

5^e ANNÉE - N° 86

REVUE BI-MENSUELLE

1^{er} NOVEMBRE 1952

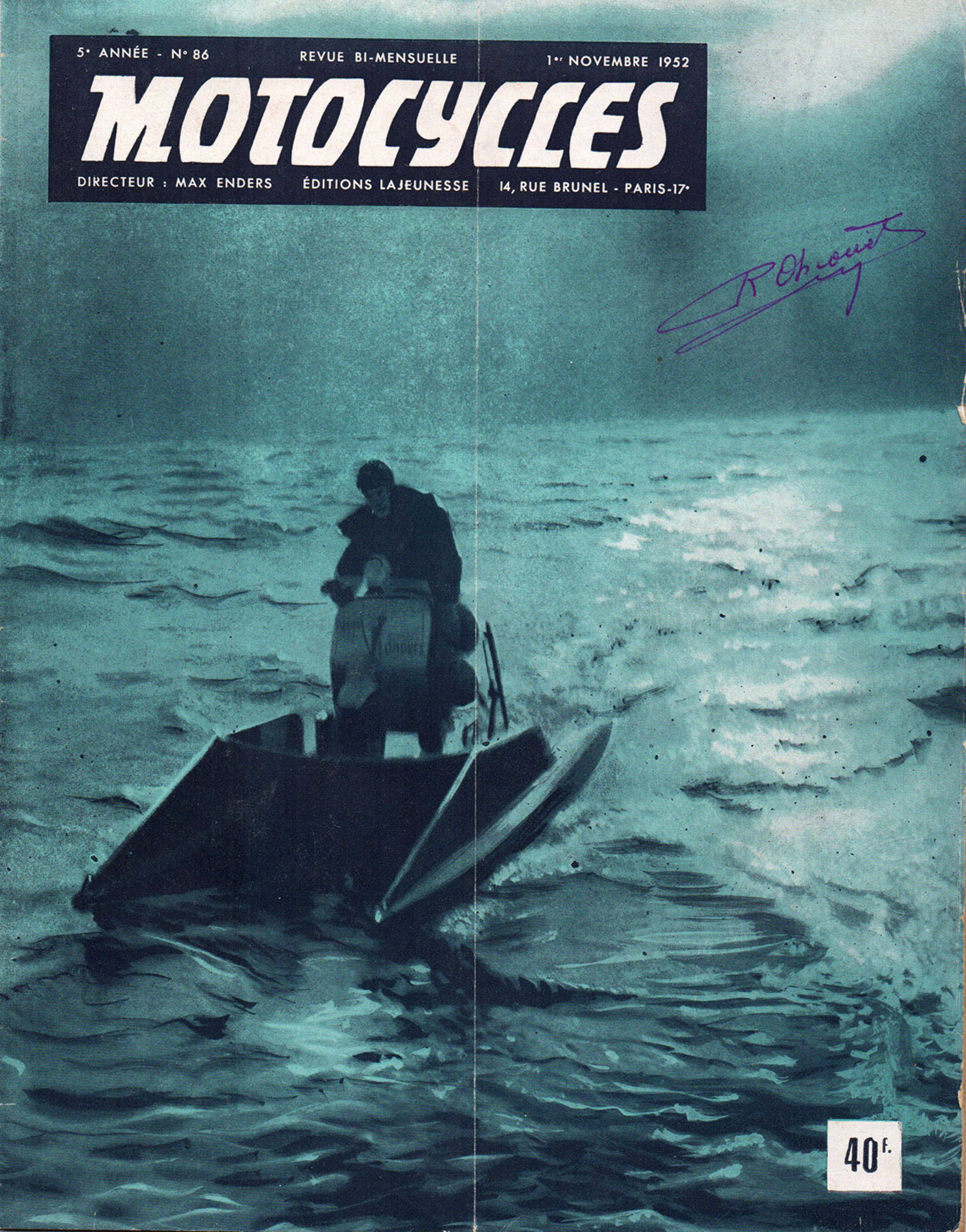
MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

Robert



40^{f.}

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

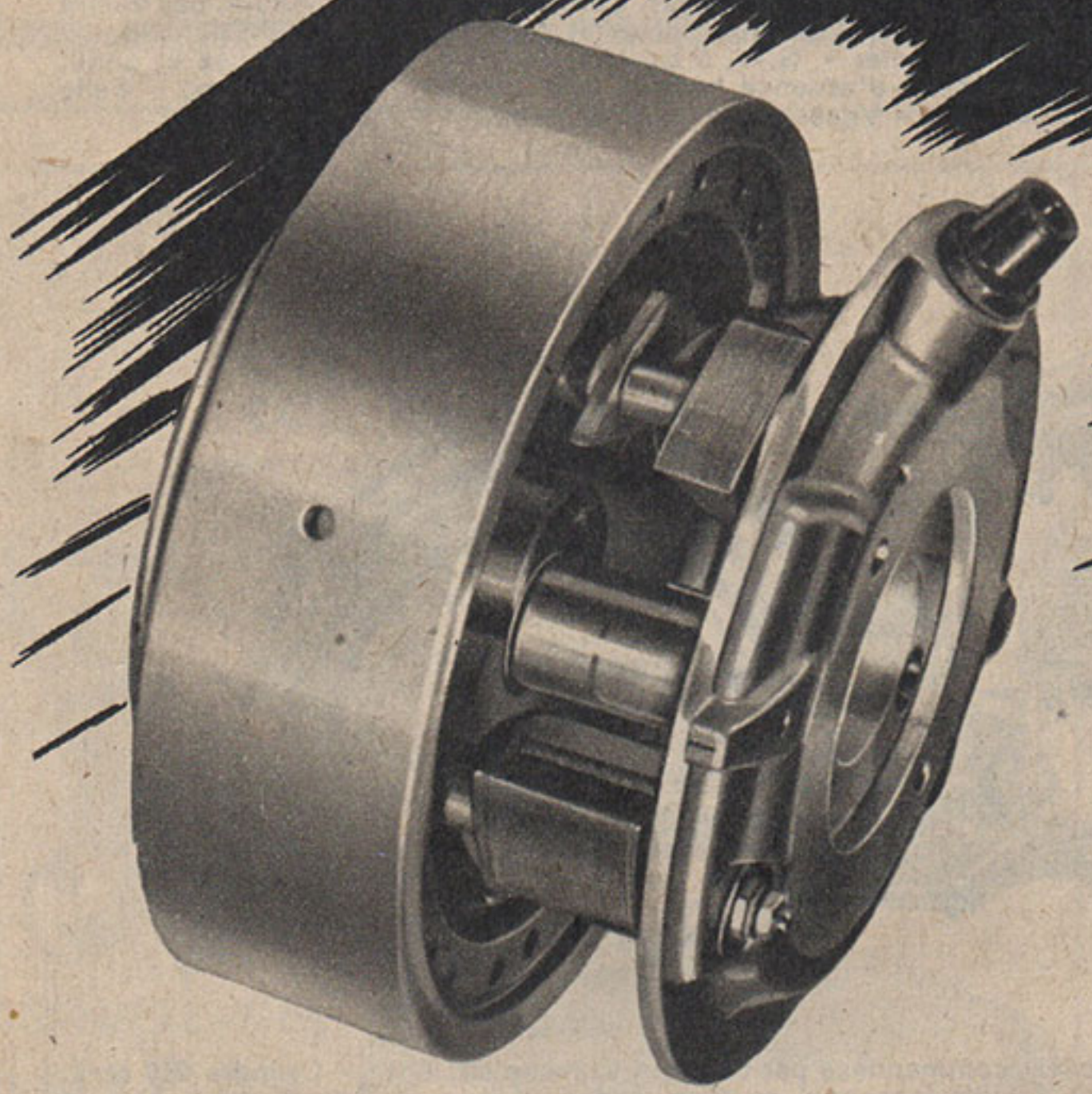
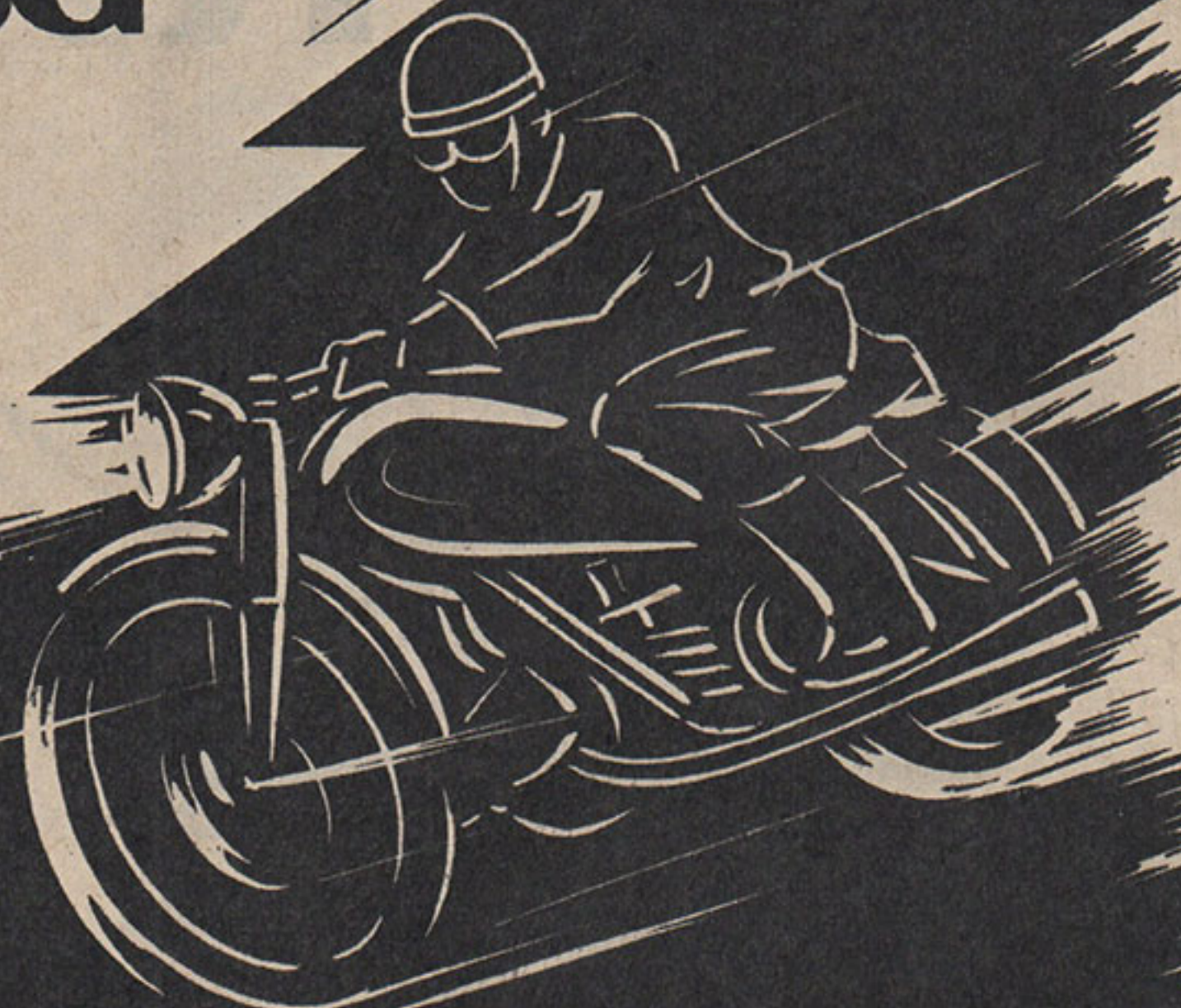
MOTOCYCLETTES

122.124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

H. Camy

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

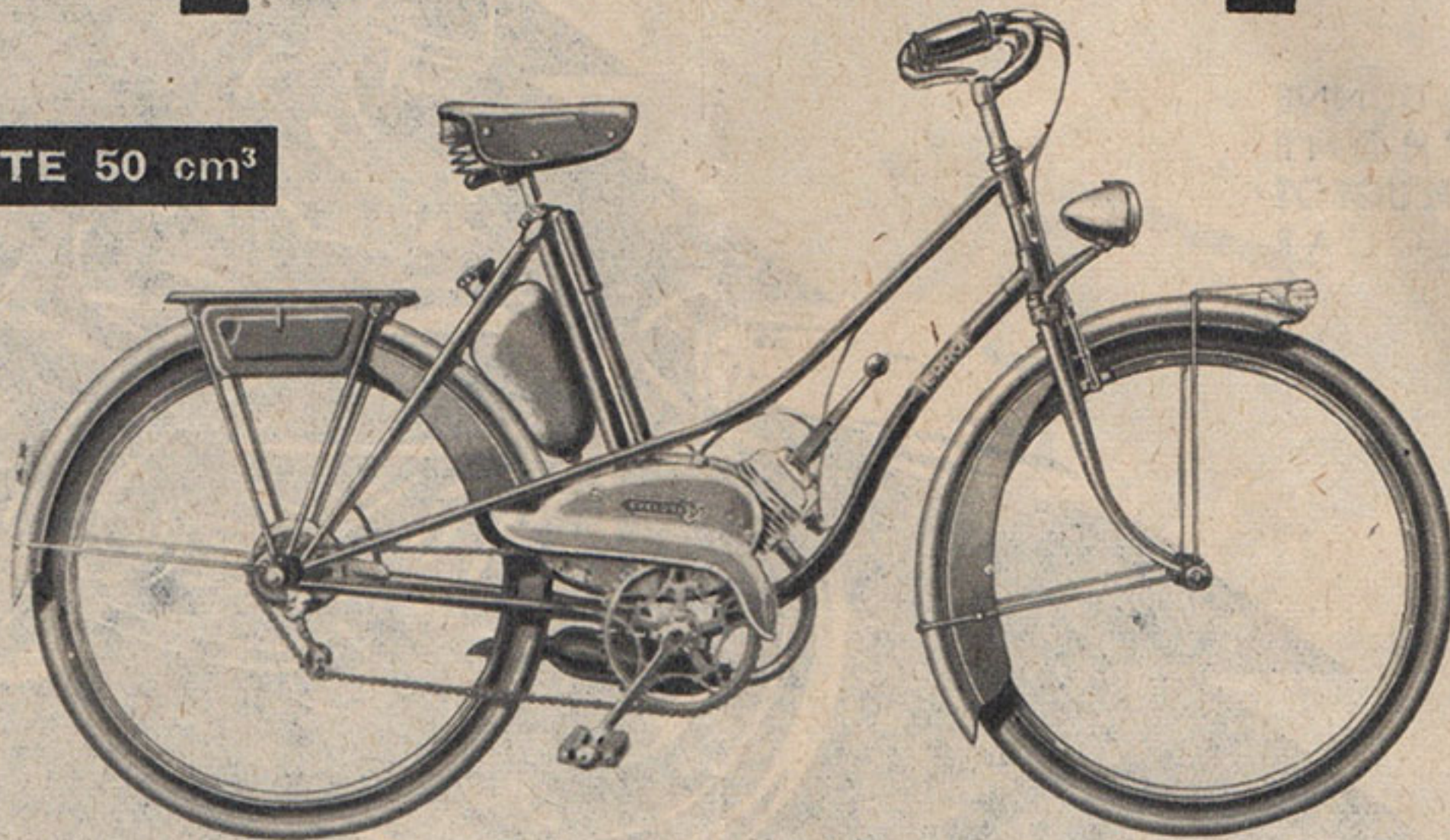
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

REVISE

Les 2 dernières créations de

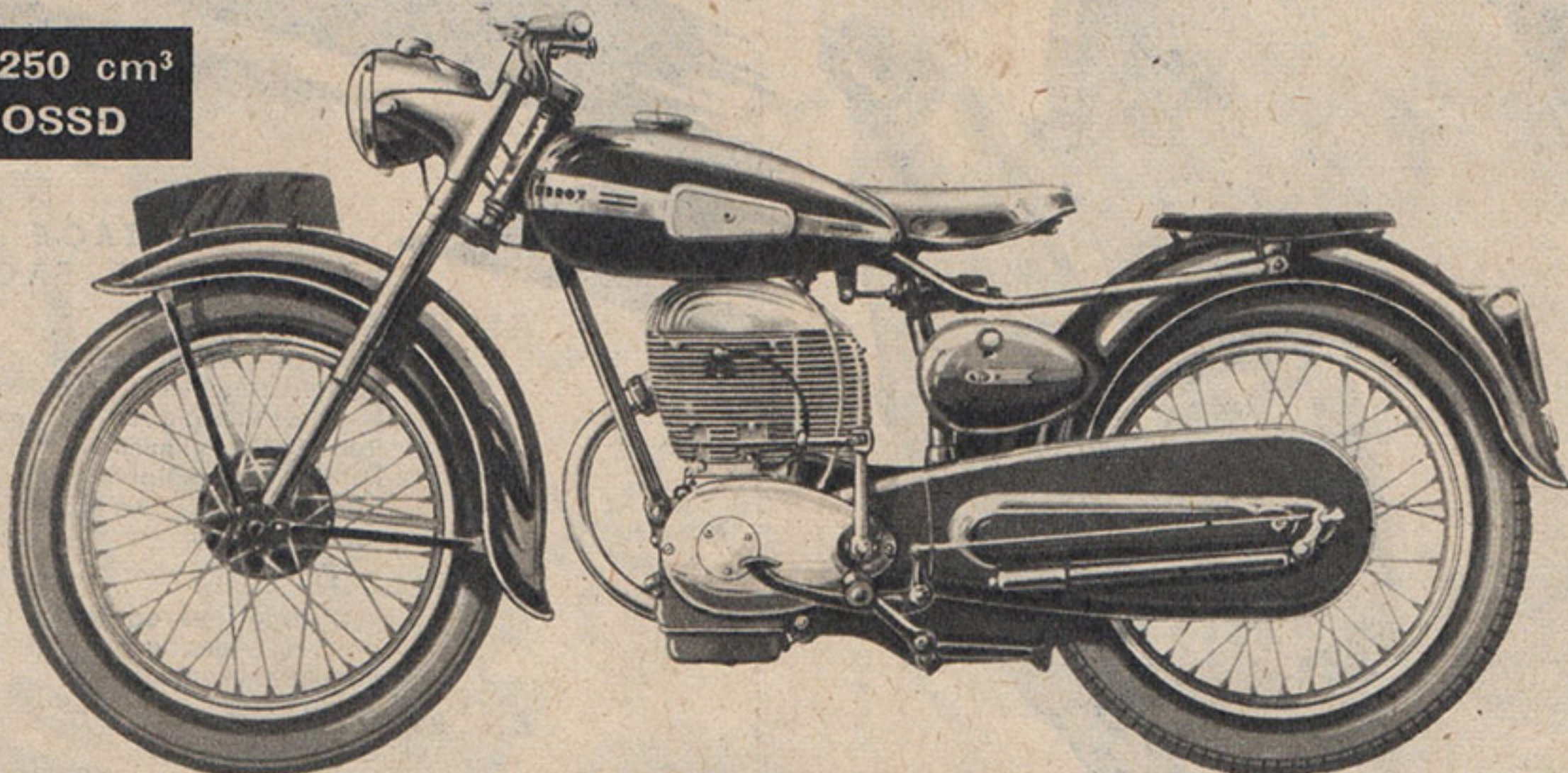
TERROT

CYCLORETTE 50 cm³



SPÉCIFICATIONS : Moteur 2 temps. - Alésage 40. - Course 38. - Cylindrée 48 cmc. - Culasse all. léger. Carbur. avec start. - Allum. par volant magnét. - Echapp. par silenc. très efficace. - Transmiss. primaire par chaîne. - Entraîn. de la roue par galet oscillant. - Rapp. de démultipl. : 14 à 1. - Cadre berceau renf. - Roue de 600x50. - Freins : AR à tambour, AV sur jante. - G.-b. à bavolets. - P.-b. avec sacoches et outill. Béquille. - Guidon avec poignées tourn. double effet gaz et décompress. - Réserv. d'essence sous la selle, conten. 2,5 litres env. - Selle souple - Pompe à air. - Eclair. par volant magnét. - Timbre avertiss. - Poids 30 kgs. - Vitesse 30 kms/h. environ.

MOTO 250 cm³
Type OSSD



SPÉCIFICATIONS : Bloc-moteur 4 temps à soupape en tête, totalem. encloses, commandées par culbut. - Culasse all. léger. - Cylindre 250 cmc. Alésage 68. - Course 68 mm. - Graiss. à circul. par pompe noyée. - Réserv. d'huile incorporé au bloc, capac. 2 litres. - Allum. par bobine et batterie. - Avance automat. - Carbur. avec filtre. - Silenc. tubulaire. - Transmiss. primaire par engren., secondaire par chaîne dans carter étanche invis. - Boîte à graiss. séparé 4 vit. à point mort, rapp. 6,56, 8,38, 11,78, 18,93 à 1. - Débrayage très souple. - Sélect. au pied. - Freins à tambour de 130 mm. - Pneus de 26x3,25. - Moyeux alumin., AR à broche faisant amort. de transmiss. - Fourche télescop. avec amort. hydraul. à double effet. - Suspens. arrière réglable par bloc caoutchouc. - Guidon avec poignée tourn. gaz. - Selle suspendue réglable. - P.-b. amovible. - Béquille centrale. - Plaque de police AR lumin. - Réserv. essence 12 litres. - Genouillères. - Sacoches dans carénage AR avec trousse d'outill. - Pompe au cadre. - Eclair. électr. par dynamo en bout d'arbre et batterie. - Avertis. électr. - Indicat. de vitesse incorporé dans phare avec prise dans le bloc. - Poids 100 kgs. - Vitesse 110 kms/h. environ.

Votre sécurité vous commande de choisir une machine de Marque.

Votre bon sens et votre goût vous orienteront vers la Marque la plus réputée et la seule à construire en grande série toute la gamme des motorisés de 50 à 500 cm³ y compris le scooter.

Ets TERROT

2, RUE ANDRÉ-COLOMBAN
::: DIJON (Côte-d'Or) :::

MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS
72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

RENÉ GILLET

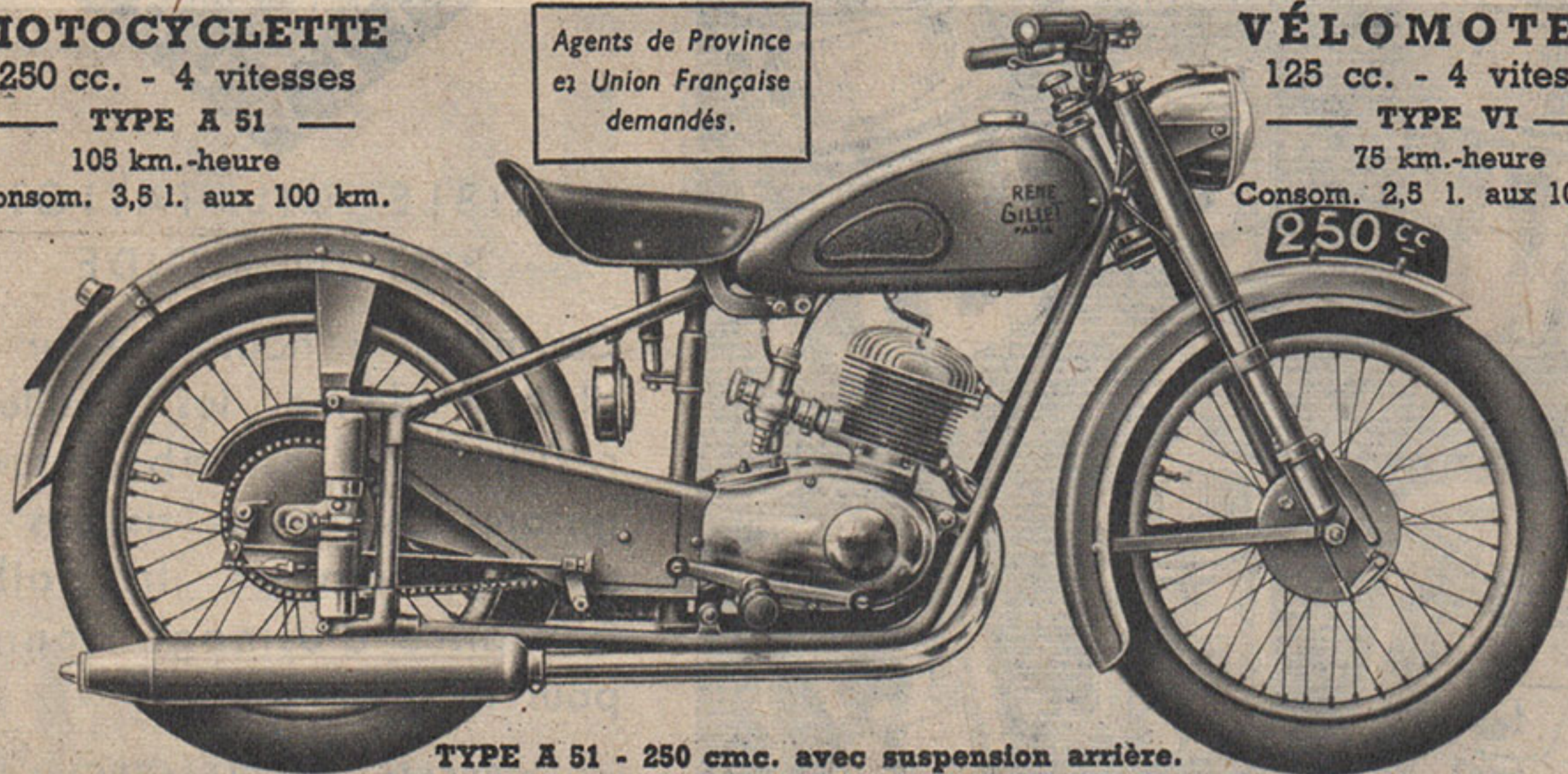
MOTOCYCLETTE

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

Agents de Province
 et Union Française
 demandés.

VÉLOMOTEUR

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

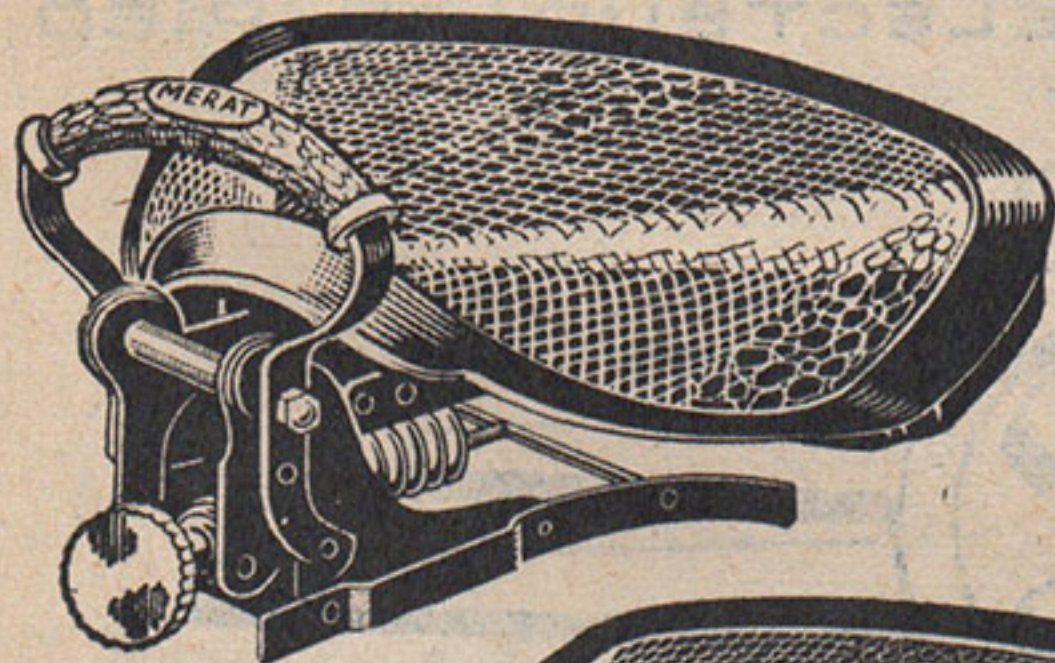


TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

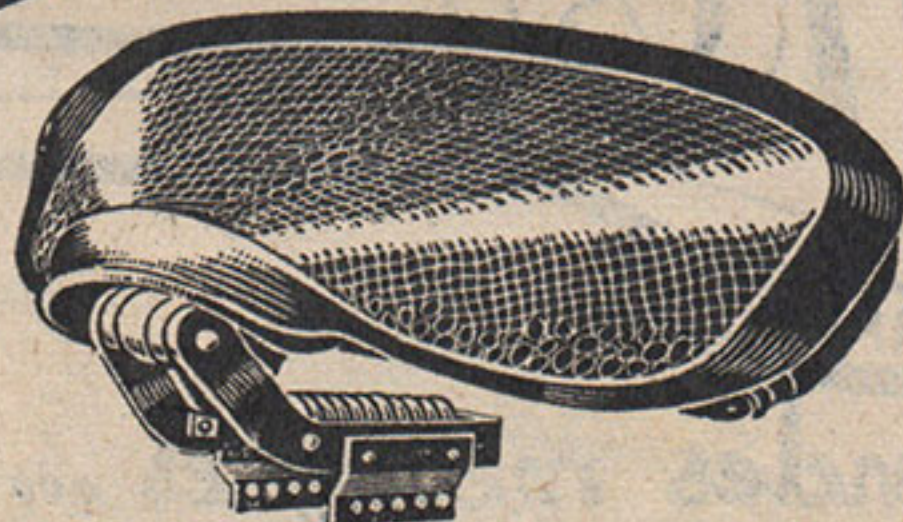
LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.
 RÉGLABLES

MERAT



FONT
 UN ENSEMBLE
 IDÉAL
 POUR LE
 CONFORT DE
 VOTRE MOTO
 OU DE VOTRE
 VÉLOMOTEUR

DERNIÈRE-NÉE
SELLE AV.
 RÉGLABLE
 pour tous les
 cyclomoteurs



TOUS LES REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS
 ORDINAIRES ET POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

MERAT - SURESNES
 MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER

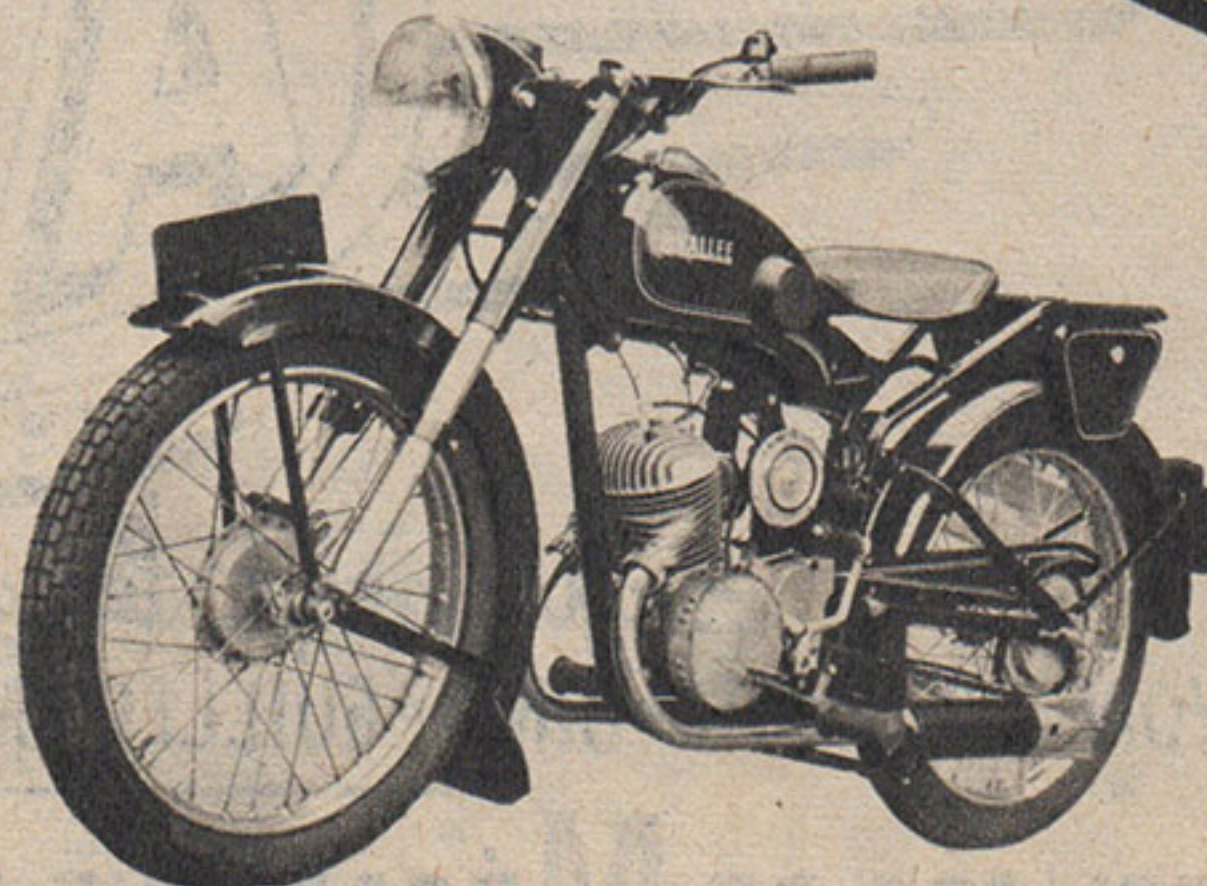
S.I.C.R.A.F. présente

La

Paul Vallée

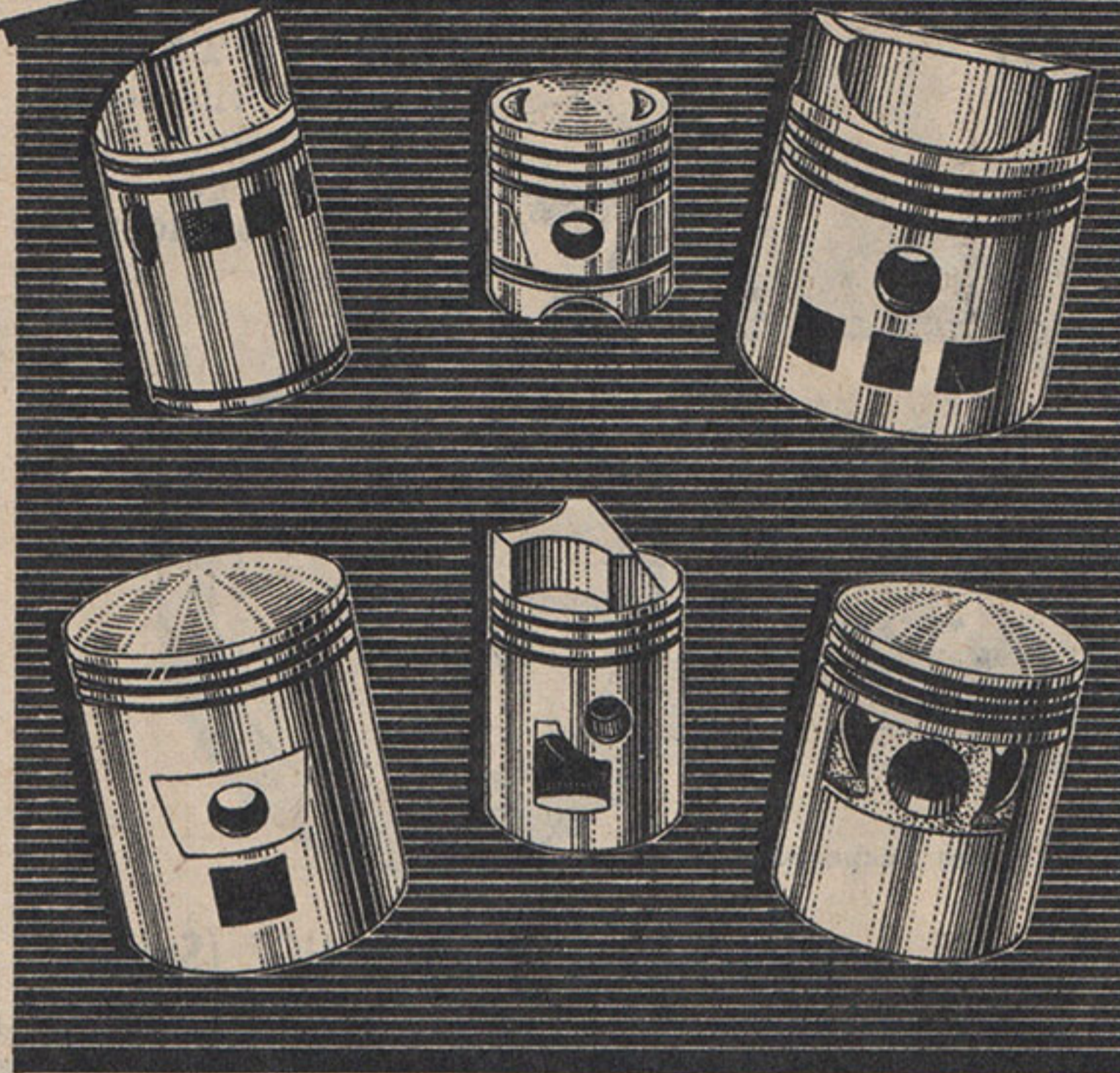
UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

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

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

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

*

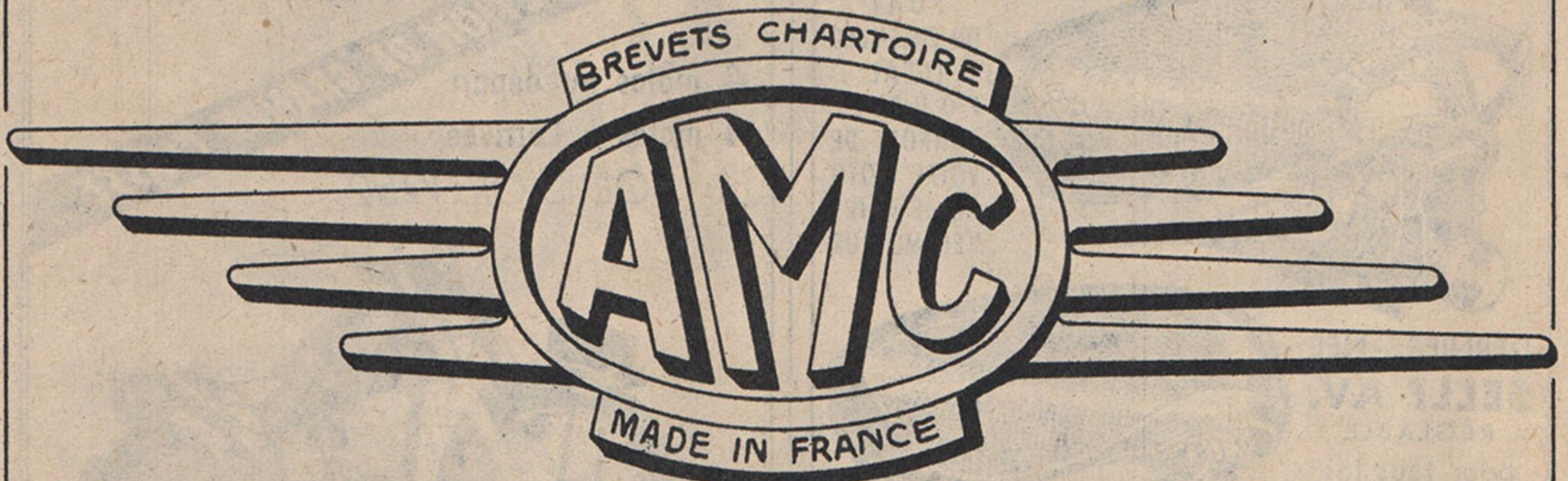
AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES

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

Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

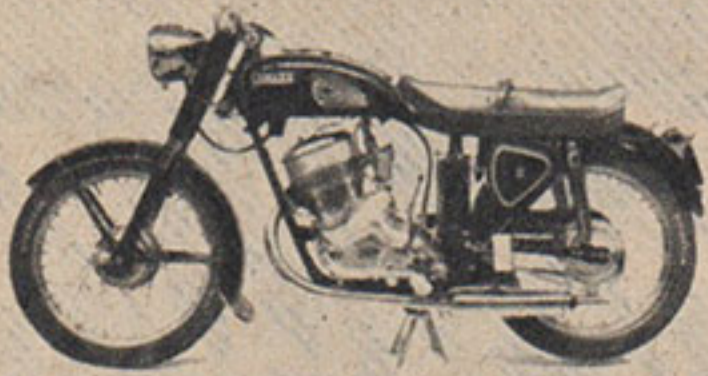
4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



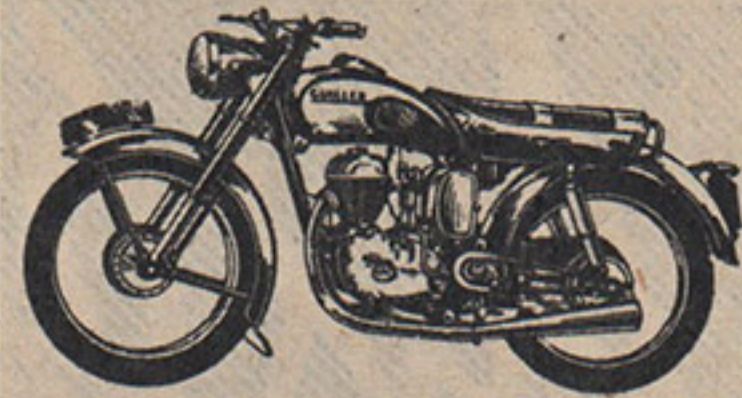
Équipent les grandes marques...

ALCYON • AUTOMOTO • GIMA • GUILLER • MALTERRE • MONET • GOYON • NEW-MAP • RIVA-SPORT

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND



les productions

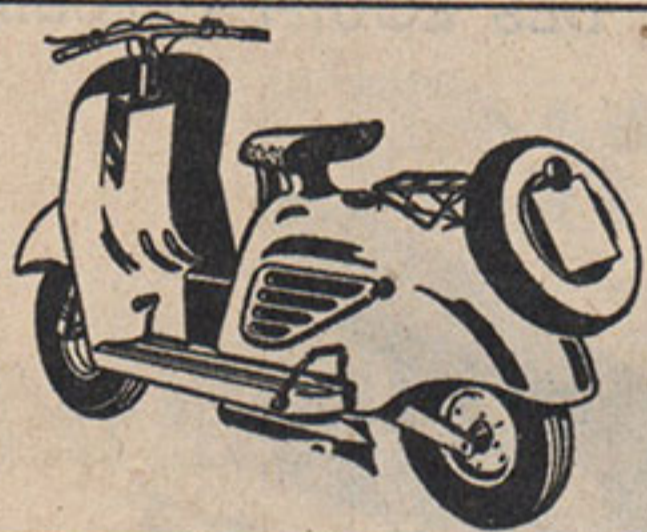


GUILLER FRÈRES

SCOOTER
2 TEMPS
125 CMC.

MOTO 250 CMC. MOTEUR A. M. C. 4 TEMPS
MODÈLE "SPORT" 175 CMC. MOTEUR A. M. C. 4 TEMPS
• • SCOOTER 175 CMC, 3 VITESSES • •
CYCLOMOTEUR - MOTEUR "LE POULAIN"

SCOOTER
4 TEMPS
175 CMC.



