

40^e ANNEE. — 9 AOUT 1952. — N° 1.097.

Moto revue

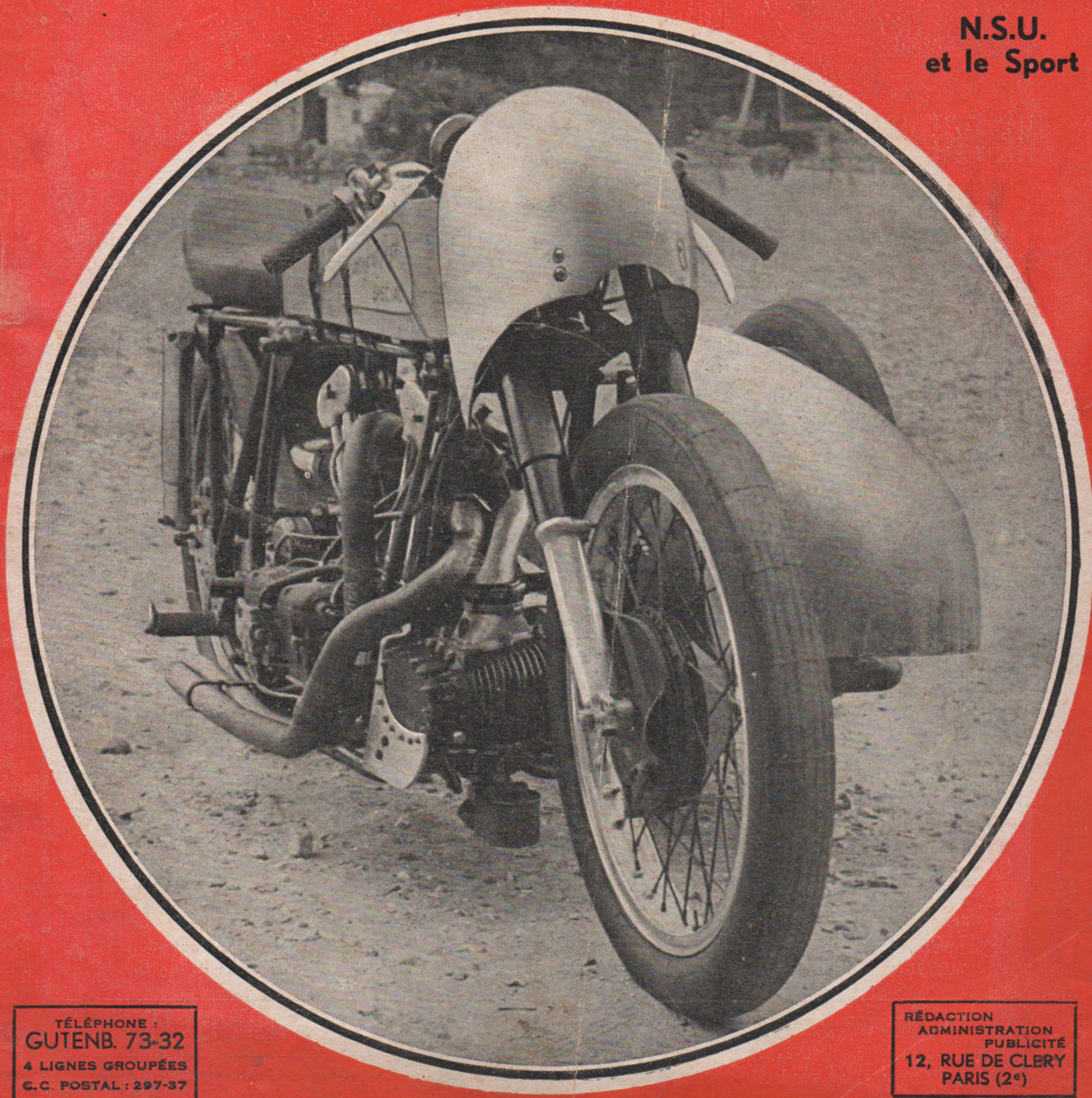
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

**N.S.U.
et le Sport**



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

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
**12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)**

Montlhéry reçut dernièrement la visite de cette impressionnante 1.000
à compresseur (voir détails page 552).

SEUL

LICENCE
DUCATI

48 cm³

Mucicolo



GEORGES

MONNERET

NE PREND PAS DE VACANCES

POUR VOTRE

**C
R
E
D
I
T**

VESPA
A.J.S.
GILERA
PUCH
GUILLER
MOTOBECANE
MONET-GOYON
PEUGEOT
GRIFFON
SPECIALE MONNERET
etc.

**C
R
E
D
I
T**

STOCK **2** **de PIÈCES**
DANS SES **MAGASINS**

PARIS-SUD
106, Avenue
Aristide Briand
MONTROUGE
Tél. : ALE. 21-71

OUVERTS

PARIS-CENTRE
7-9, Boulevard
Beaumarchais
PARIS-4^e
Tél. : TUR. 96-56

**VOUS POUVEZ PASSER COMMANDE
IMMÉDIATEMENT**



M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux 36^e Av. de l'Opéra PARIS. Opé 08-96

**JAMAIS TROP TARD
POUR ACHETER
votre vélomoteur ou votre moto**

La Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS
Métro Gare du Nord Tél. : NORD 09-59

Livre de suite

JONGHI 125 cmc. à 250 cmc.
MALTERRE 125 cmc. à 175 cmc.
TERROT 100 cmc. à 500 cmc.
ALCYON 125 cmc. à 175 cmc.
BERNARDET 125 cc. à 250 cc.
MONET-GOYON 100 à 200 cc.
GNOME ET RHONE R. 4. B.

CREDIT DANS TOUTE LA FRANCE

Catalogue contre 50 francs en timbres-poste

1er

125 - MATHIEU
175 - PAHIN

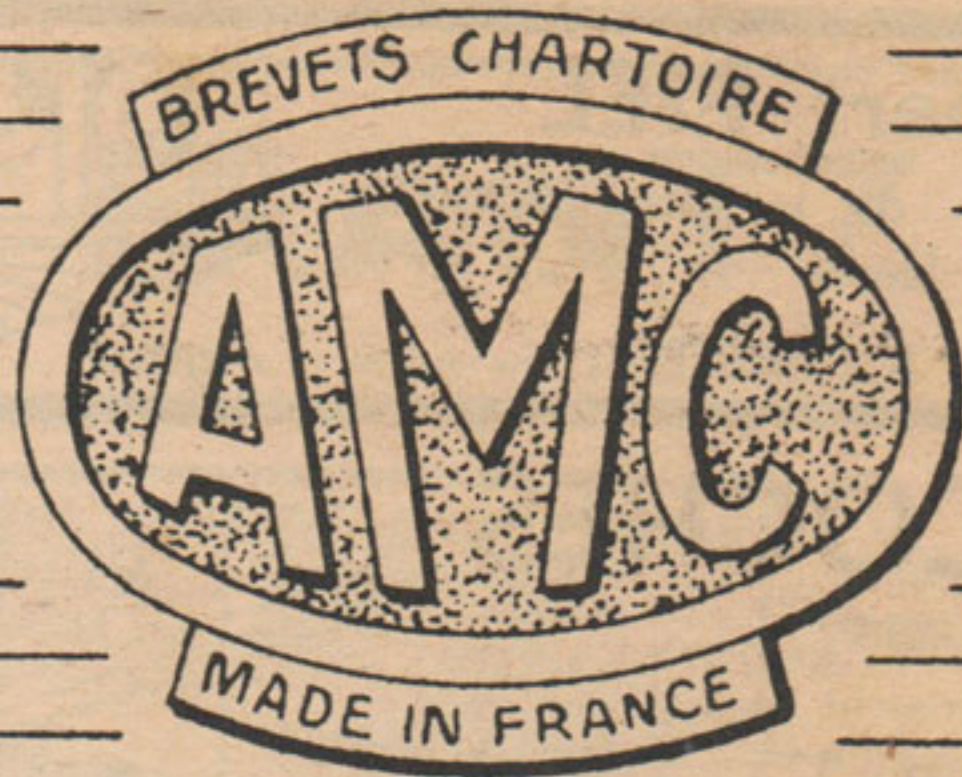
175 - CAMUS

175 - MATHIEU

**4 MOTEURS 175
TOTALISENT 7915 KMS au**

avec CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZÉ

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



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

Performance inégalée ...

St-PAUL-MOTOS

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

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



Guiller sport

D.K.W.

TRIUMPH

JAWA

TERROT - MOTOCONFORT

GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER
RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLEE - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY
MOSQUITO

et la

Mobylette

Tous les accessoires et l'Équipement
Tous modèles de combinaisons SAN-REMO

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre
50 francs de timbres
Magasin ouvert tout le mois d'août
Fermeture en Septembre

LES FAMEUSES COMBINAISONS

Pierre Faramaz

conçues et réalisées par des spécialistes

CONFORT, ELEGANCE,
ETANCHEITE
MODELES DEPOSES
étanches ou pare-
poussière.

« TOURISME »
« SPORT »
« COMPETITION »

LE PLUS GRAND CHOIX
NOMBREUX COLORIS
PRIX LES MIEUX ETUDIES

Liste des dépositaires
sur demande.

DOCUMENTATION :
5, rue Jules Ferry, 5
ANNECY (Hte-Savoie)



IMPORTATEUR POUR LA SUISSE :
« INDARCO » S.A.R.L. LAUSANNE

Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée
PARIS-16° — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES

et la

Mobylette

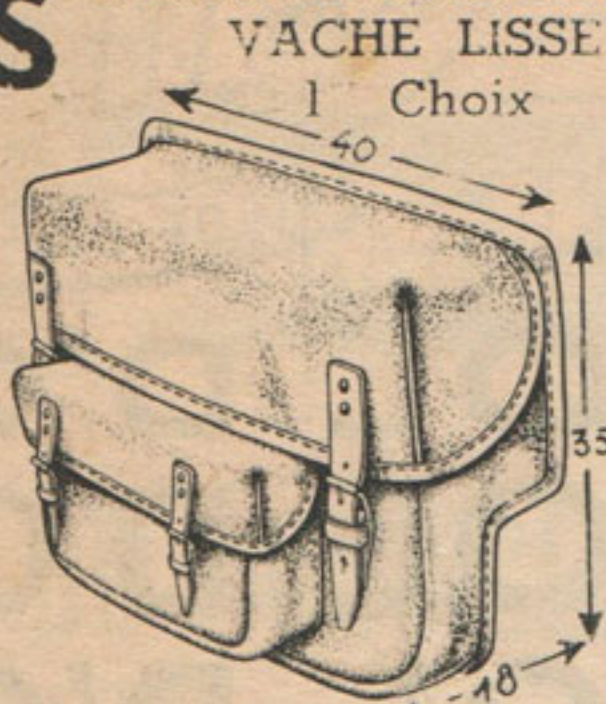
PIECES DETACHEES

SACOCHE

POUR
MOTOS — SCOOTERS
Entièrement bordées
renforcées

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

Motards et Crossmen
adoptez la ceinture
spéciale



BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13° - POR. 52-26

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE - B.S.A. - TERROT - PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-
lage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embiellage - Réalésage - Chemisage
Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE CHROMAGE POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE - PARIS-18

ORNano 34-08

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Atelier spécialisé pour motos allemandes

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Pédalez sans effort vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^e)

Départ. Motocycles Adaptables toutes Marques

S.I.G.A.M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, rue Rivay - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. : PER. 33-13

SES EMBIELLAGES
Spécialité de D.K.W.
et ZUNDAPP

GALETS
MANNETONS

REALÉSAGES

SES PISTONS
SUPER-SILI

Toutes marq. Françaises
et Etrangères

SEGMENTS - AXES

SCOOTERS

BERNARDET

ESSAIS

CREDIT



IMPERIAL GARAGE

M^e Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

TOUS LES MODELES EN

MOTOBECANE — GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI — MONET-GOYON — AUTOMOTO

sont disponibles chez
50, Av. Edouard-Vaillant
Métro : Pte de St-Cloud

marcel perrin

Recordman du Monde
BOULOGNE (Seine)
MOL. 20-61

Agence des marques étrangères : TRIUMPH — VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — HOREX
et des Scooters BERNARDET — LAMBRETTA — MOTOBECANE — TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

NE TARDEZ PAS A PRENDRE LIVRAISON

aux Ets BONNET

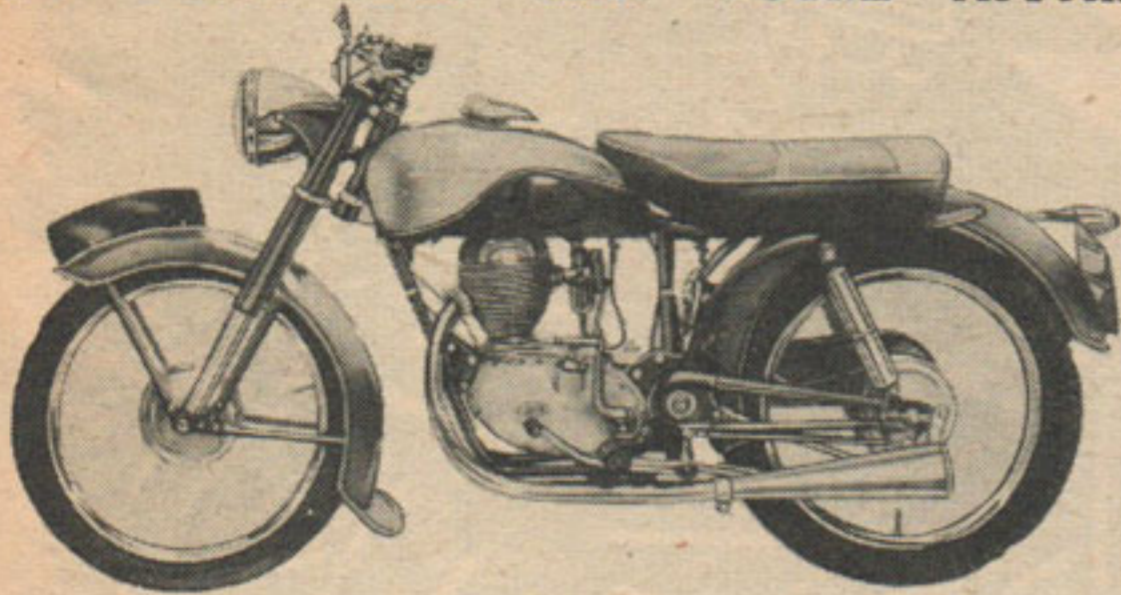
30, avenue du Général Leclerc - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 15-46

MAISON FERMÉE DU 18 AU 25 AOUT SEULEMENT

D'UNE DE CES BELLES MOTOS FRANÇAISES

QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE



175 GUILLER Sport

rapides, économiques, robustes,
les GIMA, GUILLER, ALCYON, MALTERRE
sont équipées du fameux moteur A.M.C.

...inusable et sûr !

LIVRAISONS RAPIDES — CREDIT 12 MOIS

Renseign. : 30 frs timbres - Documentation : 50 frs.

Directeur-Gérant : N. ANGELI

FRANTZ

classé en 1952

CROSS
NATIONAUX

1^{er} à MEAUX
1^{er} à PITHIVIERS
2^e à DIJON
1^{er} à TOURS
1^{er} à ORLEANS



CROSS
INTERNATIONAUX

1^{er} à ARGENTEUIL
1^{er} à MONTREUIL
1^{er} à MAUBEUGE
2^e à LYON
2^e à ROUEN

N'UTILISE POUR SA MOTO

QUE

LES HUILES chantecler

*Volants
Magnétiques*

SAFI vainqueurs
en 175 cmc.

BOL D'OR
- 1951 -

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour VéloMOTEURS et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE
Pour les différents types SAFI
dans les délais les plus réduits

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

**Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles**
21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

BOBINE SPECIALE MOTO

TOUT COMPTE FAIT, LE **GALLETTO**

NE COÛTE QUE 15 % de plus
à L'ACHAT qu'une moto courante
de cylindrée égale.

Ets BONNET 80, av. Général Leclerc
BILLANCOURT
Tél. : MOL. 15-46

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

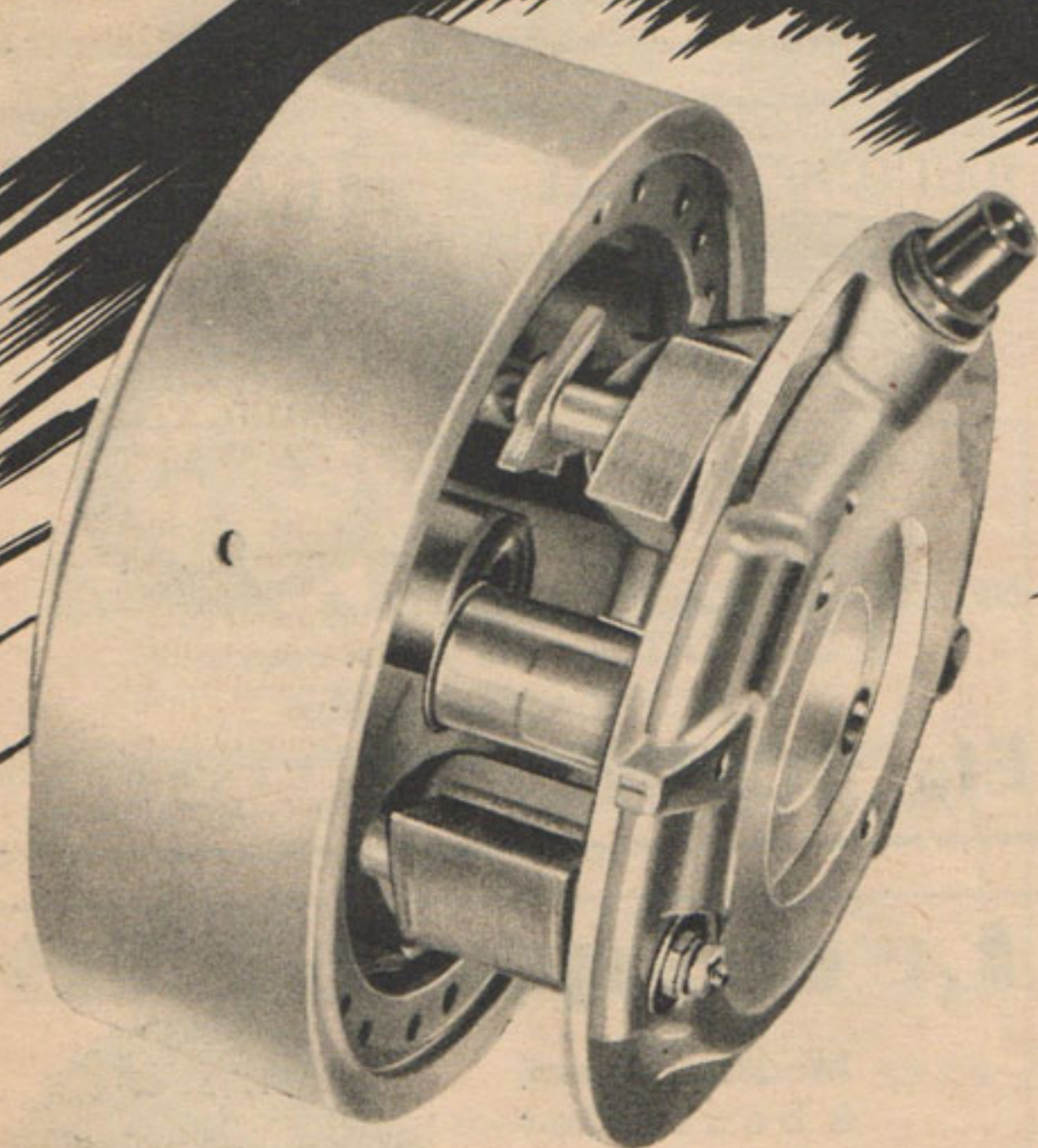
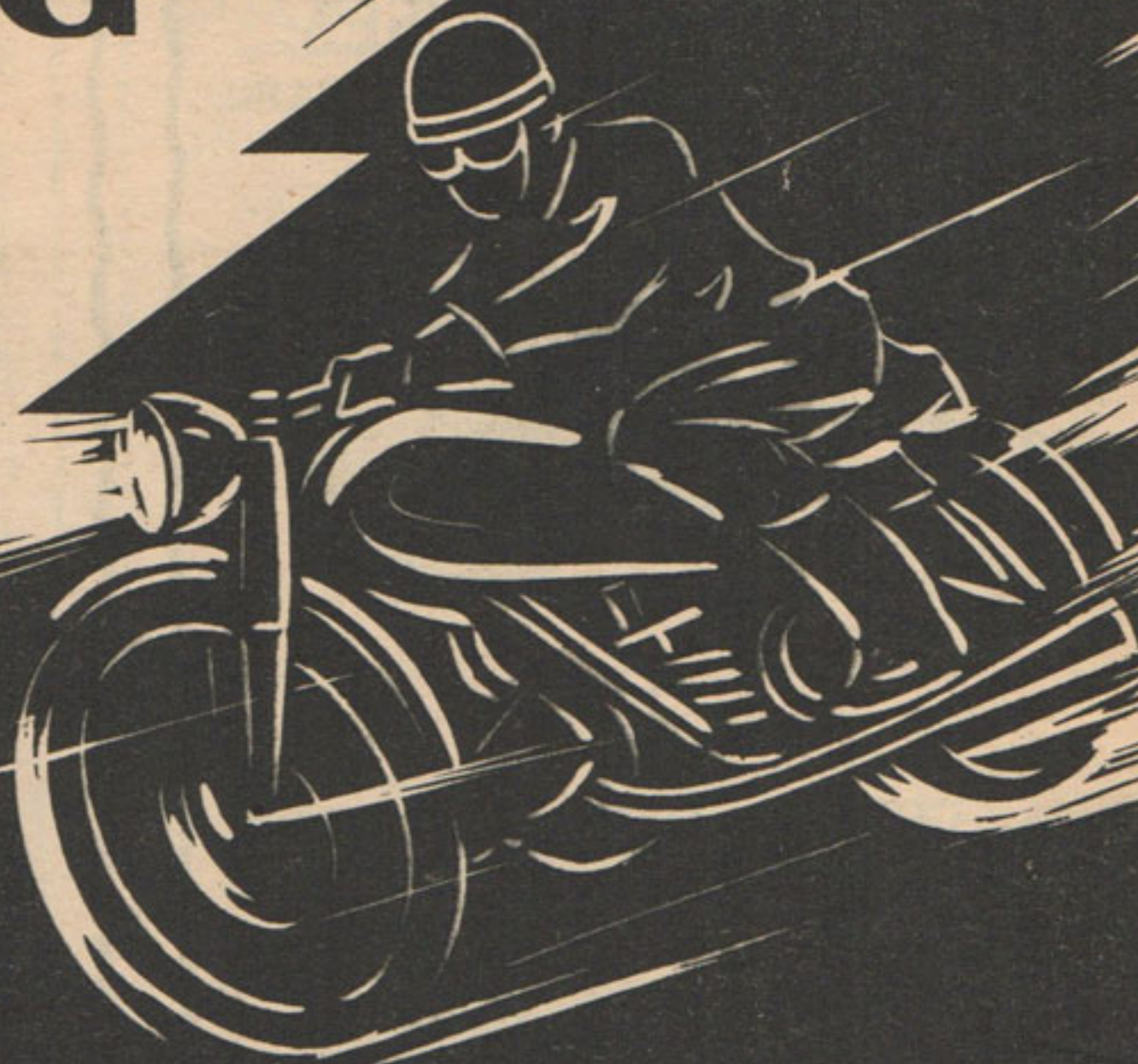


Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38

A tous Moteurs de Qualité VOLANTS **ABG**

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



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

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

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

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



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto

La revue
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

Le Numéro : 30 francs

	France	Etranger
ABONNEMENTS : 24 N°s	540 fr.	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°.
 - 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 30 f. timbr. av. la dern bande rectif.
- REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ QU'ON NOUS EN PRESERVE !

Une carte de cycliste et la qualification de « cycliste accompli », voilà la « récompense » que décerne la direction de la police routière de la ville de Celle (Allemagne) aux gens qui ont suivi le cours spécial institué par la police locale et qui ont réussi à avoir au moins 75 pour cent des points à l'examen pratique clôturant cet enseignement. Celui qui a suivi ce cours avec succès peut en outre monter sur son vélo un petit écusson aux armes de la ville avec l'inscription : « Je roule correctement ». Quant à la limite d'âge (inférieure) requise, elle est de 12 ans.

◆ BENEFICES CHEZ TERROT

La firme dijonnaise a tenu une assemblée en juin dernier, qui a approuvé les comptes de l'exercice 51 se soldant par un bénéfice de 172 millions.

Le chiffre d'affaires réalisé en 1951 marque une forte augmentation par rapport à celui de l'année précédente.

C'est ainsi que les ventes de motocyclettes marquent un accroissement de 40 %.

En outre, le chiffre d'affaires des 5 premiers mois de 1952 est supérieur de 500 millions sur celui de la même période l'année précédente.

Le conseil a été autorisé à augmenter le capital de 262.500.000 francs.

◆ MOUVEMENT PERPETUEL

A la dernière réunion des Ingénieurs de l'Automobile, tenue à Atlantic City, fut annoncée la découverte d'un nouveau carburant.

Chercheurs américains et européens travaillent actuellement sur un moteur à piston, mais... à vapeur.

Un composé liquide chimique dont la valeur d'expansion est bien supérieure à celle de la vapeur d'eau, serait envoyé dans les têtes de cylindres, après avoir été porté à ébullition et transformé en vapeur.

Des cylindres, cette vapeur reviendrait se condenser dans un radiateur, et retournerait au réservoir. En somme, ce serait un mouvement perpétuel, s'il n'y avait le combustible nécessaire pour faire bouillir notre liquide.

La Prévention routière

LA Prévention routière a été créée en 1949 pour « l'étude et la mise en œuvre de toutes mesures propres à diminuer le nombre des accidents, à réduire leur gravité, à aider les automobilistes et, d'une façon générale, à faciliter par tous les moyens la circulation routière ».

