

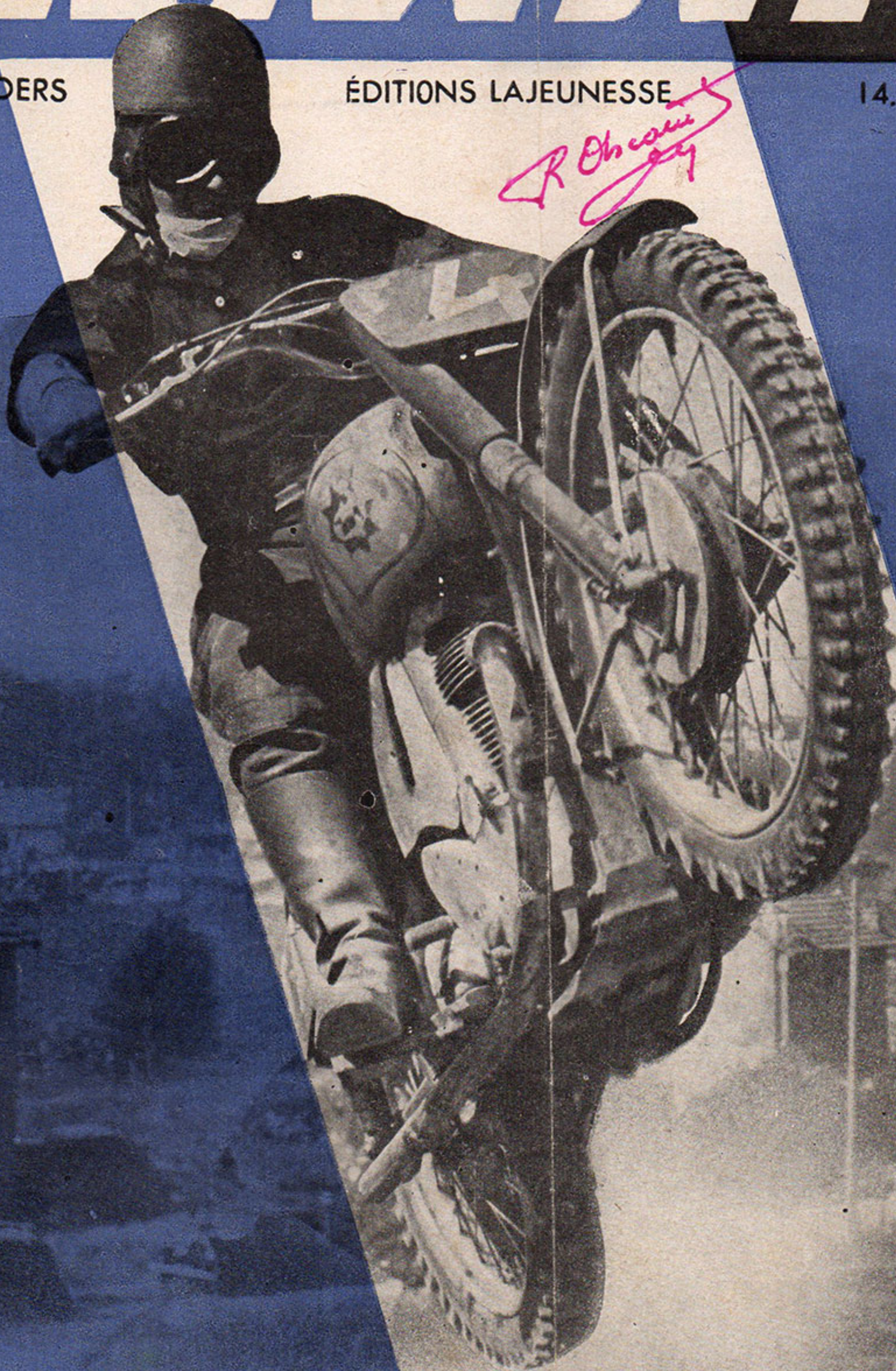
MOTOCYCLES

D' MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE


14, Rue Brunel - PARIS (17^e)

*R. Ob...
guy*



40^{f.}

LES ESSAIS "MOTOCYCLES"



LA 650 TRIUMPH	N° 64
LA 200 MONET-GOYON	65
LA 250 B.S.A. O.H.V.	66
LA 175 PEUGEOT	67
LA 200 "LE" VÉLOCETTE.. ..	68
LA 500 NORTON E.S.2	69
LA 125 TERROT E.T.D.	70
LA 125 GIMA	71
LA 150 PUCH.. .. .	72
LA 175 MOTOBÉCANE.. .. .	73
LA 175 D.S. MALTERRE	74
LA 250 RENÉ-GILLET	75
SIDE 600 ZUNDAPP K.S. 601 ..	80

Toutes les machines sont essayées sur l'anneau de vitesse et le circuit routier de Montlhéry.

En cas de contestation sur la véracité des moyennes et performances annoncées, "MOTOCYCLES" est prêt à rééditer l'essai devant témoins.

1er

125 - MATHIEU
175 - PAHIN

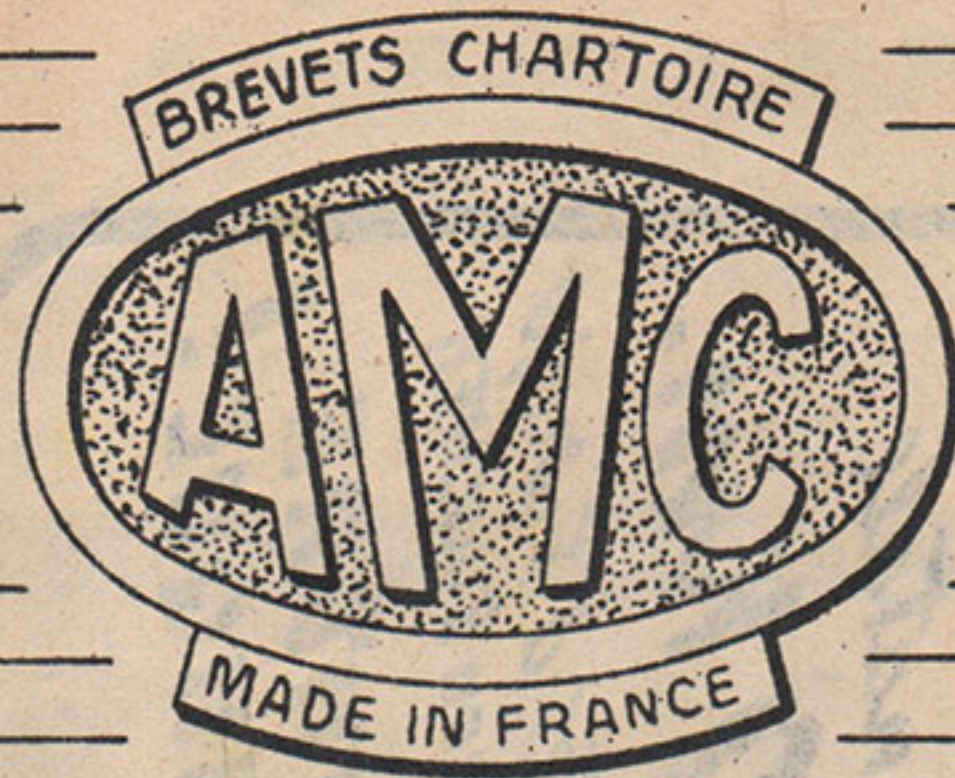
175 - CAMUS

175 - MATHIEU

**4 MOTEURS 175
TOTALISENT 7915 KMS au**

avec CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZÉ

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA - GUILLER - MALTERRE - NEW-MAP - SCOTAVIA



BOL D'OR 49

BOL D'OR 50

BOL D'OR 51

BOL D'OR 52

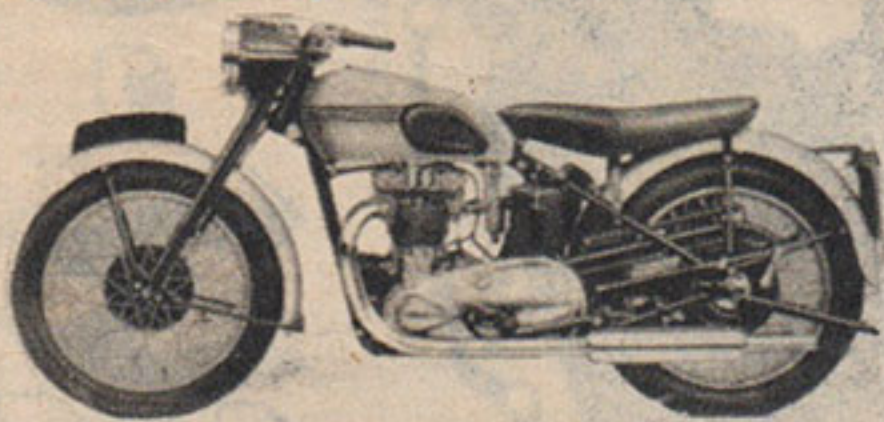
Performance inégalée ...

ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4^e)

Métro : Saint-Paul • • • Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



Combinaison
SAN REMO
tous modèles

DKW

TRIUMPH

JAWA

TERROT - MOTOCONFORT

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT
GUILLER - RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLÉE - JONGHI - M. R. - A.G.F. - DERNY - SPEED
MOSQUITO - ARDENT BERNARDET

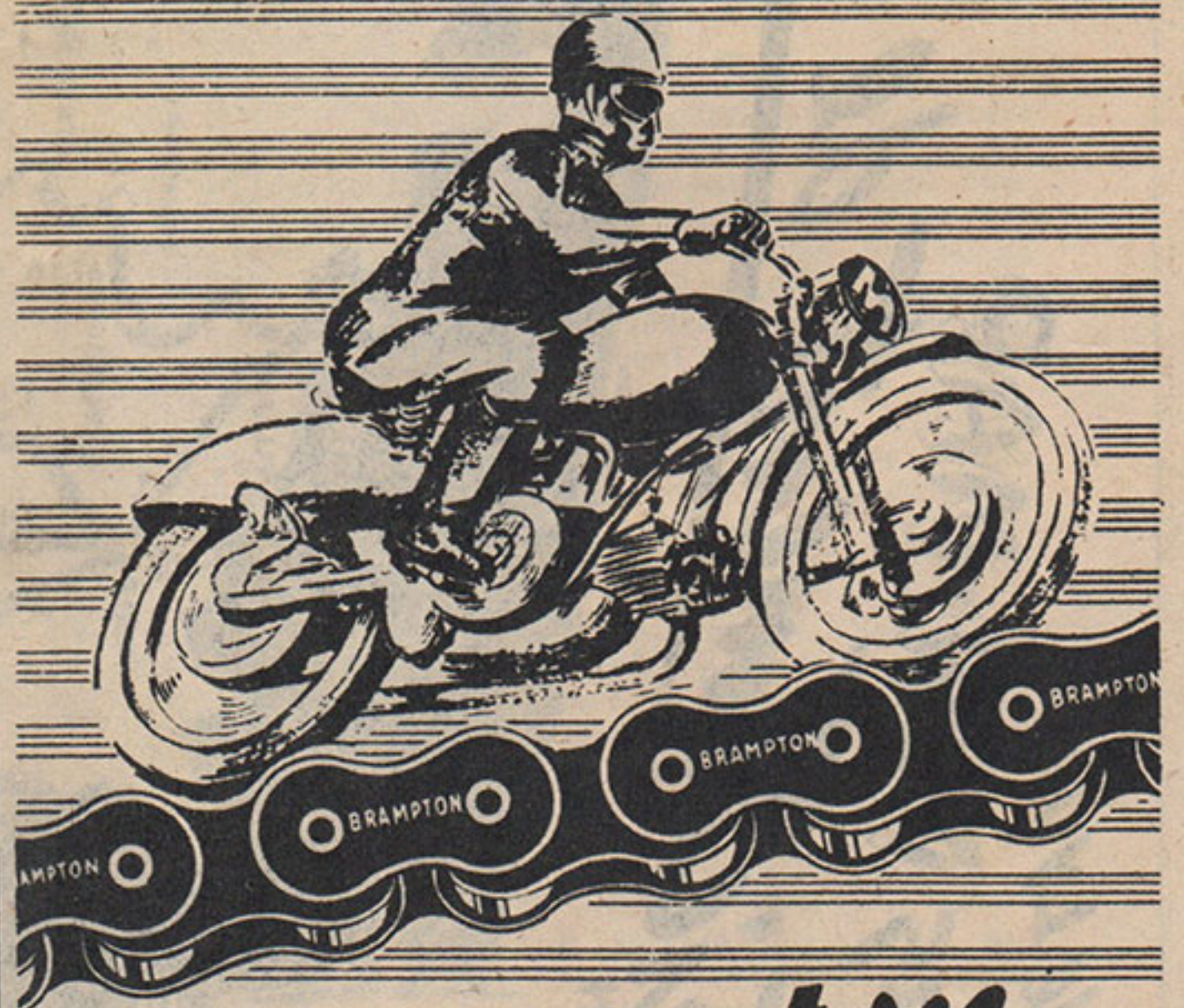
et la **Mobylette**

Tous les Accessoires et l'Équipement

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

VENTE A CREDIT Renseignements contre
80 francs de timbres.

Magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30. Fermé en Septembre.



Brampton & RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

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

a rejoint sa ville natale
après 16.000 Km.

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

**SANS LE MOINDRE
INCIDENT MÉCANIQUE !**

... sans commentaires



NEW-MAP

MOTOCYCLETES

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)



MOLINARI
A
BIEN MÉRITÉ
LES HONNEURS
DE
NOTRE COUVERTURE

A U S O M M A I R E :

- ★ Vu pour vous 7
- ★ Les racers N. S. U... 8
- ★ Fourches télescopiques 11
- ★ Essai de la 150 M. V. 18
- ★ Record de Noël Pope. 14
- ★ La B.M.W.R. 68 ... 19
- ★ Le G. P. d'Allemagne 22
- ★ Sports-Clubs 28

5^e ANNÉE

N° 81

15 AOUT 1952

MOTOCYCLES

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

Le bonheur des uns...

LES mesures générales freinant l'importation favorisent sans doute notre marché intérieur et préservent nos finances, mais, en ce qui concerne la motoeyclette, elles n'apportent à nos constructeurs ni avantage, ni sauvegarde; au contraire, et si paradoxal que cela paraisse elles les desservent.

Les machines étrangères les plus appréciées sont celles dont on trouve difficilement chez nous l'équivalent, c'est-à-dire, surtout, celles de moyenne et forte cylindrées.

Elles sont recherchées par des sportifs aisés, éclectiques et passionnés, au point de ne pas hésiter devant l'obstacle du prix.

Mais, découragés de ne pouvoir satisfaire leur rêve, ces fervents tiédissent peu à peu; ils tournent leur regard vers la voiture, elle leur est accessible, et Madame (quand Madame il y a) use bien souvent de sa séduction pour obtenir, enfin, son petit écriin à roulettes.

C'est autant de motards définitivement perdus, et d'autres avec, car ils feront école dans leur entourage.

Si, comme prévu, nos constructeurs sortent prochainement d'agréables motos de moyenne puissance, ils auront bien peu de chances de récupérer ces transfuges involontaires.

Ce sera tant mieux pour l'automobile, mais tant pis pour nous.

Enders Max.

Le motocyclisme en deuil.

Nous apprenons avec une profonde affliction l'accident mortel qui a coûté la vie au grand champion belge Vander-schrick, un des as internationaux du sidecar, détenteur de la médaille d'or aux Six Jours Internationaux de 1951.

Ce deuil sera cruellement ressenti dans tous les milieux sportifs.

Motocycles se fait l'interprète de tous les motocyclistes français pour adresser à sa famille, à ses amis et à tous les sportifs belges nos bien vives condoléances.

Production de juin.

En juin, la production française a témoigné d'une activité continue. Voici les chiffres dans les différentes catégories de motocycles :

Cyclomoteurs	36.799
Vélocycleurs	15.172
Scoters	4.844
Motocyclettes	3.320
Trimoteurs	495
Minicars	35
Sidecars	94

Soit en tout 60.759

Sur ce chiffre il faut compter une exportation globale de 4.439 machines dont 3.628 à l'actif du cyclomoteurs.

Les Boston's.

Dans un récent article, la *Dépêche du Midi* relate largement, avec deux belles photos, l'une des représentations motocyclistes données par l'équipe Boston au

stade de Cahors avec une remarquable équipe de champions de dirt-track, coureurs sur prairie, et d'acrobates. En plus des matches chaudement disputés, le spectacle ayant le plus impressionné le public fut la traversée d'un mur de briques, exécuté sur moto par Boston junior qui marche dignement sur les traces de son père.

Avis aux acrobates d'Alençon.

Nous demandons au capitaine de cette équipe, qui nous a demandé des renseignements en date du 21 juillet, de bien vouloir nous indiquer son adresse qu'il a, dans sa lettre, omis de nous communiquer. Nous l'attendons pour lui répondre.

Moteurs à distributeurs.

Notre correspondant pour la Côte d'Azur, M. Benoit Pezzuto, nous communique l'extrait d'un journal local s'étendant sur les travaux de M. Arnold Binelli, qui aurait réalisé un moteur dans lequel les soupapes ont été remplacées par un distributeur et qui développerait à un régime de 18.000 tours une puissance encore jamais égalée.

Nous espérons voir bientôt ce moteur à l'œuvre et souhaitons de tout cœur pleine réussite à son créateur.

Le problème du distributeur a depuis longtemps fait l'objet de nombreuses recherches et expériences, mais jusqu'à présent cette formule n'a guère dépassé le stade expérimental. On arrivera sans doute bien un jour à une solution pratique.

Bris de chaînes au T.T.

Nos confrères anglais font état dans leurs commentaires sur le T.T. des difficultés qu'ont rencontré certains coureurs avec leurs chaînes; le problème de la transmission sur les motos de course est, à l'heure actuelle, par suite de la puissance développée par les moteurs, singulièrement difficile à résoudre. Non seulement les formidables accélérations, mais les freinages successifs sur la boîte de vitesse imposent aux chaînes des efforts considérables que nous aimerions voir chiffrés. Le choix des aciers doit être particulièrement difficile, trop durs ils risquent la rupture, trop tendres l'allongement. La qualité des chaînes n'est, dans ce cas, pas à incriminer, mais les vitesses et puissances, sans cesse plus grandes, nécessitent une adaptation, des études et une expérience incessantes.

Un bon coin pas cher.

Il nous est signalé par un de nos lecteurs : il s'agit de Crest, dans la Drôme, un charmant petit bourg situé dans un pays méconnu du touriste, affirme notre correspondant, à recommander aux amateurs de pittoresque, de panoramas splendides et de bons coins pas chers.

Et, en cas de panne, le gérant du garage Soubat est d'une amabilité et d'une complaisance auxquelles ce lecteur tient, par notre organe, à rendre hommage.



La concentration Vespiste organisée dans le cadre de la Foire Exposition de Fécamp. Y participaient les Vespa-Clubs de : Paris-Ile-de-France, Côte Normande, Dieppe, Rouen. La Coupe offerte par la maison "Bénédictine" fut gagnée par le Vespa-Club-Ile-de-France.

Ladevèze s'excuse.

Devant l'affluence du courrier qui lui parvient pour des demandes de motos étrangères, Ladevèze nous charge de l'excuser auprès de ces correspondants auxquels il ne peut pas toujours répondre immédiatement. Il nous signale également, et nous l'avons déjà fait ici pour notre compte, que nombre de lettres ne contiennent pas l'adresse de l'expéditeur et, si cette adresse n'est pas omise, maintes fois elle est illisible.

Le pare-chocs... une mode ou une nécessité ?

Le pare-chocs pour moto a été lancé par les Américains qui en ont muni toutes les machines de la police et de l'armée.

Le pare-chocs s'est introduit chez nous, d'abord par esprit d'imitation, mais son extension vient de ce que l'on s'est rapidement rendu compte qu'il apporte une protection des plus efficaces.

Le pare-chocs de moto est donc non seulement un enjoliveur, mais surtout une nécessité, à condition toutefois qu'il résiste et soit fixé de telle façon qu'il ne tourne pas au moindre choc, car dans ce cas, loin de protéger, il aggrave les conséquences de la chute en comprimant la jambe contre le moteur.

Il faut donc adopter un pare-chocs qui ne tourne pas, par exemple, fixé au moins en trois points.

Concours international des Six Jours.

La Fédération Française de Motocyclisme rappelle aux intéressés que le Concours International des Six Jours Motocycliste 1952 sera organisé du 18 au 23 septembre 1952 par l'Automobil-Club et Touring-Club d'Autriche.

Pour tous renseignements et communication du règlement, s'adresser au Secrétariat de la Fédération Française de Motocyclisme, 8, place de la Concorde, Paris (8^e).

Les engagements à droit simple doivent être transmis aux organisateurs avant le 12 août 1952 à minuit.

Nos essais à Montlhéry.

Nous publions en deuxième page de couverture la liste des essais que nous avons jusqu'à présent effectués à Montlhéry, ce qui permettra à chaque lecteur de retrouver sans recherches le numéro de *Motocycles* traitant de la machine qui l'intéresse.

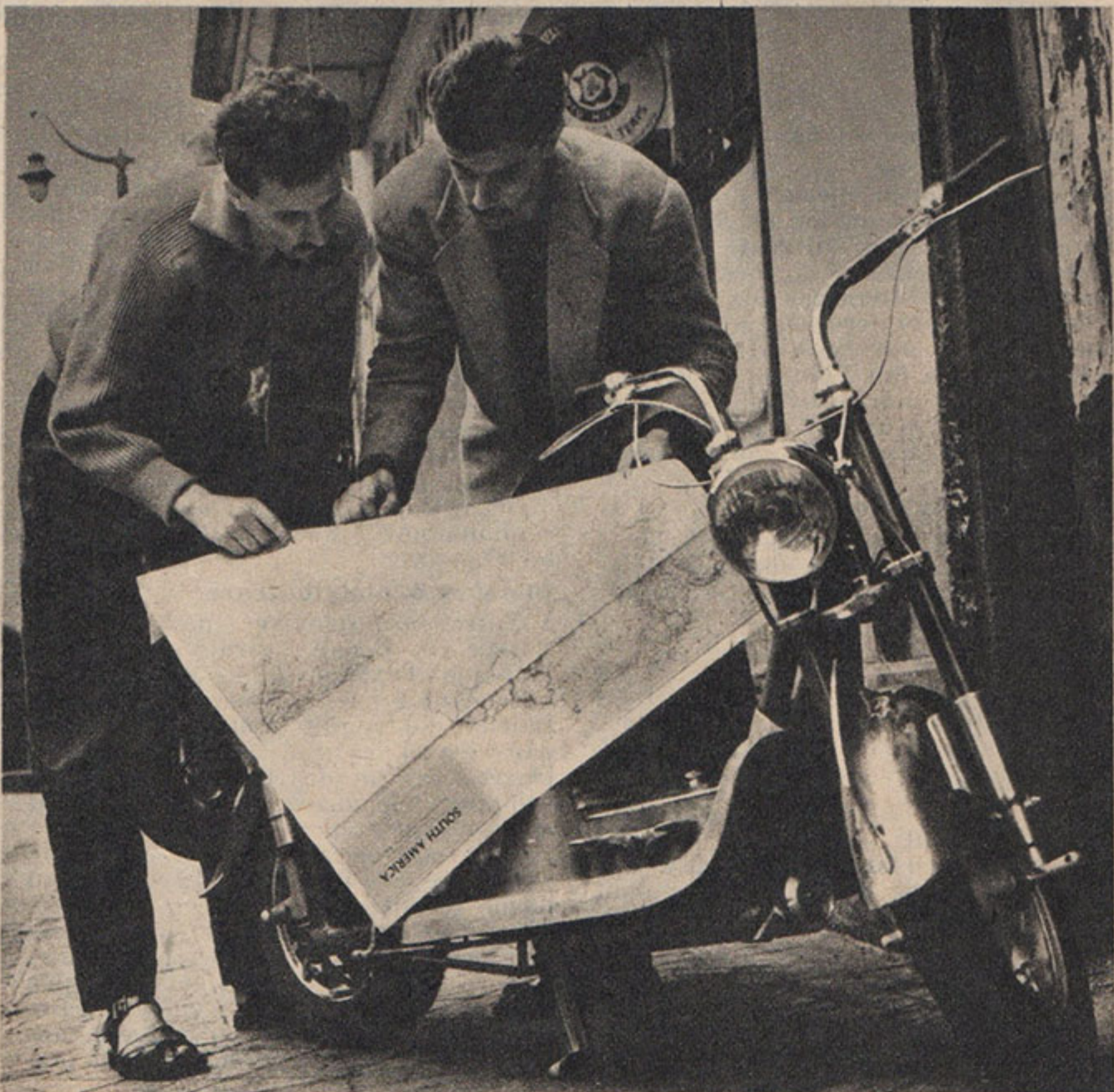
Cette liste sera mise à jour périodiquement.

Une nouveauté pour les motocyclistes et scootéristes.

Dans le courant de septembre, une nouveauté intéressant tous les usagers de scooters, motos ou motocycles sera mise en vente à Paris et dans les principales villes de France.

Il s'agit de bottes légères en chlorure de vinyle (Plastibottes) qui, mises par-dessus la chaussure, protégeront de la pluie et de la boue les souliers et les pantalons.

L'explorateur Michel LE CLERC, qui a déjà accompli le raid PARIS-THIBET en scooter, et Jean-Claude BOIS, vont entreprendre un nouveau raid. — 40.000 kilomètres en scooter, de l'ALASKA à la TERRE-DE-FEU.

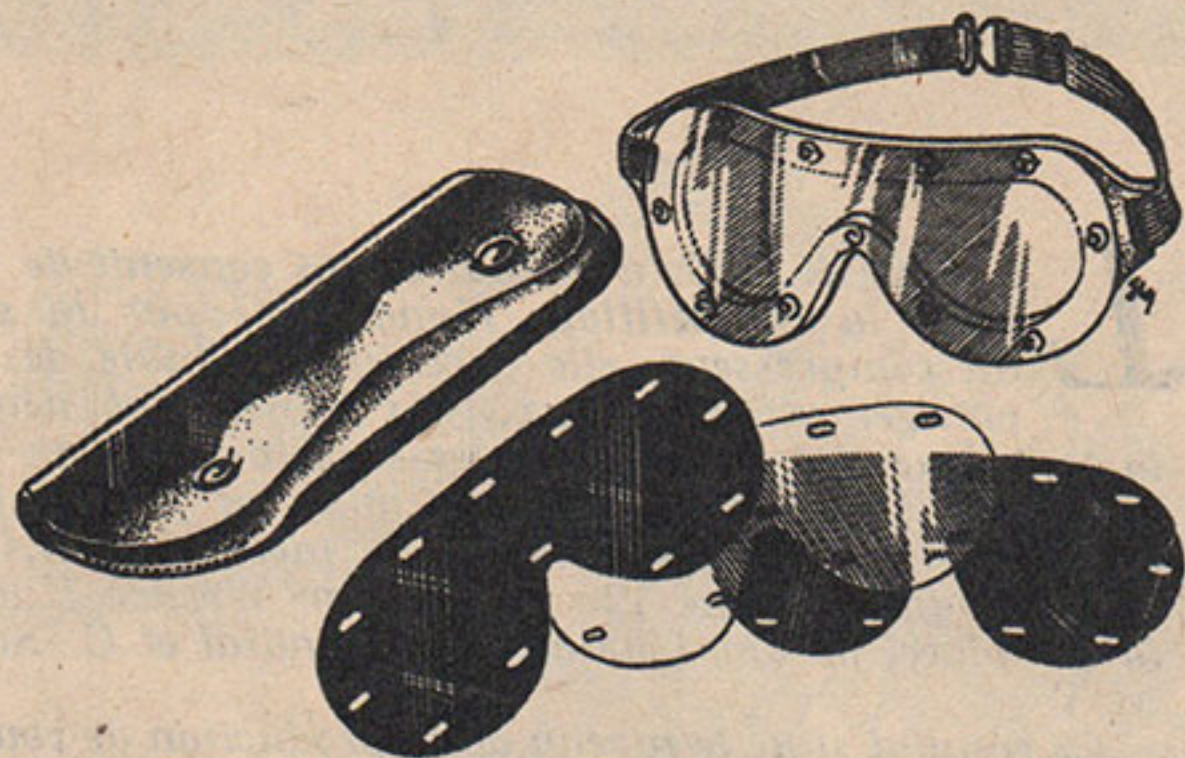


CONCOURS MOTOCYCLES

L'épreuve de consommation aura lieu le 23 Août à 14 heures sur l'anneau de vitesse de Montlhéry. Nous rappelons que 2 litres de carburant seront utilisés dans un bidon étalonné et que la moyenne observée sera de 45 km.

"MOTOCYCLES" invite cordialement ses proches lecteurs à assister à l'épreuve de départage.

ESSAI DE LA 250 PUCH T. F.



LUNETTES ALLAIS-CANADIAN

Ces lunettes ont été spécialement étudiées pour la vitesse, moto, ski, cycle et réalisées de telle façon qu'elles sont par leur conception anti-buée.

Les écrans, de différentes colorations, sont en « plastiglass » présentant les meilleures propriétés optiques et ne se déformant pas.

Ces lunettes dont la monture est souple laissent un champ de vision complet.

Extra-plates, elles sont livrées, avec un jeu de plusieurs écrans de teintes différentes, dans un étui en plastique.

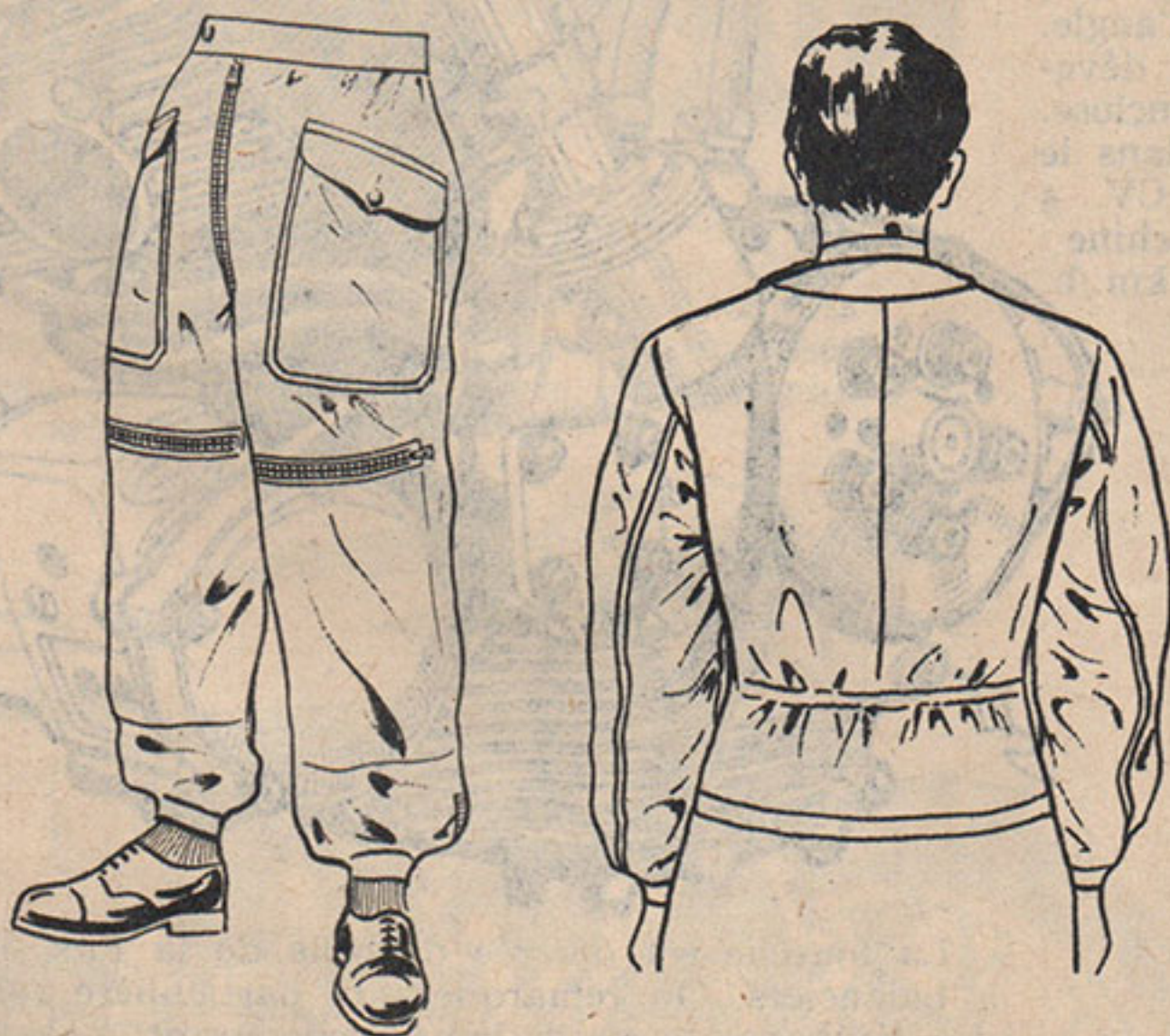
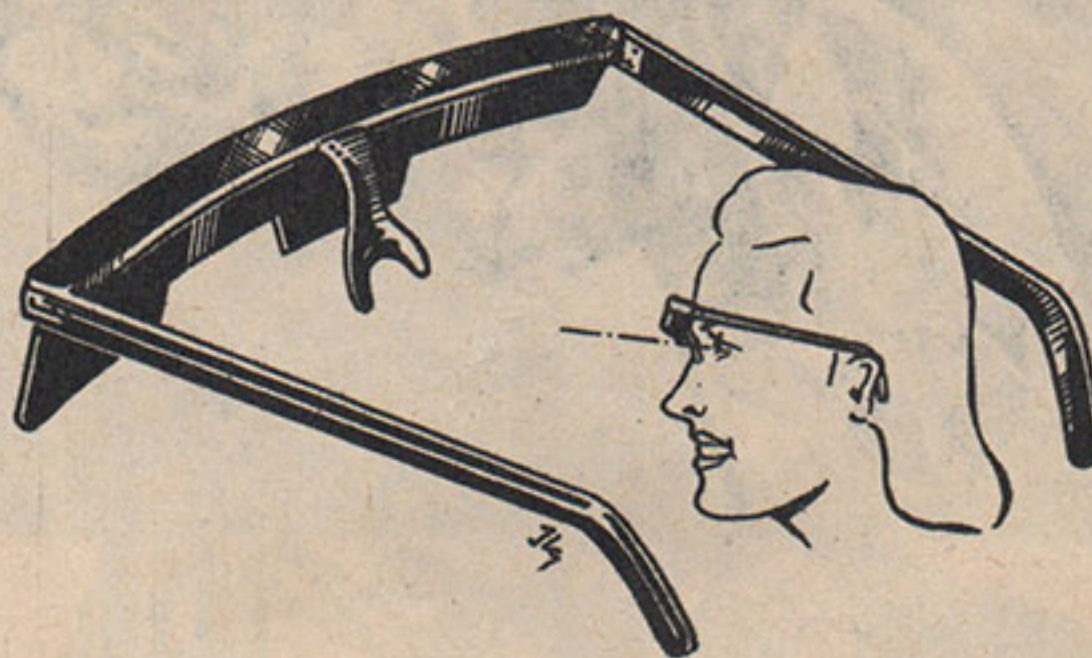
LUNETTES ANTI-PHARE

Cette lunette se place au sommet du nez et permet de voir sans gêne devant soi aussi bien que sans lunette.

Pour se protéger des phares ou du soleil couchant, il suffit de pencher légèrement la tête pour interposer entre les yeux et la source éblouissante l'écran protecteur.

Sous le grand soleil, les yeux se trouvent également protégés par une zone d'ombre reposante.

Cette monture anti-phare, conçue par les Etablissements R. Pouilloux, peut se porter par-dessus des lunettes à verres optiques.



LES ÉQUIPEMENTS PEDRO

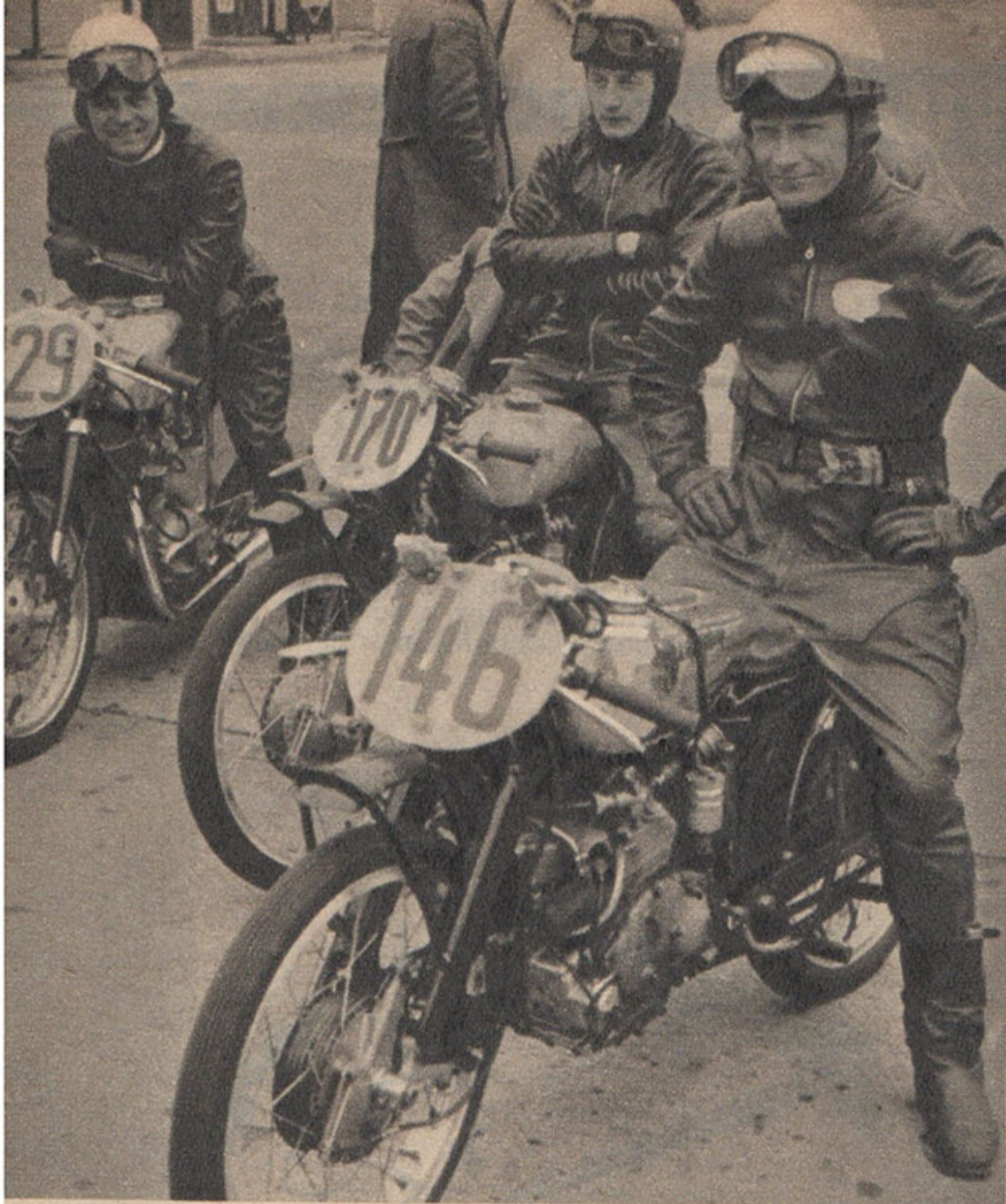
Parmi les nombreux vêtements, combinaisons et tenues sportives que présentent les Etablissements Le Sarrau, de Lille, nous avons remarqué, comme pouvant convenir au motocycliste, un blouson très étoffé, bien ajusté tout en laissant une grande aisance de mouvements.

