

5^e ANNÉE - N° 82

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} SEPTEMBRE 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

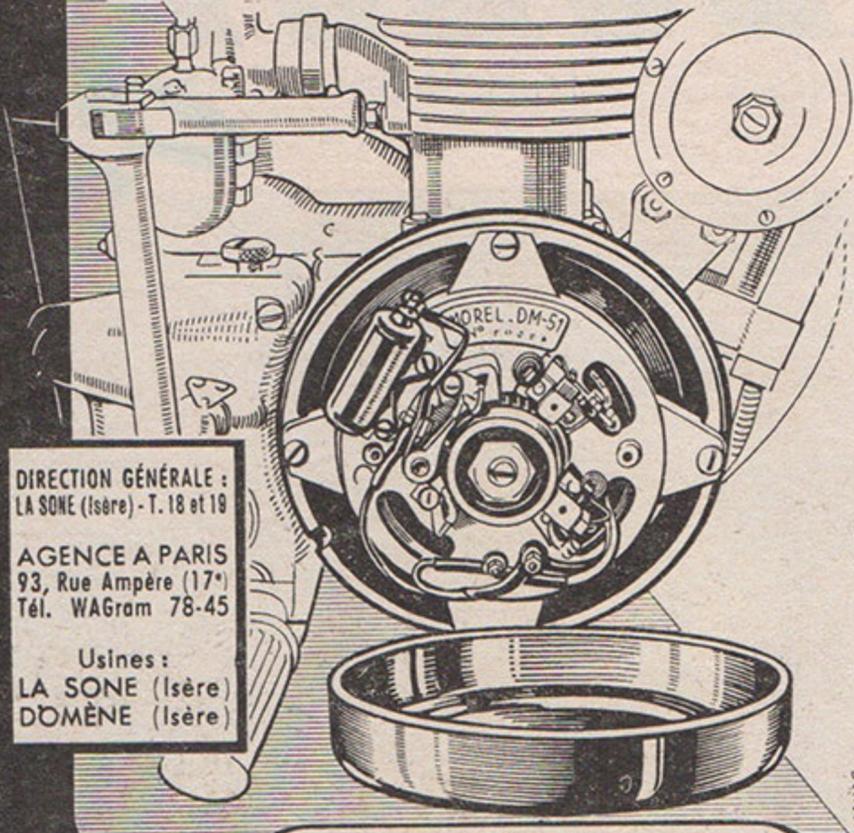
R. Ohmstedt



40^{f.}

DYNAMO DM.51

EN BOUT D'ARBRE, POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



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

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

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)



MOREL

MAGNÉTOS - INTERRUPTEURS DE BATTERIE
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE - COMMULATEURS
D'ÉCLAIRAGE - BOBINES D'ALLUMAGE

Motocyclistes !..

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

★ PUNCHOS et pèlerines

★ BLOUSONS cyclistes

★ COMBINAISONS "Plastia"

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

Documentation gratuite sur demande

et n'oubliez pas

que **MOD'PLASTIA**

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

VOUS ASSURERA TOUJOURS UN ÉQUIPEMENT
MOTOCYCLISTE RATIONNEL ET CONFORTABLE

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

En vente
exclusivement
chez tous les bons
motoristes.



ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE

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

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

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

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

Devant entièrement ouvrable
fermeture à glissière.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare
MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

1er

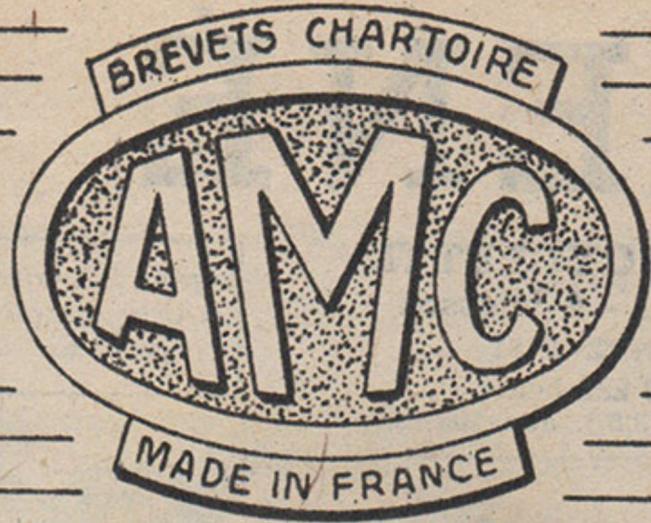
125 - MATHIEU
175 - PAHIN

175 - CAMUS

175 - MATHIEU

**4 MOTEURS 175
TOTALISENT 7915 KMS au**
avec CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZÉ

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



BOL D'OR 49
BOL D'OR 50
BOL D'OR 51
BOL D'OR 52

Performance inégalée ...

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



Moteur A.M.C. 4 temps

- 125 - 3 vitesses
- 125 - 4 vitesses
- 175 - 4 vitesses

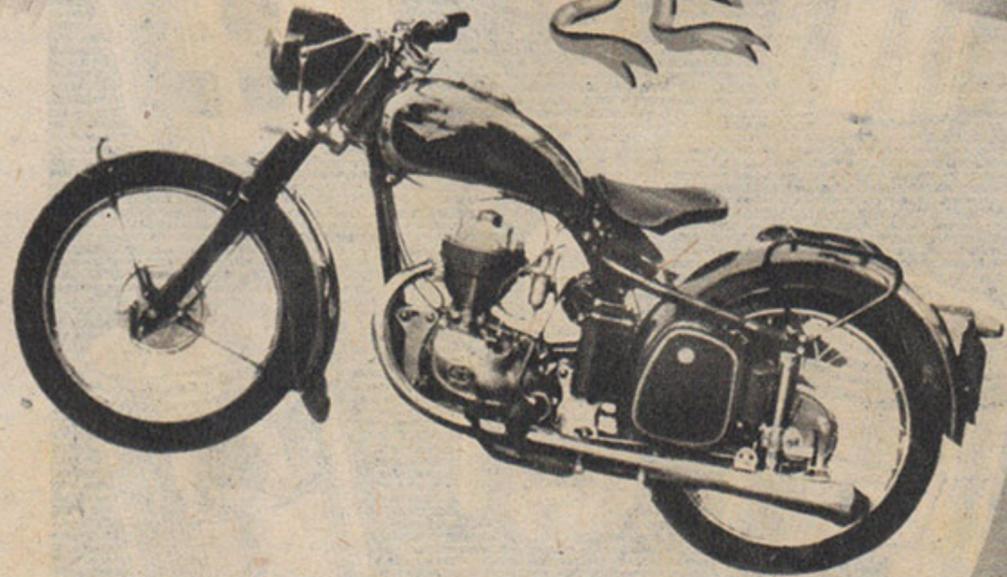
Moteur YDRAL

- 2 temps
- 125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE



**Record du
BOL D'OR**
Catégorie 125 cm³



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

RENÉ GILLET

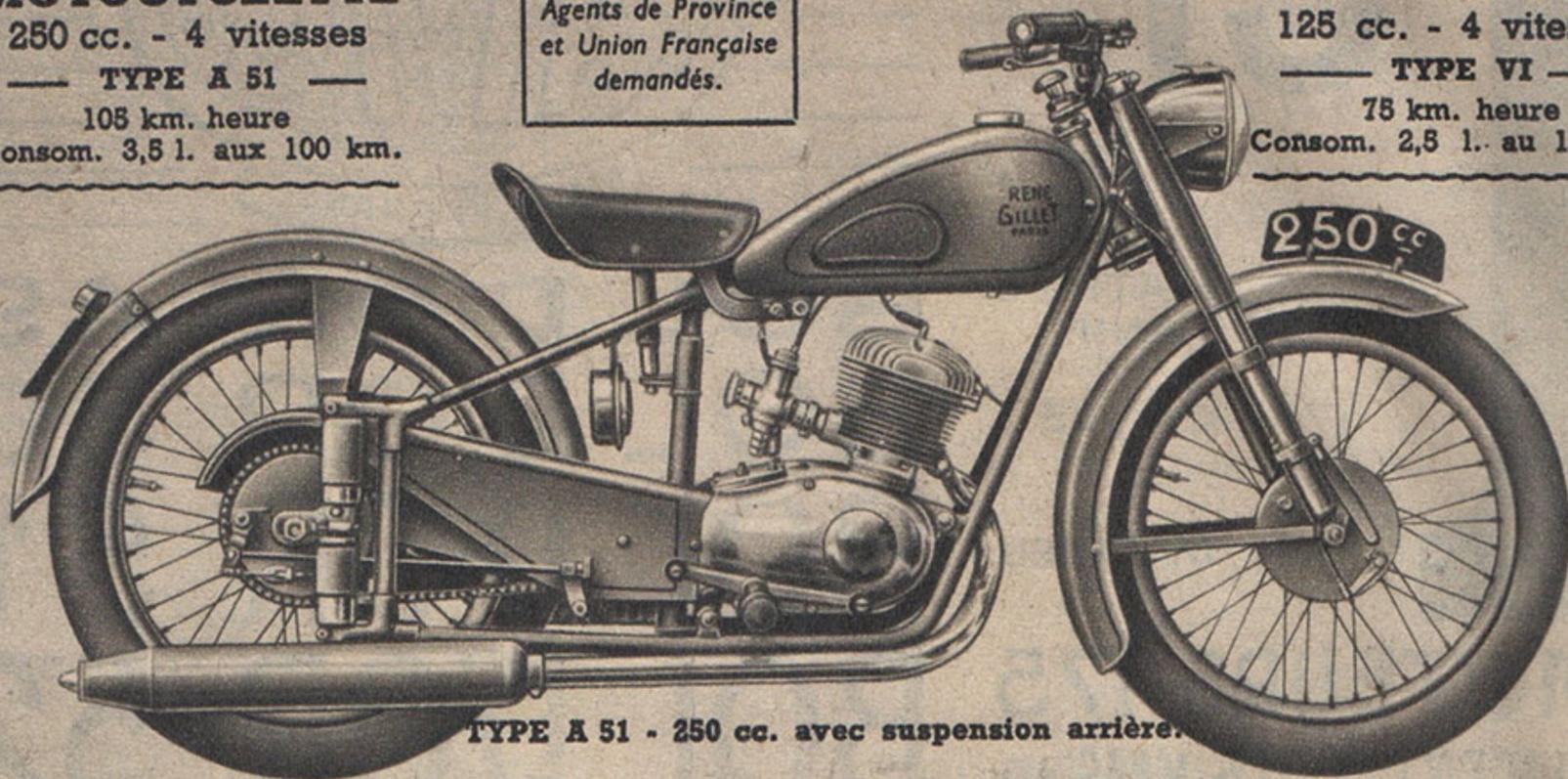
MOTOCYCLETTE

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

Agents de Province
et Union Française
demandés.

VÉLOMOTEUR

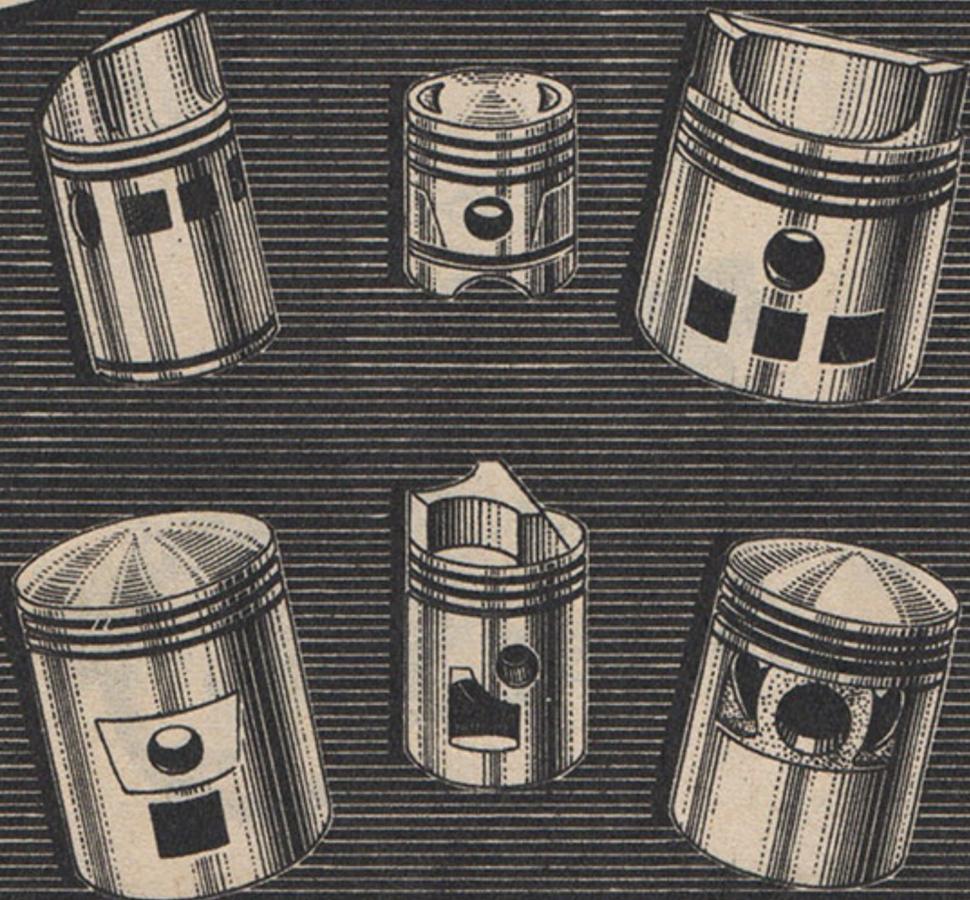
125 cc. - 4 vitesses
— TYPE VI —
75 km. heure
Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc. avec suspension arrière.

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

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

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

*

AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES

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



CETTE CHARMANTE
PERSONNE
ET SA VESPA
ONT ÉTÉ
LES VEDETTES
D'UN FILM RÉCENT

A U S O M M A I R E :

- | | |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| ★ La Mobylette 52 8 | ★ Vu pour vous 20 |
| ★ La Saroléa de cross . . . 10 | ★ Circuit de Vesoul 24 |
| ★ Essai de la 250 Puch . . . 13 | ★ Course de côte du
Mont Ventoux 26 |
| ★ 16.000 km. à travers
l'Europe 18 | ★ Sport et Clubs 30 |

5^e ANNÉE

N° 81

1^{er} SEPTEMBRE 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

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

DIRECTEUR : MAX ENDERS

Lettre ouverte à mon équipe

LE pélican blanc se déchire les flanes pour nourrir ses enfants; mais, huit jours de ce menu monotone et les petits rouspètent :

« Zut! encore les tripes à papa!... »

Comme eux, je subis partout le même régime invariable : moto le matin, à midi, le soir, la nuit en rêve, 365 jours par an.

Ce qui, pour nos lecteurs, est un dérivatif ou un besoin occasionnel, m'est, et à vous aussi, une préoccupation de tous les instants.

J'ai beau être en vacances, dans ce pays où le bon vin abonde plus que l'essence, le moindre moutard du plus infime hameau me parle, en son jargon, de scooter, de sidecar, de Bobinette (lisez Mobylette) et même de t'vin, (traduisez twin), de t'vin... blanc de Sancerre sans doute.

Au fond, ce qui paraîtrait obsédant à d'autres, n'est-il pas, pour les gens comme vous et moi, une sorte de raison d'être?

L'étrange, c'est que nous ne nous trouvions jamais lassés de traiter éternellement le même sujet; nous apercevons jusqu'à l'horizon un terrain fertile contenant toujours quelque chose à glaner.

« Il y a une vocation motocycliste » assurait le tout premier Editorial de cette Revue... c'est pourtant vrai!

Mais il y a aussi des arbres magnifiques en face de moi, de belles vignes à flanc de côteau et j'irai, ce soir, vider un verre à votre santé et à celle de tous les motards, bien entendu.

Max Enders

Les équipements et la baisse.

Quoique dans nos industries beaucoup d'articles soient encore au-dessous du coefficient 15 par rapport à 1939 et que de nombreuses matières restent à des cours supérieurs à ceux d'octobre 1951, époque à laquelle a eu lieu une hausse généralisée des prix, les tarifs des équipements et pièces pour automobiles, motos, cycles ont été presque partout diminués. Les fabricants utilisant des produits d'importation qui ont subi des hausses se sont efforcés de ne pas les répercuter.

La baisse suivant le cas varie donc de 0 à 15 %.

Voici quelques exemples :

Avertisseurs : 5 à 10 %.

Câbles électriques : 5 à 6 %.

Chemises et cylindres de moteurs : 5 %.

Pistons : 5 à 12 %.

Segments : 10 à 15 %.

Crédit pour motocyclettes et vélomoteurs.

La Société Socodec, à Lyon, organisme de ventes à crédit spécialisé dans la branche « Moto », assure, tant aux commerçants qu'aux constructeurs, le financement de leurs ventes à crédit.

Leur permettant de présenter à la clientèle un crédit s'échelonnant sur 7 mensualités, avec premier versement de l'ordre de 25 % du prix de vente comptant, à des conditions raisonnables, elle constitue un facteur important de leur développement commercial.

Connaissez-vous le « Vibrex »?

Le Vibrex est un petit avertisseur électrique fonctionnant directement sur le volant magnétique, sans nécessiter de cellule redresseuse.

Fabriqué en France, il vient de nous être présenté; nous le décrirons prochainement.

Il est plus spécialement prévu pour les cyclomoteurs et vélomoteurs jusqu'à 100 cmc. ainsi que pour les scooters. Son prix inférieur à celui de la production étrangère serait très raisonnable.

Moteurs en céramique.

Les hautes températures atteintes dans les moteurs à réaction ne sont pas toujours supportées par les métaux et alliages connus, satisfaisants pour les moteurs à explosion.

Après avoir utilisé le cobalt et le tungstène, métaux rares, les chercheurs envisagent des alliages métal-céramique.

Ce nouveau matériau, quand il sera au point, tentera-t-il nos ingénieurs ésmotos? On pourrait alors envisager des moteurs très décoratifs, genre vase de Sèvres. Mais en plus solide.

Déficit au Grand Prix de France Motocycliste.

Les grandes compétitions motocyclistes sont trop concurrencées par les kermesses de villages, aussi sont-elles quelque peu boudées par le public. Le Grand Prix de France Motocycliste disputé pour la seconde fois en Albigeois — remarquablement organisé par le Moto-Camping-Club Albigeois — a été un fiasco complet, du point de vue recettes s'entend, car côté sportif il fut remarquable. Rappelons que la F.F.M. et la F.I.M. n'avaient pas daigné qualifier l'épreuve nationale d'Albi aux championnats du Monde.

Le déficit albigeois fut de l'ordre de 3 millions, aussi ne reverra-t-on plus en Albigeois sur ce merveilleux circuit des Planques — qui allait à merveille aux courses motocyclistes — de Grand Prix de France... et c'est bien dommage!

La 250 Csepel en France.

La Société Trading Motor Line, qui distribuait déjà en France les motos Horex et les carburateurs Dell'Orto, importera prochainement les productions hongroises Csepel. L'importation de ces machines se faisant sous le système de l'échange, leur entrée en France sera grandement facilitée.

La 250 est un moderne monocylindre 2 temps développant 10 CV 5 et muni d'une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques et d'une suspension AR. à glissières.

Notons également que la 350 Horex a subi quelques modifications : réservoir de l'Impérator 500, garde-boue enveloppants, commande d'arbre à came par pignons.

Danger des enjoliveurs.

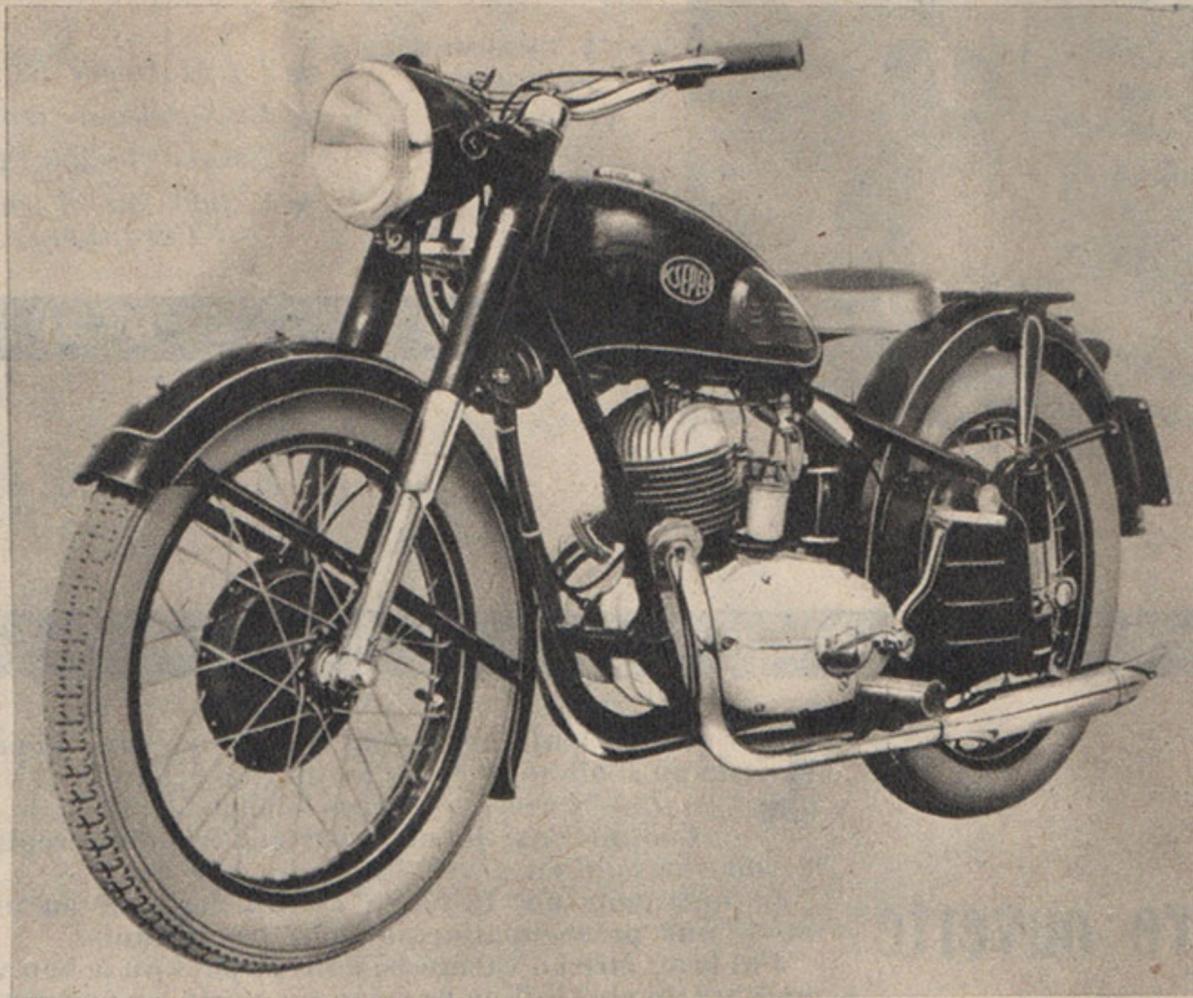
Les enjoliveurs des roues de voitures sont volages; ils ont tendance à quitter le moyeu auquel ils devraient restés fixés et tels un boomerang, avec d'impressionnants zigzags à atteindre un quidam sans défense.

L'un deux a, ces derniers temps, frôlé mon pare-brise aux environs de Montargis; piéton, plus récemment j'en ai évité un autre par un saut opportun; les spectateurs de cet exploit m'ont tous affirmés qu'ils avaient vu mieux plusieurs fois.

La faute n'en est peut-être pas à l'enjoliveur lui-même, mais à son propriétaire toujours trop pressé de repartir quand il remplace une roue et qui ne s'assure pas assez du verrouillage correct de cette soucoupe volante. Malheureusement les automobilistes ne lisent pas *Motocycles*; il faudrait qu'un de nos confrères spécialisé dans les « Quatre-roues-plus-une » mène une campagne active à ce sujet. L'automobiliste est certainement responsable des projectiles lancés par sa voiture et ce serait lui rendre service que de le mettre en garde contre les risques qu'il court en en faisant courir aux autres.

R. Pitot nous a communiqué cette photo prise durant l'hiver dernier, alors que des pluies persistantes avaient transformé certaines routes en rivière.

L'épreuve, quelque peu désagréable pour le pilote, prouve néanmoins l'étanchéité du moteur de la 650 B. S. A. que monte notre lecteur.



Des raids en tous sens.

Avec la période des beaux jours et des vacances les grandes randonnées tentent de plus en plus les motocyclistes de toutes catégories, à ce point qu'il devient difficile de trouver sur les routes d'Europe des itinéraires tout à fait nouveaux.

Ces jours-ci sont partis de Paris pour le Cap Nord, 8.600 kilomètres, 3 instituteurs : MM. Ripeau, Rohan et Mlle Yvette Monnet, chacun sur un cyclomoteur 50 cmc. Camille-Foucaux, équipé d'un Vap.4.

Antérieurement, également sur un cyclomoteur équipé d'un Mosquito, M. Fiando avait parcouru les pistes sahariennes du Hoggar et du Tanezrouft; nous publierons prochainement les observations de ce randonneur.

D'autre part, l'explorateur Michel Leclerc vient d'entreprendre avec M. J.-G. Bois une expédition de 40.000 kilomètres à travers les deux Amériques : Paris, Alaska, Terre de Feu et retour. Ils sont montés l'un et l'autre sur un scooter A.G.F.

Vespa... vole.

Fernand Gravey est non seulement un acteur apprécié, c'est également un sportif éclectique. Ecuyer émérite, il pratique également le yachting, sans aucun doute, l'auto. Nous savons maintenant par un journal de Nice, qu'il est un fervent du scooter, ceci à l'occasion d'une petite mésaventure. On lui a, en effet, volé sa Vespa durant une courte absence. Le plus curieux de l'histoire c'est qu'en allant porter plainte, il récupéra aussitôt son scooter, le voleur ayant été arrêté avant que le volé ne s'aperçoive du larcin.

Avertissement.

Pour une peccadille légère les agents de Paris vous remettent, généralement avec courtoisie, un avertissement, sans

frais, qui ne sera transformé en contravention onéreuse, qu'en cas de récidive.

Cette formule a du bon car elle ne cause ni friction ni aigreur entre le délinquant et celui qui est chargé de faire observer le code de la circulation urbaine.

Cet avertissement a également ceci de bon qu'il nous invite à lire les indications figurant sur l'autre côté du bulletin: celles-ci sous forme de conseils clairs et précis, intéressent tous ceux qui circulent, même les piétons.

En une vingtaine de lignes est expliqué ce qu'il faut faire, ce qu'il faut éviter et ce qui est interdit.

C'est un code urbain en miniature qui mériterait d'être répandu et connu.

Un beau doublé.

C'est celui réalisé par le jeune Johnny Brittain, âgé de 20 ans.

Après avoir gagné les Six Jours d'Ecosse, devant tous les cracks britanniques des trials, il vient de gagner les Deux Jours de Galles. Ces épreuves sont de sérieuses avant-premières aux Six Jours Internationaux, quoique le classement en soit fort différent, par points comme dans tout trial britannique.

Vic Brittain, père du jeune Johnny s'est retiré il y a quelques années de la compétition avec un palmarès chargé. Tous deux sont des fidèles de Royal-Enfield.

Une nouvelle twin Royal-Enfield.

A l'essai en trials et sur route, une 700 twin est sortie des usines de Redditch. La roue avant est équipée de deux tambours de frein. Les machines de cette marque, bien présentées et d'excellente tenue de route, auront ainsi une nouvelle compagne dont la cylindrée semble fort intéressante. La 500 ayant elle-même beaucoup de chevaux « en bas », la 700 autorise beaucoup d'espoirs.

DE TOUT... UN PEU...

Virages et Stabilité

Mr. R.A. Wilson-Jones, directeur technique chez Royal-Enfield, a préparé et tenu une conférence devant une société d'ingénieurs, sur le virage et la stabilité d'un véhicule à « simple ornière », pour citer une expression anglaise. D'autres ingénieurs exposèrent ensuite leur point de vue.

La conférence débuta par l'énumération des principes élémentaires d'équilibre et il en ressortit que la motocyclette classique se stabilisait automatiquement, sauf à faible vitesse, parce que le virage s'effectue automatiquement du côté de l'inclinaison et que la machine reprend une ligne droite dès qu'on remet la machine dans le plan vertical. Il démontra le peu d'importance que pouvait avoir l'inclinaison du tube de direction et de la répartition des masses.

Mr. D.S. Heather émit des doutes sur les assertions de Mr. Jones comme quoi des variations d'angle de chasse de 29°30' à 25° et des variations de 60 à 120 mm. de chasse et même de 80 mm. négatifs n'aient que peu d'influence, sauf assurément dans le dernier cas. Mr. Heather certifia que l'angle de chasse était critique à un demi-degré près. Il se déclara opposé à l'idée que la direction automatiquement revient à zéro lors du retour à la verticale. Répondant, Mr. Jones précisa que le flottement de direction (shimmy) est relatif à la vitesse et qu'aux vitesses de course le bon virage dépend beaucoup de l'effet gyroscopique et que la perfection à toutes les vitesses avec un même réglage de direction n'est possible qu'à l'aide d'un frein de direction. Mr. H. Lorris demanda alors jusqu'où la réduction du diamètre des roues pourrait aller et si

cette réduction serait avantageuse du seul point de vue virage. Mr. Jones indiqua que cela n'influencerait pas énormément mais que des jantes de 16 pouces seraient un minimum.

La plupart des auditeurs réfutèrent un argument de Mr. Jones, établi à l'aide d'un indicateur. Cet appareil aurait prouvé qu'en abordant un virage à droite la main gauche tire sur le guidon, dans le virage la droite tire et en sortant du virage la main droite augmente sa traction. (Contraire de l'automatisme cité plus haut.) Mr. Bastow suggéra que la présence d'un indicateur de réaction rendait le pilote trop conscient, lui permettant d'anticiper une réaction possible, l'appareil étant de ce fait imparfait et cette théorie ne devrait trouver croyance que chez les amateurs de dirt-track.

12 Conseils Royal-Enfield

1. N'embrayez pas brutalement. Cette pratique fatigue inutilement moteur, transmission et pneus.
2. Ne laissez pas les freins tranquilles jusqu'au dernier moment, pour ensuite les appliquer brutalement. Ceci est chercher les dérapages et arracher des kilomètres à vos pneus.
3. N'ouvrez pas la poignée tournante brutalement, donnez à votre machine une vie aisée et cela vous sera rendu.
4. N'oubliez pas de couper le contact

- lorsque vous arrêtez une moto avec un allumage par batterie.
5. Ne faites pas patiner l'embrayage pour éviter de changer de vitesse. L'embrayage est pour servir, ceci est l'asservir.
6. N'ayez pas peur d'utiliser les rapports inférieurs, ils sont aussi pour servir, mais...
7. Ne poussez pas le moteur en vitesse inférieure quand il peut tirer une plus grande. Ceci est un abus.
8. N'essayez pas d'économiser sur

- l'huile ou la graisse. Elles sont moins onéreuses que les factures de réparations.
9. Ne négligez pas les réglages essentiels, particulièrement le jeu aux soupapes et à l'embrayage; si oui...
10. Ne blâmez pas le constructeur pour les conséquences inévitables.
11. Ne roulez pas avec des pneus insuffisamment gonflés. Ils sont chers, mais l'air est gratuit.
12. Ne négligez pas de consulter notre Service à n'importe quel moment.

