

5^e ANNÉE N° 80

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} AOUT 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR: MAX ENDERS

ÉDITIONS R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e



40^{F.}

VIENT DE PARAITRE LE N° 3

LE CHEVAL

EN FRANCE ET DANS LE MONDE

AVEC AU SOMMAIRE :

- Le championnat du monde de concours hippique ;
- Les concours internationaux de jumping de Lucerne et Paris ;
- Pour les amateurs d'obstacles ;
- Les courses ;
- Les sociétés hippiques ;
- Le plus beau jeu du monde : le polo ;
- La race percheronne ;
- Le cheval au cirque ;
- L'académie de Versailles ;
- L'ouïe chez le cheval, etc., etc.

30 ARTICLES
100 PHOTOS
ET DESSINS

LE CHEVAL

La plus belle des Revues hippiques

EN VENTE PARTOUT

150 frs

N° SPECIMEN GRATUIT
SUR DEMANDE AU

CHEVAL, 14, rue Brunel, Paris-17^e

Motocyclistes !..

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

★ PUNCHOS et pèlerines

★ BLOUSONS cyclistes

★ COMBINAISONS "Plastia"

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

Documentation gratuite sur demande

et n'oubliez pas
que **MOD'PLASTIA**

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

VOUS ASSURERA TOUJOURS UN ÉQUIPEMENT
MOTOCYCLISTE RATIONNEL ET CONFORTABLE

EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

NOVI

POUR

VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS



S.A. Novi Capital 50.000.000
12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Tel.. Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



Moteur A.M.C. 4 temps

125 - 3 vitesses

125 - 4 vitesses

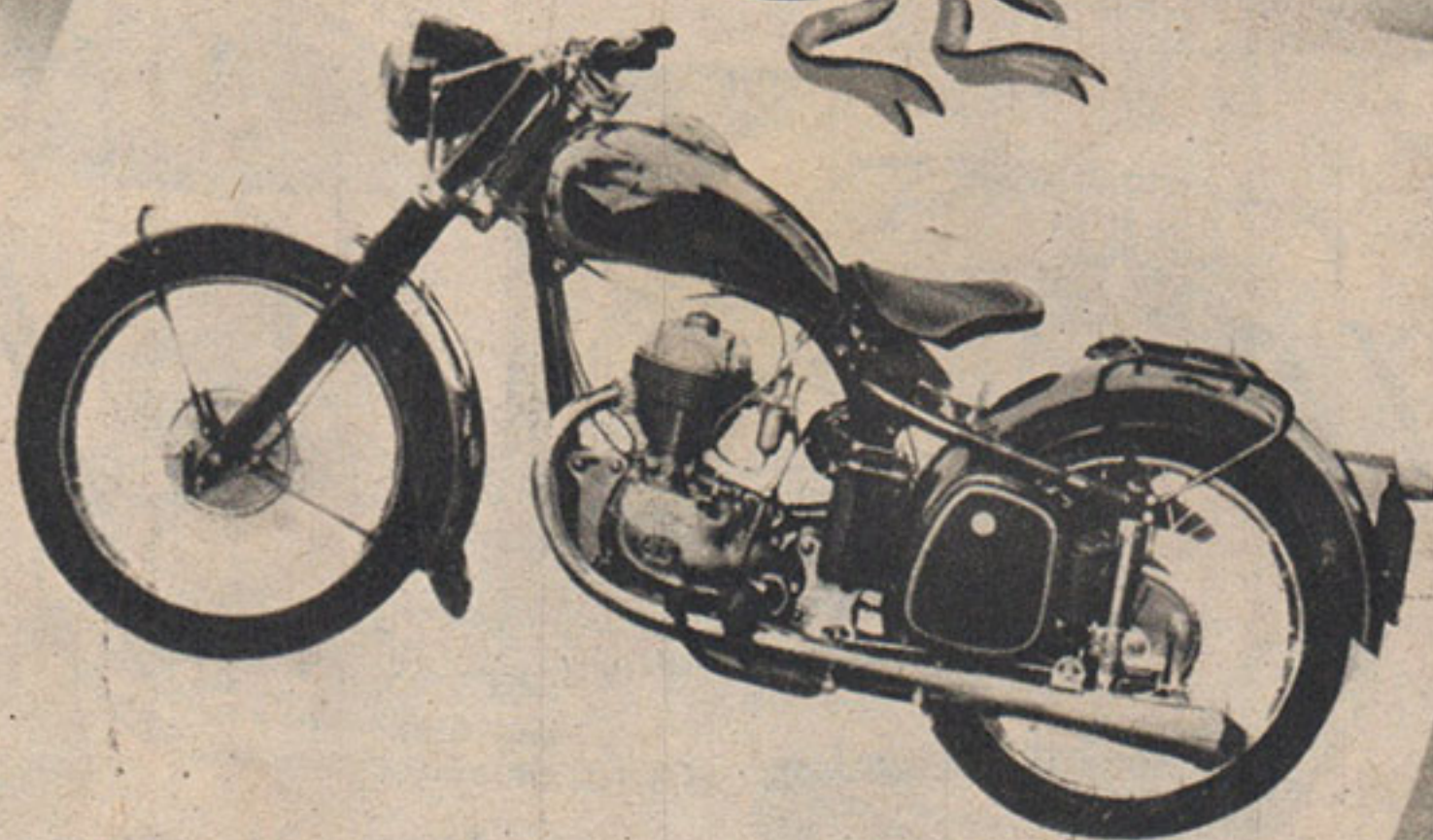
175 - 4 vitesses

Moteur YDRAL

2 temps

125 - 4 vitesses

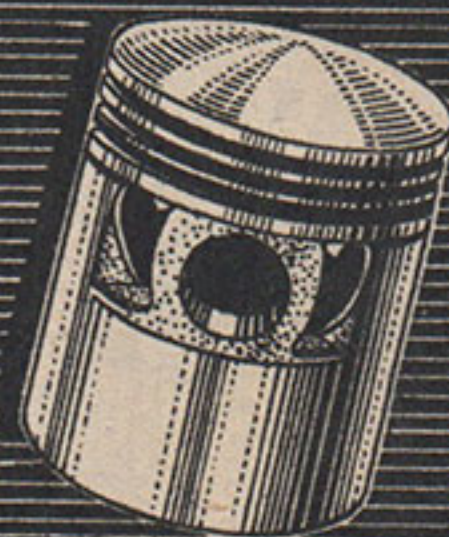
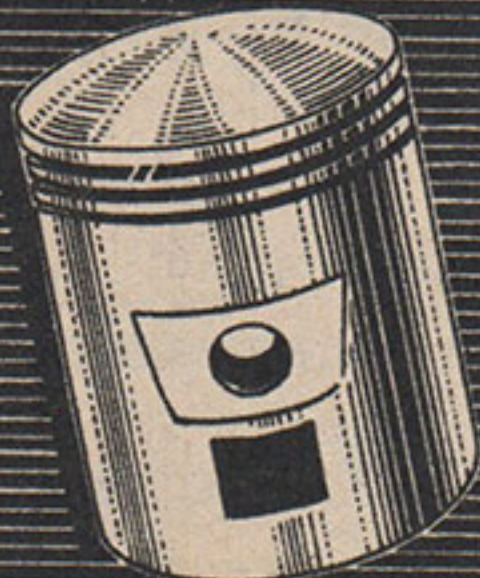
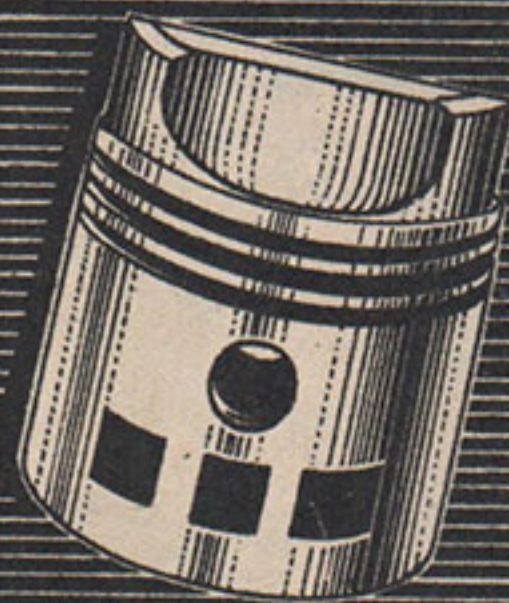
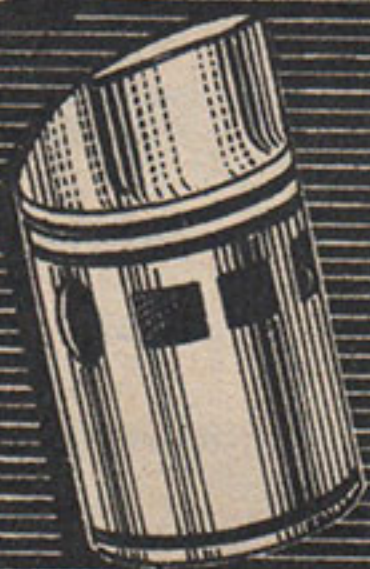
DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE



Record du
BOL D'OR
Catégorie 125 cm³

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

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

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

*
AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES

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

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province
et Union Française
demandés.

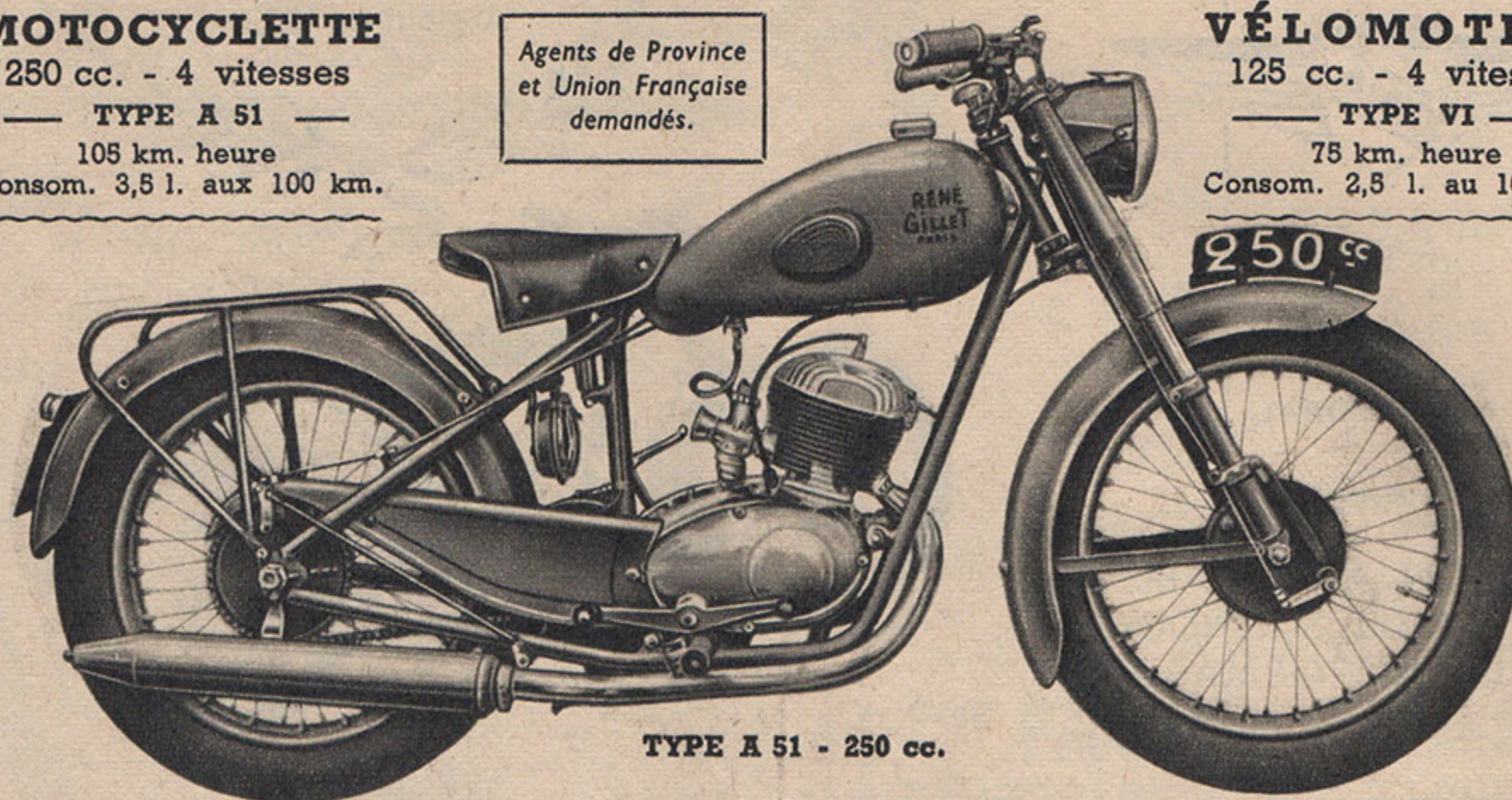
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

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

CH. GARIN

présente...

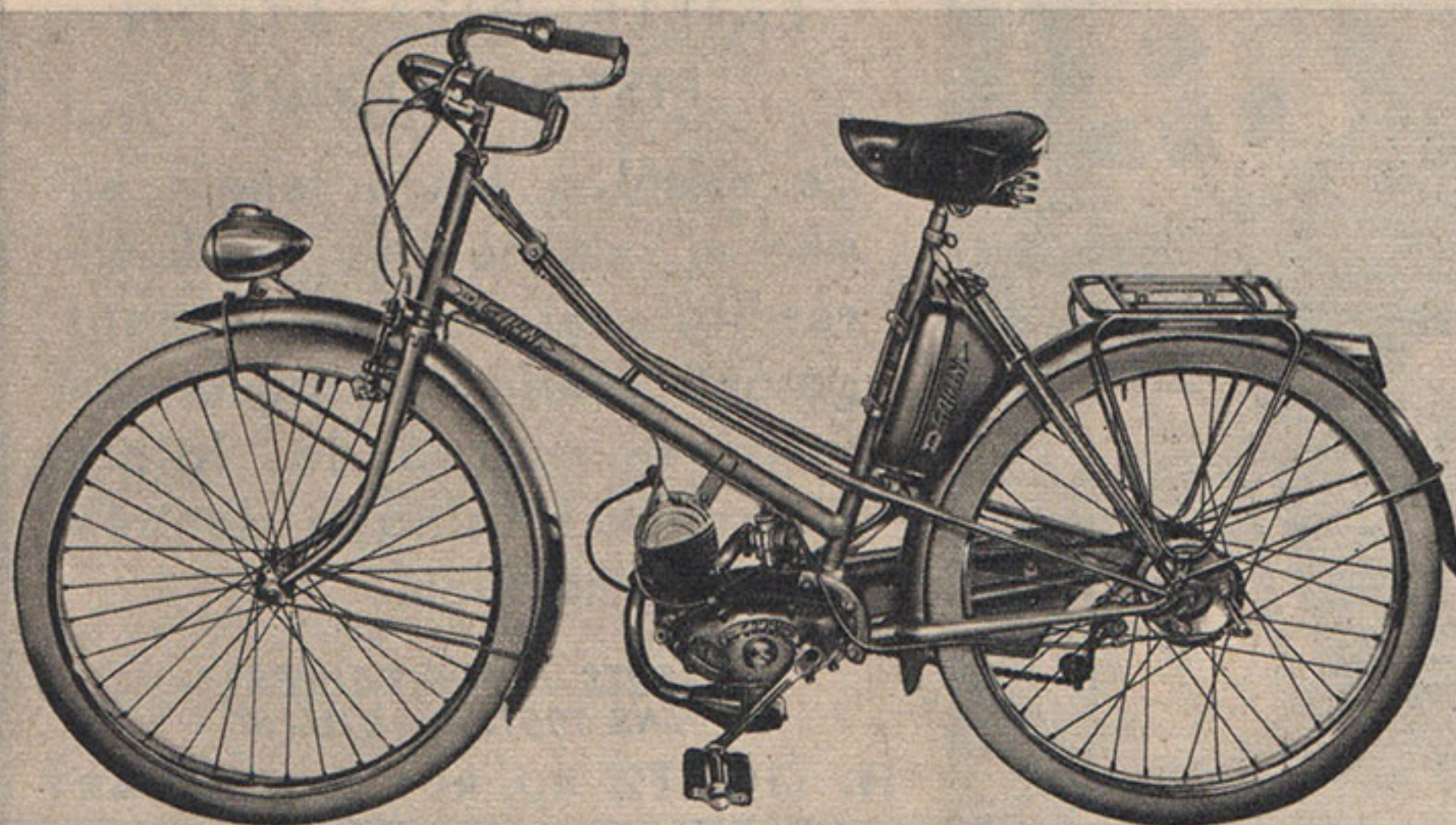
ses **BICYCLETTES** et son **CYCLOMOTEUR**

Tous les Types
Tous les usages
Tous les âges

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

équipé
avec

Le Poulain 52



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

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

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

P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux Scooter SPEED

TOUS LES
ACCESSOIRES
POUR
SCOOTERS

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

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

CRÉDIT

Ouvert le Samedi.



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

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

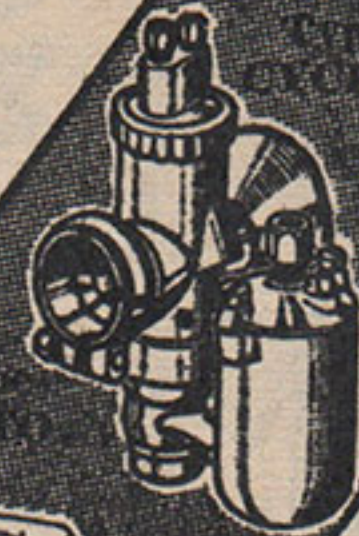
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinets
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

Le tour du monde

40.076 Kms
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY

PAR LES
Monneret

SUR MOTO PUCH

en 25 jours et 25 nuits

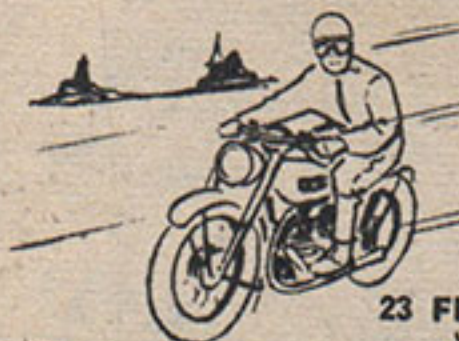
AVEC BATTERIE

BAROCLEM

ACTA

"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.
B.H.M. VINEY, sur A.J.S. 498 cmc.
A.-J. HUMPHRIES, sur NORTON 490 cmc.
G.-L. JACKSON, sur A.J.S. 350 cmc.
- 27 AVRIL. — CIRCUIT DE METTET.
R. COLEMAN, sur A.J.S. 500 cmc.
E. OLIVER, sur Sidecar NORTON.
- 18 MAI. — GRAND PRIX DE SUISSE.
M. BRIETT, sur A.J.S. 500 cmc.
DORAN, sur A.J.S. 500 cmc.



K.L.G.

CORUNDITE

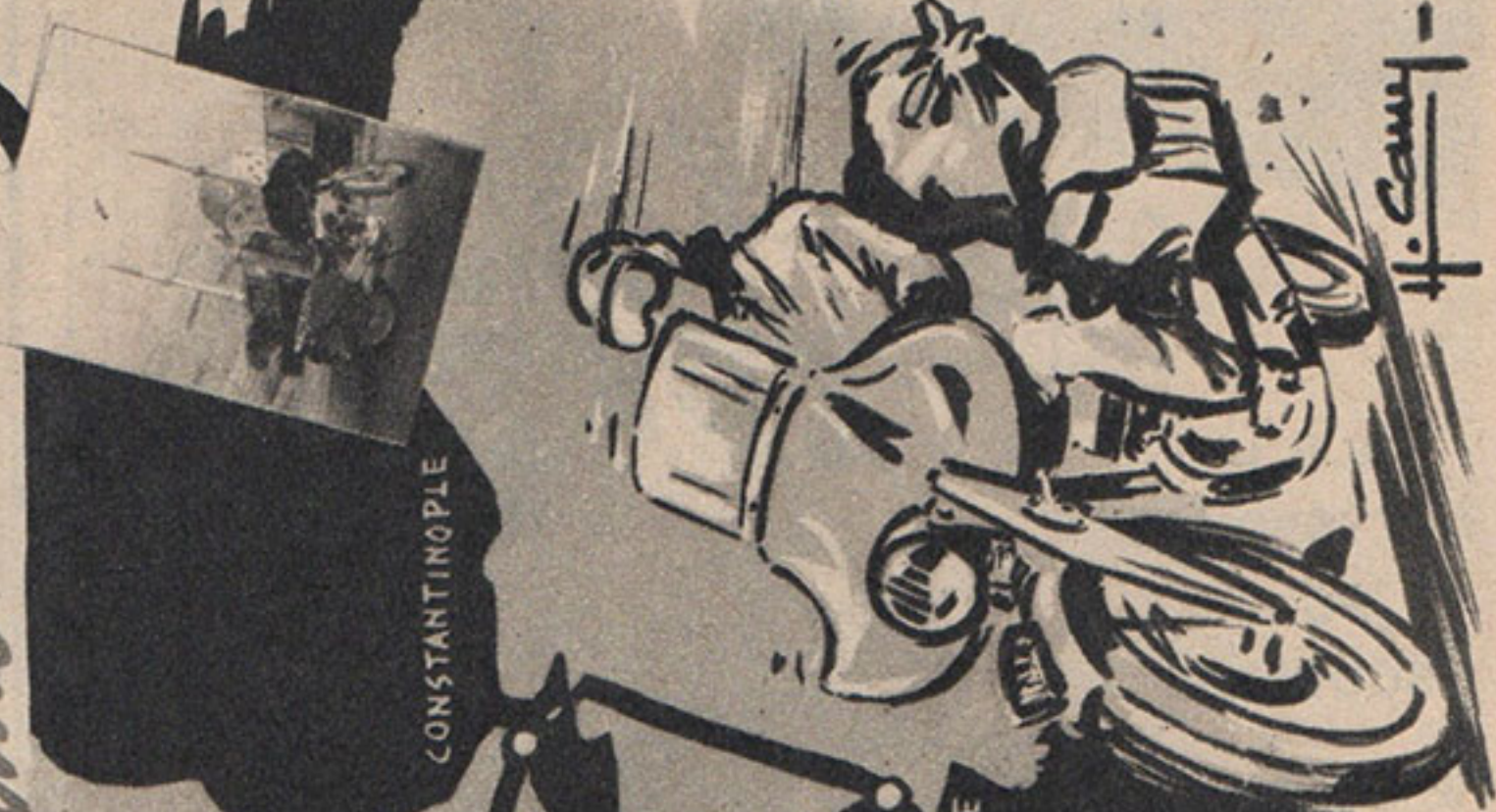
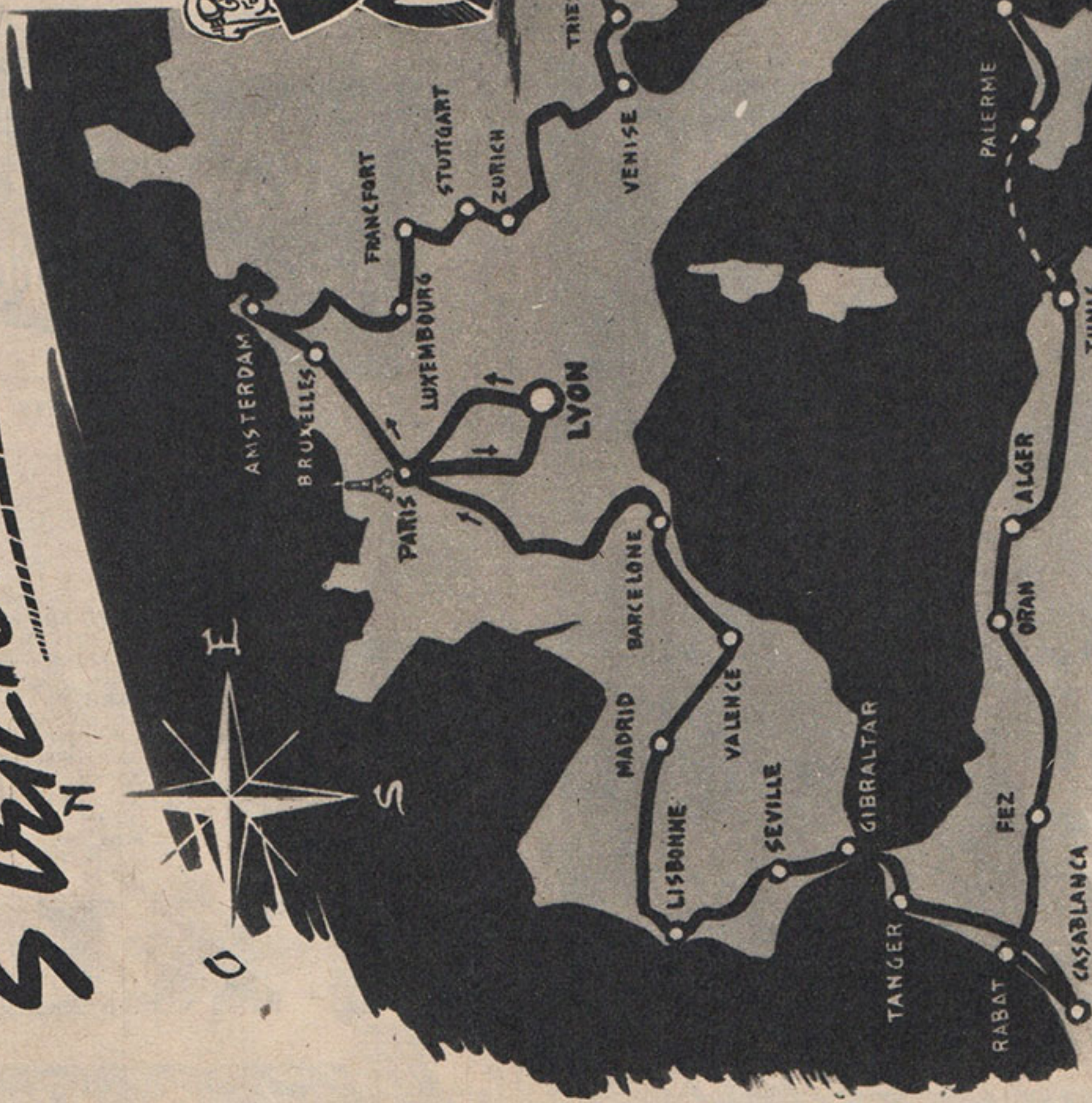
la meilleure bougie du monde

Partie de LYON,
une 175 NEW-MAR
Strictement de SÉRIE
a rejoint sa ville natale
après 16.000 Km.

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

**SANS LE MOINDRE
INCIDENT MÉCANIQUE!**

... sans commentaires



NEW-MAR

MOTOCYCLETES

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)



NAISSANCE
D'UN CADRE
(Document D.K.W.)

A U S O M M A I R E

- | | |
|--|---|
| ★ Production D.K.W. 9 | ★ La production Iso-moto..... 20 |
| ★ Les nouveaux moteurs A.J.S. 12 | ★ Le 125 Mondial « Compétition ».... 22 |
| ★ Essai du side 600 Zündapp 14 | ★ Le G.P. de Belgique. 24 |
| ★ 16.000 km. à travers l'Europe. 18 | ★ Sports et Clubs 28 |

5^e ANNÉE

N° 80

1^{er} AOUT 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

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

DIRECTEUR : MAX ENDERS

Bonnes vacances...

VACANCES... cela veut dire repos, détente, accumulation de beaux et agréables souvenirs dont l'évocation future sera comme un rayon de soleil durant les mauvais jours.

Partir avec la hantise de la moyenne et des kilomètres à avaler, l'esprit et le corps continuellement crispés, c'est gâcher à l'avance ces quelques jours qui devraient être exempts de toute obsession et de toute contrainte.

Le charme d'un site, l'attrait d'une bonne table sont autrement toniques et réconfortants que le continuel dévidoir d'une route sans fin.

La flânerie n'exclut pas d'ailleurs une petite pointe de temps à autre, quand tout s'y prête et que l'on se sent dispos; mais ce doit être une fantaisie passagère et non une obligation de tous les instants.

Soyez calmes et prudents, ne vous imposez pas d'avance des parcours excessifs. Partez tôt, c'est si beau le matin; détez de bonne heure, le bienfait du soir ne s'apprécie que dans le calme.

Bonnes vacances à tous, nos bons vœux vous accompagnent...

Max Enders

Le casque obligatoire.

Trois députés ont dernièrement déposé une proposition de résolution tendant à inciter le gouvernement à rendre obligatoire pour les motocyclistes le port d'un casque protecteur.

Nous ne pouvons pas reprocher à ces édiles de prendre un tel souci de la sécurité des motards, toutefois, ils vont un peu fort quand ils avancent que « les motos et engins similaires » ont une vitesse très élevée dépassant souvent celle des automobiles.

Nous sommes d'accord pour la vitesse des 350 et 500 cmc., mais quant aux engins similaires, si cette définition vague englobe les cyclomoteurs, vélomoteurs ou même motos légères, c'est peut-être flatteur de les considérer comme plus rapides que les voitures, mais c'est une appréciation un tantinet fantaisiste.

« Auto-Volt » reparait.

La revue « Auto-Volt », spécialisée depuis plus de 20 ans dans le domaine de l'électricité automobile et dont la publication avait dû être dernièrement ralentie par suite de la maladie de son directeur-fondateur, M. J.-A. Maureaud, va reprendre sa parution régulière sous la direction de M. A.-M. Touvy.

Bonne nouvelle : cet organe qui assure la liaison entre les fabricants et les professionnels répond à un réel besoin.

Il conserve son même caractère, qui a fait son succès passé, le Comité de rédaction étant resté inchangé; cependant certaines rubriques seront étendues ou ajoutées pour accroître encore son champ d'influence.

L'activité de la Société A.C.M.A.

L'Usine A.C.M.A., à Fourchambault, occupe actuellement un personnel de 900 ouvriers, effectif qui sera porté, au début du printemps 1953, à 1.200 ou 1.300.

20.000 scooters « Vespa » ont été fabriqués à ce jour en France depuis mars 1951. La cadence actuelle qui est de 140 machines par jour, sera portée, au début du printemps 1953, à 200.

La fabrication de ces scooters est désormais 100 % française, les sous-traitants de l'usine n'étant admis à devenir fournisseurs que si la fabrication est entièrement effectuée en France.

Le réseau de distribution A.C.M.A. comporte actuellement, pour la France continentale : 150 agents et 500 sous-agents ou stations-service, plus 20 agents dans certains pays étrangers, vers lesquels l'exportation des scooters « Vespa » est réservée à la Société A.C.M.A., usine française.

Le Bottin du Cycle et de la Moto, édition 1952-1953, est paru.

Le « Bottin du Cycle et de la Moto », véritable « dictionnaire professionnel »,

vous donnera tous les renseignements : adresses de constructeurs, fabricants, grossistes, détaillants, réparateurs, adresses de marques de fabrique, fédérations, syndicats, sociétés, clubs..., en un mot, tout ce qui concerne la moto, le cycle et les commerces annexes.

Les constructeurs de cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, scooters, moteurs auxiliaires y sont répertoriés avec une description succincte des derniers types de fabrication.

Le Bottin du Cycle est, grâce au soin apporté à ses différents classements, d'une exactitude toujours plus parfaite et d'une consultation facile.

Édité par la Société Didot-Bottin, son prix de vente est de 1.000 francs.

Production de Mai.

Voici les chiffres officiels de mai pour la production des différentes catégories de motocycles :

Cyclomoteurs	40.536
Vélomoteurs	14.004
Scooters	3.682
Motocyclettes	3.871
Vélocars	37
Trimoteurs	561

Au total 62.691

D'autre part on note 101 sidecars (châssis et carrosserie) sortis dans la même période.

Ce chiffre comprend 3.829 machines exportées.

G. P. de la Solitude.

Pour le Grand Prix de la Solitude en Allemagne, huit motos A.J.S. et huit Norton auraient été engagées par leurs maisons respectives.

Onze autres engagements ont déjà été reçus d'Italie.

Les B.M.W. Rennsport, type 52, y feront certainement leur première apparition.

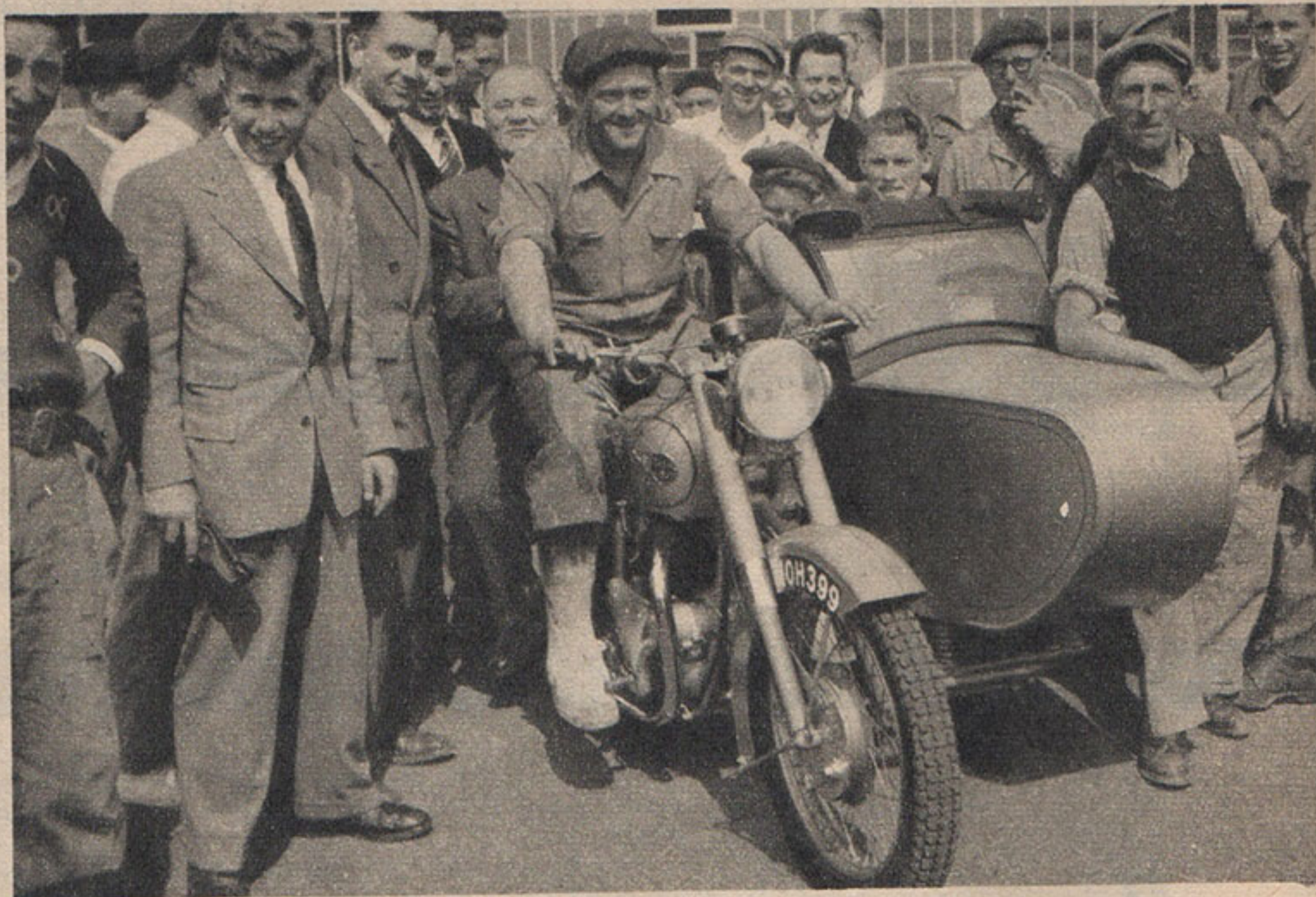
L'équipe officielle B.M.W. sera composée de George Meyer et Walter Zeller en solo. Ludwig Kraus, Hans Baltisberger et Ernst Riedlbanch sont engagés en sidecar.

La rumeur selon laquelle B.M.W. participerait aux épreuves de cette année avec un moteur flat-twin en ligne avec la machine, semble dénuée de fondement pour l'instant. Néanmoins, ce système est toujours à l'étude.

L'origine du kick-starter.

C'est sur ses machines de course que Scott popularisa l'idée du démarreur au pied. Au Senior T.T. de 1911, le célèbre Philipp fit sensation en mettant son moteur en marche par un levier au pied, alors que les autres concurrents poussaient ou pédalaient. Les autres constructeurs ne tardèrent pas à imiter son exemple. Une machine de 1903, la 4 cylindres Ewart-Hall, avait un système de mise en marche au pied mais la machine n'eut aucun succès commercial. *kick-starter* est un mot composé anglais qui signifie démarreur-coup-de-pied.

Houseley, durant le T.T., au virage de Carter Bridge. Avec une B.S.A. Gols Star, 348 cmc Standard, Eric Houseley a gagné le Junior Clubman's T.T. 1952, à la moyenne de 78.92 m.p.h. C'est la quatrième fois sans interruption qu'un coureur B.S.A. arrive premier dans la classe 350 cmc. La deuxième place a été gagnée par Bob McIntyre, également sur B.S.A.; ce dernier a battu le record avec un tour final de 80.09 m.p.h. Des dix premières places, sept ont été gagnées par B.S.A.



Le 16 juin 1952, à Boulogne, une B.S.A. A.10, 650 cmc. "Golden Flash" fut le premier véhicule à débarquer par la rampe spéciale du paquebot "Lord-Warden" qui effectuait sa première traversée de la Manche.

L'embarquement direct par rampe évite la manutention des véhicules par grue et accélère considérablement le trafic avec l'Angleterre.

Nouveau service maritime.

Les chemins de fer britanniques viennent de mettre en service sur la ligne de la Manche un nouveau paquebot, le "Lord-Warden", dont l'avantage principal consiste dans une facilité d'embarquement direct par rampe des véhicules, tant à Douvres qu'à Boulogne.

Ce service, qui évite les longues et fastidieuses manipulations par grue, permettra d'accélérer sensiblement le trafic routier avec l'Angleterre.