Egalement bien conçu pour nous, un surpantalon, serré aux chevilles, ajusté à la ceinture sans bretelles, ni ceinture, avec de vastes poches bien fermées dont deux aux genoux, souvent bien utiles pour les cartes, papiers ou petit outillage. Tous ces costumes portent la marque « Pedro ».

PROTECTION DES CIRCUITS D'ALLUMAGE

Le Letarpon n° 60 est un produit scientifique qui, en créant une zone neutre entre le courant et l'atmosphère extérieure, empêche l'humidité de pénétrer les parties qui en sont imprégnées; il gaine en quelque sorte le courant et évite toute perte extérieure ainsi que les troubles pouvant résulter de l'imprégnation d'eau, d'huile, etc... Il s'applique sur les génératrices, les bougies, fils et batteries, renforce les isolants et s'oppose à toute perte de courant.

Le Letarpon s'applique comme un simple enduit. Nombre de concurrents du dernier Bol d'Or l'avaient déjà adopté.



La firme N.S.U. a de tout temps consenti de gros efforts pour la compétition. Handicapée par la suppression du compresseur, elle a réalisé et étudié des prototypes entièrement nouveaux, qui s'inspirent néanmoins de la technique des anciens bolides suralimentés.

Après l'inévitable période de mise au point, effectuée sur les circuits allemands, le succès a favorisé N.S.U. au G.P. d'Allemagne, où une 125 pilotée par Werner Haas remporte la 1^{re} place, devant Ubbiali sur Mondial et G. Sandford sur M. V.

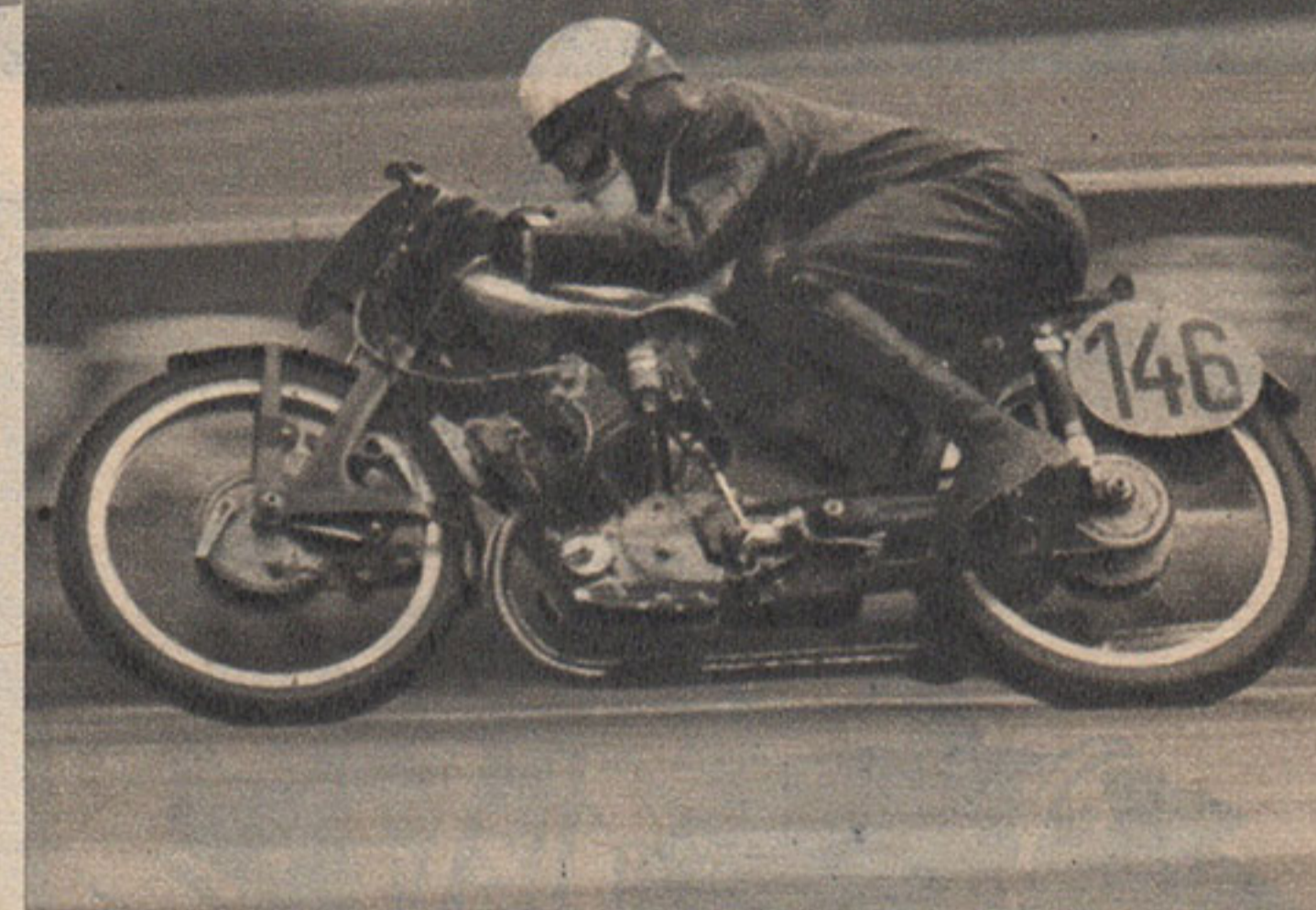
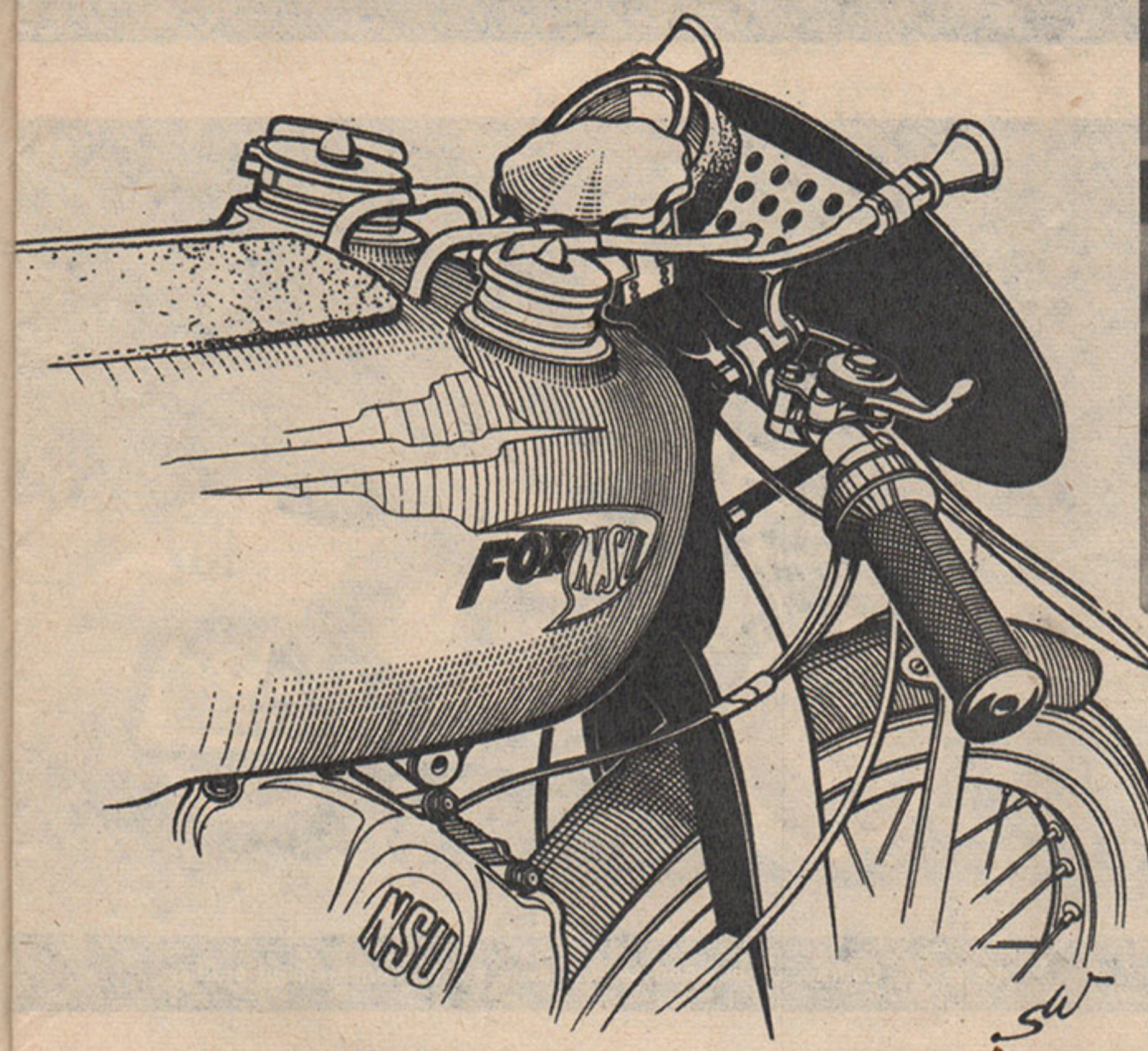
Ce résultat situe le niveau de la production de course N.S.U. et récompense l'opiniâtreté des ingénieurs et techniciens de la marque.

La 250, mis à part quelques succès dans des épreuves nationales, n'a pas encore « percé » sur le plan international, mais il y a de grandes chances pour qu'elle se révèle une redoutable concurrente pour la saison prochaine.

La documentation qui suit nous a été obligeamment fournie par la Maison N.S.U.

L'équipe N. S. U. De gauche à droite
O. Daiker, R. Colombo, W. Hofmann.

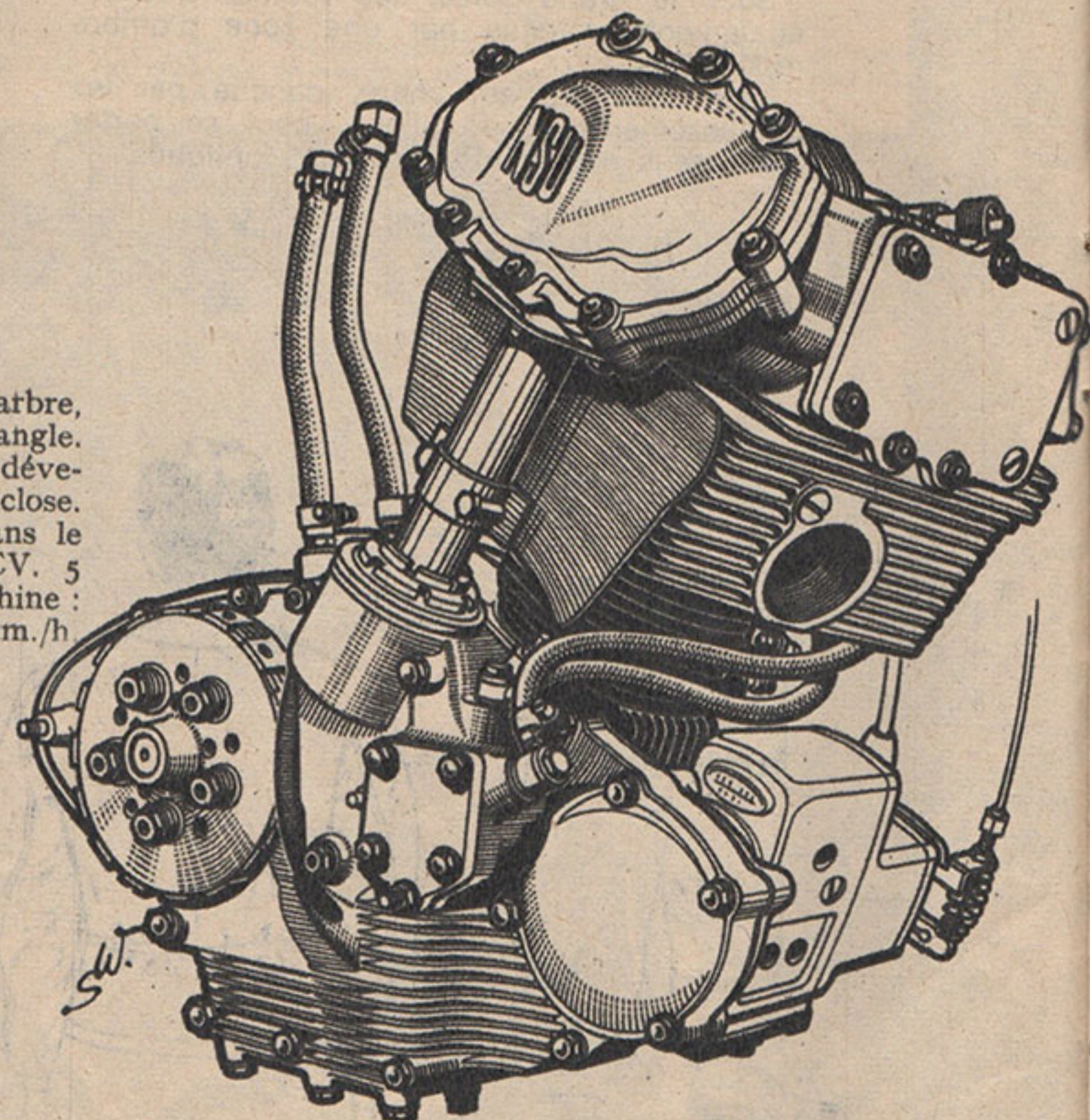
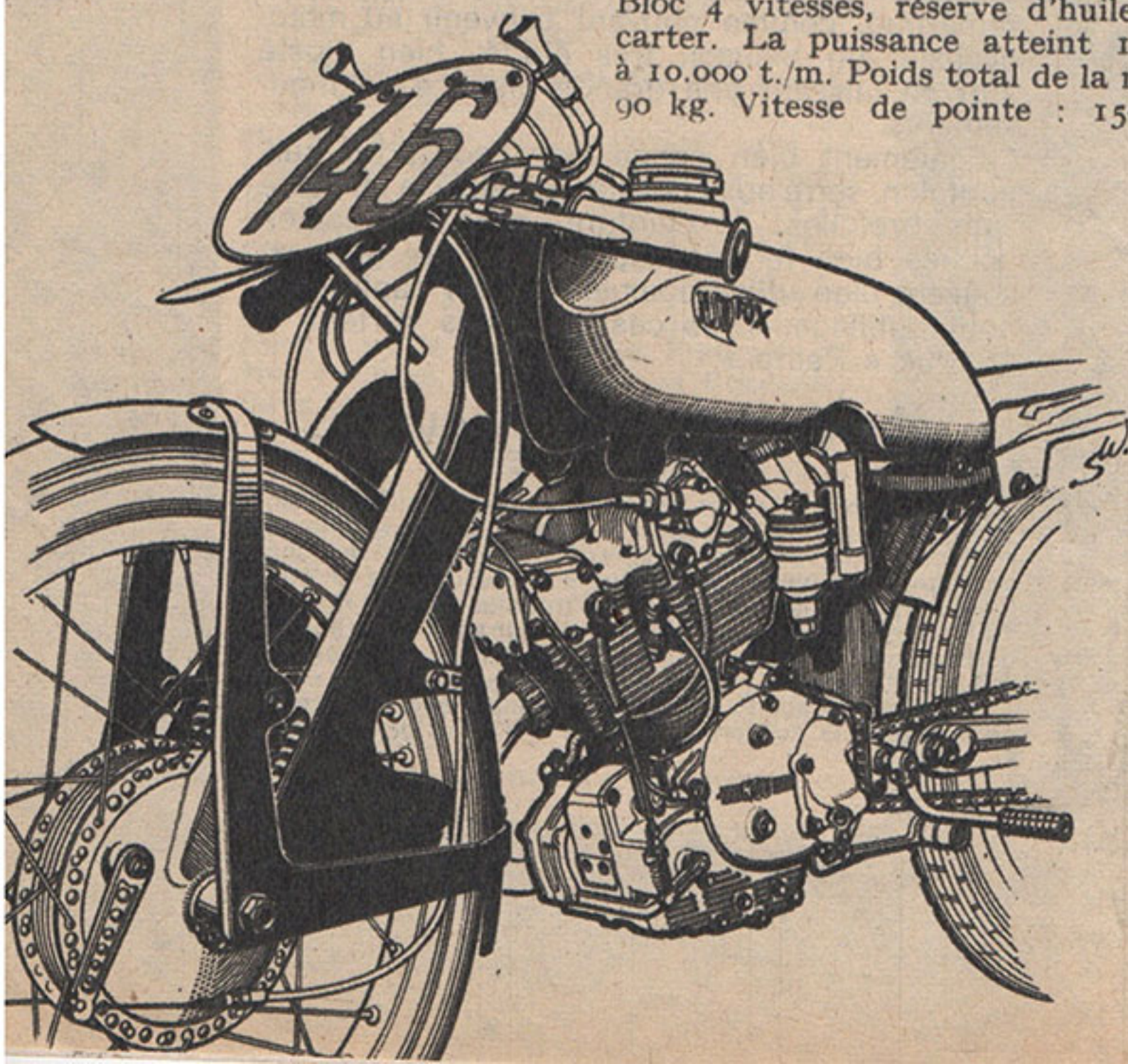
LES RACERS N.S.U.



Roberto Colombo, en pleine action, permet d'apprécier la position surbaissée du pilote. La suspension AR. est une oscillante très classique.

★ LA 125 N.S.U. ★

Le moteur est un 125 double arbre, commandé par arbre et pignons d'angle. La culasse est particulièrement développée, et toute la culbuterie est enclose. Bloc 4 vitesses, réserve d'huile dans le carter. La puissance atteint 14 CV. 5 à 10.000 t./m. Poids total de la machine : 90 kg. Vitesse de pointe : 150 km/h.

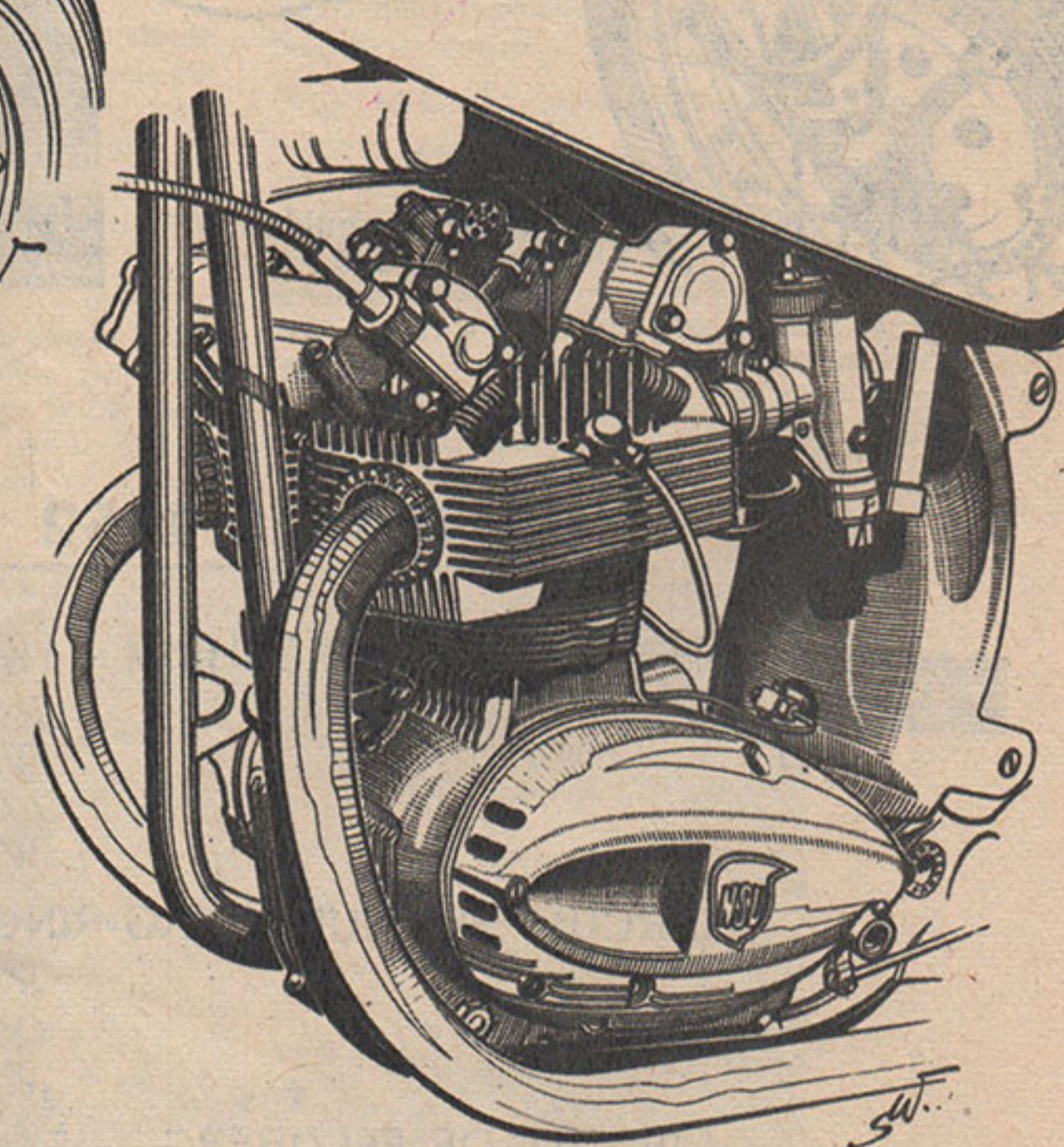
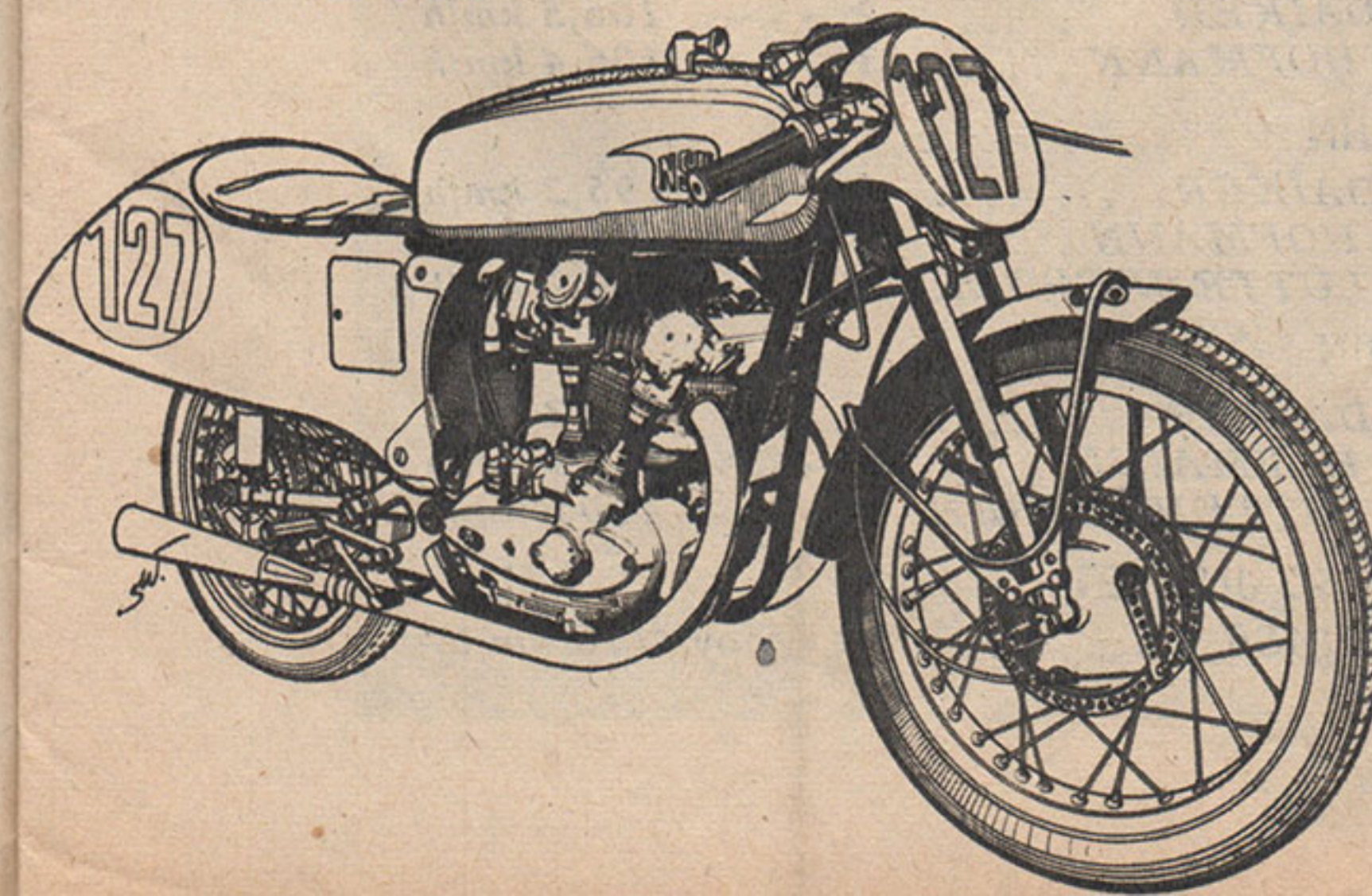


La fourche est dérivée de celle de la Fox, du type à balanciers. On remarquera la particulière robustesse des haubans du garde-boue, concourant à la rigidité de l'ensemble. Moteur en porte-à-faux, cadre-caisson. L'ensemble des organes mécaniques semble d'une excellente accessibilité.

Le tableau de bord de la Rennfox. Deux prises d'air miniatures rétablissent une pression constante à l'intérieur du réservoir.

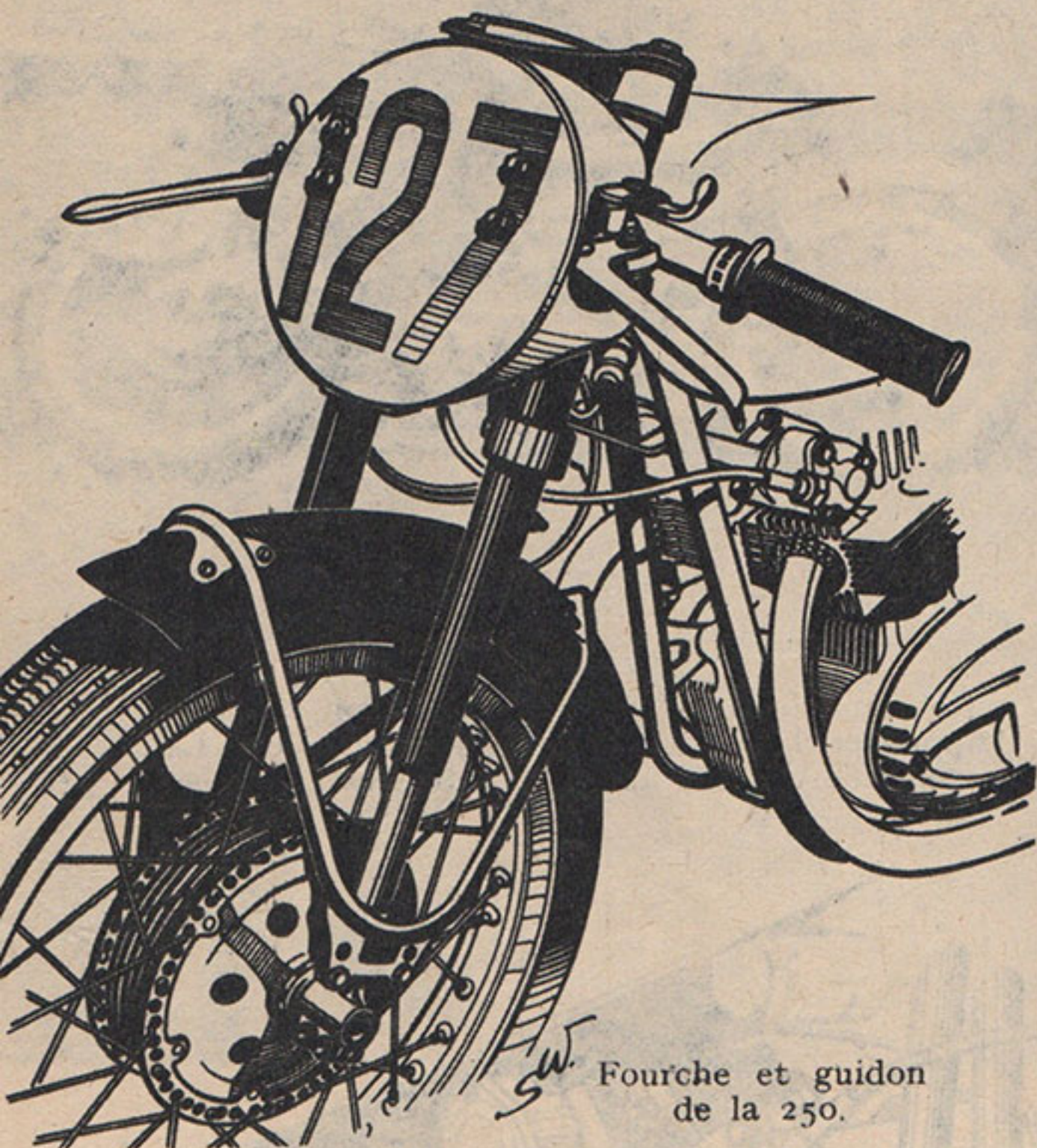
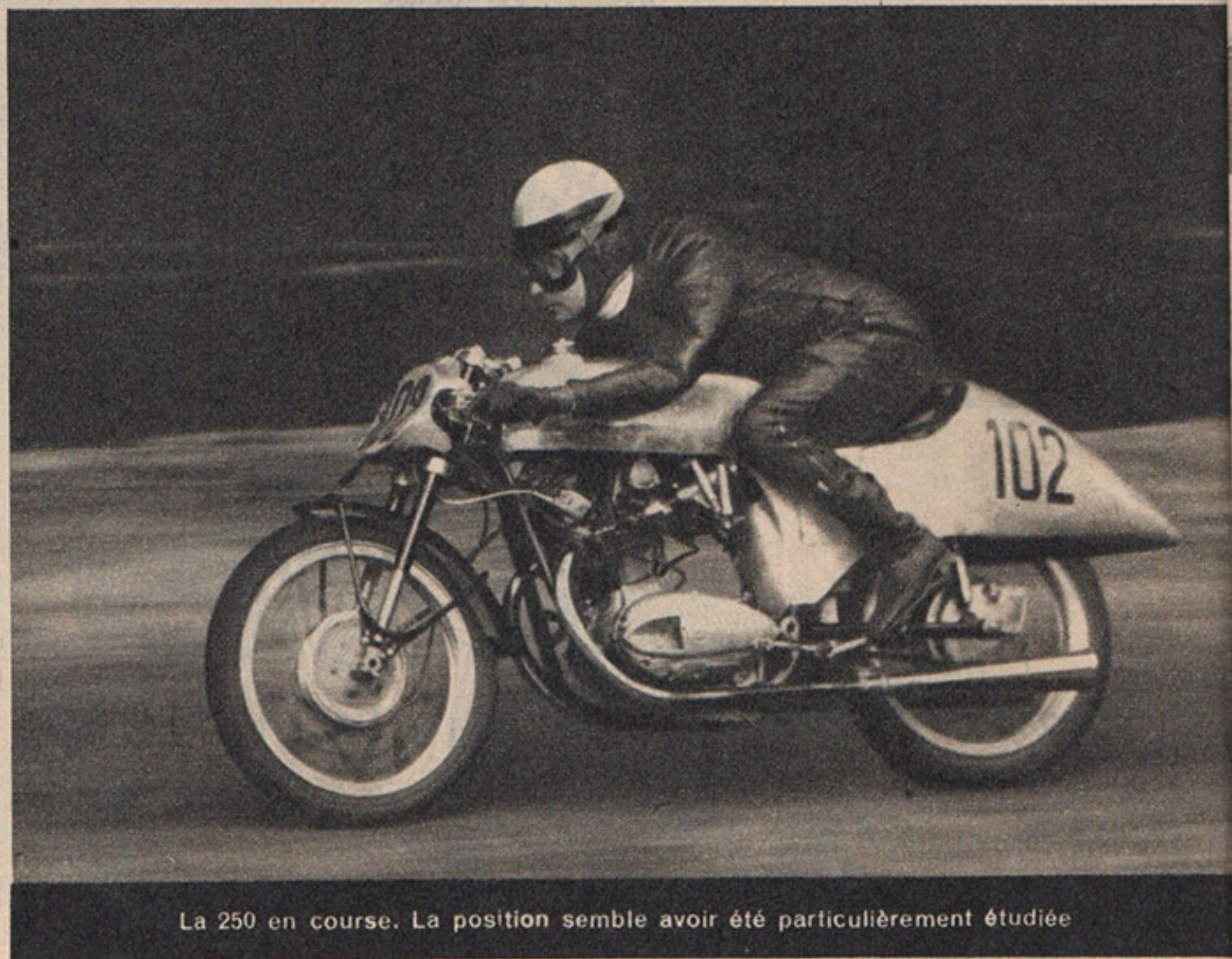
LA 250 N.S.U.

Le moteur de la 250 est un bicylindre à double A.C.T. développant 28 CV., dérivé du 500 à compresseur. Bloc 4 vitesses, ressorts de soupapes à air libre, volumineuses culasses carrées. Allumage par batterie et dynamo. Deux carburateurs.



La 250 possède un cadre tubulaire double berceau, une fourche télescopique classique et une suspension AR. oscillante. Le dessin de la commande de distribution est identique à celui de la 500 à compresseur. Le poids de la machine ne dépasse pas 115 kilos et les 28 CV. du moteur lui confèrent une vitesse de 170 km/h. Une pointe arrière profile partiellement l'ensemble, et il serait intéressant de connaître les avantages réels de ce carénage, venant de la firme qui détient le record du monde de vitesse avec une 500 totalement carénée.

LE RACERS N.S.U.

Fourche et guidon
de la 250.

La 250 en course. La position semble avoir été particulièrement étudiée

PALMARÈS 1952 DE LA RENNFOX 125 cc.

CIRCUIT D'HOCKENHEIM - 11 MAI

ROMOLO FERRI.....	3 ^e - moy.	132,2 km/h
W. HOFMANN.....	4 ^e - —	131 km/h
LUTTENBERGER...	5 ^e - —	
W. REICHERT.....	6 ^e -	

CIRCUIT DU NURNBURG-RING - 25 MAI

R. COLOMBO.....	1 ^{er} - moy.	107,1 km/h
O. DAIKER.....	2 ^e - —	106,5 km/h
W. HOFMANN.....	3 ^e - —	106,4 km/h

CIRCUIT DE FELDBERG - 15 JUIN

O. DAIKER.....	1 ^{er} - moy.	95,2 km/h
W. HOFMANN.....	2 ^e - —	94,8 km/h
H. LUTTENBERGER	3 ^e - —	94,7 km/h

CIRCUIT D'EILENRIEDE - 29 JUIN

O. DAIKER.....	2 ^e - —	111,3 km/h
W. HOFMANN.....	3 ^e - —	110,9 km/h
H. LUTTENBERGER	4 ^e - —	110,3 km/h

CIRCUIT G. P. D'ALLEMAGNE - 20 JUILLET

W. HASS.....	1 ^{er} - moy.	118 km/h
--------------	------------------------	----------

FOURCHES ÉLASTIQUES

ROUES "TIRÉES" -- ROUES "POUSSÉES"
BRAS "COURTS" -- BRAS "LONGS"

Nous avons extrait, de notre excellent confrère italien Motociclismo, cet article très documenté sur les systèmes de suspension AV.

LA fourche élastique pour nos machines admet, sans aucun doute, de très nombreuses solutions, chacune d'entre elles présentant un certain nombre de facteurs positifs et négatifs, chacun de ces facteurs acquérant plus ou moins d'importance suivant l'utilisation future.

La vieille fourche à parallélogramme n'a pas disparu de la circulation, ni même de la production. Les facteurs négatifs, donnés par le poids des masses « non suspendues » et le faible débattement, sont compensés par la simplicité, et la facilité de varier les caractéristiques de suspension par le changement de l'unique ressort central et en serrant plus ou moins les amortisseurs latéraux à friction.

Les bras des fourches à parallélogrammes sont courts (ils ne pourraient être plus longs pour diverses raisons de dessin et de résistance); et ceci limite l'amplitude de la suspension, mais ce fait est de moindre importance lorsque la motocyclette est munie d'une suspension élastique arrière.

Nous voulons, dans ces quelques notes, parler des avantages et des défauts des fourches « télescopiques », lesquelles, suivant un certain point de vue, sont des fourches munies de bras de longueur nulle, dont l'arc de cercle décrit par la fin de course devient une ligne droite.

La théorie et la pratique sont d'accord pour retenir que les bras oscillants « longs » déterminent une suspension plus ample et plus douce que les « courts ».

Vient ensuite la question de la roue « tirée » ou « poussée ».

