

# Moto revue

40<sup>e</sup> ANNEE. — 21 JUIN 1952. — N° 1.090

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

**30 frs**

**SPECIAL 32 PAGES**

**COMPTE-RENDU  
BOL-D'OR**



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73 32  
4 LIGNES GROUPÉES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Collignon, fatigué, mais heureux, sourit à l'annonce de sa victoire  
au 24<sup>e</sup> Bol d'Or.



AU 24<sup>e</sup> BOL D'OR MOTOCYCLISTE  
TRIOMPHE DE LA QUALITÉ FRANÇAISE

EN CATÉGORIE 175 cmc.

# Peugeot

remporte une  
**SENSATIONNELLE  
VICTOIRE**

4 machines à l'arrivée :

# 1<sup>er</sup> BOUIN

qui couvre en 24 heures 2149 km. 420 à la moyenne horaire, tous arrêts compris, de 89 km. 529 et qui pulvérise les anciens records de l'épreuve, non seulement celui de sa catégorie 175 cc., mais encore ceux des catégories 250 et 350 cc.

■  
La seconde 175 cmc. Peugeot, pilotée par GOLL, parcourt 1.929 km. 084 et bat également les anciens records de sa catégorie et de la catégorie 250 cmc.

■  
La troisième 175 cmc. Peugeot, pilotée par LACOUR, parcourt 1.828 km. 130 et bat de même l'ancien record de sa catégorie.

■  
Enfin, la quatrième 175 cmc. Peugeot, pilotée par VERCHÈRE, parcourt 1.764 km. 518, effleurant l'ancien record de sa catégorie.

■  
Ces 4 machines, pilotées par des agents de la marque, étaient les 176 TC 4 allégées comme accessoires et « gonflées », dont tous les organes essentiels avaient été prélevés dans la série ; cependant les cylindres avaient été spécialement préparés et les carburateurs modèle « course » étaient montés sur caoutchouc.

■  
Ce magnifique exploit d'ensemble consacre une fois de plus la robustesse proverbiale des fabrications

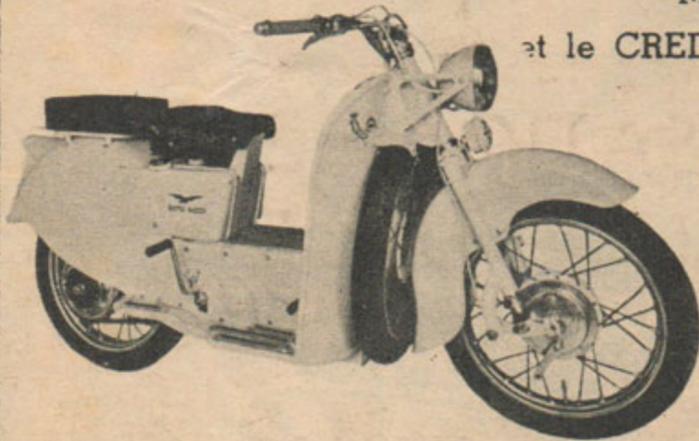
# Peugeot



**C'est toujours aux Ets BONNET**

80, av. Gal-Leclerc  
BILLANCOURT

QUE VOUS TROUVEREZ avec le populaire cyclomoteur **Mobylette** A CREDIT !  
Le PLUS BEAU CHOIX des modèles de Motos et Scooters  
des PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES :  
ALCYON — B.S.A. — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JONGHI — MOTOBECANE —  
MOTO GUZZI — TERROT

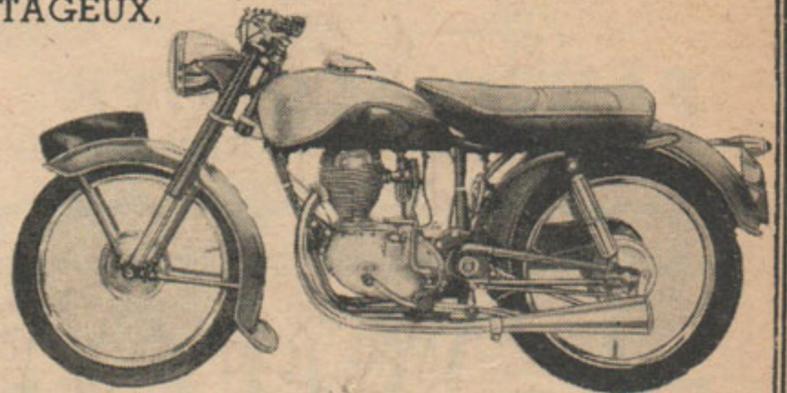


le rapide et brillant GALLETTO  
« un essai sans engagement  
et vous serez enthousiasmé »

**VENEZ VOIR  
NOS OCCASIONS**

et le CREDIT le PLUS AVANTAGEUX,

6 à 12 mois  
sur toutes  
machines  
sans exception



175 GUILLER Sport



JONGHI 125 cmc.  
2 temps

**LIVRAISONS LES  
PLUS RAPIDES**

Directeur-Gérant :  
N. ANGELI

Tél. : MOL. 15-46

Métro : Billancourt

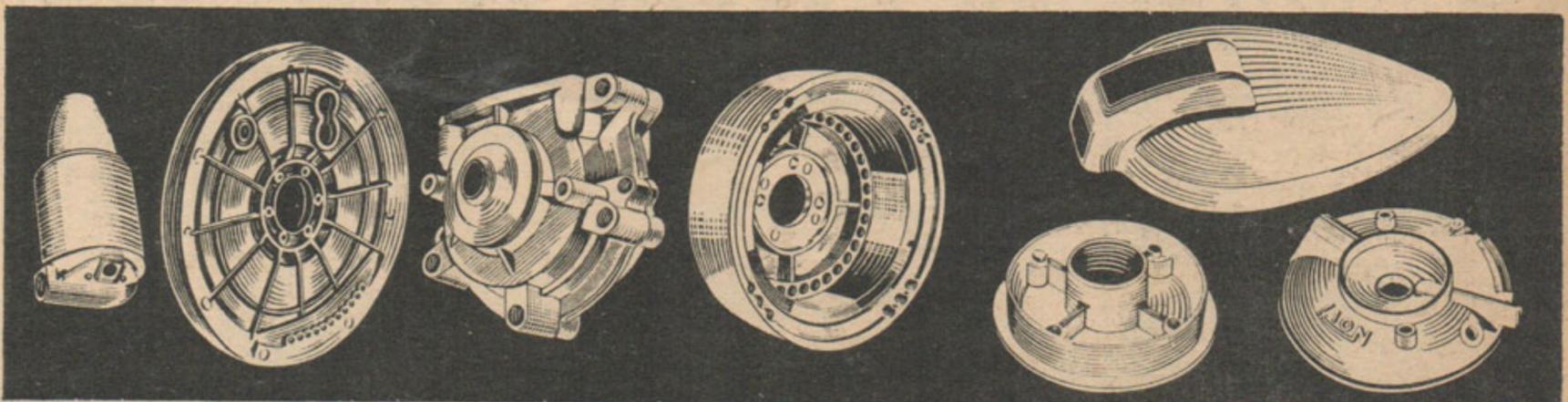
Documentation 50 fr.  
Renseignements 30 fr. timb.

**FONDERIE D'ALLIAGES DE ZINC**

***Repousseau***

*Consultez nos services techniques et commerciaux  
pour l'étude de vos pièces  
A MOULER SOUS PRESSION*

Quelques spécimens de séries réalisées pour des constructeurs



101 à 121 rue Danton - LEVALLOIS  
PER. 21-51

52, av. Jean-Jaurès - LYON  
Parmentier 36-12

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Avant d'acheter votre Vespa !  
 Essayez-le, n'hésitez pas !

PANTIN-SCOOTER  
 Spécialiste et Concessionnaire



STATION-SERVICE — ACCESSOIRES  
 Pièces détachées

**PANTIN-SCOOTER**

173, rue de Paris - PANTIN (Seine)  
 METRO : EGLISE DE PANTIN

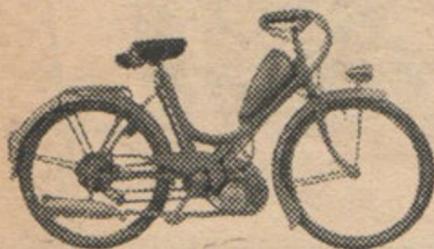


Distributeur  
 OFFICIEL

FACILITES DE PAIEMENT

# RADIOR

J CHAPOLARD et GOUBET Père et Fils Const.  
 9, Avenue Pierre-Sémard - BOURG (Ain)



Cycles  
 Cyclomoteurs  
 Vélomoteurs

**DE PRECISION**

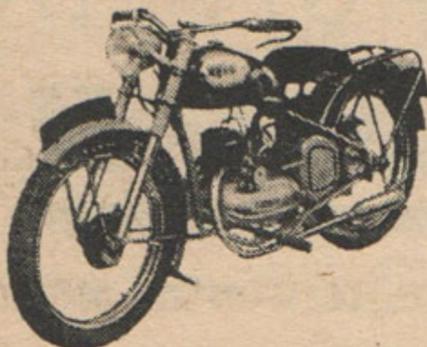
VELOMOTEUR

125 cmc. - 2 temps

Moteur «NERVOR»

BLOC 4 VITESSES

Sélecteur - Double échappement



Catalogues illustrés franco sur demande

**MARK VII R-A-F-GOGGLES 1800 FRs**  
 avec VERRES de rechange  
 et 1 BOITE Anti-Buée  
 EN EXCLUSIVITE dans les  
 MAGASINS de SURPLUS  
 CI-CONTRE

81, Boulev. de Strasbourg  
 PARIS (face gare de l'Est)  
 268, rue de Charenton,  
 PARIS-12  
 25, r. Legendre, PARIS-17  
 103, r. de Paris, LES LILAS  
 70, Cours Jean-Jaurès, 70  
 GRENOBLE  
 3, r. du Lyée, GRENOBLE  
 1, rue de la République,  
 MONTLUÇON  
 11, rue Poissonnerie, 11  
 BAYONNE  
 61, rue du Maréchal Harlape  
 ST-JEAN-de-LUZ

Combinaisons Motocyclistes Anglaises  
 et tous articles de Surplus Anglais-Américain

envoi d'hect sur demande à  
**NOVOREC**  
 4, Rue Mariton - STOUEN

Pub. M. Tondut

## Le casque GENO

Modèle Sport  
 à bourrelet

À calotte métal léger  
 à haute résistance

**IMPERFORABLE  
 AUX CHOCS**



Vente en gros :

**Ets GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
 PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES

MOTOBECANE

GNOME - RHONE

KCELLER-ESCOFFIER - F.N.

JONGHI - GUILLER - M.R.

EXCELSIOR — NORTON

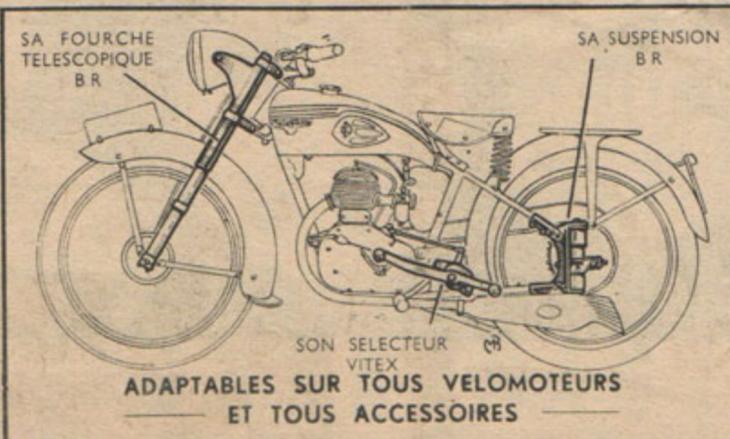
et la fameuse MOBYLETTE

Pièces détachées, anciens

et nouveaux modèles

ADAPTABLES

SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur 125 et 175 cc.

REALESAGES

EMBIELLAGES

CHEMISAGES

MAGNETOS - DYNAMOS

Révision de

VOLANTS MAGNETIQUES

REVISION DE MOTEURS

SUR DEVIS

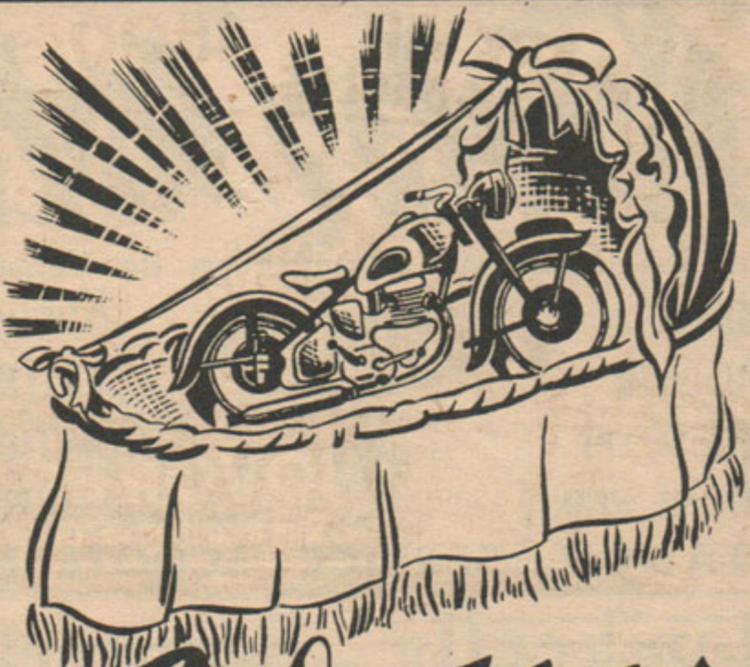
88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16<sup>e</sup> - AUT. 18-42

ENFIN, EN PROVINCE,

ETABLISSEMENTS

**G. RION**

PLACE GRANGIER  
DIJON



*Berceau  
des meilleures  
marques*

MOTOS, VELOMOTEURS  
FRANÇAIS ET ETRANGERS

*Livraison  
immédiate*



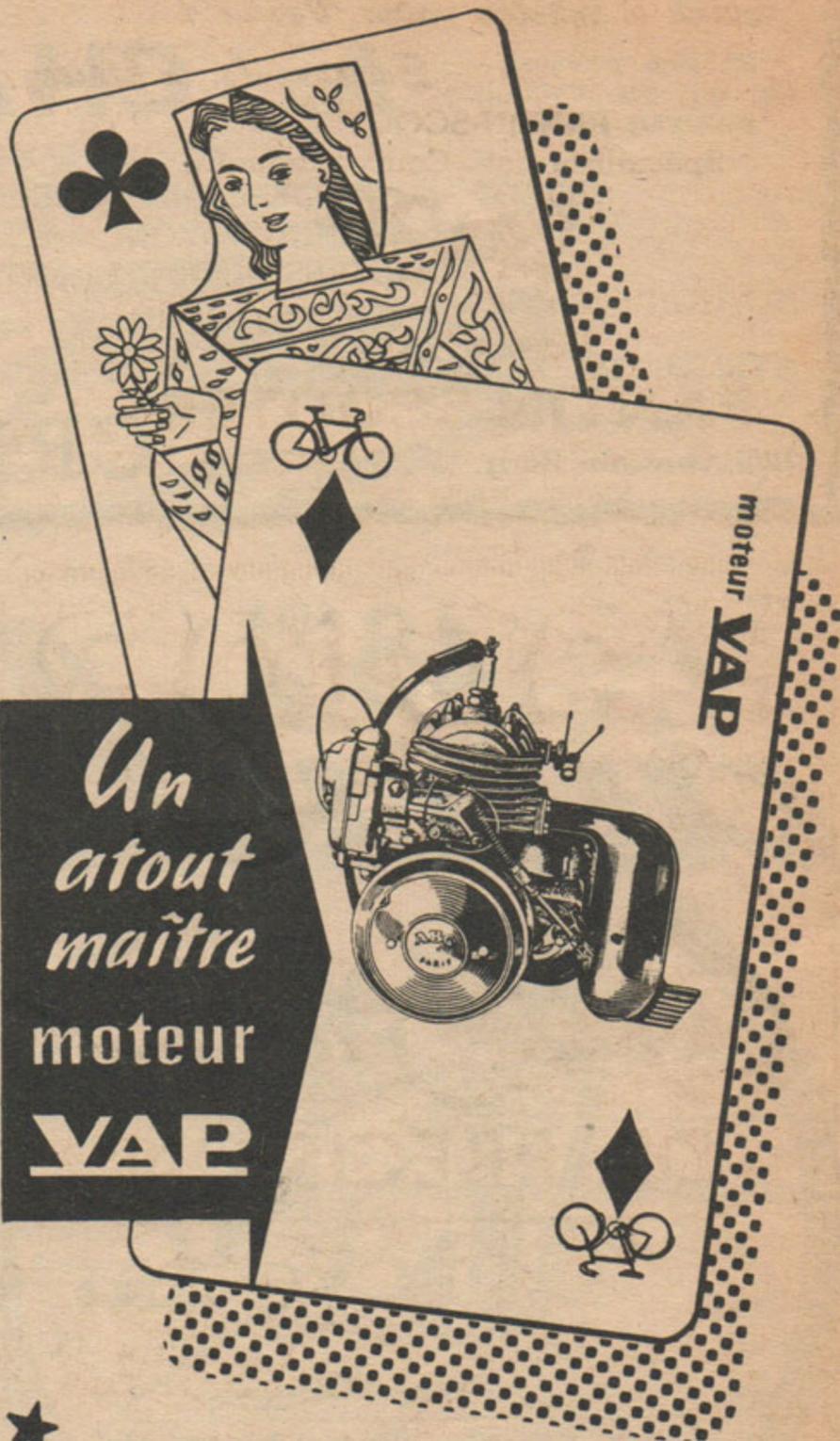
*Conditions de  
paiement*

GNOME & RHONE

Cliché publicitaire « Moto-Revue »

UNE MAISON SPECIALISEE... AGENT OFFICIEL : MOTOCONFORT

VESPA — PUCH — N.S.U. — SUNBEAM — BSA — AUTOMOTO



**Le moteur pour cycles qui  
s'est imposé par ses  
multiples qualités**

CONSTRUCTEURS, AGENTS, USAGERS  
SEUL LE MOTEUR **VAP** VOUS DONNERA  
ENTIERE SATISFACTION.

EXIGEZ

**ABG**



22, R. de NORMANDIE — COURBEVOIE. (Seine) Tél. DÉF. 29-55

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Motocyclistes !...**

passer rapidement commande de votre machine chez

28, Rue Davoust  
43, Av. Ed. Vaillant  
PANTIN (Seine)

**A. CHARRIER**

Tél. : NORd 44-26  
M<sup>o</sup> Hoche et Pte Villette  
Autobus 170 et 130

Champion de France Vitesse 1936

TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — ALCYON  
MONET-GOYON — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA  
SCOOTERS TERROT et MOTOBECANE livrables DEBUT 52

Tous nos vélomoteurs sont livrables immédiatement

ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

Renseignements  
Réponse contre 40 fr. timb.

**CREDIT**

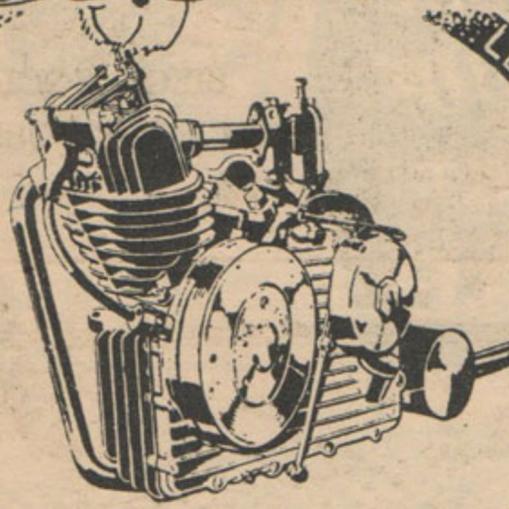
Toutes les machines livrées  
sont traitées avec REDEX

AGENCE  
DUCATI

48 cm<sup>3</sup>

**Muciciclo**

LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE



**M. ROCHER**  
CONSTRUCTEUR  
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux : 36<sup>e</sup>, Av. de l'Opera, PARIS. Ope 08-96

**Scoter Moto**

La Plus Puissante Organisation de Vente

TERROT **TRIUMPH** JONGHI  
GUILLER ALCYON  
Rene GILLET **NSU** AUTOMOTO  
GNOME-RHONE D.S. MALTERRE  
STATION SERVICE SCOOTERS

**Lambretta Bernardet**

GRAND CHOIX de CYCLOMOTEURS  
STOCK COMPLET de PIECES DETACHEES  
Réparations par ouvriers spécialistes

**VENTE A CREDIT**

**SANS MAJORATION**

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE

DIRECTION - ADMINISTRATION

René BONNET 28, rue Ernest-Renan  
ISSY-les-MOULINEAUX  
Tél. : MIC. 03-72 - Métro Pte de Versailles (Seine)

Catalogue contre 50 francs timbres

**Seul, LADEVEZE**

vous offre la vente à crédit dans la France entière, pour l'achat de  
TOUTES MOTOS, SCOOTERS, SIDECARS, neufs et occasions.

**FORMIDABLE !...**

DECOUVERT maximum : 150.000

GARANTIE : entretien de toutes machines  
neuves, gratuitement pendant 6 mois.  
Livrable de suite en neuf :

JONGHI : 125 cc 113.300 fr. - 125 cc 4  
temps, susp. AR 185.000 et 250 cc sur  
commande. — MONET-GOYON : 100 cc  
sélect. 84.500 fr. - 125 cc Villiers, susp. AR  
124.500 fr. - 200 cc Villiers, susp. AR  
170.000 fr. — PAUL VALLEE toute équi-  
pée : 125 cc Ydral susp. AR 157.000 fr.  
175 cc Ydral susp. AR 176.000 fr. (Agent  
Exclusif PARIS). — RENE GILLET : 125 cc  
à 120.000 fr. sur commande 250 cc ; 750  
cc ; 1000 cc. — GUILLER : 125 cc AMC,  
fourche télesc. 3 et 4 vit., sélect. 139.050 et  
164.000 fr. - SPECIALE 125 et 175 cc sport

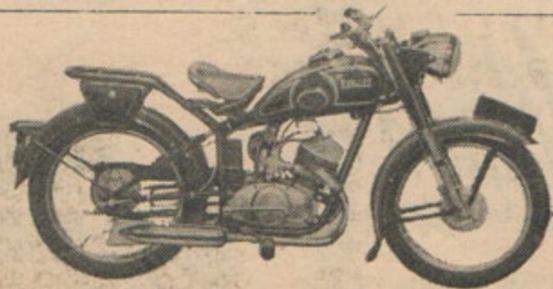
les conditions ! : la reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le  
1<sup>er</sup> versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 fr., à la livraison le restant des  
30 % de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9 % environ sur le découvert.  
fr. Pas d'assurance, juste Frais de dossier : 1.500 fr. et une fiche de paie.

205.000 et 212.200 fr. — ALMA : 125 cc 130.000 fr. - SCOOTERS : GUILLER AMC  
Ydral susp. AR 136.890 fr. - 175 cc Ydral 172.000 fr. - LOHNER Sachs 140.000 fr. -  
susp. AR 168.200 fr. — MR 125 Ydral à 135.000 fr. — GNOME-RHONE 125 cc à SPEED 115.000 fr.

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS  
D'OCCASION, D'ACCESSOIRES, PIECES  
DETACHEES

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES  
ACHETER CHEZ LADEVEZE... C'est  
ACHETER de CONFIANCE, et avec l'assu-  
rance des réparations pour l'avenir.

LADEVEZE PAUL  
50, r. Brunel et 235, bd Péreire, Paris (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> Argentine et Pte Maillot - ETO. 24-66  
Conservez cette adresse pour vous et vos  
amis. (joindre timb. pr réponse)



Paul Vallee 175 tte équip. 176.000

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

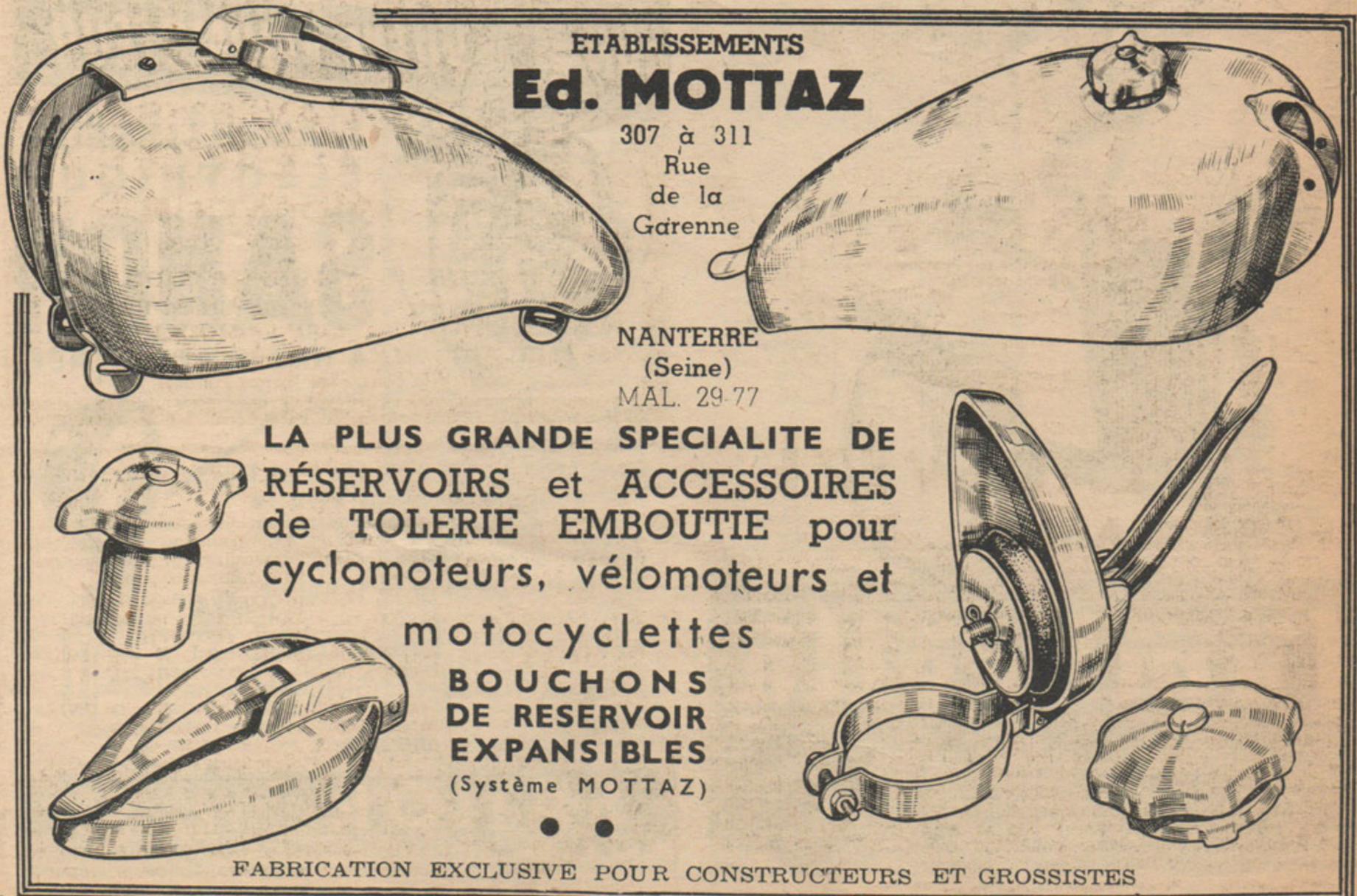
# Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 27.000 000 de francs

EQUIPEMENT ELECTRIQUE  
COMPLET POUR :  
CYCLES, CYCLOMOTEURS  
MOTOS, VELOMOTEURS, SCOOTERS

DEPOT à PARIS  
42, Rue Brunel (17<sup>e</sup>)  
— ETO. 45-00 —

SIEGE SOCIAL  
USINES et BUREAUX  
**LYON**, 93, Route d'Heyrieux



ETABLISSEMENTS  
**Ed. MOTTAZ**  
307 à 311  
Rue  
de la  
Garenne  
NANTERRE  
(Seine)  
MAL. 29-77

LA PLUS GRANDE SPECIALITE DE  
RÉSERVOIRS et ACCESSOIRES  
de TOLERIE EMBOUTIE pour  
cyclomoteurs, vélomoteurs et  
motocyclettes

BOUCHONS  
DE RESERVOIR  
EXPANSIBLES  
(Système MOTTAZ)

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

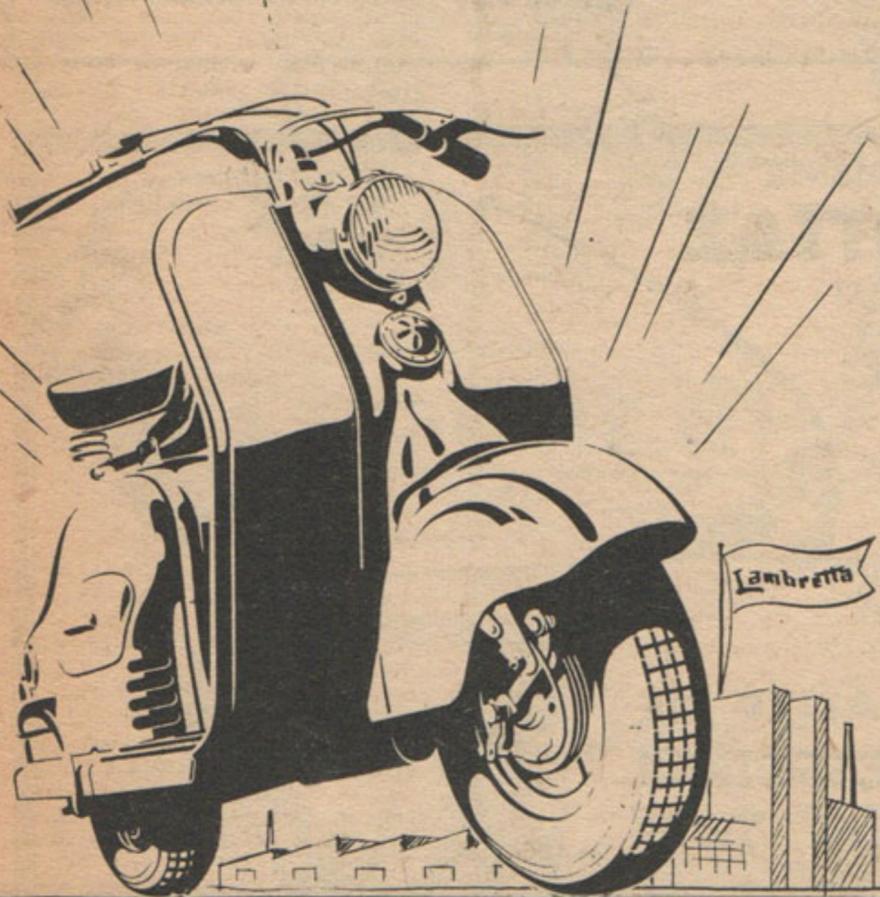
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# 400.000 SCOOTERS

Tel est le chiffre déjà largement dépassé par la construction italienne. C'est assez dire le succès du scooter encore presque inconnu il y a cinq ans. La seule marque LAMBRETTA fabrique actuellement plus de 100.000 scooters par an.

En France, dans son usine de Troyes, LAMBRETTA sort dès maintenant en grande série son nouveau modèle Ld, qui présente de nombreux perfectionnements.

Voilà une bonne nouvelle pour la clientèle française désireuse d'une marque qui a fait ses preuves.



## Lambretta

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE :  
MOTO SCOOTER S. A.  
50, RUE KLOCK — CLICHY (SEINE) - PEREIRE 63-60

## MOTOCYCLISTES SPORTIFS!



FAITES CONFIANCE A  
**BRÉTOCYL  
GRAPHITÉ**

« Le Superlubrifiant des Champions »  
qui cette semaine encore, triomphe au  
24<sup>e</sup> BOL D'OR MOTOCYCLISTE  
avec : COLLIGNON, HERVE et HERSANT  
et au CIRCUIT DE VITESSE DE LYON  
avec : GAURY, GERBER, COCK et de POLO  
Faites comme tous ces champions, « brétocylez »  
votre essence avec

### BRÉTOCYL GRAPHITÉ

qui vous assure  
PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE  
GRAISSAGE PARFAIT  
DES HAUTS DE CYLINDRES  
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES  
Et naturellement dans votre moteur 2 ou 4 temps

### BRET-OIL

“ L'huile de Compétition au service du Tourisme ”

En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-  
ristes.

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc. Issy-les-Moul. (Seine)  
MIC. 18-30 (Lignes groupées)

Dan

## SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...



L'AVERTISSEUR  
ÉLECTRIQUE

# SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE  
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL  
fonctionnant directement  
sur le volant magnétique  
**SANS BATTERIE**  
grâce à son filtre qui red-  
resse et double la tension.

APPEL SÛR, INSTANTANÉ  
SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande



## SANOR

86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR



HEBDOMADAIRE TOUS LES SAMEDIS

# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

ABONNEMENTS	24 N°s	France 540 fr.	Etranger 780 fr.
	50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changem. adresse 30f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

## ◆ CODE DE LA ROUTE

Les travaux concernant l'établissement du nouveau Code de la Route se poursuivent activement, et d'après le Ministre des Travaux Publics, le Code pourrait entrer en vigueur avant la fin de l'année.

