.C. Auvergne); 6. Daoust (A.M.S.).

Résultats des 500 cmc.

Bagarre entre les jeunes espoirs Ramade et Guérin. Ce dernier dont la machine est moins maniable ne peut empêcher Ramade de foncer vers une victoire bien méritée. Fauchereaux, Walter et Vigoureux devront



Une
belle attitude
de B. Guérin.



...et de
Ramade.

abandonner. Les deux leaders termineront très applaudis.

1. Ramade (M.C. Auvergne) Vincent, 37' 45" 2/5; 2. Guérin B. (M.C.B.), 38' 2"; 3. Guérin R. (R.M.C.); 4. Cavassino; 5. Lecheion (M.C.B.).

Public très nombreux sur le spectaculaire circuit du M.C.B. Organisation parfaite. Une quête faite à la remise des prix, en faveur de Sceaux, a produit plus de 9.000 francs.

RALLYES DU MOIS

2^e CONCOURS NATIONAL D'AUDAX

Cette manifestation, organisée par le M.C. Châtillonnais, obtint un plein succès et permit d'intéressantes performances.

Classés par groupes suivant les cylindrées et la distance choisie (300, 500 ou 700 km.) les concurrents devaient boucler leur périple en un temps idéal déterminé à l'avance.

Sur 85 partants, il y eut 67 pilotes classés « non pénalisés », 14 pénalisés et 4 abandons.

Au classement inter-clubs, le M.C. Châtillonnais arrive en tête, suivi de l'A.M. Seine, de la Gendarmerie Nationale, du Club de Boulogne-Billancourt, du M.C. Maisonnais, etc...

La distribution des récompenses aura lieu dans la première quinzaine de septembre, à la salle des fêtes de Châtillon.



Brevet des 700 km. A droite, notre collaborateur Dolique.



L'équipe Peugeot.



L'équipe Terrot.



Départ du groupe « Cyclomoteur ».



L'équipe de la Police Parisienne.

PARIS-STRASBOURG-PARIS

organisé par le CLUB DE LA SURETÉ NATIONALE

Gros succès sportif.

51 engagés, 42 partants, 28 classés dont 16 non pénalisés :

Pahin, Cugnet, Goudard sur 175 Peugeot; Meyer sur Guiller 175; Bernard sur scooter Bernardet 250 cmc.; Bresse, du M.C. Châtillonnais sur 250 Puch; Dauge, Vervaeck, Lagrange sur Cemec 500; Lafaille sur Terrot

500; Sima (Strasbourg), Loyau (M.C. Châtillon), Pessey, Pillot, Tork, Guyard sur Terrot.

Ensuite se classent dans l'ordre :

17. Mouzay 250 cmc. (M.C. Clodoaldien), 2 points; 18. Pottier 750 cmc. (C.M.S.N.) 6 pts; 19. Dardoise 350 cmc. (M.C. Marne), 27 pts; 20. Vincent 750 cmc. (C.M.S.N.) 33 pts

Meyer, sur Guiller.

P. Bernard et son scooter 250 cmc.



Le Parcours Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne

a été difficile pour les grosses motos.

Toutes ont été pénalisées - 22 concurrents ont dû abandonner sur 57 partants.

Cinquante-sept concurrents ont pris le départ de l'épreuve d'endurance et de régularité du S.M. Forézien, le 21 juin à 15 h. 45, 16 h. 45 et 18 h. 20, à la Terrasse.

La boucle du Mont-Pilat a été couverte sans difficulté par les pilotes des catégories 50 km. et 55 km.-h. Les seuls pénalisés ont été Thévenot de Moulins, et Gros de Saint-Etienne, Guichard fut également pénalisé.

Après 100 kilomètres de course, les champions Georges, Rogliardo, Seux, Martelet, Mlle Morel et l'équipe des sidecars Zundapp font grosse impression.

Un seul abandon connu à 20 heures, celui du motard L. Brière à Ambert.

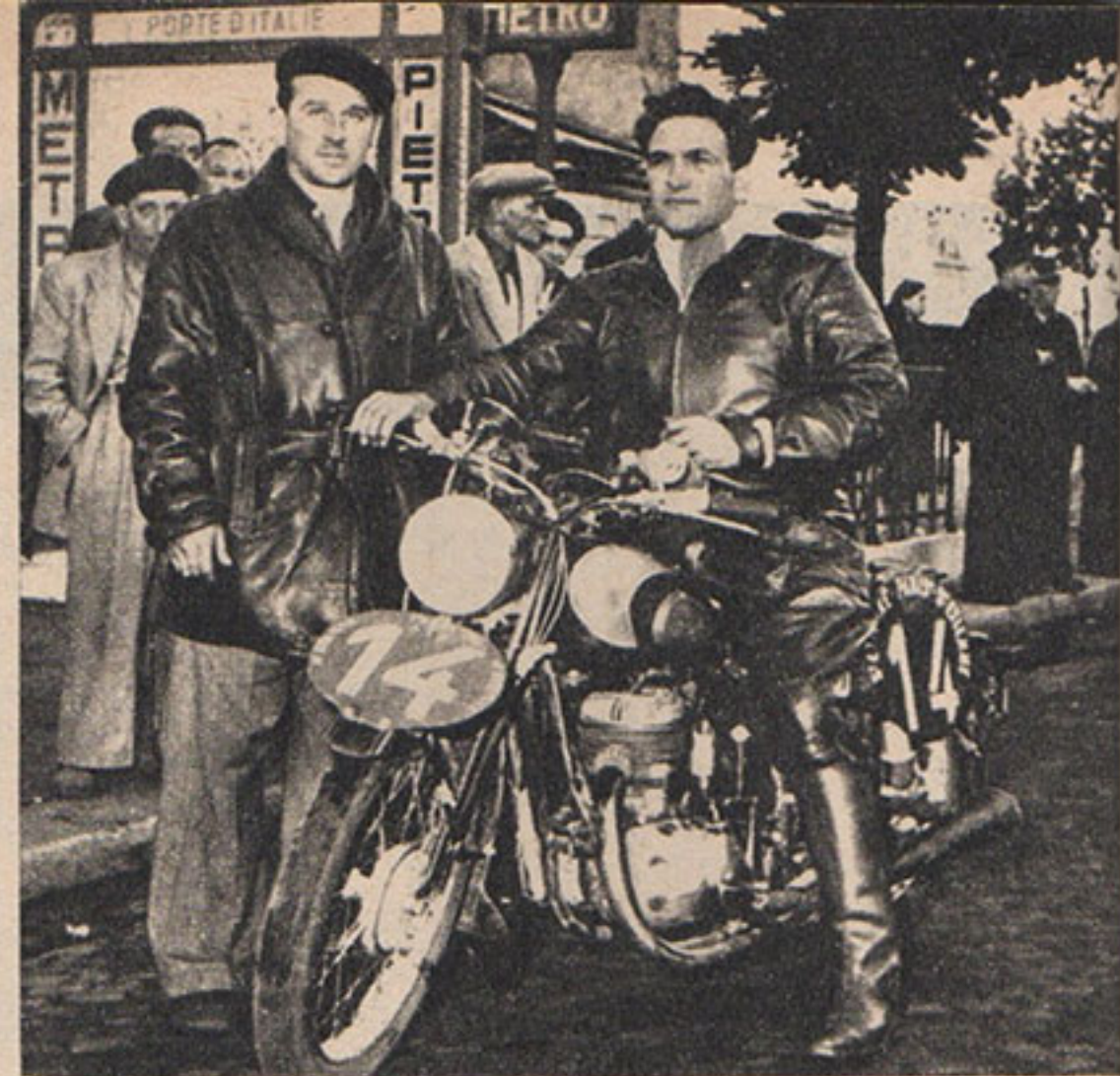
Nombreux abandons entre Ambert et Paris. A Paris, où le vice-président Fillon opère avec

l'aide du Moto-Club de Châtillon, il ne reste plus que 42 concurrents en course.

Mais le retour ne sera pas, malgré le beau temps ambiant, une marche triomphale, car le sidecar Robert et les pilotes Bouillard et Petit Gabriel seront éliminés.

Grosse affluence à Mâcon et à Tarare, où les pilotes de Monet-Goyon sont nettement encouragés. L'équipe Zundapp fait grosse impression par sa belle présentation. Gros succès de Mlle Morel et de son papa.

A l'arrivée, distribution de bouquets et effusions entre pilotes et leurs proches après une rude performance de 1.302 km., sur un parcours jugé difficile par la majorité des coureurs.



Georges, pilote Automoto.

CLASSEMENT

Catégorie 50 km. h. - GROUPE BLEU - N° 1

1. ex æquo.	}	Lecarpentier (M.C. Le Havre) D.S. Malterre,	} Tous sans pénalisation.	
		Galleron (M.C. Cavailon) Alcyon,		
		Marcon (M.C. Auvergne) Puch,		
		Georges Ulysse, (S.M. Forézien) Automoto,		
		Sonjon (A.M.C. Cité, section Villefranche) Motoconfort,		
		Viaene (A.M.C. Montargis) Motobécane,		
		7. Germain (A.M.C. Cité Lyon) Motobécane,		15 points;
		8. Susiniit (Individuel) Follis,		24 points;
		9. Mottet, (A.M.C. Cité Lyon) Motobécane,		43 points;
		10. Rodriguez (A.M.C. Cité Lyon) Motobécane,		81 points.

Catégorie 55 km. h. - GROUPE BLANC - N° 24 (Motos Solos)

1. ex æquo.	}	Martelet (S.M. Forézien) Royal-Enfield,	} Tous sans pénalisation.	
		Commeureuc (A.M.C. Mâcon) Monet-Goyon,		
		L'Hermet (Moto-cycle-Club Lyon) Monet-Goyon,		
		Gueurce (A.M.C. Mâcon) Monet-Goyon,		
		Montagne (M.C. Lyon) Royal-Enfield,		
		6. Chaumontet (S.A.M. Givors) N.S.U.,		3 points;
		7. Bachelard (S.M. Forézien) Royal-Enfield,		3 points;
		8. Morel (M.C. Lyon) F.N.,		33 points;
		9. Mlle Morel (M.C. Lyon) Jawa,		42 points;
		10. Chambonnière (Individuel) Monet-Goyon,		54 points;
		11. Saby (Individuel) Stylson,		136 points.

Catégorie 55 km h. - GROUPE BLANC ET OR - N° 2 B (Sidecars)

1. ex æquo.	}	Ernst (Nurnberg) Zundapp,	} Tous sans pénalisation.
		François (A.M. Seine) Zundapp,	
		Keitel (Nurnberg) Zundapp,	
		Rogliardo (M.C. Lyon) Norton,	
		5. Martz A.M.C. Cité Lyon) B.M.W.,	

Catégorie 60 km. h. - GROUPE ROUGE - N° 3

1. Martin (A.M.C. Cité Lyon) Triumph,	6 points;
2. Millon (M.C. Lyon) Triumph,	9 points;
3. Moulin (M.C. Lyon) Triumph,	15 points;
4. Capitaine Bouchier (M.C. Morbihan) Terrot,	36 points;
5. Freyre M.C. Bourgogne) B.S.A.,	51 points;
6. Sibert (M.C. Rive-de-Gier) F.N.,	162 points;
7. Gombault (M.C. Alençon) Terrot,	168 points.

ATTRIBUTION DES CHALLENGES

Le challenge inter-marques motocyclettes est attribué à Monet-Goyon.

Le challenge inter-marques sidecars est gagné par Zundapp.

Le challenge inter-clubs est gagné par le Motorcycle-Club de Lyon (équipe : L'Hermet, Rogliardo et Moulin).

En résumé : 57 partants et 15 pilotes sans pénalisation sur les 32 pilotes classés.

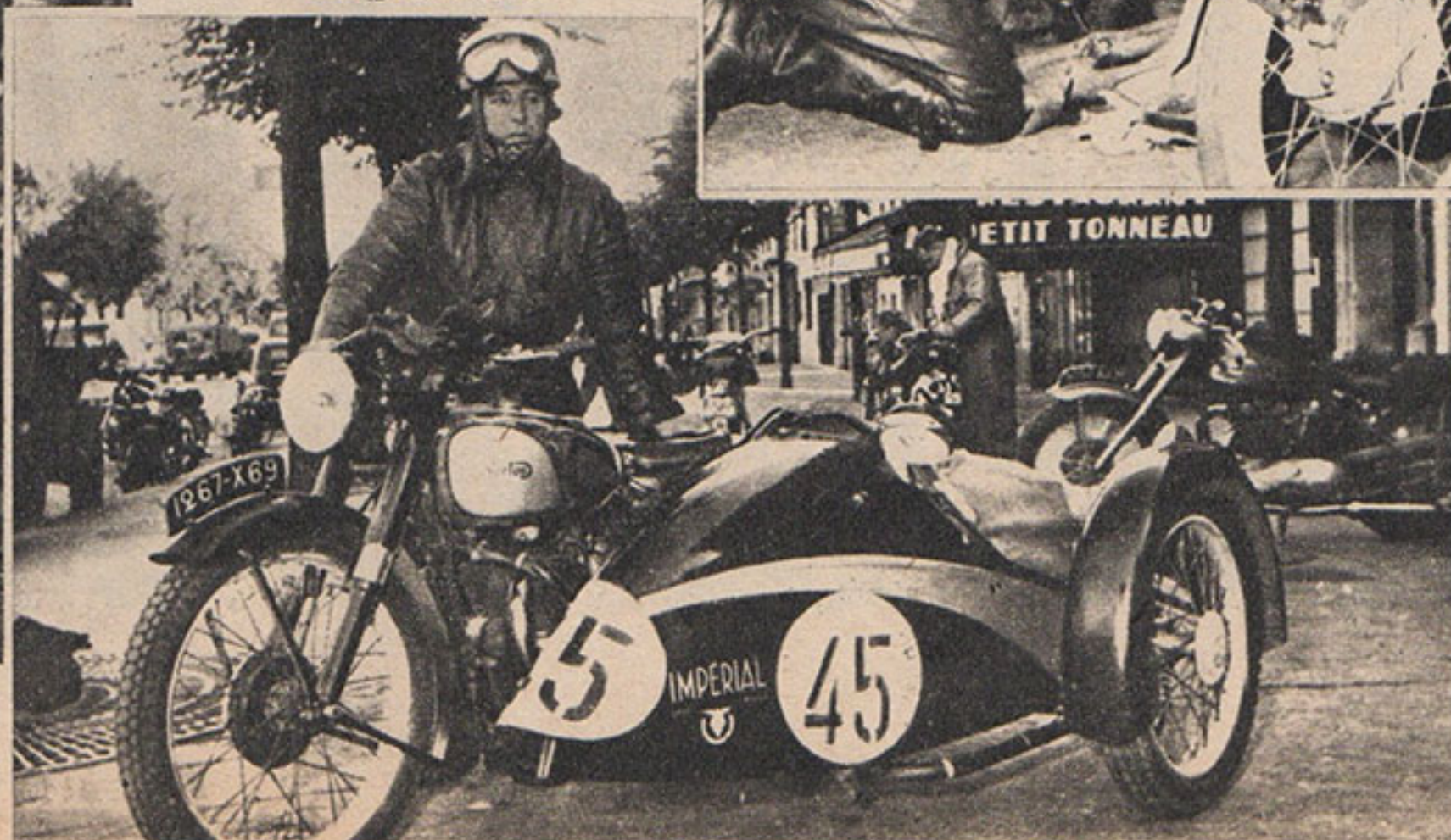
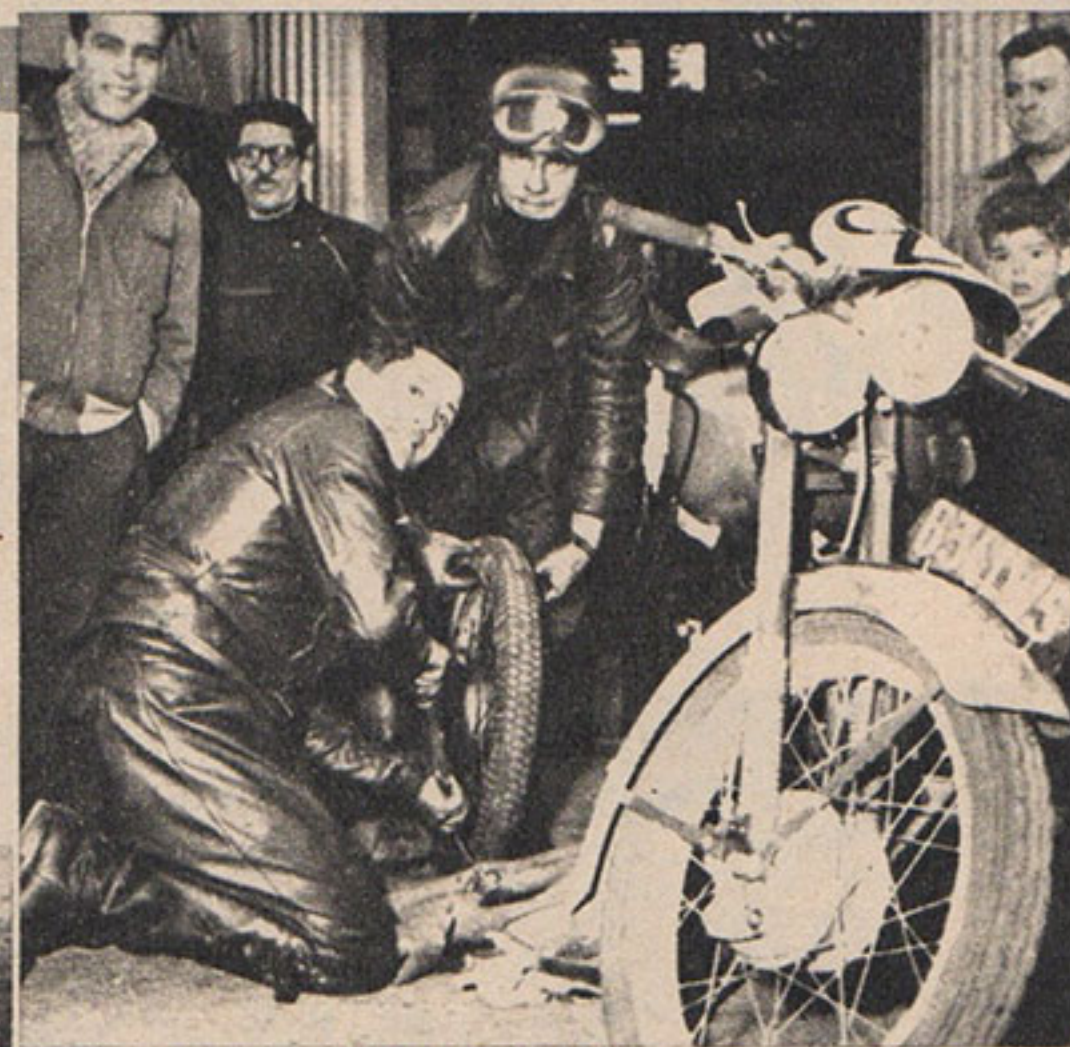
Gros succès d'affluence sur tout le parcours et satisfaction générale des concurrents de l'organisation S. M. Forézien, comprenant MM. Haon Pierre, président du S.M. Forézien, Vidal Antoine, secrétaire-général du S.M. Forézien, Arnaud Joseph, trésorier du S.M. Forézien, etc...