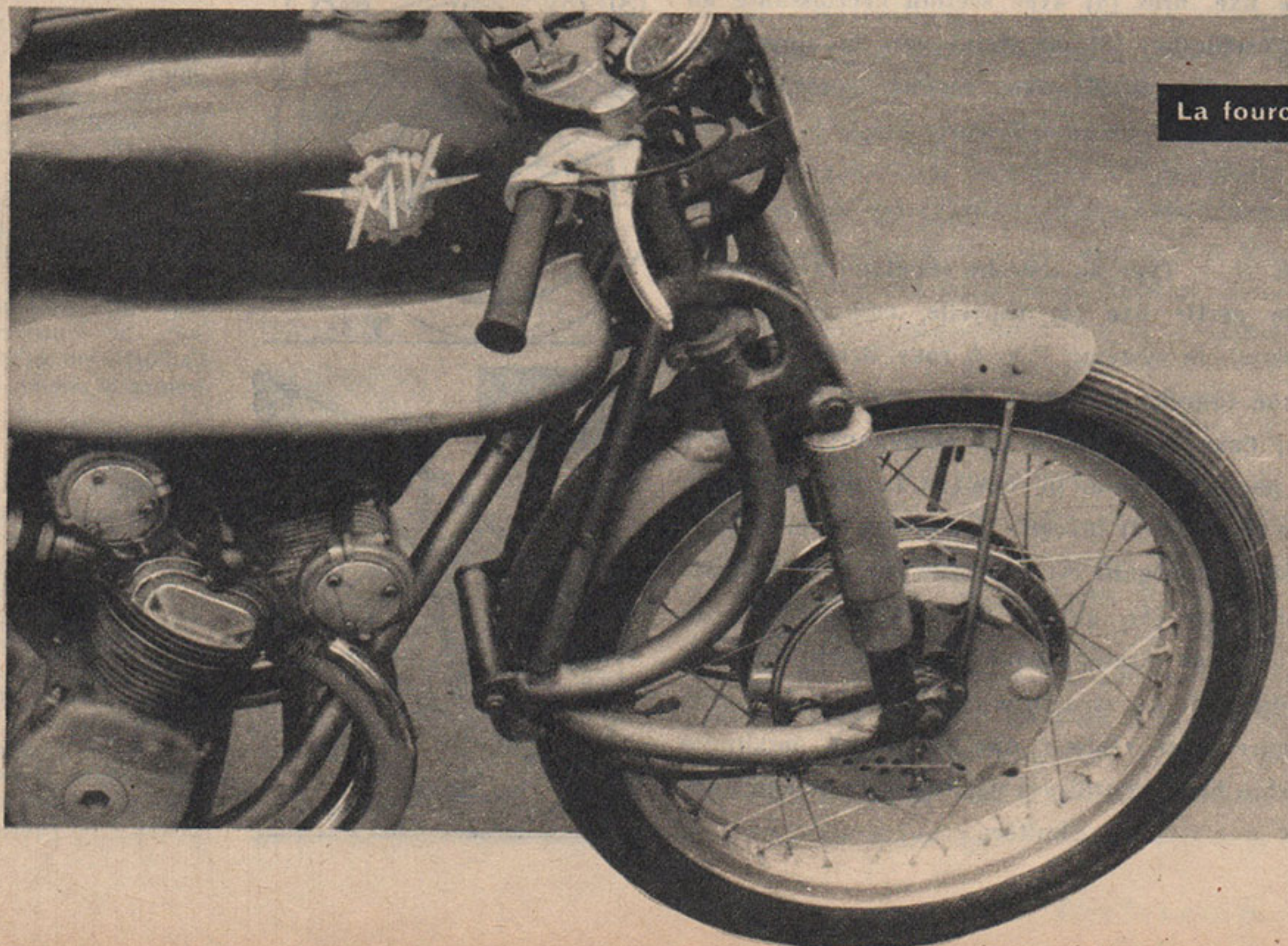
La F.N., par exemple, qui a construit la désormais fameuse fourche à triangle fixe avec la pointe en avant et bras oscillants longs, fait remarquer que la roue est « tirée ». Il y a un avantage certain car, lorsque la roue est « tirée », le bras oscillant ne tend plus à « se rebeller » sur certains parcours accidentés; en réalité, les bras oscillants longs qui, dans la position moyenne de fonctionnement, font un angle faible par rapport à la surface de la route (c'est-à-dire sensiblement parallèles à la sur-

face de la route), fonctionnent également très bien s'ils sont « poussés ».

C'est le cas dans la fourche « Earles ».

Dans les fourches F.N. et Earles, les bras oscillants présentent une longueur supérieure au rayon de l'extérieur du pneumatique, et ont pu être reliés par un tube transversal qui assure le déplacement rigoureusement parallèle des deux éléments. L'on peut dire que les deux bras oscillants constituent, avec le tube transversal, une vraie fourche qui fonctionne, en position moyenne, légèrement inclinée par rapport à la surface de la route.

La plus importante observation concernant les fourches de ce type, est qu'il est difficile d'établir une structure fixe relativement simple. La difficulté est plus grande pour la roue « tirée », comme dans la fourche F.N., de laquelle, nous donnons un croquis. Quant à la question « esthétique », nous laissons le lecteur juge. Aujourd'hui, le « fonctionnement » surpasse toute autre considération.



La fourche Earles

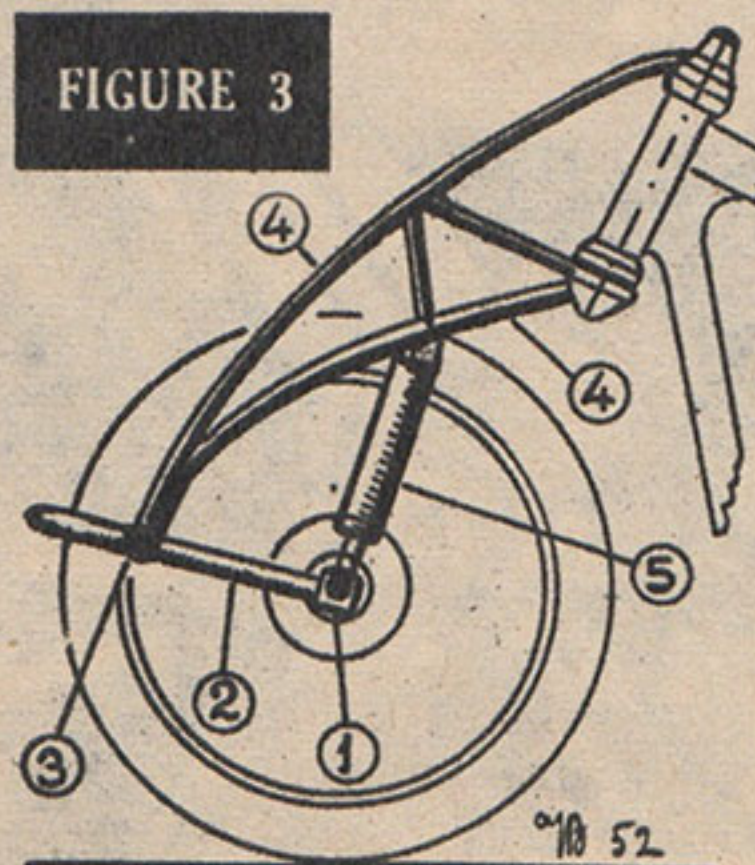
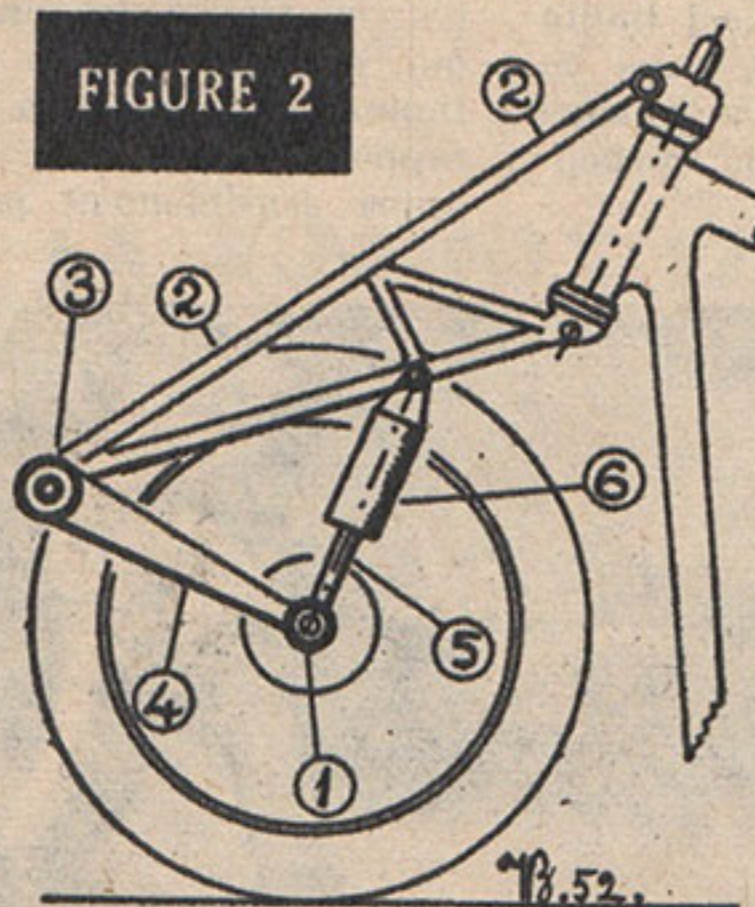
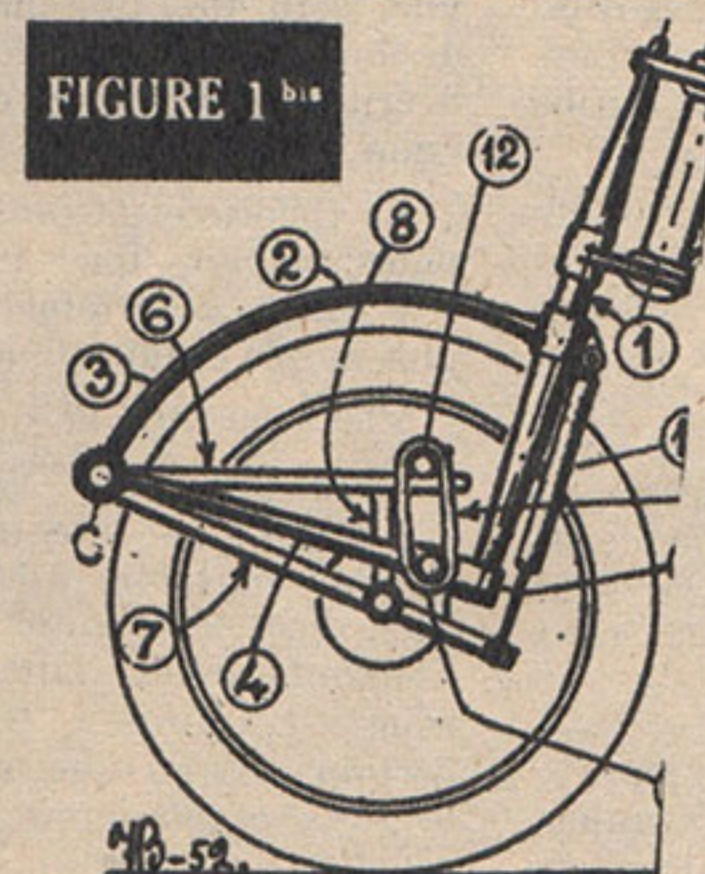
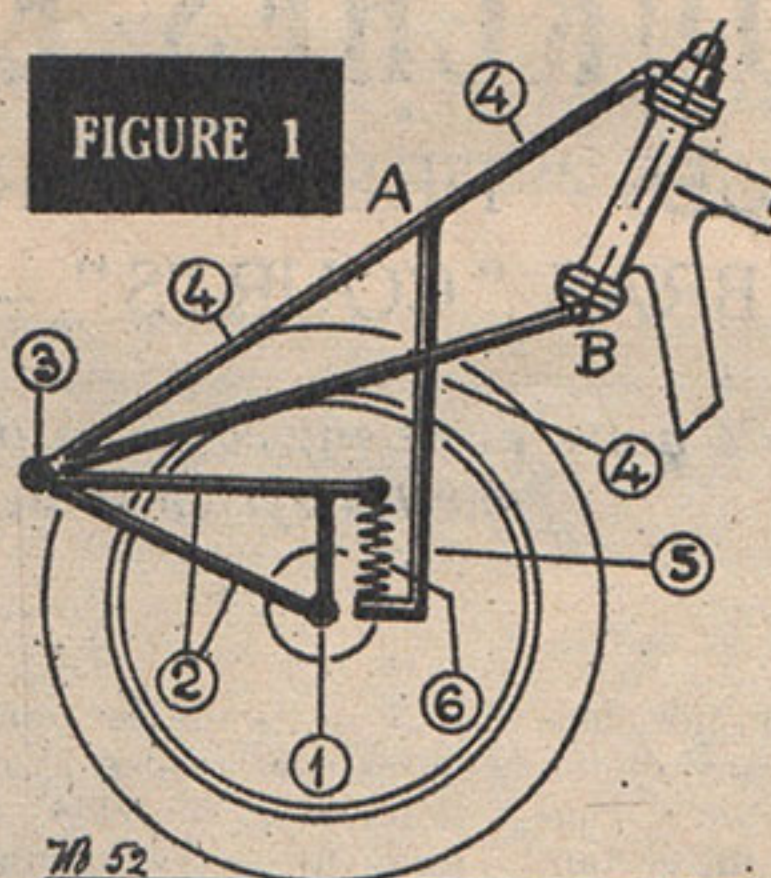
FOURCHES ÉLASTIQUES

FIGURE 1. — La fourche F.N. à roue tirée. Ici triomphe la « triangulation » mais, pour la compléter, il faudrait relier A à B. Les chiffres 4, 4, 4, 5 indiquent la structure fixe; 2, 2, structure oscillante; 1, axe de la roue; 6, ressort travaillant par traction. La structure verticale 5 se relie à la partie inférieure du ressort 6.

FIGURE 1 bis. — Type de la figure 1 (qui se rapporte au premier modèle F.N. à roue tirée), la même Maison est passée, dernièrement, au dessin représenté ci-dessus. Le principe de fonctionnement est toujours le même, mais la partie fixe est d'un dessin plus agréable. Cette partie est constituée par les pièces 1, 2, 3, 4, 5. La partie oscillante avec la roue est formée essentiellement par le triangle 6, 7, 8. Le centre d'oscillation est toujours le point C. La partie coulissante est composée d'anneaux de caoutchouc (9). Des amortisseurs pour le retour sont fixés au point 11.

Figure 2. — Cette disposition réalise le principe de la F.N., c'est-à-dire de la roue tirée. Ici cependant, nous avons une triangulation plus rigoureuse de la structure fixe, bras (4) avec section décroissante du centre d'oscillation (3) en allant vers le moyeu (1) et corps coulissant (6) avec ressort, contre-ressort et amortisseur.

FIGURE 3. — Type de fourche élastique avant dans lequel la partie fixe (4) rappelle, comme principe fondamental, le système F.N. à roue tirée. Ici, nous avons une fourche oscillante (2), avec axe d'oscillation (3), l'axe du cylindre (5) contenant le ressort passant par le centre de la roue (1). La distance entre le centre (3) et le (1) favorise la douceur de la suspension; l'élément négatif est constitué par la complexité de la structure (4), qui, si l'on veut atteindre un certain degré de sûreté, atteint naturellement un poids non indifférent. La structure (4) doit être de forme triangulaire pour réaliser une résistance maximum à la flexion bien qu'utilisant des tubes d'une épaisseur limitée.



DANS la fourche F.N. (figure 1), l'on a cherché, pour conjurer un poids minimum avec la résistance, à utiliser une structure de forme triangulaire.

L'on aurait pu relier A à B pour accroître la résistance par rapport aux efforts verticaux déterminés par le « montant » 5 qui est relié, à la partie inférieure, par le ressort 6.

Aux effets de la facilité de braquage et de la sûreté de pilotage, il est important que l'ensemble « braquage » ait le minimum de poids et que son centre de gravité ne soit pas trop éloigné de l'axe géométrique du guidon.

Dans la figure 2 nous avons dessiné une fourche identique dans l'ensemble à la F.N., mais nous avons deux bras oscillants (4) ayant la forme de la zone d'oscillation (3) au milieu de la roue. Les parties coulissantes sont maintenues dans des fourreaux (6), avec dispositifs pour limiter la course de retour. Du point de vue esthétique, il se peut qu'il y ait quelques améliorations par rapport au modèle original F.N.

La structure fixe peut être formée par des tubes courbés, comme dans la figure 3.

Nous supposons que les bras oscillants soient au point (3), c'est-à-dire plus près du moyeu (1); les bras (2) peuvent faire partie d'une fourche unique pour accroître la rigidité dans le plan vertical. Le fourreau (5) contient le ressort, le contre-ressort et l'amortisseur éventuel pour freiner le retour.

Au fur et à mesure que l'on diminue la longueur des bras oscillants, la partie fixe de la fourche apparaît moins « mécanique ». Voir, par exemple, la figure 4.

Dans ce modèle l'on a une tête de fourche très solide; deux fourreaux (6) contiennent les éléments de suspension, et deux bras (4), qui peuvent être formés par des tubes courbés, reliés, dans la partie centrale, par une plaque de métal. L'on peut également

imaginer que tout le triangle formé par les tubes courbés soit comblé par un flasque de métal soigneusement soudé aux tubes.

Toujours avec la roue « tirée », mais avec des bras oscillants plutôt courts, tel est le modèle de la figure 5. Ici la partie fixe de la fourche rappelle les vieilles « Indian ».

Dans ce schéma, nous avons imaginé de relier les organes de suspension dans les fourreaux (7).

Passons maintenant à la « roue poussée ». Il faut tout d'abord examiner la fourche Earles (voir figure 6).

Ce qui frappe, avant tout, c'est son aspect peu commun. Nous nous abstenons de commenter l'ensemble du point de vue de la « science de la construction » car nous arriverions, très certainement, à des conclusions inexactes ou très discutables. Dans la pratique, cette fourche répond parfaitement aux exigences actuelles; il semble également que le poids, assez réduit (à la suite de l'utilisation d'alliages d'aluminium), et le fait que le centre de gravité de l'ensemble soit très proche de celui du guidon, favorisent la stabilité et la maniabilité de la machine.

Une solution constructive qui semble plus rationnelle (pour ce qui est de la structure fixe) est celle de notre figure 7. Ici nous avons une résistance très importante dans la zone la plus sollicitée, c'est-à-dire la zone « Z ».

Un autre système de construction qui, du point de vue esthétique, semble préférable, est celui de la figure 8. La structure (4) présente plus de résistance dans la zone « Z »; l'élément (5) détermine une triangulation qui améliore encore les conditions de fonctionnement.

Il n'est pas exclu, pour les pièces (4), la construction en alliage léger.

Et maintenant, finalement, un peu de simplicité. La figure 9 indique schématiquement le type de

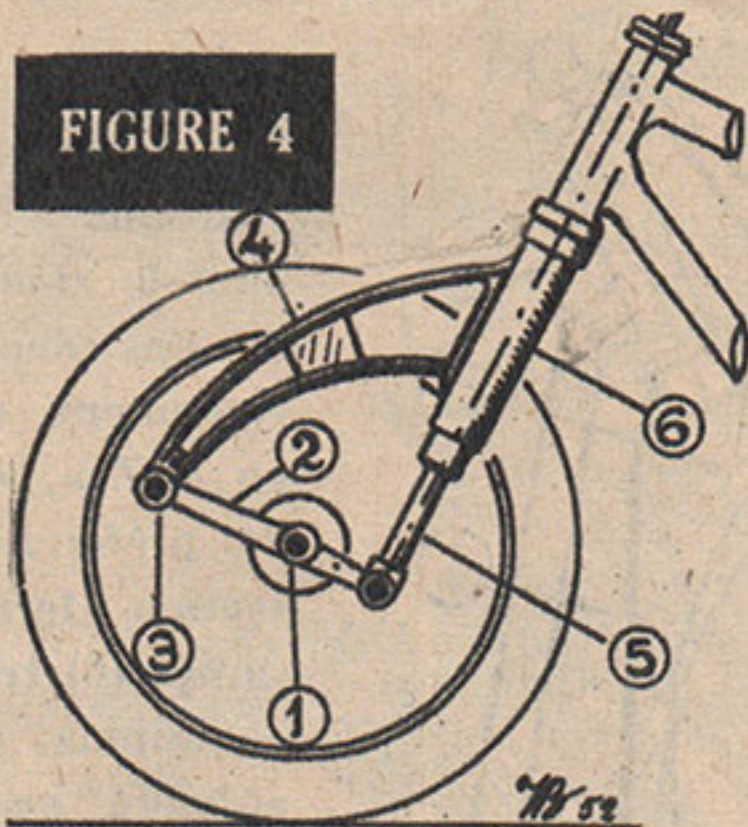


FIGURE 4. — Roue tirée, bras longs et ressorts contenus dans des fourreaux tubulaires (6) sont les caractéristiques de cette fourche, qui peut être réalisée très facilement. Du point de vue esthétique, elle peut être favorablement considérée.

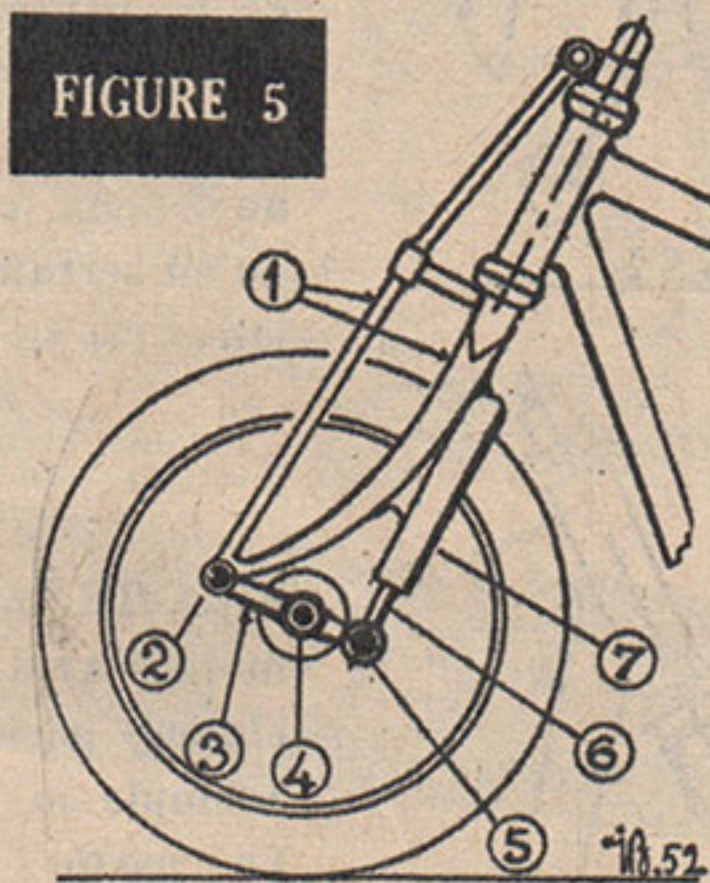


FIGURE 5. — Type de fourche élastique à bras oscillants inférieurs « tirés » dans laquelle la structure fixe (1) est semblable à celle utilisée, depuis des années, par les constructeurs américains. Les numéros indiquent les pièces suivantes : 1, fourche fixe triangulaire; 2, axes d'oscillation des bras; 3, bras coulissants; 4, axe de la roue; 5, articulation avec le système coulissant; 6, tige qui transmet la poussée du ressort; 7, fourreau contenant le ressort et le contre-ressort. Avec la disposition adoptée, l'extrême (5) décrit un arc de cercle supérieur au centre de la roue, et les ressorts contenus dans le fourreau (7) doivent supporter une certaine poussée, afin de ne pas trop limiter le déplacement élastique de la roue.

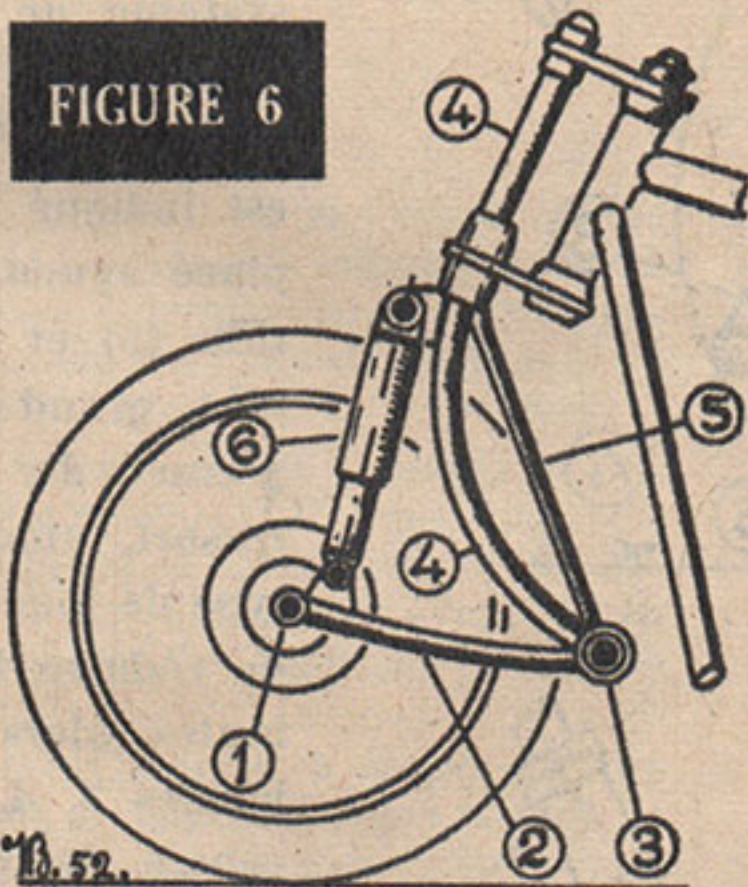


FIGURE 6. — Schéma de la fourche Earles. La course totale de la roue avant est de 11 centimètres. Avec cette fourche l'on a voulu réaliser des bras coulissants (2) d'une certaine longueur; en correspondance de l'axe (3), les bras (2) sont reliés par un tube transversal (concentrique avec l'axe d'oscillation) par lequel est assurée la rigidité « transversale » de la roue. Les parties (6) constituent les organes de suspension : il s'agit des suspensions Newton. Les attaches sont munis de coussinets de gomme. Pour réduire le poids l'on a adopté des tubes en alliage d'aluminium soudés. La fourche pèse 4 kg. 200, auxquels il faut ajouter les 2 kg. 800 des suspensions Newton. Cette fourche Earles a été expérimentée sur la 4 cylindres M.V. avec succès.

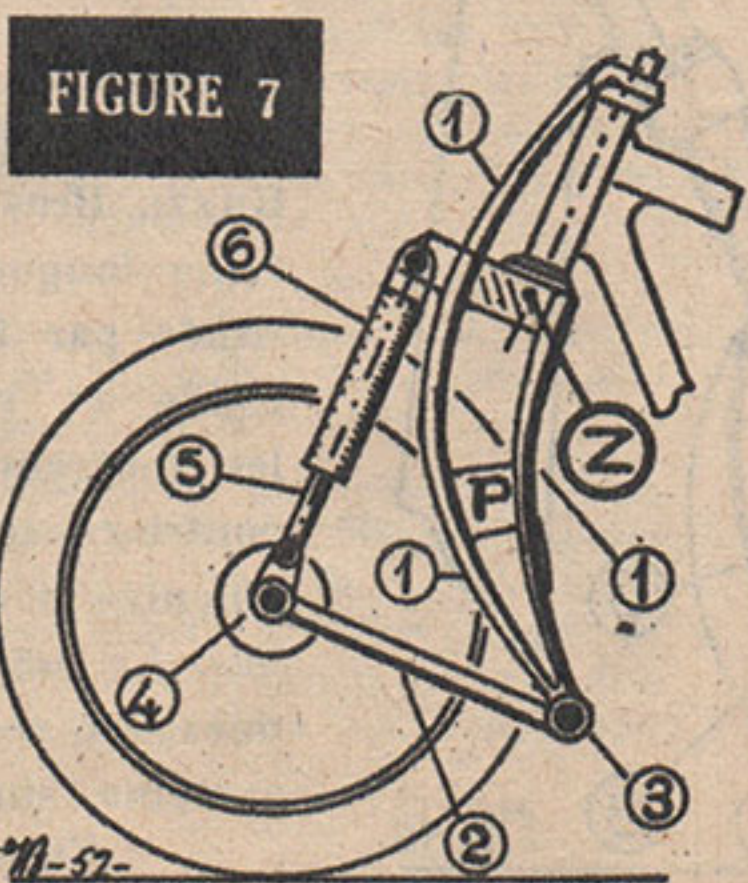


FIGURE 7. — Ce système de roue poussée à longs bras parallèles (2) coulissants, en correspondance avec l'axe (3), suppose la construction de la fourche fixe 1, 1, 1 avec des tubes d'acier courbés et soudés. L'aspect de la structure fixe n'est pas désagréable à l'œil; la résistance de « Z », qui est le point le plus sollicité, peut s'obtenir facilement sans tomber dans un excès de poids. La plaque « P » a une très grande importance pour la résistance à la flexion de la structure 1,1 (dans la partie supportant la tête de la fourche).

fourche Guzzi pour moto de compétition.

Dans cette fourche l'on retrouve simplicité et rationalité. Les bras oscillants (3) travaillent dans le plan central de symétrie de chaque fourreau.

Les volets (5) de métal sont de forme triangulaire et résistent parfaitement aux différentes sollicitations. Dans les fourreaux (6) il y a les ressorts, les contre-ressorts et les éléments amortisseurs.

Le poids, placé très près du sol, favorise la stabilité.

Cette fourche Guzzi donne une valeur très grande au déplacement élastique de la roue, et dans le même temps le poids des masses non suspendues est minime.

La fourche du « Galletto » Guzzi est à peu près identique à celle décrite ci-dessus, et, par la figure 10, l'on voit clairement sa construction.

Les parties (5), formées par des tubes, présentent une rigidité maximum avec un avantage évident quant à la stabilité et la sûreté de pilotage.

Les résultats obtenus avec les fourches à bras oscillants, d'une certaine longueur, permettent-ils de dire que les fourches télescopiques perdent du terrain ?

La réponse est difficile à formuler, car les fourches télescopiques ont des avantages, et l'on peut dire qu'une bonne télescopique coûte très cher, car elle n'admet pas de construction médiocre.

Il y a aussi un autre facteur à considérer : les fourches du type Earles, avec des éléments de suspension « indépendants » de la structure de la fourche elle-même, permettent de changer facilement les fourreaux, et ceci est favorable à la rapidité de la mise au point.

Les fourches avec éléments « oscillants » se prêtent à une large utilisation de coussinets de caoutchouc, ceci favorise la suspension et élimine la nécessité de graissage périodique.