A l'occasion du voyage d'inauguration de ce nouveau service le 16 juin, la B. S. A. Cycles Ltd avait, sur l'invitation des chemins de fer britanniques, embarqué quelques machines qui inaugureront ainsi la première traversée du nouveau paquebot.

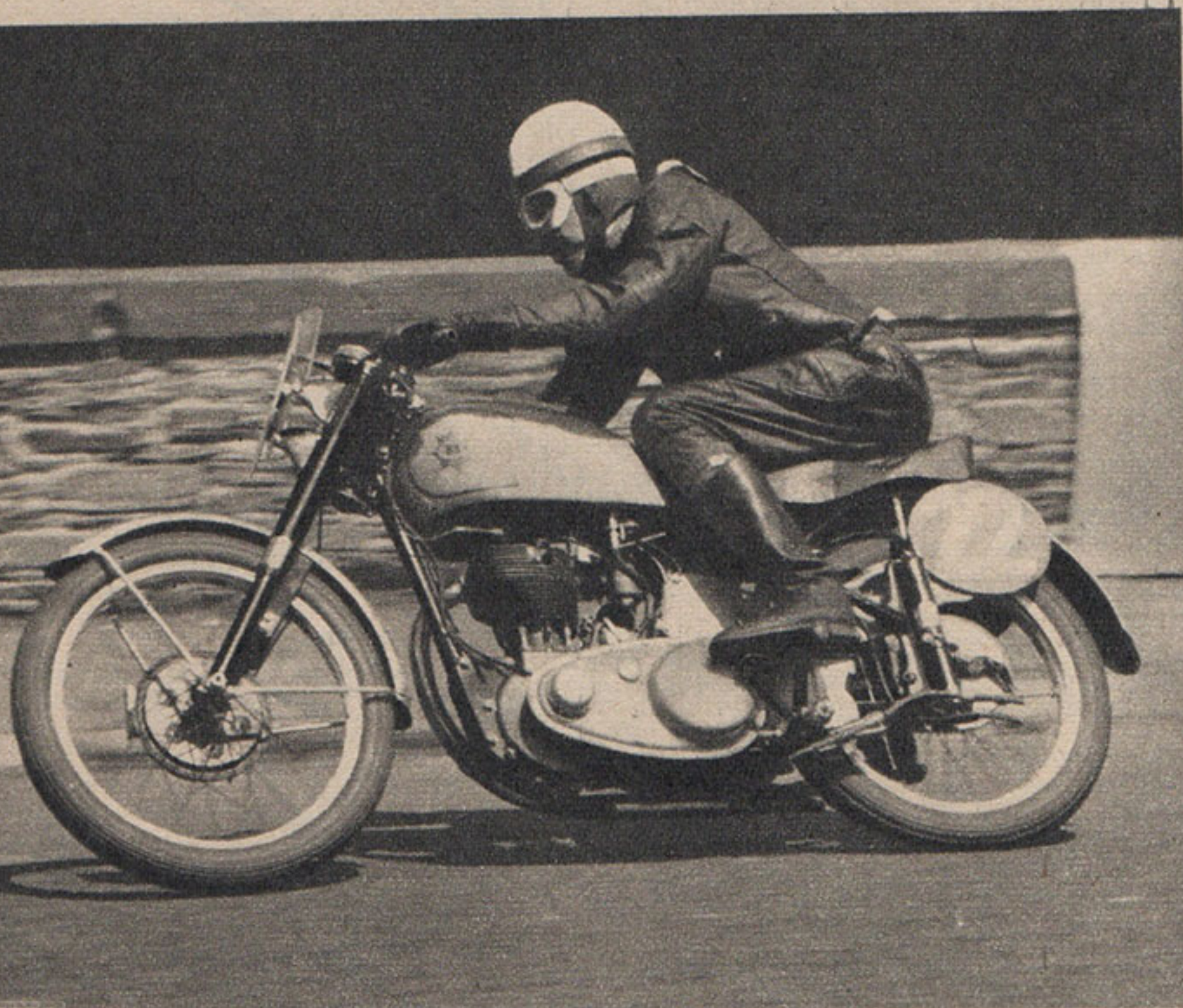
Un nouveau pneu de course.

Dunlop vient de créer un nouveau pneu Racing. Ce pneu est destiné aux roues arrière et les derniers essais furent concluants.

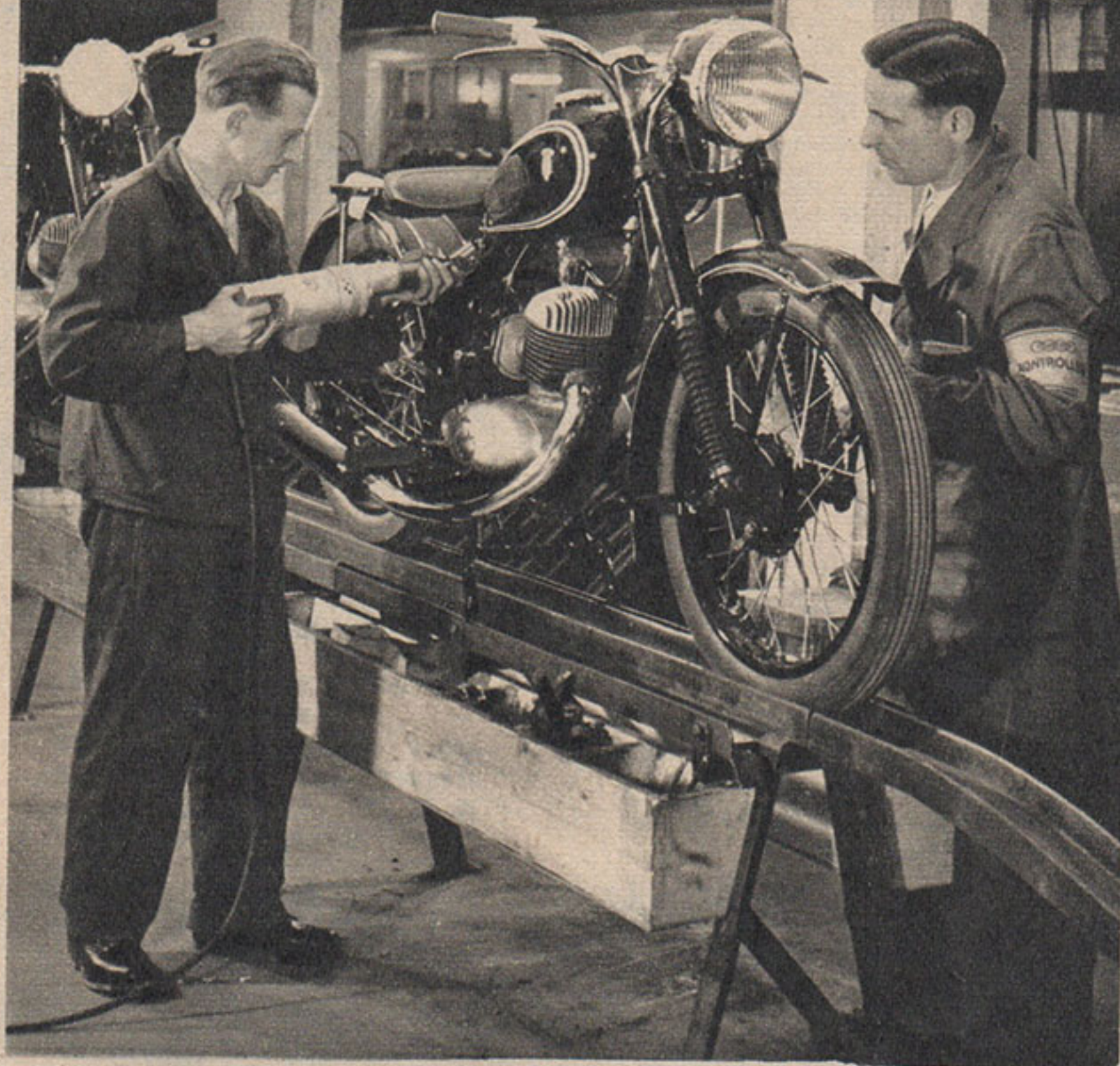
Les sculptures sont formées de 7 rangs de pavés placés en forme de chevrons, sauf, évidemment, ceux de la rangée centrale.

Ces pneus doivent être montés de façon à ce que la pointe extérieure des chevrons soit dirigée dans le sens de rotation.

Les raies longitudinales qui existaient sur les anciens Racing ont été abandonnées en faveur de ces nouveaux chevrons car, avec la nouvelle technique de conduite en course, les pilotes utilisent de plus en plus de puissance lors des virages penchés. Cette puissance est transmise avec plus d'efficacité avec ces chevrons séparés qu'avec les raies ininterrompues dont la seule raison d'être était d'éviter les dérapages latéraux.



La PRODUCTION DKW



A la suite d'une visite aux usines D.K.W., d'Ingolstadt, M. Di Vozzo, agent de la marque à Paris, nous confie la surprise éprouvée devant le prodigieux redressement de l'industrie motocycliste allemande, redressement particulièrement frappant chez la grande firme Auto-Union.

L'usine en partie détruite a été peu à peu reconstruite, mais bien des services sont encore abrités dans des baraquements en planches.

Une extraordinaire impression de modernisme et d'organisation se dégage des ateliers en pleine activité. La main-d'œuvre travaille rapidement et consciencieusement; un exem-

ple? L'essai au banc des moteurs comprenant l'installation du moteur, le montage de la chaîne, carburateur, tubulure d'échappement, bougie, l'essai et le redémontage, s'effectue en 3' 55!

Le résultat : il sort toutes les 4 minutes des halls de montage une 125 cmc., une 200 cmc. et une 250 cmc.

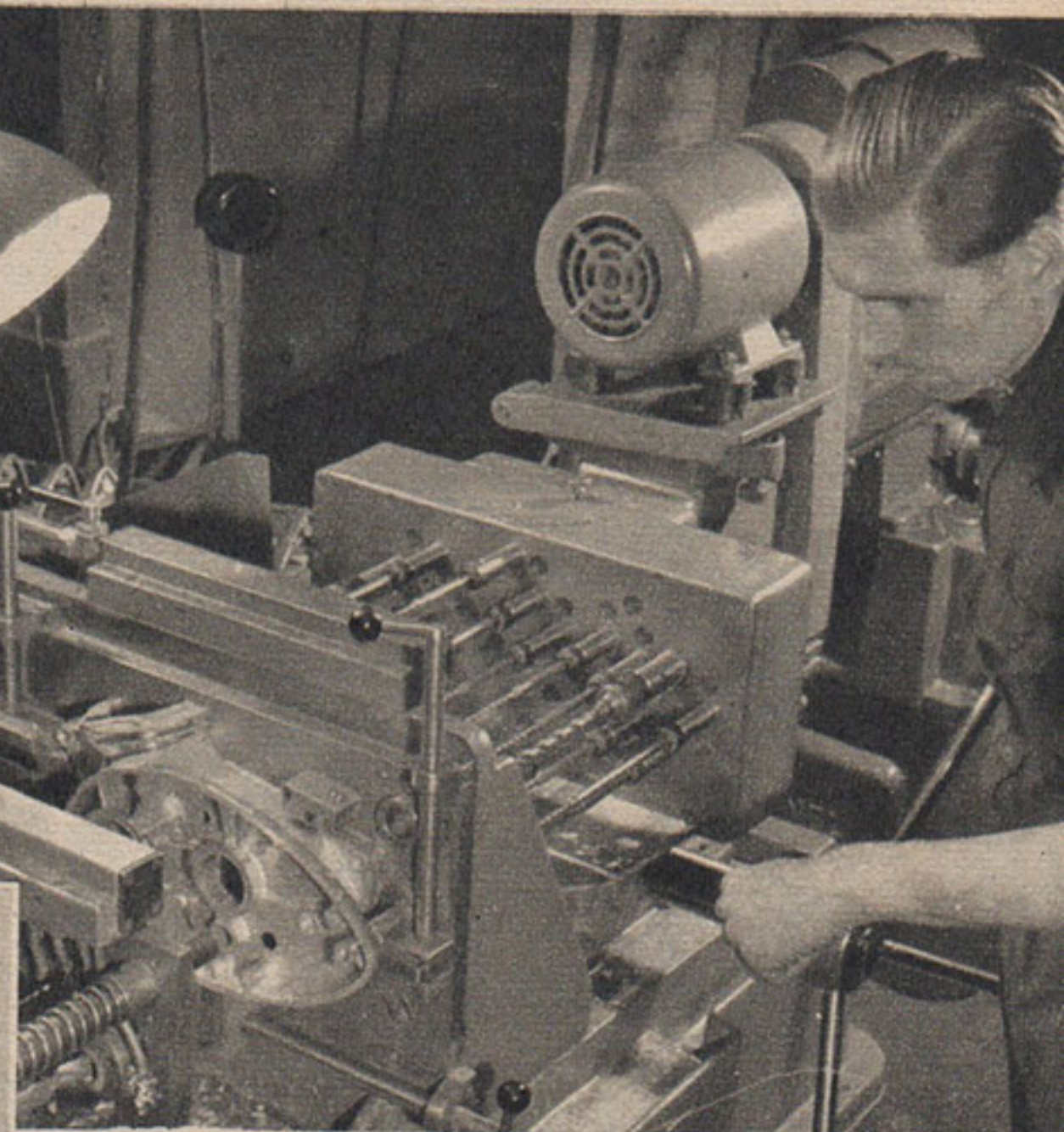
Chose curieuse, la 125 cmc. est relativement chère : 940 D.M., alors que la 200 cmc. en vaut 960.

Un contrôle extrêmement minutieux s'exerce à tous les stades de la production.

Un atelier, d'accès interdit au commun des mortels et même aux visiteurs, abrite le service des courses, auquel nous devons la remarquable 3 cylindres.

10.000 ouvriers travaillent à l'usine d'Ingolstadt, groupant les départements motos et camionnettes, les voitures étant fabriquées à Düsseldorf.

Usinage des carters



Les nouveaux modèles RT-125 de luxe et standard exposés cette année comportent une suspension AR. du type « Jurisch » qui confère à cette moto une excellente tenue de route et un confort accru.

Moteur monocylindrique à deux temps avec graissage par huile mélangée à l'essence, 123 cmc., 4,75 CV. Sélecteur au pied avec indication de position. Cadre en tubes étirés sans soudure. Guidon réglable. Selle suspendue à ressorts réglables. Empattement 1.260 mm. Pneus 2,75 x 19. Vitesse maximum (avec passagers) 75 km.-h.

Dernières opérations de montage sur la chaîne des RT 200.

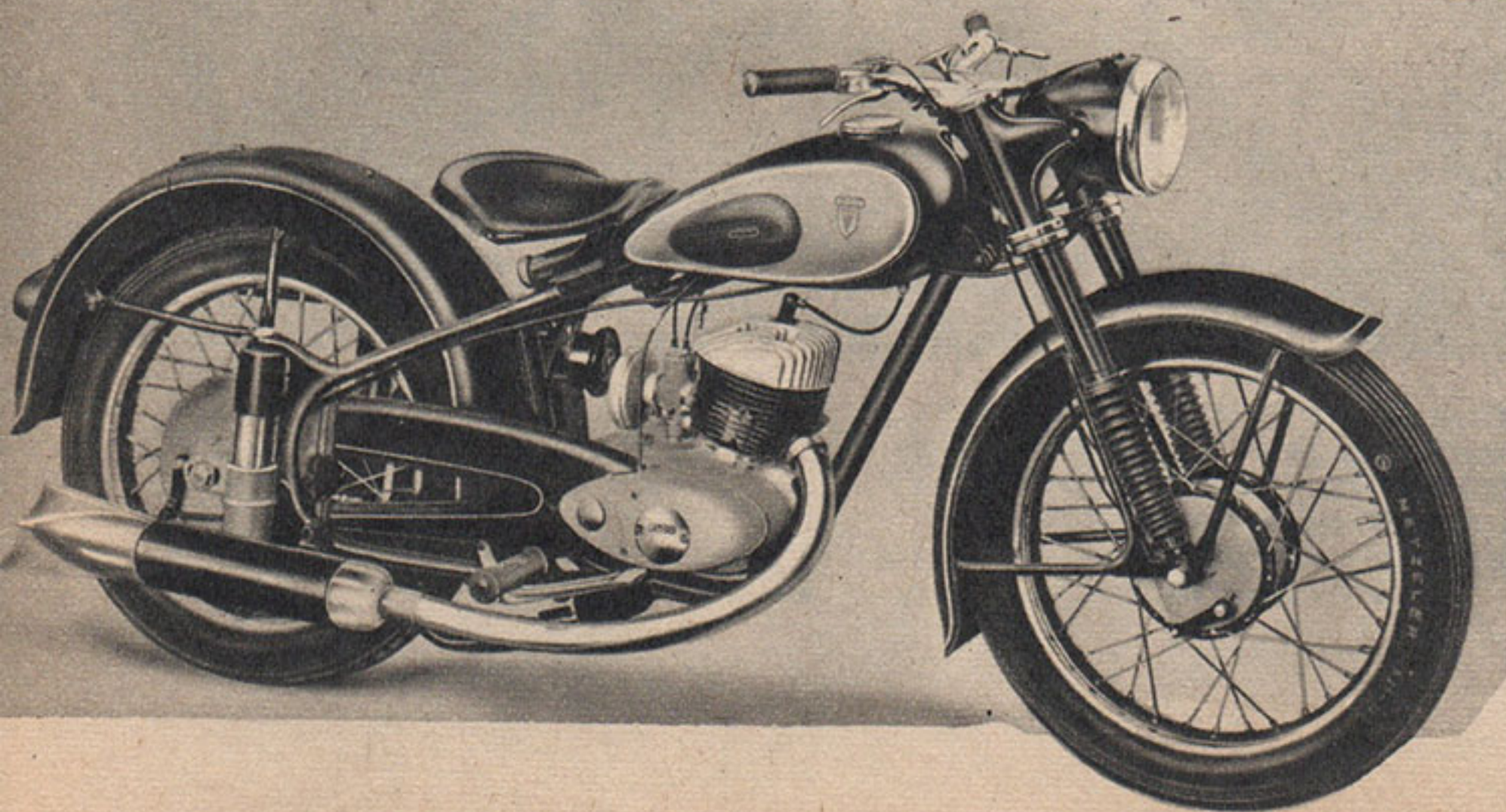
LA D.K.W. RT 125 A SUSPENSION INTÉGRALE AV. ET AR.

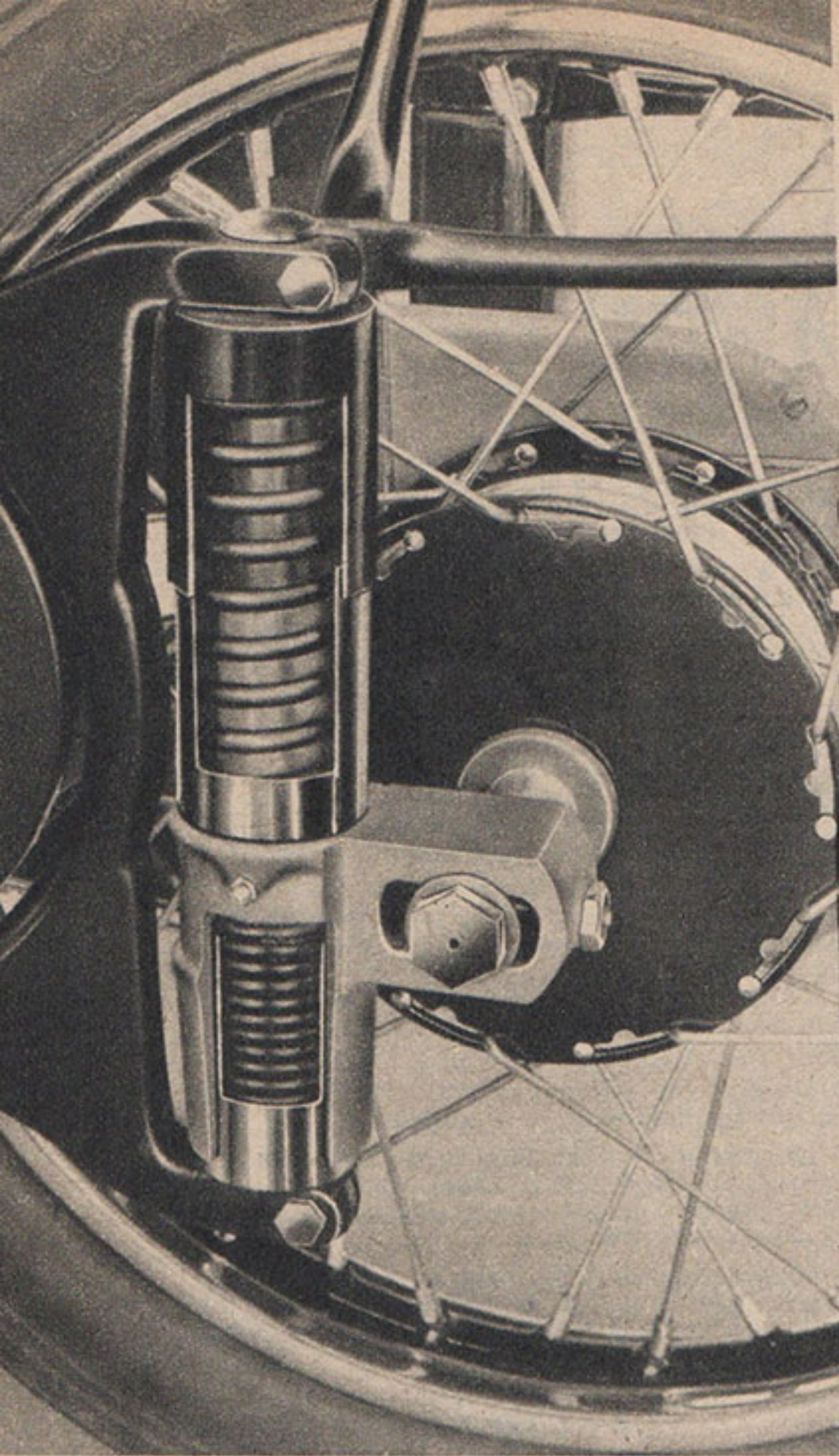
...Dès sa réapparition en 1949, la D.K.W. RT-125 s'est imposée de nouveau sur le marché mondial.

La conception très personnelle du bloc-moteur D.K.W. qui, avant-guerre, était déjà en avance sur son époque, et la partie cycle très sobre attirèrent aussitôt l'attention de tous les motocyclistes et techniciens.

Au Salon de Bruxelles 1951, la RT-125 se présenta avec fourche télescopique. Un long ressort hélicoïdal dans chaque bras assure la suspension, tandis qu'un amortisseur hydraulique, situé à la partie inférieure, freine le débattement. Il y a là, somme toute, deux suspensions et le passage de l'une à l'autre ne se fait guère sentir.

La nouvelle RT 250.





**LA NOUVELLE MOTO D.K.W. RT 250
SUSPENSION AV. ET AR. A GRANDS
DÉBATTEMENTS**

Pour la première fois, « Auto-Union » a présenté au Salon de Bruxelles, sa nouvelle machine D.K.W. de 250 cmc. avec suspension AV. et AR. à longs débattements et des moyeux-tambour avec axes à broche AV. et AR. La chaîne AR. est complètement enfermée sous carter à l'abri de la poussière. La tenue de route est excellente grâce à la combinaison parfaitement réussie de la suspension AV. et AR. Un amortisseur élastique de transmission rend la machine souple et silencieuse à bas régime. La nouvelle RT-250 constitue, pour beaucoup, la solution idéale d'une motocyclette de grand tourisme, permettant l'attache éventuelle d'un sidecar.

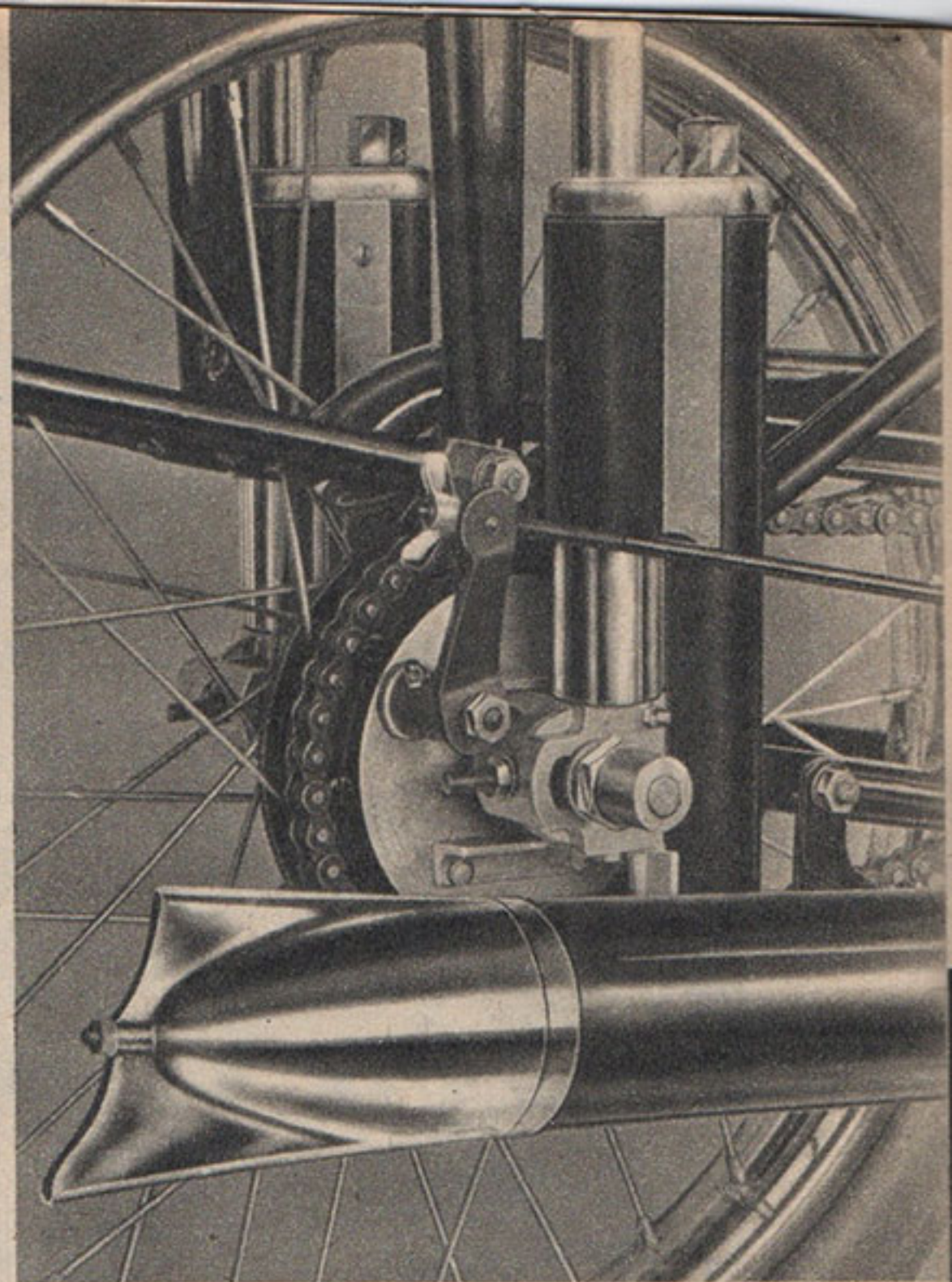
Moteur deux temps, monocylindrique avec graissage par huile mélangée à l'essence. 11 CV. Cadre soudé en tubes d'acier sans soudure, renforcés à l'intérieur. Contenance du réservoir 13 litres. Genouillères réglables. Repose-pieds réglables. Changement de vitesse par sélecteur au pied, 3 vitesses. Selle suspendue à ressorts réglables. Empattement 1.350 mm. Vitesse maximum 100 km.-h.

LA RT 200

Modèle intermédiaire, a été importée en petit nombre d'exemplaires. Dépourvue à l'origine de suspension AR., elle a bénéficié récemment de la partie cycle de la 250 cmc., et sort maintenant avec une suspension AR., un carter de chaîne et des moyeux-freins.

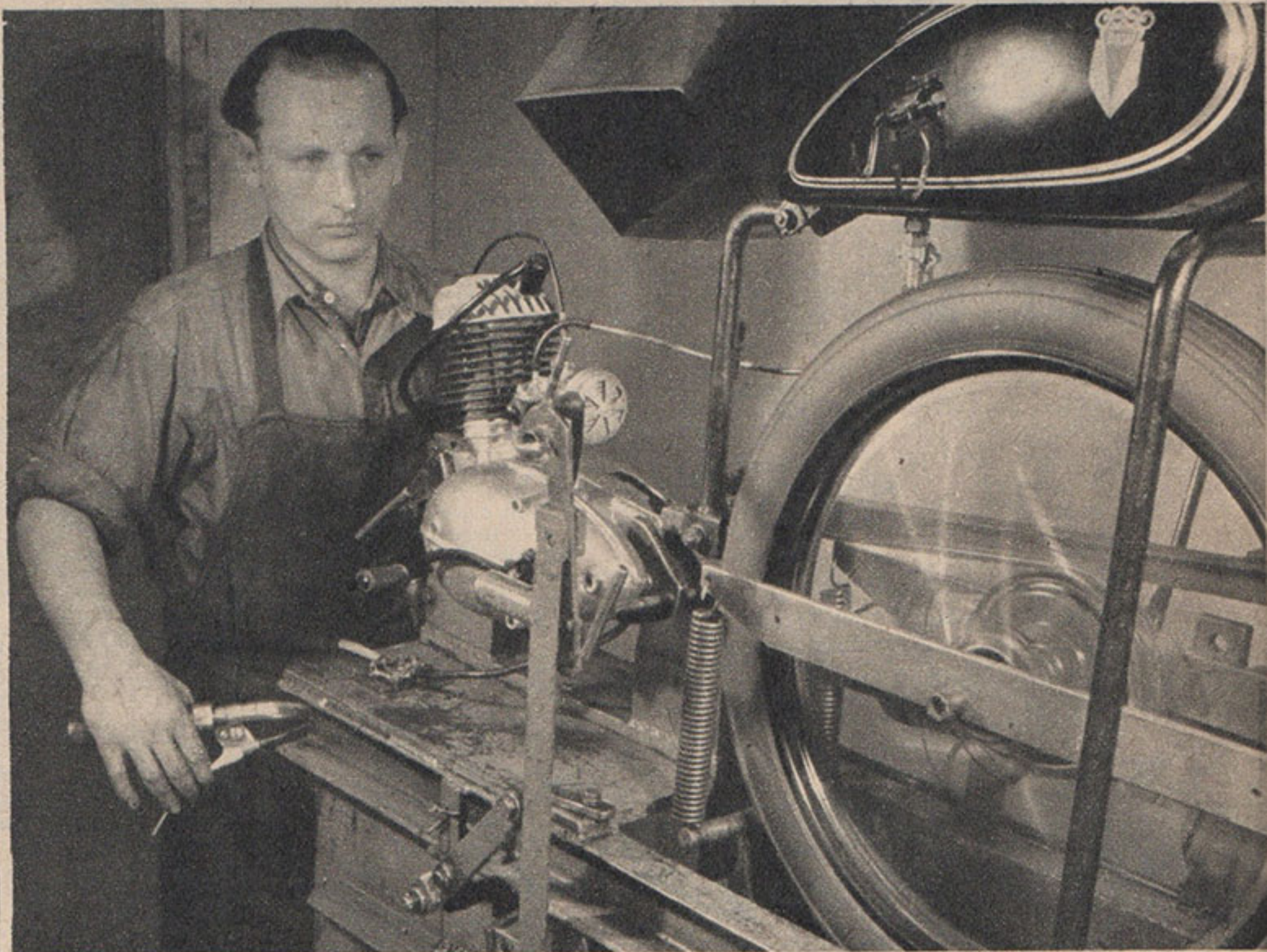
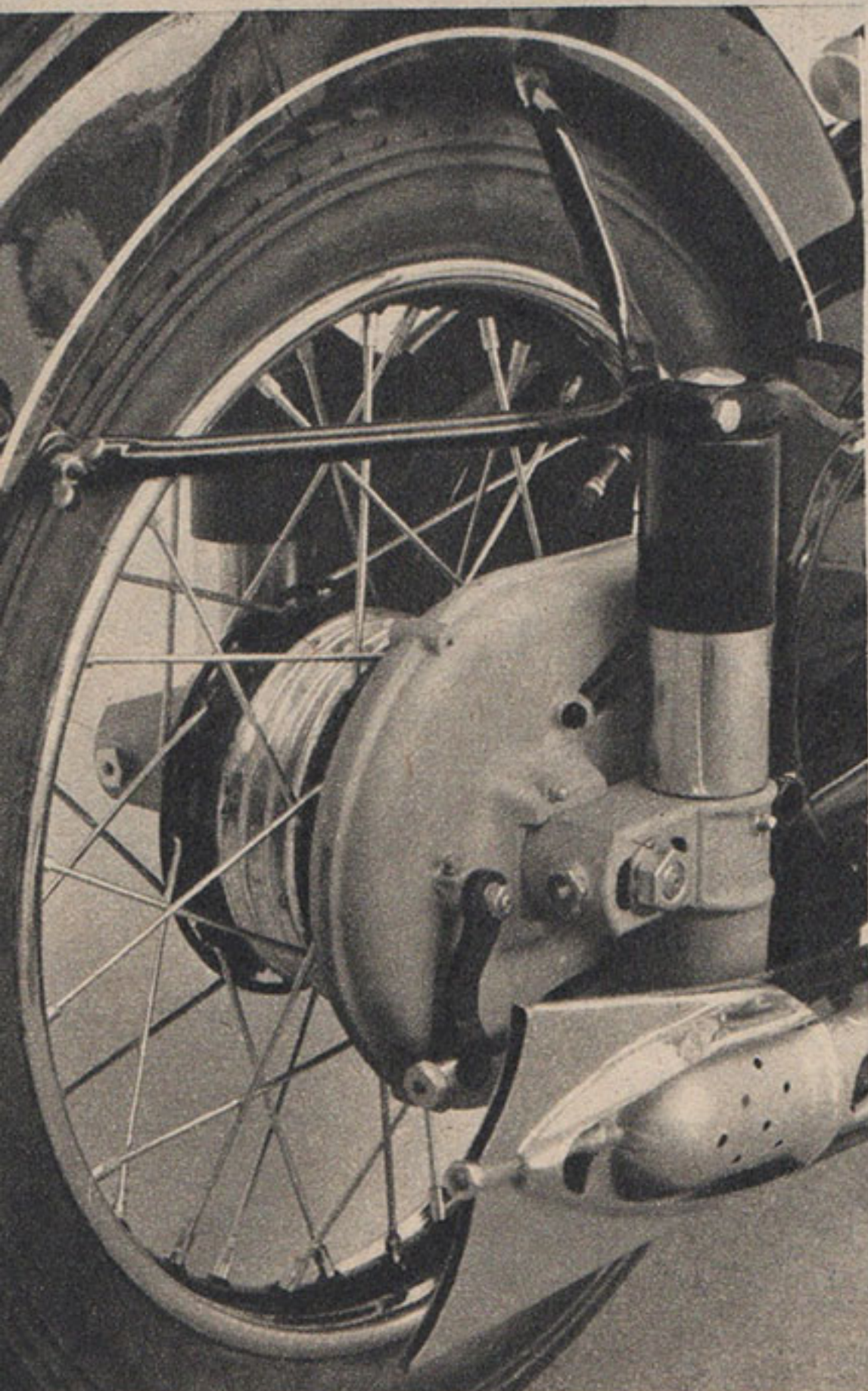
Elle développe 8 CV. 5 pour une cylindrée de 200 cmc.

**Essai d'un moteur
au banc.**



**La suspension AR
"Jurtsch"
qui équipe mainte-
nant la 125 cmc.
DKW "Luxe" et
"Standard"**

Suspension AR de la 250.



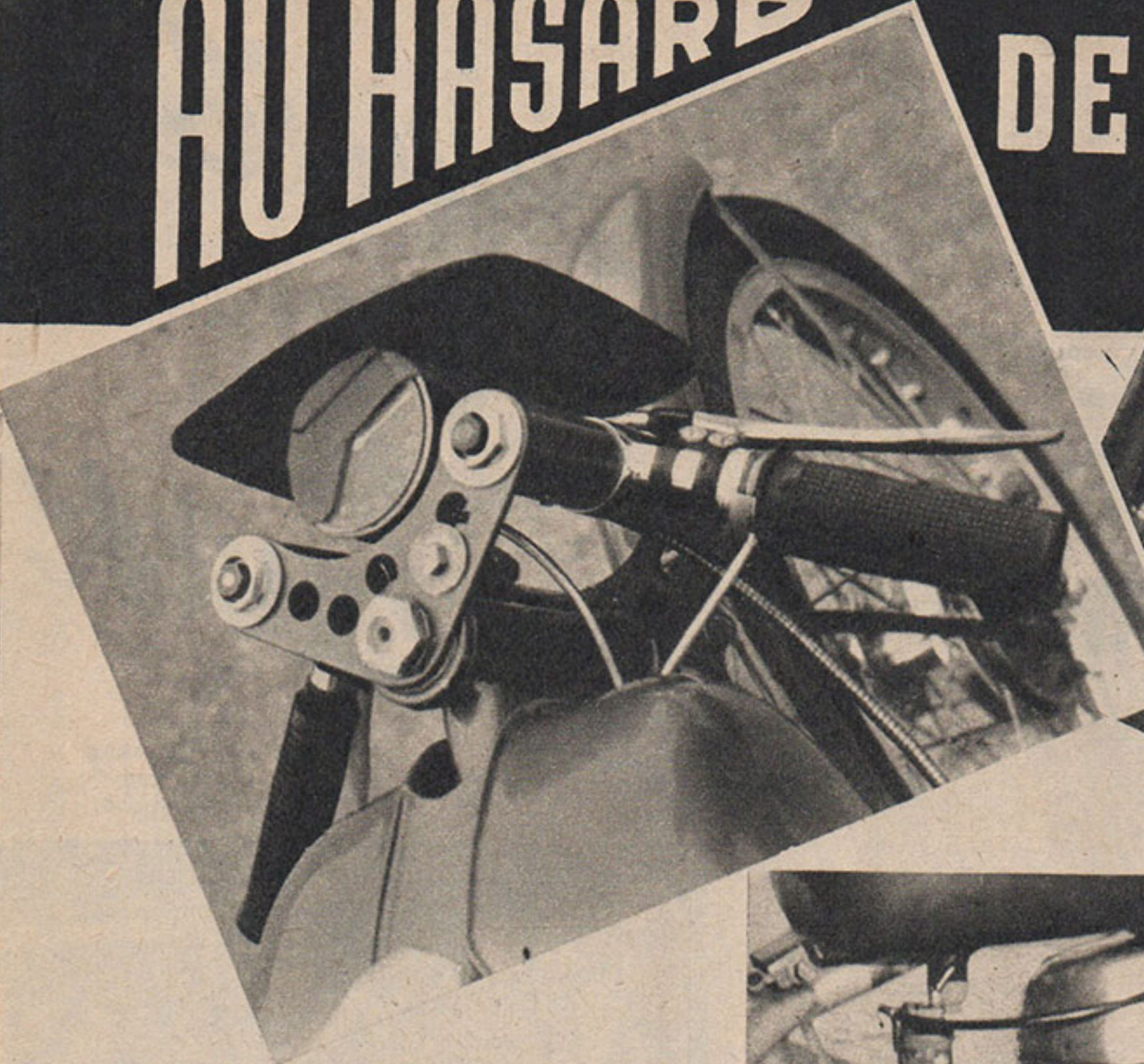
**Carter secondaire et
moyeu-frein sur la
250 cmc. On ne peut
qu'admirer la tech-
nique et le fini de
l'ensemble.**

L'on ne peut que regretter la non-importation de ces machines dont la réputation d'endurance et de rendement n'est plus à faire. La 250, notamment, apparaît aux yeux de nombreux techniciens comme la machine populaire par excellence, qui s'imposera en masse dans les années à venir sur les marchés allemands et extérieurs.