Réparation rapide d'une chambre à air.

L'ensemble Norton-Impérial de Rogliardo.



Une sympathique équipe féminine.



LE CIRCUIT DES VOSGES

Le Circuit des Vosges a remporté un franc succès : le nombre des engagés a atteint 113 alors que 104 coureurs se présentèrent au départ. Quatre concurrents étaient mis hors course, tandis que 11 abandonnaient lors de l'épreuve, à cause de « pépins » mécaniques, si bien qu'à l'arrivée, on comptait encore 89 classés.

CLASSEMENT

GROUPE A (de 500 à 1.000 cmc.)

1. Vervach (Cemec); 2. Christoffe (Cemec); 3. Lagrange (Cemec); 4. Bousard (Strasbourg); 5. Zimmermann P.

GROUPE B (de 350 à 500 cmc.)

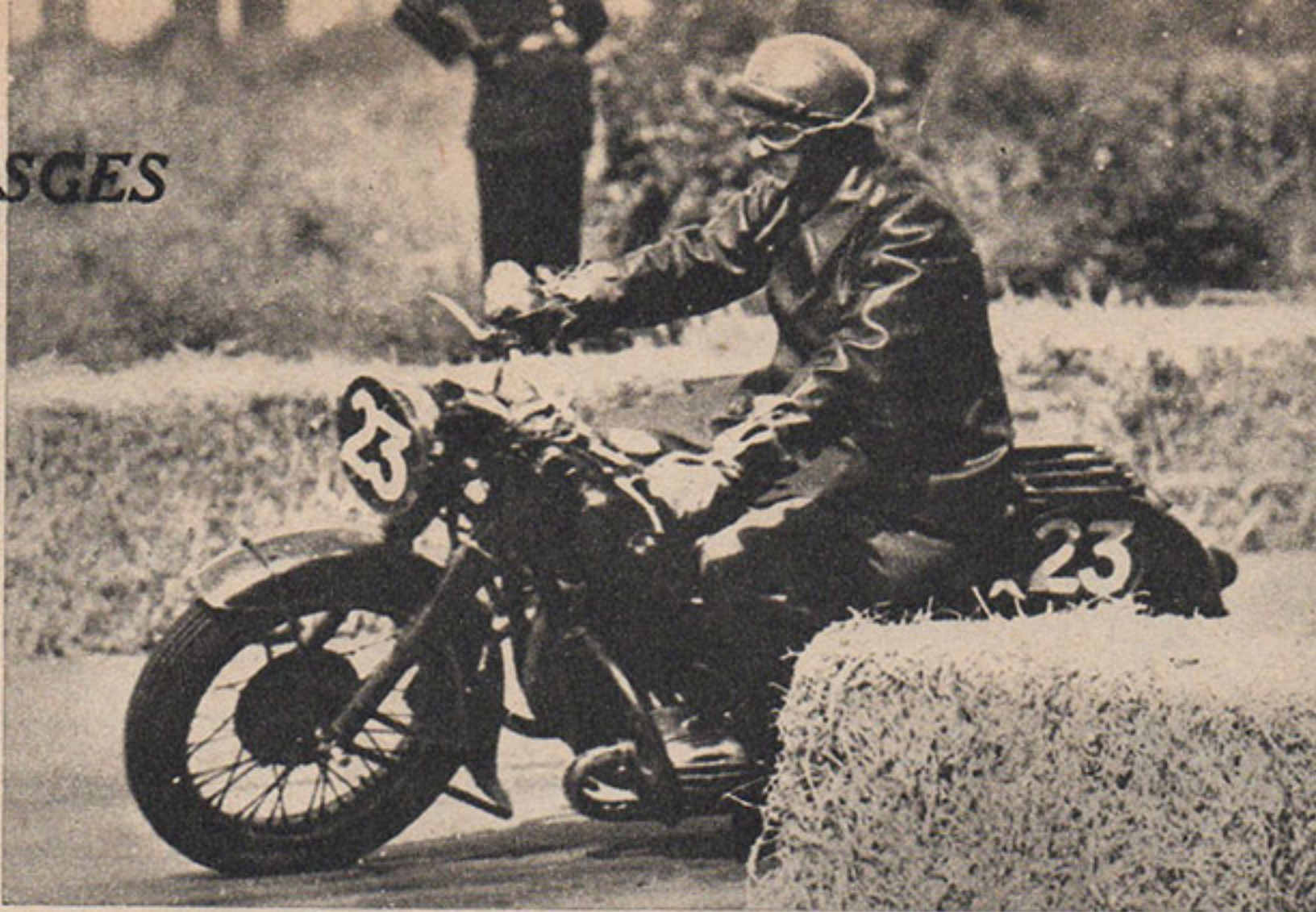
1. Degermann (B.M.W.); 2. Capitaine Ducos (B.M.W.); 3. Hoffmann (B.M.W.), Lamiable (B.M.W.) et Ch. Wolff (Strasbourg); 6. Muckensturm et Masson.

GROUPE C (de 250 à 350 cmc.)

1. Wolff Paul (Jawa); 2. Corona (Royal-Enfield); 3. Weber (Sélestat); 4. Masbou.

GROUPE D (de 125 à 250 cmc.)

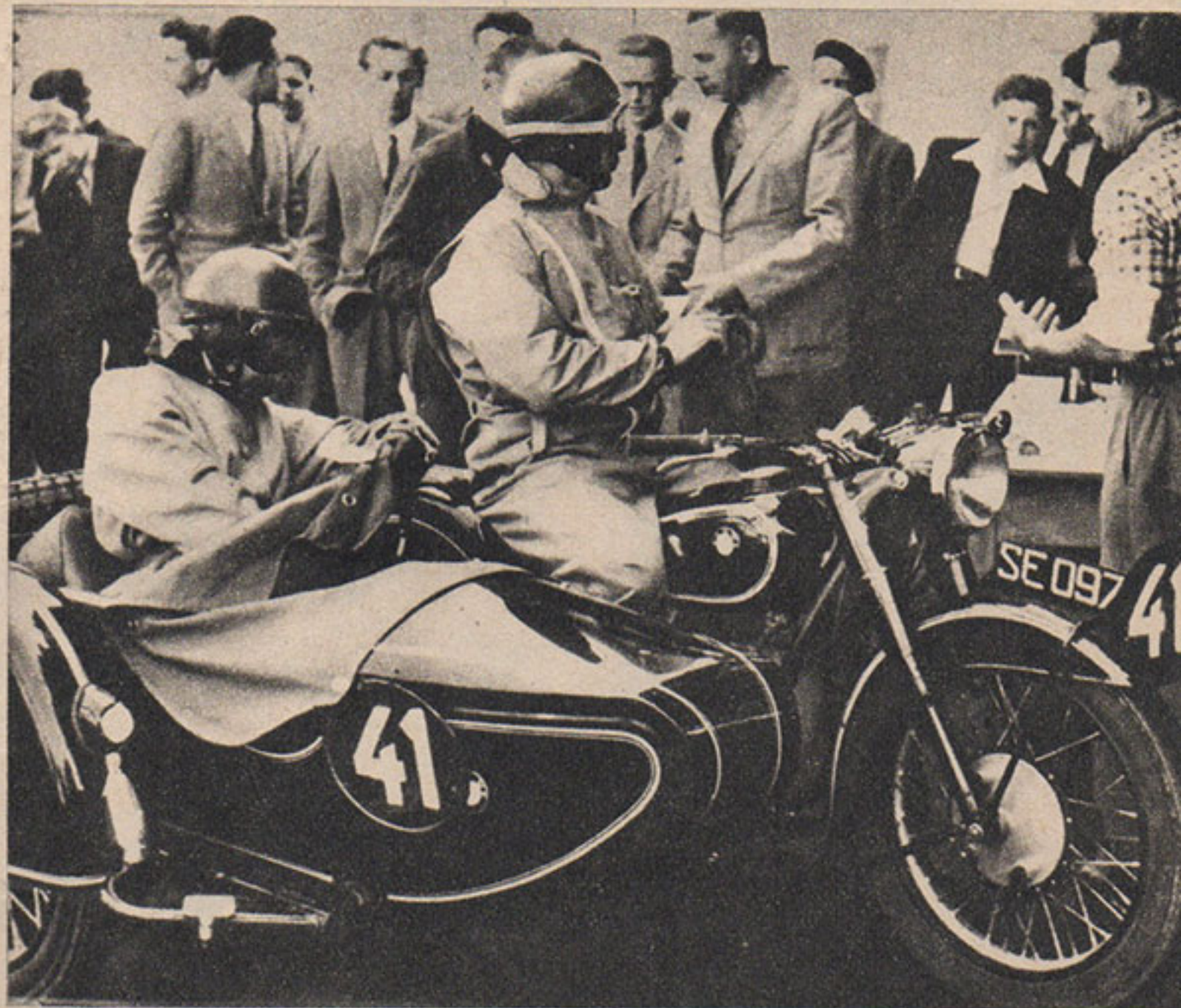
1. Witz (Peugeot) et Kuen (Puch); 3. Zimmermann (Lutterbach) et Wetter.



Passage d'un concurrent dans les chicanes.

M^r et M^{me} Martz, 1^{er} des sides.

P. Wolff, 1^{er} en catégorie 350 (meilleur temps pour le passage des chicanes).



G. P. DE HOLLANDE

Cette épreuve, comptant pour le Championnat du monde, a permis à Sandford de rééditer son exploit du T.T. et à Gilera de remporter son premier G.P. de la saison.

Résultats

125 cmc. — 1. Sandford (M.V.) les 115 km. en 54' 43" 6/10, moy. 126 km.-h. 890; 2. Ubbiali (Mondial) 55' 8" 7/10, moy. 125 km.-h. 930; 3. Zinzani (Morini), 55' 22", moy. 125 km.-h. 460, etc...

250 cmc. — 1. Lorenzetti (Guzzi) 1 h. 12' 30" 3/10, moy. 136 km.-h. 850; 2. Ruffo (Guzzi) 1 h. 12' 30" 9/10, moy. 136 km.-h. 820; 3. Anderson (Guzzi) 1 h. 13' 22" 1/10, moy. 135 km.-h. 240; 4. Wheeler (Guzzi), etc...

350 cmc. — 1. Duke, les 198 km., en 1 h. 19' 31" 9/10, moy. 149 km.-h. 720; 2. Amm (Norton) 1 h. 19' 46" 2/10, moy. 149 km.-h. 250; 3. Coleman (A.J.S.) 1 h. 19' 47" 6/10, moy. 149 km.-h. 230; 4. Armstrong (Norton); 5. Kavanagh (Norton), etc...

500 cmc. — 1. Masetti (Gilera), les 264 km. en 1 h. 41' 28" 9/10, moy.

156 km.-h. 460; 2. Duke (Norton) 1 h. 41' 30" 1/10, moy. 156 km.-h. 410; 3. Kavanagh (Norton) 1 h. 42' 37" 1/10, moy. 154 km.-h. 700; 4. Armstrong (Norton); 5. Coleman (A.J.S.), etc...

Détails prochain numéro.

G. P. DE BELGIQUE

Nouveaux succès de Gilera et de Masetti. Oliver fait une splendide rentrée et Duke l'emporte en 350. Enorme succès d'affluence. Tous les records du circuit sont pulvérisés.

Résultats

350 cmc. — 1. Duke, moy. 163 km.-h. 793; 2. Amm (Norton), moy. 163 km.-h. 458; 3. Armstrong (Norton); 4. Brett (A.J.S.); 5. Lomas (A.J.S.); 6. Graham (Vélocette), etc...

Sides. — 1. Oliver (Norton), moy. 144 km.-h. 152; 2. Milani (Gilera), moy. 144 km.-h. 510; 3. Smith (Norton); 4. Merlo (Gilera); 5. Masuy (Norton); 6. Drion (Norton).

500 cmc. — 1. Masetti (Gilera), moy. 172 km.-h. 506; 2. Duke (Norton), moy. 172 km.-h. 428; 3. Amm (Nor-

ton); 4. Brett (A.J.S.); 5. Coleman (A.J.S.); 6. Pagani (Gilera).

Détails dans le prochain numéro.

LELOUP DOMINE A MONTREUIL

La Coupe d'été de moto-cross, organisée à Montreuil par l'A.M.S., a vu le succès du Belge Leloup, qui enleva deux manches sur trois.