BON pour recevoir gratuitement

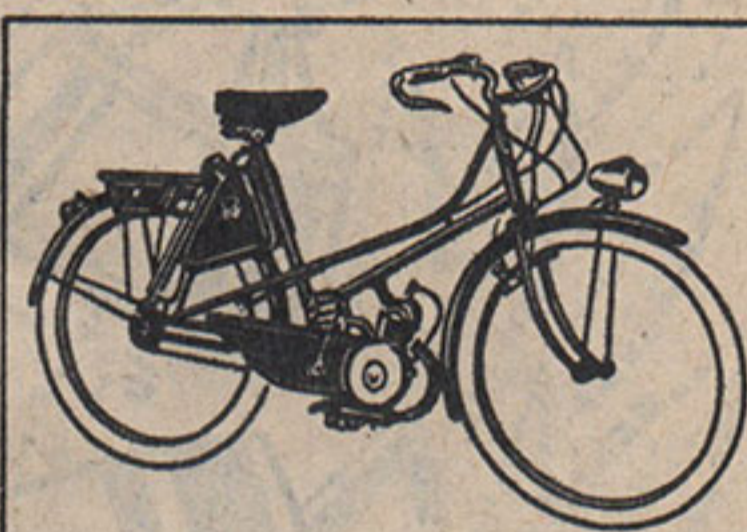
LE CATALOGUE COMPLET CONTRE 15 FRs TIMBRE

Nom

Adresse

Département

GUILLER Frères, Constructeurs
FONTENAY-LE-COMTE (VENDÉE)



Toutes les applications
du

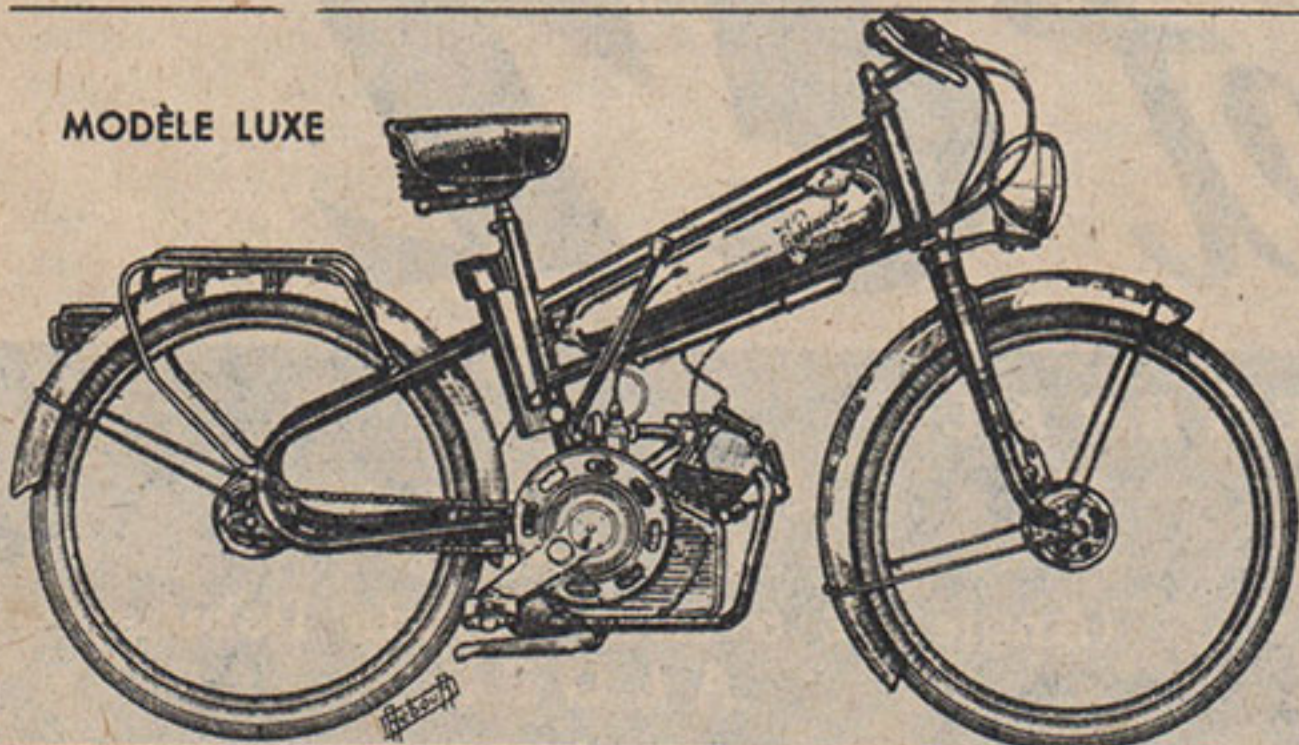
"CUCCIULO"

8 modèles de
CYCLOMOTEURS
(à suspension AV. et AR.)
TANDEM
VÉLOMOTEUR-PORTEUR
TRIPORTEUR LÉGER
SCOOTER

*La qualité artisanale
à la puissance industrielle*

7, Avenue Peronnet, PUTEAUX (Seine) - LON. 23-43

MODÈLE LUXE



Le tour du monde

40.076 Kms
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY

PAR LES
Monneret

SUR MOTO PUCH

en 25 jours et 25 nuits

AVEC BATTERIE

BAROCLEM

ACTA

Alexandre International

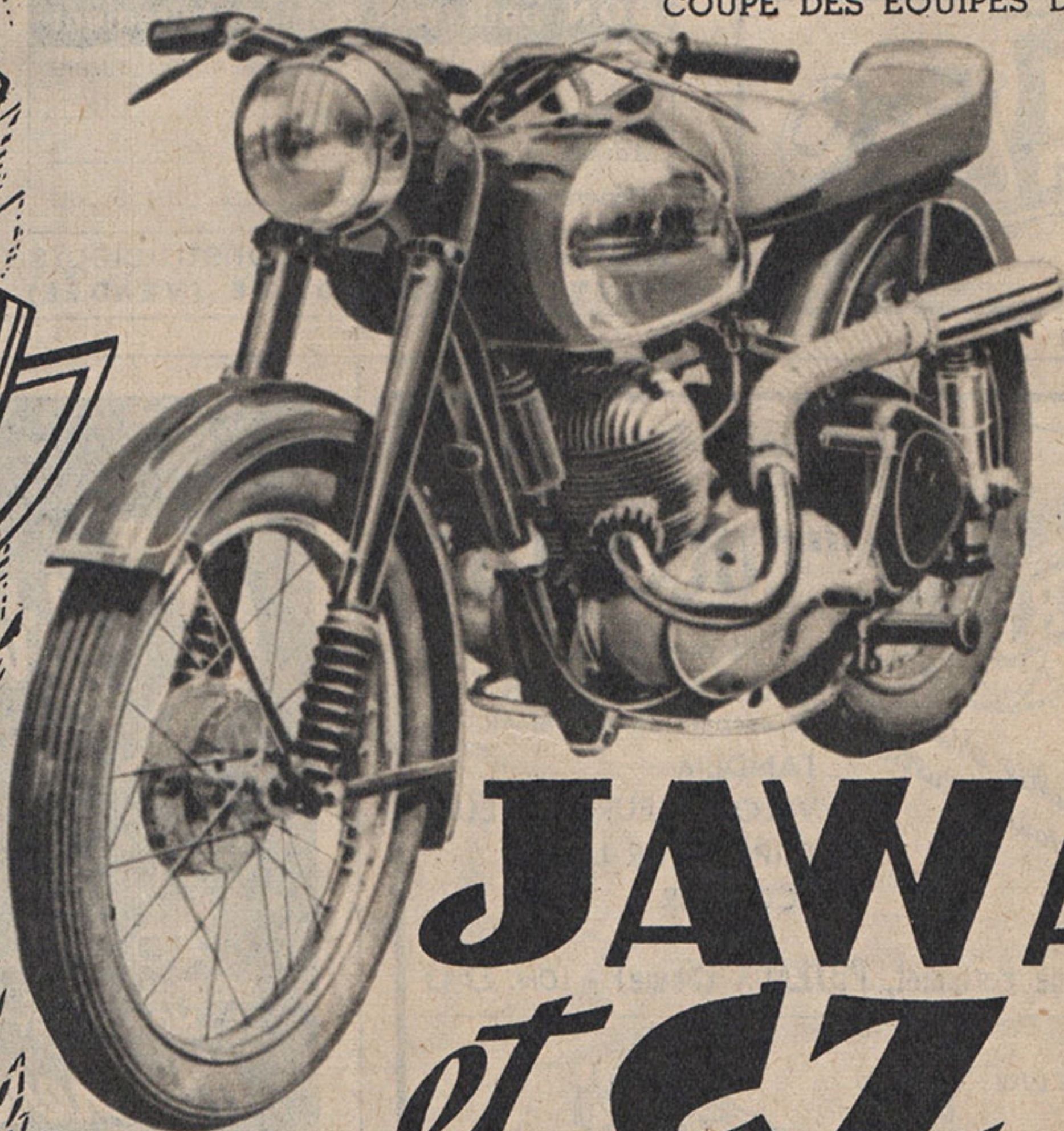
SUCCES

SUR TOUTE LA LIGNE

TROPHEE INTERNATIONAL

VASE D'ARGENT

COUPE DES EQUIPES D'USINE



JAWA et CZ

AGENT GENERAL

Pour la France :
Ets J. POCH

127, avenue de Neuilly

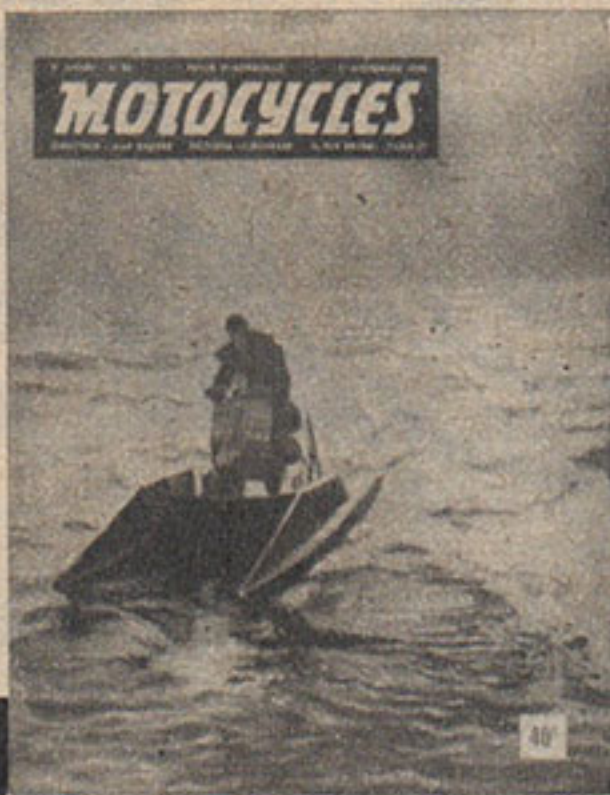
NEUILLY-s-SEINE

SAB. 61-70

Pour l'Algérie :
Rue d'Assus

(Angle 25, avenue Claude Debussy)

ALGER



A U S O M M A I R E :

LA TRAVERSÉE
DU CHANNEL
EN VESPA

- ★ Salon 52 11
- ★ La Manche en Vespa 16
- ★ 16.000 kilom. à travers l'Europe 18
- ★ Comment gonfler un 4 temps 20
- ★ Moto-Cross 22
- ★ Les six jours internationaux 26
- ★ Sports et Clubs 27

5^e ANNÉE

★

N° 86

★

15 NOVEMBRE 1952

MOTOCYCLES

ÉDITIONS LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05.50 ★ DIRECTEUR : MAX ENDERS

UN EXEMPLE, UNE LEÇON ...

NOUS n'avons pas souvenir qu'avant cette dernière semaine du Salon 1952, Paris ait jamais été le point de ralliement d'une aussi imposante concentration motocycliste. L'initiative, et la réussite, en reviennent au dernier-né de notre petite famille : le scooter.

Huit cents vespistes, représentant quarante clubs français et sept clubs étrangers, se sont amicalement rencontrés dans la capitale.

Dans un bourdonnement assourdi, tous ces essaims, chacun derrière son fanion, défilèrent en ordre parfait au long de notre voie triomphale, recueillant sur tout le parcours l'accueil chaleureux des Parisiens encore ébaubis que, l'avant-veille, une autre Vespa, toute pareille à celles-ci, ait, par ses propres moyens, traversé la Manche.

Propagande ! dira-t-on... Assurément... Mais belle et bonne propagande auprès des motophobes, des indécis, des indifférents, celle qui leur apporte devant les yeux, irréfutablement, la preuve que le motorcycle est un véhicule pratique, sûr, sans danger et qu'il est aussi, peut-être, un trait d'union entre gens qui, s'ignorant hier, s'estiment aujourd'hui.

Après les centaures du docteur Marco Ré, les vespistes d'Europe.

Que d'autres encore se transmettent le flambeau et la moto vainera toutes les résistances.

Max Enders

Salon de l'Automobile et du Cycle!!! Et de la Moto ?

L'affiche du Salon représentait un brave bonhomme avec une voiture bien serrée sous le bras et un vélo en équilibre sur l'avant-bras.

C'est un gars bien favorisé, mais on se demande où il a pu flanquer la moto qui, sauf erreur ou omission, figurait au même Salon. Comme on ne voit pas toute son anatomie, on suppose qu'il l'a cachée en lieu sûr, à moins que le dessinateur ait délibérément ignoré ce moderne mode de transport.

Le marché de l'automobile s'équilibre, celui de la bicyclette dégringole, celui de la moto monte en flèche. Est-ce pour cette raison que chaque année on oublie sa présence et sa vitalité ?

Nos constructeurs de motos n'ont-ils pas le droit de donner, avant publication, leur opinion sur une affiche destinée, en principe, à mettre en vedette tout ce que ce Salon doit nous révéler d'efforts et de réalisation ?

La production d'août.

Par suite de la période des fermetures d'usines pour congés de vacances, la production d'août a quelque peu fléchi. On enregistre néanmoins près de 28.000 machines sorties dont 16.249 cyclomoteurs, 6.467 vélomoteurs, 3.666 scooters, 1.315 motos, 222 trimoteurs et cyclecars, enfin, 38 sidecars non attelés.

La production pour les sept premiers mois de l'exercice 1952 a été la suivante dans les différentes catégories :

Cyclomoteurs	260.334
Vélomoteurs	100.051
Scooters	26.048
Motos	25.560

Total 411.993

ce qui représente par rapport à 1951 une augmentation de 71,2 % pour les cyclomoteurs, de 17,5 % pour les vélomoteurs, de 300 % pour les scooters et de 57,8 % pour les motos au-dessus de 125 cmc. Si cette cadence se maintient, et il n'y a pas de raison, la production de l'année en cours oscillera autour de 700.000.

On remarquera, en comparant les chiffres, que le vélomoteur semble se stabiliser, que le cyclomoteur poursuit sa courbe ascendante, ce qui est logique puisqu'il est le moins cher; mais que c'est le scooter qui crève le plafond avec ses 300 % d'augmentation.

Banquet B.S.A.

Ce banquet qui eut lieu au Palais d'Orsay réunissait les agents de la marque et des hôtes également de marque. M. W. L. Rawson, directeur du service exportation fit montre dans son discours du plus pur humour anglais. Étaient présents également : M. Savage et M. Mayer des Etablissements Lucas; les commandants Robin, Emery, Girard, représentaient l'armée, ainsi que les capitaines Jostar et de Coligny. L'Office des changes avait délégué M. Lahuqué.

Gima-Buffler.

L'ensemble sidecar léger publié dans notre numéro du Salon a été réalisé par P. Monginet, le motoriste de la porte d'Auteuil, et agent Gima.

**PIERRE MONNERET SUR 350 cc.
A.J.S. BAT LE RECORD DE
L'HEURE A 186 KILOMÈTRES
DE MOYENNE.**

Vendredi... L'équipe A.J.S. composée de Doran, Coleman et Pierre Monneret sous la direction de M. Wright débarquait à Montlhéry en vue de s'approprier le record de l'heure des 350 cc. détenu par Tenni sur la 250 Guzzi à compresseur.

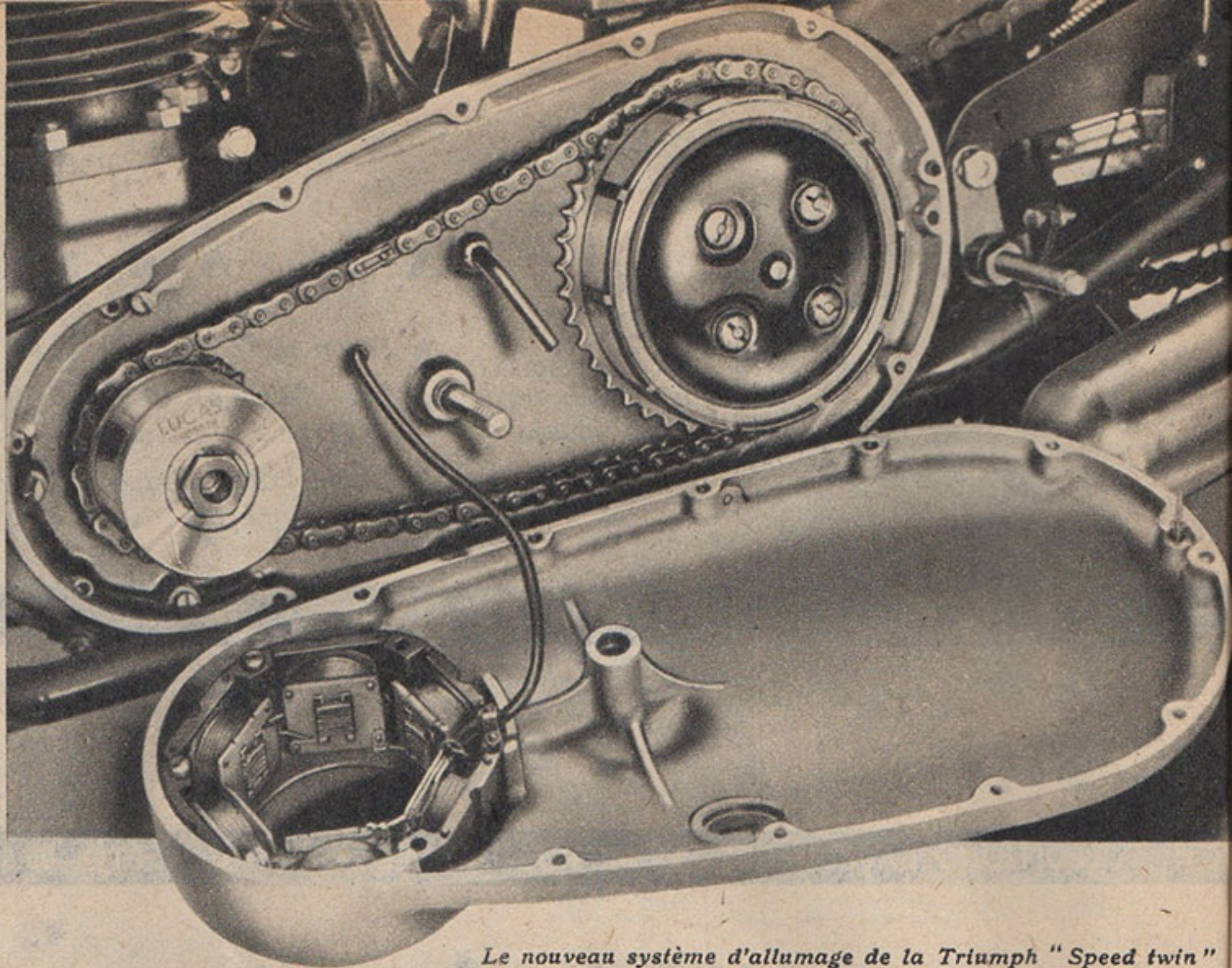
La machine, une 350 cc. à 3 soupapes, possédait un tout petit carénage sur la tête de fourche; pas de garde-boue à l'avant. Le carburant très étudié était dosé par M. Wright (méthanol, benzol, nitro-benzine, eau distillée, etc.).

La machine fut essayée par les trois pilotes; l'exécution de la tentative fut confiée à Pierre Monneret qui fit, à l'entraînement, un temps nettement inférieur à celui de ses coéquipiers. Il faut reconnaître que Pierre Monneret a véritablement gagné ses galons de champion, il tournait à 190 km.-h. de moyenne, 7 km. de plus que Doran et Coleman.

Une combinaison et des bottes particulièrement ajustées, une grande connaissance de la piste et suffisamment de cran pour « ouvrir en grand » tout le temps ont permis au jeune Pierre de porter à son actif un très joli record du monde particulièrement envié.

La deuxième demi-heure du record fut excessivement pénible pour le pilote, le moteur ayant légèrement baissé de régime : de 190 km.-h. la machine ne faisait plus que 188 km.-h., d'où obligation de s'effacer impeccablement pour éviter de perdre des fractions de seconde. Le carburant donnait également du souci aux spectateurs, en fin de record il ne devait rester qu'un litre de mélange dans le réservoir, quelques petites ratés firent dresser l'oreille aux mécaniciens; finalement le succès vint et il restait encore 6 litres dans le réservoir.

L'équipe Coleman, Doran, Georges et Pierre Monneret devait établir ensuite 16 nouveaux records du monde.



Le nouveau système d'allumage de la Triumph "Speed twin"

**LES PRIX DES MOTOS BAISSENT
(en Angleterre)**

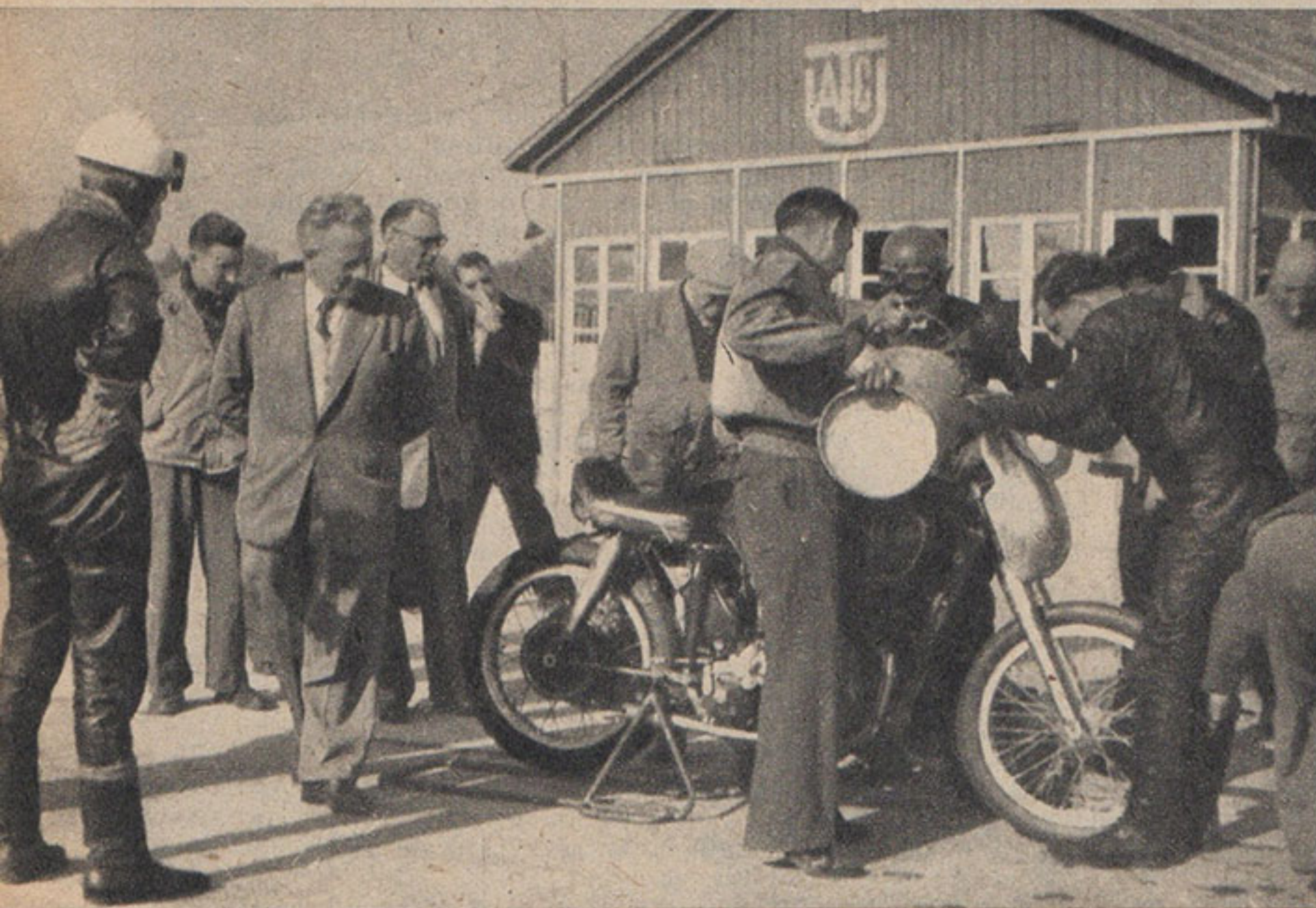
Après Vincent qui diminue ses prix de quelque 10 %, Triumph en présentant ses modèles 1953 annonce une baisse sur la Speedtwin. Mr. Turner, directeur de Triumph, attire l'attention des constructeurs britanniques sur la concurrence allemande, leur industrie motocyclistes étant équipée de machines modernes et utilisant des méthodes très rationnelles. Actuellement les Anglais ne peuvent lutter que sur les prix et non les formules. Il s'agit naturellement de la concurrence à l'exportation, le marché britannique étant protégé par les tarifs douaniers.

Puisque nous avons mentionné le nom de Triumph, annonçons qu'il y a un nouveau modèle et des modifications sensibles sur la Speedtwin.

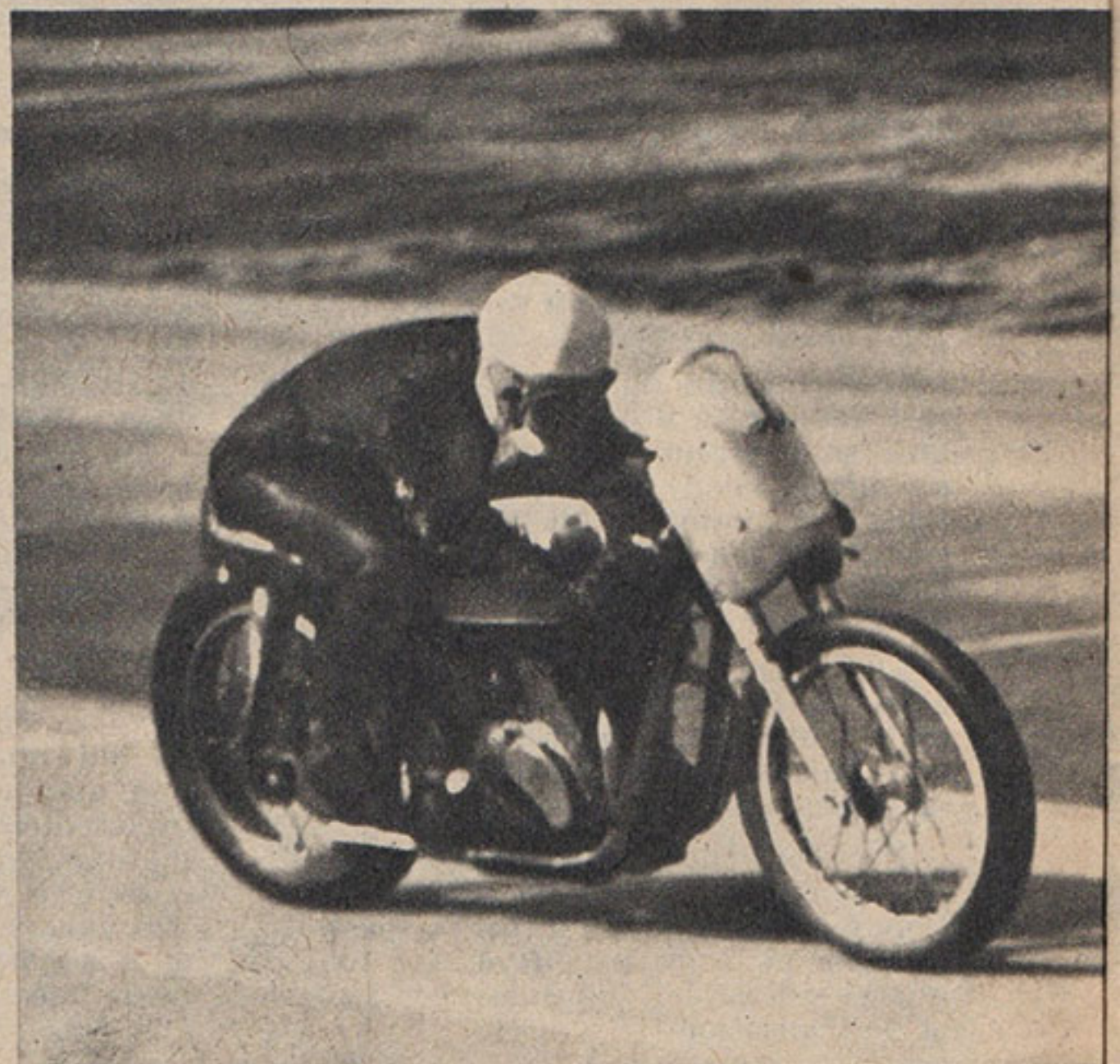
La plus importante est la suppression de la dynamo et de la magnéto. Triumph

a adapté à cette machine l'alternateur qui équipe la bicylindre à soupapes latérales destinée à l'armée. Un distributeur est monté à la place de la dynamo, avec avance automatique, et est surplombé par la bobine. Un bouton à deux positions sur la nacelle du phare permet le départ « en direct » en cas de panne de batterie. Cet alternateur est fixé en bout de vilebrequin et est logé dans le carter de chaîne primaire. De ce fait l'amortisseur de chocs du moteur a été expulsé et logé dans l'embrayage, il est composé de 8 blocs de caoutchouc. Le reste est pratiquement inchangé et le prix réduit de 6.500 francs.

Le nouveau modèle est une Tiger 100 C, qui est un semi-racer. En fait il s'agit d'une T. 100 telle qu'elle est lorsque transformée à l'aide du « Racing Kit » (coffret de pièces pour la course). En Angleterre le prix total n'est supérieur que de 10.000 francs à celui de la Tiger normale.



Ravitaillement durant les records



P. Monneret à la poursuite du record de l'heure

Salon 52

Cyclomoteurs

NOUS retrouvons dans cette catégorie une curieuse floraison de marques, dont l'esthétique relève souvent davantage d'une fantaisie débridée plutôt que d'une sérieuse étude technique.

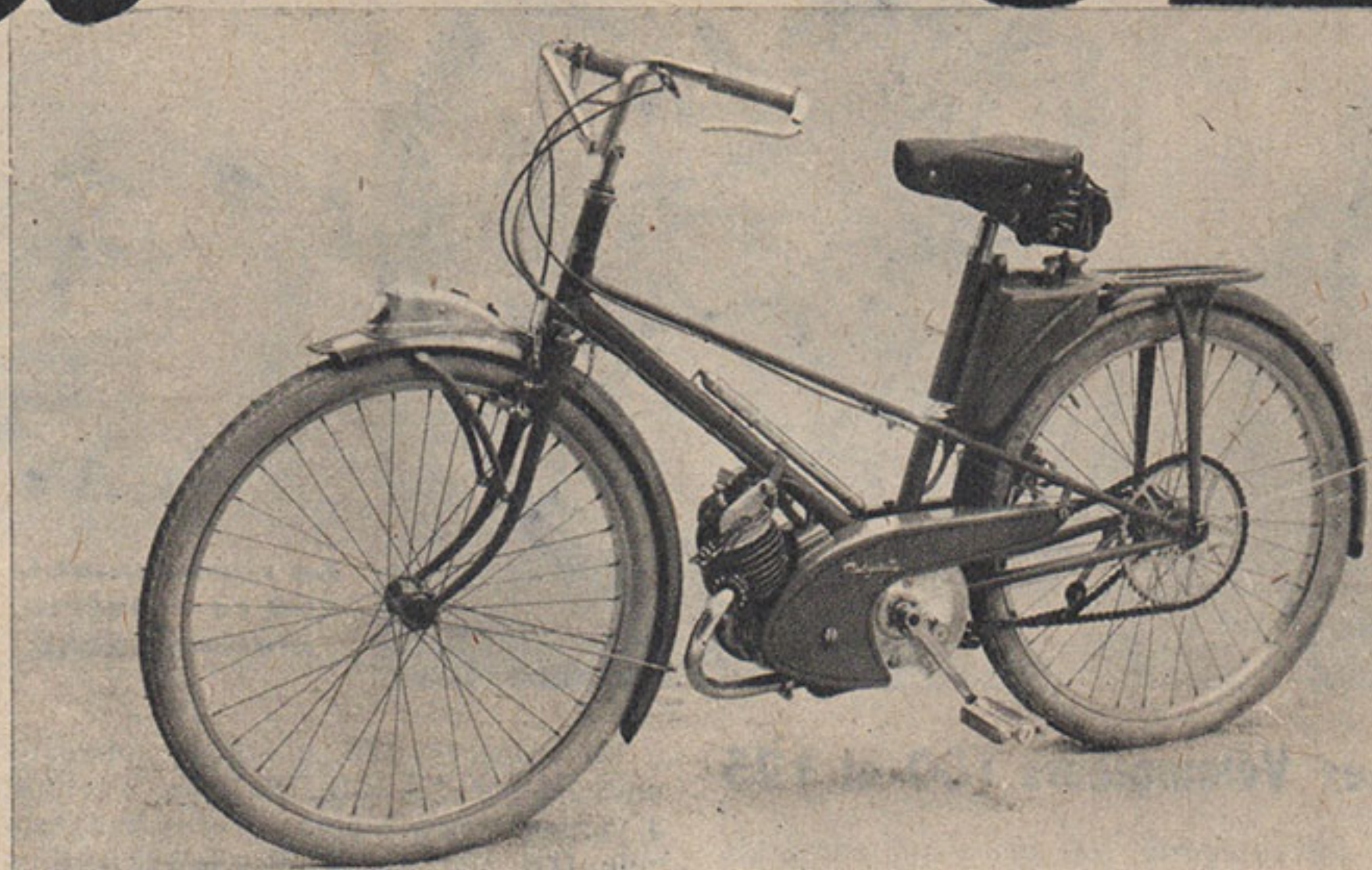
Si, parmi les grands, Vélosolux reste fidèle à lui-même, Mobylette innove avec un modèle populaire, d'un prix inférieur à 40.000 francs. Vap sort maintenant un moteur avec double transfert tandis que V.L.T. réapparaît en bi et monovitesse sur certains cadres. Aucun changement chez Rocher-Cucciolo, qui conserve une grosse faveur auprès des petits constructeurs, faveur partagée avec le Poulain, qui a extrapolé de son 50 cmc un 85 cmc. adapté entre autres sur le scooter Horsy.

Parmi les nouveaux moteurs, nous trouvons le Mistral 50 cmc. 2 temps 2 vitesses par embrayage progressif au guidon, le Bribant 50 cmc. monovitesse, le Himo, de fabrication sarroise; un modèle Fuchs autrichien, rappelant curieusement le Motox suisse. Le 49 cmc. Bobby perpétue la tradition du 4 temps en petite cylindrée: moteur et transmission sous carter constituent un ensemble complet spécialement conçu pour cyclo-scooter à petites roues. Les soupapes en tête sont commandées par un arbre à came unique dans le carter, au moyen de tiges et culbuteurs. Allumage par volant magnétique, turbine de refroidissement, boîte 2 vitesses.

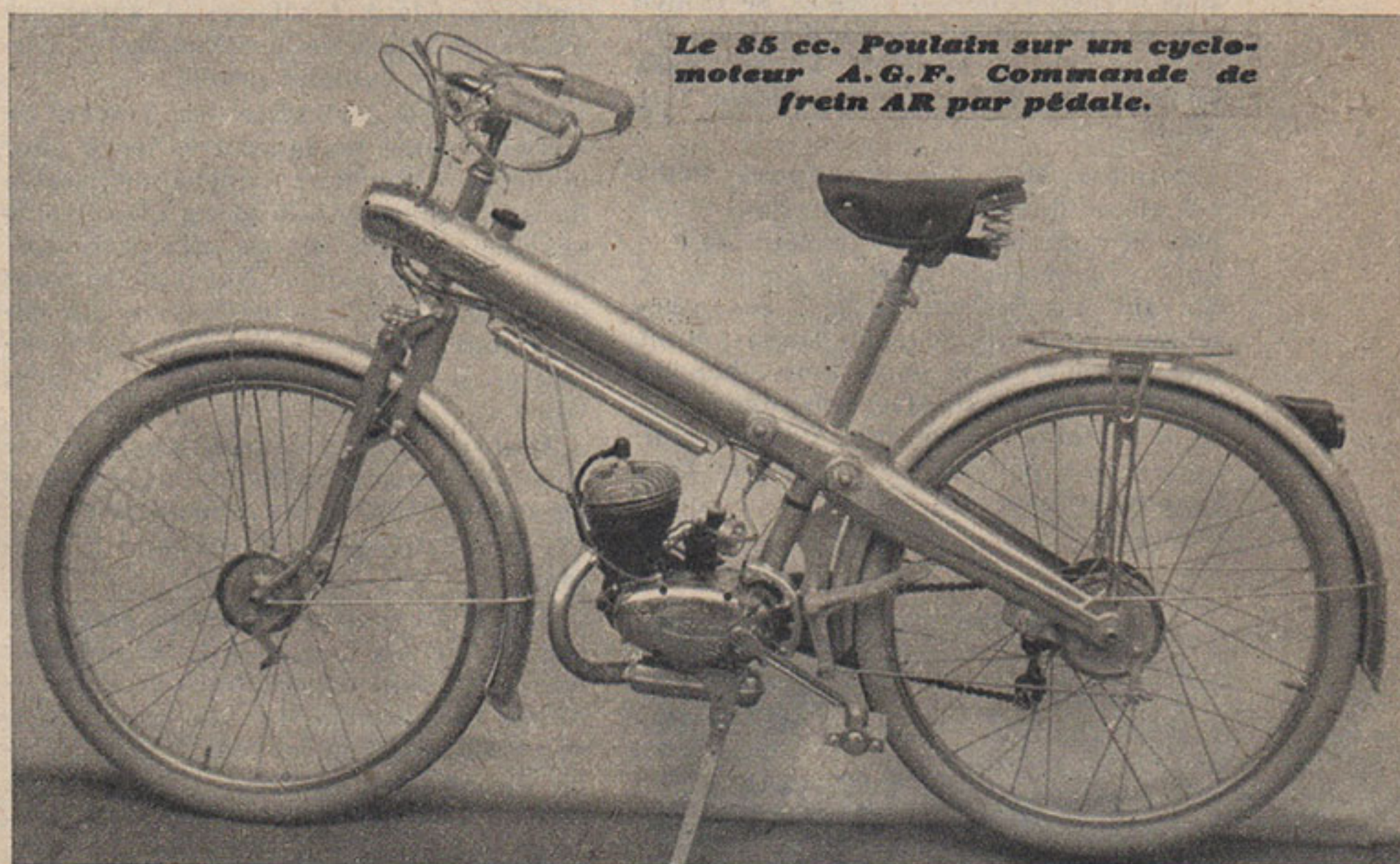
Le moteur Lavalette 65 cmc., présenté au dernier Salon, se retrouve sur l'Ardent « Estérel », cyclo-scooter très réussi et qui sera un rude concurrent pour le classique cyclomoteur, étant donné son prix et le confort qu'offre sa suspension AR oscillante.

Le C. Foucaux utilise également le Lavalette, avec une carrosserie plus rustique.

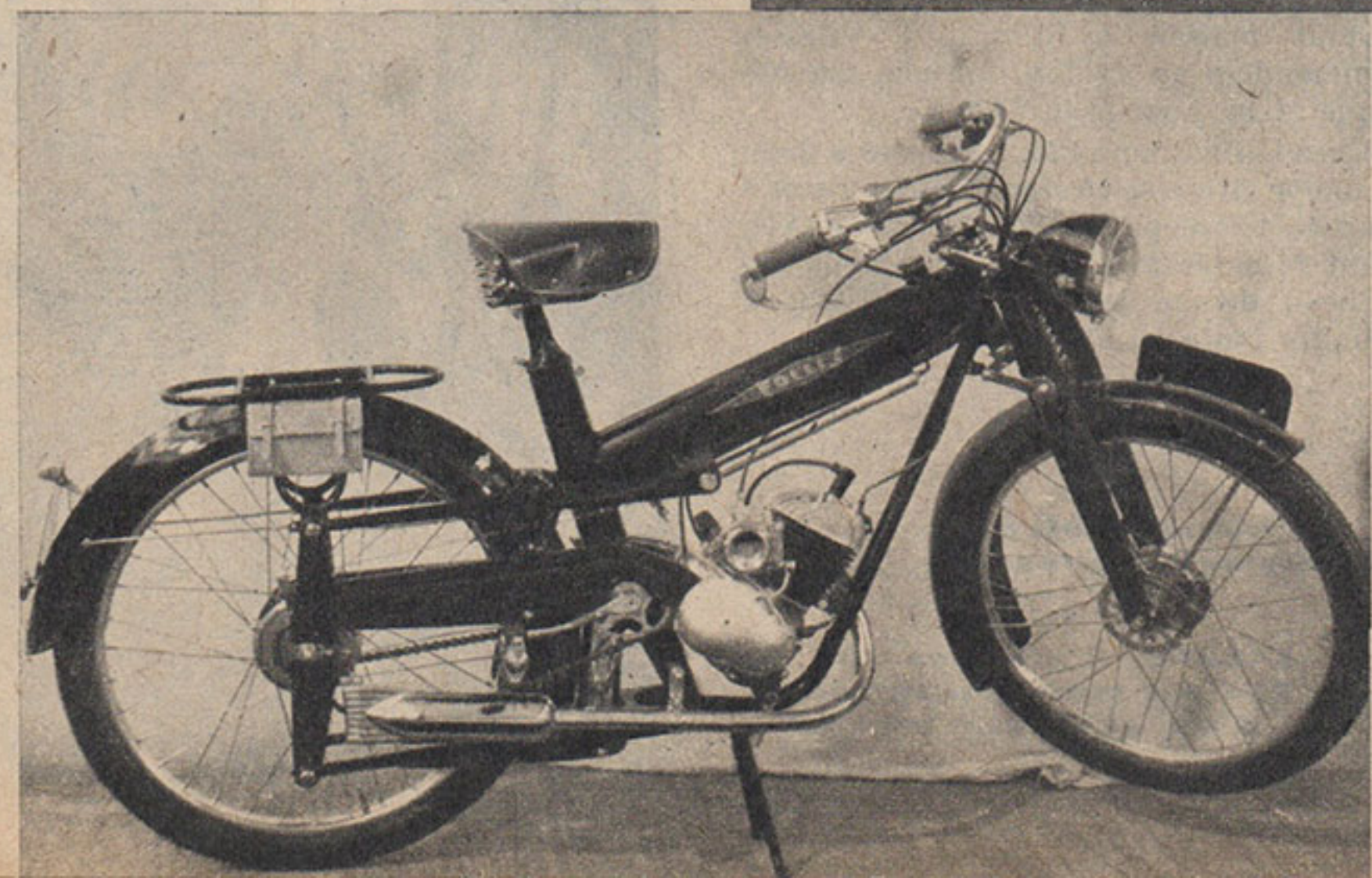
Ce glissement vers une cylindrée intermédiaire entre le 50 et le 100 cmc. est d'ailleurs symptomatique des efforts consentis par les constructeurs moyens



La nouvelle Mobylette « type populaire ». Partie cycle redessinée, réservoir plus volumineux.



Le 85 cc. Poulain sur un cyclomoteur A.G.F. Commande de frein AR par pédale.



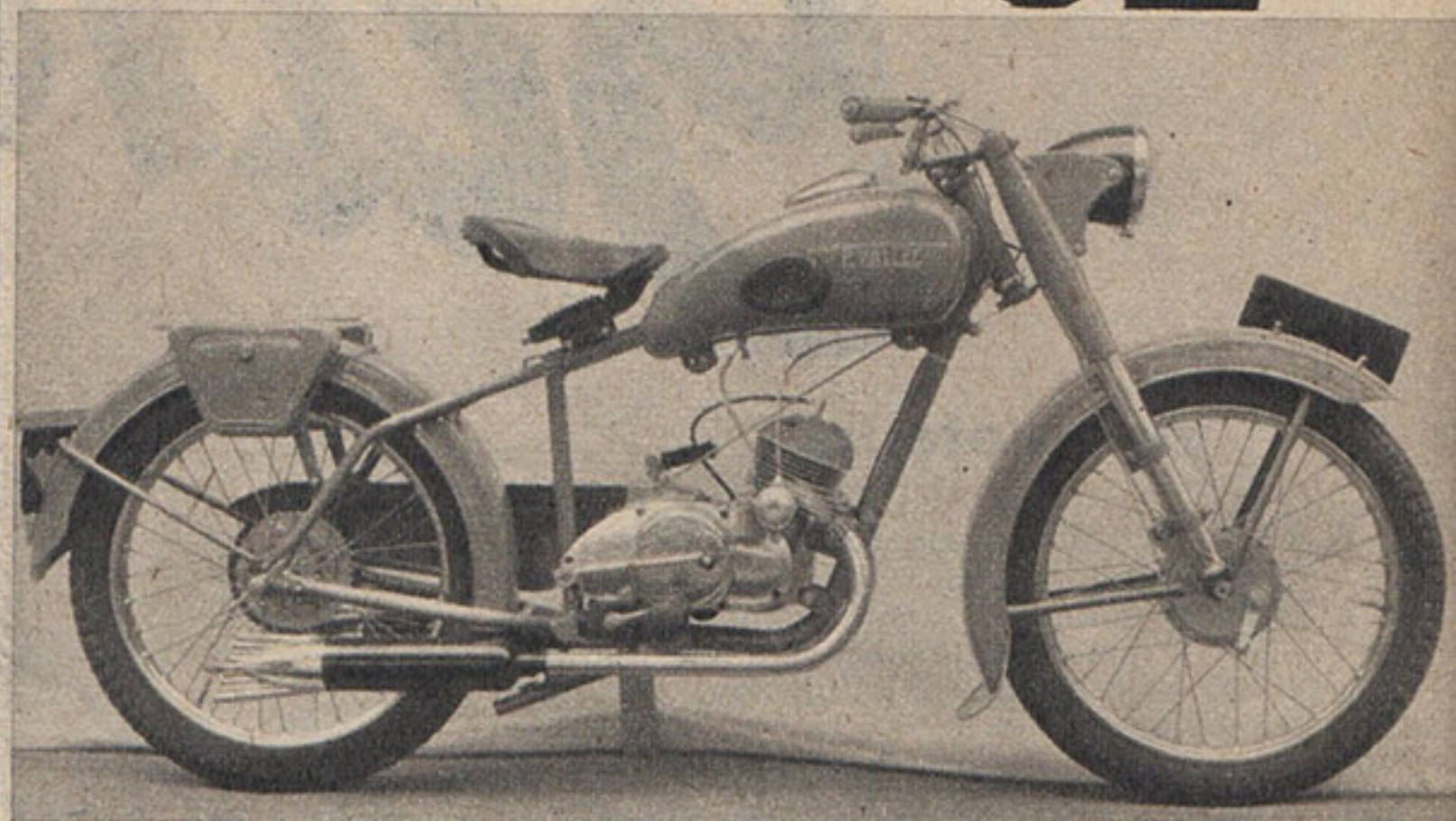
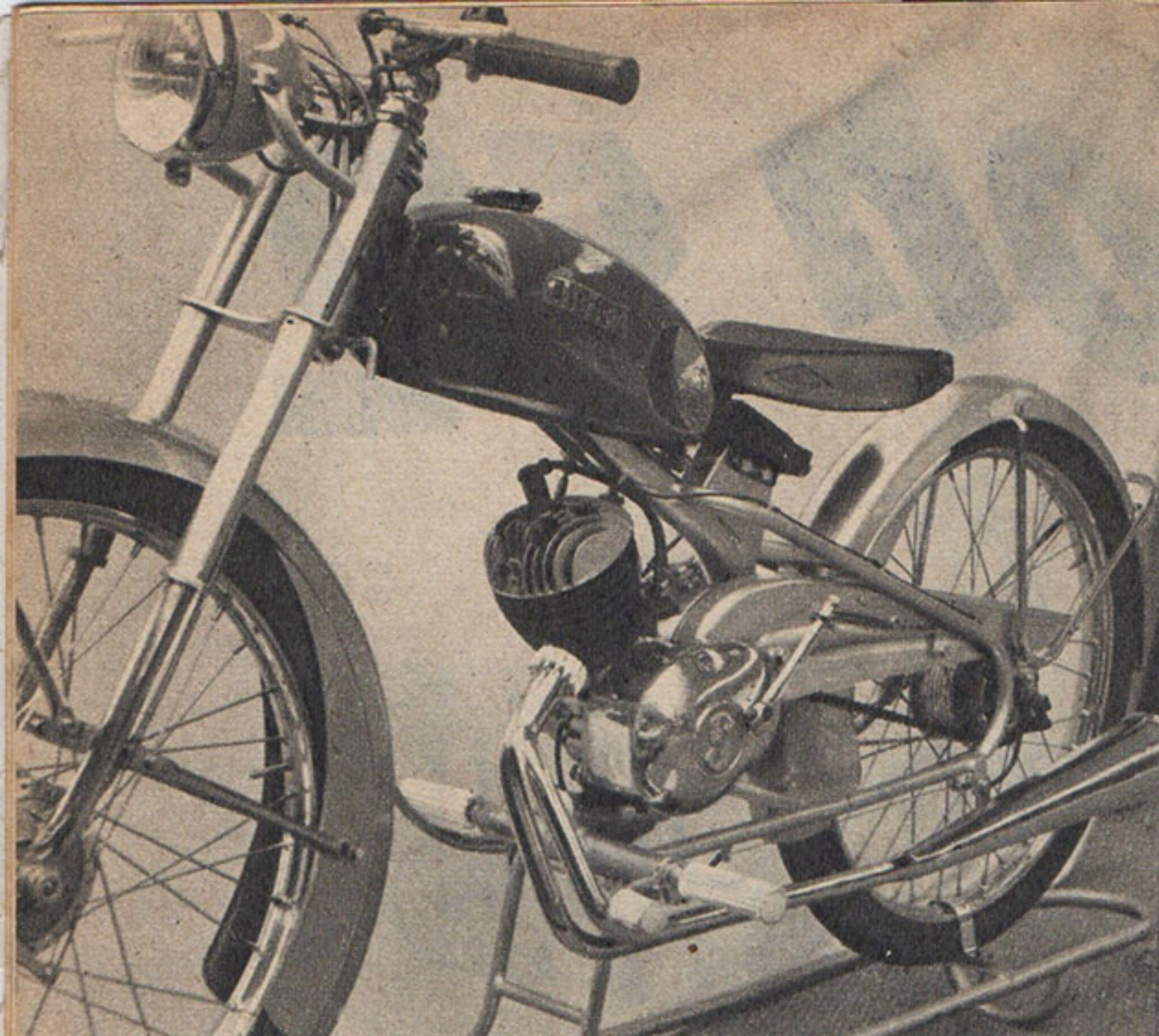
(battus en brèche par les grands: Mobylette, Solex, Motobloc, Aleyonnette, au stade cyclomoteur) afin de rechercher de nouvelles couches de clientèle.