## ◆ NOS CONSTRUCTEURS ET LE SPORT

Nous avons trop souvent insisté sur le désintéressement que marquaient nos constructeurs vis à vis de la compétition, pour ne pas leur rendre hommage quand ils exercent un effort pour la course. La victoire de Peugeot au Bol d'Or a été remarquable.

La mécanique en grande partie dérivée de la machine livrée à la clientèle (bas moteur et partie cycle notamment) a merveilleusement tenu.

La puissance à 7.500 t.-m. est de 12 CV, soit plus de 68 CV au litre !...

Un beau résultat.

## ◆ SIDECARS DE RECORDS

On sait les dispositions prises à ce sujet par la F.I.M. cet hiver. Or une récente décision du même organisme, prise à Genève, annule ces dispositions pour les sides de records. Ainsi, si l'engin transporte du lest au lieu d'un passager, une carrosserie spéciale pour recevoir le passager n'est plus nécessaire.

Comme on le voit, la condamnation de la formule NSU pour ses records du monde est maintenant levée.

On ne peut que regretter la modification trimestrielle des décisions de notre Fédération Internationale.

## ◆ A L'OCCASION DU T.T.

Le T.T. anglais qui est la seconde course comptant pour le championnat du monde paraît avoir retenu l'attention des services de la B.B.C. puisque la Radiodiffusion britannique a décidé de diffuser les principales phases de l'épreuve dans les « Light Programmes » (1.500 et 247 mètres). Lundi 9 juin se courait le « Junior » (350 cc.) et des émissions eurent lieu vers midi et au début de l'après-midi. Quant aux « Lightweight » (125 et 250) ils eurent lieu le mercredi 11 juin et bénéficièrent également d'un reportage de même que le fameux « Senior » (500) couru le vendredi.

## LES BELLES ROUTES DE FRANCE

**N**OUS possédons, nous Français, le sens de l'auto-critique très développé, et c'est seulement lorsque nous avons l'occasion de voyager à l'étranger que nous apprécions les qualités de notre réseau routier. Sans crainte de nous faire taxer de chauvinisme, nous pouvons cependant affirmer que, de tous temps, la France a été le pays des belles routes.

La route de l'époque gauloise permettait, dit un historien romain, de se rendre de Marseille à Boulogne en 30 jours, ce qui paraît remarquable pour l'époque. Plus tard, pour des raisons stratégiques, les légions romaines tracèrent et réalisèrent leurs célèbres voies dont les dalles plates servent encore en certains points, de fondations à nos routes nationales.

Au sortir de l'obscurité et de l'insécurité du Moyen-Age, la circulation reprit (pèlerinages et Croisades).

Un peu plus tard, la Route Royale devait marquer, après la longue station de la guerre de Cent Ans, l'essor d'une politique routière centralisatrice. Paris devient alors le cœur de la circulation française.

Colbert, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, crée le « Service des Ponts et Chaussées » qui améliore sans cesse notre réseau routier. En 1750, disent les chroniqueurs, « Paris-Lyon en cinq jours, ce n'est plus rien ».

La Révolution passe et Napoléon, là comme ailleurs, laisse sa marque. Il fait dresser un véritable plan d'ensemble de constructions et d'aménagements routiers. Ce programme gigantesque est entrepris sous l'Empire et achevé dans les décades suivantes.

C'est après 1918 que l'automobile française sort du domaine du sport pour entrer dans celui du transport. Les données du problème routier, tant économiques que techniques, s'en trouvent, dès lors, entièrement transformées.

A la veille de la guerre de 1939, notre réseau routier, qu'on disait le meilleur du monde, offrait aux 2.200.000 véhicules automobiles nationaux et aux 300.000 touristes étrangers, quelque 630.000 kilomètres de chaussées.

En 1945, les dégâts de guerre, pour les seules routes nationales, atteignaient 100 milliards de francs. D'autre part, 7.550 ponts routiers étaient détruits.

Aujourd'hui, 7.500 ponts sont reconstruits.  
(suite page 418)

## ◆ AUTODROME D'ISTRES-MIRAMAS

Nous apprenons la réouverture de ce magnifique autodrome à l'occasion du X<sup>e</sup> Circuit de vitesse de l'A.M.C. d'Istres. Lire les détails de la réunion dans notre rubrique sportive.

## ◆ BOIS ET MOTO

La maison Monet-Goyon utilise au lieu des portées en bronze habituellement montées dans les fourches télescopiques des portées faites de hêtre plaqué et aggloméré avec de la résine. Ce matériau est dénommé durisol. Le procédé fut déjà employé par l'aviation allemande durant la guerre et donna des résultats très concluants. Des pignons peuvent même être taillés et sont utilisés entre autres dans des hachoirs à viande.

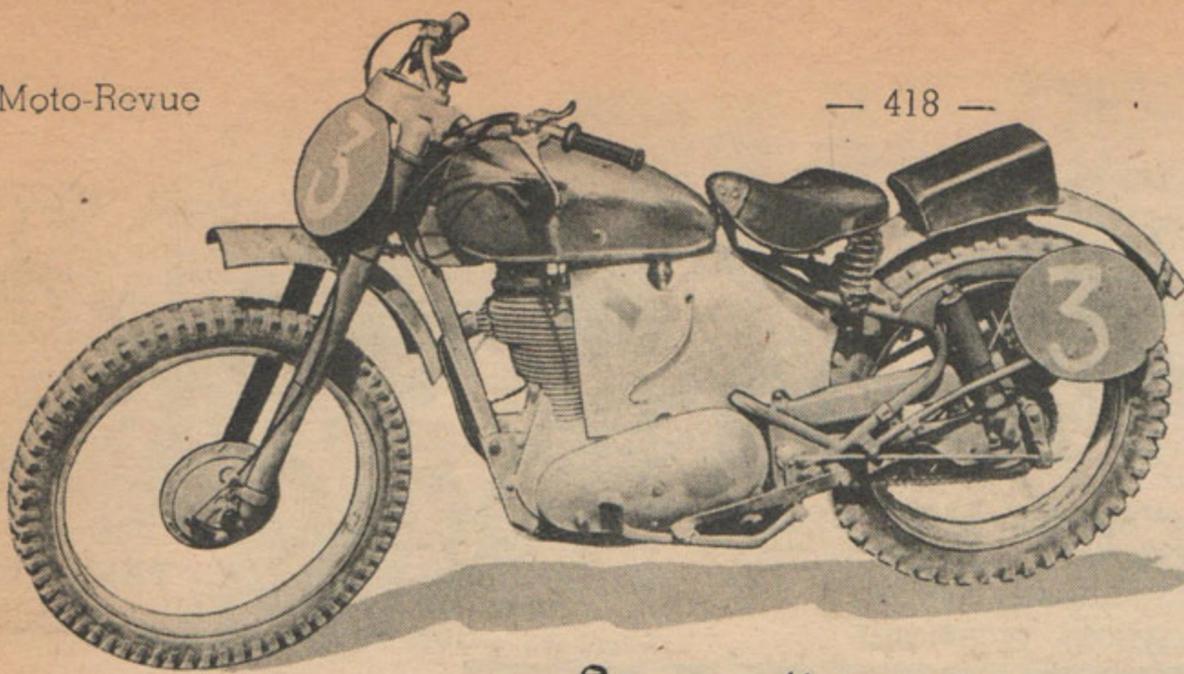
## ◆ ENFIN !

Le 16 mai dernier a été votée la première tranche d'utilisation du fonds d'Investissements Routiers, laquelle tranche, d'un total de 9,7 milliards est répartie entre la construction d'autoroutes au Sud de Paris, à la sortie de Lille, au Nord de Marseille et à l'achèvement de l'autoroute de l'Ouest. 5,7 milliards sont consacrés à l'amélioration du réseau routier et à la réalisation d'ouvrages d'Art.

## ◆ EN INDOCHINE

M. Son-Thi de Soctrang (Indochine) nous a communiqué quelques précisions sur le développement du motocyclisme dans ladite localité qui n'est certes pas une grosse agglomération. Le nombre de motos de 100 cmc. à 350 cmc. est de 31, auquel il faut ajouter un scooter Vespa qui est le seul de la région. Sur toutes ces machines, 21 sont des 175 et au-dessous. Ceci est surtout dû à la petite taille des pilotes et aux routes très peu carrossables.

Les « activités sportives » consistent en de petits déplacements de chef-lieu à chef-lieu qui se font entre amis, car étant donné l'agitation intérieure il ne faut pas songer à fonder de club, ce que beaucoup de motocyclistes regrettent. Nous terminerons par la note optimiste donnée par M. Son-Thi lui-même qui espère « qu'avec le retour de jours meilleurs l'activité motocycliste reprendra l'ampleur qu'elle mérite ».



La poussière étant très abrasive, les parties internes des moteurs des machines de cross se rayent très facilement. Aussi les pilotes apportent-ils un soin tout particulier au fil-



trage de l'air. Remarquez sur la Royal-Enfield, ci-dessus, les tôles isolant le carburateur et ci-dessous, sur la Matchless du Hollandais Rietman, le volumineux filtre à air.

#### ◆ LOUABLE COMPORTEMENT

Le sidecariste Sceaux, accidenté au cours du Circuit de Bergerac, est toujours en traitement à l'hôpital de cette ville. On a constaté une très nette amélioration dans son état, malgré la gravité des blessures reçues. Rappelons en effet que Sceaux dut être amputé d'une jambe et que, d'autre part, il a une fracture de la clavicule. Son passager, lui, fut tué sur le coup.

Nous tenons à souligner le louable comportement des autorités du Moto-Club de Bergerac. Le Président, M. Javerzac, ainsi que ses collaborateurs, se sont personnellement occupés du transport et du traitement du blessé. Ce sont eux qui se sont chargés de prévenir les parents de Toupet, l'infortuné passager du sidecar. Tâche douloureuse et ingrate qu'ils ont remplie avec beaucoup de tact.

D'autre part, il serait question que le Moto-Club de Bergerac soit prêt à prendre à sa charge tous les frais d'hôpital, si la gratuité ne peut être obtenue.

Interprétant les sentiments de la famille motocycliste, *Moto-Revue* adresse ses plus vifs remerciements aux dirigeants du Moto-Club de Bergerac.

#### ◆ CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS

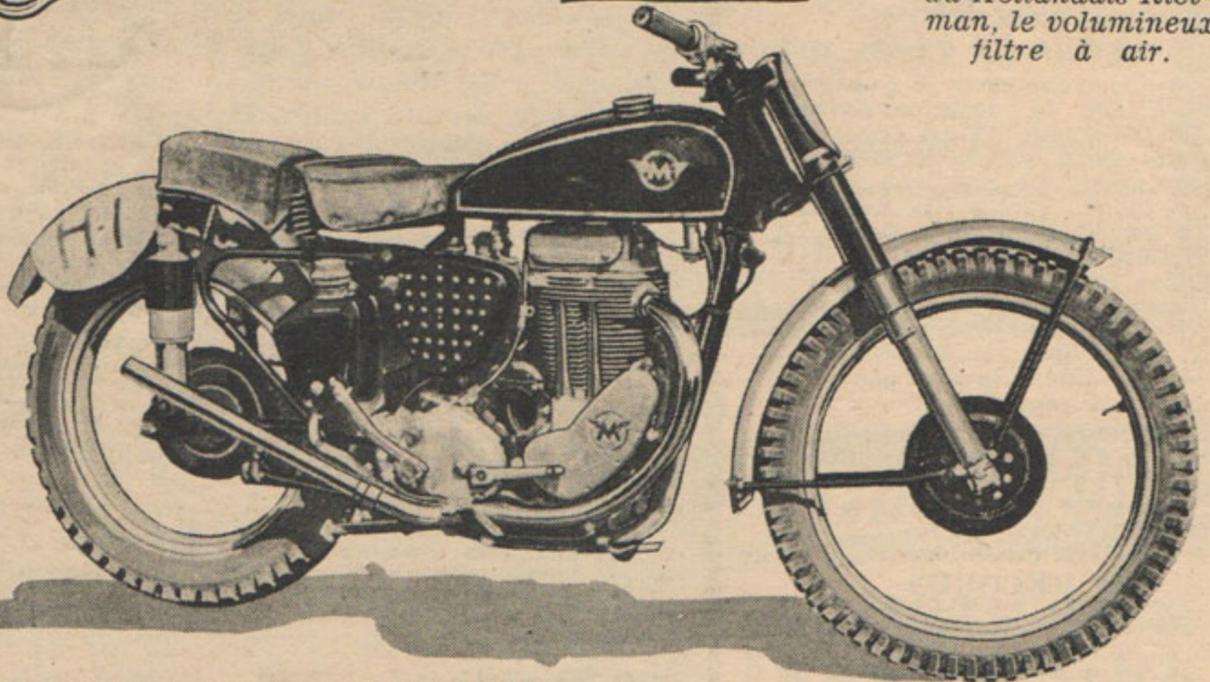
Pour le championnat 1952, six épreuves sont retenues :

- 1<sup>er</sup> juin : G.P. de M.C. d'Italie à Imola.
- 28 juin : G.P. de M.C. de Gde Bretagne.
- 3 août : G.P. de M.C. de Belgique à Namur.
- 10 août : G.P. de M.C. du Luxembourg à Ettelbruck.
- 24 août : G.P. de M.C. de Suède.
- 7 septembre : G.P. de M.C. de France à Montreuil.

Le Moto-Cross des Nations aura lieu en Angleterre le 17 août 1952, à Brand's Hatch.

#### ◆ NOUVELLE POIGNEE AMAL

L'usine allemande Amal vient d'entreprendre la fabrication de guidons, poignées tournantes et autres accessoires du même ordre et elle apporte en particulier une solution nouvelle au levier de débrayage. Il s'agit d'une poignée tournante disposée à gauche du guidon et quelque peu analogue à celle, classique, de commande des gaz, mais avec une différence pourtant : étant donné que la commande de débrayage réclame une force nettement plus grande, on lui a ajouté une sorte d'ailette sur laquelle vient appuyer le pouce de la main gauche. C'est la rota-



#### SUITE DE L'EDITORIAL

Quant aux routes, leur possibilité de circulation d'avant-guerre peut être considérée comme atteinte. Cet immense effort se justifie largement si on songe que la route fait vivre près d'un million de Français, sans tenir compte du tourisme. Le million se trouve largement dépassé si on ajoute les 470.000 parties prenantes de l'industrie hôtelière.

Mais... la circulation s'accroît et nos routes exigent de l'entretien. Les hauts fonctionnaires responsables ont calculé que nous dépensons aujourd'hui, pour notre réseau routier, 4 fois moins qu'en 1937, 3 fois moins qu'en 1920 et exactement la même somme qu'en 1905, alors que pratiquement aucun véhicule à moteur ne roulait !

Souhaitons que des mesures efficaces soient prises pour maintenir en parfait état les belles routes de France que nous, motocyclistes, savons particulièrement apprécier.

tion de la poignée qui commande le débrayage et l'on nous assure que la manœuvre d'un embrayage d'une dureté normale demeure très facile. Quant au guidon, il ne peut que gagner en netteté.

#### ◆ LA D.K.W. 200 EVOLUE

Primitivement, le cadre de la DKW RT 200 était le même que celui de la 125. Mais pour qu'il permette vraiment d'utiliser la puissance développée par le nouveau moteur de 200 cmc. (soit 8,5 CV), il a été décidé de le remplacer par celui de la 250 à suspension arrière coulissante. Cette machine aura donc désormais des roues à jante plus large et un carter de chaîne secondaire élargi. Cette nouvelle sera accueillie avec satisfaction.

#### ◆ LADEVEZE NOUS COMMUNIQUE

« Nous nous excusons auprès de notre clientèle à laquelle nous répondons assez tardivement étant donné l'affluence du courrier concernant les demandes de motos neuves et occasions à crédit.

D'autre part, certaines lettres que nous envoyons nous reviennent en raison d'erreur dans l'adresse, car bien souvent celle-ci est illisible sur les lettres reçues ».

#### ◆ CARNET BLANC

Nous apprenons le mariage de Mlle Michèle Daudon avec M. Georges Luez qui a eu lieu le 24 Mai. Toutes nos félicitations à l'heureux couple.

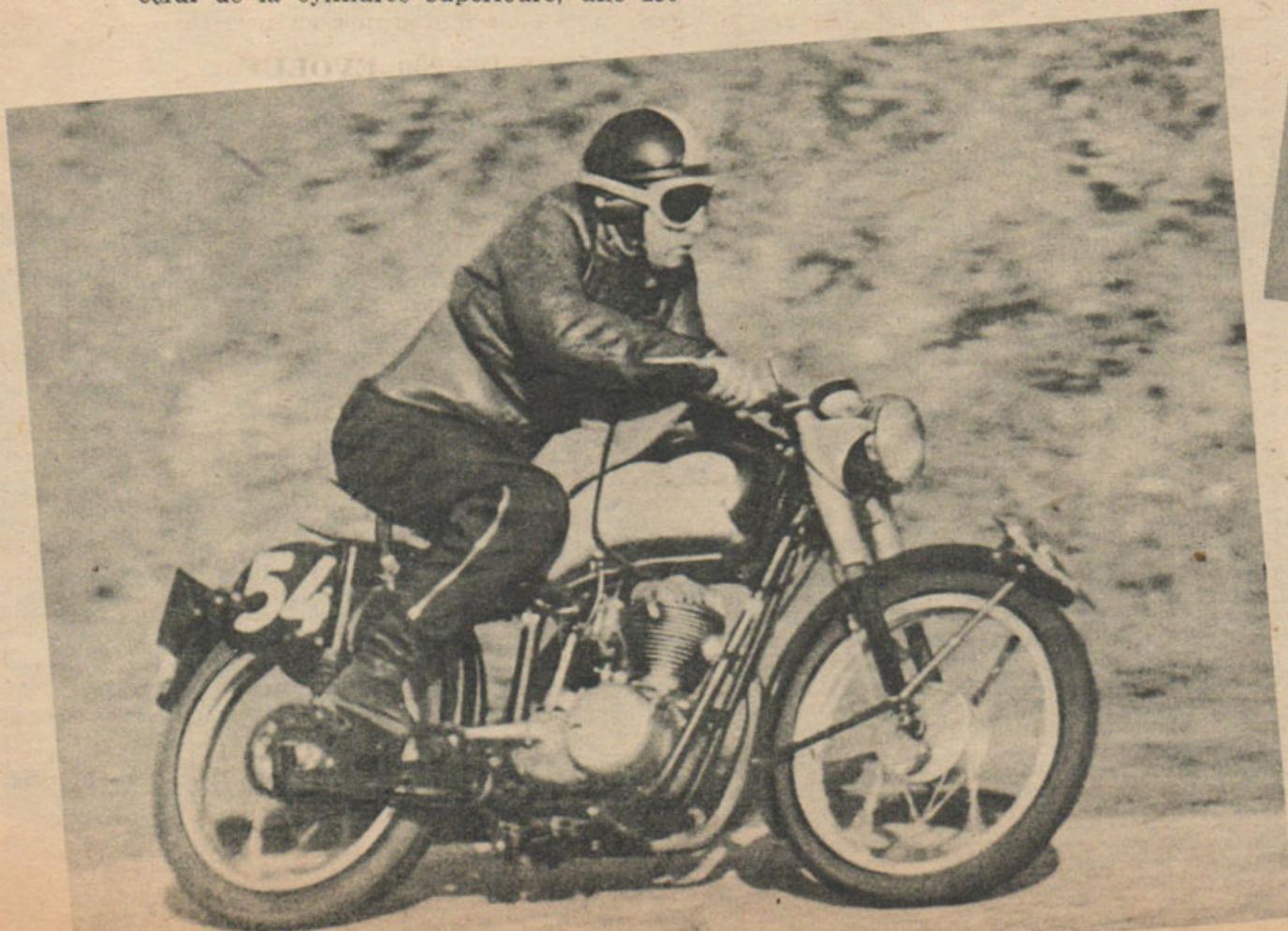


# Un titre pour le Bol? SUCCÈS des petites cylindrées

Comme le rappelait Eugène Mauve dans le petit discours qu'il tint aux concurrents avant de déchaîner la meute, le Bol d'Or a eu cette année trente ans. Est-ce pour fêter cet anniversaire qu'il nous a donné ce spectacle pour le moins inattendu : les 250 cmc. en tête du classement général, une 350 qui suit, et les 175 venant immédiatement après ? Nous sommes loin des résultats habituels du « classement type » auquel nous étions accoutumés, c'est-à-dire une 500 ou une 350 en tête, et les vainqueurs des autres cylindrées s'échelonnant dans l'ordre logique : 250, sidecars, 175 cmc., etc... Avant la guerre, nous avions déjà eu des surprises assez vives : en 1938, c'est le sidecar 1.000 cmc. Harley de Tinoco qui enlève la palme toutes catégories, devant une 250. L'année suivante, deux sidecars 600 cmc., ceux de Hordelalay et de Beauvais, terminent en tête, devançant toutes les motos soli. A partir de 1947, les 500 reprennent leur avantage cinq années de suite, puis c'est l'imprévisible coup de théâtre. Surpassant de très loin le record de sa catégorie et celui de la cylindrée supérieure, une 250

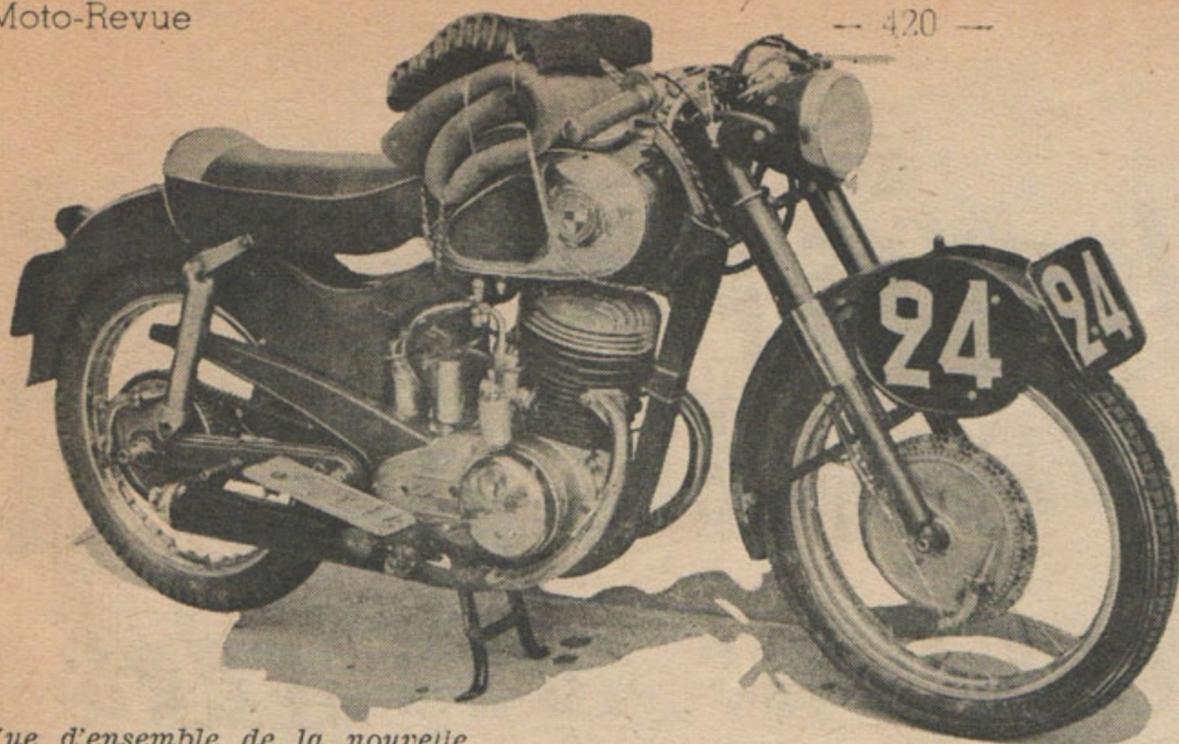
cmc. prend le meilleur sur tout le monde. Cet événement paradoxal avait failli se produire en 1937, avec Poinot, mais la Norton de Tabart avait rétabli in extremis l'ordre normal. Quinze ans plus tard, Collignon et sa Guzzi ont réalisé le miracle. La 350 la mieux placée termine à 170 kms du leader et la première 500 finit à 227 kms d'écart. La victoire est totale et complète, et Collignon peut placer son « Bol d'Or » à côté de la Replica gagnée si brillamment au TT Lightweight. La virtuosité du champion de vitesse et la résistance du pilote de Bol d'Or se rencontrent rarement dans le même homme. Aussi chapeau bas devant celui qui fut l'un et l'autre et a su, tout en conduisant vite, conduire mécaniquement. Rendons à sa rouge et transalpine monture le même hommage. Le premier est

*Dans le titre : Collignon franchit en vainqueur la ligne d'arrivée. A droite : Grillon, 1<sup>er</sup> en side 350 et ci-dessous, Camus, brillant second en 175 cmc.*

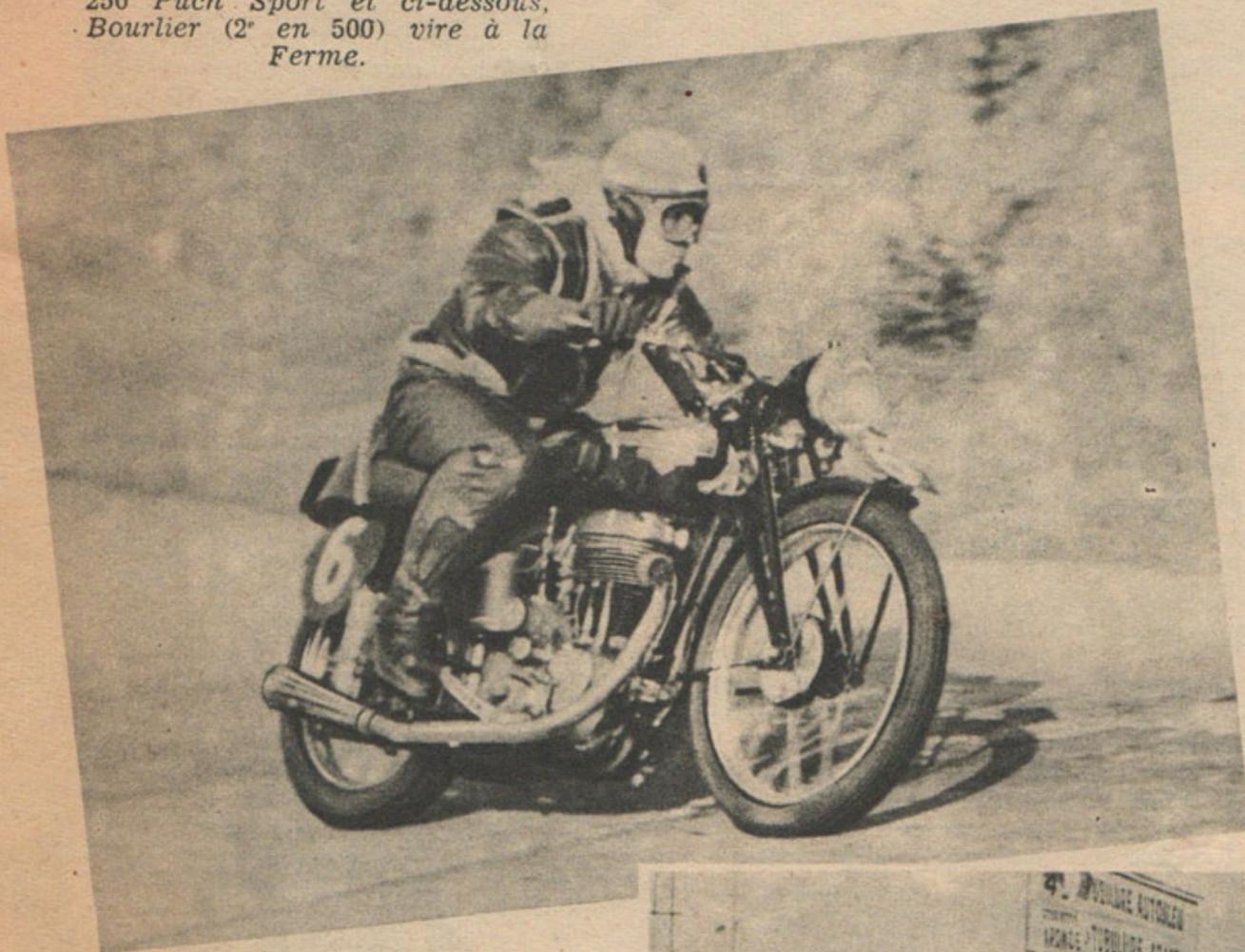


digne de la seconde. Jacquier-Brêt, le manager de Collignon, nous a déclaré : « Le moteur a tourné comme une horloge. Mais les ampoules électriques lâchaient l'une après l'autre ». Vibrations, trépidations, ou surtension ? Personne ne peut donner la cause exacte de ces défaillances, mais il est certain que le problème de l'éclairage, au Bol d'Or, devient plus crucial d'année en année.

Autre aspect inédit du Bol 1952. Quarante-et-une 175 cmc. au départ ! En dehors de la victoire de l'homme à la Guzzi et de la chasse effrénée qu'il mena derrière Weingartmann, l'intérêt de l'épreuve se concentra sur le duel sans mer-



Vue d'ensemble de la nouvelle 250 Puch Sport et ci-dessous, Bourlier (2<sup>e</sup> en 500) vire à la Ferme.



et d'endurance si nettes, qu'on se demande dans quelles conditions un record aussi élevé pourra être battu dans l'avenir.

Quel double et magnifique succès pour la construction française en petite cylindrée !

Parlons un peu longuement de l'équipe Peugeot qui nous donne la vive satisfaction de voir pour la première fois depuis bien longtemps, une véritable écurie officielle de chez nous. La participation Peugeot représente de longs mois d'efforts ininterrompus. Les « 176 » spéciales ont été fignolées avec un soin jaloux, et chacun a pu se rendre compte que leurs petits blocs recélaient de nombreux chevaux. D'ailleurs, leur plumage ne cédait en rien à leur ramage (un vrombissement rageur et sec qui portait loin, vous pouvez le croire !). La machine de Valeyre était émaillée orange, celle de Lacour bleu foncé, celle de Goll, jaune, celle de Verchère rouge, et enfin celle de Bouin, blanche et bleue.

Ces teintes n'étaient pas de pure fantaisie, puisque les panneaux de signalisation destinés à chacun des pilotes étaient de la couleur correspondant à celle de sa monture. Huit jours avant la course, Pahin nous avait exprimé sa confiance dans cette équipe de jeunes. Cette confiance était bien placée. Valeyre nous fit une impression terrible au virage de la Ferme qu'il prenait bien près de la limite, « sur les chapeaux de roues ». A la troisième heure, il tournait à près de 102. Bouin le suivait à 3'', ce qui donne encore plus de 100. Michel Goll, fils du directeur de la succursale parisienne Peugeot, un « moins de 20 ans », ne connaissait sa machine que depuis une semaine et n'avait aucune expérience du circuit de 6 kms 300, mais son brio ne se démentit jamais, et il ne dut son retard qu'à une usure exagérée du marteau de rupteur du volant magnétique, qui décala l'avance, fit chauffer et calaminer son moteur, et gomma ses segments. Verchère éclata en pleine vitesse, dans le grand virage de la piste, et il fut nécessaire de changer sa fourche. Son réservoir, vraisemblablement abîmé par le choc, continua à fuir pendant le reste de l'épreuve. Bouin n'eut d'autres difficultés que des défaillances d'ampoules et une rupture de la bride support d'un des tromblons d'échappement. Résultat : 89

Les vainqueurs. De gauche à droite : Colli-gnon (250) ; Hersant (500) ; Hervé (350) ; Druet (side 750)...

ci entre les Puch, les Peugeot et les machines à moteur AMC, principalement les DS Malterre, les Guiller et les Automoto. Rarement bagarre fut si captivante et si émouvante tout à la fois, que celle qui mit aux prises Bouin, grand vainqueur de la cylindrée sur Peugeot, tout d'abord avec l'autrichien Kellenberger (sur une Puch d'usine), puis dans les derniers moments de la course, avec Camus, champion de DS Malterre et jusqu'ici tenant du record de la catégorie. Après de nombreux tours incertains, Kellenberger s'assurait une légère avance, puis se voyait remonté par Camus qui devait, à la 18<sup>e</sup> heure, céder définitivement, mais de bien peu, la première place à Bouin. Pendant le dernier quart de la course, il ne devait subsister entre les deux machines, la 2 temps et la 4 temps, qu'un écart infime, un tour. Malgré son expérience, l'homme de la DS Malterre ne put le combler, car le poulain de la marque au Lion allait vite, lui aussi ! La victoire de Bouin, d'une courte tête, est au-dessus de tout éloge, mais chacun reconnaît à son rival un égal mérite. Les partisans du 2 temps et du « culbu » peuvent repartir dos à dos. Si l'une des deux formules n'a pu supplanter l'autre, toutes deux ont prouvé des qualités de vitesse



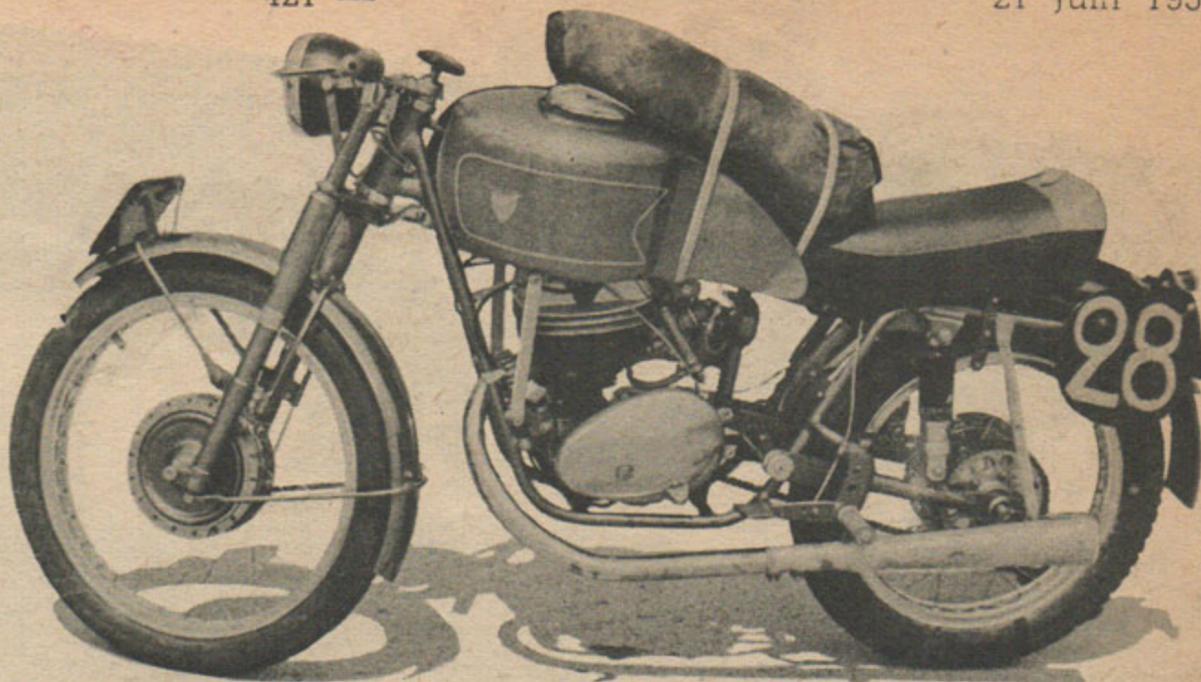
kmh. 550 de moyenne générale et le vieux record battu de 442 kms. Les chiffres se suffisent à eux-mêmes, surtout en considérant qu'il s'agit d'une 175 cmc. réglée pour tenir 24 heures... et qui a tenu. Un seul qualificatif : grandiose.