Devant le développement de la circulation routière, qui est passée de 510.000 véhicules à moteur en 1922 à 3.900.000 en 1952, on a pensé avec raison qu'il serait plus efficace d'exploiter en commun les initiatives diverses émanant des Associations portant intérêt à ce problème, chaque groupement conservant naturellement son domaine d'activité propre.

Depuis 3 ans, c'est un programme très vaste qui a été étudié, entrepris et en partie réalisé par la Prévention Routière.

Quatre comités se répartissent la tâche :

1. Le Comité de la Route, qui contrôle l'action des patrouilles motocyclistes circulant dans les régions parisienne et lyonnaise et qui étudie, en accord avec la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France la construction d'un certain nombre de centres de contrôle des organes de sécurité des véhicules (freins, projecteurs, etc...).

2. Le Comité d'Education et Propagande chargé de toutes les tâches d'information, cette information étant comprise dans un sens large et englobant l'éducation des usagers.

3. Le Comité des Véhicules Industriels qui étudie l'application de la psychotechnie à certains conducteurs de véhicules lourds.

4. Le Comité des Postes de secours qui, en étroite liaison avec l'Union Nationale des Associations de Tourisme, veille à l'entretien des postes de secours jalonnant nos routes et s'efforce d'en créer de nouveaux. L'importance de ces postes de secours est énorme et leur nombre est encore insuffisant pour la quantité de véhicules en circulation. En 1951, ils sont intervenus pour secourir 2.000 blessés de la route.

Le champ d'action de la Prévention Routière, comme on le voit d'après ce rapide aperçu, est donc immense et d'intérêt national. Il tend à sauver des vies humaines. Son aspect social ne doit laisser aucune bonne volonté indifférente.

◆ SUISSE-INDES

Les raids sont, plus que jamais, à la mode.

Chaque semaine apporte sa traversée d'un continent, son tour du monde, etc... avec des cylindrées sans cesse décroissantes.

C'est ainsi que nous apprenons que deux suisses, sur des cyclomoteurs Cucciolo, ont rallié la Suisse aux Indes en passant par l'Italie, la Grèce, la Turquie, l'Iran, le Bélouchistan et les Indes.

◆ TOURISME EN ESPAGNE

Le régime de la distribution de l'essence aux touristes en Espagne, selon lequel ce dernier achetait son carburant avec des tickets d'essence, vient d'être supprimé. Les touristes devront donc s'approvisionner aux pompes et payer le litre d'essence au prix de 6,50 pesetas sans l'économie de 1,50 pesetas permise par l'ancien système de tickets.

◆ MODIFICATIONS CHEZ WATSONIAN

A la suite du bris de la fusée de roue du sidecar Watsonian d'Eric Oliver, au grand Prix d'Allemagne, (bris qui lui coûta la première place), la célèbre marque de side-cars anglaise va modifier son système de montage de roue, non seulement pour ses attelages compétition, mais encore pour ses attelages tourisme.

Et certains constructeurs csent prétendre que la compétition n'est pas le banc d'essai de votre future machine personnelle !

◆ BAISSÉ !

Afin d'aider le gouvernement dans sa lutte contre l'inflation, le syndicat des fabricants d'équipements et de pièces pour automobiles, motocycles et avions, a décidé de pratiquer une diminution de prix sur les productions suivantes :

Avertisseurs 5 à 10 %. Câbles électriques 5 à 6 %. Chemises et cylindres de moteurs 5 %. Pistons 5 à 12 %. Outillage 2,5 à 5 %. Segments 10 à 15 %.



Bernard, au terme de son arrivée ne cache pas sa joie. A sa droite : Deyris.

◆ **PARIS-BIARRITZ**

Il y avait bien longtemps que Bernard n'avait pas fait parler de lui, aussi décida-t-il d'accomplir une nouvelle performance, contrôlée officiellement, sur le trajet Paris-Biarritz.

Parti jeudi 24 à 0 h. sur sa machine personnelle de faible cylindrée, Bernard traversait successivement Chartres, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et arrivait à Biarritz avant midi où l'attendait M. Arostéguy et ses amis du Vespa-Club, ainsi que M. Deyris, motociste à Biarritz.

Le retour devait s'effectuer par le même itinéraire, et les 1.500 kms de l'aller et retour furent accomplis en 23 h. 50, soit à la moyenne de 62 kmh.

« Ce fut une vraie promenade, nous confia Bernard à son arrivée, bien que la moyenne réelle soit quelque peu supérieure au chiffre indiqué, mais chut, pas un mot !... »

Les 60 kmh. à ne pas dépasser sont nettement insuffisants, la Fédération devrait autoriser 70 kmh. au moins.

Même à cette vitesse je m'amuserai sur un tel parcours ».

Sachant l'importance qu'attache Bernard au graissage de son deux temps, nous lui avons demandé quelle huile il employait.

« De la Motul, car ce lubrifiant est le meilleur que j'ai trouvé. J'adopte exclusivement « Motul Mix Courses », après avoir fait de nombreux essais sur piste et sur route, contrôlés par des personnalités compétentes ».

◆ **A PROPOS DU NOUVEAU CARBURATEUR S.U.**

On sait que les dernières Triumph sont maintenant équipées d'office de carburateurs SU, conçus spécialement pour être utilisés sur des moteurs de motos, mais ressemblant toutefois à ceux montés sur les automobiles. Tout récemment on a voulu chez Triumph faire un test d'économie avec une Thunderbird équipée d'un tel carburateur modèle standard mais muni d'un nouveau type d'aiguille. Les résultats ont été remarquables : à 50 kmh., la consommation n'a été que de 1,39 litres d'essence aux 100 kms. Ce carburateur expérimental est en partie l'œuvre du directeur de Triumph, Edward Turner qui faisait lui-même office d'essayeur. Il n'affecte en rien les performances de la machine, la faible consommation enregistrée étant simplement le fait d'une faible ouverture des gaz. Les essais continuent.

◆ **ON DEMANDE DES PILOTES !**

Les équipes officielles, et plus particulièrement les britanniques, semblent à la recherche de nouvelles étoiles.

Les vides occasionnés entre autres par le G. P. d'Allemagne, nous ont fait voir de nombreux privés sur des machines d'usine qui leur sont remises en dernière minute, et sans engagement ferme, leur rôle semblant se borner simplement à celui de « bouche-trou ».

C'est ainsi que nous avons vu Lawton sur Norton d'usine, et Goffin possesseur d'un moteur 350 de Manx officielle. L' Australien Ring sur 350 AJS « work », et Robin Sherry sur une « Porcupine ».

Quant à Fritz Klager, il a été vu sur une Gilera 4.

◆ **NOUVEAU TYPE DE MAGNETO CHEZ LUCAS**

La firme anglaise Lucas spécialisée dans la fabrication d'appareillage électrique pour les divers types de véhicules routiers, vient de sortir un nouveau modèle de magnéto de course qui existe aussi bien dans la version pour monocylindre que pour bicylindre. Le rotor porte l'aimant fabriqué en alliage japonais qui, dans les pays européens commence à être utilisé sous l'appellation « Aluico » (Aluminium-Nickel-cobalt) et possède des propriétés magnétiques d'un degré extraordinaire. Du fait que les enroulements de bobines restent immobiles autour du rotor, bague et collecteur deviennent inutiles. Une conséquence non moins intéressante, c'est que l'isolement de l'enroulement secondaire de la bobine devient beaucoup moins problématique. Le réglage de l'avance se fait à la main et le rupteur est calculé pour travailler librement jusqu'à une fréquence de 6.000 battements à la minute (ce qui correspond à un régime de 12.000 t.-m.). La différence essentielle que présente la magnéto pour bicylindre réside dans la présence de pôles de rotor symétriques et d'un distributeur. De grandes précautions ont été prises pour protéger cet appareil de l'humidité. Bien que par ses dimensions il paraisse plus gros que la normale — en raison du bobinage fixe — il n'est pas plus lourd que l'ancien type de magnéto. Sa livraison ne peut jusqu'à présent être consentie qu'aux usines. Rappelons qu'en Allemagne, un type analogue de magnéto à bobinages fixes est fabriqué depuis fort longtemps et que son usage n'est pas réservé aux seuls coureurs.

Echos de la SEMAINE

◆ **EN RAISON DES VACANCES**

Moto-Revue ne paraîtra pas le 15 août. Mais que nos lecteurs se rassurent, le mois d'août étant chargé en samedis, ils auront quand même droit à quatre exemplaires de Moto-Revue, et resteront au courant de l'activité motocycliste.

◆ **POUR LES RECORDS DU MONDE**

Un anglais, M. Bolton, a réalisé un 3 roues d'une ligne peu classique. Carrosserie extra plate, pilote complètement allongé. Deux roues directrices à l'avant, roue arrière motrice.

La puissance est fournie par un Jap 1.000 cmc. accouplé à une boîte B.S.A. 4 vitesses.

Le profil de ce 3 roues rappelant un peu le profil d'une aile d'avion, le moteur situé à l'arrière, créait une proéminence qu'il a fallu caréner.

◆ **LE « SEGRAVE TROPHY » ATTRIBUE A DUKE**

Ce trophée attribué à Duke est un hommage rendu à ses qualités exceptionnelles de pilote.

Délivré aux meilleurs champions des sports mécaniques, il fut fort rarement attribué à un motocycliste, et au palmarès, ce sont des noms comme John Cobb ou Mac Campbell, recordmen du monde en automobile, que l'on retrouve le plus fréquemment.

◆ **LA 125 E.M.C.**

Les usines anglaises E.M.C. avaient l'intention d'engager leurs machines montées avec des moteurs Puch de 125 cmc. au Grand Prix d'Allemagne et de l'Ulster. Si l'on ne peut guère compter tenir tête aux rapides « double-arbres » de M.V., Mondial, Morini et N.S.U., on espère bien dépasser les 2 temps de M.V., Eysink et Montesa. La moyenne réalisée au T.T. qui a été de 102 kmh. et celle du tour, réalisée par Hcgans (départ arrêté) qui a atteint 100 kmh. (mais qui par la suite fut handicapé par des ennuis de bougie dus à un graissage surabondant) laissent augurer de façon favorable des chances de succès possibles dans les épreuves à venir.

◆ **UN NOUVEAU VADE-MECUM**

Tous les motocyclistes connaissent notre *Vade-mecum du Motocycliste*, dont nous sommes heureux d'enregistrer la 20^e édition... et le 200^e mille !...

Cette nouvelle édition dépasse tout ce que nous avons fait jusqu'alors, et se présente comme suit : volume de 370 pages. Couverture cartonnée, dos toilé, 175 pages d'illustrations !...

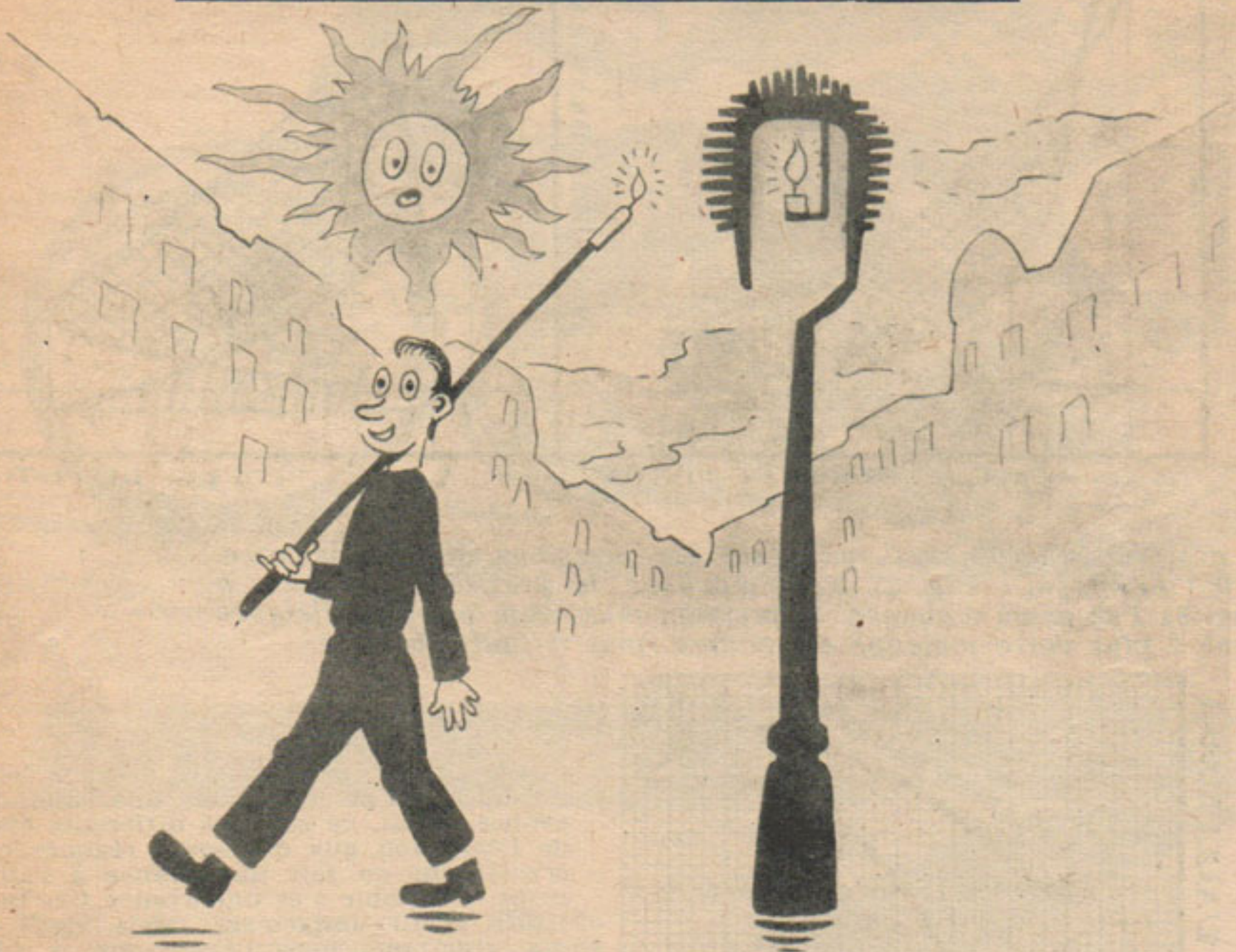
Le *Vade-mecum* vous est indispensable. Grâce à lui vous connaîtrez tous les principes de fonctionnement de votre machine, mécaniques ou électriques.

En outre, ses 80 pages consacrées à l'entretien, dépannage, réparation, etc... vous tireront d'embarras. Sa réalisation soignée et robuste vous permettra de le glisser dans vos sacoches sans crainte de le voir se détériorer. Prix à nos bureaux : 750 frs. Franco par poste (paquet recommandé) 850 frs.



UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

QU'EST-CE QUE



tention de conduire, en prévision d'un assez long voyage « pleins gaz », il est indiqué de donner un peu plus d'avance que dans le cas d'une circulation urbaine.

Trop d'avance à l'allumage (voir diagramme 2) donne la pression maximum avant que le piston n'ait atteint le point mort haut, ce qui entraîne une violente poussée qui tend à repousser le piston, alors qu'il est dans sa course ascendante, poussée que doit vaincre le volant. Ceci se caractérise depuis un simple cliquetis jusqu'aux cognements, avec des retours de kick lors de la mise en marche du moteur. Il est évident que l'embellage et les roulements du vilebrequin en souffriront. De toute façon, trop d'avance constitue une diminution du travail obtenu lors de chaque cycle moteur, donc du rendement. De plus, le moteur chauffe anormalement.

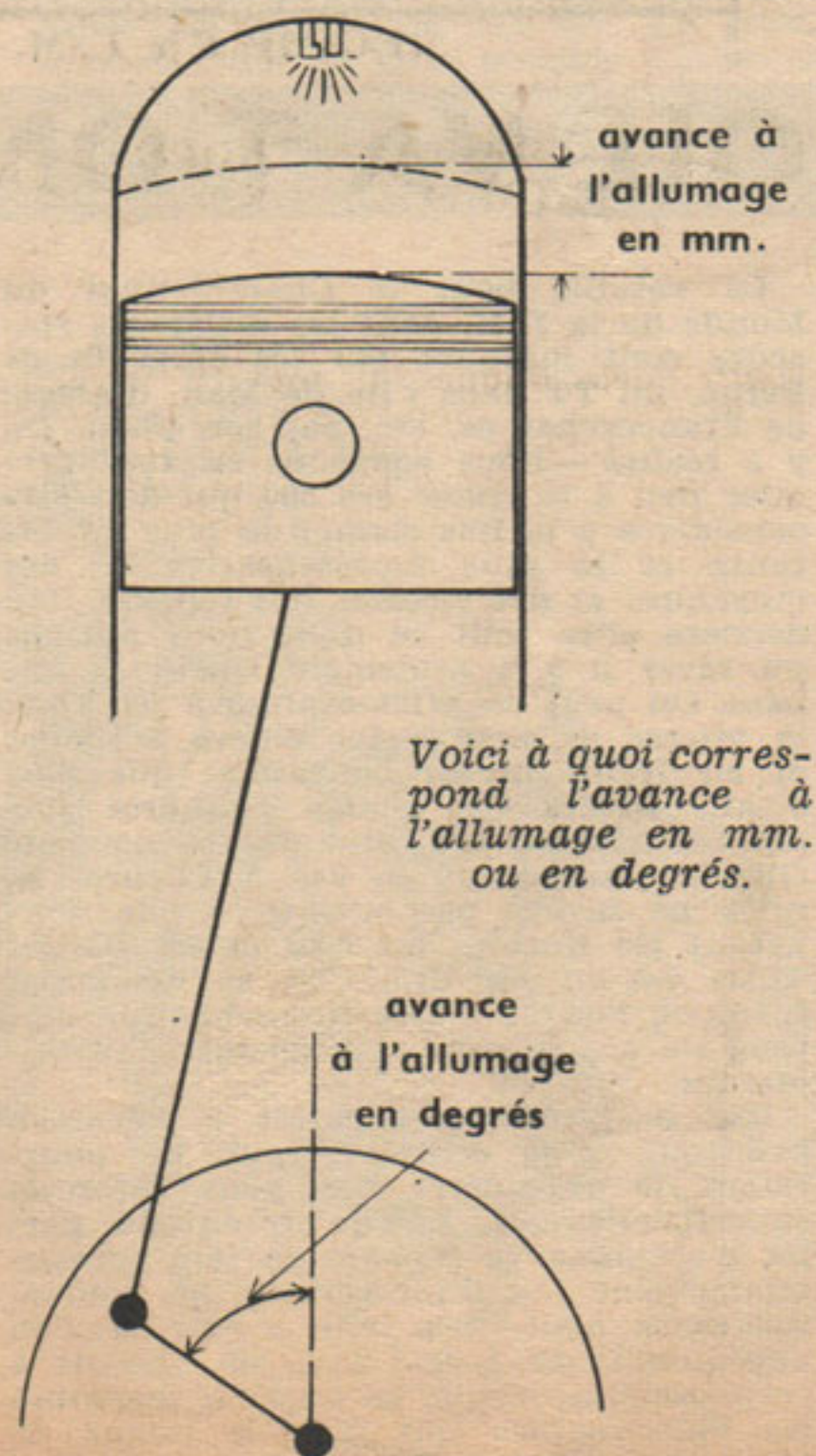
Un allumage trop tardif non seulement entraîne une baisse de puissance, mais encore d'autres dommages. La combustion complète ayant lieu quand le piston a dépassé le PMH, on aura d'abord une chute de pression, bien visible sur le diagramme 3. De plus, l'inflammation se produisant dans des gaz moins comprimés, mettra encore un temps plus long pour s'accomplir ; la pression maximum se produisant dans une chambre d'explosion plus grande sera donc nettement plus faible que dans le cas d'une avance bien réglée et la baisse de puissance qui en résulte est d'importance. La pression diminuée empêche même, bien souvent, la combustion complète de l'émulsion ; d'où perte de carburant. Echauffement important du moteur qui, dans un 4 temps, risque d'entraîner des dommages pour la soupape d'échappement, celle-ci s'ouvrant alors que les gaz peuvent être

L'AVANCE A L'ALLUMAGE

En principe, le problème de l'allumage est fort simple. A un moment donné de la course du piston, on produit entre les électrodes de la bougie une étincelle chargée d'enflammer l'émulsion. Mais immédiatement surgit une quantité de questions, dont l'explication théorique n'est pas encore bien au point à ce jour. Aussi nous limiterons à la question : à quel moment doit se produire l'étincelle.

Les gaz comprimés mettent un certain temps (de 1/1500 à 1/500 de seconde), après la production de l'étincelle, avant d'être complètement enflammés. Durant cette période d'inflammation, la pression de ces gaz s'accroît encore brusquement et atteint sa valeur maximum quand toute l'émulsion est enflammée. Afin d'utiliser au mieux cette pression maximum et de la transformer dans les meilleures conditions, par l'intermédiaire du piston, en travail utile, il faut se servir de la course descendante du piston (le temps moteur). Cela signifie donc que cette pression maximum doit être obtenue au point mort haut (PMH) juste au moment où le piston commence à descendre. En raison du temps mis pour l'inflammation des gaz, il faudra donc que l'étincelle se produise avant le P.M.H., quand le piston, grâce au volant, est encore dans sa course ascendante. C'est ce que l'on nomme « avance à l'allumage ».

Mais cette avance à l'allumage ne doit pas, en réalité, être constante. En effet, quand le moteur tourne plus vite, la vitesse du piston est plus grande ; mais comme la durée d'inflammation complète des gaz reste sensiblement la même, il faut donc que l'étincelle se produise plus bas avant le PMH. En estimant par exemple à 1/500 de seconde le temps nécessaire à la combustion totale de l'émulsion, il faudrait 18° d'avance à 1.500 t.-m., 36° à 3.000 (nous verrons plus loin pourquoi en réalité cette proportionnalité n'est pas exacte). Ceci explique pourquoi sur les très nombreuses machines deux temps munies d'une avance fixe, il est intéressant de modifier le calage de l'avance suivant la manière dont on a l'in-



encre en combustion ; dans ces conditions des flammes chaudes lèchent la soupape et son siège.

Un juste réglage de l'avance à l'allumage est donc de première importance. Mais il ne faudrait pas croire que ce réglage doit être le même pour tous les moteurs. En effet la durée totale d'inflammation des gaz peut varier entre 1/500 de seconde et 1/1500 de seconde, ceci pouvant être dû à divers facteurs.

a) La cylindrée. Plus celle-ci sera grande, plus il y aura une grande masse gazeuse à enflammer, nécessitant un temps plus long.

b) Forme de la chambre d'explosion et turbulence des gaz, cette dernière favorisant la combustion plus rapide des gaz.

c) La qualité du carburant, un super contenant du benzol (qui brûle plus lentement), nécessitant une avance légèrement plus grande.

d) Le réglage de la carburation joue un très grand rôle. Un moteur réglé pauvre sera extrêmement sensible à l'avance et celui qui voudra faire un réglage économique de son carburateur devra augmenter son avance. De même, mais dans une moindre mesure, si l'on veut au mieux profiter d'un mélange riche, accroître légèrement l'avance.

e) l'influence du taux de compression sur la rapidité d'inflammation des gaz va de soi ; dans un moteur plus comprimé, les molécules de carburant sont plus rapprochées les unes des autres, l'agitation moléculaire est plus grande, la flamme se propage plus vite. Donc plus le taux de compression est élevé, moins il nécessite d'avance à l'allumage.

f) Le régime, point sur lequel nous nous sommes déjà étendus. Ajoutons que quiconque voudra gonfler son moteur, donc le faire tourner plus vite, devra aussi prévoir la possibilité d'accroître son