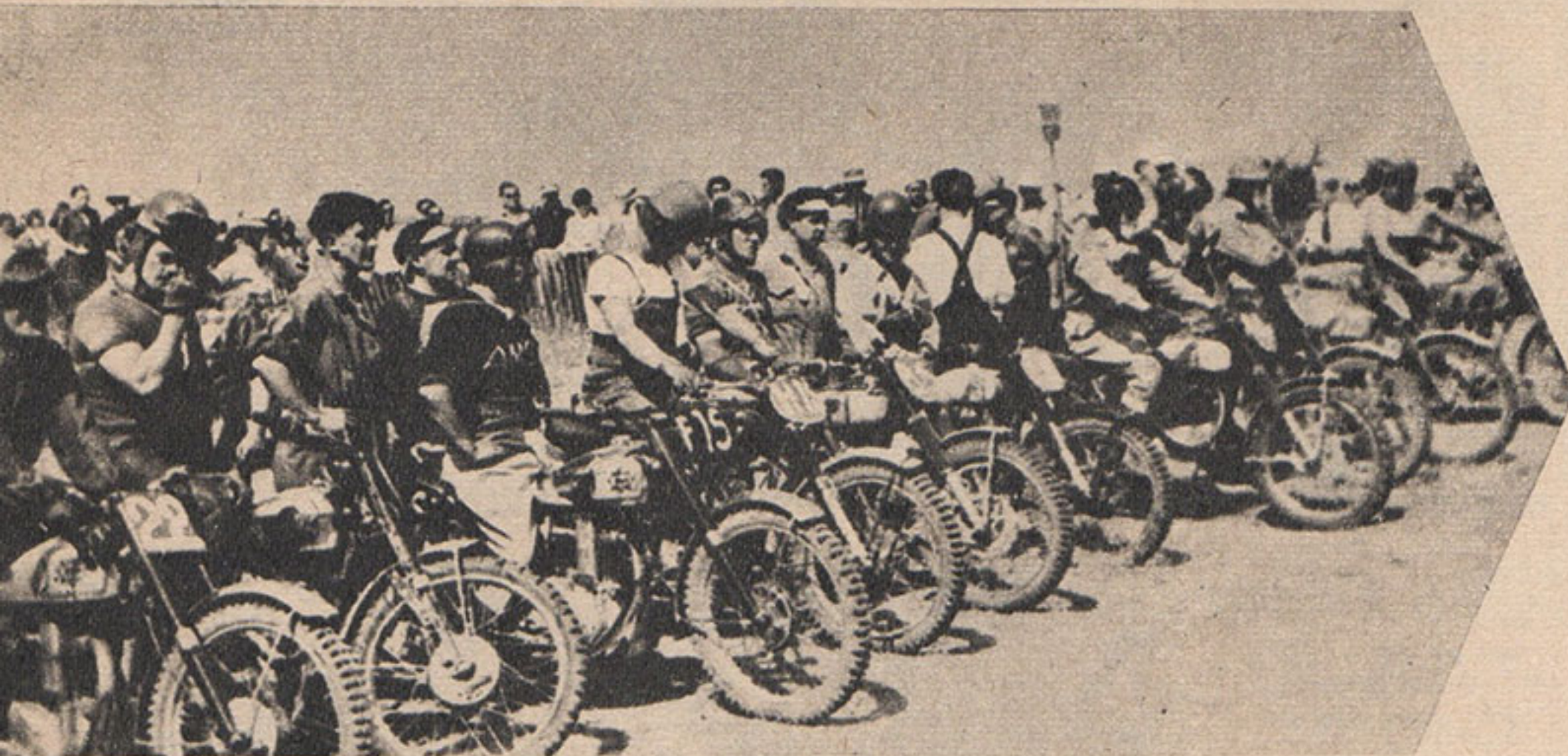
Classement

Course nationale (350 et 500 cmc.)
Class. gén. : 1. Jacquemin, 3 pts; 2. Legrand, 8 pts; 3. Née, 13 pts; 4. Séminelli, 15 pts; 5. ex æquo : Pérard et Brogniard, 18 pts; 7. Bover, 19 pts.

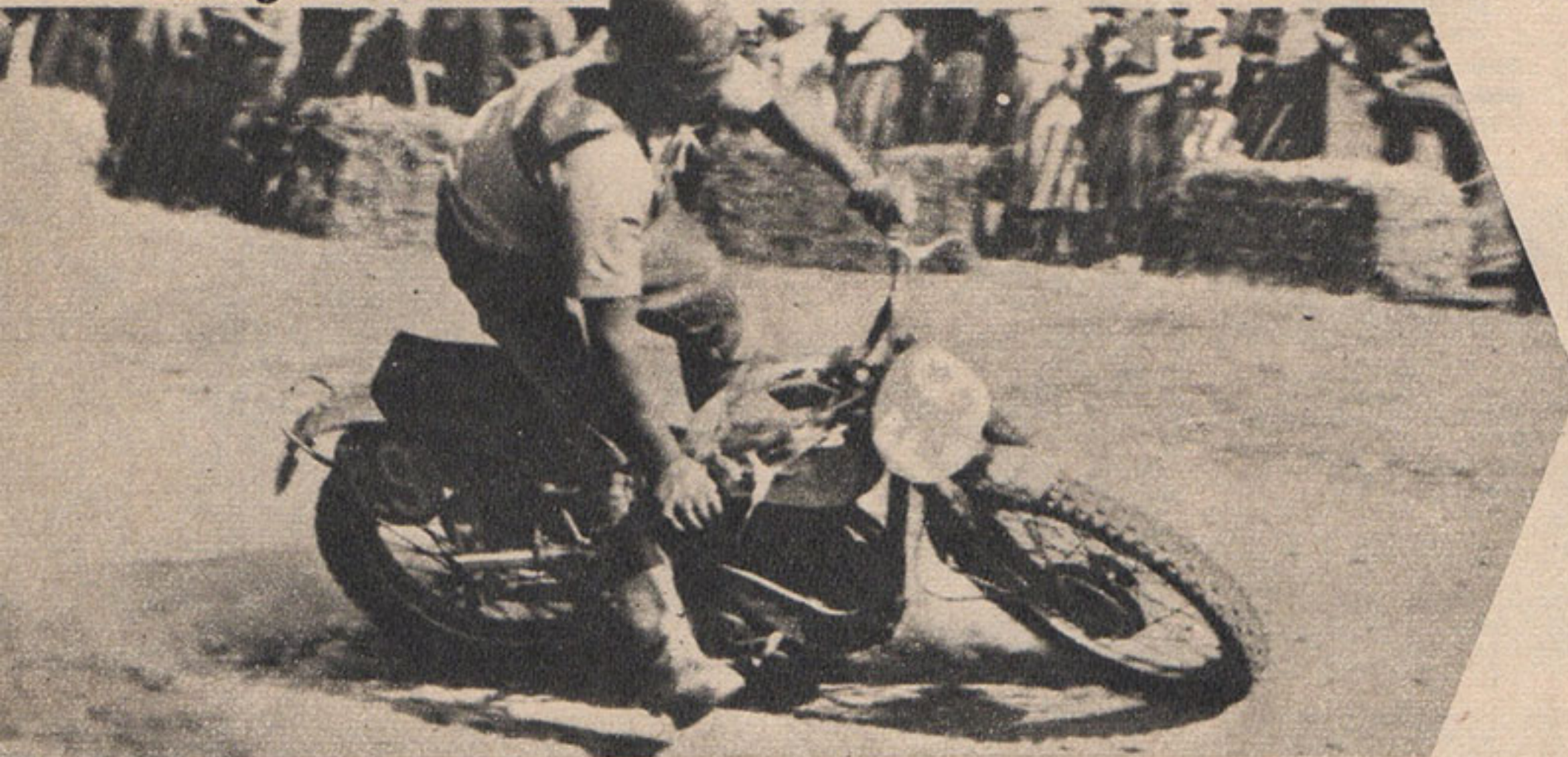
Course internationale, 1^{re} m. (10 t.).
— 1. Leloup; 2. Archer; 3. Meunier; 4. Lusseyran. 2^e m. (10 t.) : 1. Archer; 2. Leloup; 3. Meunier; 4. Amedéo. 3^e m. (15 pts) : 1. Leloup; 2. Bourgeois; 3. Archer; 4. Vouillon. Clas. gén. : 1. Leloup (B.), 4 pts; 2. Archer (A.), 5 pts; 3. Meunier (B.), 10 pts; 4. Vouillon (F.), 14 pts; 5. ex æquo : Lusseyran et Amedéo (F.), 15 pts; 7. Melin, 23 pts.

Handicap (8 t.). — 1. Leloup; 2. Vouillon; 3. Amedéo; 4. Meunier; 5. Gavois; 6. Legrand.

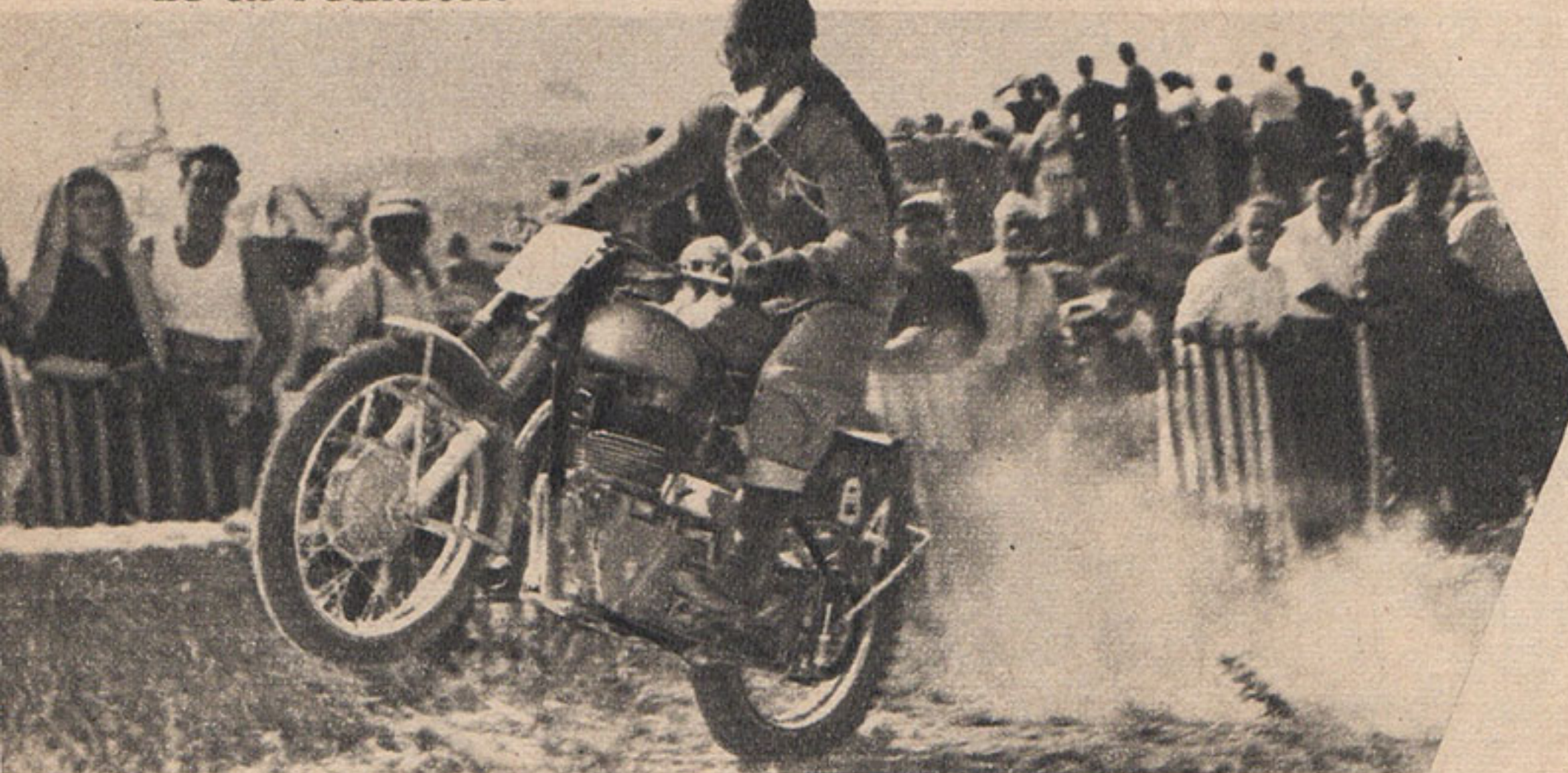
**Présentation
des "Inters".**



**Spectaculaire
virage de Frantz.**



**Leloup, vainqueur
de la réunion.**



MOTO - CROSS INTERNATIONAL DE ROUEN

Le beau terrain de la côte Sainte-Catherine avait réuni dimanche 29 juin une très brillante participation internationale. Les Belges Leloup et Meunier, champions d'Europe et de Belgique, leur compatriote Picquart, deux Suédois, le félin britannique Harold Lines et côté français Frantz, Charrier, Verrecchia, Godey, etc...

Le héros de la journée fut, sans conteste, le tricolore Frantz, véritablement irrésistible et tenant la dragée haute au champion d'Europe en personne ! Une crevaison à la première manche lui retira, hélas, toute chance de victoire au classement général.

Voici en raccourci les trois manches de Frantz qui sont plus convaincantes qu'un commentaire :

1^{re} MANCHE

Frantz en tête crève au 3^e tour et malgré la classe des autres concurrents termine 4^e.

2^e MANCHE

Frantz part 4^e derrière Leloup, Meunier et Lines. Il double tout le monde en deux tours et garde la tête jusqu'à la fin.

3^e MANCHE

Frantz part derrière Meunier, le passe au 3^e tour et garde la tête jusqu'à la fin.

Leloup gagne la première manche et fait deux fois second donc 1^{er} au classement général devant Frantz. Le prestigieux champion d'Europe partage spontanément son bouquet avec le Parisien.

Derrière eux, splendide course de Meunier et surtout du champion cloaldien Charrier respectivement 5^e, 3^e et 4^e.

Les Suédois et Verrecchia abandonnent sur ennuis mécaniques.

En 350 cmc. duel attendu Godey-Melioli. Le premier gagne les trois manches devant son rival. Tous deux font montre d'une nette supériorité malgré les forts belles courses de Chaumette, Perry, Bernot.