Une autre écurie nationale a fait sa réapparition : celle de Monet-Goyon, avec quatre 250 cmc. d'usine, équipées de moteurs licence Villiers et peintes en rouge, comme les glorieuses 175 cmc. Brooklands de jadis. Toutes neuves, trop neuves puisque prêtes in extrémis, elles n'avaient pu tourner, ne fut-ce qu'un km., et n'ont pas permis aux conducteurs de donner leur pleine mesure. La « raideur », due à l'absence de rodage, coûtait aux moteurs 1.200 t.-m. sur le régime normal. Malgré tout, une intéressante démonstration de maniabilité, de tenue de route et d'efficacité des suspensions fut faite par Dauge, Martin et Gueurce. Carré avait une 200 cmc. de la « série verte » de l'an passé. Comme détails marquants de la 250 cmc. Monet « d'usine », notons l'énorme cylindre avec transferts extérieurs, la suspension postérieure très italienne, alors que la fourche télescopique évoque plutôt celles des Norton racing. Les moyeux nervurés sont en alliage de magnésium, avec tambours rapports.

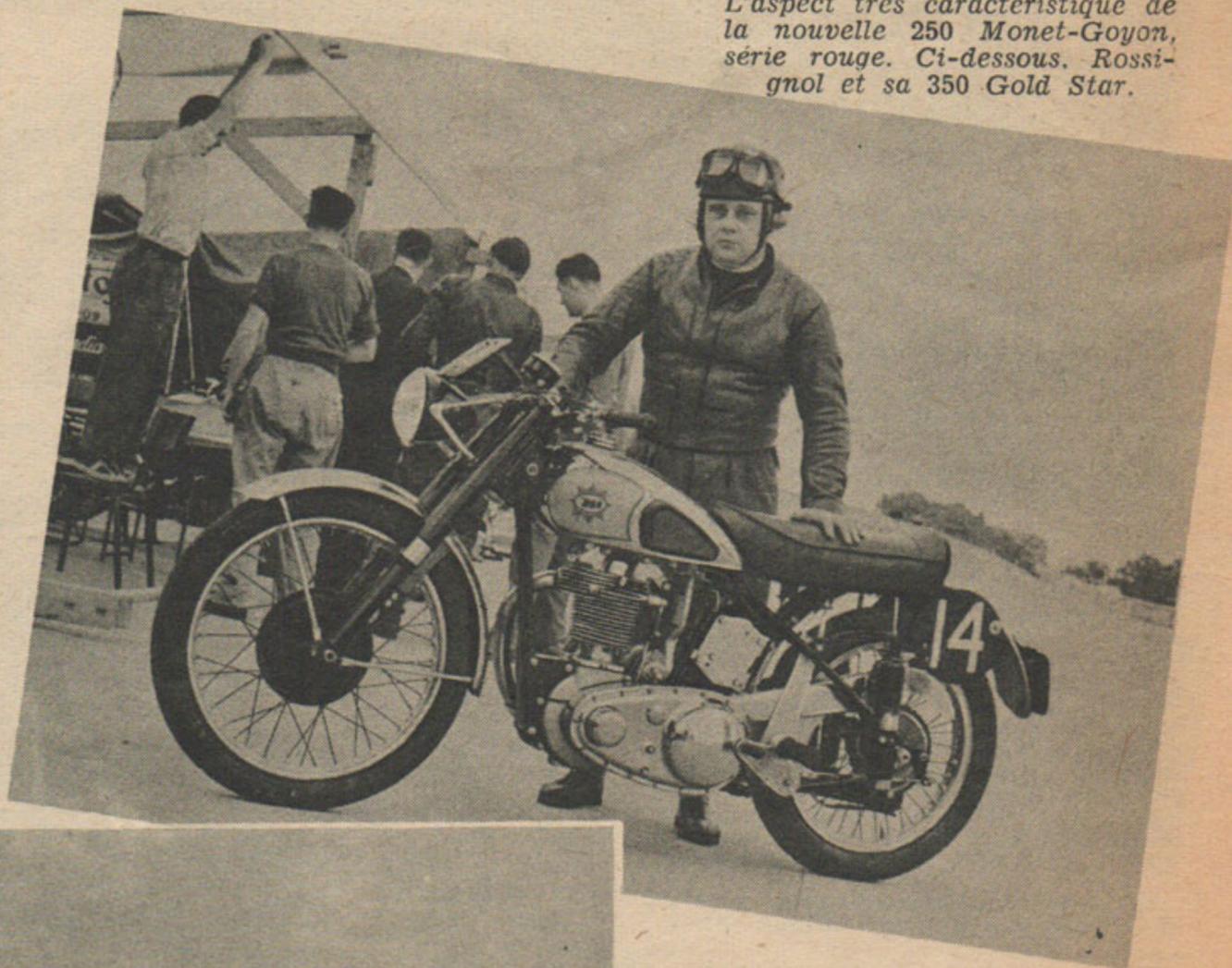
On distingue de nombreuses astuces de détail qui, avec le monstrueux réservoir, (24 litres) donnent à ce racer un cachet particulier : le dégagement circulaire ménagé dans le renfort du tube de selle, afin de ne pas gêner l'aspiration par la prise d'air du carburateur, placée immédiatement derrière ; le frein arrière commandé par un robuste câble ; le carburateur Dell'Orto de gros calibre, avec cuve séparée ; le sélecteur et sa pédale montée sur l'axe du repose-pied. On peut imaginer sans peine qu'à Mâcon, on attend le prochain Bol d'Or avec impatience et que cette fois, les Monet-Goyon « série rouge » seront rodées !

Puch joua un rôle de premier plan dans l'action avec Weintgartmann, Moury et Matéos en 250 cmc., et Kellenberger, Sutra et Tano en 175 cmc. Les 250 dont le cadre monobloc, en acier embouti, s'apparente à celui des 125 et 150 les plus récentes, vont avoir leur équivalent en machines de série. Les 175 cmc. course rappellent les anciennes 125 sport, mais s'en différencient extérieurement par un graissage séparé à pompe et un double allumage. Sans un joint de culasse dé-

...Grillon (side 350) ; Bouin (175) et Bisping (side 500). A côté de Bouin, Mauve l'organisateur.



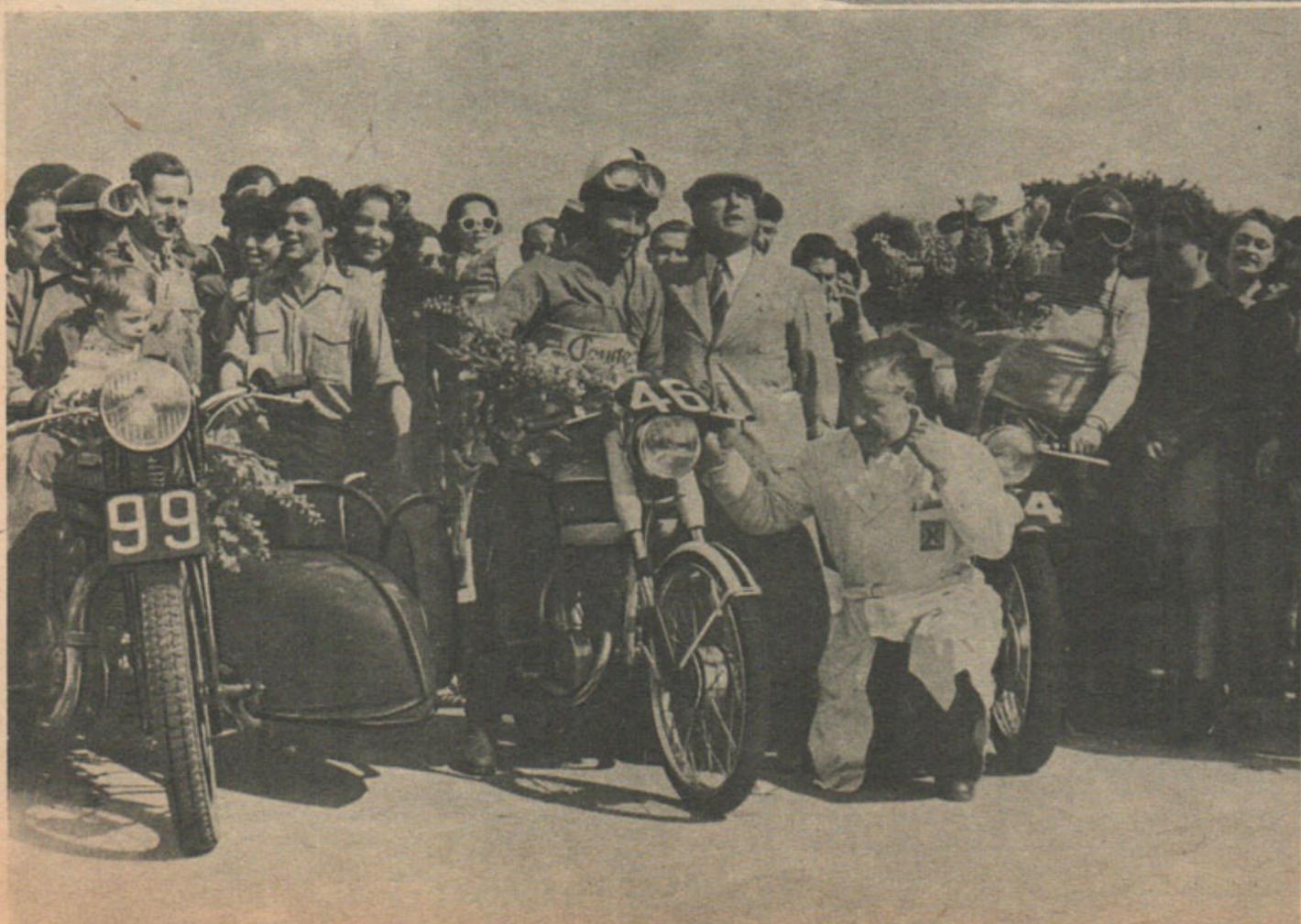
L'aspect très caractéristique de la nouvelle 250 Monet-Goyon, série rouge. Ci-dessous, Rossi-gnol et sa 350 Gold Star.



faillant sur la machine de Weintgartmann, l'issue de la course eut été des plus incertaines. La seconde place du champion autrichien, remarquablement frais à l'arrivée, reste tout à fait remarquable. Là aussi, le duel 2 temps - 4 temps se traquit presque par un match nul.

Nous nous faisons un devoir de signaler le niveau très élevé de la totalité des concurrents qui terminèrent. Regardez le classement : le dixième des 175 motos solo approche les 1.900 kms, et tous ses devanciers dépassent ce kilométrage. En sidecars, de bonnes performances également, furent obtenues par Bisping et Druet respectivement en 500 et 750. Dans la catégorie sidecars 350, Grillon faisait cavalier seul et adopta la tactique qui convenait à cette situation : avec beaucoup de pondération et d'intelligence, il tourna régulièrement, tout en ménageant sa monture, dépassant 56 kmh. de moyenne.

Un mot également pour les grands malchanceux qui ne furent pas parmi les moins méritants. Lefèvre, qui comptait bien renouveler ses exploits des années précédentes, mena les huit premières heures avec une certaine avance. Nous avons chronométré plusieurs de ses tours





à 113 passés, et sa moyenne générale était de 105 quand il revint à son stand en roue libre, avec une bielle défailante et un carter endommagé. Le vainqueur des 500 Hersant, sur Triumph, connu également l'adversité, brisant (entre autres pannes) sa cuve de carburateur et voyant son réservoir d'huile le lâcher. Qu'il ait pu dans ces conditions dépasser 2.104 kms, voilà qui donne une haute idée de sa valeur et de sa tenacité.

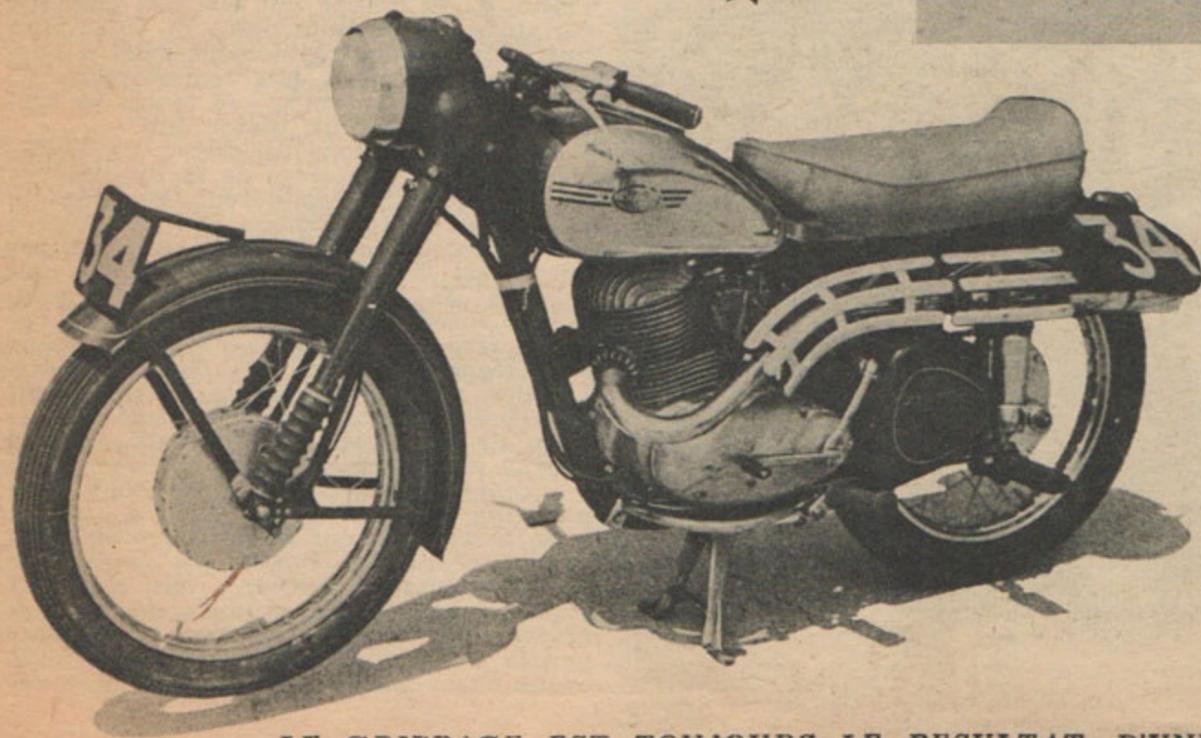
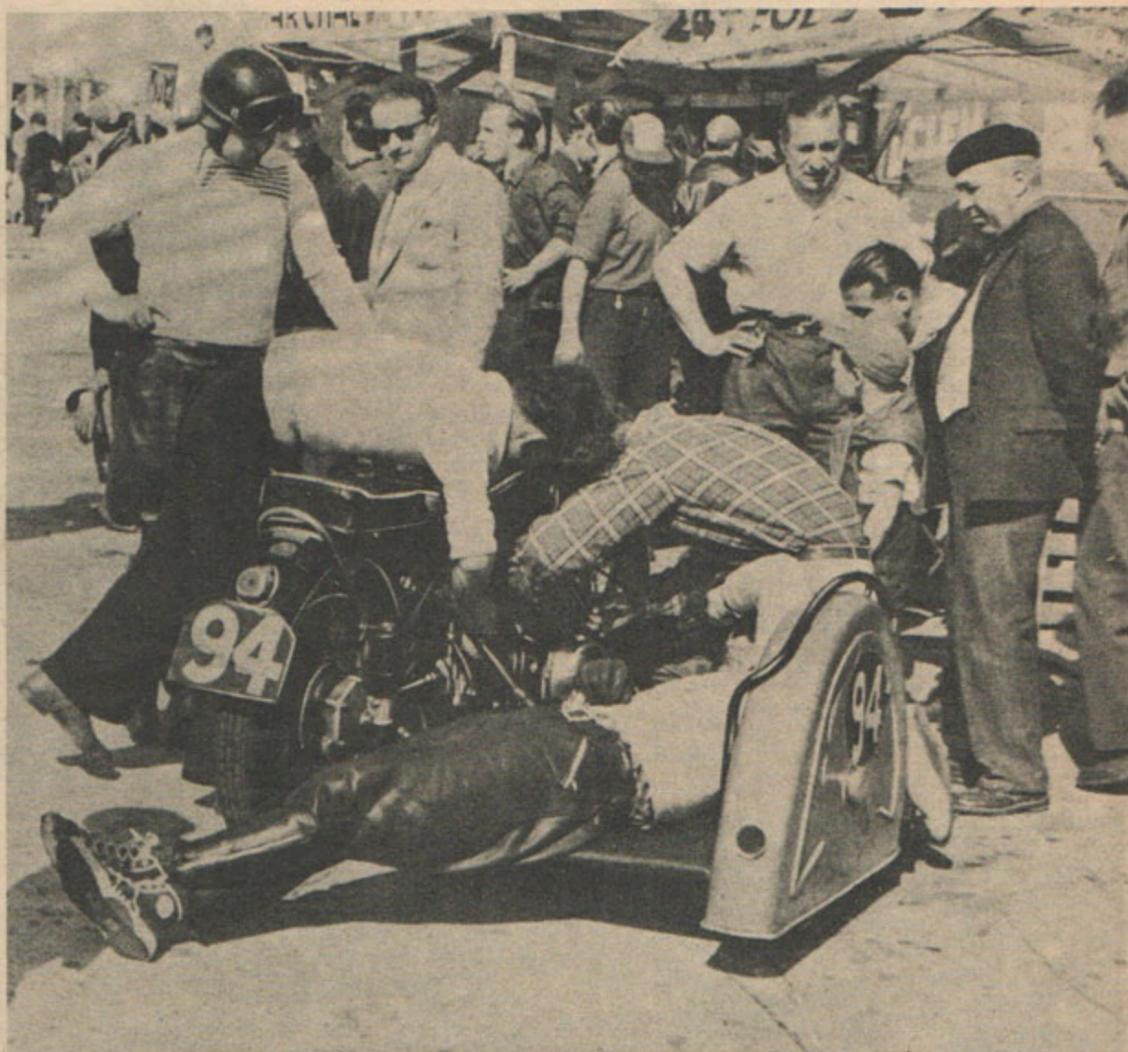
Autre favori, victime d'un sort contraire, Lucien Rossignol devait casser une soupape à la septième heure, après avoir mené en 350 et accompli plusieurs tours à près de 105. Sa BSA Gold Star, qu'il dut ramener en la poussant depuis la bretelle de Couard, était d'une propreté rare et ne présentait pas le plus petit suintement d'huile. Trop pressé par son travail ces derniers jours, Rossignol n'avait pu la fignoler, comme à son habitude. Son abandon laissa la place à Hervé sur Jawa 2 cylindres qui termina vainqueur des 350 cmc. sans avoir été inquiété outre mesure. Les 2.163 kms couverts avec une machine munie de silencieux efficaces représentent un brillant résultat pour la Jawa comme pour son conducteur Hervé.

Les concurrents sidecaristes se sont signalés par leur courage. Bisping (BMW),

*Ne cherchez plus ! Notre photographe a ouvert son obturateur la nuit pendant 20" et les phares des concurrents ont laissé ces trajectoires.*

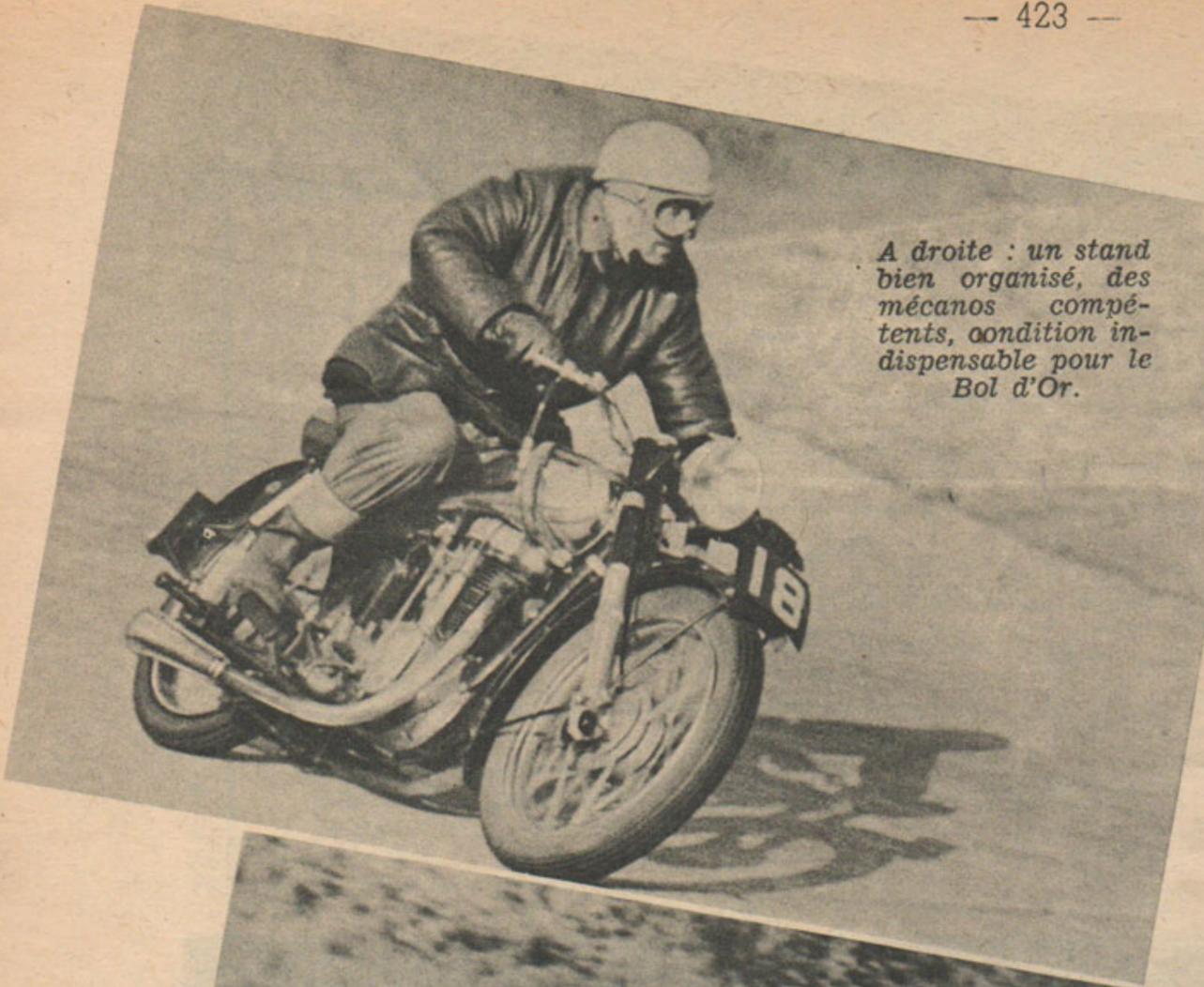
*Pendant les arrêts, les passagers de side avaient la bonne place... tandis que les mécanos s'affairaient.*

*Les Jawa, exceptés les Soler montés sur 2 exemplaires, étaient identiques à celles de l'an passé.*

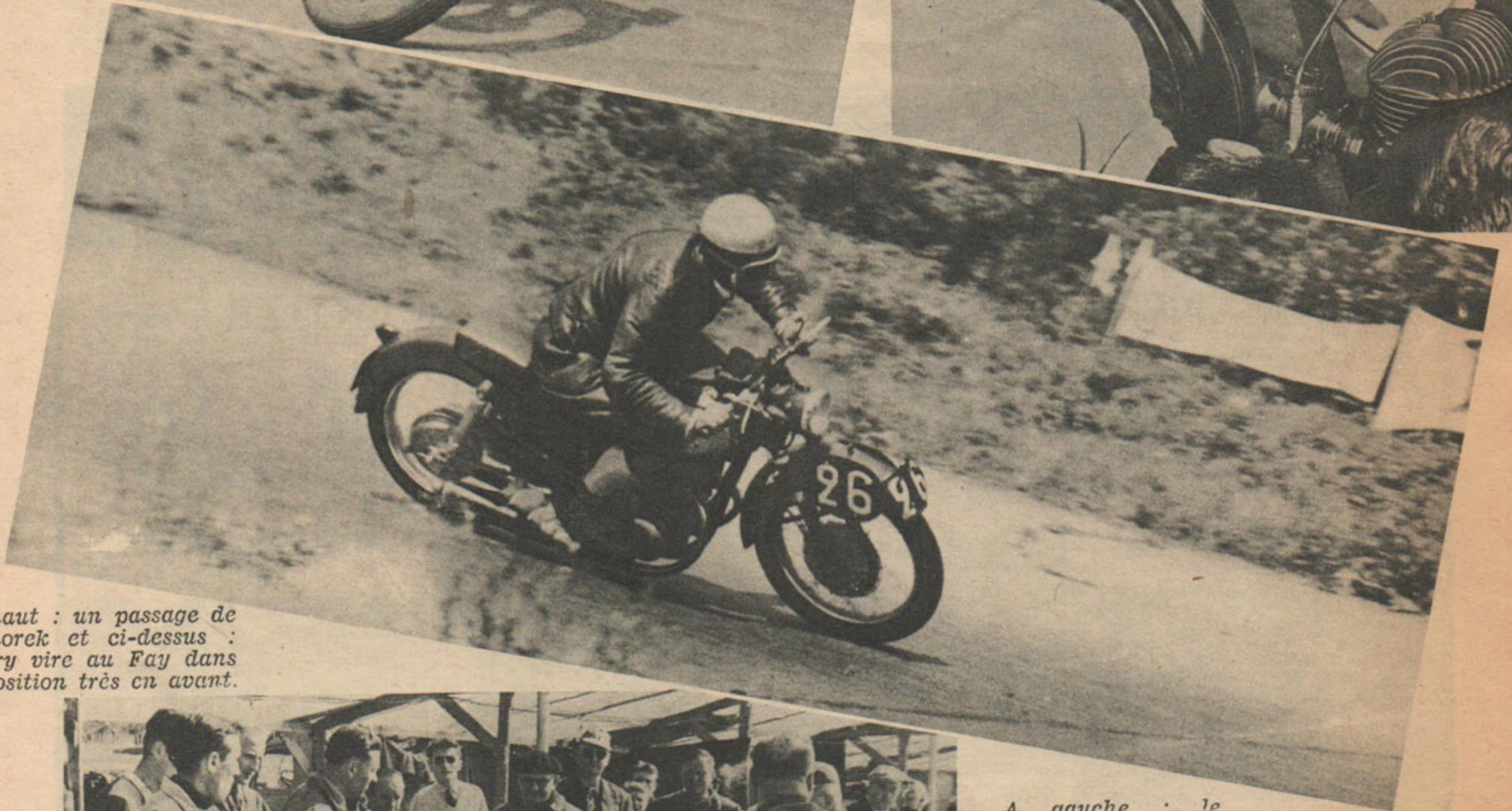
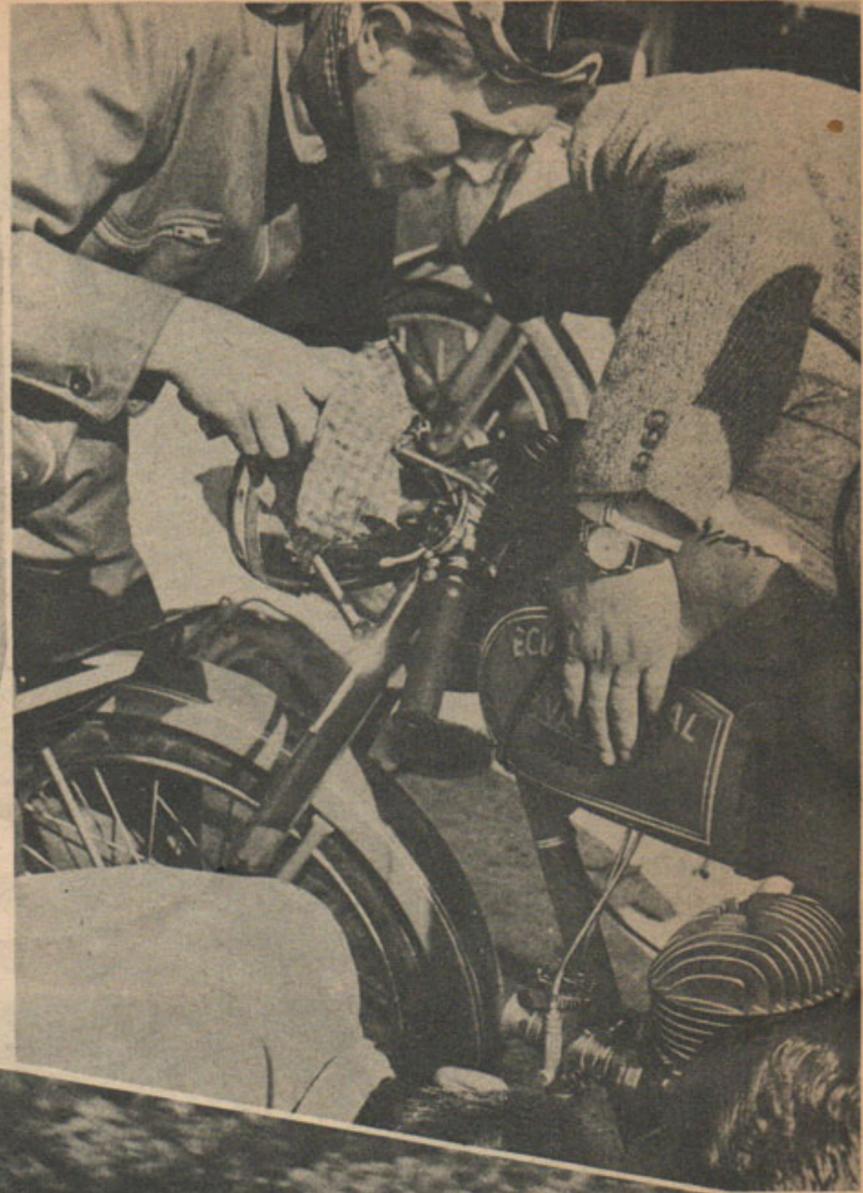


mena longtemps, avec sa 500, devant la 750 cmc. Cemec de Druet. Puis ce dernier prit l'avantage par la suite. Les 3 roues ont été très éprouvés à la suite de pannes assez sérieuses, mais Druet parvint malgré tout à établir le record de sa catégorie à plus de 80. Et n'omettons pas de décerner aux passagers une juste part d'éloges. Ils ne donnent pas seulement un beau spectacle, et le profane ne soupçonne pas l'aide qu'ils fournissent aux conducteurs dans les virages et même, éventuellement, à l'occasion d'un « coup dur ». Plus d'une fois un side déséquilibré à la suite d'une rupture d'attache ou d'un éclatement de pneu, a pu reprendre sa ligne grâce à la présence d'esprit du passager qui savait « charger » au moment opportun la roue arrière de la moto.