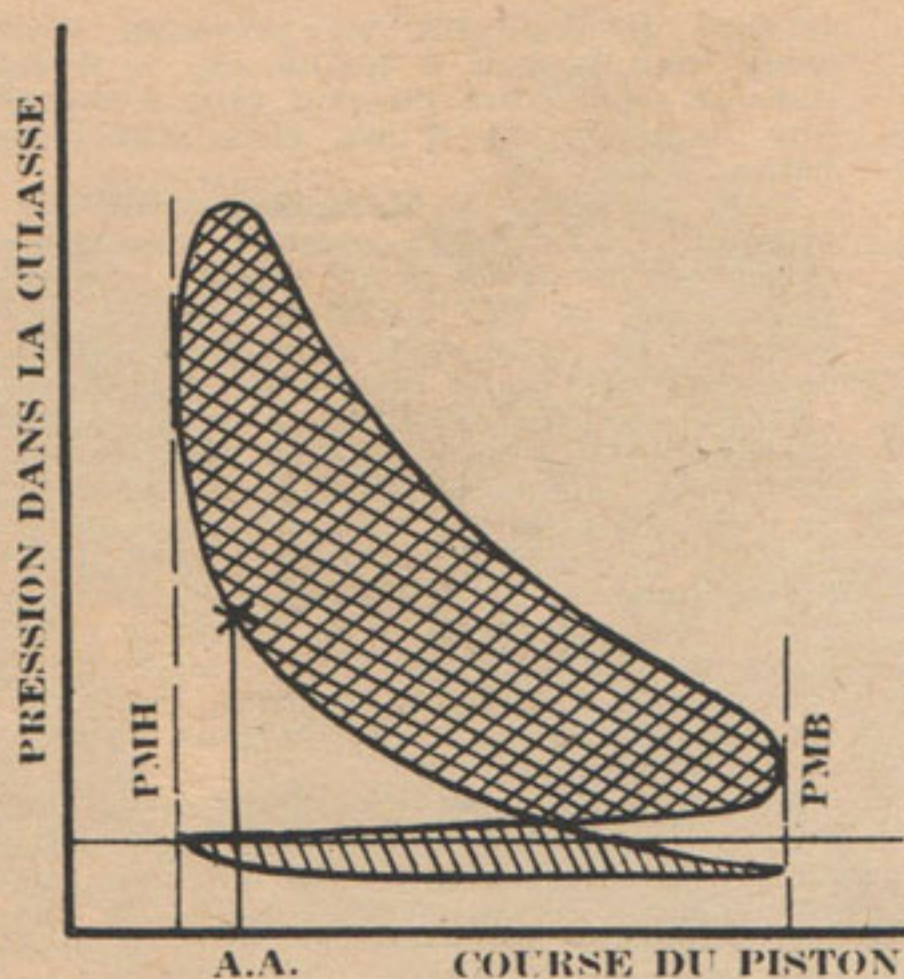


Fig. 1

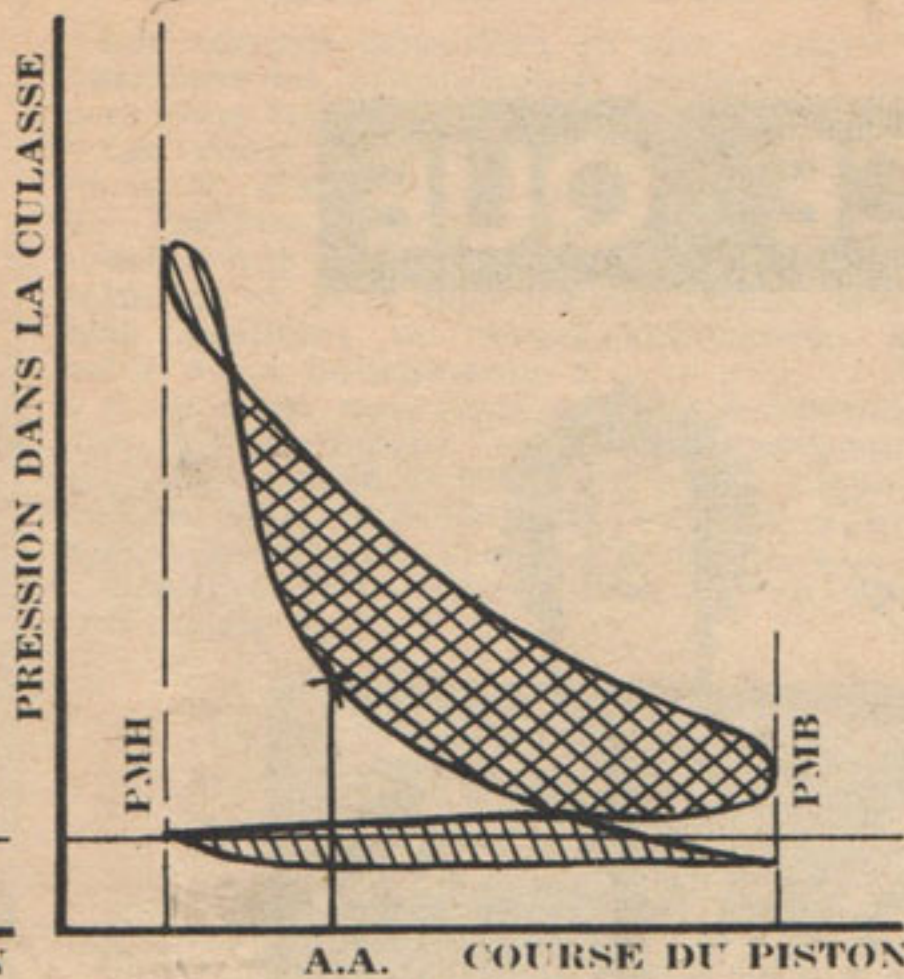


Fig. 2

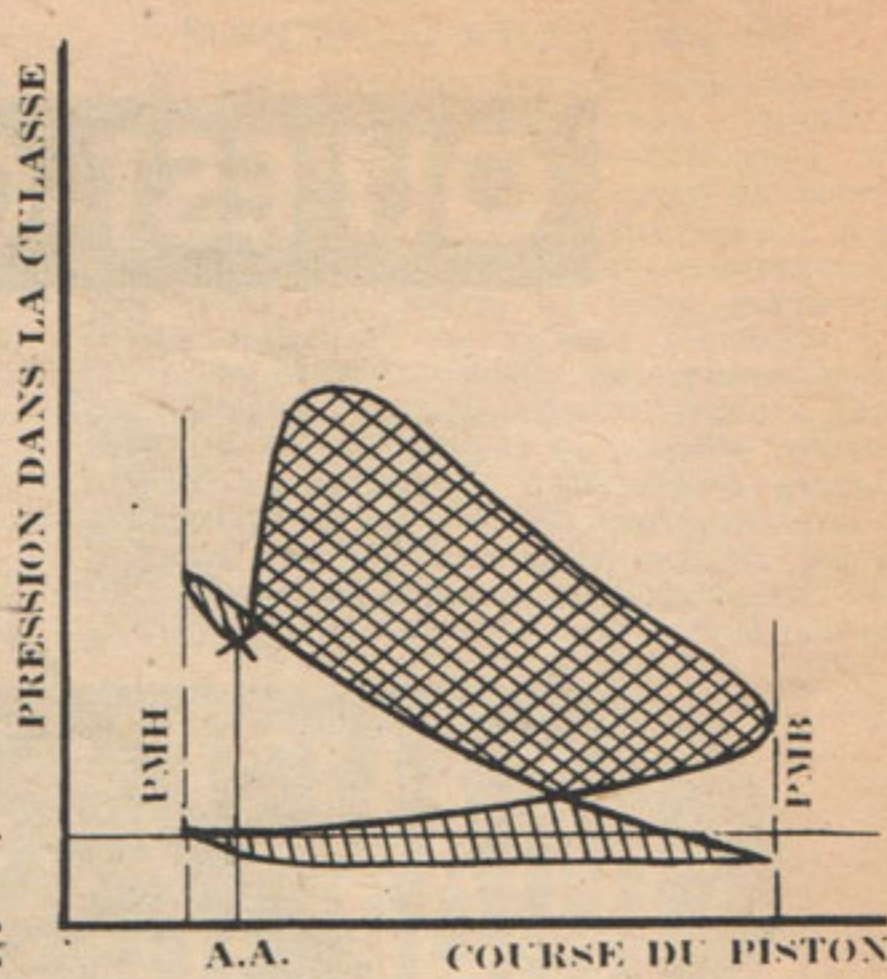


Fig. 3

Ci-dessus, de gauche à droite : diagrammes indiquant les pressions dans la culasse. (fig. 1) Avance correcte à l'allumage. - (fig. 2) Trop d'avance, la pression maximum a lieu avant le P.M.H. - (fig. 3) Pas assez d'avance, la pression maximum est trop éloignée du P.M.H. Ci-dessous : plus votre mélange est pauvre, plus il faut d'avance.

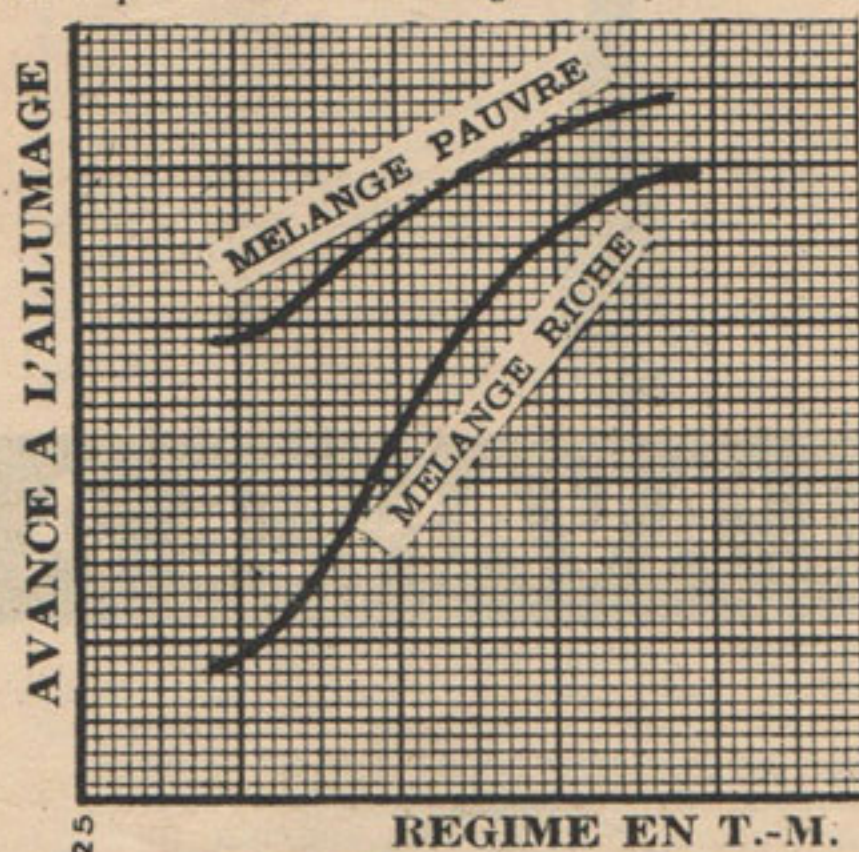
avance. Jusqu'ici, tous les facteurs que nous avons envisagés sont fixes, invariables, quelle que soit la vitesse à laquelle roule la moto. Avec le régime, il n'en est pas de même : aussi faut-il prévoir, tout du moins sur les 4 temps, la possibilité de modifier l'avance. Ceci se faisait par une manette au guidon ; mais de plus en plus, afin de mieux doser l'avance en fonction du régime, l'avance automatique est aujourd'hui adoptée.

Il n'est que d'entendre le nombre de moteurs (voitures comme motos) cliquant sur une grande route, ou détonant en côte pour se rendre compte que la plupart des conducteurs ne savent pas doser leur avance, ne mettant plein retard que pour le départ, puis ensuite gardant une même position de la manette, quel que soit le régime.

Il est à noter que l'avance à l'allumage n'est pas, en réalité, proportionnelle au régime. En effet, à un régime plus élevé, la compression plus rapide des gaz ne permet pas à ceux-ci d'échanger des calories avec l'air ambiant (par l'intermédiaire des parois du cylindre et de la culasse) ; elle les maintient donc à une température plus élevée, ce qui accroît la vitesse de combustion des gaz, donc diminue le temps nécessaire à cette combustion : à partir d'un certain régime, ce sera donc la compression rapide des gaz qui constituera d'elle-même une certaine avance « variable ». On trouvera ainsi, pour une bicyclette 500 cmc. à avance automatique, les avances suivantes en degrés en fonction du régime :

- 2 à 6° plein retard ;
- 10° à 1.200 t.-m. ;
- 35° à 2.300 t.-m. ;
- et 40 à 42° d'avance maximum

Si l'avance doit varier avec le régime, on pourrait alors s'étonner de ce que la presque totalité des moteurs 2 temps ont une avance fixe. Il n'y a pas seulement là une question d'économie. Après chaque temps moteur, il reste dans le cylindre un peu de gaz brûlés qui viennent appauvrir le mélange de gaz frais arrivant par les transferts. Plus le moteur tournera lentement, plus grande sera cette quantité de gaz brûlés, plus pauvre sera le mélange, nécessitant, ainsi que nous l'avons vu, une bonne avance à l'allumage, puisque brûlant lentement. Par contre, aux régimes élevés, le réchauffage des gaz frais (par la température assez élevée du carter, par la compression rapide, et par les gaz brûlés très chauds qui n'ont guère eu le temps de céder leurs calories aux parois du cy-



lindre et de la culasse), accélère leur combustion et nécessite une moindre avance. Ainsi, ce sont les différents états de l'émulsion aux différents régimes qui constituent en fait une avance à l'allumage « variable » et une avance fixe bien réglée suffit amplement. Mais, dans ce cas, ainsi que nous l'avons dit, il faut régler l'avance fixe suivant la manière de conduire et celui qui conduit « sport » devra en donner un peu plus que celui qui conduit « à la papa ».

Nous espérons, à la suite de ces quelques notes, que nos lecteurs s'intéresseront maintenant à un point, qui, bien que de toute première importance, est trop souvent ignoré. Dans un prochain article, nous aborderons la question : comment régler votre avance à l'allumage. J. B.

OU VA-T-ON S'ARRÊTER ?

La bataille pour le Championnat du Monde de la FIM, dont les différents épisodes sont marqués par les épreuves de Berne, du TT dans l'île de Man, d'Assen, de Francorchamps, etc. bat son plein. On y a réalisé — nous songeons en tout premier lieu à la classe des 500 qui doit être considérée à la fois comme la plus importante et la plus représentative — des moyennes et des vitesses qui laissent loin derrière elles tout ce dont nous aurions pu rêver il y a seulement quelques années. On peut en effet évaluer à 220 kmh. la vitesse de pointe des Gilera actuelles et en Italie on est convaincu que d'ici 3 ans toutes les quatre cylindres italiennes (Gilera, MV, et aussi la nouvelle Guzzi) atteindront le 240 à l'heure. Et nous ne savons pas encore ce que donneront les Norton, les AJS et les BMW ! Aussi est-on en droit de se demander jusqu'où l'on va élever finalement le plafond de ces vitesses véritablement surhumaines.

Car le problème apparaît à l'examen beaucoup plus complexe que ne pourraient le considérer des gens informés superficiellement. Lorsqu'on entend parler d'accident, la réponse se fait immanquablement : « C'est certain, les courses modernes sont trop vite ». Or si l'on approfondit tant soit peu, on aboutit à cette conclusion que ce sont les machines les plus rapides qui font le moins de victimes ; l'hécatombe de l'an passé qui

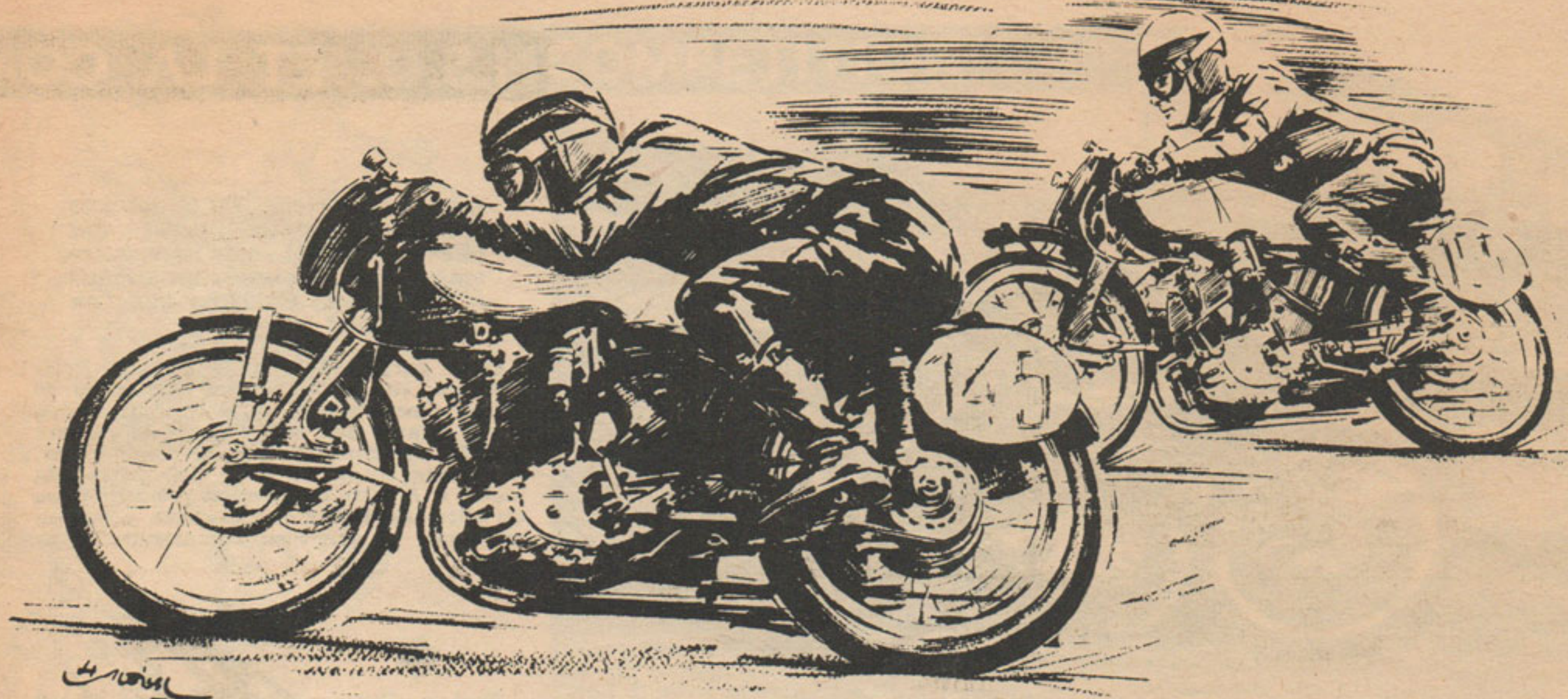
a décimé les coureurs italiens a sévi particulièrement dans les 125 et 250 cmc.

Nous avons parlé de cet aspect de la compétition avec maints coureurs et directeurs de courses, et il apparaît qu'on ne peut que rarement utiliser la vitesse de pointe de ces machines ultra-rapides. On explique par ailleurs la sécurité dont jouissent ces bolides par le fait que constructeurs aussi bien que pilotes manipulent ces engins avec des précautions extrêmes, comme s'il s'agissait d'un projectile : leur construction et leur conduite sont l'objet de soins constants. D'autre part, il ne peut faire de doute que la proportion de pilotes aptes à ces vitesses est de plus en plus réduite au point que certains ont pu prédire la disparition prochaine de la catégorie 500 cc.

Mais on peut en être sûr, les modifications de règlement seraient bientôt sans effet et si par exemple la FIM s'avisait en 1956 de classer les 350 comme la plus forte cylindrée admise, les moteurs correspondants atteindraient des puissances ne le cédant en rien à celles de nos 500 actuelles.

Lorsque nous songeons que certaine 125 des records a dépassé le 200 kmh., l'on se persuade bien vite que la seule limitation de cylindrée n'est pas la décision souhaitable. Quels doivent être les nouveaux règlements régissant la compétition ?

C'est une question que nous posons à nos lecteurs.



QUELQUES DETAILS SUR

On peut dire que la 125 NSU de course est actuellement la machine la plus rapide de sa catégorie en Allemagne. On l'a dénommée Rennfox parce qu'elle possède en propre les principales caractéristiques de la Fox de série, à savoir : cadre en tôle emboutie, même suspension à l'avant et à l'arrière, moteur à soupapes en tête.

Parlons plus spécialement du moteur ; ce qui frappe en tout premier lieu, ce sont les ailettes extrêmement serrées et nombreuses du cylindre comme de la culasse. Un examen superficiel pourrait même faire croire au profane que ce moteur possède une cylindrée au moins deux fois plus forte que celle qu'il a en réalité.

En ce qui concerne la distribution, elle est assurée par deux arbres à cames en tête. Le régime maximum de ce petit

monstre dépasse les 10.000 t.-m. et la puissance est voisine de 14,5 CV. La vitesse maxima qu'il est alors possible d'atteindre dépend beaucoup des rapports qu'on est amené à choisir en fonction des données et du caractère du circuit. Une démulti-

plication normale permet de monter à des vitesses de l'ordre de 150 kmh.

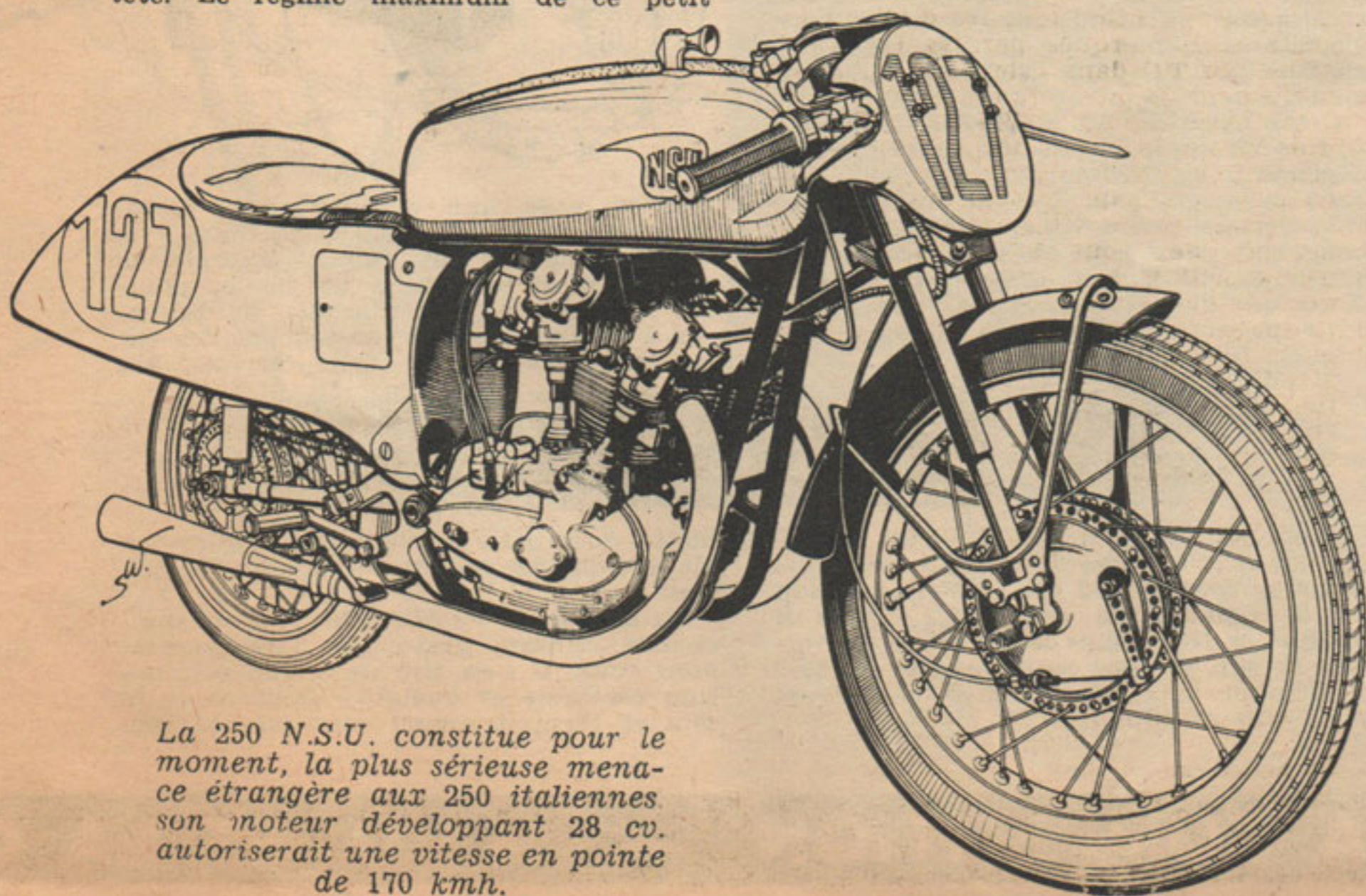
Comme bien des firmes étrangères (Mondial, Morini et M.V. Agusta) NSU n'utilise en catégorie 125 que des quatre temps (à l'exclusion de tout deux temps) car l'expérience a prouvé que sur un tel moteur les températures peuvent être beaucoup mieux « disciplinées ». Le rendement comme la vitesse maximum d'un quatre temps sont supérieurs et ceci bien que le deux temps de course paraisse, en raison du nombre d'explosions double, incroyablement rapide. Mais il s'agit là presque toujours d'une illusion d'acoustique. La NSU Rennfox pèse 90 kg. Le guidon est étroit, afin de diminuer autant que se peut la surface frontale. Il est fixé très bas sur la direction pour donner au pilote la faculté de s'effacer le plus possible. Car il faut bien se dire que de nos jours les CV ne suffisent plus à remporter la victoire : la course se gagne tout autant avec une bonne tenue de route, un faible poids, une résistance à l'air du pilote et de la machine étudiée méticuleusement.

Et maintenant passons au bicylindre de course.

C'est au cours des mois d'hiver 1951-1952 que la 250 de course fit son apparition. Sa première course, elle la fit sur le très rapide circuit de Hockenheim. Du point de vue de son évolution et comparée à d'autres racers du même type, la bicylindre NSU doit être considérée comme étant dans sa « toute première jeunesse ».

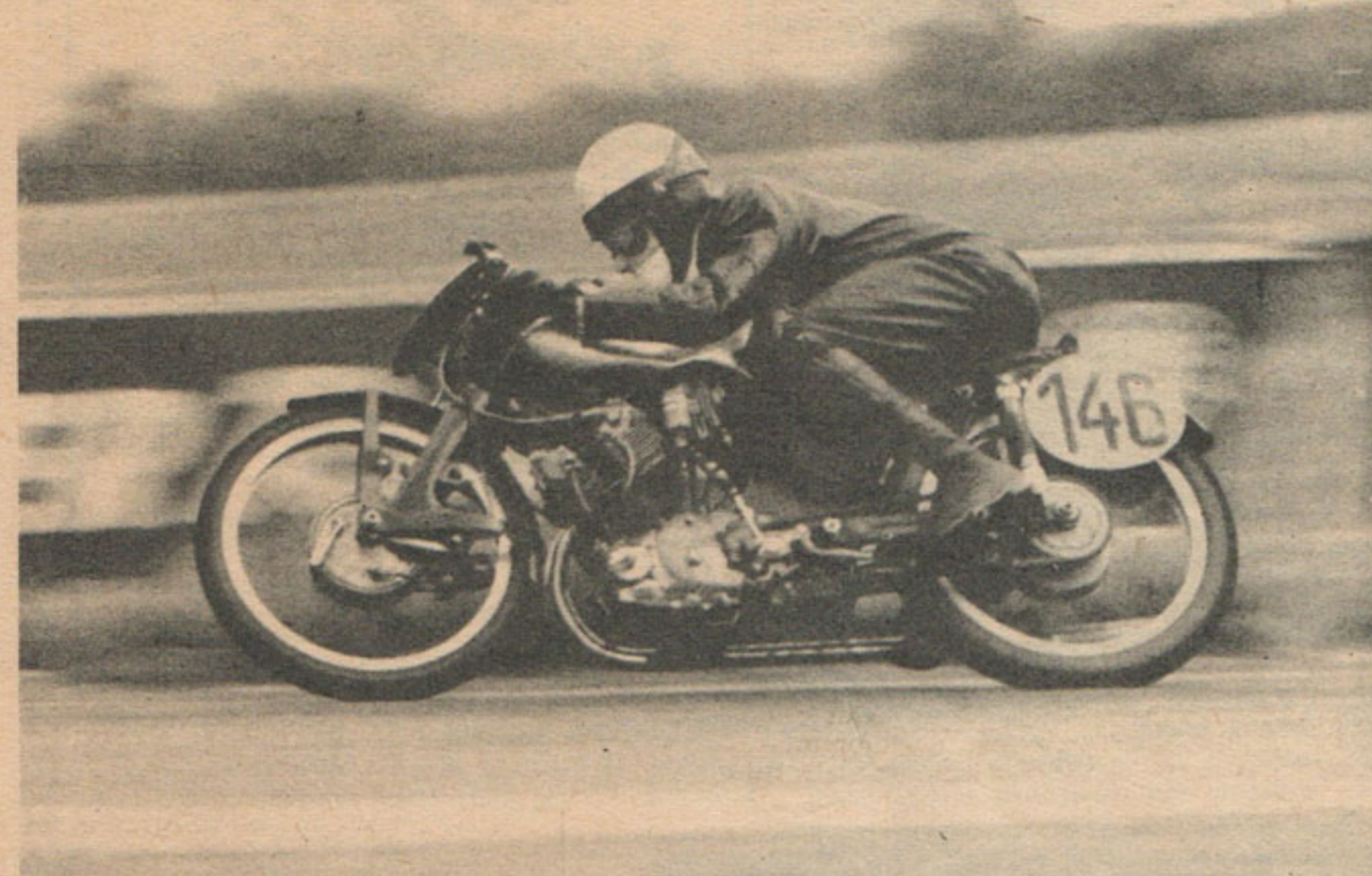
Puis les courses succèdent aux courses et à chacune d'elles, elle marque des points, devenant sans cesse plus rapide et aussi plus robuste. Hockenheim, première épreuve où elle fut engagée, se solda par un abandon à la suite d'une rupture de canalisation d'huile, à l'Elfe-

LES N.S.U. COMPETITION



La 250 N.S.U. constitue pour le moment, la plus sérieuse menace étrangère aux 250 italiennes. son moteur développant 28 cv. autoriserait une vitesse en pointe de 170 kmh.