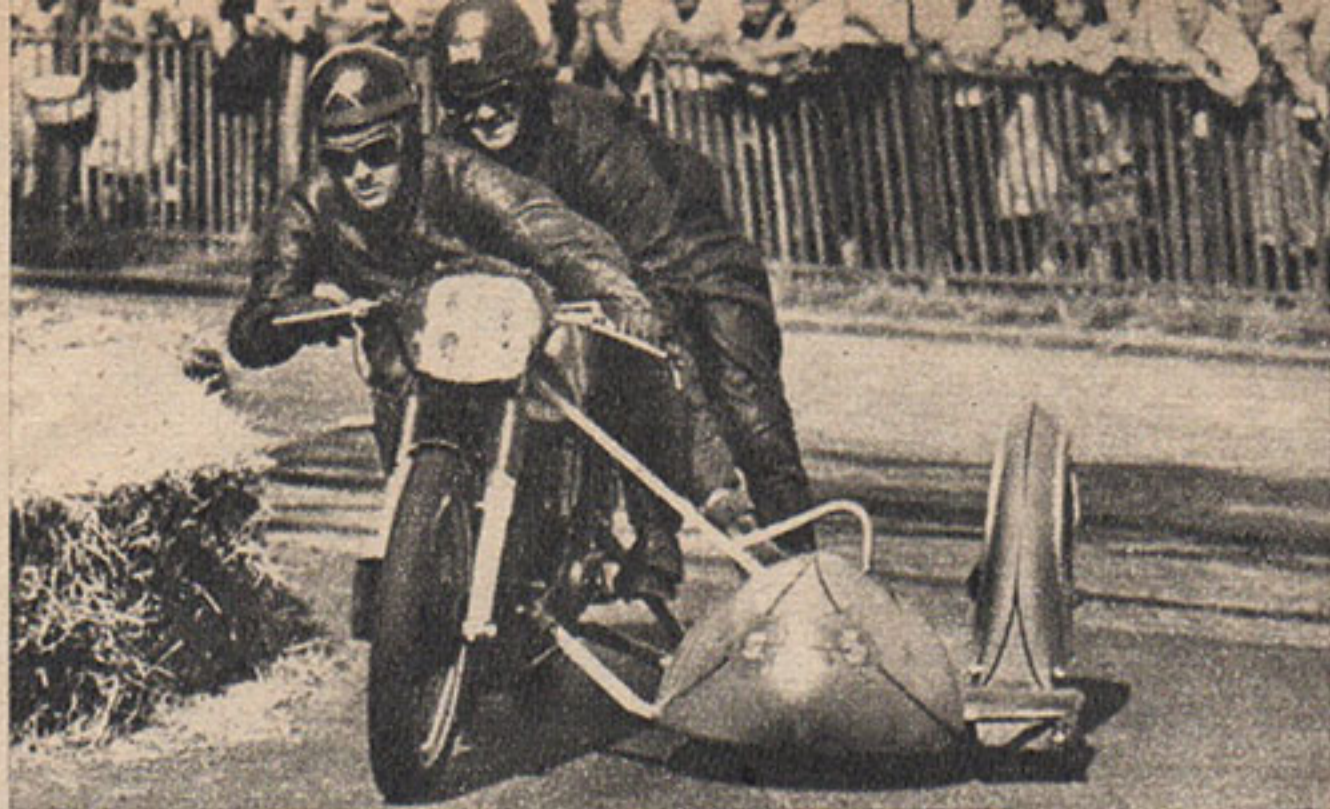
CLASSEMENT GÉNÉRAL

500 CMC.

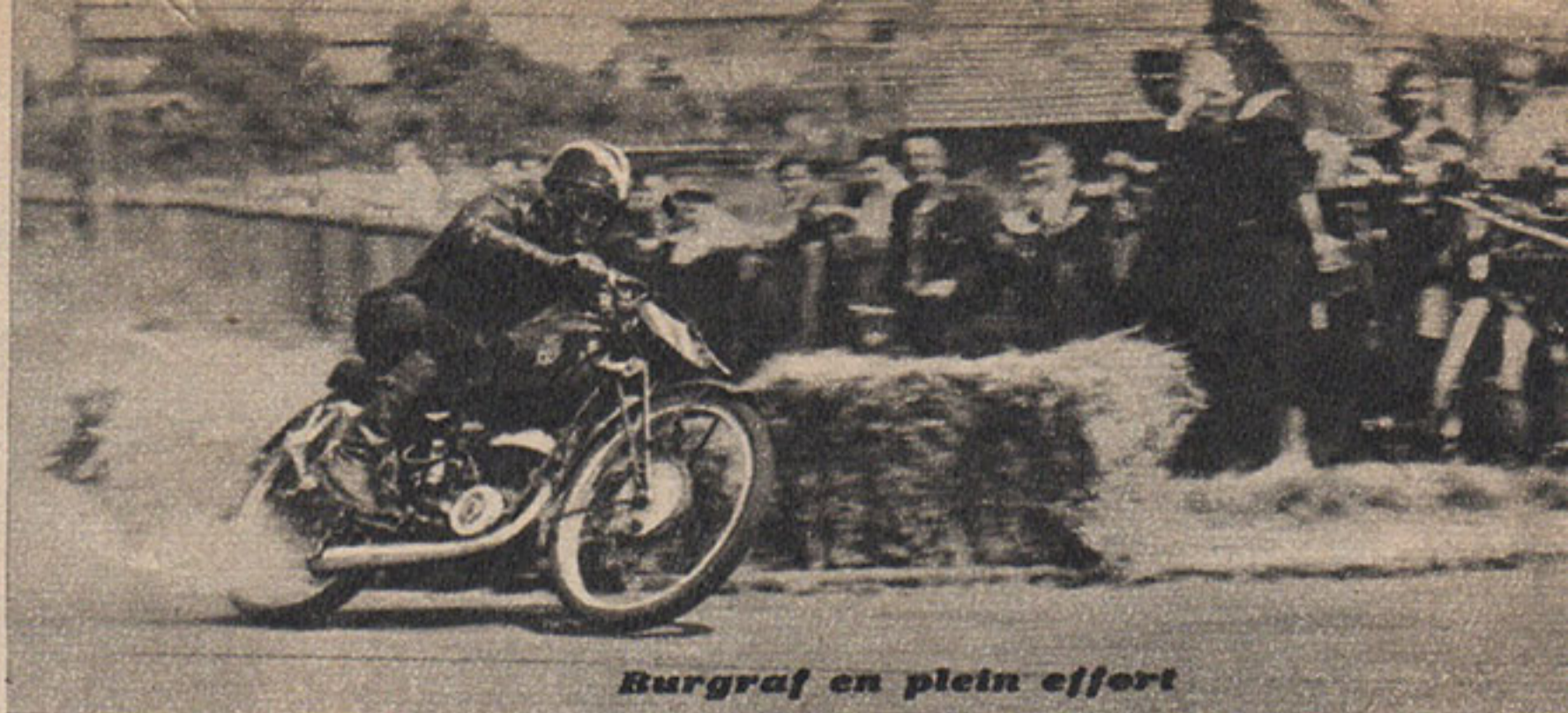
1. Leloup (B.), 2. Frantz (F.), 3. Meunier (B.), 4. Charrier (F.), 5. Godey (F.).

350 CMC

1. Godey, 2. Melioli, 3. Chaumette, 4. Perry, 5. Bernot.



L'équipe Drton-Onslow



Burgraf en plein effort



Cherrier sur Velocette, vainqueur en 350



**Kibler (A.J.S.)
2^e en 350**

Une réalisation personnelle du coureur Dedieu (Orléans) à partir d'une 250 N.S.U.

BEAU DOUBLE DE CHERRIER AU CIRCUIT DE MULHOUSE

(De notre correspondant A. NOTH)

20.000 personnes environ assistèrent à cette manifestation, ce qui constitue une magnifique récompense pour les organisateurs du M.C. Mulhouse. Le circuit développait 2.648 mètres.

175 cme. (20 tours)

Le Grenoblois Burgraf, sur M.V. 2 temps, détint le commandement du début jusqu'à la fin de l'épreuve. Bouin abandonna sur ennui mécanique, au 3^e tour, et Lacour ne put remonter la M.V. Tessier, d'Orléans, fournit un excellent 3^e.

250 cme.

Lutte entre la Guzzi de Jacquier-Bret et la T.W.N. de Lang (St-Wendel). Ce match permit d'établir un nouveau record du tour : 1' 58", moy. 80 km.-h. 790. Camus terminait à 1 tour.

350 cme.

Le Sarrois Blackhaus démarre en tête, mais au 7^e tour Cherrier le passe. Les deux pilotes luttent quelques tours, mais Blackhaus rétrograde par suite d'ennuis de moteur. Kibler, très régulier, s'assurait la seconde place. Hug perdit un tour au départ et ne put remonter les leaders.

500 cme.

5 coureurs sur 12 au départ franchissent la ligne d'arrivée. Drion, longtemps en tête, établit le nouveau record du tour en 1' 48", moy. 88 km.-h. 260, mais doit abandonner, ainsi que Hug (Gilera) et Kibler. Au 13^e tour, Cherrier prenait le commandement et terminait sans être inquiété, tandis que Jacquier-Bret après une belle remontée finissait en 2^e position.

Sidecars

Lutte Bétemps-Drion. A 30 minutes de l'arrivée, Bétemps tombe en panne et Drion enlève l'épreuve.

RÉSULTATS

175 cme.

(12 partants, 10 arrivants)

1. Burgraf (Grenoble) sur M.V., les 20 tours en 42' 36" 4/5, moy. 74 km. 568; 2. Lacour (Giromagny), sur Peugeot, 42' 47"; 3. Tessier (Orléans), sur Terrot, 44' 53."
A 1 tour : 4. Camus (Joinville), 43' 46"; 5. Scheldhauer (St-Wendel), 44' 35", etc.

250 cme.

(8 partants, 5 arrivants)

1. Jacquier-Bret (Le Touvet), sur Guzzi, les 25 tours en 50' 59" 2, moy. 74 km. 751; 2. Lang (St-Wendel), sur T.W.N., 51' 02".
A 1 tour : 3. Camus (Joinville) sur D.S. Malterre, 51' 01".
A 2 tours : 4. Schmuck (Strasbourg), 52' 08"; 5. Zintzmeyer (Molsh.), 53' 13".

350 cme.

1. Cherrier (Suresnes) sur Velocette, les 30 tours en 57' 07", moy. 83 km. 450; 2. Kibler (M.C. Mulhouse), sur A.J.S., 57' 28"; 3. Crouzet (Beaune), sur Norton, 58' 45"; 4. Martin (Paris), Velocette, en 59' 07".
A 1 tour : 5. Blackhaus (St-Wendel) sur Velocette, 57' 45"; 6. Hug Léon (M.C. Mulhouse) sur Velocette, 58' 07"; 7. Murit (St-Ouen) sur Norton, 58' 47"; 8. Deschamps (Obernai) sur Velocette, 59' 05".

500 cme.

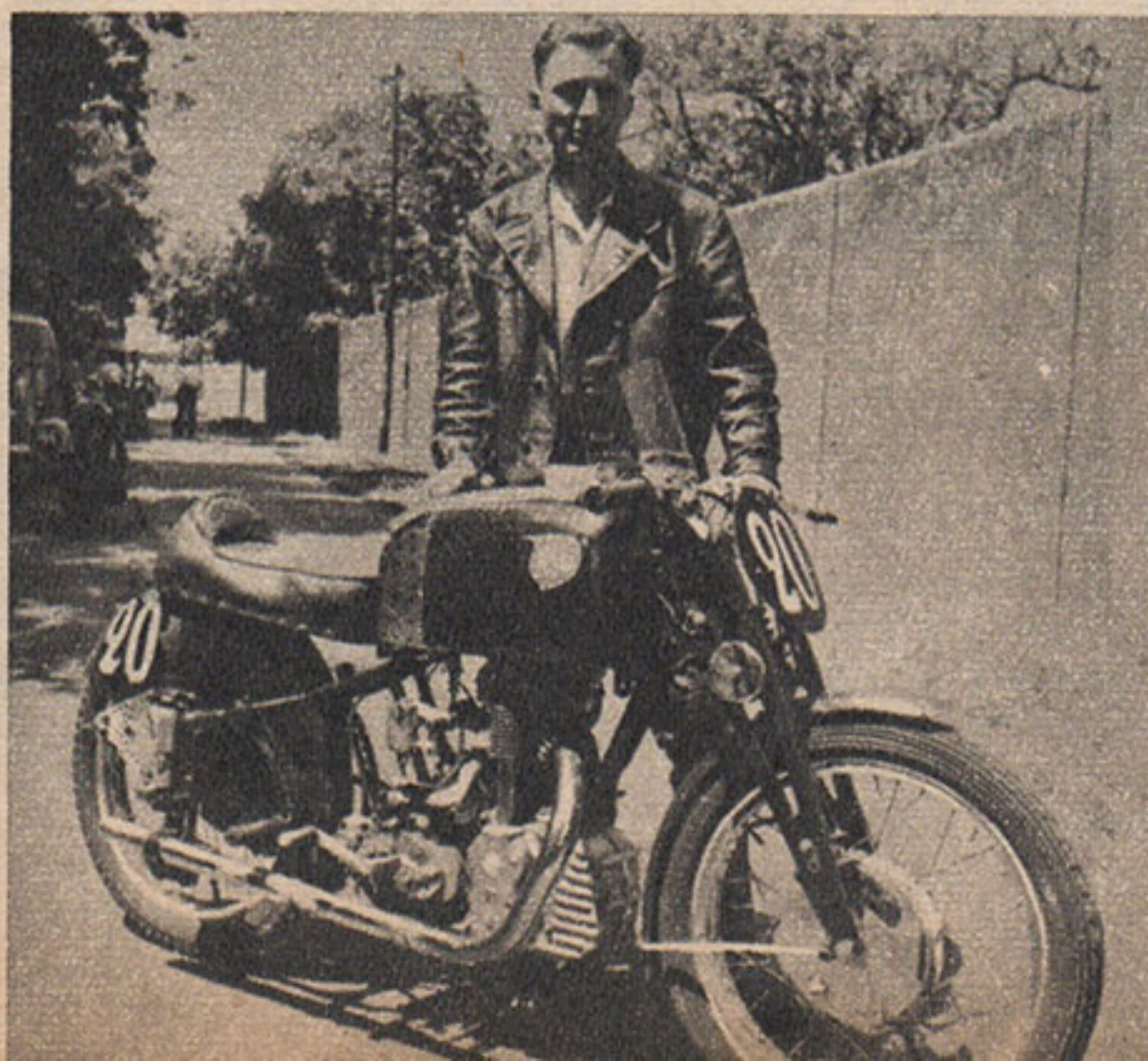
(12 partants, 5 arrivants)

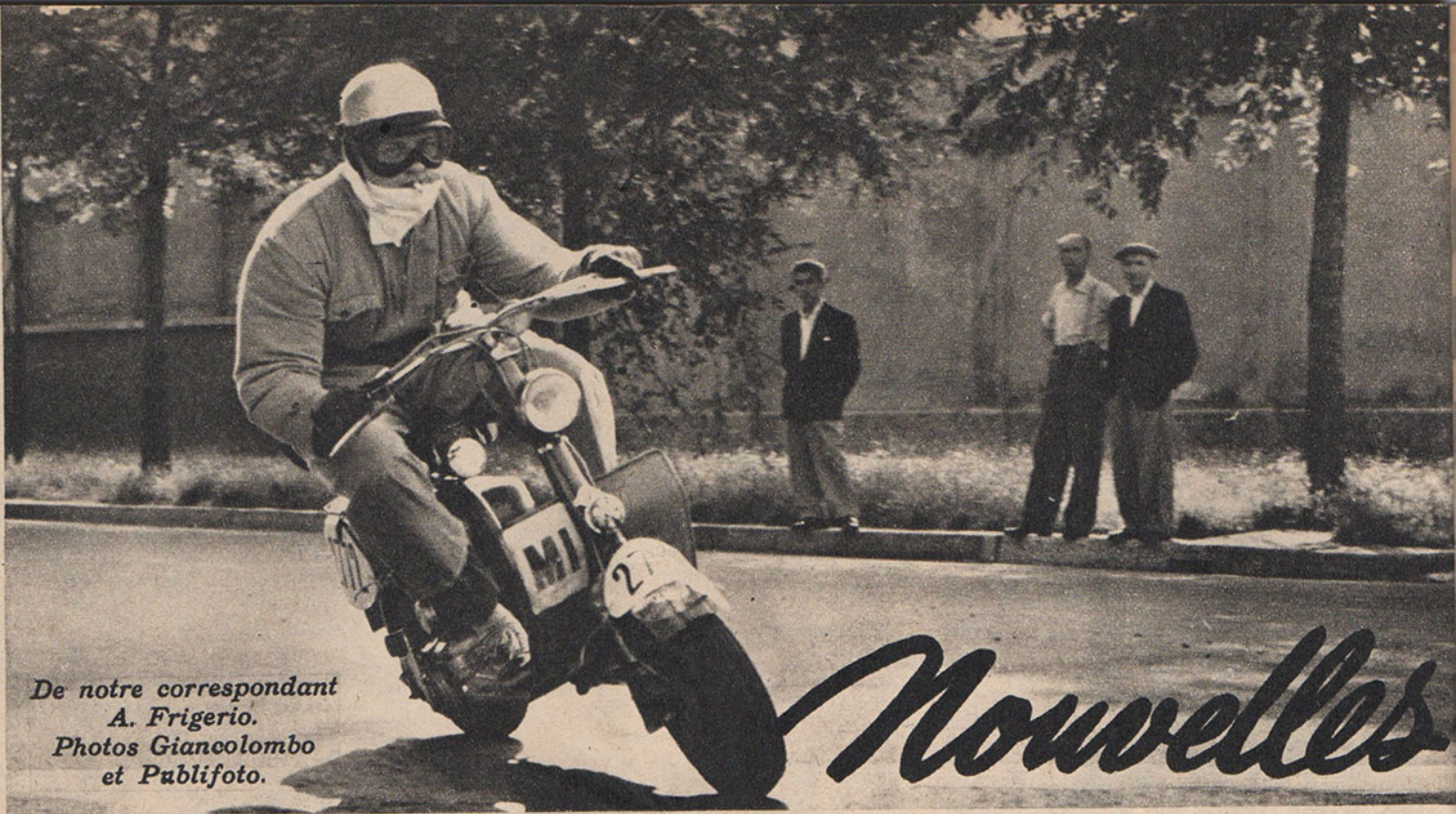
1. Cherrier (Suresnes) sur Norton, les 30 tours en 57' 35" 2, moy. 82 km. 764; 2. Jacquier-Bret (Le Touvet) sur Guzzi, 57' 53"; 3. Planque (Paris) sur Norton, 59' 15".
A 1 tour : 4. Mauvaux (Belfort) sur Gilera, 57' 39".