L'initiative mérite d'être soulignée et constitue un pas vers la moto ou le scooter légers, confirmé par la vogue du 98 cmc. Sachs 2 vitesses, monté avec ou sans pédale par nombre de constructeurs. Un de nos récents éditoriaux déplorait la disparition du 100 cmc., véhicule d'élection de l'usager rural pour qui la présence de pédales conserve un effet psychologique certain quant à un éventuel dépannage. Nous en trouvons d'excellentes réalisations chez Narcisse, M.R., Siphax, Libéria, Follis, etc.

(A suivre).

Un 98 Sachs dans un cadre Follis. Suspension AR oscillante, genre parallélogramme.

Salon 52



La remarquable 100 cc. Libéria, moteur Sachs.

Le 125 P. Vallée « populaire », utilise le bloc Ydral 2 temps 4 vitesses. On remarquera le curieux dessin de la partie AR du cadre.

Les Véломoteurs 100 et 125

La catégorie 100 cmc. qui comptait déjà Terrot, Monet-Goyon et Automoto, ces deux derniers équipés de moteurs sous licence Villiers 3 vitesses, se trouve quelque peu revitalisée par l'appoint du 98 cmc. Sachs, excellent moteur dont l'importation est malheureusement fort réduite.

Narcisse, M.R., Libéria, Siphax, Follis ont réussi d'heureuses adaptations à des prix se rapprochant fort de ceux de certains cyclomoteurs sport ou grand luxe. Suivant l'utilisation future, ces vélomoteurs sont différemment traités, étant bien évident qu'il nous faut chercher auprès des petits constructeurs une esthétique agréable et une finition de bon aloi, le terme « populaire » étant par trop synonyme chez les autres de « quelconque ».

En catégorie 125, quelques nouveaux moteurs : le S.A.B.B. 125 cmc. 2 temps, 3 vitesses (monté entre autres par Arliguie, D.S. Malterre, Follis), le 125 Ultima 2 temps, encore à l'état de prototype, le 125 Sotecma également du cycle à 2 temps mais possédant 4 vitesses. L'apparence extérieure relève de la même école : carter ovoïdes, cylindre profilé.

Dans cette cylindrée, également, on enregistre une tendance très nette pour le modèle « populaire », cheval de bataille destiné à ramener à la moto une certaine clientèle effrayée par les prix prohibitifs de nos 125 classiques. Nous en trouvons des exemples chez Monet-Goyon (125 Villiers sous licence), Vallée (Ydral), New-Map (A.M.C. 3 vitesses), Peugeot, Alcyon, Gima.

Reste à savoir si l'acheteur rétif se laissera persuader, certains modèles nous paraissant... mettons rudimentaires.

Peu de changements sur les 125 courants.

Jonghi adapte sur le 2 temps, ainsi que sur l'A.C.T., la fourche à balancier avec un ressort dans chaque bras, et commercialise une version du 125 A.C.T. sans suspension AR. ni moyeux-freins. Motobécane, Terrot, Peugeot, Monet-Goyon restent fidèles à leurs modèles classiques.

Alma expose un 125 équipé d'un moteur maison 2 temps, 3 vitesses commandées au guidon, fourche télescopique et moyeux-freins Alma.

Chez Ultima, une 125, 3 vitesses à main et une 4 vitesses sélecteur, toutes deux à fourche télescopique, la suspension AR. étant réservée à la 4 vitesses. Signalons le beau dessin des moteurs Ultima, à cylindre fonte ou alu chemisé.

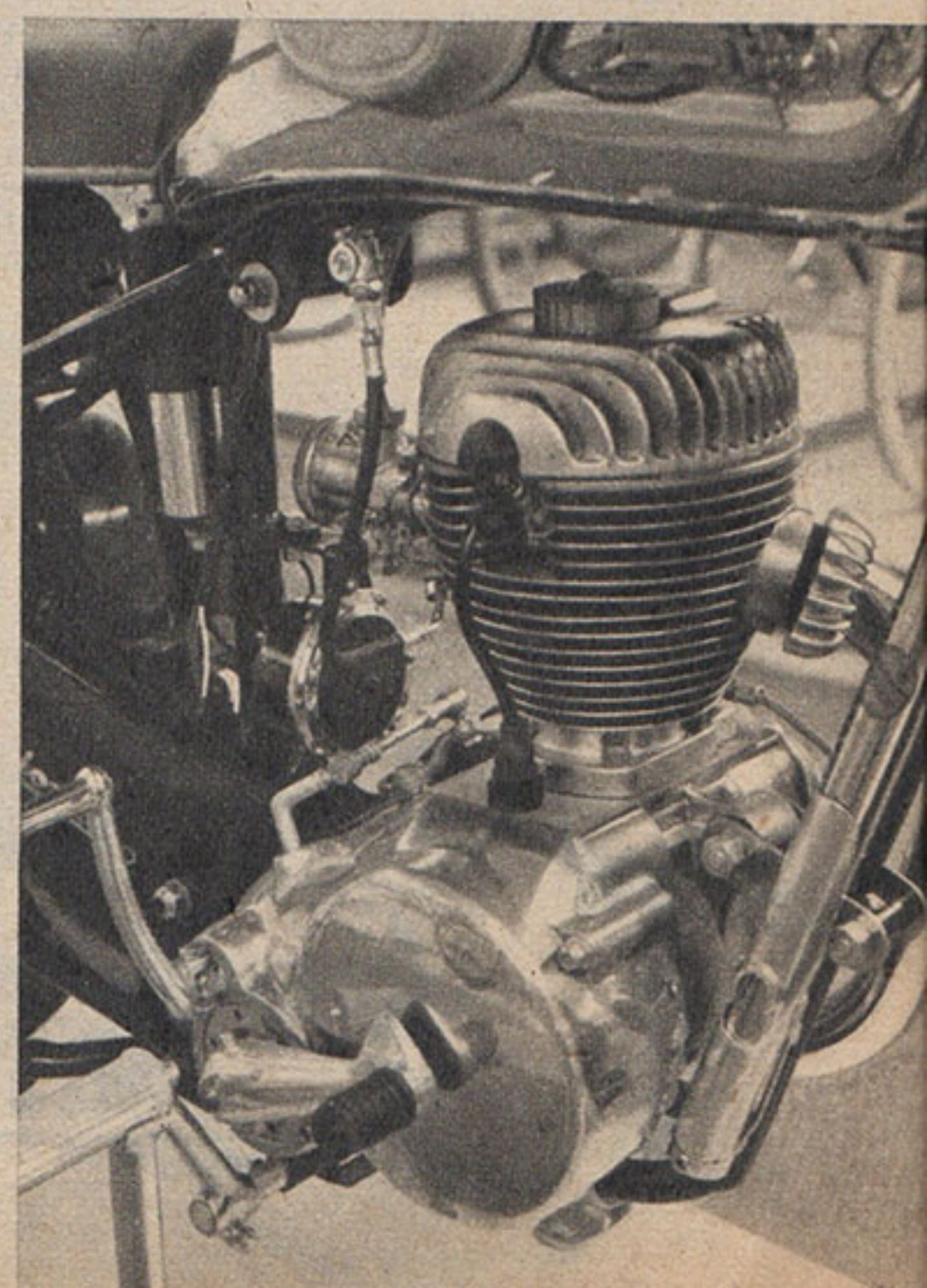
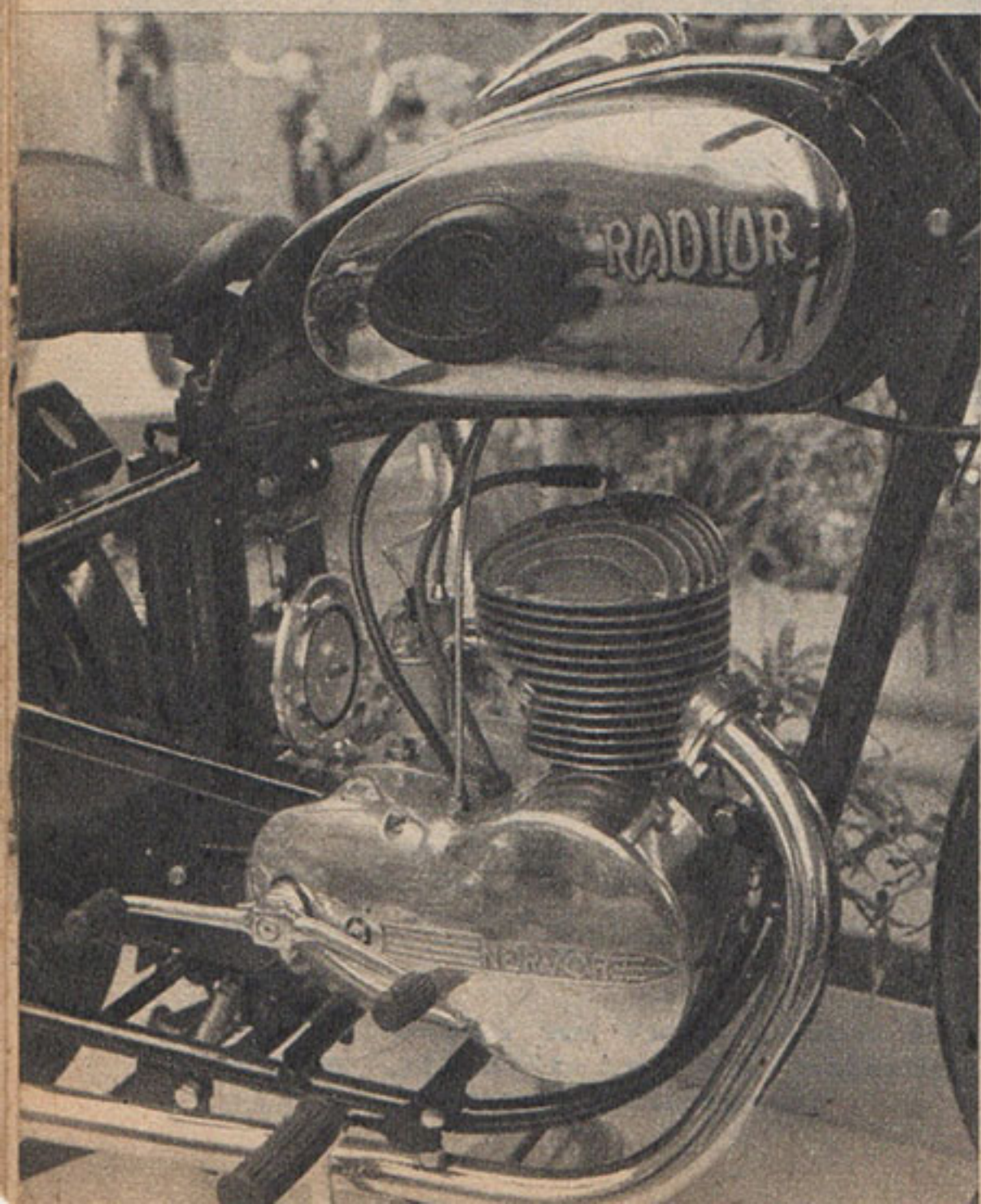
Le nouveau bloc 125 Nervor 4 vitesses.

L'A.M.C. 3 vitesses 125 ou 175 est maintenant équipé d'un sélecteur maison.

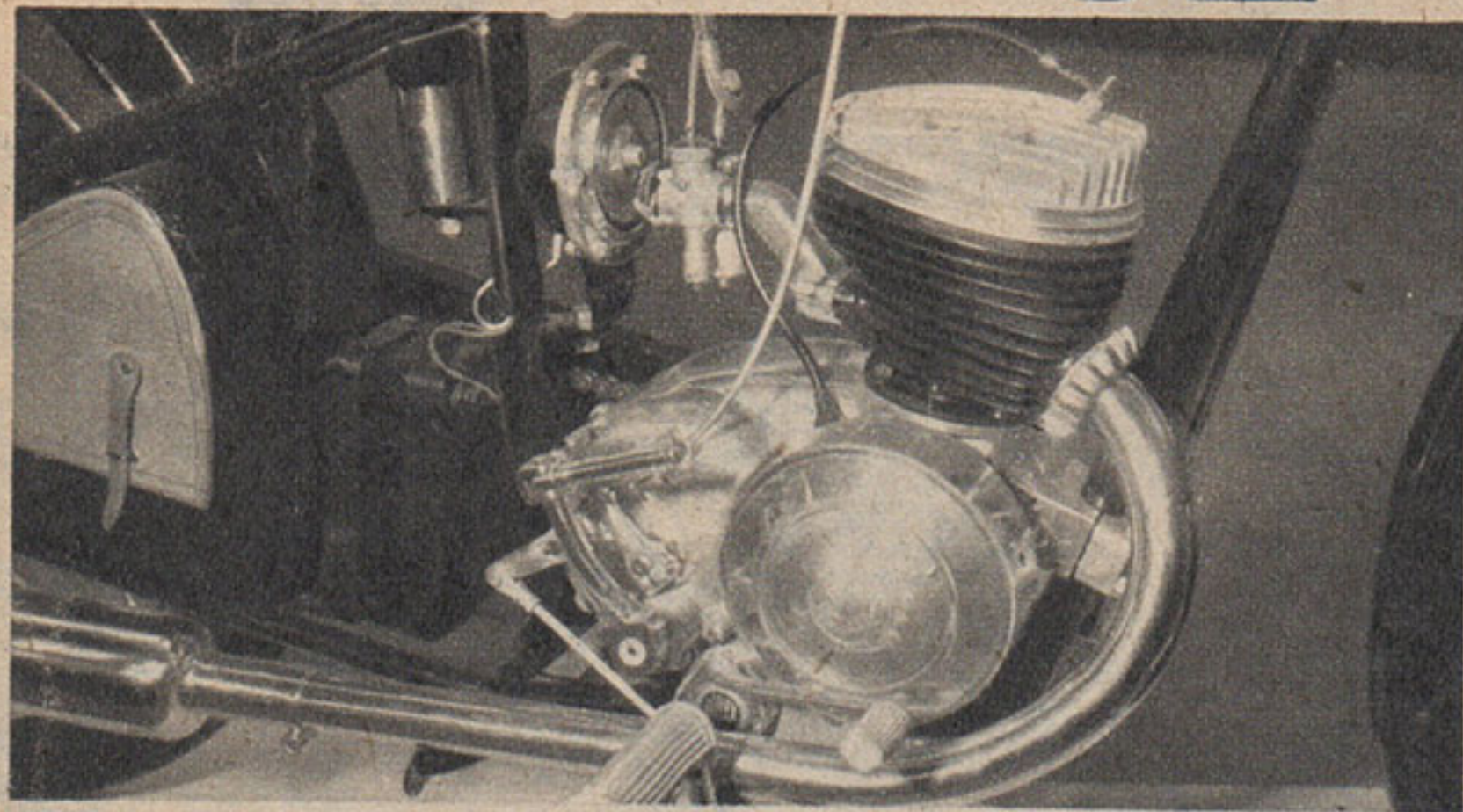
Vallée présente un 125 à cadre articulé, moteur Ydral; Alcyon, une machine équipée du nouveau Zürcher 2 temps, 3 vitesses par sélecteur, concurremment à son modèle populaire à boîte séparée; Favor, un 125 A.M.C., 3 vitesses sans suspension AR.; Guiller une gamme utilisant l'A.M.C. ou l'Aubier-Dunne, dans des cadres rigides ou munis d'une nouvelle suspension AR. oscillante; Radior un 125 à moteur Nervor nouveau modèle, 4 vitesses par sélecteur, suspension totale et moyeux-freins; Gima, un 3 vitesses A.M.C. à sélecteur et cadre rigide; Automoto deux modèles avec le nouveau moteur Aubier-Dunne monotube, dont l'un sans suspension AR.; Monet-Goyon vient au 4 temps avec un 125 A.M.C. et poursuit l'étude d'un moteur personnel.

Gnome-et-Rhône adopte la suspension AR. à coulisseaux, une nouvelle culasse genre M.V., des tambours de freins plus grands et un silencieux démontable.

(A suivre).

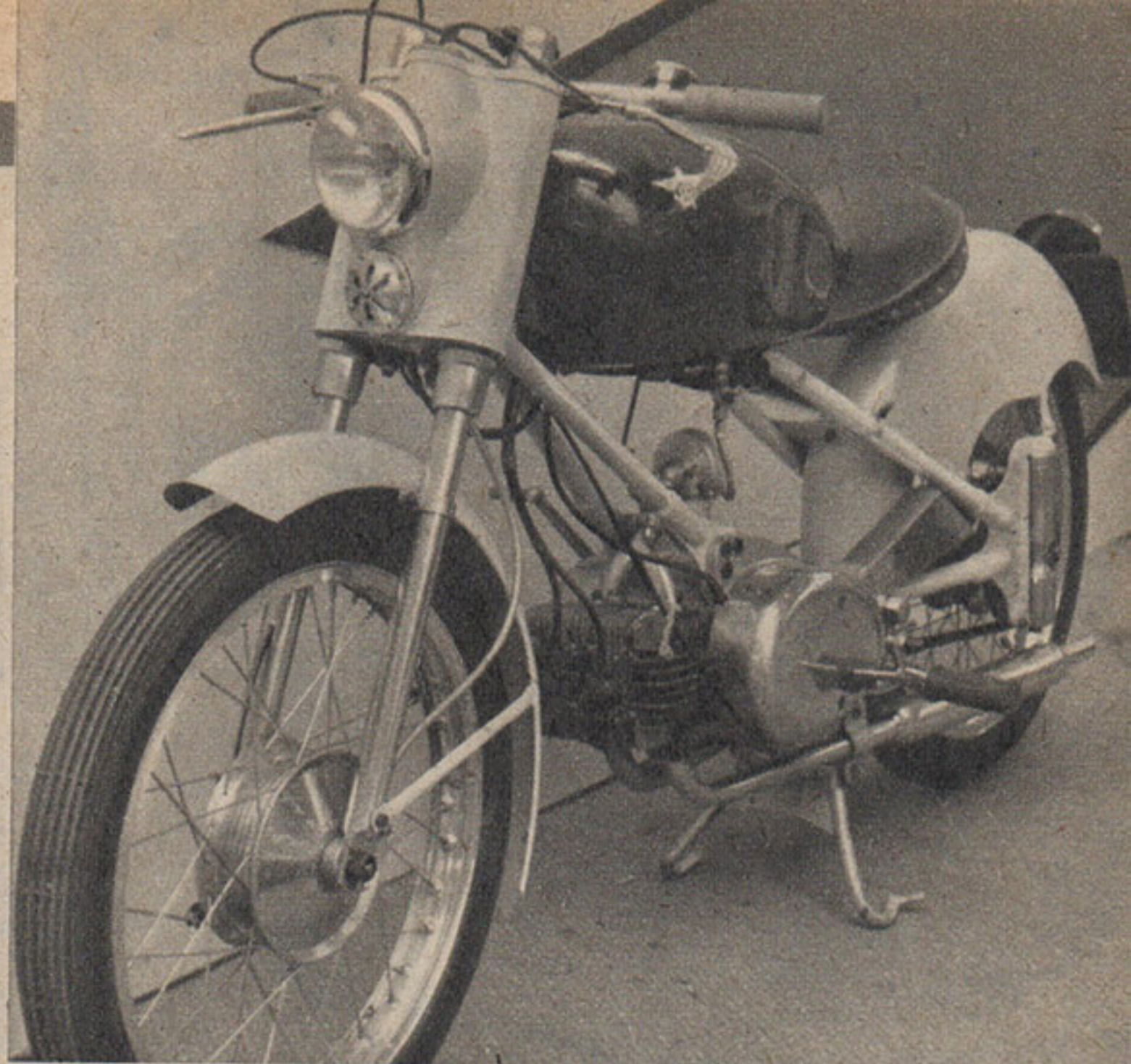


Salon 52



Le bloc Zürcher 3 vitesses et sélecteur.

La 125 Rumi, l'une des plus jolies machines du Salon.



Les Motos

Dans le domaine des moteurs, nous trouvons plusieurs nouveautés, dont le 200 Ultima, le 200 Sotecma (prototype), le 250 A.M.C., présenté par nombre de constructeurs (Guiller, D.S. Malterre, Aleyon, Automoto).

D'aspect extérieur, ce moteur apparaît très homogène et de dimensions inusitées. La commande d'A.C.T. s'effectue par chaîne et l'allumage par dynamo, batterie, et rupteur en bout d'A.C.T. Nous ne savons encore rien des performances de ce nouveau venu, sinon qu'il surclasse nettement ses rivaux étrangers... au point de vue encombrement. Les constructeurs de motos avec lesquels nous avons pu nous entretenir, nous ont d'ailleurs spécifié que la présentation de leur 250 dans des cadres de 175 était toute provisoire et qu'il leur faudrait étudier de nouvelles parties cycles en rapport avec les cotes de ce nouveau bloc.

La production A.M.C. était d'ailleurs largement représentée dans les stands, et

parmi les nouveaux utilisateurs de ce groupe moteur se remarquait Vallée, avec une 175 Sport à suspension AR. oscillante et double selle.

La catégorie 175 groupe, concurrentement à l'A.M.C., les tenants du bloc Ydral, et souvent ces deux moteurs coexistent au sein de la même fabrication. Voyons d'abord les marques utilisant l'A.M.C. :

Parmi les nouveautés, signalons le modèle New-Map 175 cmc. « type 16.000 », dénomination rappelant le voyage accompli à travers l'Europe par notre reporter J. Boucher, et un 175 cmc. 3 vitesses.

Gima présentait un cadre à suspension AR. oscillante, largement dimensionnée. Nouveaux également les moyeux-freins de 170 mm., montés sur roulements Timken.

Chez D.S. Malterre, la très particulière suspension expérimentée en course par Camus apparaît avec quelques modifications sur une 175 d'allure très « sport ». Cette suspension réalise un compromis entre le système oscillant et celui à coulisseaux, ce qui permettrait une tension de chaîne constante, et possède un débattement exceptionnel de 14 cm. Le même cadre est prévu pour la 250.

Guiller a modifié le dessin de la suspension AR. et du cadre de son modèle sport; l'ensemble est plus léger. Le réservoir est semblable à celui utilisé en course. Cette firme commercialise également un 175, 3 vitesses par sélecteur.

Citons également Aleyon, avec deux 175 en 3 et 4 vitesses d'excellente présentation, équipés de moyeux-freins; Favor, Huin, doté d'une originale suspension AR. dont les bras oscillants sont extérieurs au berceau de cadre; Siphax, très luxueux; Automoto, qui conserve la fourche à parallélogramme sur certains modèles et P. Vallée, déjà mentionné, d'excellente présentation.

Parmi les utilisateurs du 175 Ydral, nous retrouvons Vallée, avec une machine à suspension oscillante; Macquet, utilisant également des bras oscillants avec axe d'articulation sur silent-bloc; Libéria avec un modèle très soigné

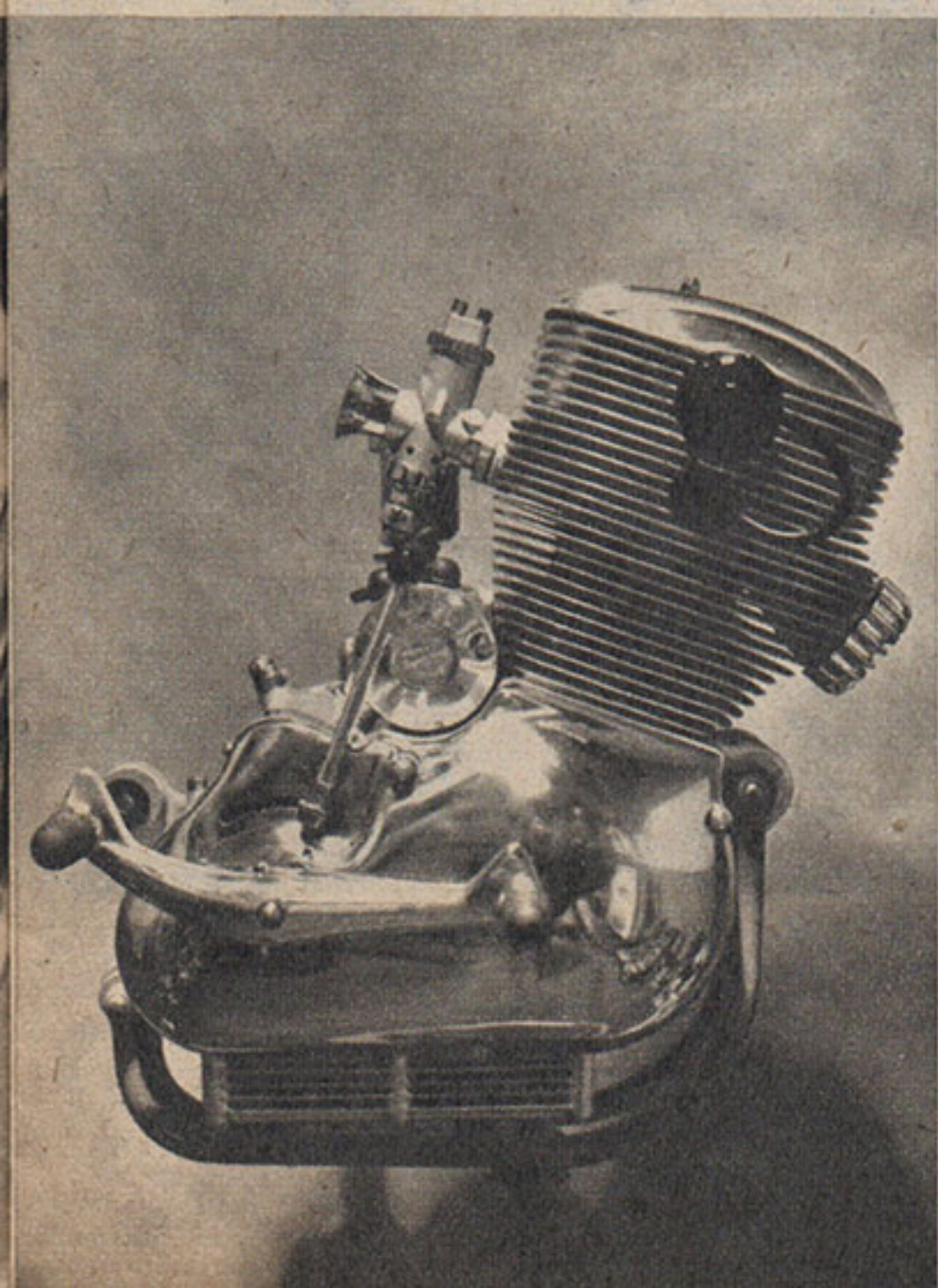
doté d'un très joli réservoir; Mercier dont ce sont les débuts en construction motocycliste; Alma dont la fourche est maintenant télescopique.

Nous poursuivrons cette nomenclature des machines françaises dans le prochain numéro et terminerons ce premier article par quelques mots sur les réalisations étrangères.

Au stand Garreau, parmi la gamme des 500 Norton latérales, culbutées ou A.C.T., trônait la nouvelle Dominator à cadre Mac Candless, dérivé du modèle compétition; cette 500 possède, certainement, si l'on en juge par les résultats obtenus en course, une tenue de route exceptionnelle. Regrettons simplement que son émail gris métallisé n'ait pas la finition, classique Norton, noir et chrome. Nous avons pu voir également la 250 Excelsior en version sport et deux carburateurs, équipée d'une selle double.

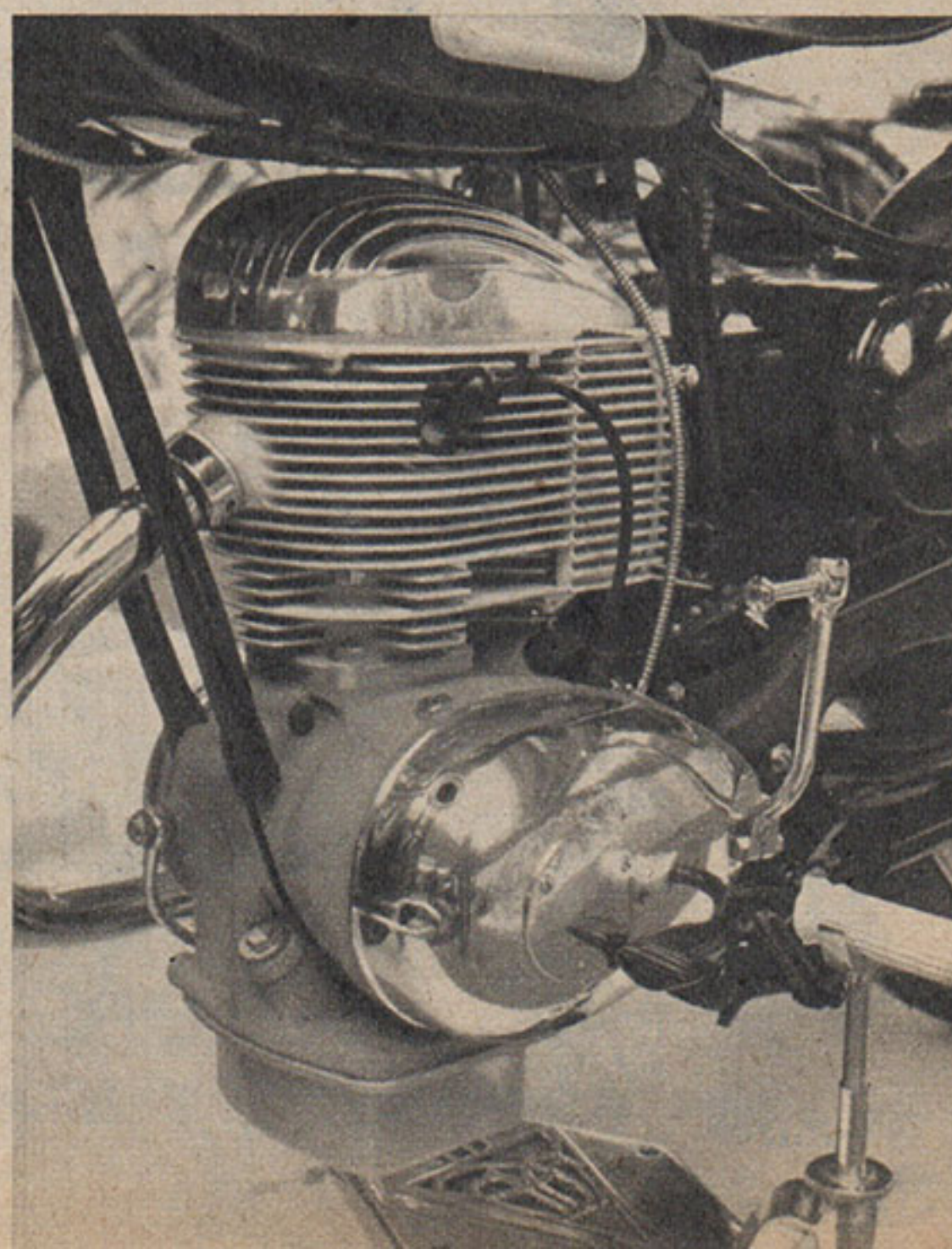
Chez Royal-Enfield, la nouvelle 700, extérieurement semblable à la 500, mis à part un moyeu-frein AV., et la 500 Bullet, constituaient les deux nouveautés intéressantes.

(A suivre).

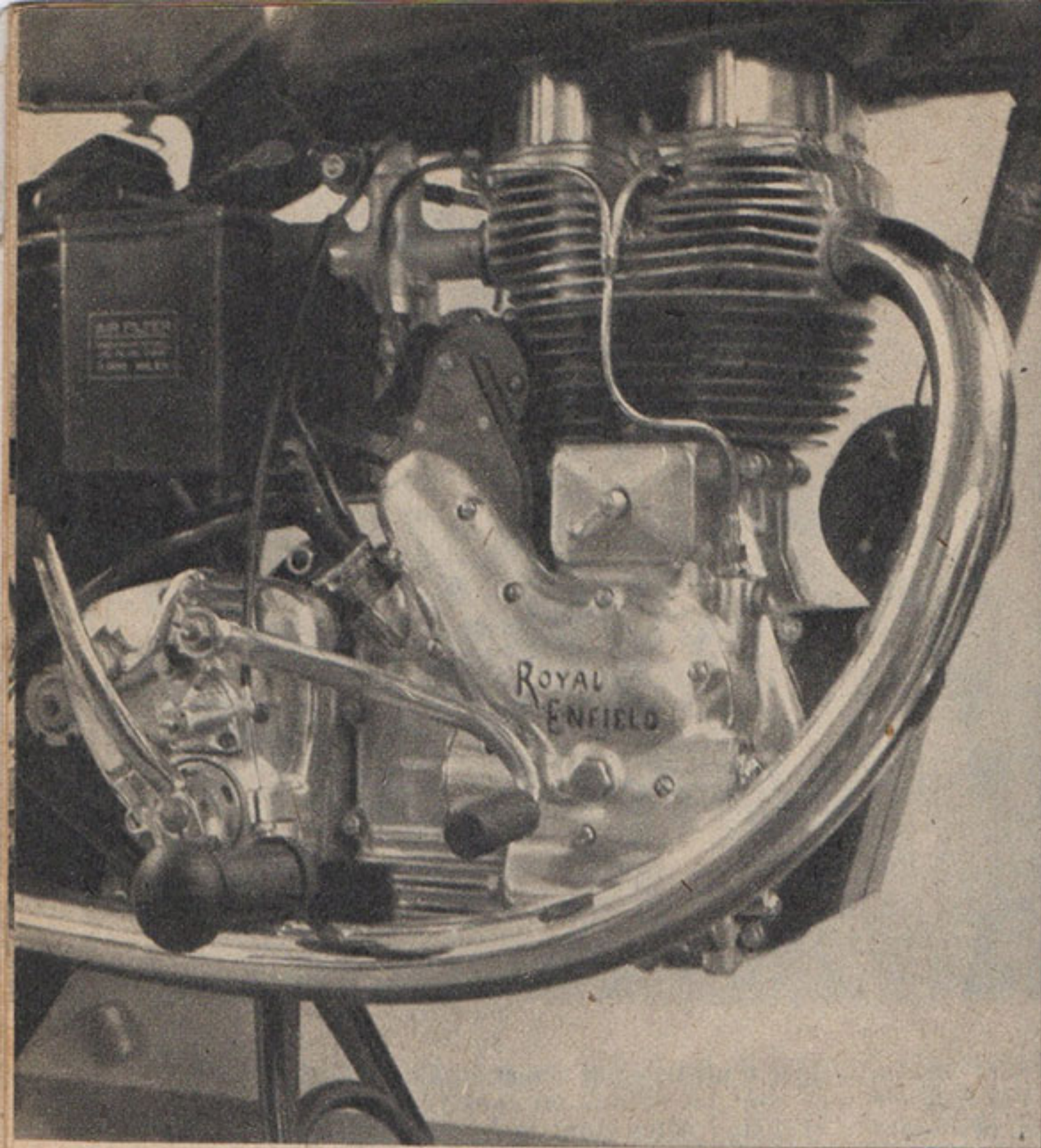


Le nouveau bloc A.M.C. 250 A.C.T.

Le 250 Terrot conserve les carter du 125, avec une réserve d'huile supplémentaire.