AU HASARD

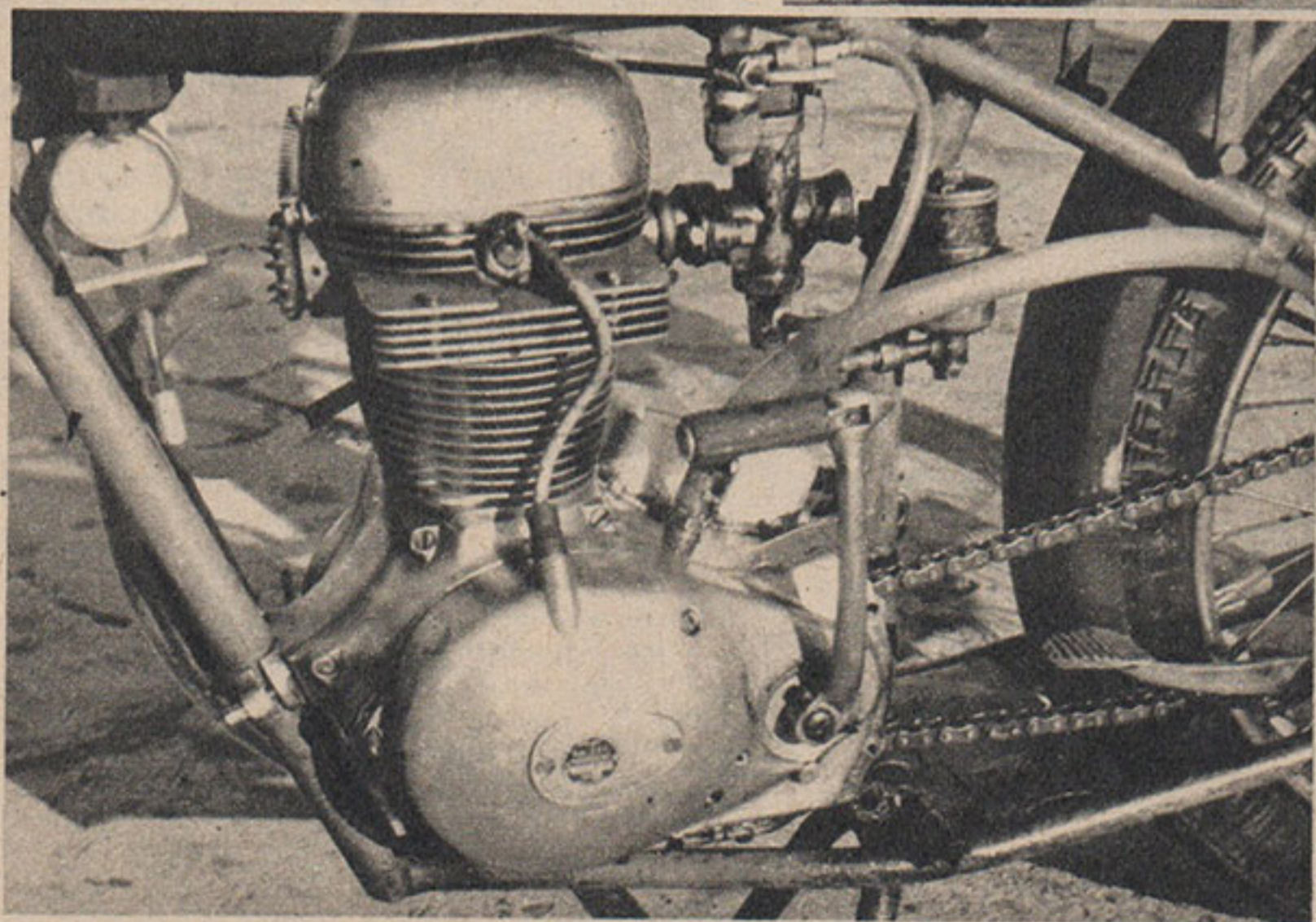
DES

PESAGES

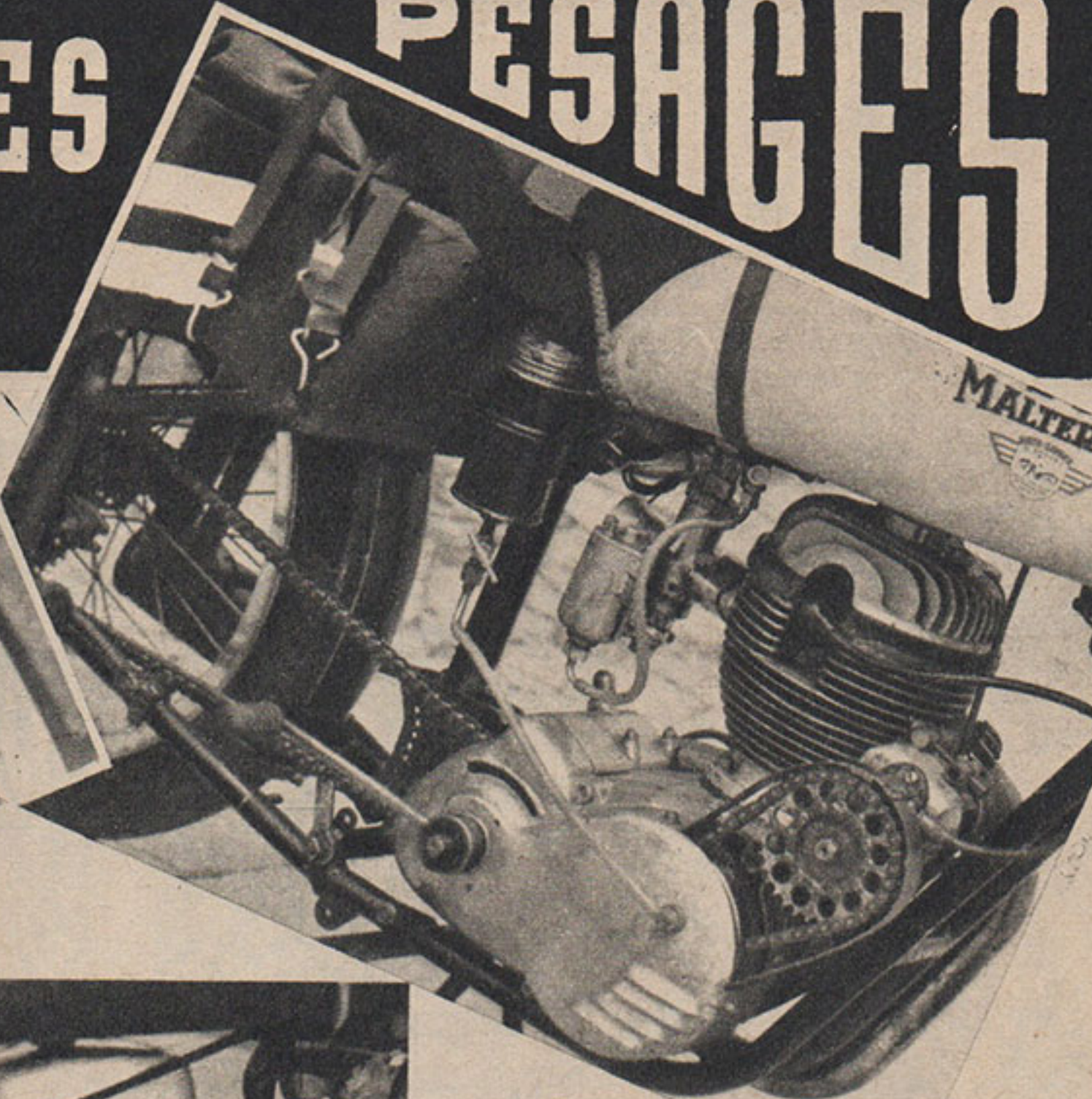


**Le guidon surbais-
sé de la machine
du coureur Agache
(175 Ydrat).**

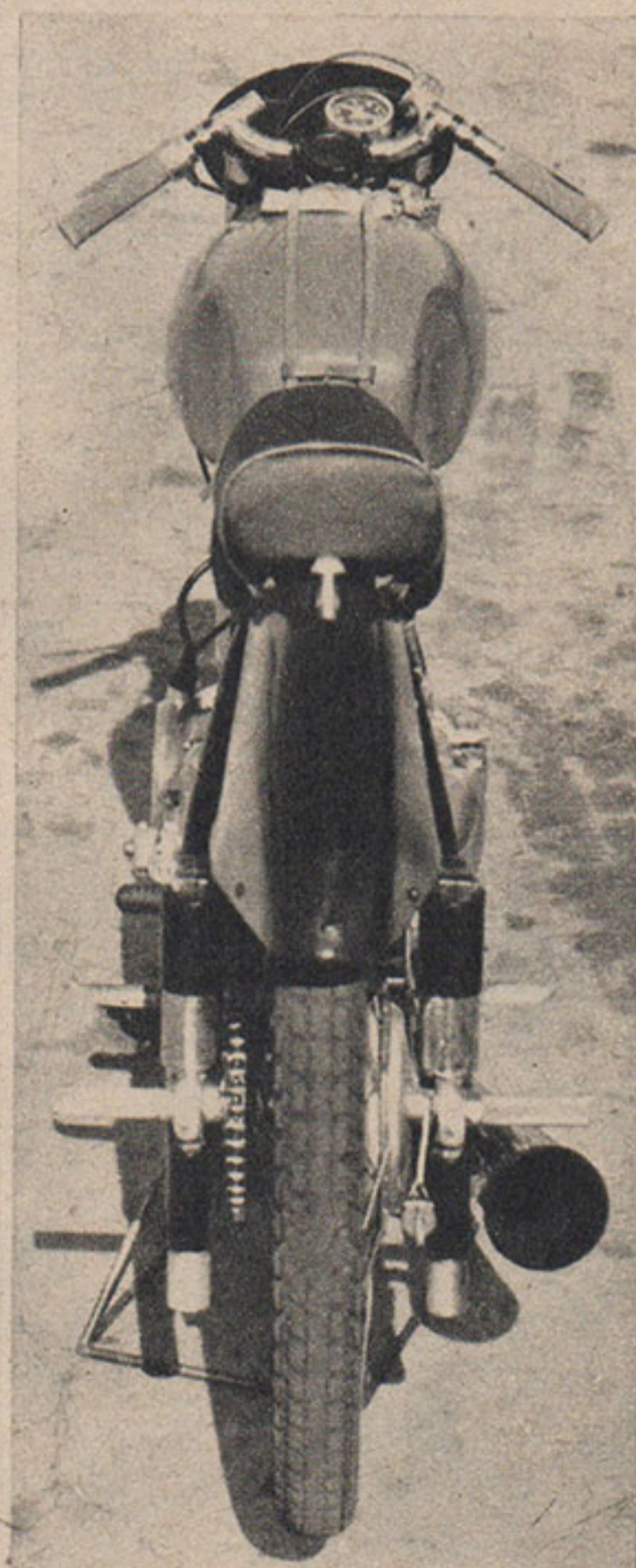
**Deux vues de la
Motobécane du coureur
Tilliet.
En sus des nombreuses
modifications internes,
d'une nouvelle culasse,
une pompe à huile de
B.M.W.R.12 a été adap-
tée sous le petit capot-
tage. A signaler aussi le
manomètre de pression
d'huile.**



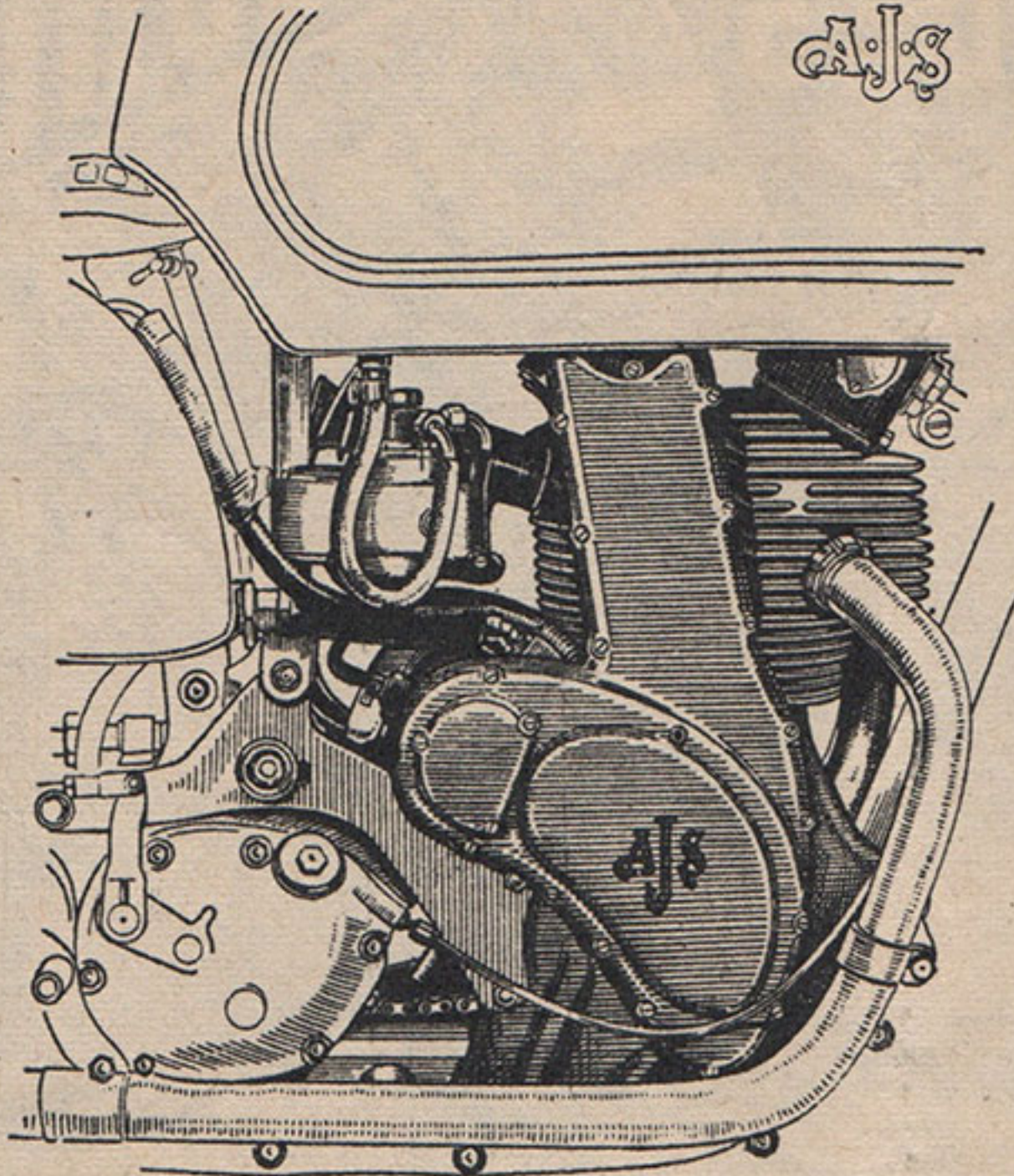
**Guidon,
réservoir,
et pointe
arrière de
style très
italien,
sur cette
spéciale
équipée
d'un A.M.C.
vue au Bol
d'Or.**



**Serres a transformé
son A.M.C. en y adap-
tant une magnéto com-
mandée par chaîne. Le
graissage est assuré
par un petit réservoir
auxiliaire.**

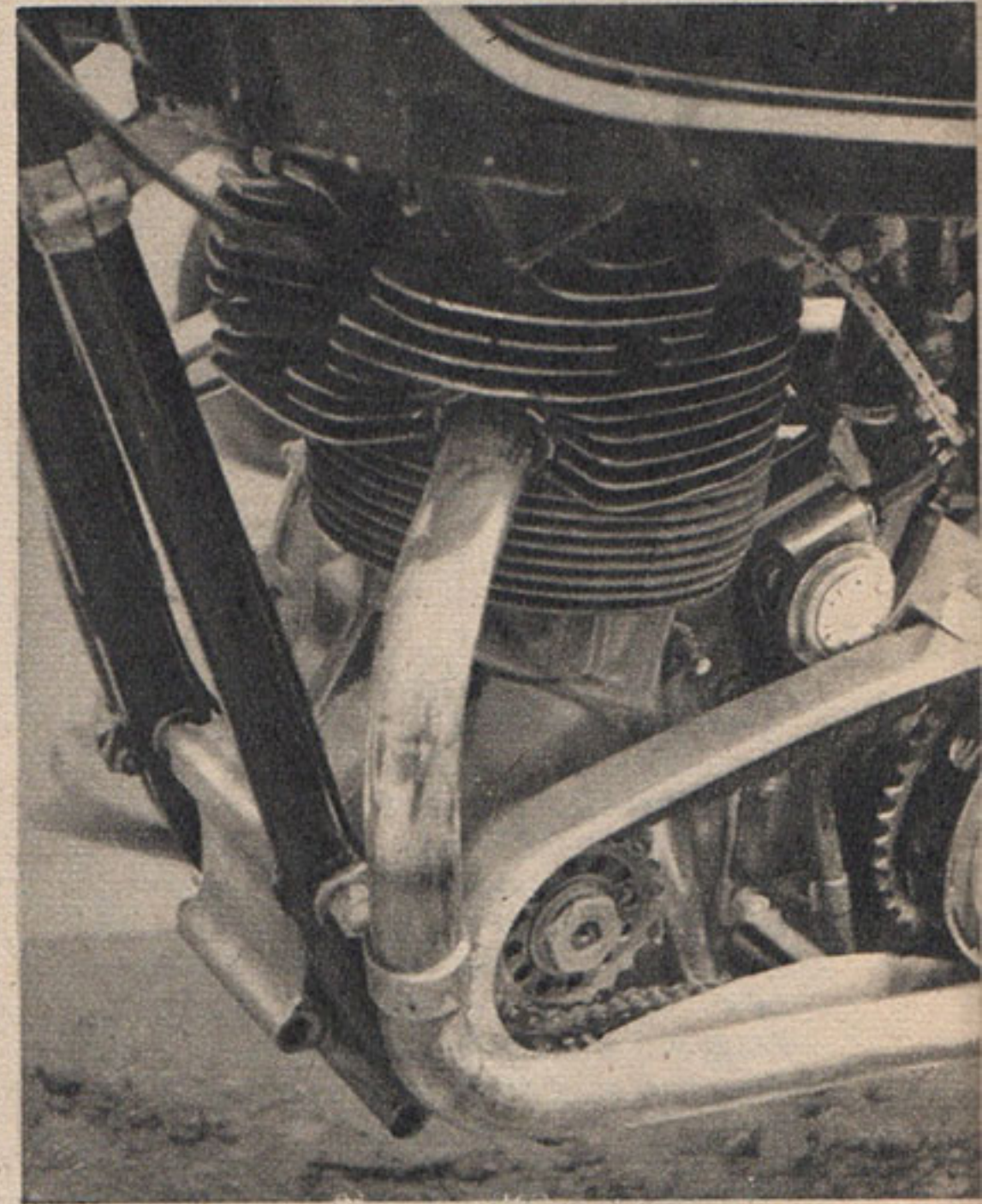


Le moteur
de la nouvelle
350 A.J.S.
3 ACT.
(dessin "Motor").



Les nouvelles AJS de course

Vue de la culasse
et des tubes
d'échappement.



AU circuit de Mettet, en Belgique, le 27 avril, les vainqueurs des catégories 350 et 500 étaient montés sur les nouvelles A.J.S. de l'écurie officielle.

La 350 possède actuellement un moteur à trois arbres à came. Bien que le bas du moteur soit apparemment le même que celui des simples arbres à came, la partie supérieure est totalement différente. Ces arbres à came sont commandés par une chaîne entraînée par un pignon fixé sur le vilebrequin. Cette chaîne aboutit à un second pignon fixé à un arbre à came transversal qui est directement au-dessus de la soupape d'admission.

Un engrenage sur cet arbre à came entraîne les deux arbres à came des deux soupapes d'échappement. Les arbres à came d'échappement sont placés longitudinalement, ce qui permet à l'air de circuler librement entre eux. L'entraînement du compte-tours est commandé par l'arbre à came d'échappement, côté droit.

La bougie est accessible par l'avant, entre les deux boîtiers.

Les soupapes d'échappement sont dis-

posées radialement et il y a, évidemment, deux pipes d'échappement et deux tubes.

Les ailettes du côté échappement sont profondes et très fournies et l'écart important existant entre les deux pipes d'échappement assure un excellent refroidissement.

Le cadre employé à Mettet était du type 7 R classique, mais un nouveau cadre est à l'étude et sera prochainement utilisé.

La 500 possède un nouveau cadre à double berceau complet, sur les éléments supérieurs duquel le gros réservoir de 29 lit. 50 est posé.

Le garde-boue arrière est maintenant solidaire de la fourche et de la roue arrière qu'il épouse étroitement.

Le siège est fixé sur les tubes supportant les amortisseurs hydrauliques.

A l'avant, formant plaque de numéro, un léger capotage enveloppe la partie supérieure de la fourche et se prolonge jusqu'au réservoir.

En dessous du réservoir, une prise d'air en alliage léger dirige l'air froid dans la région du carburateur, pour éviter que

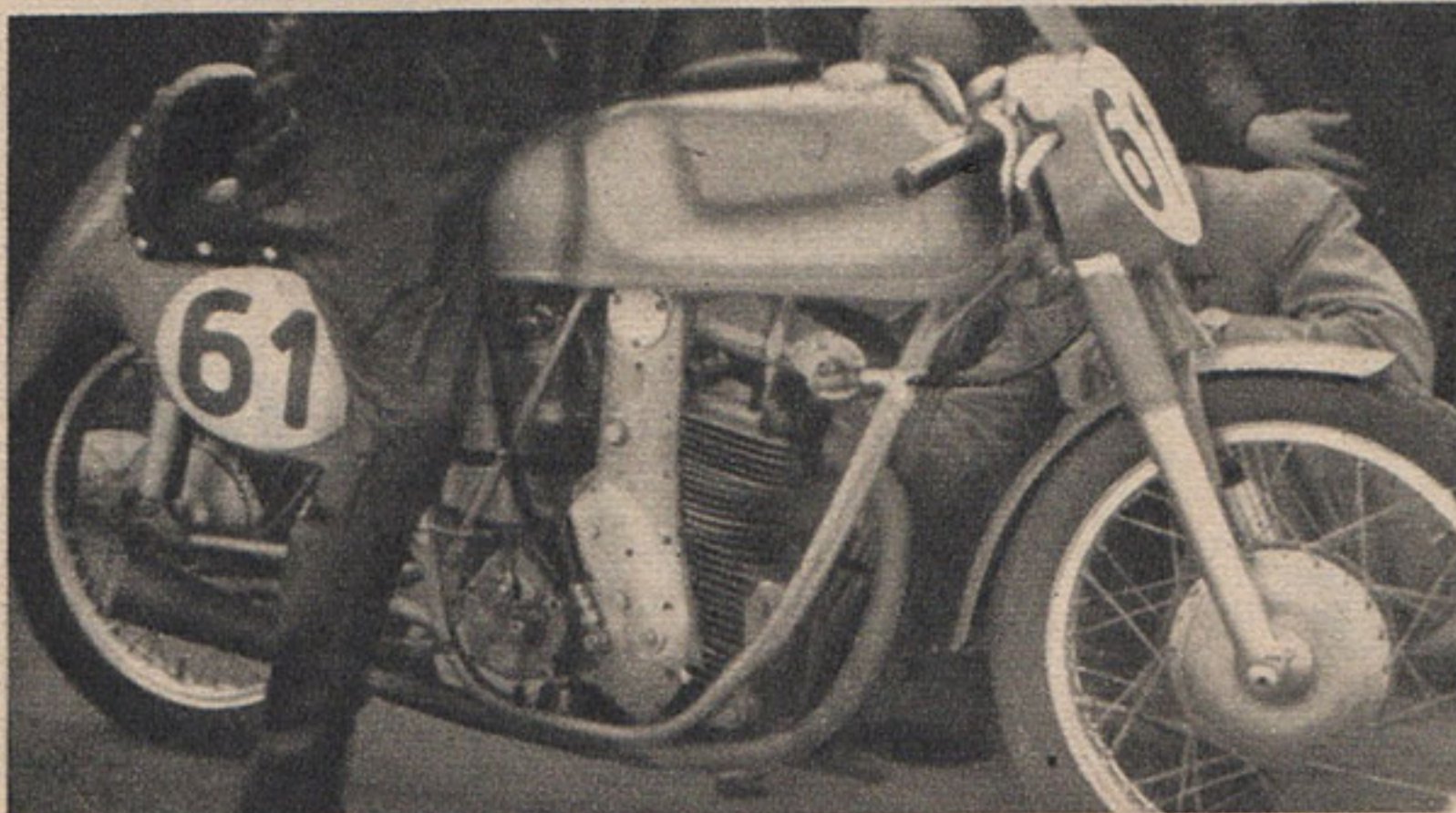
celui-ci n'absorbe de l'air surchauffé par la culasse.

Le moteur, qui est toujours un bicylindre côte à côte, n'est plus horizontal mais placé à un angle de 45° environ. Les carburateurs sont reliés à la culasse par des tubes en caoutchouc très courts. Précédemment, sur le moteur de l'année dernière, alors que le moteur était horizontal, on était obligé d'employer des tubes courbes assez longs. Il paraît que ce nouveau système réduit les inconvénients des tromblons à l'accélération. Pour cette raison, les nouveaux tromblons sont terminés par un cône inversé.

Les ailettes qui lui avaient valu le surnom de « Porc-Epic » ont fait place à des ailettes classiques.

Les carburateurs sont alimentés par une cuve unique suspendue au cadre par une courte tringle d'acier. Un joint en caoutchouc élimine les trépidations.

Des haubans réglables allant de l'em-



On remarque
une curieuse
analogie entre
la commande
d'ACT du
nouveau mo-
teur AJS 350
et celle de la
nouvelle
HOREX 250
due au cou-
reur Schnell.

base des cylindres au raccord du tube de selle renforcent la rigidité.

La suspension a été réalisée à l'avant par une fourche Télédraulic et, à l'arrière, des éléments Télédraulic sont également employés.

Le tube de selle, côté gauche, forme

réservoir d'huile pour le graissage de la chaîne arrière.

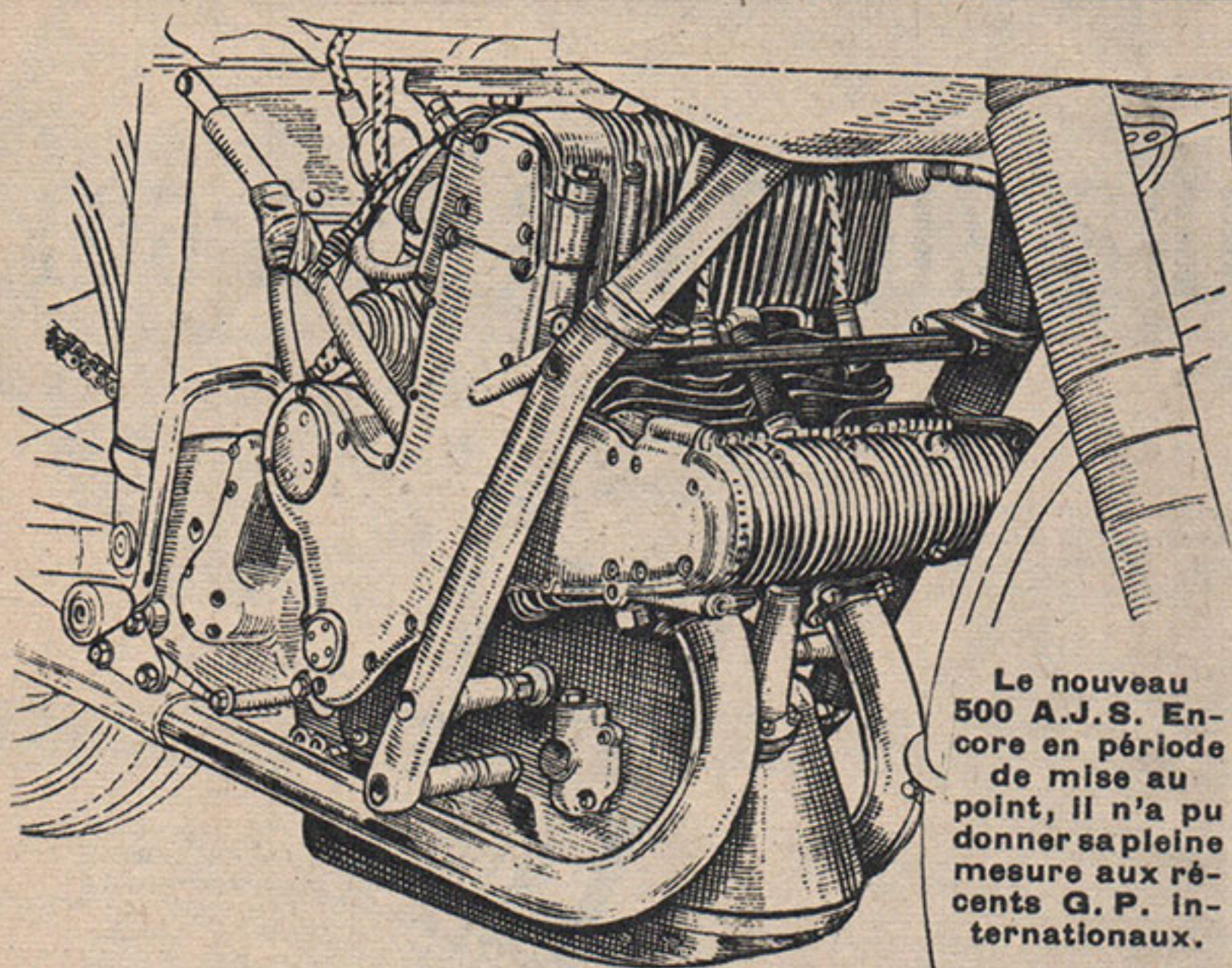
Il paraît que le nouveau cadre, plus court de 2 cm. 54 que l'ancien et plus léger, améliore notablement la tenue de route et la direction.

Le bas du carter-moteur assez volumi-

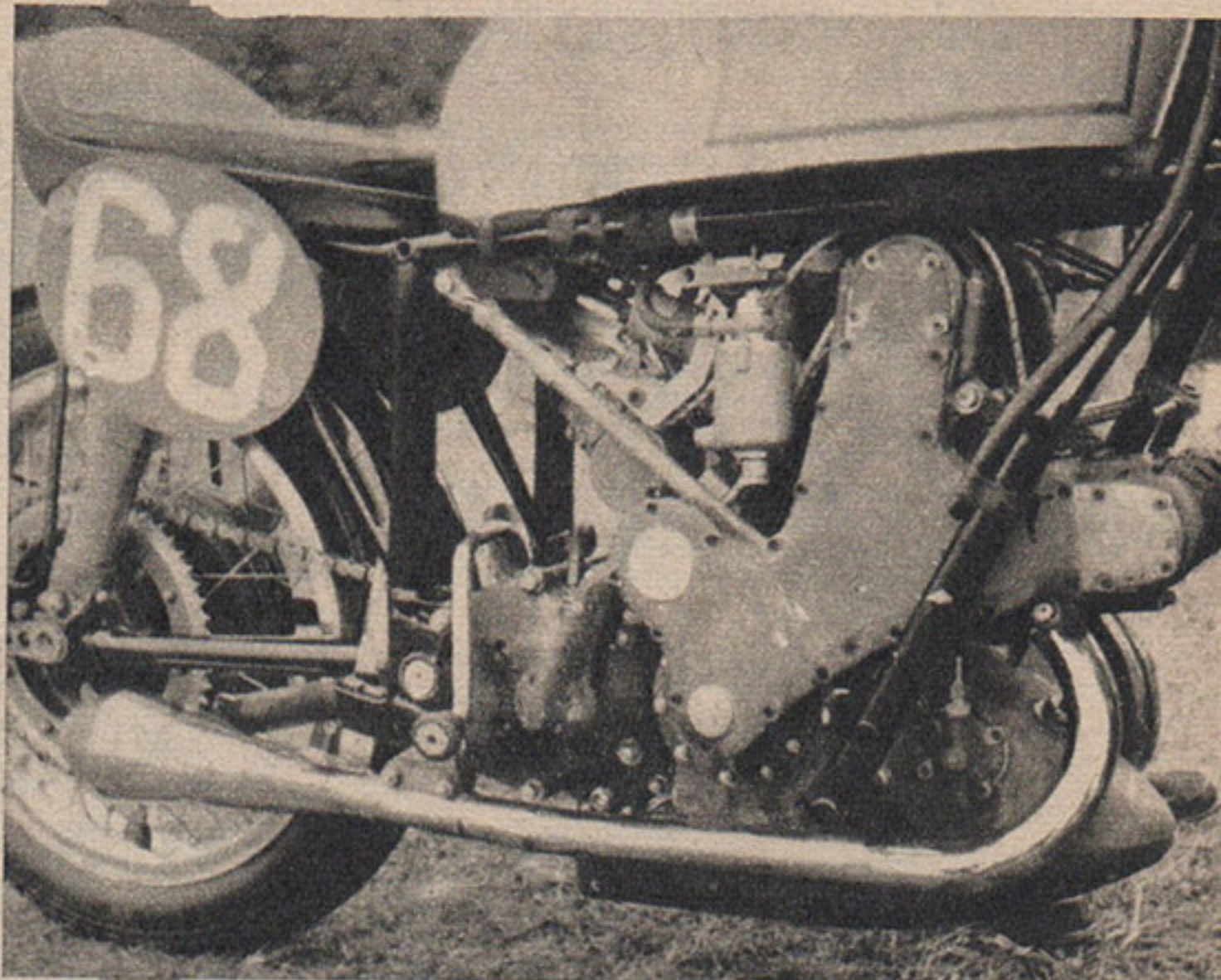
neux et pointant entre les tubes d'échappement fait office de réservoir d'huile.

A l'arrière, un nouveau frein à came unique est employé. Le tambour de frein est fixé sur le côté gauche de la roue et le pignon d'entraînement sur le côté droit.

L'évacuation de la chaleur est assurée par d'importantes ailettes en alliage léger et par six trous percés à l'arrière du tambour. Par rapport à l'ancien moyeu conique, celui-ci paraît bien étroit mais il est, dit-on, tout aussi rigide.