N.S.U. ET LA COMPETITION — ET LA COMPETITION —



L'équipe officielle N.S.U. est une des plus internationales qui soient, puisqu'à côté des allemands, nous trouvons un anglais et un italien, Colombo que l'on voit ci-contre.

C'est par le style qu'il emballait littéralement son public et ses camarades de course disent de lui qu'il conduit « con cuore », avec son cœur. Après sa victoire en 125 au Nurburgring, il disait avoir, dans cette course « roulé 200 mètres de moins ». A cette déclaration produite dans un allemand haché et maladroit, personne au début ne put rien comprendre. Mais

brennen, elle talonnait le vainqueur et s'adjugeait la seconde place ; mais c'est à l'Avusrennen à Berlin, qu'elle devait enfin triompher, réalisant des temps records sans précédent.

Le moteur de cette 250 fait autour de 28 CV, puissance qui doit lui permettre de friser le 170 kmh. Précisons que le poids de la machine prête au départ est de 115 kgs.

Les soupapes de ce moteur pourvu, lui aussi, d'ailettes nombreuses et fort serrées et tournant à des régimes peu communs, sont commandées comme il se doit par des arbres à cames en tête. Chaque cylindre possède son carburateur

La plaque porte-numéro, forme en même temps un carénage supplémentaire du haut de la fourche. Le garde-boue avant très court, est maintenu en place par un double arceau.

propre. Un détail assez inattendu, c'est l'utilisation d'un allumage batterie alors que la magnéto semble être de règle sur n'importe quelle autre machine de compétition. Et pourquoi une telle originalité ? Pour la seule raison (nous dit l'usine) que les appareils nécessaires entrant dans un allumage batterie sont plus légers et que l'économie de poids, ainsi réalisée, n'est nullement négligeable.

Précisons également que les deux carburateurs sont suspendus par des manchons de caoutchouc afin d'éviter que les vibrations du moteur ne leur soient communiquées. Il paraît même qu'un observateur doué d'une vue exercée, les verrait osciller plus ou moins en course.

Le son d'échappement de la bicylindre NSU de course est profond et sourd. Il rappelle beaucoup celui de la fameuse machine des records à compresseur de 1950.

Tout comme la Rennfox, la bicylindre est petite, nous allons dire mignonne ! Avec ses roues de 18 elle semble à la fois très basse et très ramassée. Sur cette machine également, le guidon a été très abaissé pour pouvoir s'effacer suffisamment.

Cette machine est carénée à l'arrière ; il doit en résulter une diminution de la dépression et des tourbillons qui prennent naissance aux grandes vitesses. Que ce carénage procure un gain de vitesse important, voilà une question encore fort débattue. Par contre, il ne peut faire de doute que dans ces conditions la machine devienne nettement plus sensible au vent latéral.

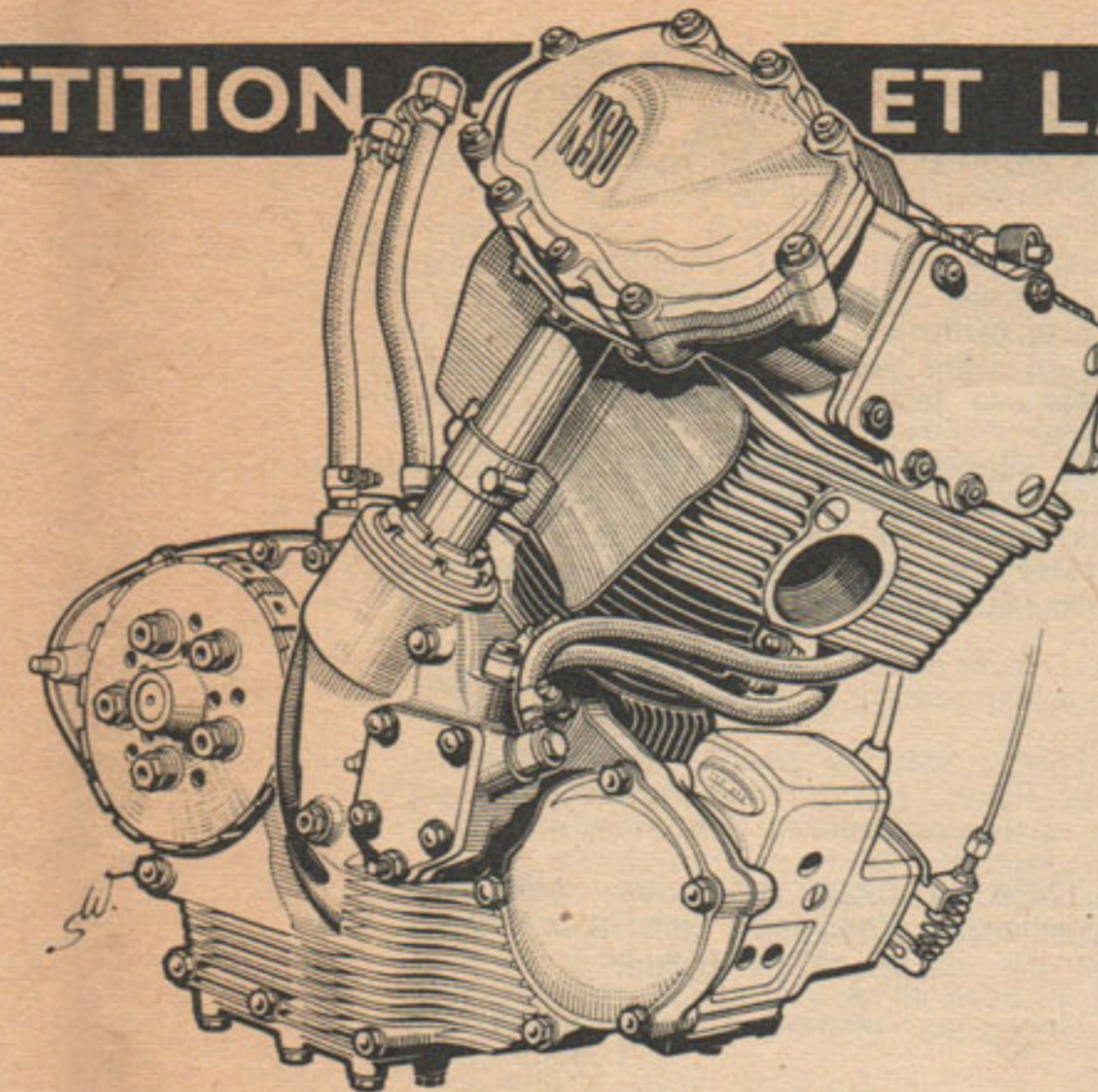
...ET LEURS PILOTES

Chez Roberto Colombo tout est « miniature » il n'a que 23 ans, ne pèse que 99 livres, mais grand est son style et son art de prendre un virage. En course il conduit sa NSU, dans la vie civile, la voiture de son patron, car il est un des très vivants et très pittoresques chauffeurs de la ville de Milan.

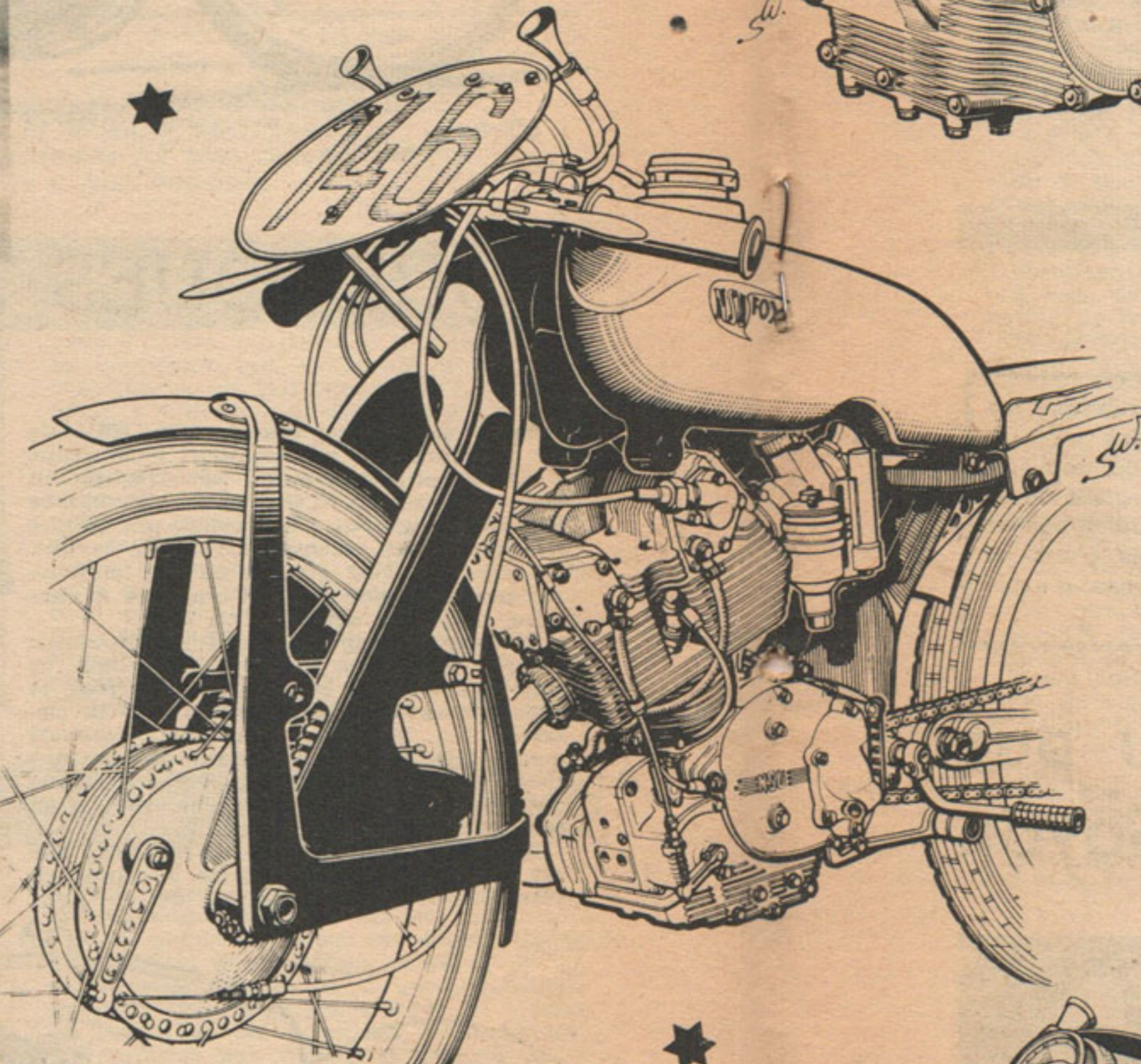
bientôt, avec une vivacité toute méditerranéenne, il dévoilait sa tactique : le Nurburgring est un circuit parsemé de virages et sa manière à lui de les prendre à la corde lui permettait de conserver à sa trajectoire pratiquement les caractéristiques de la ligne droite. Nul

doute que cette manière de faire ne lui ait permis de gagner de nombreux mètres.

Au circuit de Feldberg, il joua de malchance, chutant gravement après le premier tour. Il s'en tira avec une commotion cérébrale et quelques fractures à la tête et lorsqu'il reprit connaissance, son



La 125 N.S.U. a brillamment remporté le Grand Prix d'Allemagne, devant les Mondial, M.V. et Morini d'usine ! Cette simple énumération classe tout de suite la machine. De haut en bas nous vous présentons : le moteur, un double A.C.T., allumage par magnéto située à l'avant du bloc. Sur ce dessin, le carter d'embrayage est absent. La fourche avant est toujours identique à celle de la Fox. Remarquez les dimensions peu communes de la culasse. Ce moteur développe 14,5 CV et autorise une vitesse de pointe de 150 kmh. Ci-dessous : deux prises d'air assurent une pression constante sur le carburant contenu dans le réservoir.

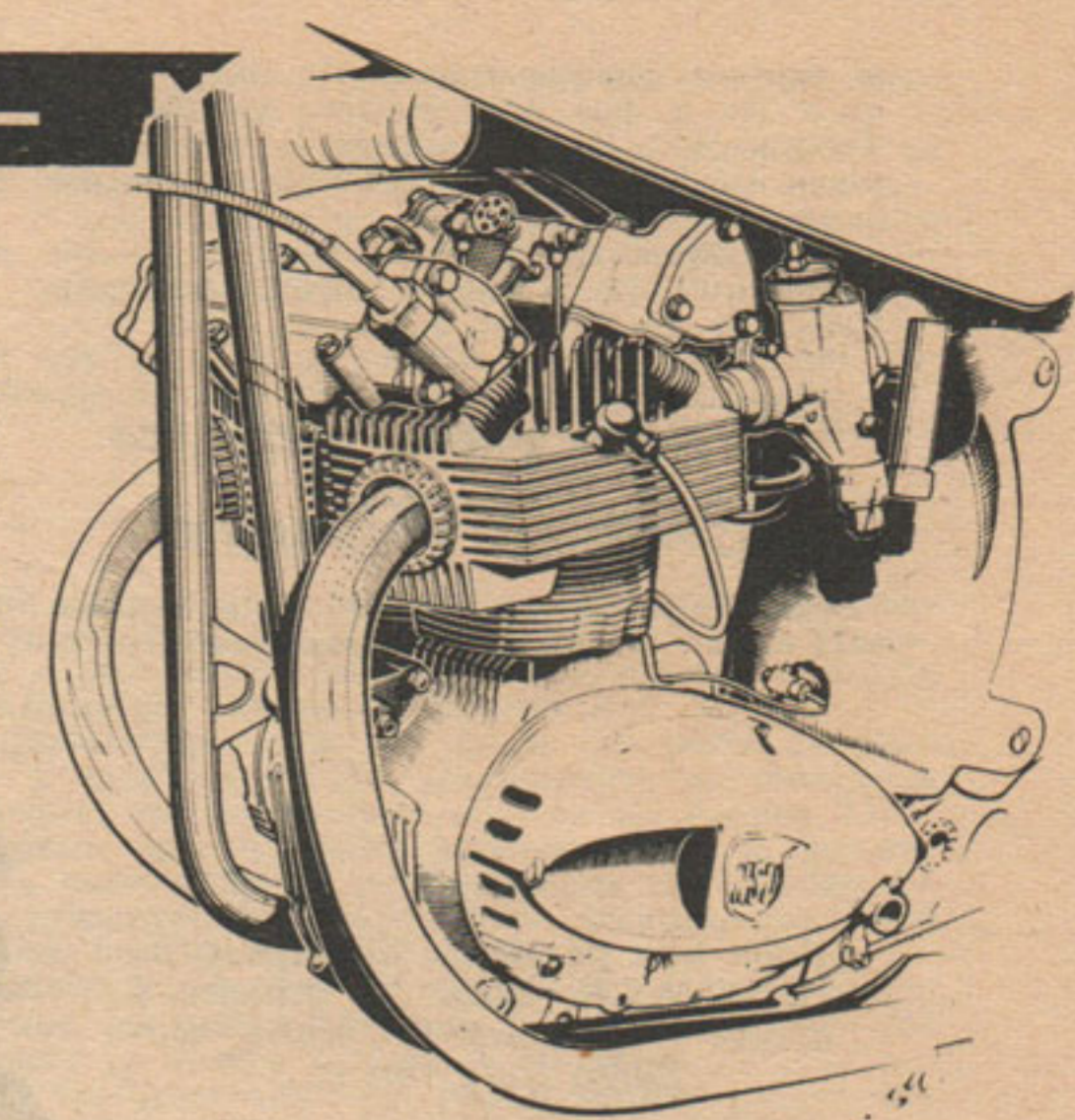


premier souci fut de connaître l'issue de la course. Quant à sa mère, il était absolument indispensable qu'elle ne sache rien de l'accident, car elle pensait que son fils était en vacances et prenait simplement un peu de repos en Allemagne. Il s'en est fort heureusement rétabli très rapidement mais malheureusement chuta à nouveau à Schotten, ce qui l'empêcha d'être à la Solitude. Facile à reconnaître, il porte comme les coureurs sur cendrée un mouchoir blanc devant le nez et la bouche. Les hommes de chez NSU, peu familiarisés avec la langue italienne, l'appellent entre eux « Kolumbus », ce qui chez nous est l'équivalent de Colomb.

Otto Dalker

Otto Dalker lui, a vu naître sa vocation de coureur en 1911. Il est exact qu'il savait à peine marcher lorsqu'il commença à s'intéresser aux motos. Et cela lui est resté. A 16 ans, il possédait sa machine personnelle. Son nom certes n'était pas encore dans toutes les bouches, mais les policiers de la région le connaissent déjà très bien ; il avait eu à plusieurs reprises affaire à eux pour excès de vitesse. A partir de 1935, Dalker court d'abord comme amateur, puis avec une licence. Mais sa vieille Rudge bientôt ne lui suffit plus et en 1938 il réussit à se procurer une DKW. Avec cette machine il devient l'un des plus redoutables concurrents en 250 et à la déclaration de guerre il est connu comme l'un des meilleurs coureurs privés d'Allemagne.

Après les hostilités, Otto Dalker ne tarde pas à remonter en selle. En 1951, NSU lui confie la 125 cmc. et au Grenzlandring, ainsi qu'à Nuremberg, il réussit à remporter la première place tandis qu'à Hockenheim et à la Solitude il se classe second.



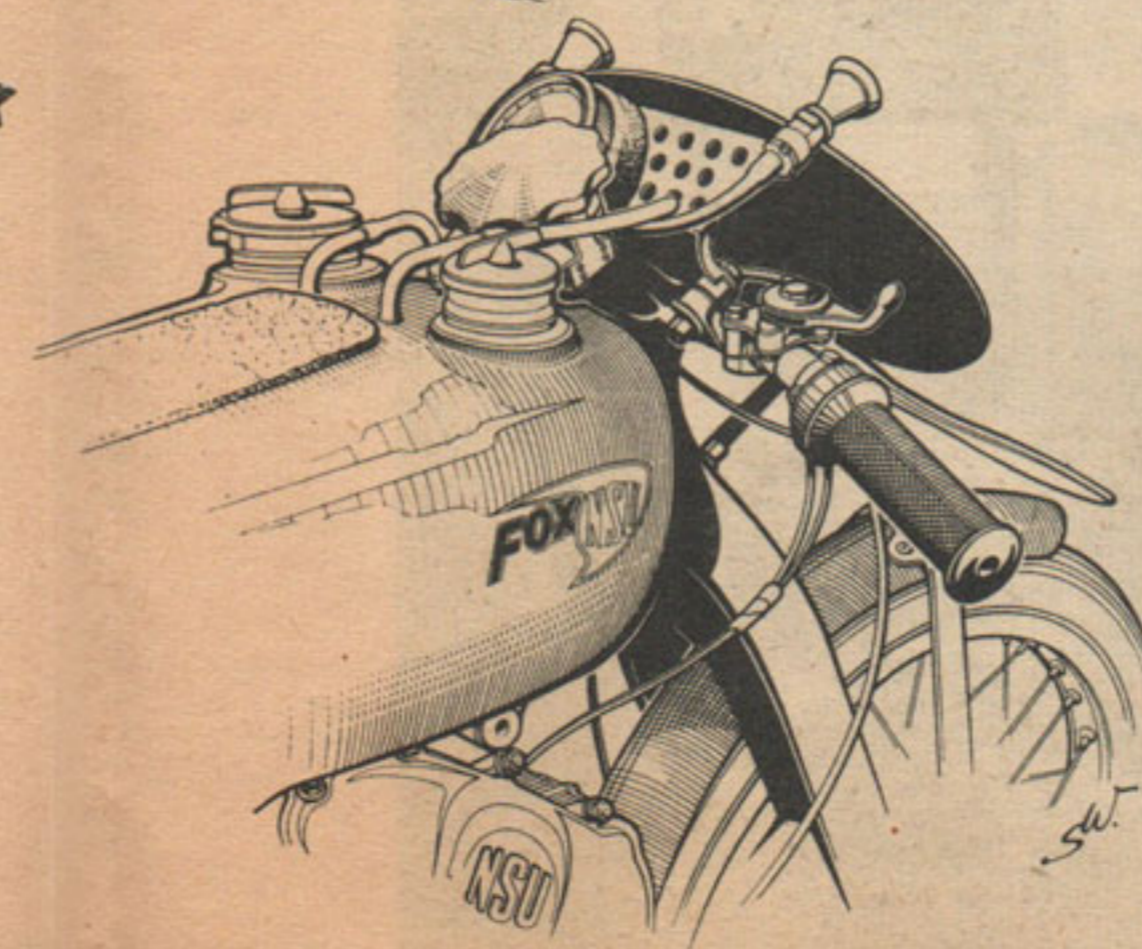
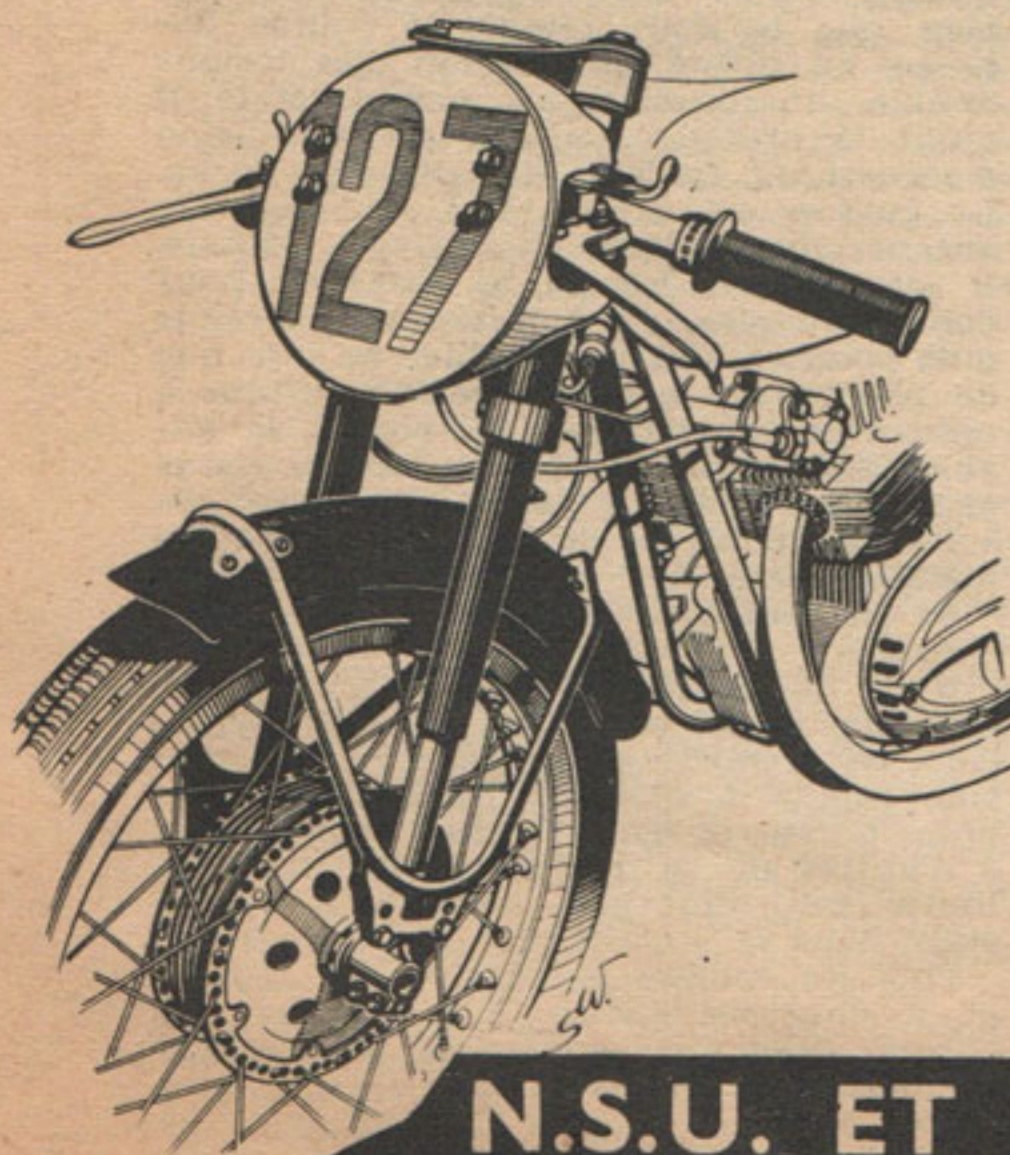
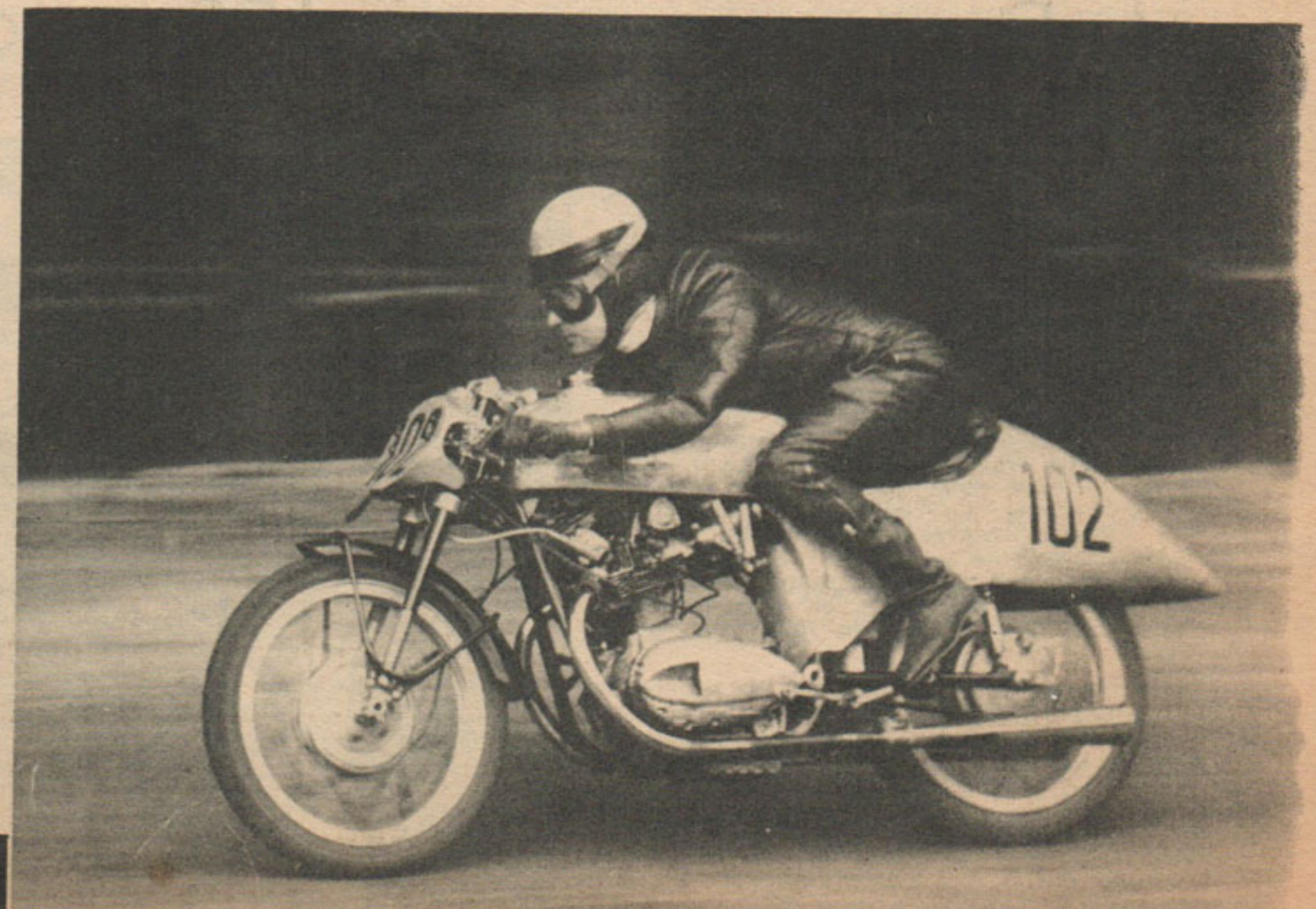
Remarquez sur le carter gauche de la 250 cmc., la prise d'air assurant le refroidissement de l'embrayage. La prise de compte-tours est en bout d'A.C.T.

