

5^e ANNÉE - N° 83

REVUE BI-MENSUELLE

15 SEPTEMBRE 1952

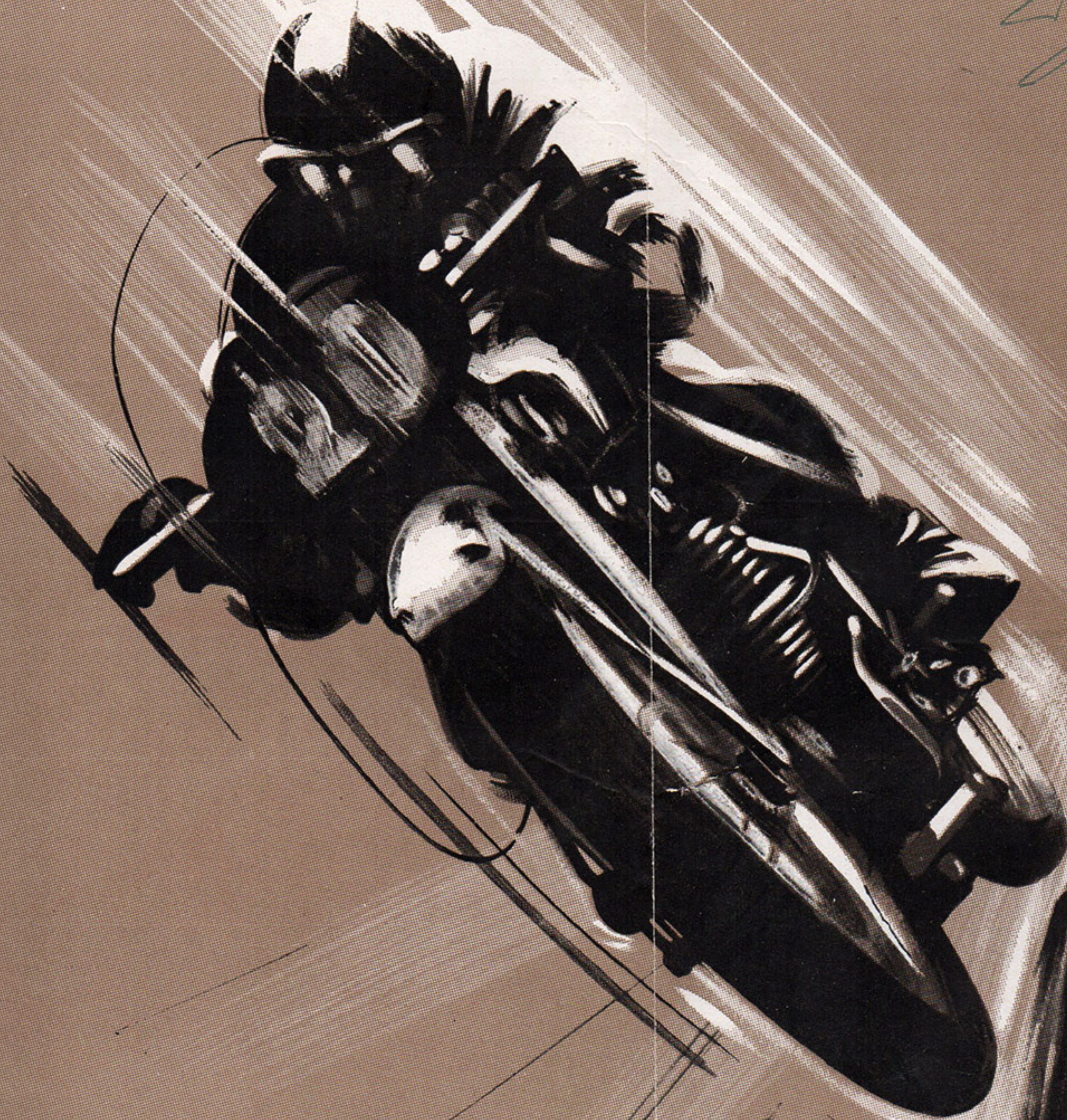
MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

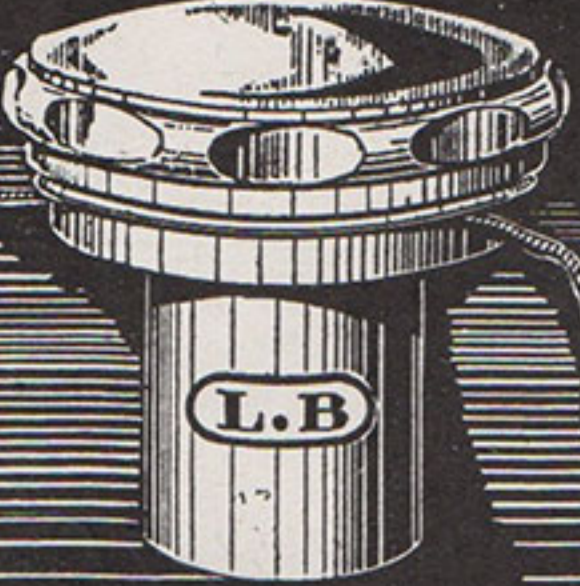
14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

R. Dhauwets



Parrot

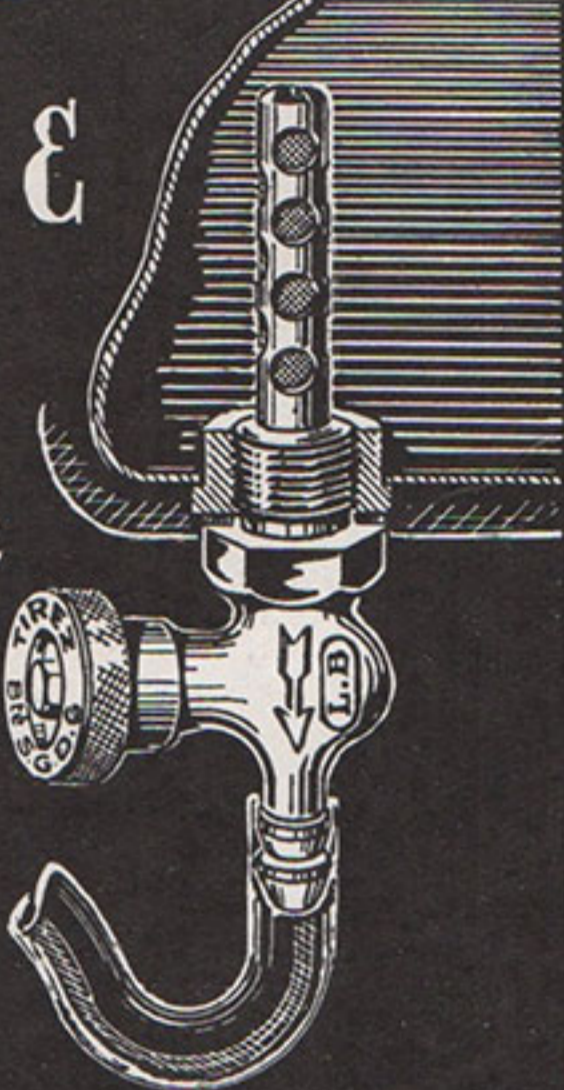
40^{F.}



BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



Sensationnel LE SCOOTER
PIROL²⁰⁰
(200 cm³)

ESSAIS
ROBERT SENECHAL - 83, Avenue Grande Armée
ETOILE AUTOMOBILE - 41, Avenue Kléber

Tous les modèles en :

★ MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE - TERROT
A.G.F. - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO
SONT DISPONIBLES CHEZ

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, Avenue Édouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
Métro : Porte de ST-CLOUD MOLitor 29-62

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX
et des scooters :

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE - TERROT
LIVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT

RETENEZ DÈS MAINTENANT

chez votre marchand habituel

le numéro spécial du Salon

“Motocycles”



LA

MACOMBYNN

TELLEMENT PRATIQUE
ET SI ÉTANCHE

TOUTES LES COMPÉTITIONS LE PROUVENT D'AILLEURS.
CONÇUE PAR UN MOTARD POUR DES MOTARDS.

En vente dans toute la France chez les principaux motoristes

Pour la Belgique : J. ELBIRT, 19, Rue de l'Escalier - BRUXELLES

SEUL FABRICANT : ET^{CS} CHANTRIEUX-LEFEVRE - AMIENS

HAVAS

Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 27.000.000 de Francs

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET POUR :
CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS

DÉPOT A PARIS :
 42, Rue Brunel (17^e)
 Tél. : ÉTOIle 45-00

SIÈGE SOCIAL, USINES ET BUREAUX :
 93, Route d'Heyrieux
LYON

CH. GARIN

présente...

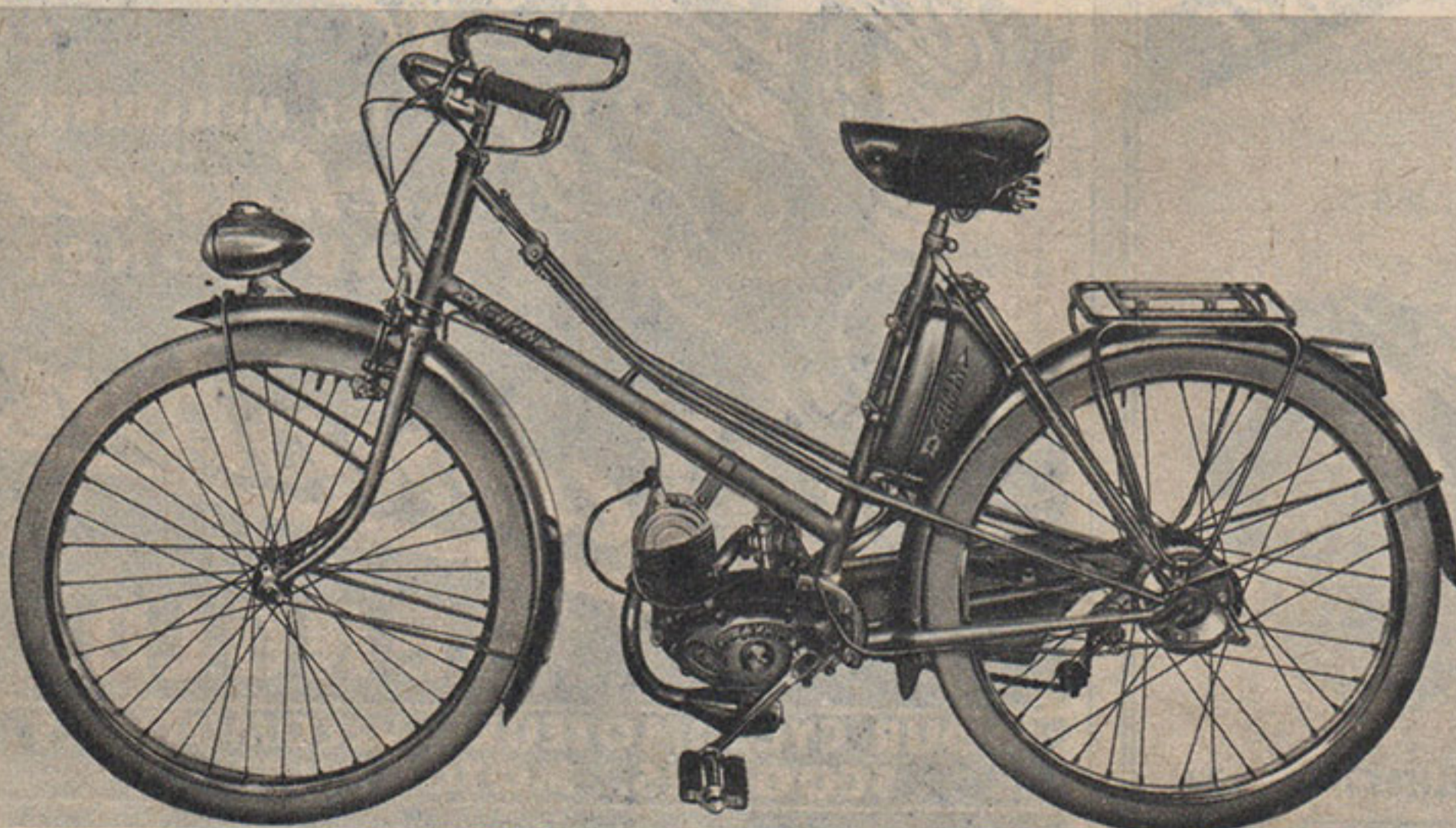
ses **BICYCLETTES** et son **CYCLOMOTEUR**

Tous les Types
Tous les usages
Tous les âges

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

équipé
 avec

Le Poulain 52



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

Cadre renforcé

Pneus 600 x 50

Garde-boue et carter
 enveloppants

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

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

et tous
moteurs
auxiliaires



Autres
spécialités
AMAC :

**POIGNEES
TOURNANTES**
Robinets
d'essence
Transmissions
Coffret pièces de re-
change pour Motoristes
Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés
Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC
31, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15-A



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

Production des :

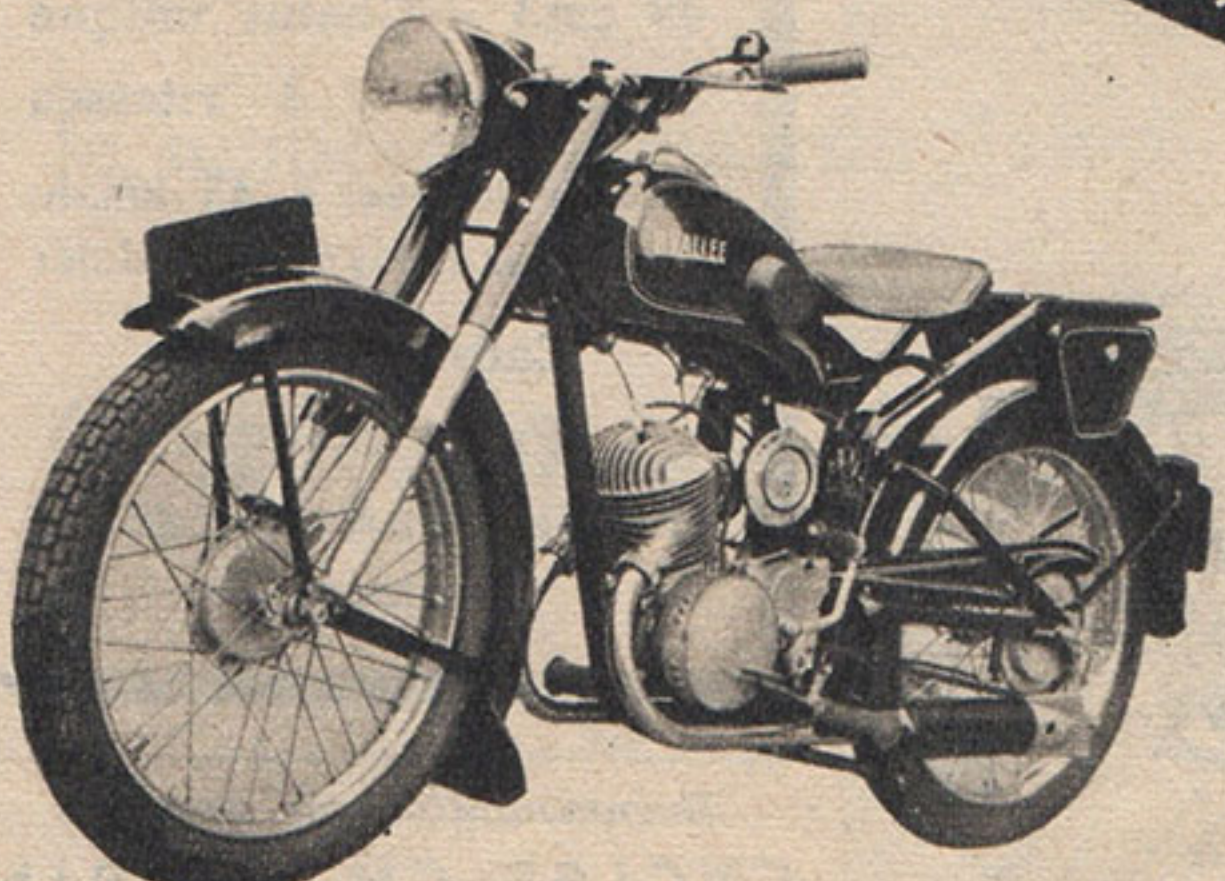
FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE
Société Anonyme au Capital de 110.000.000
1, Avenue Niel, PARIS-17^e — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84

S.I.C.R.A.F. présente

La
Paul Vallée

UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

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



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



LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton

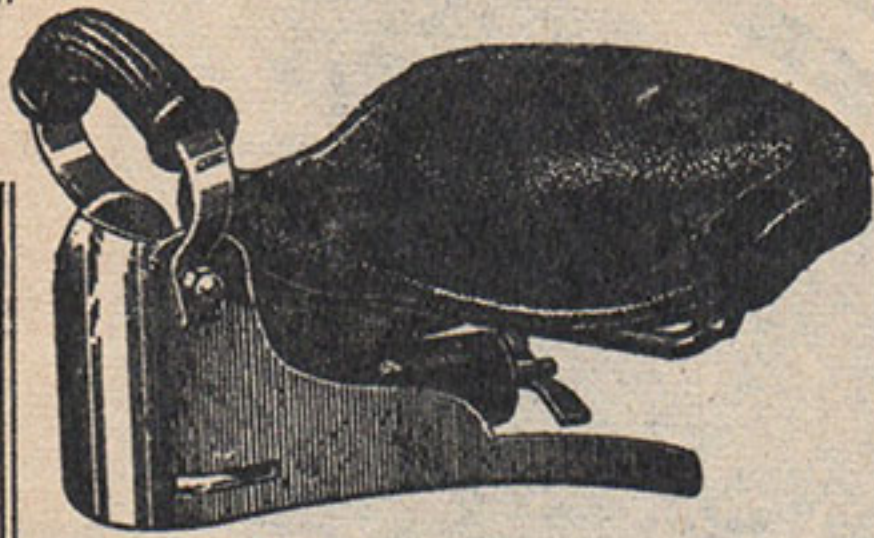
&
RENOLD

101

POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETES

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION
RÉGLABLE

SELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLES

FOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

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

SE MONTE SUR:

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

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

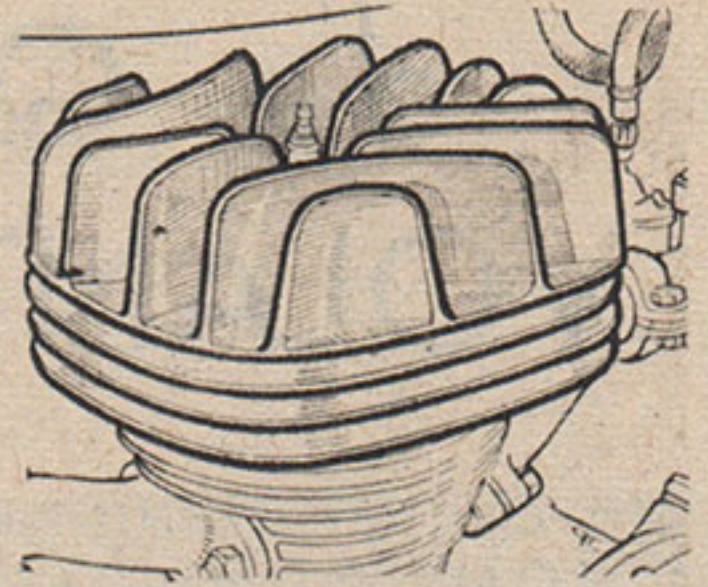
En vente chez tous les Motoristes

Dépôts, Magasins de vente, et pose.

MAUCOURANT

147, Boulev. Ney, PARIS-18^e

Téléphone: MAREcadet 46-78



Étab^{ts} MOTTAZ
307 à 311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Tél.: MAL. 29-77

SPECIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::
pour Cyclomoteurs, Véломoteurs, Motos
BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES
DÉPOSÉS

Scooter

BERNARDET

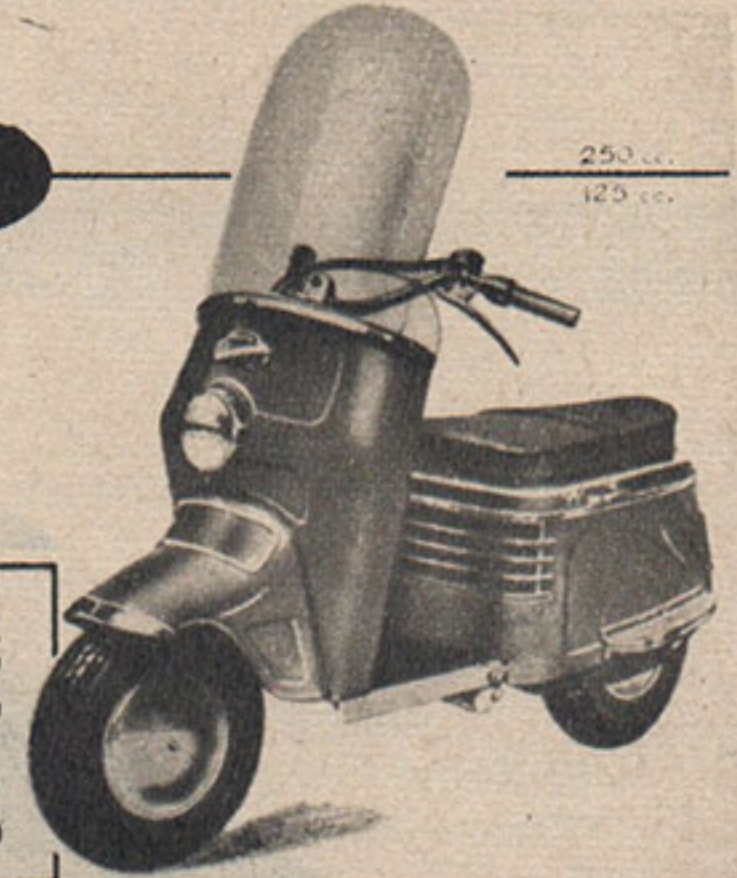
ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO:
VILLIERS

TELEPHONE:
LABorde 77-40



LA GAMME DES ROBINETS QUIET



TROIS MODÈLES SONT INTERRUPTEURS

ÉTANCHEITÉ MOLÉCULAIRE

grâce à son joint en métal liquide - tension superficielle optima

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

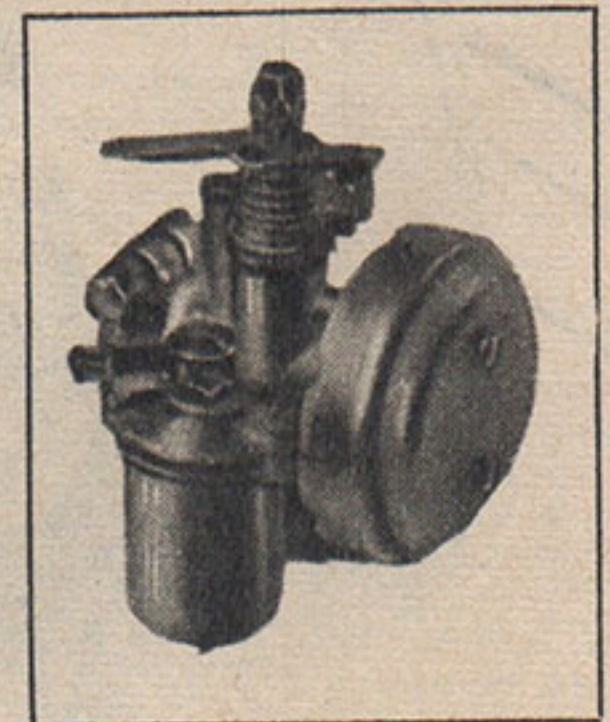
VENTE EN GROS

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Cyclomotoristes !

Pour obtenir
le rendement
maximum de
votre machine
demandez à votre
motociste de vous
faire essayer le
nouveau
Carburateur

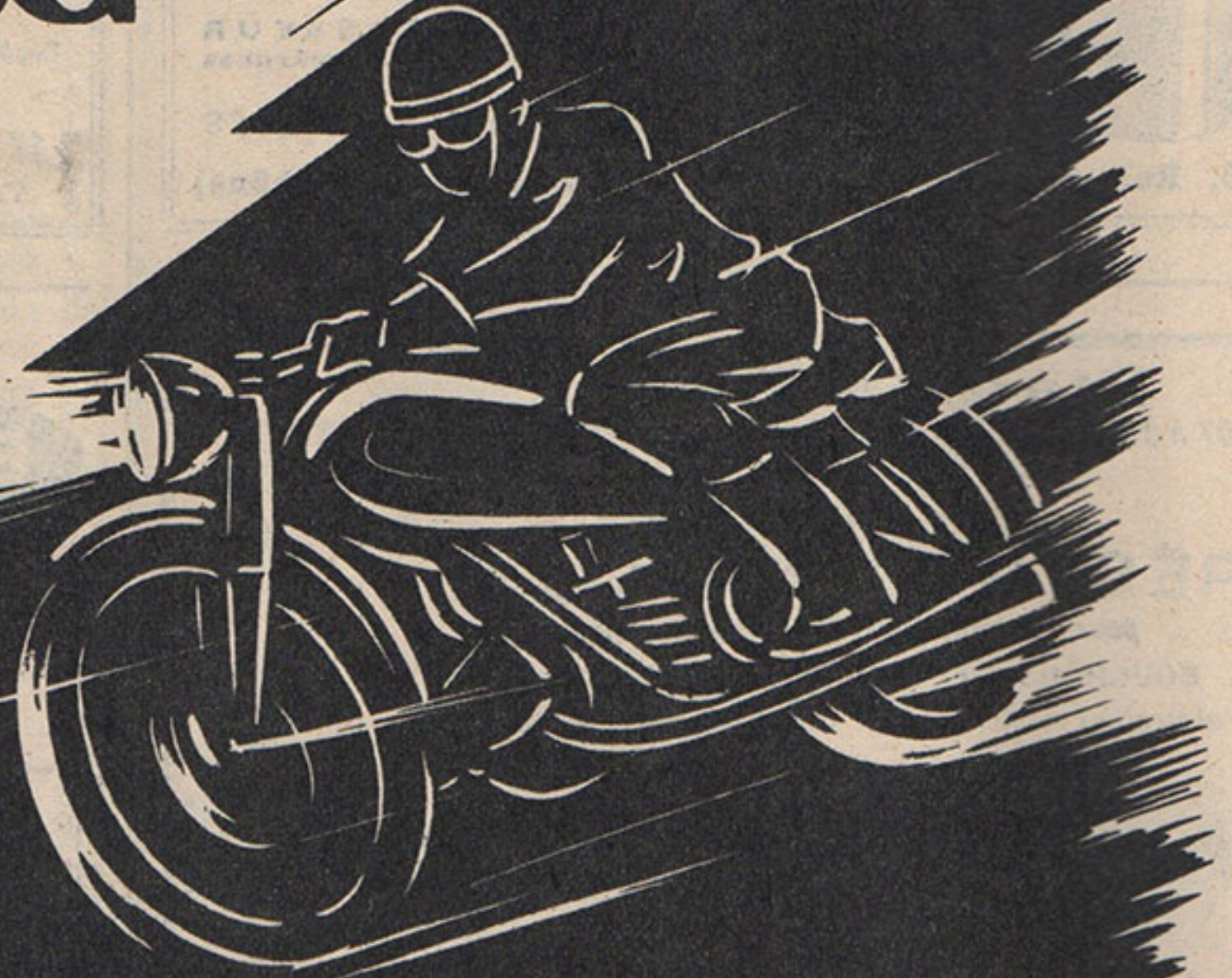
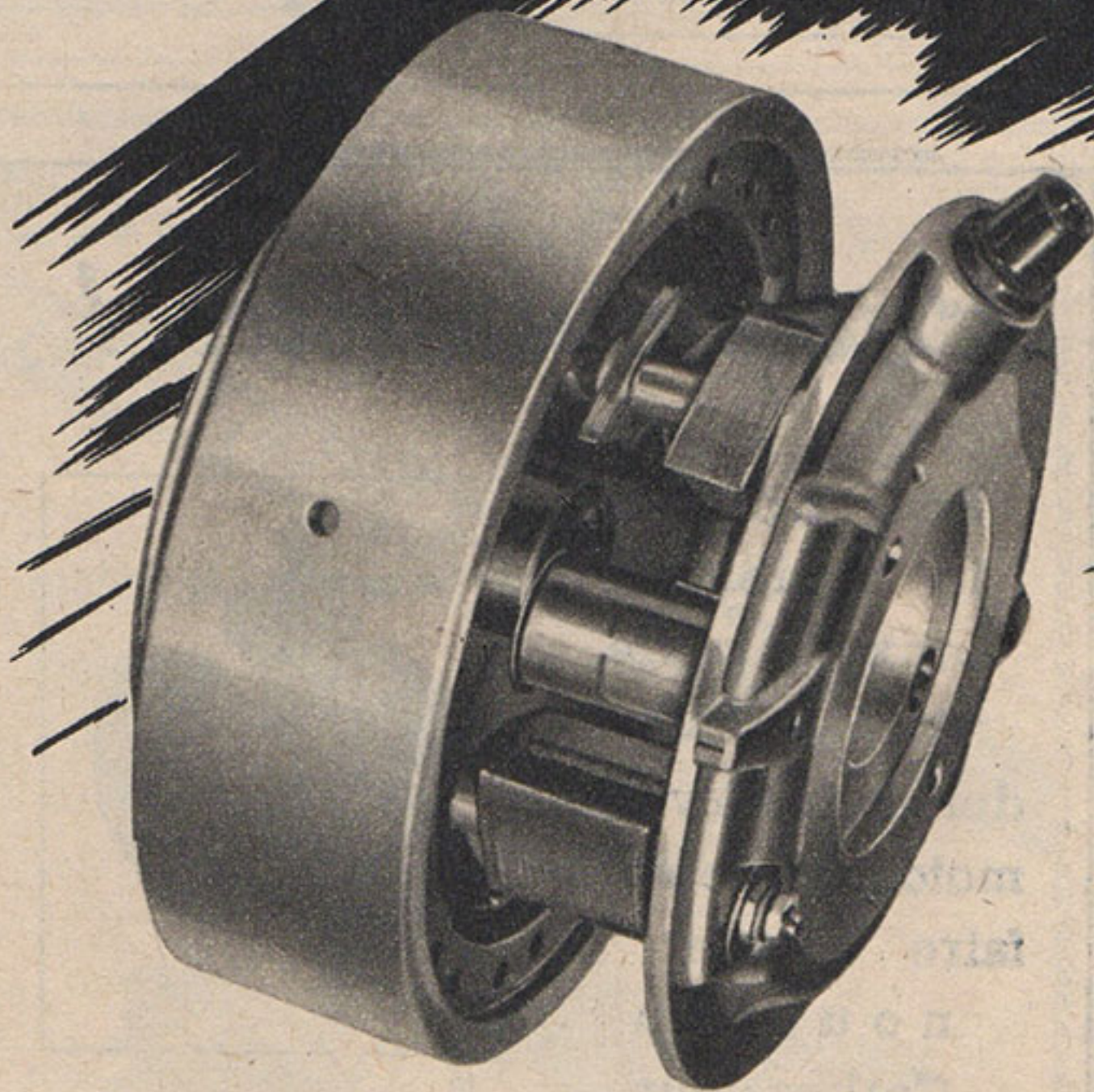


GURTNER C. Spécial

Vous en serez enchanté. Départ
instantané, reprises excellentes et
consommation réduite,
1 litre 5 aux 100 km.