FIGURE 8

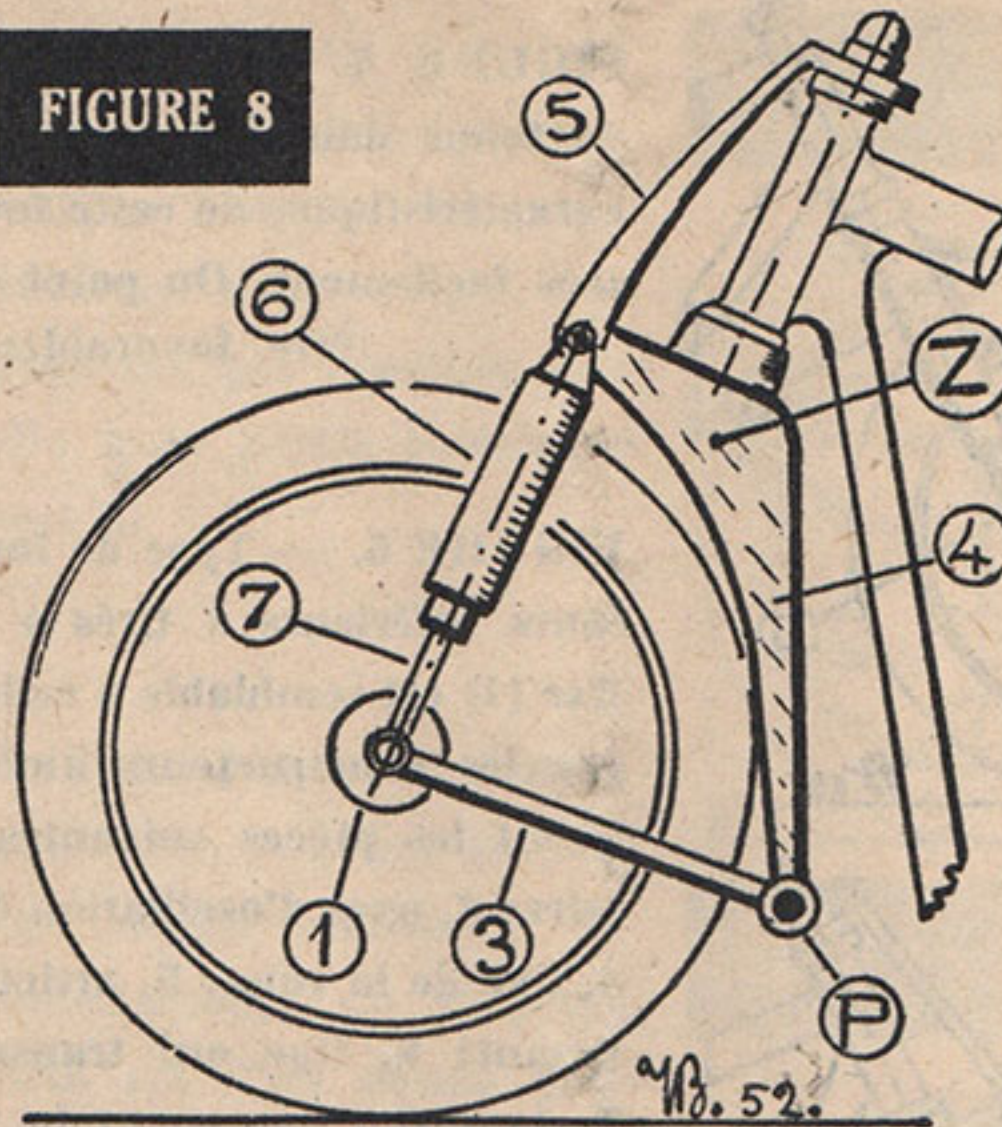


FIGURE 9

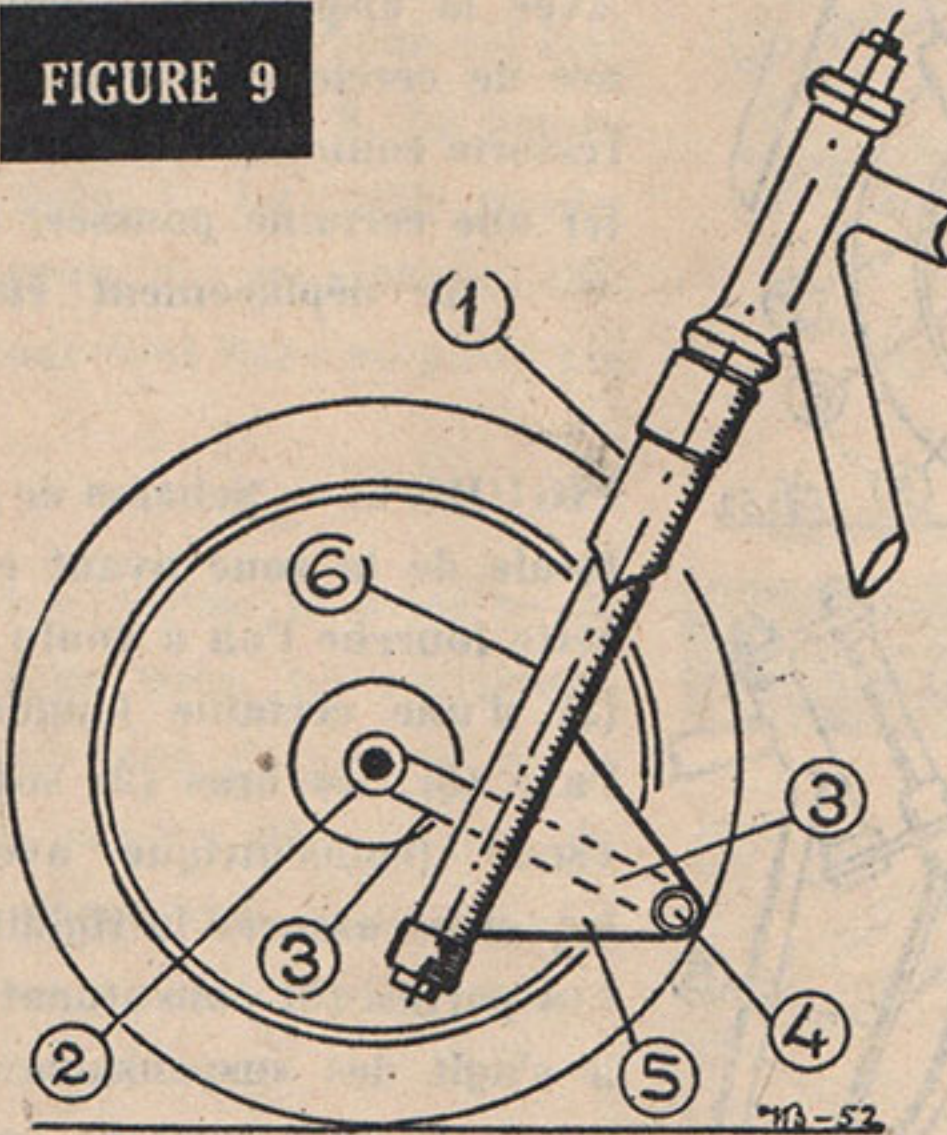


FIGURE 10

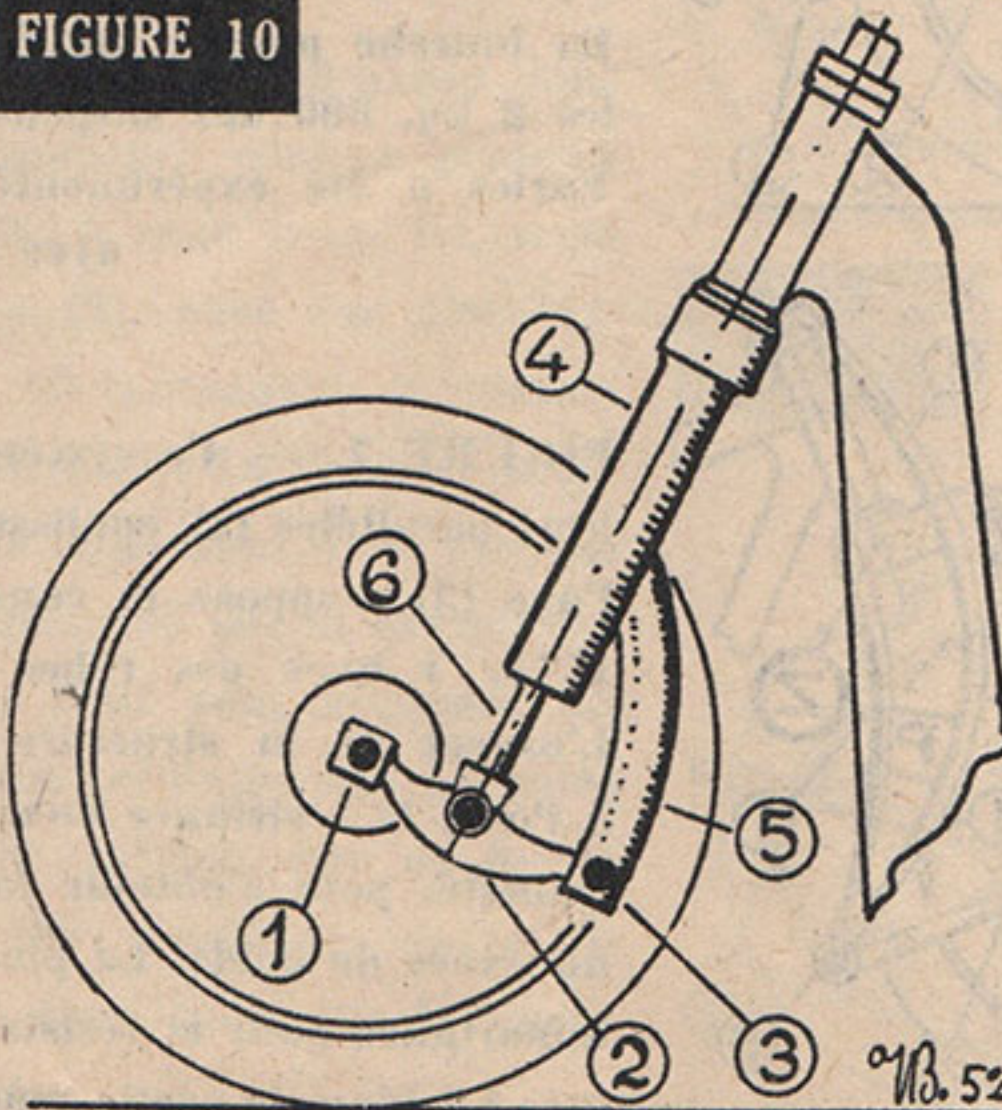


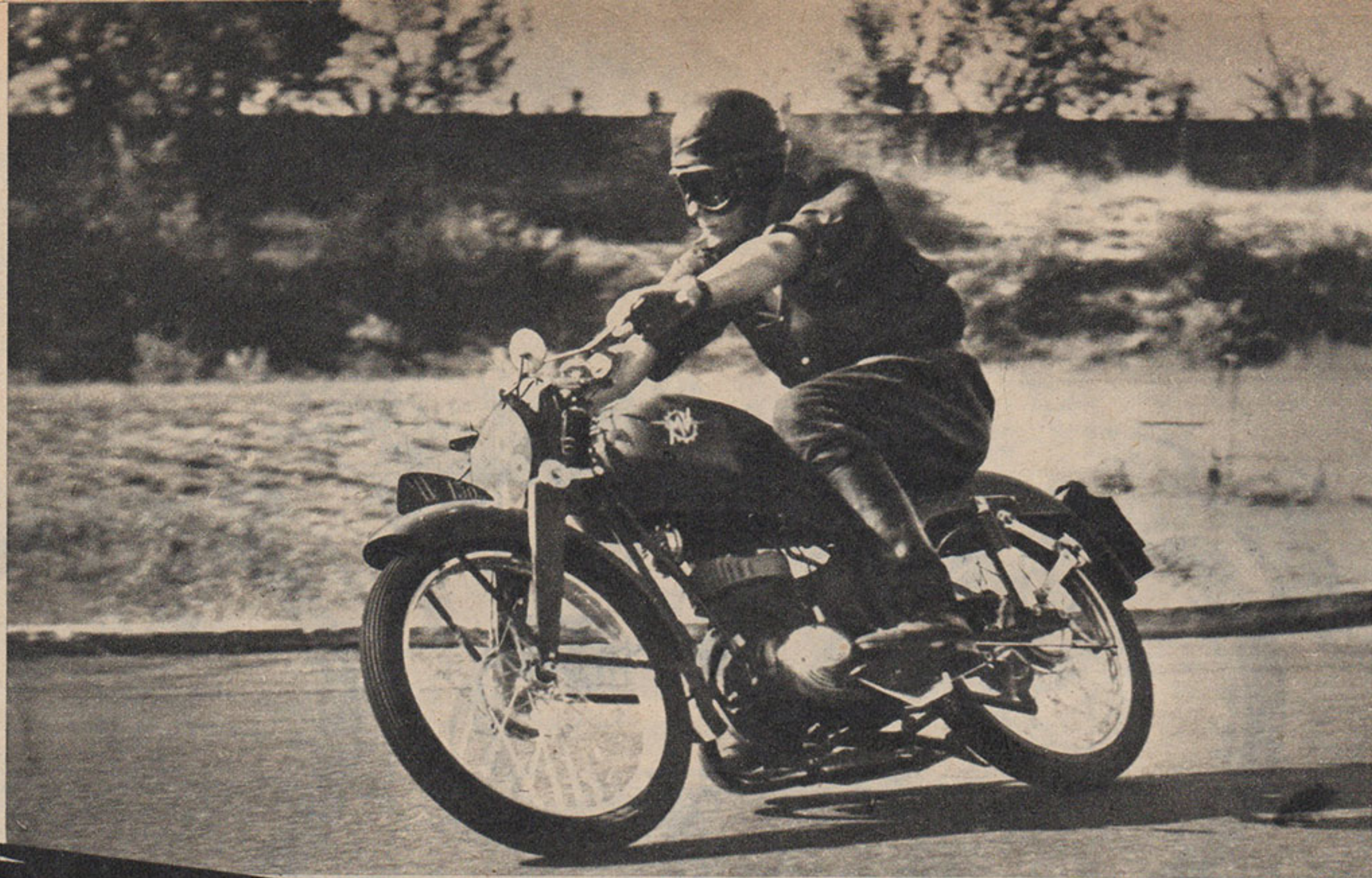
FIGURE 8. — Cette disposition rejoint le but de la fourche Earles, mais en réalisant une résistance plus grande dans la zone « Z » grâce à la structure 5. Les deux montants (4) donnent également une résistance maximum en « Z », et doivent être fabriqués, de préférence, en métal embouti, à section fermée. Les parties coulissantes (6) travaillent dans d'excellentes conditions de sécurité. Il est bien entendu que, dans les constructions de ce genre, le moyeu (1) de la roue doit être avec axe à broche ; le tube central doit avoir un excellent appui aux deux extrémités, de façon à ce qu'en serrant l'axe, les deux bras tubulaires (3) se déplacent dans un parallélisme rigoureux.



FIGURE 9. — Fourche adoptée par moto Guzzi sur certains types de machines particulièrement rapides (par exemple la 250 cmc. de compétition). La partie coulissante appartient au système de la roue poussée par des bras d'une certaine longueur (3, 3). Le centre d'oscillation de chaque bras est indiqué par (4). Chacun d'eux est placé symétriquement par rapport au tube (6) et aux deux triangles (5). Le très grand diamètre des tubes (6) permet d'y loger le ressort, contre-ressort, amortisseurs hydrauliques. Ce type de fourche a également l'avantage de réduire le poids des masses oscillantes, alors que la position basse des parties 3, 4, 5 contribue à abaisser le centre de gravité de la fourche.



FIGURE 10. — Fourche du Galletto Guzzi. Bras coulissants (2) d'une certaine longueur. La partie fixe, constituée par les tubes 4 et 5, est très rigide et relativement légère. Dans les fourreaux (4), il y a le ressort, contre-ressort, ou dispositions équivalentes pour limiter la course vers le bas. Le poids des masses non suspendues est réduit au minimum par un système simple, robuste, efficace, et d'une certaine élégance.



ESSAI DE LA 150 M.V. SPORT

★

LA production italienne a toujours fasciné les amateurs de machines de sport, et les rutilantes mécaniques transalpines au moteur poussé « dernier carat » n'ont pas fini de faire soupirer d'envie les motards de tous pays soigneusement isolés par de stupides cordons douaniers.

Lors du dernier Salon, les Etablissements François et C^{ie}, importateurs pour la France de la marque M.V. Agusta, avaient obtenu quelques licences, et l'heureux bénéficiaire d'une 150 « Sport », M. Delauné, étant de nos amis, nous avons pu en effectuer l'essai, après rodage, sur le désormais classique terrain de Montlhéry.

Il est une chose uniformément admise, à savoir que les constructeurs italiens possèdent au suprême degré le sens de l'esthétique mécanique, alors qu'en France nous sommes loin de pouvoir rivaliser avec le goût inné pour la beauté des lignes et le fini minutieux propres à nos voisins transalpins. D'Italie nous viennent les jantes en dural, les moyeux freins, les réservoirs évidés aux genoux, les garde-boue arrière, semi-carénés, toutes choses que nous adopterons certainement un jour ou l'autre, quand nos ingénieurs concurrents auront trouver mieux!...

Une machine de sport italienne est presque une création d'artiste, tant est vivace dans ce pays le sens de la belle mécanique poussé jusqu'au raffinement.

Songez à toute la gamme des cylindrées offertes au public, depuis les « motolégère » 75 cmc. jusqu'aux 500 cmc. racées et nerveuses, en passant par l'essaim des 125 et 150, toutes machines de hautes performances. Et cette floraison de marque, cette vitalité d'une industrie souvent artisanale ne peut être que l'apanage d'un pays où la compétition est la corollaire

obligatoire, logique et indiscutée de la fabrication courante, et où le premier soin d'un constructeur nouveau venu sur le marché consiste à créer une machine de course, parallèlement à un modèle courant et sport.

A nos yeux, la 150 M. V. concrétise le style mécanique italien : élégance, finesse et recherche dans les galbes et les lignes, finition méticuleuse et haut rendement moteur.

Le cadre, du type ouvert, en double berceau, est en tube soudé à l'autogène pour la partie avant; deux demi-coquilles embouties et soudées constituent chaque élément des arceaux postérieurs, entretoisés, sur lesquels prennent appui les coulisseaux et amortisseurs.

Sur les flasques solidaires de ces arceaux est boulonné le bloc moteur, et s'articule les éléments oscillants tubulaires de la suspension, grâce à un axe à longue portée sur bague bronze.

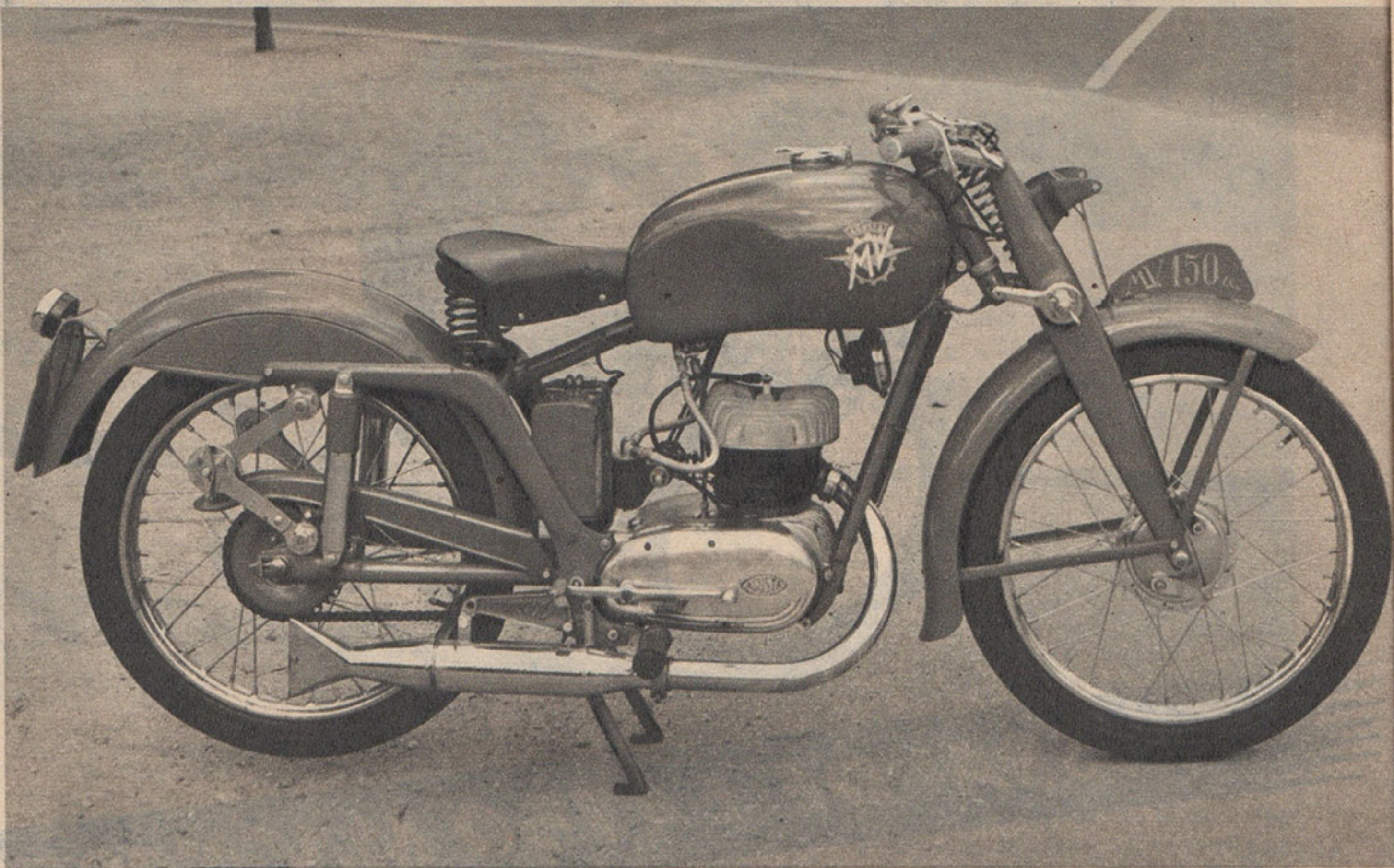
Les coulisseaux télescopiques enferment un jeu de ressort dont l'action est freinée par une paire d'amortisseurs à compas réglables.

Garde-boue sport, volumineux réservoir évidé aux genoux, guidon racing, tôlerie et cadre émaillés rouge, comme il se doit.

Sous la selle se trouvent côte à côte un coffre à outils pourvu d'une ingénieuse fermeture et la batterie pour l'avertisseur et l'éclairage à l'arrêt.

La 150 M.V. est livrée avec l'appareillage électrique complet, partiellement démonté sur la machine de l'essai. Les freins de 160 mm. sont nervurés pour le refroidissement, avec moyeux arrière de gros diamètre.

La fourche est du type à parallélogramme en tôle emboutie,



La 150 M. V.

avec biellettes curvilignes, amortisseur à friction réglable, et gros ressort central travaillant à la compression.

La partie cycle est simple et nette, et le moteur est à son image. C'est le réputé 2 temps de la marque, de 60 mm. de course et 56 d'alésage, soit une cylindrée de 149 cmc.

Le rapport volumétrique atteint 7 à 1, et à 6.000 t.m., la puissance développée est de 8 CV.

Le cylindre est en fonte, avec regards démontables sur les transferts, et culasse caractéristique en alliage léger.

Carburateur Dell'Orto de 25 mm. monté horizontalement.

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile, allumage par volant magnétique sous carter, boîte 4 vitesses et sélecteur à double branche.

Comme l'on peut s'en rendre compte par la photo, l'ensemble est racé et digne de la sportive marque de Gallarate.

ESSAI A MONTLHÉRY

Ce fut avec un rare plaisir que nous avons pris le chemin de Montlhéry, où nous avons retrouvé notre ami et sa rutilante mécanique.

Alors que nous effectuions l'essai sur le routier du side Zundapp K.S.601, la M.V. caracola devant et derrière nous, nous distançant dans les sorties de courbe, pour être dépassée

de peu dans les lignes droites. Notre side valant 110 chrono ce match en disait long sur la vitesse de pointe de la 150.

Disons tout de suite que notre M.V. était strictement de série, avec silencieux efficace et carburation minutieusement réglée.

Chacun de nous effectua quelques tours, poussant à fond la machine, comme il se doit, sur les 9 km. 181. La meilleure moyenne ressortit à 81 km.-h. 612 soit 6' 45" au tour.

A la suite de cet essai, une courtoise discussion permit de définir les qualités et défauts de cette moto légère.

Démarrage aisé, échappement feutré, pas de bruits mécaniques. Embrayage progressif et très souple.

Boîte de vitesse bien étagée, excellentes reprises, le moteur monte en régime excessivement vite.

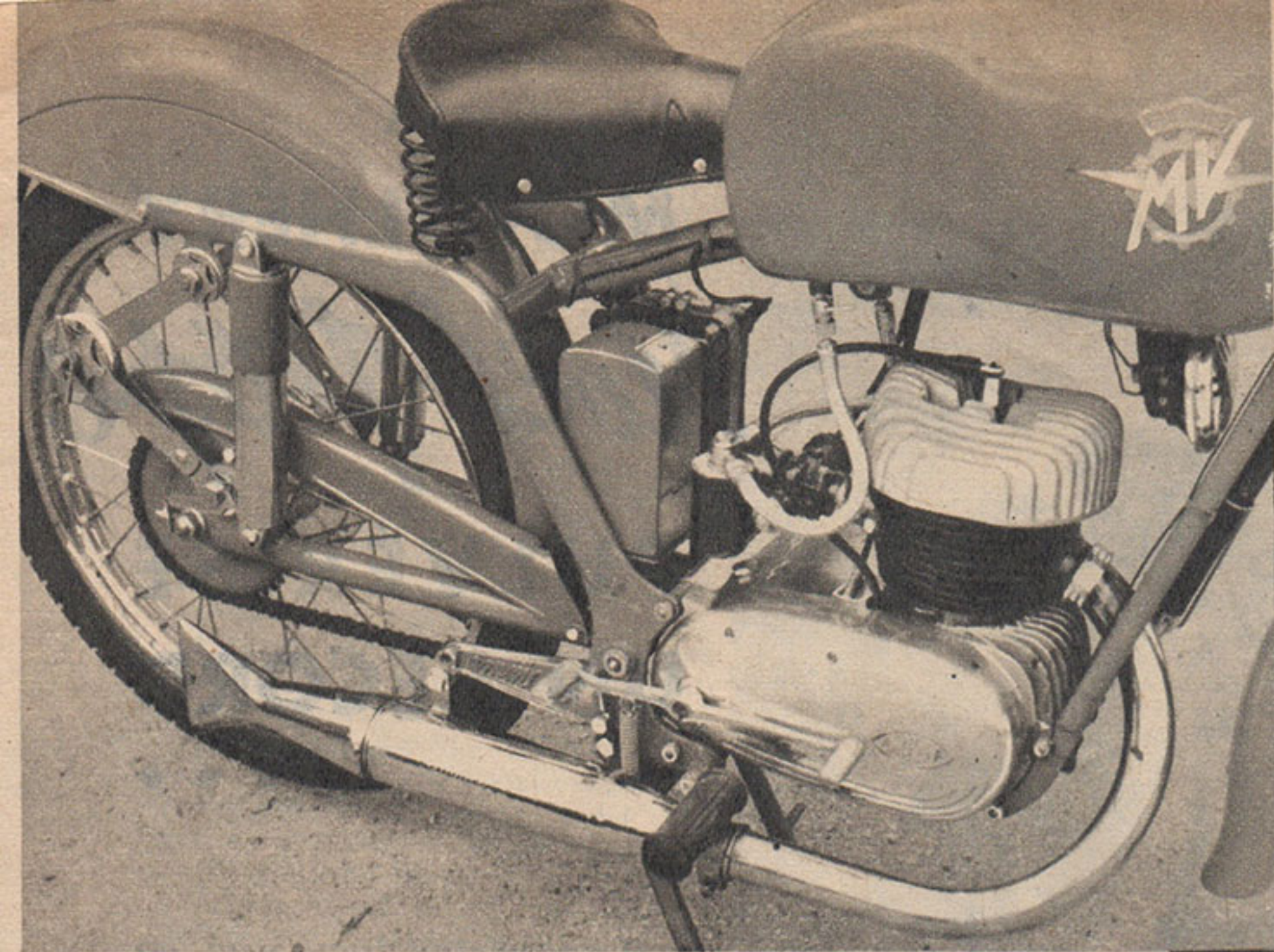
Freinage puissant.

Bonne tenue en courbe, machine très maniable et très légère à la main.

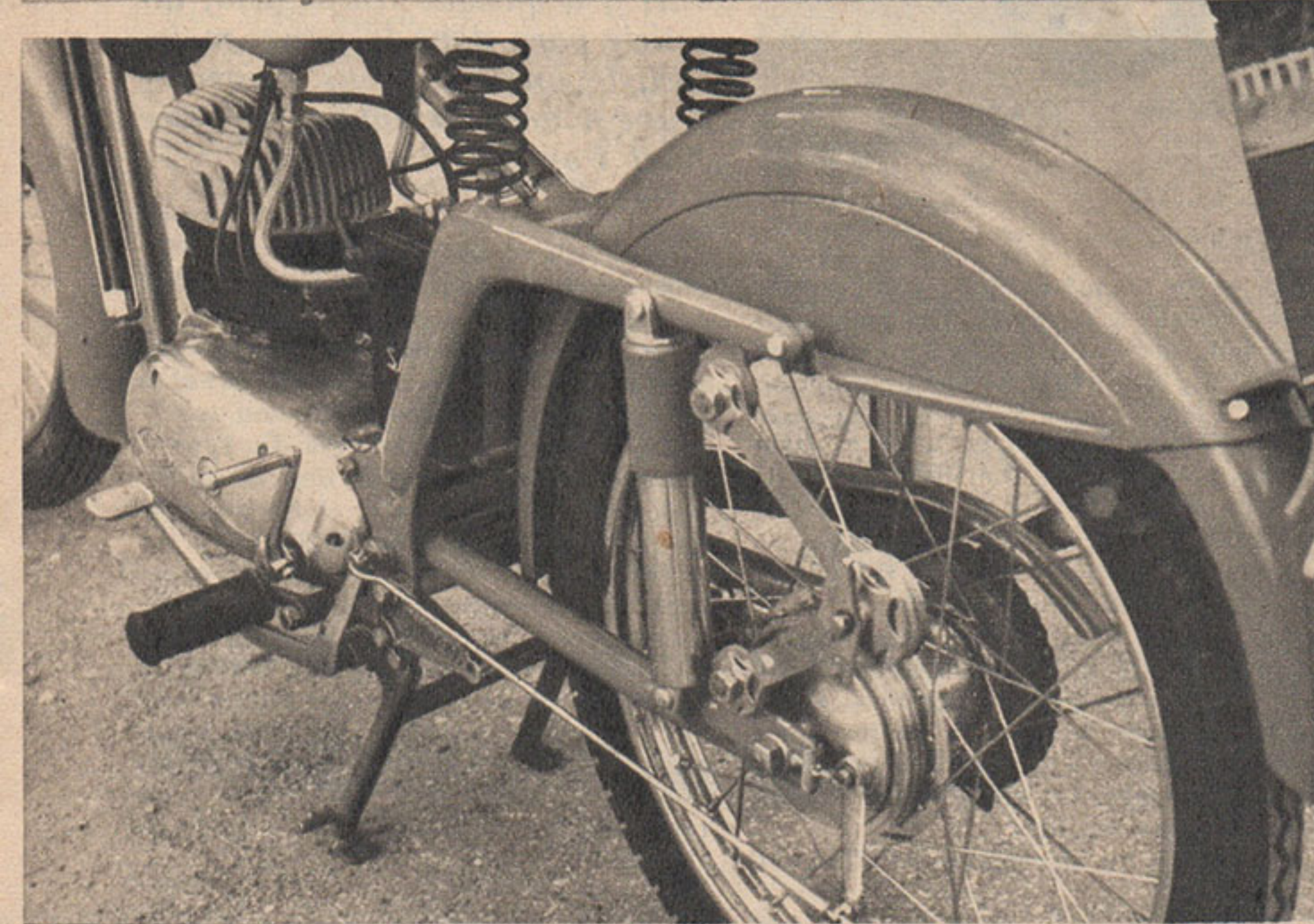
Suspension efficace, même en serrant à fond les amortisseurs à friction.

Tenue en ligne droite, à vitesse maxi, pilote allongé, excellente dans la mesure où le sol est égal.

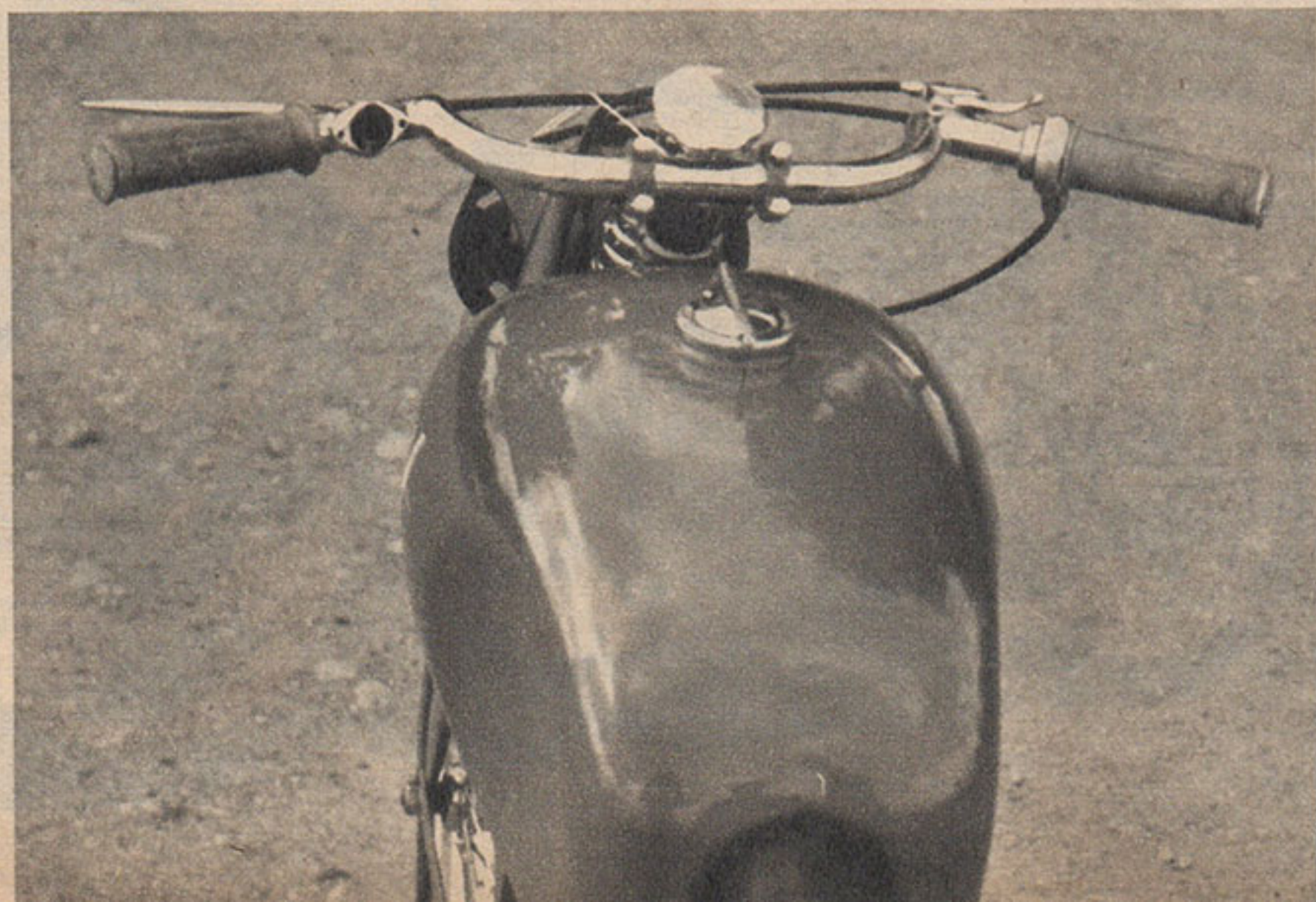
Par contre dans la courbe Ascari et la ligne qui suit, où existent des dénivellations et bosses sur le revêtement, la machine amorce un désagréable mouvement de balançoire, conjugué avec un guidonnage qu'il vaut mieux contrôler du bout des doigts, sans essayer de l'empêcher en cramponnant le guidon.



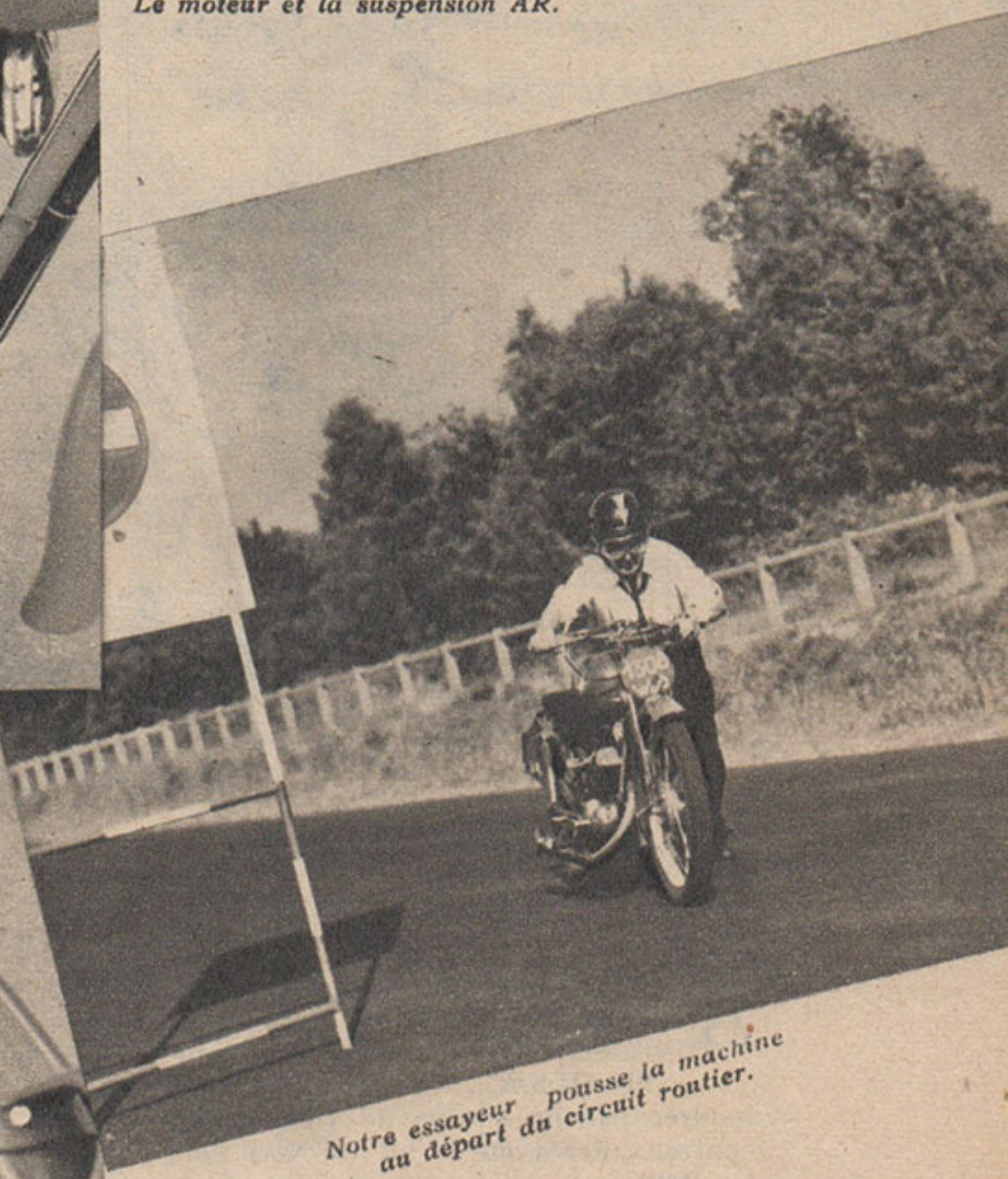
Le moteur et la suspension AR.



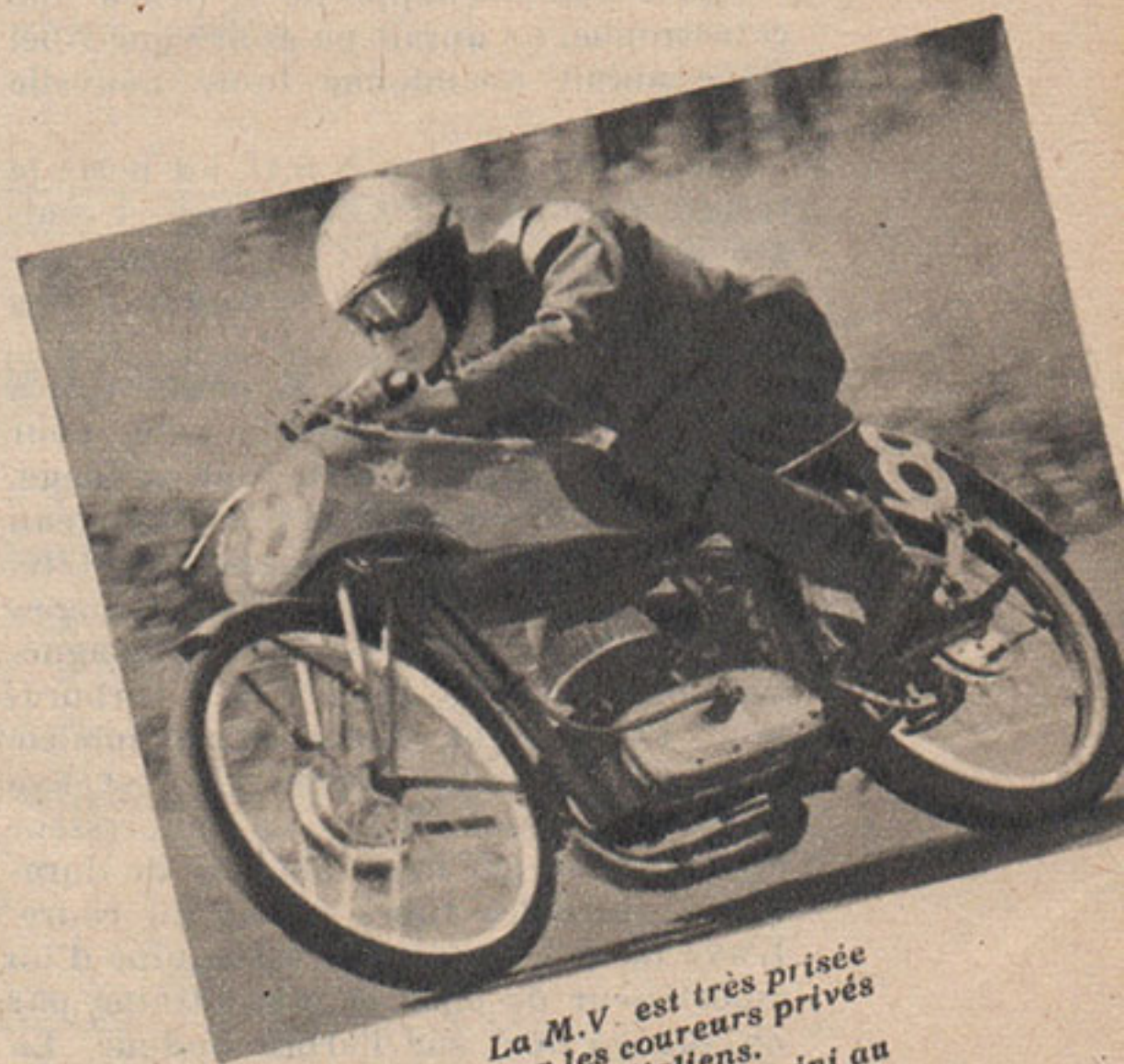
Le frein et le kick sont placés à gauche. La suspension AR est caractéristique par sa simplicité.



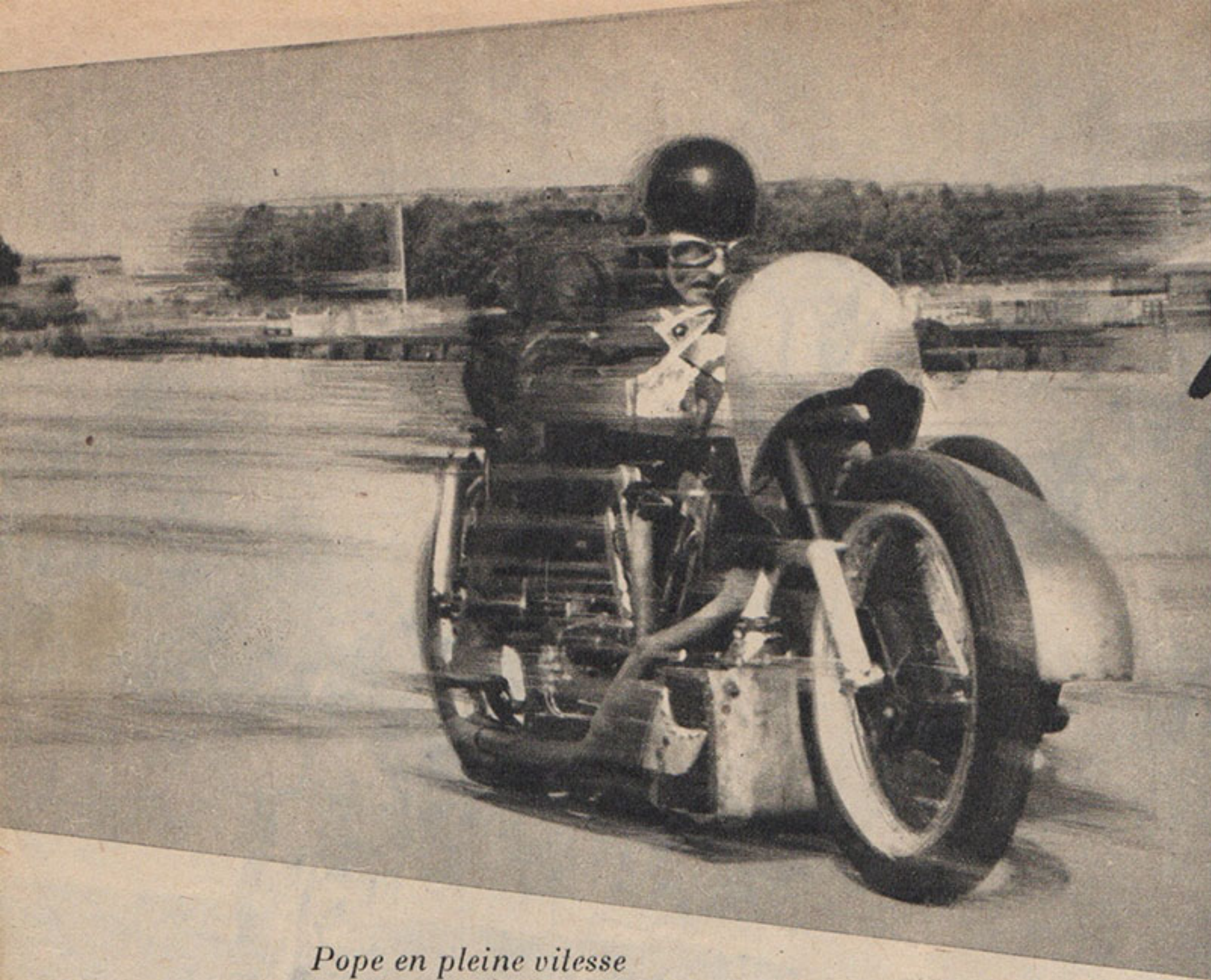
Le guidon, les commandes et le frein de direction. Verrouillage du bouchon de réservoir système course.