Réglages pour Triumph

1° Graissage,

Moteur : Eté : Castrol XXL; Shell Triple (ou huile de qualité de S.A.E. 50). Hiver : Castrol XL; Shell Double (S.A.E. 40).

Boîte de vitesses : Castrol XXL; Shell Triple (S.A.E. 50).

Carter de chaîne primaire et fourche télescopique : Castrol Z; Shell Simple (S.A.E. 20).

Moyeu suspendu : Graisse graphitée Shell Rélinax ou similaires. Un indicateur de pression d'huile existe sur toutes les twins et le poussoir doit être sorti dès que le moteur tourne, sinon arrêter immédiatement et en chercher la cause.

L'huile du moteur doit être changée tous les 2.500 kilomètres sauf au rodage, première vidange à 400 kilomètres, 800 kilomètres et 1.500 kilomètres ensuite. Nettoyer les filtres chaque fois à l'essence. Ils sont au nombre de trois, au réservoir d'huile, au carter et à la soupape de surpression.

L'huile du carter de chaîne primaire doit être changée tous les 1.500 kilomètres ou tous les mois (200 cmc.). Changer l'huile de la boîte de vitesses après 800 kilomètres, ensuite tous les 8.000 kilomètres, mais vérifier tous les 1.500 kilomètres le niveau.

Vidanger les bras de fourche tous les 15.000 kilomètres. Remettre de la graisse au moyeu suspendu tous les 30.000 kilomètres mais vérifier les roulements tous les 8.000 kilomètres.

2° Réglages.

Sur la Tiger 100 à cylindres fonte les jeux aux soupapes sont les mêmes que pour la 5 T.

Pour les performances maximum, retirer la conduite du filtre à air et monter un gicleur de 160 pour la T 100 et de 190 pour la T 6. Réduire l'avance à 7 mm. sur la 3 T lorsque le carburant est à faible indice d'octane.

Nettoyer le filtre à air tous les 3.000 kilomètres.

Décalaminer tous les 15 à 20.000 kilomètres.

Bougies recommandées :

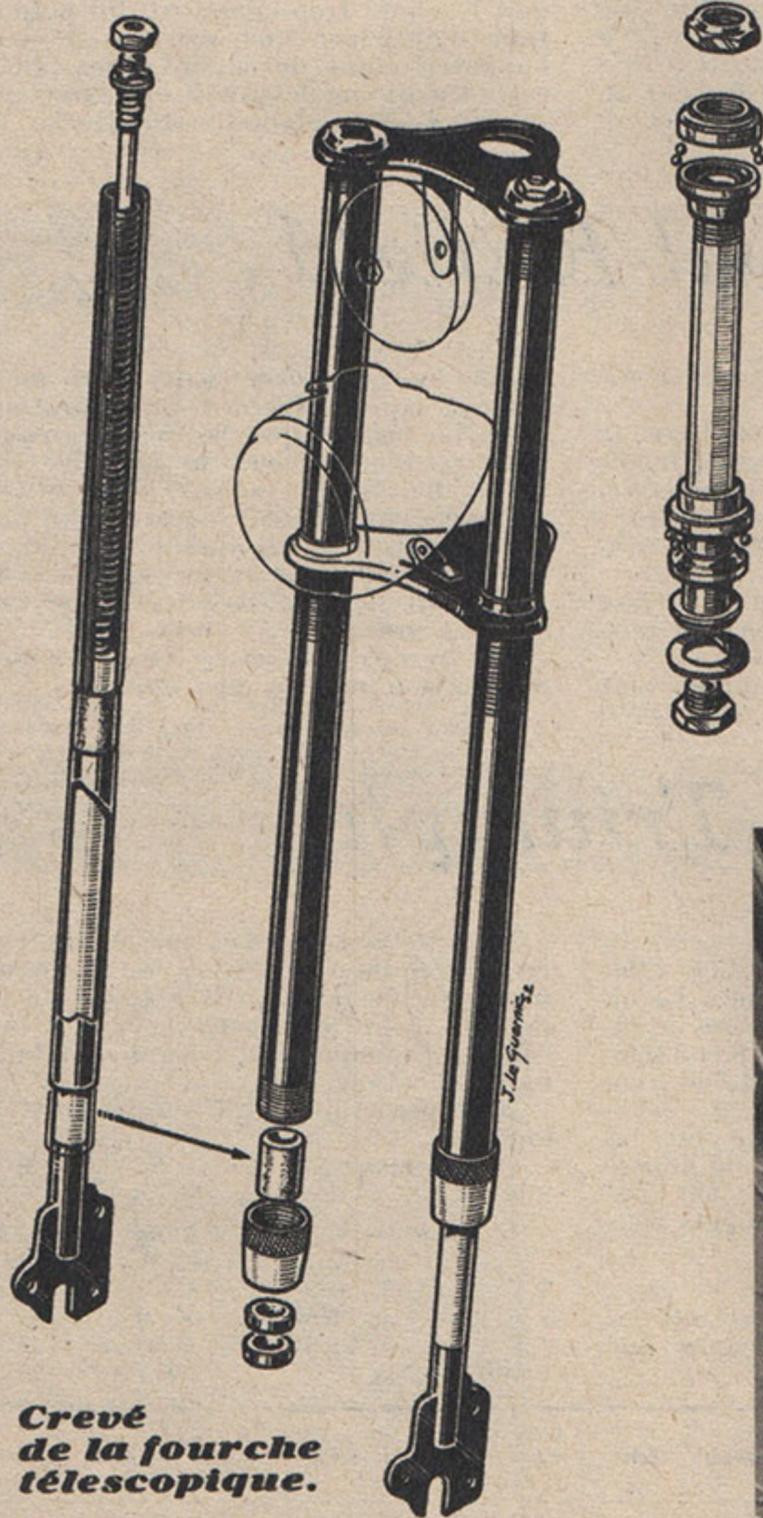
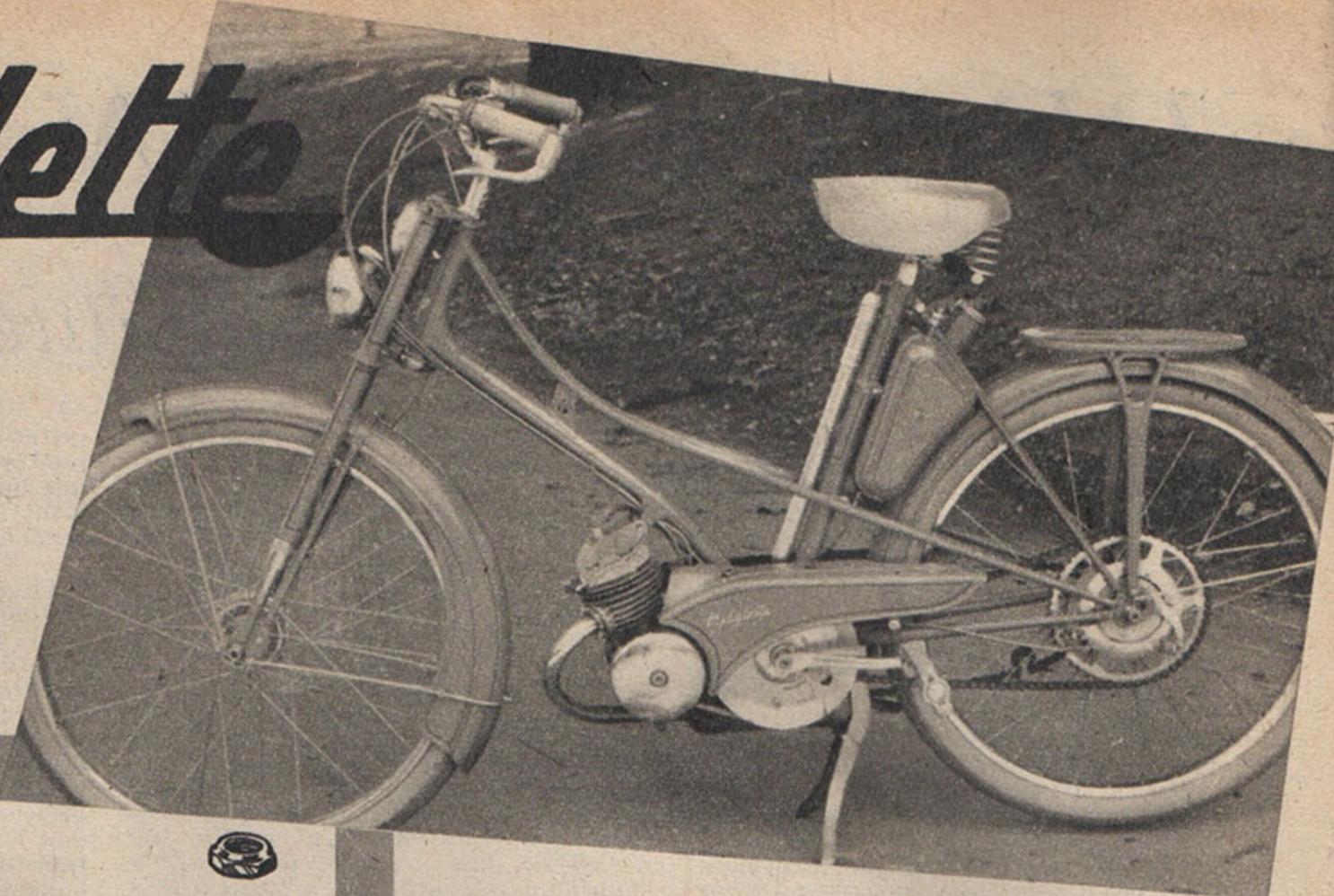
	Champion	K.L.G.	Lodge
3 T	L 10 S	F 70	H 14
5 T	L 11 S	F 80	H 14
6 T	L 11 S	F 80	H 14
T 100	NA 10	FE 80	HLN

TYPE	Jeu à l'admission	Jeu à l'échappement	Gicleur	Volet	Cran d'aiguille	A.O.A.	R.F.A.	A.O.E.	R.F.E.	Avance
3 T	0,02	0,02	120	5/4	2	22°	66°	63°	25°	9 m.
5 T	0,02	0,02	140	6/3,5	2	26°30'	69°30'	61°30'	35°30'	9,5
6 T	0,02	0,02	140	6/3,5	2	26°30'	69°30'	35°30'	35°30'	9,5
Tiger 100 alu.	0,05	0,10	150	6/3,5	3	26°30'	69°30'	61°30'	35°30'	9,5

LA

Mobylette

MOTOBEGANE a tiré récemment de son classique cyclo-moteur Mobylette un modèle de luxe doté d'avantages supplémentaires augmentant l'agrément de conduite, la sécurité et le confort. Dans l'ordre d'importance, signalons : un embrayage automatique, une fourche télescopique, des freins à tambour dans les moyeux avant et arrière, un réservoir de plus grande capacité, une poignée tournante



Crevé de la fourche télescopique.

Le tambour de frein et la fourche télescopique.

« maison » à droite (celle commandant à la fois le décompresseur et les gaz), plus douce et assurant la tension constante et sans variations des deux câbles de commande.

Nous avons déjà décrit la Mobylette normale, nous ne reviendrons pas sur le sujet, d'autant que, avec sa cadence de production d'environ 1.000 par jour, elle est assez répandue pour être devenue familière à tout le monde.

Attachons-nous ici aux particularités qui caractérisent cette machine.

Tout d'abord l'embrayage automatique de conception tout à fait personnelle parce qu'il utilise un principe différent de la normale; son fonctionnement ne dépend pas en effet du régime

Le garde-boue avant est plus enveloppant et la capacité du réservoir a été accrue.

« maison », mais de la vitesse de rotation de la roue arrière. La description succincte de cet organe fait comprendre la raison et l'intérêt de cette solution :

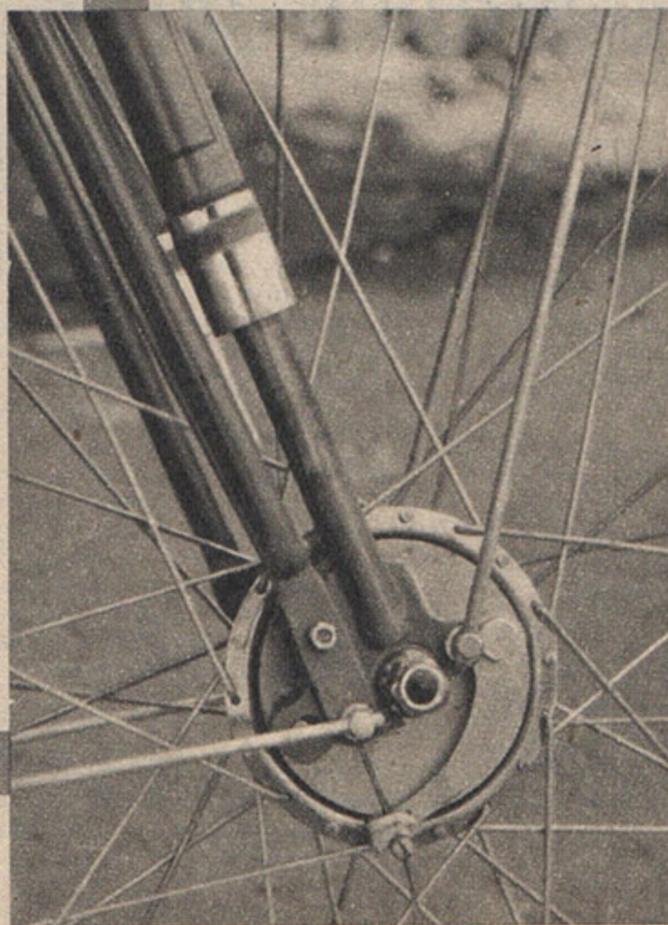
Cet embrayage (qui a fait l'objet de brevets), automatique centrifuge, est caractérisé par le fait qu'il comporte un mécanisme entraîneur intérieur à masselottes solidaire en rotation de la roue arrière et un tambour extérieur entraîné directement, solidaire du moteur. C'est un peu comme un frein à tambour dont les mâchoires internes s'ouvrent ou se referment d'elles mêmes suivant la vitesse à laquelle tourne la roue arrière.

Voici pour le principe; en réalité l'appareil est complété par un dispositif de ressorts compensateurs, destiné à rendre le fonctionnement souple et progressif.

Voici pour la théorie, une théorie volontairement bien schématique et rudimentaire.

Pour plus amples détails, comme dit la Radio, veuillez vous reporter à la vue « éclatée » illustrant ces pages.

Dans la pratique, voici ce qui se passe : Lorsqu'on démarre à la pédale et durant les premiers tours de manivelle à la faible allure d'un départ, le moteur n'est pas entraîné, le conducteur n'a donc d'autre effort à fournir que celui, bien léger, nécessaire à faire rouler la bicyclette, mais quand il atteint une certaine allure, sous l'effet de la vitesse de rotation accrue de la roue arrière, les mâchoires de l'embrayage s'écartent, viennent en contact avec le tambour solidaire du moteur qui est entraîné à son tour. L'effet combiné de l'élan de la machine d'une part, du décompresseur de l'autre, rend la mise en marche aisée et souple.



de luxe

La vitesse à laquelle l'embrayage s'opère peut être déterminée grâce à un réglage, mais, en fait et après expériences et essais multiples, elle a été fixée aux environs de 6 à 7 km. à l'heure.

Le moteur étant lancé la conduite redevient la même qu'avec le modèle standard en prise directe.

Lors d'un arrêt de circulation, les choses se passent de même façon, mais en sens inverse : dès que la rotation de la roue arrière est réduite à la vitesse de 6 à 7 à l'heure, les mâchoires de l'embrayage se détendent et le mo-

suivant les obligations de la circulation, et sans aucune manœuvre supplémentaire de stopper sans arrêter le moteur et de repartir sans avoir à le remettre en route.

En plus, pour les manœuvres à la main, il n'est plus besoin d'avoir recours à un déclancheur, toute la partie motrice étant automatiquement libérée.

La fourche télescopique qui améliore incontestablement le confort est inspirée de celle que

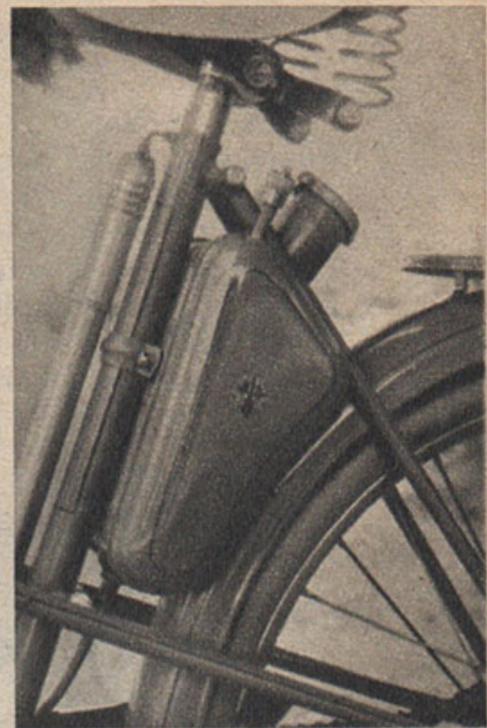
être sécourable, ne serait-ce que pour ménager le pneu arrière généralement seul à pâtir des freinages brutaux.

Nous pensons inutile de nous étendre sur l'intérêt d'un réservoir de capacité aussi grande que possible donnant un plus large rayon d'action, ni sur des garde-boue offrant une plus grande protection et donnant par leur galbe une ligne plus harmonieuse.

Cette nouvelle Mobyette ne supprime pas le modèle courant, il complète la gamme des productions Motobécane.

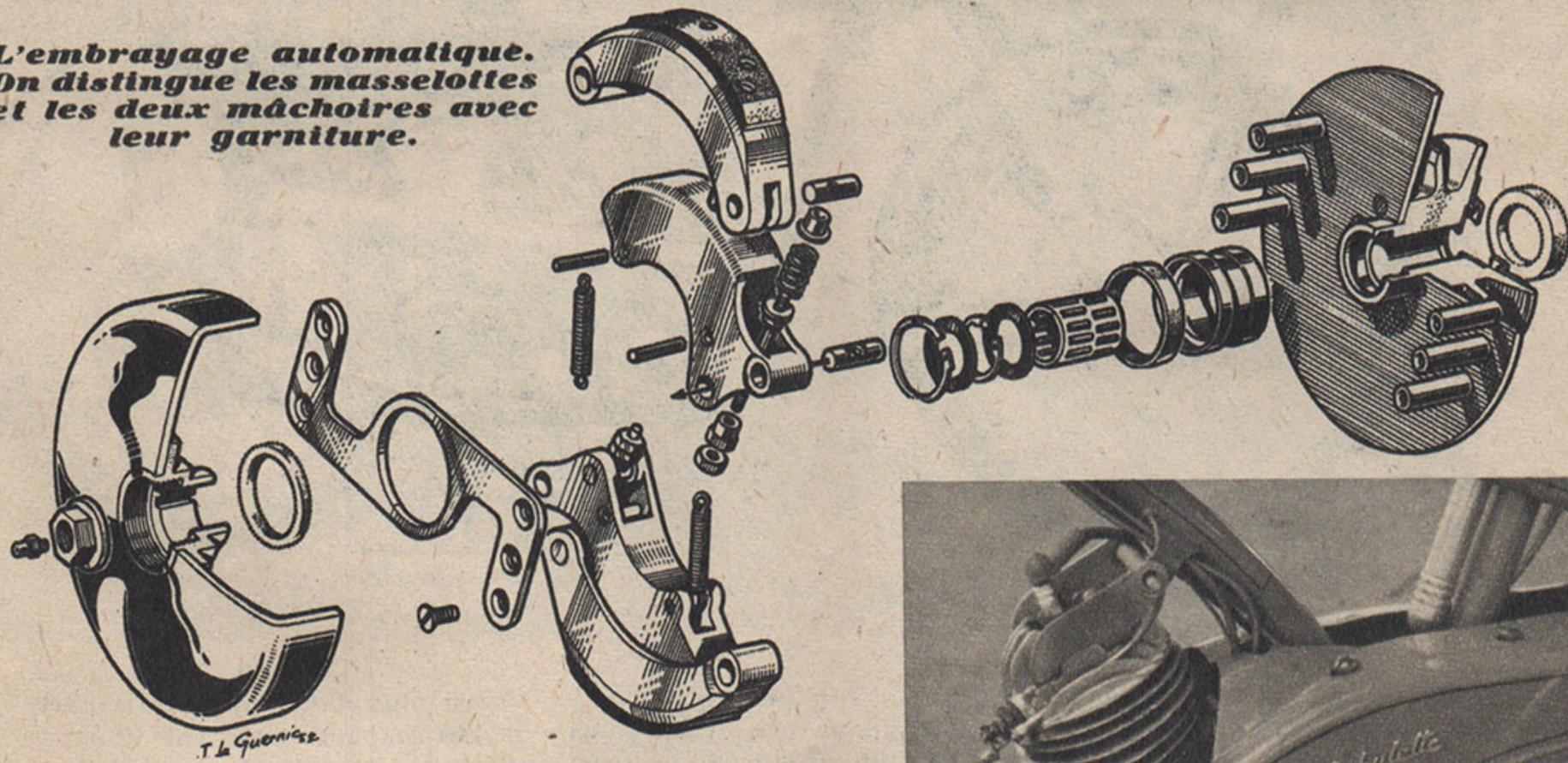
La vogue de l'un de ses modèles ne doit pas, pour un constructeur avisé, être considérée comme un succès définitif garantissant à perpétuité l'avenir de sa marque.

Il faut non seulement améliorer sans cesse ce qui existe déjà, mais prévoir, malgré l'engouement présent, les solutions nouvelles susceptibles de con-



Le réservoir, avec robinet pointeau.

L'embrayage automatique.
On distingue les masselottes et les deux mâchoires avec leur garniture.



teur libéré tourne à vide, comme au point mort, prêt à rentrer en fonction, après quelques tours de pédale.

Ce système a des avantages sur celui qui consisterait à faire dépendre l'embrayage du régime moteur :

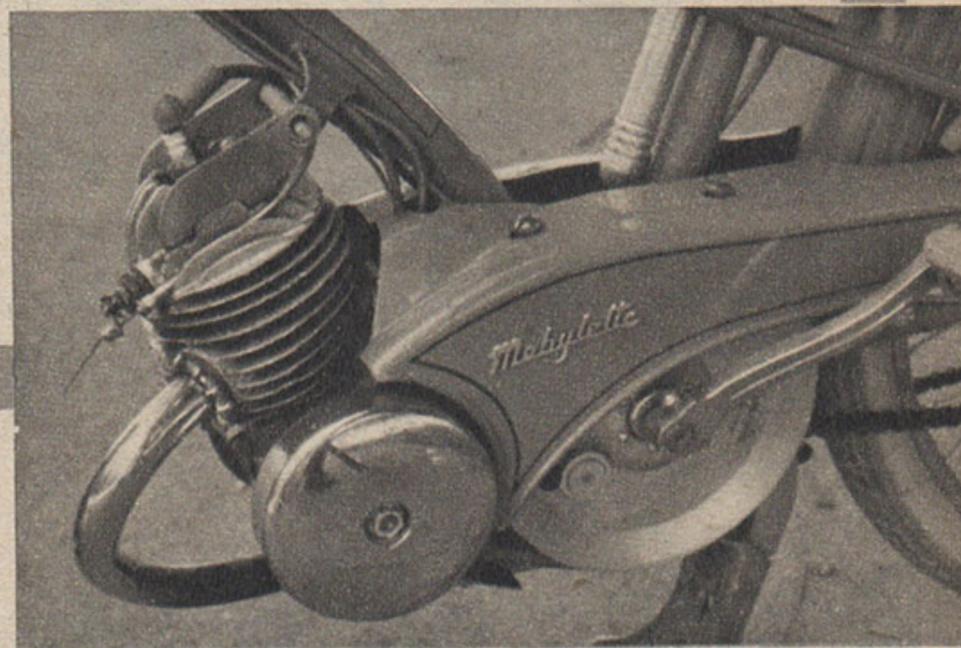
d'abord, en obligeant le conducteur à pédaler, il évite les à-coups au démarrage préjudiciables au mécanisme ;

il élimine ensuite les risques qui résulteraient, au repos, d'une accélération involontaire susceptible d'entraîner la machine à l'improviste : ici, à quelque vitesse que tourne le moteur, le cycle demeure au point fixe.

Les gens de la ville comprendront tout de suite l'intérêt de cette formule qui leur permet,

Motobécane réalise depuis longtemps sur ses autres types, vélos moteurs et motos légères. Elle est efficace et ne talonne pas ; son entretien est réduit à un graissage occasionnel.

Les freins à tambour, c'est de notoriété publique, sont à la fois plus doux, plus progressifs et plus énergiques que ceux sur jantes ; ils ont aussi, sur ces derniers, l'avantage de ne pas être influencés par la pluie et d'être absolument constants dans leur action ; c'est une excellente chose d'en avoir muni les deux roues. Trop de motocyclistes croient encore que le frein avant n'est qu'un secours, comme celui à main d'une voiture ; généralement ils le négligent, ignorant à quel point la combinaison opportune des deux freins peut



L'embrayage automatique est compris dans ce volant solidaire de l'arbre moteur.

server la faveur d'une clientèle elle même mouvante.

La vie d'une industrie est un perpétuel renouvellement, Motobécane l'a bien compris.

MAX END.

Le projecteur et l'avertisseur.

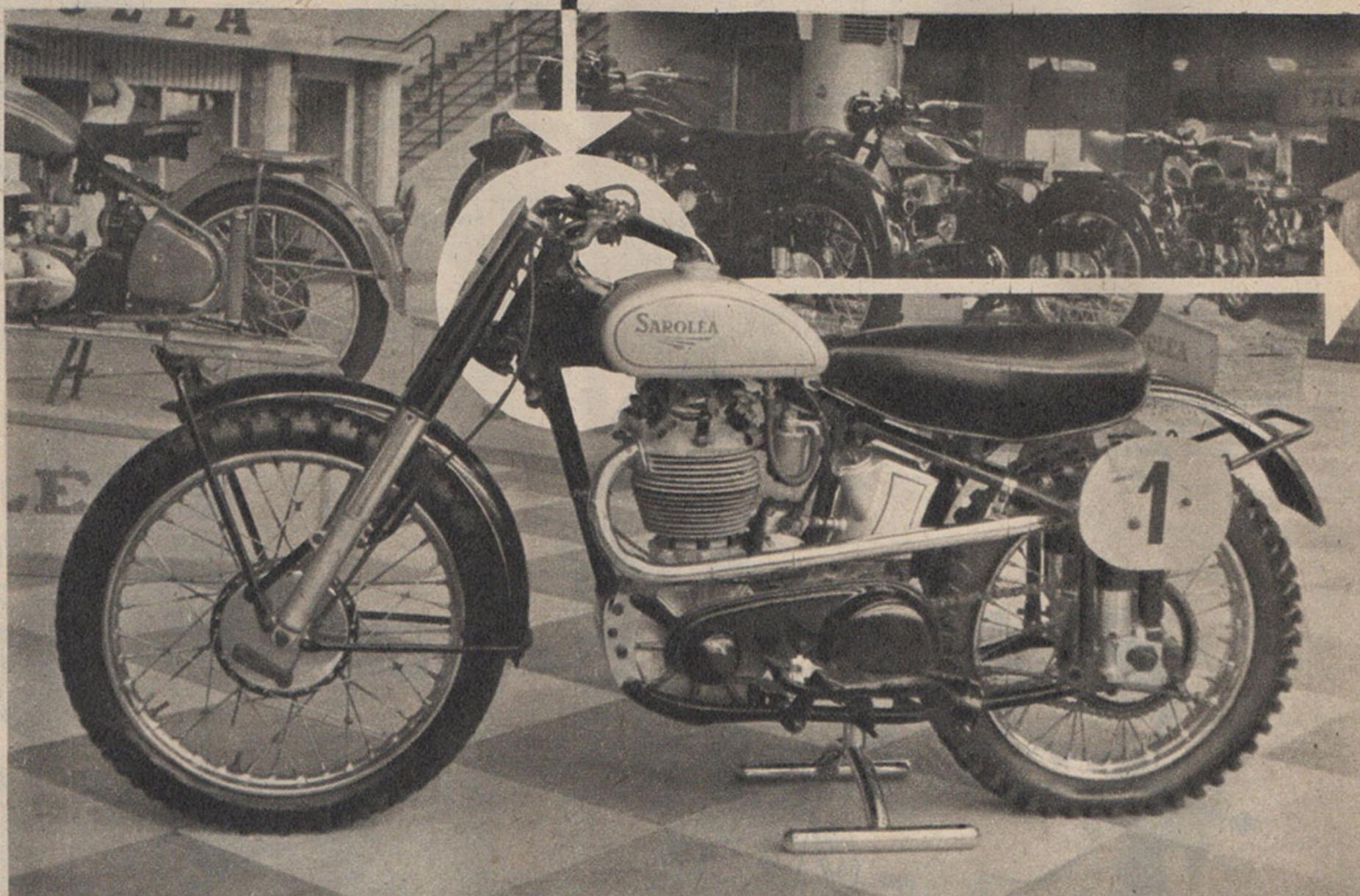


F.N. et Saroléa sont les deux montures de la fameuse phalange de moto-crossmen belges qui, on le sait, ont détrôné, même surclassé l'année dernière les anglais promoteurs et ex-champions européens de la spécialité. On a rien sans peine et il faut convenir que ces

LA SAROLÉA

PARTIE MOTEUR

C'est un 500 culbuteurs extérieurs, ressorts pinces présentant un alésage de 80 mm. pour une course de 98 mm. et un taux de compression variant à la demande de 7,5 à 9 à 1. Le moteur à un régime maximum de



deux grandes firmes d'outre-Quévrain ont consenti un gros effort technique et financier pour mettre au point des machines d'usine

montées par des pilotes « maison ».

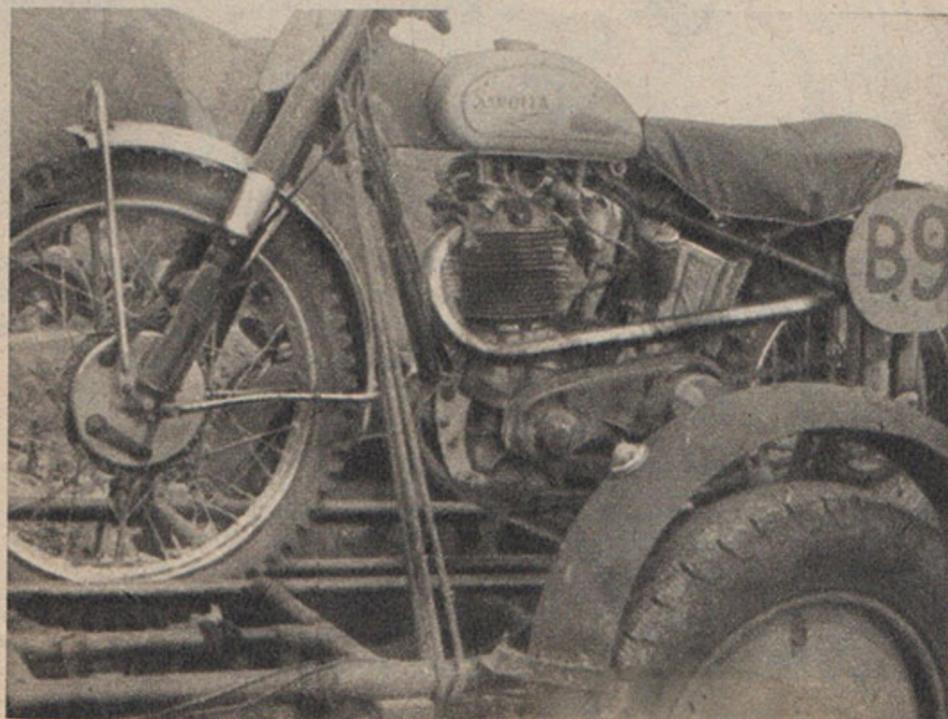
Voyons aujourd'hui les spécifications mécaniques de la Saroléa spéciale cross.