A tous Moteurs de Qualité VOLANTS **ABG**

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



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indé réglable
Bobine et condensateur à l'abri de
tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

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



A U S O M M A I R E :

- ★ *Le problème des petites roues* 9
- ★ *16.000 km. à travers l'Europe* 18
- ★ *Les nouveaux amortisseurs Girling*.... 22
- ★ *L'évolution de la technique motocycliste* 24
- ★ *Nouveaux records Guzzi* 27
- ★ *Cross de Fourmies* .. 28
- ★ *Sport et Clubs* 30

5^e ANNÉE

★

N° 83

★

15 SEPTEMBRE 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

★

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

★

DIRECTEUR : MAX ENDERS

Les faits divers

Les belles et calmes vacances se sont terminées par d'aucuns en télescopages, noyades, engloutissements, empoisonnements.

La route, la mer, la montagne, les grottes ont prélevé sur les estivants leur dime cruelle. A leur tour, les chasseurs commencent à s'entre-tuer. Le tourisme et le sport impliquent des risques, mais quelle abondante pâture pour les chroniqueurs des macabres « Faits divers », ils sont à l'aise dans les massacres, les étalent et s'en régalez à qui mieux mieux.

Faute de morts, ils s'emparent des blessés... il faut du sang dans leur rubrique; s'il n'y en a pas assez, on amplifie, commente, suppute; on établit au kilomètre des statistiques qui permettent d'accuser, non suivant les faits, mais au gré des inimitiés.

Dans ce domaine, la moto est particulièrement bien soignée; elle est, comme l'âne de la fable, la grande coupable.

Ayant parcouru pendant trois jours la rubrique des accidents sur un quotidien, j'ai totalisé 70 victimes plus ou moins graves pour l'auto et 12 pour la moto. Soyez bien persuadés qu'on nous démontrera d'ici peu que ces 12-ci représentent un nombre bien supérieur à ces 70-là.

Si ces funèbres chroniques ont tellement besoin de cadavres que ne dénombrent-elles les gens qui meurent dans leur lit? Là, au moins, on pourrait en aligner des chiffres saisissants...

Max Enders

Nouveautés au Salon.

Quelques publications non motocyclistes annoncent déjà certaines nouveautés pour le prochain Salon, particulièrement des motos légères et des scooters à l'étude chez un ou deux constructeurs.

A vrai dire, si l'on travaille à un complément de programme dans diverses usines, on ne sait encore si les maquettes ou prototypes seront prêts et exposés le 2 octobre.

Les constructeurs hésitent de plus en plus à présenter prématurément à la clientèle des modèles inédits qu'ils ne pourront commencer à livrer que de nombreux mois après.

Concours « Motocycles ».

Le 23 août avait lieu sur l'anneau de vitesse de Montlhéry l'épreuve de consommation de notre concours.

A la suite d'un retard dont nous nous excusons bien vivement, machine et pilote se mirent en piste avec quelques heures de retard.

A la surprise générale, la distance parcourue avec 2 litres de mélange se monta à 94 kilomètres 45 mètres 10 centimètres, mettant en valeur la sobriété du moteur Ydral équipant la 125 Vallée.

Par suite de l'abondance des réponses, les résultats du concours paraîtront dans notre numéro de Salon (1^{er} octobre) et les principaux gagnants sont d'ores et déjà informés par lettre de la date et du lieu de remise de leur lot.

La moto outre-Rhin.

L'Allemagne accroît sans cesse sa production et ses exportations.

La seule marque B.M.W. annonce sur 1951 un accroissement de 3.000 machines, soit 28.000 contre 25.000 l'année passée. Le tiers environ de cette production est destiné à l'exportation en augmentation de près de 2.000 sur 1951.

Carrosseries intégrales.

Nous avons dans un précédent « Nous avons vu pour vous » consacré une page à des carrosseries de scooters et de motos. La moto a été traitée par un lecteur anglais, M. Gregory, mais l'auteur de la carrosserie coulissante du scooter n'a pas été révélé par suite d'une coupure dans le texte.

Cette maquette est l'œuvre de M. Michel Dedde dont le bureau d'études est consacré aux perfectionnements des jouets, mais qui est aussi un motocycliste averti.

La « Bonne Galette ».

C'est un peu tard pour la saison, mais c'est néanmoins une adresse à retenir.

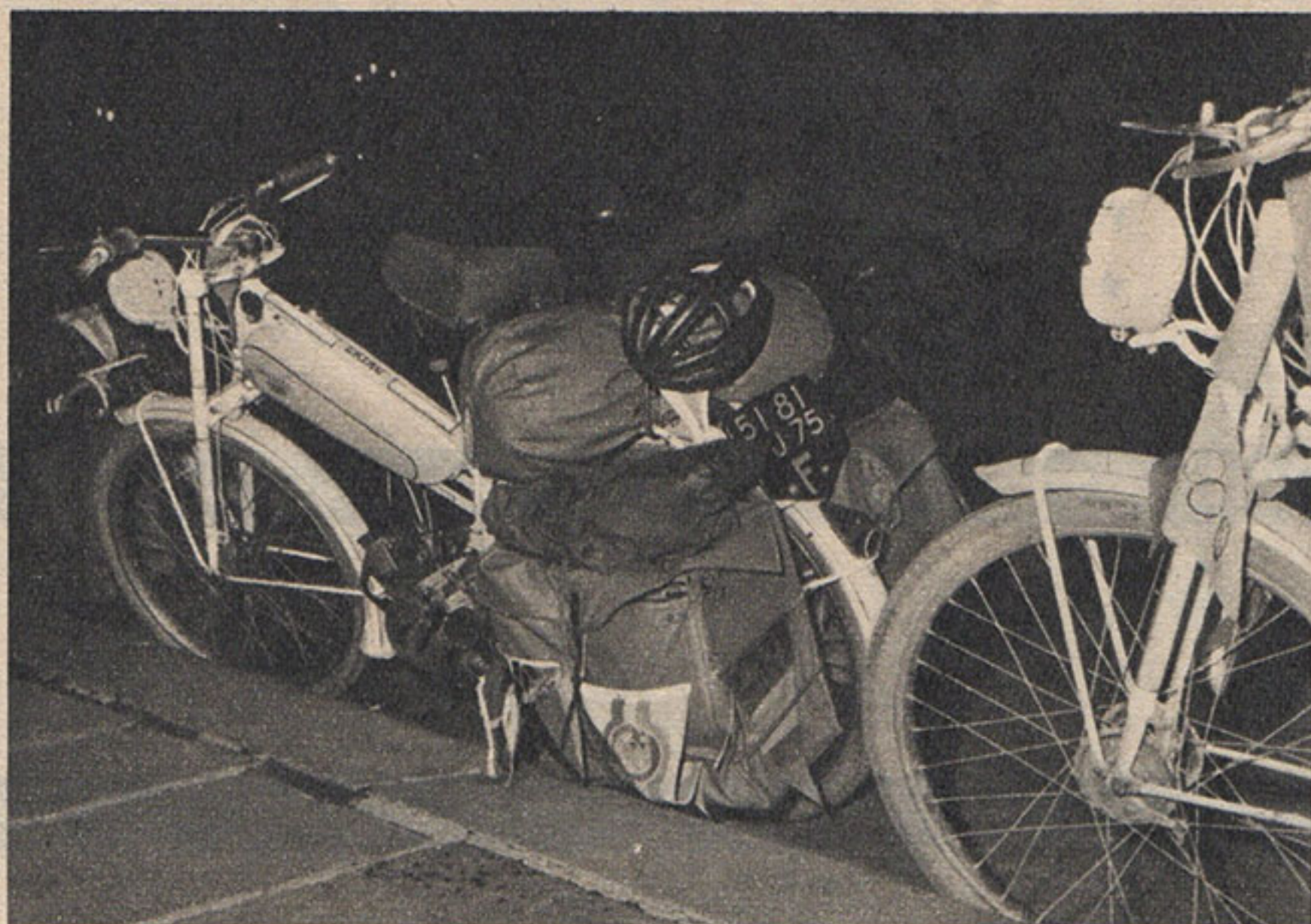
C'est un restaurant, doublé d'une pâtisserie qui se trouve à Souppes-sur-Loing (Seine-et-Marne), entre Nemours et Montargis.

On y mange copieusement et bien pour un prix vraiment raisonnable avec, deux menus au choix, à 100 francs d'écart. Souppes est sur les bords du Loing un joli coin de pêche dans un site attrayant. C'est un motocycliste qui nous avait signalé la « Bonne Galette »; nous en avons tâté à notre tour et en avons conservé bon souvenir.

Record de consommation.

M. Turner, directeur de la firme Triumph, a réussi aux cours d'essais récents à ne consommer que 1 lit. 89 d'essence aux 100 kilomètres. La machine était équipée d'un carburateur S.U. monté avec une aiguille spéciale. La vitesse moyenne ne dépassa pas 50 km.-h.

Pour intéressante que soit une démonstration de ce genre, nous ne pensons pas qu'elle puisse avoir une grande portée pratique.



Voivenel s'en va.

Le sportif agent Voivenel qui, en solo ou en sidecar, a animé bien des courses et s'est acquis un enviable palmarès, abandonne le sport et le commerce motocycliste.

Il vient de céder son magasin à M. Du-nois, mécanicien jeune et dynamique qui conserve les agences précédentes, Peugeot, Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Ultima et sidecar Impérial.

Liberté d'importation en Belgique

Depuis le 1^{er} juillet, les importations de motos étrangères sont libres. Malgré une réaction vigoureuse des constructeurs belges contre ce renforcement de la concurrence, le Ministère intéressé a cru devoir maintenir sa position.

Un renouveau s'était nettement manifesté au dernier Salon de Bruxelles, les fabricants Belges avaient présenté des modèles nouveaux et originaux. Une telle mesure, tout en donnant satisfaction à l'usager, modifiera certainement la structure du marché belge au détriment de l'industrie locale.

Pilotes hollandais aux Six Jours.

La Hollande annonce 23 pilotes pour la représenter à cette grande épreuve, ce qui constitue une importante délégation. L'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, l'Italie engagent des équipes de marque, afin de prouver la valeur de leur production. Qu'en pensent nos grands constructeurs?

Avis aux coureurs.

Ladevèze communique qu'il a reçu de Belgique, des casques de course pour motocyclettes, casques agréés F.M.B. de toutes dimensions, marque « Levior », ainsi que des sièges arrière marque « Denfeld » provenant d'Allemagne, pour garde-boue arrière de motocyclettes et cyclomoteurs Victoria, hommes et femmes.

Des nouvelles de la 4 cylindres Guzzi.

Elle poursuit ses essais à Monza, sous la haute sollicitude de l'ingénieur Car-

cano et de plusieurs techniciens de la marque de Mandello. Le pilote est Enrico Lorenzetti.

D'autres essais ont eu lieu sur l'aérodrome de Modène, et les spécialistes semblent se montrer pleinement satisfaits, bien que la machine en soit encore au stade expérimental, ce qui rend peu probable son entrée en course avant la saison prochaine.

Rappelons que les 4 cylindres sont en ligne et refroidis par un courant d'air forcé. Selon certains bruits, ce nouveau « racer » détiendrait déjà officieusement le record du tour à Monza, ce qui semble d'excellente augure quant à ses prestations futures.

Paris-Helsinki et retour sur cyclomoteurs.

Une équipe de l'A.F.C.M. a récemment rallié Helsinki à l'occasion des Jeux Olympiques. Partis de Paris le 7 juillet les cyclomoteurs touchaient leur but le 29 juillet. Le retour s'effectua sans incident, mettant en valeur les aptitudes du cyclomoteur pour le grand tourisme.

D'autre part MM. Lacoste, président de l'A.F.C.M. et Morel parcouraient de leur côté 2.500 kilomètres à travers la France, la Suisse, l'Autriche et l'Italie. Ces randonnées furent exécutées avec le matériel de camping complet.

De la bonne propagande pour le cyclomoteur!

Production des motocycycles en juillet.

Cyclomoteurs :

Jusqu'à et y compris 50 cmc.

Intérieur	34.438	}	37.565
Exportation	3.127		

Vélocycleurs :

de 51 à 125 cmc.

Intérieur	13.494	}	13.918
Exportation	424		

Scoters :

Intérieur	5.330	}	5.688
Exportation	358		

Motocyclettes :

au-dessus de 125 cmc.

Intérieur	4.823	}	4.994
Exportation	171		

Sidecars :

Intérieur	94	}	105
Exportation	11		

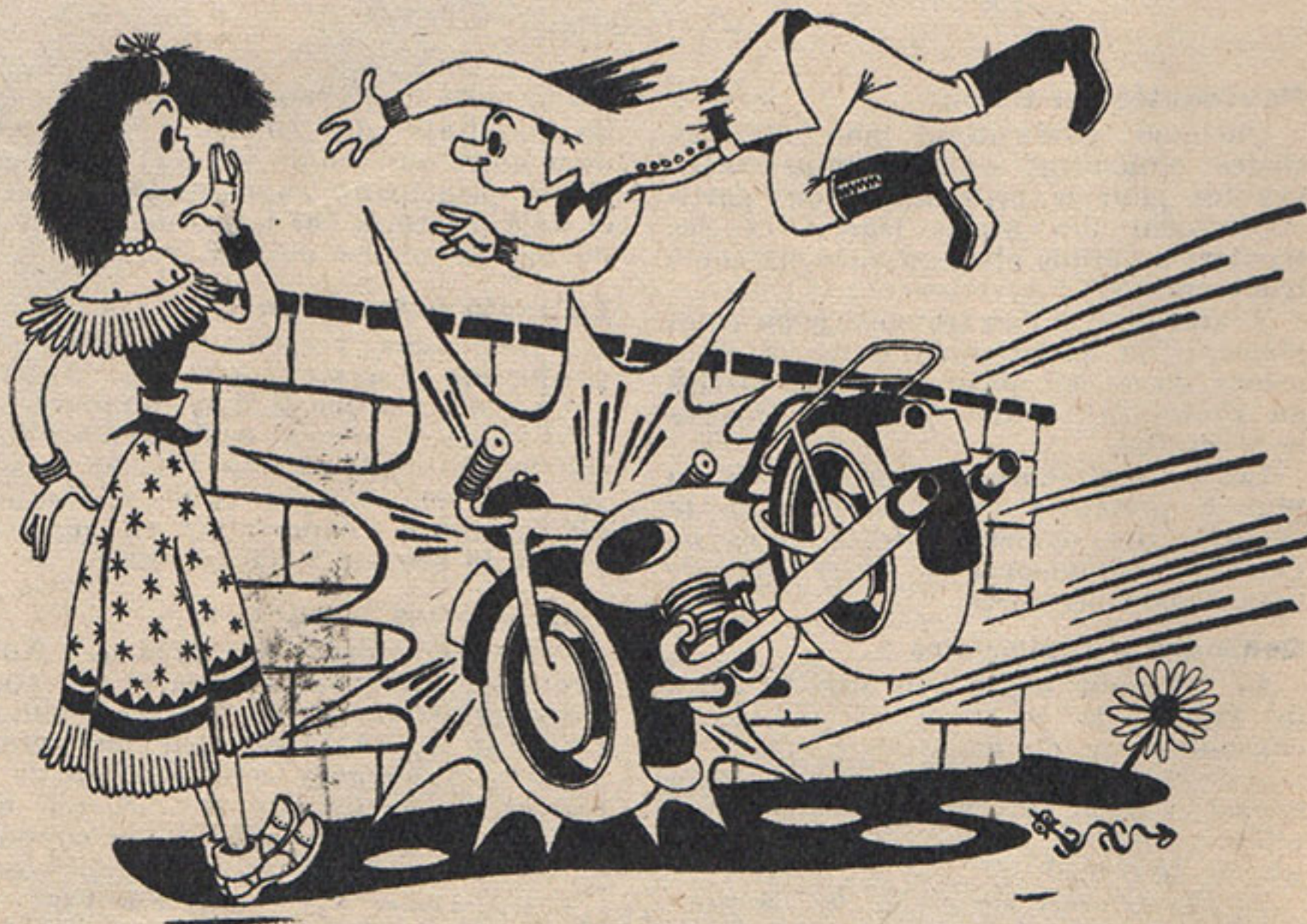
Trimoteurs :

Intérieur	584	}	604
Exportation	20		

Véhicules spéciaux :

Intérieur	42	}	42
Exportation	0		

Total général 62.916



— Chut! Maman est derrière...

grandes
ou
petites ?

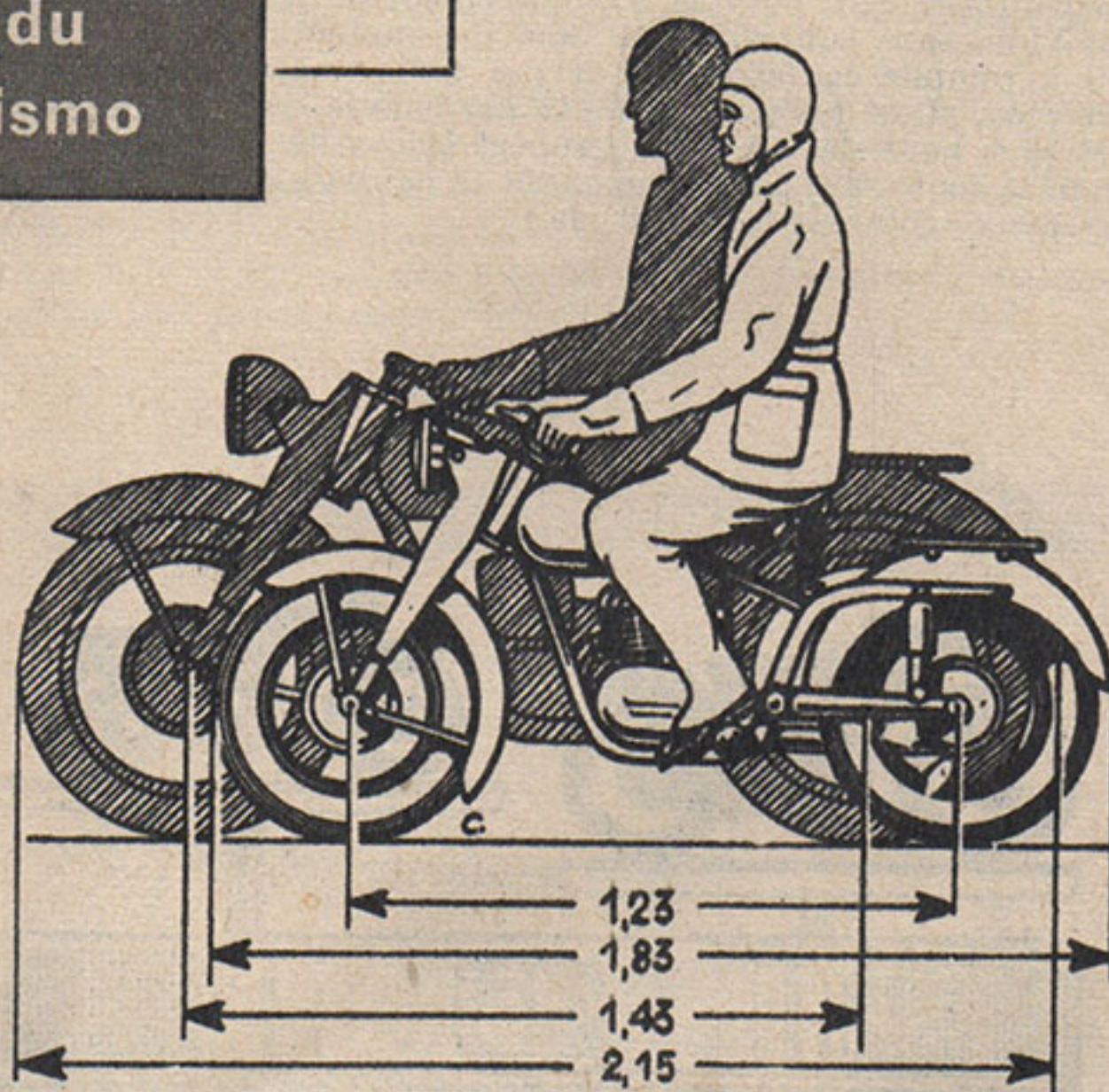
IL EST NÉCESSAIRE DE REVOIR *le problème des roues*

extrait du
Motociclismo

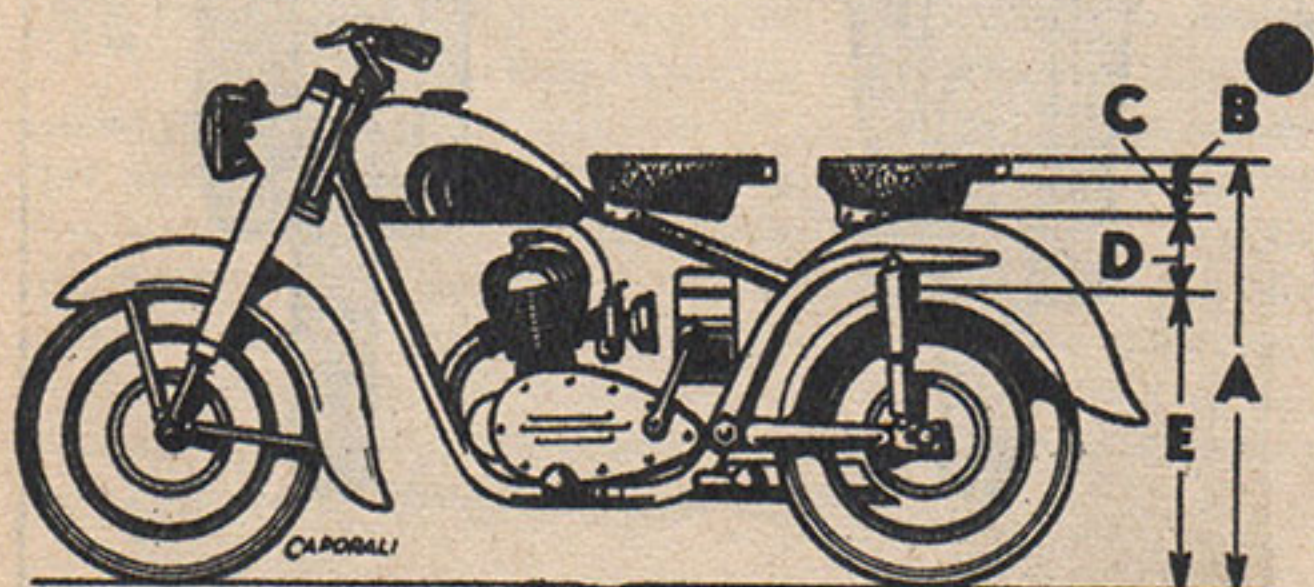
LES ROUES ET *les routes*

LES premiers moyens de locomotion à traction étaient caractéristiques de par leurs roues à grand diamètre qui trouvaient leur justification dans l'état des routes à cette époque : poudreuses, pleines de trous, différences de niveau, etc... Les roues d'un petit diamètre n'auraient pu résister.

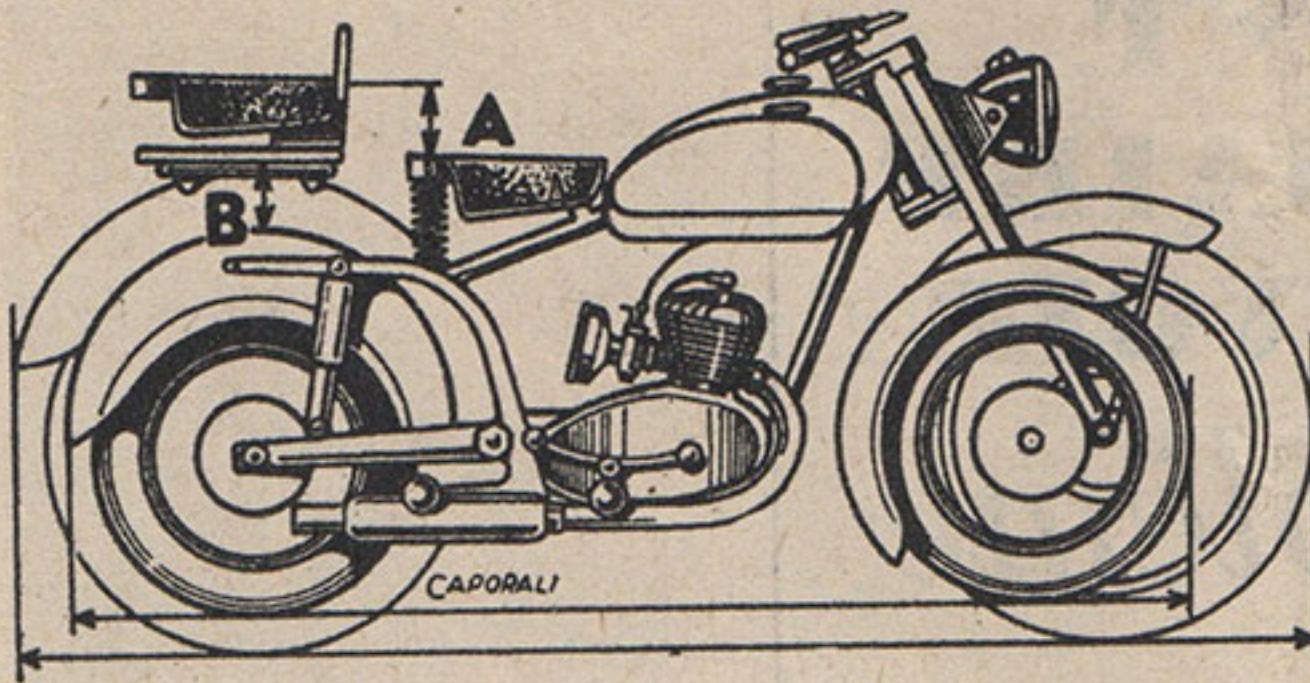
Automobiles et motocyclettes étaient munies de pneumatiques à haute pression, et de suspensions élastiques rudimentaires pour ne pas dire inexistantes. Avec l'avènement du pneumatique à basse pression les pneus d'automobiles diminuèrent de diamètre et augmentèrent de section, mais ceux des motocyclettes se limitèrent à une réduction minime, passant de 21 à 19 pouces, alors que dans le domaine de l'automobile la réduction fut plus importante; aujourd'hui, la dimension la plus répandue, pour la moyenne cylindrée, est de 15 pouces. En même temps que l'état des routes s'est nettement amélioré, l'on a progressé dans le domaine des suspensions. Dans le dernier après-guerre les scooters firent leur apparition avec des roues de 8 à 10 pouces de diamètre, et les ennemis de la petite roue furent confondus par les excellents résultats obtenus; toutefois, bien peu de constructeurs eurent le courage de concevoir des motocyclettes avec des roues de petit diamètre.



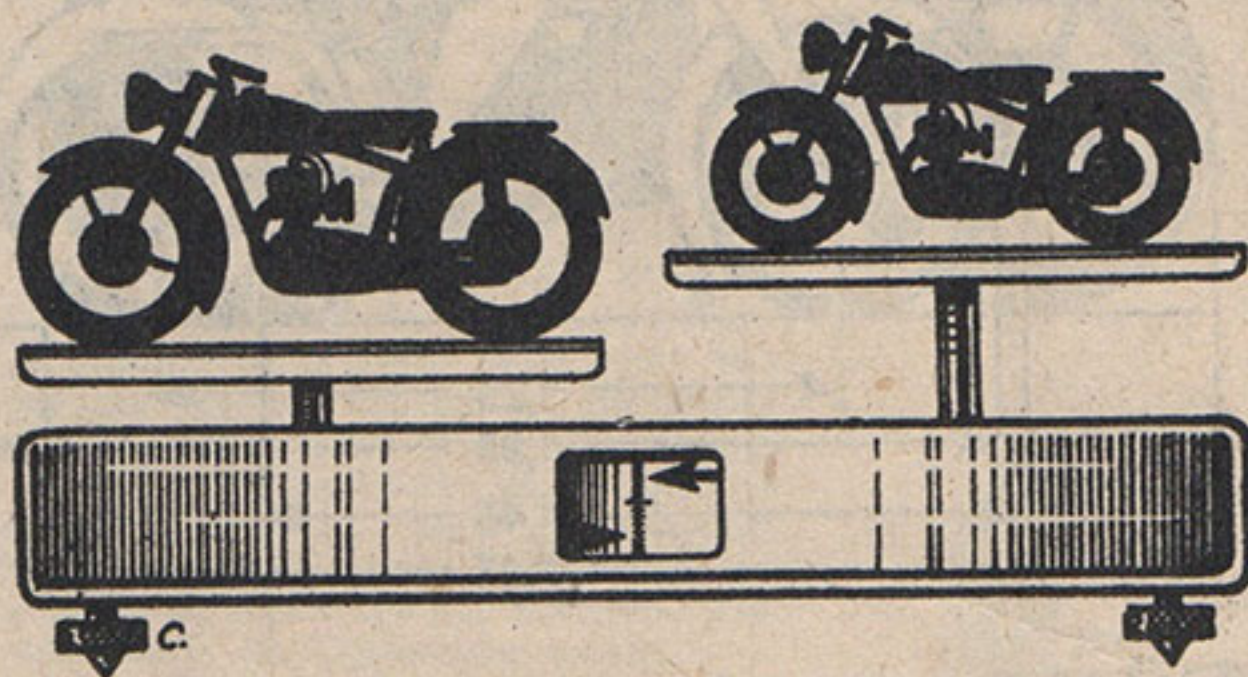
CETTE illustration qui compare les diverses dimensions d'une moto normale avec une munie de petites roues, est une réplique de celle publiée en août 1946 avec l'article de l'ingénieur Azzara. Les modifications exigent non seulement une mise à jour du dessin, mais une augmentation de l'empattement de la moto à petites roues. En effet, à ce moment-là, l'on pouvait penser à une motocyclette à une place, alors qu'aujourd'hui il faut compter avec une machine pour deux personnes, cyclomoteurs compris. Il faut donc reculer légèrement la roue arrière afin de ménager une place pour le passager, qui doit être aussi confortablement assis que le conducteur.



METHODE logique et pratique pour établir le diamètre « optimum » des roues de motocyclette. Après avoir établi la hauteur « A » de la selle, plutôt basse, mais cependant pas trop afin que le conducteur n'ait pas les genoux trop pliés, l'on doit placer, à la même hauteur, la selle du passager. L'on déduit ensuite l'épaisseur « B » de la selle, la course de suspension de la dite selle « C », l'espacement nécessaire à la course de la suspension de la roue arrière (course qui doit être calculée très amplement). Il reste la distance « E » qui doit donner le juste diamètre de la roue. Dans la pratique ce diamètre a une valeur de premier ordre sous de très nombreux aspects.



RAPPORT entre une moto normale et une moto avec des petites roues. Les positions réciproques entre la selle, moteur, guidon et centre de la roue arrière demeurent inchangées. En adoptant un diamètre inférieur pour les roues l'on a un abaissement de toute la machine et un raccourcissement notable. L'abaissement du réservoir diminue les vides sans contraindre à faire des moteurs monumentaux ou à remplir ces espaces par des boîtes ou autres articles. De plus, alors que dans la moto normale le siège du passager est plus haut de « A » par rapport à la selle du conducteur, dans la moto plus basse l'on gagne la hauteur « B » en mettant les deux selles sur le même plan.