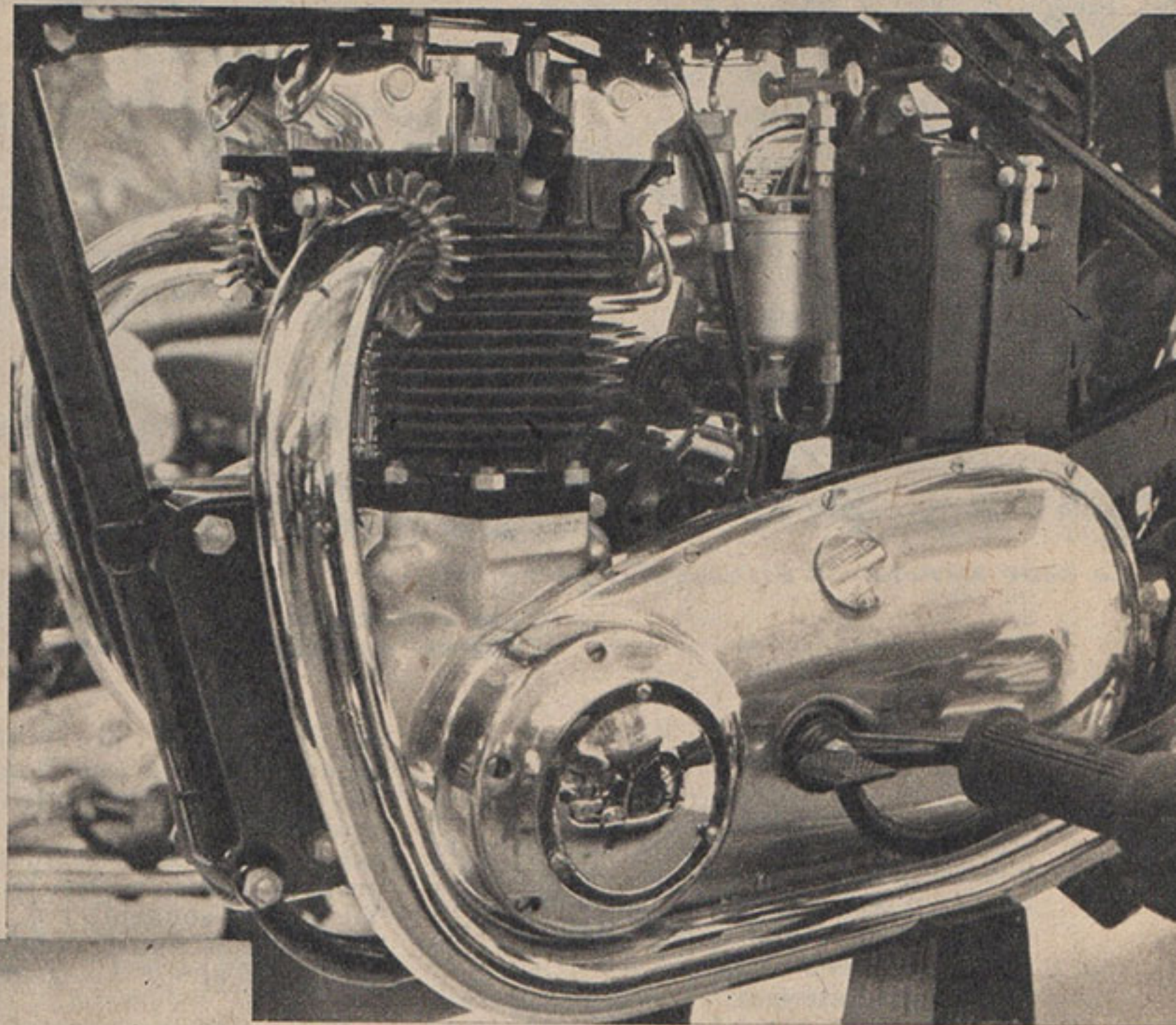


Salon 52

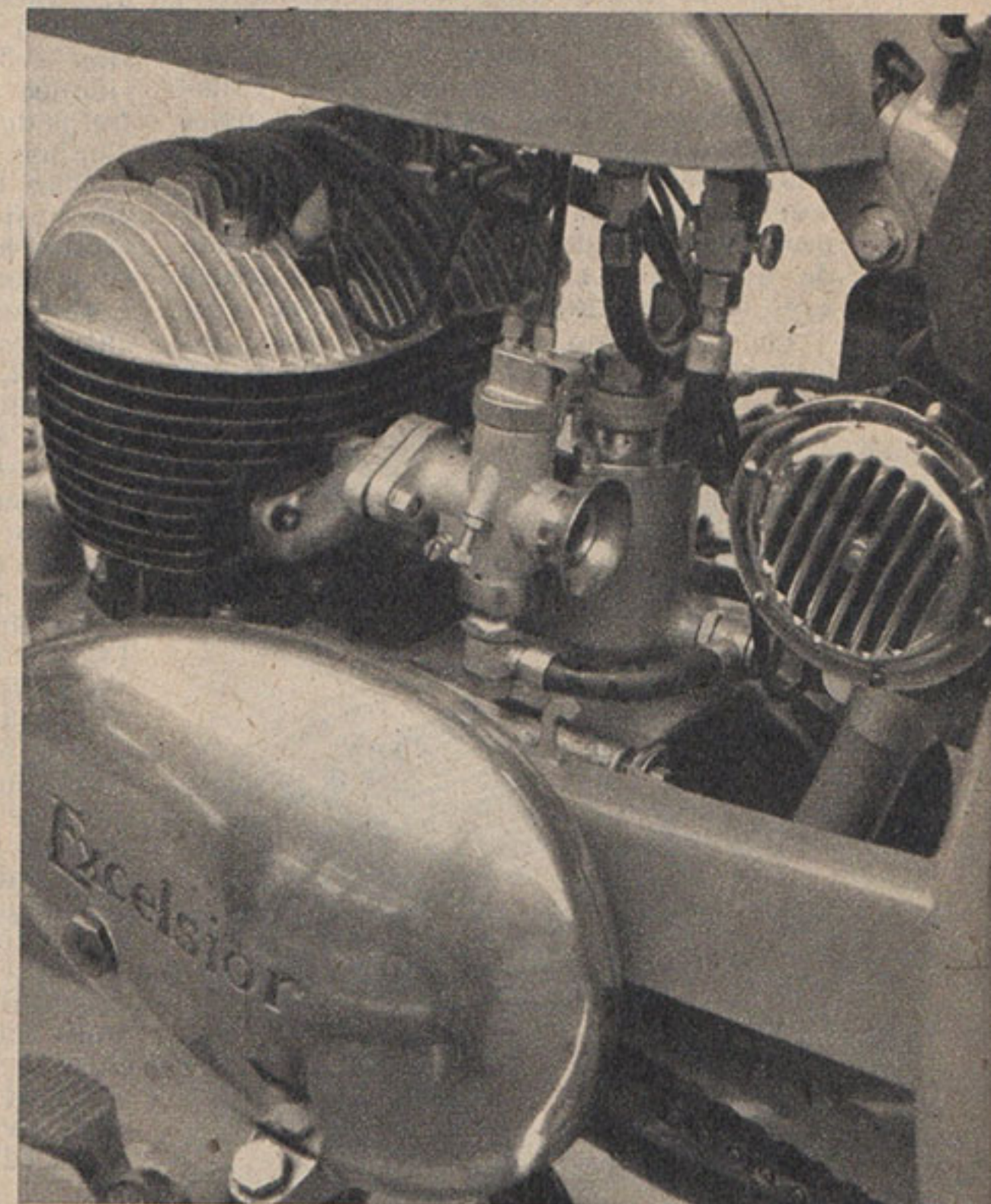
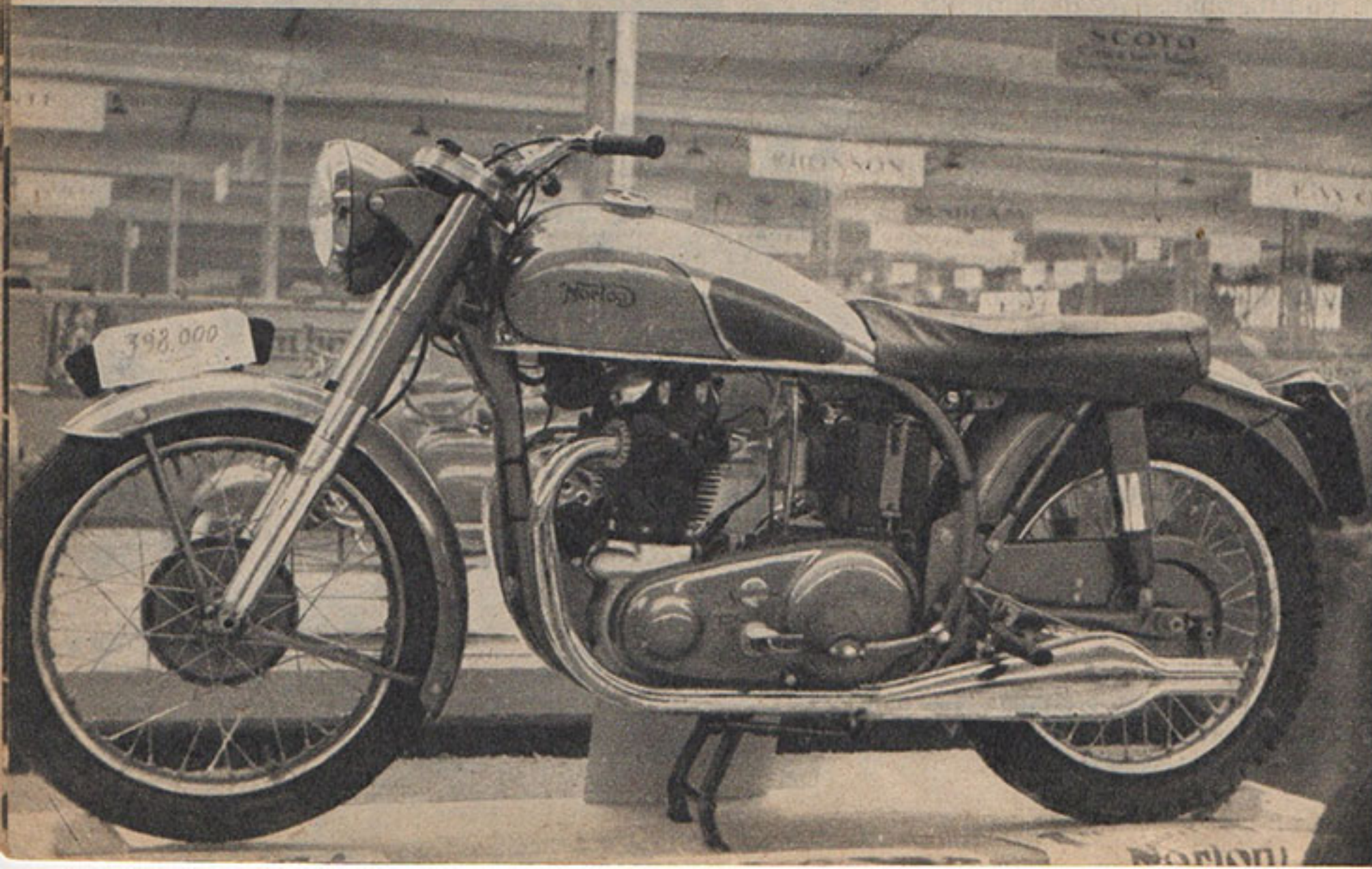
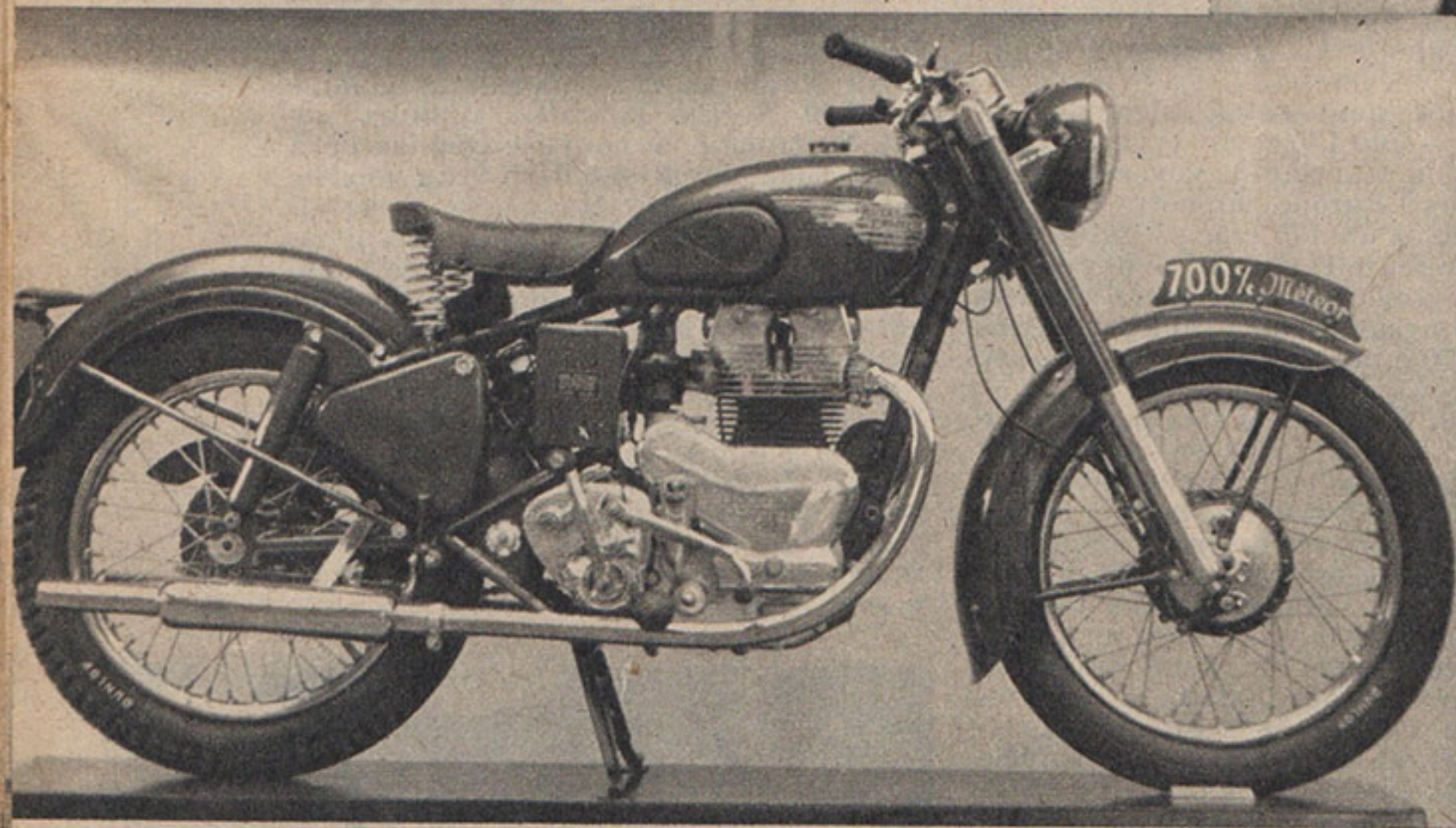


Le nouveau 500 cc. « Bullet » Royal-Enfield.

La nouvelle 700 Royal-Enfield Moyeux-frein avant.



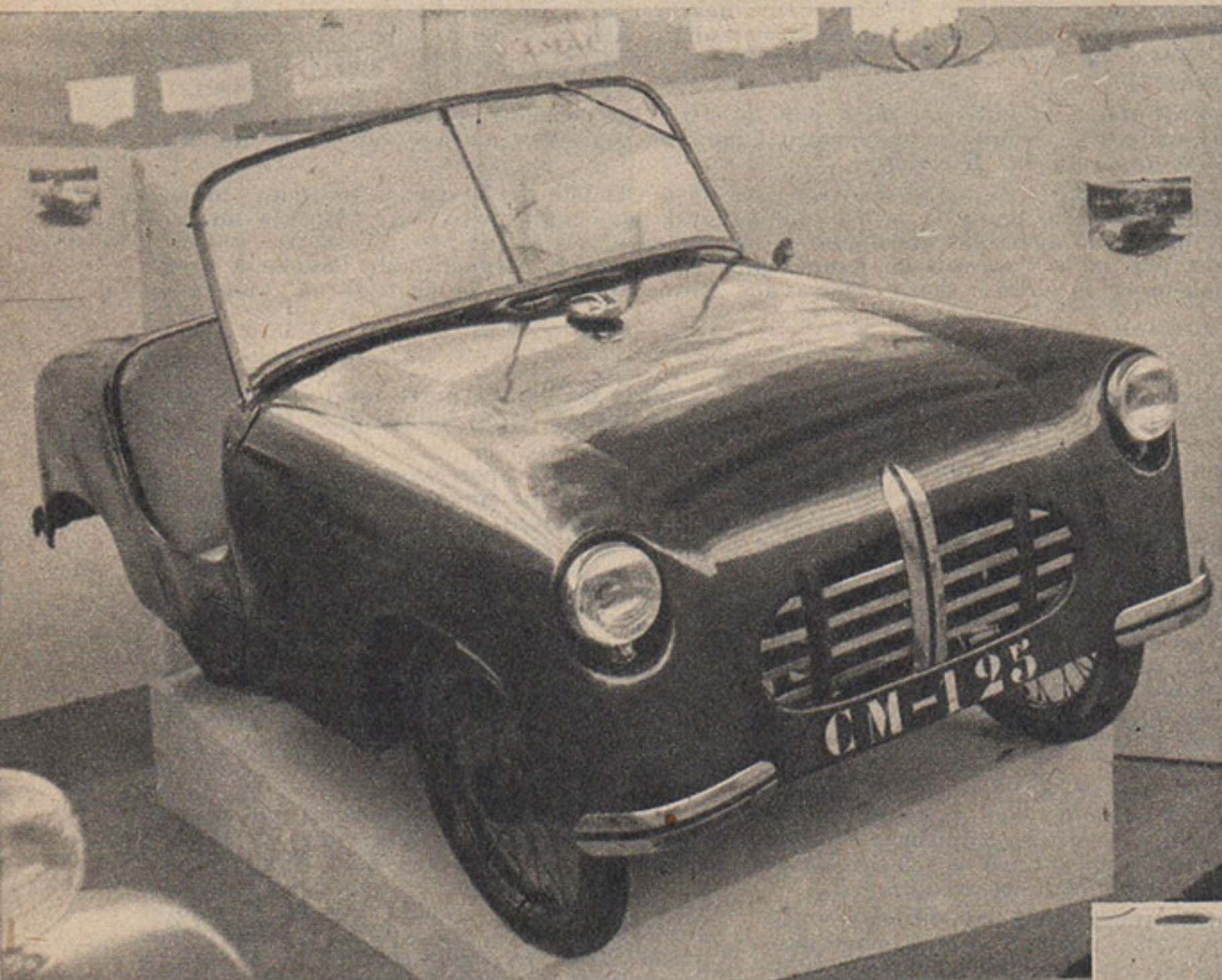
La 500 Triumph « Speed-twin » possède maintenant un nouveau mode d'allumage par alternateur en bout d'arbre et bobine.



La 250 Excelsior « Talisman » en version sport ; deux carburateur et cuve unique.

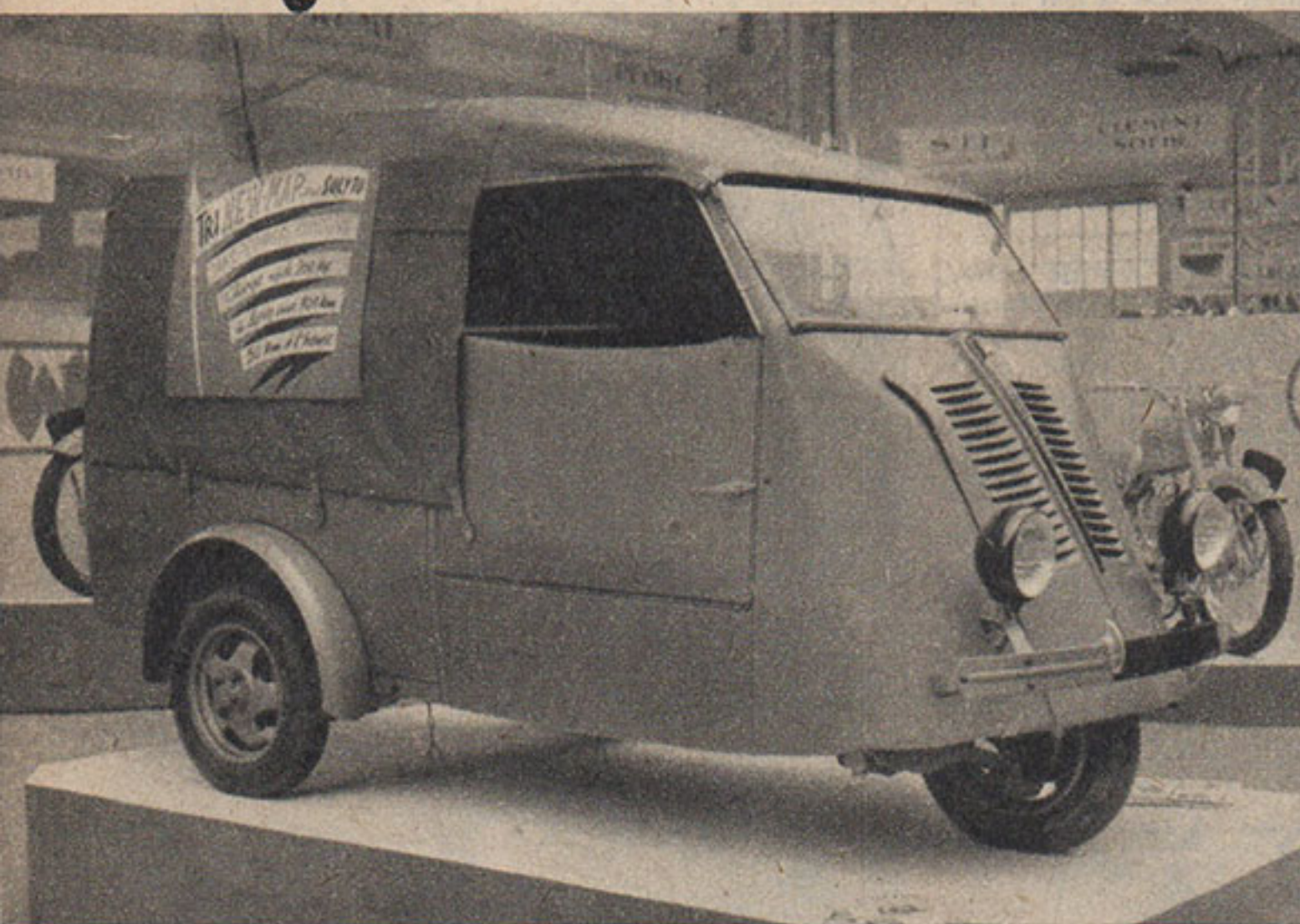
La nouvelle 500 Norton « Dominador » cadre, suspension et réservoir sont dérivés du modèle compétition.

Salon 52



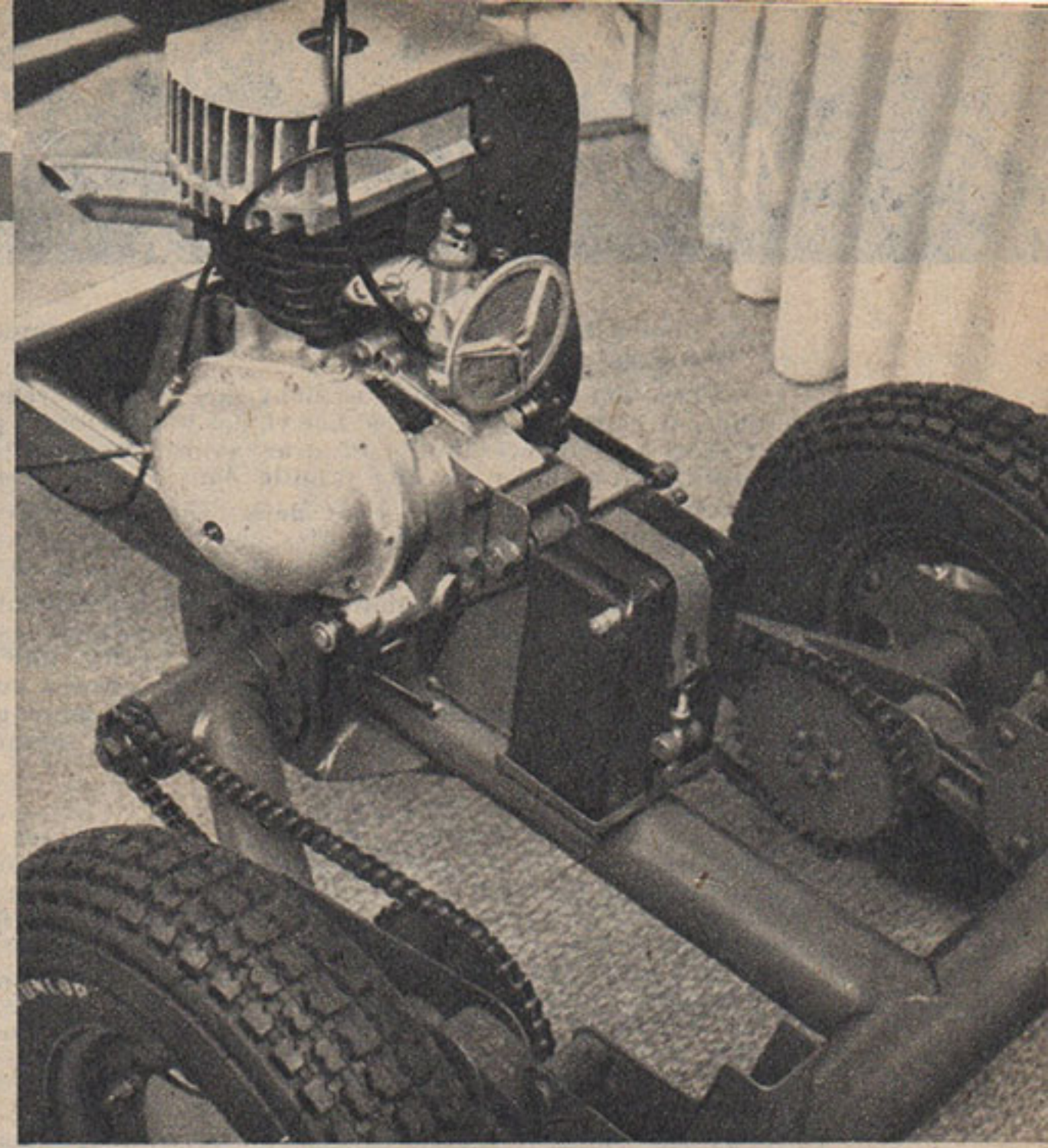
Le nouvel habillage de la voiturette Mochet.

Les Cyclocars et Voiturettes

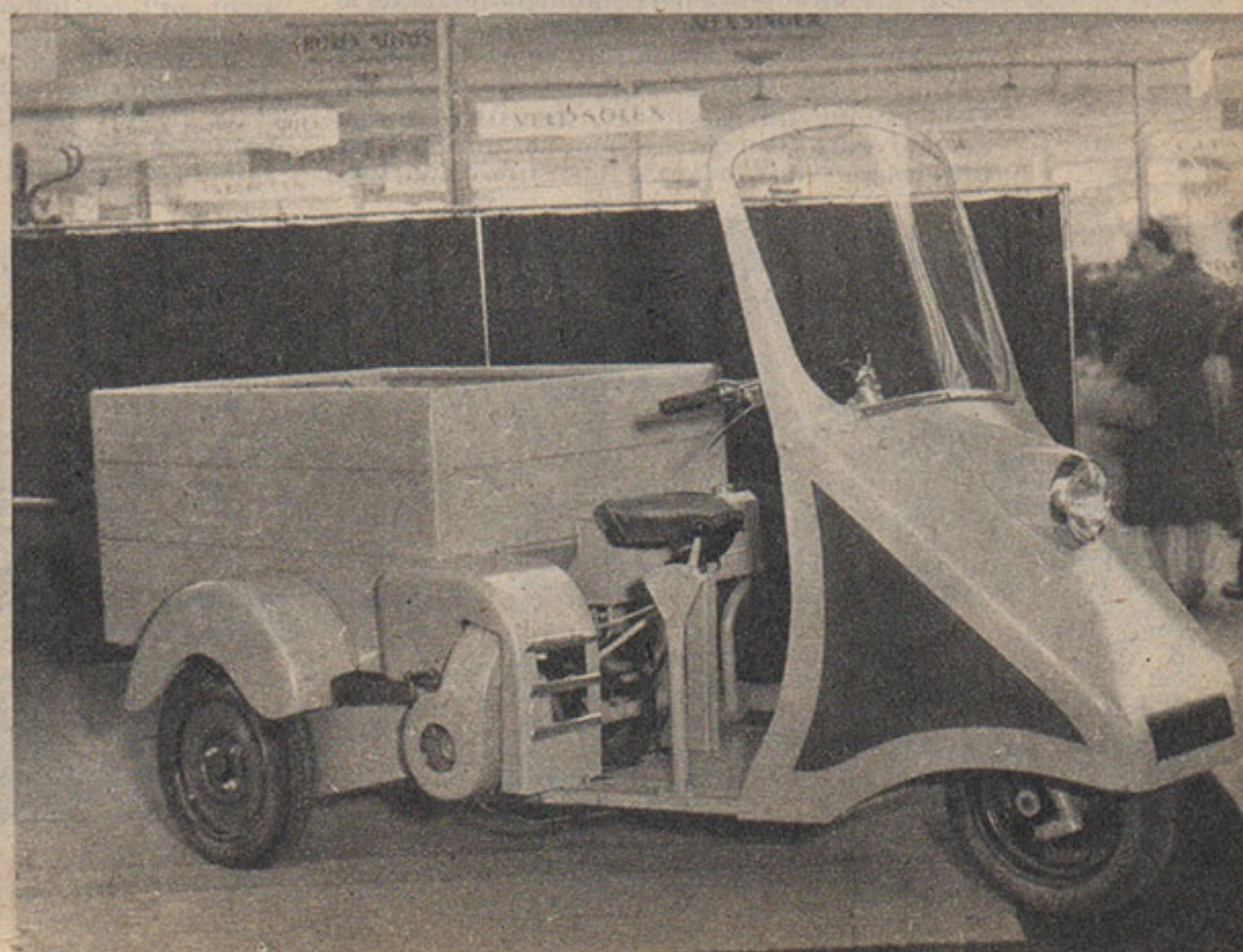
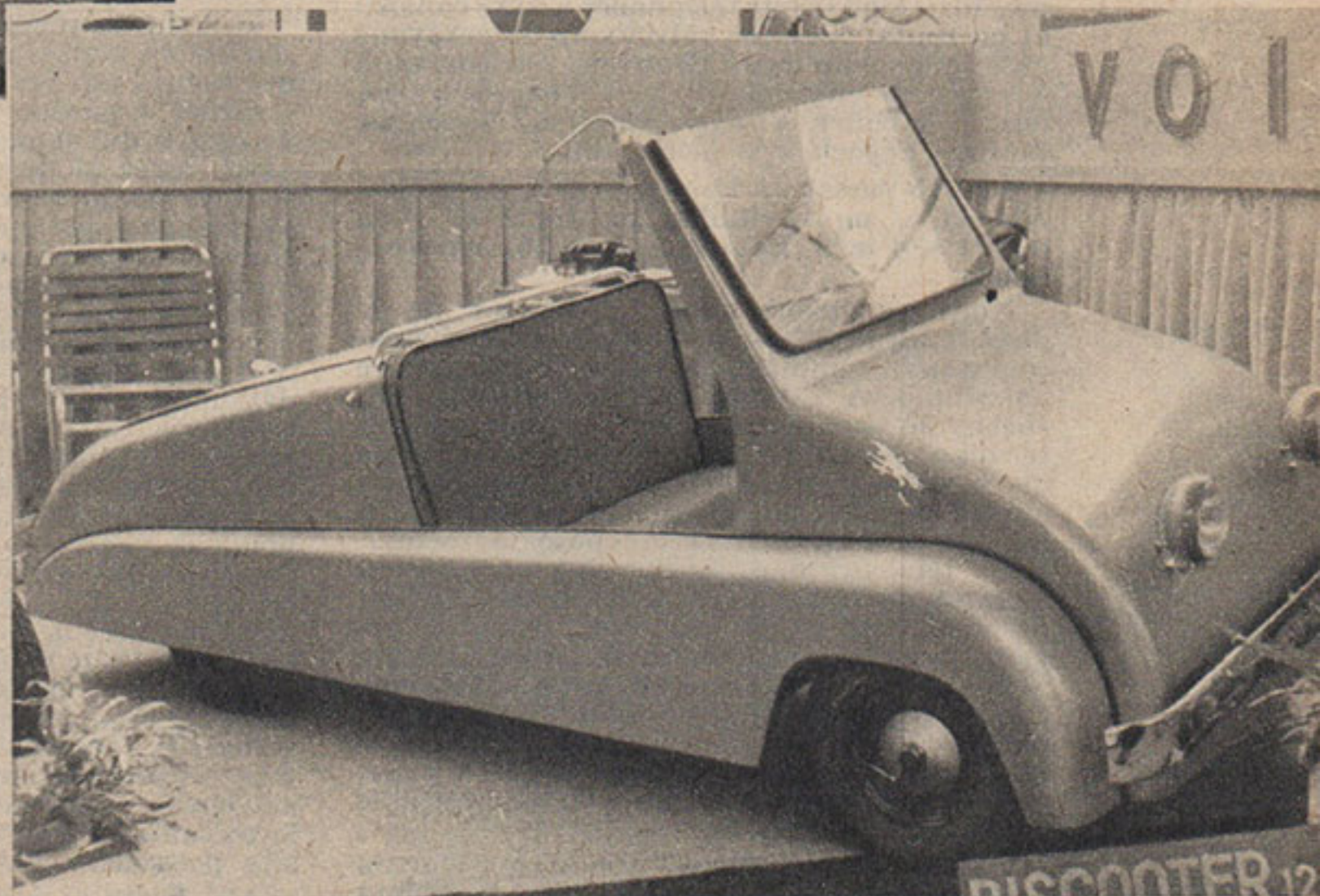


Le tri New-Map Solyto. Roue AV motrice. Moteur Ultima 125 cc. 200 kgs de charge utile. Vitesse : 50 km/h., 4 l. aux 100 km.

L'utilitaire Poinard ; bloc A.M.C. 175 cc., transmission par chaîne sur la roue AR droite.



Le bi-scooter Voisin (ci-dessous) a été pourvu d'une carrosserie, roues AR indépendantes et motrices et système de différentiel. Moteur R. 4 ventilé par turbine (ci-dessus).



MONNERET, VESPA et le CHANNEL

Depuis 1949, Georges Monneret offre chaque année au public une performance qui a pour but de faire ressortir la qualité sans cesse croissante des 125 cmc, modernes.

Les 40.000 kilomètres avaient été, pour le reporter fouteur et curieux de nature, de nombreuses occasions d'attraper l'onglée et de prendre averse et bourrasques. Les visites la nuit ou au petit jour s'imposaient pour l'information d'abord et il faut bien le dire, par camaraderie. Cet état de fait présentait un gros avantage pour le reporter au cœur sensible. Après avoir vu souffrir la famille Monneret il pouvait continuer à plaindre la dite famille dans son lit bien chaud!!!

Paris-l'Alpe d'Huez était déjà beaucoup moins à l'avantage du suiveur, aller par la route aux « sports d'hiver » vous expose à rencontrer le brouillard, le verglas, le froid, et même à sortir des virages pour pénétrer dans des épiceries accueillantes, ce qui n'est pas sans apporter une certaine perturbation dans le bon comportement des choses.

Cette année, le champion de France avait parfaitement « mijoté » son coup. La traversée de la Manche en Vespa obligeait les suiveurs curieux à emprunter le même chemin avec tous les aléas que cette tentative saugrenue pouvait apporter! Passer la « Mare » au mois de juillet, par temps calme ensoleillé, voilà une performance agréable et digne d'être retenue. Pas du tout... Notre « Jojo » a tenu à affronter une mer mauvaise. Ne croyez surtout pas qu'il s'agissait de donner plus de valeur à l'exploit... De bouche à oreille « je vous le dis confidentiellement », c'était pour empoisonner la presse. Pour bien vous faire comprendre la justesse de mon point de vue, je vous raconte illico l'histoire par le menu.

Le mardi 7 octobre coup de téléphone : « Monneret part vers 11 heures du soir pour Calais en vue de traverser la Manche sur un Vespa. » Malgré le travail à faire au Salon, coup de fil à la maison Monneret : « Vous avez une place sur le bateau suiveur. » Courageusement nous donnons notre accord. A 21 heures, ayant expédié les affaires courantes, retour à la maison. Nous mettons dans le même sac les appareils photo, le blaireau, les pellicules, le rasoir et sans avoir pris le temps de dîner, nous filons vers l'Etoile où le bar de l'« Action Automobile » nous attend, du champagne plein les coupes, pour arroser le départ de notre Vespiste.

23 h. 55. Après avoir revêtu sa combinaison Monneret tissu Boussac (notez en passant que je ne lui en veux pas encore) notre champion démarre « plein tube » sous la lumière des flashs. Prenons place dans une voiture avec notre ami Raymond qui s'arrête au premier « zinc » pour téléphoner à son « canard » et en route. Nous ne retrouvons la caravane qu'à mi-chemin entre Beauvais. On sent qu'il a vraiment envie de se f... à l'eau, il n'y va pas, il y court. Virages, montées, descentes, tout est négocié à la même allure.

1 h. 15 passage à Beauvais. 2 h. 35 arrêt à Abbeville, on ravitaille, on fume et « ça repart ». 4 h. 5, Boulogne. 4 h. 55, arrivée à Calais.

Nous pénétrons dans un hangar de la douane, et nous pouvons admirer l'embarcation qui va compléter le Vespa pour le rendre aquatique. A 5 heures les mécaniciens saisissent le scooter; à 5 h. 5 le montage est terminé. Examinons de plus près cet engin qui se présente avec deux fuselages ayant des allures de torpilles, ces flotteurs sont réunis par un pont sur lequel est posé le scooter. Deux tendeurs fixés au marchepied suffisent à maintenir le Vespa en place. La roue avant prend sa place dans un logement qui lui permet d'actionner le gouvernail. La roue arrière repose sur un galet métallique qui actionne l'hélice par l'intermédiaire d'un arbre et d'un renvoi d'angle. L'ensemble est vert métallisé et s'harmonise parfaitement avec le scooter, et même la fameuse combinaison imperméable du pilote.

Les marins du bateau accompagnateur, le « Saint-Joseph », n'ont pas l'air très chaud pour prendre le départ immédiatement, le vent souffle sur de gros nuages noirs, la mer est sinistre. Nous attendrons donc la marée.

Une petite lueur s'allume à l'horizon. O merveille, un estaminet, la petite troupe des suiveurs (la cohorte comme diront plus tard les journaux locaux), fonce bride abattue.

Nous trouvons du café et ce fouineur de Raymond revient avec des boîtes de sardines et du pain, nous partageons ce maigre butin que nous arrosons d'un grand « coup de rouge » pour bien nous mettre dans l'ambiance.

7 h. 45, les ordres arrivent, tout le monde sur le pont. Le vent souffle toujours, la mer est grise, le vent du « noroît » amène une houle qui fait tanguer les bateaux en plein port, il doit faire bon dans un lit. Monneret dit : Je pars! égoïstement, traîtreusement, dirons-nous, sans se soucier du confort des petits copains. En cinq minutes la presse est transformée en marsouin. Combinaisons, imperméables, bottes de caoutchouc, couvre-chef ad hoc, etc.

Une grue soulève le Vespa et le descend sur l'eau. Le moteur part au « quart » et Monneret qui a revêtu une ceinture de sauvetage (le pòvre! il ne sait pas nager) commence à caracoler sur la crête des vagues.

Pendant ce temps nous présentons nos passeports en haut d'une échelle qui bouge mais qui bouge, au bas de cette échelle il y a un « raffiot » pardon un chalutier (le « Saint-Joseph ») qui remue et s'agit comme s'il en avait assez [d'être dans l'eau]. Les valises sont descendues au bout d'une corde, chacun s'agrippe à quelque chose et vogue la galère. Nous croisons en sortant du port un bateau, un gros à côté du nôtre! Les marins accoudés au bastingage répondent au bonjour de Monneret (qui s'est déjà intégré dans son personnage de navigateur) par un hochement de tête désapprobateur. Hum! comme on dit sur terre, y aurait-il de l'eau « dans le gaz ». Très courageusement, les photographes, les cinéastes écartant les jambes pour faire face au roulis, mitraillent consciencieusement notre nouvelle vedette ondine qui essaye de conserver la ligne droite à grand renfort de coups de guidon. Il a même le front, cet insolent! de se plaindre de la chaleur. C'est à partir de ce moment que nous avons compris dans quel traquenard il nous avait attiré. Le soleil commence à se montrer, le « Jojo » a toutes les veines. Il commence même à se payer notre tête, les sourires larges comme des parapluies au départ, commencent à se figer en rictus, le mécanicien chef vient de payer son tribut aux poissons.

A 9 h. 30 ravitaillement. Ça remue tellement qu'il est impossible d'aider notre champion qui est obligé de descendre de sa selle et de faire lui-même sa petite cuisine. Ah! le trou de remplissage paraît bien petit, et ce damné esquif qui « fout le camp » à droite, à gauche, mais jamais tout droit. Tenant le guidon d'une main et le bidon de

mélange de l'autre notre loup de mer arrive à ses fins : 2 litres dedans et 3 dehors! « Et ça repart ».

9 h. 45 nous apercevons les côtes d'Angleterre, au même moment le scooter s'arrête. (En réfléchissant c'est encore un coup monté contre la presse). Il s'arrête dans une zone dont le nom m'échappe mais qui, par son manque de profondeur, crée une agitation pour le moins intempestive. Et c'est là, que le calvaire commence.

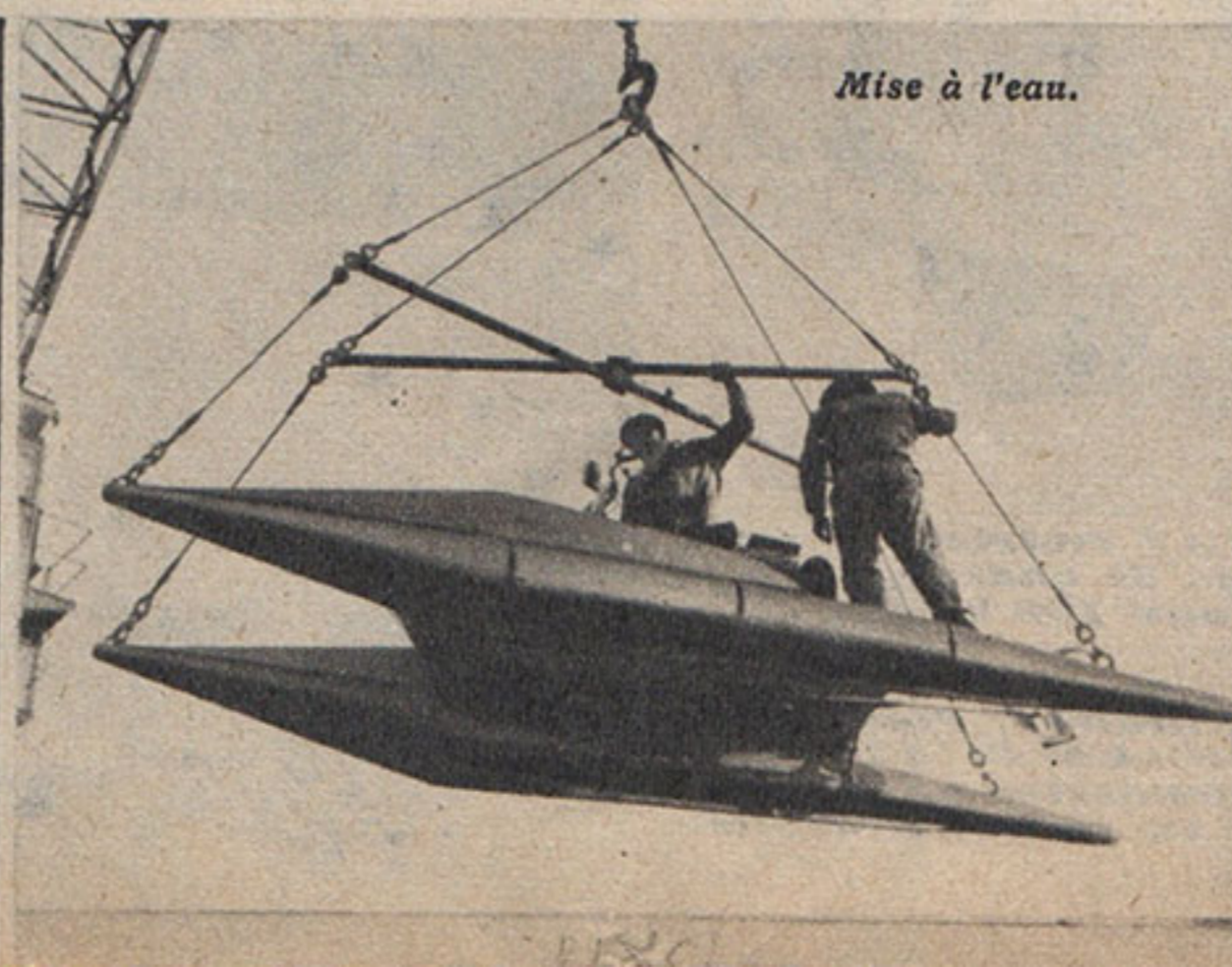
J'avais oublié de vous dire que nous avions à bord un commissaire de la F.F.M., ce commissaire, tout de poils vêtu était excessivement correct, bien élevé et charmant, mais, ne transigeait pas sur le règlement. Tant que le bateau scooter ne serait pas réparé, ou l'ordre de retour donné, interdiction de bouger, ce qui somme toute, était une plaisanterie à dégoûter les honnêtes gens. Pris par une samba désordonnée : en avant, en arrière, à droite, à gauche, le chalutier et le scooter après bien du mal, des gaffes et de bons biceps purent s'aborder, Monneret monte à bord, et l'on réussit à hisser le scooter sur le pont. Les mécaniciens constatent que l'hélice est tordue, elle a dû rencontrer une épave flottante, changeons l'hélice, mais l'on s'aperçoit que le galet ne fait pas tourner l'arbre. A ce moment précis le « sous-chef mécanicien », qui se rendait au chevet du « chef mécanicien », qui, surmontant son mal de mer voulait voir la pièce à conviction; le sous-chef incline le torse par dessus bord, le tournevis de la main droite et l'hélice de l'autre, commence à appâter comme pour une pêche au lancer. Malgré toute sa vaillance notre mécano abandonne aux marins du « Saint-Joseph » la fin de l'inspection. Les braves gens ayant le pied marin et pour cause, ne se pressent pas, travaillant méthodiquement pendant ce temps. « O Volupté! » notre Jojo se penche également par dessus bord. Dieu punit ce mécréant qui entraîne la presse sur cette galère, mais la dite presse par contagion, par émulation, s'écroule dans tous les azimuts. Ce n'est plus un chalutier c'est le radeau de la Méduse.

Les photos parlent mieux que le signataire de ces lignes qui, après avoir fermé l'obturateur de son appareil ouvrit le sien pour se mettre à l'unisson, et s'abandonna à des hoquets qui n'étaient pas symboliques.

Heureusement ou malheureusement, nous ne savons plus très bien distinguer le mal du bien, l'hélice en se bloquant avait brisé les clavettes de l'arbre, la réparation étant impossible sur mer, nous virâmes de bord. Les côtes de France n'en finissaient pas de se rapprocher en entrant dans la rade, un



Départ de l'Etoile.



Mise à l'eau.



En scooter sur la Manche.

La famille Monneret : Jean observe la mer avec un intérêt évident.

Les Actualités en méditation.

Le radeau de la Méduse.

sourire général détentit les faces un tantinet « verdouillades », je dois dire que les opérateurs avaient conservé un teint du plus beau rose, ainsi que notre ami Fraichard. Quant à ce coquin de Raymond il exultait littéralement, le chemin de retour lui donna l'occasion d'exercer sa verve sur tous ses compagnons de voyage.

Le débarquement se fit sans tambour ni trompettes, chacun prenant un petit air heureux et modeste. Ce petit air réjouit se figea instantanément quand les dirigeants de l'expédition demandèrent à la presse (toujours cette pauvre presse!) d'attendre pour s'esquiver le résultat des délibérations.

Moralité : « Ça repart » à 5 heures. Un vent de panique s'insinue dans les rangs des suivants, les mines s'allongent, les teints se replombent. Ouf, ce n'est que gaudriole, Monneret repartira demain matin vers 8 heures. Quelques confrères pressés prennent le départ immédiatement pour Paris, nous autres les stœiques, les dévoués, les moutons de Panurge, nous nous hâtons vers l'hôtel où un déjeuner suivi d'une bonne sieste nous remettent dans le « mouvement en avant ».

Le mercredi matin, rassemblement à 7 heures, tout le monde est d'aplomb, l'œil clair, reposé, chacun se remplit consciencieusement l'estomac (à toutes fins utiles), Gaumont-Actualités et moi sommes allés chez le pharmacien acheter des cachets anti... (à toutes fins utiles, n'est-ce pas), regonflée à bloc la caravane s'ébranle. Même processus, nous sortons du port accompagnés par un petit cotre anglais qui fait demi-tour dès que les vagues deviennent trop grosses. Le Vespa a son ronronnement régulier, Jojo sourit en montrant toutes ses dents, il a un petit chic pour lever le bras et faire des petits signaux qui doivent vouloir dire : « Bonjour, c'est moi qui m'v'la ». Il pilote son « truc », je ne sais plus comment le nommer, avec une maestria et un contentement de soi-même!!!... il se permet même des écarts, se baladant à 300 mètres du bateau, on sent que c'est un « coup » à nous emmener à New-York l'année prochaine.

Les flotteurs doubles tiennent admirablement la lame. Notre bateau roule et tangue, embarque l'eau à babord et à tribord, par contre le scooter est animé de petites secousses sèches qui ne donnent même pas le mal de mer. Notre champion prend son air le plus goguenard pour venir narguer « la presse » en l'occurrence c'est Raymond qui avait si bien tenu hier, qui fait les frais. L'œil éteint, il commence à crachoter. « J'ai mal au foie », dit-il. Je crois qu'il a du avaler un petit serpent de mer avec son café ce matin (encore un coup de Monneret) car nous voyons le marin se précipiter avec un seau d'eau pour laver le pont.

Le sacré Jojo qui ne sait plus quelle pose plastique prendre sur son Vespa rit aux anges.

Nous revoyons la côte anglaise, ravitaillement exprès (2 litres dedans, 3 dehors) le Vespa consomme très peu, de vagues en vagues, après plus de cinq heures de traversée sans encombre, nous voyons une vedette anglaise chargée de photographes et de cinéastes venir à notre rencontre. D'un geste olympien Monneret salue ces nouveaux venus qui le mitraillent à bout portant, notre champion met toute la vapeur pour débarquer à Douvres où un accueil chaleureux lui est réservé.

Les formalités de douanes accomplies. La Vespa dont les flotteurs suivent en camion, se dirige sur Londres et c'est à plus de 60 kilomètres-heure de moyenne que nous atteignons la gare de Grosvenor.

Le lendemain conférence de presse, l'ensemble est exposé dans un magasin où il obtint un succès mérité. Petite promenade dans Londres et retour à Calais et reprenant son scooter c'est au tour de Monneret de souffrir. La presse voyageant dans de confortables voitures ne sent nullement les atteintes du froid et jusqu'à Paris, toujours à plus de 60 kilomètres-heure de moyenne, le scooter Vespa ramène son virtuose conducteur. De retour à son point de départ, le micro de Radio-Luxembourg fournit encore à notre champion le moyen de se moquer de ces pauvres journalistes. Notre mansuétude étant sans égale, nous essayerons tout de même de dégager la leçon de cette épopée.