5.800 tours et développe 32 CV. réels.

Les soupapes mesurent 42 mm. à l'échappement et 45 mm. à l'admission pour un diamètre de queue de 12 mm. et de 9 mm., la soupape d'échappement étant au sodium.

Les derniers modèles sont équipés d'une magnéto Bosch type M.Z.S.F. à avance automatique centrifuge par train de masselotes. Ce dispositif assure une bonne souplesse moteur, améliore les reprises et évite de caler le moteur.

La culasse, aux ailettes largement dimensionnées, est maintenant tenue par des colonnettes à double vissage (dans le carter avec un pas de 100 et dans la culasse avec un pas de 125), ce qui assure, sans joint, un serrage judicieusement réparti et une parfaite étanchéité.



**La Saroléa
d'un coureur
belge
arrive
à pied
d'œuvre.**

Le piston fortement bombé avec deux méplats très accentués pour le passage des soupapes, possède trois segments d'étanchéité de 2 mm. et un racleur de 3 mm. 5 ajustés en coupe droite.

La sortie d'échappement est montée cône.

La pompe à huile est du type à engrenages. Des régulateurs de débit à vis pointeau sont montés vers les culbuteurs et le bas de cylindre pour le graissage de la jupe du piston.

La boîte de vitesse maison est évidemment à 4 rapports (première en haut) étagés en cross.

SPÉCIALE CROSS

Le carburateur est un Amal racing à cuve séparée monté généralement avec un gicleur de 440.

La chaîne primaire sous carter de protection est lubrifiée par une arrivée d'huile réglable venant directement de la boîte à huile.

Le très petit réservoir de carburant type cross a une capacité d'environ 6 litres d'essence.

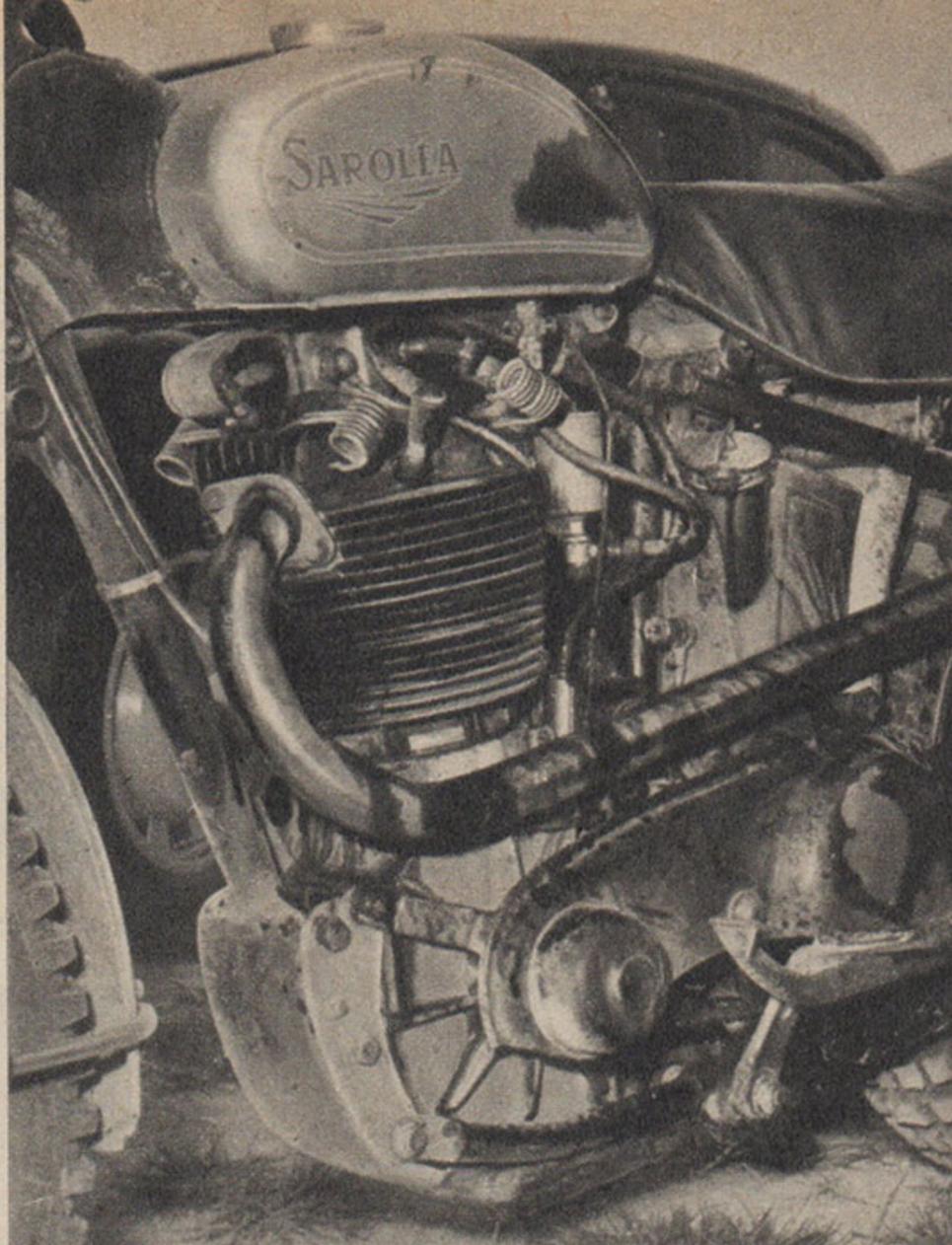
PARTIE CYCLE

Cadre renforcé suspendu à l'avant et à l'arrière (cependant l'ensemble de la machine n'excède pas 140 kgs). La roue arrière joue dans le cadre rigide par l'entremise traditionnelle d'une suspension à plongeurs verticaux freinés par deux amortisseurs hydrauliques séparés.

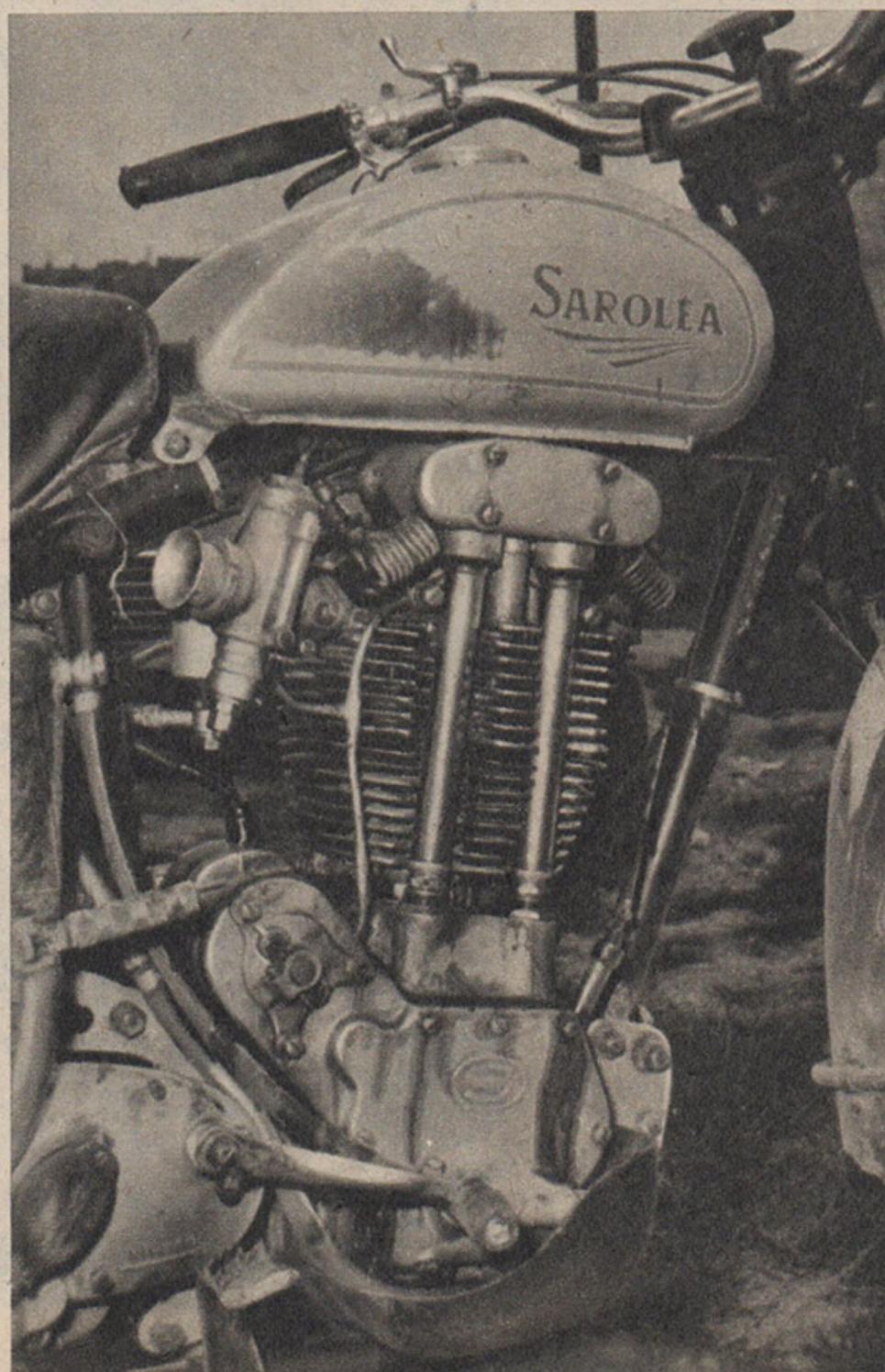
La fourche avant, du type télescopique, est à coulisseaux de gros diamètre.

En général les coureurs français habitués à la suspension par cadre oscillant modifient leur Saroléa suivant cette dernière conception de suspension. Ils trouvent que la machine ainsi équipée colle mieux à la piste, encaisse mieux le terrain et est surtout moins sujette aux coups de raquette. De plus elle présente ainsi un débattement largement amélioré atteignant 10 ou 12 cm.

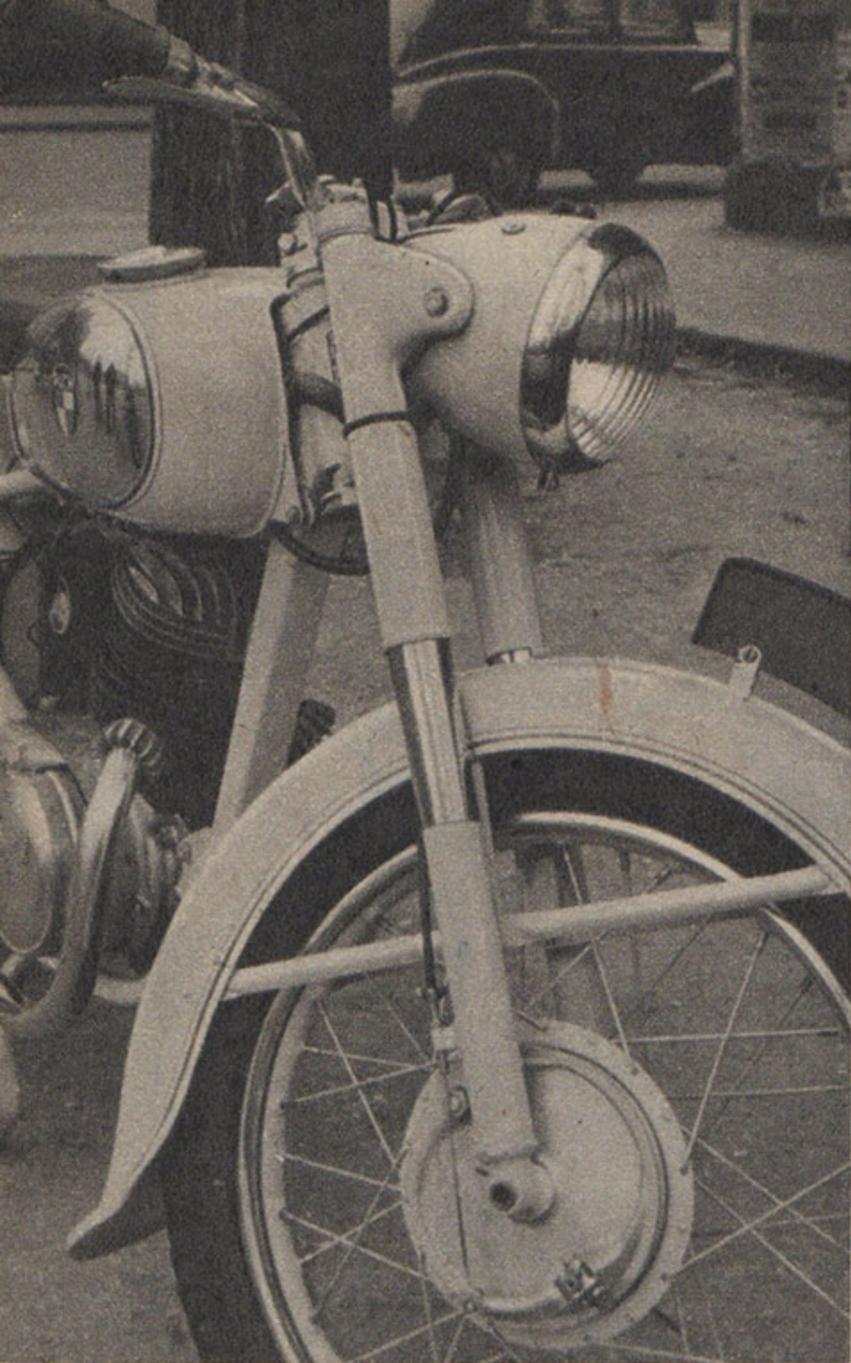
La Saroléa du coureur Perlin, pho-



Vue côté
échappement.
Souvent
les coureurs
protègent
les ressorts
de soupapes
par un
petit
cache
métallique.



Le moteur
a conservé
l'allure
traditionnelle
de la marque
et
dérive
des
anciens
« Grégoire ».



LA PUCH 250 T. F.

de façon à refroidir énergiquement le piston d'échappement qui bénéficie peu du balayage des gaz frais.

Les deux pistons plats ont une longueur de jupe identique, avec des axes cylindriques.

L'embiellage se compose d'une bielle maîtresse, solidaire du piston AV., et d'une bielle auxiliaire, axée sur un ergot de la bielle maîtresse, solidaire du piston de transfert.

L'embiellage est monté sur aiguille, et le robuste vilebrequin, avec contrepoids circulaires, sur 2 roulements à rouleaux côté transmission et 1 roulement côté dynamo.

Un examen des mouvements des deux pistons dans leur cylindre respectif révèle une marche dissymétrique, permettant de décaler les temps d'ouverture des transferts et de l'échappement. Il est donc possible de croiser davantage les temps et d'approcher le diagramme de distribution d'un moteur 4 temps. Les pertes de gaz frais sont considérablement diminuées et le rendement s'en trouve accru.

Une vis sans fin, placée entre les deux roulements du vilebrequin côté transmission, entraîne une pompe à huile à piston par l'intermédiaire d'un pignon denté. Le piston de la pompe, solidaire du pignon, est pourvu d'une gorge sinusoïdale où se trouve engagé un ergot fixe. A chaque rotation, le piston accomplit donc un mouvement ascendant ou descendant, suivi du pignon dont la denture bénéficie d'une taille spéciale.

grâce à l'entraînement par vilebrequin, et à la charge grâce à la synchronisation avec l'admission des gaz. Le lubrifiant est directement envoyé sur les parois des cylindres et s'écoule par gravité dans des augets d'où elle est distribuée aux différents roulements.

La boîte de vitesse à 4 rapports est entraînée par chaîne primaire. Le pignon de sortie est claveté sur l'arbre secondaire, ce qui interdit la prise directe; le moteur tourne à l'envers, ainsi que l'arbre primaire. Les vitesses sont commandées par un sélecteur et le verrouillage s'effectue par clabots. Le kick starter entraîne directement, par l'intermédiaire d'un secteur denté et d'un pignon inverseur, le pignon de mise en marche solidaire de la couronne d'embrayage. On peut ainsi lancer le moteur en débrayant, si une vitesse est engagée. La prise du compteur se trouve dans la boîte de vitesses.

D'aspect intérieur, le bloc-moteur est particulièrement net, deux carters ovoïdes profilant l'ensemble. Sélecteur et kick à gauche.

L'allumage s'obtient par une dynamo, calée en bout de vilebrequin, sous un carter en tôle, protégeant également les rupteurs, le régulateur et le condensateur. Une lampe témoin permet de vérifier la charge de la batterie. L'avance est fixe.

La ligne générale de la 250 Puch donne une impression caractéristique de robustesse et d'élégance. La finition est très soignée, avec émail jaune paille ou rouge, et panneaux de réservoir chromés.

La fourche télescopique et le volumineux tambour de freins.

Réservoir essence : 11 l. dont 5 en « réserve ».

Réservoir huile : 1 l. 5.

Contenance de chaque élément de fourche AV. : 100 cmc.

Freins : diamètre 180 mm.

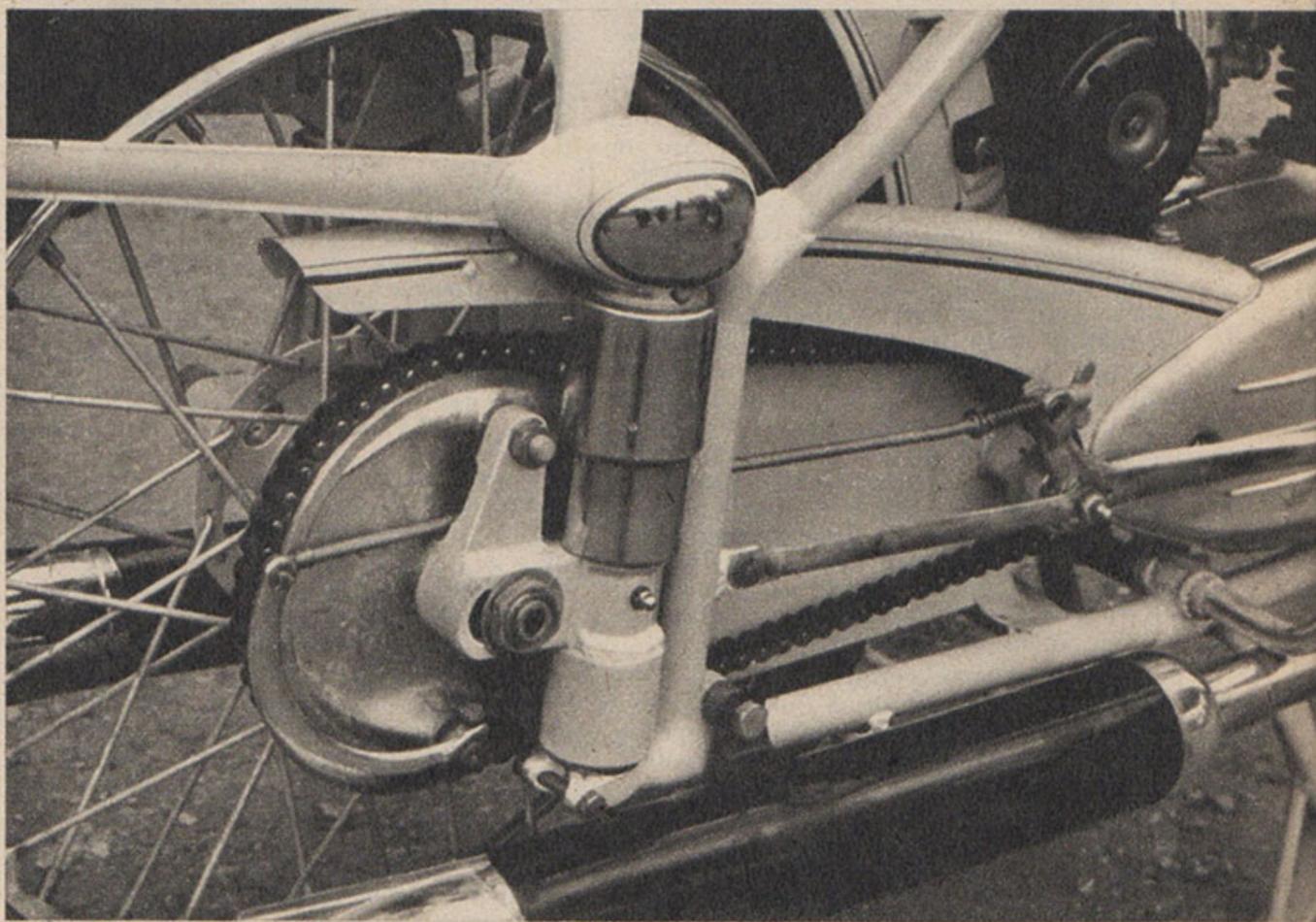
Largeur des garnitures : 25 mm.

Le moteur de la 250 Puch est un 2 temps à 2 alésages en U et chambre de compression commune. Alésage : 45 mm. x 2. Course : 78 mm. La puissance atteint 12 CV. à 4.500 t.m.

La culasse est en alliage léger, avec de fines ailettes s'incurvant pour contourner les boulons de fixation. Le profil de la chambre de combustion s'aplatit en regard de l'alésage postérieur, et la bougie placée obliquement au-dessus du piston AR, commandant le transfert bénéficie d'un refroidissement efficace.

Le cylindre est réalisé dans une fonte très dure (ce qui nécessite un rodage assez long). Le cylindre avant groupe les 2 lumières d'échappement (21 x 30 mm.) et la lumière d'admission (20 x 42 mm.). La pipe d'admission contourne le cylindre AR. Le cylindre AR. groupe les 3 lumières de transfert (15 x 27 mm). L'ailette de l'ensemble est particulièrement généreux.

La suspension AR. : Un petit capotage ovoïde masque le système de réglage. Le carter de chaîne isole complètement la roue. L'ancrage du frein est particulièrement robuste.



Le débit de la pompe est tributaire d'un petit piston découvrant plus ou moins le passage d'arrivée d'huile, ce piston étant commandé par la poignée tournante de gaz, en même temps que le boisseau de carburateur. Le débit d'huile est donc proportionnel au régime moteur

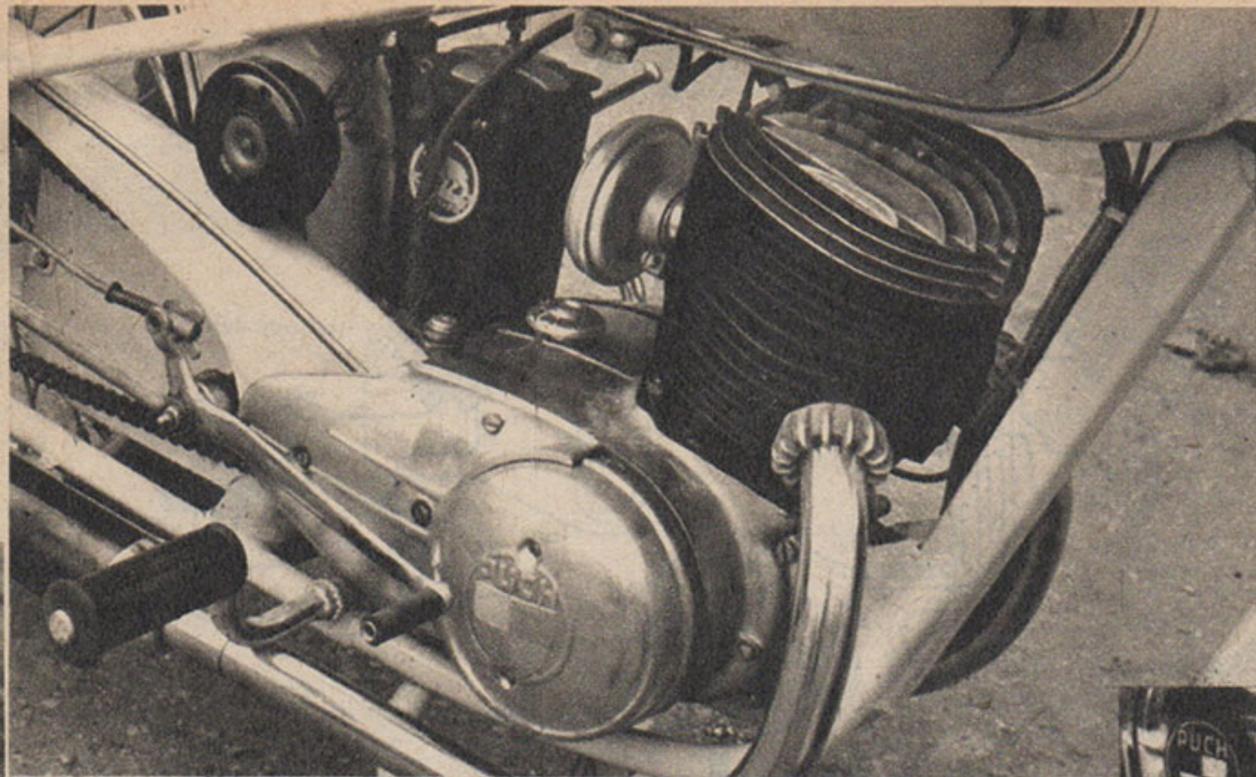
CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR

Cylindrée : 248 cmc. 1.

Alésage : 2 x 45 mm.

Course : 78 mm.

Rapport volumétrique : 6.2 à 1.



un repère rouge permet de doser le débit. Lorsque le repère du disque coïncide avec un autre repère marqué sur le carter, le débit est normal, consommation : 1 litre aux 500 km. en conduite normale et 1 litre aux 300 en conduite rapide. En agissant sur la vis réglant la tension du câble de commande, on peut augmenter ou diminuer le débit. Deux marques + et - gravées sur le disque suppriment tous risques d'erreurs de réglage. Lorsque le signe + se rapproche du repère rouge marqué sur le carter, le débit augmente et vice versa.

Puissance maxi. : 12 CV. à 4.500 t.m.
Graissage : à huile perdue, sous pression, par pompe.

Carburateur : Puch P. 30/2 avec filtre et volet d'air,
passage : 30 mm.
gicleur : 125 ou 130.
aiguille : 3^e cran en haut.

Transmission primaire par chaîne; rapport : 2,32 à 1.

Embrayage : 6 disques moteurs garnis de pastilles Ferodo,
6 disques récepteurs en acier.

Rapports de boîte :

1^{re}, 2,75 à 1,
2^e, 1,5 à 1,
3^e, 1,0 à 1,
4^e, 0,765 à 1.

Rapports totaux :

1^{re}, 18,7 à 1,
2^e, 10,24 à 1,
3^e, 6,82 à 1,
4^e, 5,21 à 1.

Allumage : par dynamo à courant continu et batterie,

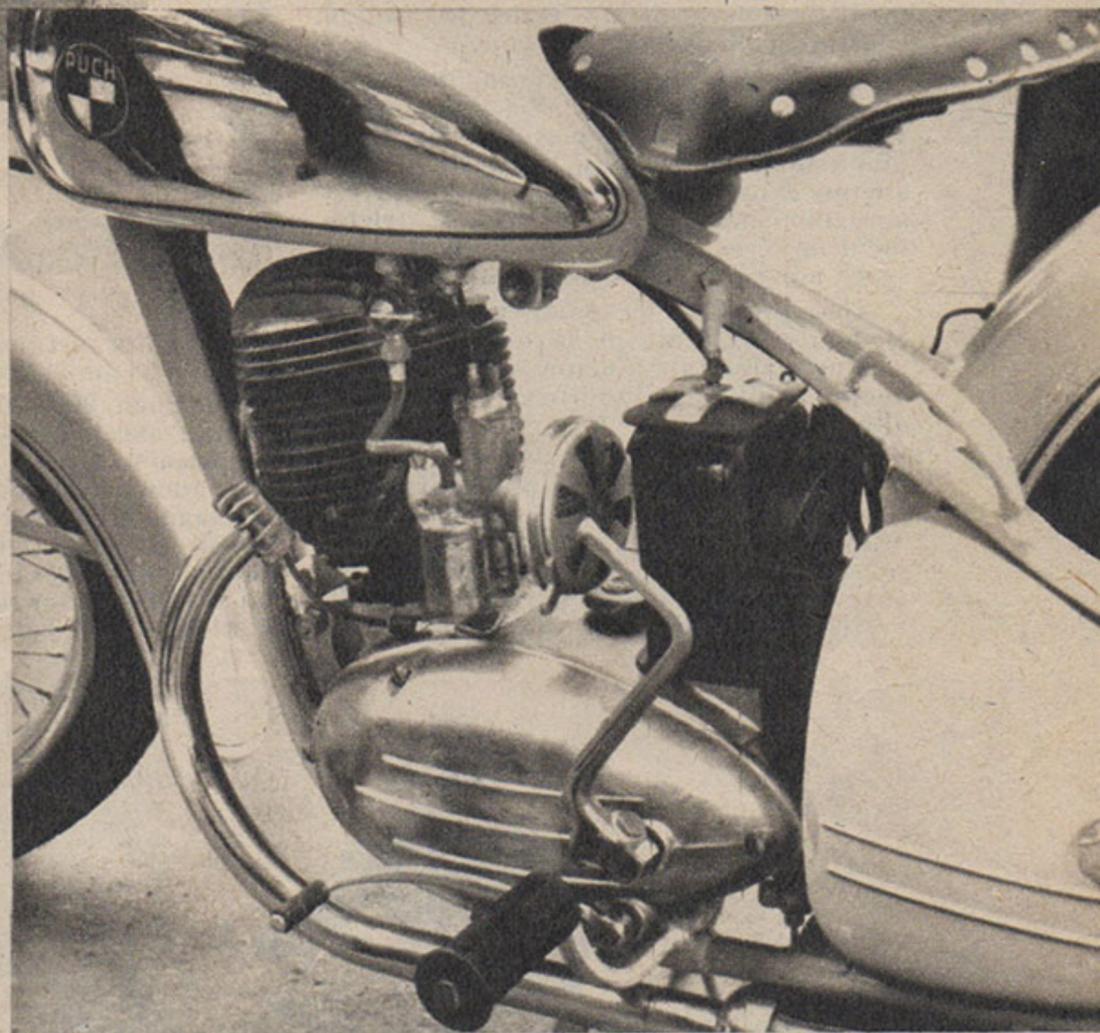
dynamo 6 V. 35/50 W,

batterie : 6 V. 7 AH.

écartement des vis platinées : 4/10 mm.,
avance : 8 mm. avant P.M.H. du piston AR.

Le moteur et son carter, très facile à nettoyer.

Vue côté embrayage. Notez le système de fixation de la batterie et la poignée latérale sur le cadre.



RÉGLAGE DU DÉBIT DE LA POMPE À HUILE

Un regard sur le carter donne accès à la pompe. Un disque de réglage portant

ESSAI A MONTLHÉRY

Ce fut un de nos lecteurs, M. Bouillon, qui nous proposa aimablement sa machine personnelle pour l'essai.