LA moto « basse » pèse beaucoup moins que la normale. Poids inférieur signifie prix inférieur, avantage indiscutable surtout dans les pays à faible pouvoir d'achat. La moto basse a, de plus, de très nombreux avantages techniques et pratiques : elle est plus facile à construire car les organes de dimensions réduites résistent mieux; elle est plus maniable donc conduite avec plus de confiance, d'où une clientèle plus étendue; enfin elle peut être placée dans des locaux plus réduits, problème qui a son importance.

LA motocyclette à petites roues pourrait révolutionner la machine de course. Dans la moto normale la section maîtresse, illustrée à gauche, est d'une trentaine de décimètres carrés environ. Dans une machine à petites roues, en appliquant tous les arrangements pour une réalisation intégrale du problème (réservoir plat ou concave, moteur abaissé, modifications des principaux organes), l'on pourrait, ainsi que la figurine de droite le démontre, diminuer cette section d'un tiers environ. La réduction de la section maîtresse, peu importante dans le domaine utilitaire car elle ne présente des avantages qu'à partir d'une vitesse horaire de 50 à 60 kilomètres, offrirait pour la compétition des avantages importants.

LES PARTISANS DE la petite roue

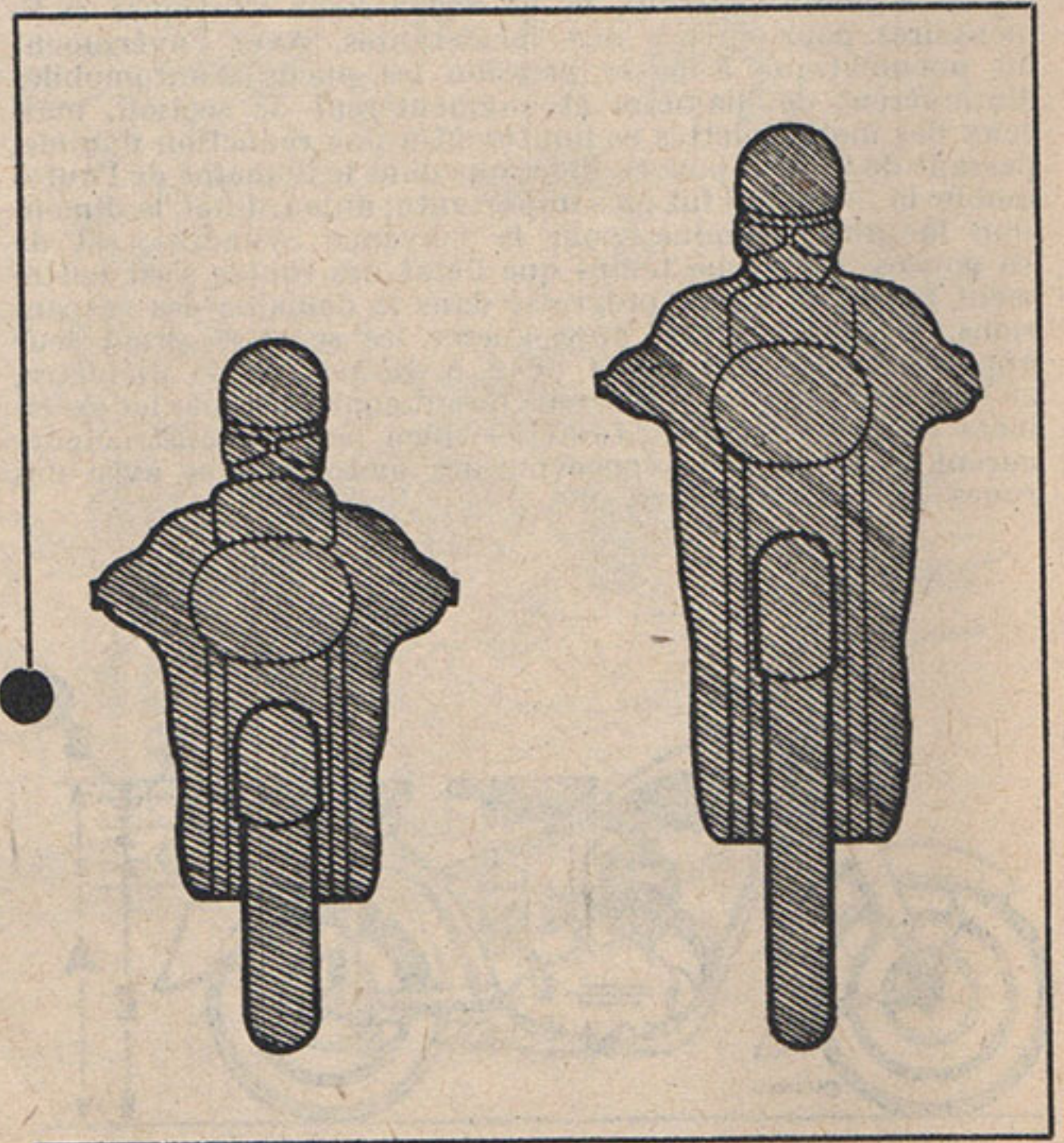
DANS un très intéressant article, en août 1946, l'ingénieur Giuseppe Fritz Azzara préconisait des moteurs petits et des petites machines en démontrant l'avantage de réduire les dimensions des motocyclettes afin d'en diminuer le prix. A leur tour, les ingénieurs Farinelli et Buffoni ont défendu le même point de vue, ainsi que, tout dernièrement, le regretté ingénieur Gino Cabutti.

L'on préconisa la réalisation de motocyclettes équipées de petites roues, même pour les compétitions, et une 125 cmc. de course avec des roues de 17 pouces (le premier pas est toujours le plus difficile à faire) donna la confirmation de cette thèse.

D'autre part, l'adoption de roues d'un diamètre inférieur à la normale a déjà été tenté, avec succès d'ailleurs, sur certains types de motocyclettes de construction récente. Il suffit de rappeler la moto Guzzi qui, depuis un certain temps déjà, emploie des roues de 17 pouces; le « Galletto » ainsi que la Mas qui a présenté récemment une 175 cmc. avec des petites roues, imitée en cela par l'Alpino, sans oublier l'Isomoto, motocyclette à échelle réduite. L'on rencontre cette tendance également en Allemagne où l'Adler a présenté ses modèles avec des roues d'un diamètre inférieur à la normale. Il faut rappeler également le Motom 48.

Avant de passer à l'examen technique des avantages présentés par les petites roues, nous rappellerons le facteur psychologique qui les favorise. Aujourd'hui qu'aller en motocyclette n'est plus un travail de pionnier, ni de centaure, mais à la portée de tous, nous devons tenir compte du fait que sur une très vaste clientèle il y a des personnes qui sont un peu effrayées par l'aspect et la hauteur de la moto, et elles se laissent tenter par les formes moins impressionnantes du scooter. S'il est vrai que les constructeurs visent toujours à une vente de plus en plus importante, pourquoi ne pas tenir compte des desiderata d'une clientèle... anonyme, ainsi qu'ils le font pour leurs « champions ».

D'autre part, la motocyclette est sur le chemin d'une complète transformation; la diffusion de plus en plus importante du scooter dans le monde entier, les solutions « hors série » de la moto Guzzi et de la Velocette, et d'autres marques, le confirment.



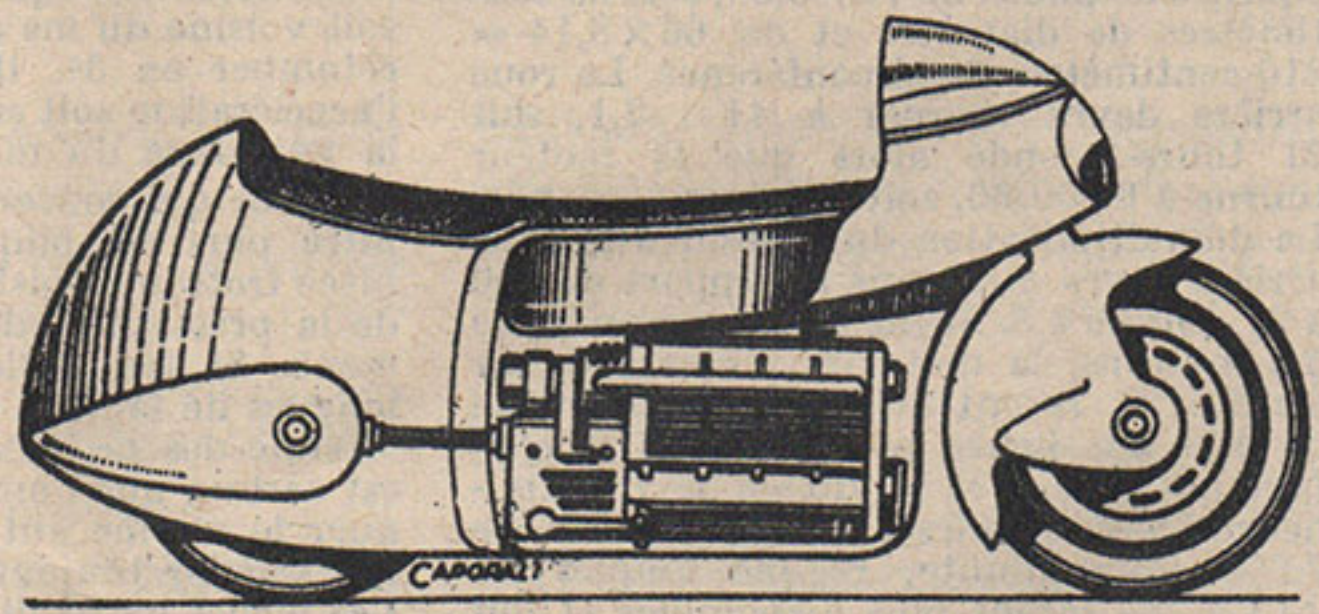
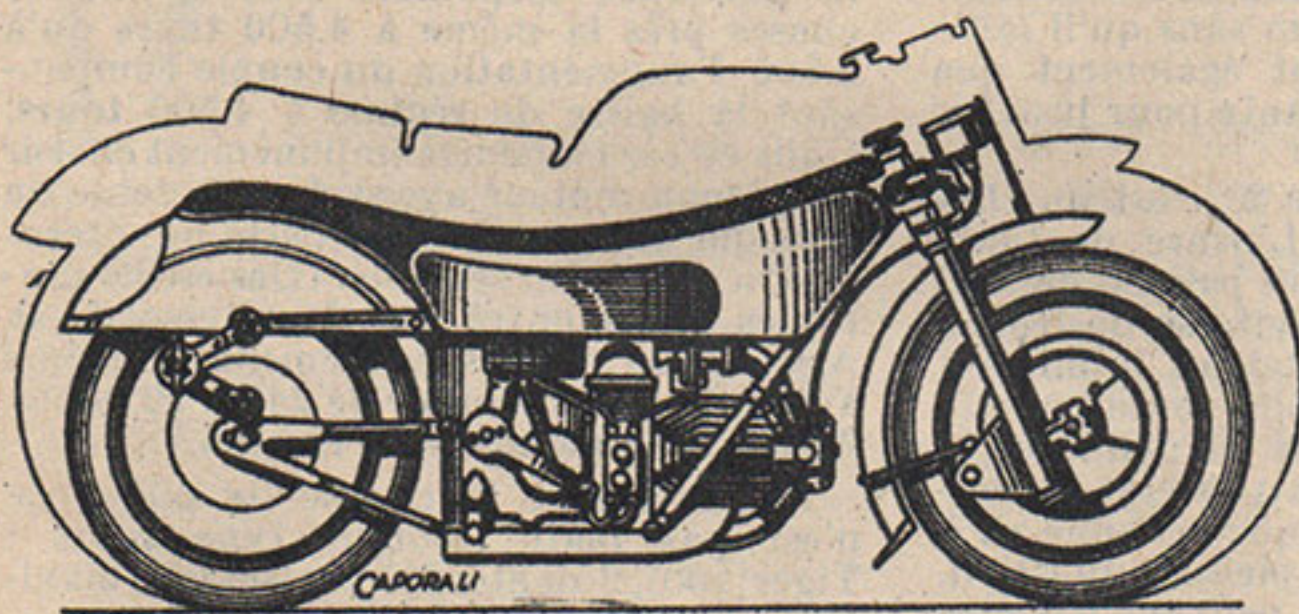
UN DESSIN futuriste !

POUVAIT-ON l'appeler futuriste le dessin de la figure 1 qui illustre l'article de l'ingénieur Azzara? Nous ne le croyons pas car toutes les parties de la machine basse sont les mêmes que l'on trouvait sur la grosse machine de l'époque. Pourquoi, surtout dans les machines de cylindrée moyenne, ne pas trouver une solution intermédiaire, la liaison entre la motocyclette d'hier et le scooter d'aujourd'hui? Pourquoi maintenir des moteurs placés à plus de 20 centimètres du sol au détriment de la stabilité, qui, comme chacun le sait, est fonction de la hauteur du centre de gravité au sol? Pourquoi ce vide entre le moteur, surtout lorsqu'il est horizontal ou seulement incliné, et le réservoir que l'on ne sait comment rendre le plus esthétique possible, et sur lequel l'on doit placer la boîte à outils ou autres accessoires. Réduisons l'espace entre le moteur et le réservoir, diminuons le diamètre des roues, réduisons l'ensemble. Puisque les scooters ont démontré que la stabilité est possible, diminuons le poids, et par la suite abaissons le prix. Etant donné les moteurs de dimensions réduites que l'on emploie aujourd'hui, pour les vélomoteurs et motocyclettes, il est bon d'étudier le moyen de réduire les dimensions actuelles des machines.

LA SECTION maitresse

UN avantage de l'adoption des petites roues pour les motocyclettes, type sport, est donné par la diminution de la section frontale. Lorsque nous voyons des coureurs à la recherche d'une position « couchée » sur des machines, qui pourraient être très facilement abaissées de quelques centimètres, nous pensons aux quelques 30 décimètres carrés de section maitresse que représente un motocycliste dans la position de course, qui pourraient être réduits d'un quart et plus en adoptant des petites roues, un réservoir à surface concave, un guidon plus court, etc. Certainement toutes les machines ne se prêtent pas à un abaissement du moteur, par exemple lorsque la largeur du carter peut empêcher la position inclinée dans les virages. A cet effet, nous devons rappeler que la Norton a été à même de réduire le diamètre de la roue arrière de 21 à 19 pouces, son ensemble carter-moteur ne pouvant toucher terre dans les virages, et nous pensons que c'est là une des caractéristiques déterminantes de la fameuse stabilité de la marque championne du monde.

La réduction de la section frontale obtenue avec l'abaissement de la machine amène une augmentation de vitesse, puisque au-dessus des 50-60 kilomètres horaire l'on commence à apprécier la diminution de cette section qui offre une résistance à la marche, cette vitesse étant actuellement atteinte par de très nombreux motocyclistes.



MODIFICATION (sur le papier) d'une moto de course qui adopte des roues de moyen diamètre et un réservoir concave abaissé. En comparant la silhouette de la machine normale l'on voit l'abaissement obtenu. La forme du réservoir est seulement ébauchée, car, dans la pratique, il faudrait étudier une forme propre à permettre au coureur une position allongée en formant avec sa machine un ensemble homogène. Tout en reconnaissant la nécessité d'avoir un réservoir d'une certaine capacité, il n'est pas nécessaire de garder la forme volumineuse et encombrante actuelle.

LA technique motoriste est très avancée, et les progrès sont aujourd'hui lents et échelonnés. Afin d'augmenter sensiblement la vitesse, il faut étudier de nouvelles structures et la solution des petites roues et du réservoir concave n'est pas à négliger. Une fois la forme la plus efficace choisie, du point de vue aérodynamique, il faut étudier un moteur qui puisse se loger dans l'espace libre. Suivant ces données, l'on a étudié le dessin ci-dessus qui est la forme idéale d'une moto de course : roues de petit diamètre, carénage intégral (le moteur est représenté découvert), réservoir plat, moteur à 4 cylindres en ligne. Il est évident que sortant des sentiers battus, de très nombreux problèmes restent à résoudre et c'est d'ailleurs là tout le rôle des techniciens.

Le choix

de la démultiplication

LA courbe de puissance de tout moteur à explosion nous montre qu'elle atteint un maximum à un certain régime et puis qu'elle décroît. Pour les 2 temps, ce maximum se situe aux environs de 4.000 tours-minute alors que les moteurs de sport ne la présentent qu'aux environs de 6.000 tours ou davantage. Pour certains moteurs de compétition, il peut même se situer en dehors de la zone utilisable; c'est-à-dire que le moteur risquerait de se casser avant qu'il n'ait atteint le régime correspondant à sa puissance maximum. C'est le facteur de résistance mécanique à la rupture qui limite alors la puissance disponible. Ce dernier cas ne se présentera guère sur les motos de tourisme ou de sport; d'une façon générale il est rare qu'un moteur fonctionnant avec un silencieux puisse atteindre un régime où il risque de casser.

Le régime de puissance maximum étant connu, il s'agit de choisir une démultiplication telle que ce régime soit tout juste atteint à la plus grande vitesse dont la machine est capable.

Prenons un exemple. Soit un moteur développant 30 CV. à 6.000 tours-minute. L'expérience a démontré qu'il fallait 30 CV. pour atteindre 160 km.-heure, soit 44 mètres-seconde. Supposons la moto équipée de pneus de 19 x 3,50, soit 66 centimètres de diamètre et de 66 x 3,14 = 210 centimètres de circonférence. La roue arrière devra tourner à 44 : 2,1, soit 21 tours-seconde alors que le moteur tourne à 6.000/60, soit 100 tours-seconde. La démultiplication du moteur à la roue arrière devra être dans le rapport de 100 à 21, soit de 4,8. Si elle est plus grande, de 5,5 mettons, la moto ira moins vite car les 30 CV. seront atteints à une vitesse de 140 km.-heure pour laquelle il n'en faut pas autant et la vitesse de 160 km.-heure correspondrait à un régime de 7.000 tours-minute, régime auquel les 30 CV. ne seront plus disponibles et qui par surcroît peut être dangereux pour le moteur.

Si par contre elle est plus petite — mettons 4,0 — la vitesse de 160 km.-heure ne pourra pas non plus être atteinte car elle correspondrait à un régime de 5.000 tours-minute auquel les 30 CV. ne sont pas encore disponibles. La vitesse maximum se situerait aux environs de 145 km.-heure car c'est aux environs de 4.500 tours que la machine produit les quelque 22 CV. nécessaires à les atteindre. Tout se passe comme si l'on ne disposait plus que d'un moteur donnant 22 CV. à 4.500 tours-minute. On ne pourra bénéficier des 30 CV. que sur les vitesses intermédiaires. Une des conséquences de cette trop grande 4^e sera que la moto pourra être plus rapide en 3^e.

Ce raisonnement ne tient compte jusqu'à présent que de l'utilisation la plus complète de la puissance disponible. Il s'applique totalement à la moto de course où l'on devra faire des essais très précis pour déterminer le pignon le mieux

adapté aux conditions d'une course. Il n'en est plus ainsi en tourisme. Le touriste, lui, n'utilise que rarement la pleine puissance et même les longs trajets sur bonne route ne se font que rarement avec la manette des gaz à fond. S'il faut 15 CV. pour rouler à 110 km.-heure on peut se demander sous quelle forme on a avantage à les produire. Il y a deux cas extrêmes :

1^o rouler en pleine admission et limiter le régime;

2^o rouler à plein régime et limiter l'admission.

Remarquons que dans l'un ou l'autre cas il serait impossible d'accélérer sans changer la démultiplication (usage de la boîte).

Pour illustrer ceci, supposons que le premier cas corresponde à 15 CV. à 2.500 tours-minute et que le second corresponde à 15 CV. à 6.000 tours à 1/4 d'admission.

Quels seront les facteurs qui nous feront choisir plutôt un cas que l'autre ou un intermédiaire quelconque? Il y en aura deux :

1^o l'agrément de la conduite;

2^o l'usure de la machine et le danger de casse.

En ce qui concerne le 1^o il faut que la prise soit telle que la vitesse utilisable soit voisine du maximum sans qu'il faille retomber en 3^e. Il faut également que l'accélération soit suffisante pour justifier la puissance du moteur.

En ce qui concerne le 2^o c'est un chapitre plus compliqué. L'usure de toute pièce frottante (pistons et paliers) dépend de la pression et de la vitesse de frottement. Si les bielles étaient infiniment longues de façon à annuler toute poussée latérale des pistons dans les cylindres, il est certain que l'on aurait intérêt à diminuer le régime autant que possible et à fonctionner toujours à pleine admission. Les bielles en réalité ne peuvent pas être trop longues, ne fût-ce qu'à cause de leur poids, et c'est pour cela qu'il y a un régime minima en dessous duquel on a plutôt intérêt à diminuer le degré d'admission qu'à diminuer la vitesse de rotation.

On peut dire dans l'ensemble pour la plupart des moteurs que plutôt que de laisser le régime dépasser 3.000 tours-minute on aurait intérêt à fonctionner à pleine admission. En dessous de 3.000 tours-minute on a intérêt à diminuer l'admission en même temps que le régime. Ceci équivaut à dire que pour obtenir une usure minimum il faudrait doter toute moto d'une « surmultiplication » ou bien choisir délibérément une 4^e beaucoup trop grande quitte à utiliser la 3^e chaque fois qu'il faudrait accélérer. Comme une petite 1^{re} est une nécessité pour l'usage courant il s'ensuit que la meilleure boîte aurait des rapports espacés et serait utilisée avec une démultiplication totale telle que la 3^e donne la plus grande vitesse, la 4^e n'intervenant que pour tenir des vitesses élevées sur de longs trajets.

Bref appliquer à la moto « l'overdrive » cher aux Américains. Si on ne l'a pas fait, c'est que la plupart des conducteurs préfèrent disposer d'une grande accélération en prise ce qui n'est pas possible avec les petites démultiplications, et aussi parce qu'il se trouve beaucoup de gens qui ne connaissant qu'imparfaitement les données du problème croient qu'un moteur peine lorsqu'il tourne à pleine admission sans être à plein régime. Pour ceux-ci on peut dire qu'il peine infiniment plus à plein régime qu'à pleine admission et qu'on a toujours intérêt, là où l'on peut, à ne pas dépasser la moitié du régime, quitte à travailler toujours à pleine admission. C'est une vérité quelquefois difficile à faire admettre.

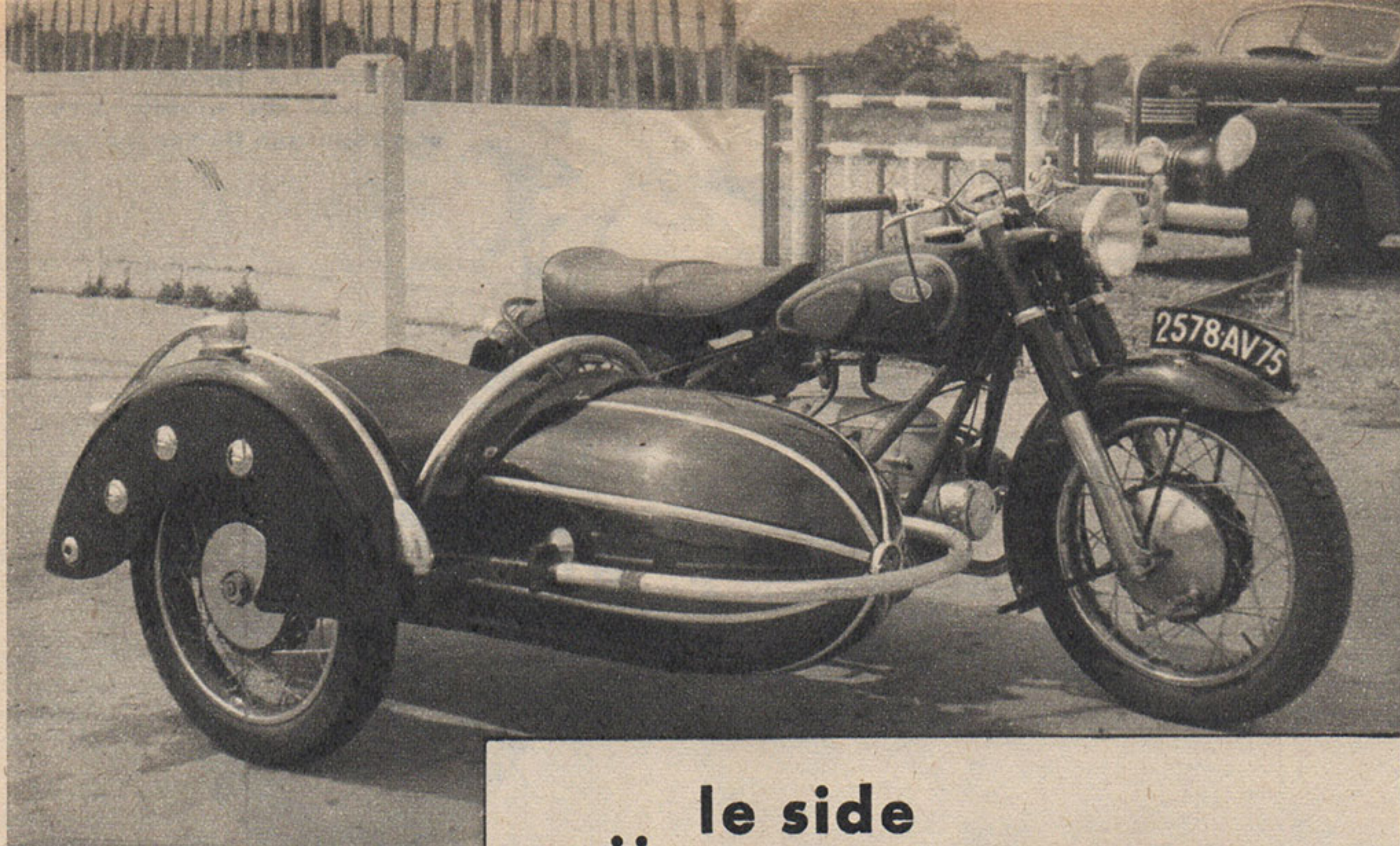
De ce qui précède nous voyons que l'on a intérêt à toujours surmultiplier un moteur afin de diminuer l'usure. Si toutefois nous le faisons dans la mesure où il faudrait, la moto deviendrait un engin très difficile et peu agréable à conduire en raison de perpétuels changements de vitesse et du peu d'accélération dont on disposerait. Dans quelle mesure peut-on le faire en pratique sans que cela se manifeste par trop d'inconvénients? Cela dépend de la courbe de puissance du moteur: si celle-ci est plate (soupapes latérales ou droites comme sur l'Ariel 1.000) la puissance disponible sera à peu de choses près la même à 4.500 tours qu'à 5.500, l'augmentation du couple compensant la baisse de régime à 4.500 tours. Dans ce cas on pourra impunément choisir un pignon moteur ayant 4 ou 5 dents de plus que la normale sans perte de vitesse ni d'accélération sensible. (Des essais pratiques ont montré que la vitesse de l'Ariel 1.000 était sensiblement la même avec un pignon moteur de 24 ou 29 dents, 24 étant le pignon solo normal.)

Si par contre la courbe de puissance n'est pas plate (moteur type sport: Tiger 100), 2 dents de plus sera le maximum que l'on pourra se permettre.

S'il y en a qui doutent encore, qu'ils méditent ce qui suit: L'attelage d'un sidecar à une moto en diminue la vitesse de 25 à 30%. Le rapport des pignons utilisés pour le solo et le sidecar n'est jamais d'autant — le plus souvent le pignon sidecar n'a que 2 dents de moins que le pignon solo, ce qui fait environ 10%. Rares sont les motos-sidecars qui ne sont pas aussi rapides en 3^e qu'en 4^e. Celles-ci sont donc toujours dans les conditions que nous préconisons pour le solo. Cependant personne ne trouve qu'elles sont trop peu démultipliées.

Encore un mot au sujet de la consommation. Le rendement du moteur à explosion étant meilleur à pleine admission, la surmultiplication lui sera toujours favorable. Nous nous souvenons d'une Ariel 1.000 équipée d'un pignon 29 dents qui, conduite à l'économie, consommait 3 litres aux 100 kilomètres. Qui dit mieux?

Marianne WEBER.



★ LE
SIDE-CAR
DE
L'ESSAI

.. le side ZÜNDAPP K.S. 601 n'a pas dit son dernier mot

PEU après la parution de notre article sur l'essai du side K.S. 601 Zündapp, M. François, le très sympathique agent de la marque, nous manifestait sa surprise devant les résultats obtenus en vitesse pure (110 km.-h. 520).

Possédant lui aussi un attelage identique, et bien que ne l'ayant pas essayé à Monthéry, il pensait sincèrement que la vitesse de pointe devait avoisiner 120, vitesse évaluée approximativement par comparaison avec d'autres véhicules durant le Rallye Saint-Etienne-Paris auquel il participa.

Rendez-vous fut pris pour Monthéry, où nous devions essayer par la même occasion une 250 T.W.N. ainsi que la dernière D.B. 202 Zündapp, machines mises à notre disposition par M. François.

Quelques mots sur l'attelage. Machine strictement de série, équipée d'une double selle Aurora permettant une position plus profilée que la selle

classique. Side dépourvu de pare-brise et de roue de secours.

L'essai à vitesse maxi permit de boucler le tour (2.548 m.) en 1' 13" soit une moyenne de 125 km.-h. 666, départ lancé. Avec passager : 1' 15"; moyenne : 122 km.-h. 315.

Les performances précédentes étaient nettement dépassées. Le même pilote, notre collaborateur et essayeur A. Nebout, ayant procédé aux essais, la question pilotage n'intervient pas pour expliquer cette nette différence.

L'absence de pare-brise a certainement contribué pour sa part à cette amélioration de la vitesse de pointe, car il est hors de doute qu'au-dessus de 100 km.-h., toute surface, pour galbée qu'elle soit, offre une sérieuse résistance à l'avancement. Nous chiffons à peu près à 10 km.-h. la perte occasionnée à vitesse maxi par un pare-brise.