Sidecars

(9 partants, 5 arrivants)

1. Drion (Paris) sur Norton, les 20 tours en 40' 24", moy. 78 km. 653; 2. Bétemps (Chambéry) sur Norton, 40' 25".
A 1 tour : 3. Insermini (Neully) sur Norton, 41' 25"; 4. ClaiFFE (Culoz) sur Norton, 42' 28".
A 2 tours : 5. Hofstetter (Clichy) sur Norton 41' 49".





De notre correspondant
A. Frigerio.
Photos Giancolombo
et Publifoto.

Nouvelles

LAMBRETТА AU TOUR DE LOMBARDIE ET DU PIÉMONT

1.171 concurrents se sont présentés au départ — le 15 juin — pour le tour de la Lombardie et du Piémont, organisé par les Lambretta-Clubs de Milan et de Turin.

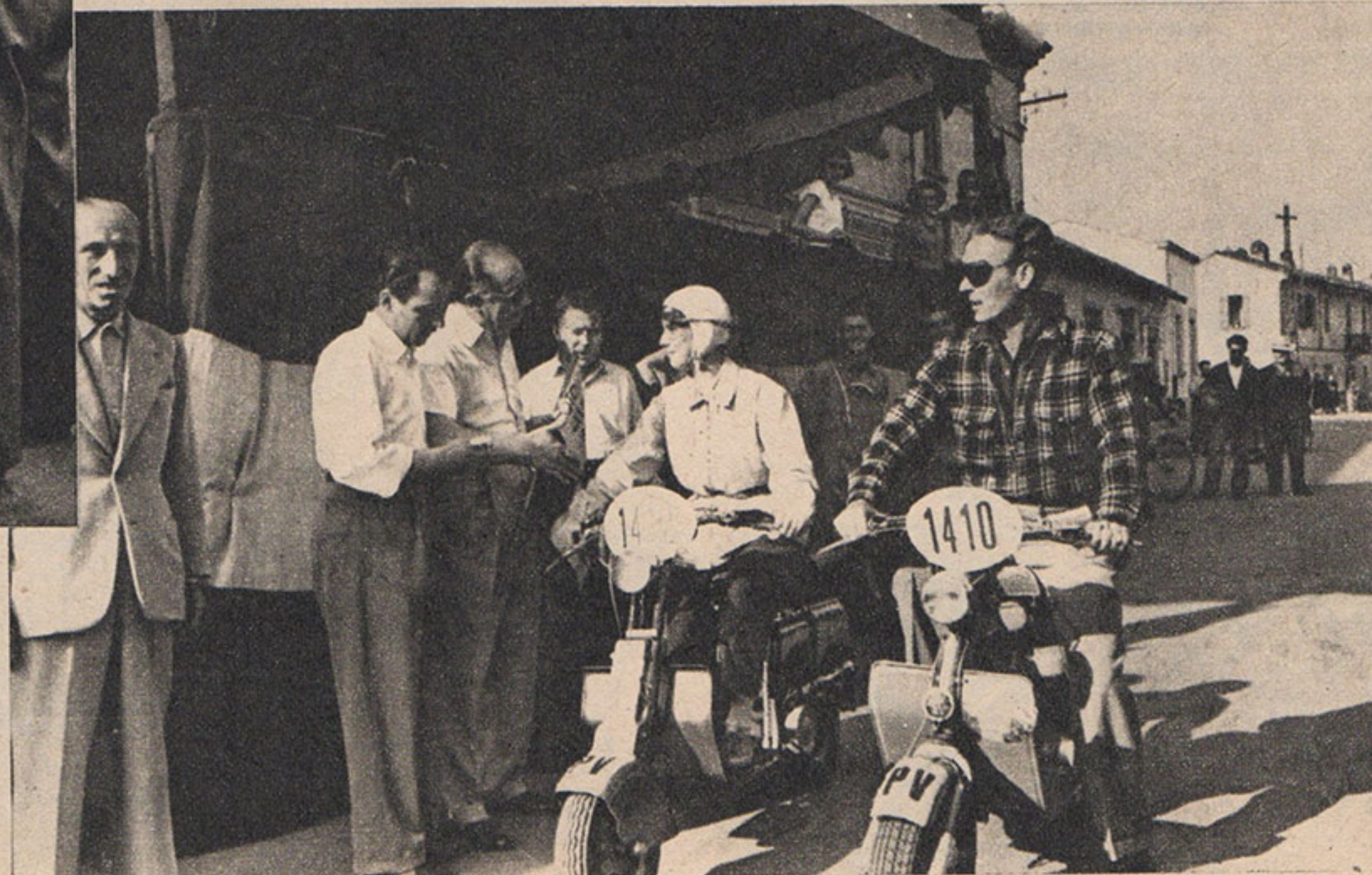
Les concurrents, tous sur scooters Lambretta, se sont étirés sur les routes des deux régions, excitant l'intérêt et l'enthousiasme des habitants des villes et des pays traversés.

Parmi les participants il y avait plusieurs vétérans du motocyclisme ainsi que de très jeunes passionnés et des représentants du beau sexe, Italiens ou étrangers.

La vitesse moyenne minima que l'on devait conserver pendant tout le parcours (523 km. 700) était de 40 kilomètres à l'heure, ce qui a permis à beaucoup de concurrents



Un concurrent au contrôle.



Une concurrente sérieuse :
Fiorella Cifferi, qui l'an
dernier, atteignit sur son
Lambretta le Cercle Arcti-
que Polaire.

de faire une belle promenade touristique plus que de participer à une course. Toutefois il y en eut quelques-uns qui ont accompli le tour à 73 km.-h.!

Des 1.171 participants, 1.082 sont

arrivés à la fin du parcours, se classant premiers ex æquo et donnant une bonne démonstration non seulement de leurs qualités de motocyclistes, mais aussi et surtout de la valeur des Lambretta qu'ils mon-

taient et qui étaient toutes des machines de série.

Nous apprenons, en outre, qu'au mois de septembre il y aura un tour du Lazio et de la Campania, organisé par le Lambretta-Club de Rome.

SEPTIÈME MILANO-TARANTO

La septième édition de la « Milano-Taranto » a eu lieu le 15 juin sur un parcours de 1.410 kilomètres, à travers toute l'Italie, du nord au sud.

Les départs se sont succédés régulièrement depuis minuit jusqu'à quatre heures du matin.

d'Italie

A la course ont participé 273 concurrents de toutes les catégories : 75, 125, 175, 250, 350 et 500 cmc., scooters et sidecars, salués par une foule de spectateurs, pour lesquels ces manifestations sont toujours neuves et intéressantes.

La sélection, basée sur une formule plus juste que dans les années passées, a été très sévère : on a admis au départ seulement les machines de série et à condition qu'au moins 20 exemplaires des mêmes fussent déjà en circulation. On a adopté cette formule afin de protéger aussi les coureurs privés et les petits constructeurs, leur donnant une chance de victoire et assurant, de cette façon, l'intérêt et la combativité de la compétition.

Les résultats ont été supérieurs à toute attente, puisque tous les records absolus de l'année passée ont été battus.

Francisci, le vainqueur, a confirmé une fois de plus sa grande classe : il a conduit sa Guzzi 500 cmc. — de série — à la victoire avec une vitesse moyenne de 112,317 km.-h., s'approchant du record d'Aldrighetti, qui en 1938 a accompli le parcours avec une Gilera spéciale quatre cylindres avec compresseur à la moyenne de 117,869 km.-h.

La Parilla a triomphé avec Cavaciuti dans la catégorie 250 cmc. à une vitesse moyenne supérieure aux 96 km.-h.

Une Maison qui a vraiment cueilli des lauriers, c'est la M.V. : ses pilotes Franzosi (125 cmc.), Falconi (175 cmc.) et Sala (scooter) ont vaincu pour les trois catégories avec des moyennes d'environ 90 km.-h.

Un bon succès a été obtenu par la Laverda pour la catégorie 75 cmc. avec une vitesse moyenne supérieure aux 76 km.-h.

LES RÉSULTATS

CATÉGORIE 500 CMC.

1. Francisci (Guzzi) qui a accompli les 1.410 km. du parcours en 12 h. 33' 13" 2/5 à la moyenne de 112 km. 317 (premier absolu) ; 2. Ronchei (Gilera) en 12 h. 49' 22" ; 3. Testa (Guzzi) en 13 h. 24' 51" 2/5 ; 4. Galante (Gilera) en 13 h. 26' 40" ; 5. Maggio (Gilera) en 14 h. 04' 13" 1/5 ; 6. Mantelli (Gilera) en 14 h. 07' 53" 4/5.

CATÉGORIE 250 CMC.

1. Cavaciuti (Parilla) en 14 h. 38' 04" 4/5 à la moyenne de 96 km.-h. 346 ; 2. Fumarola (Guzzi) en 15 h. 00' 12" ; 3. Mantelli (Guzzi) en 15 h. 03' 58" ; 4. Fenocchio (Gilera) en 15 h. 31' 32" ; 5. Lardini (Guzzi) en 15 h. 33' 44" ; 6. Martelli (Guzzi) en 16 h. 22' 14" .



Septième Milano-Taranto. Contrôle à Casteggio.

CATÉGORIE 350 CMC.

1. Malossi (M.M.) en 15 h. 17' 31" à la moyenne de 92 km. 205.

SIDECARS JUSQU'A 600 CMC.

1. Tartatini (B.S.A.) en 17 h. 33' 3" à la moyenne de 80 km. 337 ; 2. Galbiati (Guzzi) en 18 h. 27' 52" ; 3. Fusco (B.S.A.) en 19 h. 6' 34" ; 4. Caruzo (B.M.W.) en 19 h. 24' 26" .

CATÉGORIE 175 CMC.

1. Falconi (M.V.) en 16 h. 12' 46" à la moyenne de 86 km. 967 ; 2. Bruttini (Gilera) en 16 h. 37' 08" ; 3. Mantovani (Taurus) en 16 h. 42' 08" ; 4. Menichelli (Guzzi Gall.) en 17 h. 21' 51" .

CATÉGORIE 125 CMC.

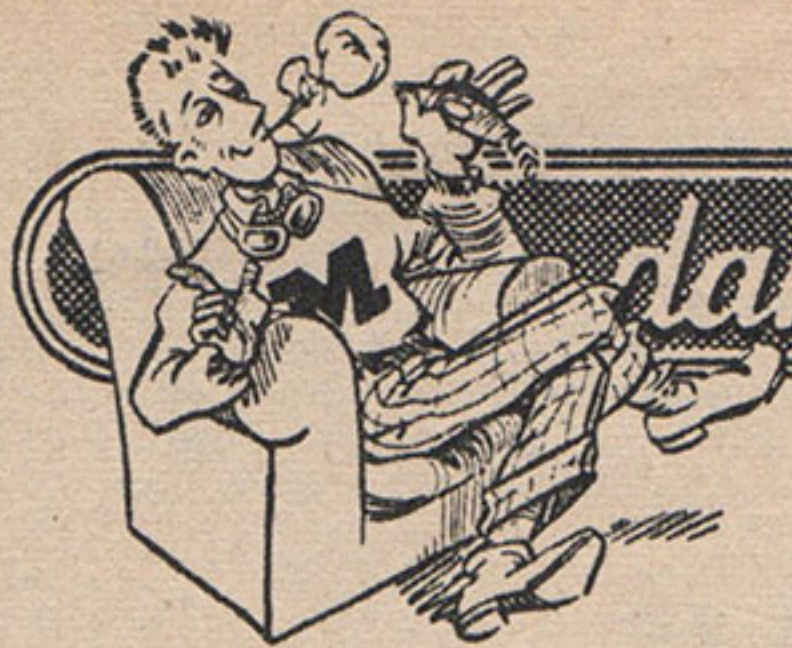
1. Franzosi (M.V.) en 15 h. 32' 12" à la moyenne de 90 km. 951 ; 2. Ferrario (Mondial) en 16 h. 11' 28" ; 3. Romano (Rumi) en 16 h. 32' 30" ; 4. Capocci (Mondial) en 16 h. 37' 14" ; 5. Vigorito (M.V.) en 16 h. 40' 44" ; 6. Grossi (M.V.) en 16 h. 48' 20" .

MOTOSCOOTERS 125 CMC.

1. Sala (M.V.) en 15 h. 45' 36" à la moyenne de 89 km. 467 ; 2. Benzoni (M.V.) en 16 h. 34' 18" ; 3. Santiani (Lambretta) en 17 h. 36' 12" .

CATÉGORIE 75 CMC.

1. Catellani (Laverda) en 18 h. 26' 51" à la moyenne de 76 km. 432 ; 2. Marchi (Laverda) en 18 h. 28' 46" .



dans les CLUBS

MOTO-BALL

Résultats des matches du 15 Juin 1952

Division Nationale (Zone nord). — S.U.M.A. bat M.B.C. Chalonnais par 4 buts à 0. Villefranche bat Houllgate par 4 buts à 3.

Division Nationale (Zone sud). — Avignon bat Aix par 3 buts à 0. R.M.C. Carpentras bat M.B.C. Cavaillon par 4 buts à 1.

Division Excellence (Zone sud). — M.B.C. Marignane bat M.B.S. Forézien par 4 buts à 3.

Matches amicaux. — Versailles M.C. bat Gennevilliers par 3 buts à 1. Camaret bat Nice par 5 buts à 4.

Résultats des matches du 22 Juin 1952

Division Nationale (Zone nord). — M.B.C. Villefranche et S.U.M.A. font match nul 0 à 0.

Division Nationale (Zone sud). — Avignon bat Cavaillon par 4 buts à 1. Camaret bat Aix par 2 buts à 0.

Division Excellence (Zone nord). — Versailles bat Le Havre par 4 buts à 1. M.B.C. Vitry et M.C. Mulhouse font match nul 1 à 1.

Division Excellence (Zone sud). — M.B.C. Marignane bat M.C. Avignon II par 3 buts à 1. *Coupe de France.* — Châlons bat Orly par 3 à 2.

Match amical. — Courbevoie-Sports et Gennevilliers font match nul 2 à 2.

MOTO-CLUB DU CENTRE

Le Moto-Club du Centre se voit dans l'obligation, pour des raisons de force majeure, d'annuler la réunion de moto-cross qu'il devait organiser dans le parc du château de Valençay le 24 août 1952.

MOTO-CLUB DU FURAN

Circuit du 13 Juillet à Saint-Galmier (Loire)
Le Moto-Club du Furan (Saint-Etienne) organise le 13 juillet un circuit de vitesse réservé aux catégories 350, 500 cmc. et sidecars sur un parcours très spectaculaire de 1.682 mètres.

Cette belle épreuve réunit déjà des engagés de classe et doit obtenir un gros succès. Le Casino de Saint-Galmier (station climatique) apporte son entier concours et la Ville de Saint-Galmier son patronage.

Adresser les demandes d'engagements éventuels au président du Moto-Club du Furan, Marion, 9, rue Georges-Teissier, St-Etienne.

MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche, une sortie

Sorties de Juillet

Le 6 juillet. — Olivet (au sud d'Orléans) par Arpajon, Etampes. Départ Porte d'Orléans 7 heures.

Les 12, 13, 14 juillet. — Tourville-la-Chapelle par Pontoise, Marines, Gisors, Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux, Serqueux, Lendinière, Envermeux. Départ le 12 : Porte Maillot 5 h. 30 et 13 h. 30. Le 13 : Porte Maillot 5 h. 30.

Le 20 juillet. — Rochefort-en-Yveline par le Christ de Saclay, Orsay, Limours, Bonnelles. Départ Porte de Châtillon 8 heures.