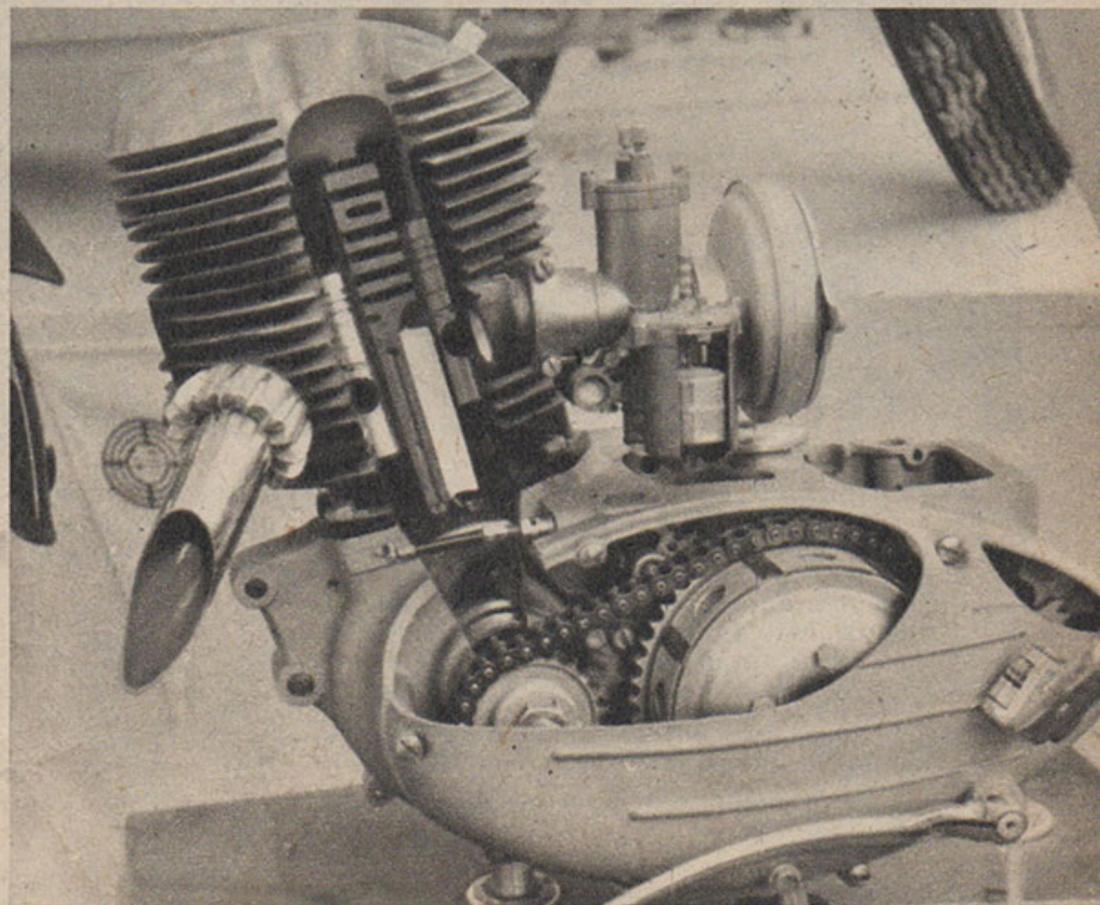
L'aspect extérieur révélait une mécanique parfaitement entretenue, bien que le compteur marquât 14.000 kilomètres.

Le plein fut fait à la sortie de Paris, avec du supercarburant et l'autodrome fut rapidement atteint.

Après démontage du tansad, et remplacement du gicleur d'origine de 130 par un 135, les premiers tours de piste permirent de juger de la carburation.

Bien qu'apparemment pauvre, les électrodes de bougies étant blanches, il apparut qu'il n'était pas nécessaire d'augmenter le gicleur, le moteur ayant ten-

Le moteur Puch.



dance à « barboter » à pleine ouverture d'admission, ce qui faisait perdre quelques kilomètres. Cette particularité du moteur s'engorgeant à plein régime avec une carburation riche est la caractéristique de toutes les Puch 250, ceci étant dû au système de distribution, lequel, nous l'avons vu, restreint de façon sensible la perte de gaz frais tout en autorisant une avance marquée à l'ouverture des transferts. La presque totalité des gaz frais étant utilisés, il y a lieu, pour le réglage de la carburation, de se rapprocher des tolérances du moteur 4 temps, autrement dit coloration très claire de l'isolant central de l'électrode de bougie.

Après plusieurs essais, le meilleur tour était chronométré en 1' 25" 3/5, moyenne : **107 km.-h. 157**. La performance, pour une machine de ce type, ne prétendant à aucune caractéristique sport, nous surprit agréablement. La machine était strictement de série, le filtre à air avait été conservé ainsi que les supports de sacoches.

Après ce premier galop et malgré la chaleur accablante de la matinée, notre 250 ne présentait aucune trace de fuite, aucun suintement anormal, pas d'auto-allumage, bougie claire sans boursoufflures.

L'essai sur le routier ne put malheureusement être effectué suivant les normes ordinaires. Une partie du circuit étant en réfection, nous dûmes nous contenter d'un parcours réduit, avec départ au delà de la bretelle de Couard, et raccordement de

et par suite fort accidenté fut couvert en 4' 48, à la moyenne de 76 km.-h. 248.

La Puch 250 se comporta admirablement : excellente tenue de route, bonne suspension, virages rapides en toute sécurité, aucun flottement, ni guidonnage. Le freinage, très progressif, est d'une rare puissance. Les vitesses claquent sec, comme sur toutes les machines allemandes ou d'Europe centrale. Le moteur monte alertement en régime, et il faut d'ailleurs

le faire vriller pour tirer le maximum de la machine, surtout en 3^e, car la 4^e est plutôt longue et la puissance normale est atteinte à un régime relativement élevé et proche du régime maximum. Cette 250 peut parfaitement être conduite en « père tranquille ». Les reprises sont évidemment moins nerveuses et deviennent plus souples et plus coulées. Le régime moteur ne s'affaisse pas et reprend graduellement.

Quelques mots sur l'étagement de la boîte. La Puch, née au cœur d'un pays montagneux, est tout naturellement conçue en vue de surmonter les pires difficultés. Sa capacité de franchissement en duo atteint 30 % en 1^{re}, ce qui en fait une auxiliaire précieuse pour la haute montagne et le tourisme sous une forte charge permise par l'exceptionnelle robustesse de la partie cycle.

En pays plat, la 1^{re} se révèle trop courte, et ne sert virtuellement qu'au démarrage. Encore peut-on parfaitement utiliser la seconde. Entre la 2^e et la 3^e existe un trou sensible, nécessitant une vigoureuse action en seconde pour avoir une reprise nerveuse avec le rapport supérieur. La 3^e, bien calculée, permet le franchissement de toutes les côtes de nos régions, même à deux, et en fait, seules 3^e et 4^e servent utilement sur un itinéraire moyennement accidenté.

Cet étagement des vitesses permet l'attelage d'un side confortable sans nuire aux capacités de la machine, car avec 18.7 à 1 en 1^{re} et 10.24 en seconde, on vient à bout de toutes les difficultés. Rappelons que deux Danois bouclèrent l'année dernière le Rallye de Monte-Carlo,

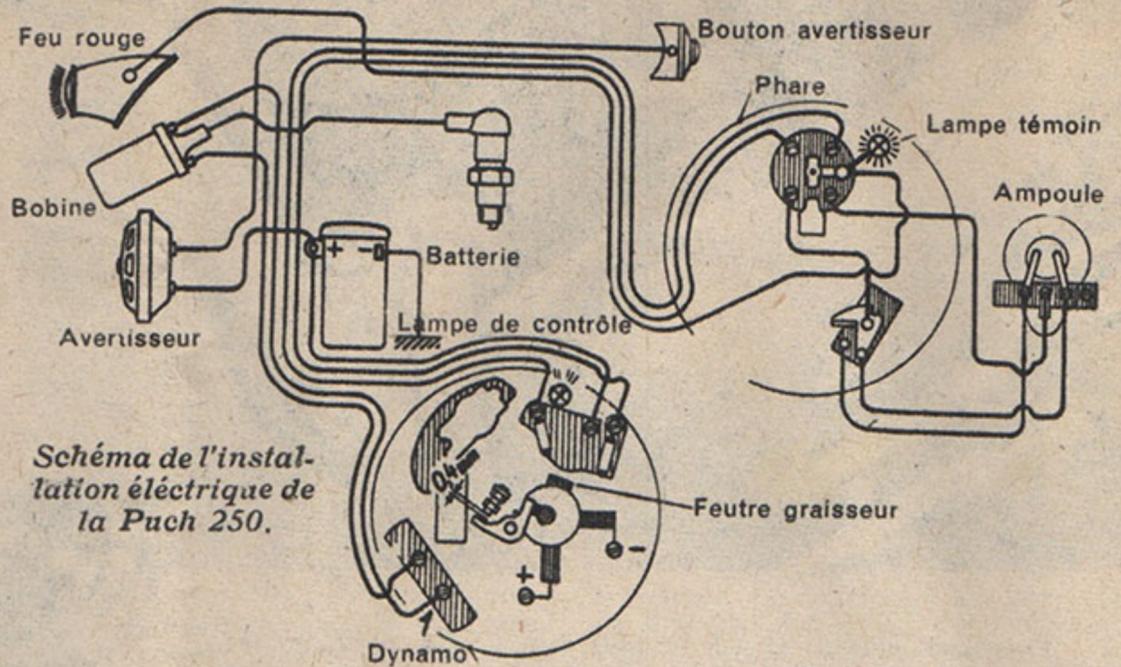


Schéma de l'installation électrique de la Puch 250.



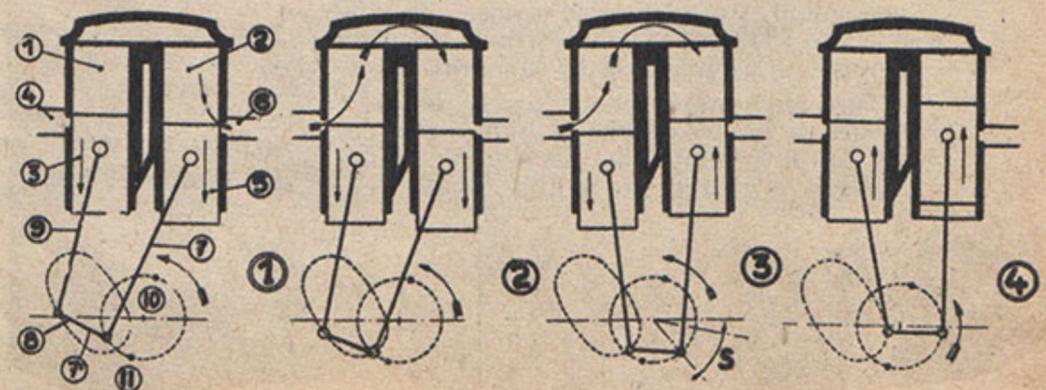
fortune en terre battue. Kilométrage : 6 km. 100. Deux longues lignes droites manquaient par rapport au circuit complet de 9 km. 181, ce qui automatiquement diminuait la moyenne réalisable et empêchait toute confrontation avec les résultats antérieurs de machines de même classe.

Nous procéderons d'ailleurs sous peu à un second essai sur le parcours complet.

Le meilleur tour de ce circuit restreint

Le crossman Humbert Jean, sur 250 Puch.

Principe de fonctionnement du moteur 2 temps en U. L'échappement est fermé avant que le transfert ne se termine ; supprimant les pertes de gaz frais.



réputé pour ses difficultés, avec un sidecar Puch.

La manœuvre du sélecteur, placé à gauche, est inversée par rapport à la normale : 1^{re} en bas, le reste en haut.

Il se manipule aisément, par contre chaque clabotage est accompagné d'un claquement sec, d'ailleurs sans influence sur la solidité et la longévité de la boîte.

Une critique qui n'en est pas une : la béquille touche trop facilement dans les virages, mais tout le monde ne vire pas sur les poignées de guidon ! A la suite de ces tests probants, M. Bouillon nous confia bien volontiers ses impressions sur la machine ; grosses qualités : tenue de route, aptitude en virage, maniabilité.

— Freinage puissant, assurant une sécurité complète, même dans les durs parcours de montagnes.

— Départs aisés, à condition de faire bien attention à ne pas noyer le moteur, surtout à chaud.

— Autre avantage très pratique, le kick direct sur la transmission primaire, permettant de remettre rapidement en route en débrayant, sans avoir à rechercher le point mort (agréable pour les débutants qui calent en plein embouteillage!).

— La chaîne secondaire fut changée à 7.000 kilomètres, la primaire à 11.000.

— Jamais de perles à la bougie.

— Consommation oscillant entre

Paris-Bordeaux 600 km. à deux en 10 heures, 1 heure d'arrêt compris.

En résumé, la Puch est une 250 sur laquelle on peut compter, excessivement robuste et endurante, capable de performances brillantes, surtout en pays accidentés pour lesquels elle est particulièrement adaptée.

Plus sobre, à performance égale, qu'une machine de même cylindrée, et ce, grâce à son système de double alésage, elle concréte la machine moyenne par excellence, capable de remarquables performances routières si l'on conduit « sport » et sur les intermédiaires.

D'un entretien très simple et peu onéreux, elle mérite pleinement son succès commercial et honore la grande firme de Graz.

A. NEBOUT.

R. COURT.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

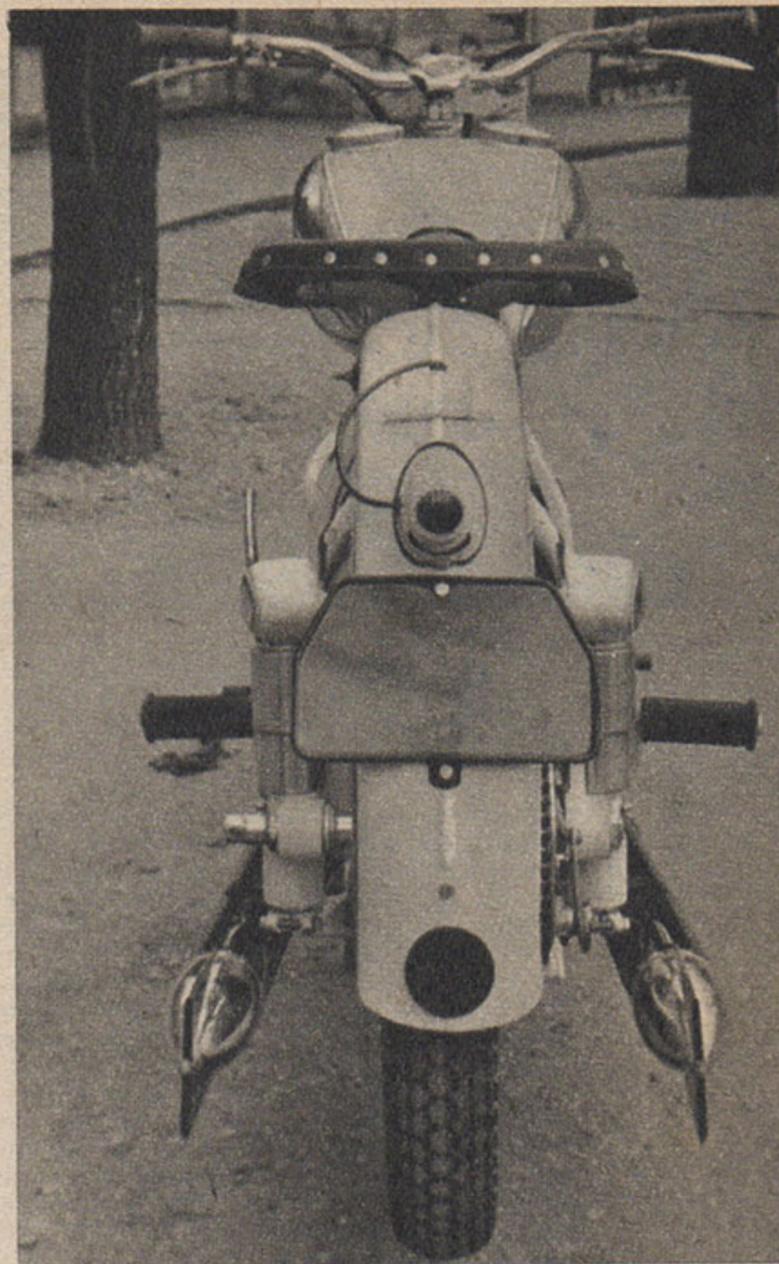
Circuit de vitesse : (2.548 m.). — 1 tour lancé, position allongée : 1' 25" 3/5, moy. : 107 km.-h. 157. 1 tour lancé, position touriste : 1' 33" 4/5, moy. : 97 km. 800.

Circuit roulier : (9.181 m.).

Vitesses maximum :

en 1^{re} : 25-30 km.-h.,

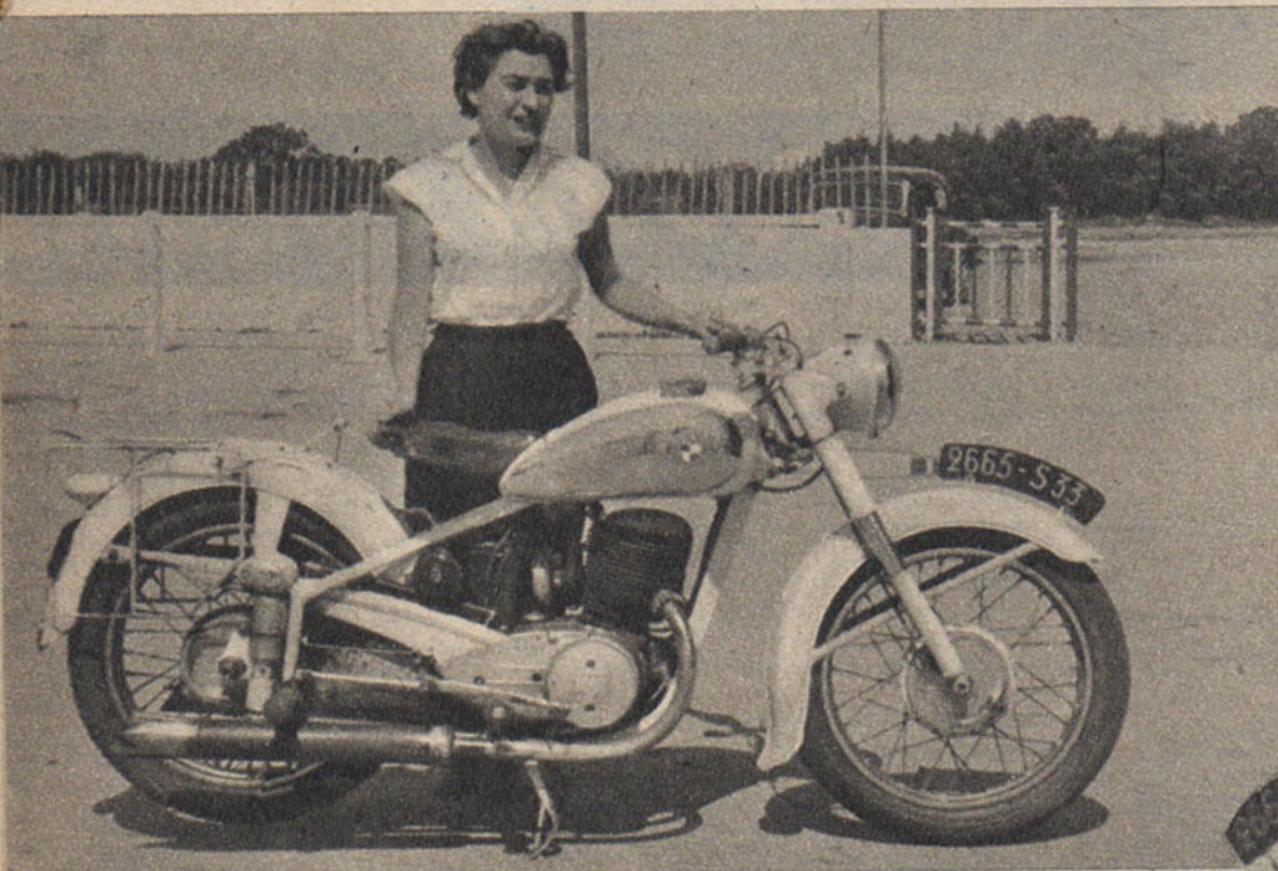
en 2^e : 45-50 km.-h.,



en 3^e : 70-75 km.-h.,
en 4^e : 97 km.-h. 800 (vitesse chrono).

Freinage : (base de freinage de Montlhéry, sol sec) de 50 km.-h. à l'arrêt complet : 8 m. 20.

Essai effectué avec : gicleur : 135.
supercarburant,
bougie Bosch 225.



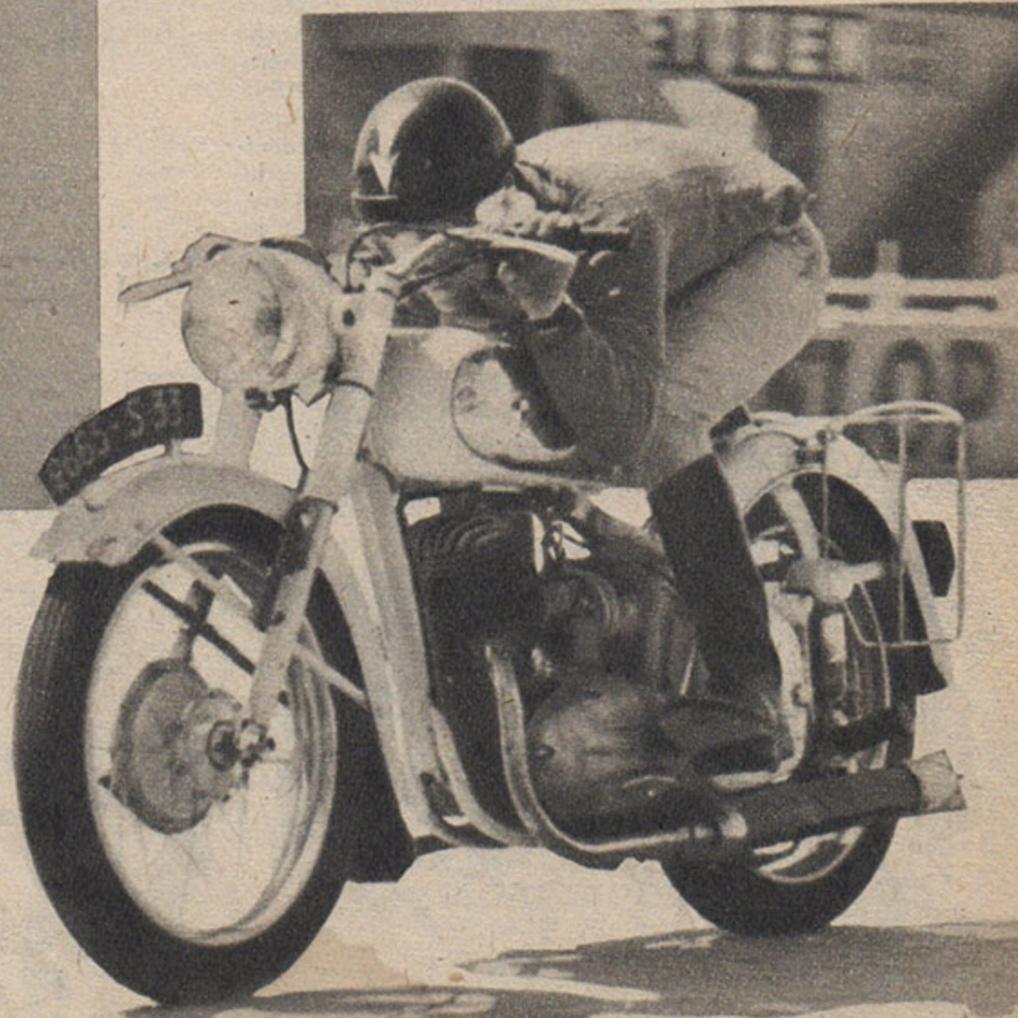
3 l. 1/2 et 4 litres aux 100 à 90 compteur suivant le profil de la route.

— Le rodage fut assez long ; un serrage à 4.000 km. et un à 13.000 km. (!), à la suite duquel il augmenta le débit de la pompe à huile.

— A déplorer une boîte bruyante lors du passage des vitesses, une 1^{re} trop courte, et une panne du conjoncteur-disjoncteur qu'il fallut changer.

— Une performance pour terminer :

Mme conserve un sourire stoïque malgré le soleil aveuglant. L'épéron sur le garde-boue AR servait à la fixation du tan-sad, et se révéla assez fâcheux en position allongée, ce qui obligea notre essayeur à adopter une position peu orthodoxe.





A force de changer continuellement de nations, il arrive d'être obligé le matin de faire un effort pour se souvenir dans quel pays l'on se réveille.

C'est ce qu'il arrive en ce moment où la voix de quelque noctambule attardé, vocalise à pleins poumons, sans souci de la nuit qui s'écoule encore dans la rue. Mais il se passe bien quelques pénibles secondes avant que cet air déjà entendu, me rappelle que nous sommes à un bout de l'Europe, où la première lueur du jour est guettée et chantée du haut de saintes lunas.

Malgré le retard causé par les « routes » balkaniques, je n'ai que peu de courrier à la poste restante. M'étonnant interrogativement auprès de certains habitants de cette ville, j'obtiens quelques explications un peu embarrassées, mais très nettes. Constantinople étant un mot dérivé du grec est donc répudié et volontairement méconnu ici.

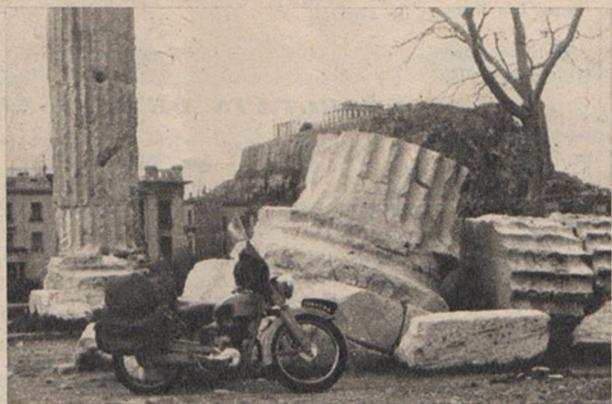
Vous feriez d'ailleurs preuve d'un manque de tact en prononçant ce mot-là. L'on froisse sans le vouloir, parfois.

L'on peut par exemple faire la même faute de courtoisie envers un Sicilien en lui confiant (imprudemment...) que vous le considérez comme Italien. Même sans insister... En conclusion, le courrier qui vous est adressé à... Constantinople fait en principe retour à l'envoyeur.

Dix jours se passent à visiter... Istanbul, ses musées et ses curiosités entre autres, un marché forain, que chaque dimanche voit s'étirer dans une longue ruelle tortueuse et en pente. De magnifiques tapis orientaux sont exposés, à même le sol. Comme d'habitude, les viandes, les poissons et les pâtés, cuisent sur la chausée. Les étalages les plus bizarres et les plus odorants, freinent la foule au passage.

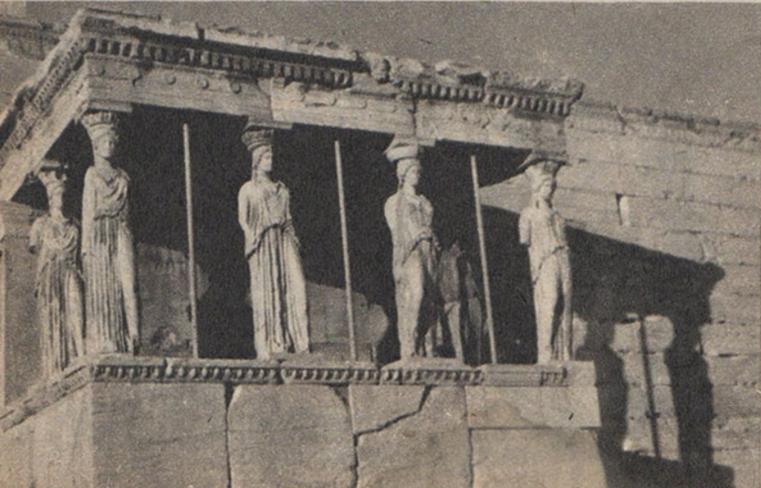
L'ambiance est vraiment curieuse. Le mélange des musiques qui descendent des

Sur la frontière Gréco-Albanaise.



Athènes ; au fond, l'Acropole

Les célèbres Cariatides.



guinguettes sur les terrasses ne l'est pas moins : Des nasillements criards jaillissent d'un côté, accompagnés des violons monotones, eux-mêmes dominés par les tambourins à grelots ; en face, un air tout ce qu'il y a de plus « New-Orléans » tient tête imperturbablement à tout cela. Plus loin quelques flûtes aigres rivalisent sur des tons aigus avec un tango d'un classicisme éprouvé. Image concluante de la disparition de l'Orient... Avez-vous écouté un tango chanté en turc ? Aucune différence, c'est bien la musique qui fait la chanson. Pierre Loti et Lamartine doivent frémir d'indignation dans leurs tombes...

Mais qu'arrive-t-il à ce tenancier de loterie ? Le pauvre homme pousse des cris effroyables qui le font affreusement grimacer et, les cheveux sur les yeux, le malheureux se roule à terre ; c'est effrayant... Croyant à une crise quelconque, je m'apprête à lui porter secours, révolté par le calme de la foule, devant ce douloureux spectacle. Mais notre homme se

d'ailleurs) sous forme d'extrait. Plus loin, en Grèce, la tasse est deux fois plus petite, une vraie tasse de poupée. En Turquie, cette tasette se transforme en un dé à coudre, dans lequel une cuillère à café ne pourrait entrer et que l'on sert avec un doigt (c'est le mot) de café tout sucré, sans le remuer. Lorsque vous avez cela dans l'estomac vous ne vous sentez guère plus vigoureux qu'avant, pour affronter une longue étape. Vous avez plutôt l'impression d'avoir sacrifié à un rite local que d'avoir pris un déjeuner reconstituant. Il est vrai que l'on vous donne à manger le marc avec... N'allons pas plus à l'Est. D'ailleurs, je commence à me sentir un peu loin de mon appartement. Et la carte d'Europe que je n'ose plus étaler en grand, me donne le vertige. Un peu comme quand j'étais gosse où sans regarder en arrière, je grimpais au sommet d'un sapin et me retrouvais balancé et effrayé au sommet, en découvrant mon point de départ que je craignais ne plus pouvoir rejoindre.

Après Bursa ou Brousse, baptisée station thermale, le pays conserve un peu de couleur locale. Les hommes portent un espèce de pantalon de zouave et une sorte de turban blanc. Des femmes accroupies fument rêveusement la pipe... la route redevient de terre battue. La steppe plate et déserte alterne avec des montagnes où le ton vert vif de feuillages inconnus et de fougères diverses contraste avec bonheur avec le rouge orangé du chemin, de la terre ou des rochers, car le sol est de cette nuance dans les lieux élevés. Cela fait penser aux Westerns en couleurs, tournés dans le rouge Colorado.

Magnésie, village insignifiant, est dépassé. Voici le premier chameau chargé... comme la moto, elle-même à travers ces lieux, n'est-elle pas la réincarnation métallique du légendaire animal ?

lyonnaise et que l'on vient seulement de découvrir et de remettre à jour. Une nuit passée en partie sur la plage avant de l' « Istanbul » et apparaît un chapelet de petites îles piquetées de chèvrès et comme elles charmantes de sauvagerie. L'une après l'autre elles viennent voir le navire de près. Bientôt le Pirée reçoit enfin le bateau, ses rares passagers et sa cargaison de petites caisses blanches.