Au cours de l'année 1952, Otto Dalker s'est donné à fond. Pilotant tour à tour la Rennfox et la 250 bicylindre, il totalise le plus grand nombre de points dans chaque catégorie. Au Nurburgring, il est second derrière Colombo. La course du Feldberg fut pour lui un triomphe.

Bill Lomas

William Lomas - que ses camarades appellent tout simplement Bill - est Anglais. Malgré ses 24 ans, il possède déjà une grande expérience de la course. Il a participé en gros à 100 épreuves de diverse importance. Sa passion pour la moto

Un des traits caractéristiques de la vertical-twin 250 est un carénage arrière très pointu. Notez la forme du garde-boue avant.



N.S.U. ET LA COMPETITION — N.S.U. ET LA COMPETITION — N.S.U.

le poursuit jusque dans la vie civile, puisqu'il en a fait son métier. Au Tourist Trophy 1952, il s'est adjugé la quatrième place au Junior et la cinquième place au Senior.

Pour situer ses qualités, il suffit de signaler qu'il fit partie de l'équipe officielle Velocette en 1951 et A.J.S. en 1952.

Et pour finir, voici les "Contes d'Hofmann"

Wilhelm Hofmann est né le 16 Janvier 1917 à Bad Wimpfen. Wimpfen est situé à

moins de 7 kms de Neckarsulm. Le bruit des machines, l'odeur de l'essence furent pour lui, dès sa plus tendre enfance, monnaie courante. Aussi n'est-il pas étonnant, qu'une fois sorti de l'école, il se dirigea vers un atelier de mécanique générale pour s'y familiariser avec les secrets de la technique de nos moteurs. Depuis 1947, il travaille aux usines NSU. En 1950, il prend part, comme amateur, à différentes courses sur une NSU Rennfox gonflée et mise au point par lui. En 1952, il obtient sa licence. La direction du service des courses de NSU lui confie la 125 d'usine avec laquelle on le voit à presque tous les championnats en 1951. Ce qui chez lui plaît particulièrement

aux gens de NSU c'est à la fois son style et un sens technique très fin et très poussé. Les techniciens apprécient fort ses rapports détaillés, précis, fouillés, qu'il rassemble sous le vocable général de « Contes d'Hofmann ». Aussi, lorsqu'au printemps 1952, NSU s'occupa de réunir une équipe officielle, il était évident pour tout le monde que Wilhelm Hofmann devait en faire partie. La saison 1952 le voit courir sur la 125 Rennfox et la 250 bicylindre.

Ses succès : en 125, quatrième à Hockenheim, troisième au Nurburgring, deuxième à Feldberg. En 250, il termine premier de sa catégorie au circuit de l'Avus. A Feldberg, il est quatrième.

Voici une partie de l'équipe officielle N.S.U. 1952. De gauche à droite : Wilhelm Hofmann, Roberto Colombo et...



...Otto Daiker. A ces pilotes viennent s'ajouter les noms de Lomas et Haas.

Réalisations personnelles



Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.

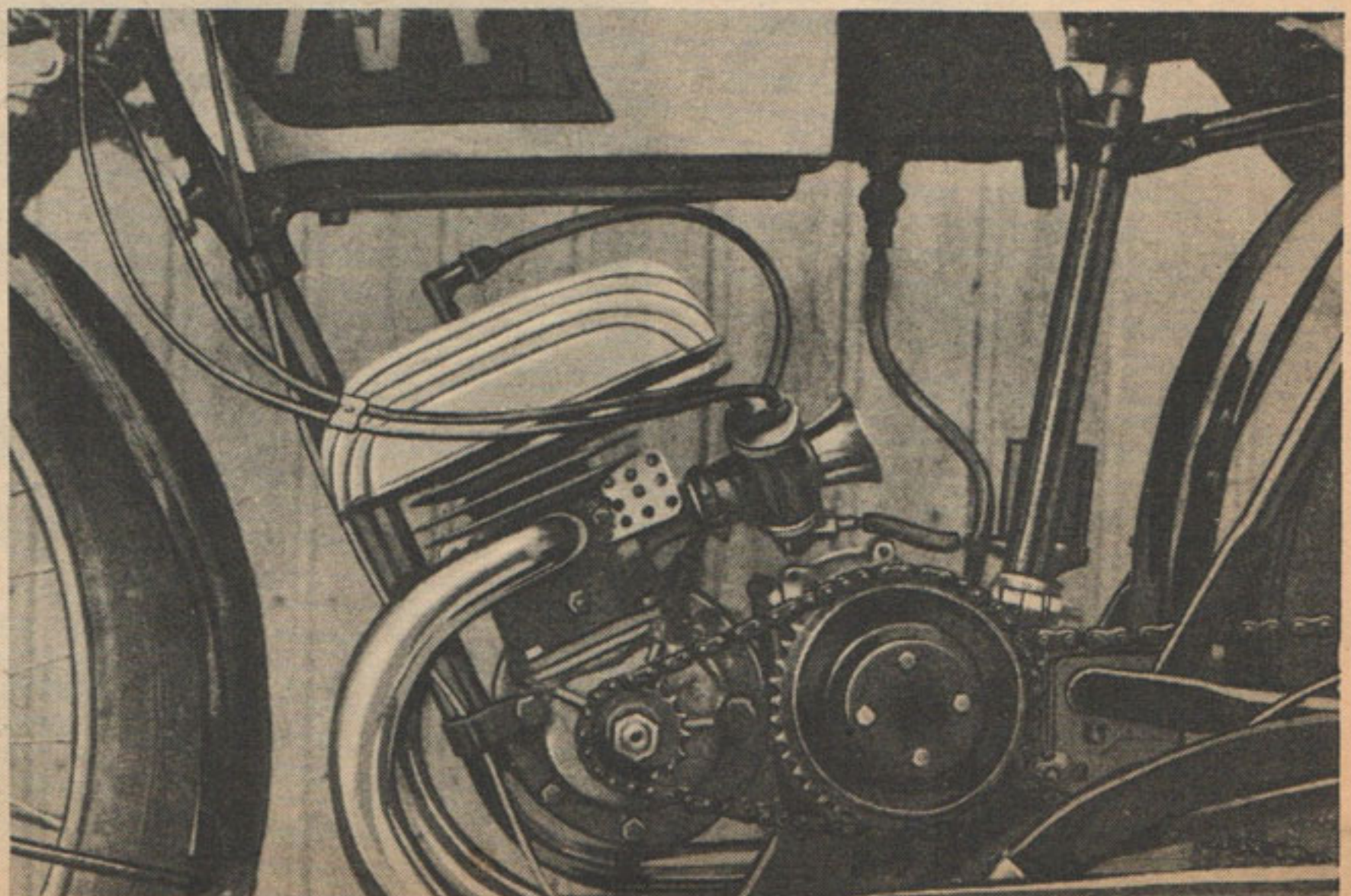
1 cmc. = 1 kmh. ! C'est le résultat obtenu par M. Decoray avec son 100 cmc. Monet-Goyon

Quoique les courses en petites cylindres soient interdites, beaucoup d'amateurs se lancent dans la construction de petits « moulins » qui, à en juger par les résultats, ne sont pas bricolés au hasard.

C'est ainsi que M. Jallas nous signale l'intéressante transformation effectuée sur un 100 cmc. Monet-Goyon par M. Decoray, du MC Roannais.

Cet amateur passionné a réalisé une fourche oscillante et a poussé le moteur en montant un carburateur « down-draught » à cuve séparée et une culasse de larges dimensions, puisqu'elle a dû être raccourcie en longueur de 5 ou 6 cms pour pouvoir être placée dans le cadre. Le corps du carburateur est monté horizontalement du fait de la largeur de la culasse. Ce petit moteur qui a été réalisé en deux exemplaires tourne à 8 ou 8.500 t.-m. et permet à ce régime une vitesse de 105 kmh. environ.

Voilà un moteur qui doit refroidir !... Bien que le régime maximum atteigne 8 à 8.500 t.-m. l'allumage est toujours fourni par un volant magnétique. Remarquez les flasques de fixation qui entourent complètement le carter-moteur.



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REpondant PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

QUAND LE « MORDU » NE L'EST PLUS !

A bonné à « Moto-Revue » et connaissant l'impartialité de votre « revue », je me permets de vous conter les faits suivants :

Désireux de camper au Bol d'Or, j'avais pris la précaution (!) de téléphoner deux jours avant la réunion chez M. Mauve pour obtenir des renseignements précis.

Une secrétaire m'avait affirmé qu'on me laisserait pénétrer avec ma moto, dans l'enceinte, après avoir acquitté un droit de garage, et que je trouverai de l'eau.

Pour plus de sûreté, je me fis préciser que je pourrai gagner le virage du Fay avec mon « presse-purée » à n'importe quelle heure de la course, au moyen du tunnel et de la route intérieure :

« Elle » était formelle.

Le Commissaire de service à l'entrée (samedi 17 h.) l'était autant, sinon plus, mais pour affirmer le contraire et interdire l'accès de l'enceinte à ma monture.

On dit que le Commissaire est bon enfant, celui-ci n'était même pas compréhensif.

Parlementer équivalait à perdre son temps.

A mon avis, il plaisantait quand il affirmait qu'aucun véhicule ne pouvait accéder au Fay pendant l'épreuve !

En désespoir de cause, abandonnant mon coursier dans un garage, je mis le cap sur le Fay, croulant sous une charge qu'un baudet aurait renié.

Quant à l'eau elle s'était évaporée.

Vous avouerez qu'il faut vraiment être « mordu » du « Bol » pour faire deux allers et retours garage-Fay et descendre (à pieds) chercher de l'eau à Montlhéry.

Du fait de ce marathon, je ne vis pas grand chose de la course jusqu'à la nuit.

Sans doute n'étais-je pas le seul pris au piège.

D'autres reproches sont à formuler :

La sonorisation étant insuffisante et parfois inaudible, c'était un tour de force que de vouloir suivre le classement.

L'accès au virage de la Ferme était interdit, alors qu'il semble que la sécurité soit assurée.

Il est normal qu'on ne laisse pas rentrer tous les véhicules, mais un commissaire clairvoyant pourrait faire une différence entre un pique-nique d'une après-midi et un camping de 48 heures (difficultés de s'approvisionner en eau, pain, légumes, etc...).

Le grand public boude déjà Montlhéry ; si les organisateurs ne sont pas plus habiles, les fanatiques eux-mêmes abandonneront le Plateau de Saint-Eutrope.

Honteux comme un motard qu'une... secrétaire aurait pris, j'ai juré, mais un peu tard, que l'on ne m'y reprendrait plus.

Mr P. CHAUTANT, St-Germain-en-Laye

LES BELLES ROUTES DE CHEZ NOUS OU : VIVENT LES ANIMAUX !

C'était dimanche et je revenais des bords du Léman. Il était 19 h. et à cette heure-ci, la circulation sur la route de Genève-Chamonix est intense. Pour être plus tranquille, j'empruntais une départementale longue de 10 kms environ. Une jolie route, tortueuse à souhait, pleine de surprises (des champs, des engins agricoles entreposés çà et là vous obligent à faire un gymkhana très sportif..., plus loin, vous vous trouvez au milieu de gens en train de décharger un char de foin...). A la sortie d'un village, où la route n'a plus que 4 m, je me suis trouvé bloqué par une cinquantaine de poules dévorant du crottin de cheval. De l'autre côté de cet obstacle aussi stupide qu'inopportun, se trouvait un sidecariste genevois, tout aussi bloqué que moi. Nous essayâmes de chasser cette tribu avec nos avertisseurs et le bruit de nos moteurs. Un gloussement de colère fut la réponse. Nous rangeâmes nos machines et chassâmes ces stupides bestioles en sautant dans le crottin et en criant comme des forcenés. Un 1/4 d'heure de perdu à jouer au rabatteur.

Que penser de cet état de choses ?

1° Les animaux ne doivent pas être en liberté à cette époque de l'année.

2° Une route départementale n'est pas propriété d'un fermier et il devrait être puni pour entraves à la circulation.

3° Confier les poules de ce fermier à la S.P.A., puisqu'il apparaît qu'elles sont insuffisamment nourries (celles-ci se nourrissent sur les terres de l'Etat).

Je cite les poules ; mais les vaches qui traversent tout à coup, les chiens qui se jettent sous vos roues, les oies qui

vous mangent le bas du pantalon sont aussi des dangers lorsqu'ils ne sont pas surveillés et parqués.

Que doivent penser nos touristes étrangers lorsqu'ils se trouvent tout à coup dans une basse-cour ou dans une assemblée bovine ? Que chez nous, en France, nous n'avons pas d'ordre. Non. Ceci est inadmissible, il y a déjà assez d'animaux ainsi : moustiques, moucheron et tous les autres encore...

En résumé, il est regrettable d'être obligé de classer les animaux domestiques dans la classe bannie des parasites.

Mr R. FONGEALLAZ, Cluses

SPEEDWAY

Dès que l'on regarde un calendrier d'épreuves internationales, on est saisi par la place que tient le « Speedway » ou « dirt-track » en Angleterre, Europe Centrale et les pays Scandinaves ; Suède en particulier.

Ce sport, si spectaculaire, qui fait foule (on parle de réunions de 60.000 à plus de 110.000 spectateurs) et recette à l'étranger ; pourquoi ne pas le faire revivre en France ?

Ce n'est pas parce que quelques années avant la guerre, des organisateurs certainement plus soucieux de gagner de l'argent que de présenter des plateaux de valeurs, ont lassé le public, qu'il ne faut pas réagir.

Menier, notre ancien champion du monde de « dirt-track », toujours fidèle sur les pistes d'Europe, a essayé de faire revivre ce sport après la guerre ; mais il est seul.

Quelques clubs ne pourraient-ils pas organiser au moins un « speed-way » dans l'année, soutenus par la FFM ?

Toujours fidèle à « Moto-Revue », et mes compliments pour votre impartialité.

Mr R. GEST, Amiens

ET LE SIDE ?

Dans la Tribune Libre, Messieurs Pellegrin et Chalut demandent l'avis des sidecaristes. Pratiquant le side lourd depuis 1925, mon point de vue est le suivant.

J'ai eu entière satisfaction de deux châssis de sidecar, qui sont des réalisations totalement différentes, d'un même principe, que je juge excellent : sur un même plan horizontal, deux attaches charnières, l'une en avant de l'axe, l'autre à l'avant du moteur. La verticalité de la moto est assurée par un bras attaché vers la selle, bras qui est semi-souple.

Le châssis américain Harley-Davidson, d'origine en gros tubes (qui possède des raccords brasés peu nombreux) comporte 2 rotules, et la 3^e attache présente une certaine flexibilité. Celle-ci est faite d'un morceau d'acier cintré à l'équerre et de section légèrement biconique.

Le châssis Bernardet (modèles antérieurs à 1940) est en tôle. Il comporte 2 attaches inférieures articulées sur silent-bloc et la 3^e attache est une colonnette en acier à ressort de section conique et légèrement flexible. Il est à remarquer que pour la 750 cmc. Harley, Bernardet a prévu par précaution une 4^e attache. Je n'en suis pas partisan et l'ai supprimée.

Avec chacun de ces 2 châssis montés sur Harley 1200 cmc. et 750 cmc. et sur Gnome-Rhône 750 et 500 cmc., j'ai fait des milliers de kilomètres, parfois avec des charges considérables (250 kgs par exemple, dans le sidecar) sans avoir jamais eu un seul ennui imputable aux 3 attaches.

Avec des châssis basés sur ce principe, la moto se couche très légèrement vers l'extérieur du virage, ce qui ne présente aucun inconvénient, mais ménage beaucoup le cadre de la moto et le châssis du sidecar.

Le châssis Stoye venté par M. Chalut a de même deux attaches inférieures à rotule, mais la 3^e attache n'est pas flexible et il y a une 4^e attache (dont je ne suis pas partisan).

Tous les châssis à attache avant en col de cygne, fixée vers la cuvette de direction (genre Indian 1917), laissent à désirer et fatiguent beaucoup le cadre de la moto. A moins d'être réalisé, comme celui de l'Indian, avec des tubes très épais, ils présentent des ruptures un jour ou l'autre. Un renforcement par une 4^e attache, réalisé par un de nos grands constructeurs français, n'est qu'un pis-aller peu efficace.

Un des châssis critiqué par MM. Pellegrini et Chalut est conçu pour être monté sur n'importe quelle moto par 4 attaches à multiples colliers réglables dans tous les sens et présentant de superbes porte-à-faux. Il ne peut donner satisfaction que sur des motocyclettes légères, et avec de faibles charges. De plus, les attaches se dérèglent facilement avec tous les inconvénients qui en résultent : mauvaise tenue de route, usure des pneus.

Les châssis rigides, avec 4 attaches rigides, donnent une excellente tenue de route, mais font de l'ensemble moto-sidecar un bloc indéformable qui fatigue beaucoup les éléments constitutifs.

Les châssis comprenant de très nombreux tubes réunis par de multiples soudures sont coûteux à fabriquer et n'ont jamais donné satisfaction. Ils forment un bloc indéformable, sur lequel les ruptures se multiplient. Plus on les renforce, plus ils cassent, à moins d'arriver à un poids prohibitif.

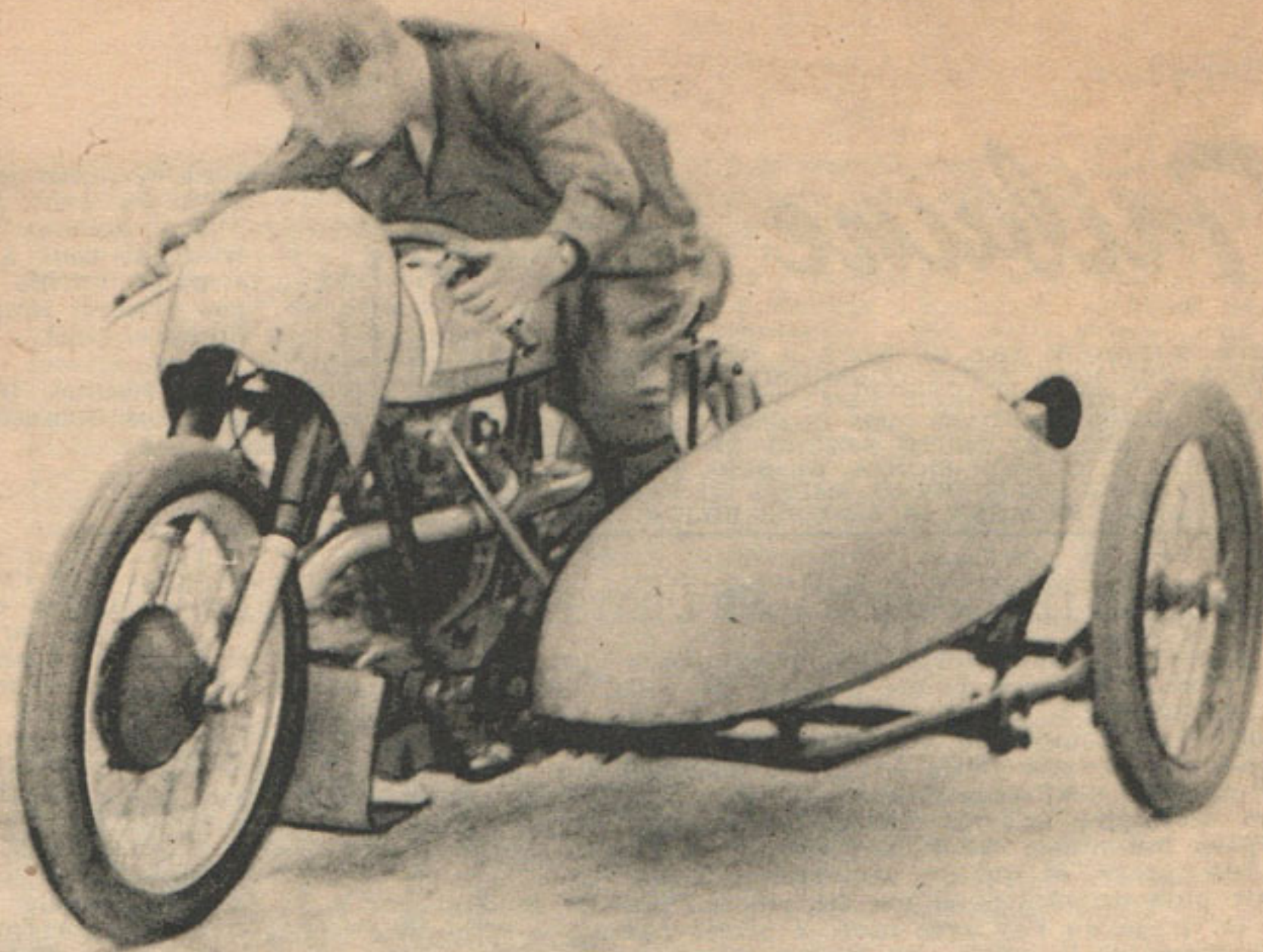
Un des plus beaux spécimens de châssis, d'une simplicité remarquable et d'une solidité exceptionnelle (400 kgs de charge utile) est le châssis genre Stoye des BMW et Zundapp type Russie.

Mr J. LABORDERIE, Beaucourt

NOEL POPE et les 10 kms

UNE initiative privée contre 2 records du monde réserve toujours des détails intéressants, et de la part d'un spécialiste de la grosse cylindrée comme Noel Pope, la tentative prend vite une allure impressionnante.

Du camion de la Société Comerfords sortit une 1.000 ultra-spéciale montée par Pope lui-même et qui accomode le bicylindre Jap de la manière la plus moderne. Le moteur devant réaliser la performance projetée était du dernier type, mais avec quelques modifications particulières demandées par Pope. Les cylindres sont en alliage léger, chemisés par le procédé Al-fin suivant ses instructions, et les culasses sont en fonte et possèdent un double allumage. Les ressorts de soupapes sont en épingles et sur le moteur sans compresseur, les basculeurs sont rappelés par de petits ressorts en épingle. L'allumage est assuré par deux magnétos Lucas à aimant tournant, donnant chacune deux étincelles simultanées aux deux bougies de chaque cylindre. Le nouveau Jap sans compresseur étant à graissage par carter sec et pompe de retour, un réservoir spécial pour l'huile prend la place habituelle du compresseur à l'avant de la machine. Le cadre complètement refait récemment est du type double berceau très renforcé avec tête de fourche à tubes en X, un tube central placé verticalement derrière le moteur assure la fixation arrière du moteur et celle de la boîte (provenant d'une 500 Norton). La suspension arrière est un bras oscillant avec amortisseurs verticaux,



concluants, quoique des tours à plus de 175 furent effectués avec une mauvaise carburation qui provoquait un manque total d'allumage au cylindre arrière (bougie noyée).