Le Bol d'Or 1952 est entré dans l'histoire. Riche d'enseignements techniques, d'un intérêt soutenu au point de vue sportif, il fera date dans les annales du motocyclisme français, et nous tenons à



A droite : un stand bien organisé, des mécanos compétents, condition indispensable pour le Bol d'Or.



En haut : un passage de Bachorek et ci-dessus : Moury vire au Fay dans sa position très en avant.



A gauche : le stand Peugeot

le marquer d'une pierre blanche, d'autant plus qu'il fut l'occasion de la rentrée de deux grandes écuries françaises. Envers et contre tous, le « père Mauve » a réussi à maintenir au calendrier cette épreuve unique au monde et nous lui souhaitons d'organiser dans l'avenir beaucoup d'autres « Bols » et à son équipe décernons un triple ban de la part des lecteurs de « Moto-Revue »... et prenons rendez-vous ferme pour le Bol d'Or 1953.

BORDINO



*Je suis heureux d'avoir gagné  
le "Bol d'Or". Ce succès est dû en partie  
à mes freins mis à rude épreuve pendant les  
2332 km. parcourus.*

*Mais j'ai constaté avec plaisir que  
de nombreux concurrents en petite cylindrée utilisent  
mes freins de 130 et les font en alliage léger en  
réalisant des performances sensationnelles.*

*Pierre Collignon*

**P. Collignon - AFAC - Fontaine (Isère)**

MANUFACTURE FRANÇAISE DU SCOOTER

47, r. Georges  
Clémenceau

**ARDENT**

CANNES  
(A.-M.)

CONCESSIONNAIRES

PARIS

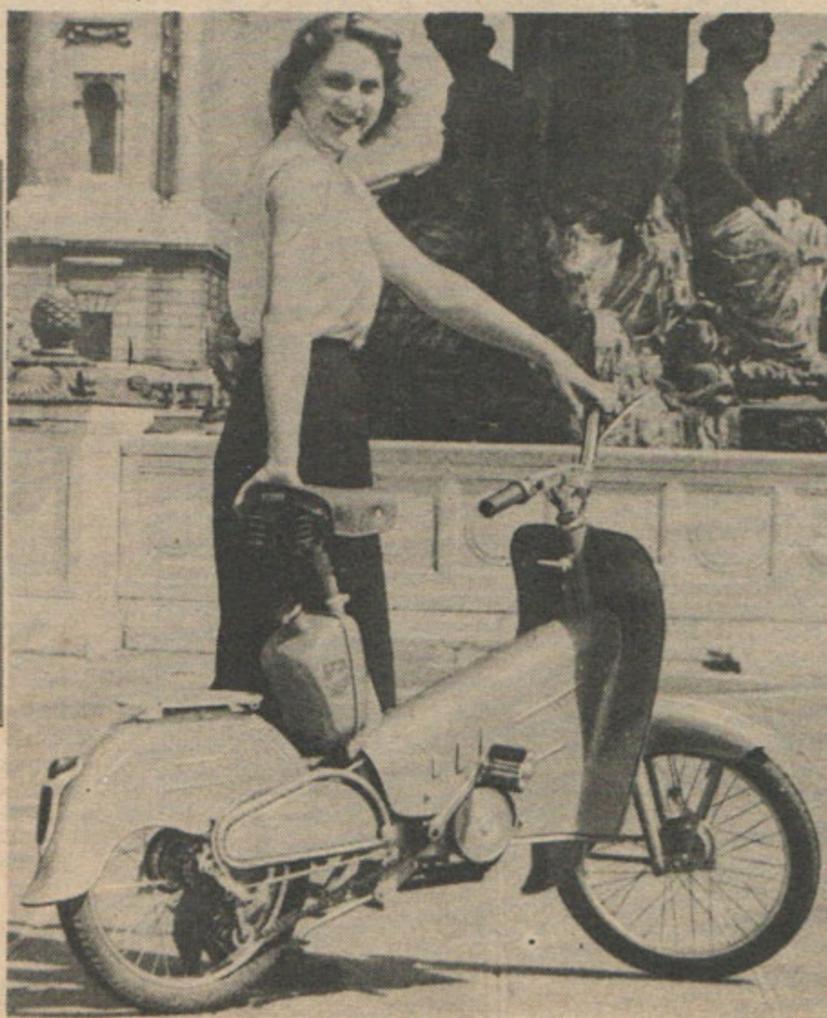
G.S.M. - 8, rue des Ecoles  
(5<sup>e</sup>) - ODE. 62-98

Garage P.L.M. - 24, Bd Di-  
derot (12<sup>e</sup>) - DID. 95-01

GARDINIER - 52, r. d'Al-  
leray (15<sup>e</sup>) - VAU. 33-61

« STATION-SERVICE 83 »  
83, avenue de la Grande-  
Armée (16<sup>e</sup>) - PAS. 49-25

**MOTEUR LE POULAIN**  
Deux vitesses, freins tambours,  
suspension arrière,  
fourche télescopique.



CONCESSIONNAIRES

BANLIEUE

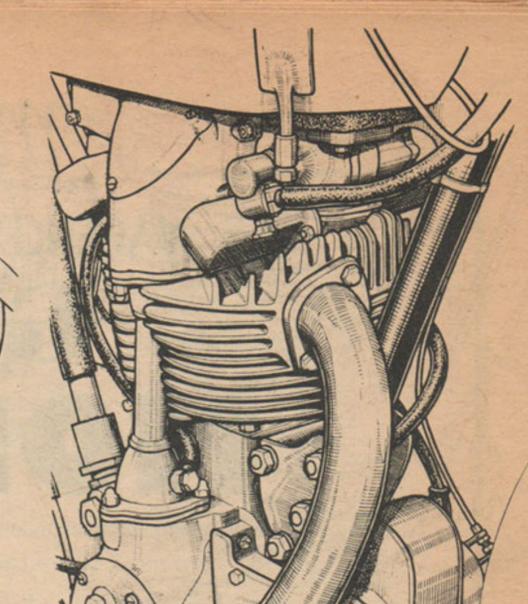
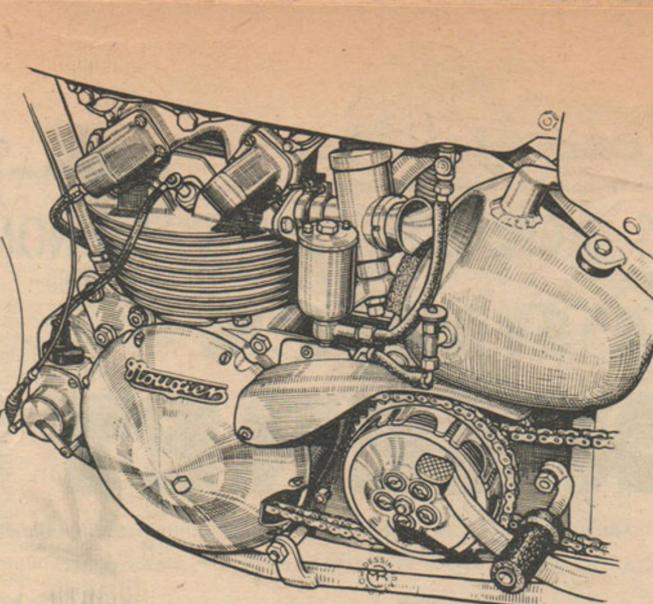
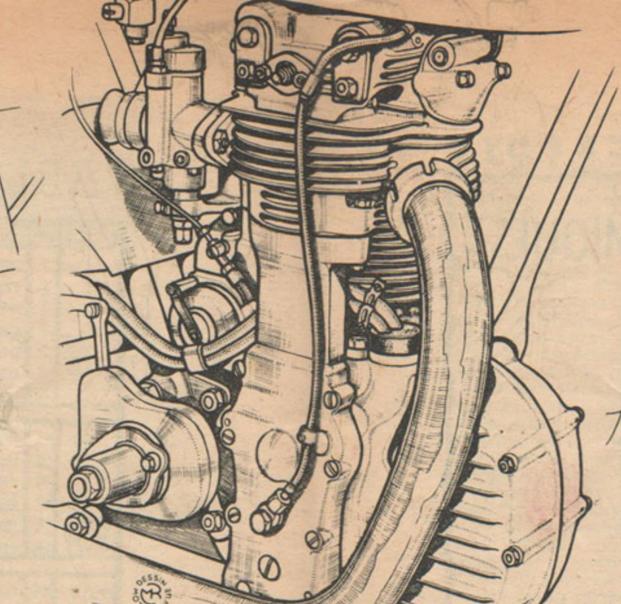
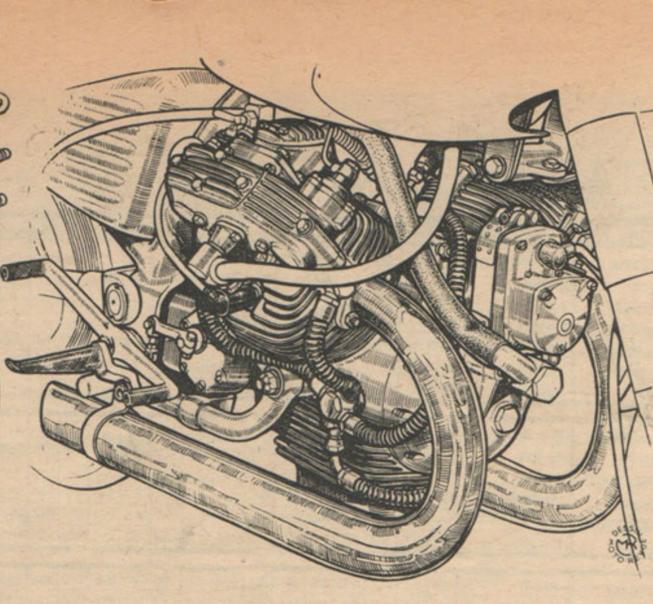
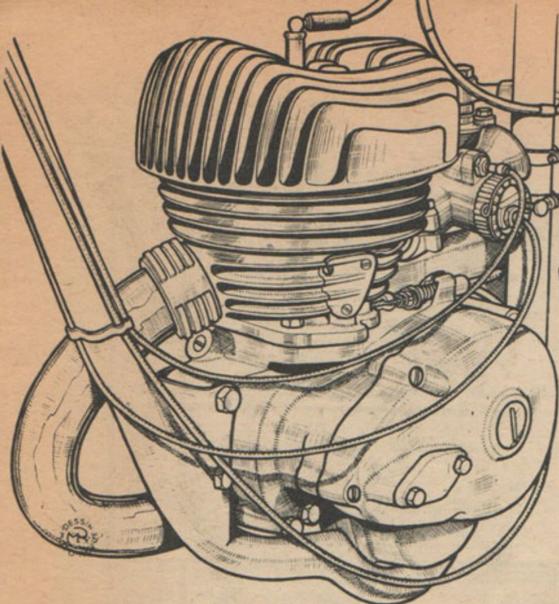
La Garenne Colombes -  
VIDAL : 63, av. du Gal  
de Gaulle - CHA. 45-25

Levallois - Ray BONIN :  
54, rue P. Brossolette  
PER. 32-17

St-Ouen - Sté du Garage  
MICHELET : 12, av. Mi-  
chelet - CLI. 01-73

PROPRETE (carénage intégral)  
LEGERETE (32 kgs à vide)  
MANIABILITE (diamètre de  
braquage : 2 m. 20)





### Les 175 cmc.

En réalité, comme partout actuellement, très peu de machines disposent de la cylindrée réelle accordée, c'est ainsi que sur 11 machines au départ, 3 seulement n'étaient pas des 125 réalisées.

Grosse surprise au quartier des coureurs lorsque le jeune Burgraff fit apparaître une MV double arbre ! Sa première sortie sur un circuit français força l'admiration du public et des autres concurrents qui, très sportivement, l'ont surnommée « Belle mécanique ».

Ce n'était pas la seule double arbre sur la ligne de départ, car une machine française, considérablement remaniée par les frères Nougier (spécialistes de la question), réussit des temps excellents à l'entraînement. Contrairement aux machines précédentes sorties de leurs mains, celle-ci est à fourche AR oscillante. Le cadre double berceau est très triangulé. Moyeux Collignon, carburateur Dell'Orto, tout le reste vient d'une 175 Magnat-Debon revue par Nougier. Le régime d'utilisation est de 8.000 t.-m. et un très bon classement lui fut refusé par suite d'une rupture de la tuyauterie d'huile des arbres à cames.

Le troisième ACT de la rencontre, également un 175, est la spéciale de Sigala, dont le réservoir « Monet-Goyon » donne son nom à la machine. Le moteur, lui, n'est autre qu'un ancien Benelli qui fut avant-guerre le plus rapide de la catégorie.

Dans les « simple arbre », la plus « méchante » fut la Morini de Gaury qui fit les premiers tours en tête. Si son apparence vélomoteur reste inchangée par rapport à l'an passé, le moteur est du modèle 1952 et se révèle remarquablement rapide.

Très bien placée, quoique moins rapide, la Jonghi de Michel, que chacun connaît bien désormais, fut contrainte à l'abandon par cisaillement de l'arbre de sortie de boîte au ras du pignon. Des deux autres Jonghi, seule celle de Dulouard d'un rouge magnifique porta son pilote à l'arrivée, alors qu'Edgar Sigala bloquait sa roue avant.

Terrot fournissait la totalité des culbuteurs. Celle de Fauvel n'était autre que l'ancienne 175 de Behra. Mais si la machine est toujours aussi rapide, Fauvel ne s'en sert pas encore comme notre champion de France ! La seconde n'était qu'une ETP qui ne put résister longtemps à la fougue d'Uzé.

Restent les 2 temps, au nombre de 3 sur la liste des engagés. La très petite Rumi de Pierre Monneret refuse obstinément de dire le moindre mot, car la bo-

## NOUS NE VOUS AVIONS PAS ENCORE TOUT DIT

### Quelques réflexions après le circuit de Bergerac

bine double d'allumage est incapable de la moindre étincelle. Deux MV défendent le 2 temps. L'une à 4 vitesses est montée par Soulet, l'autre à 3 vitesses seulement, est chargée de tirer le poids-plume Vaqué.

Soulet ayant fait appel on ne sait trop pourquoi d'ailleurs, à un allumage batterie-bobine, s'est vu contraint à l'abandon par une décharge rapide de la batterie.

Quant à Vaqué, son ancienne MV d'une présentation originale, est sensationnelle. Malgré sa vitesse de pointe très inférieure, elle permit à son pilote qui s'en sert magnifiquement, une belle place de troisième derrière deux autres machines italiennes beaucoup plus récentes et plus rapides.

### Les 250 cmc.

Comme en 175, la diversité des marques apporta un intérêt nouveau à cette catégorie défavorisée en France. Evidemment, la première confrontation des Lambretta fut du point de vue technique la sensation de la journée. Ces deux belles

machines, après nous avoir intrigués, nous ont quelque peu déçus, car il paraît peu probable, tout au moins cette année, que la marque puisse obtenir des résultats intéressants de la masse de travail que représente ces machines. Leur technique sent l'ingénieur d'aviation n'ayant eu jusqu'à présent que peu de rapports avec les machines de course. On y rencontre entre autres choses une conception plutôt spéciale de l'accessibilité des organes. Alors que théoriquement on devrait démonter facilement les deux seuls boulons qui suspendent le moteur dans le vide, et la boîte, il n'en est rien. Après le bris d'un pignon de distribution, deux mécaniciens nous firent une démonstration concluante avant de rentrer sagement le « bolide » dans le camion.

Trois nouveautés d'importance permettent de suivre l'évolution de cette machine au fur et à mesure que les ingénieurs se familiarisent avec les exigences de la course. C'est ainsi que l'ancienne

En haut, de gauche à droite : le 175 M.V. de Vaqué, au carter de très petites dimensions. Le 250 Lambretta d'usine, moteur représentant une somme considérable de travail. Rossignol, de Saintes, a transformé une 250 N.S.U. en A.C.T. Deux vues du 250 Nougier double A.C.T. Remarquez les caches des ressorts en épingle à cheveux. Ci-dessous, à gauche : le nouveau 175 Nougier et à droite, la pompe à essence montée sur la Norton de Sceaux, le réservoir étant placé au ras du sol entre moto et side-car.

fourche télé a été remplacée par un modèle différent ressemblant à s'y méprendre à une fourche Matchless de l'armée, que la magnéto spéciale a été remplacée avantageusement par deux magnétos séparées Bosch, et que la distribution est maintenant par double arbre à cames.

Sur le papier, les adversaires les plus dangereux auraient dû être les Guzzi de Collignon et de Fauchereaux. En réalité, la double arbre « Nougier » de Schaad réussit à distancer tout le monde. Cette machine, après quelques apparitions en 1947, était plutôt en sommeil, sommeil dont il faut se méfier, car sa victoire très nette la place parmi les plus rapides en France.

Albisser prit le départ avec une Velocette KTT qui n'était sûrement pas une 350, car malgré le « culot » du pilote, elle se faisait passer par les Excelsior qui ne sont pas réputées tellement rapides de nos jours.

Un mot en passant de la NSU de Rossignol (de Saintes). Le moteur est désormais un ACT de fabrication Saintongeaise à base de NSU, la fourche est celle d'une 125 Terrot ETP ! la suspension arrière est également spéciale et comporte des amortisseurs à friction.

### Les 350 cmc.

Dans les « three-fifties », forte proportion d'AJS « 7R » toutes identiques, sauf les garde-boue AV des Monneret et la couleur du réservoir d'Emo. Même remarque pour les Velocette, à part celle de Mason qui possède un réservoir en dural très joli, mais manque manifestement de chevaux.

Beaucoup plus de variété chez les Norton, depuis les antiques de Fourcade et de Sceaux, en aboutissant à la flamboyante Featherbed de Collot et en réservant une place particulière à celle de Lamarque, dont le moteur... est un Alcyon !

### Les 500 cmc.

L'épreuve la plus spectaculaire de la journée était placée sous le signe de la rivalité Gilera-Norton.

La Norton absolument neuve d'Ortueta avait un peu souffert dans le voyage, alors que celle d'Albisser, qui était coiffée d'un énorme réservoir « maison » en alliage léger, semblait ne plus craindre grand-chose.

On voyait aussi des machines dételées des spécialistes du sidecar, dont certaines, comme celle de Deronne par exemple, qui est munie d'amortisseurs énormes à l'arrière, peuvent prétendre à un classement honorable en solo. Pierre Monneret avait le nouveau cadre Saturno à fourche télescopique, dont l'extrême simplicité va de pair avec la tenue de route excellente. Celle de Pagani, dont le bloc est brut de fonderie, conserve la fourche à parallélogramme, la suspension arrière « brevetée Gilera », le record du tour, et d'excellents freins jusqu'à la fin !

Bernard Gilbert, sur une Triumph G.P. équipée d'un imposant radiateur d'huile, fit, en 500, une meilleure démonstration de ses possibilités que lors de la course des 250 !

Un sommet de l'originalité était atteint par la Norton de Lamarque dont l'émail bleu des raccords bras mettait une note tendre sur le chrome des tubes du cadre.

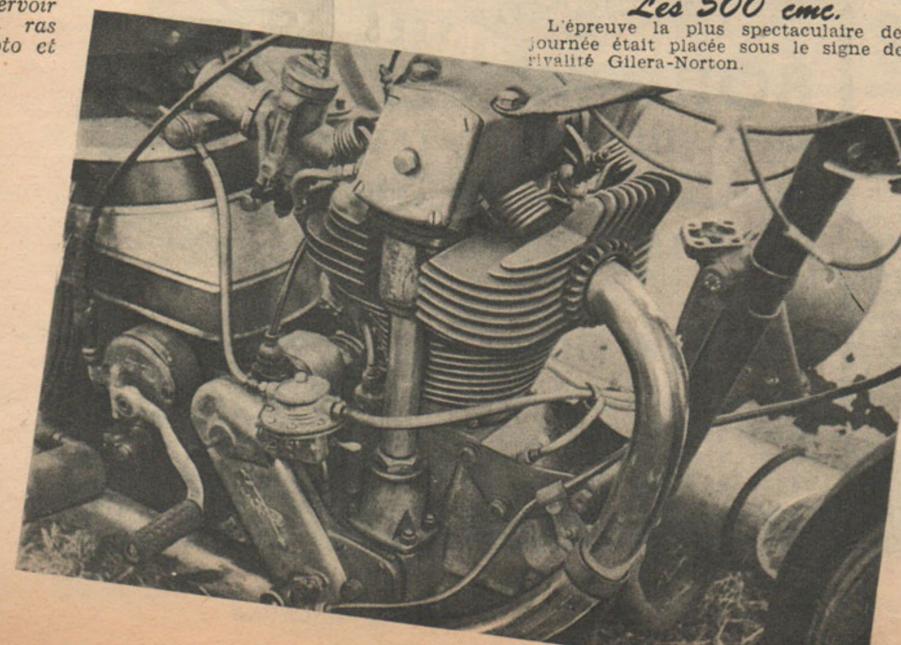
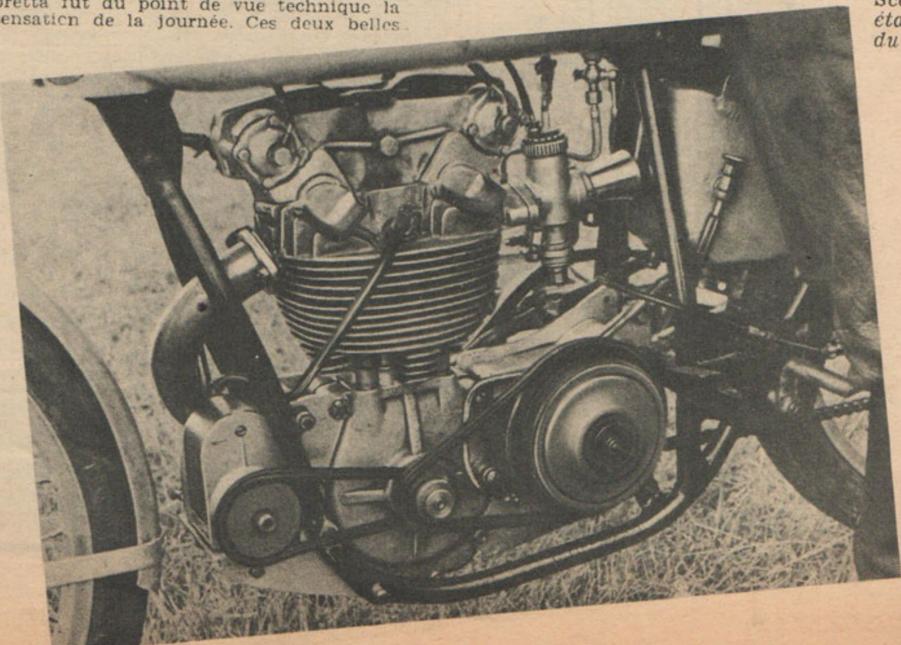
### Les sidecars

Peu de diversité dans les marques, par contre, les installations des « charlots » en font voir de toutes les couleurs, depuis la « spéciale » d'Haldemann quelque peu défraîchie, jusqu'à la machine de salon du Hollandais Steeman, dont le side Steib capitonné ressemble à une voiture de luxe. Les sides belges « Précision » sont prévus pour des passagers « belges », c'est-à-dire ayant un style particulier, et à cet effet une poignée est ménagée dans la tôle du carénage de roue, afin que le pilote sorte en arrière de la roue du sidecar.

La seule machine autre que les Norton était la Vincent de Soubie, qui contraste par la position assez élevée du pilote. La boîte Albion de la Vincent avait été remplacée par une boîte Norton.

Sceaux procédait à des essais d'alimentation par pompe à essence, à l'aide d'un réservoir ressemblant à une longue bouteille en dural, d'une contenance de 15 litres environ. La pompe est actionnée par un excentrique monté sur le pignon d'entraînement de la magnéto.

J. H.



CREDIT

Motocyclistes...

CREDIT

POUR DES VACANCES AGREABLES, LIBRES, ECONOMIQUES,

# Georges MONNERET

147 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 8 FOIS CHAMPION DE FRANCE

Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition, dans ses trois magasins, TOUS LES MODELES  
Motobécane, Peugeot Griffon, Monet-Goyon, Puch, Spéciale Monneret etc.

LIVRABLES DE SUITE

AGENT GENERAL POUR LA FRANCE  
A.J.S. — GILERA

DEPOSITAIRE DU FAMEUX  
SCOOTER



TOUTES LES PIECES DETACHEES — TOUT L'EQUIPEMENT SPORTIF

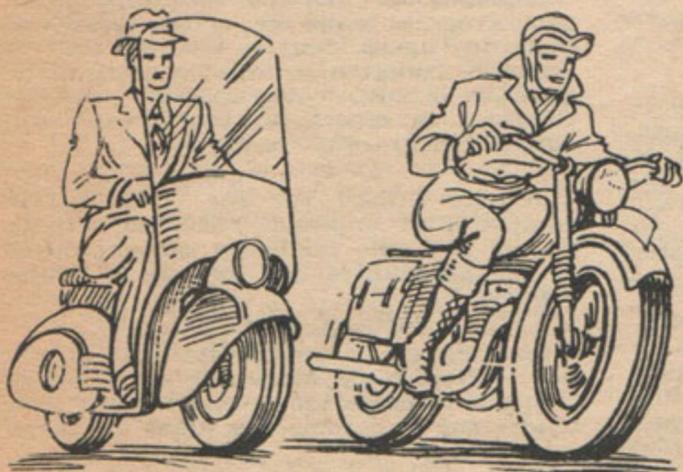
## 3 MAGASINS DE VENTE :

PARIS - NORD  
138, rue de Tocqueville, 138  
PARIS-17<sup>e</sup>

PARIS - CENTRE  
7-9, Boulevard Beaumarchais  
PARIS-4

PARIS - SUD  
106, Avenue Aristide-Briand  
MONTROUGE

EXPEDITIONS EN PROVINCE



# NE PARTEZ PAS sans vos



AUTO MOTO VELO

## BORD MINCE

AUTOVULCANISANTES

qui assurent des réparations impeccables et durables grâce au bord aminci.

### POUR LE SCOOTER

Nécessaire spécial garni de 6 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

### POUR LA MOTO

Nécessaire N° 4 contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



M. GAUBERTI

Une vraie RUSTINES  
ne se décolle  
**JAMAIS!**

**BON A DÉCOUPER**  
pour recevoir franco  
échantillon RUSTINES  
et notice sur l'entre-  
tien des pneus, spé-  
cifiquement Vélo-Moto-Auto  
Joindre 35 frs en tim-  
bres. Indiquer lisible-  
ment Nom et adresse.

Mais exigez bien les  
VRAIES RUSTINES

M<sup>re</sup> RUSTINES 19, RUE CASTERÈS, CLICHY (S)

— Nous avons devant nous Mr Collignon, auquel nous allons poser quelques questions concernant le Bol d'Or qu'il a récemment gagné. La première de ces questions sera de savoir pourquoi il a couru cette épreuve en catégorie 250 cmc.

— D'abord, dit-il, parce que cette épreuve compte pour le Championnat de France. Deuxièmement, je voulais surtout voir ce dont était capable ma machine soi-disant « fragile » quand on tire dessus à fond, mais qui peut fort bien tenir 24 heures quand on la ménage. J'avais aussi besoin de me rendre compte de ce que je pouvais donner (car je n'ai pas la prétention d'être un jeune sportif), par rapport aux pilotes des nouvelles générations durant 24 heures.

— Votre machine n'avait pas besoin d'aller excessivement vite pour une telle épreuve, aussi l'avez-vous un peu « dégonflée », tout en la rendant moins fragile ?

— C'est évident, car la vitesse maximum qui doit dépasser 160 kmh. environ n'est d'aucune utilité pour le Bol. Nous avons donc changé la culasse pour avoir de plus petits passages de gaz et mis un carburateur plus petit, afin d'éviter le « trou » de carburation qui se manifeste sur la machine d'origine. Mais ce dernier inconvénient subsistait quand même. Malgré cela, la machine « bouclait » encore le tour à Montlhéry aux essais en 1'1", soit à 145 kmh. de moyenne !

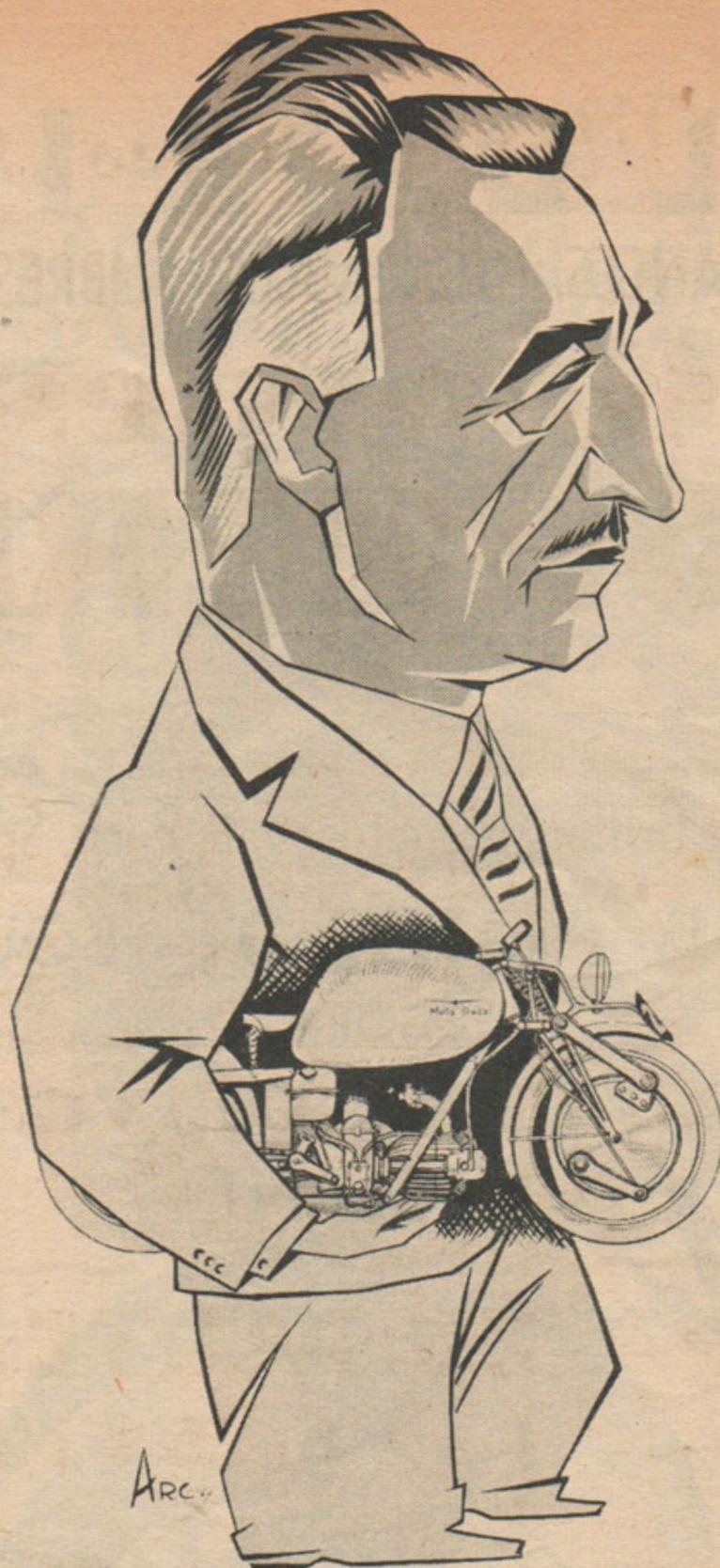
— Les seules modifications ont donc porté sur la culasse uniquement ?

— Oui, et sur le rapport qui fut choisi plus long, étant donné le profil du circuit.

— Vous étiez-vous préparé spécialement au point de vue physique pour ces 24 heures ?

— Pas particulièrement, car j'ai pratiqué et pratique encore de nombreux sports, et je me suis présenté au Bol en excellente forme.

— Vous avez participé déjà à un Bol en temps que cyclecariste, avez-vous trouvé plus dure la participation en moto ?



J'ai fini la course avec l'œil continuellement fixé sur le compteur, à une allure qui était vraiment celle d'un circuit de vitesse, ce qui m'a complètement « assommé ». Les anglais considèrent le TT, qui est une course de 4 heures environ, comme une épreuve éprouvante, et moi j'ai mené une telle course de l'aube jusqu'au milieu de l'après-midi. J'ai réussi à y laisser 4 kilos ! et je crois que si on veut faire du Bol une épreuve réellement de vitesse, il faut deux pilotes.

— A part les ennuis d'éclairage que vous nous avez signalés, avez-vous eu d'autres pannes ?

— Très peu de choses sont à signaler sur cette question. Plusieurs ressorts de soupapes ont lâché, mais nous savions que ce fait était fréquent sur les Guzzi, aussi avions-nous monté des ressorts beaucoup plus faibles que ceux prévus d'origine. Je dois signaler aussi autre chose, à savoir le bris de mon fil de bougie, rupture qui se produisit sur le circuit pendant la dernière heure de course. Et alors qu'en arrivant au stand de ravitaillement j'étais incapable de descendre seul de ma machine, là j'ai trouvé la force non seulement de descendre et de réparer, mais aussi de repartir en poussant moi-même ma moto.