L'une de ces caisses chargées sous mes yeux à Smyrne tombe du flet de la grue, s'ouvre et révèle son contenu. Des raisins de Corinthe... J'ai nommé instinctivement et stupidement ces raisins secs. Mais comme auprès du propriétaire qui observe la manœuvre, je m'étonne de voir livrer ces fruits turcs à la Grèce, elle-même exportatrice, ce dernier un peu amusé de ma naïveté m'apprend que ces raisins secs viennent se faire baptiser à Corinthe. Pour être sûr d'être bien compris, il ajoute : « Comme vos tissus de Roubaix qui sont achetés par l'Angleterre et qui une fois naturalisés sont revendus dans le monde entier y compris la France. Tissus anglais... Raisins de Corinthe, décidément le commerce ne peut être taxé de chauvinisme. Je quitte le bord sur cette « intéressante » leçon de choses, et après une brève visite au Pirée qui s'enorgueillit d'une cale sèche, l'une des plus vastes du monde, notre engin s'approche de l'illustre Athènes, située dans une plaine et englobant dans sa superficie actuelle, de curieuses protubérances de trois cents mètres de haut parfois... Ces collines situées donc au cœur de la ville sont surmontées d'édifices anciens et modernes : Acropole, temples divers, observatoires, postes de radar, etc...

D'un de ces sommets d'où l'on observe absolument toute la capitale, et où il fait toujours frais, un instituteur m'apprend qu'il y a vingt ans, cette cité se limitait

séjour annonce la continuation de son raid Brème-Athènes-Brème par Corfou et Brindisi. Nous ne nous retrouverons sans doute pas, car un séjour dans cette magnifique capitale ne doit pas être abrégé. Je suis d'ailleurs conquis par la gentillesse des Grecs que j'avais déjà remarquée dans le nord du pays. Je suis également séduit par la courtoisie cordiale des fonctionnaires, qu'ils soient douaniers, policiers ou ministres de la presse étrangère. On croit rêver en retrouvant sous ce soleil méditerranéen une conscience professionnelle absolument comparable à celle rencontrée chez certains peuples plus septentrionaux. Curieux climat ; nous sommes presque à Noël et l'on est parfois incommodé de chaleur l'après-midi. La pluie extrêmement rare est insignifiante ici ; c'est une bénédiction qui amène le sourire à chacun. En nulle ville, je n'ai rencontré encore autant de poussière. Chose fort appréciée des cirailleurs de chaussures, qui à votre passage tapent sur leur caisse à cirage du revers de leurs brosses et vous désignent publiquement vos chaussures empoussiérées. De les leur confier, il vous en coûtera mille drachmes. Mais rassurez-vous, la drachme n'est pas une devise forte.

L'échange d'un billet de dix mille francs

plus hospitalier que je connaisse. Il est vrai que l'hospitalité fait partie de ses traditions ; et ses traditions, il y tient. C'est cela qui leur fait conserver leur alphabet national qui, nulle part ailleurs, n'est employé, mais la tradition cédera nécessairement devant l'impérieuse nécessité et comme les Turcs, le peuple Hellène s'emparera à son tour des lettres latines. Mais cela lui sera très dur, sentimentalement. Personne n'ose en parler d'ailleurs.



Un curieux véhicule aperçu dans les rues d'Athènes. Turquie d'Asie.

Un de ces habitants, champion sportif de Grèce, journaliste et speaker à Radio-Athènes ne me confie-t-il pas dans un élan de sincérité enthousiaste : « Nous autres Grecs, n'avons qu'un seul grand souci : sommes-nous toujours dignes de nos ancêtres ? »

Pour avoir une idée de leurs difficultés actuelles pensez qu'ils ont subi (et repoussé) l'invasion italienne. Puis subi l'attaque allemande et l'occupation qui transforma les bourgs résistants, c'est-à-dire tous, en Oradour. Ajoutez les maisons, routes, chemins de fer, ponts, etc... détruits et faites le bon poids avec trois années de guerre civile et vous aurez une idée de la situation actuelle de ce pays. Le carnage fratricide a saigné à blanc ce peuple et fini d'anéantir ce qui restait. Comme je m'étonne de ne pas voir de chiens ou de chats dans la capitale l'on m'apprend qu'on les aimait bien et qu'il y en avait beaucoup avant la guerre ; et sur un ton gêné, un ton plus grave : « mais il a fallu les manger ». Voilà qui en dit long sur les épreuves de ces gens qui sont doués pourtant d'une distinction et d'un raffinement innés. L'aide extérieure est très appréciée, et les drapeaux américains et anglais flottent partout. Jamais d'autres, ni de français. Les vélos et motos sont ainsi pavés. Car les motos réapparaissent ici. Mais il ne s'agit « que de » monstrueuses 1.200 américaines issues des surplus.

La ville et ses curiosités sont visitées et après un dernier regard à la garde royale constituée des typiques Efzones en tutu, bas blancs et sabots à pompons, quittons la ville. Laissons son Acropole qui, sur son roc, continuera à défier les siècles et allons faire un tour dans le Péloponèse, partie sud de la Grèce littéralement séparée du continent par la titanesque tranchée qu'ont fait les hommes, créant ainsi le canal de Corinthe. Ce qui permet aux bateaux de traverser la nation en leur évitant un détour de mille kilomètres. Un petit pont de quelques dizaines de mètres de long seulement est posé sur

16.000 Km A TRAVERS L'EUROPE suite

redresse déjà et avec une attitude déchirante, toujours en poussant des cris à épouvanter un sourd, remet un lot quelconque au gagnant... au vu et au su de tous. Il recommence son petit numéro cinq minutes après... après avoir revendu ses plaquettes... Tous opèrent ainsi... ce qui ajoute à l'animation et aux tons aigus de ce marché : perçant, j'allais dire...

Ce dimanche, la ville est à peu près déserte. La plupart des gens après... s'être lavé les pieds, et être allés faire leurs prières à la mosquée se reposent sur les belles rives du Bosphore jusqu'à la mer Noire.

Profitez-en pour prendre en paix quelques photos de la ville désencombrée. Traversons-nous aussi le détroit, évitons en face Scutari et plus loin sa zone militaire, que pour traverser, il est nécessaire de posséder un laissez-passer.

Quittons le bac à Yalowa. Pour la première fois, l'A.M.C. propulse la New-Map sur la terre d'Asie. Je retrouve mes Turcs et leur inséparable chapelet de noix jaunes qu'ils triturent sans arrêt. Je retrouve aussi (hélas !) l'alimentation indigène qui représente toujours une inquiétante énigme quant à l'origine des mets... Le matin, notre lointain et traditionnel bol de café au lait se fait bien regretter. Je constate que plus l'on se perd à l'est, plus le récipient (et son contenu) se rétrécit. Notre classique bol devient en Italie, une tasse à moitié remplie d'un café (excellent

Ismir ou Smyrne port d'Anatolie assez important est très moderne. Le « vapor » (orthographe, style néo-turc) qui aujourd'hui doit nous conduire en Grèce, part dans trois heures. Ce trajet n'a lieu en hiver que tous les quinze jours. L'ayant appris la veille, je viens de passer deux douzaines d'heures à tressauter et à dérapier sur les chemins de terre et de pierres. (Bel entraînement pour le « Bol »). Les formalités sont nombreuses. Autorisation de sortie... autorisation de change... autorisation de demande de billet de bateau, etc., etc... Tout cela est terminé cependant à temps grâce à l'amabilité des fonctionnaires. En quittant ce port de la mer Egée l'on pense à ces régions aux noms chargés d'histoire. Tout près est Ephèse où se trouve le tombeau de la Vierge et où saint Jean termina sa longue vie. Le Lyonnais de passage en regardant du bateau s'éloigner Smyrne, ne pourra manquer de penser à trois êtres aux destinées étonnamment semblables : saint Pothin, saint Irénée et saint Polycarpe. Tous trois en des époques différentes vinrent de Smyrne ; tous trois devinrent évêques de Lyon, alors Lugdunum capitale des Gaules et tous trois y moururent en martyrs. Comme sainte Blandine d'ailleurs à la touchante histoire de lions moins féroces que les hommes et qui au lieu de la dévorer, venaient s'allonger à ses pieds dans l'amphithéâtre. Amphithéâtre enfoui au sommet de la colline

à ce pâté de maisons que l'on voit dans le lointain, là vers la mer et qui comptait vingt mille âmes. Maintenant la ville proflique nous entoure à perte de vue et absorbe le Pirée à sept kilomètres et l'on y dénombre plus d'un million d'habitants.

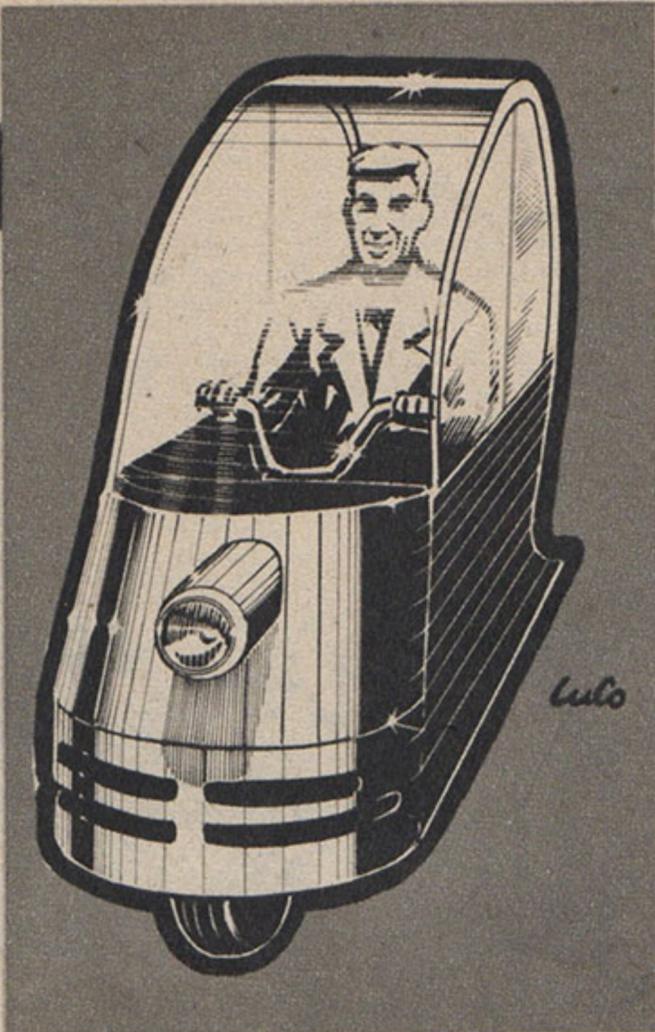
De fait, l'impression du touriste en circulant dans ces belles avenues tracées symétriquement est de fouler une ville neuve, dont le clair des maisons tranche avec les illustres vestiges assombrés d'années. Beaucoup d'amoureux de l'antiquité viennent rêver dans l'Acropole (ouvert aussi les nuits de pleine lune) ou méditent devant la prison de Socrate.

Parfois ces visiteurs cueillent en cachette un morceau de marbre prélevé sur une des multiples arêtes qui festonnent les colonnades. Les plus fâchés se contentent d'en ramasser un bout qui traîne à terre, afin d'emporter en souvenir « un petit morceau de l'Acropole »... Ils ne pensent pas que depuis que l'on en ramasse il ne devrait plus y en rester... C'est peut être pour éviter les dégradations qu'il est semé « des petits morceaux de l'Acropole » débris de marbre provenant de carrières voisines.

En redescendant au soir de cette première visite, je vais tout à fait par hasard dans un hôtel que vient de quitter Egon Merten, le journaliste motocycliste allemand rencontré à Belgrade. Je le manque de quelques heures. La presse athénienne après avoir signalé son arrivée et son

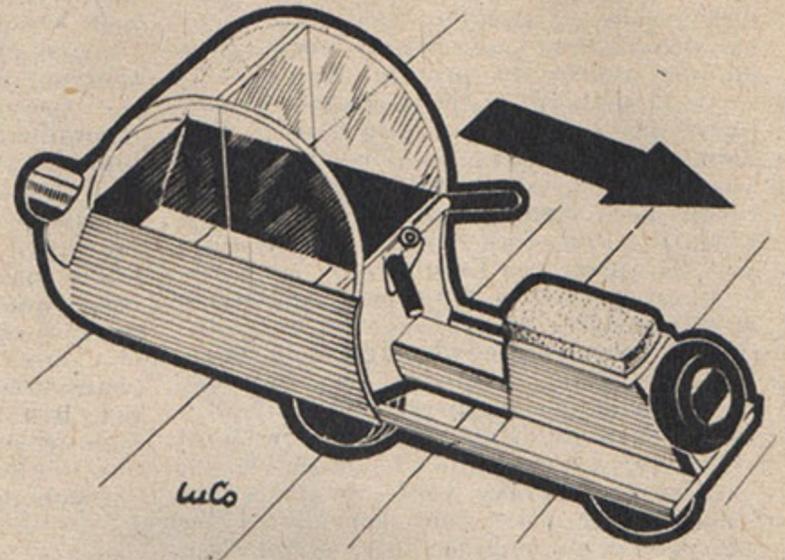


nous avons **VU** pour vous



CARROSSERIE INTÉGRALE ET AMOVIBLE POUR SCOOTER

LE projet schématisé ci-contre peut convenir à de nombreux scooters, à condition d'adapter des glissières latérales sur lesquelles coulisse le carénage de protection. Des ouvertures dans le plancher permettent au pilote de mettre pied à terre durant les arrêts. La protection ainsi réalisée est totale, et séduira peut-être quelques bricoleurs adroits.

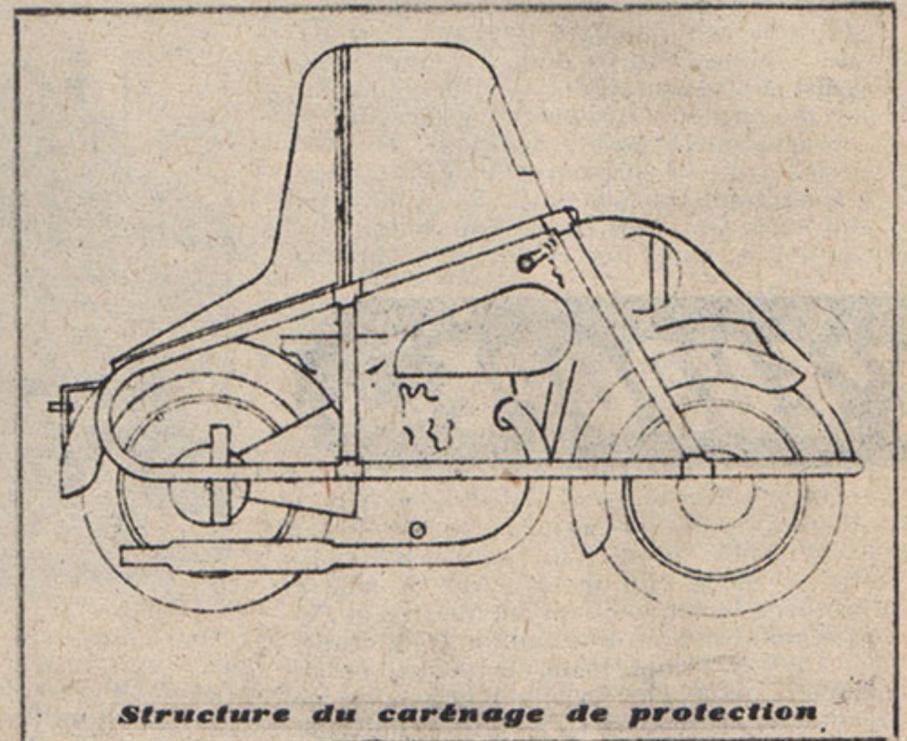


Un Motocycliste anglais, Mr F.H. Grégory, nous a communiqué par lettre l'original projet ci-dessous.

PENSANT que la protection totale des motocyclistes contre les intempéries deviendra bientôt un fait établi, j'ai créé un capotage que j'ai fait breveter.

En résumé, il se compose soit d'un cadre tubulaire léger ou d'un cadre de bois assemblé par des boulons. Ce cadre supportera les panneaux détachables qui peuvent se prolonger sur les côtés et sur le devant à condition d'être galbés. Ces anneaux pourront être fabriqués dans n'importe quel matériau.

A l'avant de la partie galbée, une ouverture est pratiquée pour permettre le refroidissement. Comme variante, la partie inférieure du cadre peut être cintrée vers



le haut, de façon à envelopper la roue avant. Si l'on se sert de feuilles de métal pour le carénage, une «fenêtre» devra être prévue pour le phare.

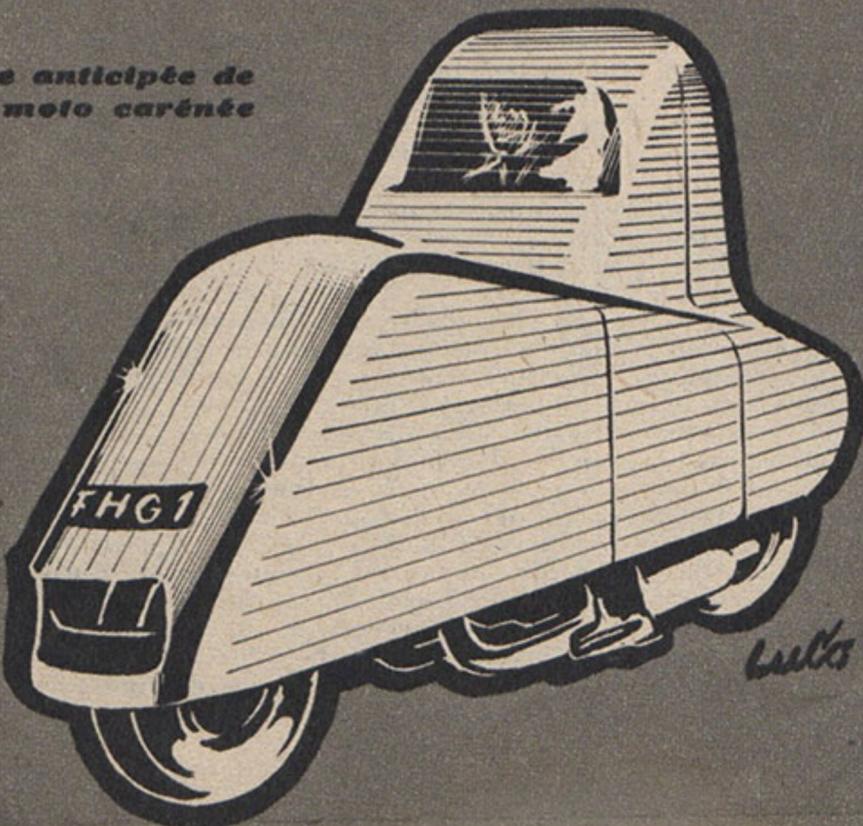
La partie supérieure du cadre supporte la capote moulée dans du plastic transparent. Une porte détachable peut être prévue à l'arrière, la fermeture étant assurée par un système à ressort. Ce capot devra être tel que sa forme à la base puisse permettre au pilote de monter ou descendre sans ouvrir la porte.

Je suggère que la partie arrière du toit soit allongée de façon à protéger également le passager en tansad.

J'ai la certitude que cette idée offre de grandes possibilités.

Qu'en pense les autres lecteurs ?

Vue anticipée de la moto carénée



F.H. Gregory

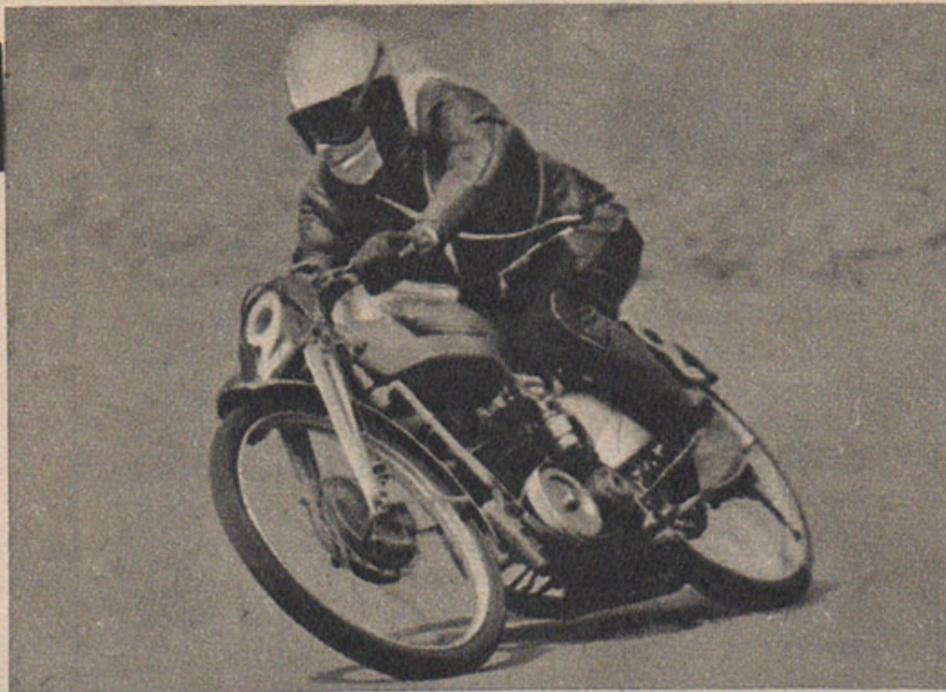
A VAREN (TARN-ET-GARONNE)

**VICTOIRES de GAUCH (500)
et des
CHAMPIONS GAURY (175)
et MONNERET (350)**

Varen, 27 juillet 1952 (de notre envoyé spécial Pierre Chareire).

Entre Saint-Antonin et Laguepie sur la N. 658, aux portes même des gorges de l'Aveyron, le petit village tarn-et-garonnais de Varen qui possède une église romane de toute beauté, orga-

Gaury,
sur Morini



Dulouard, sur
Jonghi A.C.T.



il fit les 50 tours du circuit avec ses freins cassés et sa performance et sa victoire témoignent bien de sa virtuosité. Georges Monneret, handicapé par un arrêt au stand de ravitaillement réalise le record du tour : 93 km. 500.

Enfin la catégorie 500, qui devait revenir à l'un de la famille Monneret, fut gagnée par Gauch qui, sur sa Velocette, fit une course remarquable avec des temps de 96 km. 250 et 97 km. 980.

Georges Monneret repart avec un

handicap de 18 tours et sa Gilera fait des prouesses sous sa conduite experte, il remontera 3 tours et gagne la coupe Pernod fils pour avoir réalisé le record du tour avec 56" 4/5 soit 98 km. 600.

En petites cylindrées, Gaury, toujours égal à lui-même, gagna les deux manches de cette catégorie, mais il dut néanmoins s'employer devant la fougueuse remontée du tarbais Soulet, sur MV Agusta.

En catégorie 350, Pierre Monneret, champion de France de cette catégorie, conduisit cette course remarquable. Il a énormément souffert car

nisait son 4^e Circuit Motocycliste de vitesse avec le concours de la section locale du Moto-Club Montalbanais, sur un circuit très spectaculaire de 1 km. 535.

RÉSULTATS

PETITES CYLINDRÉES.

1. Gaury (Lyon) sur Morini, les 61 km. 400 en 47' 04", moy. : 78 km. 271; 2. Soulet (Tarbes) sur MV Agusta en 48' 44"; 3. Dulouard; 4. Boyer; 5. Gayral, etc.

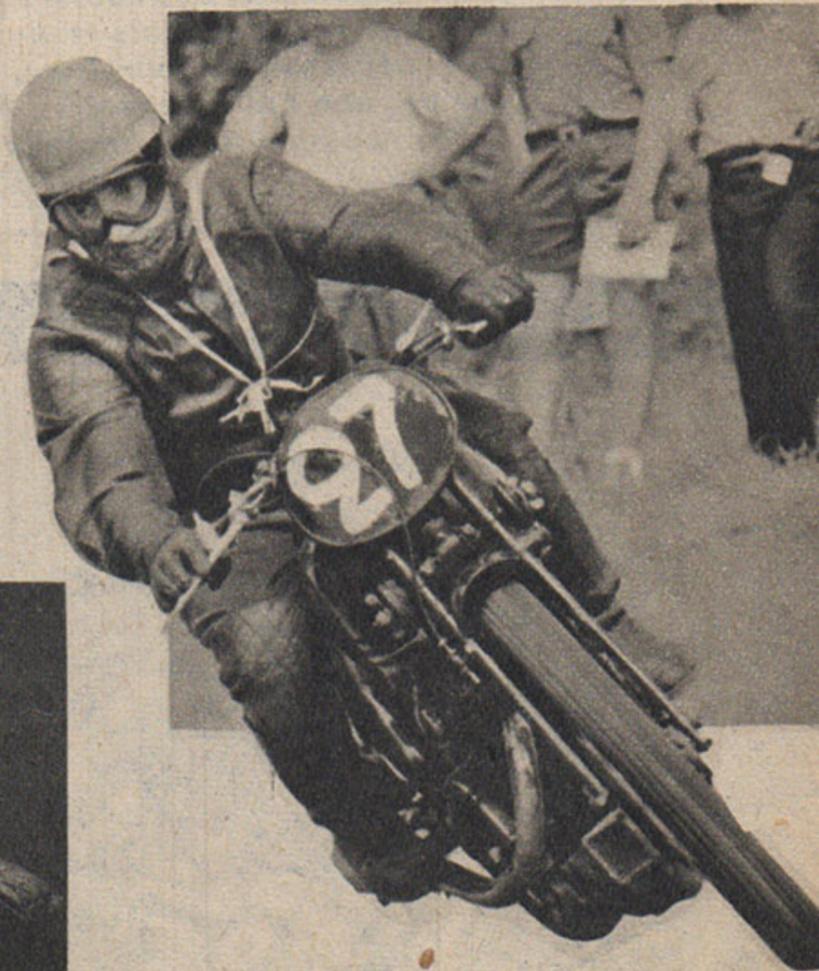
350.

1. Pierre Monneret (Paris) sur A.J.S., les 76 km. 750 en 51' 13", moy. : 89 km. 888; 2. Lamarque (Lannemezan); 3. Gauch; 4. G. Monneret, etc.

500.

1. Gauch (Villefranche) sur Velocette, les 76 km. 750 en 51' 25", moy. : 89 km. 544; 2. Soubie; 3. Walter; 4. G. Monneret, etc.

Gauch, vain-
queur des 500
sur Velocette



On peut suivre la course du haut de ce vieux clocher...

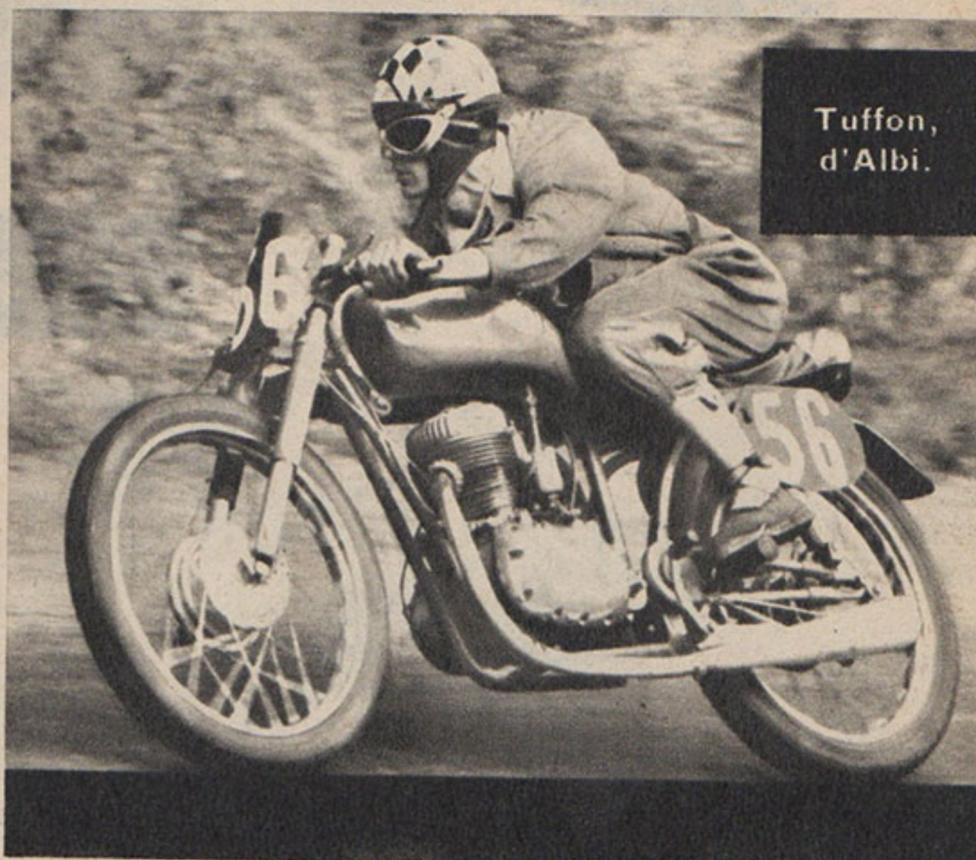


Circuit de Vitesse

DE

VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE

Petite ville, mais grandes épreuves, semble être la devise du Moto-Club Rouergat. Le circuit de Farron qui a été mis sur pied l'année dernière et légèrement amélioré cette année, constitue certainement un exemplaire unique en France. Sa longueur de 9 kilomètres, ses montées et descentes, ses virages tantôt courts, tantôt longs, ne laissent pas une minute de repos au coureur et à la machine. Il faut une longue étude des multiples courbes pour arriver à déterminer la vitesse optimum à laquelle il est possible de les prendre. C'est une copie réduite du célèbre parcours du Tourist Trophy. Nous souhaitons vivement que le Moto-Club de Rouergue ne s'arrête pas en si bon chemin et fasse de son circuit une épreuve internationale. Un parcours de cette envergure ne tolérerait pas la médiocrité des courses et nous espérons que ses dirigeants trouveront les appuis nécessaires pour faire, l'année prochaine, une brillante rentrée dans les plus belles compétitions motocyclistes françaises.

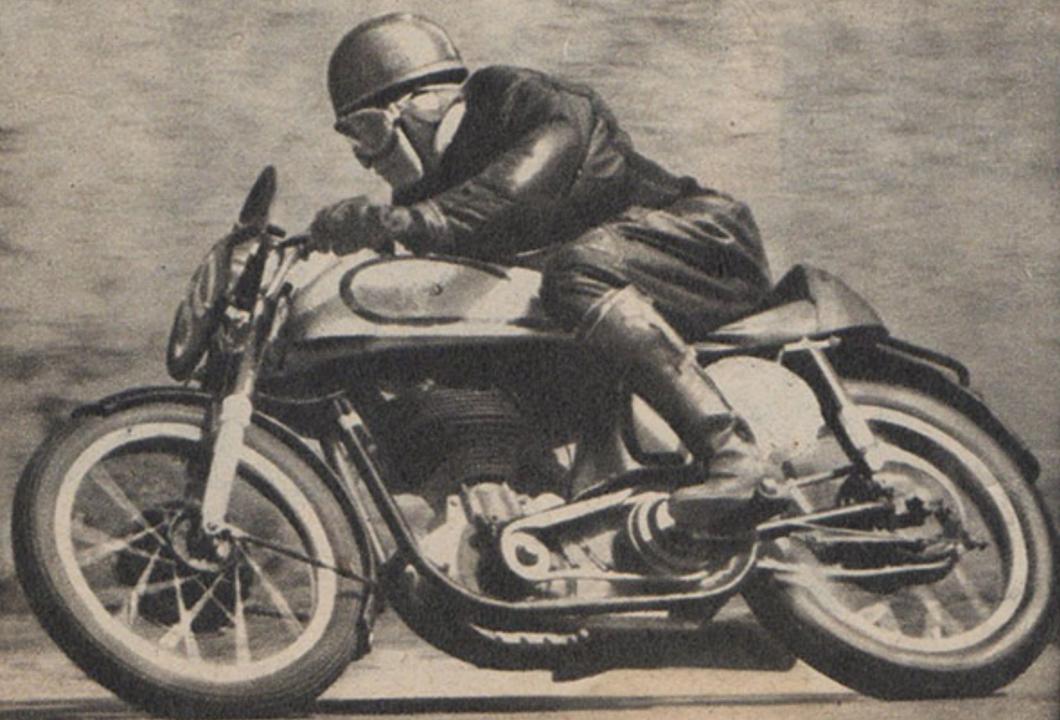


Tuffon,
d'Albi.