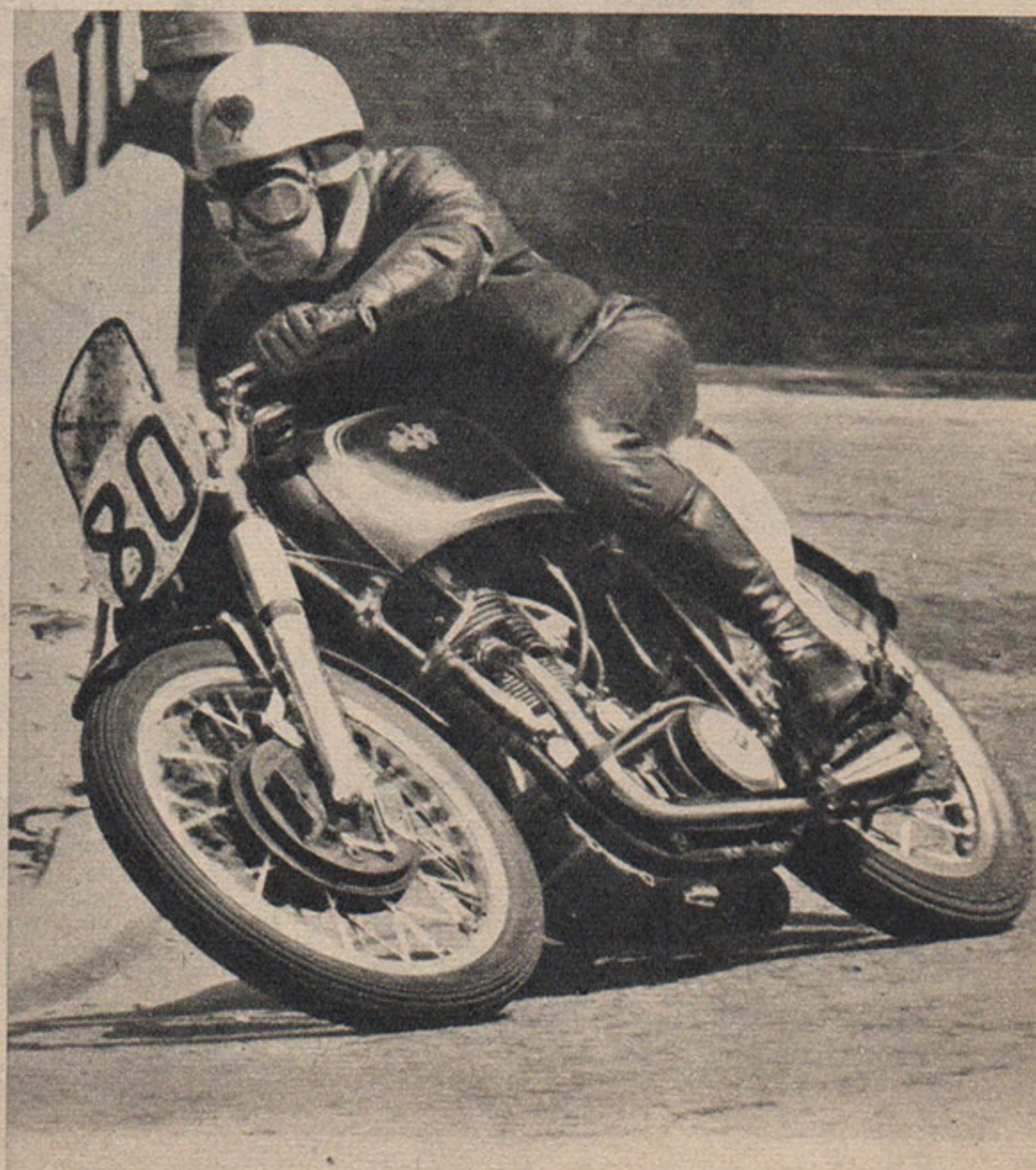
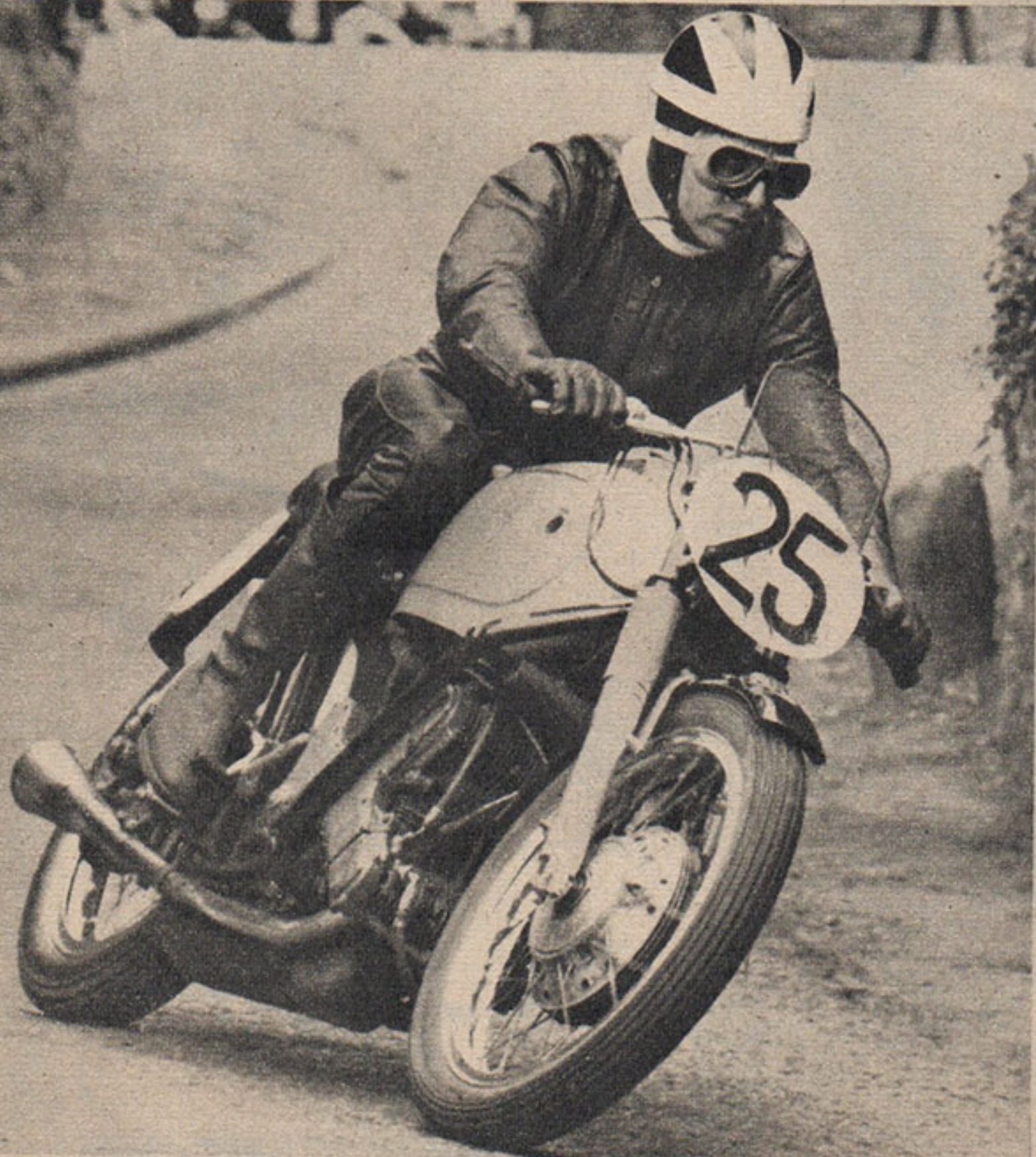
Le nouveau 500 A.J.S. Encore en période de mise au point, il n'a pu donner sa pleine mesure aux récents G.P. internationaux.



Le nouveau moteur A.J.S. 500.

Lomas, sur A.J.S. 51, au virage de Governor-Bridge, durant le T.T.

Coleman, sur la nouvelle 350 cmc. 3 soupapes.



ESSAYER un ensemble sidecar puissant et moderne n'est pas chose courante, aussi est-ce avec empressement et curiosité que nous primes en main pour une semaine une splendide K.S. 601; side Steib, venue en droite ligne de Nuremberg. Cet attelage appartenait d'ailleurs à l'usine et était rentré en France sous tryptique, afin d'être essayé par « Motocycles », et les victoires des machines de cette catégorie dans les grandes épreuves d'endurance allemandes, et notamment aux « Six Jours Internationaux », nous faisaient savourer à l'avance le plaisir d'un essai corsé à Montlhéry.

La K.S. 601 dégage de prime abord une extraordinaire impression de puissance massive. On pourrait presque y retrouver trace du « Kolossal » allemand. Le sidecar, bien que de ligne sport, était à la même échelle et l'ensemble donnait une rare impression de robustesse et d'endurance.

La K.S. 601 dérive du modèle K.S. 600. L'ancien cadre en tôle d'acier emboutie avec fourche à parallélogramme a laissé place à un double berceau tubulaire, avec fourche télescopique et suspension à glissière à l'arrière.

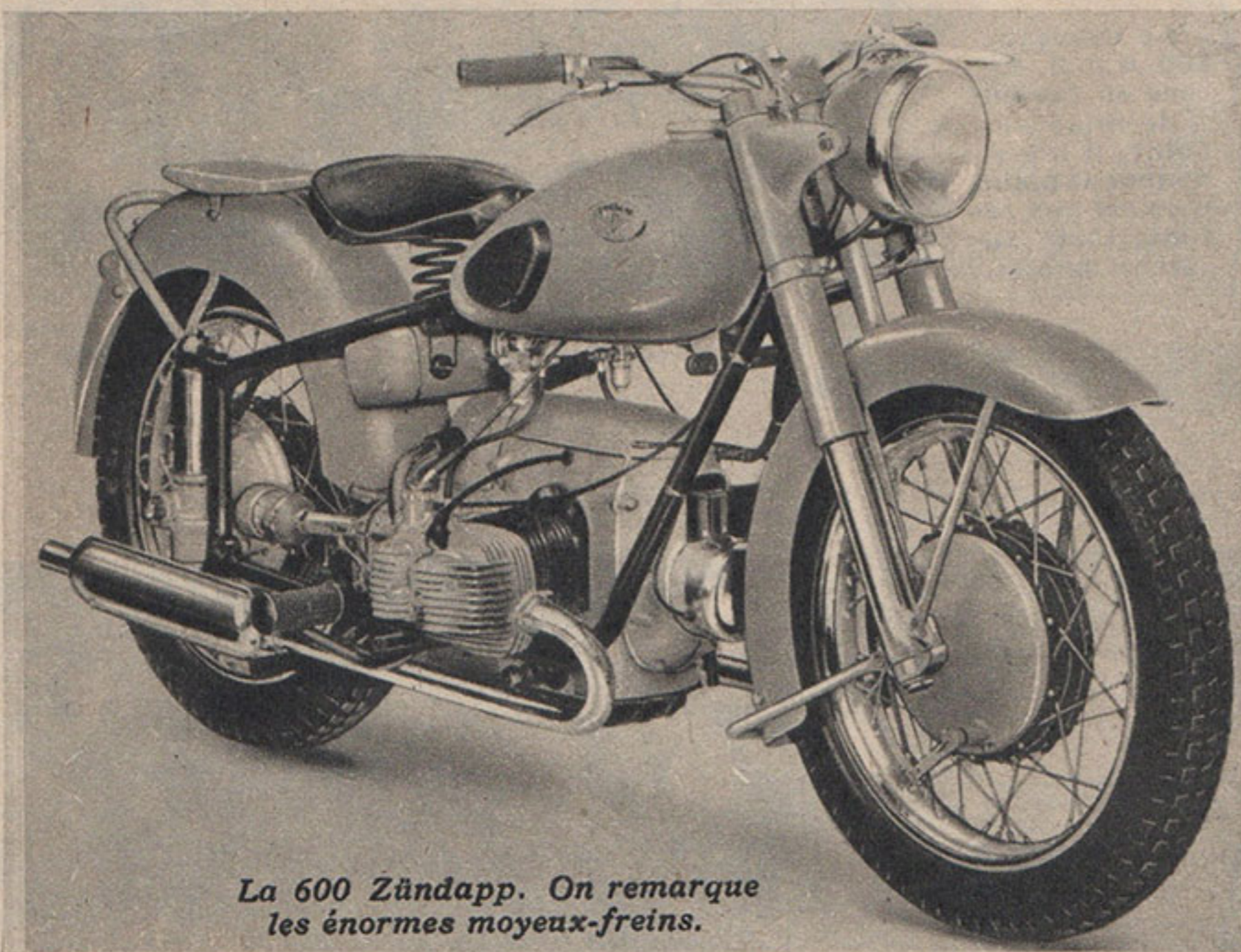
La fourche, aux éléments de gros diamètre, possède un amortisseur hydraulique central solidaire de l'entretoise supérieure et du garde-boue, lequel joue avec les tubes coulissants.

ESSAI

du SIDE ZUNDAPP K.S. 601

Les roues sont équipées de pneus de 3.50 x 19 pour le solo, un 400x19 étant prévu pour l'usage side.

Les énormes moyeux-freins ont un diamètre de 230 millimètres. Roues avant et arrière à broche, système Zündapp. Suspension AR. à coulisseaux de gros diamètre, avec deux



La 600 Zündapp. On remarque les énormes moyeux-freins.

Deux flasques en alliage léger soutiennent le phare.

Le garde-boue, très enveloppant, est d'une rigidité hors pair, ainsi que les tringles de fixation.

Le guidon est large, avec des commandes très douces. En sus des classiques leviers d'embrayage et de frein avant, existent une manette dosant l'avance à l'allumage, particularité qui comble d'aise les pilotes avertis, et un boîtier centralisant le contacteur phare-code-veilleuse et le bouton avertisseur.

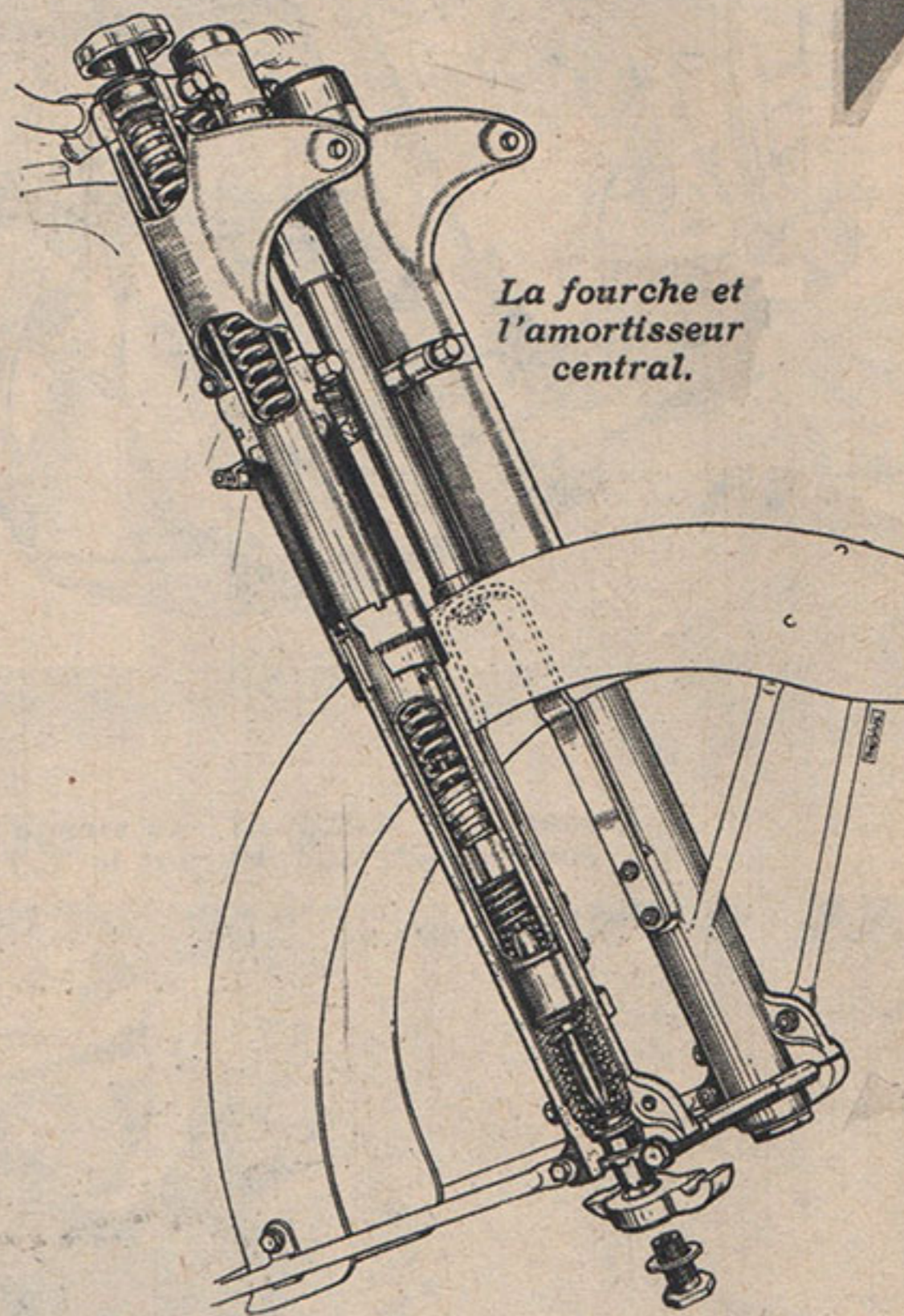
Le phare comprend le compteur kilométrique incorporé, le voyant de contact et le contact à clef. Un frein de direction, appréciable pour la conduite en side, complète le tableau de bord.

Faisant suite à la tête fourche, nous trouvons un volumineux réservoir de 16 lit. muni de grippe-genoux, la selle en caoutchouc moulé suspendue par le bec, avec ressort central d'amortissement de gros diamètre, le garde-boue arrière de section semi-circulaire, très enveloppant, sur lequel est boulonné le porte-bagages, qui doit pouvoir supporter plusieurs centaines de kilos, étant donné la masse extraordinaire de l'ensemble.

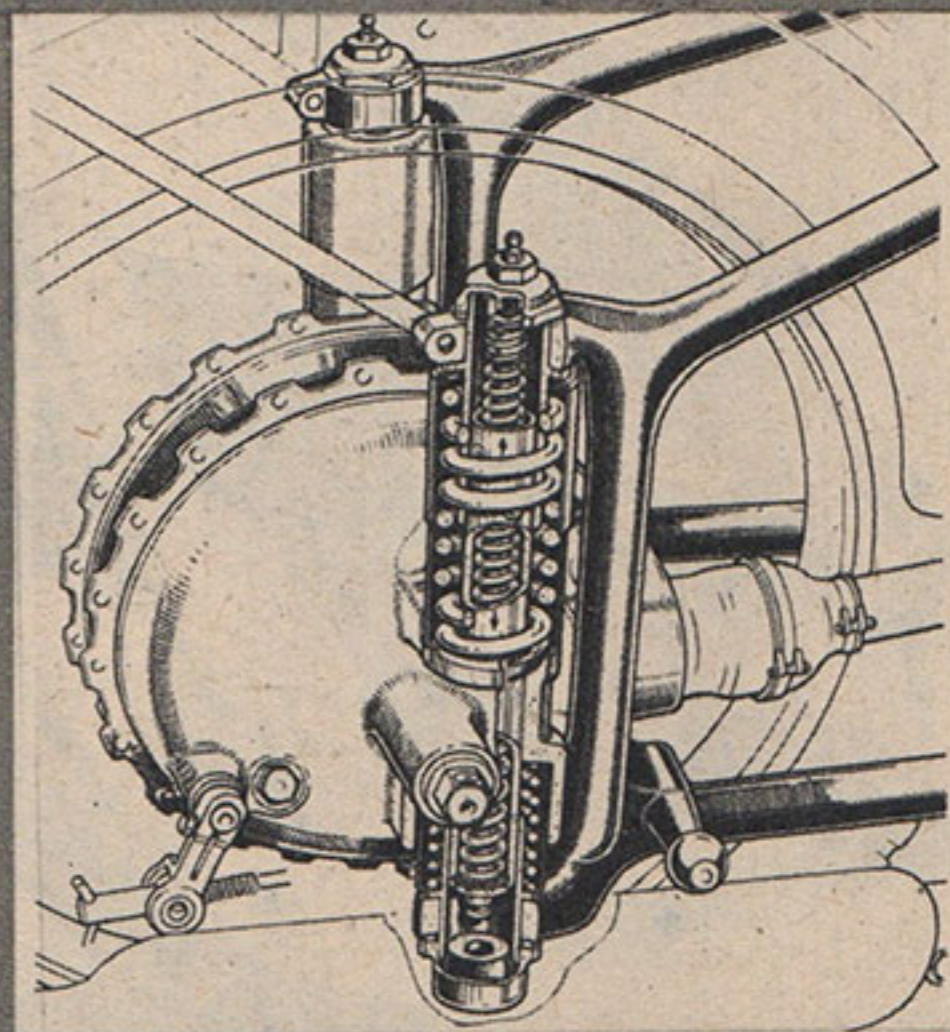
ressorts amortisseurs de différent module, et butée inférieure de caoutchouc évitant le talonnement.

Une robuste béquille centrale et un généreux coffre à outils sous la selle complètent la partie cycle, émaillée vert pâle pour la tôlerie et cadre noir. Guidon et jantes chromés, flasques de freins en alu poli.

Le moteur est bloc 600 cmc., 597 exactement, de 75 millimètres d'alésage et 67 mm. 6 de course du type flat-twin popularisé par l'école allemande. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Pour un rapport volumétrique de 6.4 à 1, la puissance effective atteint 28 CV. à 4.700 t.-m., le régime maxi se situant à 5.500 t.-m. en solo et 4.930 t.-m. en side. Cylindres fonte, volumineuses culasses en alliage léger, et boîtiers de culbuteurs démontables et ailetés. Le vilebrequin, enfermé dans un tunnel en alliage léger, comprend deux manetons, et tourne sur deux roulements à rouleaux et un à aiguille. Les têtes de bielles sont montées sur aiguilles. Equilibrage par volants. La dynamo, située à la partie avant du bloc, ainsi que les rupteurs, est directement entraînée par le vilebrequin. Le régulateur de tension se trouve

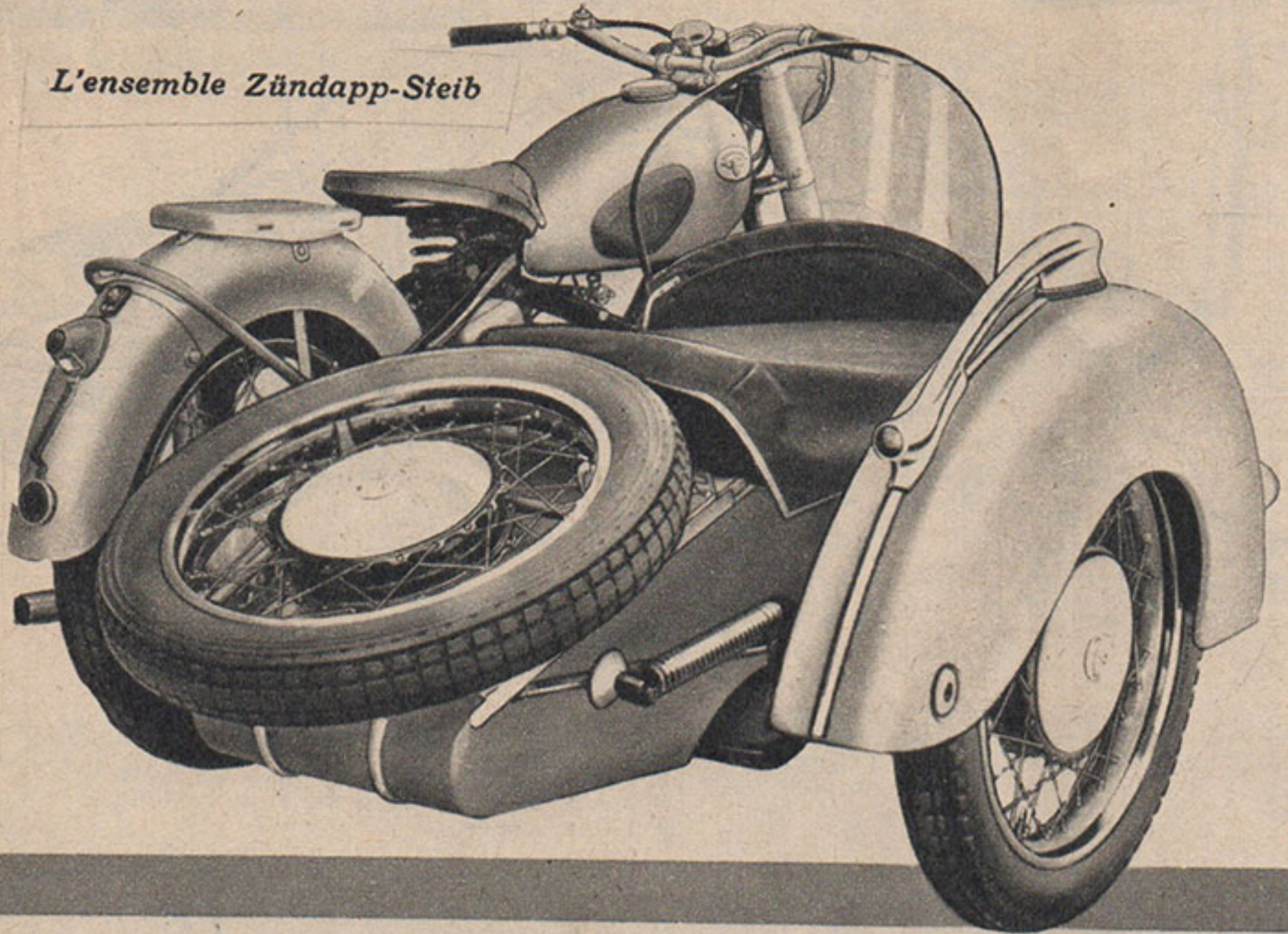


La fourche et l'amortisseur central.



La suspension arrière.

L'ensemble Zündapp-Steib



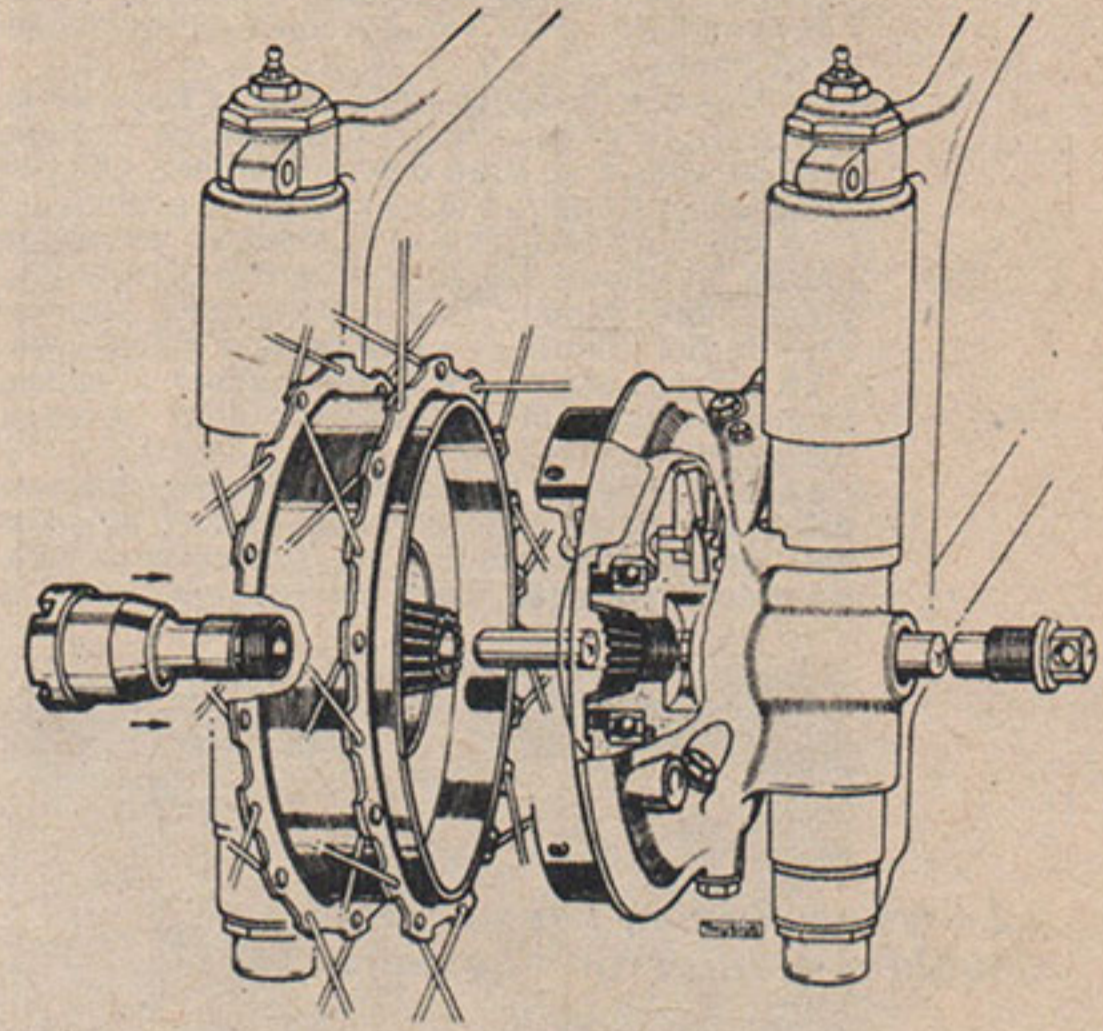
au-dessus de la dynamo et la bobine haute tension dans la partie supérieure du bloc. La pompe à huile à engrenages aspire le lubrifiant dans une réserve, avec carter en tôle, située à la base du bloc-moteur. Un volumineux filtre circulaire épure le lubrifiant.

Deux carburateurs de 24 millimètres inclinés alimentent les cylindres et reçoivent l'air frais par l'intermédiaire de longues tubulures aboutissant à un volumineux filtre à air.

La boîte de vitesses à quatre rapports fait suite à un embrayage à disques multiples de grand

diamètre. Il transmet directement la puissance du vilebrequin à l'arbre primaire de la boîte.

L'arbre secondaire est déporté pour se trouver en ligne avec l'arbre de transmission final. Les pignons de boîtes, au lieu d'être engagés, sont accouplés par chaînes doubles Duplex travaillant dans l'huile. Ce système, d'une robustesse à toute épreuve, permet un fonctionnement plus silencieux, et surtout, autorise l'alignement des arbres de boîte sans avoir recours à des engrenages de gros diamètre ou à des pignons auxiliaires. Le clavetage s'opère par clabots.

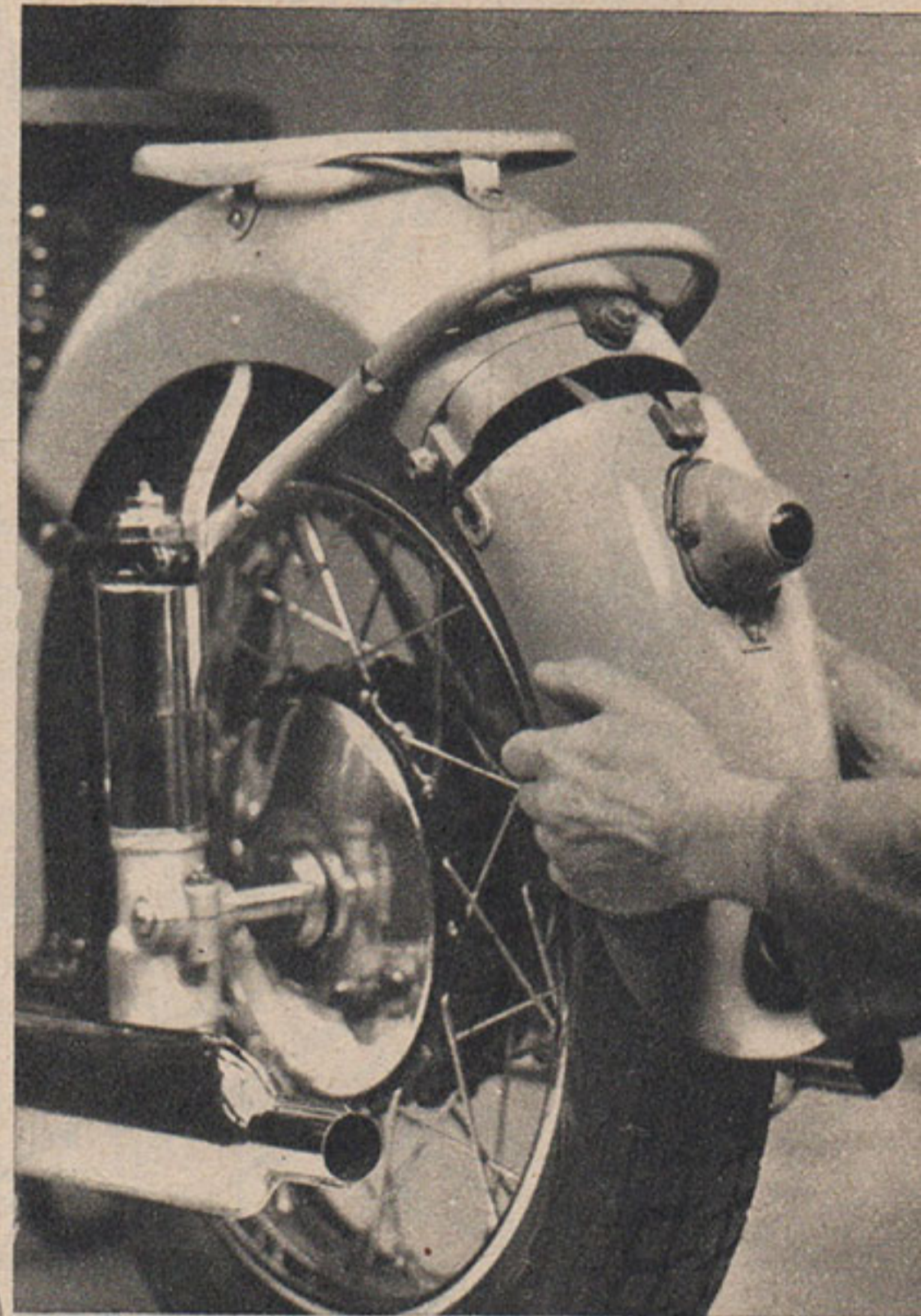
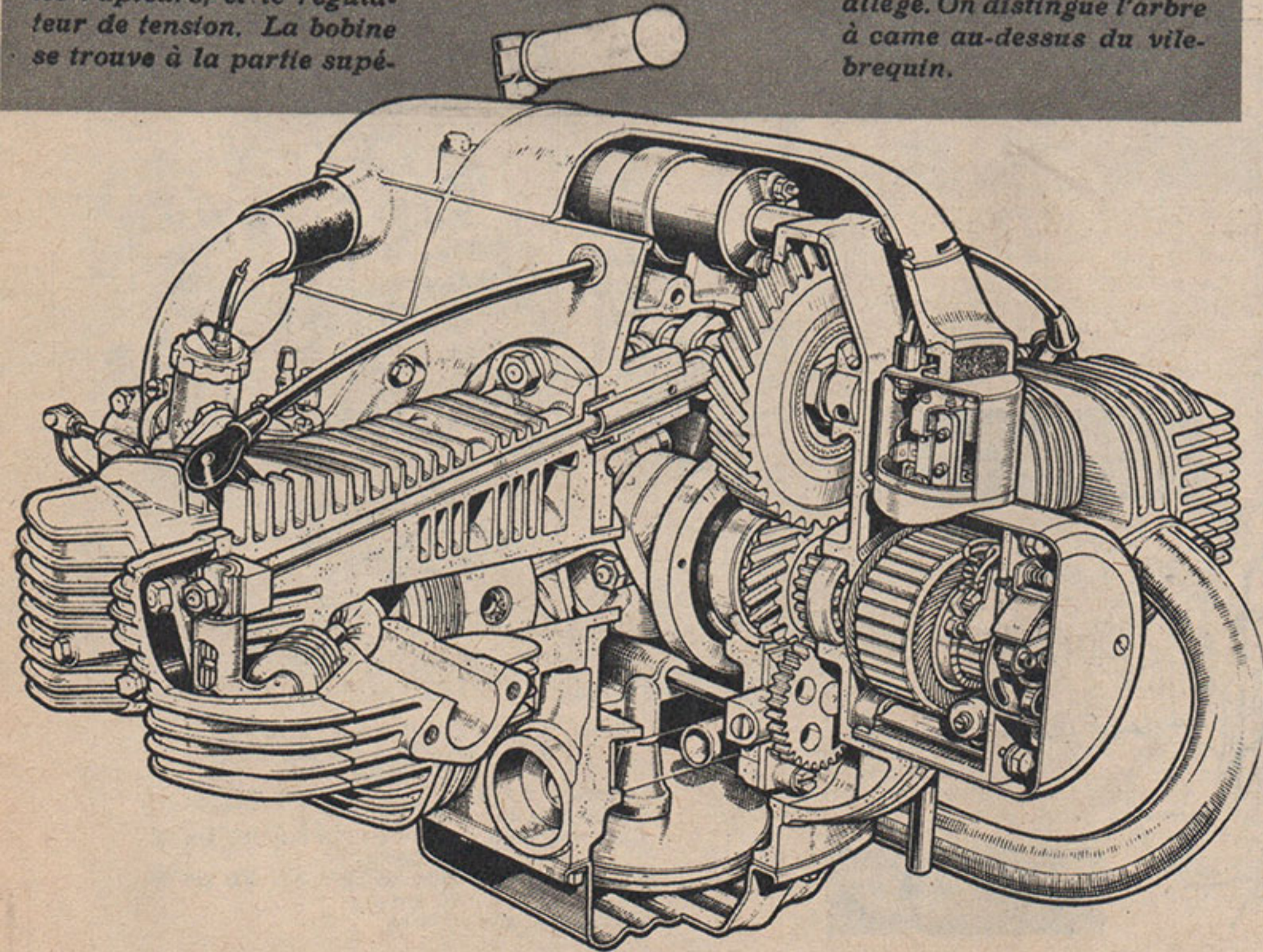


Le système de roue à broche se conjugue à l'arrière avec un garde-boue démontable.

Le moteur Zündapp. A la partie avant: la dynamo, les rupteurs, et le régulateur de tension. La bobine se trouve à la partie supé-

rieure du bloc. - A la base du carter, le filtre à huile

circulaire, et la pompe, entraînée par un pignon allégé. On distingue l'arbre à came au-dessus du vilebrequin.



Le système de sélecteur se trouve à droite, et la pédale de commande, au lieu d'agir directement sur les fourchettes de boîte, libère un puissant ressort qui engage le clabot. La manœuvre de sélecteur est très douce, mais les vitesses s'enclenchent avec un bruit très sec. La pédale de sélecteur située à gauche actionne celui-ci grâce à un axe très long couplé avec une biellette.

Suite.