— Vous êtes arrivé avec un certain retard à la fin de l'épreuve, est-ce à cause d'une panne d'essence comme beaucoup l'ont cru, due à la prolongation de la course d'une quinzaine de minutes ?

— Non, il m'est arrivé une panne idiote à mon câble de débrayage, dont le plomb d'arrêt avait lâché. J'allais m'arrêter pour réparer, mais Jacquier-Brêt m'a fait continuer sans débrayage, car c'était la fin de la course.

Il y a aussi une chose que je tiens à dire, c'est que si j'ai gagné le Bol d'Or, c'est en premier lieu à Jacquier-Brêt que je le dois, car on ne peut concevoir le secours moral qu'il a su m'apporter, en plus de la manière parfaite dont il a tenu mon stand de ravitaillement

## LE BOL D'OR M'A COUTE 4 Kgs NOUS DECLARE COLLIGNON, FUTUR PILOTE D'UNE 4 CYLINDRES FRANÇAISE

— Ce bol m'a paru excessivement dur, car au début de la nuit, j'avais un peu d'avance et par la faute de mon appareillage électrique défectueux (adapté après coup sur une machine de course) j'ai perdu plusieurs tours, car j'étais obligé de suivre un concurrent qui, lui, avait un bon éclairage, mais ce n'était pas forcément le plus vite.

Je me suis arrêté aussi très souvent pour remplacer les ampoules du phare et du feu rouge. J'ai fatigué énormément, uniquement à cause de cela, à tel point qu'à un moment j'ai quitté la route. Tout cela a fait qu'au petit jour j'avais 12 tours de retard. A ce moment, Jacquier-Bret, qui était mon mécanicien, m'a obligé petit à petit à forcer l'allure, ce qui me souriait très peu, car j'étais très courbaturé et ne pouvais me mettre à plat. Malgré tout, j'ai pensé qu'une belle bagarre ne se refuse pas, aussi, à partir de 10 heures du matin environ, j'ai tourné à fond. Durant la nuit, j'avais cependant perdu 900 tours au moteur, ce qui était beaucoup trop, et je ne pouvais toujours pas tirer à fond sur la machine, sous peine de casse. Finalement, j'ai vu qu'en mettant ma tête légèrement de travers, derrière le phare, je gagnais 100 tours-minute. Après j'ai gagné 200 tours en prenant le guidon plus près de la tête de fourche. J'ai donc réussi à passer de 6.500 à 6.800 avec maximum sur les intermédiaires à 7.000-7.100 t.-m.

durant toute l'épreuve. Il a été vraiment implacable pour moi, mais l'organisation dont il a fait preuve fut admirable.

— Vous comptez évidemment disputer les championnats de France en 250 cmc. cette année ; mais avez-vous déjà certains projets pour la saison prochaine et comptez-vous garder le même matériel ?

— En 250, je suis toujours fidèle à ma Guzzi avec laquelle j'ai remporté pas mal de victoires. Pour l'an prochain, un 4 cylindres est en préparation dans le Midi de la France, et c'est avec lui que je voudrais terminer ma carrière.

J'aurais également eu l'intention de courir en 500, mais la difficulté qu'il y a en ce moment à trouver une bonne machine de course m'a obligé à abandonner ce projet.

Puis les questions relatives au freinage nous firent bavarder encore une bonne heure, et c'est cette seconde conversation, cette fois d'ordre technique, que vous trouverez prochainement dans « Moto-Revue ».

### LA SEMAINE PROCHAINE...

Nous publierons l'opinion de M. Violet sur le Bol d'Or. Si pour beaucoup de jeunes motocyclistes, M. Violet reste principalement le Vice-Président de la F.F.M., il ne faut pas oublier qu'il a pris part à 11 Bols d'Or, dont 3 motocyclistes.

# BOL D'OR 1952

CONSÉCRATION DU ROI DES VOLANTS MAGNÉTIQUES



**1er PEUGEOT (BOUIN)**

CATÉGORIE 175<sup>cm3</sup>

ÉQUIPÉ DU  
VOLANT



A TOUS MOTEURS  
DE QUALITÉ  
VOLANTS **ABG**

(ALCYON, GNOME ET RHONE  
MONET-GOYON, PEUGEOT,  
ULTIMA, VÉLOCAR)

# ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF  
**DÉPARTEMENT AVIATION**  
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15<sup>e</sup> - TÉL. : VAU 68-40

# Nouvelles Sportives

## AIX-LES-BAINS

Sous un magnifique soleil et devant un nombreux public, s'est couru le nouveau circuit du lac, organisé par le MC Savoie.

La lutte, dès le départ, en 350, semblait devoir se circonscire entre les suisses Gerber (AJS) et Fuhrer (Velocette) qui restent roue dans roue jusqu'au 10<sup>e</sup> tour. Puis Gerber prend la tête, toujours talonné par son compatriote. Malheureusement, celui-ci doit s'arrêter au 23<sup>e</sup> tour pour ennuis d'allumage. Derrière, lutte serrée entre Fitton et Besse, le premier nommé prenant le meilleur dans les derniers tours.

**Classement :** 1. Gerber (AJS), 80 kms en 1 h. 3'16" 4/5 ; 2. Fitton (Velocette), 1 h. 3'26" 2/5, à 2 tours ; 3. Besse (Velocette) ; 4. De Polo (Velocette) à 3 t. ; 5. Ellenberger (Norton) à 4 t. ; 6. Combes (AJS) à 6 t. ; 7. Marny (Norton).

En sidecars, très belle victoire de Drion qui prend la tête dès le départ, suivi du suisse Aubert. Derrière, l'autrichien Vogel et le suisse Richlin se disputent âprement la 3<sup>e</sup> place.

**Classement :** 1. Drion (Norton), 60 kms en 49' 32", moy. 73 kmh 590 ; 2. Aubert (Norton), 50' 26" 1/5, à 1 t. ; 3. Vogel (Norton) ; 3. Richlin (Norton), 50'11" 3/5, à 2 t. ; 5. Koch (BMW), 50'28" 4/5, à 3 t. ; 6. Bollo (Norton), 50'38" 1/5.

Voulant rééditer son exploit en 500 cmc., Gerber se sauve dès le 1<sup>er</sup> tour, Drion, que nous connaissons comme pilote de side, étant le seul à résister.

**Classement :** 1. Gerber (AJS), 1 h. 3', moy. 81 kmh. ; 2. Drion (Norton) 1 h. 3'0" 2/5, à 1 t. ; 3. Insermini (Norton) ; 4. De Polo (Norton) à 2 t. ; 5. Biondetti (Gilera) ; 6. Jacquier-Bret (Guzzi).

## CIRCUIT DU JURA MOTOCYCLISTE 1952

### CLASSEMENT PAR EQUIPE

1. Moto-Club Dolois, 46 pts ; 2. Moto-Club Cité Lyon, 59 pts ; 3. MC Bourgogne, 78 pts ; 4. Police Routière, 82 pts ; 5. Equipe Monet-Goyon, 104 pts ; 6. MC Jurassien, 106 pts ; 7. Equipe Terrot, 112 pts.

Le MC Dolois est détenteur pour un an du Challenge du Circuit du Jura et celui-ci sera remis en compétition l'an prochain.

### CLASSEMENT PAR CATEGORIE

**175 cmc. :** 1. Guyot, 23 pts ; 2. Mottet, 24 pts ; 3. Bizot M., 27 pts ; 4. Marlot, 30 pts, et Germain J., 30 pts.

**250 cmc. :** 1. Bouillard, 27 pts ; 2. Garry, 33 pts ; 3. Richard, 44 pts.

**350 cmc. :** 1. Pellissard, 9 pts ; 2. Jacquot, 13 pts ; 3. Nouvelot, 24 pts.

**500 cmc. :** 1. Lacour, 5 pts ; 2. Pasquier, 8 pts ; 3. Pessey et Worms, 10 pts ; 5. Tock, 13 points.

**Sidecar :** Bizot François, 45 points.

### CLASSEMENT GENERAL

1. Lacour, 5 pts ; 2. Pasquier, 8 pts ; 3. Pellissard, 9 pts ; 4. Pessey et Worms, 10 pts ; 6. Jacquot et Tock, 13 pts ; 8. Magnenot, 19 pts ; 9. Guyot, 23 pts ; 10. Mottet, Nouvelot, Daloz, Herbiet, 24 pts.

## MOTO-CROSS

### MOTO-CROSS D'IMOLA

La première épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross s'est courue le mois dernier en Italie sur le terrain d'Imola. Plus de 30.000 spectateurs y assistèrent (aux dires des Italiens) et pour qui connaît le tempérament latin, cela représente un déplacement de masses considérables, surtout quand le chiffre réel n'excède pas 20.000 (sic).

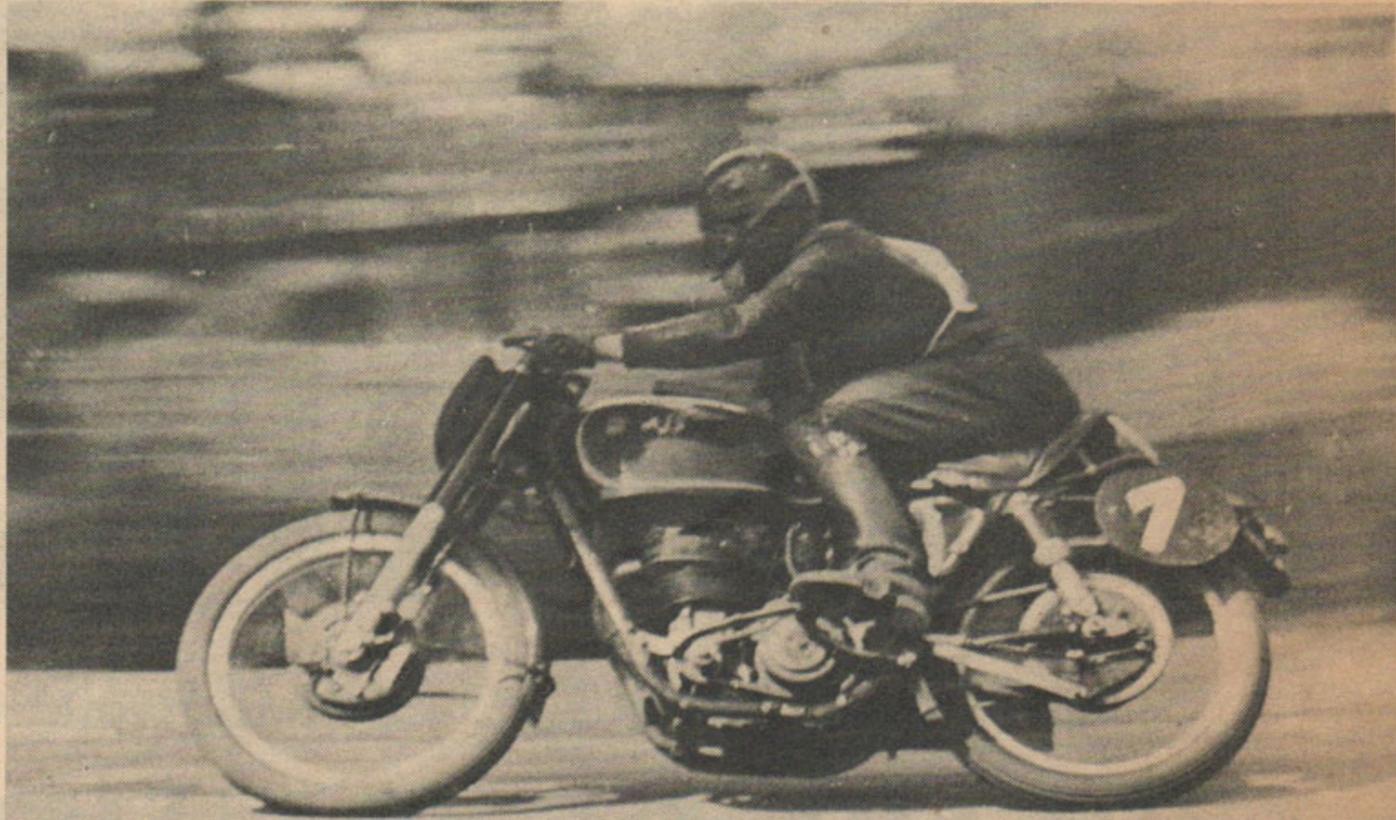
Une poussière très dense gêna les coureurs, qui devaient s'arrêter pour nettoyer leurs lunettes.

Melioli, notre seul représentant avec Lemoine, se classe 10<sup>e</sup> et le dernier cité est 15<sup>e</sup>.

Le grand vainqueur de la réunion a été Mingels sur une 500 Matchless, qu'il mena aux secondes places dans les deux premières manches, pour gagner finalement, devant son compatriote Cox lui aussi sur Matchless, 3<sup>e</sup> Leloup.

### RESULTATS

**1<sup>ère</sup> manche :** 1. Hall ; 2. Mingels ; 3. Melioli.  
**2<sup>e</sup> manche :** 1. Meunier ; 2. Mingels ; 3. Avery.  
**Finale :** 1. Mingels (A) Matchless ; 2. Cox (A) Matchless ; 3. Leloup (B) FN ; 4. Hall ; 5. Van Heuverswijn ; 6. Baudoin ; 7. Ericson ; 8. Danilsson ; 9. Lines ; 10. Melioli ; 11. Van Henhelom ; 12. Galbiati (I) ; 13. Albertazzi (I) ; 14. Giuffrida ; 15. Lemoine ; 16. Tancorre.



Le suisse Gerber, vainqueur en 350 et 500 cmc. à Aix-les-Bains.

## MOTO-CROSS DE CHAINE-DE-CŒUR

### RESULTATS

**250 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche :** 1. Leroux, 10'43" ; 2. Juigné ; 3. Aubespain ; 4. Legrand ; 5. Ernst.

**2<sup>e</sup> manche :** 1. Juigné, 10'52" ; 2. Leroux ; 3. Moreau ; 4. Aubespain ; 5. Davy.

**3<sup>e</sup> manche :** 1. Juigné ; 2. Leroux ; 3. Aubespain ; 4. Legrand ; 5. Ernst.

**Classement général :** 1. Juigné, 4 pts ; 2. Leroux, 5 pts ; 3. Aubespain, 10 pts ; 4. Legrand, 15 pts ; 5. Ernst, 16 pts.

**350 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche, 10 tours :** 1. Juigné, 11'6" ; 2. Dubois ; 3. Orlot ; 4. Guimier ; 5. Marais.

**2<sup>e</sup> manche, 10 tours :** 1. Juigné, 10'54" ; 2. Dubois ; 3. Orlot ; 4. Guimier ; 5. Delor.

**3<sup>e</sup> manche, 14 tours :** 1. Juigné, 15'13" ; 2. Dubois ; 3. Guimier ; 4. Orlot ; 5. Delor.

**Classement général :** 1. Juigné, 3 pts ; 2. Dubois 6 pts ; 3. Orlot 10 pts ; 4. Guimier, 11 pts ; 5. Marie 20 pts.

**500 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche :** 1. Ernst, 11'56" ; 2. Pineau ; 3. Clémot ; 4. Robert ; 5. Coulon.

**2<sup>e</sup> manche :** 1. Coulon, 11'22" ; 2. Clémot ; 3. Pineau ; 4. Ernst ; 5. Robert.

**3<sup>e</sup> manche, 15 tours :** 1. Pineau, 17'12" ; 2. Clémot ; 3. Coulon ; 4. Robert ; 5. Ernst.

**Classement général :** 1. Pineau 6 pts ; 2. Clémot 7 pts ; 3. Coulon 9 pts ; 4. Ernst 10 pts ; 5. Robert 13 pts.

### MOTO-CROSS DE COGNERS

### RESULTATS

**500 cmc. finale :** 1. Lefèvre (AMS) ; 2. Boisserie (AMS) ; 3. Mouchet (AMS) ; 4. Roux (Pantin) ; 5. Pineau (Pantin).

**Record du tour :** 1'34" par Lefèvre.

**350 cmc. :** 1. Boisserie (AMS) ; 2. Dubois (CO Pontlieue) ; 3. Cathelin (AMS) ; 4. Marais (MCM).

**Record du tour :** 1'34" par Cathelin.

**250 cmc. :** 1. Moreau (MC Tours) ; 2. Chaumette (MC St-Cloud) ; 3. Davy (MC Maine) ; 4. Rademacher (MC Bobigny).

**Record du tour :** 1'44" 2/5 par Chaumette.

### MOTO-CROSS AU MANS

Nous sommes heureux d'annoncer la première organisation de Moto-Cross National au Mans, sous l'égide d'un jeune club Omni-Sport.

Un terrain officiel de 1.500 mètres sur un parcours très dur présentant des dénivellations de plus de 7 mètres.

Une très bonne organisation très réglementaire en ce qui concerne l'application des pres-

criptions de la FFM, une piste de valeur internationale bien balisée et munie de commissaires de pistes, nombreux et éduqués.

Des engagés nombreux, 12 par course, et de choix, puisque nous relevons entre autres en 250 cmc. : Chaumette du MC St-Cloud, Humbert-Jean de l'US Ivry, Guimier et Juigne de Tours, c'est un grand espoir du club organisateur, Dubois, qui a enlevé l'épreuve, un homme à suivre.

En 500 cmc, Lefèvre, Lemoine, Granda de l'AMS, Vinetty de l'US Ivry, Pantex de la Sûreté d'Angers et Clémot de Serge. Lefèvre s'est adjudgé la palme en grand seigneur, mais après une belle lutte.

### MOTO-CROSS DE VESOUL

Dernièrement s'est couru le Moto-Cross de Vesoul, placé sous le signe du beau temps et de l'affluence. En effet, environ 20.000 personnes y ont assisté, et il y avait bien 3.000 voitures et autant de motos dans les parcs à cet usage.

Six courses étaient au programme, réunissant les meilleurs spécialistes français et étrangers : Brassine, Verrecchia, Molinari, Frantz, Prieur, Desmoulin, Godey, parmi les français, les anglais : Archer, Cheney, Hall, Lines, les belges Puttemans, Degraux, Delhez.

Une poussière ocre, dense, s'élevait à chaque passage pour tourbillonner dans la carrière et retomber sur les cheveux, les vêtements, les sandwiches, s'insinuant partout. Néanmoins les spectateurs n'en avaient cure, et ce fut une belle journée à mettre à l'actif du Moto-Club Haut-Saonais, organisateur de cette impeccable réunion.

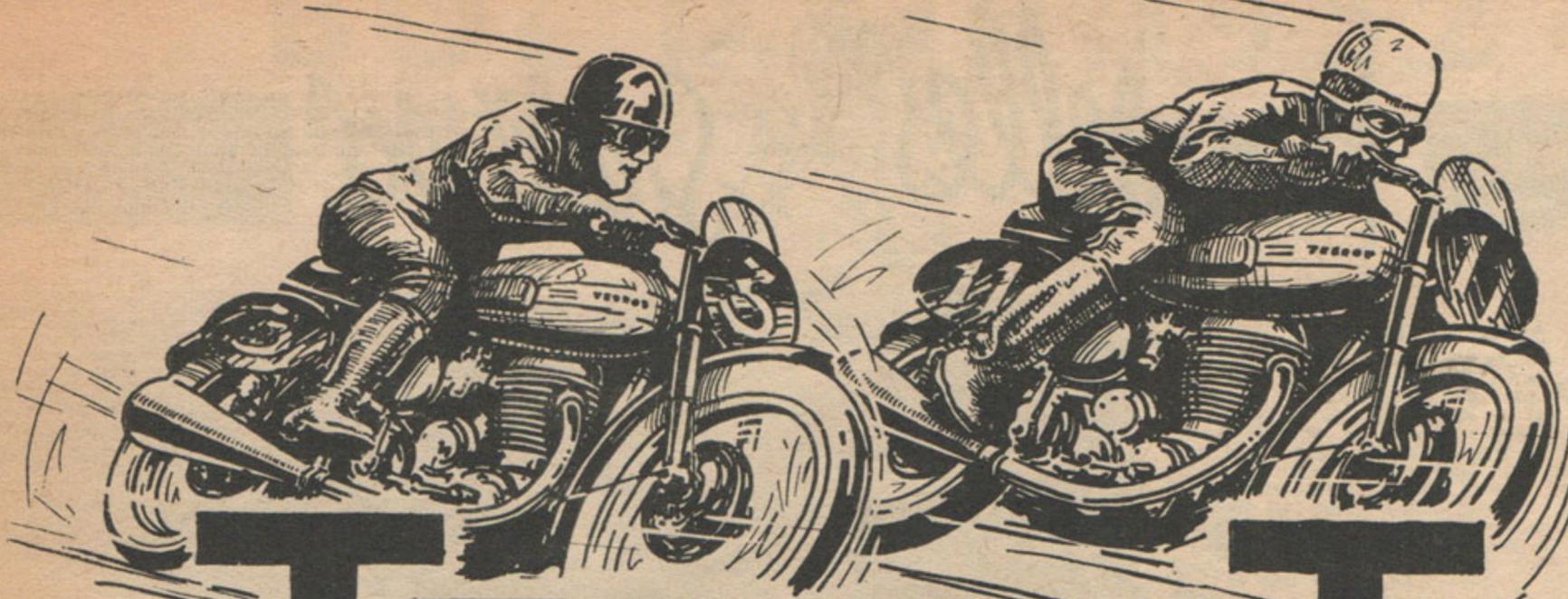
### CHAMPIONNAT DE FRANCE 500 CMC.

Cette première épreuve fut ardemment disputée et donna lieu à un duel sans merci entre Verrecchia et Brassine. Ces deux hommes prennent la tête dès le départ, et Verrecchia en tête, mène un train d'enfer. Frantz suit en troisième position, mais par suite d'un incident mécanique, sera obligé de rentrer dans le rang. Au douzième tour, Verrecchia casse une roue et doit abandonner, laissant Brassine terminer victorieusement.

**Classement 500 cmc. :** 1. Brassine ; 2. Charrier ; 3. Molinari ; 4. Lusseyrand ; 5. Boisserie ; 6. Desmoulin ; 7. Godey ; 8. Amedéo ; 9. Paulin ; 10. Adnet ; 11. Wybo.

### CHAMPIONNAT DE FRANCE 250 CMC.

Le circuit étant très dur, de nombreux incidents mécaniques sont à déplorer, handicapant



# TERROT

sur tous les terrains assure le triomphe de sa fabrication

## CIRCUIT DE Hte-NORMANDIE

23 Avril

*1<sup>er</sup> du classement général toutes catégories*

## DIJON-CHAMONIX-DIJON

2 Mai

*1<sup>er</sup> du classement général par équipes  
16 premières places ex-æquo - 7 coupes*

## CIRCUIT DU JURA

22 Mai

*7 premières places ex-æquo - 2 coupes*

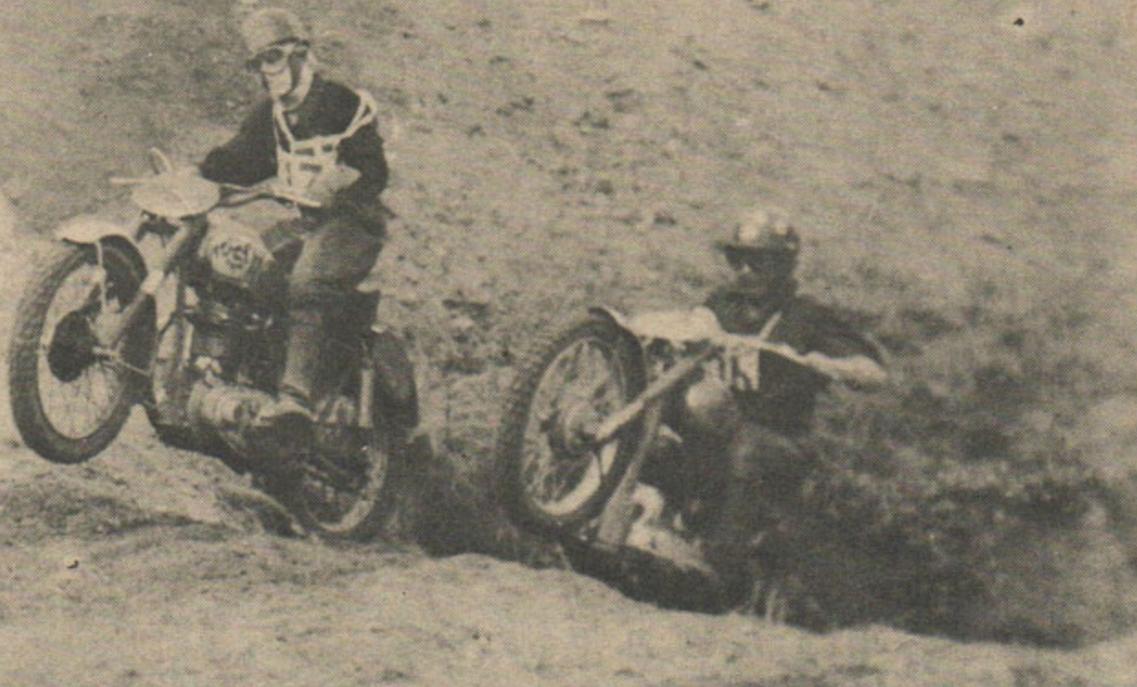
## CIRCUIT AIGLON

24 Mai

*1<sup>er</sup> du classement général toutes catégories*

sur motos 350 HCT et 500 RGST strictement de série

TERROT DIJON - Magasin d'exposition à PARIS, 72, av. de la Grande-Armée



Au moto-cross national au Mans, lutte entre Vinetty et Dubois pour la première place en 350 cmc.

de nombreux coureurs.

Classement : 1. Perry ; 2. Vouillon ; 3. Mauveaux ; 4. Amédéo ; 5. Klym ; 6. Vonin ; 7. Mirivel ; 8. Frases.

#### CHAMPIONNAT DE FRANCE 350 CMC.

Molinari et Melioli, dominant nettement dans cette course, prennent la tête dès le départ et ne seront pas inquiétés. Godey, crevant au 2<sup>e</sup> tour, sera trop retardé pour se classer suivant sa valeur.

Classement : 1. Molinari ; 2. Melioli ; 3. Boisserie ; 4. Klym ; 5. Martin ; 6. Godey ; 7. Perry.

#### COURSE INTERNATIONALE

##### 1<sup>re</sup> SERIE : FRANCE-BELGIQUE

Après l'exécution des hymnes nationaux, le départ est donné à douze coureurs, dont 7 seront qualifiés pour la finale. Dès le départ, Verrecchia prend le commandement, suivi de Brassine. Au troisième tour, Verrecchia manque un virage et perd du temps, Brassine en profite pour prendre la tête, tandis que Verrecchia, qui avait été relégué en dernière position, fait un beau retour et se qualifie pour la finale. Charrier et le belge Degraux eurent des ennuis mécaniques.

Classement : 1. Brassine (F) ; 2. Boisserie (F) ; 3. Puttemans (B) ; 4. Desmoulins (F) ; 5. Vouillon (F) ; 6. Verrecchia (F) ; 7. Charrier (F).

##### 2<sup>e</sup> SERIE : FRANCE-ANGLETERRE

L'anglais Cheney prend la tête dès le départ, suivi de Frantz et Prieur qui le serrent de près. Ces trois hommes garderont leur place jusqu'à la fin, malgré la menace constante des anglais Archer et Hall. Celui-ci, indisposé, ne put donner toute la mesure de ses capacités.

Classement : 1. Cheney (A) ; 2. Frantz (F) ; 3. Prieur (F) ; 4. Archer (A) ; 5. Hall (A) ; 6. Godey (F) ; 7. Lusseyrand (F).

#### FINALE DE LA COURSE INTERNATIONALE

Quatre anglais, un belge et neuf français prennent le départ de la plus spectaculaire et émotionnante course de la journée. Après un faux départ, la course se limitera en un duel entre le français Brassine et les anglais.

Brassine prend la tête dès le départ et la gardera jusqu'à la fin. Au quatrième tour l'anglais Archer fait une chute spectaculaire et sans gravité. De nombreux incidents mécaniques sont à signaler, retardant notamment Frantz, Prieur, Boisserie. Brassine termine victorieusement, mais épuisé et même indisposé, ayant perdu son bouchon de réservoir d'essence vers la mi-course.

Classement : 1. Brassine (F) ; 2. Archer (A) ; 3. Hall (A) ; 4. Lines (A) ; 5. Prieur (F) ; 6. Lusseyrand (F) ; 7. Charrier (F) ; 8. Cheney (A) ; 9. Godey (F) ; 10. Desmoulins (F) ; 11. Vouillon (F) ; 12. Frantz (F).

#### LES COUPES DE PARIS

**A**vant de commencer la relation de cette Coupe de Paris de Moto-Cross, nous tenons à remercier le service de publicité de la réunion, dont les banderolles fort bien conçues (très larges et... imperméables !) nous permirent de suivre les courses dans un état re-

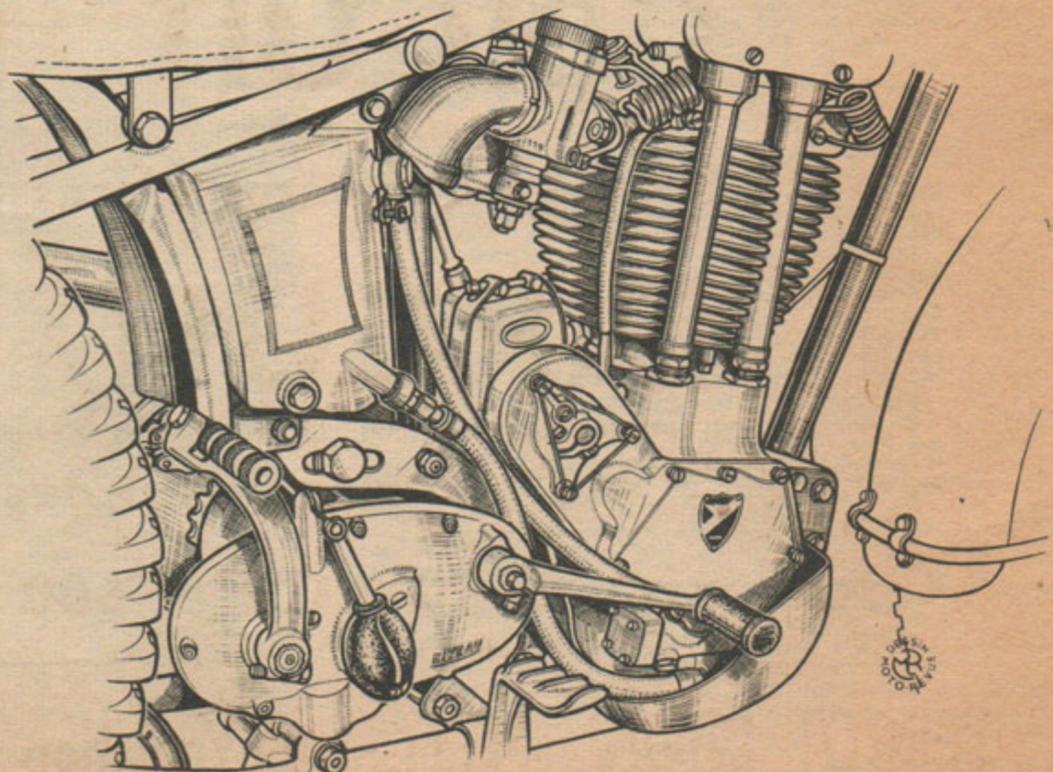
lativement sec. Car, quoiqu'il promît le communiqué de la semaine dernière, la pluie fut aussi au programme durant deux courses, mais ne gêna pas outre mesure le bon développement de celles-ci.

Les 350 cmc. et 500 nationaux sont sur la ligne de départ. Dès le premier tour, Rollin (n° 16) prend la tête avec derrière lui et dans l'ordre : Scossa, Brocherieux, Perlin, Boisserie, Lefèvre, etc... Amédéo, qui partait favori, chute et se retrouve à la septième place. Dans les tours suivants, Rollin accentue son avance, et le 2<sup>e</sup> Scossa se trouve déjà à 200 m. Amédéo, qui se trouvait être septième au départ, remonte ses concurrents et passe successivement Lefèvre au deuxième tour, puis Boisserie, Bourgeois et Brocherieux. Mais pendant ce temps, Rollin a encore pris 100 mètres supplémentaires au second qui se trouve maintenant à 300 mètres environ. Amédéo très en forme est applaudi par la foule et l'ardeur de celle-ci redouble quand son favori part à la poursuite des deux hommes de tête que malheureusement il ne pourra rattraper, le nombre de tours restant à courir étant trop limité.

Résultats : 1. Rollin ; 2. Scossa ; 3. Amédéo ; 4. Bourgeois ; 5. Brocherieux ; 6. Perlin ; 7. Boisserie.

La deuxième course, c'est-à-dire celle des 500 cmc. internationaux, voit de nombreuses défections se produire dans les rangs des engagés. Les belges Meert et Kremez, les anglais Ogden et Bantham, ainsi que les français Molinari et Verrecchia sont absents. Néanmoins, la course garde tout son intérêt, car il reste deux pilotes de l'équipe Saroléa, deux anglais jusqu'à présent inconnus en France, plus notre champion national Brassine, Frantz, Charrier, Vouillon, etc...