Le moteur du Vespa actuel correspond à un moteur de course d'avant-guerre sans en avoir la fragilité. Le perfectionnement est tel qu'il apparaît tout à fait normal de faire Paris-Calais aller retour à près de 62 kilo-

mètres de moyenne, et de tourner à plein régime en seconde pendant cinq heures et quart pour traverser la Manche.

On peut constater premièrement que grâce au refroidissement par turbine le moteur n'est jamais en difficulté, et deuxièmement que le carénage met la partie motrice totalement à l'abri des projections d'eau.

Nous avons dû noter avec plaisir que la machine était strictement de série, seule la carburation était réglée impeccablement. De plus cette tentative était contrôlée officiellement par la F.F.M.

Rendons hommage à Georges Monneret et à la maison Vespa pour la ténacité et le courage de l'un, pour l'esprit sportif et les productions de qualité de l'autre. Mais que nous réserve une telle association pour l'année prochaine?!!!

A. NEBOUT.

Présentation du véhicule à la presse anglaise.

Arrivée sur les côtes anglaises.

Je le jette, le bidon?...



AS étonnant que ces pauvres bovidés cherchent à se venger des hommes par ailleurs. Les routes à grande circulation sont assez bonnes en Espagne; la nuit est tombée depuis longtemps, et je roule encore. Mais quel est ce trait noir sur la route? Une chaîne? Une chaîne tendue dans l'obscurité! Simultanément: gaz coupés, freins bloqués, vitesses en bas! Le phare juste avant de s'éteindre fait briller quelques rails. Un passage à niveau fermé et non éclairé! Les pneus mordent mal cette portion de route non goudronnée et à toute allure la machine dans l'obscurité totale percute violemment la chaîne de sa roue avant.

Le choc est plutôt rude mais nous nous retrouvons indemnes au milieu des voies! C'est la chaîne barrant la route qui a été brisée par la machine restée instinctivement bien en ligne pour aborder l'obstacle. Je ne mois pas une seconde, me reculant dans le noir précipitamment et à tout hasard sans même descendre de machine, quoique n'ayant pas entendu ni vu le train qui se précipite furieusement à l'endroit évacué à temps. Tellement à temps que, semblable à un monstre aux fauves crachant sa chaude haleine, la locomotive secoue l'équipage d'un brûlant remous. L'action a tellement concentré la pensée que je n'ai pas eu le temps d'avoir peur. Mais maintenant seulement la frayeur gagne le cœur à retardement alors que tout danger est écarté. Une pensée emplie de douce gratitude s'exhale avec émotion vers notre Madonina des Centaures... une fois de plus! Quoique accaparé par une salutaire méditation, la leur s'échappant des wagons qui font trépidier le sol me fait remarquer au travers de leurs intervalles une vieille femme qui gesticule de l'autre côté du train. Celui-ci s'enfuit en emportant enfin son cadencé vacarme dans le néant, non sans me fixer longuement d'un oeil rouge.

La vieille femme très agitée s'élançait vers la moto en criant. Elle a eu peur bien sûr et vient sans doute s'excuser tout en fournissant la raison du manque de lumière vers ses chaînes.

Il s'agit bien de cela. Si elle crie tant, tout en examinant un tronçon de son instrument à la lueur du phare rééclairé, c'est... parce que je lui ai cassé sa chaîne!

Heureux de m'en tirer indemne, je ne parviens pas à m'indigner sérieusement, désarmé que je suis par la réaction inattendue de la garde-barrière.

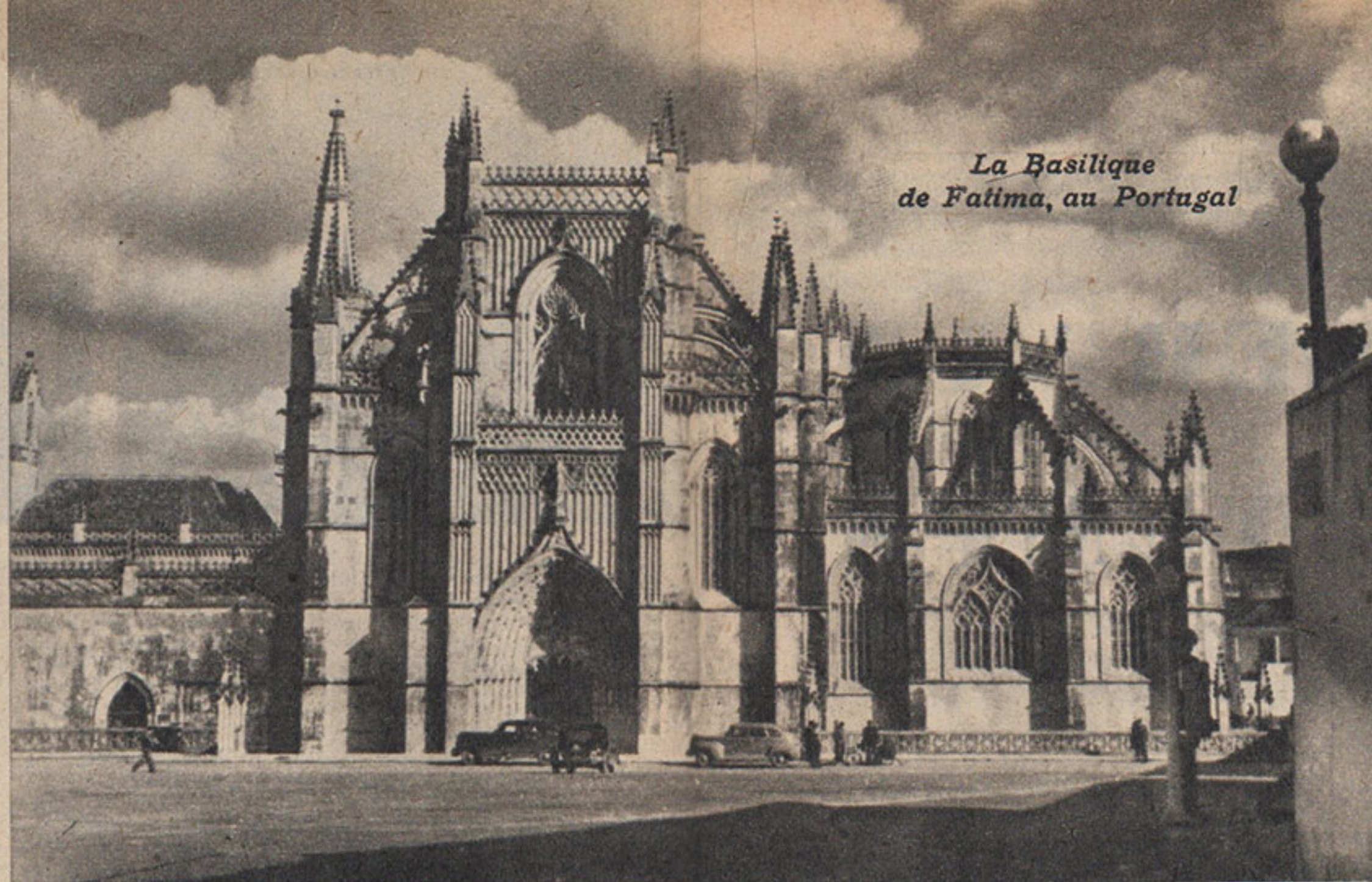
Mais j'abandonne cette sorcière à ses vociférations, car si cela continue elle va me faire

payer la réparation de son piège! Le démarrage évite la deuxième chaîne que la « furia » a oublié d'ôter et je campe peu après n'osant plus rouler la nuit tombée par ici, croyant sans cesse apercevoir, perfide comme un serpent, un autre mince trait noir traversant la route. D'ailleurs plein d'obsession lui aussi, le frein, croyant voir des chaînes partout entre vigoureusement en action à chaque instant.

Le lendemain, un détour dans une presque-rue révèle la charmante Cadix. Bientôt, une large et magnifique avenue conduit à la prestigieuse Séville dont le vieux quartier attire tant les visiteurs.

Après une longue promenade en des lieux tourmentés, sur des routes accidentées et étroites, j'arrive à temps à la douane espagnole qui ferme à 21 heures. Cela ne me sert à rien, car il est 22 heures du côté portugais qui a déjà ses bureaux clos.

C'est d'ailleurs assez curieux ce changement d'heure dans la même péninsule pour un pays relativement étroit. La tente est donc développée dans le « no man's land ». Au matin, contact avec le sympathique Portugal et ses premiers habitants : les douaniers. Ces derniers s'intéressent plus à ma mécanique qu'à mon passeport. Avant, ce document inquiétait toutes les polices d'Etat par ses cachets les plus imprévus, allant de la Scandinavie au Moyen-Orient, en passant par ceux à étoile de la Yougoslavie. A Casa, ayant eu un sérieux aperçu des difficultés qui m'attendaient pour le Maroc espagnol et



La Basilique de Fatima, au Portugal

16.000 Kms
A TRAVERS
L'EUROPE

suis de retour en Europe, malgré la publicité lumineuse géante aux effets alternés sur la « Libertade » qui rappelle les vues en couleurs des nuits new-yorkaises. Le conseil municipal est divisé : une partie de ses membres voudrait édifier des gratte-ciel le long de cette grande avenue. L'autre s'y oppose. La ville est bâtie en partie sur une colline desservie par des funiculaires à crémaillère qui portent devant eux, comme les tramways d'ailleurs, une sorte de grand berceau ramasse-corps, qui doit être particulièrement efficace.

Des agents de police coiffés parfois d'une espèce de casque colonial en aluminium canalisent la foule dense, dont beaucoup d'hommes portent des bottines à talons hauts. Chiffre décidément fatidique, c'est encore cinq jours qui s'écoulent dans la capitale qui est enfin abandonnée aux châteaux et fortifications qui la cernent sur les hauteurs.

Bientôt c'est le lieu miraculeux où une splendide basilique a été édifiée : Fatima.

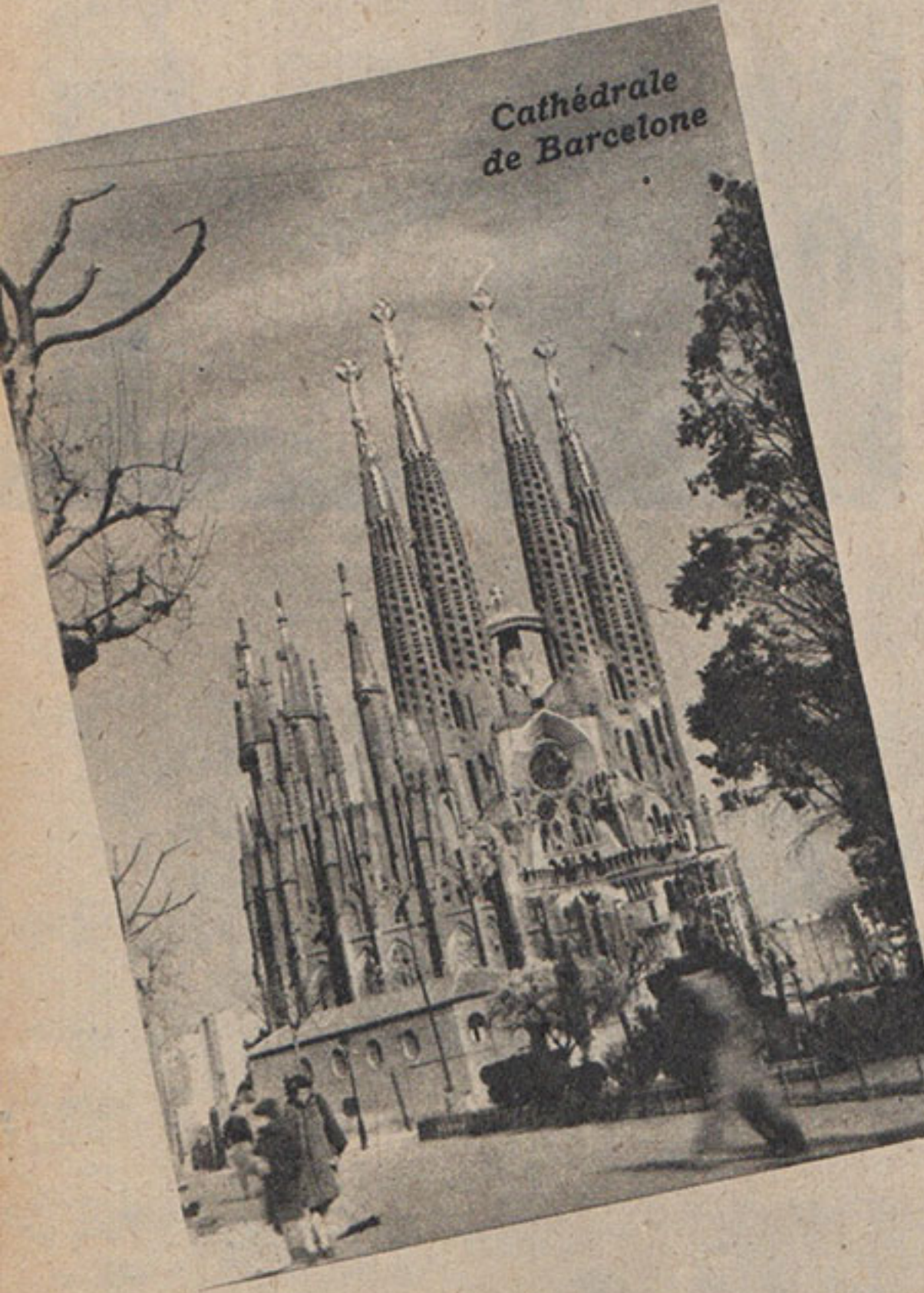
Plutôt loin, un porche d'église, merveille de sculpture de la petite ville de Coimbra, stoppe net le visiteur surpris. Quittons le littoral pour l'Espagne.

Le printemps ne nous suit pas dans notre marche sur Madrid. A mesure que la mer s'éloigne le froid augmente. L'altitude s'élève aussi aggravant les choses. La tenue légère est délaissée pour l'équipement maximum, abandonné depuis la Yougoslavie du Sud. Voici Cellorico, le plus haut village du Portugal. La route y passe à 1.800 mètres.

A la nuit tombante, dans une descente vers la frontière, la machine manque de se jeter contre un car arrêté en plein virage, lequel est très aigu. Encore un accident. Depuis le départ, j'en ai hélas! vu deux ou trois douzaines, étant toujours sur les routes. Les conducteurs d'autres voitures ainsi que les passagers du car font foule autour d'un malheureux jeune cycliste affreusement mutilé à tout jamais. Il pleure de douleur et d'angoisse. N'avant pas perdu connaissance, sa

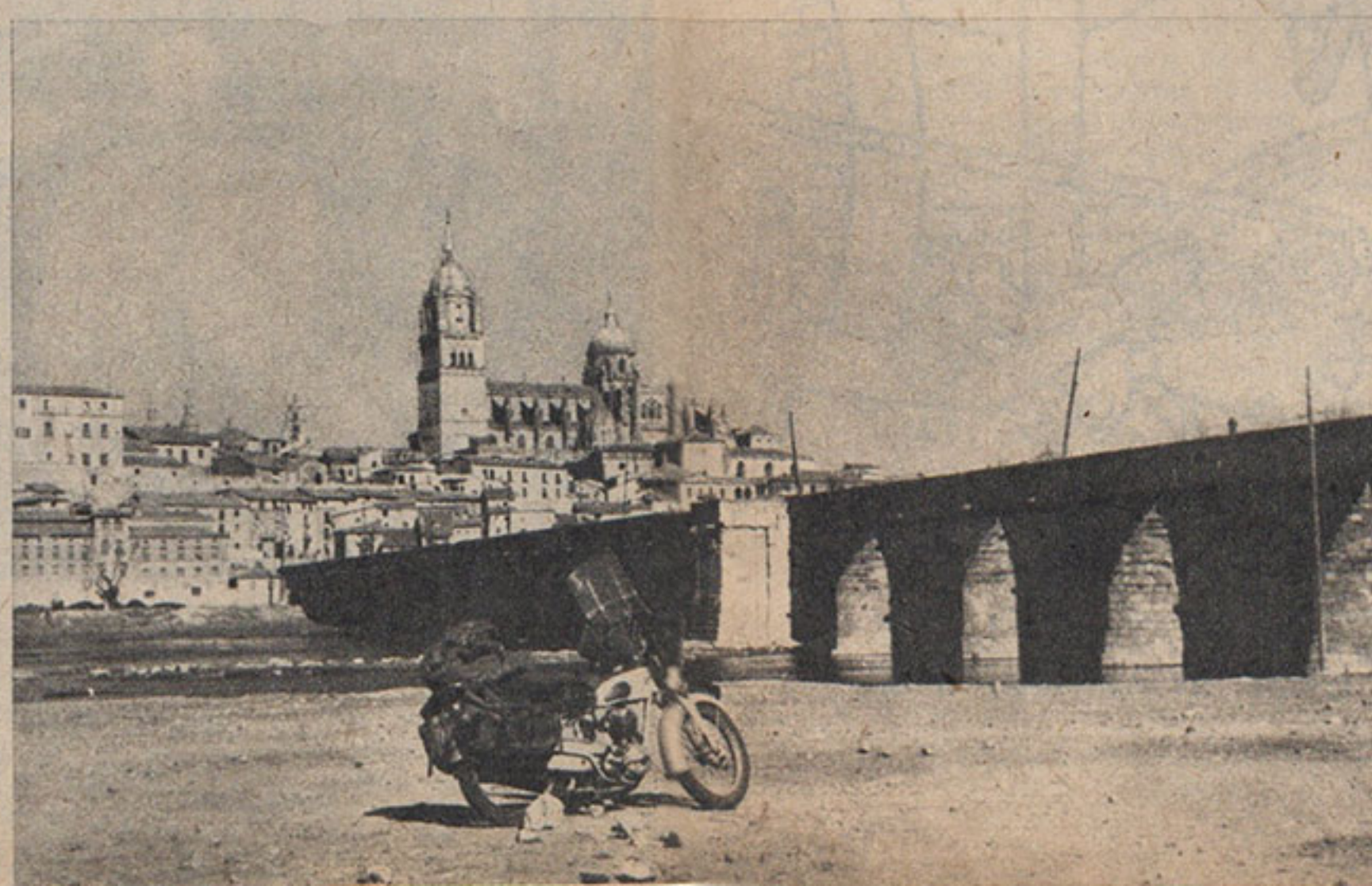


Sierra de Guadarrama



Cathédrale de Barcelone

Salamanca



bouche tremble sur des bribes de prières et chacun, inconsciemment certes, commente à voix haute la gravité des horribles blessures qui s'enroulent sur ses os, y compris ceux du visage. Et de lui écarter les plaies pour juger, et de lui tapoter les chairs avec des mouchoirs ensanglantés qu'ils lui passent et repassent sous les yeux. Je ne puis m'empêcher de m'interposer, un peu vivement peut-être, afin de mettre fin à cet inutile supplice. Notre malheureux tourne laors un regard si émouvant que pendant quelques secondes on peut lire dans ses yeux pleins de détresse, des choses inoubliables. Le car, avec lequel il est entré en collision l'emporte à présent.

Je reprends la route, écœuré de tristesse, avec des lunettes qui persistent à s'embuer.

Voici la frontière où les formalités multiples apportent un dérivatif. Malgré le passavant, il faut payer en Espagne et au Portugal un tas de taxes pour entrer et pour sortir. Maintenant, il m'est réclamé plus du double d'escudos qu'il n'était prévu. Motif : « le soleil est couché ». Façon moins prosaïque de dire « tarif de nuit ». (Pas fou le Josué, lorsqu'il arrêtait le soleil...)

Mêmes opérations ensuite pour la police.

Une fois que tout est terminé... il n'y a plus qu'à recommencer du côté espagnol; rayon douane, puis, voyez police, toujours avec les devises à la main. A mesure que l'on approche du centre géographique de la péninsule, centre qui d'ailleurs motiva le choix de l'emplacement de la capitale, le froid augmente avec une constante régularité et contraint souvent à une halte dans les auberges. Ce soir, en pareille circonstance, mon entrée dans l'un de ces établissements est suivie peu après par l'irruption d'un groupe de musiciens de tous âges. Mais, enfants ou vieillards, tous sont affublés de blousons verts à dentelles et de calots blancs. Que cela peut-il bien être? La sérénade commence avec les chants, guitares, tambourins et castagnettes. Le résultat du mélange servi, très scandé, est ma foi très entraînant et fort agréable.

Une fois cet imprévu concert terminé, le plus jeune enfant de cette troupe de musiciens ambulants met sa guitare en bandoulière et s'avance vers moi le calot tendu. Bien entendu, je tire rapidement un billet et y dépose aussi quelques pesos. Malheur! c'est simplement la clique locale qui, accueillant ainsi l'étranger, me dépêche le gosse pour les souhaits de bienvenue... Charme des rites locaux ignorés.

Le lendemain surgit la vieille cité d'Avila, fière de sa ceinture de tours et de murailles qui font inmanquablement penser à Carcassonne. A présent, c'est au tour de Salamanca de tenter l'objectif par ses historiques architectures.

Depuis la tiède Casablanca, où précoce régnait le printemps, l'on a l'impression de vivre les saisons à rebours. Les fleurs rencontrées dans le sud espagnol et sur le littoral portugais ont disparu. Les jeunes pousses ont fini par les imiter. Puis sont apparus les arbres dénudés, tristes squelettes de bois. Et à présent voilà la neige, le brouillard et le verglas. A une cinquantaine de kilomètres dans la Sierra de Guadarrama, où la route passe à 1.500 mètres d'altitude, des camions sont en travers sur la route, n'ayant pu virer dans les descentes sur la neige tôle, d'autres les ont télescopés n'ayant pu s'arrêter avec la pente. Un bel embouteillage. Mais une moto ne passe-t-elle pas partout? Arrivons, à travers le brouillard après maints dérapages, au sommet du col attristé par de nombreuses croix rappelant la guerre civile. Le climat change d'un seul coup sur l'autre versant de cette crête. Disparition subite du brouillard et de la neige. Un chaud soleil; fort apprécié que l'on n'aurait pas espéré 500 mètres plus tôt dans cette atmosphère cotonneuse et humide, nous éblouit de ses divins et doux rayons, comme à la sortie d'un long tunnel.

Descente agréable en lacets sur la capitale. Bientôt dans le lointain apparaît comme une muraille de hauts et modernes immeubles. Nous y voici; l'un de ces bâtiments, le plus haut d'Europe, est en voie d'achèvement. Déjà 31 étages! Le centre de la ville comporte plusieurs de ces réalisations donnant à cette capitale, comme à Stockholm, un cachet extra-européen. Et voici la « Puerta del Sol », sorte de grande place-carrefour grouillante de monde, jour et nuit. Le cœur de l'Espagne.

Cette capitale produit une très forte impression mais la circulation y est moyenne. Le sauto-mobiles, objets de grand luxe ici, sont pourtant démodés. Des autobus à impériale desservent la cité. Les motos réapparaissent timidement et à part quelques machines légères italiennes,

toutes de la même couleur, je ne vous dirai pas laquelle, toutes à peu près sont nationales. Voici la légère « Ossa » et l'amusante et minuscule « Soriano » aux roues « scootérisées » et qui semble avoir été déboulonnée d'un manège enfantin. Mais il y a aussi l'espagnole « Sanglass » d'une netteté très germanique et d'une ligne extrêmement séduisante. J'oubliais : sachez qu'il existe des tickets de carburant et lubrifiants, diminuant vos frais de 30% environ. Ils vous sont délivrés aux frontières ou aux « Banques d'Espagne ». L'huile est médiocre, paraît-il. En tout cas, l'on ne trouve aucune des marques connues chez nous. Faisons un petit séjour dans cette ville, où l'on prend ses repas tard l'après-midi et le soir, et où les spectacles ne commencent qu'à 22 h. 30. Le touriste mange assez bien en Espagne à des prix plus avantageux qu'en France. Il vous est souvent proposé du saumon; ce délicieux poisson, de 30 livres de poids parfois, regorge en Espagne où il est pêché à la ligne, ou lancer et à la mouche artificielle. A tel point qu'au gros moment de la pêche au printemps on le sert presque comme plat de résistance.

A ce sujet rappelons que chez nous il en allait de même, mais les inscrits maritimes s'accrochent farouchement à des privilèges datant du temps de Louis XIV, je crois, qui voulut récompenser ses marins de guerre. Ces privilèges leur donnent le droit pratiquement de détruire ces magnifiques fuseaux d'argent, richesse naturelle expédiée par l'Océan jusqu'au centre de la France. Ces privilèges sont d'autant plus néfastes que les barrages



Statue de Don Quichotte à Madrid

de filets sévissent avant que le poisson, qui recherche les eaux douces et pures des montagnes où il est né pour y déposer ses œufs, se soit reproduit. Résultat, en France du moins : cette manne dont les valets de ferme de la bonne époque se plaignaient de manger deux fois par jour, vu son abondance et donc son bas prix, est devenue un luxe que l'on fait venir à grand renfort de devises des pays où l'économie générale est moins incohérente.

Espérons que nous verrons bientôt la fin de cette gabegie chez nous. Si ce n'est pas trop bâtir des châteaux... en Espagne.

Donc, pour en revenir à ce pays, le touriste n'est pas déçu par la cuisine espagnole. Il en va de même des hôtels, moins onéreux que chez nous à confort égal.

Particularité dans ces hôtels espagnols, votre passeport vous est demandé et ne vous est rendu que le lendemain au moment du départ.

Entre temps, il est dirigé sur un service de contrôle où il est examiné.

(A suivre)

COMMENT "GONFLER" UN QUATRE TEMPS

(Suite)

ALLÈGEMENT DES PIÈCES EN MOUVEMENT ALTERNATIF

En abordant ce chapitre de tout ce que l'on peut faire pour élever le régime du moteur, il faut d'abord énoncer cette proposition fondamentale : la charge qu'ont à supporter toutes les pièces motrices s'élève au carré du changement de régime.

Les pièces à mouvement alternatif doivent être accélérées et retardées. A leur point mort elles sont immobiles, et entre-temps elles ont atteint parfois de très hautes vitesses. Pour les faire passer d'une position de repos à ces vitesses élevées, des forces importantes sont employées, que doivent supporter principalement les roulements et portées du moteur.

Si nous faisons passer le régime du moteur de 4.000 à 6.000 tours, tous les roulements alors ont à résister à une charge doublée. Mais un moteur de course doit être endurant, pouvoir supporter la marche à plein gaz. En course le pilote a fort à faire avec le parcours ! sans être continuellement tourmenté par cette question : « Mon moteur tiendra-t-il ? » Et les pressions exercées sur les roulements déterminent la durée d'existence de ces pièces, comme le montre un simple coup d'œil dans n'importe quel catalogue de roulements. Toute augmentation de régime signifie que nous aurons à les remplacer plus souvent. Et cela revient assez cher...

Par contre, côté refroidissement, l'augmentation du nombre de tours n'occasionne pas de difficultés, car elle donne alors des conditions plus favorables au processus de combustion.

Parmi les pièces animées d'un mouvement alternatif, piston et bielle viennent en premier lieu. Ils sont suspendus au vilebrequin, muni de contrepoids pour l'équilibrage des masses.

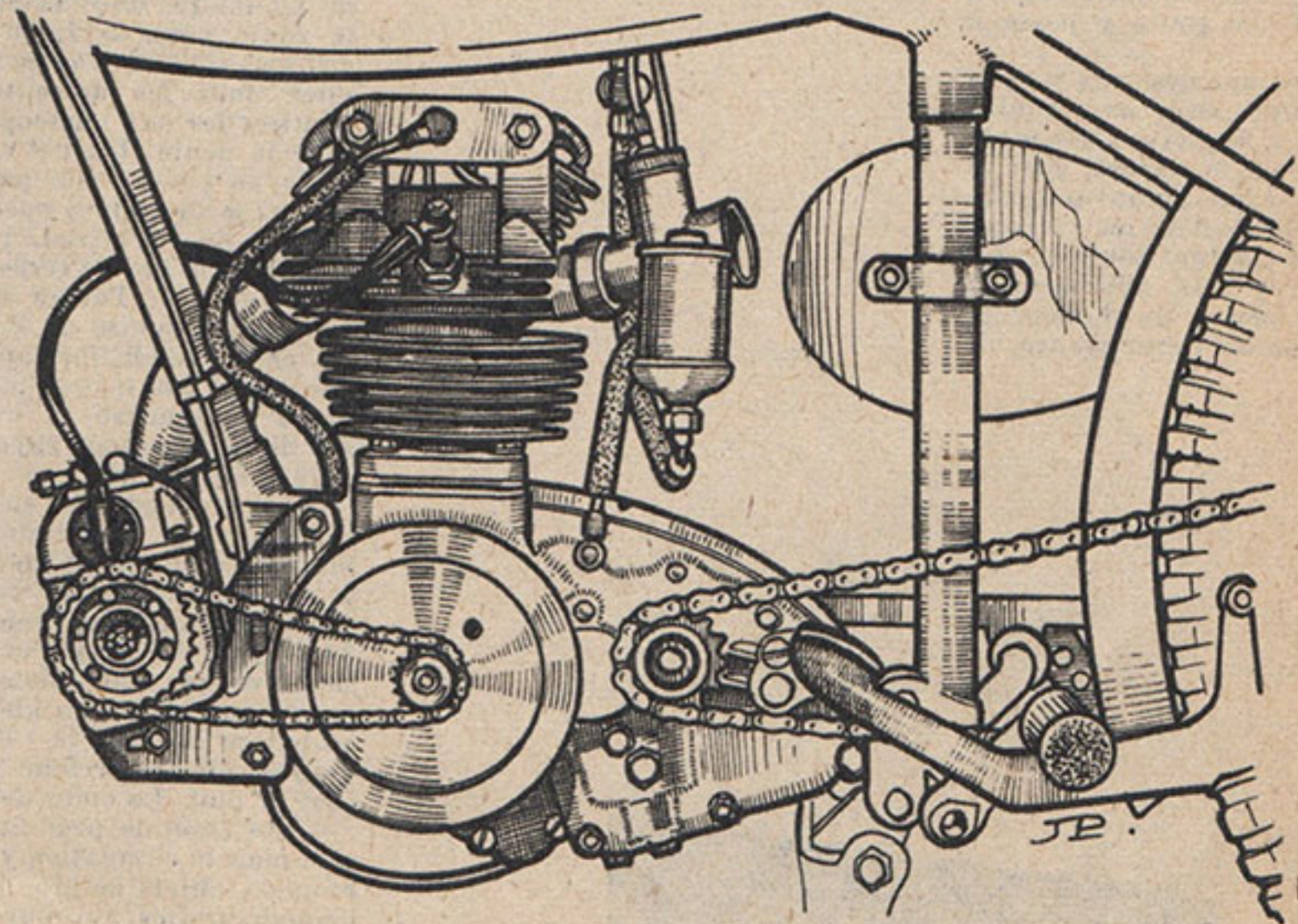
Il est bien difficile de répondre à toutes ces questions que posent si souvent nos lecteurs : « Comment vérifier le bon équilibrage ? » « Que faire pour supprimer les vibrations ? » Obtenir un équilibrage parfait est théoriquement possible. Dans la pratique une foule d'influences extérieures jouent souvent un rôle important : le montage dans le cadre, le genre du cadre, notamment. Nous savons que les services de course mettent des contrepoids différents, selon qu'il s'agit d'une courte épreuve en côte ou d'un long circuit. Ainsi donc seuls des essais peuvent déterminer l'équilibrage correct. Mais ces essais signifient des comparaisons, et un choix ! entre des vilebrequins différents. Il y a, croyons-nous ! peu d'amateurs disposant d'un casier plein de vilebrequins différents !!! Et comme toute modification d'un vilebrequin existant entraîne de gros risques, le meilleur conseil que nous puissions donner c'est de le laisser tranquille. On ne devrait même pas alléger les volants ! Le gain de rendement à l'accélération n'est nullement en rapport avec le danger que comporte alors leur diminution de résistance à une rupture qui signifierait la perte totale du moteur.

Si l'on tient absolument à faire quelque chose, que l'on se contente donc de polir le vilebrequin. Plus il est lisse, moins il offrira de résistance à l'huile et à l'air se trouvant dans le carter. Ce qui a bien quelque importance à un régime de 100 tours à la seconde.

L'équipage alternatif doit être accéléré, puis freiné, avon-nous dit plus haut.

Les forces nécessaires pour cela dépendent directement de la grosseur, donc du poids des masses mises ainsi en mouvement. Nous pouvons donc diminuer toutes ces poussées qui détruisent roulements et portées et y causent des frottements si nous réussissons à diminuer dans toute la mesure du possible le poids de l'équipage alternatif. Et, avant tout, du piston et de la bielle.

Pour le piston nous ne pouvons rien lui enlever, de son fond ou de la partie portant les segments. Il doit rester là suffisamment de matière pour que la chaleur produite par l'explosion puisse être conduite aux segments. Mais la robe du piston, elle, peut être sensiblement allégée. L'épaisse nervure qui encercle généralement sa partie inférieure ne sert guère qu'à la commode fixation sur le tour, dans sa fabrication. On peut la supprimer ainsi que d'autres parties de la robe du piston. Voyons quels sont les points de contact entre cylindre et piston : seulement en avant et en arrière, où s'exercent les poussées de guidage. Mais sur les côtés, et en dessous de l'axe de piston, toute la matière est superflue, et peut être enlevée sans inconvénient. Le piston prend alors



Sur ce 125 cmc. Terrot transformé, la suppression du volant magnétique et l'augmentation du régime ont conduit au montage d'un volant extérieur afin d'éviter les distorsions et de conserver un bon équilibrage.



la forme dite en pantoufle, ou en sabot. Jadis, on allégeait le piston en perçant de trous toute la jupe. Ce procédé était mauvais, car il empêchait l'huile d'adhérer à la paroi du cylindre. On peut aussi alléger et très sensiblement la bielle; c'est une pièce forgée, ce qui suppose toujours un certain manque de précision et la nécessité de faire plus gros, par précaution, et plus fort qu'il n'est absolument nécessaire.

Nous pouvons donc enlever de la matière et rendre la bielle bien lisse sur tout son pourtour. La partie médiane, où, pourtant, on peut le mieux économiser du poids est d'un accès plus difficile à l'outil, Jadis, on la perçait de trous. Mais cette pratique est en nette contradiction avec ce que l'on a appris depuis sur la résistance de la matière.

En rendant la bielle aussi lisse que possible, nous aurons également diminué le risque qu'une fente s'y produise et amorce une cassure.

Tout changement dans le poids du piston ou de la bielle nuit à l'équilibrage du vilebrequin. Et dans quelle mesure, seuls des essais peuvent le montrer. Avant d'alléger piston et bielle, il est bon de noter leur poids original. Aussi, quand on connaîtra la différence de poids après allègement, il sera plus facile d'en tenir compte, en perçant au besoin des trous dans les volants.

En dehors du piston et de la bielle, ce sont principalement les soupapes et certaines pièces de la distribution qui sont animées d'un mouvement alternatif. Aussi s'efforce-t-on d'en diminuer le nombre; un moteur à arbre à cames en tête, lui, n'a pas de culbuteurs, de tiges, de poussoirs.

Nous ne pouvons rien changer aux soupapes. Leur masse est déterminée une fois pour toutes, et leur poids ne pourrait qu'augmenter si nous employions une soupape d'admission plus grosse, ou, pour l'échappement, une soupape à tige plus forte afin d'en dissiper la chaleur.

Puis, en voulant gonfler notre moteur, nous nous apercevons qu'il a besoin maintenant de ressorts plus forts, et par conséquent plus lourds. Mais on peut alléger la coupelle des ressorts. Il n'est pas nécessaire, en effet, qu'elle possède la forme d'un disque, la forme en étoile donnerait le même usage. Les culbuteurs au-dessus de la culasse renferment eux aussi beaucoup de matière inutile dans la partie en forme de rouleau qui contient les portées. Et les bras de leviers à droite et à gauche. Avec de la patience on peut leur donner un profil en T et les alléger ainsi considérablement sans qu'ils perdent de leur solidité.

Les 3 mm. de la vis de réglage du jeu qui dépassent le contre-écrou sont à supprimer. On remplacera les longues tiges transmettant les mouvements de la came aux culbuteurs par des tubes en alliage léger. Il faudra faire la plus grande attention à la fixation des coupelles, à leurs extrémités. Dans la distribution, leviers, poussoirs supportent souvent des allègements.

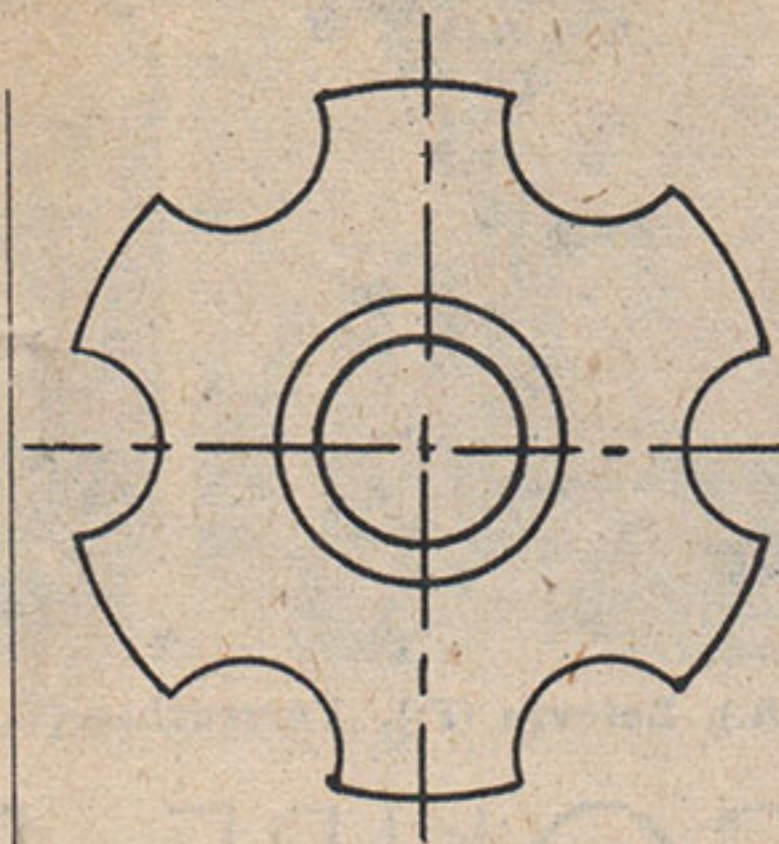
MODIFICATION DES CAMES

Le constructeur a étudié et établi les cames pour un certain régime maximum. Plus la came est haute et large, plus la soupape reste longtemps ouverte, et plus de gaz peut être employé par le moteur. Mais plus sont grandes également les accélérations qu'occasionnera cette came dans toute la commande des soupapes. Et il vaut mieux laisser à l'ingénieur responsable le soin d'établir la bonne moyenne. Et ne pas s'amuser à meuler la came et à y rapporter du métal à l'aide d'une lampe à souder... Il ne peut rien sortir de bon de tels bricolages, malgré tout ce qui se raconte sur certaines cames « miraculeuses » à une sortie de club. Mais dans certains cas il existe des cames se montant sans modifications et donnant un plus haut rendement. Ainsi, par exemple, la B.M.W. R. 51 de 1950 peut recevoir l'arbre à cames de la vieille B. 5 de 1936, à plus hautes cames, et qui lui donne une plus grande vitesse en pointe.

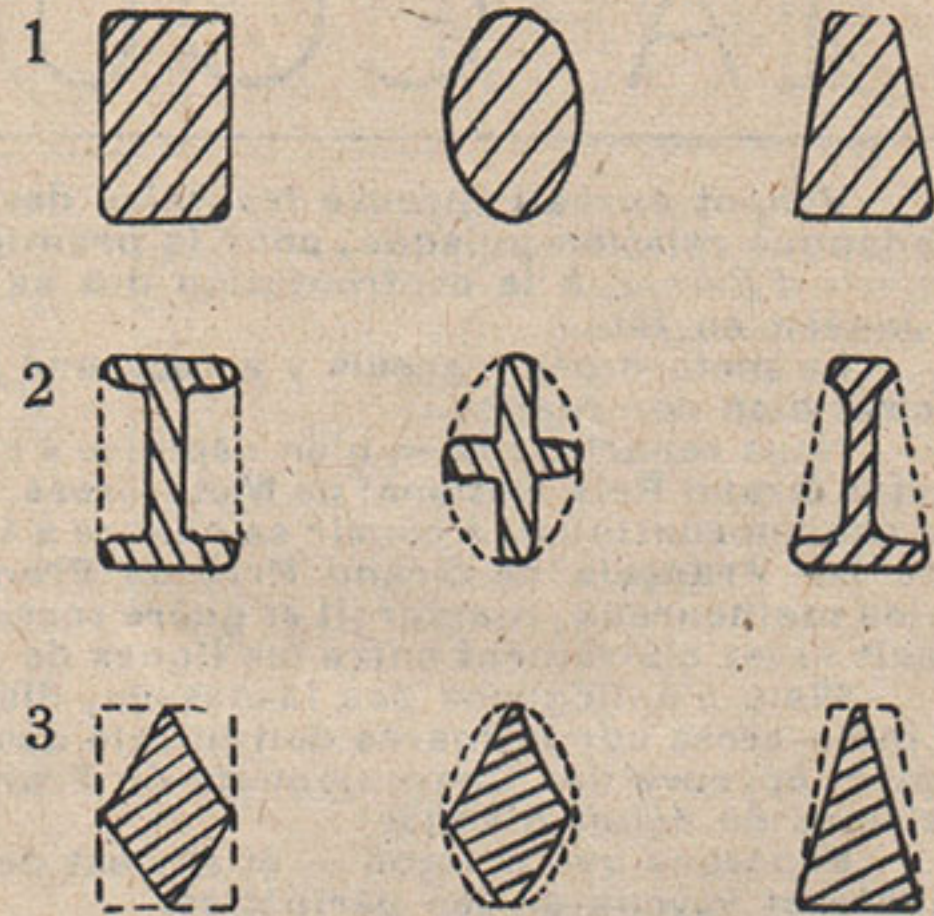
Il n'y a qu'une méthode pour modifier une came existante. On ne doit point toucher à la forme proprement dite de la came si soigneusement établie par le constructeur.

Mais la circonférence de base sur laquelle repose le poussoir aussi longtemps que la soupape reste fermée, est un simple cercle que nous pouvons meuler sans toucher à la vraie came. Alors, vont se produire deux choses: la hauteur de la came va monter au-dessus de la circonférence de base, c'est-à-dire que la soupape va s'ouvrir davantage, et un peu plus tôt; et, c'est tout ce que l'on exige d'une came de sport.

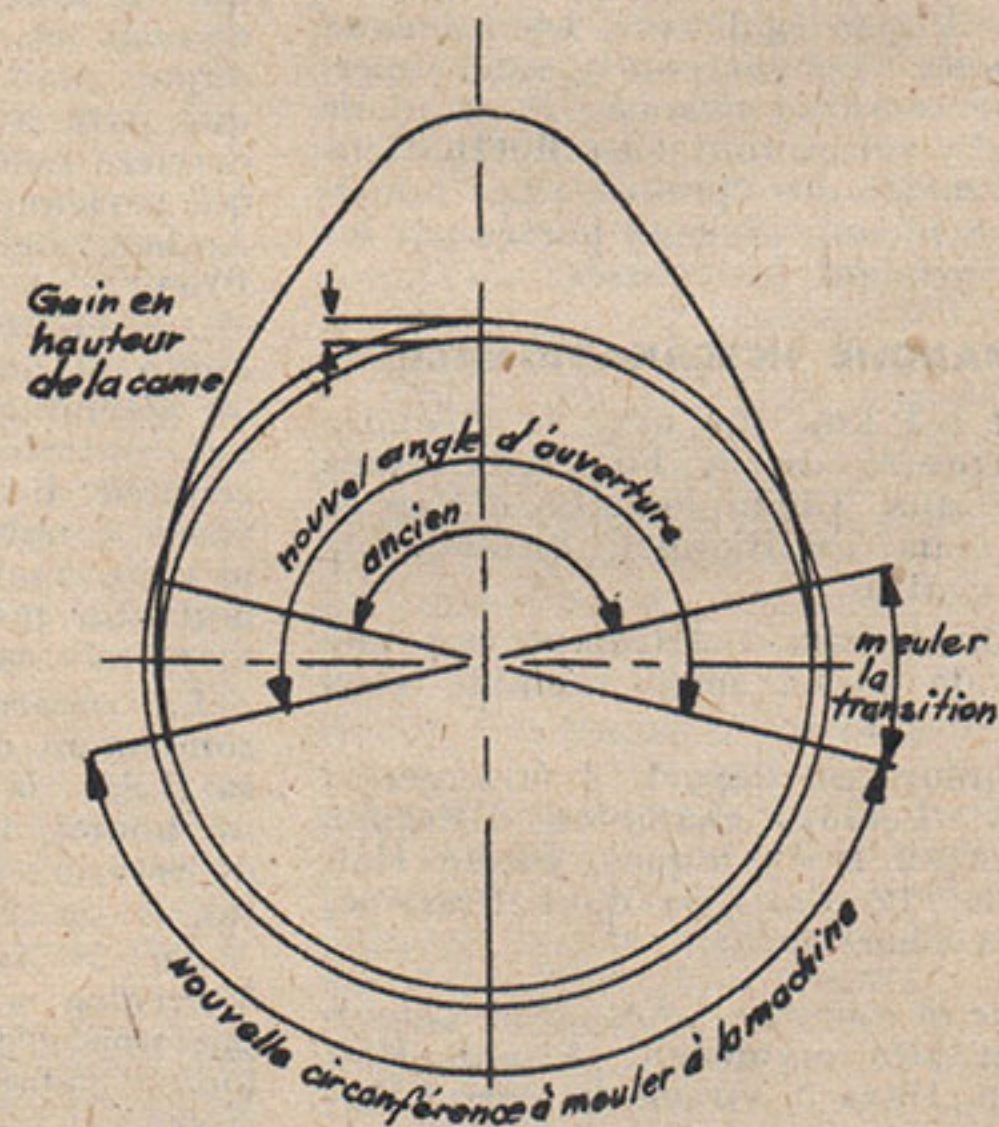
(A suivre).