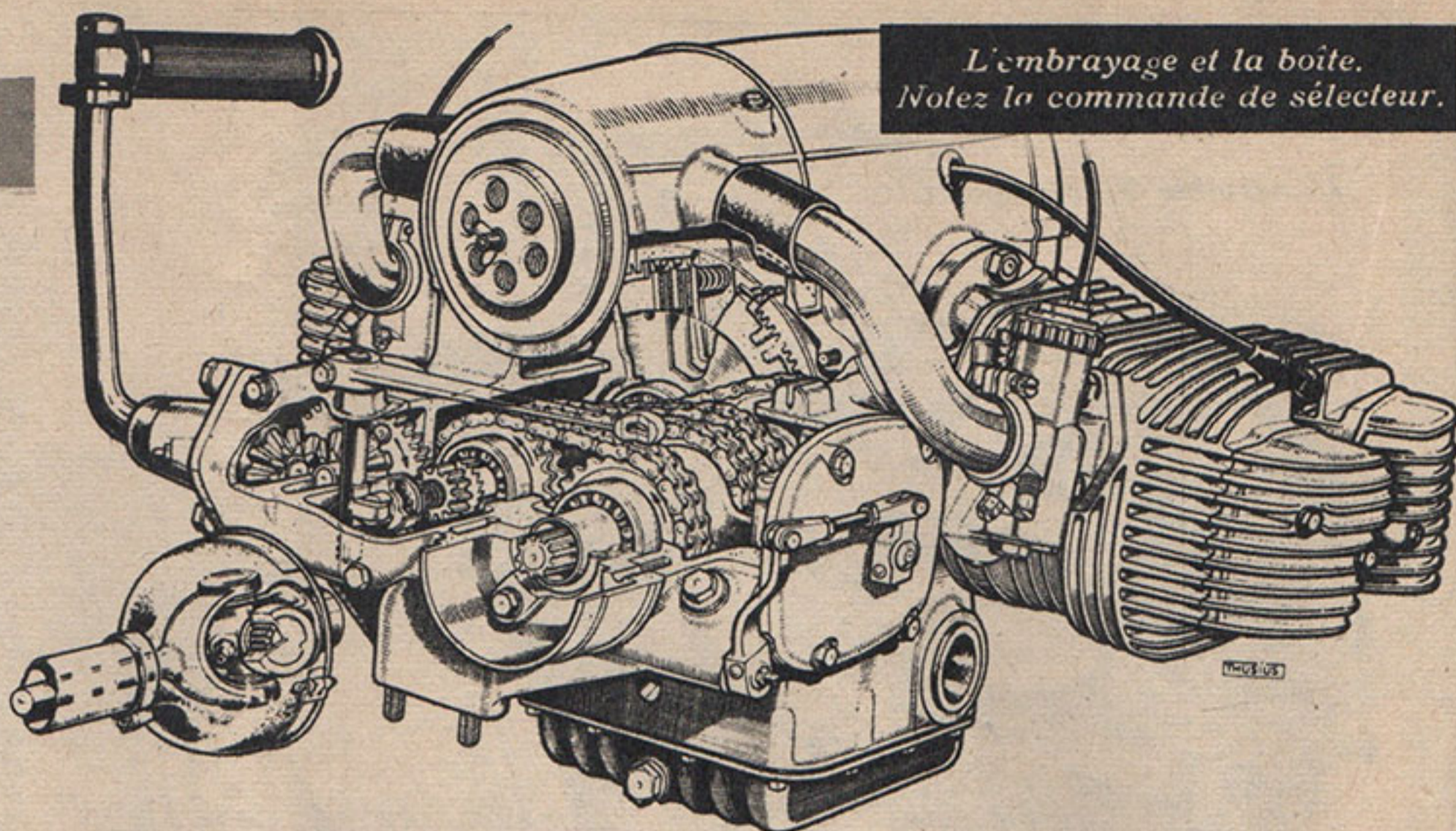
La transmission finale est réalisée par un arbre, sous carter travaillant à la torsion, avec cardans doubles, et attaquant la roue AR. par l'intermédiaire d'un couple conique travaillant dans l'huile.

Le kick-s'arter fonctionne dans le sens de la marche. Les silencieux, d'un dessin particulier, sont parallèles au tube d'échappement, celui-ci effectuant un coude à la naissance du silencieux.

La machine, massive et compacte, est assez lourde, et atteint 220 kilos en ordre de marche. L'ensemble dégage une remarquable impression de fini minutieux et de netteté mécanique.

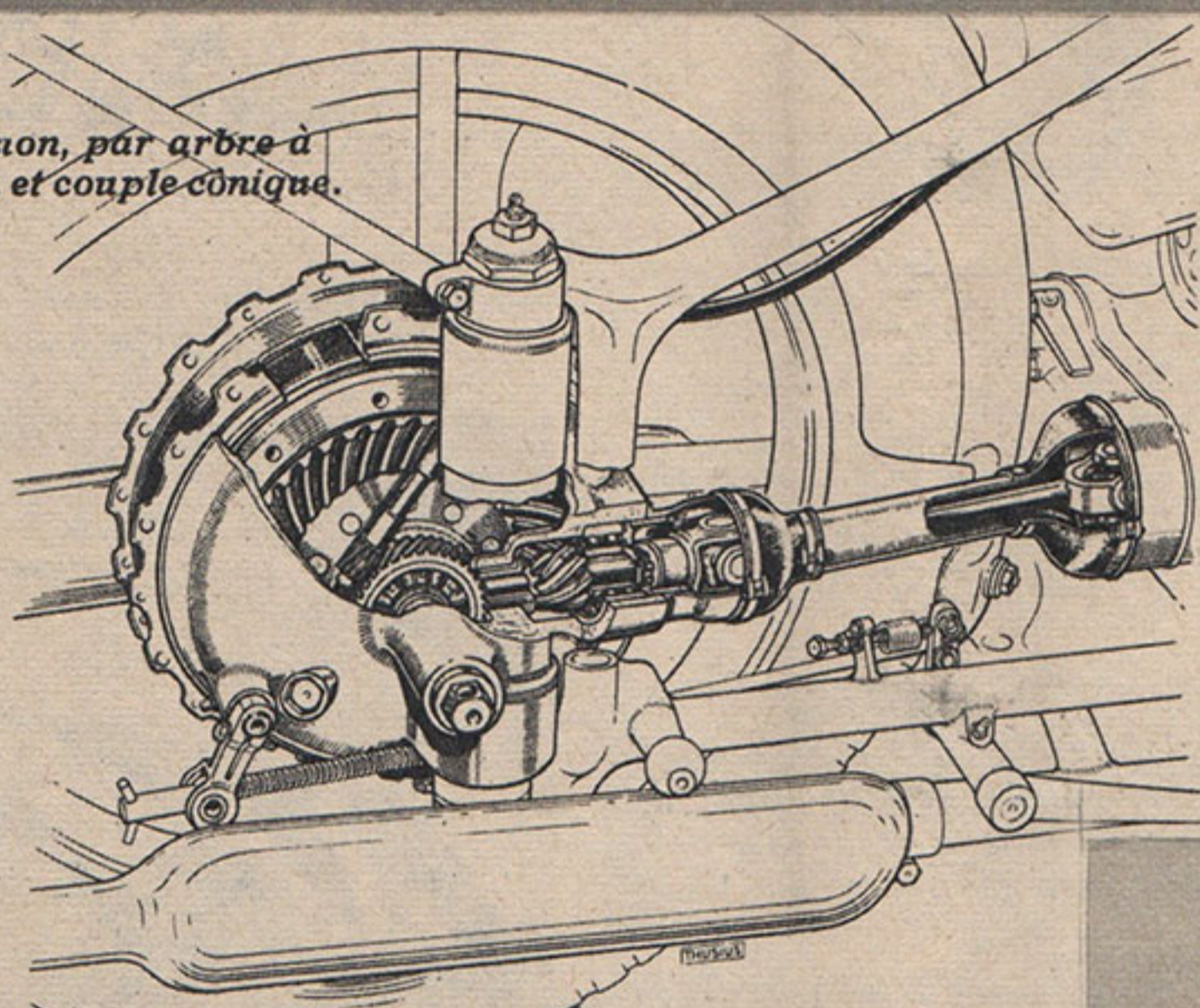
Le sidecar était un « Steib » sport, à caisse ovoïde suspendue à l'intérieur d'un berceau tubulaire.

La roue tirée est fixée sur une biellette massive articulée sur le châssis, avec ressort amortisseur et butée de caoutchouc. Caisse rehaussée de motifs chromés, roue de secours, feux de



L'embrayage et la boîte. Notez la commande de sélecteur.

La transmission, par arbre à double cardan, et couple conique.



peccable, finition luxueuse, ligne sport, tout reflétait le souci de recherche et de technique de la firme Zündapp.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : 4 temps, flat-twin, à soupapes en tête, commandées par tige et culbuteurs.
 Alésage : 75 mm.
 Course : 67 mm. 6.
 Cylindrée : 592 cmc.
 Rapport volumétrique : 6.4 à 1.
 Puissance : 28 CV. à 4.700 t.-m.
 Régime maxi : solo 5.500 t.-m. (135 km.-h.).
 Régime maxi : side 4.930 t.-m. (110 km.-h.).
Allumage : dynamo Noris 50/70 w. et batterie, avec avance manuelle.
 Carburateurs : gauche : Bing 1/25/1.
 — : droite : Bing 1/25/2.
Rapports de boîte : 1^{re} : 3 à 1.
 2^e : 1.8 à 1.
 3^e : 1.14 à 1.
 4^e : 0.88 à 1.
Rapport de pont : solo : 5.375 à 1.
 side : 6.14 à 1.
 Freins : diamètre 230 mm.

position, garde-boue très enveloppant et pare-brise en rhodoïd amovible. Intérieur et accoudoirs simili-cuir, poche latérale profonde.

L'attelage est réalisé par quatre attaches, deux avant, une médiane et une arrière, le tout dimensionné à l'échelle de la machine.

L'ensemble ne manque pas d'allure, et força l'admiration de nombreux curieux. Email im-

La pignonerie de la boîte de vitesse.

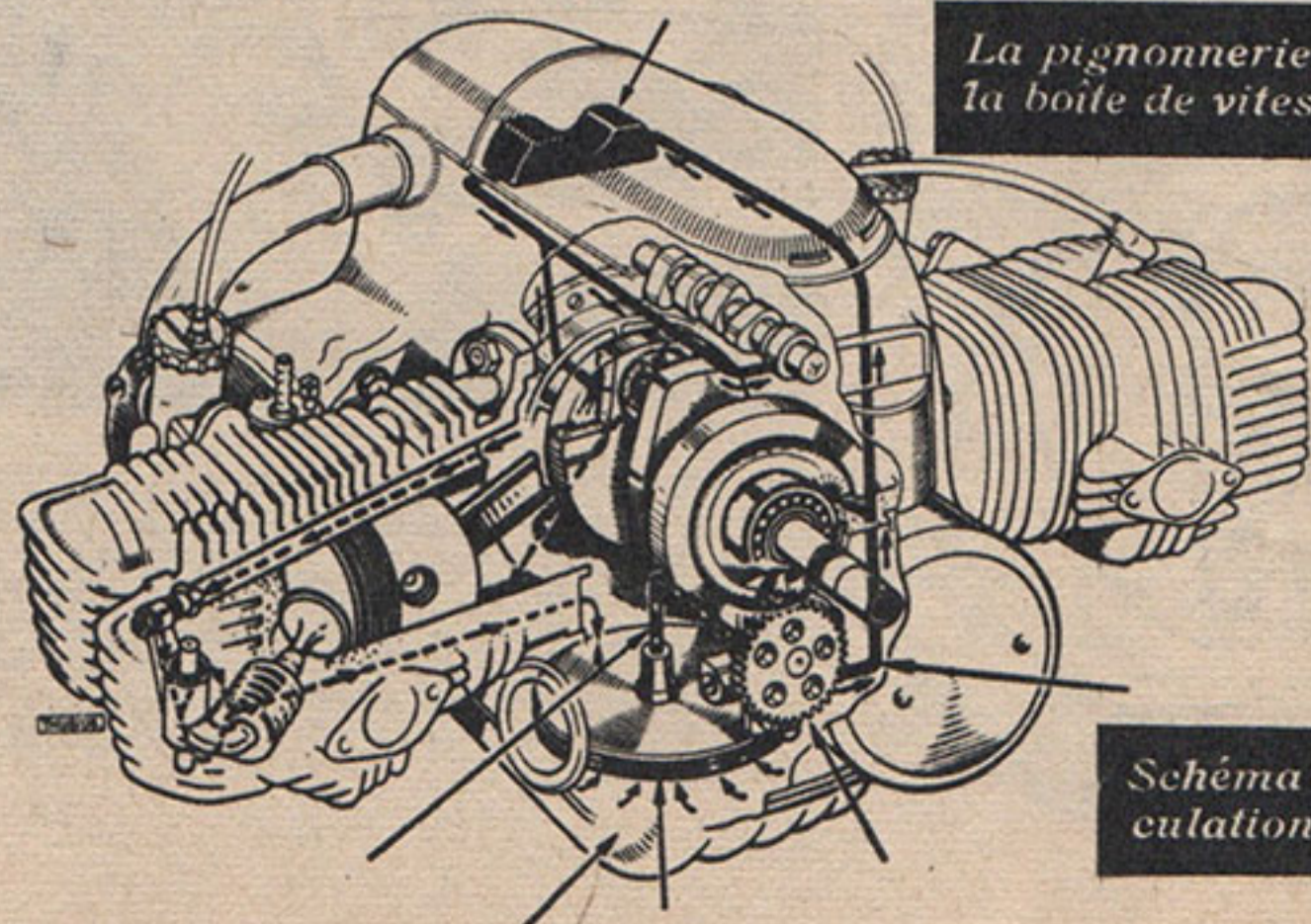
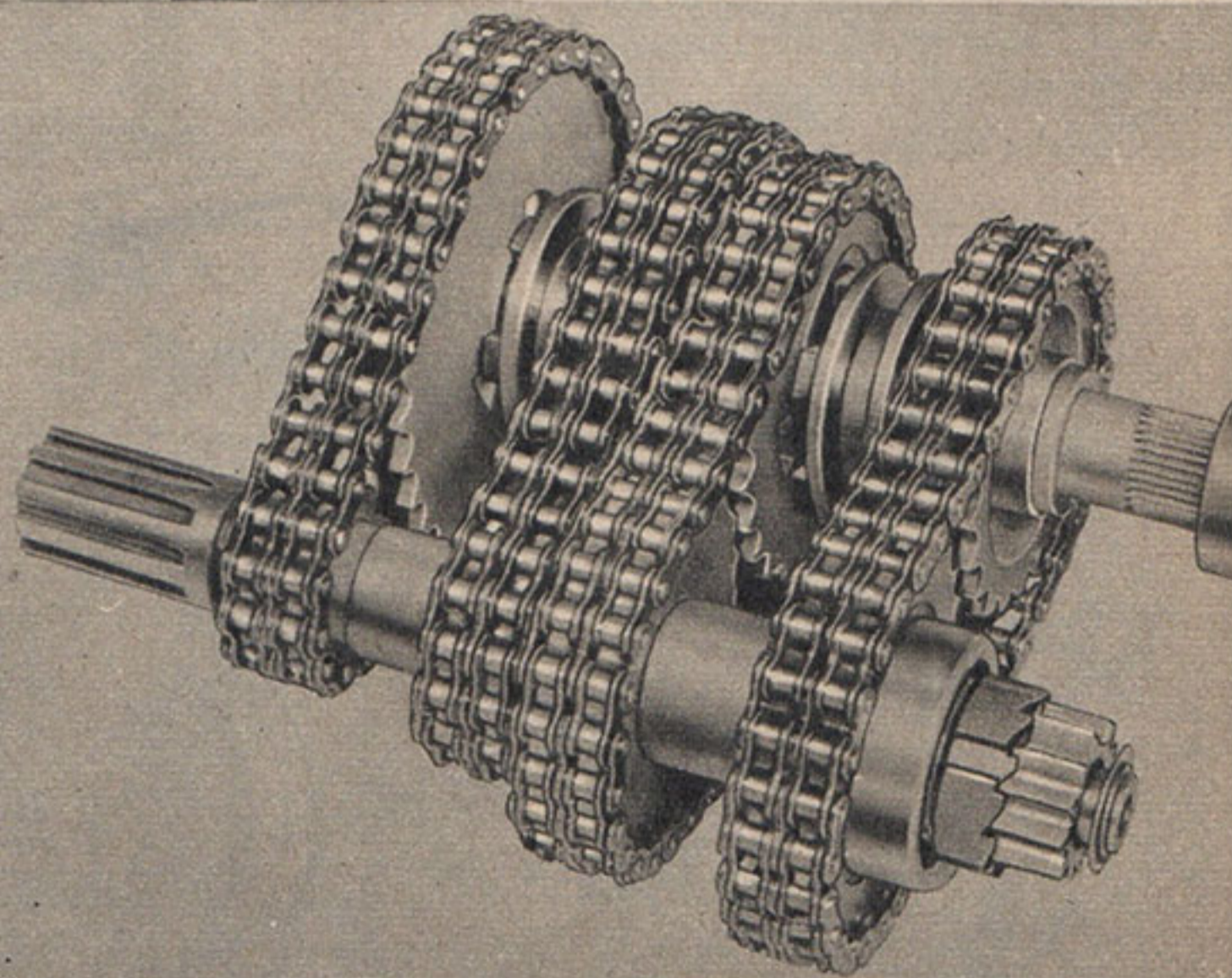


Schéma de la circulation d'huile.

Pneus : solo : 3.50x19 avant et AR.
 — side : 3.50x19 avant et AR.
 4.00x19 AR.
 Réservoir : 16 lit.
 Réserve huile : 2 lit. 1/2.
 Consommation : solo : 4 lit. 8 aux 100 km. à 90 km.-h.
 — side : 5 lit. 5 aux 100 km. à 70 km.-h.
 Poids total solo : 224 kg.

ESSAI A MONTLHÉRY

Le parcours de Paris à Montlhéry nous donna un avant-goût des possibilités de l'attelage.

Départ au second coup de kick, avance à mi-course. Durant la période d'utilisation de la Zündapp, il ne fallut jamais plus de deux sollicitations pour mettre le moteur en route, même le matin à froid, et ce, sans fermer l'air ni noyer les carburateurs.

Le moteur ronronne sourdement, la première s'enclenche avec un claquement sec (les vitesses se positionnent à l'inverse de la normale, 1^{re} en bas et les suivantes en haut). Le sélecteur à gauche et le frein à droite, comme sur la majorité des motos allemandes, demandent une certaine adaptation.

Nous partons doucement. Nebout pilote, et je me carre confortablement dans le sidecar.

Durant tout le trajet et l'essai, il me fut facile d'apprécier le confort du side. On peut allonger complètement les jambes et les dénivellations

un compromis entre des caractéristiques « sport » et « touriste ».

En réduisant l'avance, dont l'action est très sensible, il est possible de rouler à faible allure en prise, sans à-coups, en conservant des reprises coulées et souples.

Mais, en montant les régimes et jouant sur les intermédiaires, la machine se révèle nerveuse, brutale même, arrachant littéralement en seconde, à faire patiner la roue arrière.

Le travail de la suspension arrière s'avère un peu faible. Très dure, elle limite l'adhérence de la roue AR. et, dans les freinages accentués, la roue se bloque et décolle par petits bonds successifs.

Il convient d'ailleurs d'agir avec doigté sur les freins, car leur surpuissance bloque très vite les roues.

Il faut insister sur le silence mécanique. Même à l'allure maximum, aucun bruit de boîte, de transmission ou de culbuteurs. Seules les vitesses en s'enclenchant claquent avec une vigueur caractéristique, ceci sans aucune influence néfaste sur la longévité des organes.

L'essai sur le routier de Montlhéry fut une partie de plaisir, une chasse échevelée et trépi-

secoué, d'autant plus que les repose-pieds en arrière ne permettent pas une aide efficace des jambes. Le passager est à son aise, la suspension du side à toutes les allures se révélant excellente.

Restait le test sur l'anneau de vitesse. Premier tour, pilote en position touriste : **1' 31", moy. : 100 km. 80%.**

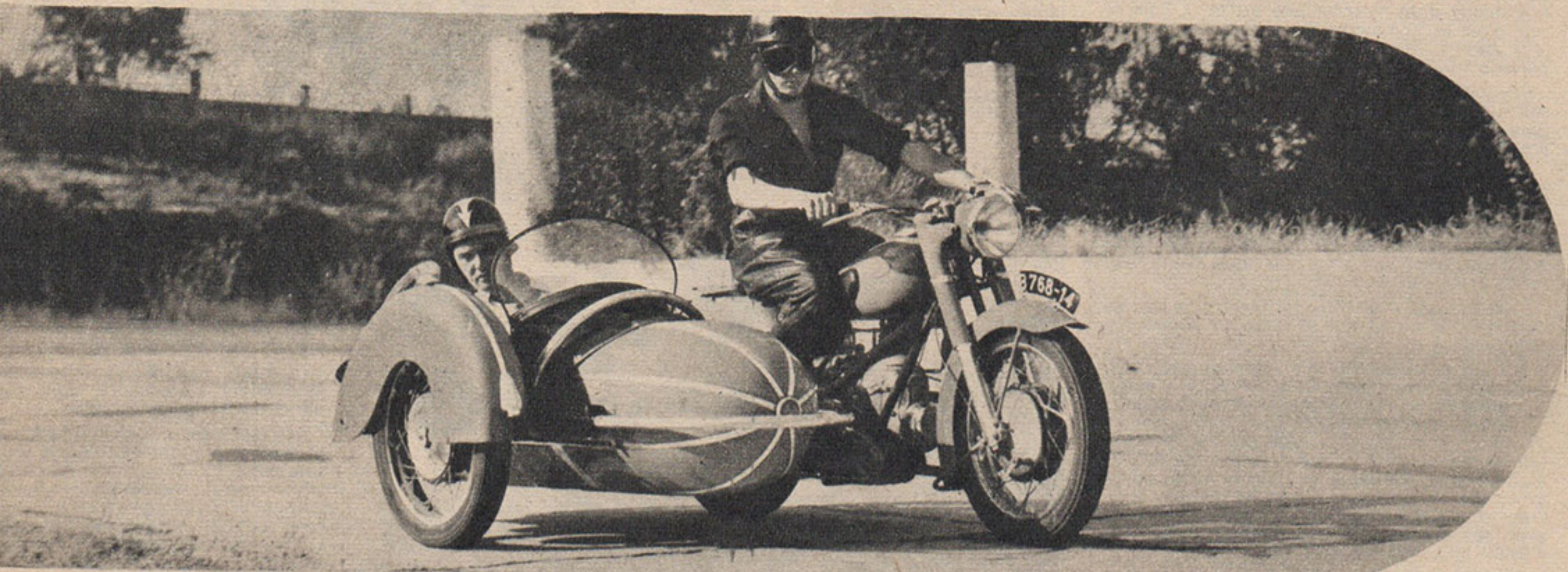
Second tour, pilote en position à plat : **1' 23", moy. : 110 km. 520.**

Ces chiffres se passent de tout commentaire, si l'on ajoute que tous les essais eurent lieu avec les réglages normaux d'origine.

Aucun suintement d'huile, échauffement normal. La machine nous ramena tambour battant à Paris, par la vallée de Chevreuse, ce qui nous permit de laisser derrière quelques 203 et Aronde.

QUE CONCLURE ?

L'ensemble Zündapp-Steib apparaît comme une remarquable réalisation, dont la puissance est les performances demandent un certain doigté. L'attelage est lourd et quelque peu fatigant à piloter au début. Maniabilité moyenne.



de la route sont considérablement amorties par la suspension de la roue et de la caisse.

Seuls, les passages sur très mauvais pavés procurent une légère trépidation. Le galbe du pare-brise est particulièrement étudié et, même en se haussant pour regarder par-dessus, on ne ressent aucun courant d'air, ce qui dispense du port des lunettes.

A vitesse moyenne, le bruit de l'échappement est très feutré et, à vive allure, le moteur vrombit sur un diapason plus haut, mais sans que le son vous percute le tympan.

Chemin faisant, nous accélérons l'allure, et le passage dans Meudon, où se situent quelques côtes à fort pourcentage, permet de sonder une première fois la machine.

A la suite d'un fort ralentissement nécessité au bas d'une côte par des travaux, et qui obligea de passer la 1^{re}, toutes les vitesses purent être repassées dans la rampe très sèche qui suivait, dont le pourcentage dépasse 12%. En pleine côte, le moteur monta en régime, reprenant très sèchement sur chaque rapport, si bien que la 4^e se trouvait enclenchée avant le haut. Nebout me dédia un sourire entendu, et me fit également signe que ses biceps travaillaient dur l'attelage se révélant assez lourd et d'une maniabilité moyenne.

Sur la longue ligne droite qui mène à Montlhéry, une première pointe de vitesse permit de tenir une 15 Citroën.

Les agglomérations étaient franchies à grands coups de troisième et de seconde et, à chaque accélération, le pneu arrière meulait légèrement le pavé ou le goudron.

Ce trajet et l'utilisation journalière de la Zündapp nous fit constater que le moteur réalise

dante, car une 150 M.V. « sport » nous tirait la « bourre ». Durant ce match, elle eut d'ailleurs le dessous, la vitesse de pointe du side étant supérieure.

Après un premier tour assez calme, histoire d'ajuster les virages, le second tour était bouclé en 6' 58" et le 3^e en 6' 40", ce dernier temps donnant une moyenne de **82 km.-h. 632.**

Pour qui connaît la succession de virages, montées et descentes en tous sens que constitue les 9.181 mètres du routier, ceci représente une excellente performance, permise grâce à la puissance, au freinage et à la tenue de route de l'ensemble.

RÉSUMONS L'ESSAI

Puissance à tous les régimes (à 2.500 t./m., le moteur développe près de 14 CV.); accélérations brutales; le moteur monte remarquablement sur les intermédiaires, aptitude en côte étonnante.

Freinage d'une puissance rare; fourche excessivement rigide, qualité précieuse vu le poids de l'attelage.

Embrayage progressif et souple, sélecteur précis.

Ensemble lourd à piloter, mais avantage par ses CV.; tenue de route impeccable.

Le travail du pneu AR. est considérable à grande vitesse; aux freinage, virage et accélération, il gémissait et meulait le bitume. La fourche travaille admirablement, et lors de guidonnages sérieux en sortie de courbe, alors que le pneu crissait, elle ne fléchit à aucun moment et n'eut aucune réaction imprévue.

Question confort, le pilote est quelque peu

Partie mécanique silencieuse, seule la boîte claque très fort au passage des vitesses.

Parfaite étanchéité du groupe moteur-transmission. Side confortable; la moto gagnerait à posséder une suspension AR. un peu plus souple.

Performances « touriste » ou « sport » suivant le pilote. Remarquable tenue en côte.

Entretien facile de l'ensemble, tous les organes travaillant sous carter.

Consommation variant suivant la vitesse, mais de beaucoup inférieure à celle d'une voiture, à performances égales.

En résumé, une production saine, puissante, d'une excessive robustesse mécanique, apte à faire des milliers de kilomètres sans que l'on touche à quoi que ce soit.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Anneau de vitesse : 2.548 mètres.

1 tour lancé position touriste : 1' 31", moy. : 100 km.-h. 809.

1 tour lancé position à plat : 1' 23", moy. : 110 km.-h. 520.

Circuit routier (9.181 m.).

Meilleur tour lancé : 6' 40", moy. 82 km.-h. 632.

Vitesses maxi :

En 1^{re} 40/45 km.-h.
En 2^e 60/70 km.-h.
En 3^e 85/90 km.-h.
En 4^e 100 km.-h. 809

Vitesse min. en 4^e, avance réduite : 40/45 km.-h.

Consommation : 5 lit. 5 aux 100 à 70 km.-h.

Huile : 0 lit. 100 aux 100 km.

Freinage : de 50 km.-h. à l'arrêt complet, sol sec : 11 m. 40.

Les

ETABLISSEMENTS ISOTERMOS

de notre correspondant

**Le moteur
ISO 125
deux-temps**

A. FRIGERIO

TOUT près de Milan, là où jusqu'à la fin de la guerre s'étendait un beau parc du dix-huitième siècle, s'est élevée, s'imposant en peu d'années sur le marché italien et international, une de nos plus importantes industries de motocyclettes : la « Isotermos ».

Changeant complètement la branche de production (jusqu'à l'an 1946 il fabriquait des frigidaires), le propriétaire de cet établissement a voulu s'élancer dans le domaine des moteurs avec un programme bien défini, c'est-à-dire : produire un nouveau véhicule populaire qui unît aux avantages du scooter ceux de la motocyclette.

Il s'entoura de techniciens de valeur et l'on étudia et construisit le premier exemplaire de la nouvelle machine, qui excita l'intérêt et la sympathie de techniciens et de critiques.

Six mois après l'apparition du prototype l'établissement produisait déjà en série cinq machines par jour; maintenant on est arrivé à 100 unités quotidiennement.

La production en chaîne a été étudiée jusqu'aux moindres détails afin d'obtenir la plus grande vitesse possible dans la construction et dans le montage des différentes parties de la machine.

Les pièces, avant d'être passées au montage, sont scrupuleusement contrôlées avec des appareils « Solex ».

Avec une succession ordonnée et intelligemment réglée, les pièces passent ensuite aux compartiments : montage moteurs, au rodage à froid et à chaud et au montage cadres et roues. Enfin le moteur est fixé sur le cadre et la machine est prête pour l'épreuve sur route et pour l'expédition.

La conception du moteur et la précision de construction permettent d'obtenir un haut rendement avec une consommation réduite. Le cadre complètement élastique, les roues de petit diamètre et le freinage largement calculé rendent la Iso sûre et confortable même sur de longs parcours.

Avec le même moteur on construit, outre le scooter, l'Iso-moto qui, à cause de sa belle ligne ramassée, a été définie « la motocyclette

de l'avenir », et l'Isocarro, l'idéal pour les petits transports.

Le moteur, à deux temps, est un bicylindre à une seule chambre à explosion. Cette disposition a été choisie après de longues études parce que, bien que requérant un plus grand coût de production à cause du double piston et des deux bielles, elle permet une plus complète utilisation du mélange et, éliminant la possibilité pour les gaz frais de se mêler avec les gaz brûlés, elle procure l'avantage d'une consommation d'essence très réduite.

L'alésage de chaque cylindre est de 38 millimètres, la course de 55 millimètres et la cylindrée 125 cmc.; le rapport de compression est de 6,5 : 1 et la puissance maxima environ 7 CV. à 5.200 tours-minute.

L'arbre moteur tourne sur trois roulements à billes de 20 x 47 x 14 et est composé de deux volants en acier spécial unis par un maneton portant la bielle mère montée sur des roulements.

Le carter et la culasse sont en alliage léger coulé sous pression, tandis que le bloc des cylindres est en fonte.

Sur le scooter et sur le véhicule utilitaire est monté, sur le côté droit du moteur, un

ventilateur sur le volant pour le refroidissement forcé du bloc cylindres et de la culasse : l'air y est convoyé par deux coiffes en alliage léger particulièrement étudiées pour assurer un refroidissement efficace et continu même sous des efforts prolongés.

Les transmissions primaire et finale sont toutes les deux à chaîne; la première est renfermée avec l'embrayage — à disques multiples en acier — dans un couvercle hermétique, l'ensemble travaillant en bain d'huile.

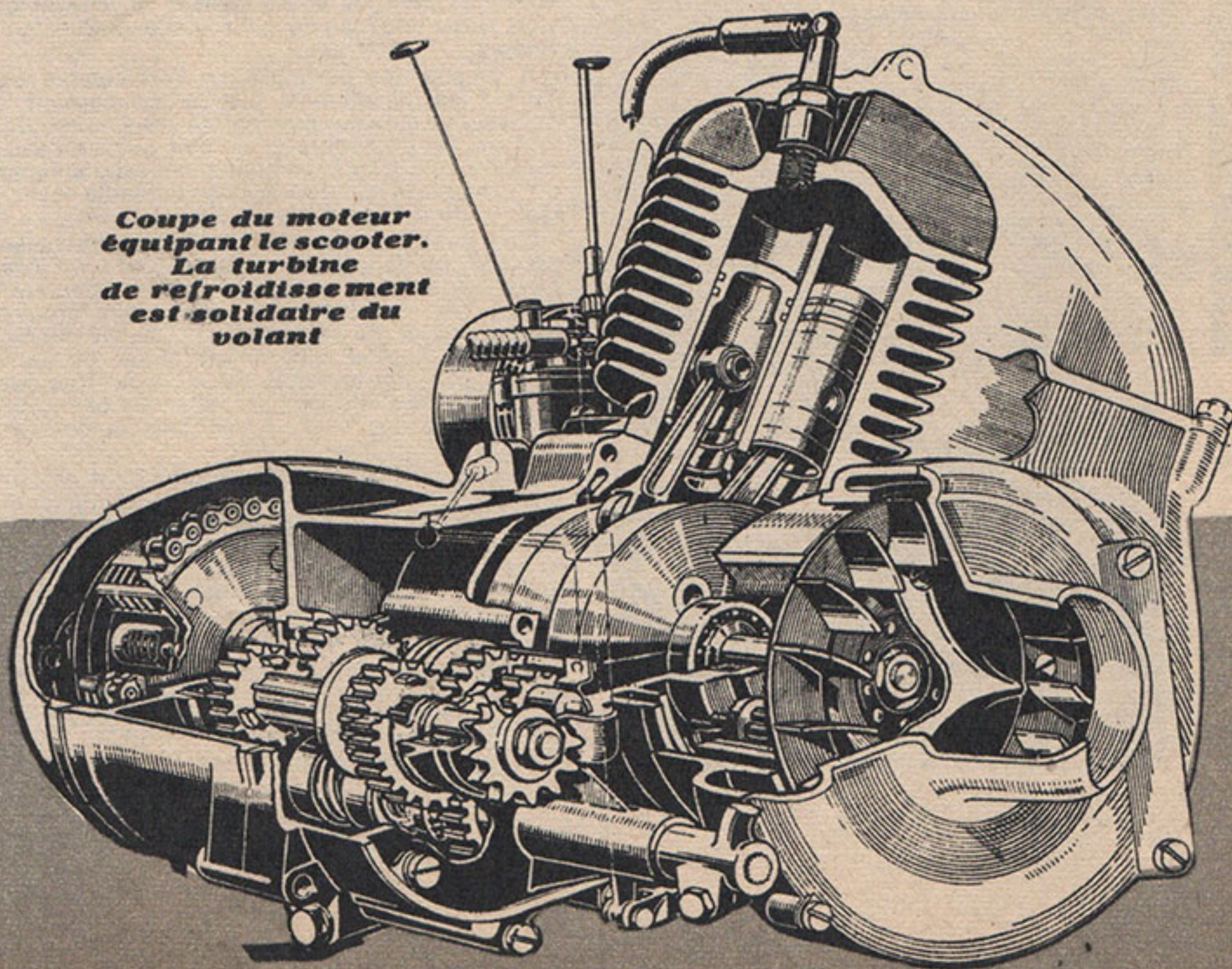
La boîte de vitesse est à trois rapports; elle est à engrenages et sélecteur incorporé, avec commande à pédale.

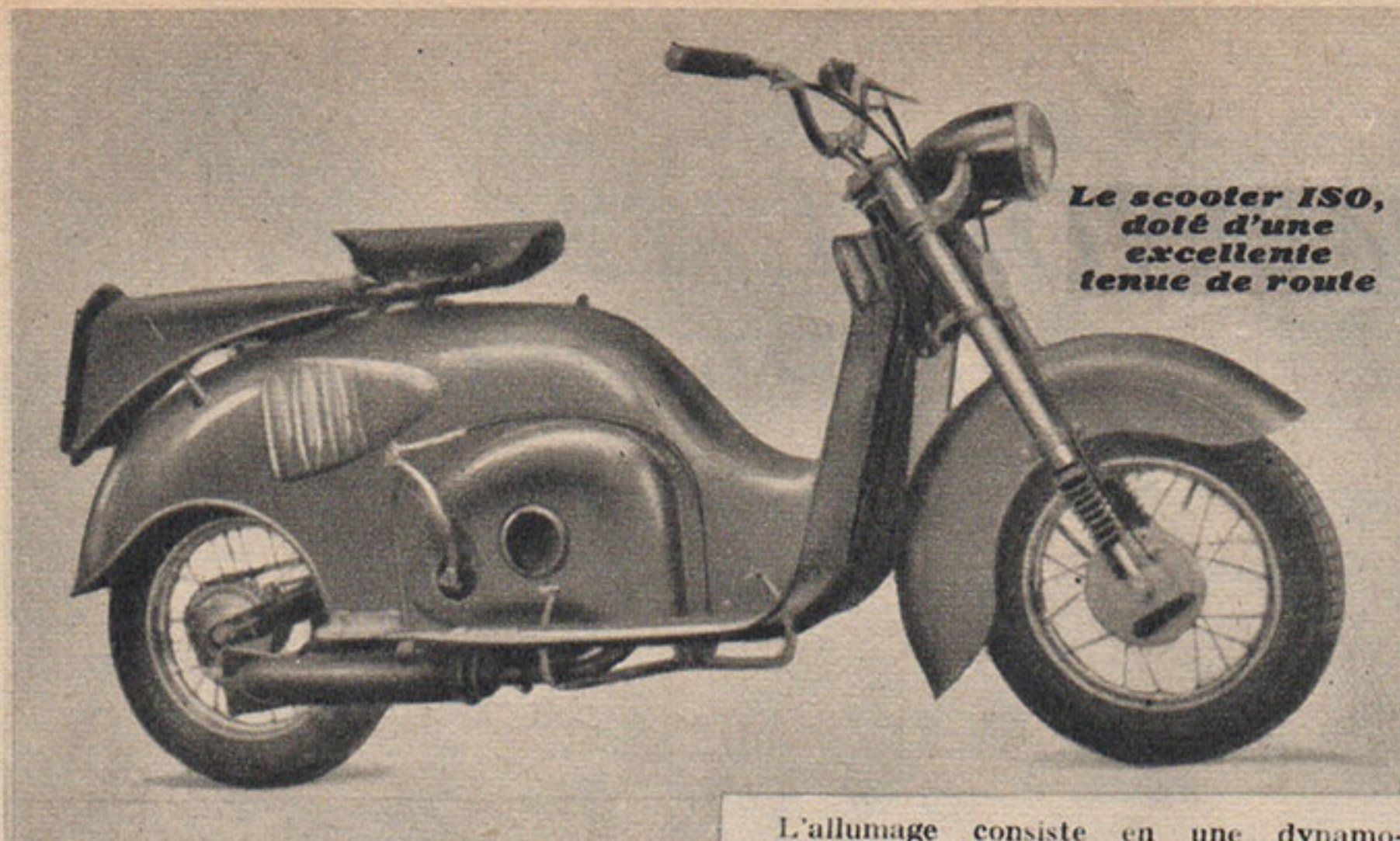
Ce moteur est monté sur les trois modèles de production Iso, lesquels conservent tous la même construction caractéristique du cadre en tube d'acier.

Les roues sont interchangeables avec une efficace suspension arrière à fourche oscillante réglable par des ressorts hélicoïdaux travaillant en traction et fourche télescopique avant.

L'Isocarro possède une transmission par arbre de grande section avec deux joints élastiques et différentiel à couple conique du type auto. Les freins sont hydrauliques.

**Coupe du moteur
équipant le scooter.
La turbine
de refroidissement
est solidaire du
volant**





Le scooter ISO, doté d'une excellente tenue de route

Le châssis, de construction très robuste, est en tube d'acier; la caisse est en tôle emboutie, démontable, à porte rabattable, particulièrement convenable pour le transport — en ville — de marchandise svolumineuses.

Les roues sont à rayons de 14.