D'autre part, il est rare de trouver deux machines identiques dévelop-

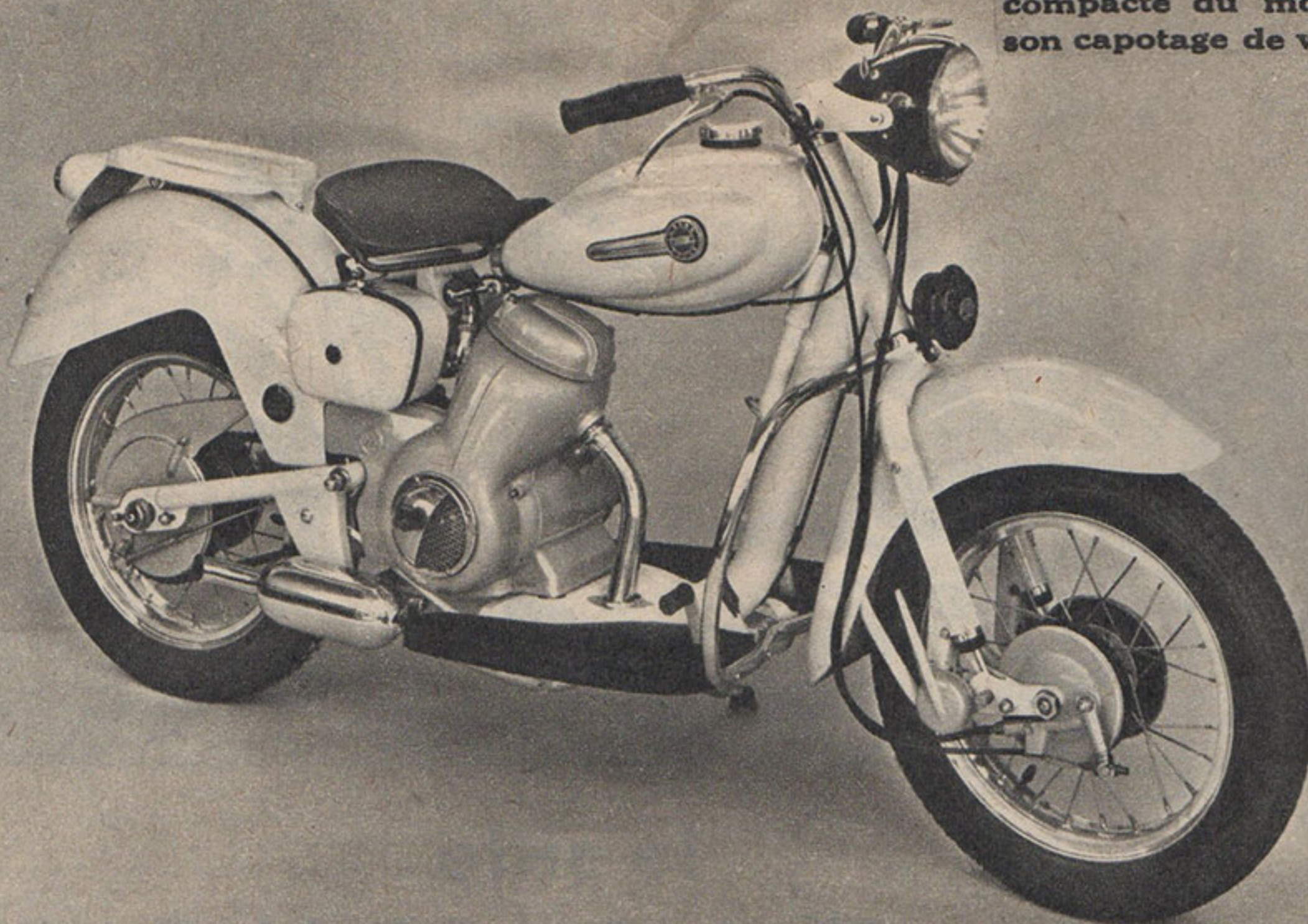
pant exactement la même puissance, d'autant plus que le rodage influe également d'une façon sensible sur le rendement ultérieur d'un moteur.

Il convient de souligner objectivement qu'une carburation plus riche aurait pu permettre des résultats encore meilleurs, si nous ne nous étions astreints à conserver les réglages d'usine, et ce pour les deux essais.

Toujours est-il que les résultats sont là, qu'en l'occurrence le chrono fut le seul et impartial juge, et que les vitesses annoncées ne proviennent pas d'une interprétation plus ou moins heureuse du chiffre lu au compteur, ou d'un chronométrage approximatif entre deux bornes kilométriques.

Un essai fut également tenté sur le circuit routier, mais la vitesse de pointe supérieure ne se traduit que par un gain assez minime (83 km.-h. 880 contre 82 km.-h. 632), ce qui démontre les difficultés de ce parcours.

Vu de 3/4 face du "Delfino" mettant en évidence la ligne compacte du moteur avec son capotage de ventilation.



UN COMPROMIS MOTO-SCOOTER

LA "DELFINO" 163, DE MOTOM

LA Motom a commencé, ces jours derniers, la livraison au public de sa machine Delfino 163.

La « Delfino » semble destinée à un brillant avenir car elle a été conçue suivant une formule qui tient compte des exigences et des goûts d'une majorité de motocyclistes.

La « Delfino » est une machine à entretien très économique, très maniable, rapide, très confortable, et pouvant facilement transporter deux passagers. L'ensemble relève d'une esthétique inattendue, avec des lignes sobres et un fini des plus soignés.

La « Delfino » pèse moins de 100 kilos, et sa vitesse maximum est de plus de 85 km.-heure qui peuvent être maintenus pendant de longs parcours par suite de son régime moteur. Sa bonne tenue de route, son puissant freinage lui

donnent une sûreté de marche excellente.

La suspension de tous les organes a été particulièrement étudiée. Le moteur et le guidon sont montés de façon à éviter au conducteur et à son passager des vibrations et des soubresauts. L'ensemble mécanique est enfermé et ne peut, en aucune façon, salir les vêtements du pilote ou de son passager.

Le moteur est un monocylindre à 4 temps avec soupapes en tête, d'une cylindrée de 163 cmc., d'une puissance disponible à la roue de 7 CV. à un régime de 5.400 t.-m. Alésage 62 mm., course 54 mm.; taux de compression : 6,8.

Le cylindre est en alliage léger avec une inclinaison de 20°. La tête du cylindre est également en alliage léger, de forme hémisphérique avec sièges des soupapes rapportés en acier spécial.

Les soupapes ont une inclinaison, entre elles, de 70°, avec doubles ressorts hélicoïdaux.

La soupape d'admission a un diamètre de 25 mm., celle d'échappement de 23 mm.

La commande se fait par tiges et culbuteurs actionnés par une came unique dans le carter par l'intermédiaire de deux linguets. Le jeu de commande de la distribution, fixé à 0 mm. 15 à froid pour les deux soupapes, reste pratiquement constant à n'importe quelle température du moteur.

Le diagramme de distribution avec un jeu fictif de contrôle de 0 mm. 5 est le suivant :

- A.O.A. 16° avant le P.M.H.
- R.F.A. 57° après le P.M.B.
- A.O.E. 57° avant le P.M.B.
- R.F.E. 16° après le P.M.H.

L'arbre moteur est en acier au nickel, en trois parties emmanchées à force par emboîtement, et tourne sur un double roulement à billes côté volant et sur un roulement à rouleau côté transmission. Diamètre du vilebrequin, 20 mm.

Le coussinet de la tête de bielle est du type à petits rouleaux libres de $3 \times 14,8$ mm. qui travaillent directement dans l'œil de la bielle. Le maneton a 30 mm. de diamètre environ. Ces mesures pourront donner à l'utilisateur une idée de la marge de sécurité que le constructeur a voulu donner à son moteur.

Le piston est naturellement en alliage léger, à faible coefficient de dilatation, avec tête bombée et trois segments élastiques dont un « racleur d'huile » inférieur.

Le graissage est à récupération par gravité avec circulation, sans pompe, activée par un engrenage qui prend l'huile dans le fond du carter et la projette sur les parois de celui-ci. Des nervures apportent l'huile aux parties à lubrifier : distribution, roulements de vilebrequin, tête de bielle.

Ce système genre barbotage serait d'un fonctionnement très sûr et d'une immédiate entrée en action,

quelle que soit la température extérieure.

Le carter a une contenance de 1 lit. 100 d'huile environ et est muni d'une jauge pour vérifier le niveau d'huile.

Un volant magnétique Filso fournit l'allumage. L'avance est fixée à 34° ; bougie à indice thermique 175° .

Le carburateur, avec diffuseur de 19 mm., peut être un Del Orto type U.A. 19 B.S., ou un Weber 19 M.C.

Un détail intéressant du « Delfino » est l'adoption du refroidissement forcé par un ventilateur central incorporé dans le volant et un « déflecteur » enveloppant complètement le cylindre. La disposition paraît vraiment efficace : dans n'importe quelle condition de marche, même la plus pénible, le moteur se maintient à sa meilleure température de fonctionnement, indépendamment de la vitesse du véhicule.

Un carter commun renferme le vilebrequin, l'embrayage, la transmission primaire et le changement de vitesse. Contrairement à la technique courante, le carter est divisé en deux suivant un plan

horizontal qui coupe par moitié les sièges des roulements.

Les roulements ne sont pas forcés dans leurs sièges, mais simplement serrés et bloqués lorsque se ferment les deux parties du carter.

L'embrayage à disques métalliques multiples, monté directement en bout d'arbre moteur, fonctionne en bain d'huile.

Les disques sont d'un faible diamètre, très nombreux, moitié en bronze, moitié en acier, et deux ressorts centraux assurent la pression nécessaire.

Le changement de vitesses est à 4 rapports, avec engrenages toujours en prise, sans prise directe. Il comporte un arbre primaire sur lequel sont calés d'une façon permanente cinq engrenages. Le plus grand reçoit le mouvement du pignon moteur et maintient l'arbre en rotation ; les 4 autres sont engrenés à leur tour sur les 4 engrenages tournant fou sur l'arbre secondaire.

Un dispositif spécial à billes permet de bloquer à volonté un des quatre engrenages sur l'arbre lui-même de façon à établir 4 rapports différents.

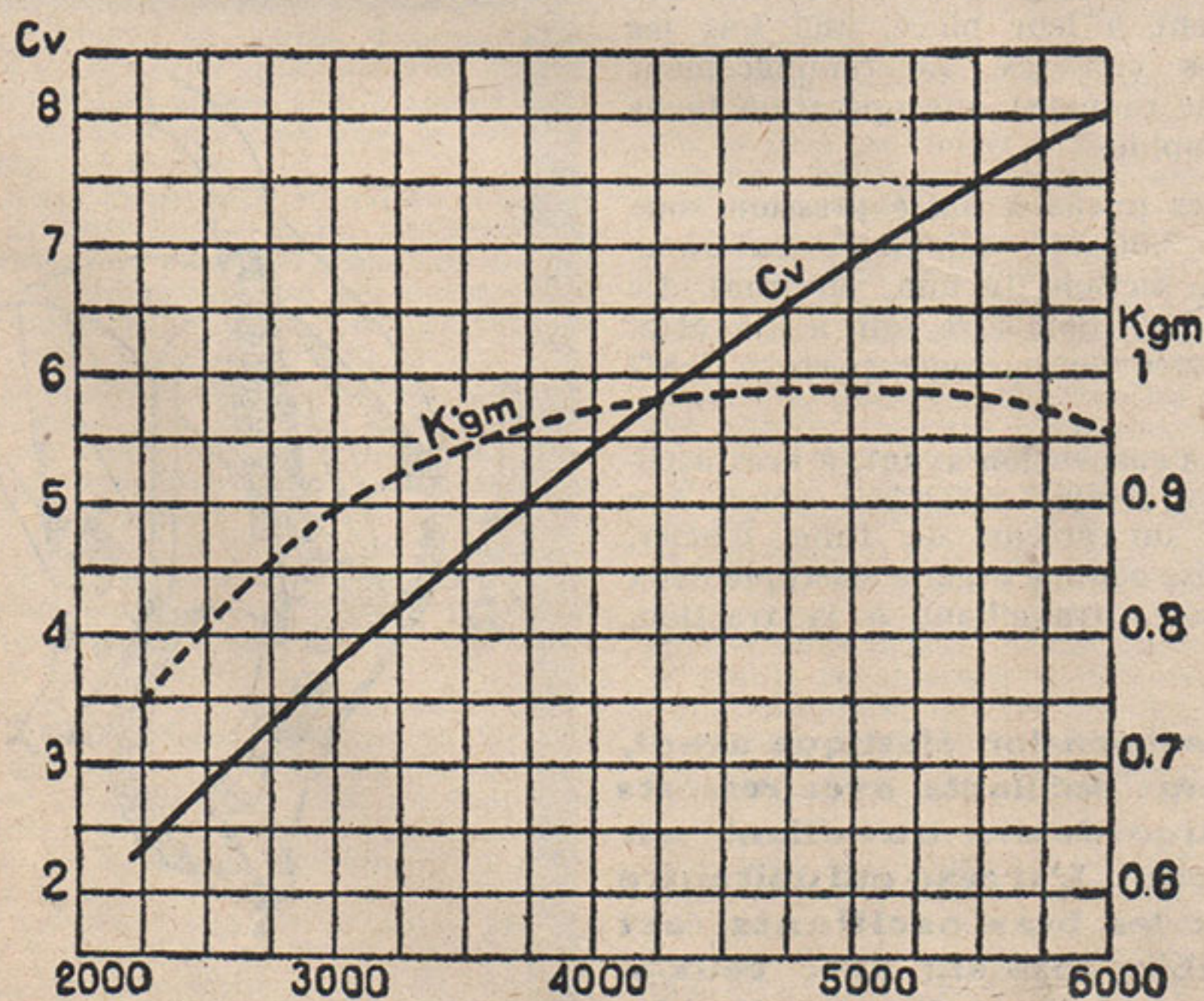
L'arbre conducteur tourne sur deux roulements à rouleaux, alors que l'arbre secondaire est supporté par trois roulements à billes et porte le pignon de sortie de boîte.

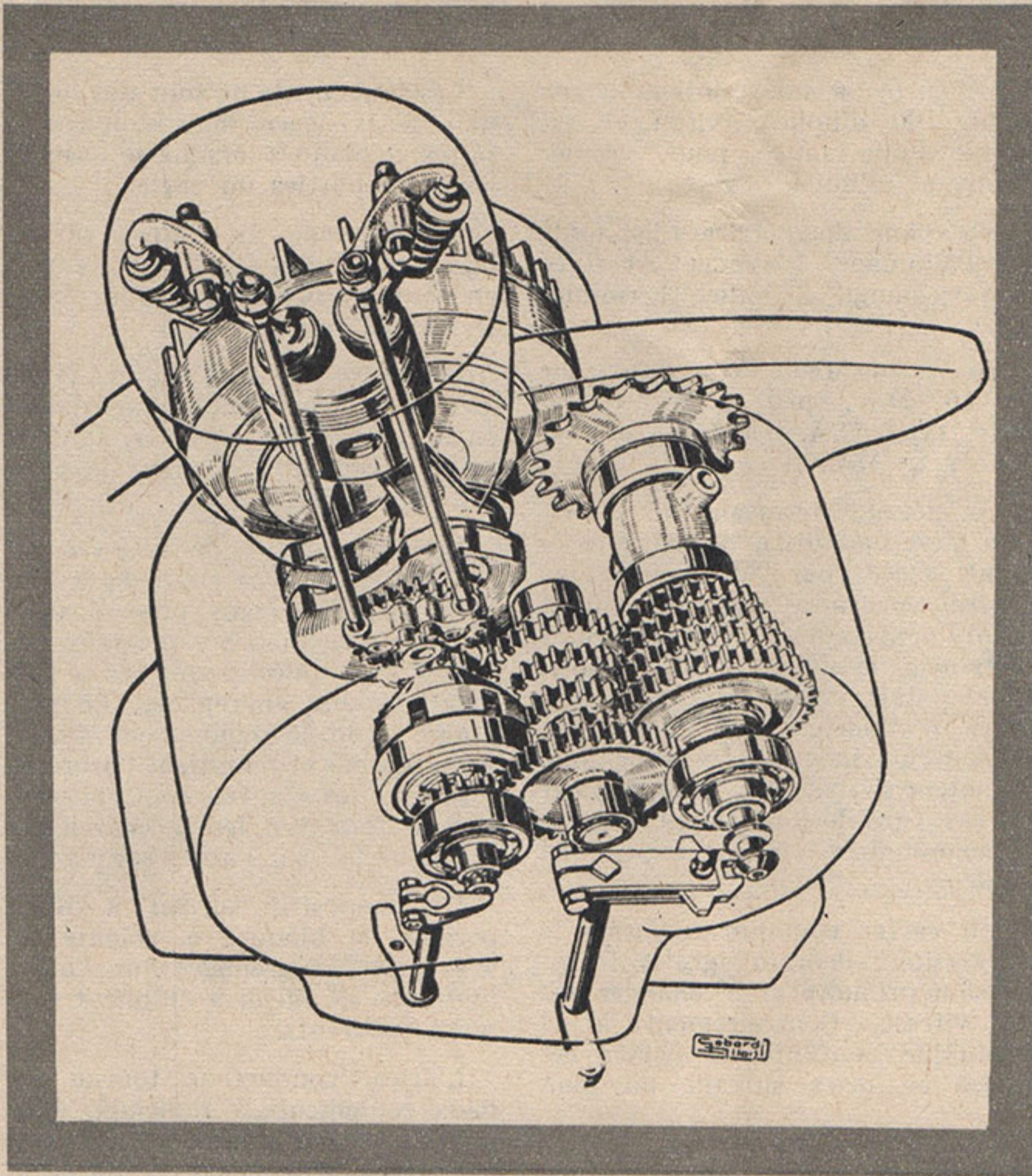
Les techniciens de la Société Motom ont résolu, avec élégance, un problème de caractère acoustique en dotant les billes de chaque engrenage d'un anneau élastique qui maintient les sphères elles-mêmes vers le centre de l'arbre et les empêche de sortir par effet de la force centrifuge. Les anneaux élastiques sont logés entre des cannelures ménagées dans l'arbre secondaire.

La commande du changement de vitesses est obtenue par une double pédale et sélecteur.

L'ensemble du changement de vitesses et de sa commande sont

La courbe de puissance et du couple-moteur du moteur "Delfino". A 6.000 t./m. l'on atteint environ 50 C.V. au litre, caractéristique d'un moteur de classe sport.





enfermés dans le bloc et sont graissés automatiquement, avec l'embrayage et la transmission primaire par l'huile qui circule dans le moteur.

Une chaîne secondaire de 104 maillons, d'une dimension de $1/2 \times 8.51 \times 5.2$ entraîne la roue arrière, avec interposition d'un amortisseur à ressorts à action progressive.

Les rapports de transmission sont les suivants : entre l'arbre moteur et le changement de vitesse : 2.53 (15 et 38 dents); entre arbre primaire et secondaire : en première 3.08 (12×37), en seconde 2.06 (16×33), en troisième 1.45 (20×29), en quatrième 1.04 (24×25), entre le pignon de sortie et la roue motrice 2.5 (20×50).

Les rapports définitifs sont donc les suivants : en première 19.52; en deuxième 13.06; en troisième 9.18; en quatrième 6.59.

Les roues sont interchangeable, indépendamment des tambours de

freins et du plateau de chaîne qui restent à leur place, une fois les roues enlevées. Le remplacement d'une roue est une opération facile et rapide.

Les pneus à basse pression sont des 3.50×15 (diamètre extérieur 570, section 92 mm. environ). Le gonflage doit être fait à 1.5 atm. et avec un passager porté à 1.8/2 atm.

La suspension avant, à bras oscillants rendus solidaires entre eux par un arceau de tube d'acier, utilise comme organe élastique deux ressorts travaillant à la traction,

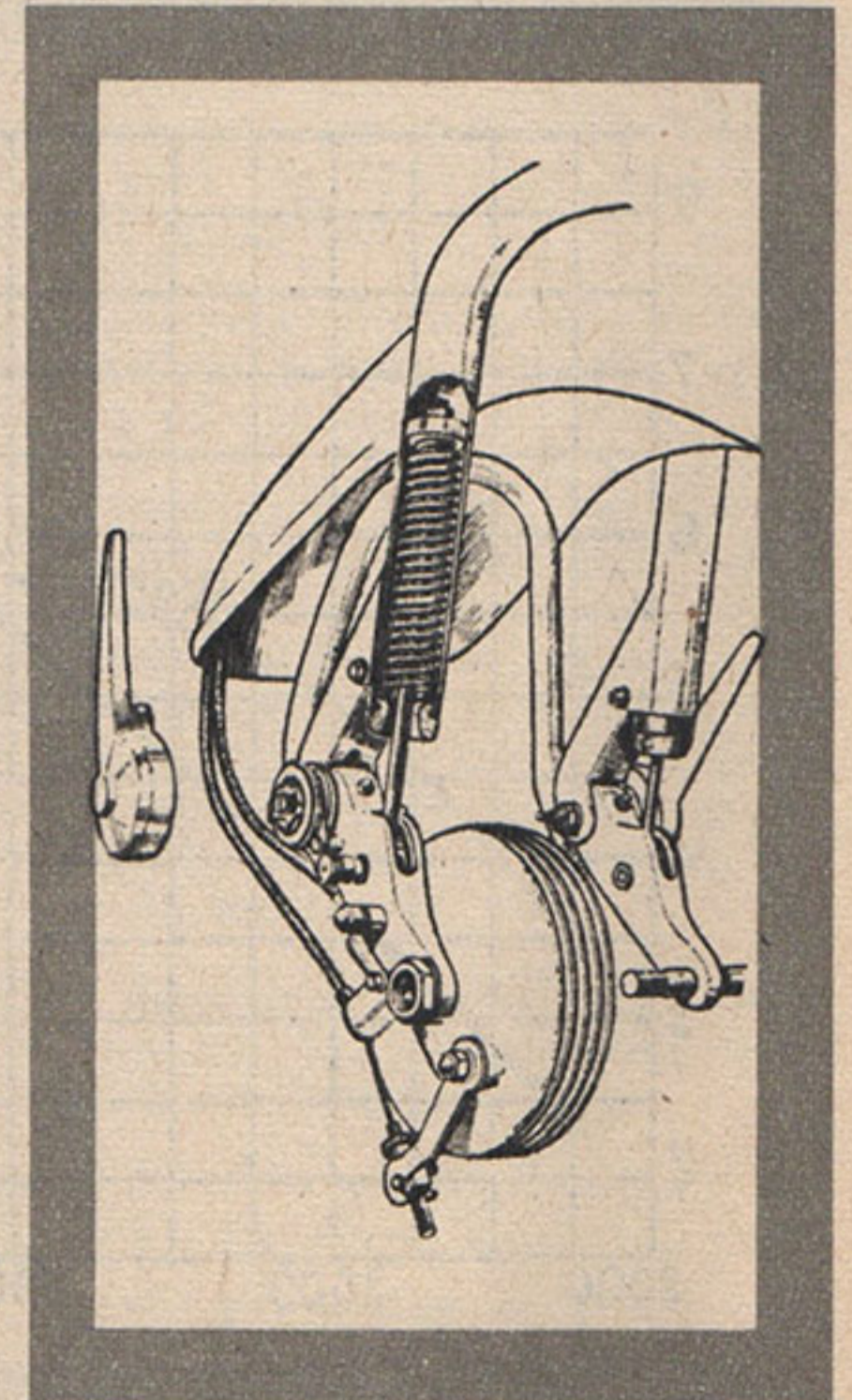
La suspension élastique avant, à bras oscillants, avec ressorts hélicoïdaux travaillant en traction. L'arceau qui unit entre eux les bras oscillants, est visible, formant avec ceux-ci un vrai bras oscillant qui guide, d'une façon positive, la roue.

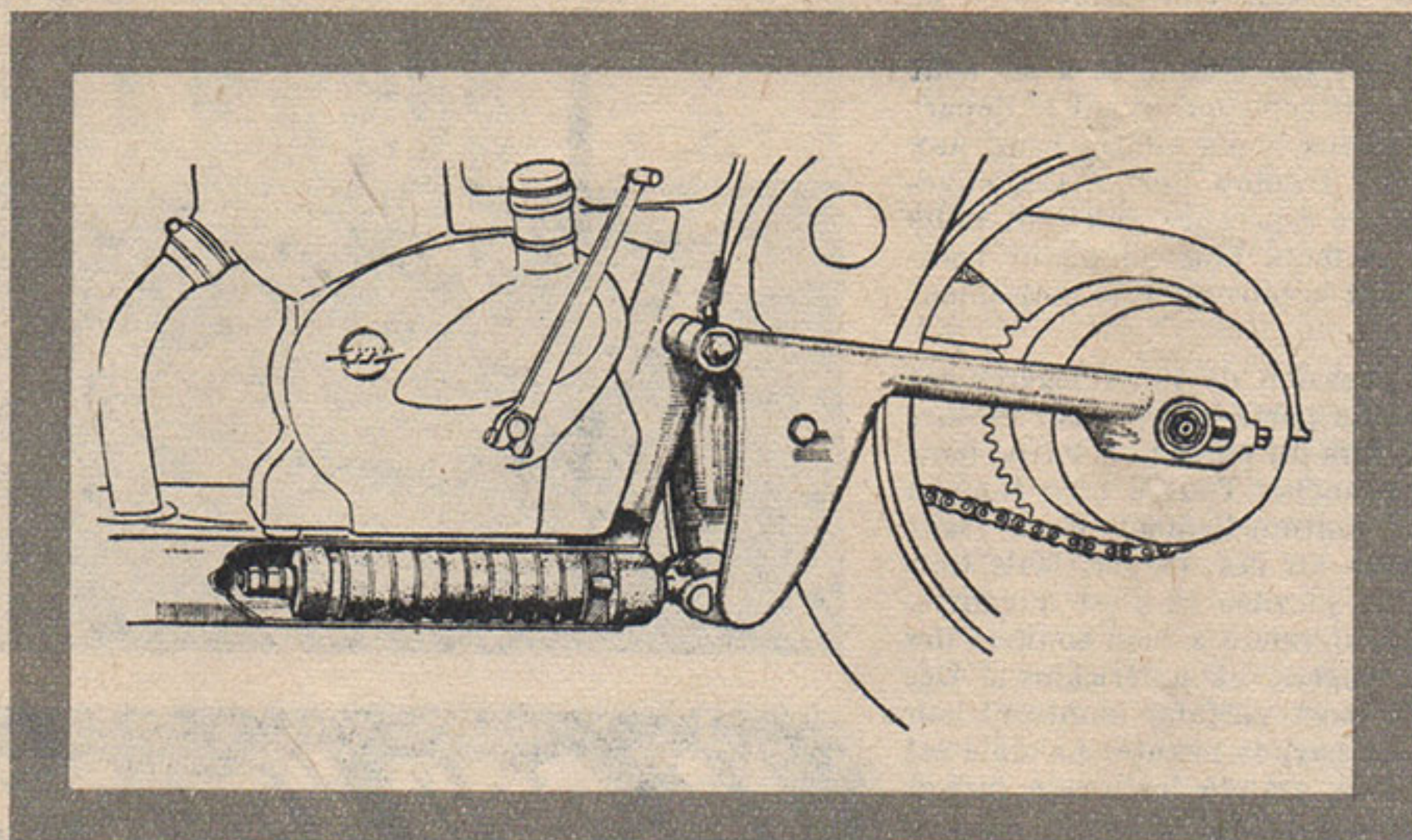
enfermés dans les fourreaux de la fourche; elle est également munie d'amortisseurs à friction.

La suspension arrière à bras oscillants est au contraire munie d'un organe élastique formé par une série de tampons de caoutchouc à action progressive et auto-amortissante.

L'équipement électrique comprend un phare à 3 lumières, un feu arrière, un avertisseur. Le courant électrique est fourni par le volant magnétique sous 30 W. 6 V. La lampe principale à deux lumières du phare est alimentée directement par du courant alternatif, alors que la troisième lumière du phare, le feu arrière, l'avertisseur sont alimentés par le courant fourni par une batterie de 6 V.

Crevé des organes intérieurs du moteur "Delfino". L'on distingue: l'embrayage sur arbre moteur, le couple d'engrenages de la transmission primaire, les huit engrenages du changement de vitesses, le sélecteur. Le manchon près du pignon de chaîne contient le dispositif de blocage des vitesses.





4 A/h. qui est maintenue en charge par un redresseur. Cette installation électrique s'est avérée d'un fonctionnement très sûr et fonctionne même en cas de secours avec la batterie hors service.

Le « Delfino » pèse 98 kilos pour un empattement de 1 m. 97; le réservoir a une contenance de 12 litres d'essence. Sa consommation, à bonne allure, est de 1 litre d'essence pour 45 kilomètres parcouru et 1/4 de litre d'huile aux mille kilomètres environ.

Extrait d'un article de C.-G. BROCCHI de Motociclismo.

La suspension élastique arrière.

DE LA PUISSANCE UTILISABLE

IL y a décidément un instrument qui manque sur tous les véhicules automobiles, c'est un indicateur de puissance. Nous sommes habitués aux compteurs de vitesse, quelquefois aux compte-tours, mais jamais nous n'avons une idée précise de la puissance que développe le moteur. Si cet appareil n'existe pas, c'est bien qu'il est trop difficile à fabriquer. Il faudrait en effet que l'on construise un instrument semblable à un wattmètre qui multiplie la vitesse de rotation par le couple moteur. Or, c'est la mesure de ce dernier qui s'avère difficile. Le plus simple serait de mesurer le couple de réaction du moteur sur le châssis ou bien de déterminer le degré de torsion de l'arbre de transmission, lequel est proportionnel au couple. Toutefois, aucune de ces deux solutions n'est simple, même si l'on admet que le couple reste constant au cours d'un tour, ce qui n'est même pas le cas.

Le but de cet article n'est du reste pas de discuter comment on réaliserait un compteur de puissance mais bien de voir ce qu'il indiquerait sur une motocyclette ordinaire. Supposons-le installé sur une 500 sport donnant 28 CV.

La première chose que nous constatons serait que ces 28 CV. ne sont jamais utilisés dans leur totalité, même pas lorsque nous croyons tirer de la machine tout ce que nous pouvons. En effet, ils correspondent à une vitesse de rotation du moteur de plus de 6.000 tours-minute, régime que nous n'atteignons jamais (il correspondrait à presque 100 km.-heure en seconde vitesse).

En roulant à 120 km.-heure en prise, l'aiguille oscillerait autour de 20 CV. A l'accélération brusque il ne dépasserait guère ce chiffre non plus. Diminuons la vitesse à 95 km.-heure et nous n'utilisons plus que 10 CV. et à 50 km.-heure guère plus de 3 à 4. Tant que nous ne sommes pas pressés, il sera rare d'utiliser plus de 7 à 8 CV., et la moyenne générale sera peut-être seulement de 5. Même les « gazeurs » utiliseront rarement plus que les 2/3 de la puissance de leur machine et la moyenne prise sur la durée de vie totale

de la moto ne dépassera jamais 25 % du maximum. Et c'est une chance qu'il en soit ainsi, car rares sont les motos de tourisme qui résisteraient si elles étaient utilisées à leur puissance maximum pendant quelques heures. Que ceux qui en doutent aillent tourner à Montlhéry à pleins gaz.

Dès lors, pourquoi disposer de 28 CV. ? si on ne peut en utiliser d'une façon continue qu'un peu plus de la moitié. La vitesse utilisable d'une 500 n'est guère supérieure à la vitesse de pointe d'une 350. Ne serait-il pas préférable de doter les machines d'une puissance telle qu'elle puisse être utilisée constamment ? Il faudrait bien entendu sacrifier les derniers 10 km.-heure, mais à quoi servent-ils de toute façon ?

Pourquoi construire des moteurs donnant 33 CV. à 6.600 tours-minute lorsque l'on ne peut pas risquer de les pousser au delà de 5.300 tours si ce n'est que pour quelques instants ?