Les coupelles supérieures des ressorts étant en mouvement en même temps que les soupapes, il y a intérêt à les alléger en leur donnant la forme d'une étoile.



Les culbuteurs sont généralement forgés par estampage et leurs bras ont des coupes que montre la rangée 1. Ils auraient presque la même résistance s'ils recevaient les formes indiquées dans la rangée 2. Un bricoleur, avec des moyens réduits, doit se contenter de formes comme de la rangée 3. Si la surface en est bien polie et ne porte aucune trace de coups de limes, ces culbuteurs allégés tiendront parfaitement.



Retoucher une came existante est toujours un travail scabreux. Mais vous n'altérez en rien sa forme soigneusement établie en réduisant la circonférence de base de la came de 0,5 à 1 mm. Vous gagnerez alors la moitié de ce chiffre comme hauteur effective de came. Et le temps d'ouverture de soupapes sera plus long.





De gauche à droite : Leloup (B.), Lefèvre (F.), Verrecchia (F.), Molinari (E.), Vouillon (F.), Thévenet (F.), Desmoulins (F.),

★ LA COUPE D'AUTOMNE DE

Venant après l'épreuve française des Championnats d'Europe la « Coupe d'Automne » de moto-cross mérite une longue relation puisque, pour la première fois cette année, elle nous aura permis d'assister, sur un terrain de Championnats d'Europe, à la confrontation des as français et des grands craks internationaux : Leloup, champion d'Europe et Jansen en tête.

Le moto-cross français y a reçu une juste leçon : celle de n'avoir pas su affirmer en temps sa véritable valeur et c'est bien dommage ...

Nous reparlons là — n'en déplaise à certains — de l'incroyable forfait de nos meilleurs hommes le 5 septembre à notre Grand Prix National de Moto-cross. On en connaît les raisons, valables sans doute à l'échelon individuel, puisque chacun continuait à courir sa chance à Lyon en Championnats de France, pendant qu'était disputé... pratiquement sans les Français ce Grand Prix de France comptant pour les Championnats d'Europe. Le résultat n'en est pas moins malheureux, maladroit et guère correct envers la F.I.M. D'ailleurs ce qu'en ont pensé nos amis étrangers ressortissait assez clairement entre les lignes de notre grand confrère Jean Leroy dans « Les Sports belges. »

Mais n'épilobons pas là-dessus, disons simplement et carrément que la F.F.M. n'a pas su mener la barque du moto-cross sur la marée dominicale des épreuves organisées à tort et à travers puisque ce Grand Prix de France et la 4^e épreuve des Championnats de France avaient été délibérément inscrits le même jour au calendrier lors des décisions de début d'année!

Espérons que la leçon — et elle est de taille — portera ses fruits. Ceci dit passons à la relation de cette grande journée et voyons-en les péripéties.

Nous relatons ce « Grand Prix d'Automne » suivant un point de vue... objectif il va sans dire — d'ailleurs ne sommes-nous pas un peu photographes! Mais nous croyons utile de préciser, pour la bonne compréhension du déroulement des épreuves, que ce point de vue objectif était aussi situé sur le talus surplombant la Fosse-aux-Loups, sous la grande descente. Voyez également les tableaux des passages : les coureurs y sont superposés par ordre de passage. Il est donc possible d'y suivre toutes les fluctuations en cours même des épreuves. Les numéros sont évidemment ceux portés par les coureurs pendant les courses.

1^{re} MANCHE INTERNATIONALE

Circuit : 1 km. 750 avec le méandre supplémentaire de la Fosse-aux-Loups inauguré aux Championnats d'Europe et désormais traditionnel, escalade de l'éperon central.

Etat du terrain : détrempe par une semaine de pluie, mais roulant sous un soleil imprévu.

16 coureurs au départ. 4 étrangers : 2 Belges, Leloup, champion d'Europe et Jansen; 2 Britanniques, Basile Hall et Archer; 12 Français dont Brassine, Frantz et Charrier.

Film de la course. — Archer et Leloup partis en tête emmènent Aziani, Hall et Jansen. Dans le virage du parc Charrier et Desmoulins s'accrochent et chutent sur faute de ce dernier. Ce virage enverra, comme nous le verrons, pas mal de monde au tapis! Charrier reste sur le carreau.

Le brouhaha apaisé on s'aperçoit que Brassine assez mal parti est 8^e; Frantz,

lui, a carrément raté son départ, il est 14^e; Prieur, Vouillon et Lusseyran suivent derrière Jansen. Reparti très attardé Desmoulins ferme la marche.

Dès ce début mouvementé l'intérêt se cristallise autour de trois Français : Frantz, la grande vedette, capable croit-on de remonter tout le paquet; Brassine qui va sans doute mener sa course froidement et remonter de façon méthodique; mais surtout ce noiraud d'Aziani qui part avec une aisance stupéfiante derrière Leloup. C'est bien cela, les voilà qui reviennent dans un ordre inchangé : Archer, Leloup, Aziani, Hall, Jansen, Prieur, Vouillon, Lusseyran, Verrecchia, et... Lefèvre qui a passé Brassine (il doit avoir des ennuis), Molinari, Thévenet; on attend Frantz qui n'a rien remonté, au contraire, puisque les autres descendent. Il est donc aussi arrivé quelque chose à notre deuxième homme... enfin le voilà, mais il rentre au parc en appelant son mécano, tandis que la foule manifeste sa déconvenue.

La réparation (sélecteur) est menée rondement et notre costaud, empoignant sa B.S.A. à bras-le-corps, repart comme un boulet, mais il a largement un tour de retard : c'est pratiquement fini pour lui, il terminera dernier.

Au 3^e tour, Brassine qui a passé Verrecchia abandonne, blessé aux yeux par une projection de boue et de cailloux : c'était ça!

Mais il se passe un fait stupéfiant : le petit Breton Aziani continue sa course incroyable et semble avoir ramassé tous les espoirs français!

Au 4^e tour, ce diable d'homme est toujours derrière Leloup. Le voilà qui plonge à toute allure dans la descente,

tient magnifiquement la cadence du champion d'Europe, on en a tous le souffle coupé. Il disparaît derrière le parc, sort et, hurlement, fait un cheval de bois là où Charrier avait chuté. Demi-tour, déjà Hall passe, mais Aziani repart à tout vat, attaqué par Jansen qui va certainement le sauter. Non, à la stupéfaction générale il résiste, se libère, rattrape Hall et après deux tours de chasse magnifique repasse le géant anglais!

Dans la gigantesque arène l'enthousiasme est à son comble, la foule en fait son idole de ce nouveau venu; on sent que lui-même est dépassé par ce qui lui arrive, il fonce de plus belle et sourit en montrant deux dents en or sur le devant.

Au 6^e tour, Leloup passe Archer, toujours à ce virage du parc qui est devenu le point crucial de la course. Le champion d'Europe prend définitivement la tête, Archer est à 30 mètres, et la ronde continue.

Au tour suivant Leloup n'a rien gagné sur Aziani, mais Archer a faibli et le Breton se trouve dans la roue de l'Anglais.

Attendons à nouveau... on commence à s'habituer et à y croire... ils débouchent au coude à coude dans la descente, arrivent dead-heat au chronométrage, le Français passe écoeurant l'Anglais à qui il a mis 30 mètres dès l'arrivée au souterrain.

« C'est du tonnerre » s'écrie le Président Bonnin... oui un vrai tonnerre de Brest qui gronde et roule sous la falaise!

Au quartier des coureurs on est tous sidérés, mais, persuadés que ça ne peut pas durer, attendons cœur battant; c'est éreintant!

Pendant ce temps on voit rentrer à



Archer (G.-B.), Aziani (F.), Brûlé (F.), B. Hall (G.-B.), Charrier (F.), Lusseyrand (F.), Frantz (F.), Prieur (F.), Brassine (F.), Jansen (B).

MOTO-CROSS A MONTREUIL ★

piéd Desmoulins qui a cassé sa fourche, tandis que l'ami Lefèvre qui a « emplanonné » une barrière passe déchiré de partout et continue presque en caleçon. Jansen, toujours 5^e, a son tuyau d'échappement qui se déboîte. Prieur a cédé à Vouillon dès le 3^e tour. Le petit gars de Neuilly-Plaisance fonce et établit le record du tour : 1' 58", qui dit mieux !

Mais revoilà la tête. Leloup déboule son avant-dernier tour, arrive au parc, toujours pas d'Aziani. Si, le voilà. Au tour suivant, idem, il a même gagné 25 mètres sur le champion d'Europe et, c'est l'arrivée : il a tenu !

Classement à l'arrivée

1. Leloup (n° 1), 2. Aziani (n° 8), 3. Archer (n° 4), 4. Hall (n° 3), 5. Jansen (n° 2), 6. Vouillon (n° 18), 7. Prieur (n° 17), 8. Lusseyran (n° 10), 9. Molinari (9), 10. Verrechia (n° 7), 11. Théveney (15), 12. Brassine (n° 5), 13. L. Brûlé (n° 14), 14. Lefèvre (n° 11), 15. Frantz (n° 6).

2^e MANCHE INTERNATIONALE

Brassine à demi aveuglé se présente quand même au départ après s'être fait rincer l'œil. Charrier lui aussi repart très courageusement, mais il est flagrant qu'il ne peut pratiquement pas se servir de sa jambe gauche. Frantz, dont la machine a tenu dans la manche précédente, va pouvoir montrer ce dont il est capable. Aziani, l'homme du jour, aura-t-il à se mesurer avec Leloup... son départ en décidera ! Hall et Jansen vont cette fois se méfier du petit Breton.

Mlle Poittevin, reine de l'A.M.S., fait procéder au tirage au sort pour les places au départ et les coureurs se placent moteur en route sous les ordres du directeur de course Pareski. On baisse les élastiques et tout de suite c'est la ruée, l'éclatement. Formidable ! Aziani dressé sur la roue arrière sort en tête, 2^e Leloup, 3^e Brassine, 4^e Frantz, 5^e Jansen, 6^e Archer, 7^e Prieur, 8^e Vouillon : ça y est, le moto-cross français a pris un bon départ et va pouvoir cette fois courir sa chance. Ça va, pas d'ani-

croches dans le terrible virage du parc, cette fois Aziani s'est méfié. Mais tout de suite Leloup l'attaque au large, pleins chevaux, de sa « terrifiante » F.N., arrive à sa hauteur... heureusement le Breton a la corde et saute premier dans le marécage de la Fosse-aux-Loups, bondit sur le mur et se reçoit bien cabré en lançant un geyser de boue. Leloup rompt, rectifie son attaque, on comprend qu'il attendra une occasion plus favorable ; au souterrain, Aziani a 20 mètres d'avance et la foule n'a plus d'yeux que pour ce combat du David et du Goliath qui recommence... Nos craintes nous reprennent de plus belle, il faut être coureur pour comprendre le drame qui se joue dans l'esprit de ce « débutant » talonné à tombeau ouvert par le champion d'Europe !

Ils ont tous disparu dans la montée en lacet, on attend le saute-mouton, première réapparition tout en haut de l'éperon central. Mais si ! c'est toujours Aziani qui tient Leloup en respect. Ah ! le 3^e est maintenant Archer, mais il faut déjà tourner la tête et regarder la grande descente : Aziani déboule très vite dans un beau style ; Leloup plonge beaucoup plus coulé ; puis à la queue leu leu, Archer qui a passé Frantz, qui a passé Jansen et qui l'emmena... Il y a un blanc, puis Brassine que Prieur et Vouillon sautent au raccordement : manifestement Gilbert court à peu près au jugé, cette course de colin-maillard risque de finir tragiquement ! Derrière lui Lusseyran, à l'aise, raisonnable et technique, Charrier qui souffre visiblement, Hall mal parti qui fait vriller sa twin et... ça continue : Aziani tient toujours, il perd un peu dans le virage du parc où Vouillon passe Prieur ; Frantz est toujours 4^e et l'escadron repart à l'attaque de nouveaux lacets, là-bas vers le tunnel.

Mais Leloup est revenu dans la roue d'Aziani, il le « pousse » littéralement sans chercher apparemment à le passer : les nerfs du Breton vont craquer. Manifestement il est moins dosé que tout à

l'heure, il fait parfois des sauts terrifiants à des endroits où l'autre coupe, passe en souplesse, cède 1 mètre ou 2, puis recolle sur une finesse facile : Leloup sait que le français va chuter... nous aussi et on en a mal aux tripes ! Aziani court véritablement aux abois. La course-poursuite de ces deux hommes de tête est si rapide qu'Archer est largement décollé.

Au deuxième déboulé de la grande descente, c'est pourtant toujours Aziani dans le collimateur de Leloup. Il nous semble que la course dure depuis longtemps, cependant à ma montre 5 minutes ne se sont pas encore écoulées !

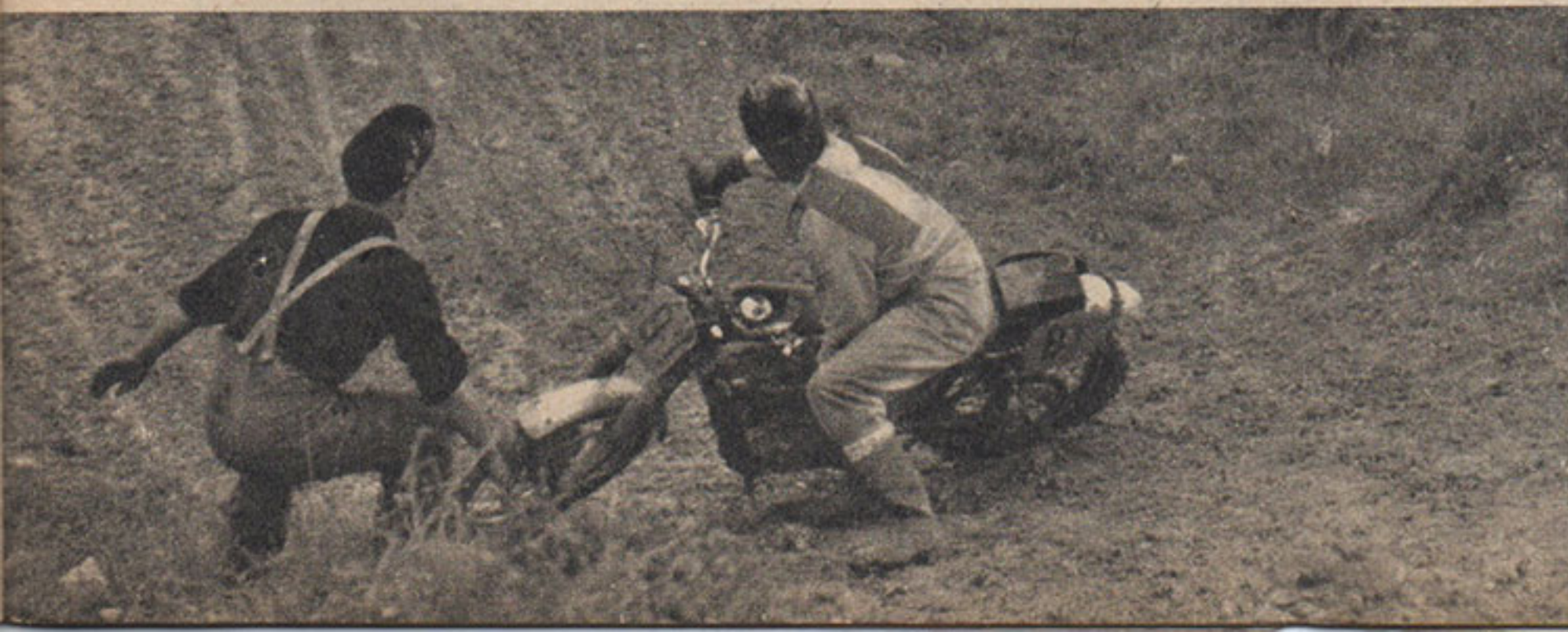
Poursuivis et poursuivants disparaissent dans le tragique virage du parc. Une énorme clameur nous recouvre : ÇA Y EST ! nous courons pour voir Leloup éviter de justesse. Aziani qui, dans sa roue termine un tête à queue complet au virage du parc.

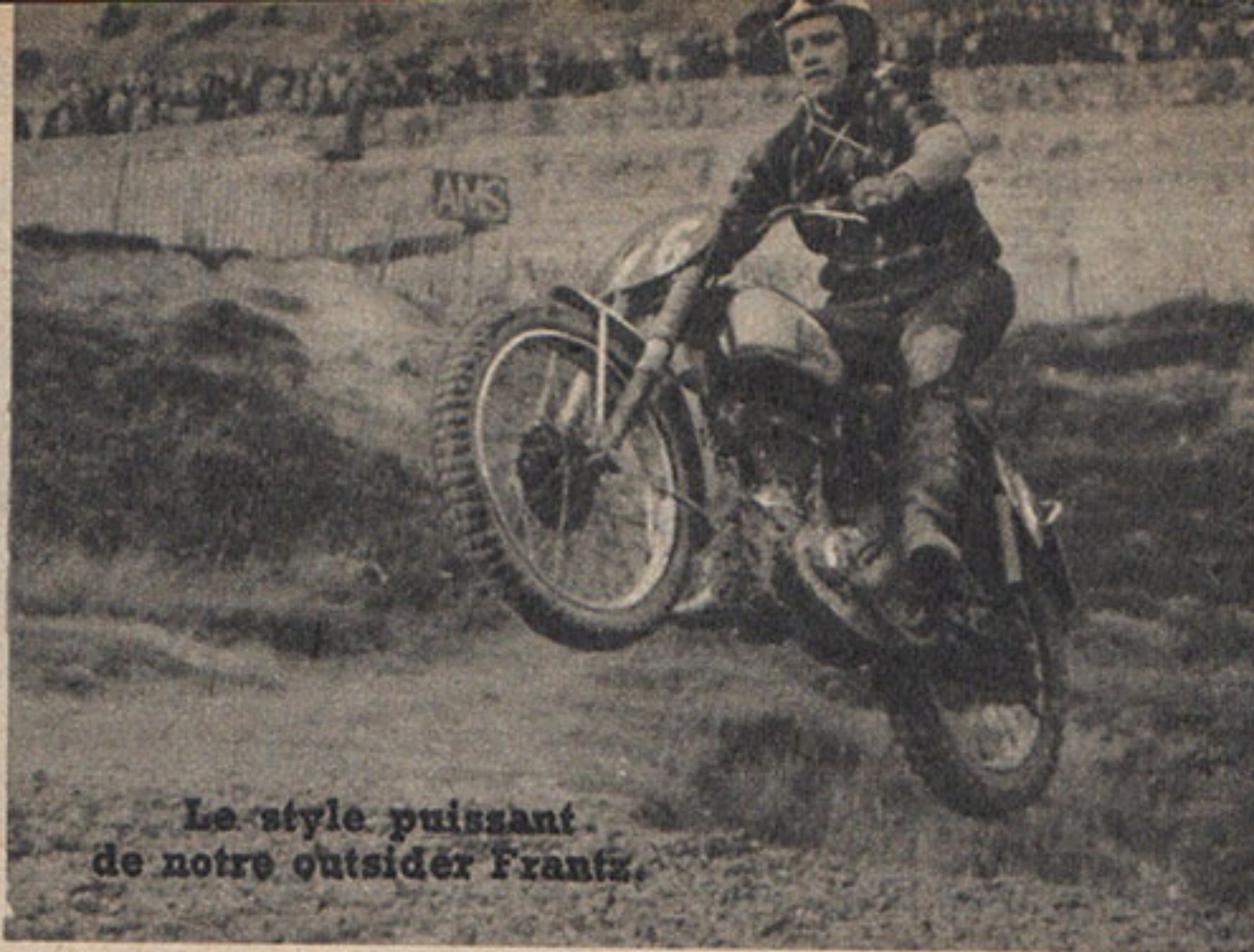
C'est une ruée générale. Les copains sautent la barrière, remettent l'homme et la machine en ligne, mais le moteur est calé — kick. Repartira, repartira pas ? Si ! Archer passe et Aziani démarre juste devant Frantz ; il n'a perdu que deux places, mais ses nerfs ont craqué ! Craqué ? Pensez-vous, au tour suivant (le 4^e) le Breton a repassé Archer que Frantz saute aussi. C'est le grand Frantz qui continue inébranlable à mener sa course en attendant le dénouement de ce drame qui se joue en tête et qu'il comprend.

Gilbert, qui n'a pas repassé depuis le 2^e tour, réapparaît et arrête au parc sa dangereuse course à l'aveuglette. Charrier rétrogradé en 3^e position abandonne aussi ses inutiles souffrances. Sur ces entrefaites, Vouillon, 6^e, qui va très fort tombe au virage du parc exactement comme Aziani : il perd 5 places, Prieur, lui, gagne 2 places.

Pendant ce temps la tête a de nouveau disparu, on attend le 5^e passage qui ne peut plus tarder. En effet, voilà Leloup qui descend, magnifiquement solitaire dans le silence, en grand champion loyal. Puis, loin, Frantz qui a passé Archer emmenant Jansen qui revient très fort... plus d'Aziani, c'était fatal ; voilà Prieur attaqué par Hall qui bourre à grands coups de sauce, Lusseyran, Molinari, Thévenet, Verrechia, Vouillon, L. Brûlé étonnamment aérien et, enfin, tout crotté, notre Aziani qui a dû ramasser une pelle maison ! Il est donc 13^e ne devançant plus que Desmoulins parti dernier et il s'arrête au parc, fourche avant cassée.

Le hasard favorise notre reporter : Leloup chute à ses pieds.





Le style puissant de notre outsider Frantz.



Leloup s'envole vers la victoire.

Au tour suivant (le 7^e) Archer casse au sortir de la Fosse, se retire sur la touche en tâtant sa boîte qui vient de le lâcher, Jansen s'adjuge donc la 3^e place et tout le monde remonte d'un cran, tandis que Hall saute Prieur qui restera 5^e jusqu'à la fin. Il reste encore 3 tours, mais la course est faite. Frantz est trop distancé pour rattraper Leloup et Jansen non plus ne peut l'inquiéter. Le Français fonce en puissance, sans prendre de risques inutiles et termine second, très applaudi : cette fois on l'a vu à l'œuvre ! Quant à Aziani qui essaye de réparer, il lui revient la 14^e place à 5 tours et une magnifique mention d'honneur !

Classement à l'arrivée.

1. Leloup, 2. Frantz, 3. Jansen, 4. Hall, 5. Prieur, 6. Lusseyran, 7. Molinari, 8. Vouillon à 1 t., 9. Verrecchia à 1 t., 10. Théveney, à 1 t., 11. L. Brulé, à 1 t., 12. Desmoulin à 1 t., 13. Archer à 1 t., 14. Aziani à 5 t., 15. Charrier à 7 t., 16. Brassine à 8 t.

FINALE INTERNATIONALE

Elle sera courue à l'envers sur 15 tours de circuit, mais déjà Leloup est gagnant d'avance au classement général par addition de points, sauf accident ou casse mécanique dans les premiers tours. Mais ce diable d'homme et sa formidable F.N. sont on le sait à la hauteur de toutes les circonstances. Cependant on se doute qu'il conduira cette dernière manche en fonction du classement final et que sa tête froide ne consentira aucun risque inutile. Pour Frantz, c'est le contraire, il est écarté du classement général mais tiendra à s'imposer; Brassine ne repartira pas, Charrier non plus. Quant à Aziani c'est maintenant la mécanique qui commande et un rafistolage de fourche (surtout de Saro) ne nous dit rien qui vaille. En tout cas quoiqu'il arrive dans cette course, le valeureux petit Breton a gagné ses galons de grand champion et à l'avenir les meilleurs savent qu'ils devront compter avec lui : vive la Bretagne ! vive le

moto-cross français qui vient de trouver une recrue aussi têtue que de grande classe !

Cette course comme on s'y attendait n'aura pas le brio des précédentes, 15 tours c'est plus qu'il n'en faut à Leloup pour rattraper un mauvais départ ou une chute même bien hypothétique car il ne tombe pratiquement jamais... surtout sachant qu'une place de 5^e ou 6^e lui suffira à l'addition de points.

Maintenant c'est l'entracte, le jour commence à baisser sur l'arène géante, le fond de la montée en lacets ascensionne dans une grisaille couleur de fumée qui se fond au bleu lavé du ciel. Les photographes doivent rengainer leurs appareils.

Cérémonial du départ, on tend pour la 3^e fois les élastiques. Le terrain est de plus en plus mauvais, surtout la Fosse-aux-Loups labourée sur 50 centimètres d'épaisseur et fangeuse comme une mare à canards. Les coureurs sont éreintés, Charrier affalé sous le poste de chronométrage pleure sans vergogne sa déconvenue... les spectateurs aussi ont les nerfs à vif, pour ma part je suis plus éprouvé par la « douche écossaise Aziani » que par 3 fois 10 tours sur la B.S.A. quand je joue les utilités en catégorie nationale. Et puis, j'ai aussi le cœur gros : c'est le premier Montreuil que je manque depuis des années et quand ça vous tient...

Je dois aussi noter, noter encore, me bagarrer avec le service d'ordre, prendre des photos, m'occuper de la presse et puis, encore une fois nous allons être dans les choux ! Gilbert n'est plus là, Frantz est hors course, Aziani est cassé, et déjà je sais que les 4 étrangers feront encore cavaliers seuls au classement de fin d'année et, malgré moi, je pense et je remâche la magistrale « loupée » du moto-cross français au Grand Prix de France. Waterloo, morne plaine, on t'a un peu cherché.

Le départ est confus. Archer part en tranche, se détache et fera cavalier seul de bout en bout. Jansen, Hall, Frantz, Vouillon, Molinari, Prieur passent en peloton. Leloup très mal parti est avant-dernier, Aziani ferme la marche, fourche partiellement bloquée : il commence un calvaire dont il se souviendra longtemps et terminera 10^e à deux tours. Leloup, lui, remontera calmement, presque tranquillement ; il lui faudra 7 tours derrière Prieur pour arriver en 5^e position à l'avant-dernier tour avec une chute, mais tout le monde tombera et consolidera définitivement sa victoire. Belle course de Vouillon, 3^e pendant 6 tours (du 3^e au 8^e tour). Il

s'inclinera devant Frantz au 9^e tour et terminera 4^e.

Jansen qui a chuté au 2^e tour, alors qu'il était second, finira 7^e après avoir rétrogradé en 8^e position. Hall parti 3^e le remplace, mais terminera sans avoir revu Archer.

Voilà ce que fut cette finale où tous, coureurs et spectateurs, nous étions usés par la terrible tension des courses précédentes. C'était vraiment beaucoup pour un seul jour ! Rarement il nous a été donné d'assister à une course plus émouvante, plus cruelle aussi et tous les coureurs du 1^{er} au dernier ont beaucoup mérité ce jour-là du moto-cross !

Classement à l'arrivée.

1. Archer, 2. Hall, 3. Frantz, 4. Vouillon, 5. Leloup, 6. Prieur, 7. Jansen, 8. Molinari, 9. L. Brulé, 10. Aziani, 11. Lusseyran, 12. Théveney.

Classement général (Addition de points des trois manches)

1. Leloup (B), 2. Hall (A), 3. Jansen (B), 4. Archer (A), 5. Prieur, 6. Vouillon, 7. Frantz, 8. Molinari, 9. Lusseyran, 10. Aziani, 11. Brulé, 12. Théveney, 13. Verrecchia, 14. Desmoulin, 15. Brassine, 16. Lefèvre, 17. Charrier.

LA COURSE NATIONALE

Cette dure journée vit aussi une fort belle course nationale, disputée sur 12 tours après deux manches qualificatives qui réunissaient au total 32 engagés — 14 seulement furent qualifiés. Parmi les éliminés notons Amédéo, trahi par sa mécanique (je devrais dire par ma mécanique, puisqu'il montait ma B.S.A.), il cassa la chaîne alors qu'il passait 1^{er} de sa série après avoir remonté 4 places en quelques tours. Mais ce ne fut pas un coup pour rien, Victor Amédéo dont c'était la rentrée après une fracture du bassin a magistralement vaincu cette peur bien légitime qui le tenait au ventre depuis son accident : bravo Victor, Montreuil t'attend l'année prochaine ! Nous disions donc, parmi les éliminés, Brulé G., Jacquemin (cassé), Tardiff, Raguénat, Blat (cassé), Gamba, Huc, Darrouy et Cathelin, pas assez prompt puisqu'il manqua d'une place sa qualification.

Cette course à l'envers fut menée de bout en bout par Brocherieux qui résiste à tous les assauts (parfois extrêmement fougueux) de Scossa remonté de la 6^e place au 8^e tour. Fort belle tenue de Perlin 3^e et de Raulin qui, sur chute, rétrograda de la 3^e à la 13^e place au second tour et n'en termina pas moins 5^e derrière Vinety qui creva.

Il nous appartient de souligner que cette course déchaîna l'enthousiasme parce que très ouverte à divers échelons



★
Un saut d'Aziani.

(entre Brocherieux et Scossa, entre Raulin, Perlin et Vinety notamment). Que les organisateurs de province surtout en prennent de la graine : ça c'est

du beau sport et de la bonne propagande, le public une fois de plus a manifesté son bon goût à Montreuil, il faudrait en tenir compte!

TABLEAU DES PASSAGES - 1^{re} MANCHE INTERNATIONALE *

Tours	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e
Archer (A) n° 4.....	4	4	4	4	4	1	1	1	1	1
Leloup (B) n° 1.....	1	1	1	1	1	4	4	8	8	8
Aziani (F) n° 8.....	8	8	3	3	8	8	8	4	4	4
Hall (A) n° 3.....	3	3	8	8	3	3	3	3	3	3
Jansen (B) n° 2.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Prieur (F) n° 17.....	17	17	18	18	18	18	18	18	18	18
Vouillon (F) n° 18.....	18	18	17	17	17	17	17	17	17	17
Lusseyran (F) n° 10.....	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Verrechia (F) n° 7.....	7	7	5	9	9	9	9	9	9	9
Brassine (F) n° 5.....	5	11	9	7	7	7	5	7	7	7
Lefèvre (F) n° 11.....	11	5	7	15	15	15	7	5	5	15
Molinari (F) n° 9.....	9	9	11	5	5	5	15	15	15	5
Théveney (F) n° 15.....	15	15	15	14	14	14	14	14	14	14
Frantz (F) n° 6.....	6	12	12	11	11	11	11	11	11	11
L. Brulé (F) n° 14.....	14	14	14	6	6	6	6	6	6	6
Desmoullins (F) n° 12.....	12	6	6							

Remarquez la belle tenue régulière de Lusseyran, 8^e de bout en bout (n° 10).

TABLEAU DES PASSAGES - 2^e MANCHE INTERNATIONALE *

Tours	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e
Aziani n° 8.....	8	8	1	1	1	1	1	1	1	1
Leloup (B) n° 1.....	1	1	4	8	6	6	6	6	6	6
Archer (A) n° 4.....	4	4	8	6	4	4	2	2	2	2
Frantz n° 6.....	6	6	6	4	2	2	3	3	3	3
Jansen (B) n° 2.....	2	2	2	17	17	17	17	17	17	17
Prieur n° 17.....	17	18	18	3	3	3	10	10	10	10
Vouillon n° 18.....	18	17	17	10	10	10	9	18	9	9
Brassine n° 5.....	5	10	3	9	9	9	18	9	18	18
Lusseyran n° 10.....	10	3	10	15	15	18	15	7	7	7
Charrier n° 16.....	16	5	9	7	7	15	7	15	15	15
Hall (A) n° 3.....	3	9	15	18	18	7	14	14	14	14
Théveney n° 15.....	15	15	7	14	14	14	25	25	25	25
Molinari n° 9.....	9	7	16	25	8	25	7			
Verechia n° 7.....	7	16	14	8	25					
L. Brulé n° 14.....	14	14	25							
Desmoullins n° 25.....	25	25								

TABLEAU DES PASSAGES - 3^e MANCHE INTERNATIONALE *

Tours	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	12 ^e	13 ^e	14 ^e	15 ^e
Archer (A) n° 4..	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Jansen (B) n° 2..	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Hall (A) n° 3....	3	3	18	18	18	18	18	18	6	6	6	6	16	6	6
Frantz n° 6.....	6	6	17	17	17	17	6	6	18	18	18	18	18	18	18
Vouillon n° 18...	18	18	9	6	6	17	17	17	17	17	17	17	17	1	1
Molinari n° 9.....	9	17	6	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17	17
Prieur n° 17.....	17	9	1	1	9	9	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Lusseyran n° 10..	10	10	2	2	2	2	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Théveney n° 15..	15	15	10	10	10	10	10	10	14	14	8	8	8		
L. Brulé n° 14...	14	1	15	15	15	15	15	14	8	8	14	14	14		
Leloup (B) n° 1..	1	14	14	14	14	14	14	8							
Aziani n° 8.....	8	8	8	8	8	8	8								

TABLEAU DES PASSAGES - 4^e COURSE INTERNATIONALE *

Tours	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	12 ^e
Brocherieux n° 1..	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bourgeois n° 5....	5	14	12	12	12	12	2	14	14	14	14	14
Raulin n° 18.....	18	12	2	2	2	2	14	2	2	2	2	12
Perlin n° 2.....	2	2	19	14	4	14	19	28	12	12	12	12
Vinety n° 12.....	12	19	28	28	28	19	28	15	18	18	18	8
Scossa n° 14.....	14	28	14	19	19	28	12	12	12	28	5	15
Pellan n° 25.....	25	27	15	15	15	15	18	18	18	5	19	19
Bernot n° 27.....	27	8	8	27	27	27	5	5	5	19	15	28
Melin n° 19.....	19	15	27	11	18	18	27	19	19	15	28	5
Peyry n° 28.....	28	11	11	18	5	5	11	27	27	27	27	27
Né n° 8.....	8	7	18	5	11	25	8	11	11	11	11	
Bonnin n° 11.....	11	5	5	25	25	8	25	8				
Melioli n° 7.....	7	18	25									
Boisserie n° 15....	15	25										

Archer part...
comme une flèche poursuivi
par Leloup.

FINALE RÉGIONALE

Classement à l'arrivée.

1. Brocherieux, 2. Scossa, 3. Perlin, 4. Vinety, 5. Raulin, 6. Boisserie, 7. Melin, 8. Peyry, 9. Bourgeois, 10. Bernot, 11. Bonnini, 12. Né, 13. Pellan, 14. Melioli.

Avait été éliminés aux séries qualificatives : Amédéo, Cathelin, Brulé G., Jacquemin, Tardiff, Raguénot, Blat, Gamba, Huc, Darrouy.

En bref cette « Coupe d'Automne » fut une grande journée du moto-cross international à défaut d'avoir consacré les légitimes et maladroites aspirations françaises; félicitons l'A.M.S. pour son excellente organisation et pour les progrès réalisés dans le sens de la présentation. Souhaitons pour l'année prochaine une tenue « vestimentaire » plus soignée chez nos coureurs. Diable! l'Equipe de France (si elle n'existe pas en titre, elle existe en puissance) doit se présenter aux couleurs nationales (tenue bleue et brassard tricolore pour le champion de France) et tenue bleu France pour les autres... tant pis pour le pull-over fétiche, la chemise rose de Boisserie, la lacoste à carreaux de l'ami Frantz; tous gagneront en conformisme de bon aloi ce qu'ils perdront en fantaisie... et puis, cela renforcera peut-être un peu leur sens des responsabilités car toute grandeur porte en contre-partie ses servitudes.

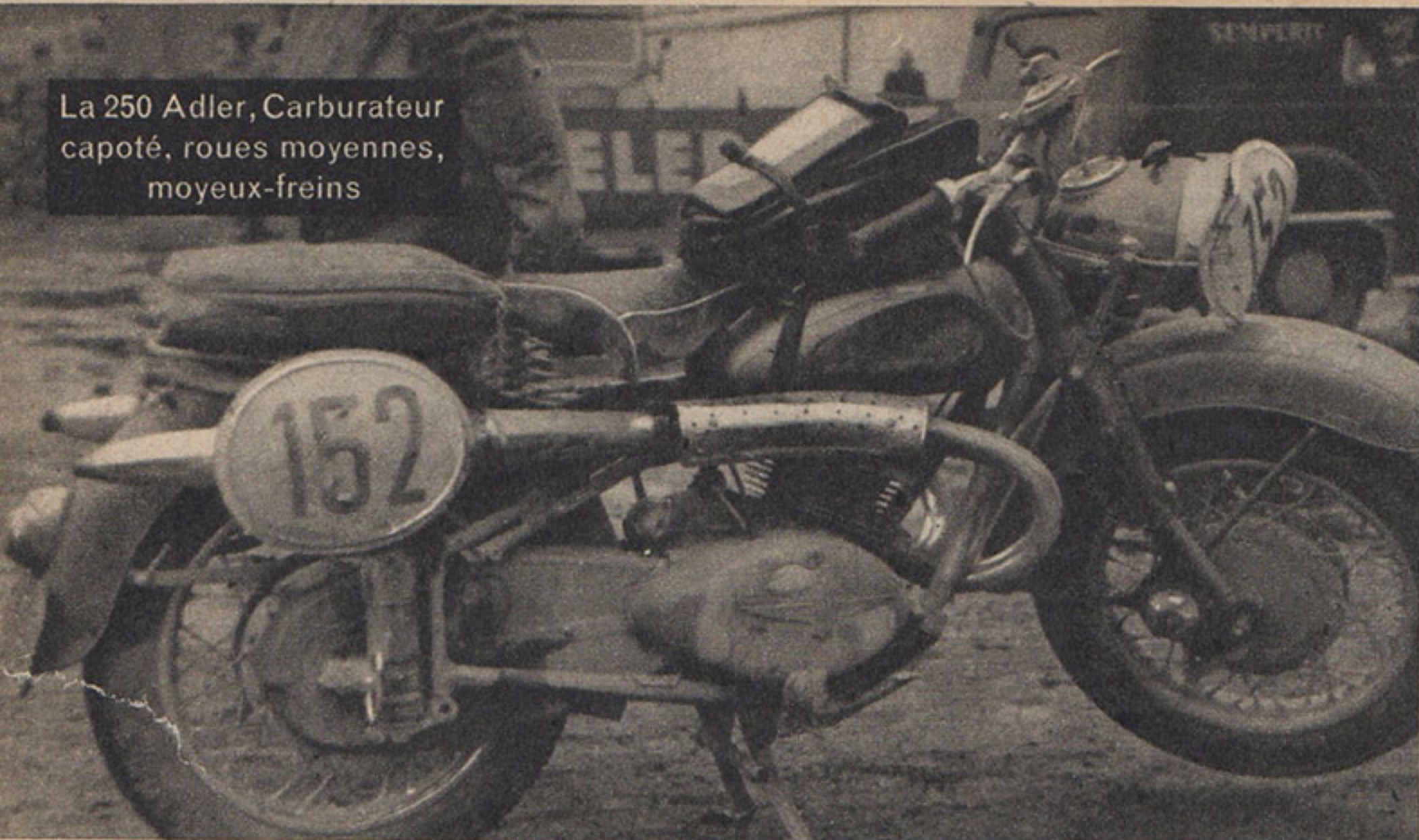
Nous croyons savoir que certains dirigeants en accord avec la F.F.M. s'intéresseraient à former l'année prochaine une équipe nationale française destinée à nous représenter à l'étranger lors des courses par nations... il est déjà temps d'y penser.

Robert MOUCHET.

Dans notre prochain numéro nous passerons en revue ce qu'ont été les Championnats de France 1952 et nous essaierons de procéder à un recensement et à une classification des coureurs. Nous serions heureux de recevoir à ce sujet les avis des clubs.



La 250 Adler, Carburateur capoté, roues moyennes, moyeux-freins



quie était la seule à conserver une équipe non pénalisée, alors que les équipes anglaises, suédoises et autrichienne avaient perdu chacune un pilote.

G. Meier, H. Roth et W. Zeller, sur B.M.W. 600 cmc., l'équipe anglaise B (B.S.A. Triumph, Royad-Enfield), l'équipe italienne A (Rumi) et

les 6 jours

INTERNATIONAUX

ARRIVÉE à Bad-Aussee dans la matinée du premier jour, jeudi 18. Après les belles journées de Monza, le climat rude et surtout pluvieux nous surprend. Nous arrivons par la Pontschen, rampe de plus de 20% faisant suite à une route glissante.

Les concurrents sont partis depuis ce matin, mais il règne néanmoins l'ambiance des grandes épreuves internationales : voitures de journalistes, officiels, hôtels complets.

Nous remarquons la belle tenue de la gendarmerie autrichienne, d'allure très U.S.A., montée sur des Sunbeam qu'elle utilise au maximum.

Organisation impeccable, mettant immédiatement une chambre à notre disposition. Visite au quartier général de l'organisation où, en sus des « Ausweiss », l'on nous remet la carte au 200.000^e de chacune des six étapes que comporte l'épreuve, et les tableaux des horaires et contrôles correspondants. Chaque jour nous pourrons aller chercher les résultats complets de l'épreuve de la veille (résultats du reste affichés dans le hall du Kurhaus) :

L'Allemagne perdait Dollman (98 N.S.U.) renversé par un gros chien; l'Italie, Serafini et la Suède encourrait une pénalisation de 13 points avec Nehlin, sur N.V. 125. Seules la Tchécoslovaquie et l'Angleterre terminaient la journée sans pénalisation. L'Allemagne, l'Italie et l'Autriche devaient d'ores et déjà surmonter le handicap de 100 points de pénalisation par jour et par homme ayant abandonné.

Pour le vase d'argent, deux équipes se firent pénaliser : italienne B, avec Benzoni sur M.V. 150 cmc. (29 pts), tchèque B avec Rick et Sedina, sur Jawa 350 cmc.

2^e jour. — Départ à 6 heures. Pluie froide ressemblant à de la neige fondue. La journée sera rude pour les concurrents : la première demi-étape jusqu'à Graz étant suivie, après un arrêt de plusieurs heures, d'une seconde étape nocturne. En tout, près de 400 kilomètres sous la pluie, le parcours de nuit s'agrémentant de chutes de neige.

La journée marqua le début des ennuis de l'équipe britannique. Les motos, ayant séjourné environ 5 heures sous la pluie avant le second

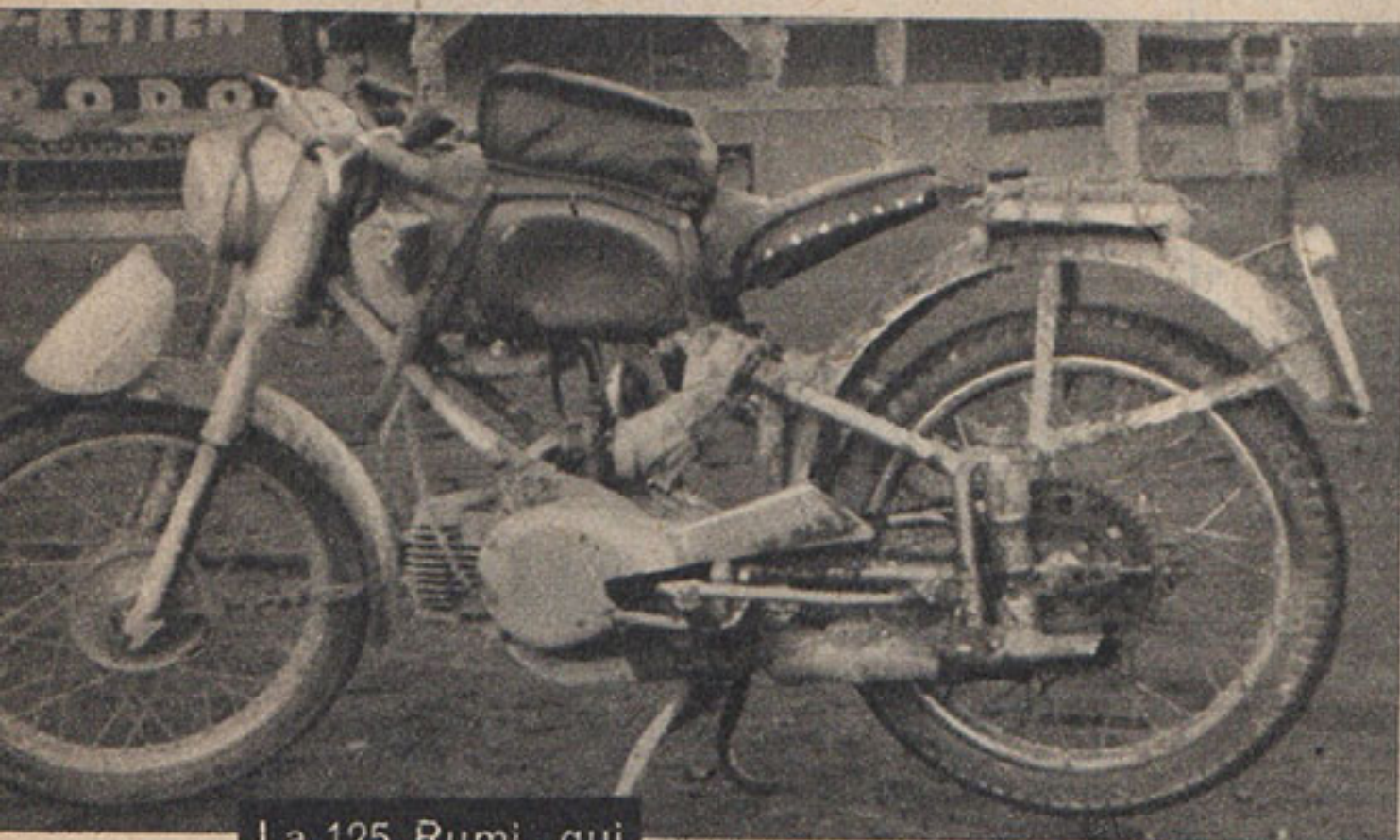
hollandaise A (Jawa) n'avaient perdu aucun point au classement du vase d'argent.