Notre essayeur pousse la machine au départ du circuit routier.



La M.V. est très prisée par les coureurs privés italiens. Ci-dessus, Genevini au G.P. d'Albi.



Pope en pleine vitesse

AVOIR réalisé une machine capable de battre le record mondial de vitesse, l'avoir emmenée à Bonneville (U.S.A.), voir ce projet s'effondrer par un souffle de vent malencontreux, tel a été le lot de Noël Pope en 1949.

Après avoir échappé de si peu à une catastrophe, on aurait pu croire que Noël Pope aurait abandonné toute nouvelle tentative.

Bien que la Maison N.S.U. ait porté le record mondial à 289 kilomètres et malgré la malchance qui l'a poursuivi jusqu'ici, Noël Pope s'est de nouveau mis au travail.

Avec l'aide de M. T. Comerford, il a réalisé une nouvelle machine qui, pour l'instant, est dépourvue de tout carénage.

Le moteur employé est un nouveau J.A.P. 998 cmc., à soupapes en tête. L'allumage est réalisé par deux bougies par cylindre, alimentées par deux magnétos Lucas du type Racing. Un carburateur Up-Draught Amal, d'un modèle employé sur certaines voitures, est fixé sur le compresseur Wade. Ce compresseur est maintenu par deux plaques de duralumin entre les tubes avant du cadre. L'axe de ce compresseur est équipé d'un amortisseur de choc et est entraîné par un pignon fixé sur l'arbre moteur. La charge fournie par ce compresseur peut être réglée suivant les besoins. Le carburant Ricardo sera employé. Le réservoir, approximativement de section rectangulaire, est maintenu par deux verrouillages sur les tubes supérieurs du cadre. Sa capacité est d'environ 18 litres. 4 lit. 1/2 d'huile sont contenus dans un compartiment placé à l'avant. Le compte-

tours et le manomètre du compresseur sont fixés sur le réservoir. Les pneus utilisés sont des Dunlop 27x3.50 du type Racing. La roue avant est en duraluminium. On a adopté, pour l'arrière, une roue Royal-Enfield à jante en acier et frein commandé par câble. Le siège en caoutchouc mousse, relevé à sa partie arrière, a été fabriqué par la Maison A.M.F.

Le poids de la machine, avec son pilote, est évalué à 235 kilos environ.

Le cadre est formé de tubes d'acier renforcés de plaques également en acier aux endroits les plus vulnérables. Deux de ces plaques fixées à la partie supérieure et juste en dessous du réservoir serviront à loger les attaches du sidecar pour certains records.

Le châssis du sidecar en question est

déjà construit mais sa carrosserie n'est pas encore réalisée.

La boîte de vitesses adoptée est une Norton à 4 vitesses. La fourche avant a été également fournie par Norton.

La suspension arrière est du type à fourche oscillante. Cette fourche a été réalisée en tôle emboutie et les amortisseurs Ward-Monty sont employés.

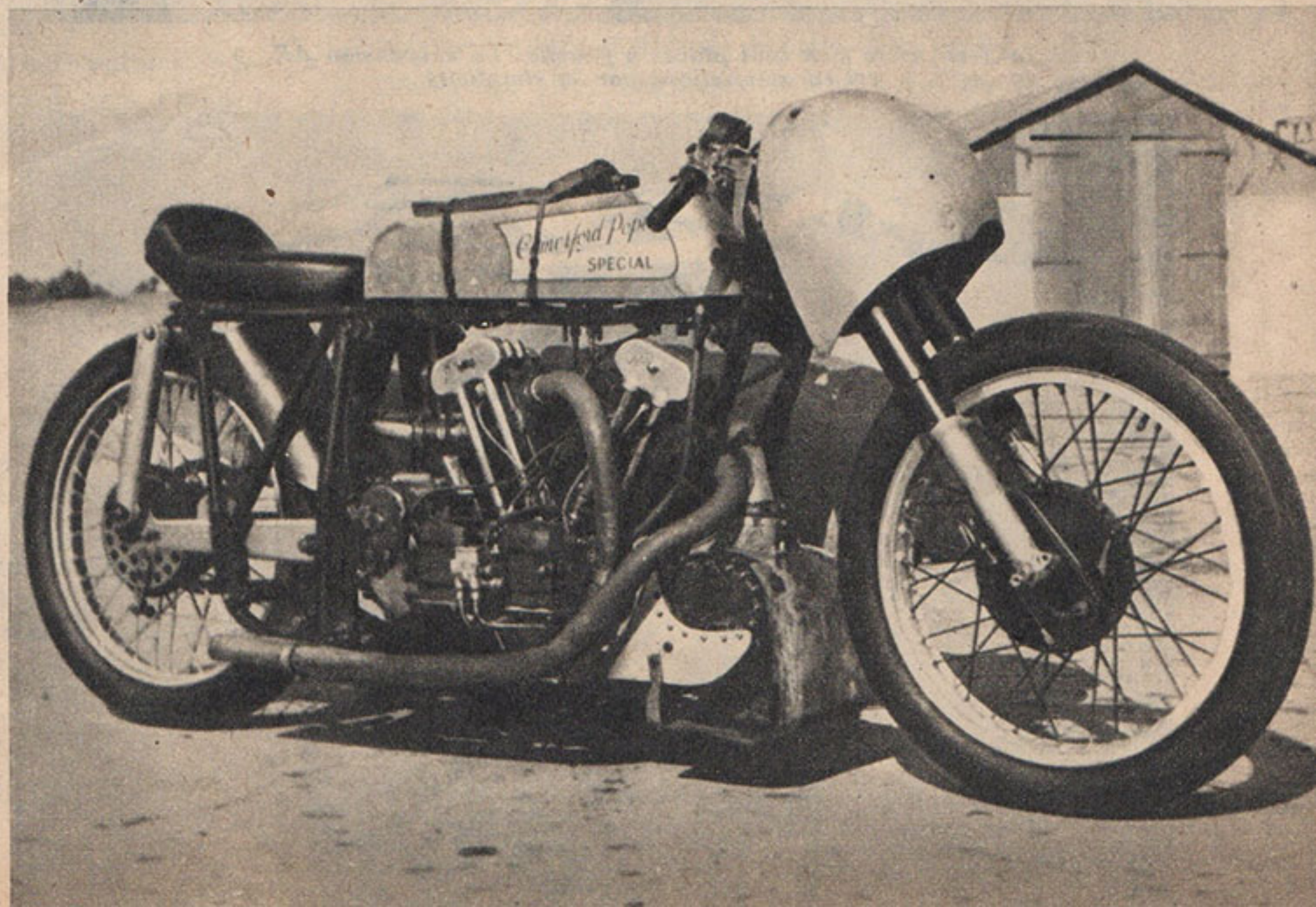
Petit à petit, Pope ajoutera des capotages aux endroits qu'il jugera nécessaire.

Cette machine sera bientôt essayée sur un aérodrome anglais puis viendra à Montlhéry pour essayer de battre certains records en sidecar, puis, si les prévisions s'avèrent exactes, l'équipe Pope-Comerford repartira à Bonneville pour tenter de battre le record du monde de vitesse.

A MONTLHÉRY *Noël Pope* PULVÉRISE UN RECORD

• • •

Il y a quelque temps déjà, un article paru dans la presse motocycliste anglaise nous prévenait d'une nouvelle tentative du tenace Noël Pope.



L'imposant Jap 1.000 cc. Le compresseur est situé à l'avant. Suspension A.R. maison, carénage de la tête de fourche.

La marque de cette machine est « Pope-Comerford ».

Et mardi 28 juillet, un coup de téléphone émanant de Montlhéry nous avertissait de la prochaine tentative en sidecar du sympathique Noël Pope sur l'anneau de Montlhéry.

Le mercredi matin à 9 h. 21, Pope s'élançait sur la piste. Pour qui ne l'a pas vu, il est difficile d'imaginer le démarrage... plus de 100 CV. libérés d'un seul coup, l'embrayage relâché brutalement, la roue arrière meulant le ciment, et une première qui n'en finit plus !

Le premier tour, départ arrêté, était couvert en 1' 01" 4/5, et les tours suivants (3 exactement) en 51", soit à 179 km.-h. 875.

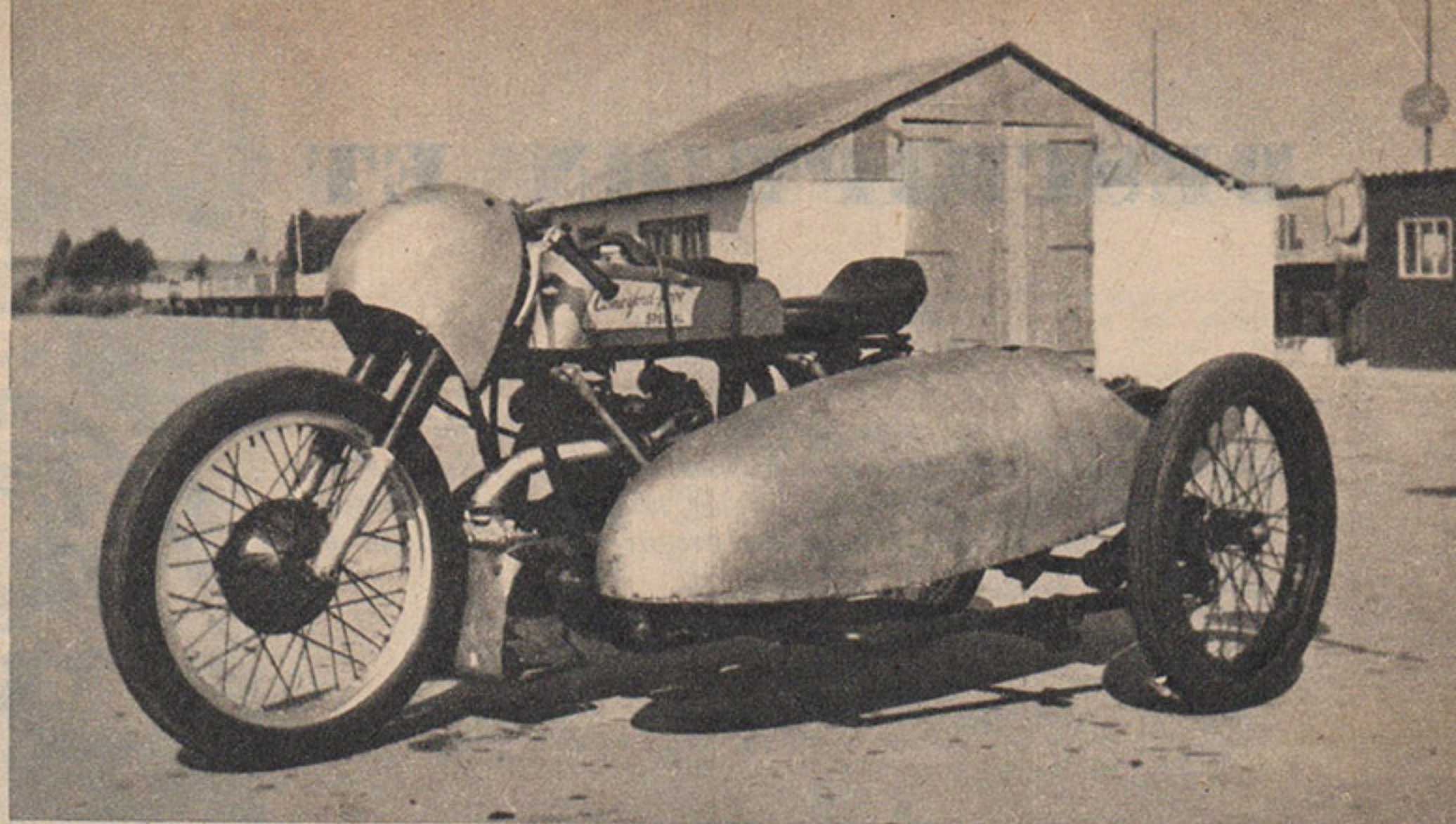
Malheureusement un incident mécanique interrompait la tentative et seul le record des 10 km. sidecar, toutes catégories, appartenant précédemment à R. Wright, était battu.

Ancien record en date du 3/9/29 : Wright, sur Zénith-Jap en 3' 49" 20/100, moy. : 157 km.-h. 07.

Nouveau record : N. Pope sur Comerford-Pope en 3' 30" 93/100, moy. : 170 km.-h. 670 (sous réserve d'homologation par la F.I.M.).

Il faut dire que durant les essais, deux moteurs avaient été mis « out », et que celui du record possédait le cylindre antérieur d'un groupe hors d'usage.

Après démontage, il apparut que culasse et cylindre antérieurs étaient fendus de bout en bout, et ceci pour une cause inexplicable. Il est vrai que le rapport volumétrique, compresseur à l'arrêt, était de 9 à 1, ce qui devait donner en marche plus de 16 à 1, le compresseur tournant légèrement plus vite que le mo-



Le side des records. On distingue de longues lubulures d'admission parlant du compresseur.

teur pour un régime oscillant entre 5.500 et 5.800 t.m.

Le cadre de la machine avait été réalisé par N. Pope, tandis que les bras oscillants en dural de la suspension AR. avaient une course contrôlée par des amortisseurs empruntés à la suspension adaptable anglaise Duddley-Ward.

La puissance développée par le Jap devait atteindre 120/130 CV., et la boîte Norton verticale ne s'en porta pas plus mal!... Le side, assez rudimentaire, possédait une roue solidaire d'un étrier articulé sur silentblocs travaillant à la torsion, l'axe de la roue possédant lui-même un léger débattement latéral (voulu ou accidentel?...).

L'arrière de la caisse était suspendu grâce à une biellette massive oscillant sur caoutchouc également. Le side contenait une réserve d'essence, une pompe électrique et une batterie d'accus pour son fonctionnement, toutes choses dont Noël Pope n'eut pas à se servir.

Les pneus utilisés étaient des 3,50 x 21 Dunlop, et après quelques tours, le pneu AR. ne portait plus trace de sculptures!

Nous ne pouvons que féliciter le tenace et valeureux Noël Pope, ainsi que son mécanicien, du semi-succès de leur tentative qui, à nos yeux, constitue un triomphe, compte tenu de la modicité de leurs moyens.

R. COURT.

Suite de la page 16

Tout ceci donne dans les courbes et lignes droites au sol inégal une tenue manquant un peu de précision, défaut d'autant plus vivement ressenti que le pilote est plus léger. Ainsi le propriétaire de la machine, plus lourd, se ressentait beaucoup moins de ces phénomènes, ce qui lui permit d'accomplir le meilleur tour.

Sur l'anneau de vitesse, le meilleur tour, départ lancé et pilote à plat, était couvert en 1' 28", soit une moyenne de 104 km.-h. 220, ceci, rappelons-le, avec les réglages d'origine. Nous pensons qu'un résultat de ce genre confère logiquement à une machine l'appellation « Sport ».

Après ces différentes épreuves, le bloc-moteur demeurait parfaitement net.

Pour résumer cet essai objectif, nous dirons franchement qu'au cours de nos essais précédents, aucune moto de petite cylindrée ne nous laissa pareille impression de brio et nervosité. A tous points de vue, la 150 M.V. Sport constitue une remarquable réalisation d'une classe à laquelle nous ne sommes guère habitués, et qui change heureusement de la cohorte de machines sans caractère et sans grâce, hélas trop fréquentes sur le marché français.

R. COURT.
A. NEBOUT.

CARACTÉRISTIQUES

Moteur 2 temps : 56 x 60.

Cylindrée : 149 cmc.

Rapport volumétrique : 7 à 1.

Puissance : 8 CV. à 6.000 t.m.

Carburateur : Dell'Orto diam. 25 mm.

Rapports de démultiplication : 1^e : 19,4 à 1; 2^e : 16,75; 3^e : 12,4; 4^e : 8,1.

Pneus : 2,50 x 19.

Poids : 85 kilos.

ESSAI SUR L'ANNEAU ROUTIER (9.181 m.).

Meilleur tour lancé : 6' 45", moy. : 81 km.-h. 612.

ESSAI SUR LA PISTE DE VITESSE (2.548 m.).

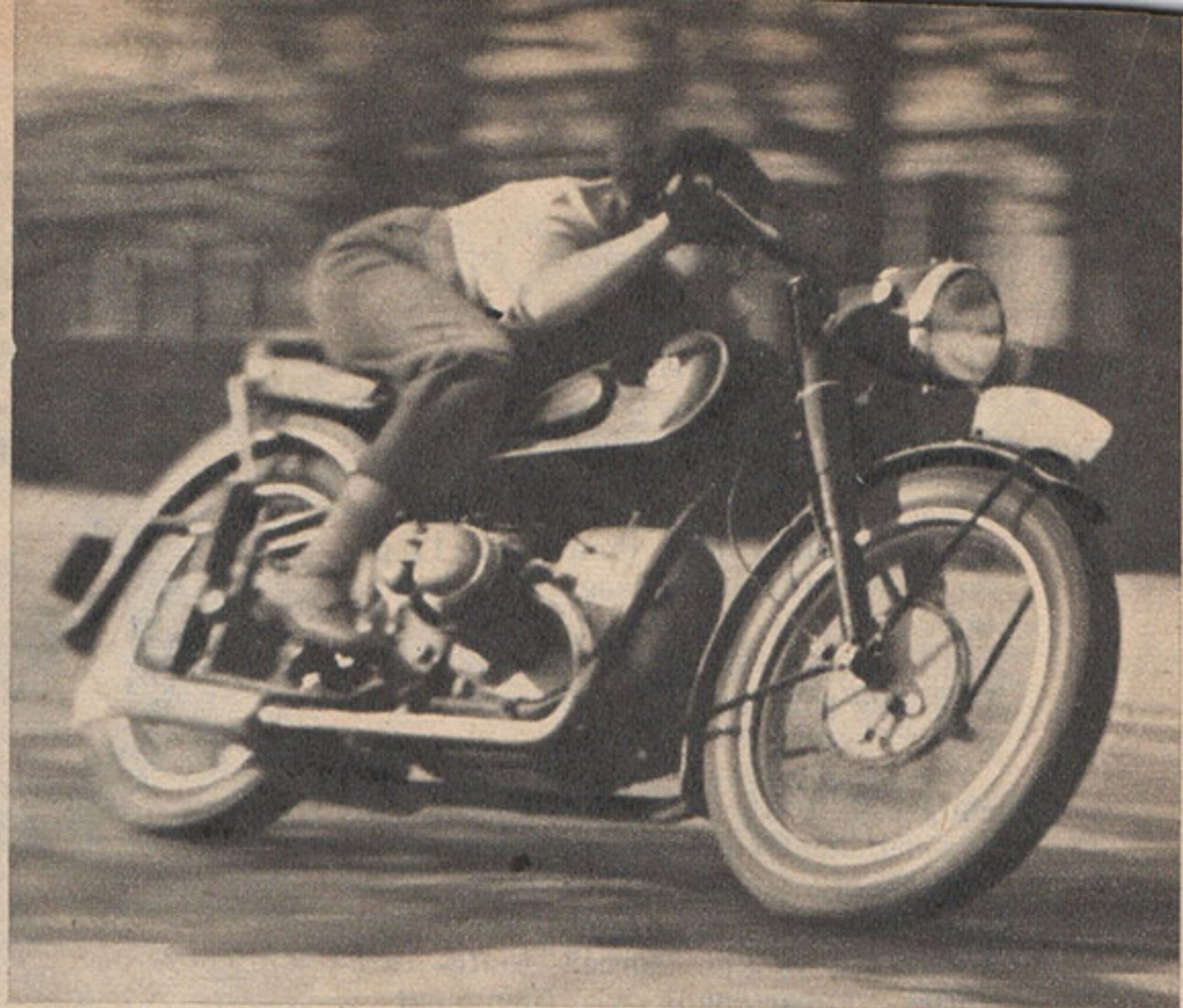
Meilleur tour lancé, position allongée : 1' 28", moy. : 104 km.-h. 220.

VITESSES MAXI (approximatives) en 1^e : 35/40 km.-h. 2^e : 50/55 km.-h.; 3^e : 80/85 km.-h.; 4^e : 104 km.-h. 220 (chrono)

FREINAGE : de 50 km.-h. à l'arrêt complet 7 m. 30 (sol sec et adhérent).

DESCRIPTION ET

Les Belges sont gens plus favorisés que nous, car ils peuvent bénéficier de l'importation de machines étrangères. Notre charmante correspondante Marianne Weber nous analyse ci-dessous les impressions que lui laissent les premiers mois d'utilisation de sa nouvelle R. 68.



A lire les comptes rendus de correspondants techniques sur diverses motos et voitures, le lecteur se demande souvent si la description ne tient pas le milieu entre la publicité et la vérité.

Mais lorsque ce correspondant achète et utilise comme machine personnelle celle dont il publie un essai élogieux, après avoir essayé toutes les marques concurrentes, lesquelles au surplus sont de prix nettement moindres, on peut être convaincu de la sincérité de ce qu'il affirme. Et c'est justement le cas de la B.M.W. R.68 que nous vous présentons aujourd'hui et qui a été choisie comme machine personnelle voici déjà quelques mois.

Dire qu'elle est parfaite ne laisserait aucune part au progrès futur; dire qu'elle représente à peu près ce qu'il y a de mieux sur le marché mondial doit être très près de la vérité: en effet, elle unit la beauté de ligne, les performances exceptionnelles et une absence totale d'ennui mécanique.

Extérieurement la R.68 rappelle la R.51 qui révolutionna la construction motocycliste en 1937. Mécaniquement elle bénéficie de quinze ans de mise au point.

Le cadre est du type à double berceau, en tubes d'acier. Il est d'une rigidité à toute épreuve.

La fourche télescopique est faite de tubes de section plus que généreuse; contrairement à ce que nous avons pu remarquer avec d'autres motos de marques même très réputées, il est virtuellement impossible de la gauchir en agissant de toutes ses forces sur le guidon, la roue avant étant immobilisée dans un plan.

La suspension arrière est du type coulissant et présente un débattement de 6 centimètres; elle pourrait être plus douce, à notre gré.

Le moteur est un flat-twin transversal culbuté qui se prête à un équilibrage excellent, les forces d'inertie des deux pistons se compen-

sant à tout moment. Les cylindres, faisant saillie sur les côtés sont dans les meilleures conditions possibles pour le refroidissement. Après avoir roulé à 120 km./h. durant 10 kilomètres on peut sans crainte de se brûler poser les mains sur les culasses. Ce fait entraîne un autre avantage: la température de fonctionnement du moteur étant moindre on peut utiliser une huile plus fluide, ce qui assure un démarrage facile même par très grand froid. L'huile conserve mieux ses propriétés lubrifiantes à basse température, assurant ainsi une usure moindre. Les bielles sont montées sur roulements à galets et le vilebrequin n'a pas un seul palier lisse. Plus de réservoir séparé que l'on ne sait pas ou loger et dont les fuites salissent toute la moto et les vêtements: une jauge permet de contrôler le niveau à tout moment; graissage par pompe.

La cylindrée de notre R.68 est de 600 cmc. le moteur étant « carré » 73x73 pour la course et l'alésage; la vitesse linéaire du piston n'est que de 15 mètres-seconde environ à 6.000/t.m.

La puissance atteint 35 1/2 CV. à 6.800/t.m. régime jamais atteint sur moto de sport de cette cylindrée à ce jour. La courbe de puissance que nous publions ci-jointe nous montre que nous disposons de 24 CV. déjà à 4.000 tours alors qu'une 500 cmc. ordinaire n'atteint cette puissance que vers son maximum de régime, soit à une vitesse de rotation de quelque 30% supérieure. A 125 km./h., 29 1/2 CV. sont disponibles alors que pour maintenir cette vitesse en palier 20 CV. seraient suffisants. Il y a donc même à cette allure un excédent de presque 50% de puissance disponible pour accélérer.

Le rapport de démultiplication à la roue arrière est de 1:5, ce qui donne une vitesse de 25 km./h. par 1.000 t.m. du moteur.

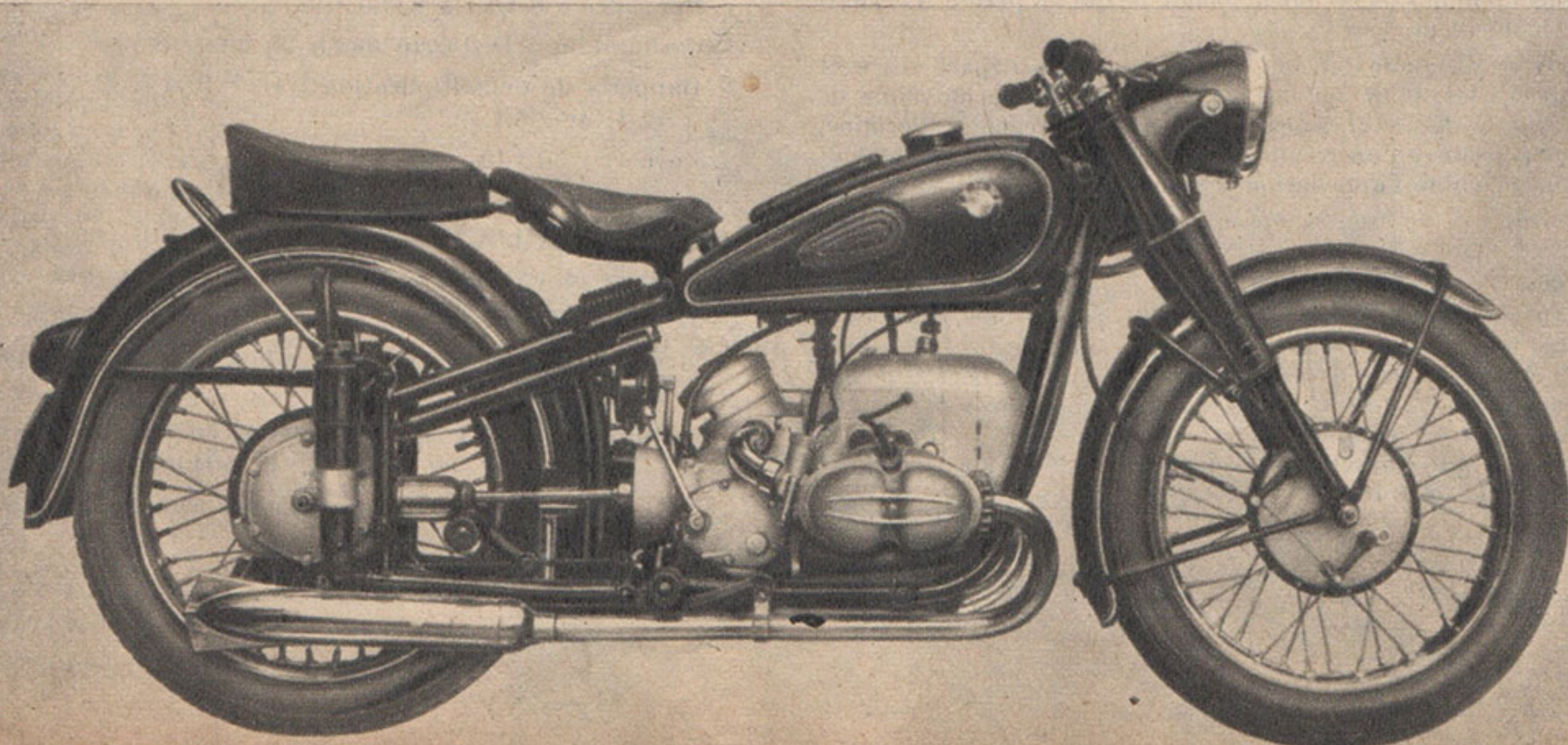
Ce rapport qui est généralement celui d'une 500 cmc. peut paraître trop démultiplié pour

une 600 cmc. Il n'en est rien: le régime de 6.800 t.m. qui correspond au maximum de puissance ne serait atteint qu'à 170 km./h. en prise directe; il n'y a donc aucun danger de faire tourner le moteur trop vite, mais la démultiplication choisie confère à la machine une nervosité énorme. Si l'on cherche à établir par des comparaisons les performances de la R.68, on doit les situer entre la Vincent H.R.D. et une twin 500 rapide. La vitesse maximum sur route est un 160 réel (ce qui donnerait 180 sur plus d'un compteur!) le pilote incliné sur le réservoir. En position droite et vêtements de ville, le 150 est encore atteint aisément, tandis qu'à deux on fait 145. La vitesse de croisière semble être aussi proche du maximum que l'on désire: le moteur tourne comme une turbine à partir de 4.000 tours et les vibrations sont d'autant moindres que l'on va vite. A 125 km./h., seul un discret ronronnement vous rappelle qu'il s'agit d'un moteur à explosion.

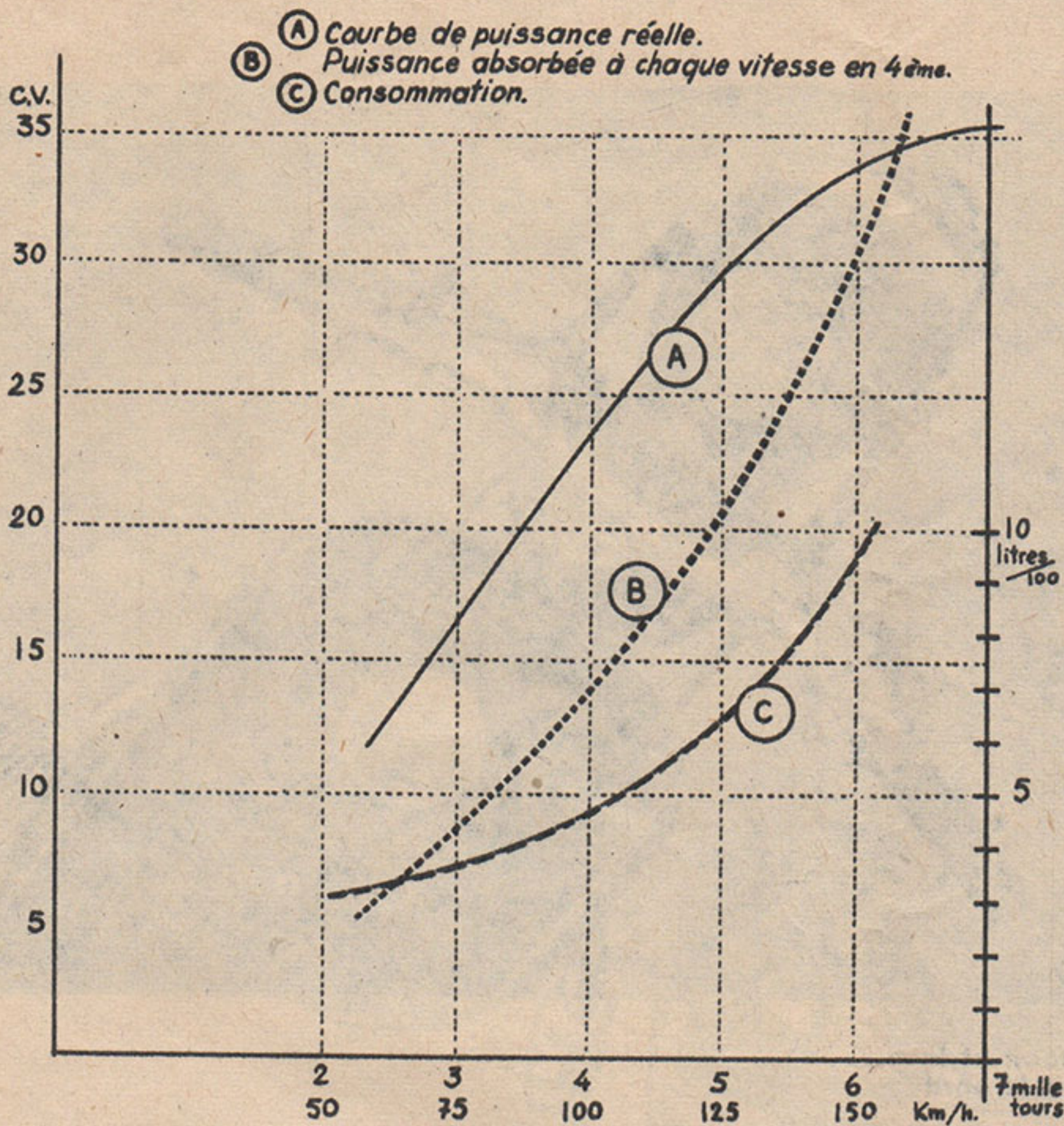
Nous avons tenu 130 km./h. des heures durant sans qu'aucun signe ne vienne nous avvertir qu'il serait opportun de ralentir!

De toutes les machines que nous avons essayées, la B.M.W. R.68 est celle qui résiste le mieux à la vitesse soutenue et après 700 km. de ce train-là, le moteur ne présentait pas une trace de perte d'huile.

La seconde vitesse monte à 95 km./h., la 3^e à 130 km./h.; pour qui veut accélérer il y a de quoi. Départ arrêté on atteint 90 km./h. en 7 secondes environ. La stabilité de la machine est ce qu'on peut espérer de mieux: on peut aisément lâcher le guidon, et la tenue de route dans les virages reste de tout premier plan. Le seul reproche que nous adressons aux B.M.W. est la relative dureté de la suspension arrière qui, bien que suffisante sur des routes modernes, gagnerait à être plus douce sur nos pavés. Les freins sont les meilleurs que



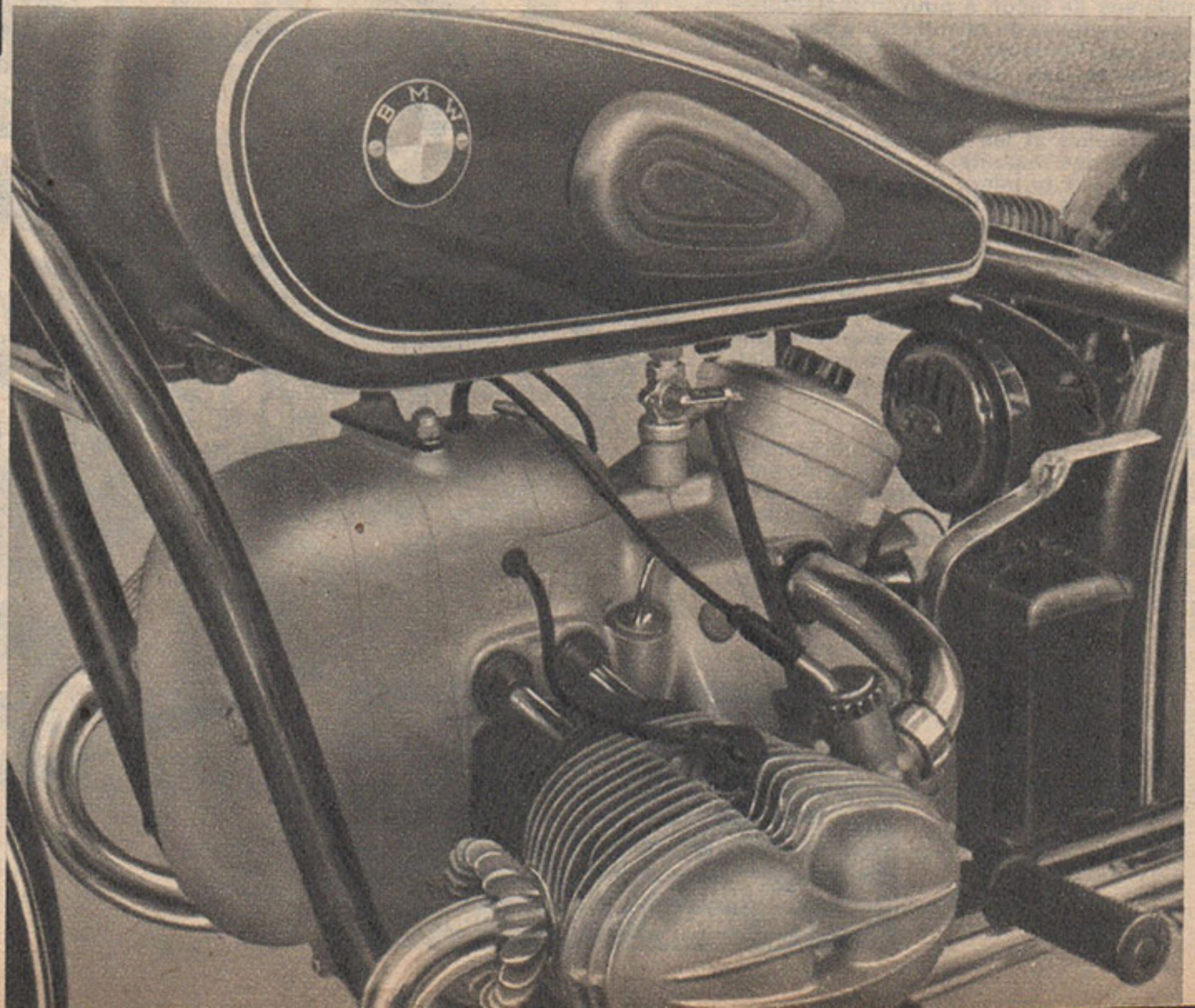
ESSAI DE ROUTE DE LA B.M.W. R 68



Courbes de puissance et de consommation de la R. 68

La B. M. W. R. 68

Le moteur, très net d'aspect, a tous les organes capotés



nous connaissons. Les tambours sont pourvus d'ailettes de refroidissement et le frein avant est à deux mâchoires primaires. Notons en passant la simplicité de leur commande, une mâchoire est actionnée par le câble, l'autre par la gaîne.

L'action étant toujours égale à la réaction, tout dispositif de compensation devient inutile. Nous pourrions citer les chiffres qui donnent les distances d'arrêt en utilisant conjointement ou séparément les freins avant et arrière. Nous n'en ferons rien estimant que de tels chiffres n'ont aucune valeur pratique, les distances différant trop selon les conditions physiques. Ce que nous pouvons affirmer c'est que l'efficacité du freinage dépend uniquement de l'adhérence à la route car les freins sont assez puissants pour bloquer les roues avec un effort modéré. On prend l'habitude d'actionner celui de la roue avant avec deux doigts seulement.

L'allumage se fait par magnéto, le départ est donc possible même sans batterie. Les bougies sont protégées de façon à fonctionner même par une pluie torrentielle. Tout l'équipement électrique est d'ailleurs étanche au point que la moto pourrait passer dans l'eau jusqu'au moyeu sans qu'il se mouille. L'avance à l'allumage est semi-automatique et mi-manuelle en ce sens que le levier à main permet toujours de donner 12% de retard sur la position d'avance optima qui est automatique? Ceci, rend possible l'utilisation d'essence à faible indice d'octane comme il y en a dans certains pays.