C'est que les chevaux comme la vitesse maximum sont des arguments de vente qui ont leur importance auprès du public qui ne sait généralement pas distinguer une vitesse utilisable et une vitesse maximum. Encore cette dernière n'est-elle relevée que dans les conditions les plus favorables, c'est-à-dire sur route absolument plate, vent nul et pilote couché sur le réservoir. La vitesse tombe de 15 km.-heure si le pilote s'assied en position droite et d'encore 5 s'il transporte un passager, si bien que telle machine qui est donnée pour faire 145 km.-heure n'est en réalité capable que de 125 dans les conditions pratiques d'utilisation. Comme le régime du moteur baisse en conséquence, la puissance développée à cette vitesse ne sera que les 2/3 du maximum environ. Les 28 CV. seront devenus 20 au plus, mais le conducteur, lui, continuera à penser aux 28 CV. et sera content. Si l'on construisait une machine capable de tenir sa vitesse maximum indéfiniment sans fatigue, on arriverait plus vite qu'en utilisant les 3/4 d'une vitesse de pointe illusoire. Pourquoi ne peut-on pas utiliser impunément toute la puissance dont le

moteur est capable ? La raison en est que les moteurs de moto sont trop poussés et trop mal refroidis. La vitesse linéaire du piston devient vite trop grande, ce qui rend la lubrification difficile et entraîne l'usure précoce. La température d'un moteur refroidi par air est toujours supérieure à celle d'un moteur refroidi par eau. On constate que les moteurs de faible cylindrée résistent mieux à pleine puissance que ceux de cylindrée unitaire plus élevée. Ceci s'explique quand on se rend compte que les volumes (et donc les quantités de calories produites) augmentent avec le cube des dimensions linéaires alors que les surfaces à travers lesquelles on évacue les calories n'augmentent qu'avec le carré. Les petits 2-temps de 125 cmc. résistent quasi indéfiniment, alors que les monocylindres 500 de même puissance au litre demandent certains ménagements. Toutes autres choses égales, le moteur qui résistera le mieux sera celui qui aura le meilleur refroidissement. C'est ici que le flat-twin transversal l'emporte sur le vertical-twin tant à la mode. La Triumph-Tiger 100 est au moins 10 km.-heure plus rapide que la B.M.W. R-51. Toutefois, en menant les deux motos à 135 km.-heure on pourrait parier gros que ce serait cette dernière qui résisterait le plus longtemps.

Il serait à souhaiter que nos constructeurs attachent plus d'importance à obtenir une vitesse de croisière élevée plutôt qu'une vitesse de pointe illusoire. Pour cela le moyen le plus simple consiste à faire appel à une cylindrée suffisante plutôt qu'à essayer de tirer le maximum d'une cylindrée limitée. Les ennemis de toute longévité restent toujours les trois facteurs :

1° vitesse de frottement excessive (pistons, paliers);

2° température excessive;

3° efforts d'inertie excessifs (régime trop élevé).

Quand il ne s'agit pas de compétitions, on aurait intérêt à ne pas trop pousser la puissance au litre de cylindrée.

Marianne WEBER.

A Corfou, bien entendu, plus de bateau. Une semaine à se morfondre, malgré la beauté des sites. C'est le moment d'opérer une révision du matériel. Les chambres à air sont minutieusement « suivies », je bénis celui qui avant le départ m'a conseillé de changer mes pneus neufs contre ceux aux sculptures très prononcées, dits « Dunlop Fort ». Ces enveloppes ont résisté au delà de toute espérance aux sept mille kilomètres déjà accomplis, souvent sur des cailloux plus ou moins tranchants. Cependant, le pneu de devant paraissant le plus neuf, le croisement est effectué à l'occasion de ce démontage.

De même, le décalaminage me donne l'occasion de roder légèrement les soupapes, qui n'ont d'ailleurs pas souffert. Le porte-bagages sur mesure s'était cassé au bout de cinq cents kilomètres lors du passage à Paris, mais depuis l'adjonction d'un renfort il n'a plus bronché. Tout a bien tenu, à part ces maudites sacoches qui se décrochent continuellement, le fil étant pourri par les intempéries. Elles sont recousues au fil... de fer. Mais tous ces petits bricolages n'emploient qu'une seule journée et c'est à contre-cœur pour une fois que je visite la ville. Cette dernière a bien souffert des bombardements : italiens, allemands, puis anglais et américains... Des navires sont encore au fond de la rade, dans le port, certains montrent leur superstructure, d'autres leur coque inclinée et parfois béante. La ville est pleine de mutilés et de familles décimées. Une grande forteresse qu'ont occupée les grognards napoléoniens est toujours debout. Comme dans le reste de la Grèce, les Français sont très aimés dans cette île, la plus belle de la mer Ionienne et qui au dire des Corfiotes produit le meilleur vin de la terre. Ce qui est fort possible. Pourtant, les autres Grecs du continent font des folies pour un petit vin auquel ils adjoignent à la fabrication... de la résine de pin; procédé qui le rend infect aux non-initiés. Mais le vin de Corfou, encore plus exquis que les vins tures, rachète tout. Les 150 kilomètres du tour de l'île sont paraît-il l'attraction touristique n° 1. Les chemins étant par trop défoncés, j'y renonce et ne reverrai donc plus les curieux jalons des routes grecques : petits tabernacles surélevés où la nuit malgré un épais rideau noir l'on distingue la lueur d'une lampe à huile éclairant une pieuse image. Mélancoliquement, les jours se traînent. Plus que jamais je remarque que je n'aimerai passer des vacances dans l'immobilité, fût-ce dans le lieu le plus enchanteur. Plutôt aller à pied et sac au dos dans la nature, mais changer d'horizon, découvrir, analyser, vivre enfin.

La veille du départ j'en arrive à compter les heures qui me séparent de l'instant où sera repris le chemin de l'aventure. Enfin, le moment tant désiré approche. J'arrive au port à l'aube bien en avance sur l'horaire prévu, pour apprendre que le bateau arrivé en avance cette nuit est reparti aussitôt, le capitaine ayant cédé aux instances des passagers qui, en cette nuit de Noël, avaient hâte de rentrer dans leur famille, au lieu de rester dans un port...

Résultat de ce départ prématuré : plusieurs passagers dont je suis auront à ruminer pendant sept jours encore d'inavouables malédictions contre la mer et les bateaux en général et la fantaisie capitane en particulier...

Le coup est dur : l'ultime prolongation du visa de séjour est terminée... Plus de devises grecques... et les devises portugaises et espagnoles me restant ne sont d'aucune valeur dans l'Est. Cependant, elles sont soigneusement contrôlées à l'entrée et à la sortie de la Yougoslavie, de la Grèce et de la Turquie. D'autre part, ces nations pratiquant le système des accreditifs, il n'est pas possible d'y recevoir un viatique de son pays. Certes, il eut été bien plus facile de passer par l'Egypte. Mais si l'on veut passer au pays des Pharaons, l'on ne peut passer par celui de Jérusalem et vice versa. D'autre part, l'Egypte traverse une crise de xénophobie peu recommandable à la santé des Occidentaux. Passons sur les difficultés d'obtention de visas, les formalités concernant les multiples vaccinations et les troubles convulsant en ce moment d'autres régions qu'il serait nécessaire de traverser. Et puis, il faut bien en garder un peu pour la prochaine fois. Quand le calme sera partout revenu (...).

Mais vous dire comment se passe la semaine, sans ressources, sans autorisation de séjour et au cours de laquelle il est nécessaire de retourner finalement à Athènes, serait parler de trop invraisemblables tribulations. Et puis, comme les grandes joies, les grandes douleurs sont muettes. On dirait qu'elles apportent rivées en elles-mêmes une soupape de sûreté qui empêche de tout casser...

.....
Comme l'ombre met en valeur la lumière, ces quinze jours passés à serrer dents et poings font apprécier l'instant où « l'Angélica », doux nom de la nacelle qui nous rend la liberté, frôle les quais de Brindisi... l'Occident !... et ses avantages. Un des plus utiles à l'heure actuelle est de pouvoir enfin négocier ces devises ibériques, refusées dans tout l'Est. Un juvénile enthous-

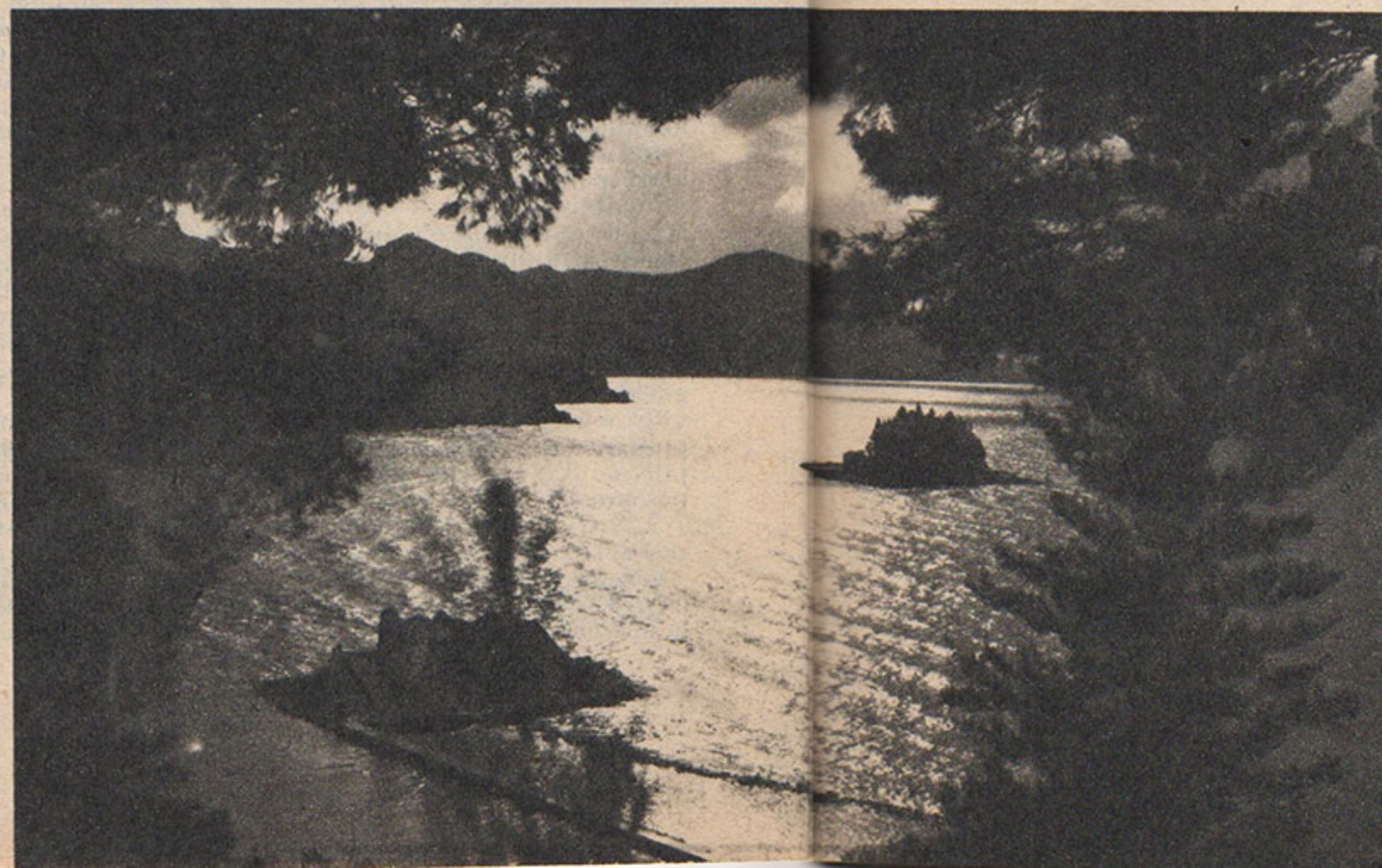


★
Colonnades grecques en terre latine

16.000 Km A TRAVERS L'EUROPE suite



★
Route de Sicile



★
Clair de lune à Corfou

siasme préside au départ pour attaquer les neuf mille kilomètres restant à parcourir, et la pensée qu'il serait si simple de rentrer par l'Italie n'apparaît que comme une simple constatation. Je suis tranquille, sauf grave accident de la route, la New-Map tiendra les 16.000 kilomètres sans panne. D'ailleurs, n'est-elle pas équipée du même moteur « A.M.C. » qui permit à la D.S. Malterre et à la « Gima » de remporter plusieurs « Bol d'Or » ? Ce colossal banc d'essai de 24 heures de vitesse destiné à casser ou classer les mécaniques ? Celles des grandes marques du moins, qui osent l'affronter...

Notre périple continue donc par une belle route bordée de cactus, très abondants en Calabre où les habitants s'en servent en guise de clôtures qui sont ainsi très denses, inviolables... et économiques.

Des colonnades grecques surprennent un instant sur cette terre latine. Voici Tarente et ses promenades bordées de grandioses bâtiments clairs, le fameux golfe est contourné. Le tour de la Calabre a lieu au bord de la mer. Dans la montagne, les villages sont étonnamment en équilibre sur leur piton. L'on dirait que les maisons blanches sont collées au rocher. La cueillette des olives bat son plein. Ce sont les jeunes filles, petites noiraudes brûlées de soleil malgré leur fichu blanc, qui les ramassent, après les avoir fait tomber sur des toiles entourant le pied des arbres tordus. Ces joyeux et féminins essaims égayent la campagne par leurs chants.

Maintenant, les routes sont ravagées par les anciennes pluies, parfois même coupées par la disparition des ponts. Le véhicule après l'apprentissage balkanique se rit des gués. Quoique en certains cas il se trouve tout aisé d'apercevoir un pont de chemin de fer et de rouler sur le ballast, escaladé tant bien que mal. La voilà bien la coordination du rail et de la route. Dans une petite ville au sud de la botte (et même de la semelle) je suis l'objet d'une chaleureuse réception. C'est curieux et même inquiétant... car, enfin personne ne connaissait mon passage ici... Moi non plus d'ailleurs... qui voulant couper par la montagne au jugé, me suis trompé de route.

Cinq minutes après, une tasse de café dans une main et un petit four de l'autre, je réalise que l'on me prend pour un autre...

Ces personnages attendent une délégation politique (étrangère et incongnito), et me prennent pour une estafette yougoslave la précédant...

Comme je tente de mon mieux d'éclaircir la situation en sortant le passeport français et diverses paperasses analogues, je n'amène qu'un sourire incrédule du « chef » qui de l'air entendu du « Monsieur-à-qui-on-ne-la-fait-pas » me désigne la lettre « y » qui fait partie par hasard du numéro d'immatriculation de la moto ! Afin de leur faire toucher du doigt leur erreur, je parle de la « balade » entreprise en Europe, du détour par la Hollande et du retour par la Turquie. Le nom de Yougoslavie est soigneusement évité afin de ne pas les ancrer davantage dans leur conviction. Mais plus je donne de preuves, moins je suis cru. Je suis traité en joyeux farceur doublé d'un fameux pince-sans-rire dont on est quand même pas dupe ; et je dois continuer à assister à la réception de ces gens dont je comprend mal le langage. Dans un ultime sursaut de persuasion, je réitère que je suis Français, parle d'imbroglio (j'aurai au moins prononcé un mot d'italien) et déclare que je rentrerai en France après avoir visité l'Afrique du Nord, l'Espagne et le Portugal. Mais à chaque nom ils explosent d'un grand rire qui les fait se jeter mutuellement de joyeuses bourrades ! « Ces estafettes yougoslaves sont décidément impayables ! » Je n'obtiens pas un meilleur résultat en leur affirmant que la machine à laquelle ils attribuent 350 cmc. de cylindrée n'en fait que la moitié. D'abord déconcerté, je me venge sans vergogne sur les petits fours avec un acharnement dégageant.

Enfin, après une rageuse prise de vue de ce groupe hilarant et incrédule auquel se joint la jeunesse du quartier, je parviens à m'enfuir non sans essuyer de la part de ces solides et démonstratifs Calabrais des bourrades si cordiales qu'elles me coupent la respiration. Voilà qui m'apprendra avec le coup des pneus en Grèce à ne pas oublier le F supplémentaire à la sortie de chez nous. La piété règne dans le sud de l'Italie. Près des croix beaucoup de luminons brûlent jour et nuit. Les statues de « Madonina » et les images saintes se rencontrent à tout instant jusque dans les bars, entre le percolateur et la bouteille de pastis...

De plus en plus nombreux les navires convergent à l'horizon. Le détroit de Messine ne doit plus être loin. La ville où pendant la dernière guerre les Yankees débarquèrent pour la première fois sur le continent, apparaît à un détour : l'agréable Reggio-Calabria. Le soir tard, je me rends à la gare consulter l'horaire du ferry-boat pour la Sicile. A peine la machine est-elle arrêtée qu'un groupe d'hommes s'approche et me demande si je suis bien l'estafette yougoslave accompagnant la délégation. J'embraye et démarre promptement ! Je crois même avoir oublié de répondre.

Le lendemain une courte traversée sur le ferry-boat nous dépose en Sicile. Il vaut mieux traverser en partant de Villa-San-Giovanni que de



*Les squelettes
de
Palerme*



*Dans les bars italiens, le spirituel
touche de près le temporel*



16.000 Kilom. A TRAVERS L'EUROPE (Suite de la page 19)

Reggio. Les monotones instants passés sur un bateau sont ainsi ramenés à vingt minutes. Bientôt un immense pont reliera l'île triangulaire à l'Italie.

Derrière Messine, déserte en ce dimanche ensoleillé, scintillent à 4.000 mètres plus haut les neiges de l'Etna, volcan proche dominant les rives siciliennes. La route est agréable au motocyclisme. Bien goudronnée, ombragée, virages bien relevés et signalés, elle serpente, monte et descend sans cesse, au bord de la mer.

Palerme ne tarde pas à présenter son mont San-Pellegrino qui la domine de haut et à pic tout en sortant de la mer.

Par chance pour une fois, le bateau hebdomadaire part justement demain (à horaire fixe celui-là...). Profitons-en pour aller faire sur cette montagne une excursion-camping par les abrupts lacets.

Le lendemain matin une armée de motocyclistes de la police de la route fait elle aussi l'excursion pour se familiariser avec les nouvelles 500 cmc. Gilera dont ils viennent d'être équipés. Ces machines (rouges, évidemment) sont dotées d'une suspension arrière et d'un moteur d'un dessin nouveau. Elles donnent une impression de robustesse et de tenue de route exceptionnelles; et sont séduisantes, même pour l'amateur de moto légère.

Ayant appris l'existence d'un cloître qui recèle 12.000 momies, je m'arrange pour obtenir l'autorisation de le visiter et si possible de tirer quelques clichés. Après qu'un moine sympathique et affairé que je ne veux déranger plus longtemps m'ait abandonné à mon appareil photo et refermé sur moi le dernier et lourd battant qui me sépare des vivants, je descends dans cette cité des morts avec curiosité. Dans des galeries différentes les hommes et les femmes sont séparés. C'est inquiétant. Une pierre gravée en latin parle de paix éternelle... (Pure coïncidence...).

Mais je n'ai guère envie de plaisanter lorsqu'un sombre escalier descendu à tâtons me fait déboucher dans un immense cimetière souterrain et peu banal, constitué par de larges galeries et d'étroits couloirs. Les yeux s'habituant à la demi-obscurité, j'aperçois alors des milliers de squelettes habillés qui m'accueillent dans une haie d'horreur et de cauchemar. Accrochés les uns au-dessus des autres, ils semblent flotter et former un silencieux conseil. Par de rares soupiraux vitrés et haut placés, un jour chiche éclaire lugubrement cette revue pétrifiée, dont l'appareil photo à l'aide du trépied (il pourrait trembler...) et d'une longue pose, cherche à emporter lui aussi une impression. Au cours du dernier carnage, des bombes incendiaires sont tombées à proximité, brûlant des vivants et une partie des momies.

Le passe-temps perfectionné des... humains a ainsi détruit ce que la mort elle-même avait épargné. Mais, plus loin, des cadavres embaumés, debout, habillés, et même portant une coiffure, sont bien conservés; et lorsque je les frôle dans un étroit couloir, je m'étonne presque de ne pas percevoir leur souffle. Mais voilà que je ne trouve plus mon chemin!... et malgré les douze mille silhouettes, je me sens bien seul. Voici enfin la bonne galerie (si l'on peut dire). Même pas! J'atterris cette fois dans une chapelle où les momies sont là tout à fait intactes.

Dans un cercueil, un homme jeune à la barbe noire taillée en pointe semble dormir: je me surprends à retenir ma respiration en l'examinant, comme s'il pouvait s'éveiller et se redresser... A côté une fillette brune au fin visage, paupières serrées sur de longs cils, semble conserver de fraîches couleurs. C'est effarant. L'on a peine à s'imposer l'idée que ces cœurs ne battent plus depuis bien longtemps.

Mais tout cela ne fait pas retrouver le chemin de la sortie. Le bon moine, distrait, comme les saints et les grands savants, m'a bel et bien oublié. La marche se fait de plus en plus rapide dans les ténèbres qu'épaississent l'approche de la nuit. A cette ambiance oppressante un lourd silence ajoute une note de définitif et de solennel. Je bute parfois contre des silhouettes qui observent mon inutile agitation d'un regard vide, comme leurs orbites souvent. Alors parfois ces squelettes légèrement penchés m'accrochent au passage de leurs bras pendants aux froides extrémités, et de leurs mâchoires édentées semblent ricaner cyniquement de mes pensées actuelles. Comment faut-il s'y prendre pour passer une nuit moins glacée en ces fraîches catacombes? Va-t-il falloir dormir dans un cercueil? Remplacer provisoirement (du moins il faut l'espérer) un habitué dans son dernier bien...?

Je ne sais pas à quelle époque on pensera à me tirer de ce labyrinthe, à peu près obscur à présent. Mais quoi qu'il arrive, je ne remettrai plus les pieds dans un souterrain! Si au moins (n'étant pas fumeur) j'avais emporté une lampe électrique, je pourrais peut-être retrouver la sortie et prendre ce bateau qui bientôt va s'éloigner, indifférent... tandis que je suis là, perdu, oublié sous terre! Quelle nuit en perspective! Avec tous ces contre temps, je suis d'une humeur macabre!

(A suivre.)

La sixième épreuve des championnats du monde a eu lieu sur le circuit de Clady, long de 26 km. 500, au sol tourmenté.

Dans les milieux motocyclistes ce circuit n'est guère populaire; éloignement, longueur, étroitesse et sol très cahoteux en sont les causes. En fait on reproche à ce circuit sa qualité, c'est-à-dire d'être essentiellement routier. Evidemment aux vitesses actuelles, suspensions et transmissions y sont éprouvées à l'extrême, mais n'est-ce pas le but principal de la course de développer la machine de série par l'intermédiaire de la machine de compétition. Par conséquent les machines doivent être éprouvées dans des conditions analogues. Il faut de tout pour créer un championnat, et tous les genres s'y trouvent ainsi réunis, le Grand Prix de Monza étant l'antithèse de l'Ulster, avec entre eux des circuits tourniquets (Barcelone) rapide (Spa), long et routier (îles de Man), sinueux (Allemagne).

Pour nous, une victoire au Grand Prix de l'Ulster équivaut à n'importe quel triomphe dans une autre classique.

Les 350, 250 et 125 virent leurs épreuves se dérouler le jeudi soir à 17 heures, ces trois catégories partant à une minute d'intervalle, 350 en tête évidemment.

Pour plus de clarté examinons séparément le déroulement des opérations.

Course des 350. - Le temps est assez varié, soleil et pluie se disputent le circuit, faisant varier l'état du sol fâcheusement. 48 coureurs sont partis pour couvrir 13 tours, et à l'issue du premier tour Kavanagh a une avance confortable sur son coéquipier Armstrong (Norton), lequel est talonné par Coleman et Brett. Sherry et Ring, l'Australien, pilotent les deux autres A.J.S. triple arbre à came. Onzième passe Wheeler sur la Velocette officielle, car Graham pilote la 250 Veloce.

Jusqu'au quatrième tour, les écarts s'accroissent et Lawton (Norton d'usine) reçoit l'ordre de tenter la troisième place car il est dans les roues de Brett et Coleman.

Après 6 tours Wheeler se retire (frein avant inopérant). L'intérêt de la course est assez faible, seule la lutte Brett, Coleman, Lawton crée de l'animation.

Au onzième tour Lawton est lâché par son moteur, il a dû forcer pour recoller au tandem A.J.S. après ravitaillement. Celles-ci en sont exemptes avec leurs réservoirs de 27 litres! Mais crainte de dernière minute, on signale à Coleman et Brett de ravitailler. Sherry termine en monovitesse, ayant égaré dans la nature sa pédale de sélecteur. Premier pilote privé O'Rourke, âgé de 21 ans.

Trente et un coureurs terminent, ce qui est honorable sur un circuit aussi dur.

Classement

1. Kavanagh (Norton) en 2 h. 15' 44" (moyenne : 152,750); 2. Armstrong (Norton) à 1' 22"; 3. Coleman (A.J.S.) à 3' 02"; 4. Brett (A.J.S.) à 3' 06"; 5. Ring (A.J.S.) à 6' 34"; 6. O'Rourke (A.J.S.) à 11' 12"; 7. Luck (Velocette) à 14' 12"; 8. Sherry (A.J.S.) à 15' 13".

Course des 350. - Sur les quelque vingt-cinq partants, 4 seulement possèdent des machines d'usine, les trois Guzzi et la Velocette étant pilotées respectivement par Lorenzetti, Anderson et Wood, et Graham. Notons que la Maison Guzzi n'a pas gardé rancune à Wood des incidents de Monza en sep-

ULSTER GRAND PRIX

tembre dernier, qui avaient motivé sa disqualification.

Le reste des concurrents pilotent des spéciales ou d'anciennes machines revues et corrigées. Parmi les plus efficaces la « double arbre » Guzzi de Cann et la Veloce « raccourcie » de Mead.

Après 3 tours Anderson possède une confortable avance sur Cann, tandis que Lorenzetti, après avoir raté son départ, passe troisième devant Wood. Gêné des suites de son accident de Spa, Wood perd du terrain, puis une chute le mettra hors course. Lorenzetti passe Cann au cinquième tour, puis au dixième tour sera leader, Anderson ayant cassé un culbuteur; puis au onzième et avant-dernier tour il doit changer un ressort de soupape ce qui permet à Cann de le battre de 32 secondes, car ce dernier à l'encontre de Lorenzetti n'a pas eu à ravitailler. Après avoir gagné en 1947, 1948, 1949, 1950, Cann remporte une cinquième victoire en 1952, sur sa machine personnelle, soulignons-le, et quel excellent mécanicien!

Classement

1. Cann (Guzzi) 2 h. 17' 52" (moy. : 138,800); 2. Lorenzetti (Guzzi) à 32"; 3. Graham (Velocette) à 3' 16"; 4. Mead (Velocette) à 8' 50"; 5. Rood (Velocette) à 11' 13"; 6. Petty (Norton) à 12' 46".

Course de 125. - 6 partants pour couvrir 11 tours du circuit, 2 Mondial et 4 M.V. C'est peu.

L'an dernier la situation était à peu près la même! Ubbiali alors qu'il était troisième est contraint à l'abandon par une chute, Mc Candless est victime d'un sélecteur vagabond et les deux Mondial sont ainsi éliminés. Williams sur M.V. tombe et casse son guidon, ce qui donne 3 M.V. à l'arrivée. Si la course n'en a pas été une, la moyenne est là pour prouver que l'on ne s'est pas amusé.

1. Sandford (M.V.) 2 h. 20' 17" (moy. : 124,720); 2. Lomas (M.V.) à 2' 04"; 3. Salt (M.V.) à 1 tour.

La course des 500 qui a eu lieu le samedi pourrait s'intituler « course par élimination » ou « les derniers seront les premiers ».

Quatre minutes avant le départ une sirène lance son appel, ensuite de minute en minute jusqu'à l'heure H, qui, en l'occurrence, se trouvait être 12 heures, zéro minute, zéro seconde.

Nous ne sommes guère habitués à cela sur le continent. Au signal 37 concurrents s'élancent, tandis qu'un trentehuitième, Mc Candless (Gilera) manque son affaire et perd de nombreuses secondes. Ce dernier fait équipe avec Colnago (qui nous a étonné) et Masetti, tous sur Gilera 4 cylindres. Les A.J.S. sont des Porc-Epic 1951, pilotées par Brett, Coleman et Sherry; les Norton sont aux mains de Kavanagh, Armstrong et Lawton; M.V. est représenté par Graham et Lomas. La note couleur locale est apportée par Brockerton avec son « Bitza » qui fut une Sunbeam 1929! Le premier tour est déjà une surprise car, sur un circuit n'avantageant pas les motos italiennes, Graham mène devant Armstrong et Kavanagh roue dans roue; puis loin déjà, Colnago, Lawton et Brett. Ensuite Lomas qui s'arrête, inquiet sur le comportement de sa suspension arrière. Neuvième vient Mc Candless, 22^e Sherry, dont l'A.J.S.

cafeuille, puis 31^e Coleman, qui a dû changer de bougies. Notons ce classement et comparons-le à celui du quinzième et dernier tour. Masetti, candidat sérieux au titre mondial, est éliminé par panne d'embrayage. Tout le long du circuit duel M.V.-Norton mais au deuxième tour Graham mène, de peu il est vrai et bat le record, qu'il vient de battre d'ailleurs départ arrêté; 43" plus tard arrive Colnago, puis à 49" Brett.

Les coureurs sont assez dispersés, Coleman revient 21^e tandis que Sherry devient dernier.

Au troisième tour Graham décapite le record de 5" et a lâché Armstrong, tandis que Kavanagh est en panne de moteur. Coleman est treizième, Mc Candless cinquième, Lawton abandonne avec un réservoir d'huile crevé.

Au quatrième tour Graham a 11" d'avance sur Armstrong et bat encore le record du tour de 2", il en restera là. Brett a rejoint Colnago et bagarre ferme. Graham accentue son avance puis ne reparait plus, le débattement imposé à la suspension arrière par les ondulations du circuit a causé la mort du pneu par frottement sur garde-boue, ce qui avait également inquiété Lomas au premier tour. Armstrong mène alors confortablement, Colnago et Brett luttant toujours pour la deuxième place aux 2/3 de la course. Les ennuis de Colnago commencent avec le ravitaillement, certains cylindres sont recalitrants en repartant, puis il devra s'arrêter souvent pour changer les bougies.

Mc Candless devient alors troisième. Brown casse sa chaîne, Sherry doit finalement abandonner, Lomas et Coleman luttent pour la quatrième place. Au treizième tour Armstrong ravitaille et repart avec plus d'une minute d'avance sur Brett, Lomas doit faire retendre une chaîne qui ne tient que par miracle, puis c'est le coup de théâtre, Armstrong casse sa chaîne : sa chance du T.T. ne s'est pas renouvelée. Brett mène alors, pour peu de temps, sa chaîne très détendue saute, et il doit mécaniquer et finir au petit trot, ce qui laisse Mc Candless vainqueur, aux points pourrait-on dire, devant Coleman, autre malchanceux du début.

La victoire de Mc Candless est celle du héros local et la foule délire. Sa course a été toute de sagesse et il connaît absolument le circuit, coupant lorsque la machine va décoller, évitant ainsi les montées en régime brutales de la 4 cylindres, avec leurs fâcheuses conséquences pour moteur, transmission et pneumatiques. Sixième nous trouvons un jeune de 18 ans, Surtees, fils d'un coureur sidecariste connu en Angleterre, et qui semble bien parti.