★  
 Vue du moteur, côté distribution des Saroléa officielles qui vinrent à Montreuil dernièrement. A noter la prise d'air du carburateur dirigée vers le bas, les fils de fer qui freinent les différentes vis et les aspérités sur les repose-pieds.  
 ★



Sitôt le « starting gate » relevé, c'est Charrier qui prend la tête de toute la meute, avec derrière lui et dans l'ordre, à 20 ou 30 mètres : Frantz, Collée (B.), Hox (B.), Vouillon, Rickman (A.), Brassine, Desmoulins, etc... Aux deux tours suivants, peu de changement pour les hommes de tête. A l'arrière, nous voyons l'abandon de Lionel Brulé et d'un des deux anglais. Au quatrième tour, c'est Frantz qui mène, toujours devant Charrier, Collée et Rickman. Hox a disparu et nous le voyons réparaître en sixième, puis huitième position, doublé par Vouillon puis Brassine, lequel a pris un mauvais départ et est très gêné pour remonter sur les leaders.

Frantz porte son avance sur Charrier à 75 m., puis 100 mètres, et finira nettement détaché à 150 mètres. Charrier s'arrête dans la fosse aux Loups, puis repart, mais de ce fait finira 5<sup>e</sup>. L'anglais Rickman qui remonte de la 6<sup>e</sup> place arrivera 2<sup>e</sup> devant Collée et Brassine, lequel est parti, ne l'oublions pas, en 7<sup>e</sup> position.

Résultats : 1. Frantz ; 2. Rickman (A.) ; 3. Collée (B.) ; 4. Brassine ; 5. Vouillon ; 6. Hox (B.) ; 7. Lusseyrand.

Une petite accalmie se manifeste dans le déroulement des courses, car la pluie qui menaçait depuis quelques temps déjà se met brusquement à tomber, et c'est un sauve-qui-peut général parmi la foule.

Malgré cela, le départ de la deuxième manche des nationaux est donné, et le public revient tranquillement sur le circuit. Rollin de Rouen semble vouloir rééditer sa précédente victoire et mène pendant 3 ou 4 tours. Il se fera rattraper, puis doubler par Bourgeois, qui remportera la victoire, suivi de Brocherieux. Peu de changement dans le classement des suivants qui s'établira comme suit : 3. Rollin, 4. Amédéo, 5. Lefèvre, 6. Perlin, 7. Scossa.

Le départ de la course suivante (2<sup>e</sup> manche des 500 internationaux), se fait également sous la pluie, laquelle s'arrêtera bientôt.

Rickman prend la tête dès le virage de la Croix Rouge, suivi de Brassine et Frantz. Dans la remontée de la fosse aux Loups, 7 coureurs chutent, dont Rickman, qui repart tout aussitôt. Mais Frantz et Brassine sont déjà loin, et notre anglais en perte de forme est doublé par Vouillon, puis par Brulé. Frantz finira 1<sup>er</sup> avec Brassine à deux ou trois mètres derrière lui, 3<sup>e</sup> Vouillon, 4<sup>e</sup> Collée.

La première des courses à l'envers est la finale des 350 et 500 nationaux. Ceux-ci font un tour d'essai pour juger la piste après l'averse, puis nos 11 partants se retrouvent sur la ligne de départ.

Rollin est le premier à escalader la « grande descente » qui devient, du fait du parcours à l'envers, « la grande montée » suivi de Amédéo, Bourgeois, Perlin, etc...

Puis au deuxième tour, nous voyons Bourgeois en tête avec Rollin à ses trousses. Pendant 3 ou 4 tours, c'est un chassé-croisé perpétuel qui se déroule entre Perlin, Rollin et Bourgeois pour les premières places. Le premier cité garde la tête durant 8 tours (l'épreuve en comportait 12), mais sera finalement battu par Rollin qui au dernier tour reprend une bonne avance et finira nettement détaché.

Le classement général des 3 manches donne les résultats suivants :

1. Rollin 5 pts ; 2. Bourgeois 7 pts ; 3. Scossa 10 pts ; 4. Amédéo 12 pts ; 5. Brocherieux 16 pts.

Dernière course au programme, la finale des 500 cmc. internationaux se déroulait sur l'envers du circuit comme l'épreuve précédente.

Cette course devait être l'occasion d'une magnifique explication entre Rickman et Brassine, tandis que Frantz, déjà sûr de sa victoire, « s'amusa » avec Charrier. L'anglais prend la tête durant les deux premiers tours, mais notre champion national le double et perdra aussitôt cette première place, du fait d'un changement de cir-

cuit mal interprété. Rickman mène encore 3 tours et se fait ravir la place de premier qu'il s'acharnera à reconquérir dans les tours suivants. Sa ténacité sera récompensée, car alors qu'il était dans la roue de Brassine depuis 6 tours, celui-ci a une légère défaillance dont l'anglais profite sans attendre et passe en tête pour augmenter encore son avance. Gêné par des concurrents qui ont un tour de retard, Brassine ne pourra plus remonter et devra se contenter d'une place de deuxième.

A noter la belle tenue de Charrier qui s'est toujours tenu à 50 mètres et même parfois beaucoup moins des deux hommes de tête.

Classement général : 1. Frantz, 6 pts ; 2. Brassine 8 pts ; 3. Rickman (GB) 9 pts ; 4. Collée (B.) 12 pts ; 5. Vouillon, 15 pts ; 6. Charrier 21 pts ; 7. Hox (B.) 23 pts.

JUNIOR

## CYCLOMOTORISME

### DIAGONALES DE FRANCE CYCLOMOTEUR

La Commission des Diagonales de France de l'AFCM communique : une première Diagonale comptant pour la « Coupe de France de Régularité » (AFCM) vient d'être homologuée.

Il s'agit de la Diagonale Hendaye-Menton (910 kms) couverts en 28 h. 30.

Le pilote était M. Henry Lacoste, des Cheminots Sportifs de Paris S.E.

Cyclomoteur Eriac-Bauleret, moteur Cucciolo 4 temps culbuté.

L'ordre de marche déclaré au départ a été respecté. Point d'incident mécanique. Seul le bris d'un câble du décompresseur, ce qui n'a point contrarié la marche de l'engin.

Des points de pénalisation ont été appliqués pour retard à St-Gilles.

### RASSEMBLEMENT CYCLOMOTEUR DE BREUIL-S-MERISE

Le terrain de camping recevait une trentaine de tentes, tandis que le brevet touristique-cyclomoteur (routes vertes) était disputé par 39 concurrents.

Une ambiance toute amicale ne cessa de régner de samedi à dimanche. La Section Ile de France était représentée par 13 membres des Cheminots de Paris S.-E. (AFCM).

Deux prototypes furent présentés officiellement pour la première fois par le Service Technique

## MOTO-BALL

### RESULTATS DES MATCHES DU 18 MAI 1952

Division Nationale, zone Sud : Carpentras bat Montoux par 4 buts à 1. - Avignon bat Aix par 2 buts à 1. - MBC Camaret bat MBC Cavallonnais par 5 buts à 1.

Division Nationale, zone Nord : Courbevoie bat Houlgate par 2 buts à 0.

Division d'Excellence, zone Sud : Nice bat Avignon II par 5 buts à 2. - MBS Forézien bat RMB Ondaine par 4 buts à 0.

Division d'Excellence, zone Nord : MBC Paris bat MC Versailles par 1 but à 0.

Matches amicaux : MC Mulhouse bat MC Villefranche par 3 buts à 1. - MVC Franco Belge bat Beuzeval par 2 buts à 1.

### RESULTATS DES MATCHES DU 22 MAI 1952

Division Nationale, zone Nord : Châlons et Courbevoie font match nul 0 à 0.

Coupe de France : MBC Aix I bat MBC Cavallonnais par 6 buts à 2.

Matches amicaux : Villefranche bat Versailles par 5 buts à 1. - MBC Avignon II bat MBC Avignon I par 4 buts à 3.

### RESULTATS DES MATCHES DU 25 MAI 1952

Division Nationale, zone Sud : MBC Aixois bat MBC Montelais par 4 buts à 0. - MBC Avignon bat RCM Carpentras par 1 but à 0. - Camaret bat Cavallonnais par 2 buts à 0.

Division Excellence, zone Sud : Nice bat St-Etienne par 3 buts à 0.

Matches amicaux : MBC Aix II et MC Seynois font match nul 1 à 1. - MC Châlonnais bat Versailles MC par 3 buts à 2. - MBC Marignane bat MBC Aix II par 4 buts à 2. - MBC Paris II bat MBC Paris I par 2 buts à 1.

### RESULTATS DES MATCHES DU 1<sup>er</sup> JUIN

Division Nationale, zone Sud : Carpentras bat Aix I par 7 buts à 0.

Division Nationale, zone Nord : MBC Orly bat MBC Houlgate par 3 buts à 1.

Division Excellence, zone Sud : MBC Forez bat MBC Seynois par 4 buts à 1.

Division Excellence, zone Nord : Mulhouse bat Vitry par 1 but à 0. - Versailles MC bat MVC Franco Belge par 7 buts à 1.

Coupe de France : Courbevoie Sports bat Villefranche par 4 buts à 3.

Matches amicaux : Mulhouse bat Vitry par 3 buts à 0. - Orly bat Le Havre par 6 buts à 3. - Camaret bat Nice par 6 buts à 0. - MBC Avignon et MBC Avignon II font match nul 1 à 1.

## TOURIST TROPHY

### RESULTATS DE DERNIERE HEURE

Nous publions ci-dessous les premiers résultats parvenus de l'île de Man, de cette classique 2<sup>e</sup> épreuve du Championnat du Monde, et sur laquelle nous reviendrons ultérieurement. Pour les 125 et 250 cmc., très nette victoire des machines italiennes :

125 cmc. : 1. Sandford (GB) sur MV, à la moyenne de 121 kmh. 500 ; 2. Ubbiali (I) sur Mondial, à près de 2' ; 3. Parry (GB) sur Mondial.

Spécifications que la moyenne du vainqueur est supérieure au record du tour de l'an dernier.

250 cmc. : 1. P. Anderson (GB) en 1 h. 48' 8" 3/5, moyenne 135 kmh. 12 ; 2. Lorenzetti (I) 1 h. 48'40" 4/5 ; 3. Lawton (GB), en 1 h. 48'43" 1/5, tous trois sur Guzzi.

Anderson a amélioré la moyenne générale d'environ 4 kmh.

En 350 cmc., la victoire se devait de revenir au Champion du Monde Duke : 1. Duke (GB) sur Norton, en 2 h. 55'30" 3/5, moyenne 144 kmh. 464 ; 2. Armstrong (GB) sur Norton, en 2 h. 56'57" 3/5 ; 3. Coleman (AJS) en 2 h. 58'12" 2/5. Dans cette cylindrée le record n'est pas battu.

## EPREUVES A VENIR

### GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

Cette épreuve, la cinquième en date pour les Championnats du Monde, sera disputée le 20 juillet sur le Circuit de la Solitude. Le développement de ce dernier est de 11,500 kms, comportant quelques lignes droites, mais aussi des parties fort sinueuses, des épingles à cheveux dont 2 successives, des dénivellations de l'ordre de 120 mètres.

Toutes les catégories seront disputées :

125 cmc. : 10 tours, soit 115 kms

250 cmc. : 12 tours, soit 138 kms

350 cmc. : 14 tours, soit 161 kms

500 cmc. : 18 tours, soit 207 kms

sides 500 : 10 tours, soit 115 kms

L'entraînement aura lieu les 17, 18 et 19 juillet, chaque concurrent, sous peine de se voir refuser le départ, devant accomplir au moins cinq tours du circuit.

L'ordre des départs sera déterminé suivant les temps réalisés à l'entraînement, la première ligne toutefois étant réservée aux champions du monde et d'Allemagne 1951.

Ci-dessous les moyennes réalisées en 1951 :

125 : Moyenne 109,70 (Muller). Tour le plus rapide : 111,1 (Muller).

250 : Moyenne 119,5 (Lorenzetti). Tour le plus rapide : 121,0 (Thorn-Prikker)

350 : Moyenne 130,600 (Duke). Tour le plus rapide : 132,6 (Duke).

500 : Moyenne 136,0 (Duke). Tour le plus rapide : 138,5 (Ken Kavanagh).

Sides : Moyenne 113,0 (Krauss). Tour le plus rapide : 117,0 (Oliver).

Clôture des engagements le 27 juin à 17 h., qui doivent être adressés à l'ADAC, Neckarstrasse 50 à Stuttgart O.

### LE 3<sup>e</sup> TROPHÉE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE MONACO

Epreuve de régularité et de grand tourisme créée en 1950 par le Moto-Club de Monaco, le III<sup>e</sup> T.I.M.M. se déroulera du 4 au 6 juillet 1952, sous le haut patronage de S.A.S le Prince Souverain Rainier III de Monaco, avec l'autorisation du gouvernement princier et grâce au bienveillant appui de la municipalité de Monaco.

Les concurrents de cette grande manifestation sportive internationale pourront choisir parmi 10 itinéraires différents pour rallier Monaco en partant de l'une des villes suivantes :

Amsterdam, Barcelone, Biarritz, Bruxelles, Genève, Milan, Monaco, Oxford, Paris et Rheydt.

Tous les itinéraires effectuent leur jonction à Lyon, d'où le parcours final est identique pour tous jusqu'à Monaco.

Pour l'accomplissement du trajet de 1.580 kms environ, les vitesses moyennes imposées sont les suivantes :

Jusqu'à 175 cmc. : 42 kmh.

De 176 à 250 cmc. : 47 kmh.

Au-dessus de 250 cmc et sidecars toutes cylindrées : 50 kmh.

### CIRCUIT DE PORRENTURY

Cette manifestation, déjà bien connue dans nos régions, se déroulera les 12 et 13 juillet prochains à Porrentruy, sur le magnifique circuit de la plaine de Courtedoux. Depuis plusieurs semaines, le Comité d'organisation s'est mis au travail avec le désir de satisfaire à toutes les exigences.

Les courses pour motos et sidecars sont réservées, cette année, aux coureurs nationaux suisses. Les catégories 350 et 500 sont des courses extra-nationales avec participation de coureurs amateurs français et allemands. Nul doute que nous irons nombreux assister à cette compétition très intéressante.

### UN CONSEIL JUDICIEUX

Vous qui avez tout fait pour obtenir le meilleur rendement de votre moteur, soit personnellement, soit en vous adressant aux grands spécialistes, n'oubliez pas de garantir ce beau travail, en utilisant dans votre moteur l'huile Bret-Oil type « Compétition » ou dans votre mélange, l'huile Bret-Oil « Spéciale 2 temps », et d'ajouter dans votre carburant ou votre mélange, une dose de Brétocyl Graphité pour 10 litres.

Le Brétocyl Graphité, en effet, apporte aux grands régimes une sécurité totale, maintenant une meilleure compression grâce à l'étanchéité parfaite qu'il procure aux cylindres, aux pistons et aux soupapes, dont il évite le grippage ; il combat la calamine, réduit notablement la consommation de carburant, assure le maximum de puissance et de souplesse et supprime radicalement le cliquetage.

C'est pourquoi les coureurs les plus réputés, pour s'assurer la victoire, ont tous adopté Brétocyl Graphité.

D'autre part, les huiles Bret-Oil, tirées exclusivement des naphthes provenant de Pennsylvanie, sont surraffinées, de façon à obtenir une absolue pureté et compoundées ensuite selon les procédés les plus perfectionnés de la technique moderne.

Les huiles Bret-Oil, type « Compétition » et type « Spéciale 2 temps » d'excellente tenue à la chaleur, toujours très onctueuses, résultat d'une longue expérience de la course, maintiennent une lubrification parfaite aux plus hauts régimes.

### MONT VENTOUX

L'AC Vauclusien et la Ligue Motocycliste de Provence, 2 rue de la République, Avignon, organisent le 27 juillet 1952 une course de côte motocycliste qui sera en même temps un cinquante-naire, puisque c'est en 1902 que s'est courue la première épreuve qui devait fournir une si belle lignée.

Les concurrents seront répartis de la façon suivante :

Course Nationale. — Catégorie « A » : motocyclettes. Classe 175 cmc.

Courses Internationales. — Catégorie « A » Motocyclettes : Classes 250, 350 et 500 cmc.

Catégorie « B » Mototricycles : Sidecars classe 500 cmc.

### CALENDRIER DE JUIN

#### Vitesse

22 : Circuit de Vitesse des Remparts à Angoulême (Inter.) - (MC Charentais).

22 : Circuit de Vitesse de Montauban (Inter.) - (MC Montalbanais).

22 : Circuit de Vitesse (MC Arles).

22 : Circuit de Vitesse de St-Jean-de-Toulouse (MC Toulousain).

29 : Circuit de Vitesse de Tarare (Inter.) - (MC Baldagos).

29 : Circuit de Vitesse de Rochefort (Inter.) - (MC Rochfortais).

29 : Circuit de Vitesse (MC Istréen).

#### Moto-Cross

22 : Moto-Cross (Buffalo MC).

22 : Moto-Cross (MC Limouxin).

22 : Moto-Cross (Lille MC).

22 : Moto-Cross (MC Paris).

22 : Moto-Cross de Lagoubran (MC Toulon).

29 : Moto-Cross (AM Romainville).

29 : Moto-Cross (Inter.) - (MC Normandie).

29 : Moto-Cross (MC Douaisis).

#### Circuits de régularité

21-22 : Paris-St-Etienne-Paris (Inter.) (SM Forézien).

22 : Concours de régularité (CMSN).

29 : Concours de régularité (MC Furan).

29 : Concours de régularité (MC Marseille).

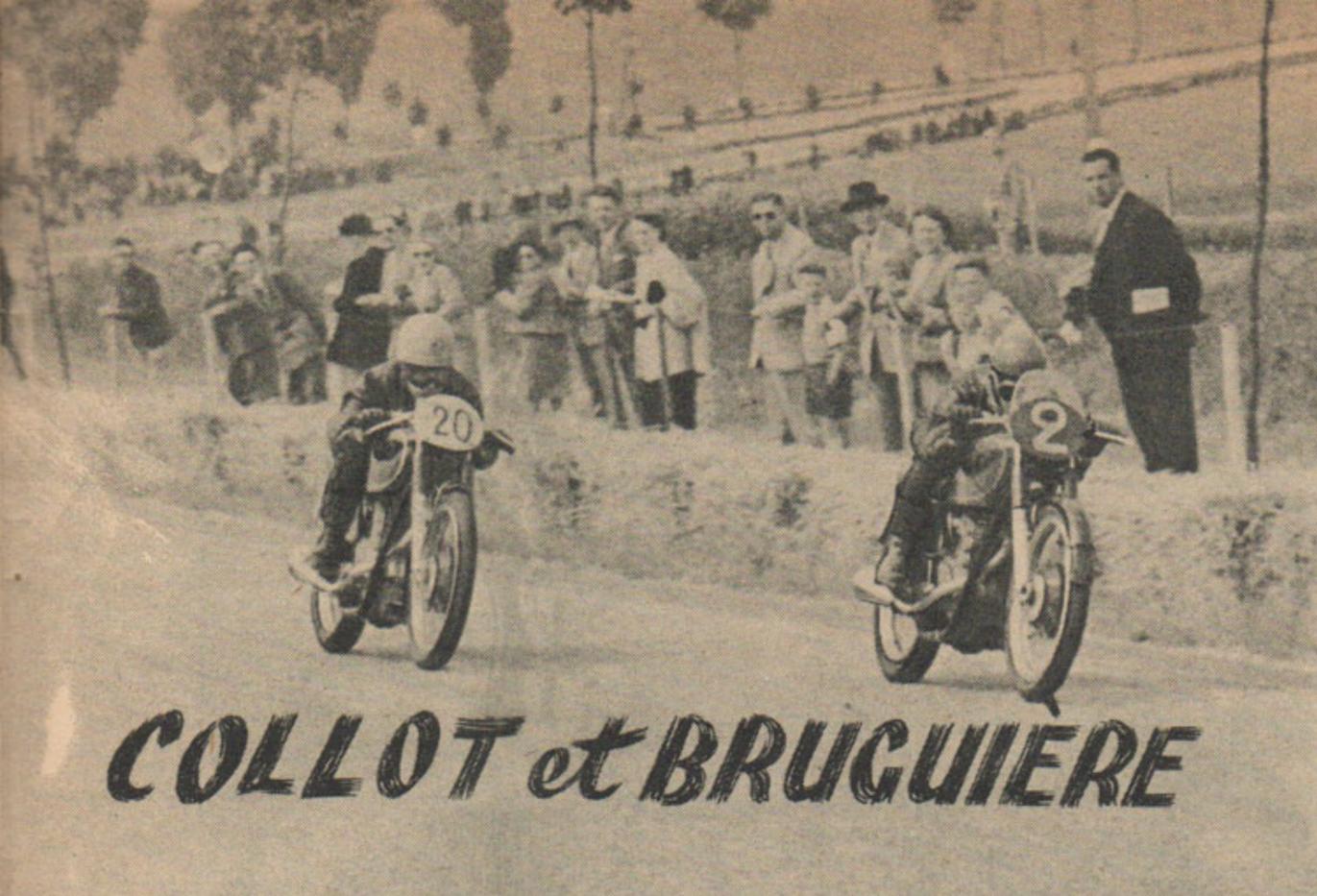
29 : Concours de régularité (MC Chantilly).

22 : Course de Côte (MC Nord).

22 : Course de Côte (MC Marseille).

22 : Course de Côte de Laffrey (MC Dauphinois).

29 : Grass-Track Miremont-de-Guyenne (MC Marmandais).



## COLLOT et BRUGUIERE

A l'avant dernier tour, il n'est plus qu'à 1 seconde de son fils. Prenant alors quelques risques, et sous les applaudissements des spectateurs, il franchit la ligne d'arrivée en seconde position.

Classement : 1. Bruguière (GB), les 25 tours en 41'55" 8/10, à la moyenne de 106 kmh. 017 ; 2. Georges Monneret en 42'01" 5/10 ; 3. Pierre Monneret 42'03" 2/10 ; 4. Basso (B) à 50" du 3<sup>e</sup> ; 5. Philipps (GB). Ces cinq pilotes, les seuls à finir, tous sur AJS.

Tour le plus rapide par Bruguière, à 108 kmh. 973. Collot n'avait pas pris le départ à cette épreuve, n'ayant pu encore réparer les dégâts occasionnés par sa chute de Bergerac.

La course des 500, sur 30 tours (88 kms 906), promettait une belle lutte entre les deux Gilera des Monneret et les 2 Norton de Collot et Bruguière.

Mais une trop longue attente laisse sur la touche, au départ, l'anglais et la mono-culbutée Sunbeam du normand Hébert. Bruguière changera de bougie, partira avec 1 tour de retard et voyant la manière dont Collot mène la course, rentrera bientôt aux stands de ravitaillement.

Dès le départ, Collot part en tête, talonné durant les premiers tours par Pierre Monneret. Au premier tour, les passages sont les suivants : Collot, P. Monneret, G. Monneret, Mason, Dauwe. Mais le jeune espoir belge, Basso, remonte immédiatement en 4<sup>e</sup> position, sans toutefois pouvoir inquiéter les 3 leaders. Du 3<sup>e</sup> au 12<sup>e</sup> tour, pas de modifications : 1. Collot, 2. P. Monneret, 3. G. Monneret, 4. Basso, 5. Dauwe. Puis Basso s'arrête pour ennuis d'embrayage, alors qu'on assiste à un chassé-croisé entre Mason et Dauwe, qui, dès le 20<sup>e</sup>

**L**e Circuit de Picardie, disputé à Amiens et organisé par le Moto-Club Picard et l'ACPA, est la première reprise depuis la guerre d'une compétition classique avant 1939.

Placées entre les deux manches et la finale de la course des racers 500, eurent lieu deux épreuves réservées aux motos, l'une pour les 350 cmc., l'autre pour les 500.

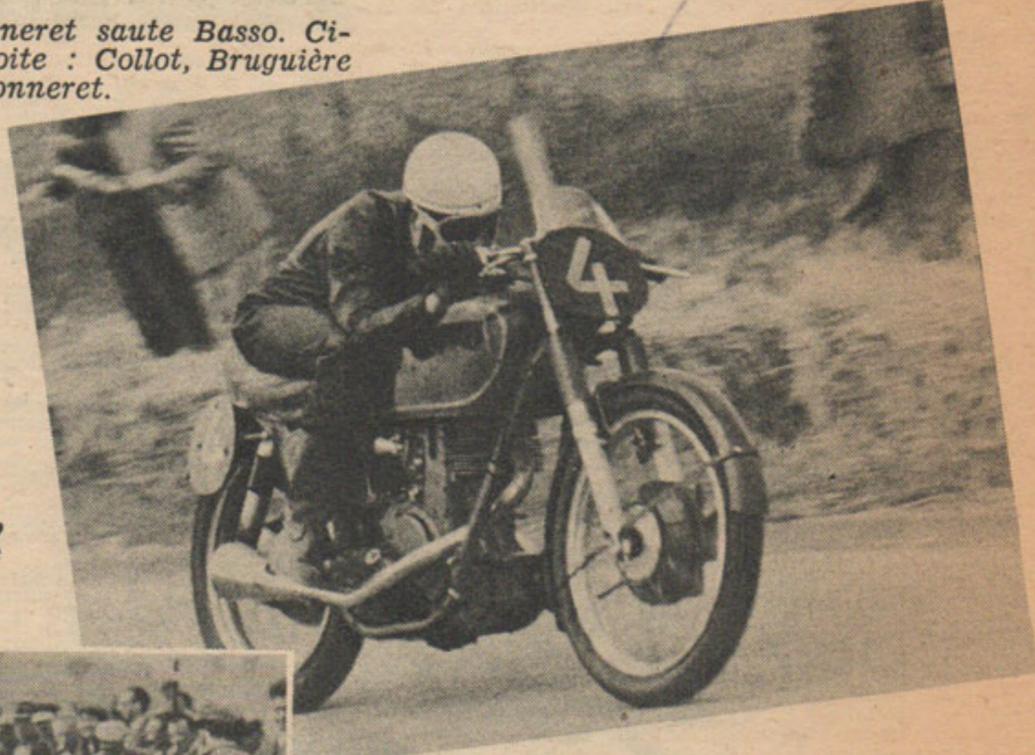
Peu de concurrents aux départs (8 pour chaque épreuve), mais de qualité : les 2 Monneret et Collot parmi nos compatriotes, Mason et Bruguière parmi les britanniques, Dauwe et Basso belges.

## VAINQUEURS A AMIENS

20<sup>e</sup> tour, sinon l'avance toujours croissante que prend Bruguière. Mais à partir de ce moment, il apparaît que Georges Monneret remonte sensiblement, alors que la machine de Pierre semble un peu ralentir (nous saurons par la suite qu'elle remontait l'huile vers la fin du parcours). De nouveau le public se passionne, car notre Jojo national est encore l'idole des foules.

tour, se solde définitivement au profit de ce dernier. A ce moment, l'avance de Collot est déjà de 40 secondes. Mais l'explication familiale entre les deux Monneret, entamée dans l'épreuve des 350, reprend de nouveau dans les 500 : si le père et le fils s'entendent comme larrons en foire entre les épreuves, au moment même de la course : pas de cadeau ; le métier de Georges

*Dans le titre : G. Monneret saute Basso. Ci-dessous, de gauche à droite : Collot, Bruguière et P. Monneret.*



Le circuit, long de 2 kms 963, comporte 3 méchants virages et la ligne droite la plus longue est de 1 km environ.

Dès le départ des 350 (épreuve disputée sur 25 tours, soit 74 kms 089), Pierre Monneret prend la tête, suivi de Dauwe et de Georges Monneret. Bruguière est assez loin derrière, mais il fait une très rapide remontée et déjà, au troisième tour, est en 3<sup>e</sup> position, ayant sauté Georges Monneret. Continuant son effort, l'anglais, dès le sixième tour, talonne Dauwe. lequel prenant trop de risques, rate un virage et se trouve alors relégué assez loin derrière (il chutera d'ailleurs au 12<sup>e</sup> tour, dans le même virage, un coup de frein arrière, l'avant ne marchant plus, ayant entraîné un dérapage). Et dès le 8<sup>e</sup> tour, Bruguière prend la tête pour ne plus la quitter, établissant le record du tour à 108 kmh. 973 de moyenne.

Au dixième tour, le classement est le suivant : Bruguière, qui déjà a une certaine avance, puis Pierre Monneret ; plus loin derrière Georges Monneret ; Basso, 4<sup>e</sup>, possède un grand retard.

La course semble maintenant devoir perdre de son intérêt, et plus aucun changement jusqu'au



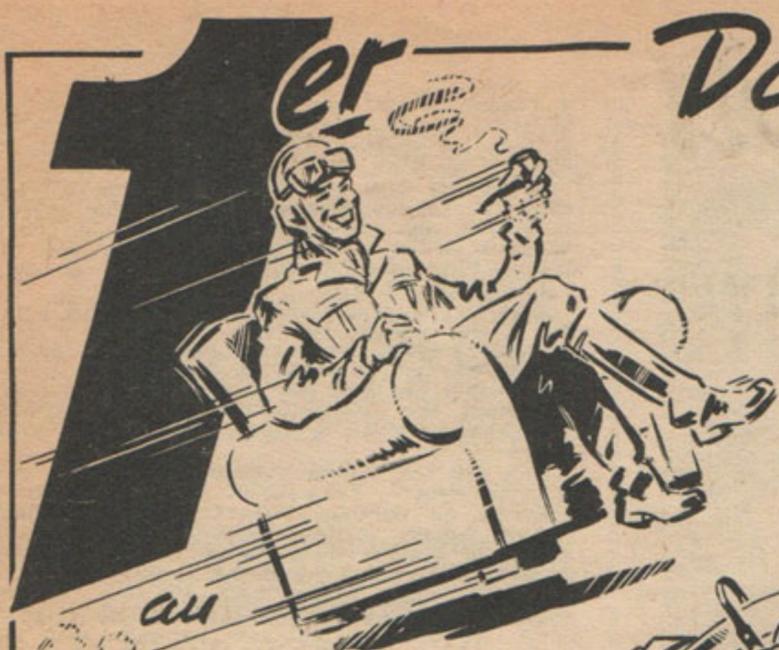
contre la pétulance de Pierre. Peu après la mi-course, Georges se rapproche de plus en plus de son fils, le passe au 22<sup>e</sup> tour, mais ayant peut-être trop forcé sur sa Gilera, fragile dès que l'on passe en sursrégime, il tombe en panne au 24<sup>e</sup> tour. Dès lors, plus aucun changement jusqu'à la fin.

Classement des 500 : 1. J. Collot (Norton), à la moyenne de 113 kmh. 497 ; 2. P. Monneret (Gilera) ; 3. Dauwe (B) ; 4. Mason (GB) ; 5. Shelley (GB).

Toutes nos félicitations à Jacques Collot, qui, depuis le début de la saison, fournit des courses remarquables, et est sûrement notre vireur le plus rapide (trop parfois... Bergerac !).

Quelques mots sur l'organisation : public nombreux, bien protégé par les kilomètres de bottes de paille (cette dernière ne manque pas dans la Somme, terre à blé). Si l'organisation manque un peu de métier (la première course depuis la guerre), il est à noter l'excellente sonorisation, un tableau de classement parfaitement tenu à jour, de 5 tours en 5 tours, et un véritable speaker, connaissant vraiment son métier et qui permettait de bien suivre la course : il nous changeait un peu de l'habitude.