L'Isocarro constitue une excellente solution du problème des transports urbains, vu l'économie d'exploitation qu'il procure. La charge utile atteint 300 kilos pour 45-50 km.-h. de vitesse moyenne.

Cependant, la Isothermos vient de lancer sa dernière nouveauté : la Iso 200. Avec cette machine on a cherché à satisfaire tous les désirs et toutes les exigences des usagers et à réaliser en même temps une motocyclette qui réunisse les caractéristiques et les possibilités d'une machine de grande classe, tout en conservant un prix accessible à une catégorie toujours plus vaste de motocyclistes.

Le moteur est construit sur le même principe que la catégorie 125 cmc., c'est-à-dire : deux temps, cylindre dédoublé avec une seule chambre à explosion. L'alésage est de 44 mm., la course de 64 mm.; cylindrée totale : 198 cmc., compression 6,7 : 1; puissance CV. 10,5 à 4.550 tours-minute, avec une puissance spécifique de 52,5 CV. par litre et avec une couple maxima de mkg. 1,75 à 3.800 tours-minute.

Le cylindre est en fonte, tandis que la culasse est en aluminium avec de grandes ailettes.

Le carter est en alliage léger, de ligne très nette, avec des couvercles latéraux qu'on peut aisément démonter pour contrôler la transmission primaire et l'embrayage (à gauche), le volant et le sélecteur (à droite). Ce moteur est à graissage séparé, effectué avec l'huile contenue dans un compartiment spécial du réservoir. Une pompe — synchronisée avec la commande de gaz — envoie l'huile à travers des canaux aux endroits à lubrifier sans qu'il y ait contact avec les vapeurs d'essence, éliminant ainsi l'encrassement de la bougie et des tubes d'échappement, principal inconvénient des moteurs à deux temps de construction classique.

La transmission est à chaîne de 1/2 x 7,8; l'embrayage, travaillant en bain d'huile, se compose de six disques conducteurs de composition spéciale à haut coefficient de frottement et de sept disques d'acier.

Un dispositif particulier permet de synchroniser la commande d'embrayage avec le mouvement de la pédale de sélecteur, tandis que la commande à levier sur le guidon sert seulement pour le départ.

Les rapports de la boîte à 4 vitesses sont les suivants : 3,14; 1,98; 1,26; 1 à 1 de la première à la quatrième.

La transmission est à arbre avec des joints élastiques et une couple conique finale, ce qui est une solution certainement plus coûteuse que celle normale à chaîne, mais qui donne des avantages indiscutables, tels que la propreté et sûreté de marche.

L'allumage consiste en une dynamo-volant à basse tension et un redresseur pour la batterie; cette dernière alimente la bougie à l'aide d'une bobine. Un dispositif permet le fonctionnement de toute l'installation électrique avec le seul volant lorsque la batterie est vide. L'installation est complétée par le klaxon et par le phare de grand diamètre.

Le bloc moteur est placé dans le berceau du cadre, lequel est en tubes et en tôle estampée.

La fourche avant a des tubes de section elliptique, renfermant les ressorts cylindriques contrôlant le débattement des biellettes inférieures; elle permet une grande souplesse, avec une course utile de 10 centimètres.

La fourche arrière, du type à glissières, a une course utile d'environ 6 centimètres.

Les roues, en alliage léger, ont 28 rayons et des pneus de 15 x 3,50.

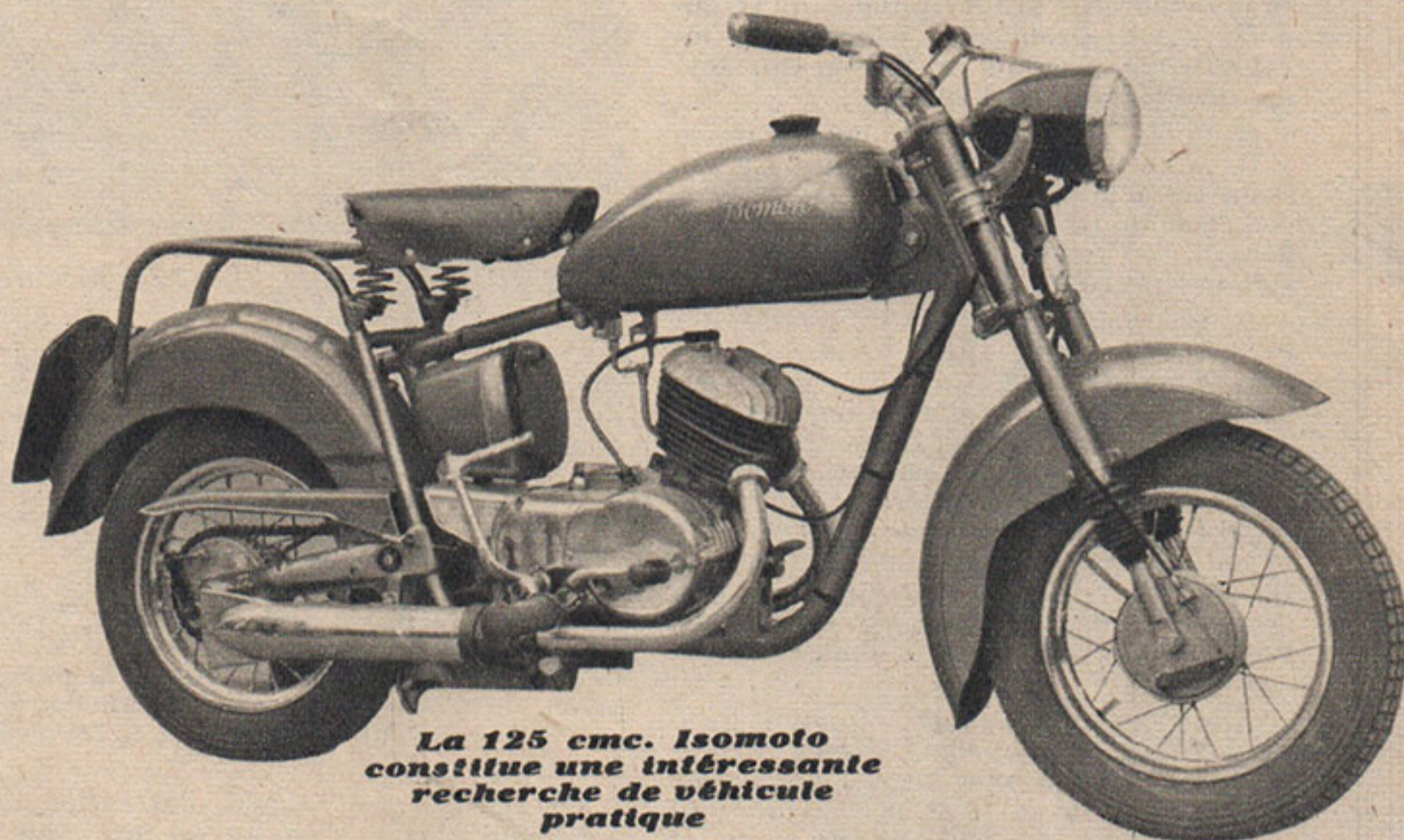
Freins à tambours de 180 millimètres de diamètre.

Le réservoir, comme nous avons déjà dit, est en deux parties : celle pour l'essence contient 11 litres plus 2 de réserve, celle pour l'huile 2 litres.

Les garde-boue offrent une efficace protection.

Le poids de la machine à vide est de 130 kg.; la vitesse maxima 98 kmh. avec une consommation d'environ 3 litres d'essence et 150 gr. d'huile pour 100 kilomètres.

Dimensions : interaxe 1.320 mm.; longueur 1.990 mm.; hauteur 950; hauteur de selle 720; garde au sol 140.



La 125 cmc. Isomoto constitue une intéressante recherche de véhicule pratique



La 200 cmc. ISO suspension AV à balanciers, garde-boue très enveloppants transmission acatène. L'ensemble relève d'une technique d'avant-garde

LA F.B. MONDIAL 125 cc. "COMPÉTITION"

Par A. FRIGERIO

LE 26 mars, la presse sportive annonçait : « La F.B. Mondial, à cause des pressantes exigences de fabrications nécessitées par la construction en chaîne des motocycles (parmi les quels les nouveaux modèles de 160 cmc. et 200 cmc. exposés au dernier Salon du Cycle et Motocycle de Milan), annonce que, pour le moment, elle ne pourra prendre part aux compétitions, se réservant de préciser ultérieurement sa ligne de conduite définitive. »

Ceci n'implique pas, toutefois, une disparition complète, puisque de nombreux coureurs, tant italiens qu'étrangers, participeront aux courses sur les rapides machines de la Maison qui déjà ont gagné tant de victoires.

A notre avis, c'est un mérite de la F.B. Mondial de fournir ses racers à des coureurs n'appartenant à aucune maison, leur donnant la possibilité de lutter à égalité avec les représentants des maisons les plus fameuses.

Il est bon pour l'esprit sportif des courses, en effet, qu'y prennent part des coureurs indépendants, liés par aucun contrat ou obligation. Animés seulement par l'enthousiasme et la foi sportive, ils ravivent par leur participation, l'intérêt des compétitions qui se présentent plus riches en inconnues et en imprévus, laissant une plus grande liberté d'action aux concurrents et à l'initiative individuelle n'étant pas limitée aux jeux habituels d'équipes et de « prestige ».

Dans ce but la F.B. Mondial livre maintenant sa nouvelle 125 cmc. mono-arbre, présentée elle aussi au dernier Salon du Cycle et Motocycle, produite en petite série et conçue exprès pour les courses.

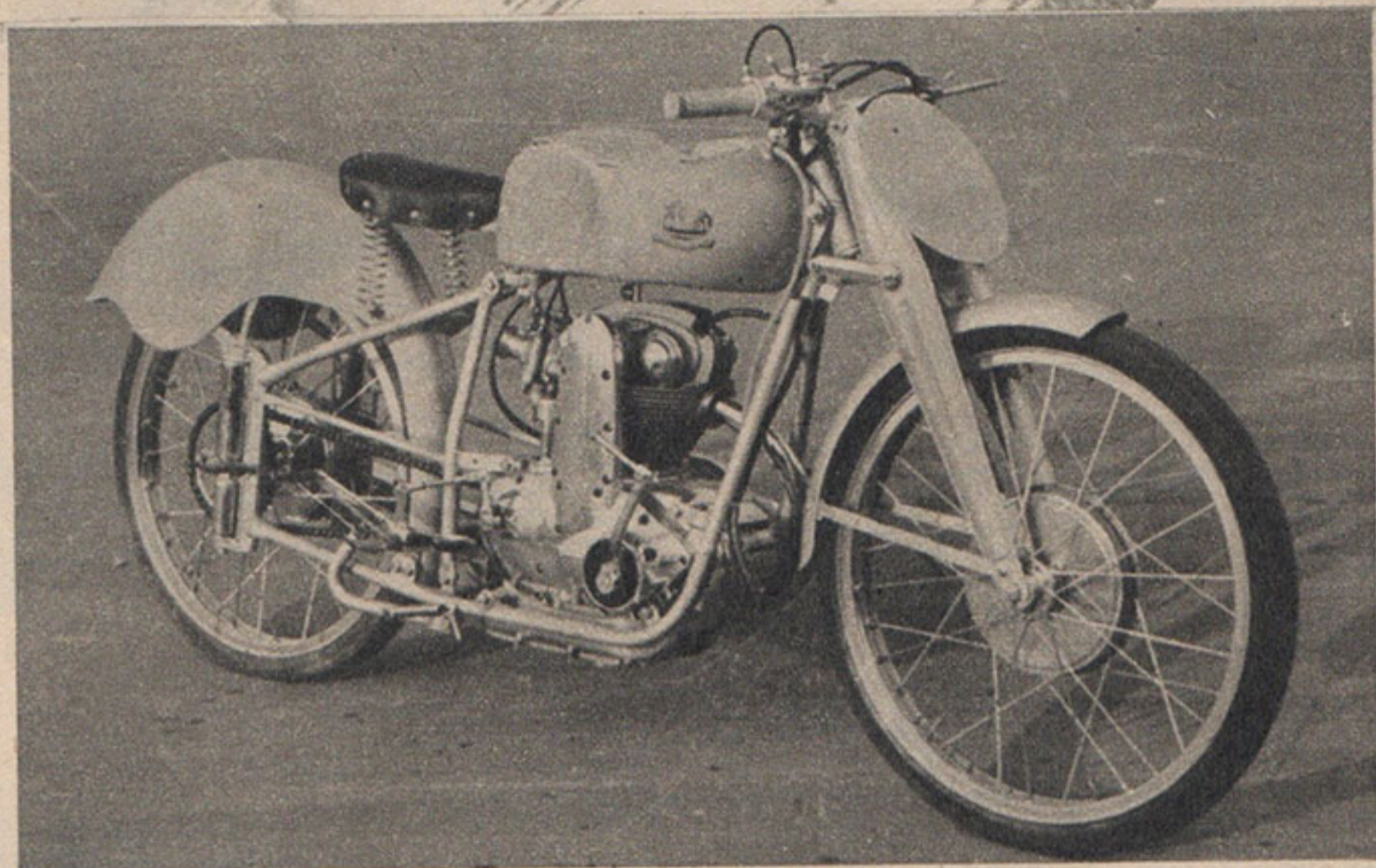
C'est une machine qui unit à une heureuse ligne esthétique d'excellentes caractéristiques techniques et mécaniques et qui, au cours de nombreux essais, a déjà donné de très bons résultats si bien qu'elle peut être présentée comme la motocyclette de 125 cmc. la plus rapide actuellement en vente sur le marché mondial.

Son moteur est un monocylindre 4 temps, 52 mm. d'alésage pour 58 mm. de course; cylindrée totale: 123,113 cmc., cylindre vertical avec distribution à arbre à came en tête, commandé par des engrenages montés sur aiguilles.

Des culbuteurs actionnent les soupapes de grand diamètre, rappelées chacune par deux ressorts à épingle.

D'un cachet caractéristique est la culasse en alliage léger avec de larges ailettes pour le refroidissement. Sur le côté droit deux petits couvercles démontables permettent de régler la distribution.

Le cylindre, en alliage léger, est che-



La 125 Mondial « Compétition »

mis intérieurement en fonte traitée et il est uni au chapeau par quatre tirants filetés.

Sur le côté droit du cylindre est fixé un couvercle qui renferme les engrenages de commande d'A.C.T.

Actuellement, le moteur est mis au point pour l'essence à 80 % d'octane. Avec un rapport de compression de 10 à 1, à 10.000 tours-minute, il fournit la puissance de 12 CV.; il est fixé au cadre par quatre tirants qui passent à travers le carter.

Ce dernier est digne d'attention : fondu en alliage léger en un seul bloc, il élimine toute possibilité de distorsion.

L'arbre moteur, minutieusement équilibré, est démontable et repose sur quatre coussinets, dont deux à billes et deux à rouleaux.

Sur le côté droit sont les engrenages commandant la pompe à l'huile et la distribution, tandis que sur le côté gauche sont montés l'engrenage de la transmission primaire et le volant : tout cela renfermé dans des couvercles de ligne aérodynamique.

La bielle, en alliage spécial, est montée sur des aiguilles, tandis que le pied est monté sur bague bronze.

Le piston, particulièrement étudié pour les hautes compressions, porte deux segments de compression et deux racleurs.

La pompe à huile, du type à engrenages, puise dans une réserve en alliage léger ailetée, boulonnée sur le côté inférieur du carter et formant un groupe indépendant du carter même.

La lubrification est assurée par la pompe à une pression constante et est

distribuée à tous les engrenages en mouvement par une série de conduits forés dans le carter moteur.

Sur le côté gauche du moteur est montée la couronne dentée de la transmission primaire avec l'embrayage à disques multiples. Ce dernier est particulièrement étudié et construit avec soin afin d'assurer un fonctionnement parfait, quel que ce soit l'effort auquel il est soumis pendant la course.

Sur la friction est monté l'arbre primaire de la boîte à quatre vitesses à engrenages toujours en prise, les rapports sont les suivants : première, 1 à 2; seconde, 1 à 1,25; troisième, 1 à 1,09; quatrième, 1 à 1.

Tous les engrenages de l'arbre primaire sont montés sur des roulements à aiguilles, tandis que l'arbre secondaire constitue une pièce unique avec les engrenages.

L'alimentation du moteur est assurée par un carburateur Dell'Orto-course et l'allumage par magnéto Marelli.

Avec un soin tout particulier, on a étudié le cadre en tubes d'acier spécial à double berceau, avec suspension arrière télescopique. La fourche avant est en tôle avec un gros ressort central et amortisseur incorporé.

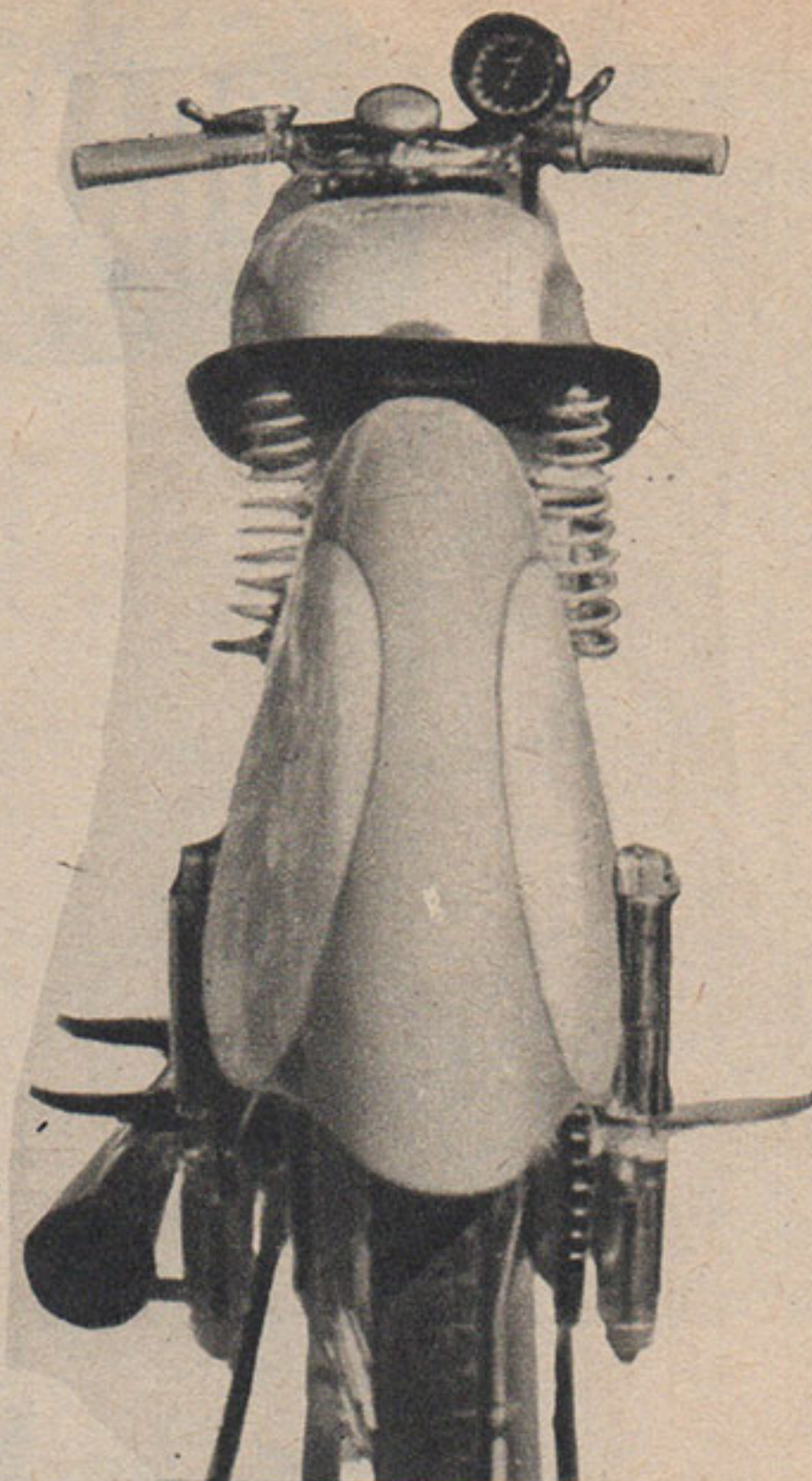
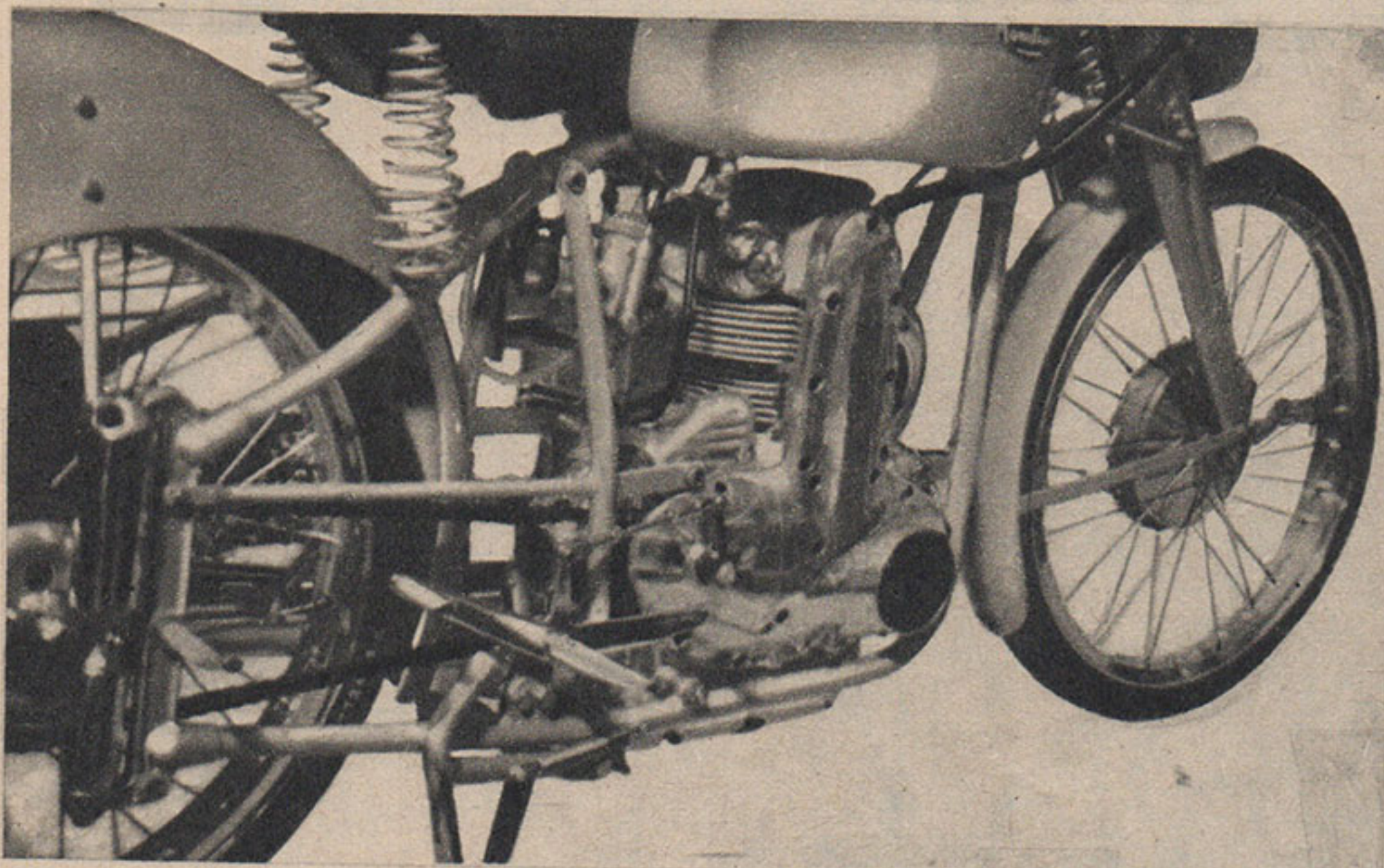
Les freins sont aussi en alliage léger, de diamètre 180 mm. à l'avant, actionné à main, et 140 mm. à l'arrière, actionné par pédale.

Les jantes, en alliage léger, sont montées avec des Pirelli 200 x 21.

Sur le guidon, d'un dessin très soigné et de ligne ramassée, sont montés le compteur de vitesse et les leviers de frein, air, avance et embrayage.

*Le moteur est particulièrement net
et toute la distribution est enclose.
Le cadre est renforcé à l'arrière.*

*La pointe arrière,
le guidon
et le compte-tours.*



Le réservoir, de belle ligne, est d'une capacité de 10 litres.

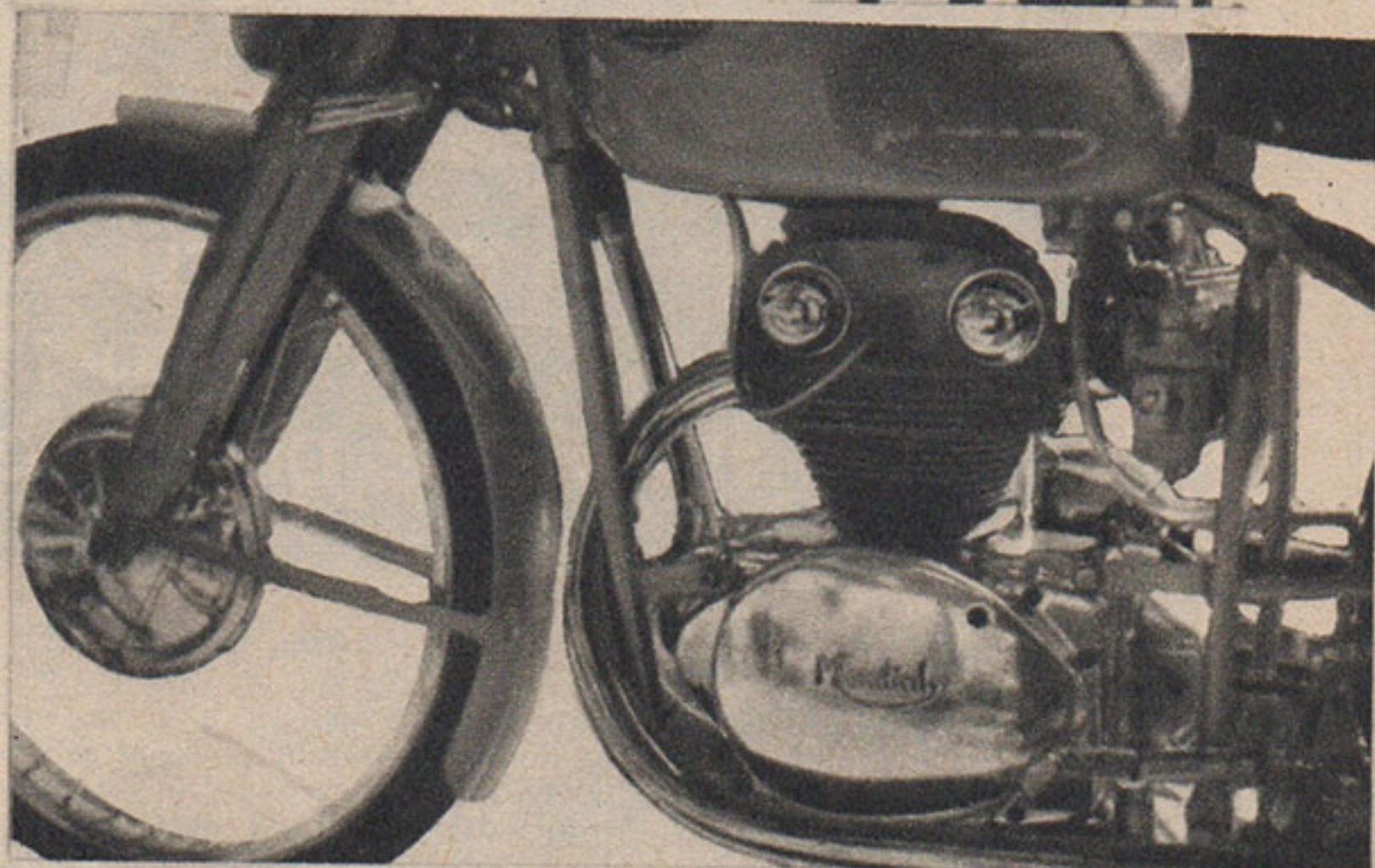
Le garde-boue arrière présente deux flancs galbés recevant les numéros du coureur.

Le poids de la machine est de 82 kilos sans carburant et huile, et la vitesse dépasse les 150 km.-h.

Comme l'on peut en conclure de cette description, la 125 Mondial est une machine réellement bien étudiée.

Soignée jusqu'aux moindres détails, chaque exemplaire présente une perfection admirable et cela est certainement encore un titre d'honneur pour la Maison productrice.

*Vue côté
embrayage.
Il paraît
difficile
de réaliser
plus sobre.*



MOTEUR monocylindre	4 temps soupapes en tête
ALESAGE	52 mm.
COURSE	58 mm.
CYLINDREE	123,113 cmc.
RAPPORT DE COMPRESSION	1 : 10
PUISSANCE MAXIMUM	12 CV.
REGIME DE PUISSANCE MAXIMUM	10.000 tours/minute
DISTRIBUTION avec arbre à came en tête actionné par engrenages..	
LUBRIFICATION avec pompe de circulation à engrenages et récupération par gravité.	
CAPACITE RESERVE HUILE	1 lit. 800
CARBURATEUR Dell'Orto modèle course spéciale, diamètre diffuseur	22 mm,
RESERVOIR ESSENCE : capacité totale.	10 l.
ALLUMAGE magnéto Marelli.	
EMBAYAGE : 7 disques moteur et 6 récepteurs.	
BOITE A VITESSE A QUATRE RAPPORTS.....	En 4 ^e : 1 : 1
	En 3 ^e : 1 : 1,09
	En 2 ^e : 1 : 1,25
	En 1 ^{re} : 1 : 2
POIDS total de la machine à vide	82 kg.
VITESSE MAXIMUM	150 k.m/h.

★ Caractéristiques

GRAND PRIX DE BELGIQUE A SPA

Départ des 350 cmc.



MASSETTI, SUR GILERA,
BAT DUKE, LE GRAND FAVORI DE LA JOURNÉE,
VAINQUEUR DE LA COURSE DES 350 cmc.

De notre correspondante Mariane WEBER

Photos EVERTS.

JAMAIS Francorchamps n'avait réuni pareille foule. Certes le temps superbe qui gratifia la Belgique de températures dignes de la Côte d'Azur y était pour quelque chose. Les trois courses: 350, sidecars et 500 furent d'une qualité et d'un palpitant jamais atteints les années précédentes. Les meilleurs pilotes du monde entier étaient présents ainsi que toutes les grandes marques, à l'exclusion, hélas, de «Guzzi» qui ne pouvait s'aligner en 250 cmc., cette catégorie étant absente du programme, et les motos Guzzi 500 nouveau modèle quatre cylindres 1952 n'étant pas encore au point. La grande confrontation était donc entre Norton, A.J.S., Gilera et M.V.

La course des 350

Parmi les trente-trois pilotes au départ, les meilleurs «guidons» étaient rassemblés. Elle fut vraiment exceptionnelle d'un bout à l'autre; la lutte que se livrèrent Duke et son coéquipier Amm tint le public en haleine pendant les 150 kilomètres que dura le duel. Le pilote

Coleman d'A.J.S., malgré son nouveau moteur à trois arbres à came en tête, ne parvint à inquiéter les leaders que durant le premier tour. Les deux hommes de Norton passèrent, roue dans roue, durant dix tours de circuit, effectuant des dépassements plus spectaculaires que tout ce qu'on peut imaginer; tous les records du tour tombèrent successivement, pour finir c'est Duke qui l'emporta au dernier tour à la moyenne fabuleuse de 166 km. 043! Coleman fit une chute en troisième position ce qui permit à Armstrong de compléter la victoire de Norton par l'attribution de la troisième place, devant Brett.

Résultats techniques :

1. Duke (Norton) moyenne 163 km. 793;
2. Amm (Norton) moy. 163 km. 458;
3. Armstrong (Norton) moy. 158 km. 803;
4. Brett (A.J.S.) moy. 158 km. 713;
5. Lommas (A.J.S.) moy. 157 km. 087;
6. Graham (Velocette) moy. 157 km. 087;
7. Lawton (Norton);
8. Goffin (Norton), Belgique (1^{er} indépendant);
9. T. Wood (Norton);
10. Ring (A.J.S.).

La course des sidecars

(8 tours, 112 km. 960)

Cette épreuve prend à Francorchamps des allures à la fois terrifiantes, hallucinantes et fantastiques. Ce circuit qualifié à juste titre par la presse internationale et les experts de «plus beau du monde» a permis à un quatuor d'as d'offrir au public des émotions intenses et un spectacle d'une qualité inégalée à ce jour. Oliver et Smith pour Norton. Milani et Merlo pour Gilera s'envolèrent loin en tête dès le départ, distançant considérablement les meilleurs des indépendants. Parmi ceux-ci, le belge Vanderschrick, l'anglais Harris, le français Drion, et l'allemand Koch.

Au second passage aux tribunes, Oliver était déjà détaché, suivi de Smith, Merlo et Milani. Les chassés-croisés continuèrent durant toute la course tandis qu'au second plan de fort belles compétitions opposaient les pilotes indépendants. Drion, Harris, Koch, Masuy et Vanderschrick luttèrent pour la 5^e place. Vanderschrick perdit ses chances dans son avant-dernier virage à la Source qu'il prit avec trop de fougue et perdit

des secondes précieuses. Harris sortit du même virage sans accident, toutefois il fut hors course. Drion à ce moment était en 5^e position, ce qui équivalait à la première place des indépendants; ce jeune pilote est décidément plein des qualités requises pour faire un tout grand champion. Mais voici que brusquement le belge Masuy qui effectua une des plus belles courses de sa carrière prit la 5^e place et sut la conserver jusqu'à la fin. Pendant ce temps en tête les duels avaient amené Milani au commandement. Oliver le redépassa; à Stavelot, Milani reprit la tête, et voici que sur les dernières centaines de mètres, aux environs du virage de la Source, Oliver le grand champion, encore très handicapé de son dernier accident, encore incapable de marcher sans béquilles, Oliver dans un sprint irrésistible reprend la première place devant une foule délirante et franchit la ligne dans l'enthousiasme général. Le courage physique et moral de cet homme remarquable mérite particulièrement d'être signalé, il jette plus d'éclat encore sur sa haute et glorieuse performance.

Le « God save the Queen » retentit pour la seconde fois en cette mémorable journée.

Résultats :

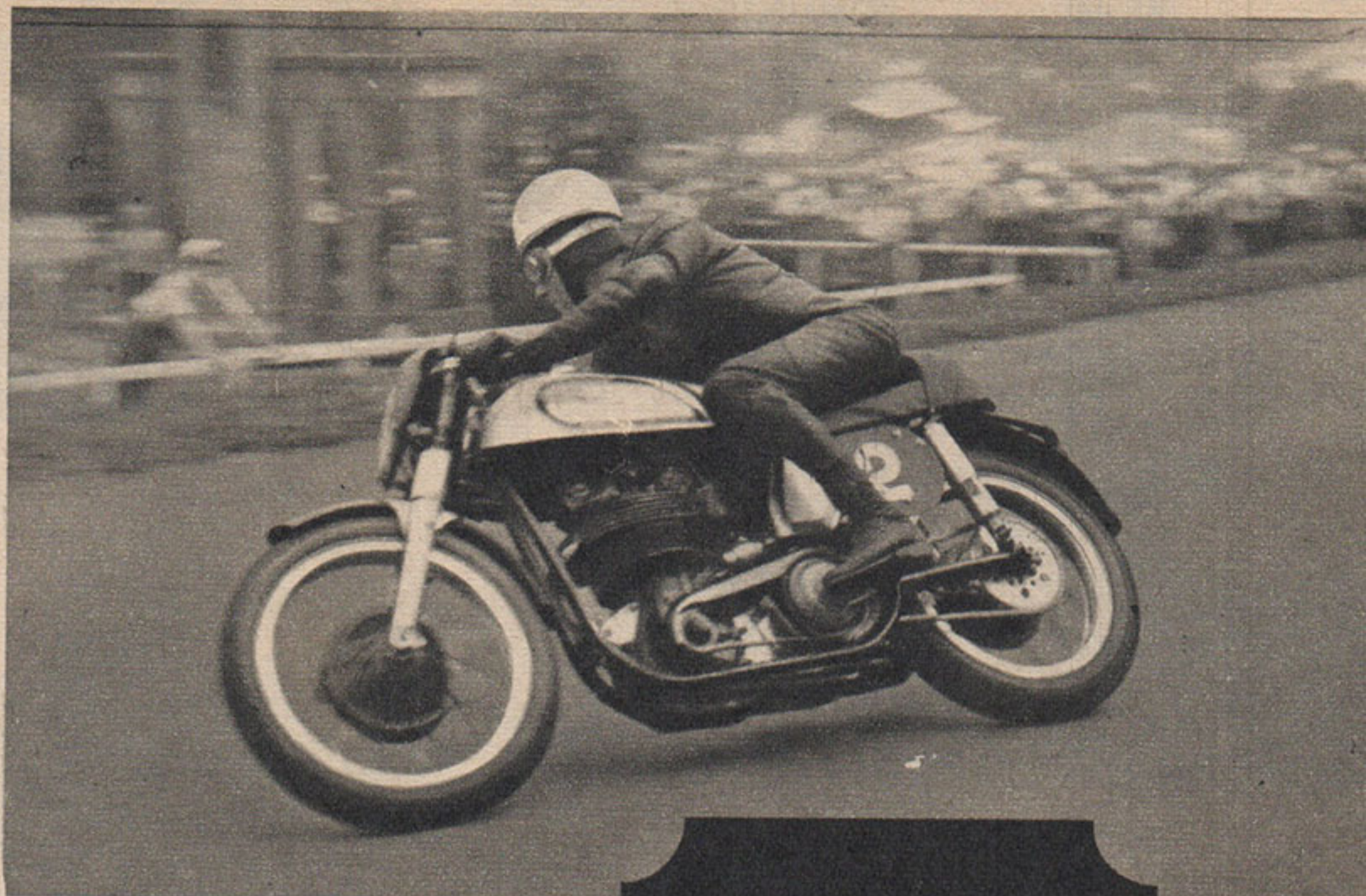
Oliver (Norton) 144 km. 152, record du tour 146 km. 165; Milani (Gilera) 144 km. 510; Smith (Norton) 143 km. 694; Merlo (Gilera) 139 km. 935; Masuy (Norton) 135 km. 056, Belgique; Drion (Norton), France; Vanderschrick (Norton), Belgique; Deronne (Norton), Belgique.