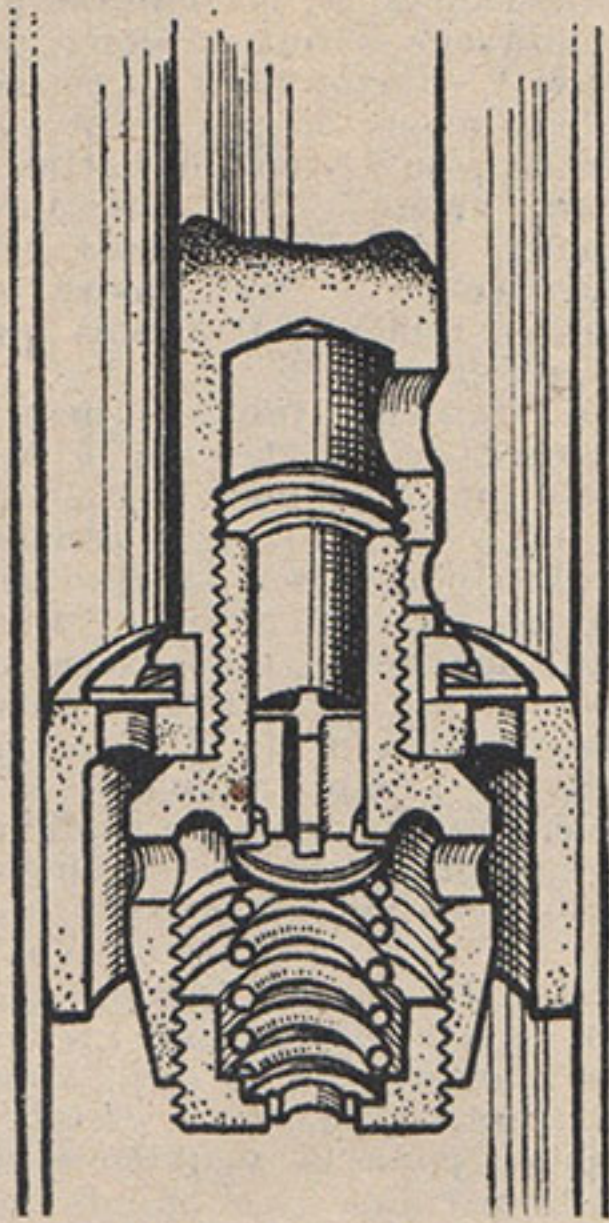
Classement

1. Mc Candless (Gilera) 2 h. 28' 54" (moy. : 160,650); 2. Coleman (A.J.S.) à 2' 48"; 3. Lomas (M.V.) à 5' 07"; 4. Brett (A.J.S.) à 6' 14"; 5. Carter (Norton) à 8' 27"; 6. Surtees (Norton) à 1 tour.

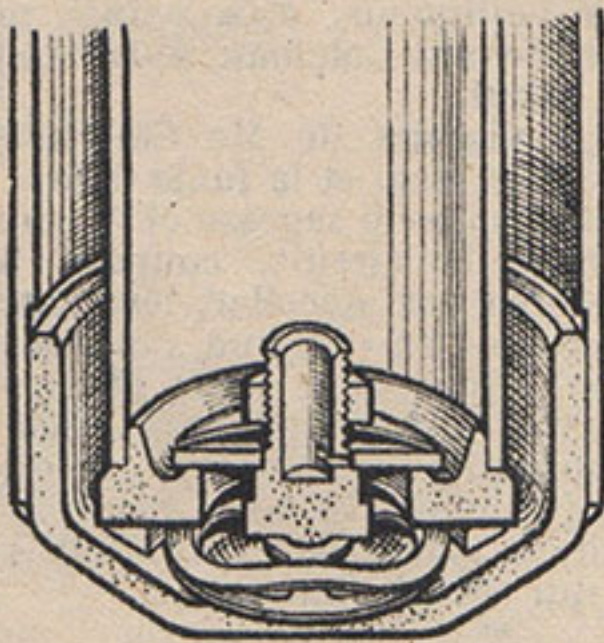
Record du tour : Graham (M.V.) 9' 21" (moy. : 170,550).

L'énigme de la course est le cas Coleman, aurait-il terminé premier sans ses ennuis du premier tour? En 500 la lutte pour le titre mondial est maintenant plus ouverte car six coureurs ont encore leurs chances, avec Armstrong (19 points), Masetti (16), Coleman (15), Brett (14), Duke (12); si ce dernier peut courir les dernières épreuves, Monza et Barcelone.

R. DOLICQUE



**DESCRIPTION
DES
SOUPAPES
DU PISTON.**



**LES
SOUPAPES
INFÉRIEURES
DE
L'AMORTISSEUR.**



Les nouveaux amortisseurs GIRLING



*Texte
et dessins
« Motor Cycle ».*

UN nouvel amortisseur à action directe vient d'être créé par Girling. Cet amortisseur est spécialement destiné aux motocyclettes à suspension arrière à fourche oscillante. Il est déjà utilisé par Saloréa, en Belgique. Divers fabricants britanniques et italiens en équiperont bientôt certains de leurs modèles.

Cet amortisseur fonctionne sur le même principe que les Girling employés sur les automobiles. Les parties internes en sont les mêmes.

Deux types sont disponibles. Ils sont semblables, à part les œillets bagués en caoutchouc qui ont un diamètre différent. Ces deux modèles sont fournis avec des courses variant de 7 cm. 62 à 15 cm. 24.

A la partie inférieure de chaque élément, un chapeau en acier doux renferme un système de soupapes en métal à base de zinc.

Ce système comprend une soupape en forme de disque, contrôlée par un ressort annulaire. Cette soupape est dénommée soupape à chapeau, à cause de sa forme, et elle est montée serrée dans la partie inférieure du cylindre intérieur. Du chapeau supérieur part une tige de 1 cm. 27 de diamètre, à l'extrémité de laquelle est fixé un piston de 2 cm. 54 de diamètre. Ce piston est fixé solidement par l'intermédiaire d'un écrou hexagonal et il contient deux soupapes séparées.

La soupape supérieure est en forme de disque et se trouve sur la tête du piston. Cette soupape est commandée par un ressort en forme d'assiette. Elle s'ouvre sous la pression montante de l'huile et permet un libre passage de celle-ci depuis le bas du piston jusqu'à l'espace de l'annulaire situé au-dessus.

La deuxième soupape est comprimée par un ressort hélicoïdal travaillant dans un guide qui communique directement avec l'ouverture pratiquée dans la tige du piston et immédiatement au-dessus de ce dernier.

Pour assurer un parfait centrage, le piston est tourné sur la tige et cette dernière est finie sur une machine spéciale assurant une précision micrométrique. Elle est alors chromée.

Le montage du piston dans le cylindre est également extrêmement précis, la tolérance étant presque nulle : 5 centièmes de millimètre.

La tige du piston est guidée par un tampon qui est serti dans la partie supérieure du cylindre de pression. Au-dessus de ce tampon, un joint d'étanchéité est comprimé par un anneau qui est vissé dans le tube extérieur.

Sous l'anneau de fixation, un simple joint en caoutchouc synthétique s'insère entre l'anneau et la partie supérieure du guide de la tige de piston.

Pour éviter une trop grande pression sur le joint, un passage est prévu au-dessus du bloc qui sert de guide à la tige du piston et juste en dessous du joint d'étanchéité. Ce passage communique avec un tube métallique de petit diamètre qui descend jusqu'à l'espace annulaire se trouvant entre les deux tubes, de façon que la sortie de ce tube soit toujours au-dessous du niveau d'huile. Ceci est fait pour éviter l'entrée de l'air et, comme précaution supplémentaire, une chicane est également employée. Cette chicane est un simple ressort hélicoïdal placé dans un logement prévu à la partie extérieure du tube de vidange.

Un épaulement est soudé à la partie extérieure du tube extérieur et sert de butée au ressort de suspension.

(La fourniture des ressorts et des tubes cache-poussière sera laissée aux fabricants, de façon qu'ils puissent monter des ressorts correspondant aux caractéristiques de leurs machines.)

En haut de la tige du piston est fixée une butée de caoutchouc pour éviter le talonnement lors de chocs par trop brutaux.

L'huile utilisée est de l'huile spéciale pour amortisseurs. Ceci est important à cause de la courbe de viscosité de ce fluide qui est très plate. En d'autres mots, il y a un minimum de variation dans la viscosité suivant les températures.

La quantité d'huile utilisée est déterminée par la course. Par exemple, la quantité de 115 cmc. correspondant à l'amortisseur ayant 10 cm. 16 de course.

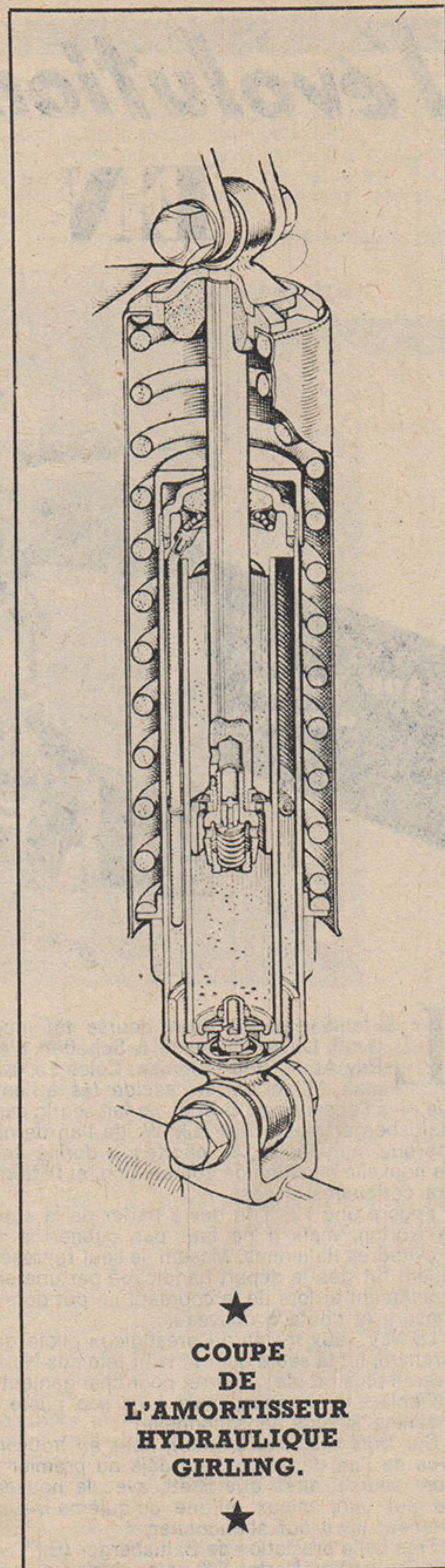
Dans son opération, l'ensemble s'inspire des principes hydrauliques classiques.

A la dépression, le tube de pression monte autour du piston, en créant une augmentation de pression d'huile en dessous du piston et une diminution au-dessus. La soupape supérieure du piston s'ouvre et l'huile passe au-dessus du piston. Au même moment, la soupape en chapeau s'ouvre et l'huile s'échappe dans le tube de réserve ou chambre à huile externe.

Au rebond, quand l'ensemble s'étire, c'est le contraire qui se produit. La soupape en assiette du piston se ferme à cause de l'augmentation de pression au-dessus du piston et la pression est suffisante pour ouvrir la soupape à ressort qui est freinée par son ressort hélicoïdal et, comme le liquide déplacé au-dessus du piston n'est pas suffisant pour remplir le volume grandissant au-dessous du piston, un apport additionnel de liquide est requis. Donc, lorsque la soupape en chapeau qui se trouve à la base est fermée, la soupape à ressort s'ouvre et le tube de pression est rempli par le tube de réserve.

Des passages sont prévus dans les soupapes pour permettre à l'amortisseur d'opérer aux basses allures. Ces orifices permettent le passage de l'huile à des pressions trop basses pour actionner les soupapes comprimées par les ressorts. Ces passages sont très sensibles aux différences de viscosité, beaucoup plus que les soupapes à ressort. Ce système évite les chocs lors des renversements du sens de l'opération de l'amortisseur, ce qui est souvent le cas avec les amortisseurs utilisant uniquement des soupapes commandées par ressort.

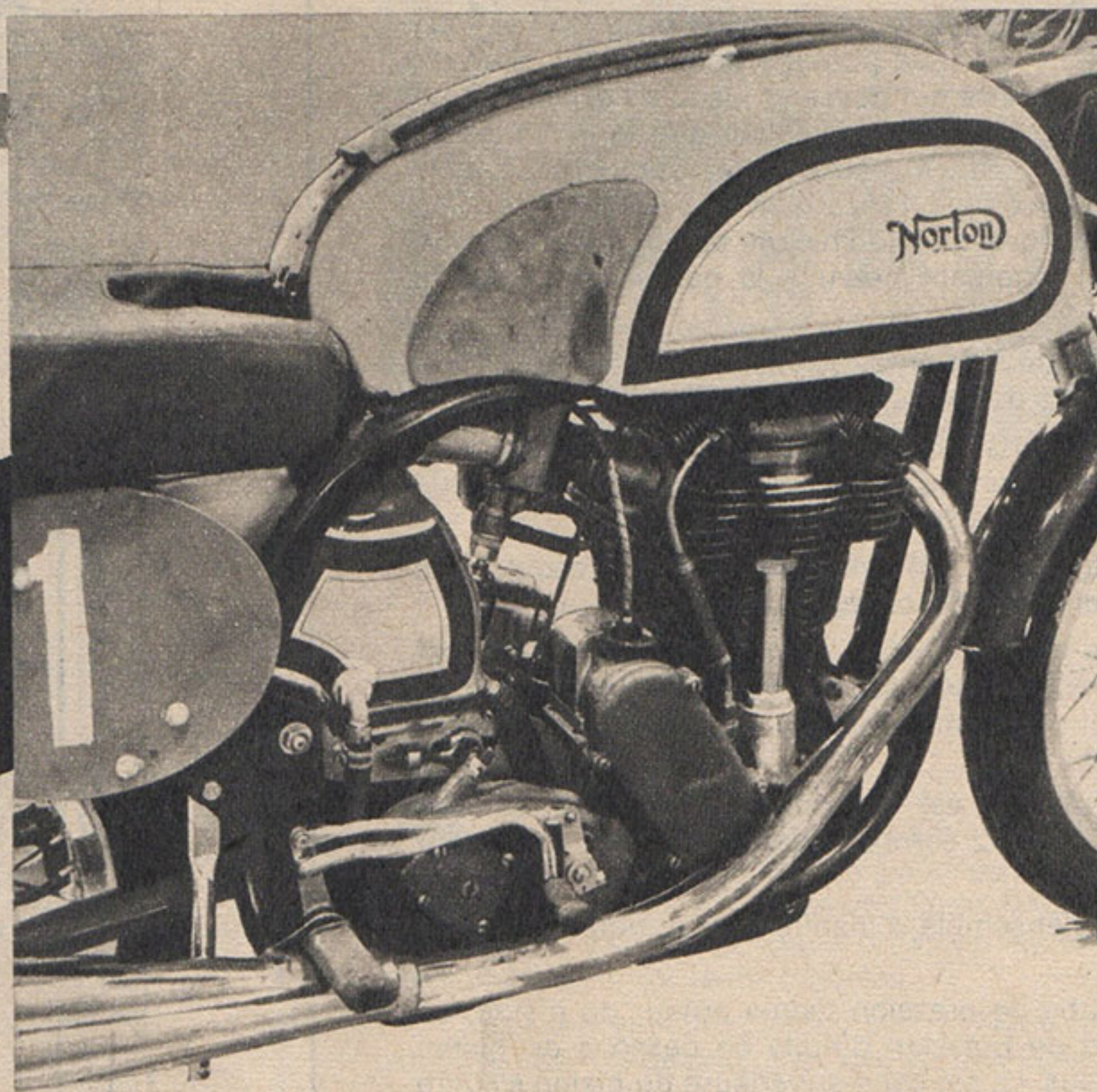
Les nouveaux Girling sont d'un poids très faible. Par exemple, le modèle de 10 cm. 16 pèse environ 1 kg 230, ce qui est très intéressant car cela réduit le poids non suspendu.



★
**COUPE
 DE
 L'AMORTISSEUR
 HYDRAULIQUE
 GIRLING.**
 ★

L'évolution de la technique

EN COURSE



La
500 Norton
d'usine.

*A son retour
du G.P. d'Allemagne,
un ingénieur
d'outre-Rhin
analyse pertinemment
les progrès marquant
l'évolution
constante
des mécaniques
de compétition.*

(Extrait de « Radmarkt »).



LE tableau sportif de la course fut incomplet, car Geoff Duke accidenté à Schotten n'était pas là, Ray Amm, Rod Coleman, Colombo, Klager, Hoffman, Milani ont été accidentés à l'entraînement. De plus l'absence de B.M.W. se fait sentir, car seulement Baltisberger monte une B.M.W. de l'an dernier. Mais la marque munichoise, à Schotten, a donné un aperçu de sa nouvelle machine de compétition, et l'attente ne décevra certainement pas.

Encore une fois l'on devra parler de la suprématie de la Norton, mais il ne faut pas oublier la course des 4 cylindres italiennes. Masetti, le seul représentant de la Gilera fut dès le départ handicapé par une chute à l'entraînement et lors de la course il ne put donner toute sa mesure et chuta à nouveau.

La M.V., aux mains du prestigieux pilote qu'est Leslie Graham, fut la seule qui put tenir tête aux Norton, et s'est avérée plus rapide; un arrêt pour changement de bougie lui enleva sa chance, mais avec son pilote elle fut la machine la plus sensationnelle.

Sur trois A.J.S. (500 cmc.), nous en trouvons deux du type de l'an dernier, et qui déjà au premier tour furent hors course, alors que Brett, avec le nouveau modèle, ne put faire mieux qu'une cinquième place jusqu'au moment où il dut abandonner.

Très belle prestation de Baltisberger (B.M.W.) et Goffin sur Featherbed-Norton 500 cmc. d'usine qui, à la suite de

l'abandon de Brett, prirent les cinquième et sixième places.

En 350 cmc., Lomas, sur une nouvelle A.J.S., rendit la course difficile aux Norton; il réalisa le tour le plus rapide, et pris la troisième place derrière deux Norton, très près. La cinquième place fut prise par la 3 cylindres D.K.W., pilotée par Kluge, qui fera parler d'elle en saison prochaine. Le second pilote D.K.W. fut handicapé par la perte de son repose-pied et contraint à l'abandon.

En 250 cmc., la victoire qui, devait en principe revenir à Guzzi, lui fut enlevée par l'incident que déjà vous connaissez.

Lomas pilotait la 2 cylindres N.S.U. et Felgenheier une D.K.W. qui enleva l'épreuve. La N.S.U. de Lomas fut contrainte en fin de course à l'abandon, mais elle s'est avérée comme pouvant s'aligner avec la Guzzi et être une rivale sérieuse. Elle doit seulement être revue au point de vue tenue de route, stabilité et résistance.

Examinons maintenant en détails ces magnifiques engins.

La 500 Norton de l'an dernier avait un alésage de 84 mm. et une course de 90 mm.; par contre le nouveau moteur a des cotes carrées : 85 mm 9x86 mm.

A l'encontre de plusieurs opinions déjà émises, il semble désormais établi qu'avec une course moindre l'on peut obtenir une souplesse de fonctionnement sensiblement équivalente à celle fournie par une « longue course ».

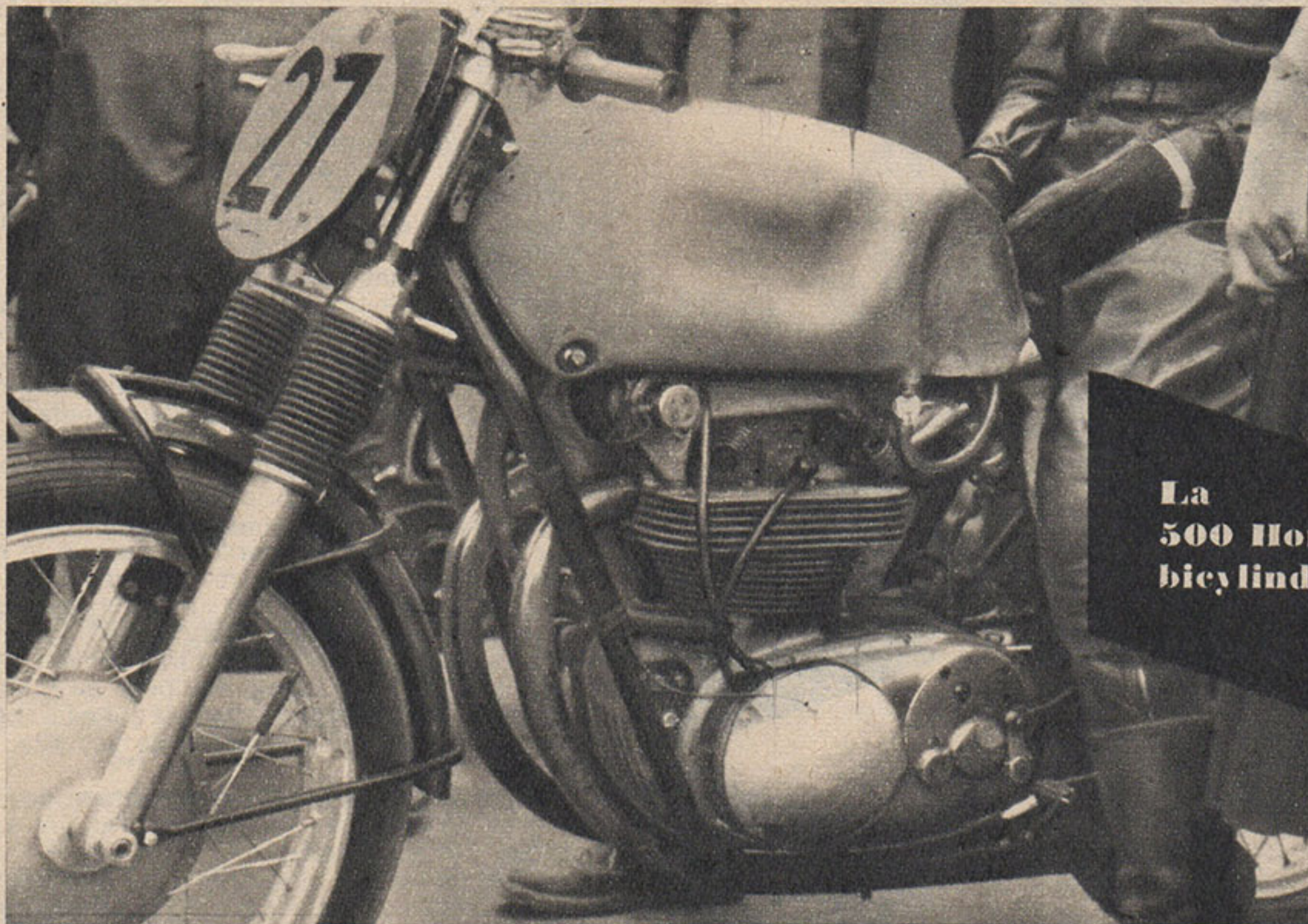
La nouvelle Norton-senior 500 cmc. a démontré qu'il est hors de doute qu'après un choix judicieux de la course des soupapes et un synchronisme exact des mesures des tubulures d'échappement et d'admission, l'on peut obtenir une plage d'utilisation du régime-moteur importante. Intéressante est la constatation que la Senior fonctionne avec un mégaphone normal, alors que pour le modèle Junior 350 cmc. le tromblon d'échappement se termine par un cône inversé, dispositif tout d'abord adopté par les Italiens et ensuite par les plus importantes usines. Nouvelle également est la suspension du garde-boue arrière.

l'emploi d'un carter étanche à bain d'huile s'imposera certainement.

Le nouveau modèle A.J.S. 500, à cylindres inclinés à 45° et nouveau cadre, doit présenter une meilleure répartition des masses et certainement plus de maniabilité.

Très intéressante nous paraît la nouvelle 350 à 3. A.C.T. L'arbre à came d'admission, commandant une soupape, est entraîné par chaîne, et à partir de cet arbre deux engrenages attaquent les deux arbres séparés des soupapes d'échappement.

Cette disposition simplifie le problème thermique, per-



**La
500 Horex
bicylindre.**

Il faut noter encore la très grande souplesse et l'amplitude du débattement de la suspension arrière.

Pour la roue arrière de la Senior, Norton a adopté un volumineux pneu de 4,00x19, dont le flanc passe à quelques millimètres de la chaîne secondaire.

Cette dimension inhabituelle semble justifiée par le fait qu'une adhérence maximum doit être recherchée durant les virages, les pilotes virant de plus en plus avec les « CV. ». Ceci a conduit également à prolonger les sculptures sur les flancs du pneumatique. Sur les circuits très rapides, Norton court avec un 4,00x16.

Dunlop affirme qu'il a été constaté lors du TT. que les pneus offrant une large superficie de contact offraient une résistance nettement accrue.

Le tambour de frein AR. et la couronne d'entraînement en dural sont séparés, afin d'éviter toute dilatation nuisible à la tension de la chaîne.

Durant les dernières courses internationales il a été constaté de nombreux abandons pour bris de chaînes, primaire ou secondaire. La qualité de la chaîne secondaire ne semble pas devoir être incriminée (il serait d'ailleurs difficile d'améliorer ses caractéristiques qui présentent forcément un compromis entre une certaine élasticité et la résistance à la traction et au choc). Il faudrait rechercher un synchronisme poussé entre les mouvements des bras oscillants, de la chaîne et de la roue AR. pour éviter les variations de tension. Quant à la chaîne primaire,

mettant l'adoption de petites soupapes d'échappement plus faciles à refroidir, et d'une soupape d'admission de grand diamètre bénéficiant ainsi que la bougie du courant d'air passant entre les deux A.C.T. d'échappement.

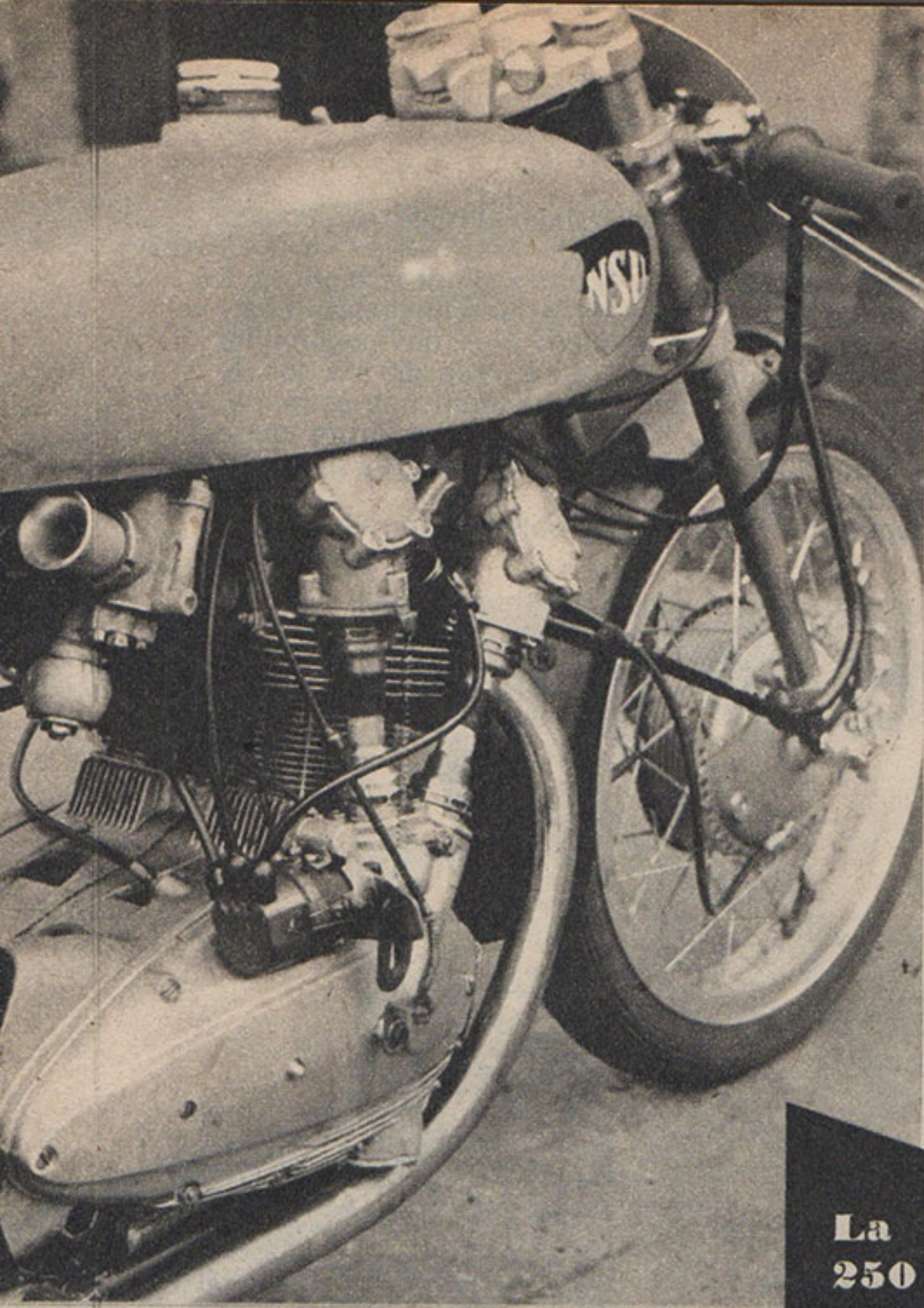
Il serait possible d'augmenter encore sans inconvénient le diamètre de l'admission, car le carburateur de l'A.J.S. 350 a un passage inférieur à celui de la Norton de même cylindrée.

La Gilera et la M.V. Augusta, qui sont le résultat des dessins de l'ingénieur Remor, ont encore subi ces derniers temps des modifications. En commun, elles ont un moteur à 4 cylindres avec, très haut placés, les arbres à came commandés par engrenage central et pour des moteurs de course modernes, une inclinaison inhabituelle des soupapes (100°); mais alors que les 4 cylindres de la M.V. sont coulés avec la partie supérieure du carter en une pièce, la Gilera a ses 4 cylindres séparés.