J. B.

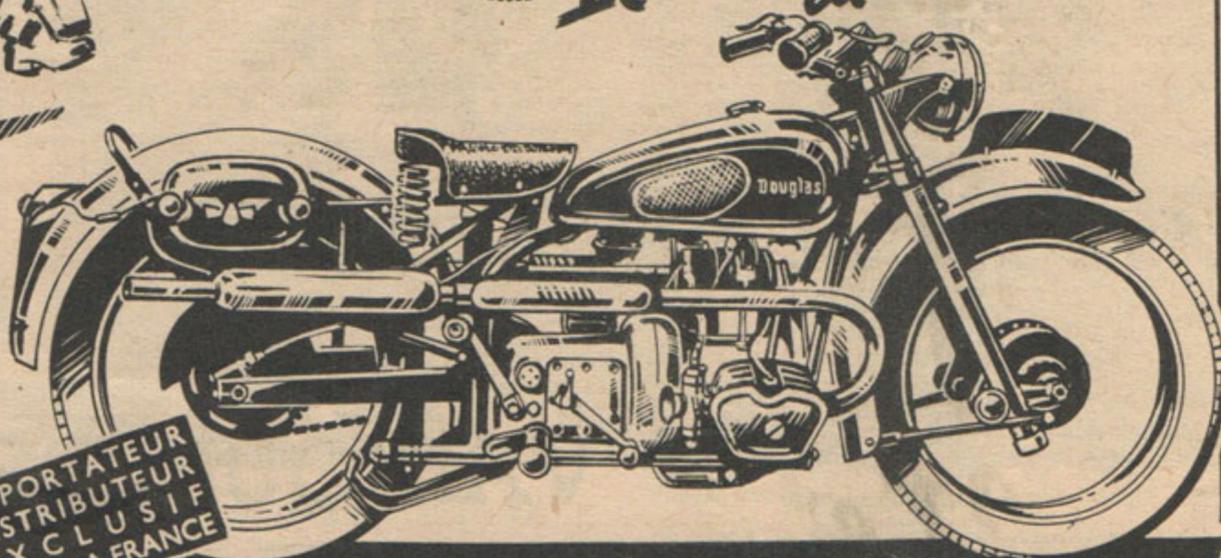


*Dans un fauteuil!*

*avec une*

**Douglas**

*Le confort de classe*



IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE

**BOL D'OR 1950**

Catégorie 350 cmc

Extrait de "MOTO-REVUE"

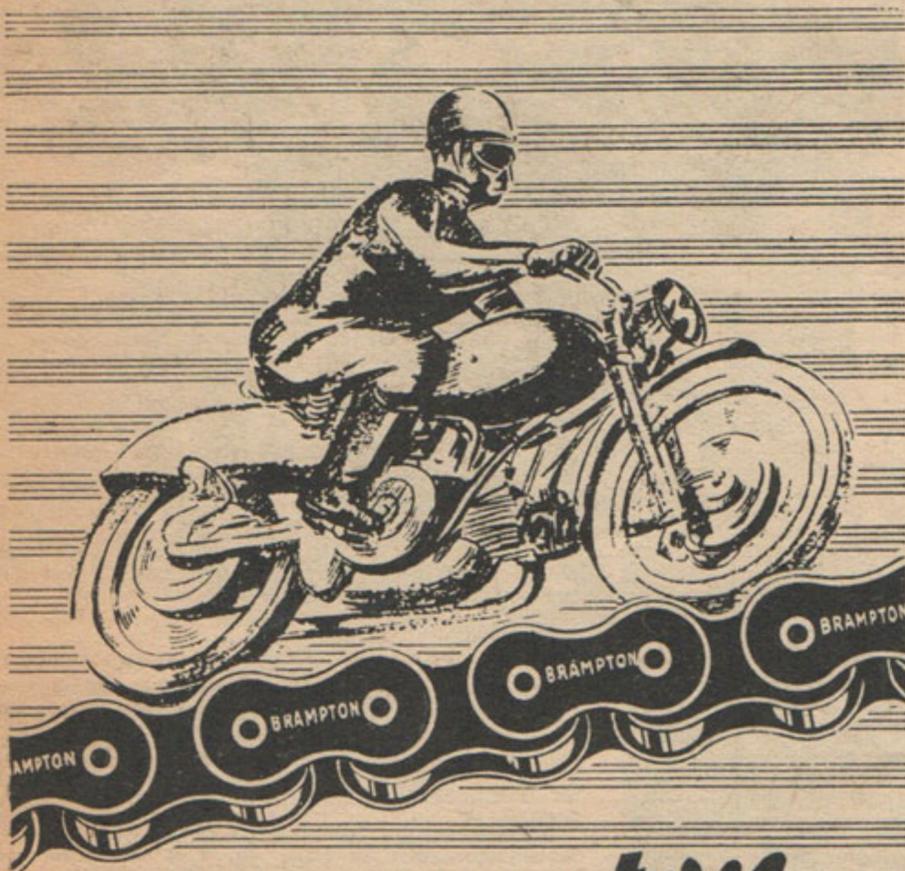
N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir un simple touriste sur une merveilleuse machine qui ne necessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.  
moyenne 85 km, 9

**NEW-MAP** *et tous ses Agents*

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE



**Brampton & RENOLD**

107

**LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE**

POUR CYCLOMOTEURS

*la bougie*

**GURTNER "S"**

ETUDIÉE ET MISE AU POINT  
PAR DES SPECIALISTES  
DE L'ALLUMAGE ET  
DE LA CARBURATION



*Essayez-la...*

# A travers le Sport

## L'EQUIPE MONET-GOYON GAGNE

### LE CONCOURS DES SABLES

Voici le classement officiel du concours de régularité « Cinquième visite aux Sables », organisé par le Moto-Club de Boufarik, sur le parcours Boufarik, Sétif, Biskra, Aumale, Boufarik, soit 995 kms 500, les 31 mai, 1er et 2 juin 1952.

#### CLASSEMENT GENERAL

1. Equipe Gueurce, Lonoy et Gonolons, sur Monet-Goyon 250 cc (146) ; 2. Enjollivet sur Triumph 500 cc (294) ; 3. Gomez sur Jawa 350 cc (310) ; 4. Abadie sur Peugeot 150 cc (331) ; 5. Lefèvre sur Puch 150 cc (413) ; 6. Marcé sur Ariel 500 cc (418) ; 7. Gardona sur Puch 150 cc (448) ; 8. Mass sur 175 Motobécane (448) ; 9. Knecht sur 500 cc Terrot (463) ; 10. Ribes sur Jawa 350 cc (495) ; 11. Vétillard sur Royal-Enfield 350 cc (517) ; 12. Gisbert sur Ariel 350 cc (550) ; 13. équipe Poncetti, Riquier et Cadenat sur Terrot 125 cc (1.278,66) ; 14. Assante, sur Terrot 125 cc (1.512) ; 15. Artuphel sur Gnome-Rhône 500 cc (2.484).

#### CLASSEMENT PAR CATEGORIE

250 cmc. : 1. Lefèvre (Puch) 413 ; 2. Assante (1.512) ; 3. Sansat (2.655).

350 cmc. : 1. Gomez (Jawa) 310 ; 2. Ribes (495) ; 3. Vétillard (517) ; 4. Soler (20343).

500 cmc. : 1. Lejollivet (Triumph) 394 ; 2. Knecht (463) ; 3. Artuphem (1.880) ; 4. Khems-si (2.484).

Sidecar : De Tissandier (René-Gillet) 5.966  
Equipes : 1. Gueurce, Gonolons, Lonoy (Monet-Goyon) ; 2. Poseti, Riquier, Cadenat.

Touristes : 1. Gisbert (Ariel) 350 ; 2. Quill-lis (8.350) ; 3. Vaillon (11.297).

Remarquons particulièrement la belle tenue des Monet-Goyon, qui enlèvent les premières places devant des marques étrangères, de cylindrées supérieures. L'épreuve, en elle-même, constituait un sérieux banc d'essai, puisqu'il s'agissait de franchir 1.000 kms dans le centre Algérien, dont plus de 100 kms au milieu des sables, sur des pistes qui n'ont de celles-ci que le nom !

### MOTO-CROSS DE MAUBEUGE

#### RESULTATS

250 cmc. : 1. Amédéo ; 2. Bloquet ; 3. Mautot.  
350 cmc. : 1. Chuchart ; 2. Steffe ; 3. Jacquemain.

Le 2<sup>e</sup>, Steffe, courut avec une jambe plâtrée et se classa tout de même fort honorablement.

500 cmc. : 1. Lenain ; 2. Colin (B.) ; 3. Chuchart.

La France remporta la Coupe du Grand Prix Solignac en battant la Belgique dans la finale. Le parcours très accidenté fut pourtant rapide et seules deux chutes sans gravité sont à déplorer.

### MOTO-CROSS DE RAMBOUILLET

Voici les résultats du Moto-Cross organisé le 8 juin par le MC Rambouillet et ses environs.

250 cmc. : 1. Bénard ; 2. Macchi ; 3. Lau-vergnat ; 4. Mariani Bruno ; 5. Mariani Roger.  
350 et 500 cmc. : 1. Bénard ; 2. Pineau ; 3. Bellefontaine ; 4. Heuqueville ; 5. Séquino.

A. M.

### MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 8 JUIN 1952  
Division Excellence, zone Nord : Paris bat Vi-try par 3 buts à 1.

Coupe de France : Aix bat Marignane par un but à 0. - Camaret bat Carpentras par 6 buts à 3. - MB Chalonnais et M.B. Orly font match nul 1 à 1.

Matches amicaux : MC Seynois bat MB Avignon par 4 buts à 3. - Le Havre et Colombelle font match nul 2 à 2. - Monteux bat Cavaillon par 1 but à 0.

### MOTO-CROSS DES CENTAURES

Près de 3.000 spectateurs se sont déplacés pour assister au moto-cross organisé par le MC du Doubs, dont voici les résultats :

#### CATEGORIE 175 CMC.

1<sup>ère</sup> série : 1. Coulon (Valentigney) ; 2. Plan-son (Valentigney).

2<sup>e</sup> série : 1. Vonin Philippe (Valentigney) ; 2. Bey (AMD).

3<sup>e</sup> série : 1. Perrot (AMD) ; 2. Favre (AMD) ; Cantin accidenté

Finale : 1. Coulon (Valentigney) ; 2. Favre (AMD) ; 3. Vonin Ph. (Valentigney) ; 4. Bey (AMD) ; 5. Perrot, accidenté ; 6. Planson, ac-cidenté.

Finale 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> et du repêché Perrot : 1. Can-tin (AMD) ; 2. Perrot (AMD) ; 3. Reudet (AMD) ; 4. Bourgeois (MCD) ; 5. Meunier (Va-lentigney).

#### CATEGORIE 250 CMC.

1<sup>ère</sup> manche : 1. Mauveau (Belfort) ; 2. Dard (Belfort) ; 3. Miellin (MCD) ; 4. Lailly (MCD) ; 5. Perret (AMD).

2<sup>e</sup> manche : Même classement que la 1<sup>ère</sup>.

Classement général : identique.

#### CATEGORIE 350 et 500 CMC.

1. Vonin Emile (Valentigney) ; 2. Fourain (AMD) ; 3. Herzig (MCD)

### LE PREMIER PARIS-MONACO MOTOCYCLISTE

Les 19 et 20 juillet prochains aura lieu une épreuve de régularité organisée par l'US d'Ivry et se déroulera sur une distance de 968 kms. Les principaux points de passages sont les suivants : Paris, Fontainebleau, Nevers, Roanne, St-Etienne, Grenoble, Col d'Allos, Villars, Levens, Nice, Monaco.

Pour tous renseignements, s'adresser 30 rue Royale, à Saint-Cloud, chez M. Buffavant.

### CIRCUIT DE L'OISE

Le MC de Chantilly organise le 29 juin 1952 une épreuve motocycliste et sidecariste de régularité dénommée : Premier Circuit de l'Oise. Les

véhicules admis à concourir sont classés comme suit :

1<sup>o</sup> Groupe Vert : Motos au-dessus de 125 cmc. jusqu'à 175 cmc. inclus, 40 kmh.

2<sup>o</sup> Groupe bleu : Motos 250 cmc. et sidecars 350 cmc. (motos au-dessus de 175 cmc. et jus-qu'à 250 cmc. et sidecars jusqu'à 350 cmc.), 45 kmh.

3<sup>o</sup> Groupe Blanc : Motos 350 cmc. et side-cars 500 cmc. (motos au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 350 cmc., sidecars au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc.), 50 kmh.

4<sup>o</sup> Groupe Rouge : Motos 500 cmc. et au-des-sus et sidecars au-dessus de 500 cmc. (motos au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 1.000 cmc., side-cars au-dessus de 500 cmc. jusqu'à 1.200 cmc.), 55 kmh.

Les passages sont les suivants : Levignen, Attichy, Fréniches, Saint-Just-en-Chaussée, Formerie, Sully, Gisors, Le Mesnil, Mello, Gouvieux.

Complétés par les contrôles horaires de : Compiègne, Breteuil, Beauvais, Clermont.

### LE X<sup>e</sup> CIRCUIT DE VITESSE DE L.A.M.C.I. D'ISTRES A L'AUTODROME D'ISTRES-MIRAMAS

Après de longues années d'inactivité le ma-gnifique autodrome d'Istres-Miramas va enfin ouvrir à nouveau ses portes...

Cette réalisation est due, d'une part, au grand mécène sportif M. Magneville, qui a bien voulu mettre à la disposition du club son immense fief, et d'autre part à l'active commission de l'AMCI qui se dépense sans relâche pour la cause sportive.

L'autodrome d'Istres - Miramas, unique en France par son circuit de 5 kms, sa merveil-leuse piste en ciment de 15 mètres de large et ses tribunes couvertes de 500 mètres de long, à vu évoluer tous les grands as du monde, faisant ainsi l'orgueil de notre belle Provence. C'est donc dans ce cadre unique tout auréolé de gloire que le 10<sup>e</sup> circuit de vitesse de l'Auto-Moto-Club verra son apothéose.

A l'occasion du 10<sup>e</sup> circuit une concentration touristique aura lieu à partir de 7 h. 30, qui per-mettra à tous les amateurs de prendre une part active aux nombreuses attractions prévues au programme dont nous donnerons très prochainement le détail.



■ CLUB MOTOCYCLISTE DE RABAT. — La section de Rabat du Moto-Club Marocain a été dissoute le 19 mai 1952, au cours d'une assem-blée générale. Désireux de se rendre indépen-dants, les membres du comité de la section du MCM ont donc fondé un club autonome, affilié à la Fédération Française du Motocyclisme. Ce nouveau club portera donc les initiales CMR, club uniquement motocycliste (ne pas confondre avec le MCR, ancien Moto-Club de Rabat, qui est devenu uniquement cycliste) CMR : Club Marocain de Rabat.

Président d'honneur : MM. P. Bernard et Paul Jost. Président : M. Courtois Robert. Vice-Président : Euzenet André. Secrétaire général : Guille Georges. Secrét. adj. : Pradal. Trésorier gén. : Plasse Raoul. Trés. adj. : Rault. Asses-seurs : Veyssières, Marchand, Labbouz. Benabou, Chayon, Martin, Peltier. Comité technique : Prési-dent, Otto Nef. Pointeurs : Kalfleiche, Dele-tang, Dub, Groppo.

■ MOTO-CLUB SPINALIEN. — Le MC Spina-lien groupant les motards d'Epinal et des en-virons, après son assemblée générale du 2 mai 1952, a constitué son Comité.

Président : Pierrat Serge. Secrétaire : Rouil-lon Maurice. Trésorier : Moitrier Albert. Ad-joint : Thouvenot Roger. Commission Sports et Tourisme : Ludwig, Hatt, Zigler, Pierron.

Les réunions du club ont lieu tous les pre-miers vendredis du mois au siège, 2 rue des Petites Boucheries, Epinal.

■ MOTO-CLUB SAUMUROIS. — Le Moto-Club Saumurois est en deuil. Son président, Pierre Cailleau, bien connu de tous les « motards » de l'Anjou, Touraine et Saumurois, n'est plus. Une brutale hémorragie cérébrale l'a terrassé en quel-ques heures ; le vide causé par le départ inna-tendu de « Petit-Pierre » est ressenti par tous ses nombreux amis, qui connaissent bien son amabilité, son rire sonore et son entrain de « motard » endurci.

## NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 275 fr.  
PETITES ANNONCES COMMERCIALES ..... LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 3 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

NORTON inter. 30 f. télé. sus. AR sel. bi.-pl. imp. 220. Vis. Moto-Rec. 151 r. Marcadet-18<sup>e</sup>  
BSA 750 Y13, BSA 500 KM23 Et. d'Arg. DKW 125 b. ét. Ma-rinesque 6 r. E. Zola, Bezons

SUNBEAM TST c. neuf 335000 Hardoin 163 r. Convention.

BMW type R4, CHARLES, 50 Faubourg St Denis-10<sup>e</sup>.

DKW 350 NZ ent. d'or. px 150. Rignol 51 r Thiers Boul. s/S.

MATCH. G3L imp. org. AUBY 20 rue Bourgelal, Alfort (S.).

GIMA 175 AMC mod. 50 im-pec. 8500 kms, tél. VAU. 38-10

PUCH 125 TT prix intéressant comptant. Ecrire SENDRE 229 r. de Tolbiac, Paris 13<sup>e</sup>.

PEUGEOT 125 b. état mod. 51 tan-sad sacs cuir, 85000. TURbigio 95-48 heures repas.

125 MOTOB. nbx acces. mot. nf 1500 k. Varigault 6 r St-Louis en l'Ile-4<sup>e</sup> (20 h. 30).

R. GILLET 1000 imp. Leblanc 59 rue Verdun, Champigny.

BMW 750 l. avec side Imp. bonne affaire. BABIK L. 14 r. Moreau, Paris-12<sup>e</sup>.

NORTON 500 culb. rem. à nf sur fact. juste rodée, pn, nf. nbx acces. 170. LUCAS 38 r. Coquillière, vis. apr. 18 h.

AUTOMOTO 100 sélec. impec. JARDIN 240 r Championnet 18<sup>e</sup>

NORTON 500 16H bon état, 85000 le soir. DOMINIQUE 73 r Pasteur, Fontenay s/Bois.

DBLE emp. 200 Excelsior 50 sus. AV AR peu roulé 3000 k. Tél. SUP. 26-57, repas.

CYCLECAR Sandford b. ét. pn. nf 110 REMY 15 r Montlouis

GOLDEN FLASH 650 ét. nf av. ou ss side Préc. POURRY 69 r. Voltaire, Levallois.

MOTOBECANE 175 cul. état de marche px 100. avec acc. DEVER 248 fg St Martin 10<sup>e</sup>

500 ROY. ENF. J2 1949. Pajona 1 pl. r. 14-Juillet Malakoff.

MOTOCONF. 125 culb. M. Ka-gan apr. 6 h. 62 r. Belleville

FN 350 bon état 55000, vis. dim. et sam. DEPRUN 11 r. Germain Pilon Paris 18<sup>e</sup>.

TRIUMPH 500 T100 1951 état nf. CHARRON 46 Gr. R. Cha-ville, tél. 225 (S.-et-O.).

P 112 350 lat. bon état bas prix. DIDIER 18 bis r. du Ct Rivièrè, Bois Colombes.

GILLET HERS. 250 2 tps 1950 4 v. état nf 2500 k. BEAU-GEOIS, Cité Muette, Drancy.

350 VELOCETTE bon état prix int. Tél. PRI. 09-91, 61 bd Carnot, Le Vésinet (SO).

DERNY tand. bon état méc. 60000, 25 place du Général Leclerc, Houilles (SO).

350 ZUNDAPP culb. sél. 4 vit. acces. px int. HOULIER 36 av. Louvois, Chaville (SO).

ZUNDAPP 800 side tour. 190. Brack r de la Marne, Cachan

TERROT 250 cul. b. ét. px int. MAZAR 2 r Léopold Robert 14<sup>e</sup>

BSA 650 avec side état neuf année 51. FAURE, 9 rue Rochechouart 9<sup>e</sup>.

ZUNDAPP 750 exc état, pns neufs 160000. VASSE, 251 rue A. Briand, Beauvais.

500 ROYAL ENF. J2 13000 k. 225000. TOPENOT, 24 Montée St Sébastien, Lyon (Rhône).

ARIEL cross 350 imp. boîte vit. 500 cc Burman 160. Motr Ariel 500 cc cross 45. Vélo. amér. 75 cc 4 t. 35. DANIEL 15 av. A. Briand, Arcueil, ALE 05-50 le matin.

MOTOBECANE 51, 125 cc état nf tte équ. prix int. RODIER 120 bd de Grenelle 15<sup>e</sup>

ALCYON 100 3 vitesses bon état, 37 av. Pte d'Asnières 17<sup>e</sup>

TIGER 100 parf. ét. 205. Sauger 31 r Bertholet, Arcueil.

SCT. Ardent 48 ét. nf tand Narcisse mot. Aubier Dunne. Tand. Dery ex. état. 203 r. de Courcelles, ETO. 60-90.

125 JONGHI 1951 état neuf A. JOSSERAND 11 rue Michel Chasles, Paris 12<sup>e</sup>.

NORTON 16 H av. side parf. état prix 160000. SAVIN 45 r. Brancion, Paris 15<sup>e</sup>.

PEUG. 175 b. ét. Boucherie Desorges 33 r des Martyrs 9<sup>e</sup>

NSU 350 dern. mod. nve 260. Michot 86 r. R. Boulanger-10<sup>e</sup>

GNOME RHONE 350 cmc. sél. TRO 37-57 apr. 20 h.

NORTON 16H bel. occa. 125. vis. sam. 9-13h. 151 av. Maine

PUCH 250 juin 1951 impec. nbrx access. GOB. 12-35.

175 cmc. AUTOMOTO 3000 k. 17 faubourg du Temple

BMW 350 culb. R35 4 v. bon ét. px 180000. FRANCHI 138 r. de Fontenay, Vincennes.

Motob. 125 lat. der. mod. 120. tte eq. Caillieret VAU. 83-61

GUILLET 150 susp. AV et AR comp. batt. kla. 2 pn. rech. + nomb. ac 120. méc. gar. 14 h. MABILLE 41 r. Berger-1<sup>er</sup>

HARLEY 750 selle bipl. pns 500x16 ét. impec. Nor. 46-39

175 MALTERRE AMC 51 imp. vis. 19-21 h. HUCHET 8 r. Prévoyance-19<sup>e</sup>, sauf. dim.

ZUNDAPP 750 cul. bon état CHATEAU Pass. Dantzig 15<sup>e</sup>.

MONET 500 lat. side gd tourisme à roder 120 10 rue Helbronner St-Ouen, soir 6h.1/2

NORTON Inter neuve 500 ACT tt alu 1952, 360000. LAUMONE 113 av. Salengro, Champigny, POM. 06-75.

MONET-GOYON 4 cv culb. t. b. ét. 6 Chem. d. Carrières-19<sup>e</sup>

MATCHLESS type 3 GL f. tél. susp. ar mot. sup. culas. 233 bd A. Briand, Montreuil.

ROYAL-ENFIELD 250 cul. bon état, prix. int. BLANCHET 3 Cité Falguière-15<sup>e</sup>.

MOTOC. 125 lat. équ. 1951. Demerson 166 bd Voltaire 19 h.

TERROT 500 RGST 51 6000 k. Clodi 194 r d. l. Convention ts ls jrs 19 h. ou Car. 52-70

156 PEUGEOT tte équ. exc. ét. 70000 hr. bur. LAB. 82-74

TRIUMPH T100 51. COULON Alesia 53-09 heures repas.

125 G. R. R4 compteur 75000 8 av. Julia Soisy-s.-Mont (SO)

MOTOB. lat. 125 eq. rem. Fulgur. Grout 31 r P. Déroulède Bois-Colombes CHA. 34-78.

BMW 350 cul 4 vit. écr. seul. DURAND 26 r Tiphaine 15<sup>e</sup>.

PART. vd 200 NSU 2 t. 4 v. André 6 rue A. Dorchain 15<sup>e</sup>

BEAU side 1 pl.1/2. BOIVENT 16 rue St Marc Paris 2<sup>e</sup>.

PEUGEOT 125 exc état 3 vit. Guillemaut, MOL. 07-75, soir 100 av. V. Hugo Boulogne s/S

500 MONET GOYON 4 v. side Bufflier bon état 130. COQ, 116 rue de Belleville 20<sup>e</sup>.

PEUGEOT 55GL 65. Bucquet 54 r de la Gare de Reuilly-12<sup>e</sup>

SIDECAR BMW R12. Drouet 23 rue Gutenberg Paris 15<sup>e</sup>.

7 CV BMW side. GRILLET 63 rue des Champs du Four, Conflans Ste Honorine (SO).

TERROT 350 état neuf 70000 PINET 40 r de la Voûte-12<sup>e</sup>

PEUGEOT 125 55GL t. b. e. 72 Miginiac MOL. 31-58 repas.

MAGNAT-DEBON 500 cul. 1951 av. side Simard 1 pl 1/2 état neuf (10000 kms) 250.000. MORISOT, ARC. 58-26 hr. bur.

PUCH 250 TF noire impec. 180 PLANCHENAULT 72 rue Fréd. Clément, Garches (SO).

125 PUCH imp. 115. MARY 6 av. Menelotte Colombes (Seine)

GN. RH. 800 parf. ét. px int. Concierge 15 r. Fondary 15<sup>e</sup>.

2 MOBY. ét. nf équ. 6000 k. Landillon 30 b. av. des Fus de Châteaubriand, St-Maur.

TRIUMPH 250 all. b. ét. 120. 40 r Jenner-13<sup>e</sup> (apr. 19 h.).

TERROT 350 tr. bon état px int. AVERLANT 100 Ch de la Courneuve, Drancy.

MOTO Terrot 250 culb. parf. ét. 70000. DELEPINE 47 r. Jean Moulin, Vincennes.

SCOOTERS PARISIENS 8 rue Constantinople, Paris. LAB. 25-55, location, vente à cré-

occasion 2 Bernardet 125 état neuf, 80 et 85000 Tri Scooter Vallée FN 51, 117000. Tandem à moteur depuis 35000, état neuf. Tandem neuf Vitus 12 Vitesses : 29000, freins Mafac, 20 cyclos occas. depuis 19000. Motorette VéloMOTEURS depuis 25000. 3 Mobylette début mai 39000, 500 Terrot 105 000. 10 % réduction sur tous vélos. neuf de marque.

SIDE Norton 16 H 500 excel état de marche chas. l'écis. caisse Terrot - MOL. 62-60

500 cul. ang. px 60. r. + faib. Cordonnerie 27 r. Envierge

Zund. KS600 s. Bern. urg. sam. Ernault 116 Bd Davout (20<sup>e</sup>)

Side Bernardet rec. du Mon. BRASSINE 10 rue de Montreuil Pantin NOR. 88-07.

GN.-RH. 800 cc. av side Bern b. état de marc. CAPRON 49 r de Passy Paris 16<sup>e</sup>.

TERROT 350 samedi. DUCRET 38 r. Buisson, Aubervilliers.

MATCHLESS 350 cul. bon état px int S'adress. 24 rue G. Puech, Drancy (Seine).

125 MOTOBECANE 8000 k. t. sad compt. susp. ar. Ség. 71-13 Lamotte 18 bis r. Desaix 15<sup>e</sup>

MOTOBECANE 250 bon état, px 50000. GENDRONNEAU 183 rue St Charles, Paris 15<sup>e</sup>.

GN. RH. 125 R4 ét. nf équip. 1500 k. px int. FEVRIER 21 r 2 Communes, Rosny s/Bois (Seine), écr. pr rend-vous.

DKW 500 SB 100 ox éch. ctre auto ou + forte Simca 6 fourg. + 2 pns, 265. PETERS 3 rue P. Béguin, Saint Denis.

BEAU side Bufflier 1 pl. 1/2 prix à déb. LON. 33-05.

MATCHLESS 350 41 G3L parfait état, side et équip. 175000 PLA. 08-18.

DKW 350 imp. tte équ. réél. oc. HEMERY, FLA. 20-70.

750 RENE GILLET side Simard 51 1 pl. 1/2 en rodage. MAUGE, à Tilly sur Seules (Calvados).

48000 2 cv Triumph b. ét. t. bs. pns t.-sad. Ecrire BAUD, Sta. Fort Aubervilliers.

PUCH 250 TF 52000 kms acc. 200000. MESTHE 35 av. Verdier, Montrouge (Seine).

TRIUMPH T100 mod. 40 F. 100 bd Ch. De Gaulle Sannois, SO

ZUNDAPP 200 impec. nbx acc. plus 1 mot. 125. MEUNIER, 179 rue de Belleville-19<sup>e</sup>.

175 DS MALTERRE état neuf 6000 k. Crédit. Mr LAINE, TRI. 37-44 heures trav.

G. R. 6 cv épav. immatricul. pièces dét. 500 Sertum, roue ar. DKW. DELOURME, La Ferrière Gardone (Dordogne).

R. ENFIELD 500 culb. 4 v. sél. f. tél. sus. ar. 170. Le Gall 27 rue du Chemin de Fer, Nanterre (Seine) apr. 17 h.

MOTOBECANE 125 cc 3000 k. équip. complet. MAILLY 23 r. Solferino, Aubervilliers.

MOTOB. 125 culb. parf. état. Brière 82 r. de Patay, Paris.

VESPA 5000 k. acces. utiles, tél. DAN. 74-26, repas.

M. GOY. 100 M10 3 vit. 28000 Girondin 1 r Aug. Maquet-16<sup>e</sup>

DOLLAR 4 cv révisée 500 k. Tél. sam. mat. Ség. 44-69.

V. moto V.O.S. Harley-Davids. 750 cc parf. ét. pns nfs Mr Tramuset 18 r Thiers, Reims

A VENDRE moto Dax 350 culb. 4 cv excell. état-prix intéressant. DID. 68-32.

NORTON Dominator 51 peu roul. comme nve 300. LEGER 2 r des Tanneries, Moulins.

ALCYON 250 2 t. 45000. Greilh 382 av. Wilson, St Denis (S.)

350 TERR. lat. b. ét. gl 55000 Gabriel, Chemin Clos Meudon, Cormeilles en Paris (SO).

Terrot 350 mod. 1951. J. Stiers 72 b. r. de la Tour, Paris.

NORTON Dominator abs. cme neuve. ARIS 11 rue Labie, PARIS, 17<sup>e</sup>. ETO 08-66.

GN. RH. R4 c. nve t.-s. équ. 95. FERRAND 14 r Regard-6<sup>e</sup>

350 MAGNAT-DEBON 1950 10000 kms impec. ap. 19 h. ARIEZ 57 r. des Abbesses-18<sup>e</sup>

BMW R 51/2 impec. 7000 kms bat. et pneus neufs 350000. BERRON, Lège (Gironde).

TERROT 500 RGST 51 1800 k. Bonnot 33 bd Pasteur, Paris

BMW R 75 avec side parf. ét Doulez, MALMAISON 11-42.

ZUNDAPP KS 600 impeccable GUINAND 2 ter r. de Fontenay, Versailles, après 18 h.

R. GILLET 125 1951 4 vitesses sélect. fourche téles. tan-sad, sacoches équip. compl. 10000 kms bien entretenue, 100000.

FONTANILLE 18 av. Rondou, Choisy le Roi 19 h. sf S. D.

16H NORTON + side 125 MB cul. sus. ar f. tél. 125 Peug. nf. Zenkl 6 pas. Four à Chaux

125 PEUGEOT bon état 50000 Henri 52 r Goutte d'Or-18<sup>e</sup>.

PUCH 250 imp. avr. 51 eq. 12h. 20h Delin 8 r Pastourelle 3<sup>e</sup>

Terrot 125 1200 k. eq Charleux Le Cottage Verville par Nesle la Vallée (S.-O.).

BSA 500 lat. 6000 k. acc. 210. LIEV, 7 rue Térace, Créteil.

SIDE CV2 550 C 4 v. sél. all. bat. 4000 kms nbx acc. 160000 vis. sam. Stadium 16 r R. Lindet ou écrire DELAITRE, 93 rue Olivier de Serres.

MOTO PEUGEOT 150 cmc. tr. bel. état neuf LON. 12-13.

PEUGEOT 125 55 AL bon état ULRICH 48 r. Sarrette 14<sup>e</sup> (à partir de 19 h. 30 samedi toute la journée), 70.000.

R. GILLET 750 4 v. urgent. DESPRES 56 r Montmartre-2<sup>e</sup>

175 DS MALTERRE 51 7000 k. moteur parf. MARKO Por.07-11

DKW 350 SB b. ét. MENARD 16 r Guill. Bertrand 11<sup>e</sup>, 75000

85000 AUTOMOTO AMC 150 cc ét. neuf nombx acc. 34 rue Francs Bourgeois 3<sup>e</sup>.

HARLEY 750 ét. nf sam. 9-12 h. Hoskelin 117 r. d. Dames17<sup>e</sup>

500 culb. TERROT RGAS 1949 impeccable urgent. CHAUVET 8 rue Dareau 14<sup>e</sup>. MIC. 27-50.

BSA A7 500 8000 k. Monnier 64 bis rue de Monceau-8<sup>e</sup>.

DKW 198 3 vit. parf. état, tél. PRO. 29-62, prix 90000.

DKW 350 NZ 4 vit. sélect. très bon état mot. neuf. Bachmakoff hres tr. Did 27-37

PEUGEOT 3 cv bon état visib. apr. 18 hres. VILLALON 39 b. r. de l'Avenir. Fontenay s/B.

MOTOBECANE 125 lat. parfait état, tél. LIT. 99-48.

BSA Golden Flash 650 oct. 1951, 8000. 320. 12 rue Coriolis, Paris, 12<sup>e</sup>.

NORTON 500 parf. état gar. Fardel 68 r P. Butin Pontoise (SO) H.B. Klé.05-85 sf sam.

PUCH 125 7000 k. BEFFY 34 r. Joseph Gaillard, Vincennes

PEUGEOT 175 P76 bon état prix intéress. DIESEL SERVICE 9 rue Justice 20<sup>e</sup>.

MOTOB. 125 cul. juil. 51 acc. ét. nf 2000 kms. KAMERER 7 r. Montibexuis 20<sup>e</sup>, apr. 19 h.

DKW 350 SB état impec. 5 r. Bernard Palissy, Ivry.

MOTOSACOCHÉ Jubilé 500 lat. av. side Précision, état gar.

GEBHARD 14 r de Lancry 10<sup>e</sup>

TERROT 350 HCTL avril 52 2000 k. LANGLOIS 4 b. r. Dr Arnaudet. Meudon, le soir.

NORTON 16H av side canad. 11000 k. parf. ét. 180. visib. 19 à 21h. sam. dim. Kerizac 7 r des Francs Bourgeois 4<sup>e</sup>

PEUGEOT 55 GL NICOLET 20 r. Ecoles, Créteil (Seine) LON 10-47, 12 h. - 14 h.