La course des 500

Le départ des 500 fut aussi impressionnant que celui de la course des sidecars. Duke, vainqueur de l'an dernier, avait une place de choix au milieu de la piste, seul devant le premier rang des pilotes.

Au starter, il s'envola littéralement sachant qu'il allait avoir à livrer cette fois un très dur combat. Il vira au bas de la ligne de départ, suivi de tout près par son coéquipier Armstrong, tandis que Amm était dans le lot des italiens Milani, Masetti; les Gilera manifestèrent tout de suite une supériorité de puissance sur les monocylindres Norton qui était nettement déconcertante... Milani se posait dès lors comme le pilote numéro 1 des Gilera et le jeu de chassés-croisés commença... jeu pour les italiens mais drame pour les anglais qui furent très sports, se défendirent comme des lions, mais durent s'incliner devant les chevaux de réserve des italiens. Au trois-quarts de la course, un coup de théâtre se produit : le premier « ténor » des Gilera se voit contraint d'abandonner, incommodé par la chaleur au point de subir un malaise grave. Masetti à ce moment s'enfuit prudemment en tête et domine cette fois nettement les britanniques.

Les deux A.J.S. de Brett et Coleman étaient très nettement lâchées, à plus de 30 secondes du leader dès le premier tour; ces motos de 1951 n'étaient plus



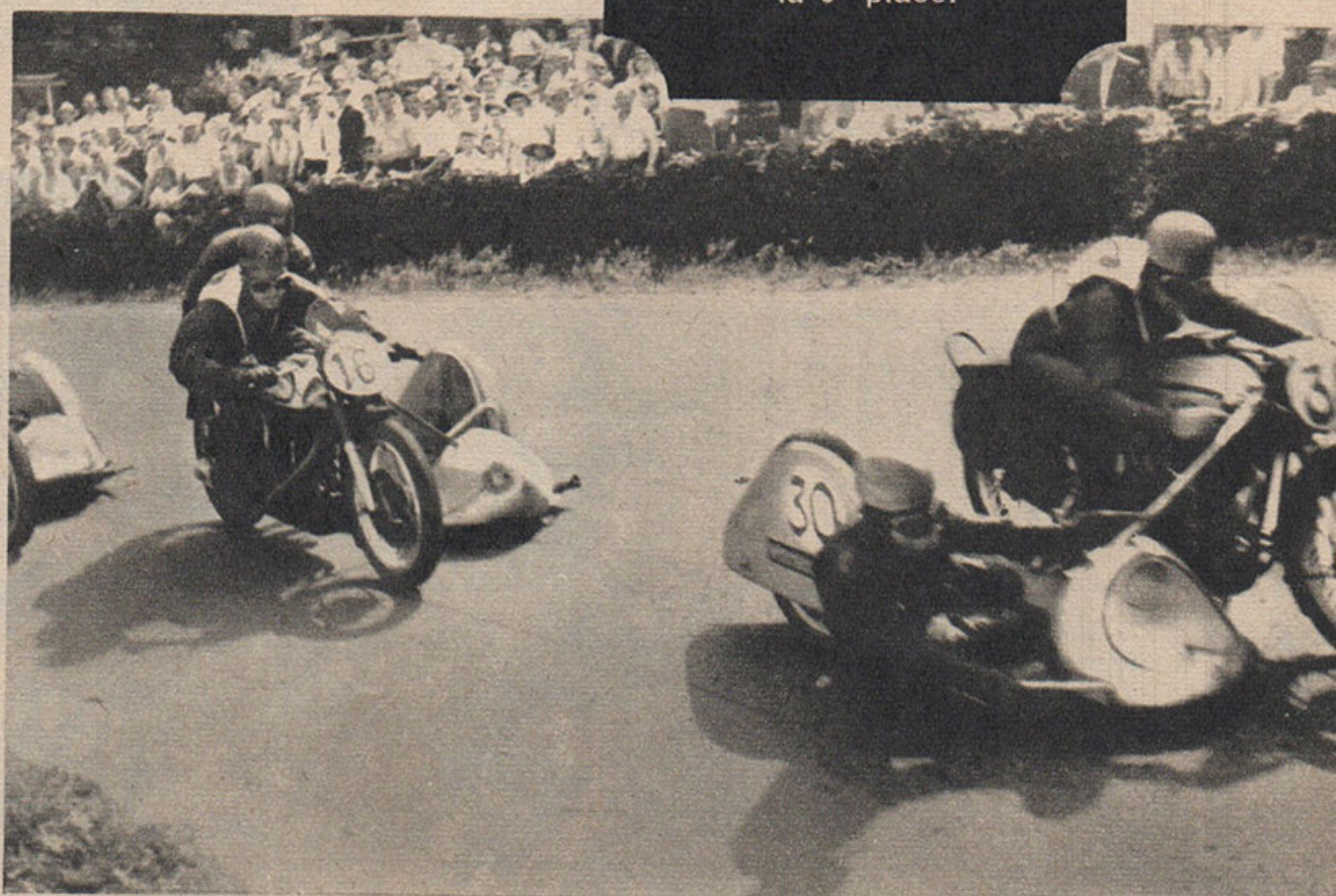
Duke, au virage de la Source, en 350 cmc.

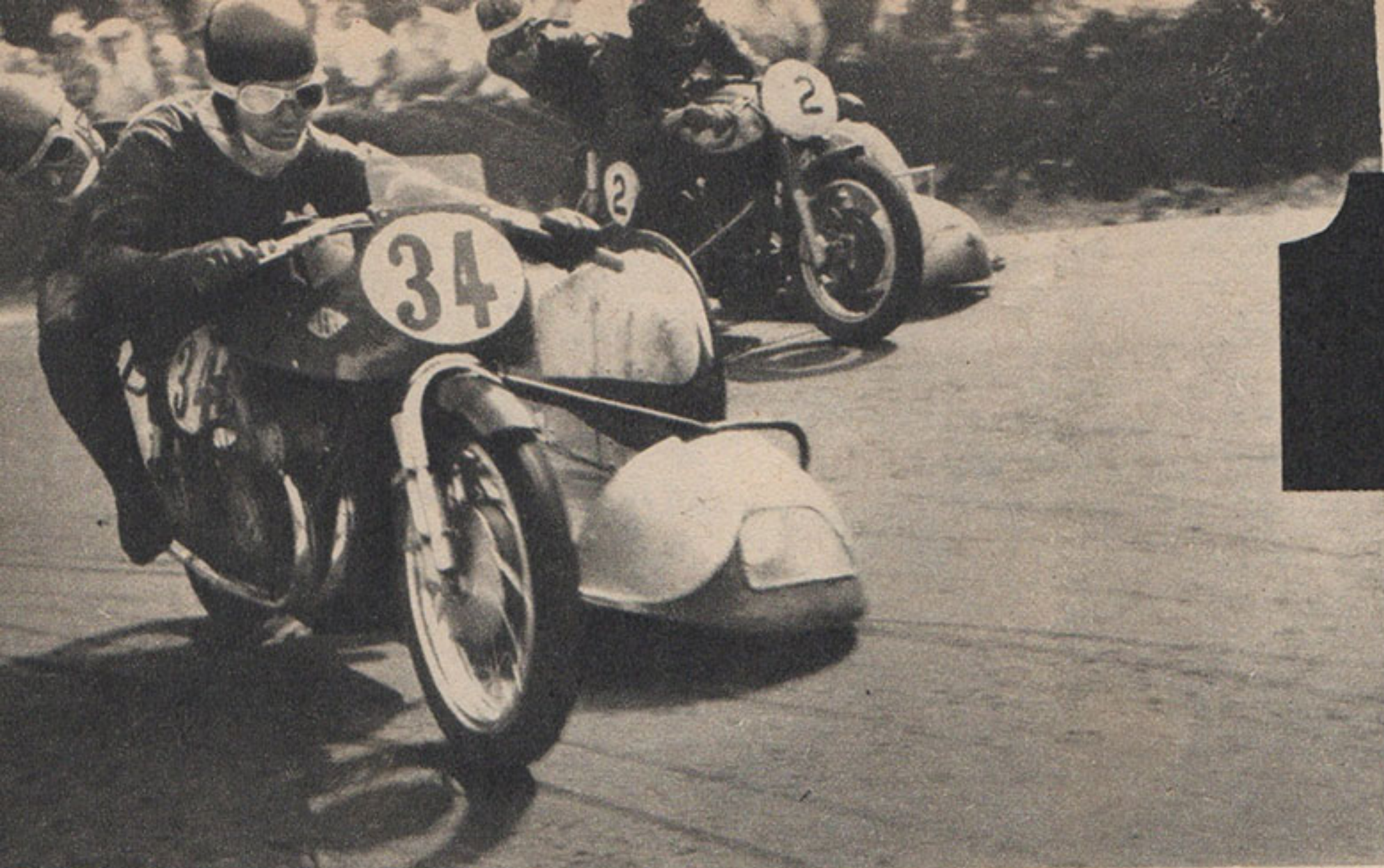
assez rapides (et les nouveaux modèles étaient retirés de la circulation). Quant à Graham sur son M.V. il aurait pu faire merveille, s'il n'avait été trahi par son embiellage après deux tours de circuit.

De tout le lot des pilotes indépendants, le champion de Belgique Goffin a de loin dominé ses protagonistes, tournant tout seul loin devant eux à mi-chemin des leaders. Goffin a fait la course de sa vie, et fut très chaleureusement félicité par Joë Craig lui-même ainsi que par Stanley Woods qui était présent au Grand Prix. L'appréciation flatteuse de ces personnalités marquantes de la Norton sont un grand honneur pour le champion belge et osons l'espérer, peut-



Duel Drion (16) - Masuy (30) pour la 5^e place.





Le dernier virage au dernier tour : Oliver sort à l'extérieur et coiffera Milani au sprint.

être de bon augure pour l'attribution de son matériel futur!...

La course se termina dans une apothéose pour l'Italie cette fois.

Quelques supporters de Duke manifestèrent un peu leur dépit, ce qui était du plus mauvais goût pour Masetti, mais leur mouvement fut noyé dans les applaudissements et le délire général.

Ce Grand Prix a vu tous les records battus de près de 10 kilomètres! Nous approchons de la limite en 500 cmc. Que nous réservera 1953?

Résultats :

1. Masetti (Gilera) 172 km. 506, record dernier tour 176 km. 072; 2. Duke (Norton) 172 km. 428; 3. Amm (Norton) 172 km. 388; 4. Brett (A.J.S.) 166 km. 917; 5. Coleman (A.J.S.) 166 km. 650; 6. Pagani (Gilera) 163 km. 974 (mauvais départ); 7. Goffin (Norton) à 1 tour, 1^e indépendant; 8. Sherry (Norton); 9. Van Rijswijk (Norton); 10. Basso (Norton).



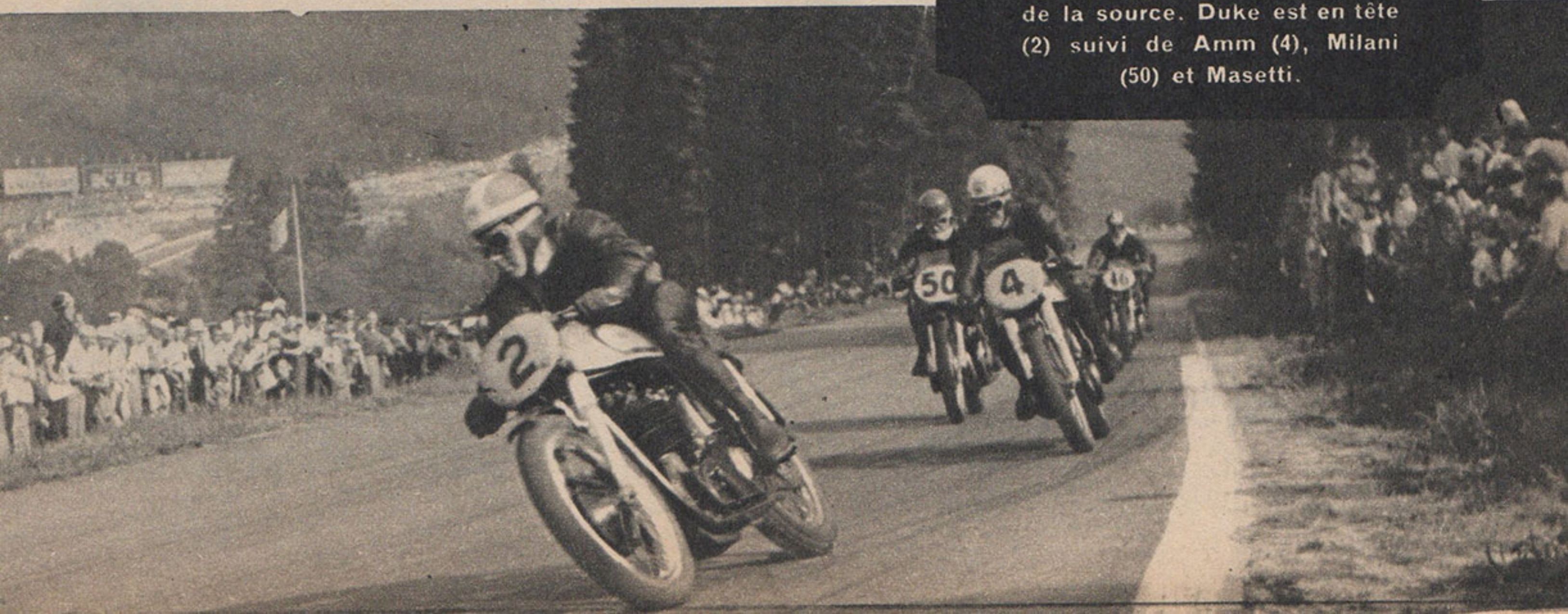
CONCLUSIONS

A côté de Duke, Graham et Anderson, qui étaient les trois meilleurs pilotes du monde à ce jour, Amm, Masetti, Milani, Brett et Coleman ont pris place. Goffin se détache nettement des indépendants. Tandis qu'en sidecar, Oliver reste le tout grand-maitre de la situation, même à machine moins rapide, son pilotage lui permet de surclasser ses plus brillants adversaires. Oliver reste « l'homme du jour » à nos yeux, de cette superbe journée.

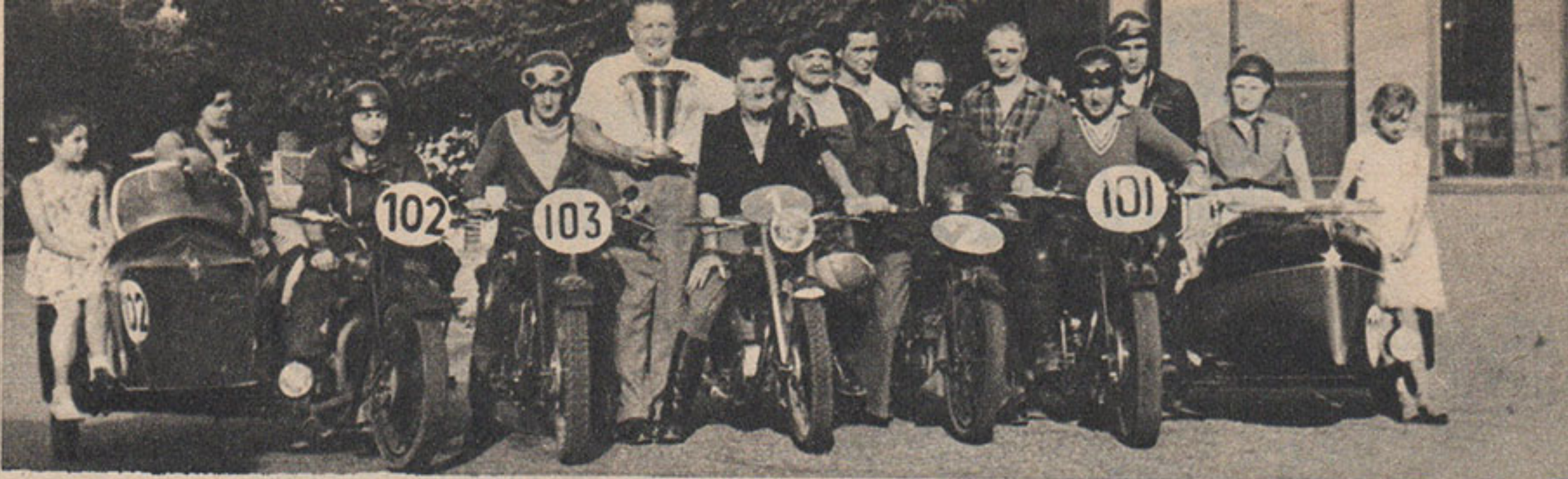


Masetti,
vainqueur des 500 cmc.

Le quatuor de tête (500 cmc.), au freinage à l'entrée du virage de la source. Duke est en tête (2) suivi de Amm (4), Milani (50) et Masetti.



LES 6 HEURES DE MONTMORENCY



L'équipe M.C. Banlieue Nord

Le 6 juillet 1952, le Moto-Club de Montmorency et ses environs a organisé, comme chaque année, sa fameuse épreuve de régularité dénommée : **Les six heures de Montmorency**.

Au cours de l'épreuve, quelques incidents, sans gravité pour les conducteurs heureusement, se produisirent; seules les machines en souffrirent dont quelques-unes assez sérieusement.

distribué en dehors de ceux prévus au règlement.

Le Moto-Club de la Banlieue Nord gagna le premier challenge inter-club et le Club Olympique de Billancourt emporta le deuxième challenge.

Le Moto-Club de Montmorency offrit également une coupe au 1^{er} du classement général et au 2^e.

Le M.C. Montmorency, club organisateur dont l'activité ne cesse de s'accroître, invite professionnels et amateurs du sport motocycliste à venir en grand nombre lors de sa future



R. Pahin,
Goudart
et Cugnet
sur
175 cmc.
Peugeot

L'équipe du C.O. Billancourt



Cette manifestation a eu son succès habituel et un public nombreux jalonnait le circuit. Le temps favorisa cette belle épreuve et les 40 partants l'apprécièrent bien que le soleil devint un peu chaud à partir de 10 heures du matin.

La classement est le suivant :

1. Dauge, 2. Bonnaure, 3. Pahin, 4. Forget, 5. Laurissier, 6. Cugnet, 7. Goudart, 8. Breyse, 9. Lerouge, 10. Fagot, 11. Sablé, 12. Delettres, 13. Camelle, 14. Granveau, 15. Guénard, 16. Lachuer, 17. Poujet Pierre, 18. Gohin, 19. Darras, 20. Lis, 21. Billotte, 22. Bedu, 23. Menigoz, 24. De Saint-Vinox, 25. Poujet Maurice, 26. Gleizon, 27. Dardoise.

L'après-midi une épreuve de départage eut lieu consistant en une opération d'accélération-freinage qui attira également beaucoup de curieux dans les environs de la place de la Gare de Montmorency.

Un choix important de prix en nature fut

épreuve du 28 septembre 1952 qui se déroulera dans le terrain du Pavé Saint-Paul, épreuve de moto-cross où prendront part les as déjà bien connus tels que Scossa, Bourgeois, Lejeune, etc..... et naturellement... Desmoulins et d'autres encore...

GRAND PRIX DE FRANCE A ALBI

Seule la maison A.J.S. avait délégué une équipe officielle et Brett s'adjugea facilement la victoire en 350 et 500. Par contre, les secondes places furent l'objet de luttes farouches.

En 175, excellente performance du jeune Burgraff; victoires prévues d'Anderson en 250, d'Oliver en side.

CLASSEMENT

175 CMC. — 1. Burgraff (M.V.), 12 tours (106 km. 312) en 54' 48", moy. 116 km. 947; 2. Gaury (Morini), 55' 53" 7/10; 3. Michel (Jonghi), 58' 1" 3/10; 4. Genevini (M.V.), 59' 50" 6/10; 5. Soulet (M.V.), à 1 tour; 6. Dulouard (Jonghi), à 1 tour; 7. Guit (Terrot), à 2 tours; 8. Bolland (D.K.W.), à 5 tours.

Meilleur tour : Burgraff, en 4' 23" 9/10, moy. 121 km. 423.

350 CMC. — 1. Brett (A.J.S.), 17 tours (151 km. 317), en 1 h. 3' 9" 7/10, moy. 147 km. 742; 2. Coleman (A.J.S.), 1 h. 5'; 3. P. Monneret (A.J.S.), 1 h. 5' 39"; 4. Bruguière (A.J.S.), 1 h. 5' 39"; 5. G. Monneret (A.J.S.), 1 h. 5' 40"; 6. Gauch (Velocette), à 1 tour; 7. Whelan (A.J.S.), à 1 tour; 8. Salasc (Velocette), à 1 tour.

Meilleur tour : Brett en 3' 32" 1/10. Moy. 151 km.

250 CMC. — 1. Anderson (Guzzi), 15 tours (133 km. 515) en 59' 22" 2/10. Moy. 134 km. 931; 2. Ozino (Guzzi), 59' 58" 1/10; 3. P. Monneret (Guzzi), 1 h. 1' 45"; 4. Bellodi (Guzzi), 1 h. 2' 10"; 5. Baviera (Guzzi), 1 h. 3' 38"; 6. Post (Guzzi), à 1 tour; 7. Houel (Guzzi), à 1 tour; 8. Collignon (Guzzi), à 1 tour; 9. Brethes (Excel-sior), à 2 tours.

Meilleur tour : Anderson en 3' 52" 2/10. Moy. 137 km. 999.

SIDECARS. — 1. Oliver (Norton), 12 tours (106 km. 812), en 50' 25" 2/10. Moy. 127 km. 06; 2. Drion (Norton), 50' 55" 2/10; 3. Taylor (Norton), 51' 53"; 4. Betemps (Norton), 51' 54"; 5. Galbiati (Guzzi), 54' 39"; 6. Vogel (Norton), à 1 tour; 7. Pages (Norton), 3 tours.

Meilleur tour : Oliver, 131 km. 380.

500 CMC. — 1. Brett (A.J.S.), 23 tours (204 km. 723), en 1 h. 21' 8". Moy. 151 km. 397; 2. Galante (Guzzi), 1 h. 23' 48" 9/10; 3. Collot (Norton), 1 h. 24' 41" 2/10; 4. G. Monneret (Gilera), 1 h. 24' 41" 6/10; 5. Bellot (Guzzi), à 1 tour; 6. Guit (Guzzi), à 1 tour; 7. Biondelli (Gilera), à 1 tour; 8. Fitton (Norton), à 1 tour; 9. Gian (Gilera), à 2 tours.

Meilleur tour : Brett, en 3' 23" 6/10. Moy. 157 km. 385.

Détails dans le prochain numéro.

CIRCUIT INTERNATIONAL DE TARARE



Spaleck, 1^{er} sur M.V.
en 175 cmc.



Pour son 7^e circuit, la petite ville de Tarare avait encore réuni un lot très relevé de pilotes français et étrangers. Une organisation impeccable contribua encore au succès des épreuves. Malgré une chaleur tropicale, les spectateurs, protégés par des chapeaux improvisés, ne ménagèrent pas leurs applaudissements aux concurrents. Toutes les



P. Monneret, qui mena longtemps
en 500 cmc. et terminera second.

Gerber,
brillant vainqueur
en 350 cmc. et 500 cmc.

1. Spaleck (M.V. Agusta Romano 42' 17", moy. 67 km. 860; 2. Boucher 42' 51"; 3. Vernay 42' 57"; 4. Bert 43' 04"; 5. Decoray m. t. 1' 36", moy. 71 km. 737; 6. Fleury; 7. Guillet.

350 cmc.

Dès le départ Gerber prend une vingtaine de mètres d'avance. Le champion suisse, dans un style très aisé, conduira la course de bout en bout. Monneret G. sera le seul à résister momentanément au leader. Monneret P. a dû abandonner.

1. Gerber (A.J.S.) 54' 59", m. t. 1' 19", moy. 87 km. 174; 2. Monneret G. (A.J.S.) 56' 14" à 1 tour; 3. Bruguière (Anglet.) à 2 t.; 4. De Polo à 3 t.; 5. Fuhrer (Suisse) 4 t.; 6. Collot; 7. Dauwe (Belgique); 8. Flores (Espagne)

500 cmc. 1^{er} éliminatoire

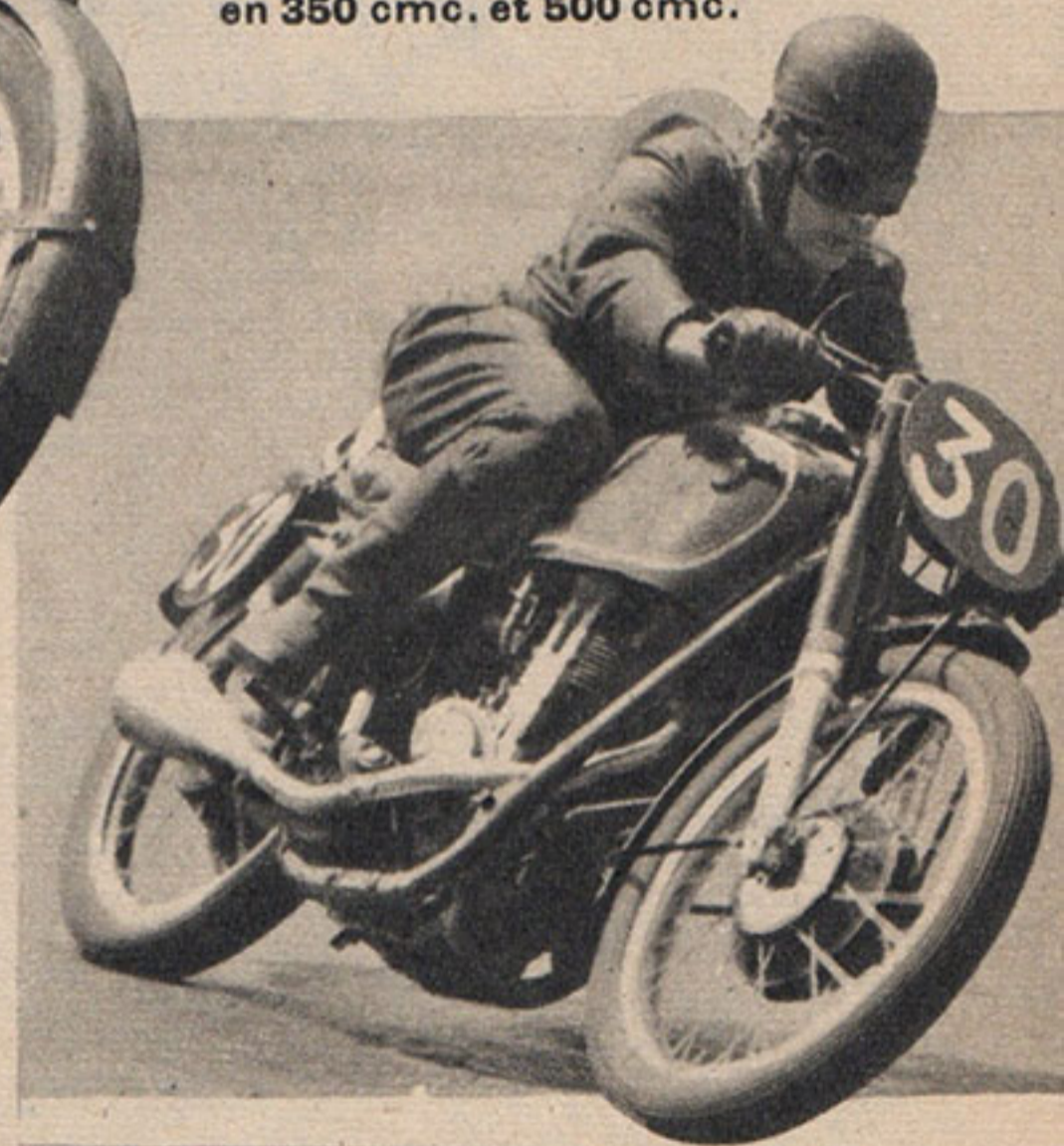
Malgré la fatigue de la course précédente Gerber prend encore la tête. Drion le passe pendant quelques tours, mais le Suisse décidément très en forme reprend bientôt le commandement. C'est alors Monneret G. qui attaque et parvient, après de nombreux tours, à la hauteur de Gerber. Un sprint de toute

épreuves furent ardemment disputées et certaine feront date dans les annales locales du Baldagos Moto-Club.

175 cmc.

Cette course, réservée aux nationaux, eut lieu le matin après les essais. Decoray a des ennuis d'allumage et perd 300 mètres au départ. Chollet passe en tête pendant plusieurs tours, mais doit rentrer à son stand. Spaleck sur M.V. Agusta lui succède et terminera en vainqueur, malgré une sensationnelle remontée de Decoray qui avait dû s'arrêter pour changer de bougie et se trouvait ainsi à 1 tour. Le pilote du M.C. Auvergne a fait très grosse impression et aurait mérité la victoire. De Polo longtemps en 3^e position sera passé par Boucher et Vernay, Bert et Lagrange feront presque tout le parcours l'un à côté de l'autre sans pouvoir se départager. Finalement Bert prendra l'avantage.

Decoray, du M.C. Auvergne,
vainqueur moral des 175 cmc.



beauté et Monneret G. l'emporte de peu. Il est vivement applaudi.

1. Monneret G. (Gilera) 34' 38" 2/5; 2. Gerber 34' 38" 3/5; 3. Dauwe (Belgique); 4. Drion; 5. Vidonne (Suisse); 6. Guglielminetti (Italie); De Polo a cassé et ne pourra participer à la finale.

2^e éliminatoire 500 cmc.

C'est encore une belle bataille entre Collot, Heath et Monneret P. qui prennent alternativement la tête pour finir très groupés. Collot dont la course en 350 avait été peu remarquée s'assure la victoire de justesse sur Heath.

1. Collot (Norton) 33' 13" 2/5; 2. Heath (Angleterre) 35' 13" 4/5. 3. Mon-

neret P. 33' 16"; 4. Bruquière (Belgique); 5. Zellweger (Suisse).

Sidecars

Drion, dont la forme est toujours remarquable, enlève cette épreuve de haute lutte. Aubert, malgré des ennuis au début, remontera très fort pour finir à une belle 2^e place après une bataille serrée avec Reichlin. Beauvais, qui a perdu du temps avec un moteur calé en sortie de virage, remonte et se bagarre avec Claisse. Tous les deux fourniront une belle course.

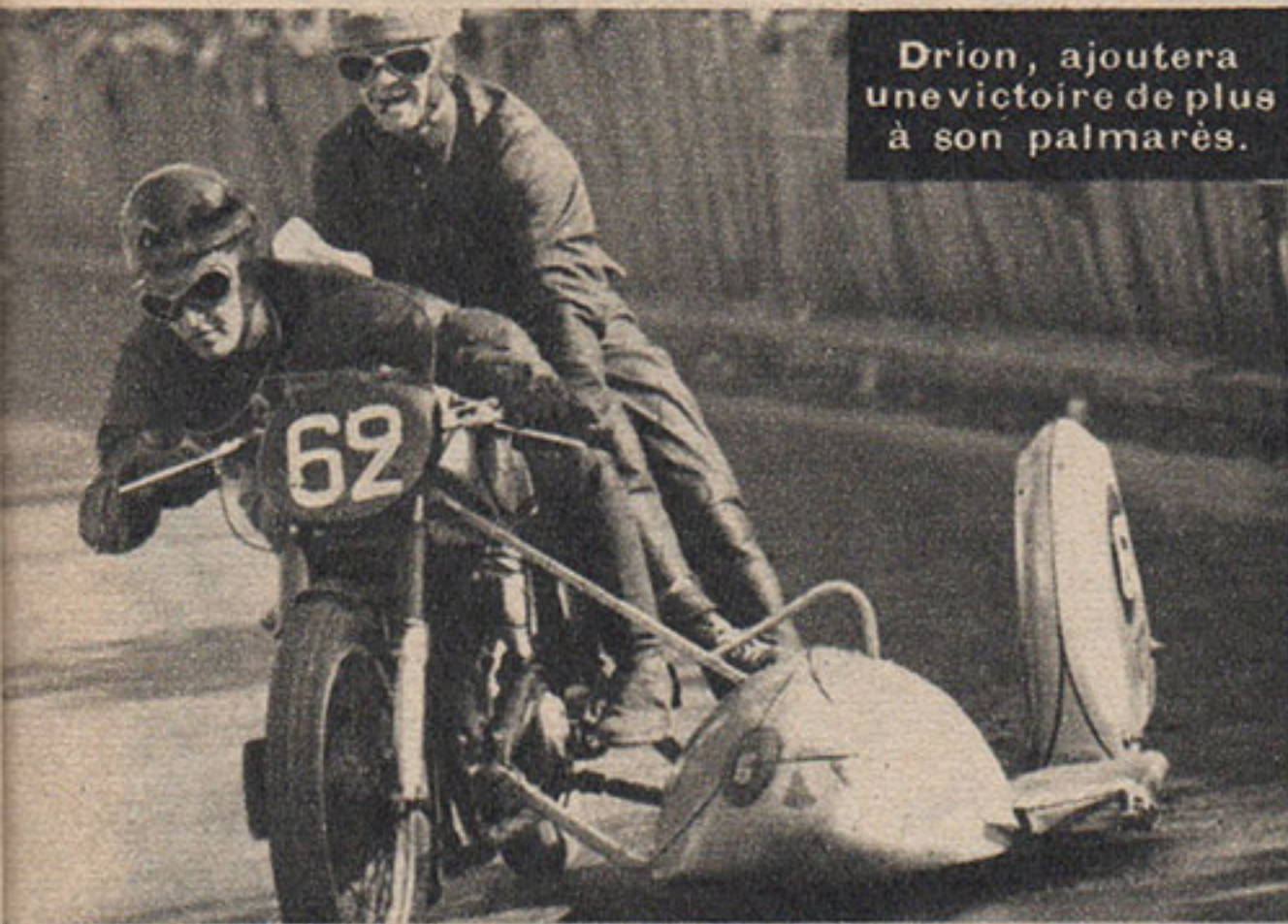
1. Drion (Norton) 36' 41", moy. 74 km. 823, m. t. 1' 24", moy. 81 km. 985; 2. Aubert 37' 50"; 3. Reichlin 37' 52"; 4. Beauvais; 5. Claisse; 6. Bentz; 7. Rouhet.

Finale des 500 cmc.

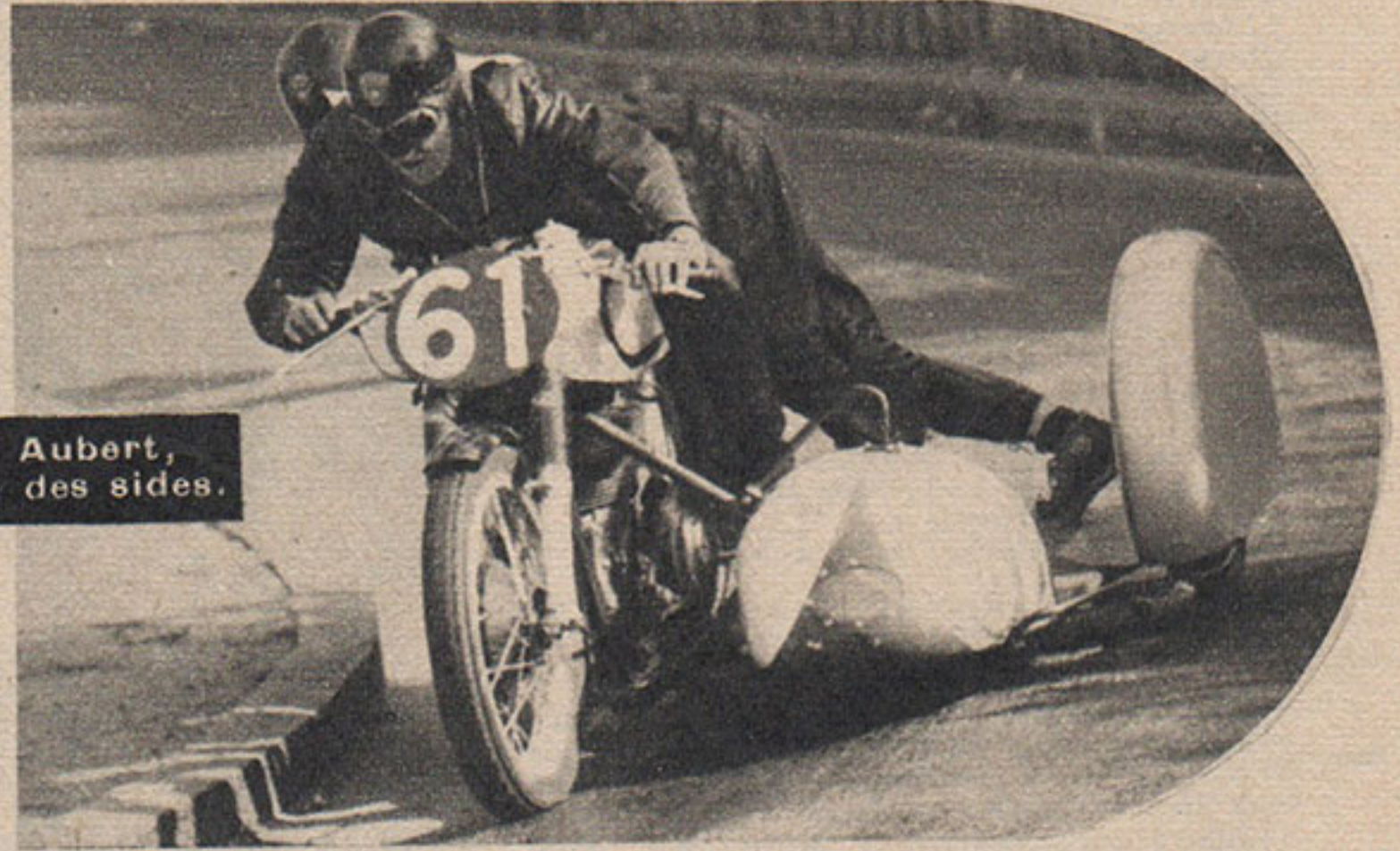
C'est le clou de la journée. Le départ est donné par M. Violet, vice-président de la F.F.M. La lutte s'engage immédiatement entre Monneret P., Heath, Collot, Gerber. Monneret G. un peu en arrière chassera sans parvenir à remonter les quatre hommes de tête qui sont véritablement déchaînés. A mi-course Gerber

attaque et remonte lentement. Heath, à la suite d'un mauvais virage, perdra le bénéfice des places d'honneur, après une course remarquable. Monneret P., qui a mené très longtemps, ne peut empêcher Gerber de le doubler et de gagner sa 2^e course de la journée. Collot prendra le meilleur sur Heath.