Les premiers essais en sidecar marquèrent le début des premiers ennuis. L'état de la piste provoqua le bris des cuvettes de la roue du side, puis pour une cause encore indéterminée, un grippage des pistons, obligeant Pope à changer de moteur et à utiliser le 998 à cylindre fonte et compresseur.

Dès lors, il apparut que le side équipé d'un appareillage permettant à la machine de s'attaquer au record de l'heure, n'aurait pas à subir une aussi longue épreuve.

Le chronométrage de Montlhéry n'étant pas valable pour le record des 5 kms. (absence de chronométrage électrique) ce furent les 10 kms. et 10 miles qui retiennent l'attention de celui qui espère toujours devenir l'anglais motocycliste le plus rapide du monde.

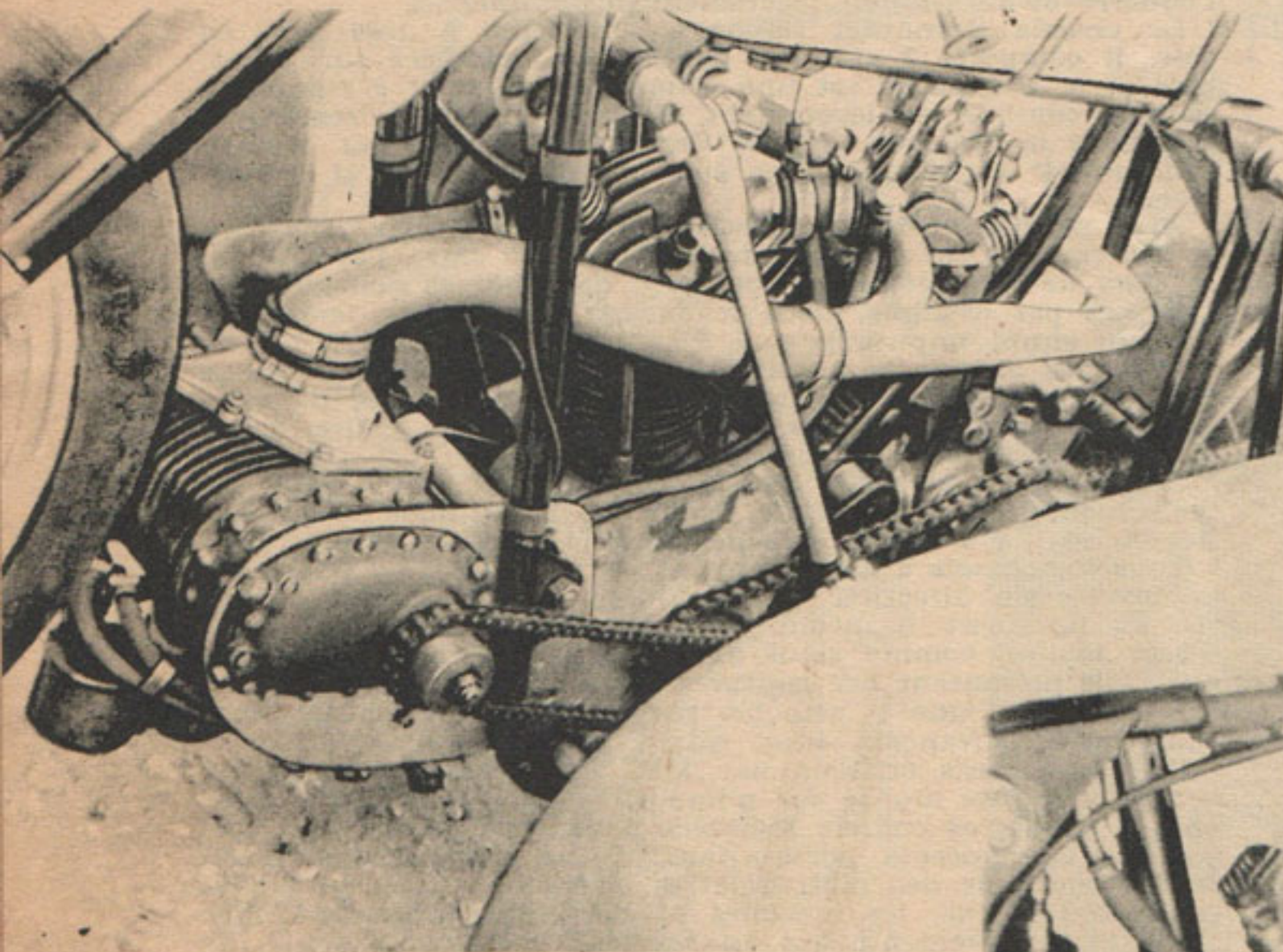
Le moteur à compresseur diffère du précédent par le carter du côté transmission, les cylindres en fonte, les ressorts de soupapes cylindriques, un graissage à huile perdue, évidemment des réglages différents dont le taux de compression « descendu » à 9 ! (sans compresseur il est de 14 à 1). Le compresseur lui-même est de fortes dimensions. C'est un volumétrique Ventor du type Roots à engrenages hélicoïdaux entraîné à raison de 1,3 pour 1 tour de moteur. Le carburateur est du type voiture et placé à l'extrémité inférieure du compresseur. Malheureusement pour le second moteur, le carburateur placé trop bas fut heurté par terre lors de l'enfoncement des suspensions, la déformation de la bride de serrage provoqua une prise d'air et les 2 pistons eurent la calotte crevée.

L'installation du troisième moteur (le dernier) fut effectuée promptement par Pope et son mécanicien R. Appleby, un autre habitué de Brooklands avant-guerre. Le compresseur fut réhaussé de quelques centimètres et après quelques tours de rodage à 180 (et une pointe à 200) déclarés satisfaisants, rendez-vous fut pris pour la tentative, le mercredi 30 juillet à 9 heures.

Comme il s'agit d'une tentative en sidecar, on peu dire quelques mots de celui-ci. Le châssis est un Swallow de tourisme.

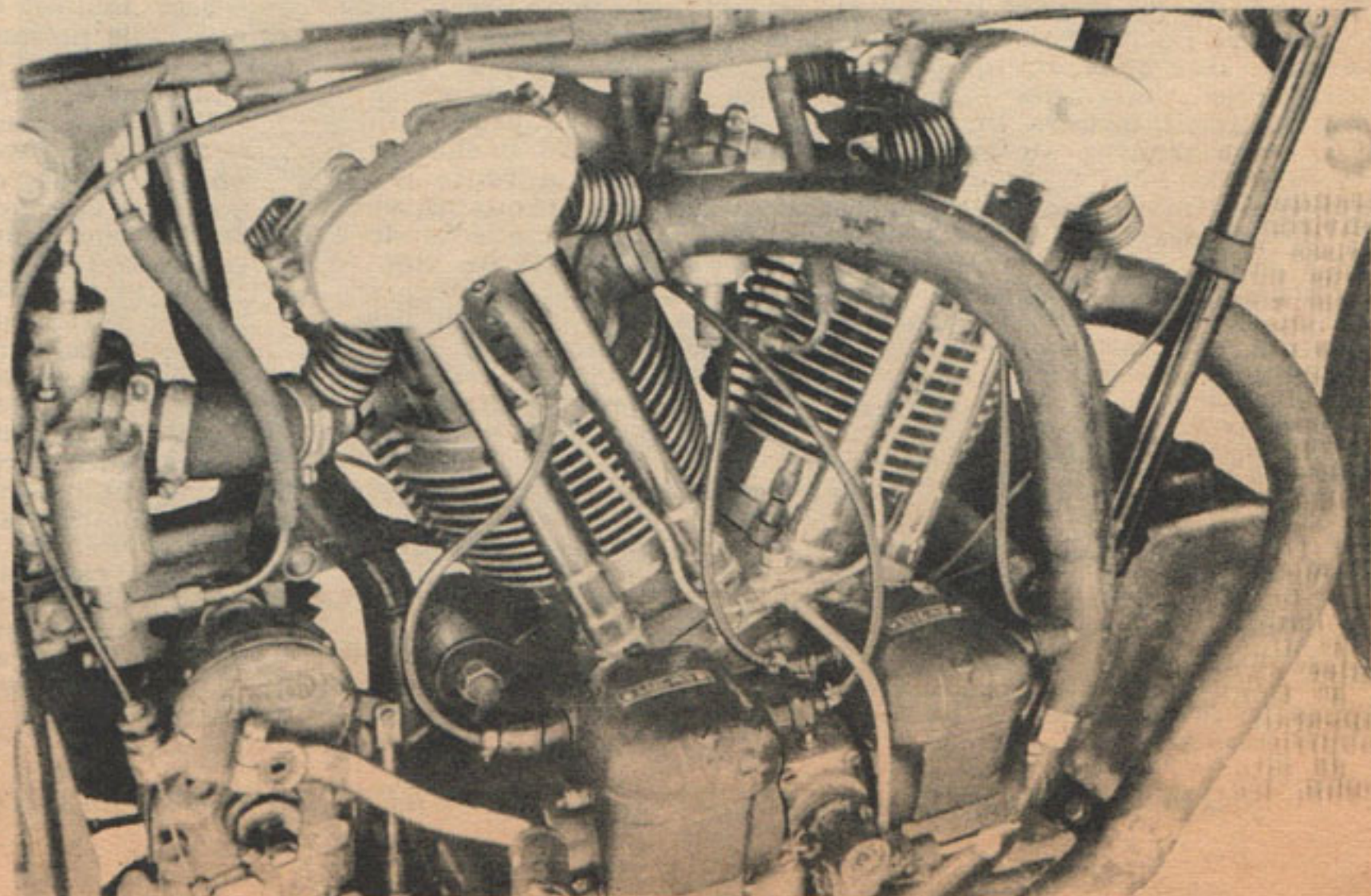
(suite page 555)

En haut : avant le départ, Noel Pope « chauffe » sur place. Ci-contre : le dernier moteur à compresseur qui développe 120 CV. ! Au-dessous : le modèle sans compresseur avec lequel le record devait être tenté.



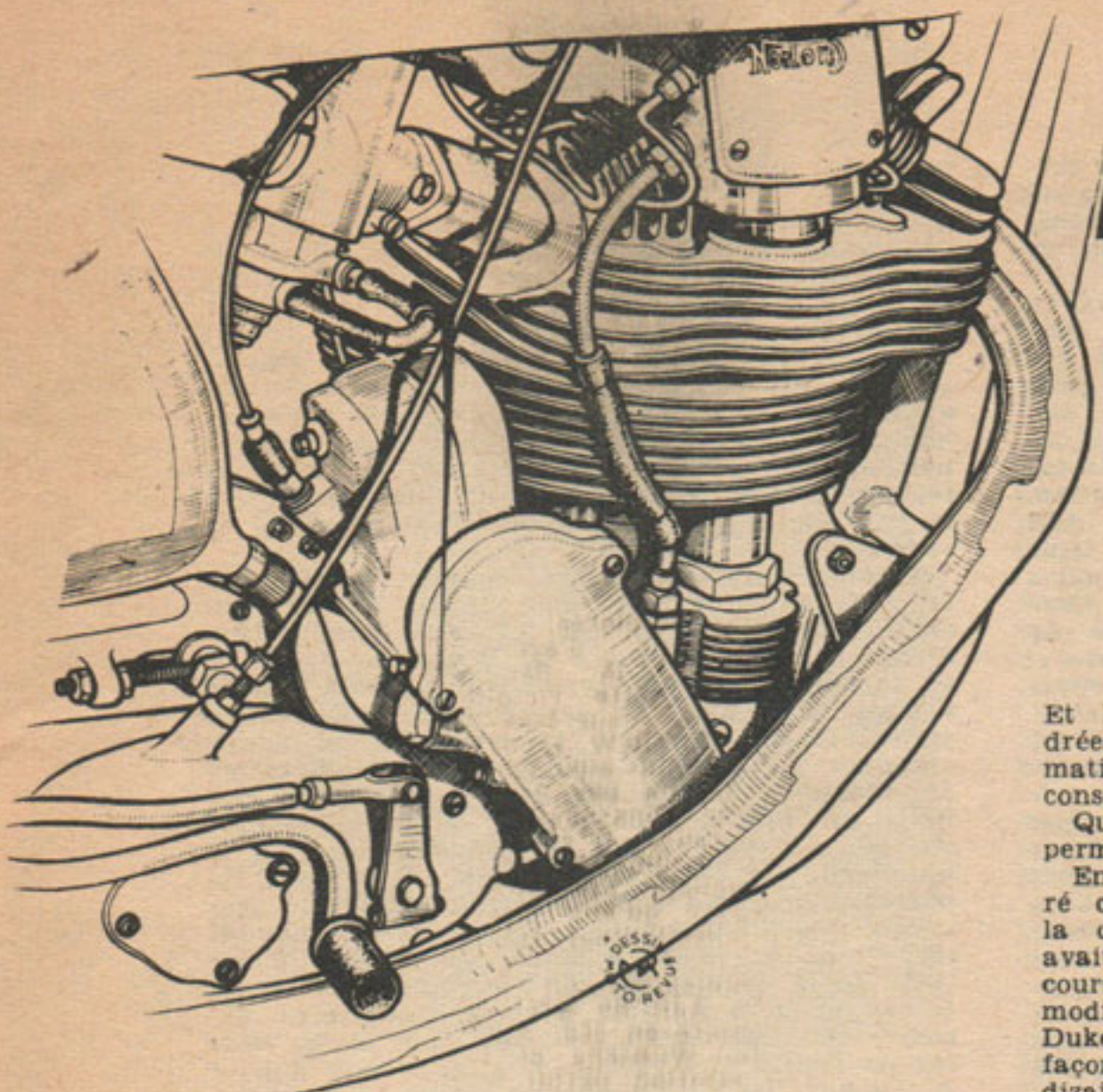
le tout en alliage léger. La fourche et le moyeu avant sont d'une Norton Manx. Les roues sont équipées de pneus 3.50x21 « ribbed », même le pneu arrière qui, après quelques tours de piste était passablement râpé.

Un petit carénage protège la tête de fourche. Le réservoir est en tôle soudée à l'étain et de petites dimensions. Un compartiment ménagé à l'avant sert de réservoir à huile pour lubrifier les chaînes. Les premiers essais effectués en solo et sans compresseur ne furent pas très



CHAMPIONNAT DU MONDE - CH

AU GRAND PRIX D'ALLEMAGNE : UN SOL GLISSANT fausse les résultats



L'année dernière les 11,5 kms du circuit accidenté de la Solitude possédaient, principalement dans la vallée du Mahden très riche en virages, un sol relativement glissant. Les moyennes réalisées par les vainqueurs du moment étaient les suivantes : H.P. Muller sur 125 DKW : 109,7 kmh. Lorenzetti sur 250 Guzzi : 119,5 ; Duke sur 350 Norton : 130,6 kmh. ; le même Duke établissait par ailleurs sur 500 Norton, un nouveau record général de vitesse de 136 kmh. sur la Solitude. En 500 avec side : Kraus-Huser de B.M.W. montaient à 113 kmh. tandis que Oliver-Dobelli en 750 side faisaient 114,1 kmh.

Cette année le tronçon situé dans le Mahdental a été pourvu d'un revêtement antidérapant. En outre, le virage bien connu du Glemseck avait

été également curieux de voir comment ces machines d'une construction originale se seraient comportées vis-à-vis des Norton d'usines qui, ne serait-ce que du point de vue vitesse, ont fait de sensibles progrès depuis l'année dernière. La position de Baltisberger ne permet pas d'en tirer la moindre conclusion parce qu'il est encore un novice non suffisamment habitué à la bicylindre qu'il pilotait pour lui faire donner son maximum. En somme on ne peut, jusqu'à nouvel ordre que faire des hypothèses en attendant l'entrée en lice de Meier et Zeller.

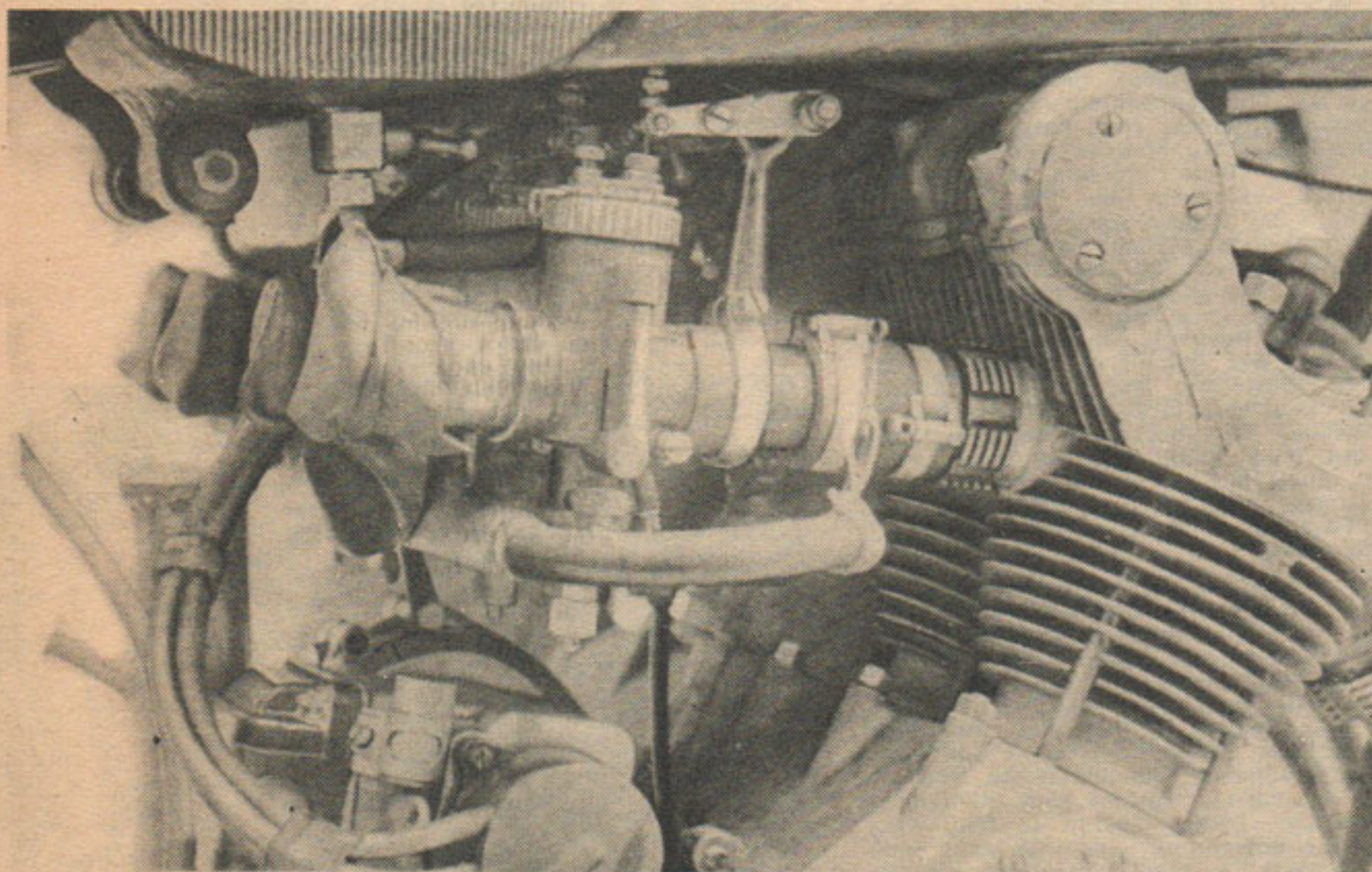
Quant aux sides, leur stabilité naturelle leur permit de ne pas être incommodés outre mesure. En résumé, le circuit de la Solitude s'est avéré cette année comme très difficile, entraînant la chute de nombreux coureurs. Rarement on avait vu lors de l'entraînement précédant une course classique tant de désistements et de modifications de programme. L'absence d'un Duke, devenu rapidement si populaire, a d'une façon certaine détourné de l'épreuve plusieurs dizaines de milliers de spectateurs.

Citons encore une autre raison pour enlever aux yeux de bien des gens une partie de son intérêt à la Solitude : on savait à l'avance que BMW ne devait pas y participer. La raison profonde de cette non-participation est facile à donner : la nouvelle BMW conçue au cours de l'hiver 1951-52 n'était pas encore au point. Les machines engagées à Schotten ne pouvant être considérées que comme des machines anciennes rajeunies et la machine de Meier lui-même n'était nullement une nouvelle BMW.

Pour donner malgré tout à la Solitude une sorte de consécration, BMW engageait Hans Baltisberger sur une machine de l'année dernière mais sans fourche oscillante, faisant ainsi malgré tout acte de présence aux côtés des autres grandes marques toutes représentées à l'exception de

été également curieux de voir comment ces machines d'une construction originale se seraient comportées vis-à-vis des Norton d'usines qui, ne serait-ce que du point de vue vitesse, ont fait de sensibles progrès depuis l'année dernière. La position de Baltisberger ne permet pas d'en tirer la moindre conclusion parce qu'il est encore un novice non suffisamment habitué à la bicylindre qu'il pilotait pour lui faire donner son maximum. En somme on ne peut, jusqu'à nouvel ordre que faire des hypothèses en attendant l'entrée en lice de Meier et Zeller.

Comme nous l'avons dit le « training » provoqua une véritable hécatombe parmi les coureurs annoncés. Le néozélandais Coleman qui pilotait une AJS chutait le jeudi dans le Mahdental et s'en tirait avec une commotion cérébrale, le coureur professionnel de Norton Ray Amm, qui depuis le G.P. de Belgique passe pour être avec Duke le plus fort de l'équipe, se cassait une jambe le vendredi. Remarquons que si Duke fit une chute à Schotten, ce fut à la suite d'une fraction de seconde d'inattention au cours de laquelle, prenant une courbe pour une autre, il alla proprement « dans les décors » et que Amm alla au sol parce que, attardé à fixer son compte-tours, il aperçut trop tard le virage de Schatten. Gilera qui avait annoncé quatre de ses fameuses polycylindres ne put en aligner que deux avec Masetti et Alfredo Milani, Pagani et Liberati manquaient. Masetti eut quelques anicroches le vendredi et c'est là probablement la raison pour laquelle le dimanche au départ il ne paraissait pas en très bonne forme. Or Milani ne devait pas