La dynamo donne déjà à bas régime un débit suffisant pour l'éclairage de route avec encore une marge suffisante pour adjoindre un phare orientable de secours en plus. Signalons que le flux lumineux du phare d'origine est tel qu'un éclairage supplémentaire serait inutile; on voit aisément à 150 mètres. La concentration du faisceau est telle que rien ne se gaspille en hauteur alors que la largeur est suffisante pour voir les côtés de la route. Le phare code n'est par contre pas du tout éblouissant et il est suffisant.

Le klaxon est un des rares exemples du genre qui soit suffisant pour la vitesse que fait la machine! Par contre, le bruit de l'échappement est tellement silencieux que les piétons ne vous entendent que lorsque vous êtes très proche. Ce degré de silence pour l'échappement d'un moteur atteignant 7.000 tours nous intriguait, en effet un silencieux normalement efficace barre toute puissance en général aux environs des 6.000 tours. En examinant la R.68 de plus près, nous avons découvert que les deux tuyaux d'échappement communiquent entre eux par un tuyau transversal

B.M.W. R. 68 (Suite)

avant les pots d'échappement; or, comme les deux cylindres ne soufflent pas en même temps chacun d'eux dispose en fait de passages à section double pour l'évacuation des gaz.

Le silence mécanique est ce que nous avons vu de meilleur après la petite « L.E. Velocette »; toutefois les soupapes ont tendance à devenir un peu bruyantes lorsque le moteur est chaud, mais cela n'arrive qu'aux grandes vitesses et ce bruit alors est noyé par celui du vent! Dès qu'on ralentit les deux disparaissent rapidement.

Les deux roues sont à broche et sont interchangeableables: mêmes tambours de freins, mêmes jantes, même dimension de pneus (19x3,50) laquelle du reste est la plus courante utilisée dans le monde entier.

La transmission par cardan est d'une solidité à toute épreuve, elle n'exige que de rares graissages et, contrairement aux chaînes, reste éternellement propre.

Le compteur de vitesse est encastré dans le phare, il est éclairé de nuit et de plus s'avère exact à 2% près, fait vraiment exceptionnel! Nous sommes en général habitués à des compteurs optimistes de 10% à 15% ce qui a tendance à faire estimer la R.68 moins rapide qu'elle est en réalité. Le réservoir à essence contient 17 litres et est équipé d'un robinet-filtre facile à nettoyer. La position réserve assure un parcours de 30 kilomètres. La boîte à outils est logée sur le dessus du réservoir, comme une vraie boîte et permet d'y poser les outils pendant qu'on effectue un travail sans les répandre sur la route comme c'est le cas généralement.

Le siège du pilote est bien suspendu et réglable pour des poids de 60 à 100 kilos. Le coussin de garde-boue est solidaire de la suspension du siège avant et au même niveau de façon à former double siège idéal. La poignée tournante est du type à glissière hélicoïdale avec un câble indépendant vers chaque carburateur de sorte que si l'un des deux vient à se briser il est encore possible d'atteindre un garage sur un seul cylindre. Les deux carburateurs puisent l'air à travers un filtre commun. Celui-ci est du type à huile; il a sa prise d'air sous le siège du conducteur, à l'abri des poussières.

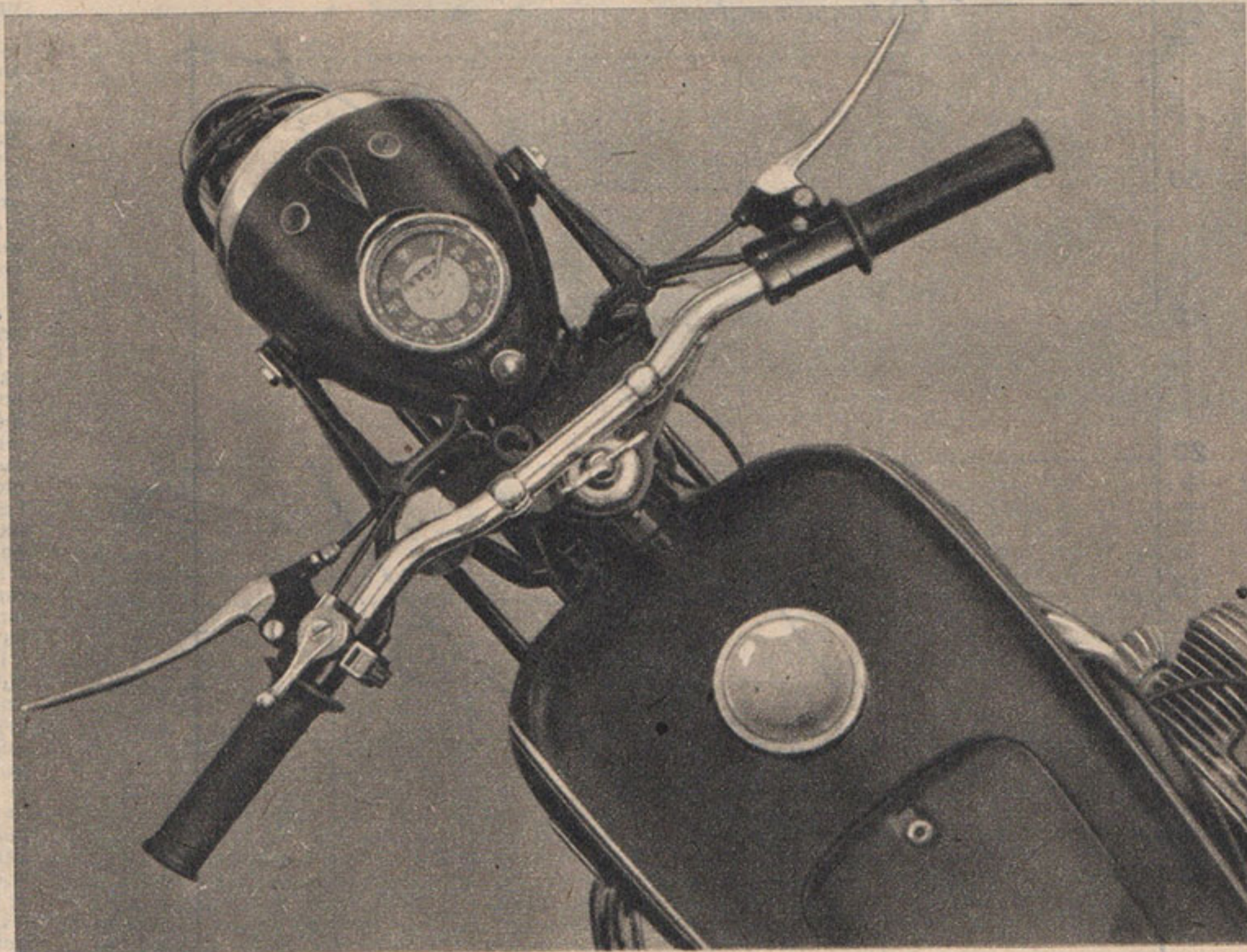
La mise en marche est des plus faciles quelle que soit la température. Elle exige tellement peu d'efforts que le kick peut être actionné à la main! Une fois lancé, le moteur tourne à un ralenti régulier indépendamment du fait que le moteur soit chaud ou froid. Notons en passant que les vis de butée des carburateurs sont molletées de façon à pouvoir instantanément régler la vitesse du ralenti au gré du pilote. De même, des tendeurs de câbles placés sur les commandes des carburateurs permettent d'ajuster toute leur synchronisation en deux minutes. Le câble d'embrayage est également muni de tendeurs et les freins se règlent à la main en quelques instants.

Signalons pour terminer l'anti-voil Neimann qui est incorporé à la fourche et bloque la direction d'une façon efficace.

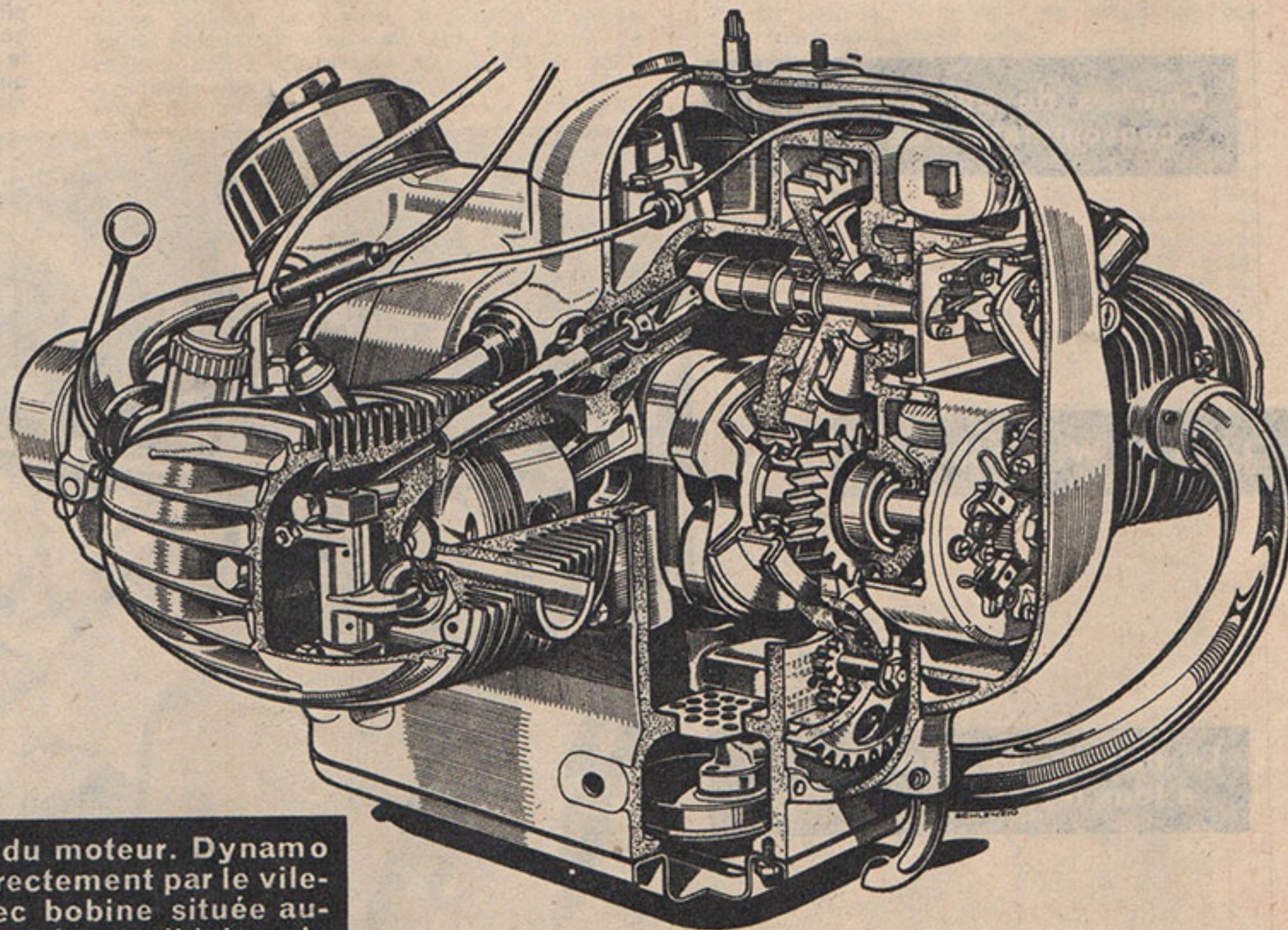
En conclusion, disons que tous les détails de la R.68 semblent avoir été aussi minutieusement étudiés qu'il est possible de le faire. S'il est vrai qu'elle n'est pas la plus rapide du monde, il ne se trouve probablement aucune machine pour la battre sur un très long trajet.

La R.68 nous offre un moteur qui développe 36 CV. et que l'on peut utiliser à fond sans scrupule — une souplesse qui va de 20 à 160 km./h. en prise — un refroidissement meilleur que sur toute autre moto — une absence de vibration d'autant plus marquée que l'on va vite — une propreté absolue — pas de soucis de chaînes — plus une goutte d'huile qui suinte nulle part... Voilà quelques-unes des raisons qui me portent à considérer à ce jour la B.M.W. R.68 comme la plus belle moto du monde.

Marianne WEBER.

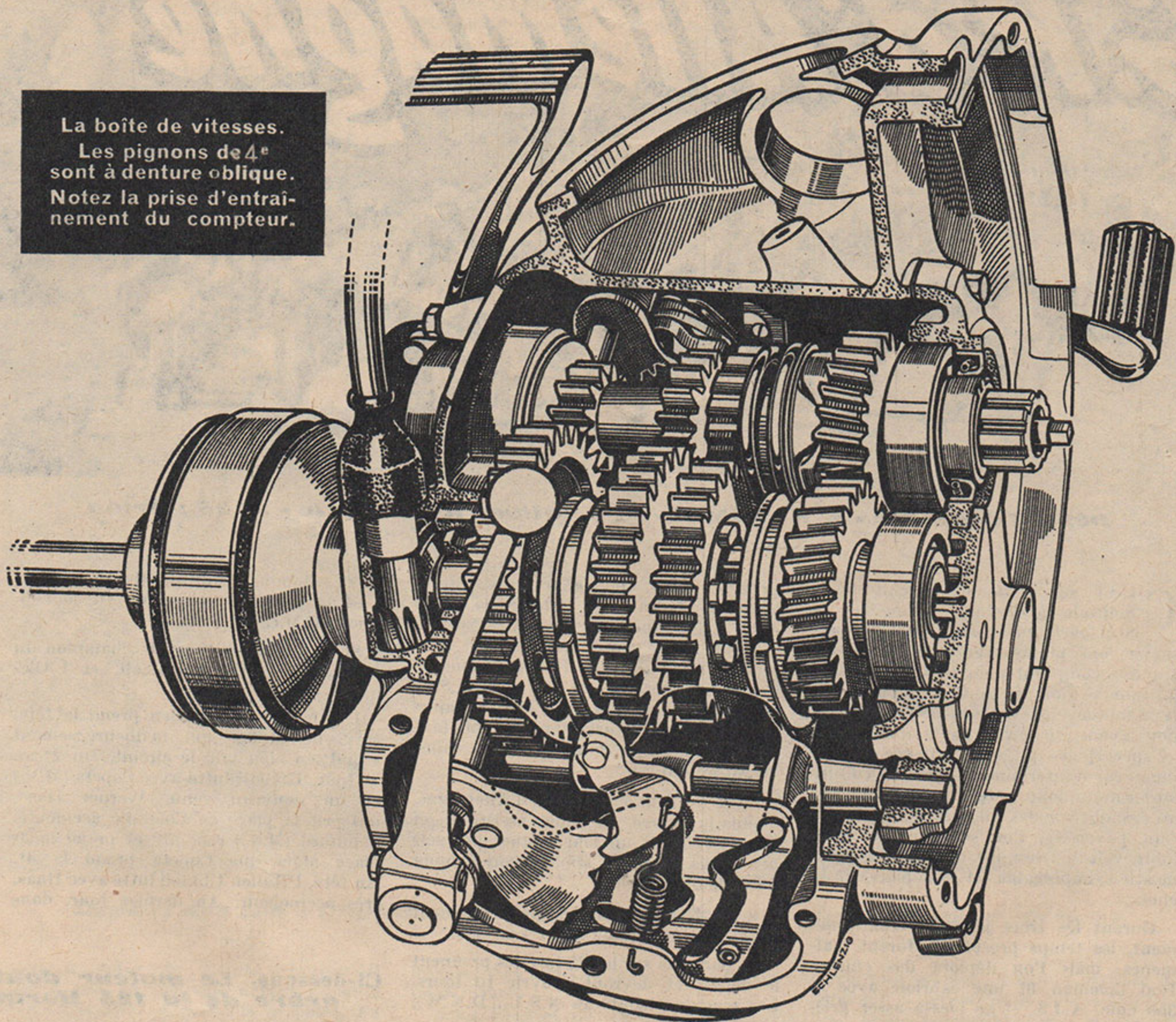


Le guidon et le tableau de bord



La coupe du moteur. Dynamo entraînée directement par le vilebrequin, avec bobine située au-dessus, magnéto solidaire de l'arbre à came. La pompe à huile se trouve à la partie inférieure du carter. Tous les pignons d'entraînement sont à denture oblique.

La boîte de vitesses.
 Les pignons de 4^e
 sont à denture oblique.
 Notez la prise d'entraî-
 nement du compteur.



DÉTAILS TECHNIQUES

Cylindrée : 590 cmc.
 Course-alésage : 73x73.
 Puissance : 35 CV. à 7.000 t./m.
 Rapport volumétrique : 8 à 1.
 Dynamo : 6 V./45/60 W.
 Allumage magnéto, avec correc-
 teur d'avance manuel.
 Carburateurs : Bing 1/26/9/10.

Rapports de boîte :
 4 à 1 en 1^{re},
 2.28 à 1 en 2^e,
 1.7 à 1 en 3^e,
 1.3 à 1 en 4^e.
 Couple conique : 3.89 à 1.
 Réservoir : 17 litres.
 Freins : diamètre 200 mm.
 Poids : 193 kg.
 Vitesse à plat : 160 km./h.; position
 touriste : 150 km./h.

G.P. d'Allemagne



Départ des sides - n° 8 : Milani - n° 5 : Oliver n° 7 : Merlo - n° 25 : Drion

C'EST sur le fameux circuit de la Solitude, à quelques kilomètres de Stuttgart, que quelque 400.000 personnes ont pu assister à la cinquième épreuve comptant pour le Championnat du monde. Comme toutes les manifestations motocyclistes organisées outre-Rhin, nous avons été surpris par tout cet afflux de spectateurs qui, avec patience et discipline, sur d'interminables files, en voiture ou en moto, empruntent les voies d'accès au circuit; sur des kilomètres, les routes sont pavées, l'on sent que le sport motocycliste triomphe de par une organisation impeccable et un plateau de choix.

Durant les trois journées d'entraînement, les temps précédents furent malmenés, mais l'on déplora des chutes. Rod Coleman fit une cabriole avec la 350 cmc. A.J.S. et se blessa assez griè-

vement, mais aucune fracture. Moins heureux furent le Rhodésien Ray AMM, la nouvelle recrue Norton, qui fut relevé avec une fracture à la jambe droite, l'Italien Roberto Colombo qui se retourna avec la 125 cmc. N.S.U. et dut être transporté à l'hôpital; alors que l'Allemand Kurt Mansfeld, pilotant une Horex, chuta dangereusement, ainsi qu'Alfredo Milani.

C'est au deuxième G. P. d'Allemagne, depuis la guerre, que nous assistions, et il fut vraiment un magnifique spectacle pour tous ceux qui aiment voir évoluer d'excellents pilotes.

A 9 h. 30 les petites cylindrées prennent possession du circuit de 11 km. 500.

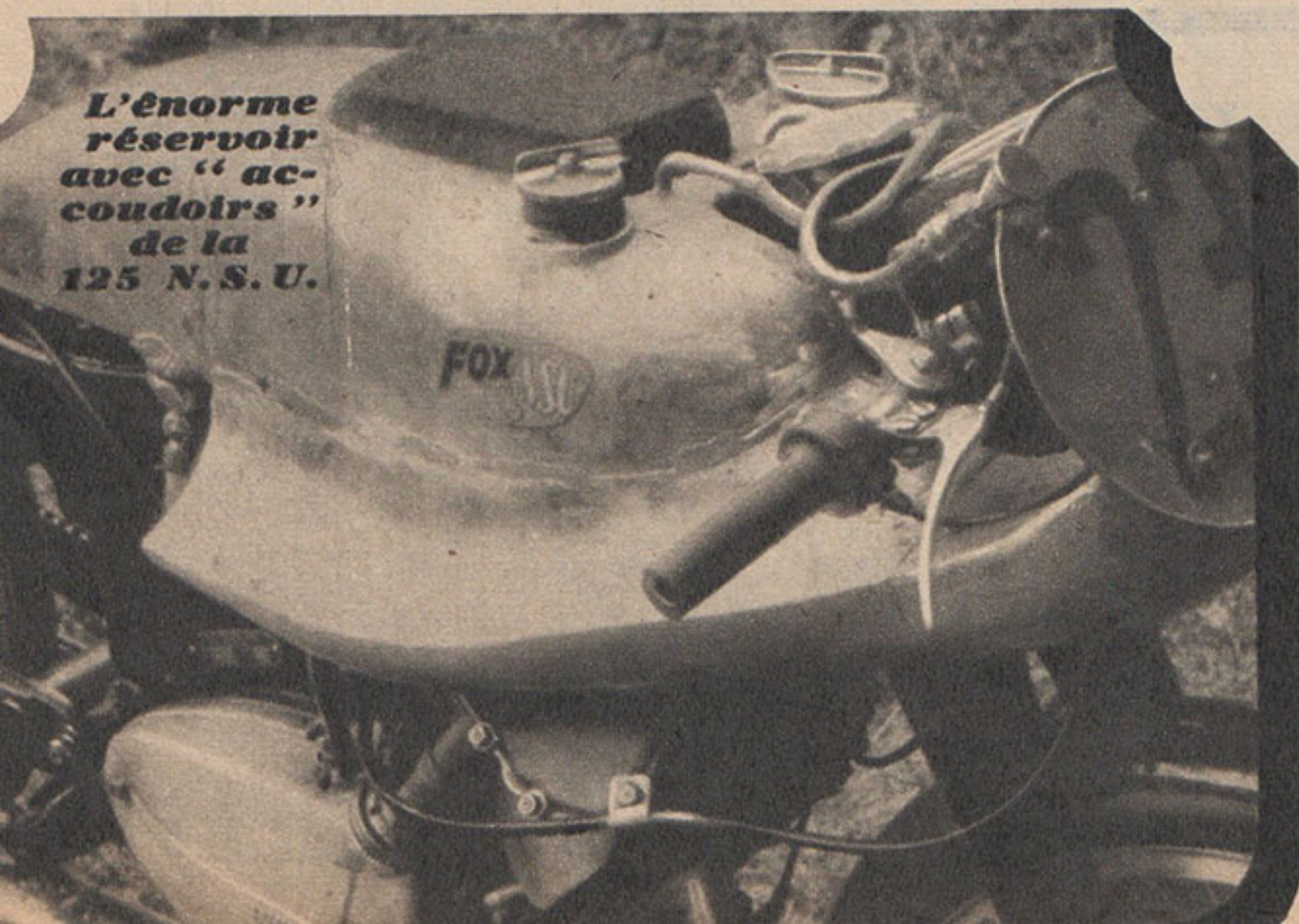
24 partants sur les 35 inscrits prennent le départ et devront couvrir 10 tours. Les machines sont des N.S.U., D.K.W.,

M.V., Mondial, Morini, Montesa (dont c'est la première apparition en course), Puch, E.M.C.

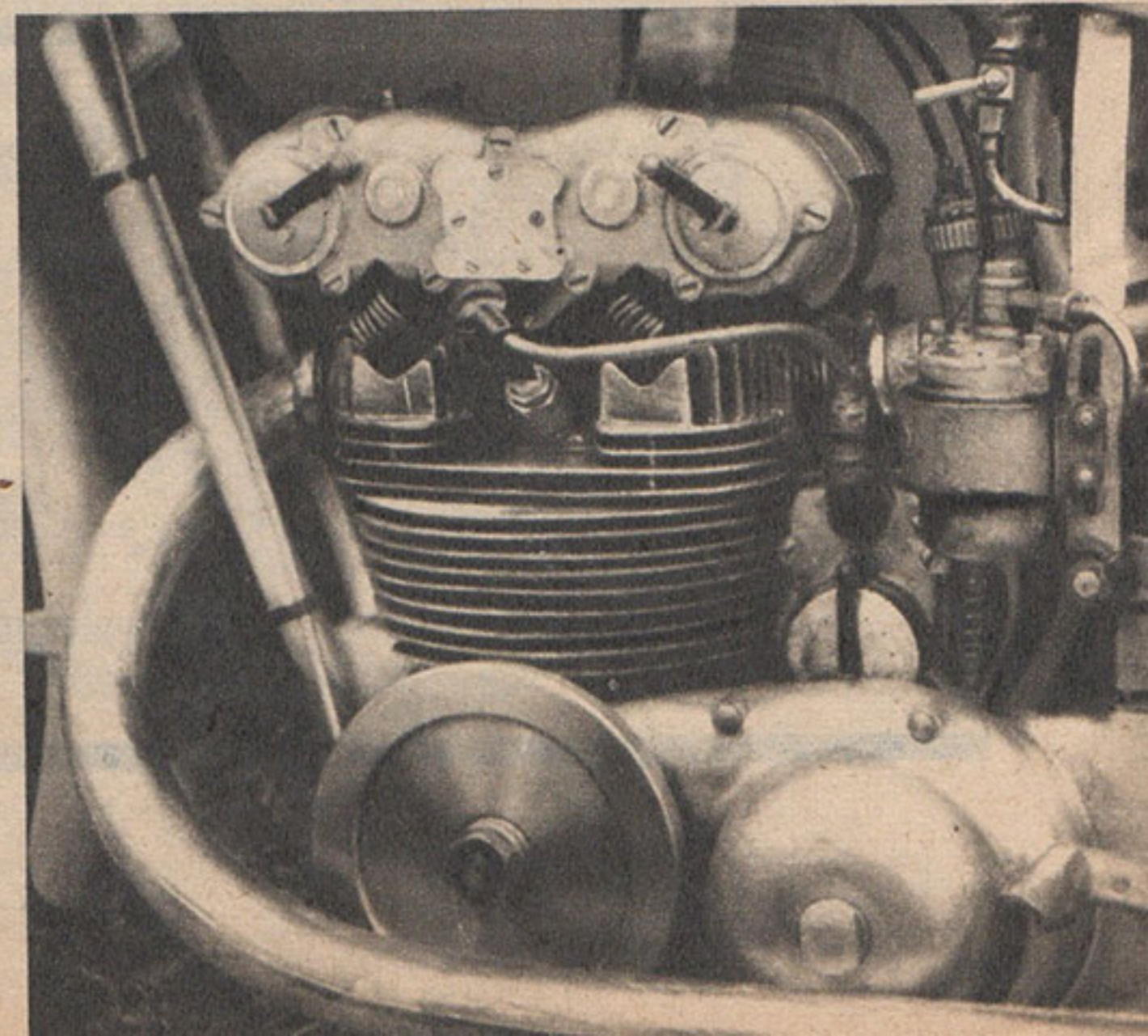
Sur la première ligne, le champion du monde 1951, Carlo Ubbiali, et l'Allemand « Appi » Muller.

Dès le départ, l'Italien prend la tête, suivi de Muller qui malheureusement « quitte » bien vite le circuit. Du 2^e au 4^e tour, Ubbiali lutte avec Copeta (M.V.) et un nouveau venu, Werner Haas, qui prit la place de Colombo accidenté. Sandford (M.V.) remonte et prend la 3^e place alors que Copeta prend la 4^e. En tête, l'Italien Ubbiali lutte avec Haas, très accrocheur. Au dernier tour, dans

Ci-dessous. Le moteur double-arbre de la 125 Morini



L'énorme réservoir avec "accoudoirs" de la 125 N.S.U.



un effort désespéré, le nouveau pilote de dernière heure de N.S.U. réussit à passer le champion du monde et gagne avec 1" 4/10 d'avance.

Les moyennes réalisées par ces petits bolides ont pulvérisé les records précédemment établis; ce fut, sans aucun doute, une des plus belles épreuves de la journée.

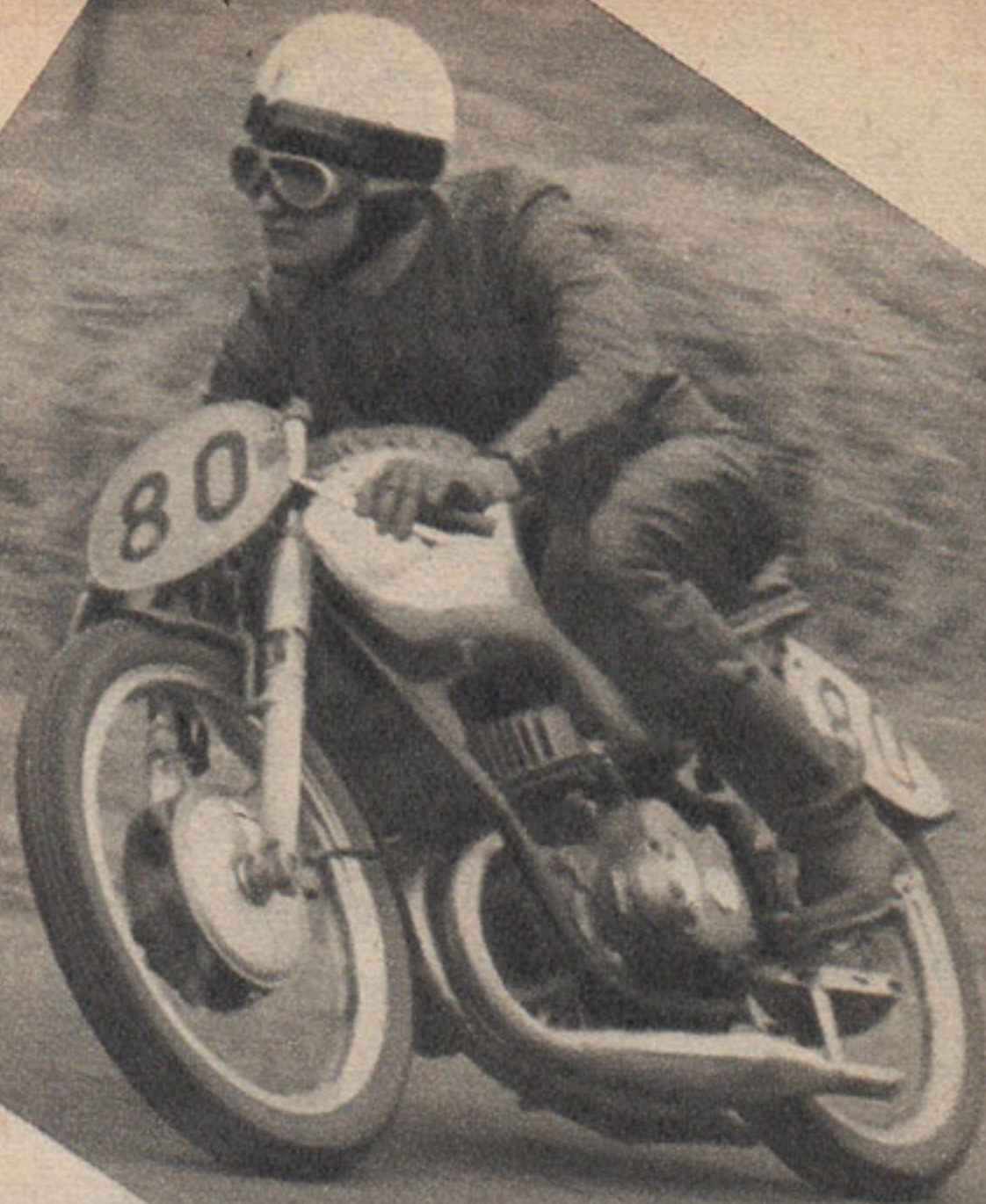
C'est maintenant le tour des 250 cmc. Il y a 23 machines, des Guzzi, N.S.U., D.K.W., Parilla, Velocette, mais seulement 22 pilotes. En effet, Les Graham, qui dut abandonner lors de la précédente course, n'a pu rejoindre la ligne de départ, et les « quart de litre » prirent le départ sans lui.

Bill Lomas avec sa N.S.U. prend un départ très rapide, mais les Guzzi s'organisent, et à la fin du 1^{er} tour, Ruffo et Anderson le passent. Au 2^e tour Anderson s'arrête, Ruffo est au comman-

Coleman qui, à la suite de sa chute à l'entraînement, ne se sent pas disposé à faire deux montes; il pilotera une A.J.S. « R-7 »; Lomas, Brett, Ring auront les « triple arbres »; Syd Lawton pilotera la Norton d'usine de Ray Amm, 4 Velocettes, 1 Parilla, 1 Horex et 2 « 3 cylindres » D.K.W. avec Kluge et Wünsche complètent le lot des parlants.

**Felgenheier,
sur D.K.W.
vainqueur
en 250 cc.**

Les Norton prennent, dès le 1^{er} tour, la direction de la course avec Ken Kavanagh, Reg Armstrong et Syd Lawton (qui a encore la main gauche plâtrée, un souvenir de Schotten). Les deux



Départ des 125 - Ubbiali a le n° 5 et W. Hass, le futur vainqueur, le n° 21

dement suivi de Lomas. Lorenzetti qui a pris un mauvais départ remonte ses adversaires et prend la 3^e place. Au 3^e tour, Ruffo est toujours en tête mais Lorenzetti a passé le Britannique Lomas. L'Allemand Rudi Felgenheier, engagé de dernière heure avec une D.K.W., est en 4^e position.

Au 7^e tour, on a les positions suivantes : Ruffo-Lorenzetti-Lomas, Felgenheier (deux Guzzi, une N.S.U., une D.K.W.). Les deux Italiens se passent le commandement et au 1^{er} tour, sur les 12 à couvrir, c'est l'accrochage. Si Lorenzetti a des blessures superficielles, Ruffo a une jambe cassée. Lomas semble avoir sa chance, mais un incident mécanique le stoppe et c'est la D.K.W. qui fournira le vainqueur de cette catégorie.

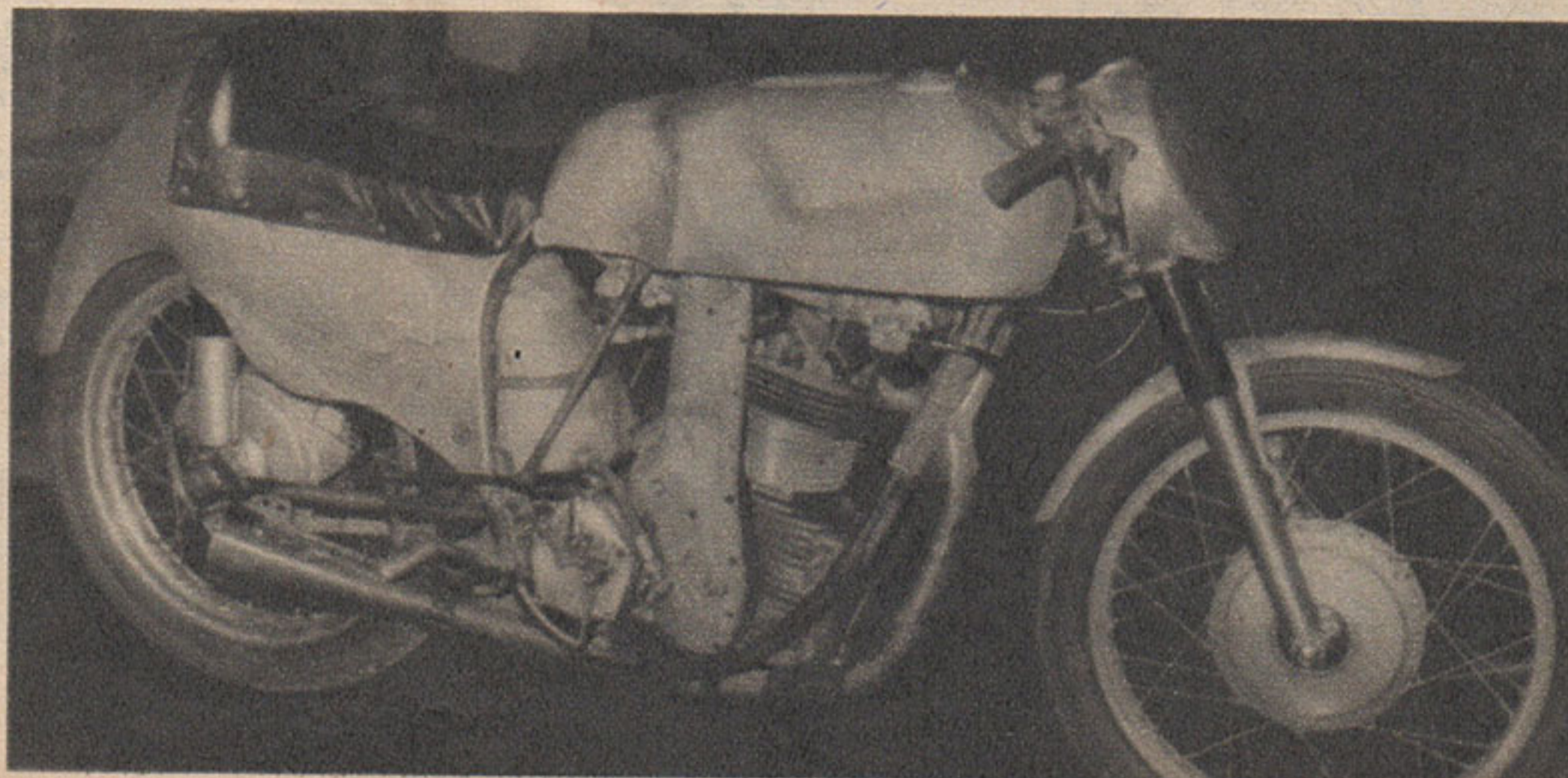
En 350 cmc. quelques changements dans la liste des engagés où le numéro de Geoffrey Duke est resté en blanc. Ken Mudford prend la place de Rod

premiers semblent se faire des politesses pour mener.

Ernie Ring et Lomas talonnent Lawton, et Kluge se fait menaçant.

Au 12^e tour, Ring chute mais, avec un

très grand courage (il a une fracture de l'épaule), il terminera la course et prendra, immédiatement après, le chemin de l'hôpital. Armstrong sera le vainqueur de cette catégorie, en ne battant que de



**La 350 mono double
arbre Horex du cou-
reur Schnell**

LE GRAND PRIX D'ALLEMAGNE (Suite)

d'usine). Au 2^e tour, Albino Milani, dans un virage, se retourne avec son attelage et rejoindra son frère à l'hôpital. Cyril Smith doit stopper pour l'éviter, mais repart bien vite.

Jusqu'au 8^e tour, nous avons: Oliver, Smith, Merlo; mais au 9^e tour, Merlo (sur Gilera 4) prend la 2^e place. Au 10^e et dernier tour, coup de théâtre: Eric Oliver qui, l'an dernier, perdit la roue de son side, voit cette même roue prendre feu, et il doit s'arrêter, pour voir Smith gagner devant Merlo et Drion. Murit finit à 1 tour.

Cependant Norton ne prit l'avantage sur la 4 cylindres Gilera que de 3/10^e de seconde.

Enfin, dernière course de cette magnifique journée: les 500 cmc. avec les Norton, M.V. et les A.J.S. qui joueront de malchance.

Le trio Armstrong-Kavanagh-Lawton prend la tête dès le départ. Les Graham, qui a eu des malheurs avec sa 350 cmc. Velocette, pousse sa 4 cylindres M.V.

Gilera) s'arrêtent à leur tour, le premier pour ennui de moteur.