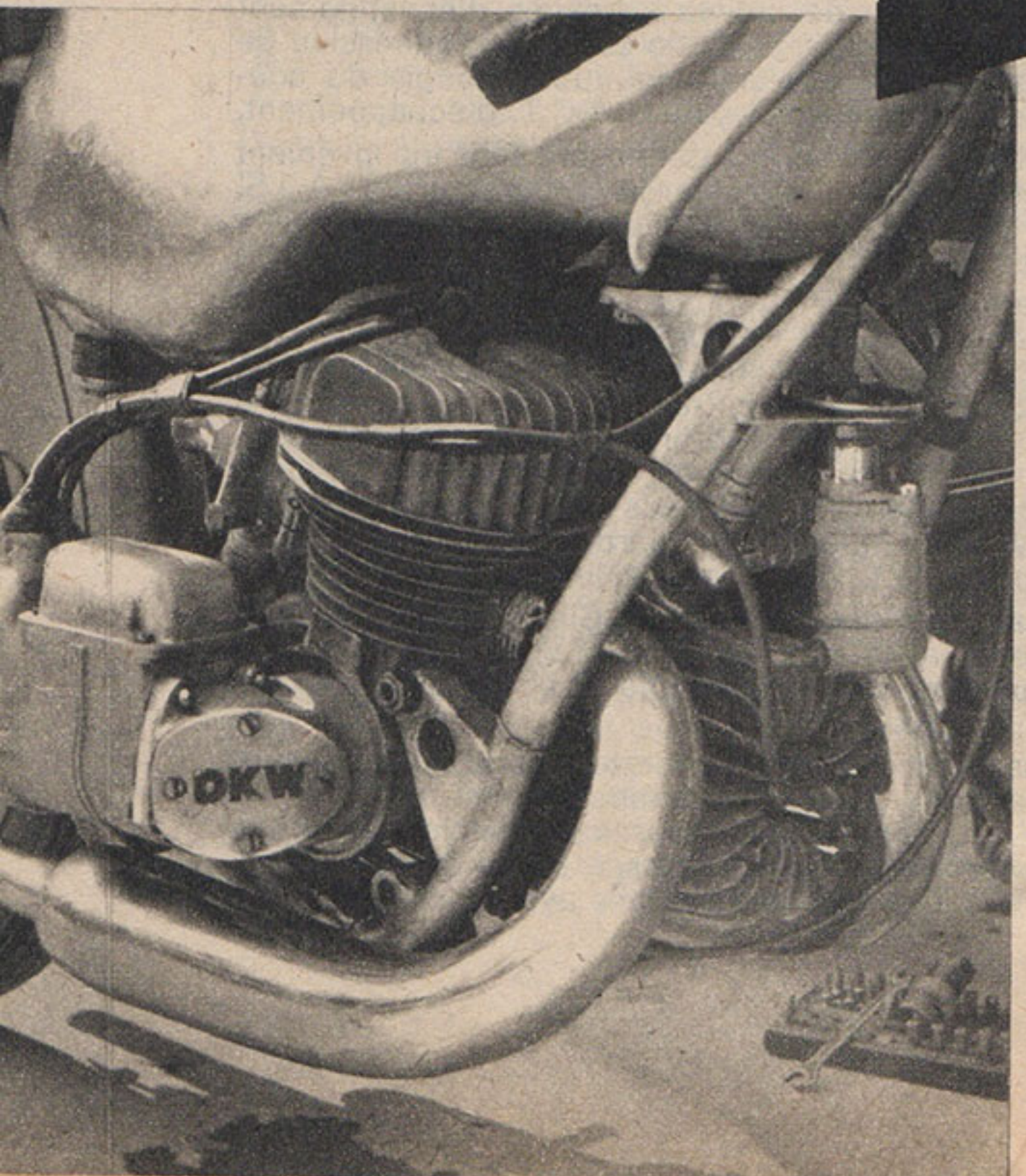
Le tuyau d'échappement de la Gilera fonctionne sans mégaphone, alors que pour la M.V. les deux tuyaux d'échappement sont côte à côte et se terminent en un tromblon unique.

Le passage des gaz du carburateur de la Gilera mesure 28 mm. et celui de la M.V. 29 mm.

La M.V., qui apparemment tourne plus vite que la Gilera, est mieux servie avec ses 5 vitesses. Leslie Graham pilota, lors du T.T., une machine équipée avec une suspension



**La
250 N.S.U.**



**La
3 cylindres
D.K.W. 350.**

type Earles à l'avant qui donne une sécurité de tenue de route évidente.

La 500 cmc. Horex est apparue, à cette dernière course, inchangée, mais on a constaté avec plaisir que la première Schnell-Horex sortie de l'usine est plus basse, donc plus rapide.

La 350 cmc. D.K.W., elle aussi, n'a subi aucun changement. Le rendement le plus élevé que cette 3 cylindres devrait atteindre sera de l'ordre de 10.000 t.-m., alors que la 1/4 de litre tourne à environ 9.000 t.-m.

Le plus important résultat atteint par cette machine ne réside pas dans le rendement, elle est en effet encore de 4 à 5 CV. en dessous des double arbre-anglaises mais dans la réalisation des détails et surtout dans son poids très léger de 80 kilos. Dans un circuit très rapide ce poids, allié à une grande maniabilité, fait de la D.K.W. une machine très vite, pouvant gagner.

Dans un avenir très proche nous verrons une 3 cylindres n'ayant plus rien à craindre — également en 250 cmc. — et qu'un pilote tel que Felgenheier, qui est promis à un grand avenir, saura mener comme il se doit.

La 250 cmc. N.S.U. est devenue encore plus rapide et a contraint les deux Guzzi à s'employer à fond. Lorsque l'on sera arrivé à un réservoir plus étroit, une résistance frontale moindre, un recul du centre de gravité, une meilleure stabilité dans les virages en puissance, les Guzzi ne seront plus invulnérables. Alors les ingénieurs de Mandello del Lario seront très heureux de tirer encore quelques chevaux de leur moteur par un tour de magie, et sans doute devront-ils agrandir l'ouverture du carburateur et résoudre ce problème d'augmentation.

L'ouverture l'an dernier était encore de 37 mm., elle fut portée à 41 mm. et la longueur du tuyau d'échappement a été augmenté de 33 cm. entre-temps.

Il est possible que l'on voie prochainement l'apparition d'un carburateur à cuve central, afin que le niveau du carburant reste inchangé, même dans les virages rapides.

N.S.U. cherche à atteindre un effet égal au travers d'une chambre de compensation.

Au circuit de solitude Guzzi courait seulement avec des machines à deux soupapes, équipées de 5 vitesses. La 4 soupapes double arbre à cames donnée comme plus rapide, mais n'offrant pas assez de sécurité, reste sur la touche.

La petite Velocette bénéficie également de 5 vitesses, mais avec un handicap de poids et n'atteint pas encore le niveau des 250 rivales.

La course la plus passionnante a été, sans aucun doute, celle des petites cylindrées, où il y avait quatre marques au départ qui, au point de vue réalisation et caractéristiques de pilotage se ressemblent : le Mondial, qui depuis trois ans est champion du monde et qui cette année, pour la première fois, au T.T. et à Assen, fut battu par le M.V. Augusta. Le M.V. a aussi un moteur à double arbre à cames placé très haut, actionné par une cascade de pignons, et comme la Mondial a une ouverture du carburateur de 27 mm.

Comme troisième machine italienne il y a la Morini, dont l'arbre à cames et actionné par une chaîne. L'ouverture du carburateur est de 28 mm.

Ces trois machines italiennes sont très légères alors que la N.S.U.-Rennfox doit déplacer 25 kilos de plus, mais sa réalisation est dans le même ordre d'idée.

L'on put juger de cette différence de poids par la façon donc Haas prenait ses virages, et il rétrogradait dans la montée de « Frauenkreuz ». Cependant la nouvelle N.S.U.-Rennfox avec ses 14,5 CV. pour un régime de 10.000 t.-m. est la première machine allemande d'après-guerre du niveau des machines étrangères.

La Mondial qui se trouve sur le marché est, pour le pilote privé, certainement la 125 cmc. de course la plus rapide, et elle n'a pas de concurrent actuellement.

Aux dernières places se trouvent les 2 temps. L'espagnole Montesa, la hollandaise Eysink avec une ouverture de carburateur de 28 mm, puis l'anglaise E.M.C.-Puch.

Le G.P. d'Allemagne a vraiment réuni les meilleures réalisations internationales dans le domaine de la course et l'on suivra avec intérêt, la saison prochaine, les N.S.U. et D.K.W., concurrents sérieux pour les machines italiennes et anglaises.

Sur l'autostrade Munich-Ingolstadt, Gino Cavanna, avec un side Guzzi 250 cmc. à compresseur, établit 20 nouveaux records du monde, valables pour la classe B, catégories 350, 500, 750 et 1.200 cmc.

Classe 350 cmc.	Ancien record	Nouveau record
1 km. départ lancé	217	221,266
1 km. départ arrêté	112	117,430
5 km. départ lancé	151	205,832
1 mile départ lancé	217	220,583
1 mile départ arrêté	124	136,176
5 miles départ lancé	151	202,567
10 km. départ arrêté	143	188,088
10 miles départ arrêté	146	174,823

Classe 500 cmc.	Ancien record	Nouveau record
5 km. départ lancé	167	205,832
5 miles départ lancé	166	202,567
10 km. départ arrêté	155	188,088
10 miles départ arrêté	158	174,823

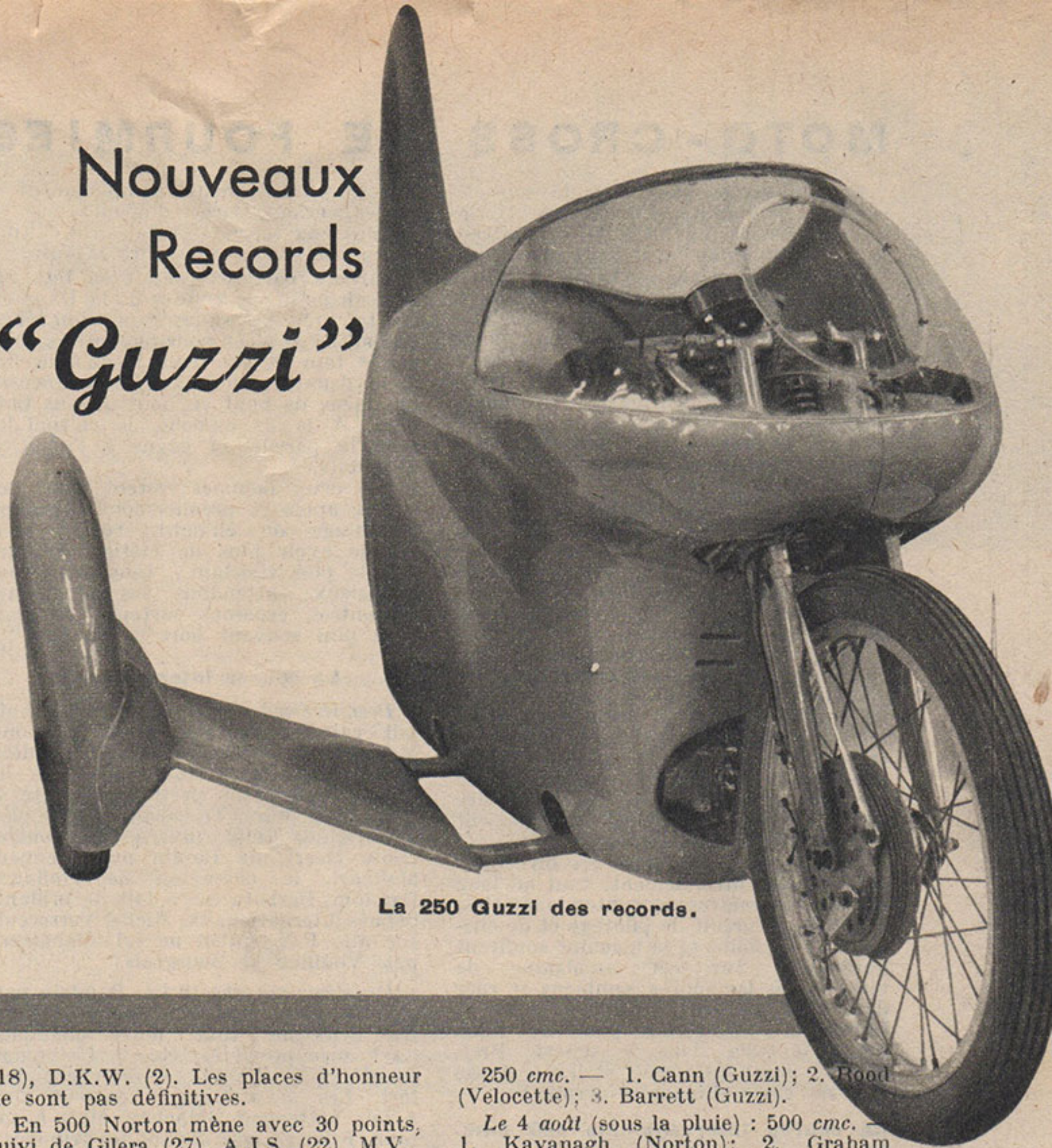
Classe 750 cmc.	Ancien record	Nouveau record
5 km. départ lancé	199	205,832
5 mile départ lancé	166	202,567
10 km. départ arrêté	155	188,088
10 miles départ arrêté	158	174,823

Classe 1.200 cmc.	Ancien record	Nouveau record
5 km. départ lancé	203	205,832
5 miles départ lancé	178	202,567
10 km. départ arrêté	165	188,088
10 miles départ arrêté	169	174,823

Les records précédents en catégorie 350, du kilomètre lancé et du mile arrêté, appartenaient déjà à Gino Cavanna sur 250 Guzzi.

Après ces nouvelles performances, la moto Guzzi totalise 108 records mondiaux.

Nouveaux Records "Guzzi"



La 250 Guzzi des records.

CLASSEMENT ACTUEL

des

CHAMPIONNATS MONDIAUX

En 500, cinq coureurs ont encore des chances de décrocher ce titre, assurément le plus convoité; le plus avantagé (en points) étant Armstrong (19), puis Masetti (16), Coleman (15), Brett (14). Duke avec 12 points avait encore quelque espoir, à condition de remporter les Grands Prix italien et espagnol et que ses concurrents terminent assez mal, mais Norton a fait savoir qu'il ne serait pas remis avant mi-octobre. Quant à Kavanagh, avec 10 points, ses chances sont extrêmement réduites.

En 350, Duke est champion du monde ayant le maximum possible (32 points); actuellement Armstrong est deuxième (24), puis viennent Kavanagh (16), Coleman (14), Amm (13).

En 250 Lorenzetti avec 26 points ne sera peut-être pas rejoint par Anderson avec 20 points, nous trouvons derrière Graham (11) et Cann (10).

Le titre en 125 échappera difficilement à Sandford (28 points), car Ubbiali n'en possède que 18. Ensuite vient Haas (8 points).

En sidecars, les chances d'Oliver (8 points) de remporter, une quatrième fois le titre, sont légères car Smith mène avec 18 points, suivi de Milani (14), Merlo (9) et, félicitons-le, Drion (9).

Par marques, les deux titres qui sont d'ores et déjà décernés sont ceux des 250 et des 350.

Classement

En 250 cmc. — Guzzi (32), Velocette (9), D.K.W. (8).

En 350 cmc. — Norton (32), A.J.S.

(18), D.K.W. (2). Les places d'honneur ne sont pas définitives.

En 500 Norton mène avec 30 points, suivi de Gilera (27), A.J.S. (22), M.V. (17).

En sidecars nous trouvons Norton (22), Gilera (20).

Les 125 voient M.V. (28) en tête, puis Mondial (18), N.S.U. (8), Morini (5).

Pour en revenir aux 500, Masetti a de fortes chances de se classer avant les Britanniques à Monza, le terrain avantageant les 4 cylindres italiennes, plus rapides et où la supériorité de tenue de route Norton et A.J.S. ne peut jouer. Quant au circuit de Barcelone, les chances sont renversées au profit de Norton devant A.J.S., mais avec les impondérables de la course peut-être verrons-nous des résultats opposés, comme à l'Ulster.

LES TROIS MEETINGS DE BOREHAM

Sur ce beau périmètre d'aérodrome bien rénové on a eu lieu trois réunions, les 26 juillet, 4 et 23 août. Kavanagh y a été sacré maître incontesté devant Graham, faisant montre d'une forme que nous ne lui connaissions pas au début de la saison. En effet, les trois finales 500 et les trois finales 350 ont vu sa victoire, tandis que Graham ne gagne qu'une course de 125, mais 4 secondes places et une troisième.

Résultats principaux

Le 26 juillet : 500 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Sherry (A.J.S.); 3. Brown (Norton).

350 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Sherry (A.J.S.); 3. Storr (Norton).

250 cmc. — 1. Cann (Guzzi); 2. Rood (Velocette); 3. Barrett (Guzzi).

Le 4 août (sous la pluie) : 500 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Graham (M.V.); 3. Brown (Norton); 4. Sherry (A.J.S.).

350 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Graham (Velocette); 3. Sherry (A.J.S.).

250 cmc. — 1. Anderson (Guzzi); 2. Graham (Velocette); 3. Sandford (Velocette).

125 cmc. — 1. Graham (M.V.); 2. Hogan (E.M.C. Puch); 3. Williams (B.S.A.).

Le 23 août : 500 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Graham (M.V.); 3. Sherry (A.J.S.); 4. Coleman (A.J.S.).

350 cmc. — 1. Kavanagh (Norton); 2. Coleman (A.J.S.); 3. Ring (A.J.S.).

250 cmc. — 1. Cann (Guzzi); 2. Rood (Velocette); 3. Graham (Velocette).

125 cmc. — 1. Hogan; 2. Burman; 3. D. Bell (tous sur E.M.C. Puch).

Circuit international de Santander

Résultats

125 cmc. — 1. G. Laury (Morini), moy. 82 km.-h. 431.

Tour le plus rapide: L. Gomez, moy. 86 km.-h. 613.

350 cmc. — 1. J. Ortueta (Velocette), moy. 94 km.-h. 115.

Tour le plus rapide: J. Ortueta, moy. 97 km.-h. 158.

500 cmc. — 1. J. Ortueta (Norton), moy. 98 km.-h. 886; 2. G. Monneret (Gilera); 3. T. Wood (Norton);

Tour le plus rapide: G. Monneret, moy. 102 km.-h. 559.

MOTO - CROSS DE FOURMIES

Ce moto-cross s'est déroulé sous le signe de la qualité. En effet, le Moto-Club Fourmiesien avait réuni un plateau de choix, qu'on en juge : trois champions européens, Colin champion de Belgique, Baudoin champion de Hollande, Gilbert Brassine champion de France; une sélection des meilleurs internationaux du moment dont Meert (B.), Frantz (F.), Molinari (F.), Vouillon (F.), Raulin (F.) et une phalange d'excellents nationaux d'où émergent principalement le parisien Scossa et le « nordiste » Barbara qui se rencontraient pour la première fois.

Le programme particulièrement copieux comptait trois manches 500 cmc. interrégionales, trois manches 350 nationales avec la participation de deux inters, Molinari et Vouillon, et enfin les trois manches du prix international de la ville de Fourmies.

Le terrain, celui traditionnel bien connu des Fourmiesiens, mérite quelques commentaires. C'est un tracé pauvre en dénivellations et en obstacles naturels, mais particulièrement riche en difficultés cachées. Très sinueux, il accroche ses anneaux à travers des remblais et se termine par une ligne de vitesse ondulée (grass strike) où les coureurs ricochent à plus de 80 km.-h.

Pas ou prou de repos, les difficultés s'imbriquent littéralement, tout au long de ces 900 mètres de contorsions; c'est à la fois un circuit de pilotage et de chevaux où l'homme et la machine souffrent durement. Sur cet amalgame de virages, où les motos semblent se ruer dans tous les sens à la fois, plane et tourne un maëlstrom de poussière, digne d'une fantasia dans le désert. Bref, c'est un méchant circuit et il y eut pas mal de casse dimanche dernier!

La course interrégionale 500 cmc.

Elle a donné lieu à une fort belle empoignade entre Scossa et Barbara, le premier représentant la capitale et le second la promotion attaquante du moto-cross du Nord (chef de file Molinari en internationale). Hommes, mécaniques

et styles différaient complètement : Scossa, grand, large d'épaules sur sa Saroléa aux reprises brutales, le ch'timi lui, mince sur sa bicylindre rageuse.

Barbara parti 5^e passait en tête sur accrochage dès le 2^e tour de la 1^{re} manche tactique. Scossa en 2^e position rétrogradait en 4^e place pour remonter second au 5^e tour et s'y tenir jusqu'à la fin. A la deuxième manche, festival Scossa qui mène de bout en bout devant Barbara. A la 3^e manche, le ch'timi lui rend la pareille et gagne à l'addition de points.

Les deux hommes restent donc, dos à dos, après ce premier combat malgré l'avantage de ch'nord. Scossa nous semble avoir plus de métier, Barbara semble plus résistant... tous deux sont audacieux; attendons les prochaines rencontres, espérons surtout voir Barbara plus souvent hors de sa ligue!

La course internationale

Première manche (9 t.). Henri Frantz fait cavalier seul de bout en bout. Molinari en seconde position pendant 6 tours cède trois tours avant la fin à Gilbert Brassine parti 4^e et resté 4^e pendant 6 tours. Troisième, le champion de Belgique Colin suivi de son compatriote Meert, de Raulin puis viennent Molinari, le champion de Hollande Baudoin, Barbara qui a fait de brillants débuts internationaux, Michel Verrecchia sur une F.N. qu'on ne lui connaissait pas, Vouillon et Bourgeois!

Deuxième manche (9 t.). Baudoin part en tête, emmenant Brassine et Frantz. Au deuxième tour, notre champion de France prend la tête, le Hollandais casse, voilà Frantz 2^e marchant très fort. Les deux français passent ainsi 4 fois nettement détachés. Mais à son tour, Frantz casse devant les tribunes à 2 tours de la fin, 2^e Meert, 3^e Baudoin, 4^e Barbara qui a fait une course étonnante, 5^e Raulin excellent et régulier, 6^e Molinari, 7^e Vouillon, 8^e Frantz reparti très attardé, 9^e Verrecchia, 10^e Bourgeois.

Troisième manche internationale. Le malchanceux Frantz tarde à venir se mettre au départ, puis apparaît sur une Saroléa d'emprunt (le pignon de sortie de boîte de sa B.S.A. a cédé).

Au départ, Meert réussit à s'échapper, il profite ainsi de l'absence de poussière et se détache de plus en plus. Molinari, à tombeau ouvert, roule à sa poursuite mais se fait passer par Baudoin au 3^e tour, puis il crève à l'arrière. Gilbert Brassine parti 5^e remonte en 3^e position; Frantz très handicapé par sa monture inconnue est parti avant-dernier et ne peut regagner que deux places. A 3 tours de la fin, Gilbert qui attaque Baudoin, deuxième, casse son câble de gaz; la malchance s'acharne, nos trois meilleurs hommes sont hors de combat! Non, Gilbert continue en tirant le câble à la main et très courageusement s'escrime à terminer — il ne perdra que deux places — et sera quand même 1^{er} ex-æquo avec Meert au classement général. Signalons à nouveau la belle course régulière du Rouennais Raulin et de Barbara, bien à leur place dans ce lot si relevé.

Classement général

1. Brassine, Meert; 3. Baudoin; 4. Raulin; 5. Barbara; 6. Frantz; 7. Molinari; 8. Vouillon; 9. Colin; 10. Verrecchia.

La course 350 cmc.

Elle s'est déroulée à proprement parler entre deux hommes : Molinari (G.M.A.L.) et Quilico (M. C. Nord). Le premier, nettement supérieur gagnant la 1^{re} et la 3^e manche, le second emportant la seconde manche et se classant deux fois second.

Derrière eux, belle tenue de Jacquemin et surtout de Vouillon qui sur son N.S.U. 250 cmc. fit une course où la souplesse pallia le manque de chevaux. Il dut malheureusement abandonner sur ennuis mécaniques.

Classement général 350 cmc.

1. Molinari (G.M.A.L.); 2. Quilico (M.C. Nord); 3. Jacquemin (C.S. Meaux); 4. Vouillon (A.M.S.); 5. Herlemont (M.C. Maubeuge); 6. Cathelin (A.M.S.); 7. Bourgeois (A.M.S.); 8. Bover (A.M.S.).

GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE SUÈDE

Vainqueurs de leurs séries respectives Avery (B.S.A.) et Leloup (F.N.) luttèrent ferme dans la finale, ensuite Leloup retardé par une chute ne put faire mieux en dépit d'un spectaculaire effort que terminer troisième.

1. Avery G.B. (B.S.A.); 2. Danielson Suède (B.S.A.); 3. Leloup B. (F.N.); 4. Anderson S. (Triumph).

MOTO-CROSS DES NATIONS

A Brands Hatch, dans le comté de Kent a eu lieu une nouvelle fois le Moto-cross des Nations qui est en fait une course par équipes nationales, mais qui a sa signification aussi au point de vue classement individuel. Notons que la France était là aussi abstentionniste comme elle le sera aux Six Jours Internationaux et en bien d'autres lieux.

Le score après le match 1952 est de 4 victoires à l'Angleterre et de 2 à la Belgique. Individuellement nous avons assisté à une remarquable bagarre entre Stonebridge et Mingels, le poids lourd, tous deux sur Matchless. La

troisième place a été aussi prise par un produit d'Associated Motorcycles, une A.J.S. pilotée par Ward. Les machines belges n'ont pu faire mieux cette fois que cinq, sept et neuvième.

Au cours d'une épreuve en lever de rideau, la victoire est revenue au très jeune Beamish sur B.S.A.

Classement individuel :

1. Stonebridge G.B. (Matchless) en 51' 50"; 2. Mingels B. (Matchless) à 39' 6"; 3. Ward G.B. (A.J.S.) à 1' 05"; 4. Nex G.B. (B.S.A.) à 1' 48"6; 5. Leloup B. (F.N.) à 1' 48"8; 6. Avery G.B. (B.S.A.) à 2' 30"8; 7. Van Heuverswijn B. (Saroléa) à 2' 31"; 8. Baudoin H. (Matchless) à 2' 32"2; 9. Meunier B. (F.N.) à 3' 02"; 10. Bergman S. (Matchless) à 5' 05"4.

Classement par équipes :

1. Grande-Bretagne (temps total des trois premiers de chaque équipe) 2 h. 38' 23"6; 2. Belgique 2 h. 40' 29"4; 3. Suède 2 h. 52' 37" 8.

CHAMPIONNAT ITALIEN DE MOTO-CROSS

La troisième épreuve du Championnat italien de motocross a été disputée

à Arcore. Les meilleurs furent Albertazzi (Gilera), Italo Milani (Matchless) et Tancorre (Matchless). A Arcore, les trois manches ont été remportées par Albertazzi, Milani étant chaque fois deuxième et Tancorre troisième. Quant au classement final du Championnat italien de motocross, pour le Trophée de la F.M.I., il s'établit comme suit :

1. Milani Italo, 56 points; 2. Galbiati Giulio, 43 points; 3. Albertazzi Luigi et Tancorre Filippo, 36 points.

LES ÉQUIPES ANGLAISES AUX SIX JOURS

Elles ont été constituées comme suit :

Trophée international. — Viney (500 A.J.S.) capitaine; Ray (Ariel); Stocher (700 Royal-Enfield); Alves (650 Triumph); Manns (Matchless).

Vase d'argent international. — R. Clayton (Matchless); Usher (A.J.S.); Evans (Royal-Enfield); Tye (B.S.A.); Young (Norton).

En réserve. — P. Hammond (Triumph), Ellis (B.S.A.).

MOTO-CROSS DE FLEURY-SUR-ANDELLE

LE Moto-Club de Normandie, soutenu par une population décidément gagnée à la cause de la moto et du moto-cross, avait organisé en ce dimanche ensoleillé du 24 août une manifestation (première du genre moto-cross) à Fleury-sur-Andelle, jolie bourgade de l'Eure située à vol d'oiseau à quelque 20 kilomètres des Andelys et de Rouen. Cette épreuve à la fois sportive et de solidarité, puisque organisée au profit des prisonniers de guerre et des œuvres sociales du canton, a remporté un vif succès. Il faut convenir que le spectacle fut de qualité, l'organisation excellente et surtout la piste remarquablement tracée par l'animateur du M.C. de Rouen M. Laval, un chevronné du genre.

Les autorités locales, sous la présidence de M. Luissien, vice-président de la Fédération des prisonniers de France, et avec le concours de M. Engerrand, président de l'Association des prisonniers de guerre de l'Eure, n'avaient pas ménagé leurs efforts... aidés d'ailleurs amicalement par « Motocycles ».

Le résultat fut à la hauteur de leurs espérances... pour une première manifestation qui ouvre véritablement la porte à un prochain franc succès. En effet, plus de 4.000 personnes s'étaient massées sur la côte de Grainville dominant le bourg et l'Andelle, charmante petite rivière pastorale serpentant entre les pommiers... et les Normands délaissant leur traditionnel « p'être ben qu'oui, p'être ben qu'non » manifestèrent franchement leur emballement.

La piste, accrochée à flanc de coteau entre les lacets de la route nationale gravissant le plateau de Grainville, plongeait en toboggan vers le bourg, se rétablissait en saute-mouton et rejoignait le plateau par une montée en chandelle. Là-haut, dans les chaumes, la ligne de vitesse complétait la gamme. En bref, c'était joli, audacieux, aérien, et... facile : un vrai petit bouquet de moto-cross que ce Fleury-sur-Andelle ! Cependant une seule critique que nous ferons avec notre objectivité coutumière : autour de la piste des cornières de ferraille plantées ferme et reliées par du fil de fer de 25/10^e présentait un vrai danger pour les coureurs (que leur façon de bondir avait peut-être fait prendre pour des taureaux). Mais il faudrait à l'avenir réserver ces clôtures au bétail et en revenir aux traditionnelles palissades de bois.

Les courses, très ouvertes, groupaient une dizaine de concurrents en 350 et autant en 500 cmc., pour la plupart Parisiens.

Chaumette et Vinetty se livrèrent une lutte-poursuite passionnante, suivis de Seminelli, troisième à chaque manche. Derrière eux, bonne course de Bover et écarts de Cathelin, brillant second à la deuxième manche après une spectaculaire remontée et bon dernier à la finale.

En 500 cmc. le Parisien Scossa mena la danse sur sa puissante Saroléa, mais dut s'incliner devant Brocherieux à la finale. Derrière ces deux leaders du train, Legrand et Mouchet se tirèrent une bonne « bourre », ce dernier tomba... en panne d'essence. Heureusement les organisateurs lui offrirent une prime pour qu'il puisse s'acheter du carburant...

Scossa (Saroléa n° 1) et Chaumette (n° 10), animateurs de la réunion.



il n'en finit pas moins dernier à la manche et quatrième au classement général. Bourgeois cassa son moteur; bonne course des « policiers » Métaut et Chartier qui prennent encore leur longueur sur leur nouvelle Ariel. En bref, jolie course et excellente propagande pour le moto-cross.

350 cmc.		
1^{re} MANCHE	2^e MANCHE	3^e MANCHE
CHAUMETTE VINETTY SEMINELLI BOVER CATHELIN SAVINEL DESMEILLIERS BROGNIART	CHAUMETTE CATHELIN SEMINELLI BOVER VINETTY SAVINEL BROGNIART DESMEILLIERS	VINETTY CHAUMETTE SEMINELLI BOVER SAVINEL DESMEILLIERS BROGNIART CATHELIN
CLASSEMENT GÉNÉRAL		
★ 1 ^{er} CHAUMETTE	★ 5 ^e CATHELIN	★
2 ^e VINETTY	6 ^e SAVINEL	
3 ^e SEMINELLI	7 ^e DESMEILLIERS	★
4 ^e BOVER	8 ^e BROGNIART	
500 cmc.		
1^{re} MANCHE	2^e MANCHE	3^e MANCHE
SCOSSA BROCHERIEUX MOUCHET LEGRAND CHARTIER METAUT BOURGEOIS	SCOSSA BROCHERIEUX LEGRAND BOURGEOIS METAUT CHARTIER MOUCHET	BROCHERIEUX SCOSSA LEGRAND BOURGEOIS MOUCHET METAUT CHARTIER
CLASSEMENT GÉNÉRAL		
★ 1 ^{er} SCOSSA	★ 5 ^e BOURGEOIS	★
2 ^e BROCHERIEUX	6 ^e CHARTIER	
3 ^e LEGRAND	7 ^e METAUT	★
4 ^e MOUCHET		



Chaumette sur Royal-Enfield vainqueur en 350 cm.



IDEES EN VRAC A PROPOS DU 7^e RALLYE DES CENTAURES

Le Rallye International de la Madone des Centaures en était cette année à sa septième réalisation.

Le succès qui va grandissant témoigne de l'intérêt que les motards du monde entier trouvent dans ce rassemblement d'amitié.

Le soleil était — comme toujours en Italie — le grand maître des cérémonies. Il faisait étinceler les chromes de plus de 3.000 motos rassemblées sur le parvis de l'église de Castellazzo-Bormida.

Les drapeaux des nations rassemblés flottaient au clocher pendant que les carillons sonnaient à toute volée.