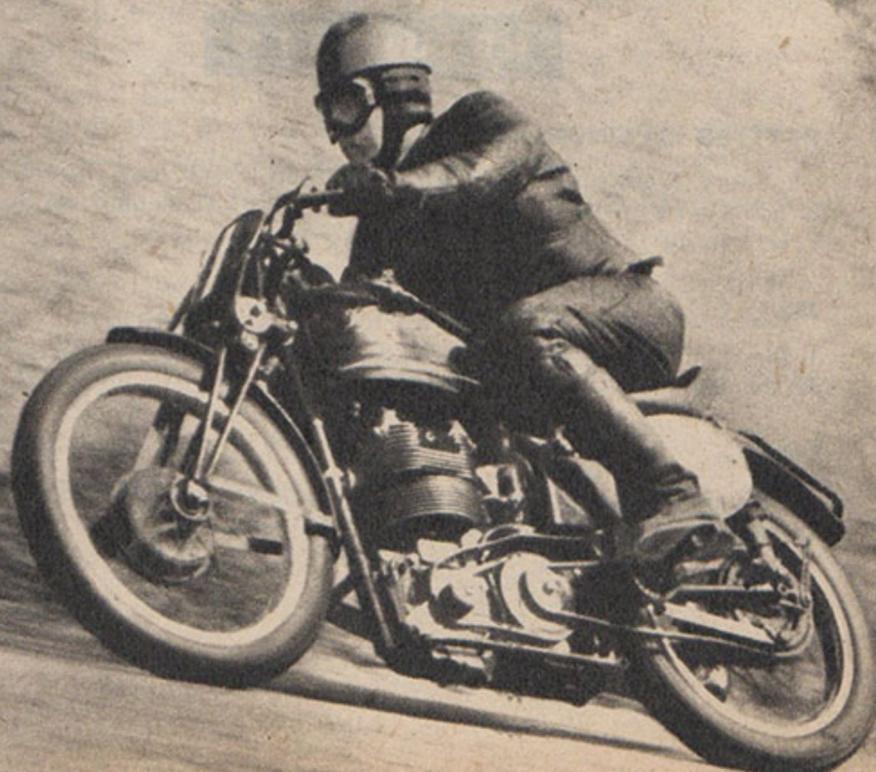
175 cmc.

Parmi les 26 engagés nous relevons la plupart des as de la petite cylindrée : Gaury, Bouin, Camus, Schaad, etc. Au premier tour, Gaury passe en tête suivi de Schaad. Un peu à l'arrière P. Monneret sur Rumi, Bouin, Onda, Driac, etc. A mi-course les deux leaders sont toujours roue dans roue, mais Schaad est en tête, Gaury le repassera peu après et la fin de la course promet d'être serrée entre ces deux coureurs; malheureusement Schaad s'arrête et la Morini de Gaury franchit la ligne d'arrivée sans être inquiétée. Bonnal, Boyer et Orcibal du Moto-Club de Rouergue termineront bien classés. La Peugeot de Bouin a fort bien tourné, mais manquait un peu de vitesse. L'écurie Nougier n'a pas eu de chance. Sans l'arrêt de Schaad les trois machines auraient terminé presque groupées, aux places d'honneur. Belles courses également des représentants du Moto-Club d'Auvergne.

Bayle, de Bordeaux.



L'excellent Gauch, ancien président
M.C. Rouergat est 3^e en 350.





Bonnal, du moto-club local.

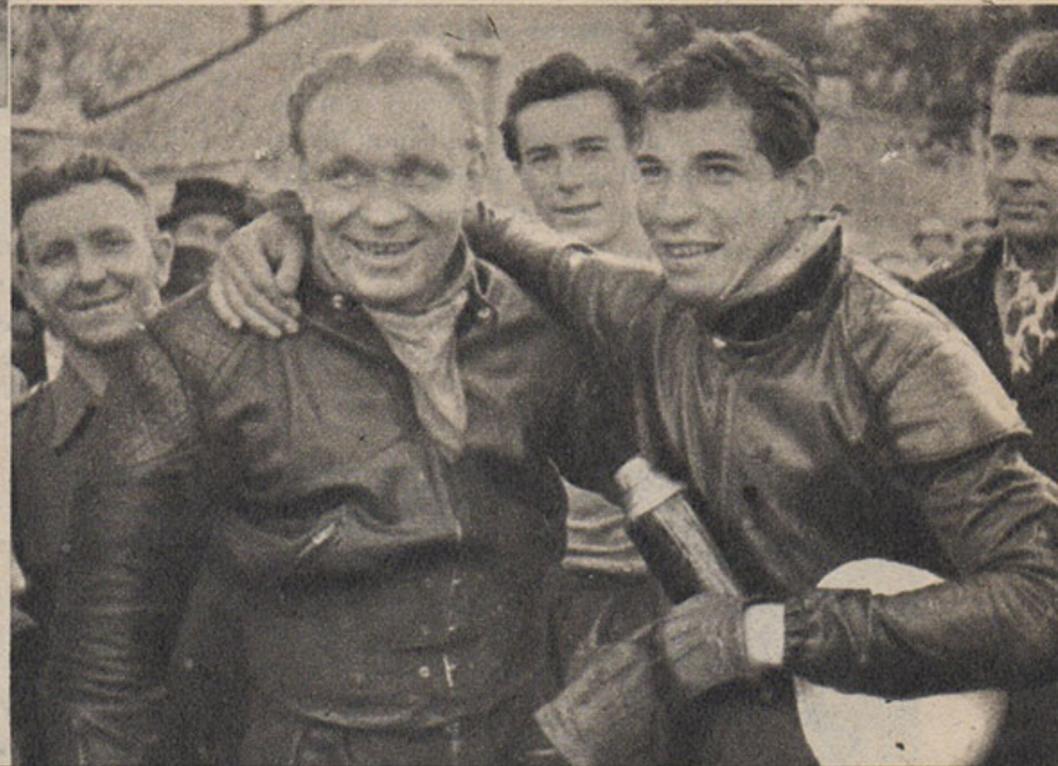
P. Monneret. Celui-ci entame alors une spectaculaire remontée qui tiendra le public haletant jusqu'à la dernière seconde de la course. La lutte est magnifique: Collot, tout en puissance, vire à l'extrême limite de tenue de route de sa machine et gagne un peu dans les virages, P. Monneret plus fin, aux virages plus stylés, revient invariablement dès la sortie des courbes. Le dernier tour s'engage côte à côte, puis c'est une succession de doublés dans les virages qui fait frémir, enfin le sprint, magnifique, enlevé de peu par P. Monneret, sous les hurlements du public littéralement emballé par cette belle lutte. Les deux coureurs sont chaudement ovationnés. Bonnes courses de G. Monneret, Lamarque, Walter et des deux jeunes espoirs Ramade et B. Guérin.

350 cmc.

Encore un joli plateau au départ avec Collot, les Monneret, Houel, Gauch, Insermini, Planque, Schaad, Guérin, etc. Dès le début, la lutte se localise entre P. Monneret et Collot qui se passent plusieurs fois mais restent près l'un de l'autre. G. Monneret, un peu en arrière, semble surveiller la bagarre en tête. Gauch, imparfaitement remis d'une chute récente, est en quatrième position. Houel ne fait pas sa course habituelle: souvenir de chutes récentes. En fin de parcours Collot se détache irrésistiblement.

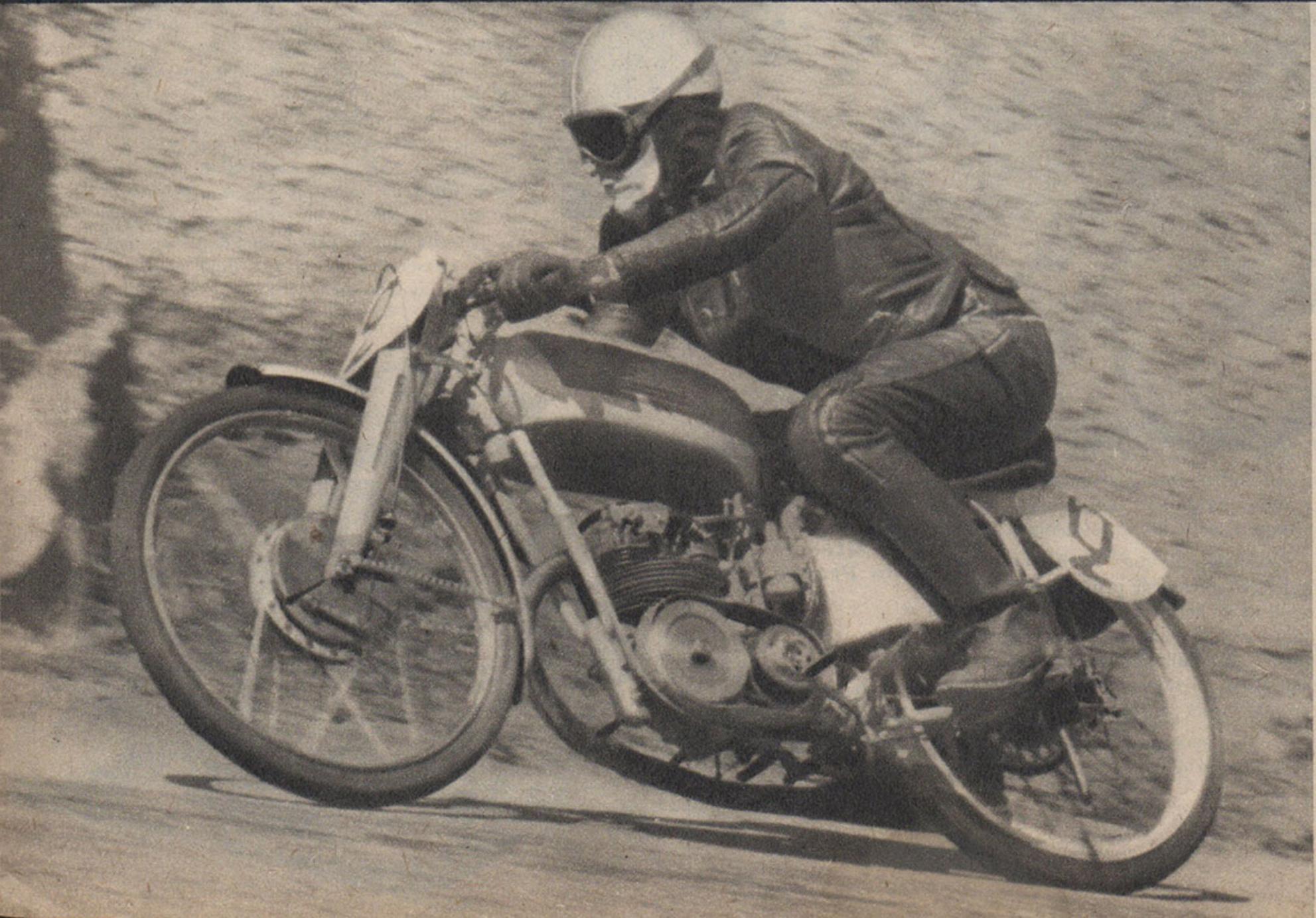
500 cmc.

La plus belle bagarre de la journée est encore l'œuvre de Collot, en très belle forme et de P. Monneret. Avec un départ très rapide Collot s'assure, du début à la mi-course, une avance de 6 à 10 secondes sur



Collot sur 350 et P. Monneret sur 175, animateurs de la journée.

Gaury, et son fidèle Morini.



CIRCUIT INTERNATIONAL DE

LE nouveau circuit des Rêpes du Moto-Club Haut-Saônois a été inauguré sous d'heureux auspices. Un temps favorable, une foule record de plus de 30.000 personnes, un lot particulièrement relevé de concurrents, ont contribué au succès de cette belle journée sportive. Le public était venu nombreux pour applaudir l'enfant du pays. Il ne fut pas déçu. Collot a fourni deux courses remarquables et si la chance le favorisait un peu, en 500, en retardant ses adversaires directs, victimes d'un accident, son ardeur combative méritait bien un titre de champion de France. L'ovation du

en 350 sur panne mécanique et chuta ne 500 à la suite d'un blocage du frein avant.

350 cmc.

Le lot particulièrement relevé des concurrents laisse prévoir une belle bataille

A. Goffin, vainqueur en 350 et 500 cmc.



sur le rapide circuit des Rêpes. Il n'en sera pas exactement ainsi, la lutte se trouvera fractionnée. Goffin, le grand triomphateur de la journée passe déjà nettement en tête au 1^{er} tour et ne sera jamais inquiété par la suite. Par contre une bataille splendide s'engage entre Collot et G. Monneret. Les deux coureurs ne se quittent pas et prennent alternativement la tête. Collot follement applaudi par son public prend de grands risques et conservera au sprint final une très légère avance sur G. Monneret. Ce dernier

G. Monneret a décroché à nouveau le titre de champion de France 350 cmc.

public lui fit sûrement oublier ses graves ennuis mécaniques des essais et la nuit passée à la remise en état des machines. Les dirigeants du M.C.H.S. et M. Ollagnier en particulier peuvent être fiers du résultat de leurs efforts. Cette magnifique journée était vraiment digne de son titre : finale du Championnat de France. Elle comptera certainement parmi les plus grands succès motocyclistes de la saison.

Le plus malchanceux de la journée fut P. Monneret qui fut obligé d'abandonner

Récompense bien méritée, Collot devient champion de France en 500 cmc.



VESOUL ★ 3.8.52

devient néanmoins champion de France de la catégorie, Collot ayant des points en retard. Cette lutte qui fut le caractère dominant de la course laissa les autres concurrents un peu dans l'ombre. P. Monneret abandonnera dès les 1^{er} tours de même que Burgraff un peu plus tard. Bruguière et Wood ne firent pas l'impression habituelle de maîtrise. Belle course de Planque qui pouvait doubler les deux Anglais, sans un ennui de repose-pieds. Emo sur une machine moins rapide fut très régulier.

Classement 350 cmc.

1. Goffin (Belg.) 1 h. 1' 4" 3/5, moy.

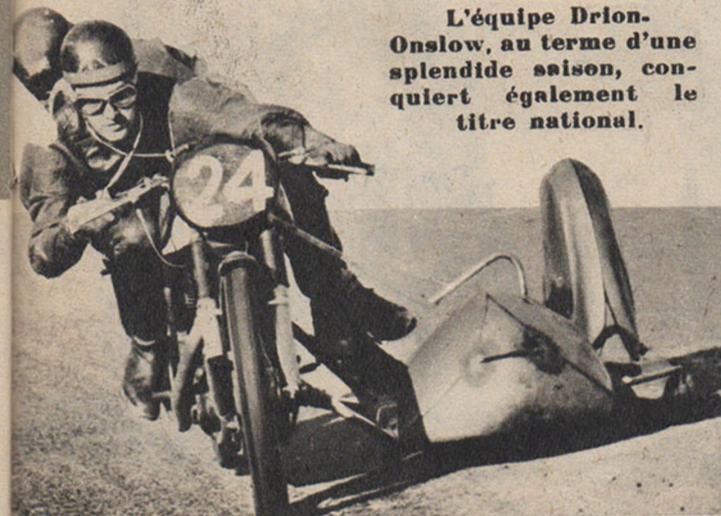
Side-cars

Là encore les participants sont de valeur, mais la victoire ne pouvait revenir qu'à Oliver. Il mena la course avec son brio habituel. Drion fut un valeureux second et un nouveau champion de France. Belles batailles entre Betemps et Murit puis Betemps, Deronne, Le Belge parvient à décamponner son valeureux adversaire sur la fin du parcours. Murit, très régulier semblait moins rapide que ses rivaux. Eggenschwiller, Insermini et et Rion abandonnèrent.

Classement

1. Oliver (A.) 54' 21" 3/5; 2. Drion

L'équipe Drion-Onslow, au terme d'une splendide saison, conquiert également le titre national.



120 km.; 2. Collot 1 h. 1' 36", record du tour en 1' 59"; 3. G. Monneret 1 h. 1' 36" 3/5; 4. Wood (Angl.) à 1 tour; 5. Deronne (Belg.); 6. Planque; 7. Emo.

(F.) 54' 55" 1/5; 3. Deronne (B.) 55' 52" 4/5; 4. Betemps (F.); 5. Murit (F.); 6. Vogel (Autriche).

sont surtout matériels. Houel, P. Monneret et deux spectateurs s'en tirent avec des blessures légères. Goffin et Collot ont donc un demi tour d'avance dès le début. G. Monneret entame une chasse furieuse mais ne pourra évidemment combler son trop lourd handicap, car la lutte est sévère en tête. Collot en grande forme talonnera longtemps le champion belge, mais ne pourra l'empêcher de glaner sa 2^e victoire; il est néanmoins le 3^e champion de France de la journée, pour la plus grande satisfaction du public vésulien.

Classement

1. Goffin, 58' 34" 4/5, moy. 122 km. 908; 2. Collot, 59'; 3. G. Monneret, 59' 33'; 4. Bruguières; 5. Bétemps.

Le match Deronne-Betemps



Le sympathique tandem Oliver-Dobelli ne pense déjà plus à l'incident du G. P. d'Allemagne.



500 cmc.

Tout le monde attend la nouvelle lutte Monneret-Collot. Hélas un malencontreux accident privera la course de cet intérêt. Au premier virage après le départ Goffin et Collot sont en tête suivis de P. Monneret. Celui-ci joue encore de malchance, son frein se bloque et... c'est la bûche-générale. Houel saute dans les bottes de paille et sa moto brûle. Les suivants tombent également. Heureusement les dégâts

Betemps se classe 2^e des français après une lutte acharnée avec le belge Deronne



COURSE DE COTE INTERNATIONALE DU MONT-VENTOUX

C'EST sous le signe du Cinquantenaire que s'est déroulée la célèbre et unique course de côte du Mont-Ventoux, dénommé plus simplement le Géant de Provence. En effet c'est en 1902 que la première compétition eut lieu sur une route, bien entendu à l'échelle de l'époque, c'est-à-dire empierrée et poussiéreuse et, pour les amateurs d'histoire ancienne mécanique, signalons en passant que le recordman moto fut Deryn sur Clément qui gravit les 21 km. 500 en 41'51" 3/5, moy. : 30 km. 960, moyenne remarquable pour l'époque et pour la Clément 2 cylindres et vraisemblablement monovitesse. Depuis cette fameuse route qui s'élève à 1.900 mètres d'altitude a été remaniée et à l'heure actuelle c'est une superbe piste goudronnée aux virages améliorés d'années en années qui permet aux coureurs de rivaliser en virtuosité sur les quelques 190 virages. Organisation impeccable comme à l'habitude, sonorisation excellente, aucun incident ni accident à signaler, regrettons toutefois qu'une fâcheuse habitude, spéciale au Sud-Est, vint priver les spectateurs du dimanche

de la montée des 175 cmc. et des 250 cmc. qui coururent le samedi après-midi devant un public relativement restreint.

Notre point de vue personnel est que l'on pourrait avoir quelques égards vis-à-vis des spectateurs, venant parfois de départements éloignés, que l'on prive d'une partie du spectacle alors que l'après-midi du dimanche est libre.

Ce Cinquantenaire vit la chute de nombreux records sauf celui des side, apanage du prestigieux Olliver.

Dans les 350 cmc., le champion incontesté Collot bat son record de l'année passée avec sa Norton et personne ne lui conteste le brio et l'audace qui emballa les spectateurs. Burgraff, qui ne chôme pas dans les compétitions puisqu'il est en plus passager de Bétemps, s'octroie la deuxième place battant lui aussi le record de Collot devant des hommes comme Brugière et Albisser, ce qui en dit long sur les possibilités d'un de nos plus jeunes pilotes français. Derrière lui, Brugière, puis Albisser, Besse qui semble à l'aise sur sa Velocette, Houel sur sa 250 cmc.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CATÉGORIE 175 cm.

1. Schaad (Magnat-Debon), 16' 41" 6/10, moy. : 78 km. 418, rec. battu); 2. Burgraff (M.V.), 17' 31" 4/10; 3. Perraud (Motobécane), 19' 41" 4/5; 4. Bert (Motobécane), 19' 53" 4/10; 5. Boucher (D.S. Malterre), 20' 20" 5/10; 6. Albisser (W.M.), 22' 23" 5/10; 7. Benedetti (Lambretta), 23' 51" 8/10, etc.

CATÉGORIE 250 cmc.

1. Jacquier-Bret (Guzzi), 15' 43" 5/10, moy. : 82 km. 416, rec. battu); 2. Houel (Guzzi), 16' 54" 7/10; 3. Schaad (Magnat-Debon), 17' 19" 4/10; 4. Barde (Guzzi), 21' 41" 2/10; 5. Daniel (Terrot), 29' 15" 5/10.

CATÉGORIE 350 cm.

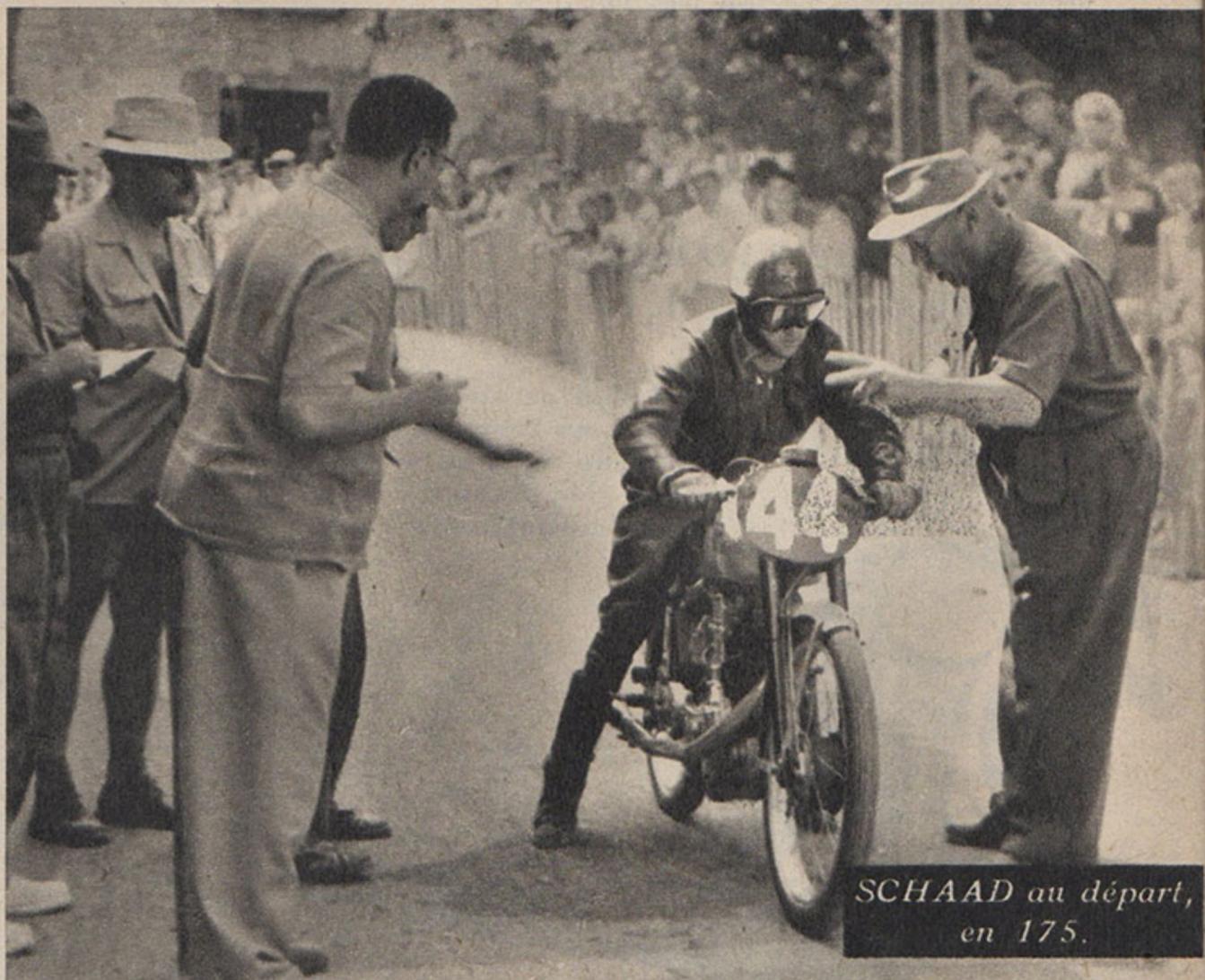
1. Collot (Norton), 14' 25" 7/10, moy. : 89 km. 823, rec. battu); 2. Burgraff (A.J.S.), 14' 38" 4/10; 3. Brugière (A.J.S.), 15' 36" 1/10; 4. Albisser (Velocette), 15' 41" 1/10; 5. Besse (Velocette), 15' 46" 4/10; 6. Houel (Guzzi), 17' 18" 4/10; 7. Emo (A.J.S.), 17' 30" 1/10; 8. Hofstetter (Guzzi), 19' 42" 4/10.

CATÉGORIE 500 cmc.

1. Collot (Norton), 14' 10" 4/10, moy. : 91 km. 439, rec. battu); 2. Brugière (Norton), 14' 39" 9/10; 3. Jacquier-Bret (Guzzi), 15' 01" 6/10; 4. Houel (Guzzi), 15' 45" 4/10; 5. Insermini (Norton), 15' 50" 6/10; 6. Murit (Norton), 15' 54" 2/10; 7. Planque (Norton), 16' 06" 2/10; 8. Vogel (Norton), 16' 39" 8/10; 9. Besse (Terrot), 16' 53" 2/10.

CATÉGORIE SIDE-CARS 500 cmc.

1. Haldemann (Norton), 15' 36" 5/10, moy. : 76 km.; 2. Murit (Norton), 16' 16" 7/10; 3. Aubert (Norton), 16' 21" 7/10; 4. Insermini (Norton), 17' 26" 3/10; 5. Hofstetter (Norton), 18' 45" 2/10; 6. Icard (Norton), 20' 15" 7/10.



SCHAAD au départ, en 175.

En 175 cmc. la première place et le record de Barde fut battu par le pilote de l'écurie Nougier, Schaad sur le nouveau 2 ACT. Belle montée sur une belle machine, un gros bravo à l'équipe de Saint-Andiol et à Magnat-Debon.

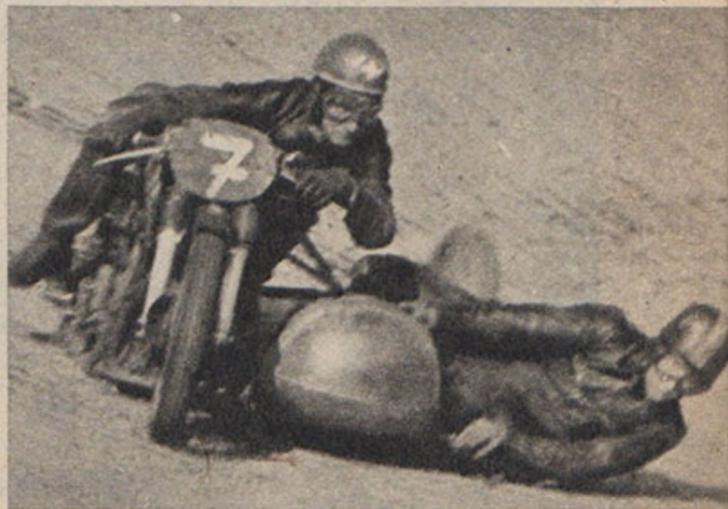
Derrière Schaad nous trouvons Burgraff sur son M.V. toujours plein d'audace et de fougue, le troisième étant Perraud et sa Motobécane, derrière lui Bert, de Romans, en gros progrès et à suivre, ensuite le jeune Daniel qui ne put faire mieux que sa machine le lui permit. Boucher puis Albisser et enfin Benedetti qui fit un très joli temps sur un Lambretta de série.

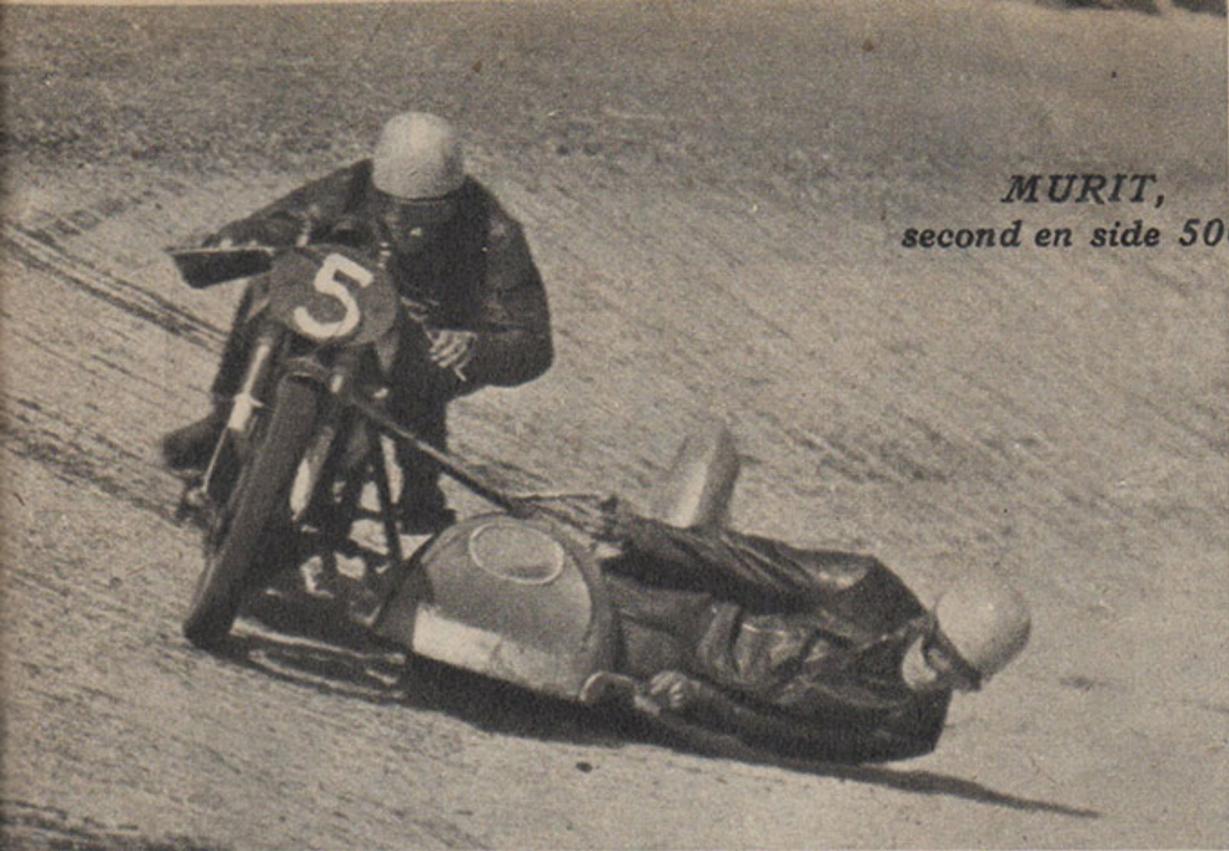
En quart de litre grosse surprise causée par le sympathique Jacquier Bret, habitué du Ventoux, qui s'adjuge le nouveau record sur une Guzzi. Derrière lui, Houel également sur Guzzi, fit une belle montée. Schaad prend la troisième place, Barde, ancien recordman en 175 cmc., fait une montée remarquable sur une Airone presque de série et Daniel Père clot la catégorie sur une ancienne compétition Terrot.