Cependant, le baromètre monte lentement mais sûrement; le vent a changé : il fera beau demain, mais le thermomètre marque simplement +2!

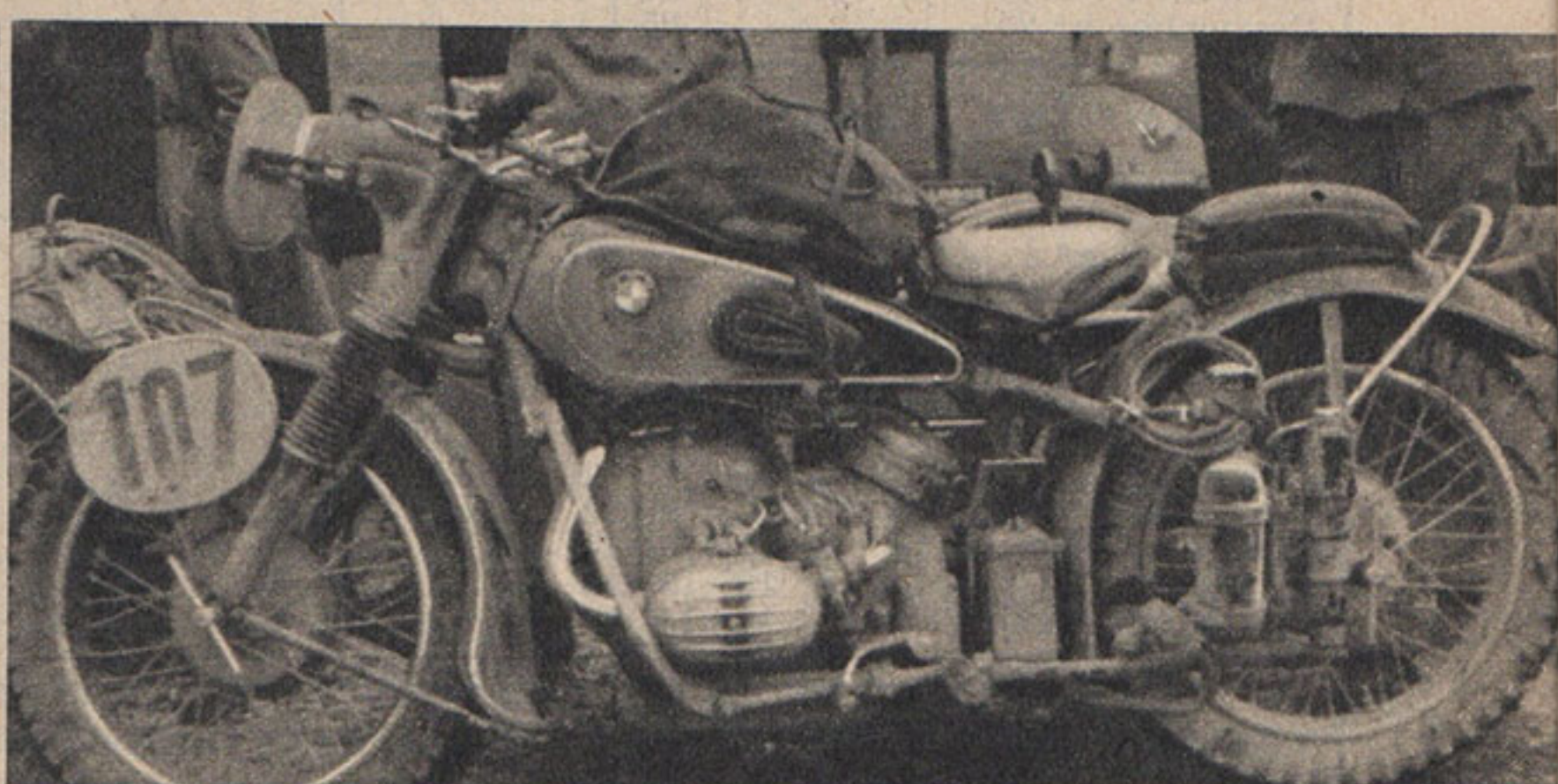
3^e jour. — Après une nuit très froide, départ à 7 heures (1 h. de plus au lit) à cause de l'étape de nuit de la veille.

Grosses difficultés pour la mise en route : huiles de forte viscosité gommant les moteurs, et les 3 minutes accordées pour le démarrage sont souvent insuffisantes. (Miss Briggs, entre autres, qui n'a décidément pas de chance!)

Stocker change son plateau de frein avec un flegme tout britannique et des gestes mesurés (il est vrai que les pièces neuves et outils sont préparés d'avance, bien rangés sur un chiffon ou un plateau, pour éviter toute perte de temps). Nous verrons les jours suivants des réparations beaucoup plus importantes. Il faut d'ailleurs une certaine dose d'énergie, après une journée fatigante et avant une autre qui promet, pour



La 125 Rumi, qui termina l'épreuve



La 600 B.M.W. était munie de pare-chocs, d'un corps de carburateur de rechange, et d'une bouteille d'air comprimé pour pallier aux éventuelles crevaisons.

abandons, classement pour le Trophée, le Vase, par marque et par club.

Le parcours très difficile du premier jour, comprenant la montée du Grossglockner aux pourcentages impressionnants, détermina de nombreux abandons (25) et une avalanche de pénalisations (25 concurrents).

Nous allons au-devant des concurrents pour les voir passer dans la fameuse côte qui nous a surpris ce matin. Tout le monde passe en force, mais machines et pilotes sont déjà couverts de boue.

A l'issue de cette première journée, l'équipe autrichienne perdait un pilote de marque : Kramer, une erreur de ravitaillement ayant fait remplir le réservoir de sa 175 Puch d'essence pure, ce qui occasionna un grippage et son abandon.

départ, manifestèrent une réticence certaine à la mise en route et Manns, de l'équipe anglaise du Trophée, resta en panne avec sa Matchless et fut éliminé.

Miss Molly Briggs, qui avait eu déjà des ennuis avec sa « Triumph Trophy » au départ de l'étape précédente, connut un phare défaillant qui la contraignit à effectuer la moitié du parcours de nuit sans lumière.

Nous allons au-devant des compétiteurs qui arrivent par petits paquets, méconnaissables, parfois accompagnés d'une voiture suiveuse... dont l'éclairage doit rendre bien service à quelques dynamos fatiguées.

L'on comptait 32 abandons dans la journée, dont celui de l'unijambiste Harold Taylor par suite d'avarie à la distribution. La Tchécoslova-

se mettre à mécaniquer de la sorte, durant le quart d'heure qui précède le départ.

Nous assistons près de Hallstätt (jolie petite ville sur le lac du même nom) à la montée d'une côte de 26% au sol gravillonneux. Nous remarquons la virtuosité intrépide des Suédois, spécialiste du dirt-track. Seul le pilote de la 125 Bantam doit descendre et pousser.

Dure journée encore : nombreuses pénalisations et 17 abandons.

L'équipe tchèque du Trophée perdait 2 points pour Dusil (250 Jawa) arrivé en retard à un contrôle, l'équipe italienne perdait Cavalli (Rumi) et l'équipe suédoise enregistrait un second abandon (Lindstroem).

Au classement du vase, l'abandon de Strada (Rumi) ne laissait plus que 3 équipes aux prises,

les tchèques suivant de près avec 4 points.

4^e jour. — Le beau temps continue, mais les machines ont terriblement souffert et pendant le quart d'heure autorisé, on mécanique de plus en plus. Ici, c'est Clayton qui essaye de remédier de son mieux aux dégâts causés à sa fourche par une chute de la veille, mais se voit refuser le départ et éliminé, la fourche étant une pièce plombée.

Si les portions de grandes routes utilisés sont sûres, les chemins de forêt et de montagne restent terriblement meurtriers.

Par contre, les départs difficiles de la veille ont servi de leçon et la plupart des concurrents ont vidangé avant de rentrer au parc fermé, et la 40 de viscosité et couramment utilisée. A remarquer le départ toujours aisé des Adler 250.

Allons voir passer les concurrents dans une route forestière du côté de Filmos : dans des passages où le motocycliste moyen hésiterait à s'aventurer, tous les pilotes passent soit en force, soit en souplesse (les anglais style Trials debout sur les marchepieds), mais avec une facilité déconcertante : il est vrai que nous avons là la crème des motocyclistes européens.

Nous assistons à l'abandon d'Evans (Royal-Enfield) dont la 500 flambe dans un petit chemin en corniche, laissant tout juste le passage aux sidecars. A la tombée du jour, dans ce coin perdu, le défilé des concurrents devant cette machine en flammes à quelque chose de tragique et l'on comprend mieux le cran des « Six daymans ». Durant ce parcours, le tchèque Dusil perdit 2 nouveaux points et Pudil (150 C.Z.) un point. La surprise était de retrouver en course la petite Alpino 73 cmc., pilotée par Albertazzi, mais fortement pénalisée.

N.S.U. perdit son 3^e pilote, et après la défection de Van Rijssel, de l'équipe hollandaise A, les B.M.W. R. 68 restaient les seules à ne pas être pénalisées, l'équipe hollandaise B, sur B. S. A. « Gold-Star » et tchèque B, sur C.Z., héritant respectivement de 8 et 12 points.

5^e jour. — Départ 6 heures, le mauvais temps est revenu et de gros nuages sombres cachent les sommets du Sarstein.

Le nombre des concurrents restant en course a encore diminué et une grosse activité règne pendant le quart d'heure précédant les départs.

De part et d'autres, des petits groupes où l'on mécanique dur : Stocker démonte et soude

solos tombés à différents étages. Les spectateurs durent prêter leur concours et, au prix d'efforts sans nombre, les rescapés gagnèrent le sommet de la colline. Cette aide extérieure aurait normalement dû entraîner la disqualification de nombreux pilotes mais, étant donné qu'elle était généralisée, les officiels fermèrent les yeux et annulèrent le contrôle horaire situé après la colline. Seuls des pilotes comme Bob Ray (Ariel) et Jack Stocker (700 Royal) passèrent sans ennuï.

9 abandons dans la journée, dont celui de John Brittain, sur Royal-Enfield, et Alves (Triumph), ennuis de boîte.

6^e et dernier jour. — Nous n'assistons pas au départ et sommes rejoints par les concurrents quelques 30 km. avant Salzburg où doit avoir lieu l'épreuve de vitesse.

Il pleut et malgré le temps et les petites routes en terre détrempée, les derniers nous passent à des allures record.

Nous arrivons sur l'autostrade de Salsbourg-Munich où a lieu l'épreuve de vitesse, organisation toujours parfaite, horaire respecté.

La pluie cesse et un brouillard glacial la remplace : l'autobahn, néanmoins, sera sec pour les grosses cylindrées.

4 départs par catégories.

Marche très régulière et rapide des 250 Adler tenant tête à certaines 350, bonne impression également des Jawa tchèques qui finissent en équipe.

Puis dans les machines plus fortes, Norton featherbed en tête, nettement plus rapide que N.S.U. et que l'Ariel de Ray.

Enfin les B.M.W. tant attendues : là un drame. La B.M.W. de Roth ne peut pas partir et malgré les efforts surhumains de ce dernier (qui tombe presque évanoui et doit être ranimé par un docteur) l'équipe B.M.W. perd le vase. Meier et Zeller n'en font pas moins une démonstration formidable de vitesse et régularité, surclassant nettement tous les autres concurrents. La Norton est derrière, à un tour, puis A.J.S. et la 700 de Stocker.

Machines les plus remarquées :

Rumi, toujours arrivant dans les premiers, se reconnaissant de loin à l'échappement particulier de leur moteur à régime élevé.



Les Norton bénéficiaient d'un frein avant « racing ».

Tchèques : C.Z. et Jawa.

Suédos : NV. (moteur D.K.W. suédois), une 125 et quatre 250.

Allemagne : 3 N.S.U. Fox et 2 Maico 175 cmc. 2 temps.

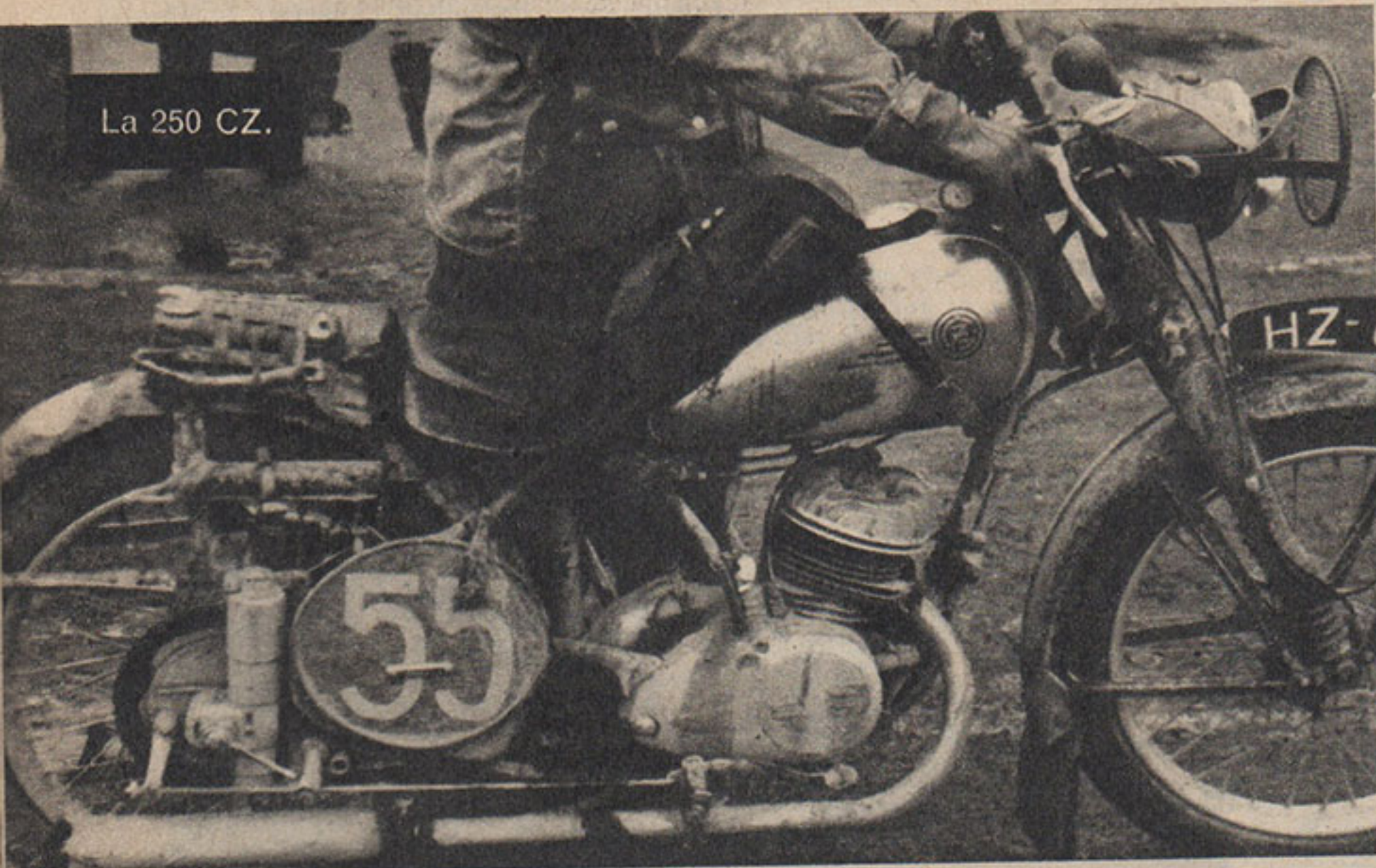
Angleterre : 5 machines différentes : A.J.S., Ariel, Matchless, Triumph, Royal-Enfield.

Italie : toutes des twins de 500 et plus. Une Alpino 75 cmc., une Macchi 125, une 125 Rumi, une Parilla 150 et une Guazzoni 175 cmc.

La Tchécoslovaquie mérita pleinement son succès, et les Jawa et C.Z. firent une éclatante démonstration d'endurance mécanique, d'autant plus que ces machines étaient certainement les moins rapides parmi celles astreintes aux moyennes les plus élevées (Trophée, Vase, Coupe des constructeurs).

A. REYROLLES

La 250 CZ.



son réservoir d'essence, remonte en vitesse et pris par le temps, prend le départ avec un carter de moteur vidangé. S'agit-il d'un oubli? Non : les 30 mètres obligatoires franchis, arrêt et ravitaillement.

Un concurrent hollandais blessé à la jambe part à pied en poussant sa machine après avoir ancé aux quelques spectateurs un sonore : « Auf wiedersehen ! »

La pluie se met à tomber avant les derniers départs, elle ne cessera de la journée, devenant par moment torrentielle.

Ce sera une des journées les plus dures. Dans une côte glissante au pourcentage particulièrement élevée, la presque totalité des concurrents se trouvera en difficulté, bloqués par des sidecars manquant d'adhérence et des

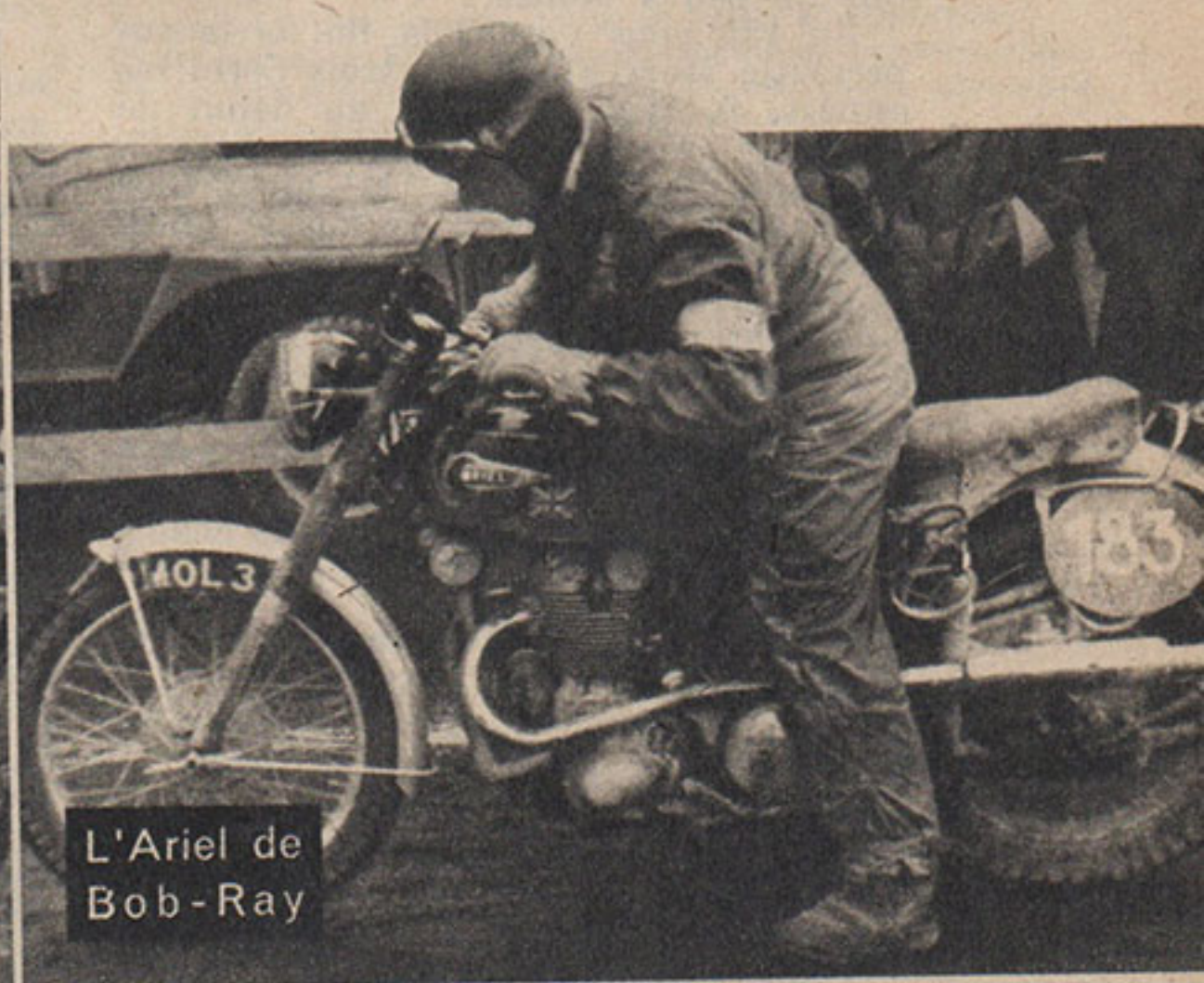
Adler, rapides, souples, propres, suspension AV. originale, chaîne AR. renfermée sous carter. Puch d'usine, avec roues de 16, deux carburateurs et cylindres impressionnants.

B.M.W. rapides, silencieuses; pas une trace d'huile, pas un instant de mécanique.

La chance abandonna complètement les Britanniques, vainqueurs les 4 dernières années. Le profil excessivement dur avantageait les machines légères, astreintes à une moyenne plus raisonnable que les grosses cylindrées, tandis que les côtes à pourcentage inusité handicapaient énormément les petites cylindrées.

La participation s'élevait à 260 engagés. On comptait 6 équipes de 5 hommes pour le Trophée :

Autriche : Puch 175 et 250.



L'Ariel de Bob-Ray

RÉSULTATS

1. Tchécoslovaquie : Kohlicék et Pudil (150 C.Z.), Dusil, Kubes et Novotny (250 Jawa), 5 p.; 2. Autriche : Beranek, Kramer et Cmyral (175 Puch) et Weingartmann et Rauh (250-Puch), 600 p.; 3. Grande-Bretagne : Viney (500 A.J.S.), Ray (500 Ariel), Manns (500 Matchless), Alves (650 Triumph) et Stoecker (700 Royal-Enfield), 700 p.; 4. Suède, 956 p.; 5. Allemagne, 1.407 p.; 6. Italie, 2.080 p.

Vase d'argent : 1. Tchécoslovaquie « B » : Blaha, Koar et Kabat (150 C.Z.), 12 p.; 2. Allemagne : Meier, Roth et Zeller (600 B.M.W.), 60 p.; 3. Hollande « B » : Kniijnenburg, Flintermann et Rozenberg (500 B.S.A.), 62 p.; 4. Tchécoslovaquie « A », 182 p.; 5. Hollande « A », 338 p.; 6. Grande-Bretagne « B », 501 p.; 7. Suède, 571 p.; 8. Grande-Bretagne « A », 624 p.; 9. Italie « A », 708 p.; Italie « B », 829 p.; 11. Autriche « A », 905 p.; 12. Autriche « B », 1.042 p.

CHAMPIONNATS DU MONDE

LE rideau vient de tomber sur le dernier acte de la saison 1952, le Grand Prix d'Espagne.

Pour les catégories 500 et sidecars il aura fallu attendre cette dernière épreuve pour attribuer les titres. La grosse surprise en 500 a été la deuxième place de Graham, car jamais les pronostiqueurs, à deux épreuves de la fin, n'auraient pensé le voir remporter ces deux derniers Grands Prix. Après son excellente démonstration du Grand Prix de l'Ulster on peut écrire qu'il a été avec sa M.V. le meilleur pilote de la fin de saison, il sera certainement grand favori pour le titre l'an prochain. Champion pour la deuxième fois, en 1950 et 1952, Masetti a fait preuve d'une grande régularité et il a également racheté une saison 1951 quelque peu décevante. Troisième, Armstrong, qui a bien défendu le dernier bastion du 500 mono, et si le 500 mono n'est pas encore mort, comme il l'a été annoncé il y a quelques années un peu prématurément, il a cette fois du plomb dans l'aile, et l'absence de Duke a fait ressortir le recul du monocylindre dans la catégorie 500.

En 350 nous assistons à un palmarès essentiellement britannique, et pour cause, Duke remporte le titre pour la deuxième fois consécutive, suivi de Armstrong et Amm, tous trois sur Norton. Les Italiens tout naturellement remportent la catégorie 250 mais Graham sur Velocette prend la troisième place, et Felgenheier sur D.K.W. la cinquième, l'an prochain il faudra certainement compter avec la N.S.U. qui ne succomba que de peu à Monza.

En 125 nous notons la fin de la suprématie Mondial de ces trois dernières années. Si M.V. dominait au début de la saison, Morini a terminé en beauté.

Quant aux sidecars, la malchance italienne à Barcelone a permis à Smith de donner le titre pour la quatrième fois consécutive à Norton. Notre compatriote Drion remporte, pour la deuxième fois consécutive, la cinquième place, mais cette fois avec un nombre de points respectable, indiquant de plus belles performances qu'en 1951. Félicitons notre unique pilote classé dans les championnats.

Champions du monde constructeurs

125 cmc. — 1^{er} M.V. 30 points ; 2^e Mondial 24 ; 3^e Morini 21 ; 4^e N.S.U. 9 ; 5^e E.M.C., Puch 1.

250 cmc. — 1^{er} Guzzi 32 points ; 2^e Velocette 9 ; 3^e D.K.W. 8 ; 4^e N.S.U. 6 ; 5^e Benelli et Horex 4.

350. — 1^{er} Norton 32 points ; 2. A.J.S. 20 ; 3^e D.K.W. 2 ; 4^e Velocette et Horex 1.

500 cmc. — 1^{er} Gilera 36 points ; 2^e Norton 32 ; 3^e M.V. 30 ; 4^e A.J.S. 22 ; 5^e B.M.W. 1.

Sidecars. — 1^{er} Norton 30 points ; 2^e Gilera 28 ; 3^e B.M.W. 2.

Champions du monde pilotes

125. — 1^{er} Sandford (M.V.) 28 points ; 2^e Ubbiali (Mondial) 24 ; 3^e Mendogni (Morini) 16 ; 4^e Graham et Lomas (M.V.) 10 ; 6^e Zinzani (Morni) 9.

250. — 1^{er} Lorenzetti (Guzzi) 28 points ; 2^e Anderson (Guzzi) 24 ; 3^e Graham (Velocette) 11 ; 4^e Cann (Guzzi) 10 ; 5^e Felgenheier (D.K.W.) 8 ; 6^e Ruffo (Guzzi) 7.

350 cmc. — 1^{er} Duke (Norton) 32 points ; 2^e Armstrong (Norton) 24 ; 3^e Amm (Norton) 21 ; 4^e Coleman (A.J.S.) 20 ; 5^e Kavanagh (Norton) 16 ; 6^e Brett (A.J.S.) 12.

500 cmc. — 1^{er} Masetti (Gilera) 28 points ; 2^e Graham (M.V.) 25 ; 3^e Armstrong (Norton) 22 ; 4^e Kavanagh (Norton) et Brett (A.J.S.) ; 6^e Coleman (A.J.S.) 13.

Sidecars. — 1^{er} Smith (Norton) 24 points ; 2^e Milani (Gilera) 18 ; 3^e Merlo (Gilera) 17 ; 4^e Oliver (Norton) 16 ; 5^e Drion (Norton) 15 ; 6^e Masuy (Norton) 9.

D'après le décompte des points on peut tirer des conclusions sur la supériorité de certaines marques ou pilotes. En sidecars par exemple, Milani, Merlo, Oliver et Drion ne sont séparés que par 3 points. En 500 les trois premiers sont assez près les uns des autres tandis qu'en 250, après les deux premiers, il y a un trou assez important. Notons également que Graham est le seul pilote cité dans trois catégories. Quant aux constructeurs la lutte en 500 a été très serrée et l'entrée en lice de la B.M.W. et de la 4 cylindres Guzzi pour 1953 rendra la lutte plus âpre encore, car elles sont très rapides, seule leur résistance est l'inconnue du problème, surtout en ce qui concerne la Guzzi.

La situation en 350 sera inchangée encore que sur certains circuits la D.K.W. ait de sérieuses chances. La 250 Guzzi verra la Velocette et la N.S.U. l'attaquer avec, espérons-le, le concours des Benelli, Parilla et Lambretta.

En 125 N.S.U. inquiétera les machines italiennes et des bruits circulent annonçant une Bianchi dans cette catégorie, le père de la Mondial étant entré dans cette Maison.

Ne terminons pas sans saluer la mémoire de ceux qui sont morts pour la grandeur du sport motocycliste, notamment Benett et Frigerio, décédés à la première des épreuves des championnats 1952, le Grand Prix de Suisse.

GRAND PRIX DE BARCELONE

Résultats

125 cmc. — 1. Mendogni (Morini), les 24 tours, soit 100 km. 920, en 1 h. 5' 12" 3/10 (moy. 92 km. 863) ; 2. Graham (M.V. Augusta) ; 3. Sandford (M.V. Augusta) ; 4. Ferrini (Morini) ; 5. Muller (Mondial) ; 6. Zinzani (Morini), etc...

500 cmc. — 1. Graham (M.V. Augusta), les 48 tours, soit 201 km. 840, en 2 h. 6' 18" 2/10 (moy. 95 km. 882) ; 2. Masetti (Gilera) ; 3. Kavanagh (Norton) ; 4. Pagni (Gilera) ; 5. Armstrong (Norton) ; 6. Wünsche.

Sidecars. — 1. Oliver (Norton), les 24 t. (100 km. 920) en 1 h. 9' 49" 1/10 (moy. 86 km. 727) ; 2. Drion (Norton) ; 3. Smith (Norton) ; 4. Schmidt (Norton) ; 5. Betemps (Norton) ; 6. Koch (B.M.W.), etc., etc.

Records du circuit — 125 cmc. : Mendogni (Morini), 2' 40" (moy. 94 km. 612) ; 500 cmc. — Masetti (Gilera), 2' 33" (moy. 98 km. 941) ; sidecars : Oliver (Norton), 2' 50" (moyenne 89 km. 047).

★ ★

CROSS DU C.M.S.N. A NANTERRE

Résultats

COUPE DES C.M.S.N.

Classement général. — 1. Leloup (Belg.), 3 pts ; 2. Brassine (F.), 7 pts ; 3. Rietman (Hol.), 11 pts ; 4. Raulin (F.), 15 pts ; 5. Desmoulins (F.), 17 pts ; 6. Lusseyran (F.), 18 pts ; 7. Vouillon (F.), 19 pts ; 8. Charrier (F.), 24 pts ; 9. Hall (G.-B.), 27 pts ; 10. Thevenet (F.) 29 pts.

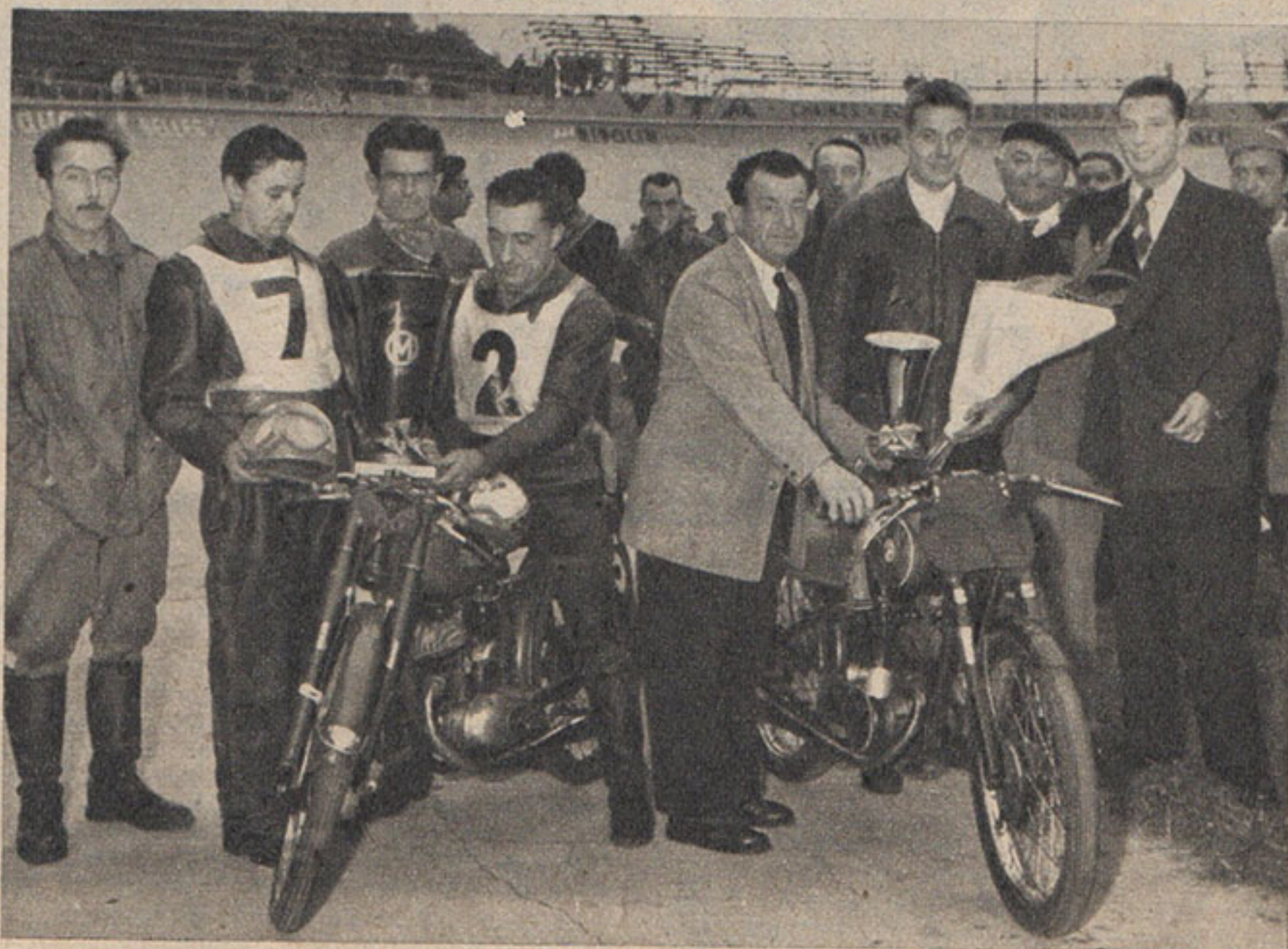
PRIX DU C.M.S.N.

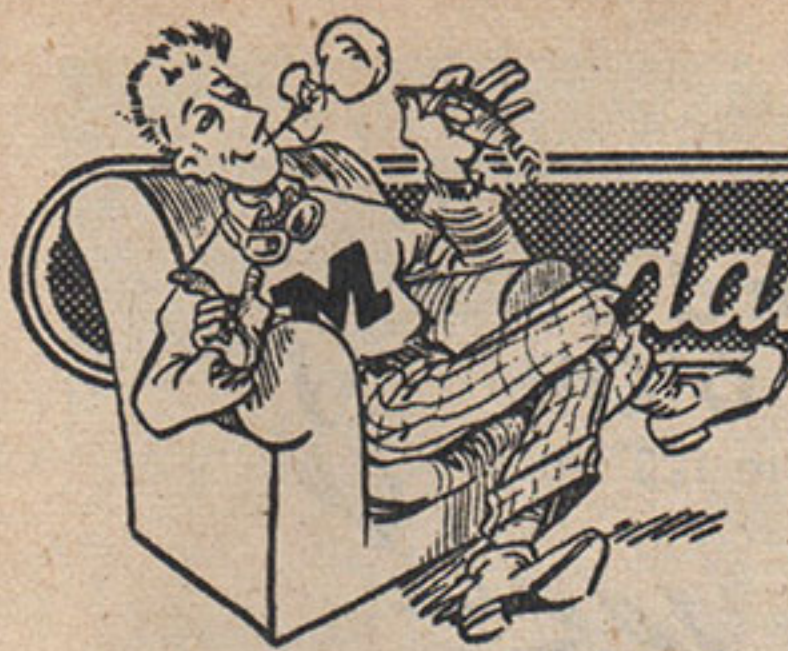
Finale. — 1. Parpaillon (Angers) ; 2. Me-taut (Paris) ; 3. Chartier (Paris) ; 4. Heuland (Paris) ; 5. Sannier (Paris) ;

CHALLENGE A. BEDARD

Classement. — 1. C.M. Sécurité Nationale, 18 pts ; 2. A.S. Préfecture de Police, 24 pts.

Les vainqueurs de la finale des Coupes de Paris organisées par l'U. S. M. A droite, Delauné, vainqueur absolu et recordman du tour ; à gauche, Sutra et Chailloux, remportant le challenge inter-clubs.





dans les CLUBS

SCOOTER-CLUB LAMBRETTA

Le Scooter-Club Lambretta de Paris et de l'Ile-de-France a le plaisir de vous informer que son banquet annuel du 12 courant s'est déroulé dans la plus cordiale ambiance, avec la participation de nombreux lambrettistes, dans le cadre charmant du Chalet de la Porte Jaune, dans le bois de Vincennes.

Une matinée dansante a suivi le repas et l'après-midi s'est terminée par un apéritif offert à son siège par la Société France-Autos « Lambretta ».

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Nos sociétaires sont priés de vouloir bien assister à la prochaine réunion mensuelle qui aura lieu le *jeudi 6 novembre 1952*, à 21 heures au siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

Engagements de nos coureurs dans les différentes épreuves du mois, s'adresser à nos présidents touristiques et sportifs.

Le calendrier touristique et sportif du mois de novembre est établi ainsi qu'il suit :

Dimanche 9. — Reconnaissance du circuit motocycliste de l'Armistice. R.-V. au siège à 8 h. 45, départ à 9 heures. Regroupement à la Grille de l'Orangerie (N. 10) à 9 h. 30 au Café Rivière. Retour le soir vers 18 heures.

Mardi 11. — Participation de nos coureurs au 1^{er} trial de l'Armistice organisé en forêt de Compiègne par le M.C. Compiègne. Conjointement aura lieu une sortie-promenade sur Compiègne. Rassemblement porte de la Villette à 8 heures, départ à 8 h. 15. Itinéraire : N. 2 Le Bourget-La Patte-d'Oie de Gonesse à gauche, N. 17 Louvres, La Chapelle-en-Serval (regroupement, départ à 9 h.), Pontarmé,

Senlis N. 32, Verberie, Croix-St-Ouen, Compiègne (siège M.C.C.). Déjeuner au restaurant.

Dimanche 16. — Participation des coureurs du Club à la XIX^e Coupe motocycliste de l'Armistice organisée par le M.C. de France. Notons que notre association prêtera son concours amical et sportif à cette manifestation. D'autre part une sortie aura lieu sur l'autodrome de Montlhéry. R.-V. au siège à 9 h. 45, départ à 10 heures pour les touristes désireux d'encourager leurs camarades disputant l'épreuve. Une camionnette transportera également les dames des participants, elle se trouvera à 9 h. 45 à la porte d'Orléans (Café « l'Acropole ») et à 10 heures au siège social du M.C.C. Déjeuner sur place à l'autodrome.

Pour tous renseignements et adhésions au M.C.C., écrire ou s'adresser tous les jours à la permanence du Siège à l'adresse ci-dessus, il sera toujours répondu à toutes les demandes écrites.

MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE

Le Motorcycle-Club de France, avec le concours de ses amis du Moto-Club Châtillonnais, organise le dimanche 16 novembre, pour la 19^e fois, sa Coupe de l'Armistice, épreuve de régularité, ouverte aux constructeurs, clubs, concurrents propriétaires de leurs machines, militaires et représentants de la Police.

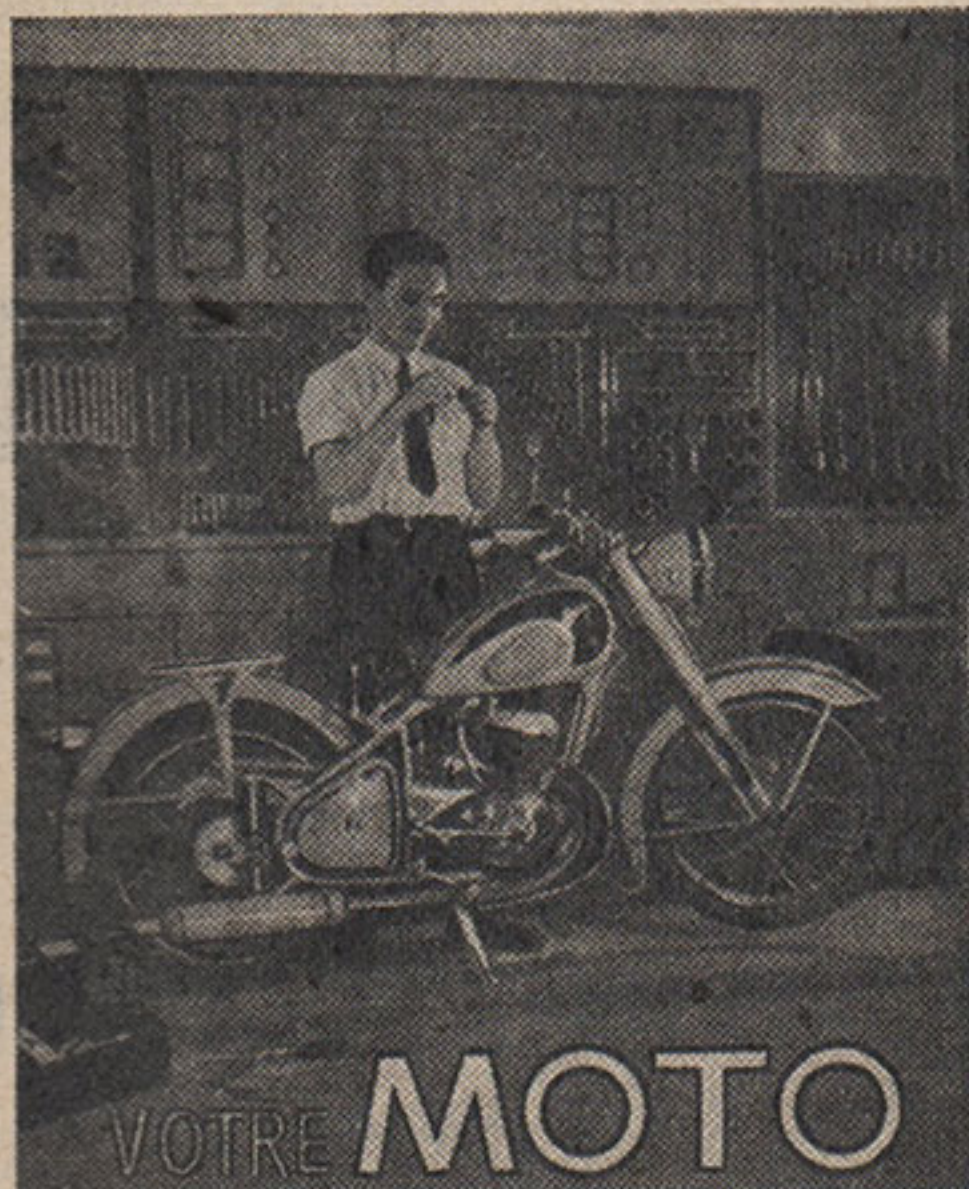
Elle comprend les cyclomoteurs, toutes les catégories motos au-dessus de 125 jusqu'à 1.000 cmc., les sidecars depuis 350 jusqu'à 1.200 cmc. et les cyclecars.

Le règlement prévoit un parcours routier dont le départ sera donné à Versailles, arrivée à l'autodrome de Montlhéry, à effectuer à des moyennes horaires variant entre 30 et 60 kilomètres, pour se poursuivre par une épreuve de régularité à moyenne accélérée (chronométrée tous les 3 tours) sur le circuit de 9.181 mètres.

Renseignements, règlements et engagements au siège du Motorcycle-Club de France, 73, boulevard Péreire, à Paris-17^e, téléphone : Carnot 39-96.



Au cours d'une récente réunion du M. C. Chatillon, M. Violet remet à M. Pellevoisin une coupe récompensant les performances des motards de la Police au concours des Audax.



VOTRE MOTO

PERFORMANCES...
SECURITE... ECONOMIES...
DUREE...

VOICI CE QUE VOUS ASSURE CE LIVRE

QUELLE QUE SOIT LA MARQUE DE VOTRE MOTO...

“VOTRE MOTO”

qui vient de paraître aux « Editions Pratiques Automobiles » sera pour vous :

- un guide technique ;
- un recueil de conseils pratiques ;
- un mémento des réparations ;
- un répertoire des réglages ;
- un manuel de conduite.

Pour peu que vous aimiez votre moto, pour l'entretenir et la conduire correctement :

“VOTRE MOTO”

sera votre outil le plus précieux.

- Nombreuses illustrations montrant toutes les mécaniques en vues éclatées, expliquant tous les démontages usuels.
- Tous les conseils de dépannage, d'entretien, de réparation.
- Carnet de bord (tableau des moyennes, consommation, réparation, dates des visites et vidanges).
- Signalisation, formalités diverses, extrait du Code.
- 142 pages en 2 couleurs, sous une couverture cartonnée en couleurs, dos toilé.

650 fr. dans toutes les bonnes librairies. *

700 fr. franco. — 740 fr. contre remboursement.