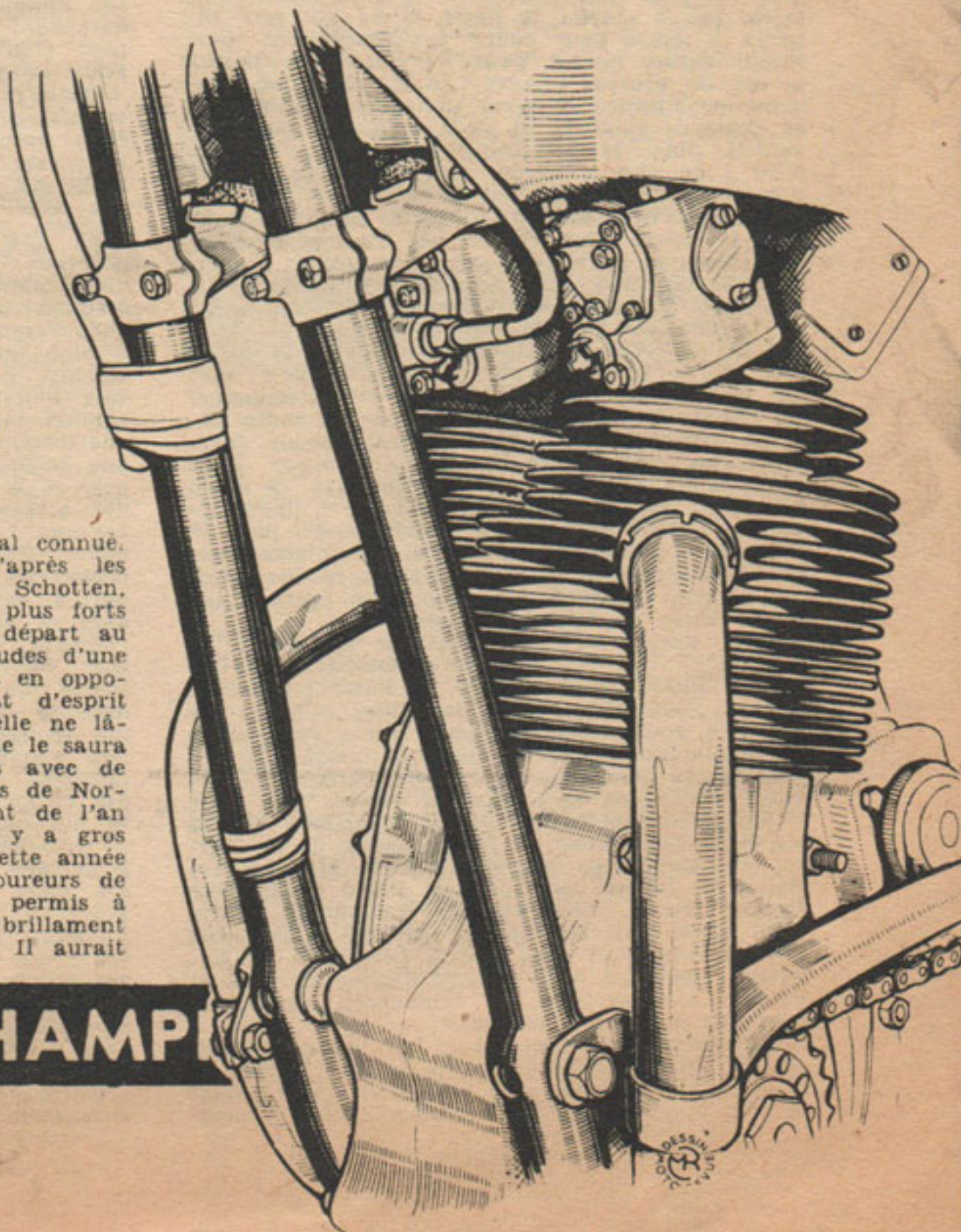


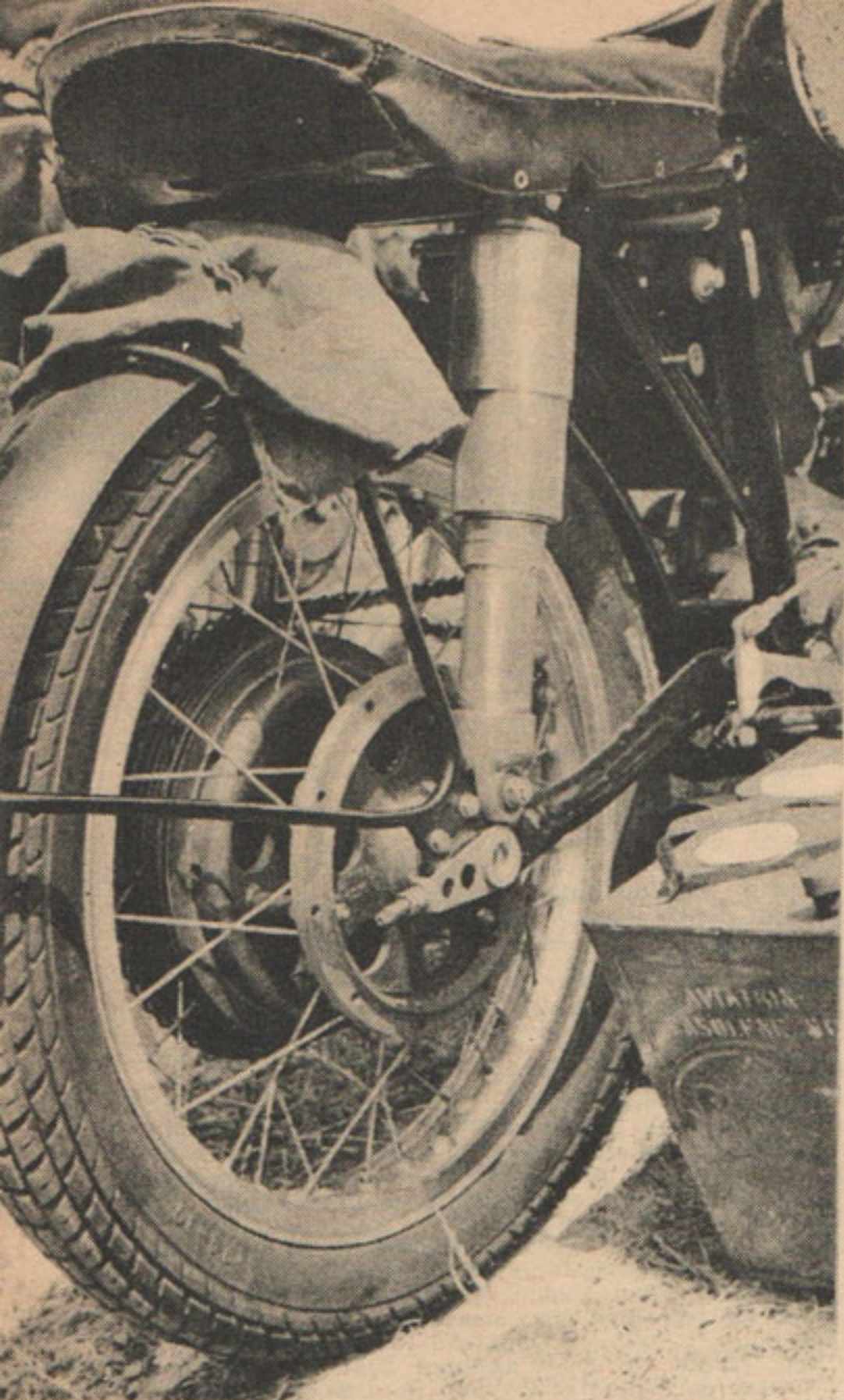
été transformé. On s'attendait à des moyennes plus élevées, espérant que celles des 500 avoisineraient maintenant le 140. Or, seules les petites cylindrées et les 500 purent améliorer les moyennes de l'an passé, celles des 350 et des 500 restant même inférieures. A cela il n'est qu'une seule explication : le revêtement antidérapant du Mahdental est bien le responsable de ce ralentissement du circuit de la Solitude et seule l'augmentation de puissance des machines actuelles par rapport à celles de 1951 a pu leur permettre de maintenir des vitesses sensiblement équivalentes.

Une autre caractéristique de ce revêtement moitié goudron moitié gravier était que sa consistance est sérieusement affectée par la chaleur. Or, lorsque les lourdes machines de solo furent engagées, le parcours commençait à « chasser » devenant à la fois gluant et peu roulant.

Guzzi dont la 4 cylindres est encore mal connu. Personne ne pouvait comprendre qu'après les succès de Meier, Zeller et Kraus à Schotten, ces coureurs qui passent pour être les plus forts de l'équipe BMW n'aient pas pris le départ au Grand Prix. Mais c'est qu'ici les habitudes d'une usine et les vœux des spectateurs sont en opposition et ceux qui connaissent l'état d'esprit régnant chez BMW doivent savoir qu'elle ne lâchera son nouveau modèle que lorsqu'elle le saura capable de se mesurer à ses rivales avec de très fortes chances de succès. Les gens de Norton regrettent fort que leur concurrent de l'année dernière ne prenne le départ. Il y a gros à parier que les temps inférieurs de cette année de Duke et de Kavanagh, que les coureurs de BMW talonnaient de près, auraient permis à ces mêmes hommes de se mesurer brillamment avec Armstrong Kavanagh et Lawton. Il aurait

En haut, à gauche : sur les dernières Manx d'usine, nous avons remarqué les nervures à la base de la commande d'ACT. A gauche : une vue des 4 carburateurs de la 500 Gilera et ci-dessous : le 350 triple ACT A.J.S. Remarquez la fixation du réservoir.





Les moyeux AR des A.J.S. peuvent recevoir la couronne dentée à droite ou à gauche, suivant qu'ils sont montés sur la 350 ou la 500.

tarder à chuter à son tour et se fracturait l'omoplate. Une seule Gilera subsistait. MV Agusta avait amené Graham et Bandirola, tandis que Forconi troisième pilote manquait lui aussi. Horex ne pouvant plus compter sur Mansfeld accidenté à Schotten, devait confier une deuxième 500 bicylindre à l'anglais Bill Petch, mais cette machine elle aussi pendant l'entraînement ne tarda pas à quitter la route et ne put être réparée à temps pour courir convenablement. Seul Friedl Schon restait pour Horex. Citons encore le cas du coureur Klager à la suite des blessures de l'italien Roberto Colombo, résultant de sa chute de Feldberg, il avait acquis, la place devenant libre, la possibilité de conduire la 250 NSU ; de plus s'ouvrait pour lui la perspective d'un éventuel départ sur la Gilera 4 cylindres de Milani. Or, une chute dès les premiers tours avec la Gilera allait réduire ses chances à néant. Les blessures de Klager sans être graves, nécessitèrent cependant son transport à l'hôpital. Hermann Bohm et Karl Fuchs furent également au nombre des victimes de ces journées d'entraînement et Wilhelm Hoffmann connut le même sort dès le jeudi (nouvelle perte pour NSU dans les 125). Seuls restaient Daiker et Luttenberger en 125 et Daiker et Lomas en 250. En toute hâte on prenait alors chez NSU une décision énergique en demandant au jeune Werner Haas d'Augsbourg de prendre la troisième 125, ce qu'on ne devait pas regretter par la suite ! Chez Horex on avait travaillé d'arrache-pied, jour et nuit pour mettre au point la 350 d'usine que l'on devait confier au suisse Werner Gerber. Mais ces efforts ne donnèrent pas tous leurs fruits et la Horex ne fut pas engagée.

Voici quelle était la situation au début de la course : en 125 une seule Mondial avec Ubbiali (Pagani étant absent et Ferri conduisant une Morini). HP. Muller lui aussi pilotait une Mondial double arbre. Morini était représentée par 3 machines avec Mendogni, Zinzani et Ferri. MV Agusta quatre machines avec Sandford, Graham, Copeta et Sala. Ensuite venait NSU avec Daiker, Luttenberger et Haas, cependant que la DKW de Felgenheier se voyait retirée de la course. Les pilotes de Montesa étaient Milla, Soler-Bulto et Lobet, ceux de la firme hollandaise Eysink Renoy, Lagerwey et Heinemann, enfin celui d'Ita était Krumpholz. En 250 trois Guzzi d'usines couraient avec Ruffo, Lorenzetti et Anderson, mais les deux Benelli d'usine de Cial et Pizzoli qui avaient été annoncées ne furent aperçues à aucun moment.

Graham était présent avec sa Velocette mais comme le déroulement de la course devait le prouver par la suite, sans témoigner d'une volonté bien arrêtée de vouloir s'imposer sérieusement.

DKW prit le départ avec Kluge, Wunsche et Felgenheier, NSU avec l'anglais Lomas et Daiker que son grave accident en 125 devait éliminer pour la course des 250, si bien qu'en fin de compte seul Lomas subsistait.

C'est dans la catégorie des 350 qu'on eut à déplorer le moins de changements en ce qui concerne les départs, seul le coureur privé Sid Lawton ayant du prendre la place de Ray Amm dans l'équipe Norton. Le belge Goffin de son côté eut également le privilège d'avoir à sa disposition une Norton d'usine, ou plus exactement un moteur. A la place de Coleman blessé, l'australien Ernie Ring pilotait la nouvelle AJS triple arbre à côté de Lomas et Jack Brett. Graham avait la Velocette d'usine et Wunsche comme Kluge conduisait les trois cylindres DKW. Gerber représentait Horex, mais Schnell n'eut pas la possibilité de courir sur la deuxième Horex.

En sides, seul Bohm manquait, le champion du monde Eric Oliver et Cyril Smith couraient avec des moteurs Norton d'usine montés dans des cadres spéciaux et avaient pour concurrents directs les deux Gilera d'usine montées par Albino Milani et Ernesto Merlo. Enfin la fameuse classe des « demi-litres » était représentée par Armstrong, Kavanagh et Lawton sur Norton, Brett Lomas et Coleman sur AJS, Brett pilotant la nouvelle « Porc-épic » cependant que les deux autres disposaient de l'ancienne version. Pour Gilera il n'y avait que Masetti, pour MV Agusta Graham et Bandirola, pour Horex, Schon et pour BMW, Baltisberger. On voit que le grand Prix d'Allemagne ne correspondait plus guère à ce qui avait été annoncé initialement.

La journée commença par deux succès pour l'Allemagne, plutôt inattendus il faut le dire. En 125, dès le premier tour, Daiker chutait gravement (front ouvert, déchirures, côtes brisées), HP. Muller prenait alors la tête du groupe devant Copeta, Ubbiali suivis de Haas, Mendogni, Sala, Luttenberger et Sandford. Ubbiali prend bientôt la deuxième place, talonné par Haas. Au troisième tour HP. Muller se voit contraint d'abandonner, lâché par son moteur ; Mendogni et Ferri suivent bientôt le même sort. A partir de ce troisième tour, Haas passe en tête et alors commence la plus belle course de la journée. Luttenberger à la suite de fuites d'huile perdant rapidement du terrain, Haas qui pour la première fois de sa vie monte une machine d'usine se trouve à être le seul à tenir tête à Ubbiali, Copeta, Sala et Sandford. Zinzani est derrière Luttenberger. Graham et Krumpholz sont hors de course. Haas, bien que novice et sentant son manque d'expérience, ne se laisse pas intimider par ses illustres poursuivants, il adopte une tactique de prudence et la petite NSU réagit merveilleusement. Au sixième tour pourtant, puis au neuvième, Ubbiali réussit à passer en tête et Sandford, vainqueur des TT. anglais et hollandais sur sa MV Agusta parvient à se hisser dans les premiers, Sala et ensuite Copeta, restant quelque peu en arrière. Au dernier tour alors que le sort de la course semble ne plus devoir réserver de surprise, le pilote de la NSU réussit l'impossible : franchir la ligne d'arrivée, devant de très peu Ubbiali et Sandford ! On peut affirmer maintenant que la petite double arbre de NSU a atteint la classe internationale.

Quant à Werner Haas qui vient de réussir cet exploit et qui il y a quelques mois à peine était encore inconnu, inutile de dire combien la presse sportive d'outre-Rhin célèbre sa victoire, ses qualités de conducteur, son sang-froid, son sens technique.

En 250 les premiers tours provoquent des surprises, en ce sens que Ruffo passe en tête, que Lorenzetti a besoin de plusieurs tours pour distancer ses poursuivants Lomas et Felgenheier, que Ferguson Anderson avec la troisième Guzzi d'usine malgré son excellente position du début ralentit considérablement à la suite du mauvais fonctionnement de son moteur et finit par abandonner. La suite de la course va prouver que les Guzzi d'usine sont encore bien supérieures aux NSU et DKW. Lomas conduit la NSU avec brio et le jeune Felgenheier apparaît dans bien des virages comme le plus rapide du groupe. Lorsque Lorenzetti parvient à se rapprocher de Ruffo, Lomas et Felgenheier s'en approchent également. Derrière eux luttent Thorn-Prikker qui a eu des difficultés au départ, Gablenz avec sa Horex, Kluge avec la deuxième DKW et Gehring, coureur privé sur Guzzi, Mayer, Hollans, Wheeler, Baviera, Bohrer sur sa Parilla, Braun qui devait finir par abandonner, puis derrière eux Lottes et Stein. Siegfried Wunsche qui semble très à son aise dans le groupe de tête s'arrête bientôt. Lomas et Felgenheier se fauillent adroitement derrière la « barrière » des Guzzi. Mais voici qu'au dixième tour Lomas se voit contraint d'arrêter — moteur endommagé — probablement qu'il a dû un peu trop demander à sa bicylindre. Felgenheier sur DKW ira prendre alors la troisième place cependant que les autres gagnent tous un rang. Le malchanceux Baviera ralentit terriblement à l'avant-dernier tour. On pense que c'est son embrayage qui patine. Entre temps surgit une DKW mugissante avec un Felgenheier déchainé. Mais où sont donc passés les Guzzi d'usine ? Ruffo vient de glisser dans le Wahdental et Lorenzetti qui le serrait de très près, n'a pu éviter d'aller au sol.

Ruffo a une fracture de la jambe, Lorenzetti est indemne. Les spectateurs sont

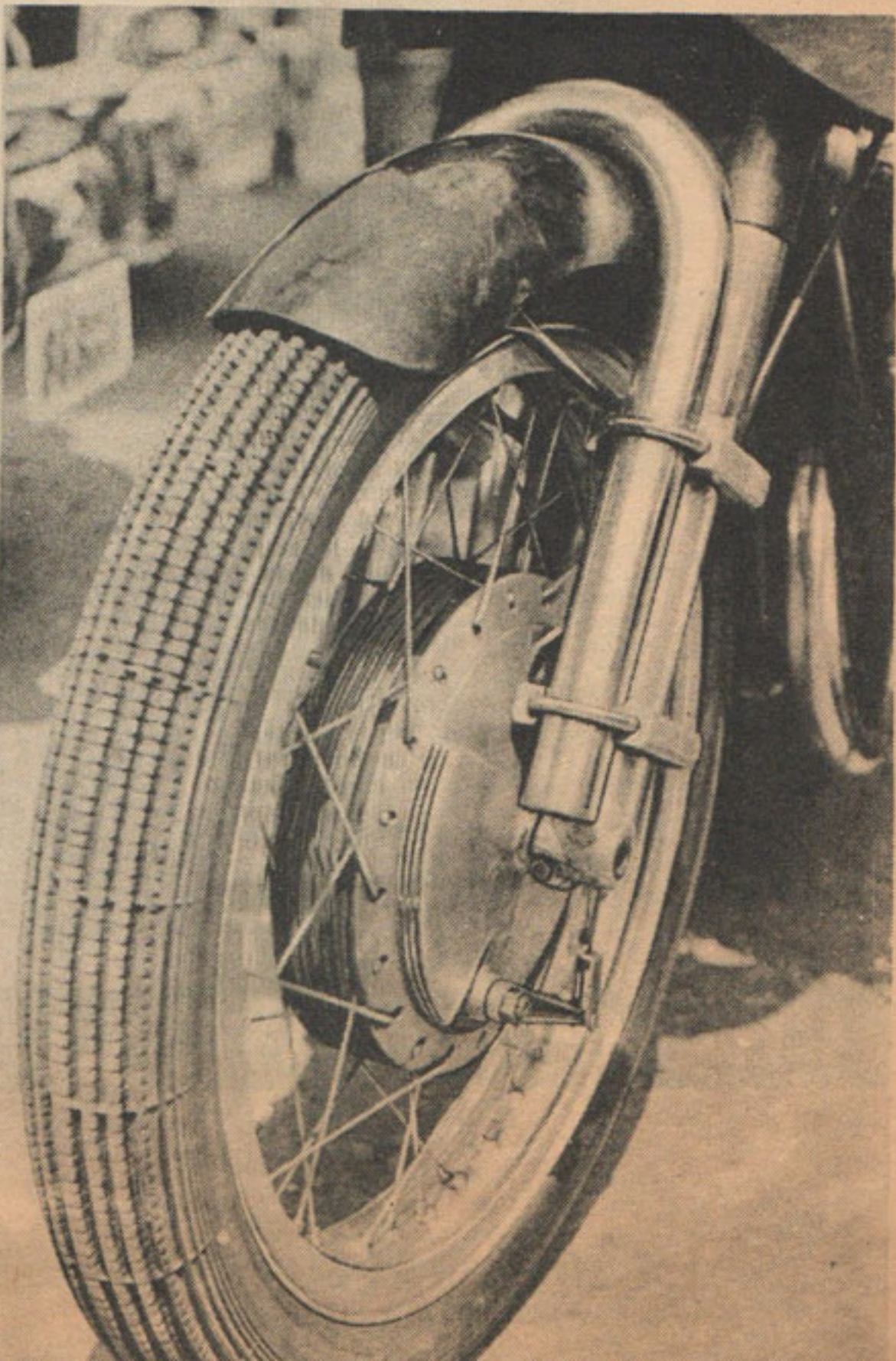
toujours aussi perplexes, lorsque Felgenheier franchit la ligne d'arrivée et remporte pour l'Allemagne la deuxième victoire à ce Grand Prix. Cette victoire elle aussi est due à un « jeune » sur lequel on n'avait guère compté. Quant à DKW si elle doit sa victoire à l'accident survenu aux Guzzi, il faut reconnaître qu'elle ne l'a pas usurpée car la machine s'est montrée remarquable et l'a prouvé tout au long de l'épreuve. Il est piquant de constater que Felgenheier conduisait la machine d'entraînement à magnéto ordinaire qui à plusieurs reprises a prouvé qu'elle était plus rapide que la nouvelle à distributeur rotatif et magnéto de course.

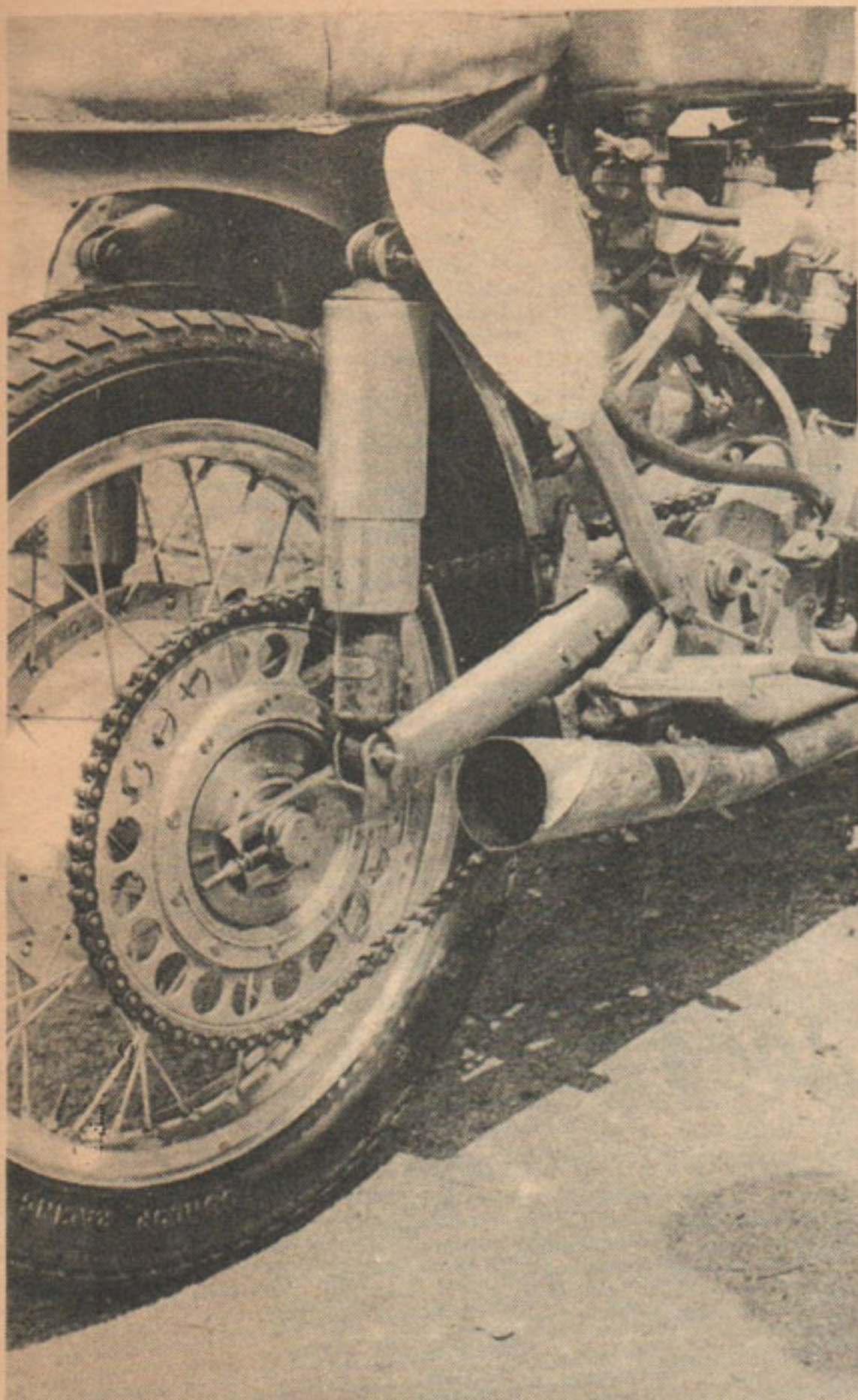
Après l'entraînement on pouvait penser que la triple arbre AJS de Brett avait de sérieuses chances de victoire en 350. Après le premier tour il est en tête, Wunsche et Kluge se trouvant en excellente position parmi les coureurs d'usine anglais. Mais après le deuxième tour, Kavanagh et Armstrong montrent ouvertement qui donne vraiment le ton à la course. Lawton est obligé de batailler dur contre Lomas cependant que Brett est brusquement éliminé après le troisième tour. L'épreuve est bientôt marquée par la supériorité de la Norton, Lomas se lance à la poursuite entraînant Kluge derrière lui. Au neuvième tour, Wunsche ne peut plus se maintenir et tombe victime d'ennuis mécaniques. Kluge tient à la perfection la 3 cylindres DKW en course et à partir du treizième tour peut dépasser la triple arbre AJS de Ring et la Norton de Goffin dotée pourtant d'un moteur d'usine. A l'avant fonce Kavanagh devant Armstrong, Lomas dépasse la troisième Norton d'usine de Lawton et bientôt c'est la ligne d'arrivée que Armstrong franchit en vainqueur. Kluge qui tout comme Wunsche était en grande forme, termine cinquième avec une 3 cylindres DKW qui s'est magnifiquement comportée.

En side, la compétition à quatre qui avait été celle de Spa semble devoir se répéter : Oliver et Smith contre Milani et Merlo. Le champion du monde prend de l'avance, mais Milani se cramponne à la seconde place, car Smith qui roue sans troisième vitesse a du mal à tenir contre Merlo. Mais alors que Oliver poursuit, Milani au Glemseck quitte la chaussée. La seule Gilera qui reste en lice se voit alors confier le soin de défendre toute seule les couleurs italiennes.

La course devient de plus en plus monotone en raison de la supériorité écrasante d'Oliver, lorsque le garde-boue vient brusquement bloquer la roue de son side. C'est la déveine, tout comme en 1951. Rien ne s'oppose plus désormais à une victoire italienne, la 4 cylindres gagnant du terrain sur la Norton dans chaque ligne droite. Et pourtant l'in vraisemblable se produit : Smith redoublant d'efforts bat Merlo de quelques mètres au moment d'atteindre le but. Notre com-

Les Gilera side ont un robuste arceau supplémentaire accolé à la fourche télescopique. Les pneus sont quadrillés.





La suspension arrière oscillante est la seule pratiquement utilisée en compétition. Voici celle utilisée par MV pour sa 500.