JONGHI 125 imp. équ. nf 85. VINET 21 r 4 Fres Peignot-15<sup>e</sup>

PUCH 500 bon état 85000. MONGONAUX 107 rue Santé.

GN. RH. Major 350 impec. ent. équip. après 19 h. et dim. matin. GAZAIGNE 34 av. Gal Leclerc-14<sup>e</sup> (4<sup>e</sup> ét. dr.).

ZUNDAPP KS 600 avec side COIF. 229 av Gambetta 20<sup>e</sup>

MONET-G. 500 culb. sélec. 100 Lajudi 6 r E. Renan Issy-Mx

R. GILLET 750 avec side t. b. ét. r. sec. compl. Cugnet 4 av. P.-V. Couturier, Vitry (Seine)

DKW 350 NZ à roder 180000 VOLLUET 5 imp. Gaudet 11<sup>e</sup>

PEUGEOT 125 ETD Gré 60-75 16 Général Mangin, Asnières.

TERROT 125 ETD 10000 k. 51 p. ét acces 36 r. Henri de Vilmorin, Vitry. Bus. 183.

DERNY tand. 700 k. av. acc. 90 Roussin 3 r M Maillard Antony

600 NORTON 4 v. parf. ét. et cyclomoteur VAP. Jardat 13 bd des Cormeilles, Saint-Maur.

A SAISIR occ. uniq. M. Goyon 100 3 v. c. nf bs px. Bricard 45 r. Chateaudun, Ivry s/S.

SCOOT. Bernard. 250 ét. nf équ. luxe 6000 k. MIR. 67-74

JONGHI 50 équ 80. imp Graff 17 r de l'Eglise, Domont (SO)

MOTOCONF 350 C46C cul. sus. av. ar. tél. side Poinard 7 r. des Bures, Garches (SO), le soir 18 h. lundi t. l. jnée

SCOOTER Bernardet 250 cmc monocyl. état neuf 140000. Boutillon 27 r Simart 18<sup>e</sup>.

DKW 250 NZ sél. peint. et pneus nfs. Café GARDE 2 rue des Prêtres St-Séverin 5<sup>e</sup>.

500 TERROT RGST ét. impec. 4 vit allum. delco. Guittet 49 r Jules Auffret, Pantin.

250 NSU sport f. tél. susp. ar. HOCHÉ 8 r Florence 8<sup>e</sup>

350 R. ENFIELD 4 v. sél. parf. ét. Fleury 26 r. Duperre 9<sup>e</sup>.

AUTOMOTO 2 cv bloc AMC tr. belle, 130000, px à débattre, BOUCHENY 8 rue Méchin, Ile Saint Denis.

GN. RH. 125 5000 k. Fouillou 19 r du Tintoret, Asnières.

SIDE M. DEBON 500 culb. 4 v. Cherrier Gob.98-20 9 à 18h.

500 INDIAN Scout av. side Bernardet état neuf compl. équ. px 260000. GUILLOU 49 av. de Stalingrad, Colombes.

MOTOB. 175 t. neuve sél. k. acc. 150. Terrot 125 c. nve 110. BOT. 53-61 sauf dim

TRI Peugeot incompl. 15000. Tri Peugeot en b. marc. 45000 Tri Vallée nf à déb. RS 30 bd H. Sellier, Suresnes Lon 30-55

PUCH 250, 1500 kms acces. comp. 225000. LANGELLIER 74 rue de l'Aigle, La Garenne.

JONGHI 125 2 tps impec. équ. vis. sam. dim. tous soirs 19 h. BAUVE 37 r Oberkampf-11<sup>e</sup>.

JAWA 350 imp. 51, Decaudin 24 r Robinson, Essonnes (SO) tél. 251 Corbell (14 à 18 h.)

GRIMPEUR 250 b. ét. 40000 LOGRE 36 r Olivier Métra-20<sup>e</sup>

5 CV PEUGEOT 65000. Leconte 71 av. J. Jaurès, Arcueil.

250 PUCH état nf f. fourche télesc. susp. ar avec acces. 19 rue Beccaria, 12<sup>e</sup>.

ARIEL 500 culbut. fourche télesc. parf. état Peugeot P135 parfait état.

M. Debon 100 cc 3 vit. pf. ét. AMSLER 7 Villa Briffault, Asnières.

Hauteur 38 bis rue des Bas. Vis. ts ls jrs sauf dimanche.

MATCHLESS 350 f. tél. av. ar. ét. nf. 98 av. Gl Leclerc 14<sup>e</sup>

GOLDEN FLASH 15000. Leleu 88 r Amelot Roq. 31-47 h. bur.

MOTOS, vélomot. scooters

175 AMC Alcyon 5000 k. acc. Rocher AVR. 32-60. 150.000.

750 BMW R73 à remonter 155.  
 750 René Gillet side : 110.  
 600 Norton side : 110.  
 500 Rudge à remonter : 45.  
 500 Indian à remonter : 40.  
 350 Matchless télescope : 140.  
 350 Matchless télescope : 145.  
 350 Matchless télescope : 155.  
 350 Matchless télescope : 160.  
 350 Triumph Anglaise : 130.  
 350 NSU supercul : 140.  
 350 NSU culb. 4 vit. sél. : 75.  
 350 Norton ACT 4 vit. : 95.  
 250 Triumph allemande : 130.  
 198 NSU allemande : 55.  
 198 Standard : 60.  
 175 Peugeot téles. sus. ar. 120.  
 125 Terrot cme neuve : 120.  
 125 Gnome Rhône R4 : 95.  
 125 Gima télescope : 105.  
 125 Guiller télescope : 115.  
 100 DKW : 60.  
 100 Motobécane BIV2 : 45.  
 250 Jawa. 350 Peugeot. 250 Gnome. 175 Ravat. Sidecars, etc... MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris-18°. Mon 24-40

**VOITURES A VENDRE**

8 CV RENAULT Celta 4 pl. décap. 150. Reprise Moto. MOTO RECORD 151 rue Marcadet.  
 201 COM. imp. tolée vds ou éch. ctre moto récente. Zenkl 6 pas. Four à Chaux 19°.  
 MATHIS 7 cv pyc. C.I. tôle. exc. ét. bien chaus. px int. 17 à 18h.30. Gilbert 47 bd Jeanne D'Arc, Montreuil (Seine).  
 4 CV RENAULT imp. rep. moto écr. Sceaux 204 r Belleville-20°  
 DARMONT E. de F. parf. ét. méc. 6 cv air 3 roues pn. nf. Cristin 37 bd Poniatowski 12°  
 PRIMA commerc. b. ét. 85000 Finet 40 r. de la Voûte 12°  
 FORD 12 CV 1930 C. I. comm. 90. ou éch. c. moto crédit possible 1 an. RIC. 75-28.  
 SIMCA 5 coupé 220. Reprend moto 14 r Meslay ARC 59-93

60000 + 6 mois à 10.000 fr. Amilcar Sport.  
 Darmont G.S. 3 roues. Cabriolet Ford spider.  
 Velocar 125 cmc. R.S. 30 bd H. Sellier Suresnes LON.30-55  
 PART. v. ou éch. belle 5 CV Ford. Dorion 268 r Chagnot, Jouy en Josas (SO) t. p. r.  
 SIMCA 8 1200 c. i. 1951 550. Singer 6 cv gd sp. 2 pl. 450. Amilcar roadst. Mathis cab. v. ou éch. c. moto. Crédit Delaire 4 imp. Galté. Dan. 55-43  
 SPL. Sandford 6 méc. pn. nf. p.-br. cap. fr. Loock af. conf. Charlet 74 bis r. Curial 19°  
 SIMCA 1200 51, c. i. 26000 k. 1er main pneus neufs 500. gar. 3 mois. Reprend moto. Leclerc 58 r Marx Dormoy.  
 AMILCAR sport 7 cv 2' pl. PEETERS 33 r. Marcadet 18°  
**ON DESIRE ACHETER**  
 ACH. 125 Peug. créd. 75. DE-GIEUX, Prieuré Isle Adam, SO

**ACHAT et Vente de sidecars légers d'occas. toutes marques**  
 POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan (Seine). Alésia 34-41.  
**LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT**  
 Dépôt - Vente - Crédits et repr. de votre ancienne motocyclette. ETO 24-66, Paris-17° 50, rue Brunel.  
 BOITE et fourche KS 600. Zundapp. A. BUENO 133 av. du Pt Wilson, Pavillons s/Bois.  
 PONEY 60 cc bon état méc. BIDET 28 rue Ste Marthe 10°  
**Achète au Comptant**  
 VéloMOTEUR 125, 175 Peugeot ou Motobécane. THIERY, 19 r. des 2 Communes, Montreuil (samedi seulement).  
**ECHANGES**  
 EC. Terrot 500 crse 4 pal. Cagneau 42 r Beteille, Toulouse

V. éch. 350 cul. c. 599. Raquin r. Paton, Granville (Manche).  
 V. ou é. c. mot. tour. 350 Ariel spéc. cross avr. 52. BENOIT 14 r Mazagram, Carcassonne.  
**DIVERS**  
 Moteur 350 Velocette 1951 cadre. Yau 17 r. Dupré( Asnières tél. GRE. 52-65 1 h. 30 - 20 h.  
 MONTAGE à façon de sidecars de toutes marques par spécial. POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan, Alésia 34-41.  
 LEÇONS Français, Anglais, Allem., Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin).  
**EMPLOIS**  
 MECANICIENS spécial. répar. motos Harley Davidson sont dem. par CGCIM 40 r L. Blanc Courbevoie (S) tél. Déf. 11-38  
 ETS RADIOR Cycles et Motos Bourg (Ain) rech. représ. cap. intr. pr. clients Bretagne Normandie, sér. référ. exigées.

VOUS AUREZ LA

# Certitude

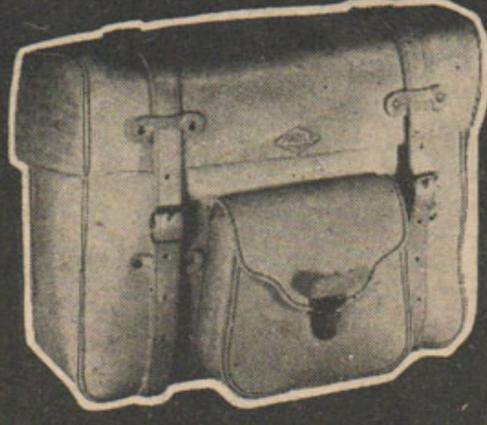
d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

## REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire  
 PARIS-17° **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53  
 MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

# Un modèle SABLÉ

est conçu pour durer



EN VENTE CHEZ TOUS BONS SPECIALISTES

VENTE EN GROS : 20 & 22, RUE DU PRÉ SAINT-GERVAIS - PANTIN - NORD 84-93

# ATTENTION!

Depuis le 1<sup>er</sup> Avril 1952 la nouvelle

## STATION-SERVICE YDRAL

est ouverte

### Société AMI

20, rue du Débarcadère  
 PARIS-17° (Pte Maillot)  
 ETO. 77-46

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau  
 PARIS-10°  
 NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir :  
 MOTO  
 AUTOMOBILE  
 SPORT  
 VILLE

Exigez la marque **CHROME-CUIR**

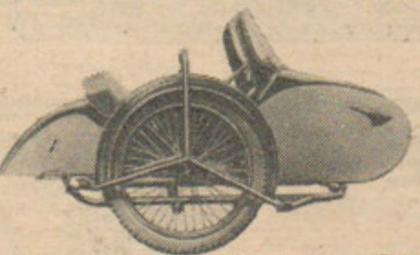
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

## LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme  
 ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE  
 POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES



Pour 125 à 250 cmc. 34 kgs seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)  
 Tél. : ALE. 34-41

AGENCE OFFICIELLE

## TERROT

AVENUE FOCH — DIJON  
 TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE  
 POUR TOUTES CYLINDREES

## REFECTION DE VILEBREQUINS

Délai minimum  
 TRAVAIL GARANTI PAR SPECIALISTES

Jean R O U X  
 23, rue Martre - CLICHY (Près Porte de Clichy)  
 Tél. : PER. 71-98

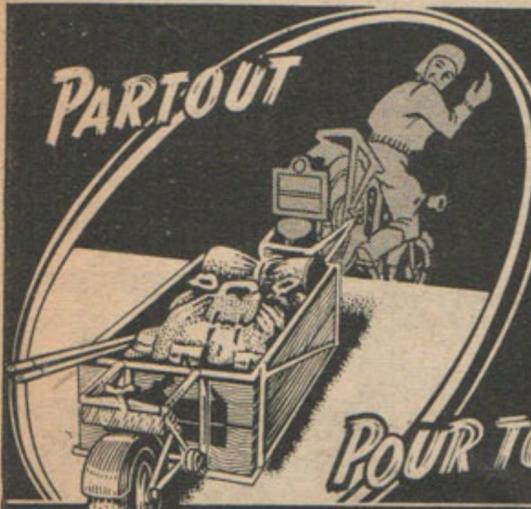
# RAPID'MOTO

21, rue d'Orléans - SAINT-CLOUD (S.-et-O.)  
MOL. 21-29 — N'A QU'UNE SEULE ADRESSE

Agent B.S.A. - SUNBEAM **LABO**  
J. Charrier utilise exclusivement les huiles **INOX**

Directeur : Jacques CHARRIER  
International de Moto-Cross  
dispose en son Magasin :

100, 125 ETD et Scooter TERROT - 100, 125, 200  
Shooting Star MONET-GOYON - 175 GUILLER  
Sport et nombreuses occasions revisées en B.M.W.  
ARIEL - ZUNDAPP - NORTON - B.S.A.



## FULGUR

Modèles pour :  
Motos M. 100  
Vélocycleurs M. 50  
Cyclomoteurs V. 30

Documentation gratuite sur demande

**Etablissements TAILLANDIER**  
61, Rue de la Prévoyance VINCENNES Tél. : DAU. 51-77

## SACOCHE

POUR  
MOTOS — SCOOTERS  
Entièrement bordées  
renforcées

**GRAND LUXE**  
(MODELE SPECIAL PCJR  
SUSPENSION ARRIERE)  
ADAPTABLES SUR TOUTES  
MOTOS

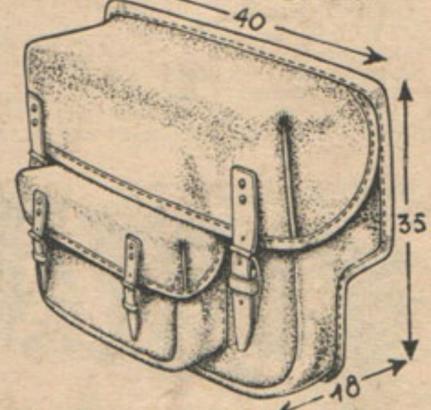
Motards et Crossmen  
adoptez la ceinture  
spéciale

## BRAUN

Artisan - Fabricant  
89, rue de la Glacière - PARIS-13<sup>e</sup> - POR. 52-20

VACHE LISSE

1<sup>er</sup> Choix



## Scooters BERNARDET

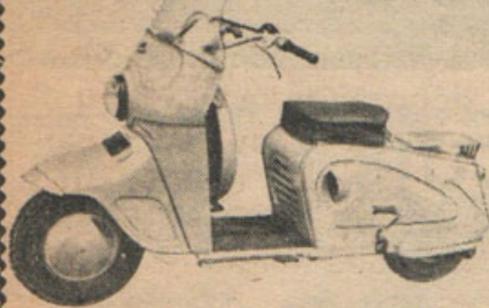
125 et 250 cmc.  
payables en 9 mensualités  
PRESENTATION

et  
ESSAI  
tous les jours

## G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — ODE. 62-98  
ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées  
12, rue St-Séverin ODE. 50-91



## VOLTAIRE-MOTOS

132 bis, Boulevard Voltaire - PARIS (11<sup>e</sup>)  
Tél. : ROQ. 20-30 Méro: Voltaire

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les  
GRANDES MARQUES FRANÇAISES  
LIVRE IMMEDIATEMENT :

GUILLER - D.S. MALTERRE - JONGHI  
GNOME-RHONE - MONET-GOYON  
TERROT

VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...  
Scooter BERNARDET

CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

## M.G.

REDRESSAGE  
Cadres et Fourches  
SPECIALITE  
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses  
références

16, r. Louis-Rouquier  
LEVALLOIS  
PER. 60-64

## RENTE 3,5 %

N'attendez pas que l'or baisse  
pour vendre le vôtre et  
souscrire à l'emprunt.

*Votre capital sera vraiment garanti.*

60 ANNEE  
DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre  
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES

disponibles

MOTOBECANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

## Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162  
BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT

## MOTOBECANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

# MOTOBÉCANE

## A la porte de Paris...

1 bis, Rue Gabriel Péri — SAINT-DENIS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES

LIVRAISON

RAPIDE de tous modèles disponibles - VENTE à CREDIT - Plaine 01-09



COMFORT  
PRATIQUE  
ÉLÉGANCE  
PROTECTION  
sont l'apanage des  
SURVÊTEMENTS  
**MACOMBYNN**  
B.T.E. S. G. D. G.

modèle **TOUR DE FRANCE**  
adopté pour les intempéries  
les grandes randonnées

modèle **RALLYE**  
bleu France pour la  
ballade et le beau temps  
" chic et légère "

le seul survêtement  
du motocycliste  
qui se met et se défait  
sans s'enfiler



EN VENTE CHEZ LES  
PRINCIPAUX MOTORISTES

Liste des dépositaires sur demande  
Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE  
2, rue de la Plumette - Amiens

HAVAS

# MACOMBYNN



## Cyclomoteur SINGER

Moteur POULAIN - Guidon SOUPLESS  
3 vitesses - Béquille

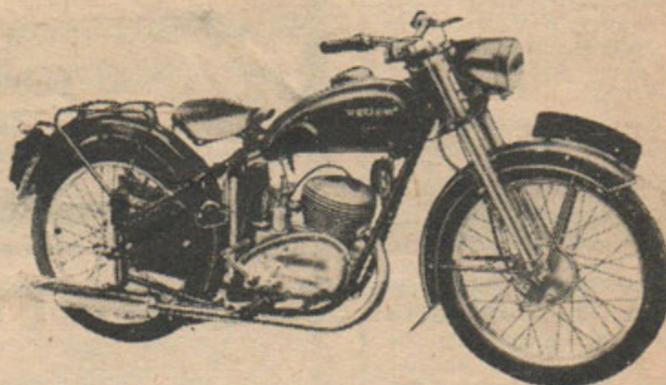
MOTOS — ACCESSOIRES EN GROS  
18, rue Désiré-Claude, 18 — SAINT-ETIENNE

# ULTIMA

26, rue Commandant  
Faurax — LYON

VELOMOTEURS  
125 cmc.

MOTOCYCLETTES  
légères 175 cmc.



Bloc-moteur ULTIMA, 4 vitesses commandées  
par sélecteur au pied, débrayage automatique,  
suspension arrière, fourche télescopique, roue  
arrière à broche, etc... La machine la plus per-  
fectionnée. Seul le bloc-moteur ULTIMA est doté  
d'un embrayage automatique.

Catalogue franco sur demande.

LIVRAISONS RAPIDES — VENTE A CREDIT  
ULTIMA demande des Agents



# BAYARD

## CASQUE PROTECTEUR

28, rue de Château-Landon Paris 10<sup>e</sup>

S'impose aux Motocyclistes soucieux  
de leur élégance et de leur sécurité

C'EST UN CASQUE SUR !

## DRESCHMOTOR

Toutes  
pièces

détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE  
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)  
Tél. : 392

LIVRAISON RAPIDE  
DE TOUS MODELES  
STATION "MOBYLETTE"

94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25  
R. CHABRIER

# MOTOBÉCANE



STOCK COMPLET  
PIECES DETACHEES  
ET ACCESSOIRES  
ATELIER DE MISE AU POINT  
CREDIT

## Jeunes !

un métier passionnant  
et bien rétribué  
est à votre portée

« J'ai maintenant un  
métier passionnant et l'es-  
poir de devenir moi-même  
un jour Patron » nous écrit  
l'un de nos Elèves, placé  
par nos soins.

Vous qui aimez la méca-  
nique et l'électricité auto-  
mobile, faites comme lui.  
Sans quitter votre emploi  
actuel ou pendant vos lois-  
sirs, vous pouvez, en quel-  
ques mois, apprendre un  
métier qui vous procurera  
rapidement de bons gains et  
assurera votre avenir par de  
nombreux débouchés dans  
des branches les plus di-  
verses.

Une intéressante docu-  
mentation vous sera en-  
voyée GRATUITEMENT si  
votre demande de rensei-  
gnements est adressée au-  
jourd'hui même aux :

**COURS TECHNIQUES  
AUTO**

Service : 11

Rue du Docteur-Cordier  
ST-QUENTIN (Aisne)



CLEAR HOOTERS LTD

Enfin ! toute la gamme des fameux avertisseurs  
anglais « CLEAR HOOTERS » (fonctionnant  
sur pile et batterie) est maintenant DISPONIBLE  
en France.

Agent Général : **Pierre BONNET**  
78, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

D.K.W. — B.M.W.  
N.S.U. — ZUNDAPP  
PUCH — VICTORIA  
etc.

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiellage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

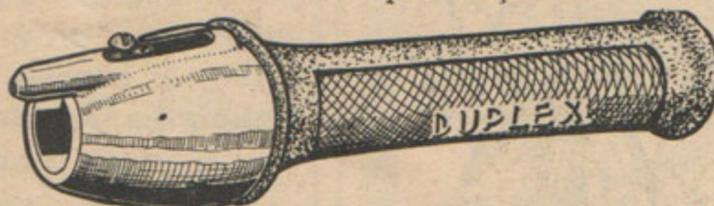
21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

## POIGNEE TOURNANTE

à tirage rectiligne

« DUPLEX »

modèle et marque déposés



**SEMONSU-BERAUD**

48, rue Sainte  
MARSEILLE

## MOTOS VELO- MOTEURS

Occasions toutes mar-  
ques et pièces détachées  
neuves et récupération  
Ets BEAUSOLEIL

9, r. St-Sabin, PARIS  
ROQ. 59-46



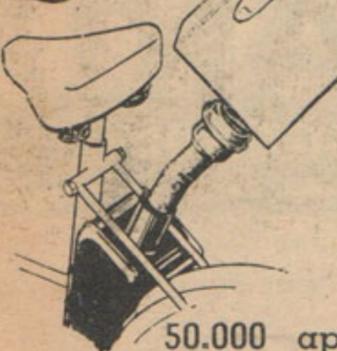
Clinique des  
cadres. Réserv-  
voirs et Roues  
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

VOUS TROUVEREZ  
CHEZ TOUS LES MOTOCISTES A LA PAGE,  
au BHV, à MANUFRACTURE, à la SAMAR

## Le Tubverseur



Verseur idéal pour le cy-  
clomoteur et la moto,  
adaptable à toutes embou-  
chures, incassable et sou-  
ple, filtrant l'essence et  
retenant l'eau, logeable  
dans la sacoche.

50.000 appareils en service

83 D K W 83

PIECES DETACHEES  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées  
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**MOTO-CYCLOCATALOGUE**



CONTIENT LES  
CARACTÉRISTIQUES  
de 3.500 modèles  
180 marques  
Françaises et Étrangères de  
**MOTOS-CYCLOMOTEURS**  
**SCOOTERS-VELOMOTEURS**  
**MOTEURS** DE MOTOS ET  
AUXILIAIRES

S. O. S. P., 61, Avenue Grande-Armée, PARIS

## COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT

IMMOBILIER ET COMMERCIAL

OUVERTURES DE CREDIT POUR MAISON,  
APPARTEMENT, FERME, TERRAIN, REPARATIONS

Ecrivez : C.P.C.I.C. 11, rue de Provence - PARIS-9<sup>e</sup>  
(Service P. N° 1)

Joindre une enveloppe à votre adresse et 2 timbres

## MOTO-CHOISY

62, avenue de Choisy, 62  
Tél. GOB. 87-87

AGENT  
DRESCH - MONET-GOYON  
NEUF et OCCASION

Réparation - Spécialistes de  
la Rénovation (tous motos)

**au Bol d'Or** Une seule 175 cmc.  
GIMA moteur A.M.C.

AU DEPART ET A L'ARRIVEE conduite par  
BOUSSER de l'A.M.S., machine de série

MISE AU POINT PAR LA MAISON

## Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville - PARIS-18°  
Métro Château-Rouge - MON 96-37

Vous profiterez de nos grandes facilités et de  
notre long crédit Paris et Banlieue pour :

**GIMA - GUILLER - JONGHI  
TERROT - RENE GILLET  
BSA et SUNBEAM**

MISE AU POINT PAR TECHNICIENS, DONC  
DES GARANTIES... VOTRE VISITE S'IMPOSE!

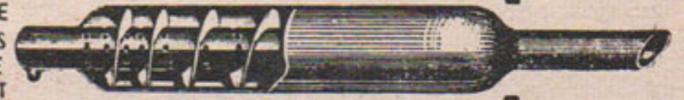
Renseignements - Catalogue contre 30 fr. timb.

**1<sup>er</sup> - 2<sup>e</sup> - 3<sup>e</sup> prix!**  
AU DERNIER CONCOURS  
DE SILENCIEUX DU T. C. F.  
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

## SILENCIEUX WILMAN

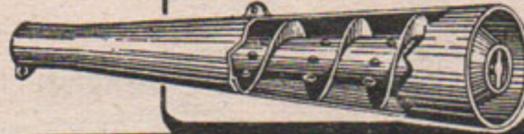
**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE  
DES GAZ D'ECHAPPEMENT**

AUGMENTATION  
DE PUISSANCE  
MEILLEURES REPRISES  
ECONOMIE D'ESSENCE  
SILENCE PARFAIT  
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm<sup>3</sup>



**SILENCIEUX "TROMBLON"**

MODELE A SPIRALE  
DEMONTABLE POUR  
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX  
TORPILLE  
POUR MOTOS  
2 ET 4 TEMPS**



**SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE**

POUR 100 & 125 cm<sup>3</sup>  
2 ET 4 TEMPS



**3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)**

## Votre bibliothèque

### OUVRAGES TECHNIQUES

#### L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise au  
point, la réparation, l'entretien de toutes  
les motocyclettes. 425 fr. Par poste 470 fr.

#### MANUEL DU 2 TEMPS

Motos - Scooters - VéloMOTEURS  
485 fr. - Franco 535 fr.

#### L'ART DE CONDUIRE

Tourisme et compétitions, pour motos-  
sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos  
bureaux : 430 fr. (poste 475 fr.).

#### L'ART D'ACHETER

#### UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les  
«ficelles» dévoilés. Cet ouvrage vous per-  
mettra d'économiser de nombreux billets  
de mille. - 300 fr. (poste 345 fr.).

#### LA TRACTION AVANT (9-11-15)

L'ouvrage technique et pratique indispen-  
sable à tout réparateur de Tractions, ainsi  
qu'à tout possesseur. 480 fr. (poste 530 fr.)

#### LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien  
Réglage - Réparation

LE SEUL COMPLET ET RIGOREUSE-  
MENT MIS A JOUR AVEC LA COLLA-  
BORATION DE LA REGIE RENAULT.  
Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondam-  
ment illustré. Impression et couverture  
2 couleurs.

Edition Standard 530 fr. (par poste 575)  
Edition Luxe 590 fr. (par poste 650)

### TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

Pour envoi par poste des Tableaux Mu-  
raux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux  
100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire  
C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

#### LIGHT 125

1.000 francs

#### PEUGEOT P. 55

450 francs

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.  
avec tous les réglages complets : 500 fr.

#### 125 TERROT E.T.D.

500 francs

#### TERROT 500 RGST

500 francs

#### Le Moteur VELOSOLEX

350 francs

#### Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map,  
Alcyon, Guillier, Gima, D.S. Malterre,  
Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

#### Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

#### 4 CV RENAULT

300 francs

Nous ne faisons aucun envoi  
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE  
297-37 PARIS

### NOTICES D'ENTRETIEN

#### NOTICE D'ENTRETIEN TERROT et MAGNAT-DEBON

125 cmc. TYPE ETD et M4 TD  
400 fr. - Franco 445 fr.

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

(64 pages) très documentée et largement  
illustrée. Couverture cartonnée.  
Prix : 410 fr. - Franco poste : 455 fr.

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - En-  
retien - Dépannage. 300 fr. Par poste 345

#### NOTICE D'ENTRETIEN DES PEUGEOT

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176

Un très beau volume de 104 pages très  
documenté et largement illustré, sous  
couverture cartonnée.  
Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

### DIVERS

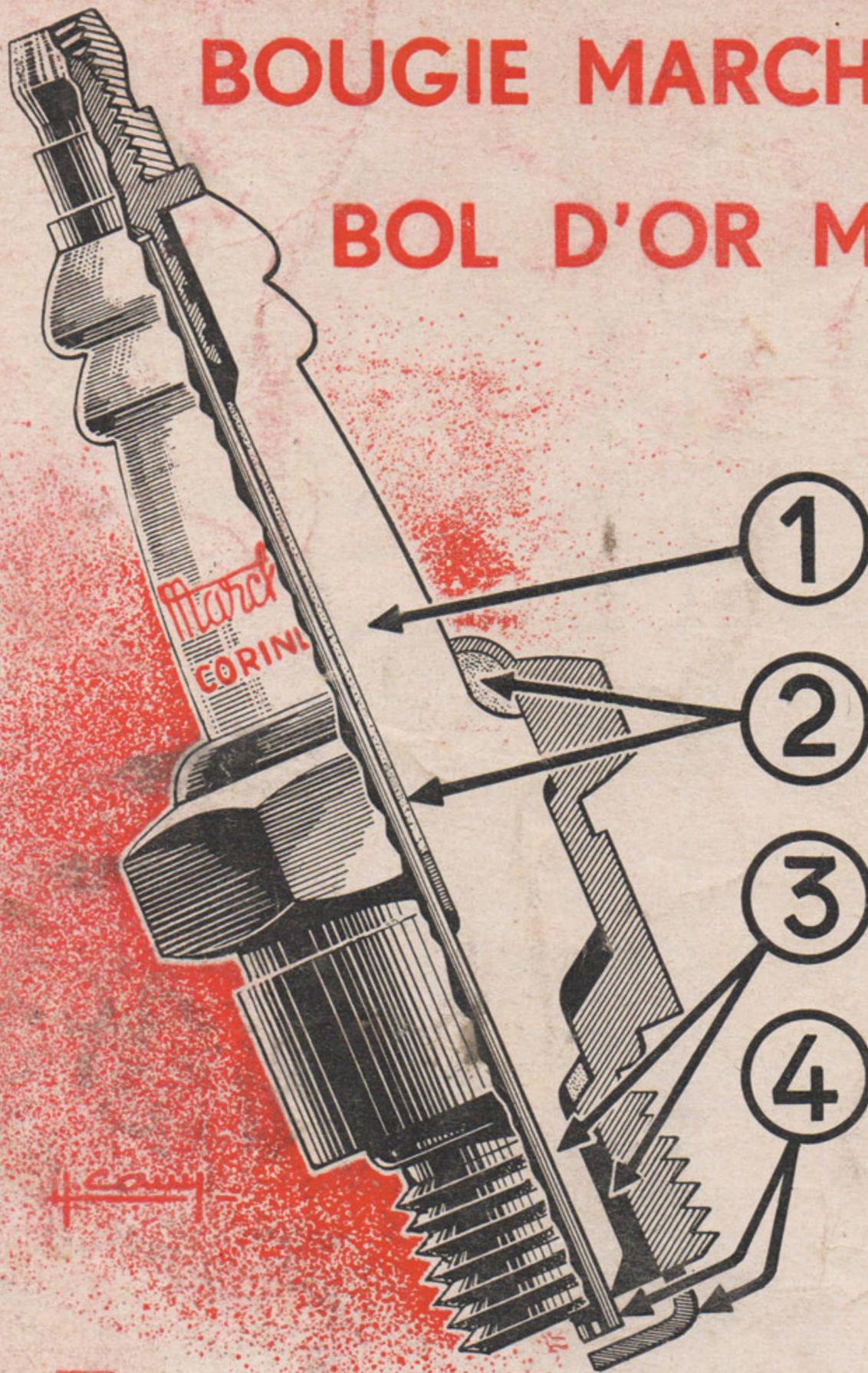
#### LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide-mémoire permettant de tenir une  
comptabilité scrupuleuse de votre con-  
sommation, vérifier le kilomét. des pneus,  
noter ttes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.)

#### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales.  
Couverture élégante. Dos et coins pégamoid  
Prix : 350 fr. Par poste 425 fr.

La **BOUGIE MARCHAL TRIOMPHE**  
au **BOL D'OR MOTOCYCLISTE**



PAR SES QUALITÉS  
EXCEPTIONNELLES ET  
SON ADAPTATION PARFAITE  
AUX MOTEURS MODERNES

son isolant en "Corindon"

ses dispositifs d'étanchéité  
brevetés en tous pays

l'étude scientifique de ses  
formes et de ses proportions

ses électrodes en alliage nou-  
veau à très haute résistance

- 1** ère Classement général toutes catégories  
Collignon sur **GUZZI**  
ère Catégorie 175 cmc.  
Bouin sur **PEUGEOT**  
ère Catégorie Sidecars 750 cmc.  
Druet sur **C.E.M.E.C.**

**MARCHAL**