Au 15^e tour, Jack Brett chute; il n'est pas sérieusement blessé, mais l'A.J.S. est hors d'usage. L'Allemand Schon (Horex) est en 5^e position, mais le Eelge Goffin qui a un moteur d'usine (Norton) le dépasse et le premier pilote allemand sera Baltisberger (B.M.W.) qui prendra la 6^e place. Kavanagh franchira la ligne d'arrivée, battu seulement de 4/10^e de seconde par Armstrong, dans le même temps que son camarade d'écurie Syd Lawton.

Belle victoire du trio Norton, permettant à Armstrong de s'assurer la 1^{re} place au Championnat du monde.

H. C.

RESULTATS

125 cc. - 10 tours - 115 kms

1. Haas (N.S.U.), 58' 28" 1 (moy. 117 km. 633); 2. Ubbiali (Mondial), 58' 29" 5 (moy. 117 km. 601); 3. Sand-

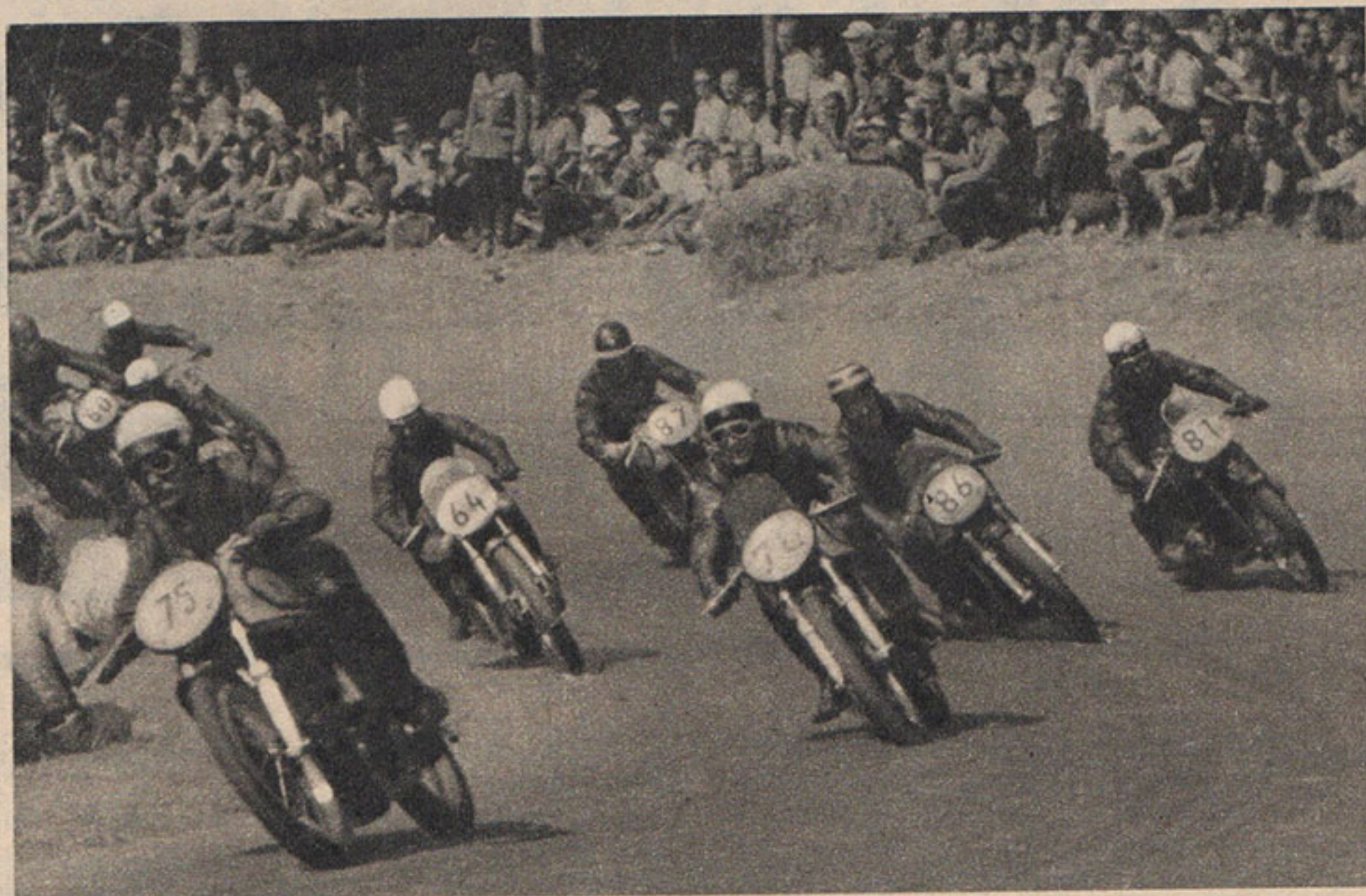


Les 350 au 1^{er} tour. En tête, R. Schnell sur la 350 mono Horex

1/10^e de seconde son coéquipier Ken Kavanagh.

Les sidecars se présentent sur la ligne de départ, où il y a deux français: Murit et Drion. Dès le départ Oliver prend la tête. A la fin du 1^{er} tour, on a les positions suivantes: Oliver, Albino Milani, Smith (qui pilote une Norton

Kavanagh et Armstrong botte à botte durant la course des 500 cc.



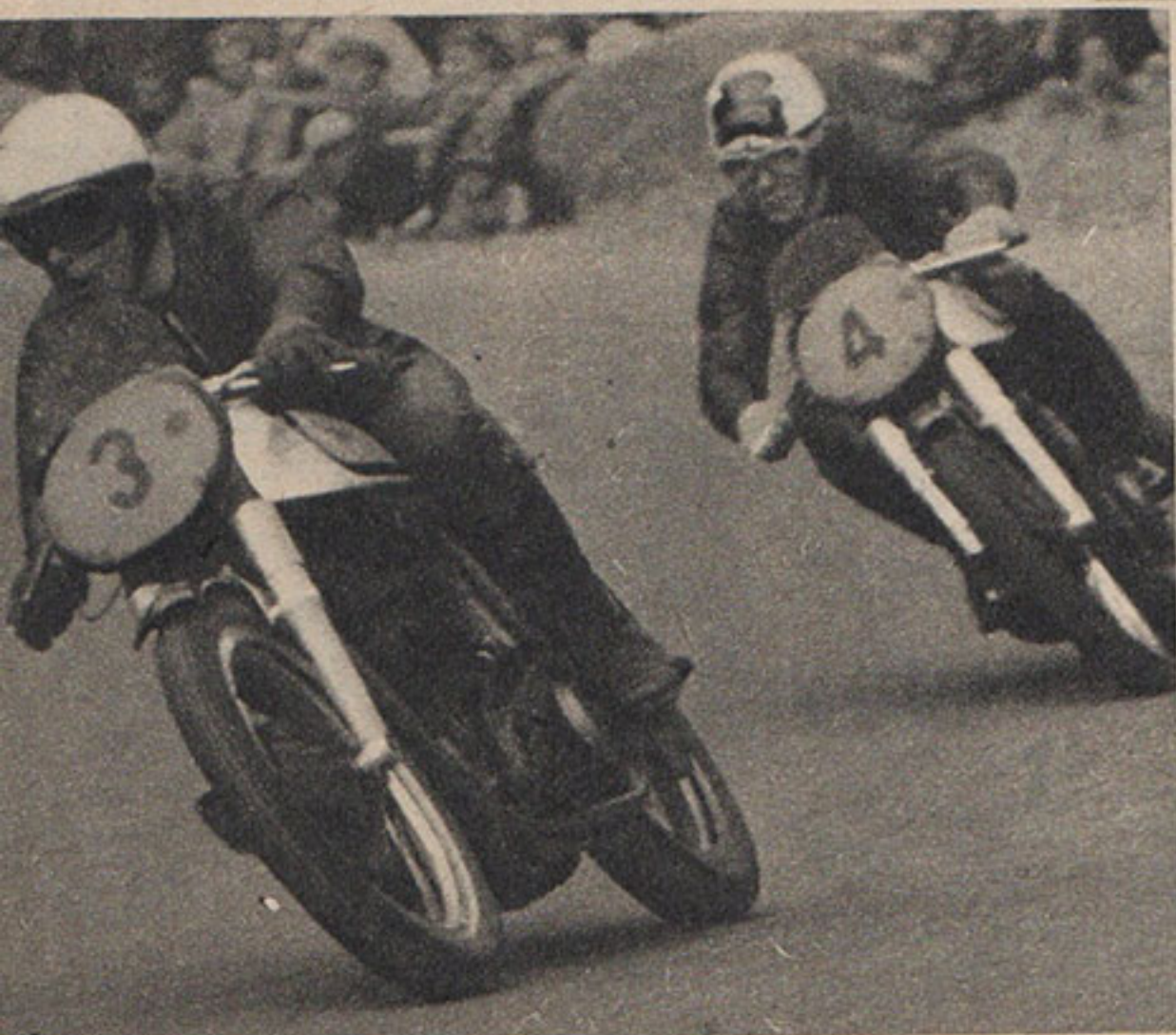
Le premier tour des 500 - n° 75: Rührschneck (Allemagne) - n° 76: Futz (Allemagne) - n° 86: Lawton (Angleterre) - n° 64: Graham (Italie)

au maximum. Il change une bougie en un temps record et Jack Brett, qui est en 5^e position avec une A.J.S. 1952, ne le passera pas; mais Les Graham ne pourra pas prendre la 3^e place à Lawton. Rod Coleman et Bill Lomas se retirent, le second pour ennui de bougie, Brett restant le seul représentant d'A.J.S. Bandirola (4 cyl. M.V.) et Masetti (4 cyl.

ford (M.V.), 58' 41" 9 (moy. 117 km. 199); 4. Copeta (M.V.), 59' 27"; 5. Lutemberger (N.S.U.), 1 h. 0' 26" 8; 6. Zinzani (Morini), 1 h. 2' 22" 4.

RECORD DU TOUR: Haas (N.S.U.), 5' 44" 2/10 (à la moyenne de 119 km. 918).

La moyenne réalisée constitue le record de l'épreuve.



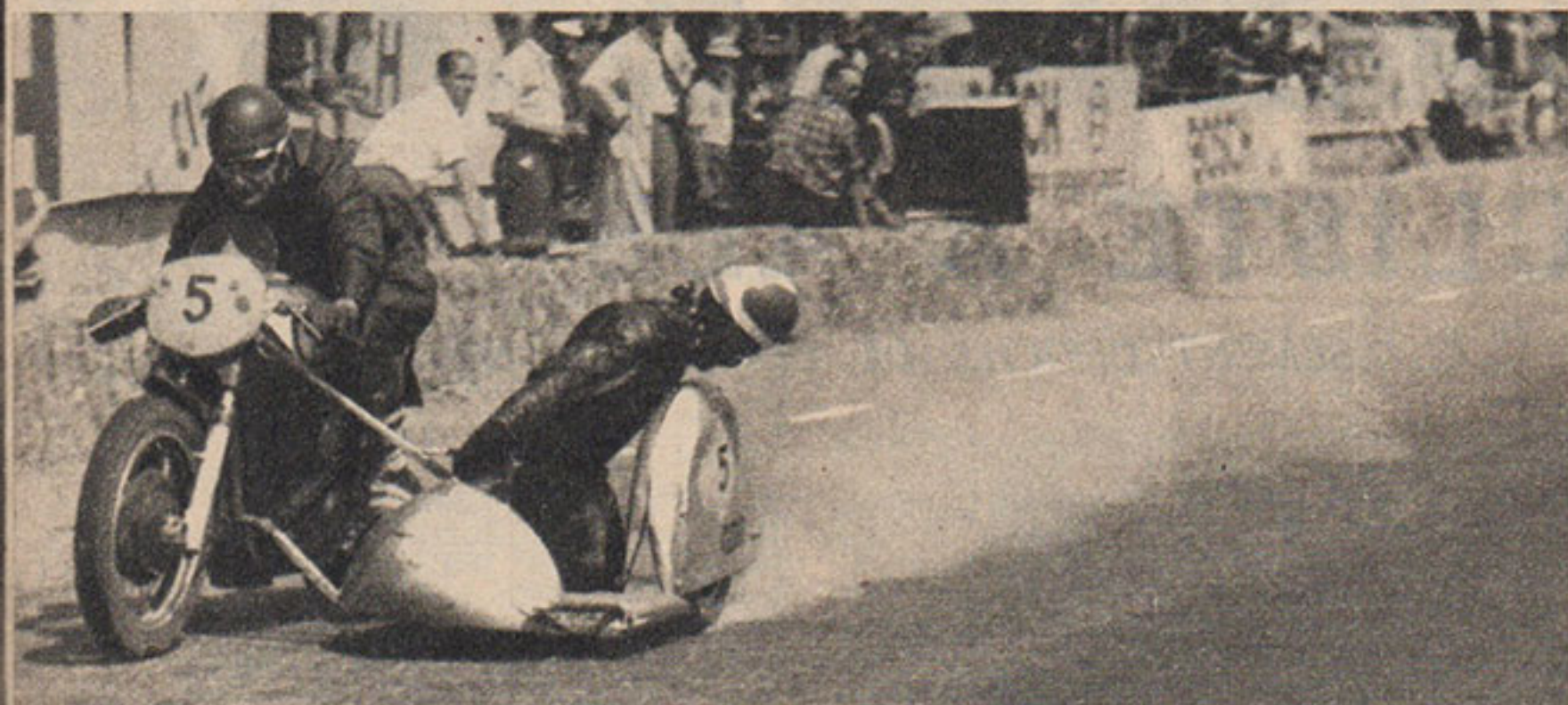
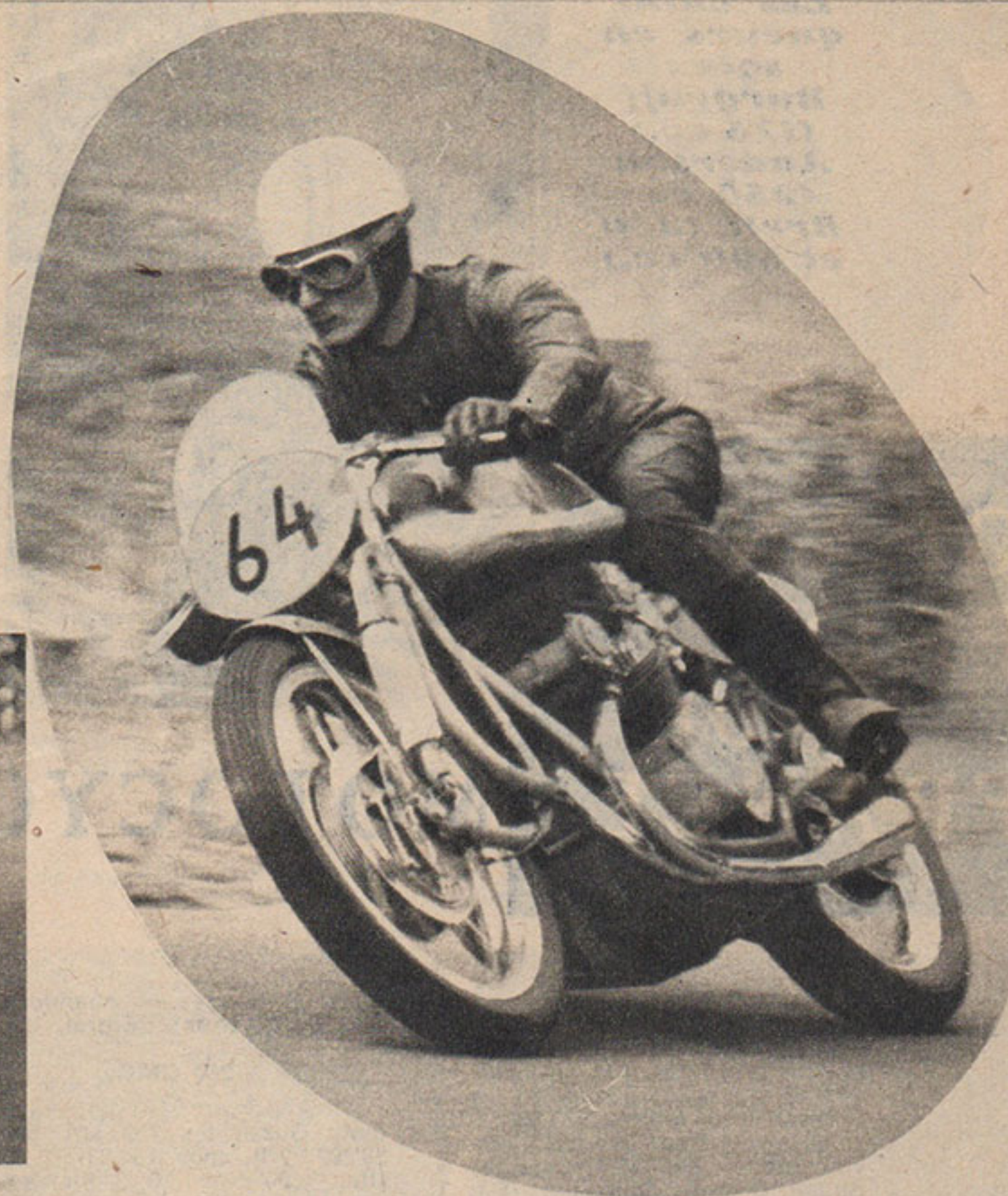
250 cc. - 12 tours - 138 kms

1. Felgenheier (D.K.W.), 1 h. 5' 51"3 (moy. 125 km. 357); 2. Thorn-Prikker (Guzzi), 1 h. 6' 42"5 (moy. 123 km. 748); 3. Gablenz (Horex), 1 h. 8' 15"8 (moy. 120 km. 932); 4. Kluge (D.K.W.), 1 h. 8' 23"; 5. Gehring (Guzzi), 1 h. 8' 23"5; 6. Wheeler (Guzzi), 1 h. 8' 48"7.

RECORD DU TOUR : Ruffo, 5' 19" 6/10 (129 km. 138).

Graham sur M.V.

**La roue
du side est
bloquée, et
Dobelli
regarde
avec
inquiétude
le pneu
fumer.**



350 cc. - 14 tours - 161 kms

1. Armstrong (Norton), 1 h. 13' 49"9 (moy. 130 km. 441); 2. Kavanagh (Norton), 1 h. 13' 50" (moy. 130 km. 441); 3. Lomas (A.J.S.), 1 h. 14' 18" (moy. 129 km. 621); 4. Lawton (Norton), 1 h. 14' 19"; 5. Kluge (D.K.W.), 1 h. 15' 38"; 6. Ring (A.J.S.), 1 h. 16' 59".

RECORD DU TOUR : Lomas, 5'9"1 (moy. 133 km. 547).

500 cc. sidecar - 10 tours - 115 kms

1. Smith (Norton), 59' 17" (moy. 116 km. 008, record de l'épreuve); 2. Merlo (Gilera), 59' 17"3 (moy. 116 km. 008); 3. Drion (Norton), 1 h. 1' 5" (moy. 112 km. 630); 4. Masuy (Norton), 1 h. 1' 7"1; 5. Deronne (Norton), 1 h. 1' 8"4; 6. Noll (B.M.W.), 1 h. 1' 15"6".

RECORD DU TOUR : Merlo, 5' 48"2 (moy. 118 km. 502).

500 cc. - 18 tours - 207 kms

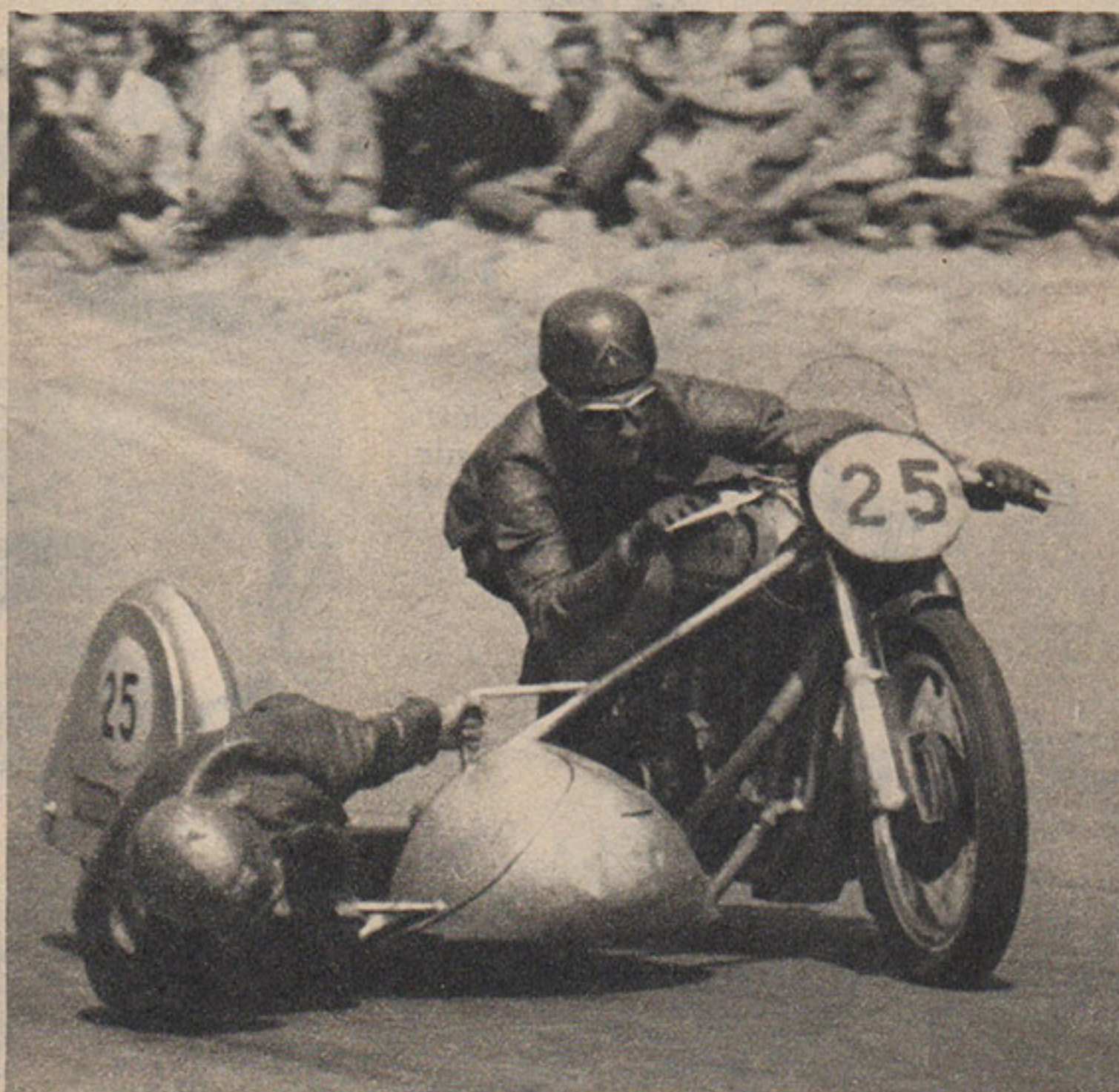
1. Armstrong (Norton), 1 h. 32' 35"7 (moy. 133 km. 740); 2. Kavanagh (Norton), 1 h. 32' 36"1; 3. Lawton (Norton), 1 h. 32' 36"1; 4. Graham (M.V.), 1 h. 33' 14"1; 5. Goffin (Norton), 1 h. 37' 7"5; 6. Baltisberger (B.M.W.), 1 h. 37' 18".

RECORD DU TOUR : Graham (M.V.), 5' 2"3 (moy. 136 km. 539).



Armstrong et Kavanagh, après leur victoire en 500 cc.

**Drion nous apporta une
excellente 3^e place**



Les vainqueurs en solo :
Burgraff
 (175 cc.)
Anderson
 (250 cc.)
Brett (350
 et 500 cc.)



GRAND PRIX DE FRANCE

MOTOCYCLISTE A ALBI

CLASSEMENT OFFICIEL DE CHAQUE CATÉGORIE

175 CMC.

1. Burgraf (France) sur moto M.V. Agusta, les 106 km. 812 en 54' 48", moy. 116,947; 2. Gaury (F.) sur moto Morini, 55' 53" 7/10; 3. Michel (F.) sur Jonghi; 4. Genevini (Italie) sur M.V. Agusta; 5. Soulet (F.); G. Dulouard (F.); 7. Guit (F.); 8. Bolland (F.). — 12 par-

tants, 8 classés, 4 abandons. — **Record du tour :** Burgraf, 121,423.

250 CMC.

1. Anderson (Angleterre) sur moto Guzzi, les 133 km. 515 en 59' 22" 2/10, moy. 134,931; 2. Ozino (Italie), 59' 58" 1/10; 3. Pierre Mon-

neret, 1 h. 0' 45"; 4. Bellotti (Suisse), 1 h. 02' 10"; 5. Baviera (Italie), 1 h. 03' 38"; 6. Post; 7. Houel; 8. Collignon; 9. Brethes. — A part le dernier, Brethes sur Excelsior, tous les 8 classés sont sur motos Guzzi. — 14 partants, 9 classés, 5 abandons. — Le meilleur tour d'Anderson : 137,099. **Record du tour 1951 :** Ruffo, 140,298.

21' 08", moy. 151,397; 2. Galante (Italie) sur moto Guzzi, 1 h. 23' 48" 9/10; 3. Collot (F.) sur Norton, 1 h. 24' 41" 2/10; 4. Georges Monneret (F.), Gilera, 1 h. 24' 41" 6/10; 5. Bellotti (Suisse), Guzzi; 6. Guit; 7. Biondelli; 8. Fitton; 9. Gianni. — 23 partants, 9 classés, 14 abandons. — Le meilleur tour de Brett : 157,385. **Record du tour 1951 :** Milani, 162,410.

350 CMC.

1. Brett (Angleterre) sur moto A.J.S., les 151 km. 317 en 1 h. 03' 09" 7/10, moy. 143,742; 2. Coleman (Angleterre) sur moto A.J.S., 1 h. 05' 00"; 3. Monneret Pierre, A.J.S., 1 h. 05' 39"; 4. Bruquière (Angleterre), A.J.S., 1 h. 05' 39"; 5. Monneret Georges, A.J.S., 1 h. 05' 40"; 6. Gauch; 7. Whelan; 8. Salasc. — 14 partants, 8 classés, 6 abandons. — **Record du tour :** Brett, 151,078 contre 146,388 à Doran (1951).

SIDECARS 500

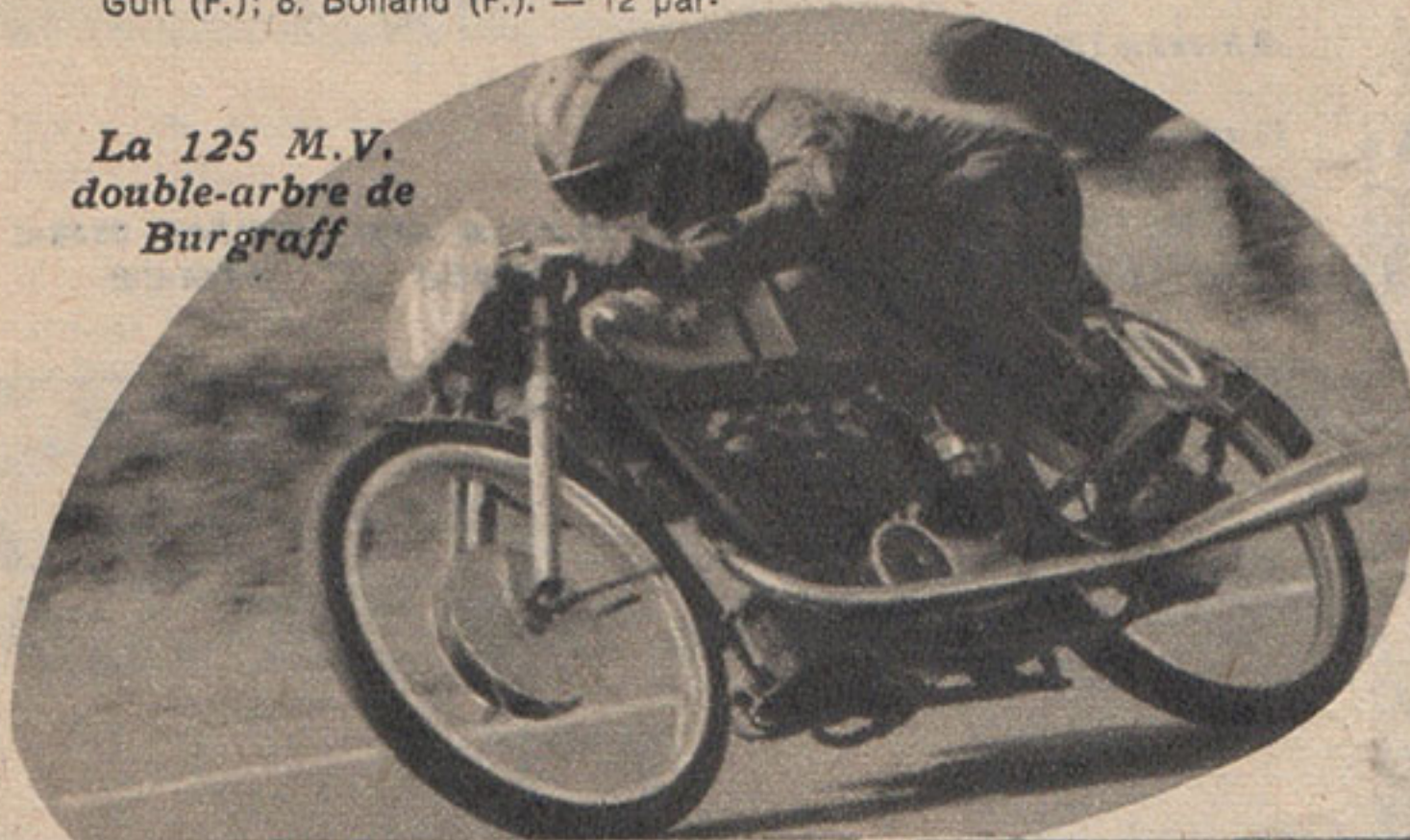
1. Oliver (Angleterre) sur Norton, les 106 km. 812 en 50' 25" 2/10, moy. 127,106; 2. Drion (F.) sur Norton, 50' 55" 2/10; 3. Taylor (Angleterre), 51' 53"; 4. Betemps (F.) Norton, 51' 54"; 5. Galbiatti (Italie); 6. Vogel (Autriche); 7. Pagès (F.); 8. Vervroegen (Belgique); 9. Soubie (F.). — 12 partants, 9 classés, 3 abandons. — Le meilleur tour d'Oliver : 131,380. **Record du tour 1951 :** Oliver et Frigerio, 134,017.

500 CMC.

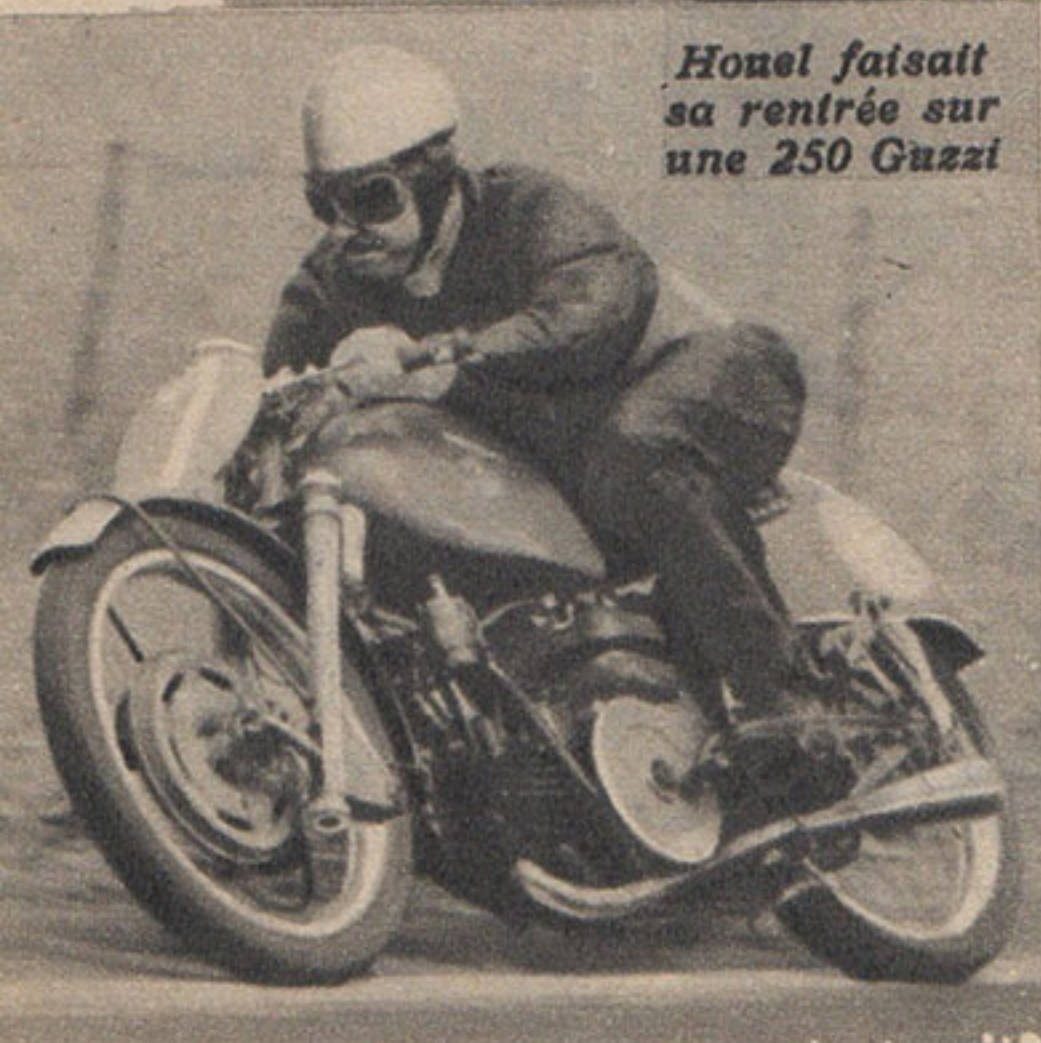
1. Brett (Angleterre) sur moto A.J.S., les 204 km. 723 en 1 h.

Après ces 5 épreuves : Burgraff (175); Monneret (350); Collot (500) et Drion (side) sont virtuellement champions de France.

La 125 M.V. double-arbre de Burgraff



Houel faisait sa rentrée sur une 250 Guzzi



P. Monneret réussit une excellente 3^e place en 350 derrière les 2 pilotes d'usine A.J.S.



Et Oliver, pour être fidèle à une vieille habitude, enlevait l'épreuve des sides.



★ ★ LES COUPES DE PARIS ★ ★ ★ ★ ★

ORGANISÉE par l'Union Sportive Métropolitaine sur le vélodrome de la Croix-de-Berny, cette manifestation groupait des épreuves sur piste réservées aux 175 cm. et un match de moto-ball.

Les 175 s'affrontaient pour la qualification à la grande finale de septembre décidant de l'attribution de la Coupe. Une précédente réunion en avril avait déjà désigné trois finalistes.

Demuth, du M.C. Châtillon, grand favori sur un 175 Ydral d'usine, abandonnait en finale sur incident mécanique, après avoir réalisé le meilleur temps de la journée, soit une moyenne de 100 km. 200 au tour.

Meyer, sur Guiller-Sport, remportait la finale et se qualifiait avec Martin (Guiller-Sport) et Chailloux (Terrot).

Entre deux courses, Delauné sur Puch établit un record officiel du tour à la moyenne de 107 km./h. 136, tandis que Sutra faisait une exhibition fort remarquée de divorce en vol plané, sans trop de mal, heureusement.

Dans l'ensemble, mise à part la performance de Demuth, les temps enregistrés furent assez faibles, les « 4 temps » s'adaptant mal à la course sur piste qui demande un régime-moteur très élevé.

Delauné durant sa tentative de record.



RÉSULTATS

1^{re} DEMI-FINALE

1. Meyer, moy. 82 km. 570; 2. Chailloux; meilleur tour : 92,400, etc.

2^e DEMI-FINALE

1. Demuth, moy. 90 km. 907; meilleur tour : 100 km. 200; 2. Martin, etc.

La partie fut acharnée, le jeu rapide et viril au milieu d'une énorme poussière due au terrain trop sec.

Après la première période, les deux équipes se retrouvaient à égalité. Au Versailles M.C. revint l'honneur d'ouvrir le score durant la seconde période, mais Orly égalisait et marquait un second but durant la troisième période; égalité de justesse avant la fin par Versailles.

Il fallut jouer les prolongations, et ce ne fut qu'à la deuxième prolongation que le « team »



Poitte dans son numéro d'acrobatie.



Une phase du match de Moto-Ball.



Le capitaine du M. B. C. Orly botte un "corner".

FINALE

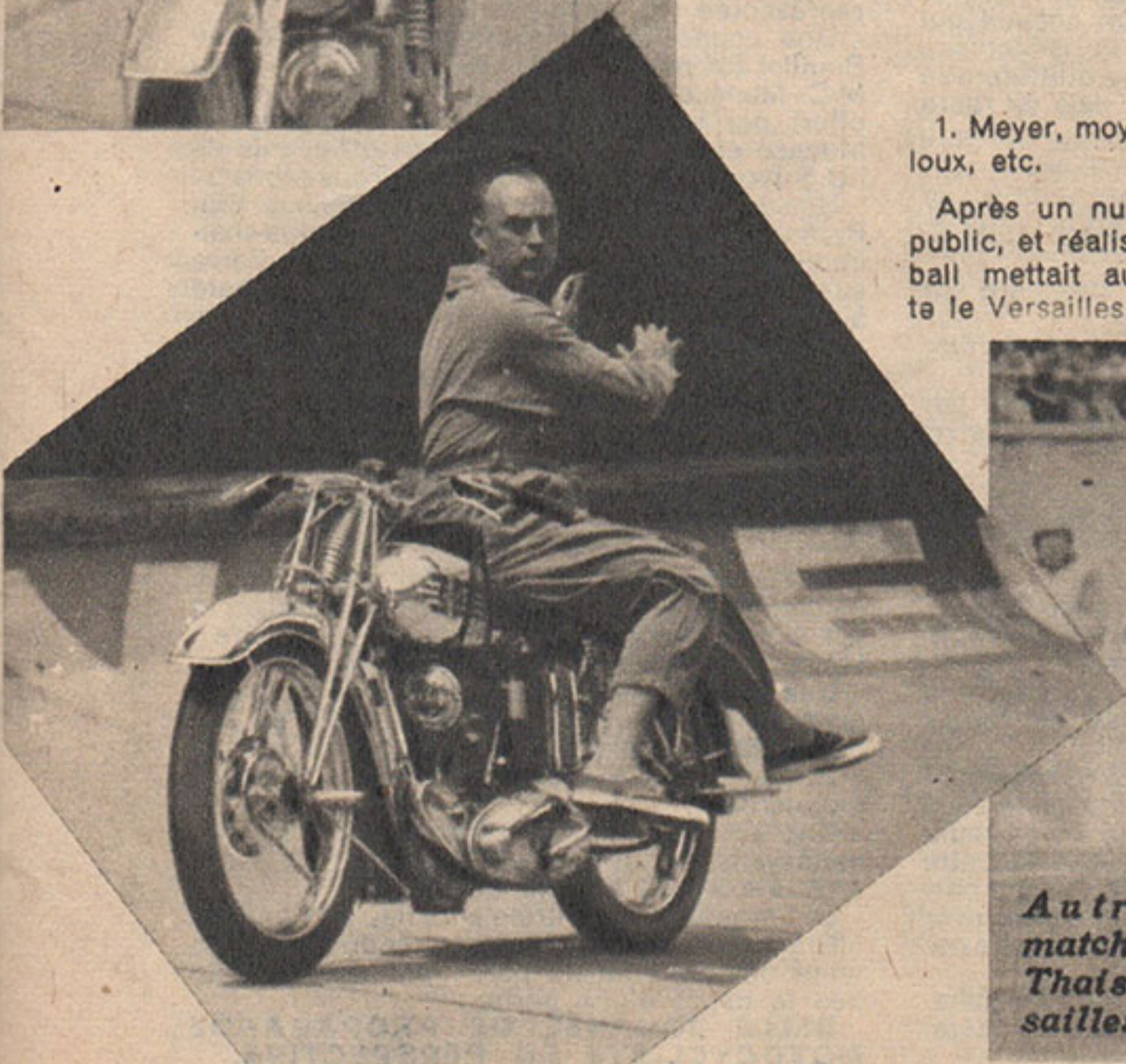
1. Meyer, moy. 84 km. 708; 2. Martin; 3. Chailloux, etc.