Le 27 juillet. — Bagnaux-sur-Loing par Villeneuve-St-Georges, Melun, Fontainebleau, Nemours. Départ Porte Dorée 7 h. 30.

Isolés cordialement invités.

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

MOTO-CLUB NARBONNAIS

Pour des raisons complètement indépendantes de sa volonté, le Moto-Club Narbonnais se voit dans l'obligation de ne pas organiser le circuit de vitesse du 20 juillet 1952 de Narbonne-Plage.

C.M.S.N.

Le Club Motocycliste de la Sécurité Nationale est dans l'impossibilité, pour raison d'ordre administratif, d'organiser le moto-cross inscrit au calendrier national de la F.F.M. pour le 27 juillet.

LE GRAND PRIX DE FRANCE

Le 13 Juillet en Albigeois

Après le succès retentissant de son Grand Prix International Automobile du 1^{er} juin, le Moto-Camping Club Albigeois organise le 13 juillet le Grand Prix de France Motocycliste sous les auspices de la F.F.M. et sous le haut patronage de M. Vincent Auriol, président de la République.

Toutes les vedettes — nationales et internationales — de la moto seront à Albi ce jour-là car les diverses épreuves (catégories 175, 250, 350, 500 et sidecars 500) constitueront l'unique festival national du sport motocycliste.

Les champions de France 1951 (catégorie « nationaux ») : Gaury (175), Camus (250), Hug (350), Cherrier (500) ainsi que ceux de la catégorie « internationaux » : Murit-Emi (side), Pierre Monneret (350) et Jean Behra (500) voudront défendre leur prestige devant les étrangers, et particulièrement devant les spécialistes anglais et italiens.

L'an dernier sur ce circuit albigeois Raymond-Sommer, de véritables records ont été établis : l'Italien Ruffo en 250 réalisa une moyenne de 136 km. 997 et le record du tour 145 km. 124. L'Anglais Duke en 350, moyenne 141 km. 671; son compatriote Doran bat le record du tour, 146 km. 988; enfin Milani en catégorie 500, vainqueur à la moyenne de 159 km. 780, réalisa un remarquable tour à 162 km. 410.

L'équipe anglaise Norton, championne du monde inter-marques, sera vraisemblablement au complet managée par le magicien Master Craig et ses racers s'attaqueront à ces records — vieux d'un an — et voudront les pulvériser. C'est un plateau de 1^{er} choix que le M.C.C.A. mettra sur pied — un officieux Grand Prix d'Europe en quelque sorte — et cette affiche sensationnelle est garante du succès de cette journée du 13 juillet.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ

Nous sommes heureux de signaler le bon classement obtenu par les membres de notre club au circuit motocycliste de l'Ain (Circuit de régularité).

Le classement est le suivant :

En 175 cmc. — 1^{er} Orceel (A.M.C.C.); 2^e Mottet (A.M.C.C.); 3. Germain (A.M.C.C.).

En 500 cmc. — 1^{er} Bernard (A.M.C.C.).

Le challenge interclub est enlevé pour la deuxième année par l'A.M.C.C. (Orceel, Mottet, Bernard).

CIRCUIT DE SAONE-ET-LOIRE

L'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Mâconnaise 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 (épreuve nationale ouverte).

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 mâconnais (540 km.).

Le dynamique club bourguignon invite cordialement tous les motards à lui rendre visite en s'engageant nombreux à ce circuit et il leur sera réservé le meilleur accueil dans la cité mâconnaise.

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), téléph. 2.98.

ACTIVITÉ DU VESPA-CLUB DE FRANCE

Au cours du mois dernier, 30 Vespa-Clubs régionaux français se sont réunis à Paris pour leur premier Congrès national.

Les statuts et le règlement intérieur ont été adoptés à l'unanimité.

Le Conseil de Direction élu se compose de dix membres :

Dont le président, M. d'Alayer de Costemore d'Arc, aviateur de la guerre 1914-1918, chevalier de la Légion d'honneur, sportif accompli et collectionneur de tableaux connu.

Vice-présidents : MM. Chauvel et Maineri; trésorier : M. Durand; secrétaire général : M. Paul Massonnet et cinq membres.

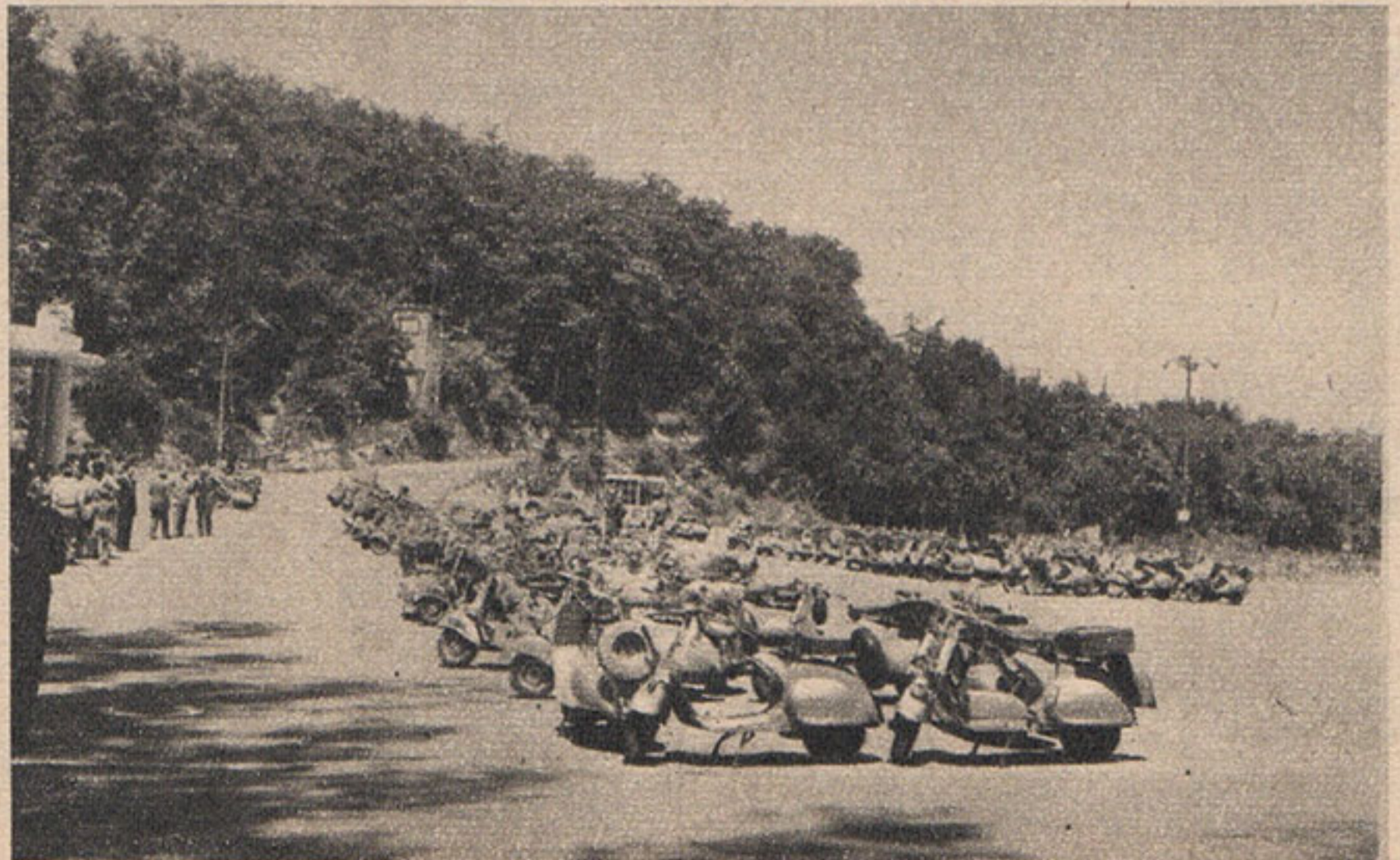
Trois commissaires aux comptes ont été également élus.

Les Vespa-Clubs régionaux, constitués un peu partout dans toute la France, ont réalisé leur programme de base : tourisme en commun et rapprochements entre Vespistes pour des échanges amicaux, conseils, etc... Les 30 Vespa-Clubs régionaux comptent près de 2.000 membres actifs.

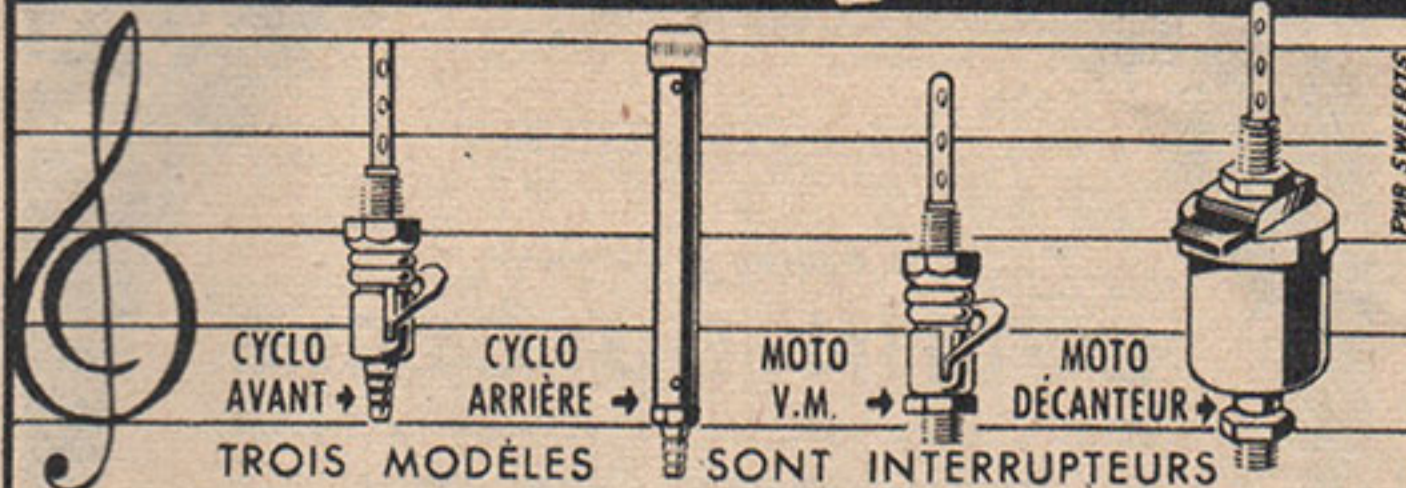
Le Vespa-Club de France a déjà groupé en fin juin dernier une concentration de plus de 300 Vespistes italiens, suisses et français lors du festival de Charbonnières.

Lors du prochain Salon de la Moto, soit entre les 2 et 12 octobre, une nouvelle concentration est prévue qui fera l'objet d'un communiqué ultérieur.

Sortie de Vespa-Club, à Charbonnières.



LA GAMME DES ROBINETS QUIET



ÉTANCHÉITÉ MOLÉCULAIRE

grâce à son joint en métal liquide - tension superficielle optima

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



MISTRAL MOTOS

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

Montée en série sur les grosses motos

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

SE MONTE SUR :

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

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

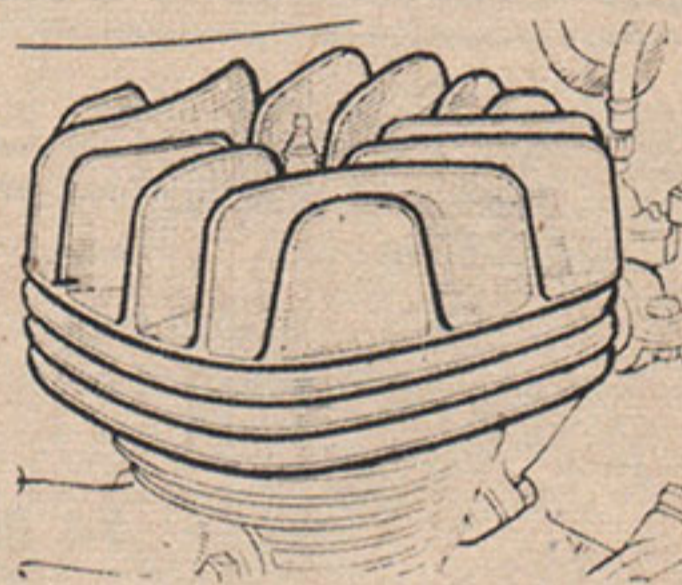
En vente chez tous les Motoristes

Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT

147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone : MARcadet 46-78



SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION RÉGLABLE

SELLES SOUPLES CAOUTCHOUC ADAPTABLES

FOURNISSEUR des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

Scooter

BERNARDET

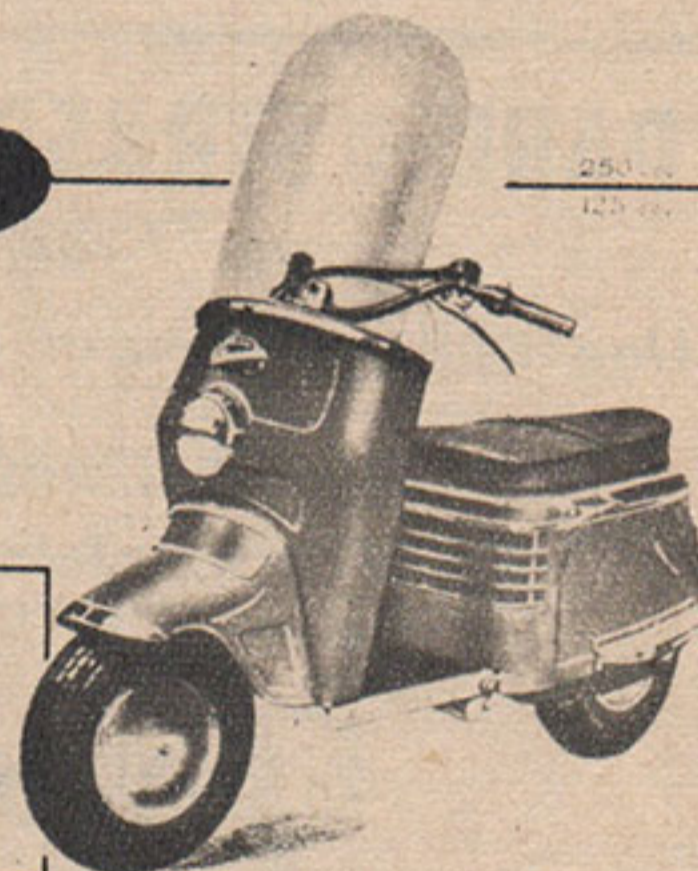
ESSAIS CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO VILLIERS

TÉLÉPHONE : LABorde 77-40



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

Étab^{ts} MOTTAZ

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

Tél. : MAL. 29-77

SPECIALITÉ DE RÉSERVOIRS et Accessoires :: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES DÉPOSÉS

CONCOURS
D'IDENTIFICATION
"MOTOCYCLES"

BON N° 3

A DÉCOUPER ET CONSERVER

LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION
des CARBURATEURS DELL'ORTO

sortira prochainement de ses Ateliers de Levallois-Perret, 26, Rue Marius-Aufan, les premiers prototypes fabriqués en France.

Nous prions tous Motoristes désireux d'avoir une Station-Service dans leur ville de bien vouloir présenter demande au

74, Rue de Rome - PARIS (8^e)

PARIS - STRASBOURG - PARIS

1.282 kms

Une seule étape par les Cols des Vosges

Au départ :

3 motocyclettes 175 cmc.
Type 176-TC4 de série

Peugeot

à l'arrivée **3 machines**

1er ex æquo, sans pénalisation :

Robert PAHIN,
A. CUGNET,
M. GOUDARD
(Agent à Rouen)

CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Magasin d'Exposition :

71, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16^e

Professionnels du cycle et
moto...

Vous figurez gratuitement au

BOTTIN DU CYCLE

vérifiez votre inscription... Si vous ne figurez pas encore, demandez votre inscription...