Guzzi, ce qui explique un peu son classement suivi d'Hofstetter sur Guzzi.

Nous pensons que le record de Behra en 500 cmc. aurait la vie dure car ce pilote

HALDEMANN 1^{er} en side 500.





MURIT,
second en side 500.

possède une Guzzi qui est vraisemblablement la plus rapide des machines-course client et qui, de plus, connaît le Ventoux parfaitement. Il n'en fut rien : Collot en grande forme fit une première tentative et creva au col des Tempêtes; après avoir

réparé rapidement il fit une montée splendide battant de 3" le record de Behra. Si nous trouvons que 3" de mieux est splendide, n'oublions pas de signaler que dans une épreuve comme le Ventoux, aux difficultés multiples, les gains s'ame-

nissent d'autant plus que la moyenne monte car le plafond-record s'abaisse d'années en années.

Brugière ne put faire mieux malgré sa Norton très rapide car sa connaissance du parcours est toute neuve. Jacquier-Bret sur sa Guzzi bat Houel de près de 14" ce qui est également remarquable. Insermini, Murit, plus à l'aise en side sur ce parcours, furent à remarquer. Puis viennent Planque, Vogel et enfin Besse sur une ancienne 4 paliers Terrot.

Dans les side le record restera à Olliver qui ne put venir, comme il nous l'expliqua à Albi, retenu par des engagements ultérieurs. Ce fut Haldemann, le champion suisse, qui s'adjugea la première place sur son ensemble Maison-Norton dans une très belle montée. Derrière lui Murit, qui faisait lui aussi connaissance avec le Ventoux, se place à 10"; Aubert dont nous attendions mieux; Insermini et Hofstetter qui, eux aussi, auront à cœur l'année prochaine de faire mieux car, pour les nouveaux venus dans cette course de côte, il est difficile d'apprendre par cœur, pouvons nous dire, tant de difficultés et on ne connaît le Ventoux qu'après plusieurs saisons.

En tous cas, beau spectacle sous un beau soleil et à l'année prochaine.

J. PORTE.

16.000 KILOMÈTRES A TRAVERS L'EUROPE

(suite)

cette tranchée qui s'élève à plusieurs centaines de mètres de haut. De cet ouvrage, l'on s'étonne de trouver les navires si minuscules. Ils s'engagent un par un dans la trouée poursuivis par une combinaison de losanges blancs formés par leurs sillages. Car ces vagues écumeuses s'entre-croisent sans cesse derrière eux en butant et rebutant contre les bords réguliers et maçonnés de l'étroit canal.

La pellicule s'apprête à enregistrer pour vous ce curieux et grandiose spectacle, mais une sentinelle qui garde le pont m'en dissuade sur un ton désolé. Malgré mon vif regret j'obéis d'autant plus volontiers. Pourtant je suis sûr d'avoir remarqué la vue interdite... dans tous les kiosques athéniens. Voici Patras, troisième ville et port de Grèce. La flotte américaine y est ancrée. Un bac nous redépose en Grèce du Nord... évidemment sur des chemins type section « Salonique Istanbul ». C'est la course contre la montre pour prendre le bateau de Corfou pour Brindisi. Mais tout se ligue pour me faire manquer ce navire hebdomadaire. Après Artha et Yoanina, il m'est réclamé un laissez-passer pour cette route longeant la frontière albanaise. Un retour précipité à Yoanina et une heure d'attente viennent à bout de cet imprévu.

Puis c'est la route non signalée, ou qui l'est en alphabet grec (ce qui revient au même) qui m'induit en erreur et me conduit en Albanie ou presque. Trois bûcherons m'arrêtent à temps avec des mines très étonnées, car les seules relations entre les deux nations n'ont lieu qu'à l'aide d'instruments percutants et à la rigueur explosifs...

Redévalons ces soixante kilomètres de pierrailles ou à part ces providentiels

bûcherons je n'ai rencontré personne d'autre. Ce qui vaut peut être mieux.

Mais qu'arrive-t-il? De violents ratés éclatent pour la première fois depuis le départ, soit 7.000 kilomètres; et c'est juste au moment où notre engin se précipite après un bateau épisodique que cela arrive. A tout hasard et pour la première fois je change la bougie dont l'électrode plusieurs fois rapproché déjà, est rongé et encrassé. Fébrilement j'en mets une semblable (Floquet 14 D2) mais neuve. Un coup de pied timide et angoissé et aussitôt, dans l'air limpide de ces hauts sommets gréco-albanais, un ronflement s'envole et avec lui une oppressante angoisse. Et la chasse au navire reprend. Dans la vallée, après renseignements, un petit chemin ravagé se montre. Il n'y a pas le moindre écriteau. « C'est la bonne route », paraît-il! 140 kilomètres à faire là-dessus. Adieu bateau, adieu l'essence aussi. Il n'y en a pas dans la région... La marche à pied complément habituel du réservoir extra-vide est, quant à elle toujours fidèle... Absolument désabusé, je vous conseille si vous revenez dans l'est, d'emporter plutôt des chaussures de rechange que des pneus...

Mais un camp de militaires tout proche me tire d'embarras. Et l'on me confirme que par ici les bateaux partent aussi bien en retard d'un jour qu'en avance de deux. Il n'y a qu'à continuer vers cette croisière-surprise en portant plus d'attention aux ravins qu'au magnifique panorama offert d'abord par les pics albanais calottés de blanc et ensuite par le lamé cuivré de la mer Yonienne. Sa ravissante rade de Gouménitza ne voit arriver notre équipage que le soir.

Le coup de grâce nous y attend. « Le



Chameau moderne.

navire est bien encore à Corfou mais la vedette-navette ne fait le service qu'une fois par jour, le matin ». Il faudra donc se morfondre sept jours... Cette fois tout est consommé... Même pas.

Vous savez que l'occupation allemande n'est pas encore oubliée par ici. Ni dans les esprits, ni dans les chairs. Et comme la presse avait signalé qu'un motard allemand devait passer par là. L'on me prend pour le « Tedesko ».

Résultat : dispositions d'effets et d'objets et opposition de neuf perforations aux pneumatiques.

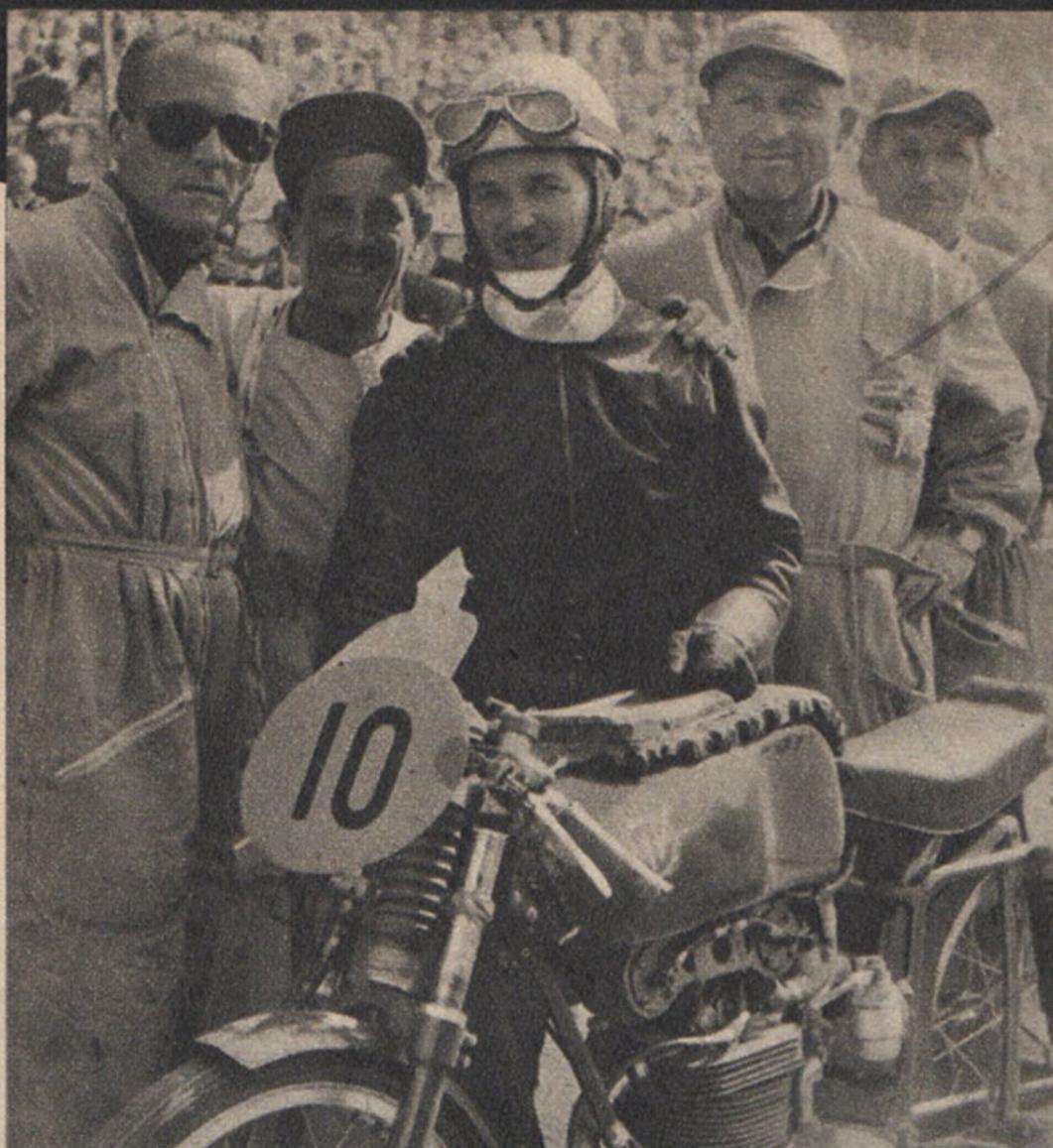
Le lendemain je m'arrange pour faire savoir que je suis Français, passeport à l'appui, et quoi que n'étant ni chauvin ni sectaire, pour la première fois j'arbore sur le pare-brise un pavillon de chez nous. Histoire de limiter les dégâts toujours possibles.

Conséquence inattendue : les objets reviennent, mais les perforations restent...

Je me rends compte que chacun se met en quatre pour me faire oublier cette méprise... Sa sympathique ambiance, le joli site, le doux soleil et j'imagine que la série noire des tribulations est terminée. Ah! si l'on pouvait savoir ce qui nous attend...

(A suivre).

NOUS AVONS VU, AU



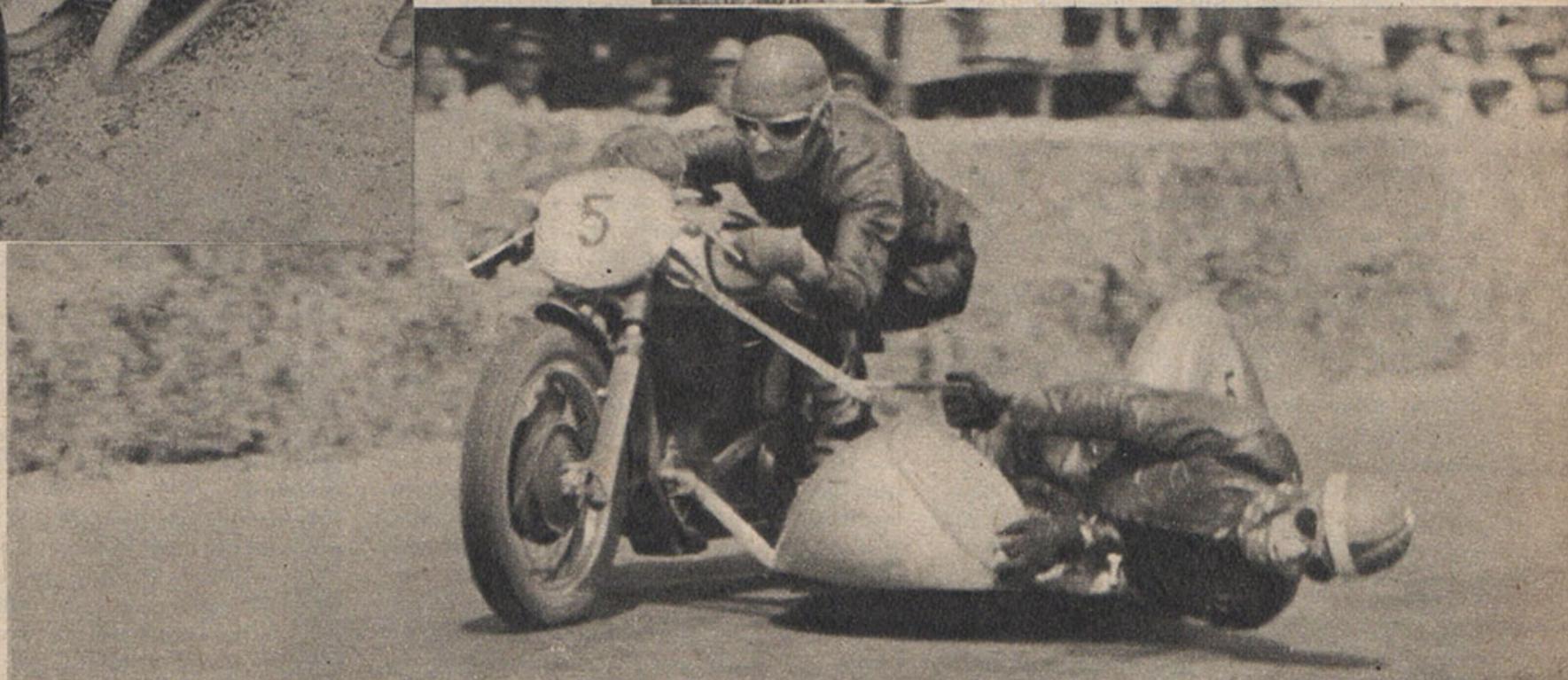
La M.V. de Sala, avec amortisseur de fourche central.



La 350 Horex de Schnell, sans espoir devant le formidable team Norton.

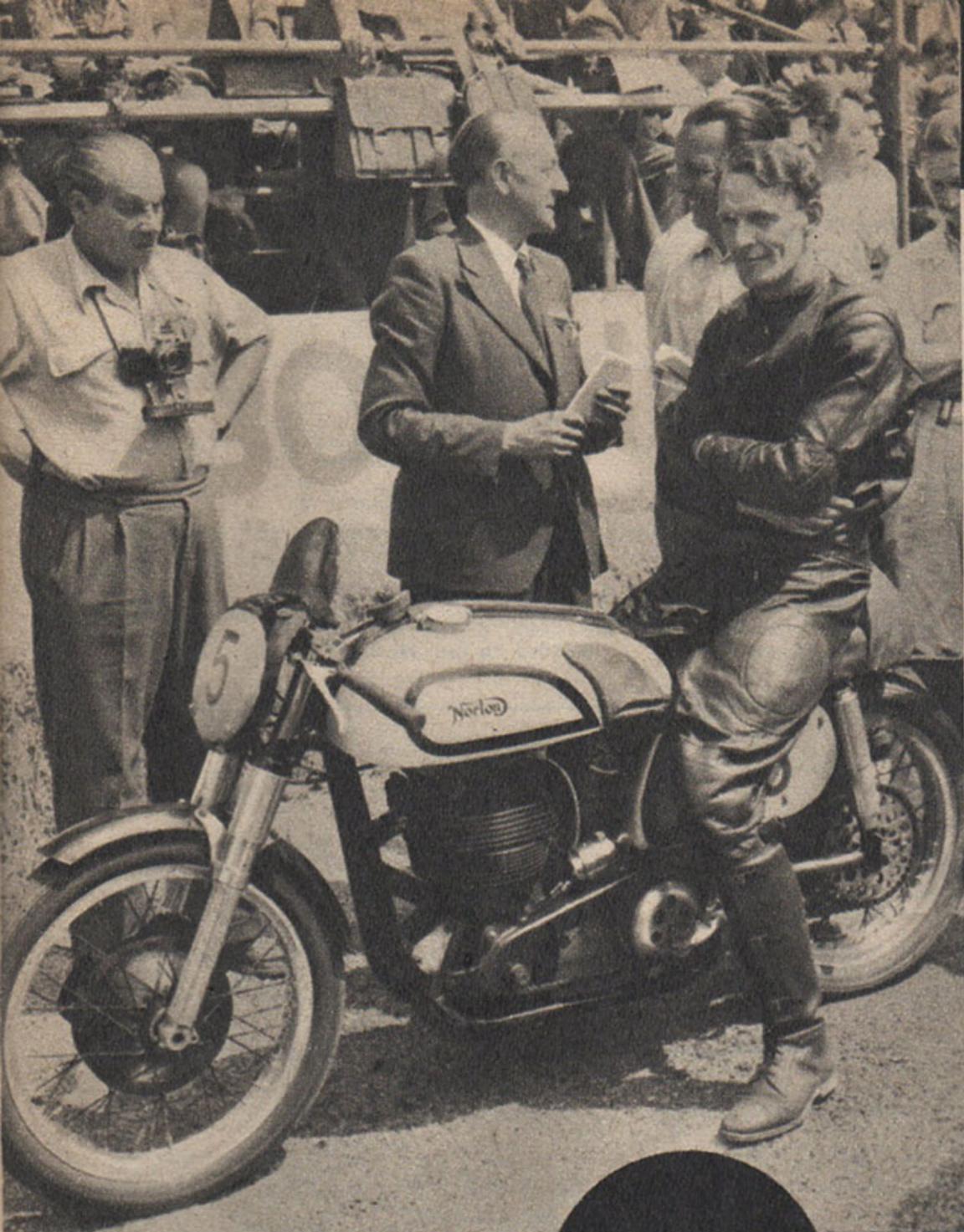


La 500 B.M.W. d'usine de Baltisberger.



L'incomparable maîtrise d'Oliver et Dobelli (sides) la puissance de la Gilera du

G.P. D'ALLEMAGNE



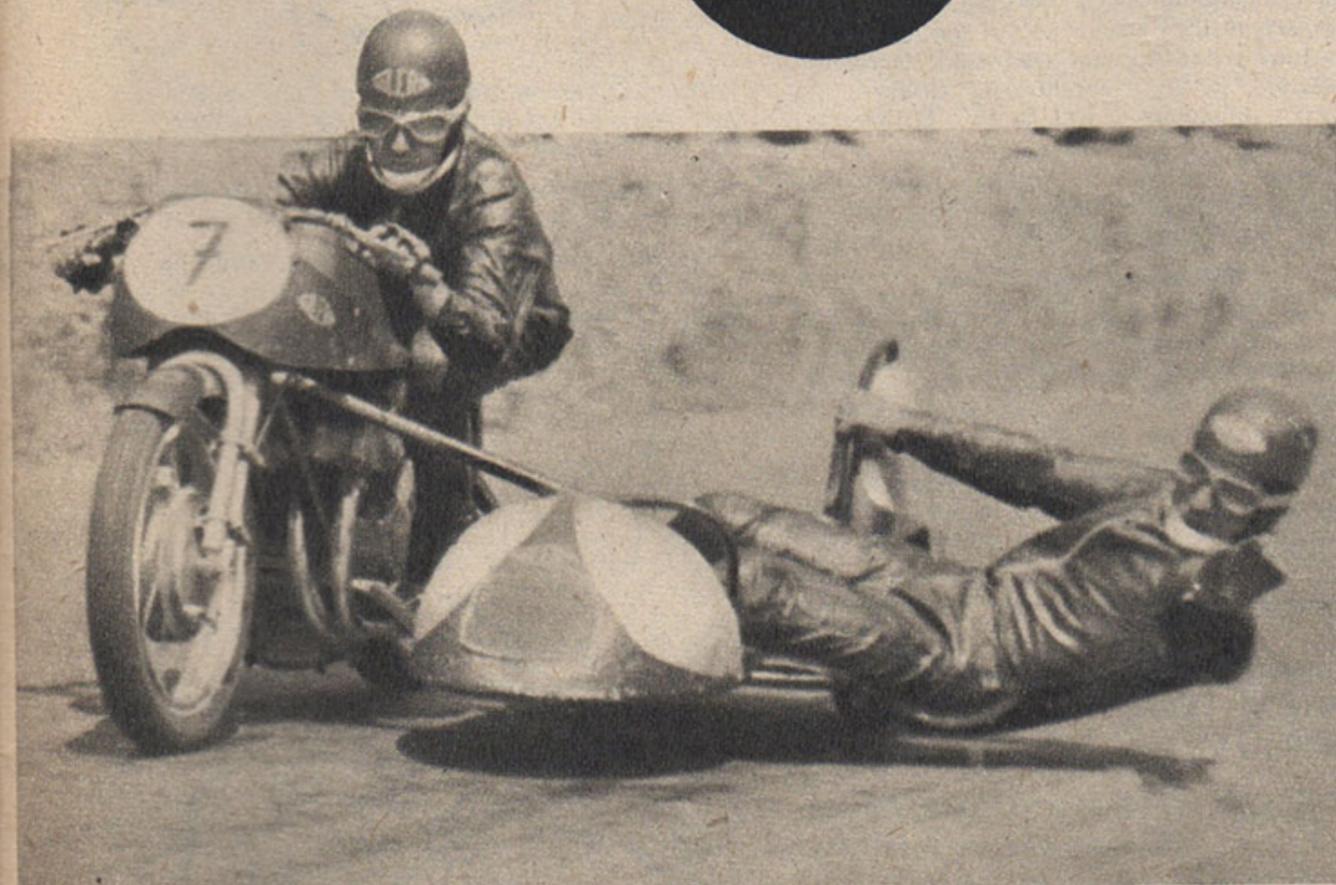
JOE GRAIG
au milieu de
son équipe...



Les visages soucieux de Murit et son passager Emo...



contrastant avec l'optimisme souriant de Drion et Onslow...



tandem Merlo-Mafri (sides)..... qui ne put empêcher la victoire du couple Smith-Clément.

AU GRAND PRIX INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE COMMINGES

l'anglais Bruguière en 350 et le
néo-zélandais Hollier ont dominé

Saint-Gaudens, 10 août.

(de notre envoyé spécial
Pierre CHAREIRE).

Les épreuves disputées en prélude du VII^e Grand Prix de France Automobile du Comminges, gagné par l'italien Ascari sur Ferrari, furent suivies par une foule nombreuse et des records furent établis sur le nouveau circuit de 4 km. 407, très spectaculaire car on suit constamment les évolutions des coureurs.

Lors des essais de vendredi et samedi, Hollier le néo-zélandais de la firme A.J.S., réalisa des temps excellents dans les deux catégories : 124 km. 414 en 350 et 126 km. 720 en 500, aussi prévoyait-on sa victoire dans l'une des deux

catégories. Il s'adjugea les grosses cylindrées sur Norton et fut un excellent troisième en 350.

HOLLIER CAVALIER SEUL EN 500 CMC.

- Cette course ne fut guère animée car le vainqueur domina de loin tous ses concurrents et prit une telle avance que l'intérêt de la course s'en trouva amoindri. Seul Pierre Monneret l'inquiéta avant son abandon et malgré toute la fougue de Collot, le néo-zélandais augmenta son avance en se payant le luxe de battre le record du tour en 1' 59" 6/10 soit 132 km. 654.

LA LUTTE COUDE A COUDE BRUGIÈRE-MUDFORD EN 350 CMC.

- Course remarquable qui enthousiasma le nombreux public par la lutte acharnée et passionnante que se livrèrent Bruguière et Mudford et ce n'est qu'au sprint final que l'Anglais sera vainqueur à 3 dixièmes de seconde du Néo-Zélandais Mudford. L'Allemand Gablenz sur son Horex talonna souvent Mudford et arriva à sauter Glazebrook. Quoique second, Mudford est à créditer des meilleurs temps. Il porte le record du tour à la moyenne de 127 km. 945. Il faut déplorer les acci-

dents mécaniques de Georges Monneret, de Burgraff tous deux bien partis ainsi que des excellents Gerber, Schnell et Zellweger.

RÉSULTATS

CATÉGORIE 350

1. Bruguière (Angl.) sur A.J.S., les 132 km. 210 en 1 h. 4' 7" 1/10, moy. : 123 km. 718; 2. Mudford (Nouvelle-Zélande) sur A.J.S., en 1 h. 4' 7" 4/10; 3. Hollier (Nouvelle-Zélande) sur A.J.S. en 1 h. 4' 26" 5/10; 4. Gablenz (Allem.) sur Horex; 5. Glazebrook (Angl.) sur A.J.S.; 6. Collot (Fr.) sur Norton; 7. Georges Monneret (Fr.) sur A.J.S.

Record du tour Mudford : 127 km. 945.

CATÉGORIE 500

1. Hollier (Nouvelle-Zélande) sur Norton, les 154 km. 245 en 1 h. 11' 12" 6/10, moy. : 129 km. 963; 2. Collot (Fr.) sur Norton en 1 h. 12' 18" 4/10; 3. Bruguière (Angl.) sur Norton en 1 h. 12' 36"; 4. Glazebrook (Angl.) sur Norton; 5. Wood (Angl.) sur Norton; 6. Guit (Fr.) sur Gilera.

Record du tour Hollier : 132 km. 654.

LE CIRCUIT DE LESPARRE

Devant un nombreux public, où l'on notait la présence de MM. Liquart, député; Darat, maire de Lesparre; Fragneau, président de la Ligue de Guyenne; le représentant du sous-préfet, se sont déroulées les dernières épreuves comptant pour le Championnat de France, catégories 175, 350, 500.

En 175, les Peugeot remportèrent un net succès, puisque Lacour et Bouin enlevèrent les

deux premières places, après avoir dominé durant toute la course.

CLASSEMENT. — 1. Lacour (Peugeot), 70 km. en 47' 5", moy. : 89 km. 190; 2. Bouin (Peugeot); 3. Roux; 4. Gall; 5. Valeyre, etc.

Martin sur Velocette, surclassa ses adversaires en 350, le second terminant à un tour.

CLASSEMENT. — 1. Martin (Velocette), les 84 km. en 50' 54", moy. : 99 km.-h.; 2. Guérin à 1 tour; 3. Cherrier; 4. Bouey, etc.

L'épreuve des 500 donna lieu à un duel passionnant entre Cherrier et Onde, tous deux sur Norton.

Cherrier prend la tête à mi-course, tournant à 105 de moyenne. Cremers bat le record du tour à 108 km.-h. 637, malheureusement une chute sans gravité anéantira ses efforts.

CLASSEMENT. — 1. Cherrier (Norton), les 100 km. 800 en 58' 37", moy. : 103 km.-h. 178; 2. Onde; 3. R. Guérin; 4. O. Guérin; 5. Zamora, etc.

SIX JOURS INTERNATIONAUX

Cette magistrale épreuve d'endurance se déroulera du 18 au 23 septembre en Autriche, et déjà nous parviennent d'Angleterre des nouvelles concernant les machines en préparation. En 500 cmc., toutes les marques engagent des twins, caractérisées par un rehaussement sensible de la garde au sol et la jonction des deux tubes d'échappement.

Nous verrons également la nouvelle 692 cmc. Royal-Enfield, dont les accélérations et la puissance à bas régime sont particulièrement développées, et la 650 Thunderbird.

Norton aligne la « Dominator-Featherbed », avec un réservoir rappelant celui des machines de course.

Seul B.S.A. présentera un mono, la 500 Gold-Star, bénéficiant d'une suspension arrière oscillante.

Toutes ces machines ont une suspension AR., mise à part la Triumph « Trophy », et l'emploi de la selle double est généralisé.

Rappelons que l'itinéraire de cette grande compétition d'endurance et de régularité, la plus importante du calendrier sportif annuel, empruntera le territoire de quatre provinces autrichiennes : Haute-Autriche, Salzbourg, Steier-

mark et Kärnten. Il se présente de la manière suivante :

1^{er} jour : Bad-Aussee, Hutttau, Fusch, Winklarn, Mollbrücke, Mautendorf, Radstadt, Bad-Aussee (456 km.).

2^e jour : Bad-Aussee, Admont, Lœben, Graz, Kœflach. Etape nocturne : Kœflach, Judenberg, Trieben, Bad-Aussee (427 km. 800).

3^e jour : Bad-Aussee, Trieben, Judenberg, Friesach, Grœbming, Bad-Aussee (327 km. 900).

4^e jour : Bad-Aussee, Grœbming, Murau, Feldkirch, Manterndorf, Radstadt, Schladming, Bad-Aussee (386 km.).

5^e jour : Bad-Aussee, Bad-Ischl, Gmunden, Leonstein, Steyr, Marchtrenk, Grieskirchen, Haarg, Mondsee, Bad-Ischl, Bad-Aussee (399 km.).

6^e jour : Bad-Aussee, Abtenau, Hallein, Anif (autoroute), puis l'épreuve de vitesse sur un circuit formé sur l'autoroute.

Moyennes journalières :

Catégorie A. — 50-75 cmc. : 32 km.-h.; 100 cmc. 38 km.-h.; 125-175 cmc. : 41 km.-h.; 250 cmc. : 45 km.-h.; 350-500-750 et 1.200 cmc. : 48 km.-h.

Catégorie B. — 350 cmc. : 36 km.-h.; 500-750, 1.200 cmc. : 42 km.-h.

Longueur de l'épreuve de vitesse :

Catégorie A. — 50 cmc. : 44 km.-h. 800; 75 cmc. : 56 km.-h.; 100 cmc. : 61 km.-h. 200;

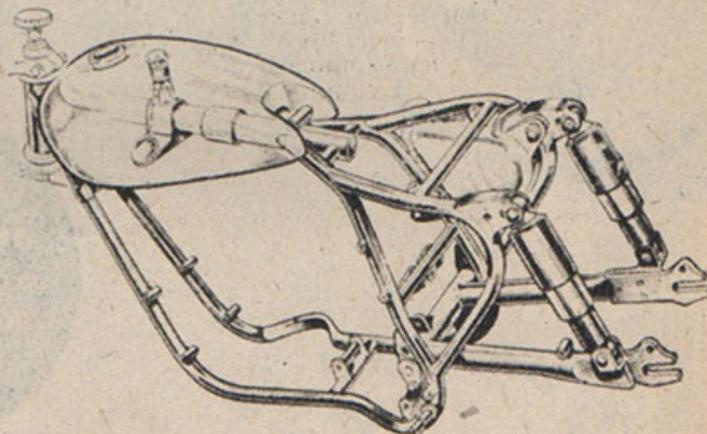
VICTOIRE SUISSE AU RALLYE de la MADONE des CENTAURES

Voici le classement du VII^e Rallye de la Madone des Centaures, qui s'est déroulé à Alessandria les 19 et 20 juillet et auquel des motocyclistes représentant seize pays : Allemagne, Autriche, Andorre, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hollande, Monaco, Portugal, Suisse, Algérie,

Tunisie et Maroc, sans compter l'Italie et Trieste, ont participé cette année.