1. Gerber (A.J.S.) 38' 32"; 2. Monneret P. (Gilera) 38' 37", m. t. Monneret P., Collot, Gerber 1' 15", 91 km. 824; 3. Collot 38' 50"; 4. Monneret G. 39' 13"; 5. Heath (Anglet.) 39' 37"; 6. Bruguière (Anglet.); 7. Dauwe (Belg.); 8. Drion; 9. Vidonne (Suisse).



Drion, ajoutera une victoire de plus à son palmarès.



Aubert, 2^e des sides.

CHERRIER vainqueur à Saint-Galmier

Courses organisées par le M.C. Furan; victoires de Cherrier en 350 et 500 et de Murit en side.

Classement

350 cmc. — 1. Cherrier, moy. 88 km. 440; 2. Besse à 1 tour; 3. Emo; 4. Murit; 5. Planque.

500 cmc. — 1. Cherrier, moy. 92 km. 800; 2. Jacquier-Bret; 3. Murit; 4. Insermini; 5. De Polo à 1 tour.

Sides. — 1. Murit; 2. Bolo.



CIRCUIT DE PORRENTUY

350 cmc. — 1. Hug (Fr.) (Velocette), 90 km. 910 en 56' 25" 2/10, moy. 96 km. 678; 2. L. Taveri (Suisse) (Velocette) en 57' 47".

Sidecars. — 1. Aubert (Suisse) (Norton), 90 km. 910 en 1 h. 0' 52", moy. 89 km. 595; 2. Reichlin (Suisse) (Norton), en 1 hr 1' 17".

Voitures de course 500 cmc. —

1. Leston (G.B.) (Cooper-Norton), 54 km. 850 en 21' 52"; 2. Deels (Holl.) (Deels) en 22' 38"; 3. Deutz (All.) (Scampolo); 4. G. Vollmer (All.); 5. Herbs (All.) (M.H.W.).



CIRCUIT DE SHOTTEN

Cette manifestation a été marquée par la chute de G. Duke. Souffrant d'une fracture du fémur, il ne pourra participer au G.P. d'Allemagne.

En catégorie 125 cmc., Daiker, sur N.S.U., l'emporte à la moyenne de 110 km.-h. 5. En 250, Lorenzetti triomphe : moyenne 117 km.-h. 2. Le Rhodésien Amm, espoir de Norton, enlève l'épreuve des 350, cependant que Meier sur B.M.W. gagne en 500 cmc.

Cette course semble avoir marqué la rentrée de B.M.W. de la célèbre marque au G.P. d'Allemagne (20 juillet). C'est un indice sérieux confirmant la participation.

MOTO-CROSS

FRANTZ ET SCOSSA vainqueurs aux Mureaux

Devant 5.000 spectateurs a eu lieu le moto-cross traditionnel du 14 juillet. Course très équilibrée dans les différentes catégories qui furent remportées par Frantz et Scossa.

350-500 cmc. nationaux. — 1. Scossa; 2. Jacquemin; 3. Batisse; 4. Brosserieux; 5. Mélin.

500 cmc. internationaux. — 1. Frantz; 2. Charrier; 3. Vouillon; 4. Théveney.

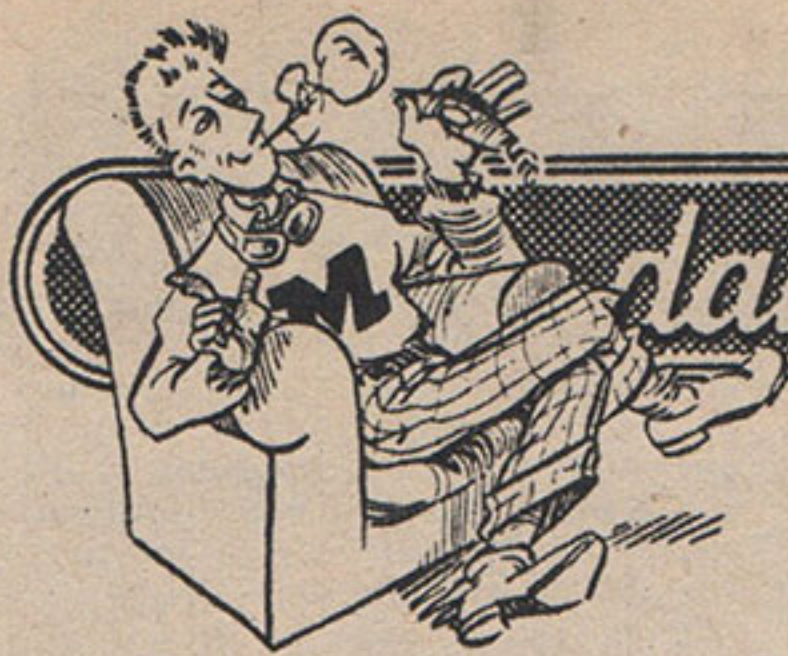
GODEY ET KLYM vainqueurs à Beauvais

La réunion de moto-cross qui a eu lieu hier à Beauvais a remporté un beau succès.

500 cmc. — 1. Godey; 2. Leloup; 3. Desmoulin.

350 cmc. — 1. Godey; 2. Klym R.; 3. Melioli; 4. Chaumette; 5. Tardiff.

250 cmc. — 1. R. Klym; 2. Dupré; 3. Mirivel; 4. Rademaeker; 5. Lauvergnat.



dans les CLUBS

CONCENTRATION INTERNATIONALE
organisée par l'Union Moto Châlonnais
le 29 Juin 1952

Résultats

1. Moto-Club de Bourgogne (9.091 pts), Challenge Comité Foire-Exposition Coupe d'Europe; 2. Moto-Club de Dôle (7.958 pts), Challenge Pussey, 70 % de petites cylindres; 3. Motorcycle-Club de Lyon (3.780 pts), Coupe Peugeot; 4. Moto-Club d'Arbois (3.722 pts), Coupe Assurance l'Aigle.

LE MOTOCYCLES-CLUB DE LYON AU RALLYE SAINT-ETIENNE-PARIS-SAINTE-ETIENNE

Challenge inter-club

9 au départ, 9 à l'arrivée :

1. en 250, Lhermet (M.C.L.); 1. en 350, Montagné (M.C.L.); 3. en 350, Chomontet (M.C.L.).

1. en 650, Martin (M.C.L.); 2. en 650, Millon (M.C.L.); 3. en 650, Moulin (M.C.L.).

1. en side, Rogliardo (M.C.L.); 7. et 8. en 250, Mlle Morel, M. Morel.

TROISIÈME MOTO-CROSS NATIONAL DE RIBOUISSÉ (Aude)

Le Moto-Club Vixiège, siège social : Ribouisse (Aude), informe les sportifs méridionaux que le 3^e Moto-Cross National de Ribouisse aura lieu le 17 août prochain, aux lieu et place du Moto-Cross de Castelnaudary (organisateur : Moto-Club Chaurien).

Décisions de la F.F.M. du 21 avril 1952, de la Ligue Languedoc-Roussillon du 11 mai 1952. Cession de date du Moto-Club Chaurien au Moto-Club Vixiège du 3 juin 1952.

AUTO-MOTO-CLUB DU MEDOC

Le deuxième Circuit national de vitesse motocycliste du Médoc se déroulera à Lesparre-Médoc le 10 août prochain.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 6 juillet 1952

Division Excellence (zone Sud). — Saint-Etienne et Avignon font match nul 1 à 1; Nice bat Marignane par 3 buts à 1

Division Excellence (zone nord). — Vitré bat Versailles par 2 buts à 1.

Coupe de France. — Châlons bat Courbevoie par 4 buts à 2; Camaret bat Aix par 3 buts à 0.

Matches amicaux. — M.B.C. Avignon bat R.M.B.C. Carpentras par 2 buts à 1; M.C. Villefranche et R.M.B.C. Ondaine font match nul 2 à 2; M.B.C. Paris bat M.B. Châlonnais par 4 buts à 0; Villefranche bat Courbevoie par 1 but à 0.

LE PREMIER MOTO-CROSS CARMAUSIN
Double victoire de Sauca (250 et 350)
et d'Aguirre (500)

La création du moto-cross sur le circuit des Caves de la cité minière du Tarn, par la section motocycliste locale avec l'appoint du Moto-Camping-Club Albigeois (l'organisateur pour la seconde fois du Grand Prix de France Motocycliste), a été une parfaite réussite.

Le moto-cross carmausin a pris un excellent départ et d'ores et déjà doit être compris dans les grandes compétitions pyrénéennes.

Résultats

250 cmc. — 1. Sauca, 2. Combes, 3. Andrieu, etc.

350 cmc. — 1. Sauca, 2. Aguirre, 3. Girard, etc.

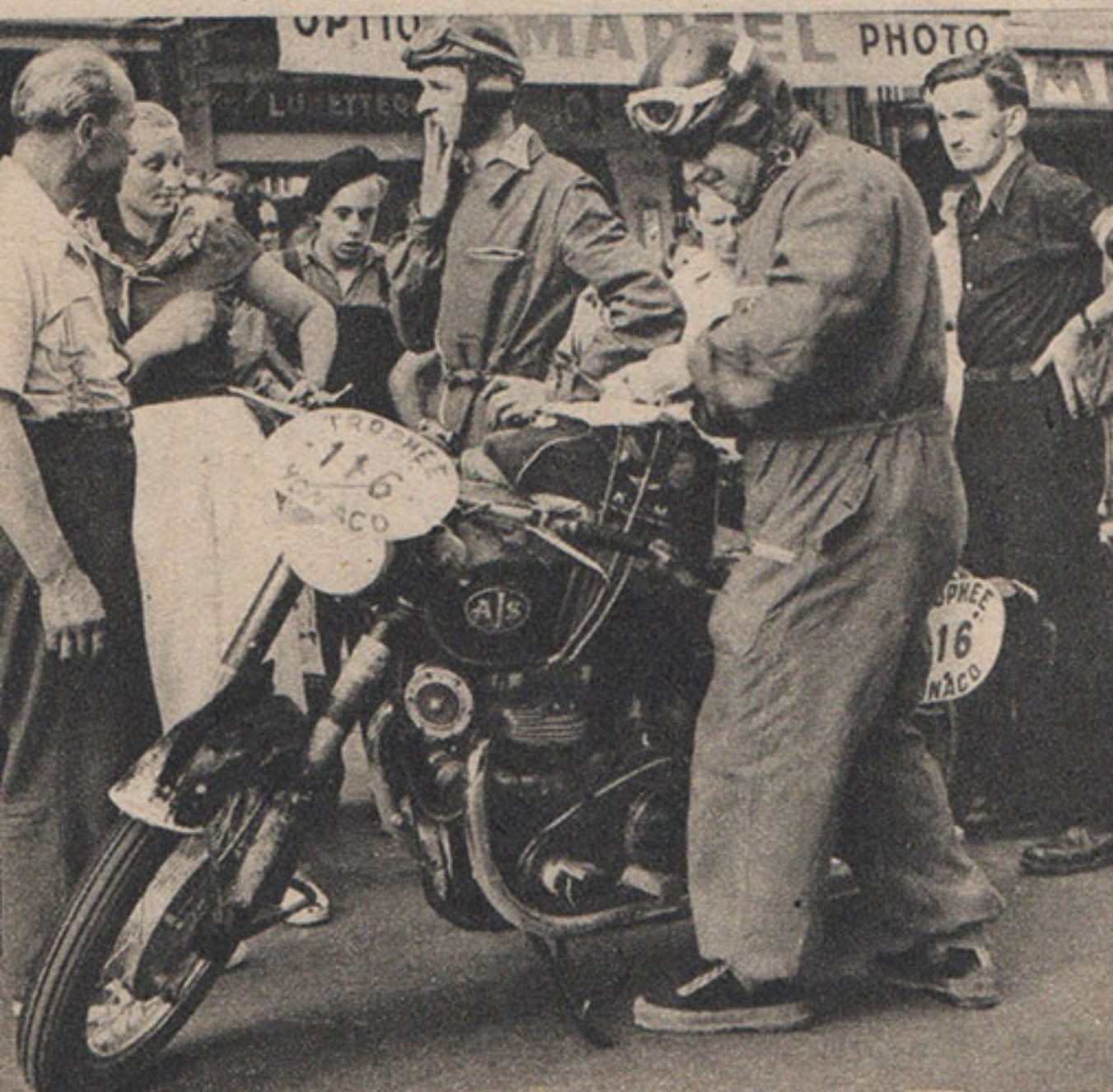
500 cmc. — 1. Aguirre, 2. Vila, 3. Combes, etc.



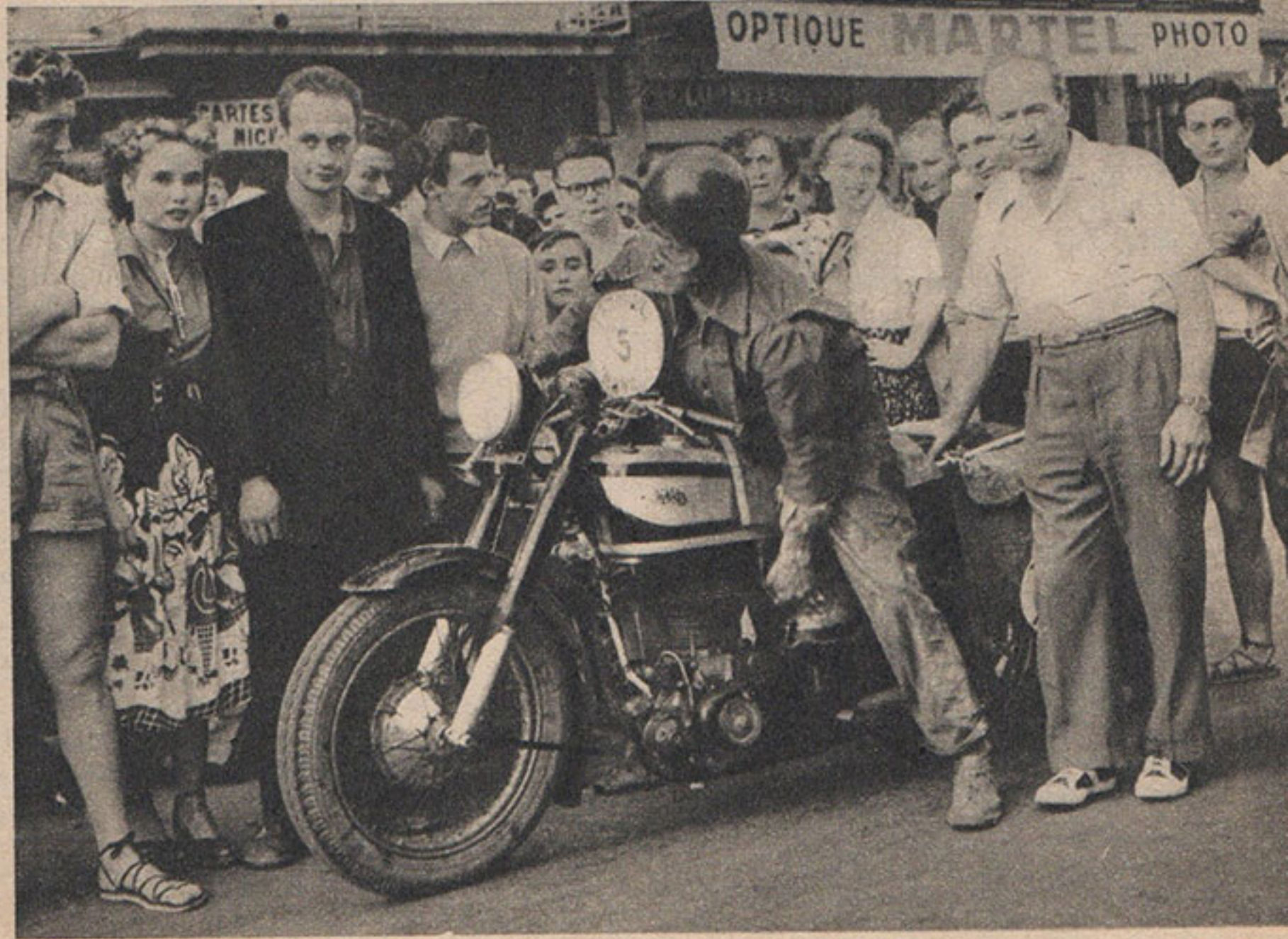
Le Motocycles-Club de Lyon.

LE TROPHÉE DE MONACO

Deux concurrents au contrôle du Puy (Haute-Loire).



F. Capra, de Monaco (500 A.J.S.).



Paigdevall M. (Espagne).

Ces 3 qualités indispensables

PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B.P. S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défile instantanément
sans s'enfiler.

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

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

Scooter
BERNARDET

ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE
23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO : VILLIERS TÉLÉPHONE : LABorde 77-40



VENTE EN GROS et 1/2 GROS

LUNETTES pour le
TOURISME et la **COMPÉTITION**
Fabrication française



88
ROD

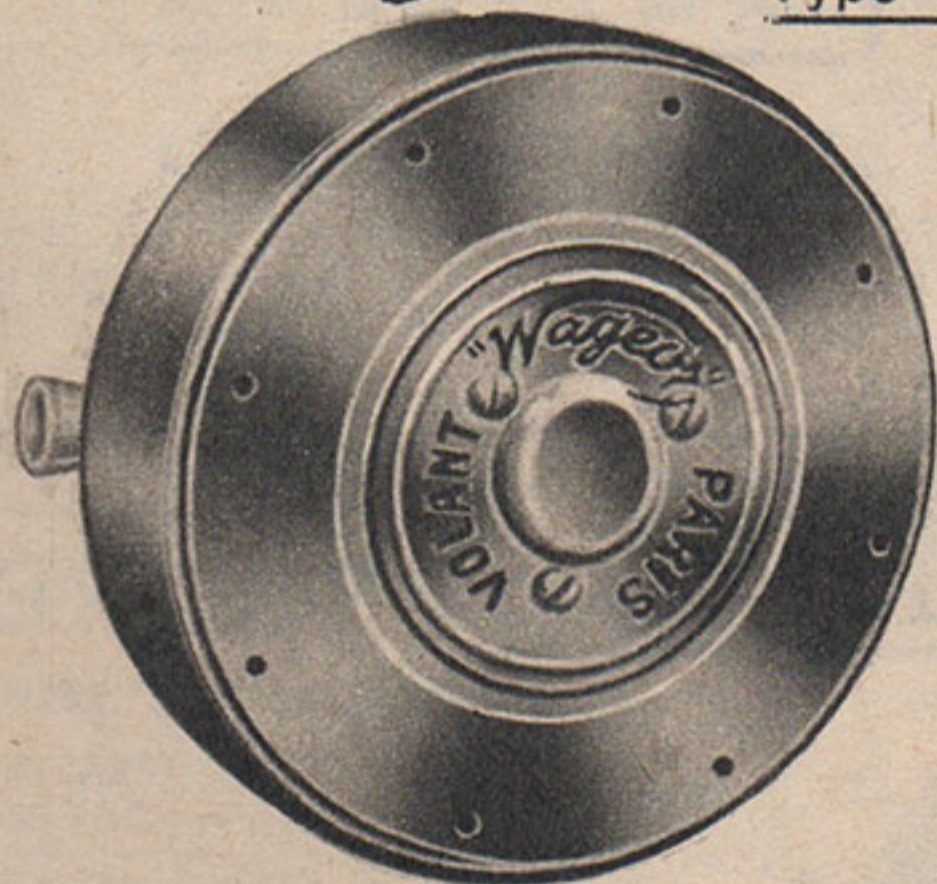
Caoutchouc moule,
Sans pièces métalliques,
Intérieur garni chamois.
Souple, incassable,
Visibilité totale,
Écrans blanc, jaune, fumé, à volonté.
EN VENTE : Maisons de Sports et Opticiens
Meilleure qualité au meilleur prix

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

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 SCARLI
à Marseille

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. --
Yural 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.

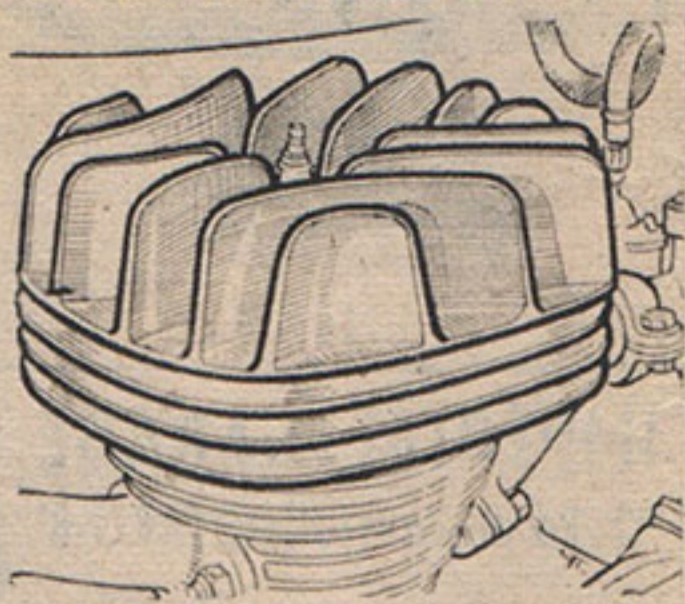
En vente chez tous les Motoristes

Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT

147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone: MARcadet 46-78



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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM: ADRESSE:

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

L'abonnement partira du numéro

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

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

PARTOUT

POUR TOUT

FULGUR

MODÈLES POUR :

MOTOS M100

VÉLOMOTEURS M50

CYCLOMOTEURS V30

DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

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

Étab^{ts} MOTTAZ

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

Tél.: MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE

RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes

MODÈLES
DÉPOSÉS

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous

ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS

chez les SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLIX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE

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

La bougie **"PROGRÈS"**

marque un progrès

SON ISOLANT 100% EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

**LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE**

Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos:

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

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

VENTES

B.S.A. 250. cross, neuve, vis. Paris, vends ou éch. contre bicylindre récente. Envisage prép. Pichenard, SIDAP. Tél. 312, Etampes.

175 à 350 récente, impeccable. Offre détaillée à G. Echevins, rue de France, Maubeuge.

MAGNAT-DEBON 500, culb., supercul., 1949, avec side comme neuve. Prix: 160.000. Ecr. Heurgué, 42, Villard-St-Pancrace, Briançon (H.-A.).

INDIAN 500 Scout. Mobylette 1952. Fourche complète Dollar 500. Bignon, 7, rue de Pontoise, Paris (5^e).

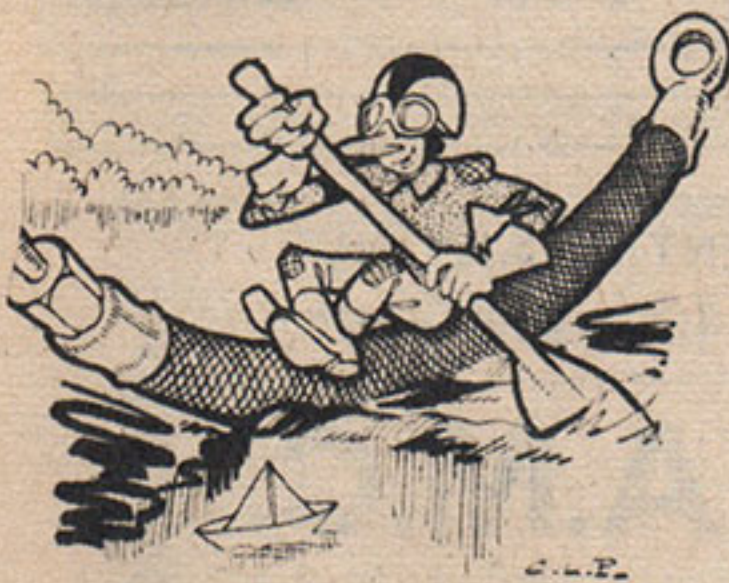
PARTICULIER vend 350 Saroléa-Grégoire course. Moteur neuf des records mondiaux Monthéry 1947. Boîte vitesse, pneus état neuf, susp. AR. Px intéressant 140.000. Nomb. pièce rechange. Perdoux, 7, rue Chateaubriand, Bourges (Cher).

ROYAL-ENFIELD 500 twin, 1951, équipée luxe, 8.000 km. état parfait. **NORTON 500** lat., comme neuve, luxe. **ROYAL-ENFIELD BULLET 350,** 1951, 10.000 km., état parfait, équipement spécial luxe. **B.M.W. 500 R-51/2,** abs. com. neuve, 1.700 km., équipée. **MOTOBECANE 125** 4 temps, état neuf. Aris, 11, rue Labie, Paris-17^e. Eto. 08-66.

AUTOMOTO 350, culb. Crédit 45.000. Berrard, 42, D.-Leclerc, Châtillon-sous-Bagneux.

LES QUALITÉS OTOM

Il est étanche...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

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

B.S.A. 250, 4 vit., b. état. Px int. 24, av. de Provence, Gagny. Samedi après 17 h.

D.K.W. 500 parf. ét., pneus, équip. élec. Batt. carb. neufs. Px 110.000 à débat. Salles Et. Bourdonné, p. Condé-sur-Vègre (S.-et-O.).

A VENDRE ou à changer contre 350 Jawa ensemble 1.000 Ariel side Terrot en bon état. S'adresser à R. Chauvet, à Charzay par St-Romans (Deux-Sèvres).

EXCELSIOR Talisman twin 250 cmc., neuve, équip., 2.000 km. Schöpf, 78, av. Camélinat, Athis-Mons (S.-et-O.).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

DEPUIS LE BOL D'OR 1952

épreuve d'endurance et de sélection,
où 8 machines étaient à l'arrivée

ROZE ET MEYER

battant le record de l'épreuve

LA GUILLER SPORT A. M. C.

se classe 1^{re} ex æquo avec **MEYER** dans
PARIS-STRASBOURG (1282 kms)

1^{re} ex æquo dans le circuit international
(1596 kms), de **MONACO, 1^{er} MABILLAT**
(Médaille d'Or)

TOUS SUR

"GUILLER" MOTEUR A. M. C.

volant magnétique S.A.F.I., pneus **DUNLOP,**
chaîne **SEDIS,** tube **O.T.O.M.,** carburateur
AMAC, bougie **MARCHAL,** huile **VEEDOL.**

GUILLER FRÈRES

CONSTRUCTEURS

à **FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)**

Catologue gratuit sur demande (15 frs en timbre-poste)

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard
Soult

Tél. : **DOR. 49-42**



PARIS

XII^e

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

NORTON inter 37 nve. Px int. **TERROT 350,** f. tél. Radé, 102, r. St-Nicolas, Sablé (Sarthe).

MATCHLESS 350 cross, parfait état. Px 170.000. Lagarde Paul, 44, route d'Albi, Croix-Daurade, Toulouse (H.-G.).

MOTOBECANE 500 super-club. **RAVAT 350. GILLET-HERSTAL 250. TERROT 125 E.T.D. TERROT 500. B.N.C. 6 CV.** voiture. Garage du Petit-Robinson, L'Hay-les-Roses, 1, rue Carmen.

TRIUMPH 350 angl. W.L.F. t. b. ét. Px 100.000. Vis. Charbonnel, 62, avenue du Raincy, Villemomble (Seine). Raincy 610.

SUNBEAM S-8. 10.000 km. Px 280.000. Cause départ colonies. Pourcel, Cajarc (Lot).

B.M.W. 750 R-73, à remonter. Px 145.000.

B.M.W. 750 R-11, sidecar. Px 110.000.

B.M.W. 750 R-73. Px 225.000.

B.M.W. 750 R-12. Px 165.000.

RENE-GILLET 750, sidecar. Px 110.000.

ZUNDAPP 600 KS-600. Px 155.000.

TERROT 500 RGAS, side. Px 135.000.

D.K.W. NZ. 530 Px 130.000.

TRIUMPH 350 anglaise. Px 125.000.

MATCHLESS 350, 130, 140, 145. Px 155.000.

TRIUMPH 250, allem. Px 130.000.

B.M.W. R-23, Px 120.000.

Peugeot 175, Terrot 125, Gnome 125,

Motobécane 100, D.K.W. 100. Nombreuses

motos à remonter : Indian, Triumph,

N.S.U. standard, B.M.W. Fourches téles-

copiques. Selles biplace Aurora. Montage

rapide. Achat. Echange. Réparation.

Moto-Record, 151, rue Marcadet.

Jeunes !

voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un spécialiste qualifié en **MÉCANIQUE** et **ÉLECTRICITÉ** **AUTO.** Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. — Instruction requise : niveau C.E.P. — Cours selon temps disponible. — Placement gratuit. — Diplôme en fin d'études et facilités de paiement.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

(Serv. : 14), rue du Docteur-

Cordier, ST-QUENTIN (Aisne),

Ou 14, rue Lincoln, PARIS (8^e).

LIVRAISON RAPIDE

MOTOBÉCANE

STOCK COMPLET

DE TOUS MODÈLES

STATION "MOBYLETTE"

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

R. CHABRIER

PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

CRÉDIT

BESSA II télécouplé Héliar 3.5 bleuté 6x9, sac T.P. avec Flash. éjection Matic, Gaumont-Tessar 3,5, 2 magasins, compur synchronisé éclatron, cuve développement. sac cuir. Px 55.000. Caméra E.T.M. 16 $\frac{7}{8}$. tourelle objectif 1.9 et télé 100 mm. Px 65.000. Jaffré, 65, rue de Grenelle, Paris-7^e.

MATCHLESS 350 cross, très bon état. Henqueville, 32, rue Georges-Pitard, Paris-15^e.

DELLORTO



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

Repose-pieds

PRYM

ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION **ROGER POUILLAIN**

Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&O.)

PUCH 125 T.T. Sac. 1.200 km. Px 140.000. 35, av. J.-Jaurès, Soisy-sous-Montmorency (S.-et-O.).

RENAULT 4 CV. gd luxe, décapotable, pneus neufs. Rousseau, 56, rue du Temple, Paris-4^e.

SCOOTER BERNARDET. 19 kms. Tts acces. 22, rue, Alibert. Tél. Nord 86-52.

SIMCA 1200, coupé 1100, cond. int. 6 Fourgonettes. Dyna 4 cv., cond. int. Rovin décap., cond. int. 51 D-4., cond. int. Rosengart. Depuis 150.000. Reprend belle moto. Leclerc, 56, rue Marx-Dormoy, Paris-18^e.

SEGMENTS DE PRÉCISION

Bolée

Compression
Économie
Durée

DIVERS

Cause travaux, SOLDE 70 MOTOS 125, 175, 250, 350 nves, meill. marques. Vte crédit. 1, rue E.-Renan, Issy-les-Moulineaux. Métro Pte Versailles.

SIMCA 5 décap. et 8 CV. Celta 4. Renault torpédo. Reprise moto. Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris-18^e. Mon. 24-40.

Cherche **REPRESENTATION** pour Normandie et Somme, marques connues. **MOTOS, VELOM.** et **SCOOTERS.** Moutard, 32, rue Gibert, Bihorel-les-Rouen (S.-I.).

Cherche **REPRESENTATION** pr Normandie et Somme, accessoires motos. **GEO,** 124, r. Beauvoisine, Rouen (S.-I.).

URGENT. En vue exploitation fonds cycles, motos, articles de sport, cherche capitaux. Participation au chiffre d'affaires intérêts. Garantie sérieuse. Ecrire à *Motocycles.*

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

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

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

VÉLOCETTE

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



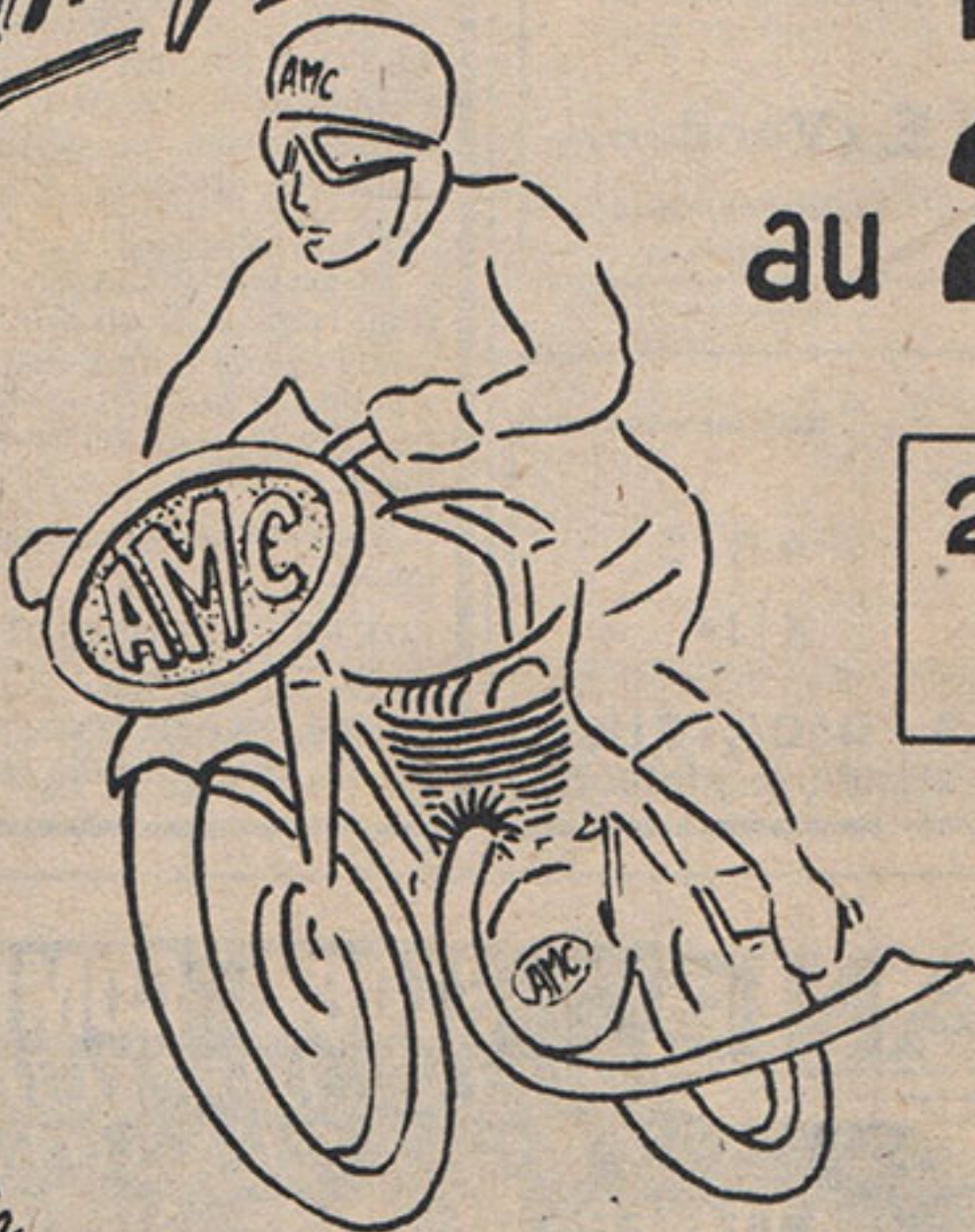
PARIS
7^{ème}

PUCH

HOREX

performance inégalée en 175

LES MOTEURS A.M.C. EQUIPENT



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

4 MOTEURS A.M.C.

totalisent **7915 kms 029**

au **24^E BOL D'OR**

CAMUS Réalise :

2147 kms 806 en 24 heures
moyenne 89 kmh 491

7 coureurs :

CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZE

DEGRYSE - MEYER et GEORGES

Sur machines équipées de moteurs **A.M.C**

Battent l'ancien record de l'épreuve

LES GRANDES MARQUES : ALCYON - AUTOMOTO - GIMA -

GUILLER - MALTERRE - NEW-MAP - SCOOTAVIA

VIENT DE PARAÎTRE

LA BONNE CUISINE

à la portée de tous

UN OUVRAGE DE 64 PAGES

indispensable à toutes les femmes

L'Art du bien manger

Savoir recevoir

Les préséances

La décoration de la table

Comment présenter les plats

Comment découper la viande
et la volaille

Des menus simples

Des menus pour quelques
invités

Des menus de réception

Le lunch

Le buffet

La cuisine ménagère et la cuisine
pratique

Les hors-d'œuvre et les entrées

Des plats vite faits

Des plats régionaux

Des recettes de grands chefs

Les légumes, les pâtes, le riz

La volaille, le gibier, les poissons

L'art d'utiliser les restes

Les entremets et les desserts

Les fruits, la pâtisserie

Les vins, les liqueurs, les cocktails

Les conserves

PRÈS DE 400 RECETTES

36 PRÉSENTATIONS DE PLATS

en hors-texte dont 21 en quatre couleurs

EN VENTE PARTOUT : 120 francs

Le plus beau et le meilleur marché des cadeaux

ATTENTION !

"MOTOCYCLES" paraîtra
deux fois au mois d'Août

Retenez
le numéro
du 15 Août
chez votre
marchand
habituel

Au
sommaire
l'essai
de la
150 M V
" Sport "

"MOTOCYCLES", LA REVUE DES FERVENTS DE LA MOTO

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
KS 601

ZUNDAPP

SIDECAR
STEIB

AGENT DIRECT

Dépôt MACOMBYNN

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

MOTOBÉCANE-PEUGEOT

D. S. MALTERRE — M. R. — GUILLER — KELLER

SCOOTERS ET CYCLOMOTEURS

Toutes les Pièces détachées et Accessoires

Concessionnaire : **CUCCILO & VAP**

Roger LALA et ses Fils

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Sièges arrière et Selles avant
RÉGLABLES

MERAT

BREVETÉS

Se fait pour porte-bagages ou garde-boue

Modèles spéciaux pour scooter

REPOSE-PIEDS — PORTE-BIDON

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



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 578.593
P.V. 578.561
R.M. 579.883