LE BOTTIN DU CYCLE

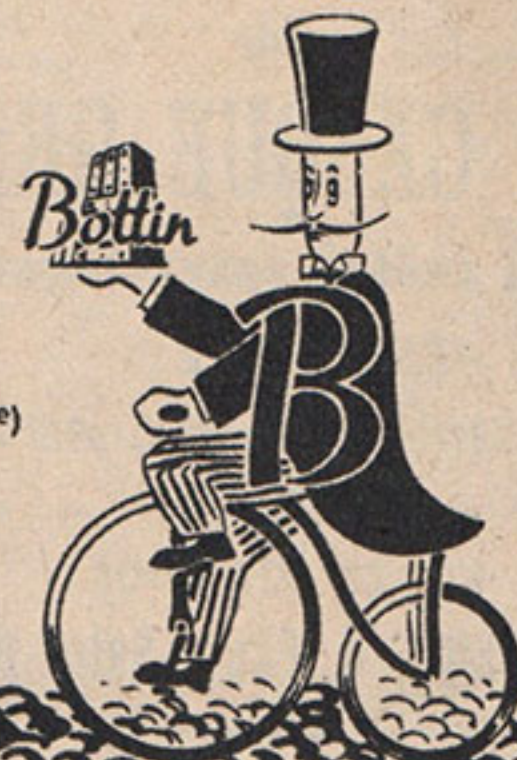
est le guide indispensable de votre profession, il contient :

- La liste des fournisseurs d'accessoires, les commerces annexes, les marques de fabriques, etc...
- Tous les constructeurs, carrossiers, agents, marchands, réparateurs (Paris, départements, F.O. M.)

Un volume de 1.500
pages environ,
format 14 x 22...

BOTTIN

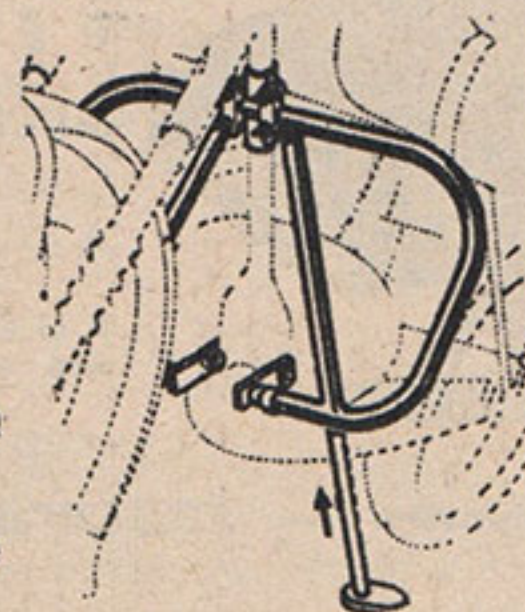
1, Rue Sébastien Bottin, PARIS (7^e)
Babylone : 00-80



LE PARE-CHOCS **EKA-DUO** chromé

Breveté S.G.D.G.

avec joint
béquille la sécurité
latérale et l'élégance
télescopique à une
incorporée commodité
jamais égalée



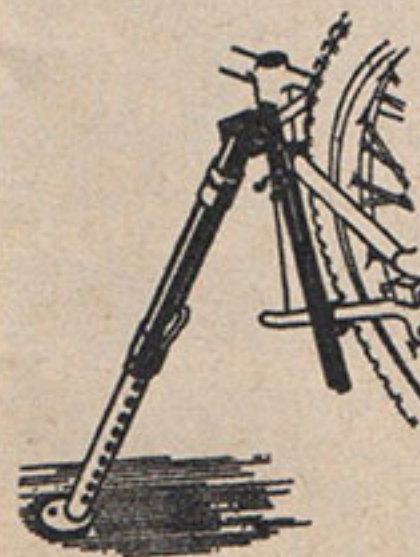
Béquille verrouillée dans toutes les positions

Le pare-chocs **AMO** sans béquille
se fixe en 3 points et ne tourne pas

Béquille latérale télescopique
EKA

Cette béquille, ainsi que les pare-chocs, étant réglables, se posent avec grande facilité

Catalogue franco sur demande à
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
7, RUE BÉLIDOR - PARIS-17^e



ACHATS

ACHETE Zundapp D.B. 200 ou D.K.W. 198 ou 250 S.B. ou N.Z. Faire offre avec détails à M. Royer Jean, 21, rue Michelet, Charleville (Ardennes).

VENTES

URGENT. Terrot 350, 1947, état nf., moteur garanti, sélecteur 4 vit. Visible Paris. Ecrire Bergniard, 5, rue Bidet, Asnières.

VELOMOTEUR CUCCIOLO 60. Lubin, 140, Grande-Rue, Nogent-sur-Marne.

PEUGEOT 150 neuf, 4 vit. Prix intéressant. — **MONET-GOYON 200** « Shooting-Star » parf. état. Px 130.000. Monginot, 9, bd Mural, Paris-16° (P. d'Auteuil).

BUGATTI 3.300. Cabriolet décap. bon état. Taury, 50, rue Octave-Mirbeau, Paris-17°. Eto. 12-30.

JONGHI 125, 2 temps, super-culas. Bon état. Court, 3, rue Jeanne-Hachette, Ivry (Seine).

TERROT 100, 3 vit. sélect., ét. nf. D.K.W. 500, sidecar, ét. nf. Crémier Alexandre, 9, pl. Henry-IV, Suresnes. Lon. 24-24.

MOTOBECANE 125, culb., cme neuve, cpt. tansad. Cause maladie. Px 85.000. 11, rue Vincent-Compoint, Paris-18°. Orn. 40-69.

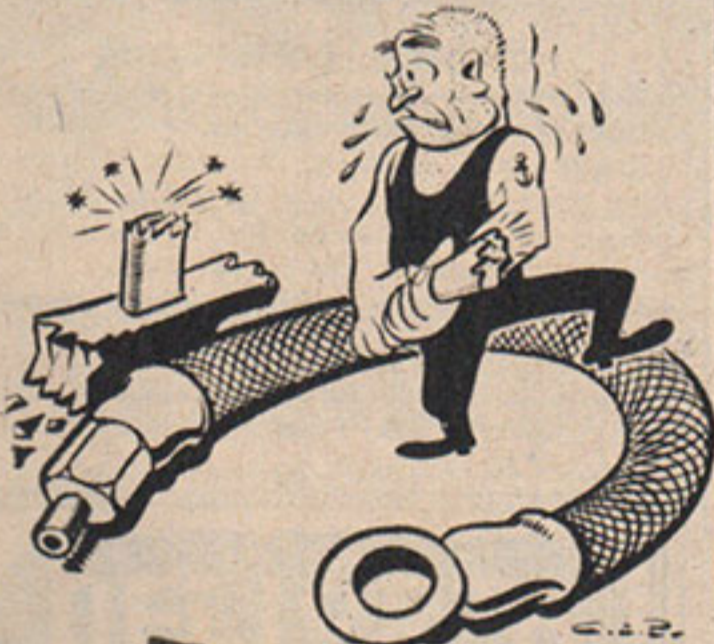
PEUGEOT 156 luxe, ét. neuf, garantie, 6.000 km. 4 vit., fourche tél. Tansad, sac camping. Lefèvre, 14, rue de Vichy, Paris-15°.

DERNY-TANDEM, équipé. Px 60.000. Ardault, 10, rue G.-Henri, Malakoff.

D.K.W. 198, bon état, bien chaussée, avec sacoches et casque cuir. R. Hervet, rue Tournebride, Valençay (Indre).

LES QUALITÉS OTOM

Il ne casse pas...



1^{er} TUBOTOM

OTOM S.A.

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

PEUGEOT 125 55-AL, mai 50, peu roulé 3.800 km. Tansad, sacoches cuir état neuf. **TERROT 100 MT-1,** 1951, moteur neuf. Nbx access. Navarro, 123, av. Mozart. Jas. 02-41.

A VENDRE 250 Terrot latérale, excellent état. Px 50.000. M. Nowak Marie, aux Ecrennes par le Châtelet-en-Brie. Visible le dimanche matin et la semaine à partir de 20 h.

B.M.W. R.51/2, absolument neuve, plombée, sortie mars 1951, 1^{er} main, 1.700 km. L. Moufflard, 97, avenue de Laon, Reims.

B.M.W. 250 R-23, fourche télesc., très bon état. Mercier, Mail des Tilleuls, Romorantin. Tél. 242.

DOLLAR 3 CV. culb., bon état. Px 67.000. Ecrire : 32, rue de l'Abbaye. Amiens.

PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

GNOME-RHONE 125 R-3. MOTO-BECANE 125, susp. AR. **TERROT 100,** 3 vit. **TERROT 100,** 2 vit. R. Chavanel, 76, r. de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

GNOME-RHONE 500 D-5, avec side Bernardet Gd Routier dernier modèle. Ensemble impeccable. Px 175.000. Alione, 119, rue de Paris, Boulogne-sur-Seine.

Dans votre essence

CARBOHYD

supprime cliquetage et calamine
Economie et puissance incomparables

Essayez ses tablettes roses

— **UTILES** dans un 4 temps

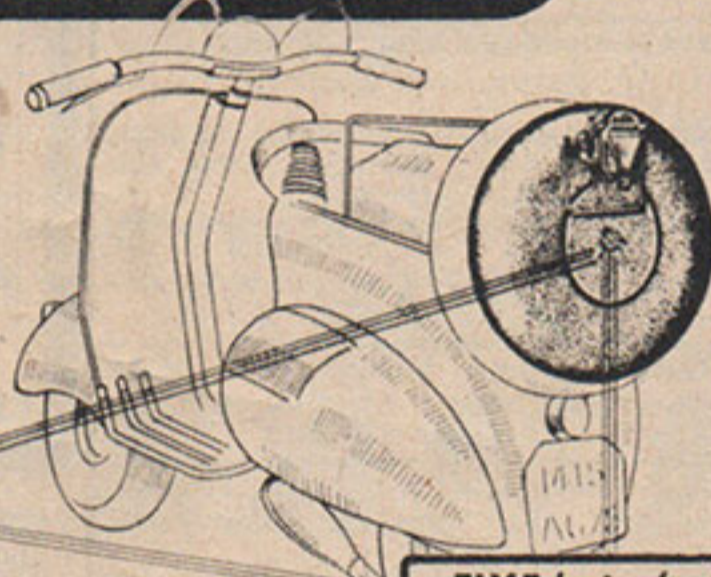
— **INDISPENSABLES** dans un 2 temps

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

Labos **CARBOHYD**, 111, Bd Magenta, PARIS

JERRICAN

POUR
Vespa



UNE NOUVELLE PRODUCTION
A. AUBRY

se **FIXE** instantanément

ATELIERS **A. AUBRY**, 38, RUE FESSART, PARIS-XIX° - TEL. BOT. 68-40

IV^e ST-ÉTIENNE — PARIS — ST-ÉTIENNE

1^{er} EX ÆQUO
SANS PÉNALISATION

L. FRANÇOIS

17, Rue Le Bua, 17 — PARIS (20^e)

MÉTRO PELLEPORT

TÉL. : MÉNILMONTANT 56-15

SUR MOTO ZUNDAPP SIDECAR KS 601 STEIB

AGENT DIRECT Dépôt **MACOMBYNN**

JONGHI - ZUNDAPP - T.W.N. - STEIB

SIMCA 5. Fourgonnette toit ouvrant, mécanique impeccable. **RENE-GILLET 750,** avec side spécial pour motos où transport., ou avec side Précision. Roger Chavanel, 76, r. de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

PUCH 250 T.F. Pn. nfs, susp. AR. Px 170.000. Dreano, impasse Germaine, St-Ouen. Après 19 h.

B.S.A. 250 culb., 51, équipée. Px 180.000. Leclerc, 83 bis, rue Philippe-de-Girard, Paris-18°.

PUCH 125 T.T. excel. ét. Pech, 38, r. Chanzy, Paris-11°. T. les jours après 19 h. Sam., dim. matin.

MOTOBECANE 500 cul. sup.-classe 4 v., sélect. av. sid. Impérial 1 pl. 1/2, neuf, garantie. — **R.-GILLET 9 CV.** susp. AR. av. side b. ét. Bas px. Weldin, St-Satur (Cher).

TERROT 125 « ETPC » culb. Fourche télesc. Parfait état mécanique. Prés. spéc. chrom. Tansad. Béquil. latér. Cicca. Porte-valise, sacoch. 2 pneus rech. Px 110.000. P. Signoret, 81, r. Carnot, Mâcon.

ALCYON moteur A.M.C. 125 4 temps, culbuté, 4 vit. sélect., fourche télesc., compteur. Etat neuf. Px 120.000. R. Lohéz, 61, r. de Lancry, Paris-10°.

VENDS K-S 500 Zundapp. Neuve. Px 210.000. B.M.W. 250 R-23. Px 115.000. N.S.U. 250 O-S-L. Fche téles. Px 140.000. Valdevit, rue des Postes, Essonnes.

LES POIGNÉES "SOUPL"
pour MOTOS et **VÉLOMOTEURS**
équipent les nouvelles Poignées tournantes Duplex à tirage rectiligne

ÉLÉGANCE - QUALITÉ - CONFORT

49, Rue Marius-Aufan - LEVALLOIS PER. 06-35

B.M.W. 750. Fche télesc. Très bon état. Cause maladie Px 100.000. Noirot, 112, avenue Gambetta, Saint-Maur.

TRIUMPH 2 CV. bon état, t. b. pneus, 3 v. Tansad, guidon, chaînes, neufs. Vente urgente cause départ. Px 50.000. Baud, s. l. a., fort Aubervilliers. Fla. 20-94, poste 56. Heures bur.

A VENDRE moto Zundapp 350 culbutée, type D.S. Compteur, éclairage. Comme neuve, état impeccable. Px 150.000. Pezzoli, à Chalonrupt (Haute-Marne).

VELO + Vap. 3. Px 14.000. Deloffre, 5, r. St-Didier, Paris-16°.

PEUGEOT 100, type 53 C-2, 3 vit., impec. Bleu chrom. Div. acc. Px 40.000. Huberson, 49, av. du Roule, Neuilly-sur-Seine. Mai. 30-69 Samedi de 14 à 20 h.

SUNBEAM 58. 51. 9.000 km. Selle Bi-pl. Chauvignon, 35, bd Valmy, Colombes, ou Per. 33-14.

MOTOC. 100 b.ét. Px 35.000. Becquet, 3, r. Signac, Arcueil (S.).

T.W.N 125 comme neuve. Station-Serv. T.W.N. L. François, 17, r. Le-Bua, Paris-20°

SPECIALE 250 culbuteur, sélecteur, jantes, guidon chromés, réservoir Mottaz 15 litres, tansad Mérat, sacoches cuir. Comme neuve. Roulé 5.000 km. Px 80.000. Téléphoner 95 à Brunoy, sauf le mardi. LOT pièces détachées voit. D.K.W. origine à vendre. Même adresse.

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

VÉLOCETTE - TERROT
JAMES - BERNARDET
DKW - MOTOBÉCANE

MOTO-HALL

Crédit

H. HABERT

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. : GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

CHERCHE bloc-moteur 125 cmc. ou vélomoteur 125 même mauvais état, mais récents. Paul, 35 bis, r. Auguste-Buisson, La Garenne-Colombes.

VENDS Peugeot 125, 55 cmc. bon état gén. Px 55.000. Moreau, 55, r. Nationale, La Châtre (Indre).

MOTOBÉCANE 125. 2.500 km. Siège ar. Compt. au phare. Tr. b. état. Px 100.000. Lebeau à Carisey (Yonne).

MOTO D.K.W. type S-B. 3 CV., 3 vit., à roder. Pneus bon état. Px 95.000, à débattre. A. Chateigner, 21, rue Novion, Asnières (Seine).

PART. vend Roadster de Rovin der. modèle, 3 CV. abs. impec. s. ts rapports. Avec 20.000 fr. accessoires. Cse dble emploi. Laissé à 300.000. Facilités de paiement. Souvron, 2, rue de Blois, Joinville-le-Pont (Seine). Tri. 40-00.

SIDECAR Peugeot 105-D culb. 350, 4 CV., 3 vit., 1^{er} main. Parf. état. Peu roulé. Fargette Hardricourt. Meulan 180.