La cérémonie grandiose était présidée par les plus hautes notabilités civiles et religieuses de la province d'Alexandria.

Tout menu par sa taille, mais grand par son prestige, point de mire de milliers de personnes, le D^r Marco Ré remercie en termes chaleureux les motards venus de toute part.

Il y avait, entre autres, un motocycliste de Tunis et de Dakar. Cette année, le Rallye était fixé au 20 juillet. Cette date arrangeait certains mais en dérangeait d'autres. C'est certainement la raison des « congés payés » qui fit que la très importante Amicale Terrot de Dijon n'était pas au rendez-vous cette année. C'est dommage, et cette absence est peut-être la cause qui fit que le « Challenge des Nations » dévolu en 1951 à la France est retourné pour la troisième fois chez nos amis Suisses. Comme à tous les rallyes, le dynamique club de la Cité de Lyon est parmi le plus complet. Mais toutes les Ligues régionales étaient représentées. L'Amicale Motocycliste du Doubs, le Moto-Club Dôlois, le Moto-Club d'Arbois et le Moto-Club du Doubs représentaient la Franche-Comté sous l'égide du coureur bien connu et commissaire général pour la France du M.C.I./M.C., le Ponsallien Francis Dumont.

La cérémonie religieuse à l'intérieur du sanctuaire est toujours très impressionnante : lumières, grandes orgues, public enthousiaste et surtout les premiers « Centaures » de chaque nation qui rentrent dans l'église avec leur machine en marche et se placent dans le chœur pendant la messe. Le retour à Alexandria fut une marche triomphale. Imaginez 3.000 motos, scooters et sidecars de marques et de cylindrées différentes, enjolivés de fanions multicolores, précédés par trois compagnies de policiers montés sur des 500 Guzzi — rouges, évidemment !!!

Ce défilé interminable fait jaillir des applaudissements nourris et des « bravo » joyeux parmi une foule endimanchée rangée de part et d'autre de la route et des rues, et qui est venue de toute l'Italie pour assister à ce spectacle unique.

Pendant la fête, des avions font du rase-motte et jettent des fleurs en l'honneur de la Madone des Centaures.

Le « clou » de la réunion fut la présence du Moto-Club de Trieste, en maillots écarlates. Qui connaît le différend italo-yougoslave et l'amour de cette ville pour sa patrie d'origine comprendra les sentiments des Italiens pour leurs frères... contestés.

On retrouve avec plaisir des « Centaures » bien connus et les Pionniers qui reviennent avec joie chaque année à cette belle manifestation dont le président d'honneur, Robert Bellorini, est en sorte la cheville ouvrière. On remarque — hélas — que certains motards ne font pas preuve de toute la dignité morale qui doit être de rigueur pendant les discours officiels, leur tenue laisse un peu à désirer, c'est dommage, surtout lorsqu'il s'agit de compatriotes.

La banderole de Moto-Revue se trouvait au contrôle d'arrivée.

Le bronze d'art offert à chaque club participant était signé Le Penven, dessinateur à Motocycles. A la réception de la Municipalité d'Alexandria, les deux revues motocyclistes françaises furent citées.

Le banquet officiel fut l'occasion de joyeuses rencontres et le menu parfait.

Une superbe tombola permit aux plus chanceux de gagner : moto, scooter, cyclo-moteur et pièces diverses.

Le signataire de ces lignes avait composé un petit poème sans prétention littéraire. Il résume le sens du Rallye des Centaures. Etant dédié au pionnier Marco Ré, celui-ci exprima le désir qu'il fut lu au micro :

HOMMAGE A NOTRE MADONE

Comme au temps légendaire des croisades

Franchissant les montagnes, parcourant les

Chevauchant des motos, des Hommes en chantant

Se rassemblent avec le désir émouvant

De venir honorer la Madone !!

Helvétiques, Anglais, Italiens, Allemands,

Français, Norvégiens, Marocains, Andorains,

Tous unis par un lien d'amour religieux

Se donnent chaque année rendez-vous en ce

En vrais « Centaures de la Madone » !!

Ils viennent à l'appel du pionnier Marco Ré

Dans un sublime élan de profonde piété.

Fraternellement ils vivent en ce jour béni

Des heures inoubliables avec le seul souci

D'être les fils de la Madone !!

Cité mystique, Castellazzo-Bormida !!

Rallye inoubliable dont le nom sera

Gravé au Livre d'Or de l'Histoire du Temps,

Au cœur des motards qui, inlassablement,

Viennent remercier la Madone.

Pierre AUZIAS,
pionnier-major.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping)

La période des vacances se terminant, l'activité de fin de saison reprendra effectivement au mois de septembre, et nos sociétaires sont priés de bien vouloir noter que les réunions bimensuelles auront lieu respectivement le jeudi 4 et le jeudi 18 septembre à 21 heures au siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Le calendrier touristique du mois de septembre est fixé comme suit :

Dimanche 7. — Sortie-promenade à Tancrou (près de Lizy-sur-Ourcq), camp de camping des Peupliers. Sortie mixte tourisme et camping. Départ du siège à 7 h. 30. Rassemblement général Porte de Vincennes, départ 8 heures. Regroupement à Chelles chez notre ami Guignabodet, 40, rue Eterlet. Départ à 10 heures. Esbly, Meaux, Tancrou. Pique-nique.

Dimanche 14. — Participation du M.C.C. à la 3^e Concentration de la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France dont le lieu n'est pas encore fixé. Rendez-vous au siège à 7 h. 30. Renseignements communiqués à la réunion du 4 septembre.

Dimanche 21. — Sortie-promenade à Malesherbes (tourisme et camping), 2 départs : campeurs le samedi matin à 8 h., touristes le dimanche matin à 7 h. 30 du siège social. Itinéraire : Croix-de-Berny (rassemblement à 8 h.), Longjumeau, Linas, Montlhéry, Arpajon, N. 449, La Ferté-Alais, Malesherbes. Déjeuner pique-nique ou restaurant.

Dimanche 28. — La vallée de la Juine, Lardy-Janville. Départ du siège à 7 h. 45. Itinéraire : Bièvres, Christ, Saclay, Orsay, Limours, Saint-Cyr-sous-Dourdan, Sermaise, Villeconin, Etrechy, Chamarande, Lardy-Janville. Pique-nique. Retour vers 18 heures.

Dimanche 5 octobre. — Sortie-promenade sur l'autodrome de Montlhéry pour assister aux Coupes du Salon. Départ du siège à 8 h. Pique-nique sur place. Retour après les courses.

D'autre part rappelons aux concurrents du 2^e Concours National d'Audax, épreuve qui s'est disputée le 15 juin, que la distribution officielle des récompenses aura lieu le vendredi 19 septembre 1952 à 21 heures, dans la Salle des Fêtes de Châtillon, 3, rue Sadi-Carnot, Châtillon-sous-Bagneux, et les prions de bien vouloir y assister.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser ou écrire à la permanence du Siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), il sera répondu à toute demande écrite.

MOTO-CLUB DE PARIS Chaque dimanche une sortie Sorties de septembre

Le 7. — Orléans (baignade). Porte d'Orléans 7 heures.

Le 14. — Concentration de la Ligue à Nogent-le-Rotrou. Porte de St-Cloud 7 h. 30.

Le 21. — Hauteurs de la vallée de la Solle (forêt Fontainebleau). Porte d'Italie 8 heures.

Le 28. — Forêt de Carnelle « Les Etangs ». Porte de la Chapelle 8 heures.

Les isolés sont cordialement invités à nos sorties.

Renseignements à nos réunions le 1^{er} et le 3^e mercredi de chaque mois à 21 heures « Aux Armes de la Ville », place de l'Hôtel-de-Ville (salle du sous-sol).

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS Rouen 14 septembre

Le Moto-Club de Normandie, 41, rue A.-Carrel à Rouen, informe les coureurs susceptibles de prendre part à cette épreuve qu'ils doivent se faire connaître dès maintenant afin que le règlement leur soit communiqué et qu'ils puissent retourner en temps leur bulletin d'engagement. La date limite des engagements est fixée inexorablement au 30 août 24 heures. Aucun engagement ne sera accepté passé cette date.

MOTOCYCLE-CLUB DE MONTMORENCY

Le Moto-Club de Montmorency et ses environs rappelle à tous les amateurs et professionnels motocyclistes qu'il organise le 28 septembre prochain une nouvelle épreuve de moto-cross à laquelle participeront les as bien connus tels que Desmoulins, Bourgeois, Scossa, Lejeune, Brocherieux, Legrand et d'autres encore...

Cette épreuve aura lieu, ainsi que les fois précédentes, sur le terrain du Pavé Saint-Paul à Soisy-sous-Montmorency, où, nous l'espérons, un public nombreux viendra admirer une fois de plus un spectacle passionnant dans un décor pittoresque.

Nombreux sont déjà les engagements parvenus au Président du M.C. Montmorency. Nous rappelons tout de même l'adresse où ceux-ci doivent être envoyés :

M. Marcel Zacharie, 49, rue de Paris, à Taverny (S.-et-O.).

Souhaitons que le soleil soit clément à la date du 28 septembre, et, dans cet espoir, nous vous disons à tous : « Au 28 septembre ».

LES BANLIEUSARDS PARISIENS GODEY (350) ET BRASSINE (500)

VAINQUEURS DU III^e MOTO-CROSS NATIONAL DE LAGUEPIE

C'est le 15 août que le Comité de l'A.M.C. Guépien avait organisé sa 3^e épreuve nationale de moto-cross sur le spectaculaire circuit Vieur-Aveyron. Cette épreuve inscrite au calendrier international fut suivie par une foule nombreuse évaluée à 10.000 spectateurs.

Circuit rapide de 1 km. 115 aux nombreuses difficultés dont toutes les vedettes présentes passèrent avec une aisance déconcertante les multiples embûches.

En catégorie 350, la supériorité de Godey fut manifeste; son principal rival fut le Toulousain Mathéo qui gagna la seconde manche. Il est regrettable que le champion de France Mellioli dut s'arrêter au 4^e tour, victime de sa mécanique, la lutte n'aurait été que plus belle.

En catégorie 500, ce fut un duel passionnant entre Charrier, Verrechia, Frantz et le tenant du titre de champion de France Brassine.

C'est ce dernier qui l'emporta de fort peu, Frantz gagnant la dernière manche départagea les leaders en donnant l'avantage à Brassine.

Résultats

350. — 1. Godey (Viroflay) sur B.S.A.; 2. Mathéo (Toulouse) sur B.S.A.; 3. Cros (Béziers) sur B.S.A.; 4. Vinetty (Vitry) sur B.S.A.; 5. Darrouy (Toulouse) sur Royal-Enfield; 6. Vouillon (Paris); 7. Bernot (Bry); 8. Tardif (St-Cloud).

500. — 1. Brassine (Pantin) sur F.N.; 2. Charrier (St-Cloud) sur B.S.A.; 3. Frantz (Paris) sur B.S.A.; 4. Verrechia (La Courneuve) sur Saroléa; 5. Godey (Viroflay) sur B.S.A.; 6. Rollin (Paris); 7. Deshaie (Paris); 8. Pellan (Marseille); 9. Pineau (Paris); 10. Lemoine (Paris).

MOTO-CROSS GODEY et BRASSINE vainqueurs à Lavelanet

Après avoir gagné à Laguëpie, Godey (350) et Brassine (500) récidivèrent à Lavelanet.

Le 1^{er} nommé gagna les deux manches tandis qu'en 500 Brassine subit avec brio les assauts de Charrier, vainqueur de la seconde manche au sprint.

Résultats

250. — 1. Saucà (Moto-Club Toulouse); 2. Aguirre; 3. Delmonte; 4. Medousse.

350. — 1. Godey (Viroflay); 2. Mathéo; 3. Tardif; 4. Cros.

500. — 1. Brassine (Pantin); 2. Charrier (St-Cloud) et Godey (Viroflay); 4. Luysserand; 5. Rollin.

PARIS-HELSINKI-PARIS PAR LE CERCLE POLAIRE

Buts. — Le double but de cette randonnée montée par les C.S.P.S.E. sous l'égide de l'A.F.C.M. dont ils constituent le club Ile-de-France était : 1^o de prouver que le cyclomoteur était parvenu à l'âge adulte, 2^o d'encourager les nombreux usagers à l'utiliser sans crainte pour leurs déplacements touristiques à plus ou moins grande distance (programme initial de l'A.F.C.M.).

L'équipe composée de 4 hommes et 2 femmes comprenait 2 hommes et 2 femmes n'ayant jamais pratiqué d'aucune façon le cyclomoteur un mois avant le départ, et dont c'était les premières armes.

Machines. — 6 cyclomoteurs 48 cmc. 4 temps strictement de série sauf réservoir de 6 litres, chaîne de 4,88 et porte-bagages surbaissé.

Matériel. — Tout le matériel de camping nécessaire pour un mois de route, une caméra de 16 mm. chargée en couleurs, deux appareils photo, pièces de rechange essentielles et outillage sommaire. Un pneu de rechange par machine.

Itinéraire. — L'itinéraire sur Helsinki fut choisi à cause de la date des Olympiades et de la variété de pays et de routes empruntées. Sa longueur de 6.716 km. à l'origine fut ramenée à 6.400 km. en raison des circonstances atmosphériques et de l'état des routes dans le nord de la Suède et en Finlande. Certains tronçons furent parcourus à 15 km.-h. de moyenne avec une température de 8° et



la pluie, ce qui contribua à faire de cette randonnée à l'origine un exploit sportif à la réalisation. Les étapes allaient de 200 à 437 km. par jour, étapes qui n'ont pu toujours être réalisées. Dans ses grandes lignes le tracé primitif ainsi que l'horaire ont été respectés. Une journée de retard à l'arrivée à Helsinki fut enregistrée, ainsi qu'une journée de retard imputable au bateau Helsinki-Stockholm au retour, ce qui n'empêcha pas l'équipe de réaliser la liaison Stockholm-Paris en quatre jours et demi (1.941 km.).

Un seul accident au Danemark empêcha Mme Llibat de dépasser Stockholm, qu'elle atteignit malgré une épaule fortement contusionnée et un doigt foulé. Des chutes émailèrent le parcours finlandais mais sans conséquences pour personne. Des éclatements et bossellements de jantes furent la rançon du gymkana de 1.500 km. du Cercle Polaire à la capitale finlandaise. Le parcours fut donc : Paris, Liège, Maastricht, Munster, Osnabruck, Brème, Hambourg, Flensbourg, Copenhague, Stockholm, Sundsvall, Umeå, Luleå, Piteå, Overtornea (Cercle Polaire), Rovaniemi, Oulu, Kemi, Jyväskylä, Lammi, Helsinki, et Stockholm, Goteborg, Frederikshamn, Flensbourg, Hambourg, Munster, Maastricht, Liège, Paris.

Les 11 jours de repos initiaux furent ramenés à 9 dont 5 aux Jeux Olympiques. La réception de tous sur le passage de l'équipe laissera à celle-ci un souvenir inoubliable. Le livre d'or de l'expédition en fait foi.

Tous les membres de cette expédition sont heureux d'avoir pu réaliser cet ambitieux projet pour le succès duquel ils ont lutté et donné souvent des efforts inattendus, et le meilleur d'eux-mêmes.

Henri LLIRBAT.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS A CHARBONNIERES-LES-BAINS Le Dimanche 7 Septembre

Le dimanche 7 septembre se déroulera sur le circuit du Casino de Charbonnières-les-Bains (Rhône) le Championnat de France de Moto-cross, et le moins qu'on puisse dire est qu'il réunira une élite de champions presque unique dans les annales du moto-cross. Qu'on en juge par les quelques noms des premiers engagés :

250 cmc. — René Klym, champion de France 1951; Gustave Peyry, actuellement en tête du Championnat de France; Robert Adnet, Aubespin, Humbert Jean.

350 cmc. — Mellioli, Champion de France 1951; Mo inari, actuellement en tête du championnat de France; Robert Klym, Peyry...

500 cmc. — Frantz, champion de France 1951; Robert Adnet, Gilbert Brassine, Jacques Charrier, André Desmoulin, Henri Lusseyan, Jacques Mellioli, Charles Molinari, Prieur, Jean Raulin, Scossa, Michel Verrechia...

A ce plateau d'une exceptionnelle qualité s'ajoutera les difficultés accrues d'un parcours déjà renommé pour ses nombreuses embûches.

AVIS IMPORTANTS

CONCOURS « MOTOCYCLES »

Nous recherchons un gagnant inconnu

Le concurrent qui, ayant trouvé la solution exacte a indiqué, pour la question subsidiaire un kilométrage de 94 kilomètres, 100 mètres, 5 centimètres est classé parmi les lauréats, mais n'a pas mentionné son adresse sur sa feuille de résultats.

Nous le prions de nous la transmettre d'urgence sous forme manuscrite pour identification des écritures.

SALON DE LA MOTO

« MOTOCYCLES »

Stand 185

Parc des Expositions - Porte de Versailles

VENTES

PUCH 250 T.F. 1951. Px 160.000. Le lundi seulement. G. Philippe, 8, rue de Garches, à Nanterre (Seine).

PEUGEOT 125, 1951, parfait état général. Sélecteur, nombreux accessoires, sacoches. Suf. 54-44, heures repas.

PEUGEOT 350 P.104 transf. sélecteur, tansad, ch. et pneus neufs, très bon état. Px intér. Prud'homme, 2, rue P.-Poli, Issy-les-Moulineaux.

JAMES 197 type Capitan, feche tél., susp. AR. Rousseau, 19, r. André-Del-Sarte, Paris-18°.

RADIOR 125, 500 km., état neuf, tansad, klaxon. Ecrire Bianchetti, La Bridoire (Savoie).

TRAC. 11 CV., 39, B.E. Px 280.000. Alex Cycles, Châteauneuf-Thierry.

JAWA 350 impecc., 10.500 km., 1951. Vis. sem. 18 h., samedi et dimanche. Jean Frustine, 10, rue du Commerce, Orly (Seine).

D.K.W. 250 gr. sp., nombr. acces., tansad, pn. nf. rech. roulé 5.000 km. Garanties, px 120.000. Delfino, ingénieur A.M., Einville c.M.-et-M.).

VOUILLON vend sa Saroléa cross 500 cmc. 1952, 12 courses, impeccable. S'adresser, 70, av. Foch, Neuilly-Plaisance.

DOUGLAS 350 2 cyl. 1950, ét. nf. Px 235.000. Renard, 7, rue Eglise, St-Michel, Marseille.

MAGNAT-DEBON 125, 4 vit., sélect., comme neuve, toute équipée. Martin, 181, av. Div.-Leclerc, Villetaneuse.

VENDS cause double emploi Motobécane 175 cmc. toute équipée. Px 120.000. Visible samedi après-midi, dimanche matin. Maurice Le Breton, 9, rue Georges-Leblanc, Clamart.

VENDS ou échg. contre plus fort Motob. 1 CV., parfait état. Rochefort-Montévrain (S.-et-M.).

VENDS ou échg. roadster 3 CV. Rovin 51, 8.000 km., état neuf, contre moto récente. Gaborit, 14, rue Jules-Dumien, Paris-20°.

F.N. 450 lat. 1948, susp. AV.-AR., roue tirée, tansad sp. susp., parf. ét., peu roulé. Px 180.000. Apr. 19 h. ou r.-vous. Boulay, 10, rue Gagoufier, Le Mans.

URGENT. Cse dble empl. Peugeot T.P.F. P.107, parf. état marche. Au plus offr. sous huitaine. Vis. 54, faub. du Temple, Paris. Obe. 16-89.

PETITES ANNONCES

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



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

AGENCES DIRECTES :
MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE M.R. MONET-GOYON F.N. Scooter SPEED
JONGHI

et la fameuse "MOBYLETTE" à 42.800 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
SPECIALITÉ 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



B.M.W. 750 R.73 culbut., fourche télesc., susp. AR., 4 vit. sélect. 2 carbur. tout orig., parf. état de confiance, roulé 15.000 km. Vends cause achat voit. Ecrire p. détails, Cazalet, La Mouline-sous-Rodex (Aveyron).

ZUNDAPP 750 impecc. Px 145.000, avec ou sans side. Lajudi, 6, rue E.-Renan, Issy.

52 PANTHER 4 CV. cul. Px 220.000.

52 ARDIE 3 CV. équip. Px 200.000.

51 VINCENT Rapid. 8.000 km.

50 MOTOCONFORT 4 CV. culb. side, équipée et side Roy, acces. Lecler, 56, rue Marx-Dormoy, Paris-18°.

PEUGEOT 125, P.56, équip., bon état. Gayet, 54, rue Lamartine, Paris.

B.S.A. 650 Golden-Flasch, ent. équipée. Dan. 39-73.

R.-GILLET 750 side 1 pl. 1/2 Bernardet, capote, gd. coffre, équip. tr. complet, parf. ét. mec. et pres. roue sec. 5 pn. Bouc Abet, 1, r. R.-Morin, Antony (Seine). Sam. et apr. 19 h.

ZUNDAPP K.500, parfait état, bicyl. flat-tw., cardan, équipement, à v. ou éch. contre Vespa bon état. Tabard, 20, rue de Bondy, Villemonble (Seine).

TANDEM ét. nf. Px 20.000. Herment, 15, pl. du 14-Juillet, Mehun-sur-Yèvre (Cher).

CAUSE SANTE. Vends Motoconfort 350 super-cul., 1950, f. téles., susp. AR., impeccable. Px 175.000. Roumi, 10, rue de Villaines, Chartres (E.-et-L.).

TERROT petite moto très bien, sacrifiée. Gallar, imp. Bey, Briançon (H.-Alpes).

1 MOTO 350 Prester culbuté.

1 MOTO 200 D.K.W.

1 VELOMOTEUR 100 MONET.

1 VOITURETTE Poirier, moteur Vap, état neuf. J. Guillot, mécanicien, Verrières-le-Buisson (S.-et-O.).

SIMCA Aronde, mars 52, 9.000 km. Charriatte, 93, rue Y.-Le Coz, Versailles.


MOTOBÉCANE 125, 7.000 km., comme neuf, sélect., nomb. acc. Pro. 28-02.

DERNY tand. tr. b. état, acc. Urgent. Sala, 12, r. Kleynhoff, Gentilly.

MAGNAT-DEBON 125 culb., nov. 1951, 4 v. sélect. tansad, état neuf. Gréa, Châteley (Jura).

NORTON 500 alu. spéciale cross., susp. AR. Très bon état. Px 225.000. Raison santé. R. Vial, 12, boul. Gués, Toulon (Var).

DELLORT



CARBURATEURS
Tous modèles de 125 à 1.000 cc. série et compétition
Racing à cuve séparée
TRADING MOTOR LINE
74 r. de Rome - PARIS 9^e
LAB. 22.08

SCOOTER BERNARDET
125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES JOURS
CRÉDIT 9 MOIS SUR DEMANDE



G. S. M.
DISTRIBUTEUR OFFICIEL
8, Rue des Écoles, PARIS (5^e)
ODÉON 62-98
Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5^e

LES QUALITÉS OTOM
Il est étanche...



10 TUBOTOM

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

LIVRAISON RAPIDE MOTOBÉCANE STOCK COMPLET

DE TOUS MODÈLES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

STATION "MOBYLETTE" ATELIER DE MISE AU POINT CRÉDIT

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



VÉLOCETTE - TERROT
JAMES - BERNARDET
DKW - MOTOBÉCANE

MOTO-HALL

Crédit

H. HABERT

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. : GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

MOBYLETTE. Concierge, 73, rue Dulong, Paris-17^e.

MOTOBÉCANE 175 double emploi. Px 110.000. Sprechter, rue Deshoullins, Amiens.

URGENT. Cherche carters moteur N.S.U. 251-O.S.L. avec ou sans embiellage. Bigerelle, 2, rue Bra, Douai (Nord).

B.S.A. 500 B.33. culbutée, année 1951, comme neuve.

MATCHLESS 350 G.3.L. culbutée, télescopique, bon état.

Rasle, 17, place de l'Eglise, Orgeval (S.et.O.) Tél. 83.

MOTOBÉCANE 350 neuve, 2.500 km., télescopique AV. et AR. sup.-cul. bronze, 4 vit. sélecteur, très rapide, plus équipem. de 20.000. A. Bordenave, Saint-Loubès (Gironde).

SCOOTER Bernardet 125, neuf, n'ayant jamais roulé, non immatriculé. Px 140.000. Roger Frohlin, 90, rue Sadi-Carnot, Bagnolet (Seine).

VENDS ou échg. ctre Simca ou Peugeot camtte Zundapp 200 cmc., très bon état mécanique. Ecrire André Sallé, St-Firmin-les-Crottoy (Somme).

B.S.A. 650, ét. nf. tte équip. Au plus offrant. Vis. 31, rue Petit, Clichy.

B.M.W. R.12, side Simard très bon état. Px 180.000 à débattre. Cailhol, 40, rue des Granges, Besançon (Doubs).

T.W.N. 250 parfait état mécanique, accessoires. Px 120.000. Bazard, 18, rue Paul-Bert, Petit-Béthény près Reims (Marne).

B.M.W. R.12, side Simard très bon état. Px 180.000 à débattre. Cailhol J., 40, rue des Granges, Besançon (Doubs).

SCOOTER Bernardet 125 cmc., modèle 52, 3.000 km., accessoires, état neuf, cause départ. Px 140.000. Serge Griffon, r. Cap-Brisset, La Riche, Tours (I.-et-L.).

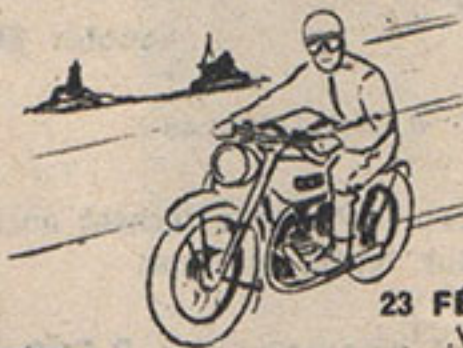
TERROT 125 sél., f. tél., acc., imp. Px 90.000. Ruclens, 10, r. Jouffroy, Paris-17^e.

A SOLDER 2 châssis cyclecar et 2 carrosseries tôle neuves à terminer. Etabl. Vauclle, rue de Bel-Air, Poitiers.

SIDE Gnome-et-Rhône AX.2, fche téles. Px 110.000. Muller, 8, rue Labie, Paris-17^e.

"jamais d'ennuis" avec mes bougies

Nous dit le Coureur
YVES CAUCHY



PALMARES 1952

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



K.L.G.

CORUNDITE

la meilleure bougie du monde

BICYCLETTE A MOTEUR Automoto, Mobylette 175, 150 AMC, 125 Villiers. Paris-Loire, 62, aven. de la Grande-Armée, Paris. Gal. 57-95.

INDIAN 1200. Bon état, 100.000. 89, r. de la Croix-Nivert, Paris-15^e.

JONGHI 125, 2 temps. Court, 3, rue Jeanne-Hachette, Ivry.

ACHAT

PARTICULIER achète à particulier Simca 5, modèle le plus récent, si état général impeccable. Téléphoner à M. Jack, Déf. 21-63 ou écrire à Motocycles qui transmettra.

SUIS ACHETEUR housses, klaxon d'occasion en bon état pour CV. Renault. M. Boyer, 64, av. Jean-Jaurès, Cachan (S.).

ÉCHANGES

VENDS splend. cabriolet décap. spéc. 2 pl. 3 CV., ét. absol. nf. 4 CV. 49 luxe, Simca 5 décap. Reprend. moto ou vélomot. Moto-Record. Mon. 24-40.

NORTON 500 Manx compétition plus side repr. si poss. moto tourisme. Mon. 24-40.

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).

TOUTES PIÈCES Terrot RD, RL et Gnome 750. Lajudi, 6, r. E.-Renan, Issy.

MEYNARD-MOTOS, Cavillon (Vaucluse), tél. 704, vous offre sa super-culasse adaptable à tous les 100 cmc. Villiers, évite perles à la bougie, perform. accrue, meilleur refroidissement.

★ COUVREZ VOS ÉCHÉANCES FISCALES

Pour la première fois depuis quinze années pleines, les impôts des Français n'ont pas été augmentés en 1952, et l'on sait que le budget de 1953 est préparé sur la même base de stabilisation. Il n'empêche que le poids des impôts, tels qu'ils sont, est fort lourd; et si une réforme fiscale, comme celle qui est en cours d'étude, pourra, par l'amélioration de leur assiette, le rendre plus supportable, il n'est pas raisonnable de croire que la charge globale en sera sensiblement allégée.

De cette situation de fait résulte, dans la marche des entreprises notamment, de sérieuses difficultés. Les échéances fiscales sont sévères. La limite des accommodements possibles est étroite. Même gérée avec prudence et prévoyance, toute affaire est périodiquement gênée dans sa trésorerie, sinon dans son budget, par ces passes difficiles.

Préparez
vos échéances...

Les Bons du Trésor

à intérêt progressif assurent à votre trésorerie
liquidité et rendement

● Ils comportent
depuis le 1^{er} Septembre des
avantages nouveaux.
Renseignez-vous.

★
Pour en prévenir ou en atténuer l'embaras, un moyen existe: c'est la couverture de l'échéance fiscale par le Bon du Trésor à intérêt progressif.

Le procédé se passe d'explication. Celui qui l'emploie ne peut plus être pris au dépourvu. Quel que soit le jour où il devra payer, il aura son argent sous la main, dans la forme même où il sera accepté en règlement.

Ce qui est attrayant, c'est que cet argent, malgré son affectation, ne sera ni bloqué, ni improductif:

● sa destination est prévue, en principe; mais si l'imprévu se produit, rien ne sera plus facile que d'y faire face; pratiquement, le Bon du Trésor est d'une liquidité égale à celle d'un billet de banque.

● Dans l'attente, et — point très important — aussi longtemps que dure l'attente, cet argent de couverture rapporte des intérêts croissants; si d'autres ressources permettent de payer sans lui, il est inutile de chercher un meilleur placement; dans celui qui lui a été donné, il ne dort pas; il travaille pour son possesseur.

Ainsi, le Bon du Trésor représente un moyen de sécurité, avec cette originalité que la prime correspondante, c'est lui qui la paye à son acheteur.

RÉUSSISSEZ DE BEAUX COUPS DE FUSIL

en suivant les conseils de

La Revue Nationale de la Chasse

qui vous propose en Septembre un

● **NUMÉRO SPÉCIAL D'OUVERTURE** ●

25 articles passionnants — 100 photos

52 pages — Couverture en couleurs

VOUS NE SEREZ PAS BREDUILLE... SINON LISEZ

LA REVUE NATIONALE DE LA CHASSE

NUMÉRO SPÉCIAL D'OUVERTURE

En vente partout



100 francs

LE NUMÉRO DE SEPTEMBRE DE

LA PÊCHE ET LES POISSONS

EST PARU

Vous y trouverez des articles de choix dont voici les principaux :

- | | | |
|---------------------------|---|-------------------------|
| — La pollution des eaux | } | — La cuillère ondulante |
| — La truite en eau claire | | — La pêche en France |

et les résultats du Concours international de Pêche en mer à Locquémau

Chez tous les marchands de journaux

30 fr.

Partie de LYON,

une 175 NEW-MAP

strictement de SÉRIE

a rejoint sa ville natale

après 16.000 Km.

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

SANS LE MOINDRE
INCIDENT MÉCANIQUE!

... sans commentaires



NEW-MAP

MOTOCYCLETES

122.124. Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)