1. Suisse : 114 motocycles, 2.850 pts.
2. France : 107 motocycles, 2.140 pts.
3. Allemagne : 11 motocycles, 1.650 points.
4. Italie : 1.009 motocycles, 1.000 pts.
5. Hollande, 7 motocycles, 525 pts. etc.

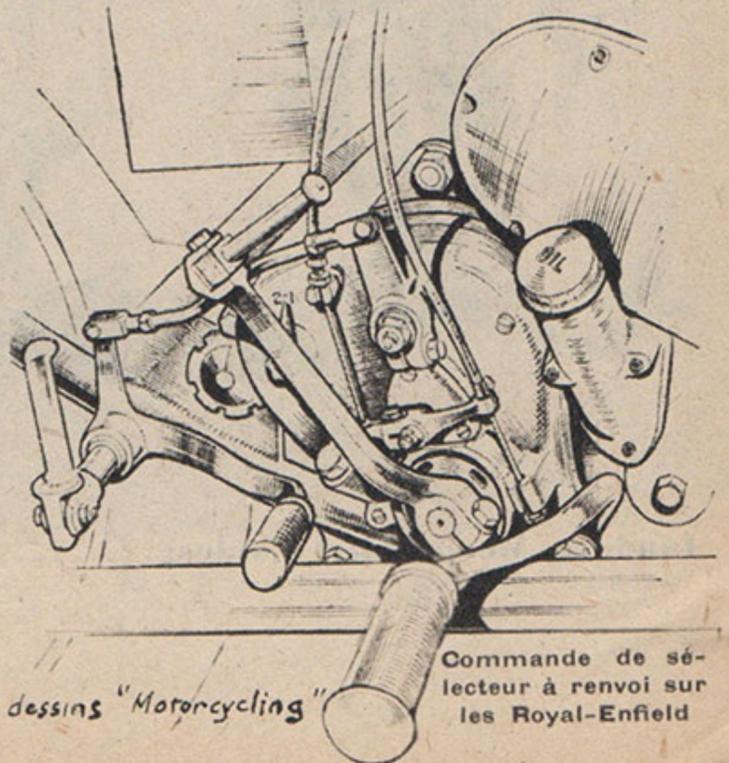
Le nouveau cadre des B.S.A. Gold-Star



125 cmc. : 67 km.-h. 200; 175 cmc. : 72 km.-h. 800; 250 cmc. : 84 km.-h.; 350 cmc. : 95 km.-h. 200; 500-750-1.200 cmc. : 100 km.-h. 800.

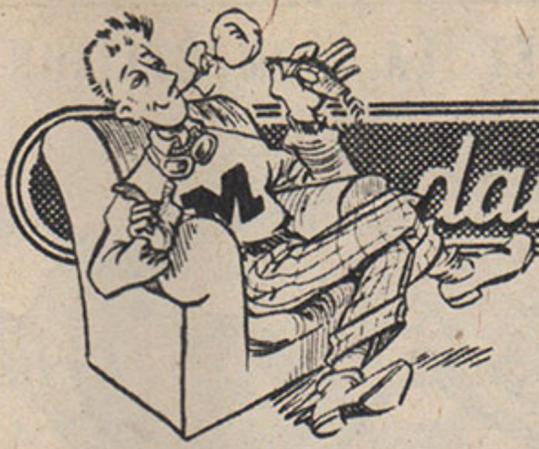
Catégorie B. — 350 cmc. : 61 km.-h. 600; 500 cmc. : 78 km.-h. 400; 1.200 cmc. : 84 km.-h.

Les moyennes kilométriques des épreuves routières seront augmentées de 10% pour les équipes participant au Trophée, au Vase d'argent et faisant partie d'une équipe de marque.



dessins "Motorcycling"

Commande de sélecteur à renvoi sur les Royal-Enfield



dans les CLUBS

MOTO-BALL

Résultats des matches du 27 juillet 1952
Division Nationale (Zone Sud). — M.B.C. Montoux et M.B.C. Avignon font match nul 0 à 0.

Matches amicaux. — Aix bat Marignane par 3 buts à 1; M.B.C. Vitryat et Courbevoie-Sports font match nul 0 à 0; R.M.B. Ondaine bat M.B.S. Forézien par 6 buts à 4.

Résultats des matches du 3 août 1952

Division Nationale (Zone Nord). — Houlgate et Courbevoie font match nul 1 à 1.

Division Excellence (Zone Nord). — Versailles et Vitry-le-François font match nul 1 à 1.

Matches amicaux. — M.C. Villefranche bat M.S. Forézien par 2 buts à 1; M.B.C. Camaret bat M.B.C. Montoux par 7 buts à 1; M.B.C. Chalonnais I bat M.B.C. Chalonnais II par 6 buts à 2; S.U.M.A. bat M.B.C. Chalonnais par 5 buts à 3.

TOULOUSAINS ET ALBIGEOIS SE PARTAGENT LES PALMES DU II^e MOTO-CROSS MONTALBANAIS

Disputé le 4 août sur le spectaculaire tracé des 3 Ponts, l'A.S.M. du Tarn-et-Garonne faisait disputer sa seconde épreuve de moto-cross qui eut son légitime succès et si, en catégorie 250, l'apanage fut albigeois, les Toulousains furent les vainqueurs en 350 et 500.

Résultats :

Catégorie 250 cmc. — 1. Girard (Albi) sur N.S.U.; 2. Combes (Albi); 3. Pendariès (Lavaur), etc.

Catégorie 350 cmc. — 1. Matéos (Toulouse) sur B.S.A.; 2. Darrouy (Toulouse); 3. Cros (Béziers); 4. Vila, etc.

Catégorie 500 cmc. — 1. Darrouy (Toulouse) sur Royal-Enfield; 2. Mateos (Toulouse); 3. Cros (Béziers); 4. Vila, etc.

MOTO-CLUB DE BOUFARIK

Le vaillant club de la Mitidja a repris en main la course de côte dénommée Grand Prix de la Montagne, sur le parcours Blida-Dnia, 18 kilomètres de côte jalonnée de plus de 300 virages dont 22 en épingles! 850 mètres de dénivellation.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CYCLES A MOTEURS

L'Equipe Française Cyclomoteur (A.F.-C.M.) du groupe des Cheminots sportifs de Paris a parfaitement réussi sa liaison de Paris à Helsinki. Elle est arrivée au Stade des Jeux Olympiques le 29 juillet 1952.

Elle a été reçue par le Comité des J. O., le maire de la capitale finlandaise, ainsi que par différentes autorités.

Le succès autant mérité par les équipiers, que par la haute qualité du matériel employé, fait honneur à notre pays et place l'A.F.C.M. en tête des organisations internationales.

La deuxième équipe composée de MM. Merel et Lacoste a exécuté la randonnée des rallyes internationaux dans le temps prévu et couvert 2.500 km. en dix jours.

L'itinéraire passait par l'Autriche, l'Italie, la France et la Suisse.

Ces deux expériences de randonnée au long cours et avec matériel complet de camping, doteront le service technique A.F.C.M. d'enseignements nombreux et utiles.

ACTIVITÉ SPORTIVE DE L'ÉQUIPE MOTOCYCLISTE DU 3^e HUSSARDS D'ALENÇON

Résultats obtenus :

Rallye de Normandie (20 avril). — Engagement d'une équipe de 8 motocyclistes (6 sur Terrot 500 cmc. et 2 sur Royal-Enfield

350 cmc.), 1 motocycliste a dû abandonner pour panne (Royal-Enfield), les 7 autres sont arrivés sans pénalisation.

Rallye de Bourgogne (3 et 4 mai). — 930 km. à travers le Jura et les Alpes. 4 motocyclistes engagés sur Terrot 500 cmc., 3 ont terminé sans pénalisation.

Rallye Aiglun (24 et 25 mai), 727 km. — 8 motocyclistes engagés, 7 sur Terrot, 1 sur Harley.

Classement général toutes catégories :

1. Sous-lieutenant Berlandier : 1 coupe.

Classement catégorie 500 cmc. :

1. Sous-lieutenant Berlandier : 1 coupe; 4^e Lieutenant Henry : 1 coupe.

Epreuve assez dure : 64 partants, 7 à l'arrivée dont seulement 9 non pénalisés.

Équipe militaire. — 1^{er}, 3^e Régiment de Hussard : 1 coupe.

Conclusion :

En 3 rallyes le régiment a remporté 10 coupes et de nombreuses places de premier.

FERNAND MEYNIER

ex champion du Monde de dirt-track est gravement accidenté à Alger

Au cours d'une réunion organisée récemment au stade municipal d'Alger, Fernand Meynier a fait une chute, due à une crevaison à l'arrière, alors qu'il roulait à plus de 100 km. à l'heure.

Meynier qui avait heurté de la tête la balustrade, ne donnait plus signe de vie. Il y eut, parmi la foule, un moment de stupeur, car Meynier par sa classe avait déjà conquis les Algérois. Il n'avait pourtant fait que deux tours de piste. Sa course avec Ciancio promettait d'être fort captivante. Un quart d'heure après, Meynier soutenu par ses admirateurs, vint lui-même au micro rassurer les spectateurs. Nous formons des vœux pour son complet rétablissement.

Au cours de cette réunion, le champion de Belgique, Alphonse Degraux, remportait les trois manches des épreuves de dirt-track sur B.S.A. Casalta en 350 fit preuve de beaucoup de courage. Mascaro sur Jawa est actuellement l'un des meilleurs pilotes Algérois de dirt-track, il le prouva à nouveau en enlevant la catégorie 250 cmc., tandis que Visciano sur Peugeot s'attribuait celle des 175 cmc.

Sur piste on enregistrait les succès de Ciancio, Perez G., Garcia et Casalta.

MOTOCYCLE-CLUB DE LYON

Le 25 mai à Perpignan, le sidecariste bien connu, Aimé Despland, avec une machine entièrement construite sur ses données par la Maison Ultima, prend une bonne place de 4^e sans pousser au maximum un moteur encore à l'étude.

Le 1^{er} juin au circuit d'Aix-les-Bains, le coureur De Polo, que nous pouvons considérer comme un pur amateur, se classe 4^e en 350 et en 500 devant Biondelli.

Le 8 juin ce même coureur De Polo se permet de remporter la 1^{re} place en 500 avec une 350 A.J.S. battant des champions tels que Collot, Biondelli, Bruguière, Gerber, etc.

Le 17 mai le M.C.L. remporte le challenge par équipes au circuit de régularité du Haut-Jura, ainsi que la première place en 350 avec Montagne et le record de la course de côte avec Millon.

Le plus beau succès a été remporté par l'équipage de sidecar, Rogliardo-Franchino qui se classe 1^{er} de la catégorie sidecar et 1^{er} des Français dans le 22^e Championnat d'endurance Liège-Milan-Liège avec seulement deux minutes de pénalisation.

Le 22 juin le M.C.L. remporte le challenge par équipes de l'épreuve Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne.

Le 22 juin de Polo se classe 1^{er} en 350 et en 1.000 à la course de côte de Laffray.

Le 27 juillet le M.C.L. remporte le challenge par équipes du circuit de régularité de Saône-et-Loire.

Le M.C.L. compte dans ses rangs Mlle Morrel qui prend part à toutes les épreuves de régularité.

Epreuves à venir :

Le 7 septembre prochain, Championnat de France de moto-cross sur le magnifique terrain de Charbonnières avec la participation de Brassine, Frantz, Melioli, Verrechia, Charrier, Godey, Prieur, Peyry, Klym, Lusseyrand, Scossa, Desmoulin, etc.

Le 28 septembre, épreuve internationale d'endurance sur route ouverte à toutes les catégories, motos et sidecars.

Parcours de jour et de nuit de 600 km. environ, avec une moyenne de 50 km.-h.

Ce parcours empruntera principalement des routes secondaires; il sera flêché.

Le règlement bénéficiera d'une formule toute nouvelle et le départage des *ex aequo*, s'il en reste après l'épreuve sur route, se fera par un trial.

Cette épreuve sera dotée du challenge Bretsch, superbe coupe d'une valeur de 75.000 francs, à disputer par équipes et de nombreux prix en espèces d'un total de 200.000 francs dont 30.000 au premier du classement général.

Le même jour se disputera une épreuve de trial, motos et sidecars, à Charbonnières.

Les concurrents de l'épreuve sur route devront obligatoirement participer au trial.

Enfin, le 19 octobre, moto-cross national.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS A ROUEN

Les coureurs intéressés par l'épreuve de Championnat de France qui sera disputée à Rouen le 14 septembre, sont invités à demander dès maintenant leur bulletin d'engagement qui leur sera expédié avec le règlement de l'épreuve : Au Moto-Club de Normandie, Brasserie « le Lido », 41, rue A.-Carrel, Rouen.

VELODROME DE LA CROIX-DE-BERNY

Finale des Coupes de Paris

Tous les qualifiés, tant en moto qu'en moto-ball, se retrouveront au Vélodrome de la Croix-de-Berny, le dimanche 14 septembre 1952, pour y disputer la finale des « Coupes de Paris ».

En moto-ball, nous verrons aux prises le M.B.C. Orly-Thiais et le M.B.C. de Paris.

Nul doute que la partie sera serrée car, rappelons-le, le M.B.C. de Paris s'est qualifié en battant par 3 à 2, Courbevoie-Sport, champion de France d'Excellence et Orly a dû, pour remporter son match contre Versailles, jouer trois prolongations.

A priori, si l'on tient compte de ces résultats, nous ferons du M.B.C. de Paris notre favori, mais attention Orly est de taille à renverser ce pronostic. En résumé, ce qu'il y a de certain c'est que l'issue du match sera très ouvert.

En vitesse, à certainement plus de 100 kilomètres à l'heure, se retrouveront les Delaune, Sutra, Mabillat, Meyer, Chailloux, Martin et sans doute Demuth qui fut très malchanceux lors des deux demi-finales.

Là encore, si l'on fait confiance à Delaune pour la première place, on peut dire que Sutra et Demuth, s'il court, seront près de lui. A noter que la plupart de nos champions des petites cylindrées se rencontreront pour la première fois depuis le Bol d'Or.

Signalons que le coureur Delaune établira officiellement le record de la piste.

En patins à roulettes, malgré une petite défaillance en 1^{re} demi-finale, le Roller Olympique du 14^e sera le favori de cette finale.

Une fois de plus les habitués de Berny pourront vibrer par ce programme varié et de valeur.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Nomination d'un nouveau Président

Les membres du M.C.N. réunis en assemblée générale le 13 août, ont élu à l'unanimité M. André Guérin au poste de président. Cette prise de pouvoir met fin à l'intérim assuré depuis le 14 février par les vice-présidents Bourrel et Dumont. Dévoué au club depuis de nombreuses années et ayant contribué à son développement, M. Guérin reçoit maintenant la récompense bien méritée de sa fidélité et de son désintéressement.

LUNETTES

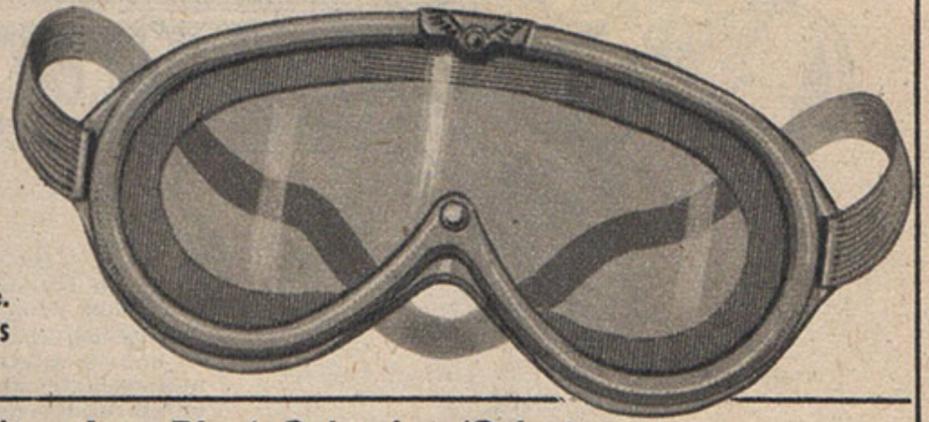


POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION



FABRICATION FRANÇAISE

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



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

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

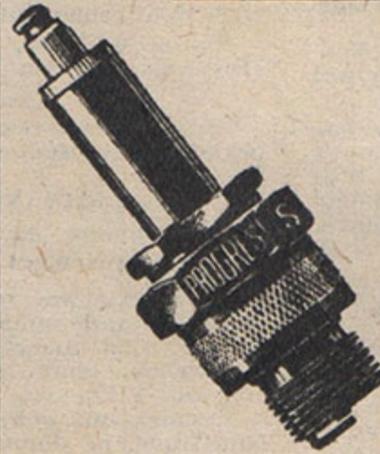
Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone : MARcadet 46-78



La bougie "PROGRÈS" marque un progrès

SON ISOLANT 100 % EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLELA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTEDistributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos :**FERNIOT** - 34, rue de la Justice
PONTOISE (S.-&O.)USINE : 164, rue Gabriel-Péri
— VITRY-SUR-SEINE —

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

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

REVIL ETS82, Avenue des Ternés — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CNOATTERIN

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES**DUPLEX****SEMONSU-BÉRAUD**

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CRÉDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

**G. S. M.**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, Rue des Écoles, PARIS (5^e)
ODÉON 62-98Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5^eBulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :
Salon et Compte RenduPayable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire

NOM : ADRESSE :

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

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1946.)

P. BRISSONNET & C^{ie}
vous présente...

Le fameux Scooter **SPEED**

TOUS LES
ACCESSOIRES
POUR
SCOOTERS

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

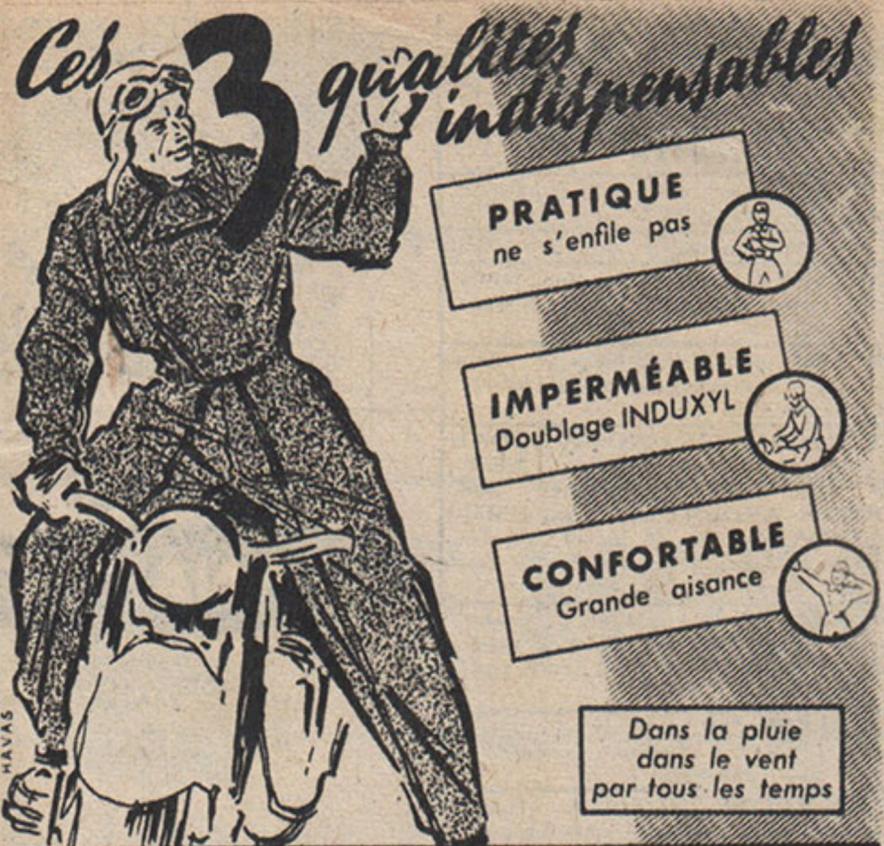
Pose en 2 heures de
l'embrayage **OIOOA**
adaptable à la
MOBYLETTE.

CRÉDIT

Ouvert le Samedi.



22nd, Boul. du GÉNÉRAL-LECLERC
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)
Tél. : MAillot 87-40-41



PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B.P. S. G. D. G. FRANCE et ETRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

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

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

Société du Garage Jardillier

88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16^e - Tél. : AUT. 18-42

AGENCES DIRECTES :

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE
M.R.
JONGHI

MONET-GOYON
F. N.
Scooter SPEED

et la fameuse "MOBYLETTE" à 42.500 francs

SPECIALITÉS: Révision de moteurs sur devis — Pièces détachées anciens et nouveaux modèles, adaptables sur toutes marques

SUSPENSION AR adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

Élégante -- Pose rapide -- Livrable de suite : 13.500 francs



:: RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES ::
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES
CHEMISAGE, MAGNÉTOS, DYNAMOS
SPÉCIALITÉ DE SACOCHES CUIR
pour Vélomoteurs et Motos, Modèles
splendides à partir de 3.200 fr. la paire

**ACCESSOIRES
POUR TOUTES MOTOS**

Directeur : **CH. BELLISSENT**
Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉE
POUR LES CYCLOMOTEURS

la chaîne



YELLOW "cyclo"
est

légère
résistante
extra-souple
économique...

et permet l'emploi d'un dérailleur

YELLOW
la chaîne française de qualité

ACHAT

B.M.W. 500 ou 750 ou Zundapp avec ou sans side, état marche. Offre avec px. Soultze-Ren n° 257 (Haut-Rhin).

VENTES

B.M.W. R.17 avec side t. b. ét. Perrin, Saint-Saulge (Nièvre).

B.M.W. R.51 bon état. Ecrire au Journal.

A ENLEVER René Gillet 500 cmc., remise à neuf, suspension AR. Px intéressant. Vav. 11-11.

SIDECARS pour vélocitateurs et motos neufs et d'occasion. Poinard, 54, rue E.-Dolet, Cachan, Ale. 34-41.

MOTOBECANE 175. GNOME-RHONE 350 solo ou av. side Humblot. NEW-MAP 108. MOTOCONFORT 308. SCOOTER ARDENT mot. Vap. 4 MONET-GOYON 350. Tt bn ét. Px int. Garage Roger Paul, 12, r. du Moulin-Vert, Paris-14°.

LAMBRETTA L.C. grand luxe, 1.000 km. Cause achat voiture. Px 185.000. Visible Garage du Café de Paris. Tél. 18 Ezy-sur-Eure (Eure).

MATCHLESS 350, type G.3.L. parfait état. Px 155.000. E. Delsaux, gendarme, Wizernes (Pas-de-Calais).

GNOME-RHONE 750, type K, av. side, ét. mécan. parf., pneus et chambres nrs, batterie neuve. Px int. à déb. 150.000. ou échange être voiture même valeur. S'adr. ou écr. Garage Drouard, Champagnolles (Charente-Maritime).

MONET-GOYON 350, bloc mot. Px 65.000. Giro, 5, rue de la Santé, Paris. Gob. 16-13 le matin.

MOTOBECANE 350 R.46C nov. 49, fche tél., susp. AR., t. b. ét. Teyssède, 213, rue Croix-Nivert, Paris-15° Vau. 40-21 apr. 20 h.

URGENT. Terrot 125, 4 tps t. nve. Px 90.000. Antoni, 6, av. Allendy, Paris-15°.

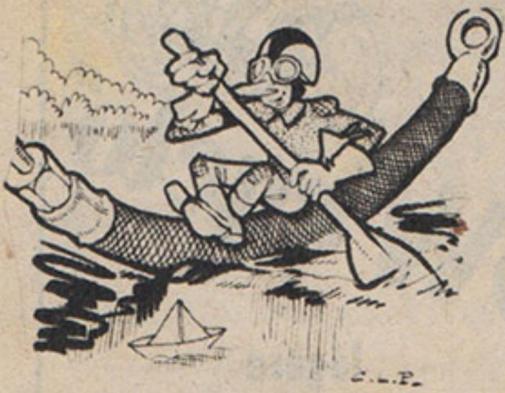
MONET-GOYON 100 cc., bon état. Px 50.000. Boulard, 37 quater, av. Maurice, Gagny (S.-et-O.).

PEUGEOT 175 TC.4 impeccable 1951 roulé 6.500 km. André Brun, boulanger à Linxe (Landes).

B.M.W. R.35, f. tél. 4 vit. parf. état. Px 135.000. Moteur 750 twin Gillet-Herstal neuf, bas px. Duval, mairie St-Pierre-du-Perray par Corbeil (S.-et-O.).

PEUGEOT 125 1950 G.L., équip. Px. 75.000. Nord 87-17.

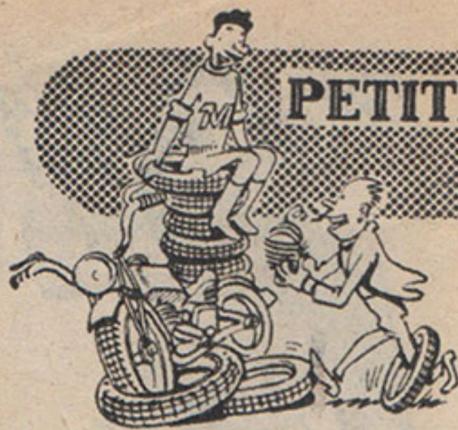
LES QUALITÉS OTOM
Il est étanche...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

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



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :
200 francs

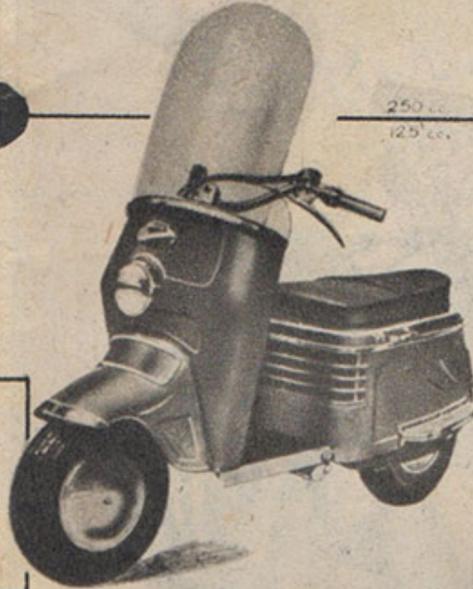
Scooter
BERNARDET

ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE
23, Bd de Courcelles, PARIS-8°

METRO :
VILLIERS

TELEPHONE :
LABorde 77-40



AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard
Sout



PARIS
XII°

TÉL. : DOR. 49-42

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

VÉLOCETTE

268 bis B^d ST GERMAIN



PUCH HOREX

BUGATTI, 3 l. 300. Cab. décap. Taury, 50, r. Octave-Mirbeau (17°).

Cse dép. G.N. 250 lat., urg. Lab. 84-20, p. 213, heures bureau.

Part. vend D.S. MALTERRE 125, f. tél., susp. AR., parf. ét., 120.000. Doublet, Pér. 34-00, p. 277, heures bureau.

ACHÈTE pièces Zundapp KS.600, K.800, K.500 ou épaves. Four. télesc. B.M.W. offres et détail, vends pièces Zund. Russie, pièces B.S.A. 750 V. 13. Gadiou, 3, rue du Convent, Lannilis (Finistère).

NORTON 500 soup. lat., équip. état nf. NORTON 500 A.C.T. très rapide, tr. bon état. ROYAL-ENFIELD 500 twin, 10.000 km. complètement équipée, parf. ét. B.M.W. 500 R.51-2, abs. comme neuve. VESPA, scooter 1952, équipé, parf. état. ROYAL-ENFIELD 350 culb. tr. bn état. Aris, 11, rue Labie, Paris-17°. Eto. 08-66.

ZUNDAPP KS.600 avec ou sans side, à remonter, bas px. Danicau, 67, rue P.-Doumer, La Roche-sur-Yon (Vendée).

BELLE SAROLEA 500 lat., équip. Lucas, Méral, pare-choc, gar. 6 mois. Px 80.000. 12, rue Steinlen, Paris-18°.

GIMA 175, susp. AV. téles., susp. AR., paire sac. Monneret p.-choc av. dble klaxon, p.-brise, outil compl. Cse achat voit. Le-grand, 18, ple Place, Arras (P.-de-C.).

REMORQUE moto. Px 15.000. Arlaud, 17, r. de Rambouillet, Paris-12°.

ZUNDAPP D.B. 200, parf. ét., orig. vendue av. ttes garant. et conf. Roques, 30, r. d'Alger, Trouville. Px 100.000.

MOTO B.M.W. R.51 état neuf avec nombreux accessoires, ou à échanger ctre 4 CV. Renault, modèle récent. A. Noth, 12, rue de la Krutenon, Strasbourg (Bas-Rhin).

SIDE TERROT super cul. 1946. Px 120.000. Leroy, 9, rue Schalcher, Paris-14°.

JONGHI 125 2 temps, parf. état. Px 75.000. Court, 3, rue Jeanne-Hachette, Ivry (Seine).

MONET-GOYON 200 Shooting Star, état nf. Moutginet, 9, boul. Murat, Paris-16°.

DIVERS

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

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

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

KODAK-RETINA 24x36, obj. Xenar 3,5, obt. Comput, à vendre ou échanger contre format plus grand ou contre vélo avec moteur Cucciolo, Foucras, Comps-la-Grandville (Avevron).

Repose-pieds
PRYM
ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION
ROGER POUILLAIN
Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&-O.)

Jeunes !
voici votre chance

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

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO
(Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne), Ou 14, rue Lincoln, PARIS (8°).

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

PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES
ATELIER DE MISE AU POINT
CRÉDIT



Au sommaire du numéro de Septembre
de

JEUNE MAMAN

*La Revue de la Mère
⇌ et de l'Enfant ⇌*

- Bébé a 1 mois ;
- Jardin d'enfants ;
- Le shopping de bébé ;
- Jeune maman pratique avec :
Les menus combinés parents-
bébé ;
La lessive ;
Mariage heureux, mauvais mé-
nage ;
Femme cigale et mère fourmi ;
Tricots et ouvrages ;
Le trousseau ;
Petite chambre, gais logis ;
- Un conte : Les frères LU ;
- L'école des parents ;
- Mon docteur m'a dit...
- Pour envoyer votre enfant à
l'école ;
- Le destin de votre enfant.

**LE SEUL DES MAGAZINES ENTIÈREMENT
:: CONSACRÉ A LA MÈRE ET L'ENFANT ::**

.....
*Numéro spécimen gratuit sur demande à
Jeune Maman, 14, rue Brunel, Paris-17^e*



Pour Madame ou Mademoiselle

CHAQUE SEMAINE

VOTRE MODE

*Le journal de la femme
élégante et pratique*

VOUS OFFRE DANS UNE
PRÉSENTATION DE CHOIX

- Un patron gratuit dessiné et
immédiatement utilisable ;
- Plus de 60 modèles de saison ;
- 3 romans des meilleurs auteurs
féminins ;
- Des conseils pour la maison, la
beauté et la toilette ;
- La chronique de la vie sociale.

~~~~~  
**LE PLUS COMPLET DE TOUS  
:: LES HEBDOS FÉMININS ::**

.....  
*En vente partout : 30 fr.*



Partie de LYON,

une 175 NEW-MAP

Strictelement 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)