MOTOBÉCANE 175, 1950, bon état. Px 120.000. Paquet, 37, cite Senlis, Montgeron.

TRIUMPH 350 culb., fche télesc., 4 vit. sélecteur, impec. Px 180.000. Musson, 7, rue Marcel-Dubois, Paris-12^e.

VENDS ou échange contre cyclomot. 350 culb. mot. allemande, rouge et chrome, bon état. Bas prix. Merli, 5 bis, rue Nungesser, Fontenay-sous-Bois.

G.M. R-H. 125 R-4. Etat impec. Px 90.000. Renard, 1, r. Stalingrad, Ermont (S.-et-O.). Eaubonne 926.

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE



G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, Rue des Écoles, PARIS (5^e)

ODÉON 62-98

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

VENDS 175 A.M.C. Malterre S-1. Px 120.000. Daux, 3, r. Eglise, Yerres (S.-et-O.).

1/2 PRIX catalogue, tandem Dery 52, équip. Px 35.000 et 6 mois de crédit. R. S., 30 bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

VOITURETTE SCOOTER s. permis, 2 pl., sous capot. Roul. 300 km. Px 60.000 et 6 mois à 10.000. R. S., 30 bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

MATCHLESS 350, éq. cross + boîte Norton et magnéto-dynamo Bosch. Saggelle, Unverre (E.-et-L.).

CHERCHE moto 125 ou 175 mauvais état, même à remonter. Tr. bas prix. Constant Boulay, Le Plantis, Bazoches-Houlme (Orne).

VELOCAR à pédales, bon état. Px 40.000. Boulard, 37 quater, av. Maurice, Gagny (Seine-et-Oise).

ZUNDAPP K-800. Rodage. Pns nfs. Olivier, Alignan-du-Vent (Hér.).

B.M.W. 750, bon état. Side sans caisse. Robart, 20, rue E.-Vinson, Drancy, cité Nord.

TANDEM moteur Hémy, état neuf. Px 50.000. S'adresser : Lefebvre, coiffeur, 63, rue G.-Péri, Massy (S.-et-O.).

HARLEY 750, bon état. Px 120.000. Lapiere, 7, rue St-Maur, Paris-11^e. Ts les jours 19 h.

TERROT 175 très bon état. Px 40.000. Gallar, imp. Bey, Briançon (Hautes-Alpes).

VENDS CUCCIOLO S-2, neuf. Fourche télesc. Cause dble empl. Px 55.000. Pissot, Monpazier (Dordogne).

HARLEY 1200, 9 CV. Vd. 1936. Avec side origine canadien, 1 pl. 1/2, selle biplace, pare-brise, chrome. Rose André, St-Firmin, Montargis (Loiret).

INDIAN chef. mot. à roder, g.-boue, envelop., selle bipl., int. chrom. et émail. Px 130.000. Reis, 31, rue d'Enghien, Paris-10^e.

SACRIFIÉ à 200.000, fin août, 500 Terrot R.G.S.T. mod. 50, peu roulé; avec superbe side 1 pl. 1/2, carrossé bois, très confortable, grand coffre, porte-bagages, état impeccable. Laucher, à Marolles par Broué (E.-et-L.). Tél. 18 à Broué.

SCOOTERS Speed. Quelques scooters spéciaux d'étude et de démonstration livrés sous garantie. Prix intéressants. P. Brissonnet et Cie, 22 ter, bd Gl-Lectre à Neuilly-sur-Seine. Mai. 87-40.

DOUGLAS mod. Mark V neuve, 1.000 km. Px 350.000. 9, place Duchasseint. Tél. 424, Thiers.



FRAISSE DEMEY

Spécialiste

dans la Récompense Sportive

191, r. du Temple, Paris - TUR. 41-75

VENDS Matchless 350, tél., comme neuve. Valdevit, 7, ruelle des Postes, Essonnes.

PEUGEOT 125 55-D. Cause double emploi. Roues 25x3¹/₂ broche. 6.900 km. Parfait état. Px 60.000. F. Picard, 98, rue Erlanger, Paris-16^e. Aut. 39-27.

ZUNDAPP K-S 600, 12.000 km., impeccable. Guinand, 2 ter, rue de Fontenay, Versailles. Après 6 h.

BERNARDET, side Gd Tour. Px 35.000. Angot, 63, r. Fénelon, Montrouge. 18 h.

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

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

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

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

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

B.M.W. R. 12 Px. 160.000

B.M.W. R. 73 Px. 200.000.

350 TERROT Culb. Px. 90.000.

125 TERROT Culb. Px. 80.000.

125 GNOME-RHONE Px. 85.000.

100 GNOME-RHONE Px. 60.000.

350 MOTOBÉCANE Px. 85.000.

MOTEUR COMPLET Harley-Davidson Px. 25.000.

1 ÉPAVE Black-Bum Px. 50.000.

500 cmc ARIEL dern. modèle.

1000 cmc ARIEL tout alu. Px. 300.000.

Dominique Moto, 97, r. d'Alleray XV^e.

PART. A PART. vend cse ach^t voiture

Triumph. 650 carbu S.U. 1952. Px. taxe.

Milet, 54, rue P. Sémard, Noisy-le-Sec.

DERBY Spt 6 cv. Ruby 2/3 places.

Px. int. Tél. soir Jas. 17-12.

TANDEM DERNY ent. ref. nf; équipé.

A roder. Philippe, 103, av. Marne, Asnières.

SACOCHEs cavalerie cuir. Px 3.000.

Soumet, 111, av. Victor-Hugo, Paris.

VENDS canoë acajou 4 m. 50. Sièges,

pagaie, chariot à suspension intégrale.

Le tout état neuf. Robert Potier, 16, rue de

Limaie, Orléans.

MOTOS VOLÉES

JONGHI 125, type E. N° de série du type et moteur 6269. Matriculé Seine-et-Oise 2610 A.J. 78. Prévenir : Charles Hermann, 8 bis, rue Brogniart, Sèvres.

OFFRES D'EMPLOIS

FABRICANT de cycles et cyclomoteurs, marque très connue, demande représentant avec voiture, pour quelques départements encore disponibles. Adresser demande au journal qui transmettra.

VOITURES

4 CV. 51 LUXE, état neuf. Px 390.000. Barge, Tri. 40-00.

DELORO



CARBURATEURS

Tous modèles de 125 à 1.000 cc. série et compétition

Racing à cuve séparée

TRADING MOTOR LINE

74 r. de Rome - PARIS 9^e

LAB. 22.08

JEUNES !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

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

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

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

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

ESSAYEZ SUR VOS MOTOS

Les fameux segments

GOETZE

qui augmentent de 50% la durée
de vos moteurs et assurent
UN MEILLEUR RENDEMENT

ÉTANCHÉITÉ
RACLEUR



GOETZE

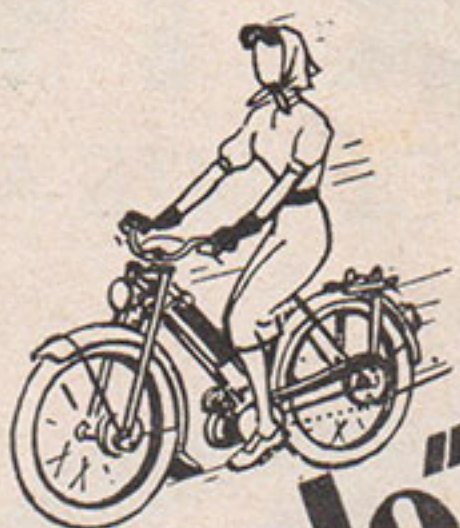
LES SEGMENTS GOETZE

sont montés d'origine par
les principaux constructeurs
de MOTOS d'Europe.

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
SEGMENTS CORDS

7, Rue des Acacias - PARIS-17^e - GAL. 92-19, 48-85

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉE
POUR LES CYCLOMOTEURS



la chaîne

YELLOW "cyclo"

est

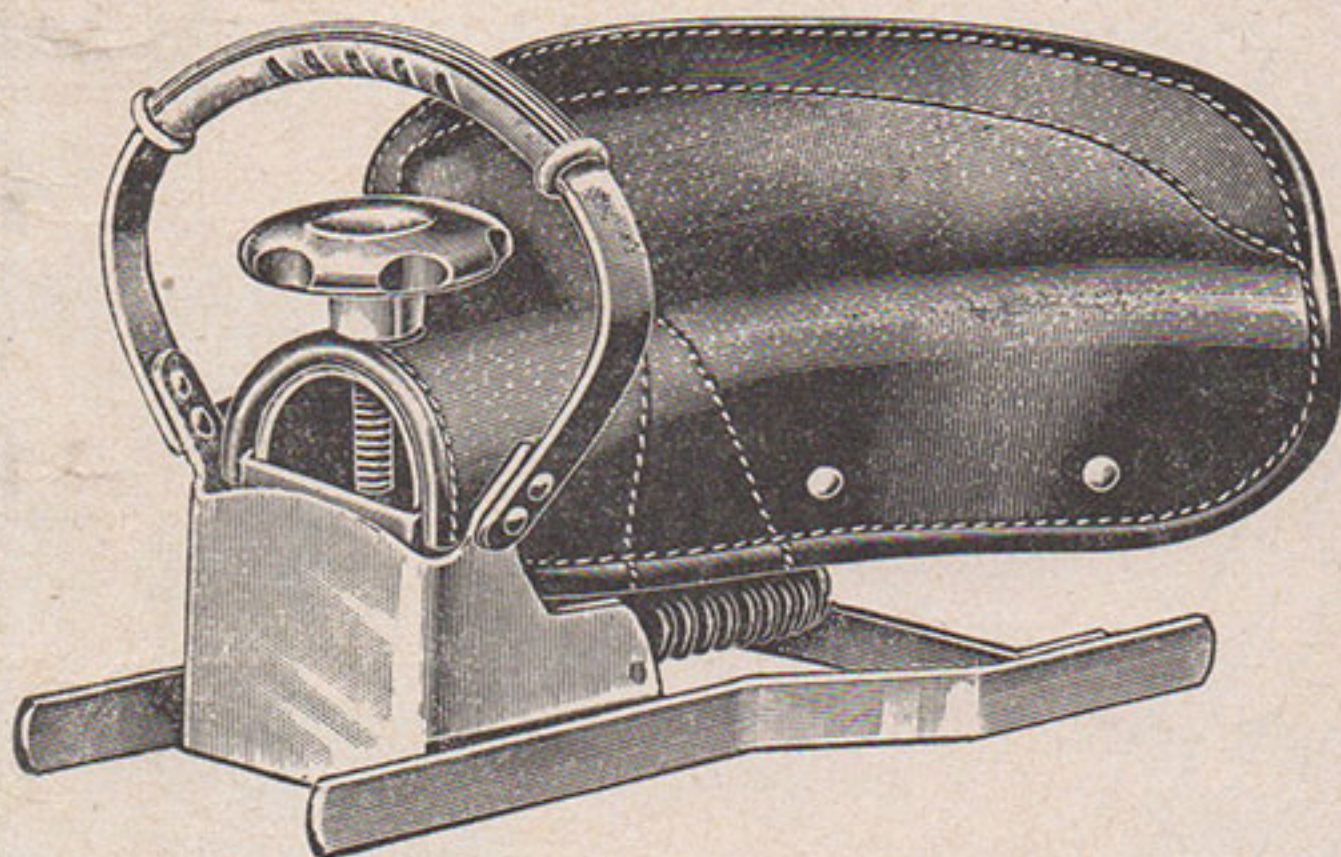
légère
résistante
extra-souple
économique...

et permet l'emploi d'un dérailleur

YELLOW

la chaîne française de qualité

Pour Motos et Vélomoteurs



LE SIÈGE ARRIÈRE

BAURIAT

(Réglable en marche)

MODÈLE DÉPOSÉ

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

En vente
exclusivement
chez tous les bons
moteuristes.



ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE

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

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

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

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

Devant entièrement ouvrable
fermeture à glissière.

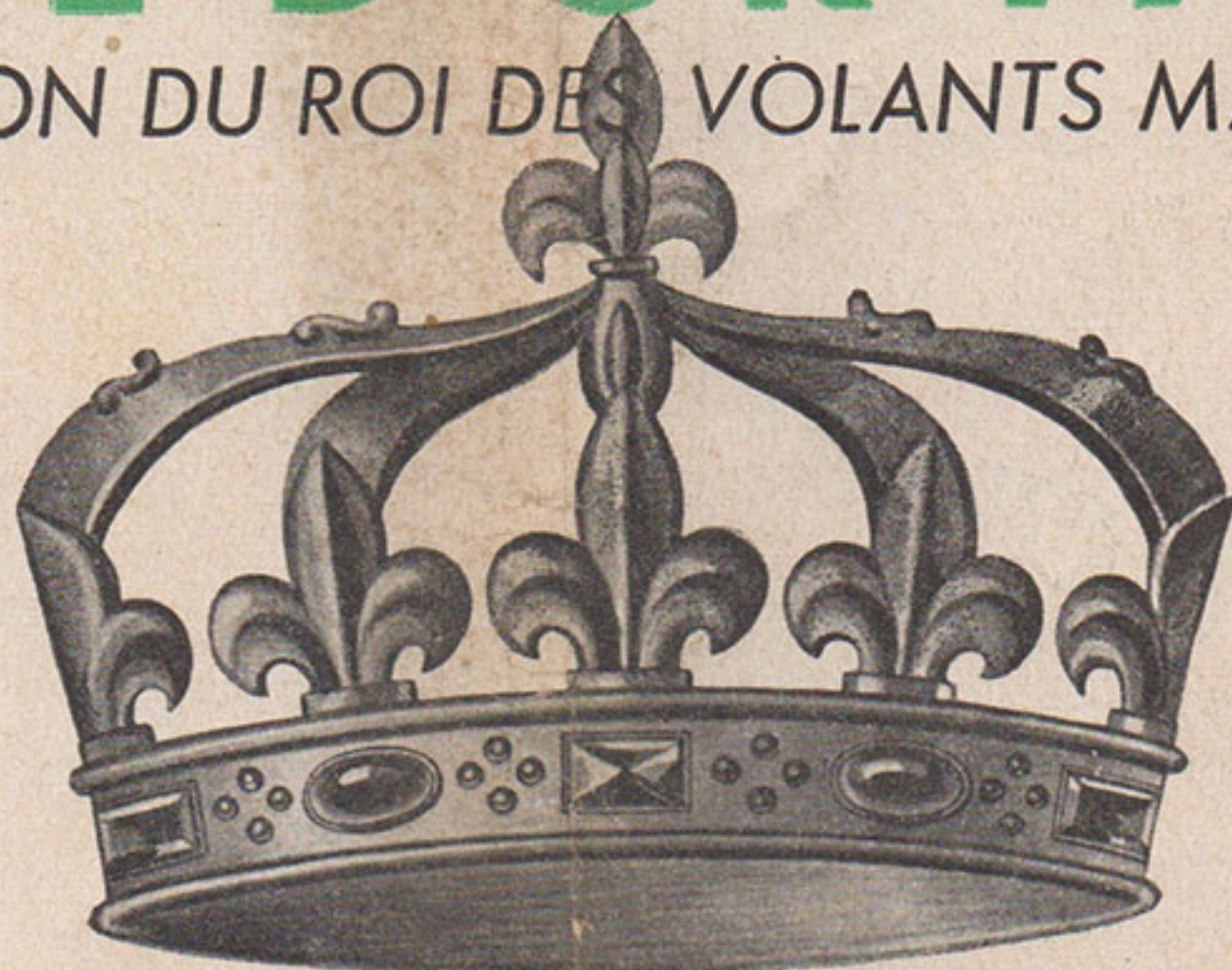
EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare

MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

BOL D'OR 1952

CONSÉCRATION DU ROI DES VOLANTS MAGNÉTIQUES



1^{er} PEUGEOT (BOUIN)
CATÉGORIE 175^{cm3}
ÉQUIPÉ DU
VOLANT



A TOUS MOTEURS
DE QUALITÉ
VOLANTS **ABG**

ALCYON, AUBIER-DUNNE
GNOME ET RHONE
MONET-GOYON, PEUGEOT
ULTIMA, VELOCAR

ABG

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