Après un numéro d'acrobatie fort goûté du public, et réalisé par Poitte, le match de moto-ball mettait aux prises le M.B.C. Orly-Thiais et le Versailles Moto-Club.

J'Orly marqua le but décisif, lui donnant la victoire par 3 à 2.

Match passionnant s'il en fut, mené à toute allure sur un terrain difficile.

Rappelons que la grande finale pour l'attribution des Coupes de Paris de vitesse et de moto-ball aura lieu en septembre, et qu'elle constituera une réunion sportive de premier ordre.



Autre aspect du match M.B.C. Orly-Thiais contre Versailles - Moto - Club.



1^{er} PARIS-MONACO

Brochard,
de l'U. S. M. T.,
1^{er} du groupe bleu
sur Guiller.

Le lieutenant Martin,
1^{er} du groupe blanc
sur Royal-Enfield

19-20 JUILLET 1952
organisé par
L'U. S. IVRY



Par un après-midi ensoleillé, le premier départ du 1^{er} Paris-Monaco fut donné à 12 h. 50. Les participants du Groupe vert et du Groupe bleu partirent ensemble puisqu'ils étaient tenus par la même moyenne soit : 45 km.-h. de Paris à Grenoble et 40 km.-h. de Grenoble à Monaco.

Deux heures plus tard à 15 h. 50 les participants du Groupe Blanc partirent à leur tour. Il est à regretter pour une si belle épreuve que les petites cylindrées se soient montrées aussi rares.

A 16 h. 43 sous un ronflement de moteur, les 500 cmc. Groupe Rouge s'alignent sur deux rangs pour prendre le départ en direction de la montagne et de la Méditerranée.

On remarquait au départ, le M.C. Bourgogne, le groupe d'Armée de Coetquidant et le groupe d'Armée de Vincennes.

A 16 h. 53 précises, le départ fut donné et les coureurs s'élancèrent sur la N.7 suivis des voitures officielles.

A 90 km. de Paris, le coureur Tinancourt n° 158 sur Terrot, cassa son cadre en deux endroits, et par miracle ne tomba pas, mais son moteur servit de frein sur 150 mètres, labourant la route. Dommage car il était bien parti et pour lui l'épreuve s'arrêta trop tôt.

Tous les autres concurrents filèrent leur train, passèrent le premier contrôle à Briare, dans le temps.

Un peu avant Moulins, abandon du coureur Vidailiac n° 102, sur N.S.U. avec des ennuis de mécanique.

A Moulins, tout allait bien pour les autres concurrents.

Quatre kilomètres après Saint-Etienne, le cou-

reur n° 161, Maréchal des logis Lamarche éclata à l'arrière et dérégla complètement son train arrière; lui aussi abandonna.

Après Saint-Etienne, les coureurs attaquèrent les montagnes. Quelques-uns disparurent mais arrivèrent le lendemain à Monaco.

L'épreuve d'accélération-freinage se passa comme prévu pour le départage des concurrents ex-æquo.

A la distribution des prix, le dimanche, les primes furent remises par M. Lechner, président du M.C. Monaco.

Les cylindrées inférieures au 500 cmc. n'étant pas assez nombreuses pour être primées jusqu'au 6^e, les prix furent attribués jusqu'au 12^e, au Groupe Rouge.

L'U.S. Ivry montre ici encore une fois sa sportivité vis-à-vis des coureurs.

Les organisateurs de l'U.S. Ivry remercient les Motos-Clubs qui participèrent à cette épreuve tant du côté contrôle que participants.

Ils remercient également le M.C. Monaco et son président M. Lechner du bon accueil qui leur ont été fait lors de ce premier Paris-Monaco.

Le M.C. Monaco et l'U.S. Ivry se quittèrent le lundi après réception en mettant déjà en route le 2^e Paris-Monaco 1953.

CLASSEMENT

Groupe Vert (150 cmc.), 1. Bizot sur Favor du M.C. Bourgogne; 2. Rion sur Puch du M.C. Bourgogne.

Groupe Bleu (250 cmc.). — 1. Brochard sur Guiller de U.S.M.T.

Groupe Blanc (350 cmc.). — 1. Lieutenant Martin sur Royal-Enfield (Armée).

Groupe Rouge (500 cmc.). — 1. Pilot sur Terrot du M.C. Bourgogne; 2. Pessey sur Terrot

du M.C. Bourgogne; 3. Saunier sur Norton du M.C. Bourgogne; 4. Capitaine Bouchier sur Terrot (Coetquidant); 5. Guyard sur Terrot du M.C. Bourgogne; 6. Adjudant Biton sur Terrot (Coetquidant); 7. Gebert sur Norton du M.C. Bourgogne; 6. Bouland sur Terrot (Vincennes).

COUPES

Une coupe fut offerte aux 1^{er} et 2^e de chaque catégorie par la Maison Bouillot de Paris.

« Miroir-Sprint » offrit une coupe qui fut remise au club le mieux classé. C'est le M.C. Bourgogne avec 7 partants et 7^e à l'arrivée qui la remporta.

Le Groupe d'Armée Coetquidant, 5 partants et 5 à l'arrivée remporta la coupe Bouillot attribuée au Groupe d'Armée le mieux classé.

Cette coupe fut remise au capitaine Andréa, représentant du Groupe.

La Maison Terrot représentée à cette épreuve par les coureurs Pillot et Pessey, remporta la coupe Bouillot attribuée à la Maison la mieux représentée (10 machines à l'arrivée).

Une coupe Souvenir offerte par la Maison Bouillot fut remise à M. Lechner, président du M.C. Monaco au cours d'un apéritif d'honneur offert par le Commissariat du Tourisme de Monaco et de la Principauté aux dirigeants de l'U.S. Ivry et concurrents de ce 1^{er} Paris-Monaco.

Une combinaison offerte par la Maison San Remo de Monaco a été attribuée au plus malchanceux de l'épreuve; c'est le coureur Carré sur Monet-Goyon 200 cmc., qui après une chute à 30 kilomètres de l'arrivée est arrivé à Monaco avec le bras bandé, qui emporta ce prix.

Dommage pour ce coureur qui pour la troisième fois cette année participait aux épreuves avec arrivée dans la Principauté.

MOTO-CROSS DE L'U. M. DE LA MARNE

C'est le 17 août à 14 h. 30, que le Comité Directeur de l'Union Motocycliste de la Marne organise pour la cinquième fois son Moto-cross national sur le terrain du stand de tir de Reims-Tinqueux.

La participation de Molinari, Deshaie, R. Bonin, Amédéo, Desmoulins et des Rémois Fossier et Gamba est assurée dans la catégorie 500.

Tous les régionaux de la Ligue motocycliste de Champagne participeront à ce moto-cross qui remporte toujours un vif succès près du public.

Les Rémois Doyen, Meyer, Quintas, Roberti, les Soissonnais Crozat et Lallier, les Saint-Quentinois avec Griselain et les Troyens avec Desrouelle voudront faire triompher leur club et la lutte sera chaude entre eux.

L'engagement de Lenain, le vainqueur de l'an dernier ne nous est pas encore parvenu.

Nous n'avons pu engager tous les coureurs qui avaient sollicité un engagement.

Nous nous excusons auprès des coureurs si la réponse ne leur parviendrait pas en temps opportun.

Cette semaine les travaux d'aménagement vont commencer pour accidenter la piste sous les directives de Gaston Perard, qui a bien voulu accepter la présidence du Club depuis cette année, et c'est à son grand regret qu'il ne participera pas à cette épreuve, devant employer son temps à l'organisation de cette manifestation dont il est le promoteur.

Comme l'an dernier une concentration motocycliste est prévue, à l'occasion de ce moto-cross.

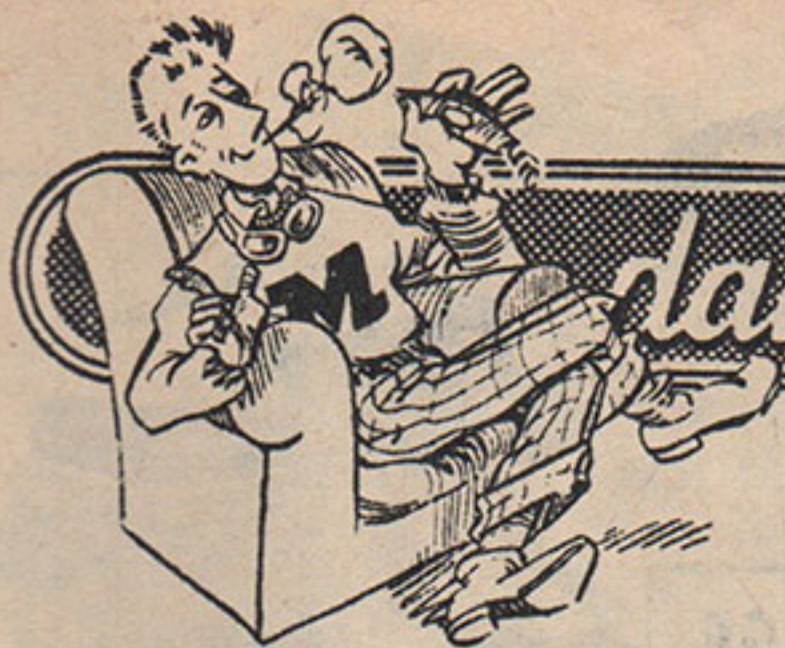
Le règlement sera envoyé ainsi que les fiches de contrôle avec le Bulletin de juillet-août et sur simple demande des clubs au secrétaire : Louis Durin 25, rue F.-Charbonneaux, Reims.

Une tombola sera tirée entre les participants après la fermeture du contrôle installé au Bar de l'Eclaireur, place d'Erlon près du journal « l'Union » qui a accepté le patronage de ce moto-cross.

Une entrée demi-tarif sera remise à chaque motocycliste d'un club affilié à la F.F.M. à son arrivée à Reims à partir de 9 h. 30.

La fermeture du contrôle aura lieu à 11 heures. Grand défilé en ville pour se rendre au Monument des Sportifs au parc Pommery où aura lieu le dépôt d'une gerbe.

**BELLE JOURNÉE DE PROPAGANDE
MOTOCYCLISTE EN PERSPECTIVE.**



dans les CLUBS

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

La Fédération Française de Motocyclisme rappelle aux intéressés que le Concours International des Six Jours Motocyclistes 1952 sera organisé du 18 au 23 septembre 1952 par l'Automobile-Club et Touring-Club d'Autriche.

Pour tous renseignements et communication du règlement, s'adresser au Secrétariat de la Fédération Française de Motocyclisme : 8, place de la Concorde, Paris (8^e).

Les engagements à droit simple doivent être transmis aux organisateurs avant le 12 août 1952, à minuit.

MOTO-BALL

Résultats des matches des 12, 13 et 14 juillet 1952

Division Nationale (zone Sud). — Carpentras bat Montoux par 2 buts à 1.

Division Excellence (zone Sud). — M.B.C. Avignon II bat M.C. Seynois par 7 buts à 2.

Division Excellence (zone Nord). — Vitry bat Le Havre par 5 buts à 1. Versailles bat Mulhouse par 6 buts à 5.

Matches amicaux. — Camaret et Cavaillon font match nul, 3 à 3. Camaret bat Cavaillon par 5 buts à 1. Avignon II bat Avignon I par 3 buts à 2. Camaret bat Cavaillon par 4 buts à 3. M.B.C. Vitryat et M.B.C. Franco-Belge font match nul, 3 à 3. Courbevoie-Sport et Gennevilliers font match nul, 1 à 1. Courbevoie-Sport bat Gennevilliers par 5 buts à 1.

Résultats des matches du 20 juillet 1952
Division Nationale (zone Sud). — Camaret bat Carpentras par 8 buts à 1.

Division Nationale (zone Nord). — Houlgate et Troyes font match nul, 1 à 1. Villefranche bat Châlons par 4 buts à 3. E.M.B.C. Courbevoie et M.B.C. Orly font match nul, 4 à 4.

Division Excellence (zone Sud). — Nice bat Avignon par 2 buts à 1.

Division Excellence (zone Nord). — M.B.C. Paris bat Le Havre par 2 buts à 1.

Match amical. — M.B.C. Forézien bat Racer Ondaine par 3 buts à 1.

LA COURSE DE COTE DU HAUT-KÖENIGSBOURG 7 septembre 1952

Pour la première fois sera disputée cette année, en Alsace, une Course de côte internationale automobile et motocycliste.

Cette épreuve, qui est organisée par l'Automobile-Club d'Alsace, aura lieu le 7 septembre prochain, à proximité d'un des sites les plus célèbres des Vosges : le Haut-Kœnigsbourg.

Le parcours qui mesure 5.395 mètres sera effectué sur la route D. 159, entre le village de Kintzheim (4 km. 5 sud-ouest de Sélestat) et l'embranchement de la route D. 159 avec la route de Saint-Hippolyte. La pente moyenne est de 4,921 %, la pente maxima de 9,3 %.

Seront admis à concourir :

— les automobiles des catégories tourisme et sport de toute cylindrée supérieure à 350 cmc.;

— les motocyclettes de toute classe au-dessus de 125 cmc.;

— les motos-sides au-dessus de 500 cmc.

Le nombre des véhicules admis sera au maximum de 48 automobiles et de 50 motocyclettes.

Ce plafond ne pourra pas être dépassé, si bien que les amateurs auront intérêt à s'engager largement avant la date de clôture des inscriptions, fixée au 20 août 1952.

Les règlements qui viennent de paraître peuvent être demandés ainsi que tous autres renseignements au siège de l'Automobile-Club d'Alsace, 5, avenue de la Paix à Strasbourg (téléphone 219-25).

CIRCUIT DE VITESSE DE L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE NICE

Cette épreuve nationale, qui devait se disputer le 15 août prochain, est annulée par suite des difficultés d'organisation rencontrées par la Commission sportive de l'A.M.N.

ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA SEINE

Grand Prix de France de Moto-Cross
Le Comité directeur de l'A.M.S. a décidé de supprimer la date du 15 août, inscrite au calendrier national de moto-cross.

A l'occasion du Grand Prix de France de Moto-Cross, une réduction sera faite à l'entrée, boulevard de Chanzy, à tous les porteurs de cartes 1952 des clubs motocyclistes français et étrangers.

ARTICLE PREMIER. — Organisation générale. — Suivant le nombre d'engagés, les coureurs seront répartis par fractions de 14, ce qui donnera le nombre de séries-éliminatoires à courir.

Les coureurs ayant réalisé les meilleurs temps dans l'ensemble de ces séries seront qualifiés pour courir la finale, jusqu'à concurrence du nombre de 20 partants.

Le départ de la finale se fera sur deux lignes (les meilleurs temps placés sur la première ligne).

Chaque coureur aura donc à courir : une série éliminatoire sur 15 tours : 30 kilomètres, et, s'il est qualifié, la finale sur 25 tours : 50 kilomètres.

ART. 2. — Prix et primes de départ dans la finale. — L'Association Motocycliste de la Seine consacre une somme de un million deux cent mille francs (1.200.000) pour le plateau des coureurs du GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS.

Cette somme sera répartie comme suit : A chacun des 20 coureurs admis à courir la finale une prime de départ de Fr. 40.000.

Au premier de cette finale 100.000 fr., au 2^e 60.000 fr., au 3^e 40.000 fr., au 4^e 30.000 fr., au 5^e 20.000 fr., au 6^e 15.000 fr., au 7^e 10.000 fr.

En plus de ces prix en espèces, un objet d'art sera acquis définitivement au premier, et une coupe sera attribuée au champion d'Europe (officieux), ainsi qu'un maillot aux couleurs européennes.

ART. 3. — Engagements. — Les engagements ne sont pas limités et le droit d'engagement est réglé par l'Association Motocycliste de la Seine (les coureurs n'étant pas assurés pour les accidents pouvant leur survenir personnellement).

Peuvent s'engager : tous les détenteurs de la licence internationale de conducteur 1952 de moto-cross.

Les engagements seront clos le 24 août 1952, à minuit. Ils seront reçus chez : MM. Ray BONIN, président, 91, rue Victor-Hugo, à Levallois-Perret (Seine), et Victor POITTEVIN, président sportif, 66, route de Flandre, à La Courneuve (Seine).

Les organisateurs se réservent le droit de limiter les engagements, mais priorité sera toujours donnée aux coureurs participant au Championnat d'Europe.

ART. 4. — Cylindrée. — La cylindrée maximum admise dans le GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS est de 500 cmc., l'usage du compresseur est interdit.

ART. 5. — Circuit. — Le parcours, tracé sur les Buttes à Morel, à Montreuil, a un développement de 2.000 mètres. Il sera délimité par des barrières, cordes, bottes de paille, etc. Il comportera des passages sur prairies, sur sentiers de terre avec descentes et escarpements de buttes.

Pour être classés les concurrents devront parcourir au moins 8 tours.

ART. 6. — Compte-tours. — Le nombre de tours restant à parcourir sera affiché constamment durant les compétitions d'une façon visible par les coureurs et près de la ligne d'arrivée, le dernier tour étant marqué 0.

ART. 7. — Départ. — Les départs seront donnés en ligne, machine arrêtée, moteur en marche, à l'aide d'un starting-gate.

ART. 8. — Signaux. — Les signaux réglementaires auxquels les coureurs sont tenus de se conformer sont les suivants :

Drapeau rouge : arrêt absolu et immédiat;

Drapeau jaune : attention, danger;

Drapeau bleu : signal de dépassement, tenez votre ligne;

Drapeau vert : voie libre;

Drapeau noir accompagné d'un numéro : signal d'arrêt pour le motocycliste portant ce numéro;

Drapeau à damiers noirs et blancs : signal de fin de course.

ART. 9. — Motocyclettes. — Les machines devront être munies d'un carter protégeant la chaîne primaire et l'embrayage.

Chaque machine devra être équipée d'un kick-starter, de deux freins indépendants, d'un garde-boue sur chaque roue dépassant la largeur du pneu de chaque côté et couvrant 100° de la roue avant et 120° de la roue arrière.

Les motocyclettes devront porter trois plaques numérotées de dimensions réglementaires (28 cm. x 23 cm.) et de forme elliptique. Les numéros seront peints lors des opérations de pesage.

ART. 10. — Pesage et entraînement. — Les opérations de vérification des licences et des machines auront lieu lors des séances d'entraînement dans un lieu à proximité du circuit, les samedi 6 septembre 1952, de 14 heures à 18 heures, et dimanche 7 septembre 1952, de 10 heures à midi.

Aucun coureur ne sera autorisé à prendre le départ sans avoir accompli au moins 5 tours d'entraînement. L'entraînement est interdit en dehors des heures officielles indiquées ci-dessus.

ART. 11. — Parc des coureurs. — Il sera prévu un parc fermé dont l'accès sera strictement interdit à toute personne autre que celle désignées ci-après : coureurs, mécaniciens, aide au ravitaillement, commissaires sportifs, directeur de course. Les voitures n'auront pas accès au parc des coureurs.

ART. 12. — Habillement. — Durant l'entraînement et la course, chaque conducteur devra porter un casque d'un modèle approuvé par les F.M.N., des vêtements offrant une bonne protection et des chaussures montantes ou bottes dépourvues de clous.

ART. 13. — Carburant. — Le seul carburant admis est l'essence de pétrole pure titrant 80 d'octane et fourni à titre onéreux par les organisateurs, qui se réservent en outre le droit de faire des prélèvements.

ART. 14. — Réclamations. — Les réclamations devront être adressées par écrit aux commissaires sportifs de la réunion accompagnées d'une somme de 1.000 francs qui ne sera rendue que si le bien fondé de la réclamation a été reconnu ou sur décision des commissaires sportifs de la F.F.M. ou d'une F.M.N.

Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours de l'épreuve devront être déposées dans la demi-heure qui suivra la fermeture du contrôle d'arrivée. Celles concernant les machines seront irrecevables après la fermeture du pesage.

ART. 15. — Assurance. — L'association Motocycliste de la Seine a souscrit, auprès de la compagnie LA FORTUNE, une police d'assurance portant le n° 124.447.

ART. 16. — Service médical. — Deux médecins et deux ambulances seront de garde sur le circuit pendant l'entraînement et les différentes courses.

ART. 17. — Liste des officiels. — Délégué à la F.F.M. : M. Marcel Violet, vice-président de la F.F.M.

Délégué de l'A.M.S. : M. Ray Bonin, président, et tous autres Délégués nommés par les F.M.N. en accord avec le code sportif international.

Directeur de course : M. Pareschi.

Secrétaire du meeting et délégué aux visiteurs étrangers : M. Roland Poirier.

Commissaires sportifs : MM. Poittevin, Rose, Noël, Brassine, Marcel Levionnois.

Les organisateurs se réservent le droit de varier le présent règlement en accord avec la F.F.M., de reculer ou d'abandonner le meeting.

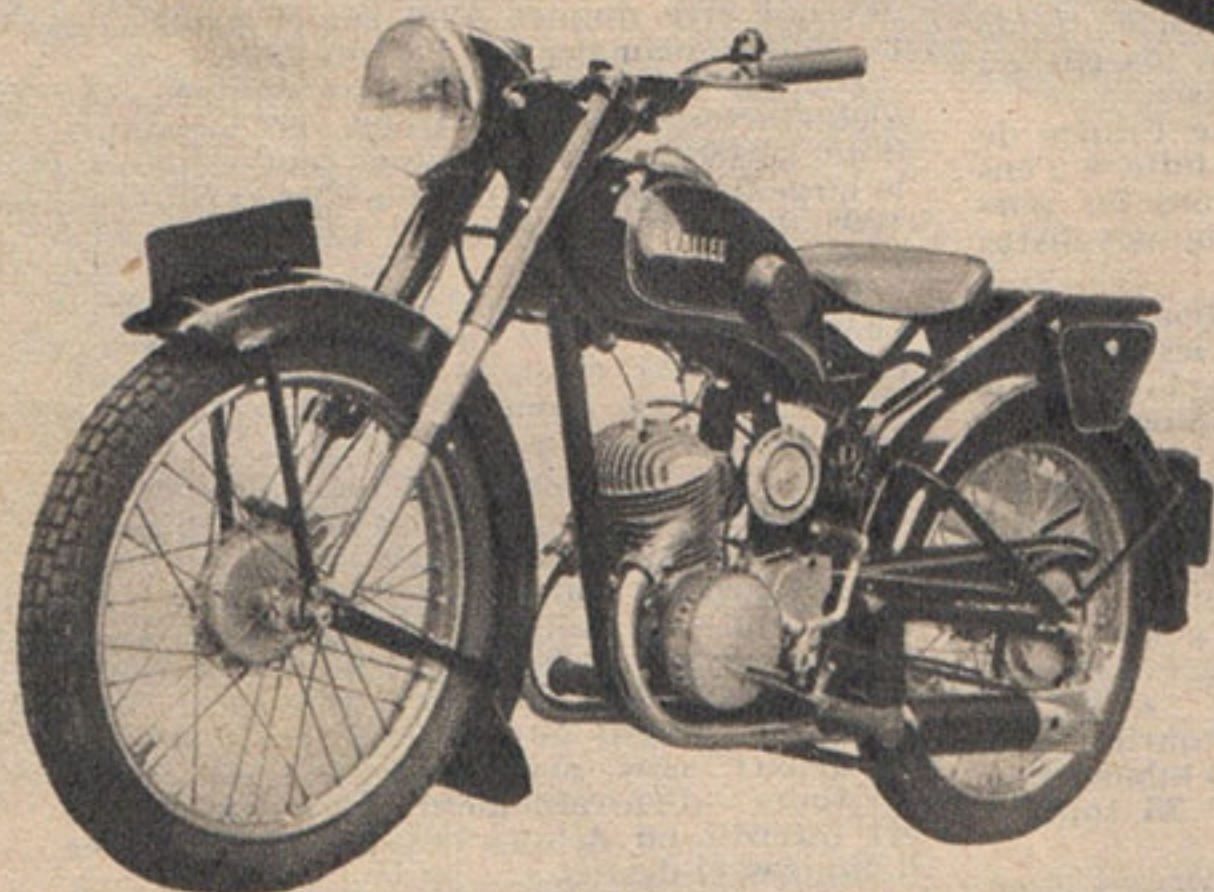
L'interprétation du présent règlement reste à la discrétion des officiels.

S.I.C.R.A.F. présente

La
Paul Vallée

UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

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



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

Scooter
BERNARDET

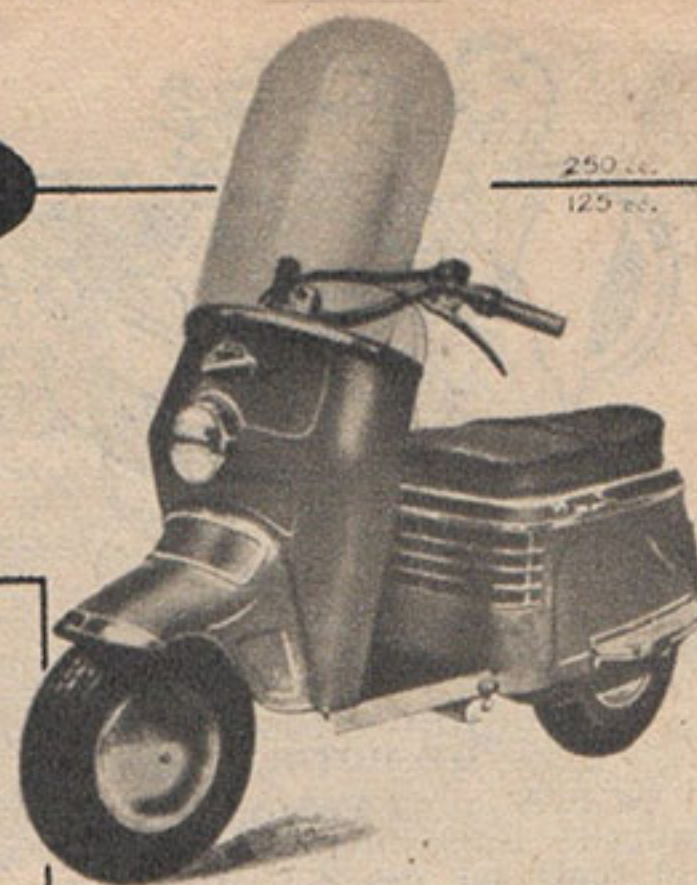
ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE

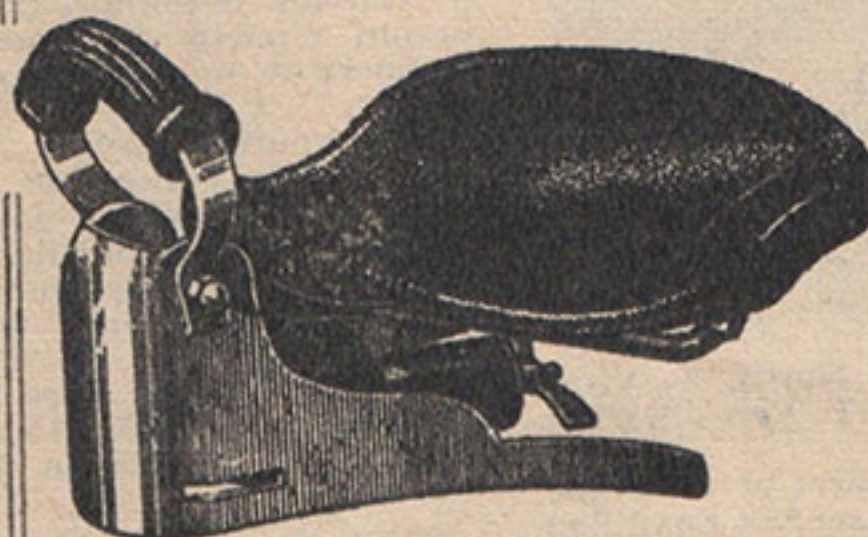
23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO :
VILLIERS

TÉLÉPHONE :
LABorde 77-40



SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"
LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION
RÉGLABLE

SELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLES

FOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — **VILLEURBANNE (Rhône)**

Plus de mains SALES
GRACE AUX
ROBINETS
QUIET
GARANTIS ÉTANCHES
POUR TOUTES MACHINES

Agent G^{al} **Ch. TROUILLET, 20 bis, r. A.-Briand, LEVALLOIS (Seine)**

EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS

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

SE MONTE SUR:

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

Autres marques sur demande.

PRIX GNOME-RHÔNE: 3.900 francs.

Autres modèles: 4.900 francs.

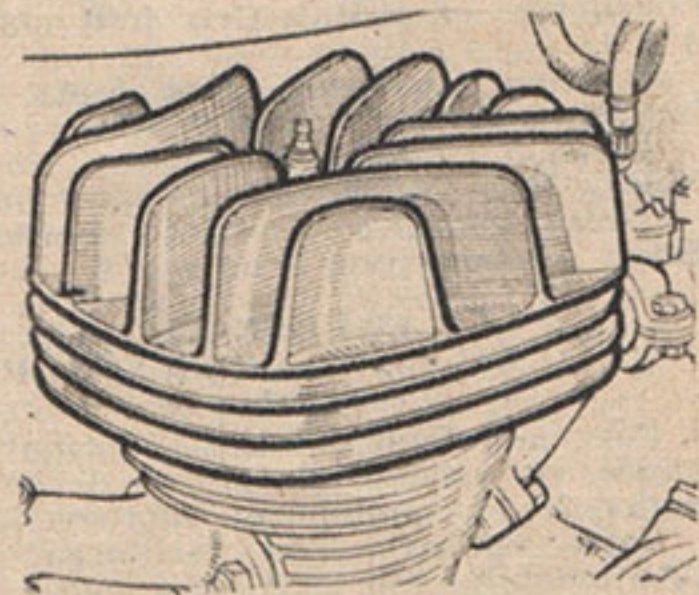
En vente chez tous les Motoristes

Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT

147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone: MAReadet 46-78



MOTOCYCLISTES...

... DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

- **VÉLOMOTEURS**
MOTOS

MOTOBÉCANE - TERROT

Scooters **BERNARDET**

AGENCE

BSA

et

SUNBEAM

VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

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

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

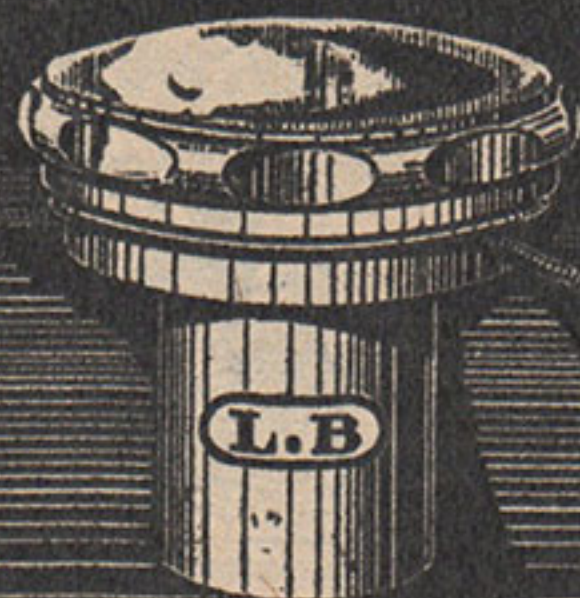
Vous... QUI UTILISEZ
LE MOTEUR
YDRAL
SUR SCOOTER - MOTO - TRI
N'oubliez pas que VOTRE BLOC
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION **YDRAL** SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17° - ÉTOILE 17-46

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

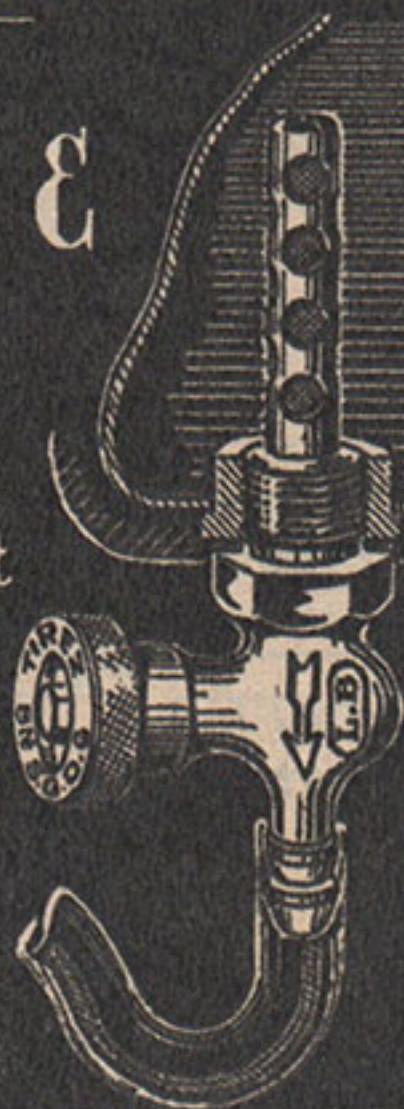


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE - Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



THE
VINCENT

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

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

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

Toutes bougies motos

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

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



SACOCES CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
197 cmc.

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

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

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

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

22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15°)

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

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

PRÉPAREZ L'OUVERTURE AVEC SUCCÈS

grâce au numéro d'Août
de la

REVUE NATIONALE DE LA CHASSE

*La grande revue de tous les
CHASSEURS*

*

LA SEULE EN VENTE PARTOUT

**PAS de bonnes pêches
sans**

LA PÊCHE ET LES POISSONS

*Le plus fort tirage et la plus forte
vente des journaux de pêche*

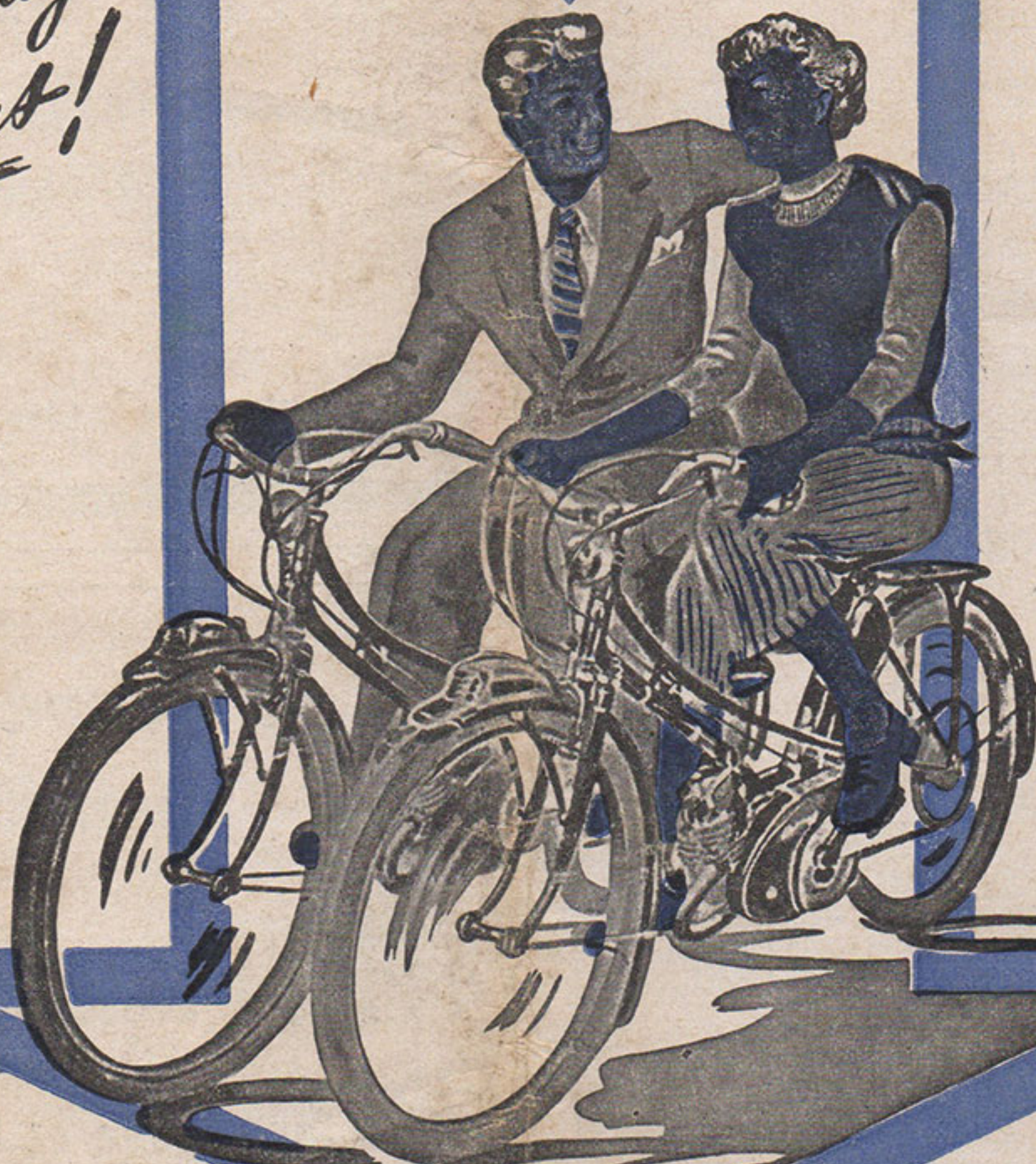
30 francs seulement

*

50 Articles - 100 Photos



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 576.393
P.V. 576.561
MAR. 570.885