E.P.A., 83, Rue de Rennes — **PARIS-VI^e**

Tél. : LITré 15-14

C.C.P. 7898-02

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



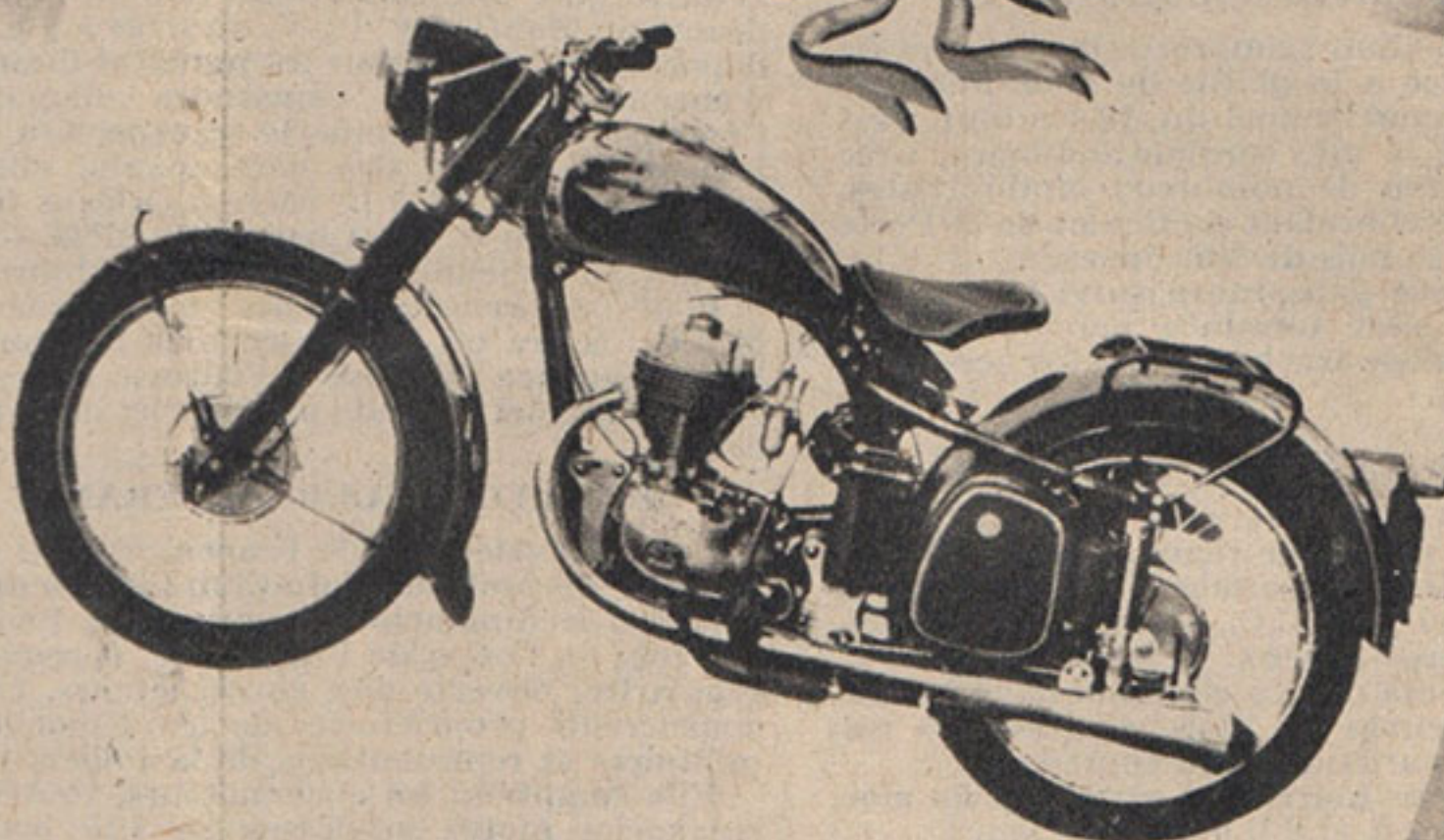
Moteur A.M.C. 4 temps

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

Moteur YDRAL

2 temps
125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE



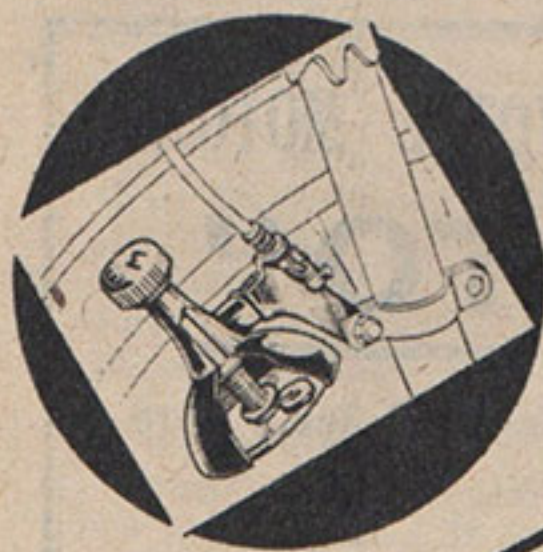
Record du
BOL D'OR

Catégorie 125 cm³

STAND 115

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

SÉCURITÉ



L'AVERTISSEUR ROTATIF E. M.

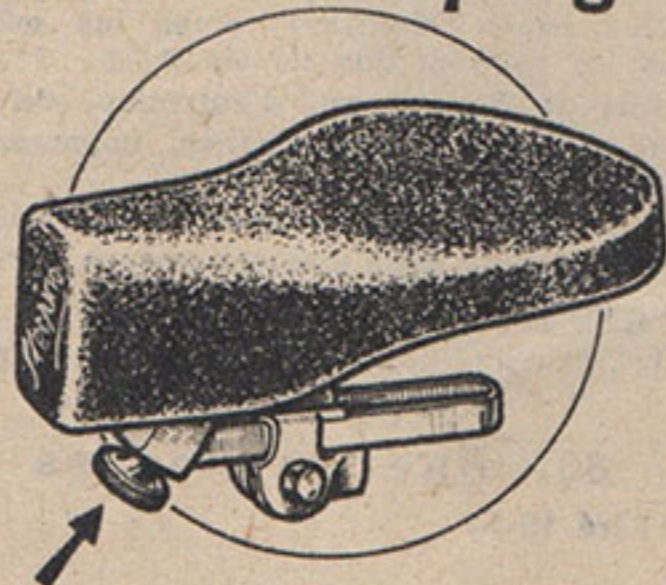
pour Cycles
et Cyclomoteurs

Deux articles de qualité fabriqués par la
Société GAMA
Rue J.-B. Bru, à CUSSET (Allier)

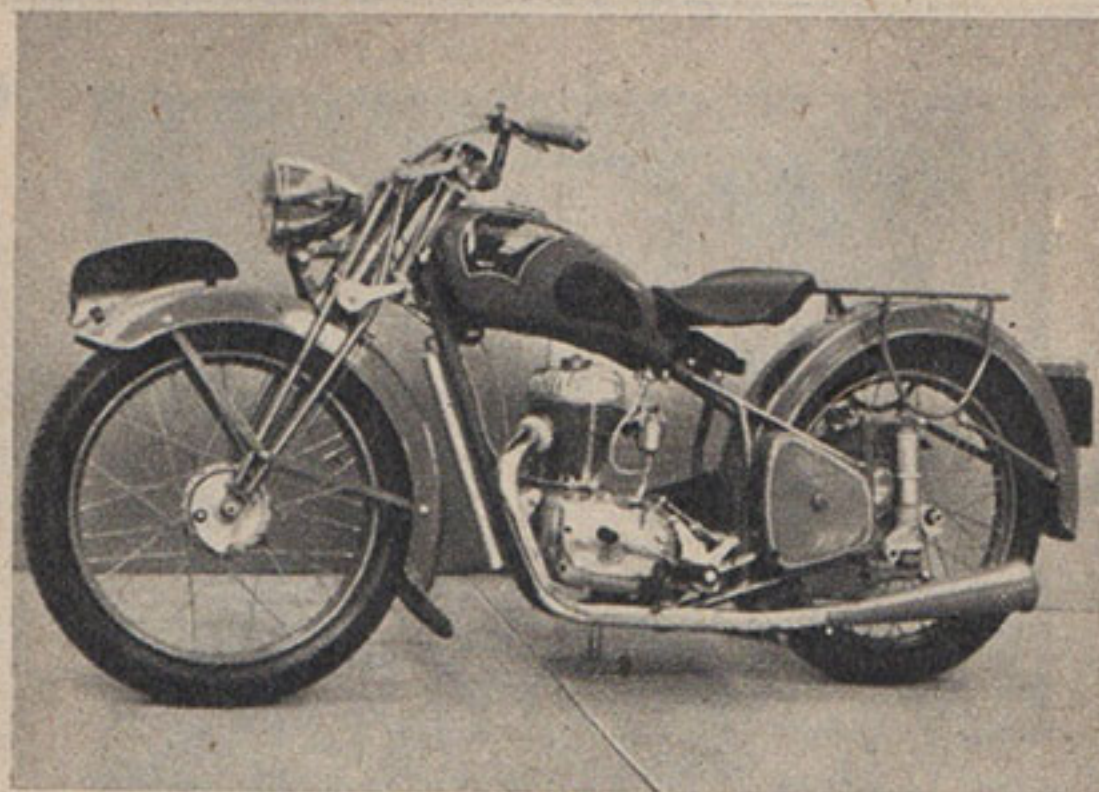
CONFORT

LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



"Motobloc"



SOCIÉTÉ CENTRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

14-16-18, Rue de Madrid — VICHY

Service Exportation et Dépôt :

134, Av. de Malakoff, PARIS-16^e - Tél. : KLÉ. 69-14 et 61-80

Succursale :

105, Rue d'Italie, MARSEILLE - Tél. : LYCée 72-35

P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux **Scooter SPEED**

TOUS LES
ACCESSOIRES
POUR
SCOOTERS

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

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

CRÉDIT

Ouvert le Samedi.



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

Pour **CYCLOMOTEURS**

La **BOUGIE** **GURTNER "S"**



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



ESSAYEZ-LA...

Station Service : 3, Impasse Compoin, PARIS-17^e

BOL D'OR 1952

CATÉGORIE 175 cmc.

CAMUS SUR MOTO **D. S. MALTERRE**

avec moteur **A.M.C.**

Parcours : 2.147 kms en 24 heures
Moyenne : 89 kms 492 **RECORD BATTU !**
de **350 kms 714**

CAMUS bat également les records des Motos
250 et 350 cmc. et se classe ainsi

6° AU CLASSEMENT GÉNÉRAL

Toutes les machines étaient équipées avec
PNEUS ENGLEBERT -- PROJECTEURS CIBIE -- VOLANT SAPI
BOUGIE LODGE -- ÉQUIPEMENT MACOMBYNN

AU SALON 1952, D. S. MALTERRE a présenté
sa Nouvelle Machine, type M12 avec moteur AMC. 250 cc.
monocylindrique, arbre à came en tête

LIVRAISON EN MAI 1953

Étab^{ts} MALTERRE Frères, 42, Boulevard de la Bastille, PARIS-12^e
Tél. : DIDerot 55-38

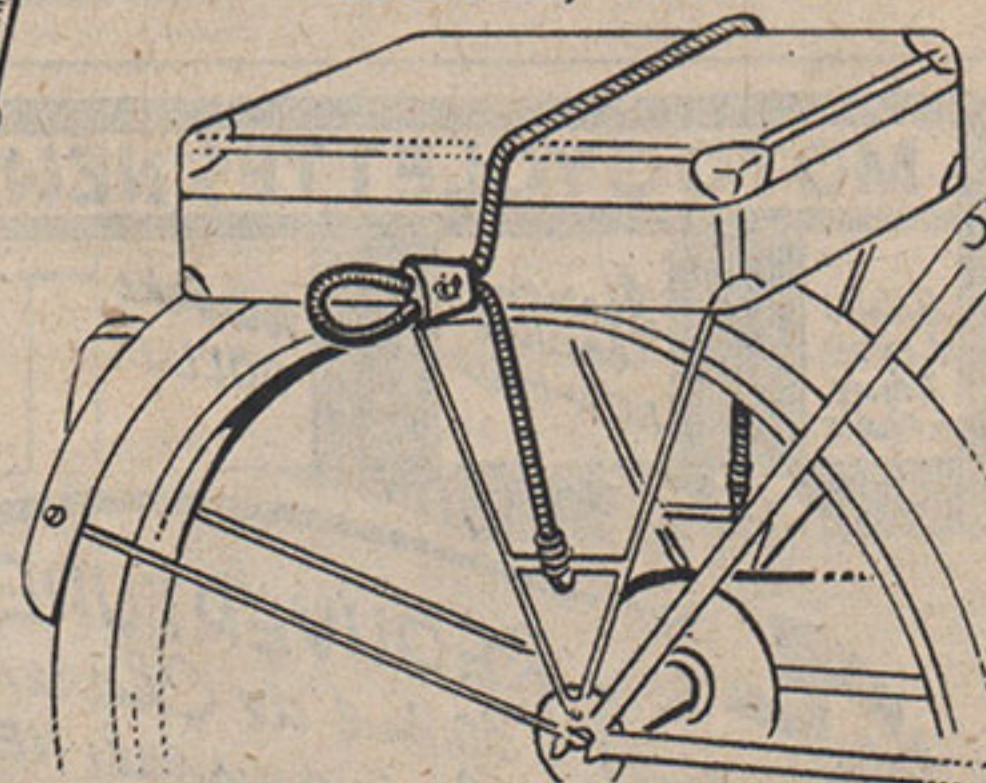
Le Sandovabille

SEUL

FIXE-BAGAGES

RÉGLABLE

pour Cycles, Motocycles,
— Scooters, etc... —



C'est une **FABRICATION SANDOWAUTO**
32, Rue Chance-Milly à CLICHY — PER. 04-82

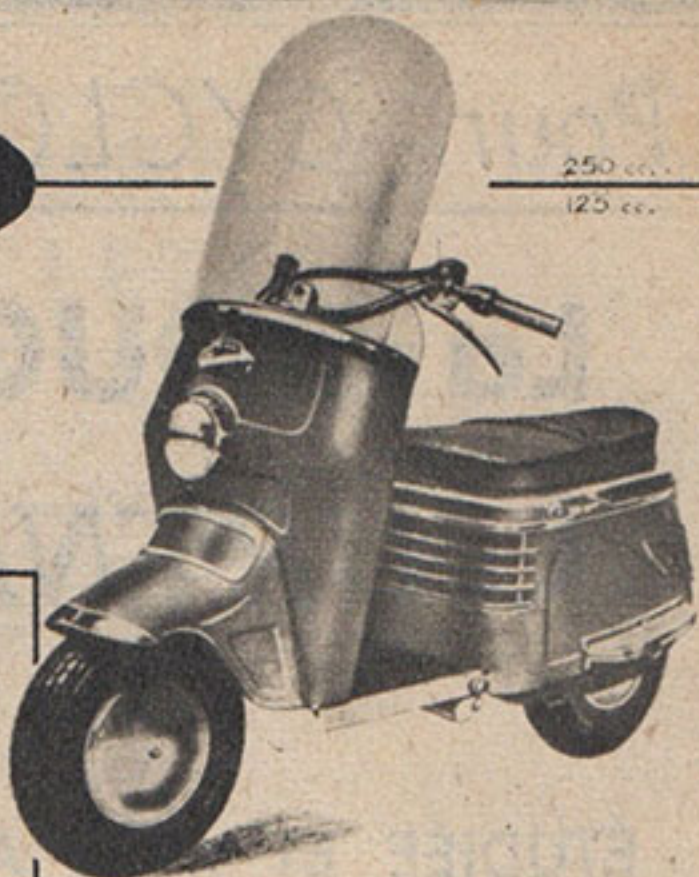
Scooter BERNARDET

ESSAIS
CRÉDIT

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

MÉTRO :
VILLIERS

TELEPHONE :
LABorde 77-40



VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

PARIOUT

POUR TOUT

FULGUR

MODÈLES POUR :

MOTOS M100

VÉLOMOTEURS M50

CYCLOMOTEURS V30

DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

Éts **TAILLANDIER** 61, rue de la Prévoyance
VINCENNES D.A.U. 51-77

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Usines
à LYON
Dépôt
à PARIS

Station-
service
NEW-MAP

Voiturette
ROLLUX

Toutes
pièces
détachées



RÉOUVERTURE
30 rue de Charenton,
de la succursale NEW-MAP
avec mécaniciens spécialistes
(PARIS-BASTILLE)

vous saluez...
de votre fournisseur
SACOCHES
SABLE
La Marque de Qualité!

LA MARQUE SABLE
QUALITÉ

40 000^e en SCOOTER
SACOCHES
SABLE

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLIX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

La bougie **"PROGRÈS"**
marque un progrès

SON ISOLANT 100 % EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

**LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE**

Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos :

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

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

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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM : ADRESSE :

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

L'abonnement partira du numéro.....

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

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

ACHATS

SUIS ACHETEUR Motobécane 350 culb., b. ét., sortie en -38-39. Faire offre avec détails et prix à R. Lacan, St-Maurice par Monbahus (Lot-et-Garonne).

VENTES

JAWA 500. Arbre à cames en tête, 5.000 km., pare-brise, tansad, garantie 1 an. Px 310.000. Conan, 28, rue Alsace-Lorraine, Saint-Brieuc.

8 MOTOS 350, mécaniques, peintures, pneus et chambres neufs. Au choix à partir de 50.000. Burlat, 4, rue Edouard-Nieuport, Suresnes. Lon. 12-71.

B.M.W. 250 télescope, bon état. Px 110.000. **ZUNDAPP K.S. 500,** type Autostrade, 2 carb. selle biplace, rem. à neuf. 200.000. **MATCHLESS** télescopique. Px 130.000. **ALCYON 125 A.M.C.** télescopique, 3.000 km. Px 110.000. Vends à l'état neuf : moteurs 250 Victoria 4 vitesses, 750 Gillet-Herstal, pièces K.S. 750, boîte neuve K.S. 600. A. Valdevit, 7, ruelle des Postes, Corbeil-Essonnes (S.-et-O.).

MOTOCYCLISTES. Pensez à faire réviser vos machines l'hiver à Saint-Martin Motos, 12, rue Bichat, Paris-10^e. Bot. 03-94. Réparation, révision toutes marques, garage spécial pour motos.

PEUGEOT 125 G.4 1951, compteur, sélecteur. Px 75.000. M. Philippe, 8, rue de Garches, Nanterre (Seine).

2 RENE-GILLET, px 70.000 et 1948 110.000. **SIDECAR** Motosacoche 500. Px 110.000. **RACER 500 GILERA** à terminer. **GROUPE VELOX** pour B.S.A. M.20 avec ou s. moteur. Pièces motos récupération toutes-marques, cadres, fourches, moteurs, boîtes, etc. J. Loubet, 16 bis, rue des Poliers, Toulouse.

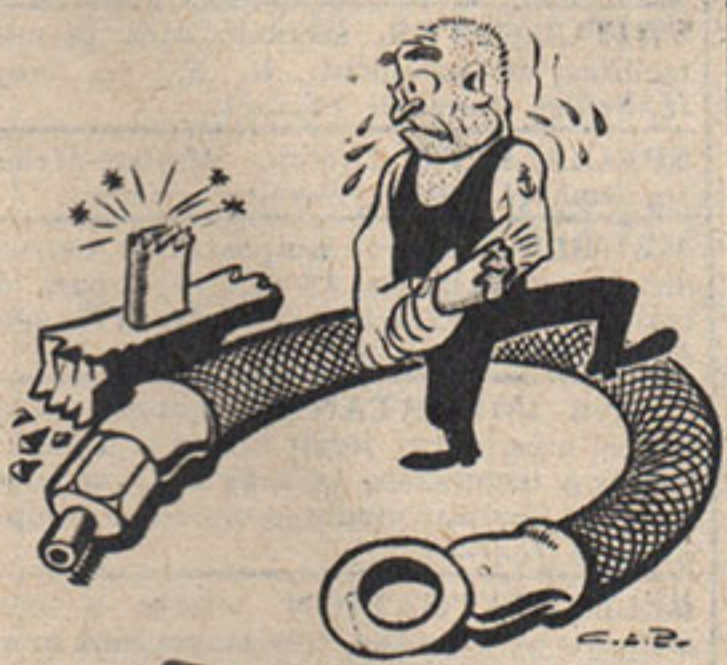
D.K.W. 350 SB. Px 120.000. Bouillot, 86, rue de la Villette, Paris-19^e.

TERROT 125 E.T.D., équip., ét. impec. Px 110.000. Bertin, 94, route de Corbeil, Vigneux. Tél. 77.

B.S.A., GOLDEN FLASH VINCENT RAPIDE, PUCH T.F., PANTHER 350, ARDIE 250, MOTOCONFORT toutes 52. Soldées. Reprise. Leclerc, 56, rue Marx-Dormoy, Paris-18^e.

B.M.W. 250, ét. nf. Forot, 34, rue des Marais, Paris-10^e.

LES QUALITÉS OTOM
Il ne casse pas...



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

PETITES ANNONCES

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

TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO
TOUT L'ÉQUIPEMENT

ROBERT KIÉNÉ
73, Quai du Point-du-Jour (Pont de Billancourt)
BILLANCOURT (MOL. 64-02)

Disponibles en magasin :
MOBYLETTES
125 et 175 MOTOCONFORT
100, 125 et 350 MAGNAT-DEBON
125 et 200 KOEHLER-ESCOF
Cyclomoteur A.G.F.

Livre rapidement :
PUCH 125, 150 et 250
Side-car H.B. et SIMARD
Scooters MOTOCONFORT,
A.G.F. et MAGNAT-DEBON

VENTE A CRÉDIT 4, 6 ET 9 MOIS
Agent et Dépositaire MACOMBYNN

INDIAN THE AMERICAN MOTOCYCLES
J. FAURIE - Spécialiste
8, Av. de St-Ouen, PARIS - Tél. MAR 45.07

MOTOS DE GRAND LUXE ET OCCASIONS DISPONIBLES

ACCESSOIRES - Selles biplace, pare brise américain, pare chutes, etc...
PIÈCES DÉTACHÉES - Pignons, chaînes, tubes, fourches télescopiques, etc...
ÉCHANGE STANDARD - Moteurs, embléages, cylindres, etc...

MAGNAT-DEBON 350 1951, 6.000 km., état neuf, fourche télescopique, tansad, béquille Eka, housses, sièges, verrou Neiman, sacoches, 2 casques Geno. Au plus offrant. Visible tous les jours. F. Dardaillon, Celony, Aix (B.-du-Rh.).

TANDEM DERNY état neuf, tout équipé. Gandon, 18, rue des Fusillés, Choisy-le-Roi.

BERNARDET 250, type B.M., 8.000 km., cme nf, av. acces., essuie-gl. Marchall, sac, casques. Px 160.000 ou 150.000 ss acces. Cardien, 2, rue de la Vonne, Montrouge.

B.S.A. 5 CV., type W.327, excellente. Px 90.000. Side à gauche, très bon état, jolie forme. Proposition raisonnable acceptée.

RENE-GILLET 5 CV, type N 1942, suspension AR., très bon état général. Px 95.000. Accepterait échange 125 cmc., scooter impeccable ou Rovin. Tabary, 6, rue Caméline, Douarnenez.

TANDEM moteur 1 an. Verax, 6, rue Bosin, Reims.

MAGNAT-DEBON 500 juillet 1951, fourche télesc., suspens. AR., pare-chocs, tansad, comme neuve ayant peu roulé. Px 200.000. Léon Briard, Moyon (Manche).

VENDS ou achète pièces détachées Dax 100 culb. M. Jeamment, Nonards (Corrèze).

VENDS ou éch. contre Dyna ou 4 CV réc. splend. attel. Golden-Flash, Bufflier fin 51. access. R. Buisson, Bigeonnette par Saint-Sauveur-Levasville (Eure-et-Loir).

PUCH 250 TF 1952, 6.000 km., crème, impec., tansad, sac., p.-chocs. Px 200.000. Vis. sam., dim. Guioton, rue du Panorama, Deuil (S.-et-O.).

SAROLEA 350 Comp., ét. nf. gar. Px int. Mulhausen, 19, avenue de St-Amand, Bourges. Tél. 15-62.

NORTON 16 H impeccable. Px 140.000. Ansol, 36, avenue A.-Briand, Cherbourg.

NORTON 650, fourche télesc. 4 vit. sélec., selle biplace, sidecar Simard luxe 1 pl. 1/2. Ensemble ou séparés. Dupuis, 10, r. de Nanterre, Suresnes, à part. de 17 h. 30. Lon. 14-47 de 8 à 18 heures.

PUCH 250 T.F. ét. nf, 2.500 km., équip. complet. 7, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie (voir concierge).

TIGER 100 dernier modèle comme neuve. **MATCHLESS 350** modèle 50, 7.000 km. Henri, 52, rue de la Goutte-d'Or, Paris-18^e.

TERROT 500 culb., sup.-culasse, séi. 4 vitesses, f. tél., b. ét. Px 160.000. Téléph. heures repas : Mai. 75-84.

OCCASION. Bicyclettes à moteur : Mobylette, Rexor, Automoto. 125 4 temps A.M.C., Automoto. 125 2 temps, Automoto et Peugeot. 175 4 temps Automoto. 125 Gnome R.3. Automoto, 62, av. de la Grande-Armée, Paris. Gal. 57-95.

TERROT 125 52, ét. nf., équip., 3.000 km. Px 115.000. Salles, 143, rue G.-Péri, Carrières-sur-Seine (S.-et-O.).

PEUGEOT P.108 3 CV., exc. état. **CYCLO SACHS 1952.** A vendre cause santé, reprendrais petite voiture. Danin, Lesneven (Finistère).

A SAISIR. Alma 150 cmc. Ydral 4 vit., impec. Px 90.000. Girault, 68, av. Pierre-Brosselette, Troyes.

INDIAN 1.200 av. caisse commerc. et side, parf. ét. Tusler, 215, r. A.-France, Drancy.

GULLER 175 51 équipée. Px 135.000. **GIMA 175 52** équipée. Px 170.000. Cordonnerie, 35, avenue du G.-Leclerc, Pantin (Seine).

H.D. 750 grenat, s. bipl. 3 ph. Mixo, p.-br., sac., 6.000 km. fact. Ecr. Weil, 1, rue Geoffroy-Marié, Paris-9^e.

PRESTER JONGHI 100, débray. mot. bn. ét Px 16.000. Schneider, 9, r. Louis-Blanc, Levallois.

TRES BELLE OCCASION. Cse ach. voiture, Lambetta 1952 très peu roulé, comme neuf, complètement équipé. Gre. 62-14.

500 F.N. type M-11 avec side 4 vit. sélec. parf. ét. méc. et pneus, bat., cad. nickl. 24 amp. M. Trégouët chez M. Boucarel, 1, av. René-Morin, Antony (Seine), samedi ou tous les jours après 19 heures.

Jeunes !
voici votre chance

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

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne), 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Ou 14, rue Lincoln, PARIS (8^e).

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

PUCH 125 T.T. très bon état, tout équipé. Px 110.000.

PUCH 250 T.F. ivoire, bon état, garantie 3 mois, tout équipé. Px 170.000.

F.N. 450 latérales, 4 vit. sélecteur, état neuf, équipée. Px 220.000.

PEUGEOT 125 P.56, 4 vit. sélect. Bon état. Px 75.000. Equipée.

PEUGEOT 150 4 vit. sélecteur, toute équipée. Etat neuf. Px 90.000.

MONNERET 150 A.M.C., 4 vit. sélect., équipée. Bon état. Px 90.000.

SCOOTER Speed, état neuf, garantie 6 mois. Px 105.000.

Kiénié, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine). Mol. 64-02.

B.S.A. 500 A.7, bicyl. très belle. Marcel, 5, r. de l'Eglise, Meudon.

VENDS pour cause achat voiture : B.S.A. « Golden-Flash » 1951 avec side « Précision », état neuf. Px intéressant. Téléphoner à Odé. 90-80, poste 264 aux heures de bureau.

BELLE D.K.W. 500 NZ bicyl. entier. orig. avec side Simard roue susp. très beau. Chaleil, 28, rue Périer, Montrouge.

CAUSE maladie. Vends Jawa 350 bicyl. en rodage, modèle mai 52, roulé 900 km. absolument comme neuve. Px 30.000 sans taxe, équipée Mérat. Jean Aude, 11, rue des Capucines, Avignon (V.).

NORTON DOMINATOR 1952 équipée, parf. état. NORTON ES.2 500 culb., équipée, parf. état. ROYAL-ENFIELD 500 twin, dern. modèle luxe, équipée, état de neuf. ROYAL-ENFIELD 500 culb., dern. modèle, équipée, abs. comme neuve.

REMORQUE, grande caisse contre-plaqué, très légère, état de neuf (convenant pour vélomoteur et cycle). Aris, 11, rue Labie, Paris-17^e. Eto. 08-66.

TRIUMPH T.100 neuve, juin 52. Et. except. LAMBRETTA 52, ét. nf, Nbrx access. Px 149.000. Voir soir ou sam., dim. ou écr. pr r.-v. à H. Auger, 15, r. d'Est.-d'Orves, Bougival ou tél. Mme Auger, Bal. 19-68 tte la journée.

SIDE à gauche tr. bn ét. Bergeon, 64, rue Ch.-Schmid, Saint-Ouen.

PEUGEOT 125 55-G.L.S. fin 51, 3 vit. sélec., tansad, access., ét. neuf. Vis. t. l. j. après 19 heures et sam. matin. De la Brosse, 101, rue Aristide-Briand, Levallois.

PUCH 125 T.T. 1951, ét. nf. tte équipé. Px 120.000. Vis. ts les soirs ou sam. et dim. Roux, 59, r. Clisson, Paris-13^e.

SEGMENTS DE PRÉCISION



D.K.W. 350 NZ-1, carter fonte, dernier mod., parf. ét., cause maladie. Nbrx acces. Mme Martincello, 18, rue des Vignerons, Vincennes.

TRIUMPH 350 4 vit., sél. orig. 85.000. Simon, 4, bd de Reims, Paris-17^e.

LAMBRETTA caréné état neuf, acces., équip. compl., tansad. M. Savary, 111, r. St-Antoine (4^e).

PERLIN

INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

— Agent des meilleures marques —

DISPONIBLE :

SCOOTER MAGNAT-DEBON
125 culb. —
350 lat. —
125 latérale MOTOCONFORT
Tous modèles Mobyettes

RÉPARATIONS SUR DEVIS :

SCOOTERS, MOTOS, VÉLOMOTEURS,
MOBYETTES
(neufs et occasions)
Pneus en tous genres - Accessoires
(3x20 pour 250 B.S.A., etc.)

TOUT EST VENDU et monté AVEC GARANTIE

Délais très courts — Devis forfaitaires pour province

Métro : PORTE CLICHY 82, Bd Victor-Hugo, CLICHY Tél. : PER. 64-71

FACILITÉS DE PAIEMENT — CRÉDIT

TOUTIN LEBELLE & C^{IE}

149, Bd Jean-Jaurès, CLICHY - Tél. : PER. 10-41

— AGENCES TOUTES MARQUES —

RÉPARATIONS & MISE AU POINT par SPÉCIALISTES
PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES — SIDECARS

EXCEPTIONNEL

MATÉRIEL STRICTEMENT NEUF

Plusieurs Motos neuves à compléter

MOTEUR JAP 250 et 350 cmc., soupape latérale

Boîtes STURMEY 3 vitesses — Moyeux, freins avant et arrière
Cadres motos suspension AR. — PNEUS 25x3 et autres accessoires

MOTO-COMPTOIR

12, Rue Martin-Bernard, PARIS (13^e) — Tél. : GOBELINS 73-37

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard
Soult

Tél. : DOR. 49-42



PARIS

XII^e

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

DELAUNE-MOTO

25 ANS D'EXPÉRIENCE

DES RÉSULTATS

- 1 - Médaille de BUFFALO
- 1 - TRIAL de BUC
- 1 - Coupe de PARIS

RÉPARATION - MISE AU POINT
CRÉDIT

Agent

G.N. - MOTOCONFORT - NSU
50, RUE LABROUSTE — VAU. 65-92

VÉLOCETTE

268^{bis} Bd St GERMAIN



PUCH

HOREX

Part. vend T.W.N HÉRISSEON 250, 2 temps, grais. séparé, 4 vit., sél., four. tél., ent. origine, rouge et chrome, parf. état. 1 roue av. Hérisson compl. Olivier, SNCF, 18, r. Laparra-de-Fieux, Aurillac (Cantal).

JAWA 250 bon état. Écrire Ragot, 11, r. Toullier (5^e).

B.M.W. 321-1939. bonne mécan., bons pneus. T. O. Plusieurs motos étrangères. Gros stock pièces détach. pr mach. milit. angl. J.-M. Le Goff, 42, r. Charles-Lecocq, Argenteuil (S.-et-O.). Arg. 18-37. Ouvert dimanche matin.

B.S.A. 250 culb., nov. 51. Impec., tt. équipée, sacoches, tansad, etc. Px 200.000 Leguérinai, 78, bd Soult, Paris (12^e). Le mardi de 2 à 3 h.

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

BUGATTI 31, 3. Cab. déc. Taury, 50, r. Octave-Mirbeau, Paris (17^e).

SIMCA 5. Fourgonnette toit ouvrant, bon état. M. Chavanel, 76, r. de Fontenay, Vincennes. Tél. : Dau. 41-30.

Urgent, cause départ. MATCHLESS cross 350. Embr., mag. nfs, très bon ét. génér. Heuqueville, 32, r. Pilard, Paris.

750 RENÉ GILLET avec side commercial ou touriste. M. Chavanel, 76, rue de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

B.M.W. R.12 avec side porteur. Px 200.000. Anroux, 35 bis, rue d'Ablon, Athis-Mons (S.-et-O.).

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).

MEUBLE T.S.F. 10 lampes compr. tourne-disques et classeurs. 1^m30x0^m55, parf. ét. marche. Px 20.000. 34, r. des Trianons Rueil-Malmaison (S.-et-O.).

USINE IMPORTANTE moteurs auxiliaires, près métro, ferait bonne situation à très bon technicien, 35 à 45 ans, parfaitement au courant montage moteur 2 temps. Adresse Journal.

BELLE SITUATION offerte à chef d'équipe 35 à 45 ans, très au courant montage moteur 2 temps. Pas capable, s'abstenir. Adresse Journal.

DIRECTEUR COMMERCIAL au courant chiffres et publicité demandé pour importante usine Paris-Ouest. Très belle situation si capable. Adresse Journal.

CAUSE cessation commerce, pièces détach. motos tous mod., magnétos, dynamos, volants magnétiques, boîtes vitesses 3 et 4. Roues motos et vélos, réservoirs, fourches. Pet. tour à charioter entrepointe 80 sans vis-mère, épave 350 Triumph à remonter. Gérard Martineau, 43, rue de Marmagne, Bourges (Cher) .Tél. 20-97 avant 8 h. m., après 8 h. soir.

FORD 7 CV. angl., cond. int., ét. nf. Px 350.000. Bel. 01-87.

PEUGEOT 201 6 CV. Commerc. B. ét. Vis. mat. Cluseau, 9, av. Berthelot, Chaville (S.-et-O.). Px 100.000.

Motocyclistes !..

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

★ PUNCHOS et pèlerines

★ BLOUSONS cyclistes

★ COMBINAISONS "Plastia"

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

Documentation gratuite sur demande

et n'oubliez pas

que **MOD'PLASTIA**

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

VOUS ASSURERA TOUJOURS UN ÉQUIPEMENT
MOTOCYCLISTE RATIONNEL ET CONFORTABLE

2^{me} RALLYE CYCLOMOTEURS

PARIS - BRUXELLES - PARIS
(670 kms)

1^{er} LE POULAIN S 53

LE PUR SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

Classement général : 1^{er} BRUNET sur OUBRON-LE
POULAIN. — 2^{me} LEMAIRE sur OUBRON-
LE POULAIN.

Coupe des Dames : M^{me} MICHEL sur ARDENT-LE
POULAIN.

Coupe des Constructeurs : Équipe OUBRON-LE
POULAIN.

Coupe des Scooters : M^{me} MICHEL sur ARDENT-LE
POULAIN.

Concours d'élégance : M^{me} LECLERC sur ZIRCON (belge)
LE POULAIN

91 CONCURRENTS AU DÉPART, 62 A L'ARRIVÉE
29 LE POULAIN AU DÉPART, 26 A L'ARRIVÉE

LE POULAIN S 53

confirme sa supériorité consacrée par sa garantie totale

Comme aux derniers Salons Européens

le succès du

CYCLE MASTER

(Roue arrière motrice de 32 cmc. avec embrayage et frein
à contre-pédalage, montage instantané)

s'est confirmé au

SALON DE PARIS

DU CYCLE ET DE LA MOTOCYCLETTE

Présenté par **C.E.I.M.I.A.**

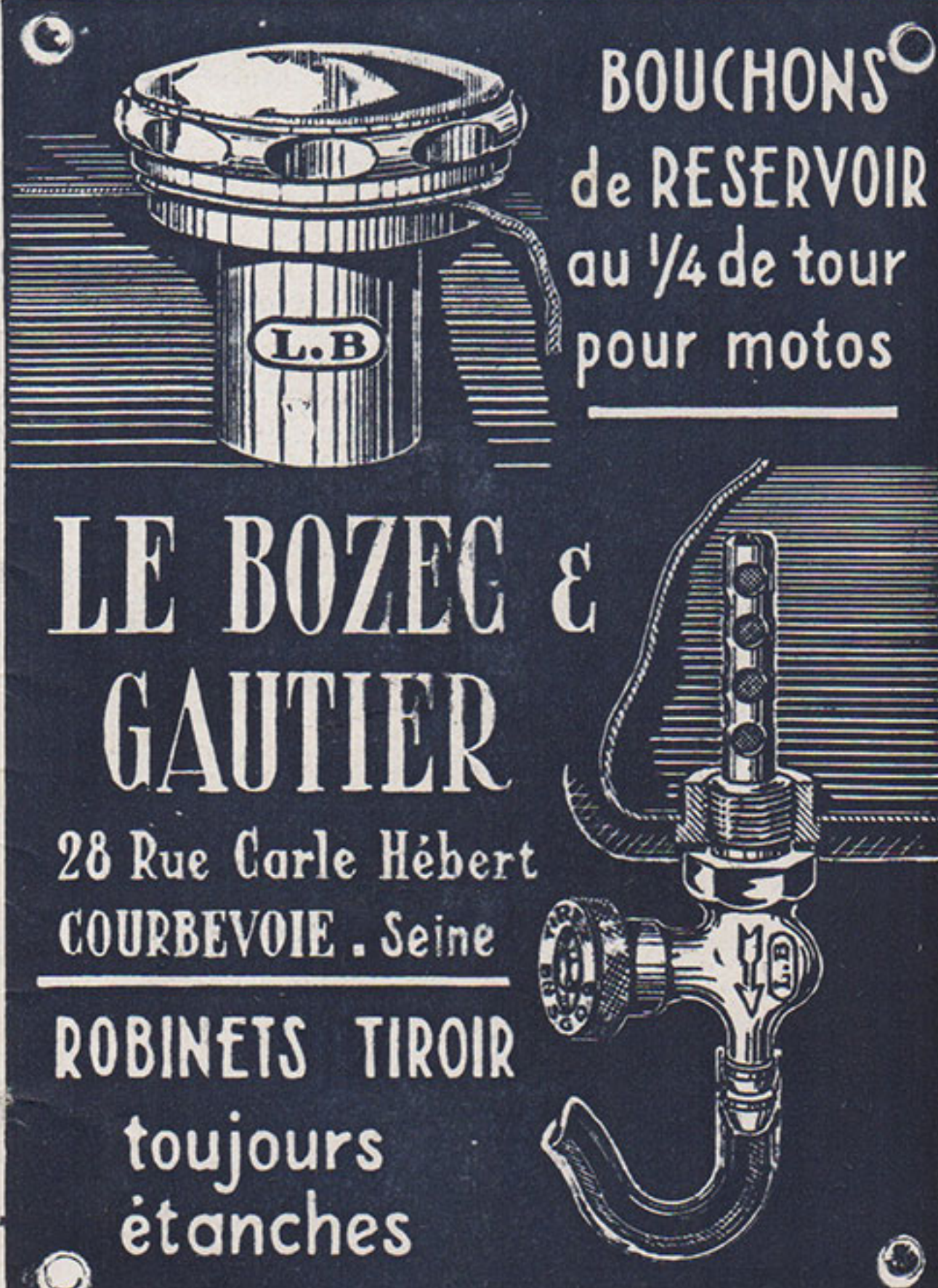
LA MOTORISATION RATIONNELLE
STABILITÉ - SÉCURITÉ

Agents demandés dans toute la France

Établis. **C.E.I.M.I.A.**

30, Rue des Acacias - PARIS-17^e

Tél.: GALvani 48-93



BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE - Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

Le Poulain

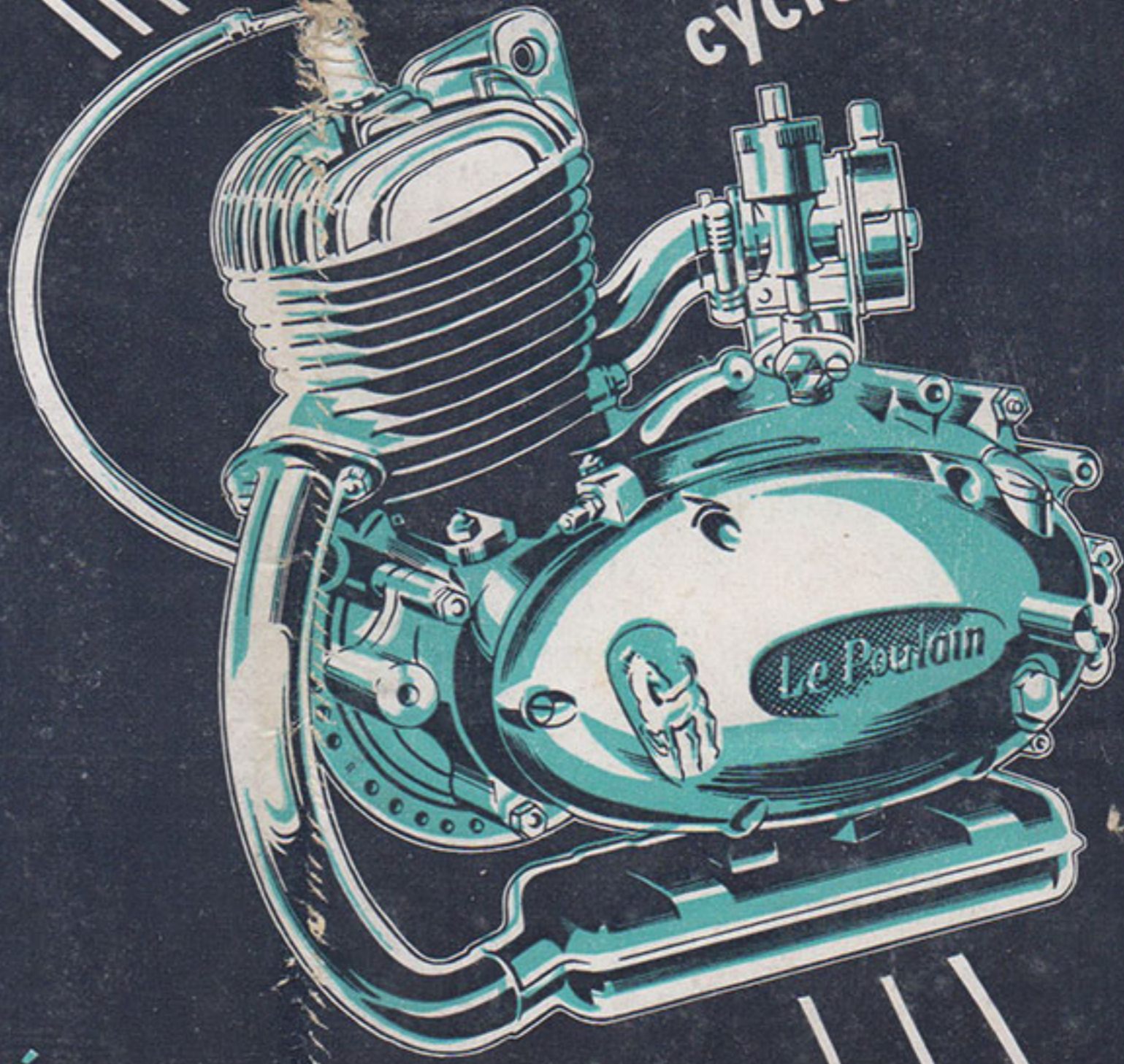
LE PUR-SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

50 ^{cm³}

85 ^{cm³}

cyclomoteur...

le moteur de votre



QUALITÉ

- Fabrication dans les Usines modernes de Levallois.
- Compétence inégalée d'un personnel spécialisé dans la technique du moteur auxiliaire.

SÉCURITÉ

- Centre de gravité du moteur au point le plus bas, boîte et axe de pédalier incorporés.
- Sélection sévère de toutes les matières premières.
- Contrôle rigoureux à chaque stade de la fabrication.

GARANTIE

- Garantie absolue contre tous vices de construction.
- Renseignements techniques par retour du courrier.
- Stations services dans toute la France régulièrement visitées par les techniciens "Le Poulain"

le seul au monde
* à chaîne unique
* 3 vitesses
* un embrayage
le SEUL fabriqué
sous licence dans
7 pays étrangers

83 CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
LE MONTENT EN SÉRIE