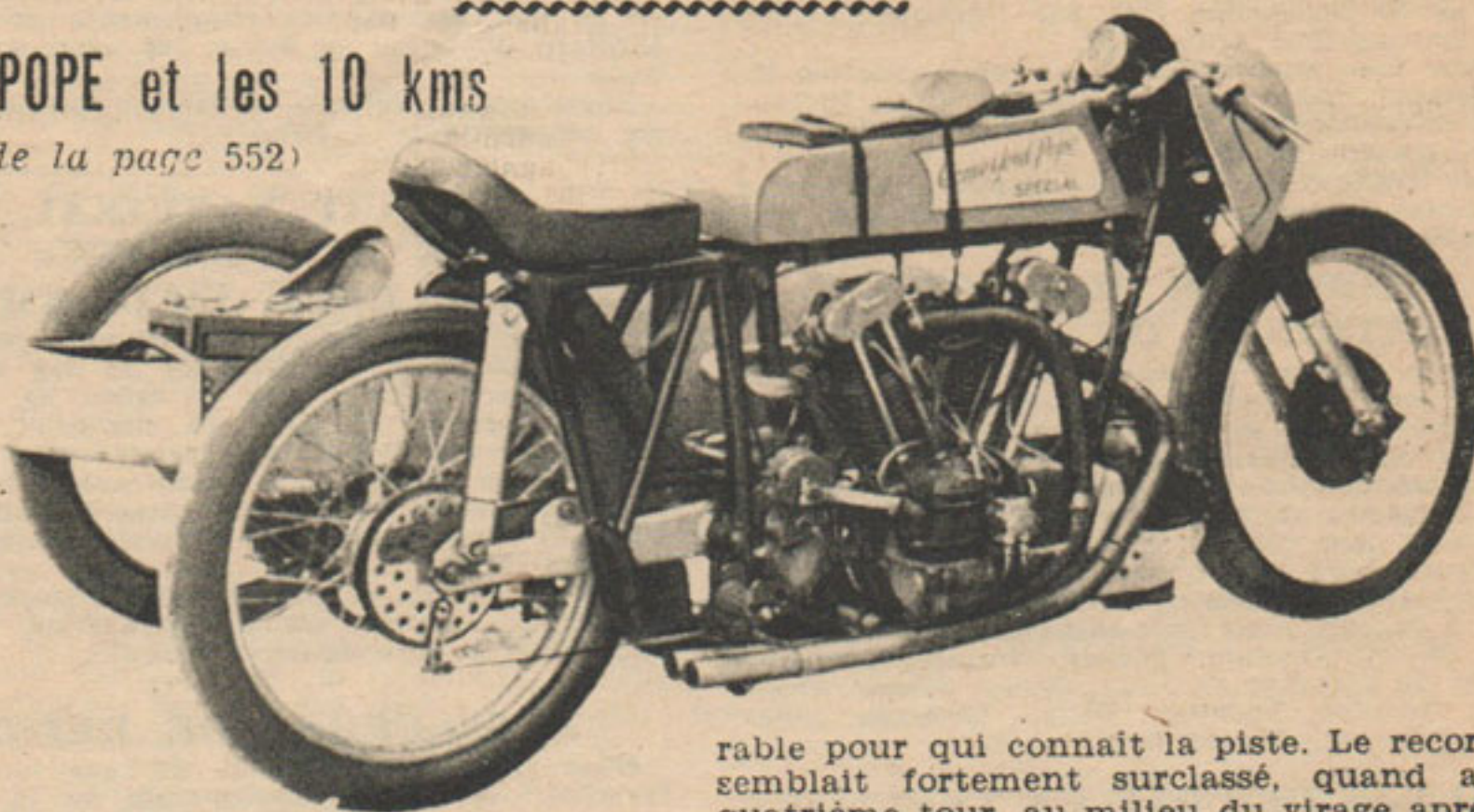
CLASSEMENTS

125 cmc. : 1. Haas (All.) sur NSU 58' 28" 8 moy. 117,73 kmh. ; 2. Ubbiali (Ital.) sur Mondial 58' 29" 5 moy. 117,71 kmh. ; 3. Sandford (Angl.) sur MV Agusta 58' 41" 9 moy. 117,29 kmh. ; 4. Copeta (Ital.) sur MV Agusta ; 5. Luttenberger (All.) sur NSU ; 6. Zinzani (Ital.) sur Morini ; 7. Mayer (All.) sur Mondial ; 8. Meisler (All.) sur Mondial ; 9. Lottes (All.) sur MV Agusta Meilleur tour par Haas en 5' 44" 2 moy. 120,02 kmh.
 250 cmc. : 1. Felgenheiler (All.) sur DKW 1 h 05' 51" 3 moy. 125,46 kmh. ; 2. Thorn-Prikker (All.) sur Guzzi 1 h. 06' 42" 5 moy. 123,85 kmh. ; 3. Gablenz (All.) sur Horex 1 h. 08' 15" 8 moy. 121,03 kmh. ; 4. Kluge (All.) sur DKW ; 5. Gehring (All.) sur Guzzi. Meilleur tour par Ruffo en 5' 19" 6 moy. 129,24 kmh.
 350 cmc. : 1. Armstrong ((Irl.) sur Norton 1 h 13' 49" 9 moy. 130,55 kmh. ; 2. Kavanagh (Aust.) sur Norton 1 h. 13' 50" 2 moy. 130,54

kmh. 3. Lomas (Angl.) sur AJS 1 h. 14' 18" 2 moy. 129,72 kmh. ; 4. Lawton (Angl.) sur Norton ; 5. Kluge (All.) sur DKW ; 6. Ring (Aust.) sur AJS ; 7. Goffin (Belg.) sur Norton ; 8. Zeller (All.) sur AJS. Meilleur tour par Lomas en 5' 09" 1 moy. 133,65 kmh.
 500 cmc. : 1. Armstrong (Irl.) sur Norton 1 h. 32' 35" 7 moy. 133,83 kmh. ; 2. Kavanagh (Aust.) sur Norton 1 h 32' 36" 1 moy. 133,83 kmh. ; 3. Lawton (Angl.) sur Norton 1 h. 32' 36" 3 moy. 133,83 kmh. ; 4. Graham (Angl.) sur MV Agusta ; 5. Goffin (Belg.) sur Norton ; 6. Baltisberger (All.) sur BMW ; 7. Mc Alpine (Aust.) sur Norton ; 8. Ruhrschneck (All.) sur Norton ; 9. Fuss (All.) sur Norton ; 10. Knees (All.) sur Norton. Meilleur tour par Graham en 5' 02' 3 moy. 136,65 kmh.
 Sides 500 cmc. : 1. Smith-Clements (Angl.) sur Norton 59' 17" moy. 116,1 kmh. ; 2. Merlo-Magri (Ital.) sur Gilera 59' 17" 3 moy. 116,1 kmh. ; 3. Drion-Onslow (Fr.) sur Norton 1 h. 01' 05" moy. 112 kmh. ; 4. Masuy-Jenkinson (Belg.) sur Norton ; 5. Deronne-Textidor (Belg.) sur Norton ; 6. Noll-Cron (All.) sur BMW ; 7. Eberlein-Sauer (All.) sur BMW ; 8. Mohr-Muller (All.) sur BMW ; 9. Staschel-Beer (All.) sur BMW. Meilleur tour par Merlo-Magri en 5' 48" 2 moy. 118,6 kmh.

NOEL POPE et les 10 kms

(suite de la page 552)



patriote Drion se place bon troisième et le tandem allemand Noll-Cron sur BMW privée est obligé de reconnaître l'inutilité de la lutte contre des adversaires tels que les anglais et les italiens et suit derrière les belges Masuy et Deronne.

Et maintenant nous en arrivons au « clou » du spectacle : Norton contre AJS contre Gilera contre MV Agusta contre Horex contre BMW ! Kavanagh, Armstrong et Lawton mènent une ronde infernale. Seul Jack Brett parvient dans les premiers tours à garder le contact avec les représentants de Norton bien que sa nouvelle AJS fonctionne d'une manière irrégulière. Coleman quitte la course dès le début (commotion cérébrale). Lomas de même abandonne (il pilotait la troisième AJS). Les Graham sur MV Agusta, au cours d'une remontée impressionnante réussit à passer Brett. Si l'effort peut être poursuivi, Lawton ne tardera pas à être inquiet en tant que troisième. Mais bientôt Graham est obligé de changer de bougies. Masetti fait une chute, ce qui élimine du même coup la seule Gilera engagée. Bandirolo de son côté doit faire une halte au magasin des pièces détachées. Mais au fait, qu'est-il advenu des MV ? Pour les italiens, cette journée de la Solitude est une suite ininterrompue de « coups durs ». Baltisberger sur BMW d'usine est alors en excellente position, mais tout de même derrière Schon.

Voici l'ordre des coureurs au dixième tour : Kavanagh, Armstrong, Graham (qui est passé devant Brett), Schon, Goffin (sur une Norton normale), Baltisberger, Mac Alpine, Ruhrschneck, Rauson, Fuss, Knees, Wunsche et Gross. Mette (de Chemnitz) qui avait fort bien couru, tombe victime d'une panne d'essence. L'épreuve paraît appelée à se dérouler sans changements, lorsque Gross et sa BMW font un « vol plané » à la sortie du virage du Glemseck, suivi bientôt de Brett victime d'une flaque d'huile à la suite d'une confusion entre les petits drapeaux de couleur que doit agiter un factionnaire pour l'avertir du danger. Schon, Goffin et Baltisberger gagnent une place, mais pour Schon l'un des derniers tours clos la course et pour lui c'en est fini d'un classement favorable et de ses points pour le Championnat du Monde.

Kavanagh devance Armstrong, mais Graham ne peut rien derrière Lawton; Goffin, Baltisberger et Mc Alpine gagnent à nouveau une place, Schon parti. Il ne fait plus alors aucun doute que Kavanagh doive gagner ! C'est alors que l'Australien laisse passer et gagner son compagnon d'écurie, car Joe Craig leur a dit : les intérêts de la marque passent avant ceux des coureurs. Armstrong possède ainsi 17 points d'avance sur Masetti. Si Kavanagh avait gagné, Masetti serait encore en tête et les huit points gagnés par Norton auraient été mal placés, c'est-à-dire mal utilisés. Quoi qu'il en soit, Kavanagh, recordman du tour au circuit de la Solitude l'an dernier, est cette fois-ci le vainqueur moral en 350 et en 500 ; il a brillamment retrouvé sa superforme de 1951 !

sans modification, avec les lourds raccords brasés et des colliers de serrage genre « échafaudage métallique ». Le bras qui supporte la roue mérite une description spéciale. Tout d'abord le ressort de suspension de roue a été désaccouplé, mais non retiré. De cette manière, le bras pivotant reste vertical, mais peut osciller d'avant en arrière sur l'articulation en silentbloc qui le relie au châssis.

La caisse elle-même surprend un peu. Quelque sa forme de gros poisson ne soit pas trop désavantageuse, par contre la pointe arrière à 50 centimètres du sol a quelque chose d'antique. Renseignements pris, cette coquille d'aluminium clouée sur une planche qui forme le fond, détient le record du tour à Brooklands depuis déjà pas mal d'années. Au moment de son installation, l'aménagement prévu pour le record de l'heure comprenait un réservoir de 50 litres, une pompe électrique S.U. et une batterie de 12 volts pour actionner cette pompe.

Ce dispositif devenu inutile pour un record de courte distance fut conservé pour faire le poids imposé par les règlements. Enfin tout fut prêt pour la tentative, le temps très beau, peu de vent (ce qui est assez rare à Monthéry), et aussi peu de spectateurs. Au moment de partir, les commissaires furent alarmés par l'état du pneu arrière absolument lisse, mais un technicien de Dunlop présent sur la piste déclara que pour effectuer les 7 tours de piste, le pneu tiendrait, et c'est à 9 h. 21, que, moteur déjà très refroidi, Pope fut placé sur la ligne. Départ assez lent, le moteur ayant de la peine à chauffer, et ce n'est qu'au bout du premier demi-tour qu'il commença à prendre son régime normal. Le side côté gauche, et très étroit (95 cms.) oblige à monter très haut dans les virages, ce qui n'empêche pas Pope de faire le premier tour départ arrêté en 1' 11" 4/5. Les autres tours sont très régulièrement bouclés en 51', c'est-à-dire à une moyenne de 179, 875, ce qui est hono-

rable pour qui connaît la piste. Le record semblait fortement surclassé, quand au quatrième tour, au milieu du virage après le chronométrage, le moteur trop neuf serra encore une fois ! Une voiture partit aussitôt et trouva Pope en train de pousser sa machine. Cet arrêt brusque du moteur permit toutefois d'écrouler un record, celui des 10 kilomètres départ arrêté, ce qui est toutefois une faible récompense pour l'Anglais qui a abîmé pas mal de matériel.

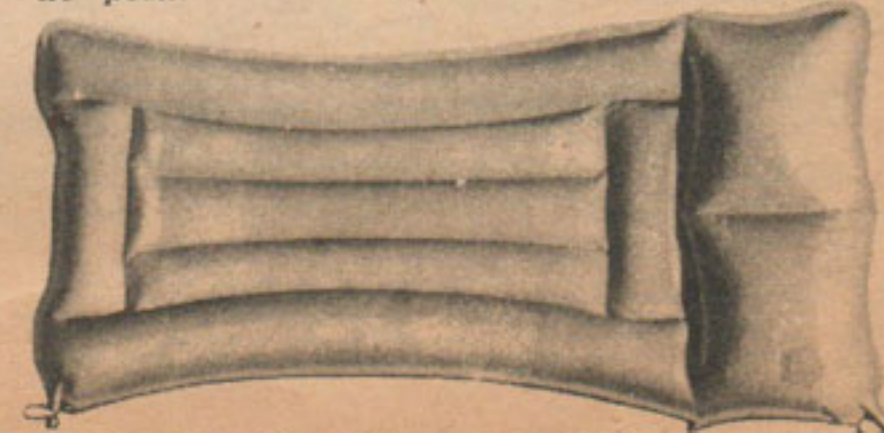
Le nouveau record a été établi en 3 minutes 30" 93/100, à la moyenne horaire de 170 ms. 670.

L'ancien record appartenait depuis le 23 septembre 1923 à l'anglais Wright sur Zenith-Jap.

CAMPING

Si un certain nombre de campeurs se contentent du minimum en matière d'équipement, le plus grand nombre reconnaît les avantages d'un bon matelas pneumatique, assurant un complet repos, ce qui est essentiel pour le campeur, motocycliste ou autre. Parmi les modèles de diverses marques, il nous faut retenir plus particulièrement le modèle « Alpin » présenté par la marque M 5.

Ce matelas qui équipait toutes les expéditions françaises depuis 1948 tant océanographiques que spéléologiques ainsi que les missions en Afrique Equatoriale et au Groenland, sans oublier l'Himalaya, est en tissu caoutchouté vulcanisé muni d'un revêtement textile. Le détail le plus intéressant réside dans le poids qui est de 1.250 grammes seulement, ce qui le rend très aisément transportable. Son prix n'en fait pas un des moins chers, mais sa très longue résistance en fait un article pratiquement inusable, ce qui justifie l'écart de prix.



CIRCUIT DE VITESSE DE L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE NICE

Cette épreuve qui devait se disputer le 15 Août est annulée par suite des difficultés rencontrées par l'A.M.N. pour l'organisation de ce Circuit National de Vitesse.

LES 24 HEURES DE WARSAGE

L'auto. moto club D. A. Warsage (Belgique) organise les 16 et 17 août une épreuve d'endurance et de vitesse réservée aux motos. Cette course se déroulera à Warsage sur un circuit de 8 kms. 314. Le classement sera fait suivant le kilométrage effectué durant les 24 heures.

Les catégories admises sont les suivantes :
1. Etrangers et Inter. 175 cmc. 2. Etrangers et Inter. 250 cmc. 3. Etrangers et Inter. 350 cmc. 4. Etrangers et Inter. 500 cmc. 5. Juniors.

Pour tous renseignements et engagements : M. A. Franssens Rue J. Muller à Warsage (Belg).

SIX JOURS INTERNATIONAUX

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

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

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

TROISIEME MOTO-CROSS NATIONAL DE LAGUEPIE

Après l'énorme succès de leur deuxième moto-cross en 1951 où pour la première fois de grandes vedettes de ce sport furent présentées au public de la Région, les organisateurs : Moto-Club Montalbanais et Comité Auto-Moto-Courses de Laguepie, mettent sur pied pour le 15 Août prochain une épreuve sensationnelle ouverte aux catégories 350 et 500 cmc.

En effet, les plus grands champions français ont à ce jour signé leur engagement, citons parmi eux : Brassine, Frantz, Verrecchia (vainqueur de l'épreuve de 1951), Godey, Prieur, Charrier, Vouillon, Ladevéze, Pellan, Deshaies, Amedeo, Lemoine, Bonnin, etc...

COURSE DE COTE DE TREFFORT

L'U.M.A. organise le 17 août 1952 une course de côte pour motocyclettes et sidecars.

La course aura lieu sur la route de Treffort à Montmerle, au lieudit « Les Esses ». La distance à parcourir est d'environ 2 800 mètres.

Seront seuls admis à participer à la course, les membres des clubs motocyclistes nationaux munis d'une licence pour conducteurs.



CIRCUIT DU COMMINGES

La liste des engagés pour le 15^e Circuit International de Vitesse Motocycliste du 10 août prochain s'établit ainsi qu'il suit :

350 cmc. : Monneret père et fils (AJS). Bruguières (AJS). Varlow (AJS). Gerber (AJS). Zelwiger (Velocette). Collot (Norton). Wood. Gablenz (Horex). Burgraff (AJS). Glazebrook (AJS). Heath (AJS) Schnell (Horex).

500 cmc. : Monneret père et fils (Gilera). Bruguières (Norton). Varlow (Norton). Gerber (Norton ou Horex). Zelwiger (Norton). Collot (Norton). Wood (Norton). Galante (Norton). Fagiolini (Guzzi). Schnell (Horex). Heath (Norton). Guit (Gilera). Glazebrook (Norton).

Des pourparlers sont en voie de confirmation en ce qui concerne les engagements de Goffin, Muddford et Hollier en 350 et 500 ainsi que d'Ortueta.

Signalons que Schnell et Gablenz viennent comme représentants d'Horex.

CIRCUIT NATIONAL DE REGULARITE « CHALLENGE VIEIL AMI »

Cette épreuve aura lieu le 10 août 1952, elle sera disputée sur une distance de 350 kms.

Dotée de nombreux prix de valeur en espèces, elle comportera en outre un challenge, oeuvre d'art en bronze d'une très grande valeur, attribué à titre provisoire au club ayant les trois premiers classés. Il sera attribué définitivement au Club l'ayant gagné trois années consécutives ou non.

Renseignements et engagements (clôture 3 août à minuit), au siège du MC Ripagérien, 1 Pont Lamartine à Rive-de-Gier (Loire).

MOTO-CROSS DE REIMS

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

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

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

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

Nous n'avons pu engager tous les coureurs qui avaient sollicité un engagement. Nous nous excusons auprès des coureurs si la réponse ne leur parvenait pas en temps opportun.

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

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

Une tombola sera tirée entre les participants après la fermeture du contrôle installé au Bar de l'Eclaireur place d'Erion.

Une entrée demi-tarif sera remise à chaque motocycliste d'un club affilié à la F.F.M. à son arrivée à Reims à partir de 9 h. 30. La fermeture du contrôle aura lieu à 11 heures. Grand défilé en ville pour se rendre au Monument des Sportifs au Parc Pommery où aura lieu le dépôt d'une gerbe.

dans les Clubs

LE MOTO-CLUB CLODOALDIEN

informe les présidents de clubs motocyclistes et organisateurs de réunions ou manifestations motocyclistes que les coureurs ci-après dénommés ont donné leur démission du Club et, qu'en conséquence, la licence qui leur a été délivrée sous le nom du Moto-Club Clodoaldien n'est plus valable.

Démisionnaires : Charrier, Issaadi, Perisse, Rabus J. Rabus R. Robin R. Tardif, Tinancourt.

MOTOCYCLE-CLUB DE LYON

Quelques résultats obtenus par les membres du MCL depuis le début de la saison 1952.

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

Le premier juin, au circuit d'Aix-les-Bains, le coureur De Polo que nous pouvons considérer comme un pur amateur se classe quatrième en 350 et en 500 avec une 350 A.J.S., battant des

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

PARIS (2^e)
DYNAMIC - SPORT
Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit
6, Rue Saint-Augustin, 6
Métro Bourse - Ric. 75-28

PARIS (4^e)
GEORGES MONNERET
Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques
7 - 9, Boulevard Beaumarchais

SAINT-PAUL MOTOS
Réparations par des spécialistes
Tous les Accessoires
1, Rue de Rivoli
Métro St-Paul - Arc. 71-46

PARIS (10^e)
Sté MOTOCYCLE
Crédit pour toute la France
166, Rue Lafayette - Nor. 07-59

CHROME - CUIR
La manufacture de vêtements de cuir. Spécialité pour la moto.
15, Rue du Château d'Eau
Nor. 08-09

PARIS (14^e)
REALESAGE MONT-PARNASSE
Chemisages - Embellages
23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50

MOTO - VANVES - SPORT
Ouvert le Dimanche
1 et 3 Boulevard Brune

DUCENTIER (LA MOTO)
Agence TERROT
164, Rue d'Alésia

PARIS (16^e)
Sté DU GARAGE JARDILLIER
Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175
Motobécane
Toutes révisions garanties
88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42

MOTOCONFORT
Agent exclusif
R. Piel
29, av. Gde Armée - Pas. 86-45

STATION SERVICE
Pièces détachées DKW
Echanges Standard
83, av. Gde Armée - Pas. 46-25

PARIS (17^e)
LADEVÈZE
Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion
Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir
50, rue Brunel - Eto. 24-66

STATION SERVICE YDRAL
Sté Ami
20, rue du Débarcadère
Eto. 77-46

GEORGES MONNERET
Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques
138, Rue de Tocqueville

Ets REVIL
Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité)
Revil, 82, Avenue des Ternes

PARIS (18^e)
BARBES - MOTOS - CYCLES
Atelier dirigé par technicien pour la mise au point des machines
Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue
98, Rue Doudeauville

PARIS NORD MOTOS
Spécialiste des révisions générales
3, rue Ernestine - Orn. 34-08

BOULOGNE - BILLANCOURT
MARCEL PERRIN
Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet
50, Av. Edouard Vaillant

Toujours Ets BONNET
Venez voir nos occasions et la Mobyette, et le plus beau choix de scooters. Le crédit le plus avantageux. Livraisons rapides
Toujours Ets BONNET
Directeur gérant : N. Angeli
80, Av. du Général Leclerc

ISSY-LES-MOULINEAUX
SCOOTER - MOTO
28, rue Ernest Renan
vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos.
Station Service Scooters

LEVALLOIS
DUBOIS A.
Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobyette, Terrot, etc...
58, Rue Aristide Briand

MONTRouGE
GEORGES MONNERET
Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques
106, Avenue Aristide Briand

PUTEAUX
Ets. MAURICE BARON
Embellages, réalésages
Pièces adaptables « PALMER »
12, rue Mirabeau. LON. 17-13

DIJON
TERROT,
Agence officielle
Toutes pièces détachées d'orig.
Avenue Foch - Dijon

LYON
NEW - MAP
une grande marque par ses motos de classe internationale.
Nombreux agents en France
122-124, Avenue Lacassagne

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

RAPID'MOTO

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

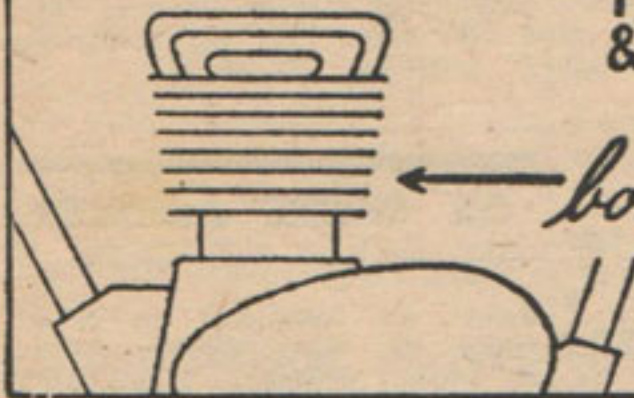
Agent B.S.A. - SUNBEAM **LABO**
J. Charrier utilise exclusivement les huiles **inox**

Directeur : Jacques CHARRIER
International de Moto-Cross

dispose en son Magasin :
100, 125 ETD et 350 TERROT - 100, 125, 200
Shooting-Star MONET-GOYON - 175 GUILLER
Sport et Scooter et nombreuses occasions révisées
B.M.W. - ARIEL ROYAL-ENFIELD - Le maga-
sin reste ouvert pendant les vacances.

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée

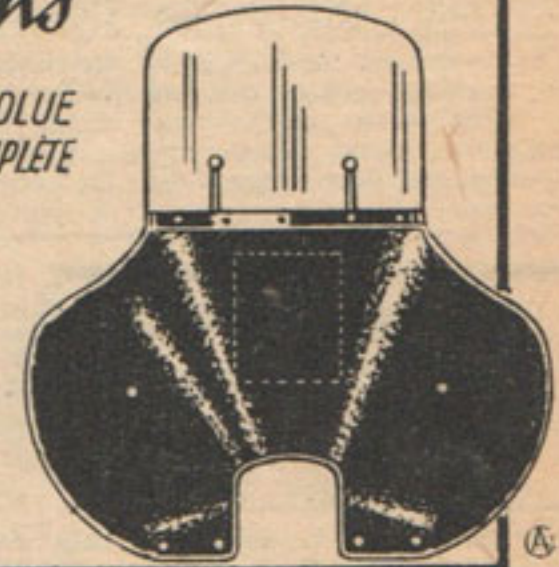


MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement
par tous les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE



H. DELANNET

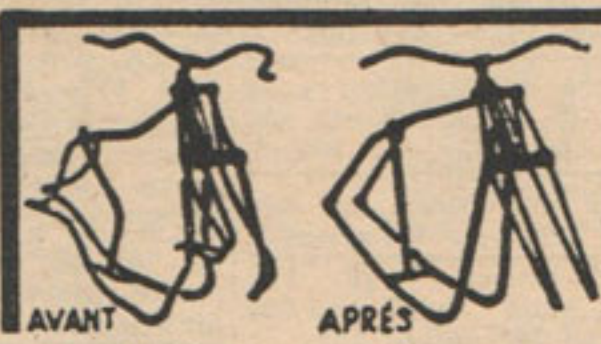
43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

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



AVANT

APRES

Expédition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

RENOVATION

DES CADRES
et RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)

MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
GUILLER

Ag. exclusif ULTIMA
125 cc (2 modèles) et 175 cc
Sidecar IMPERIAL
LIVRABLES DE SUITE
Toutes pièces détachées
Expédition dans

toute la France
Remise aux patentés
Joindre timbre pr réponse

R. VOIVENEL

34, rue de Charonne
PARIS-11 - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT

BOTTES et CHAUSSURES
EQUITATION - CHASSE - MOTO

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

SERIES PUBLICITE

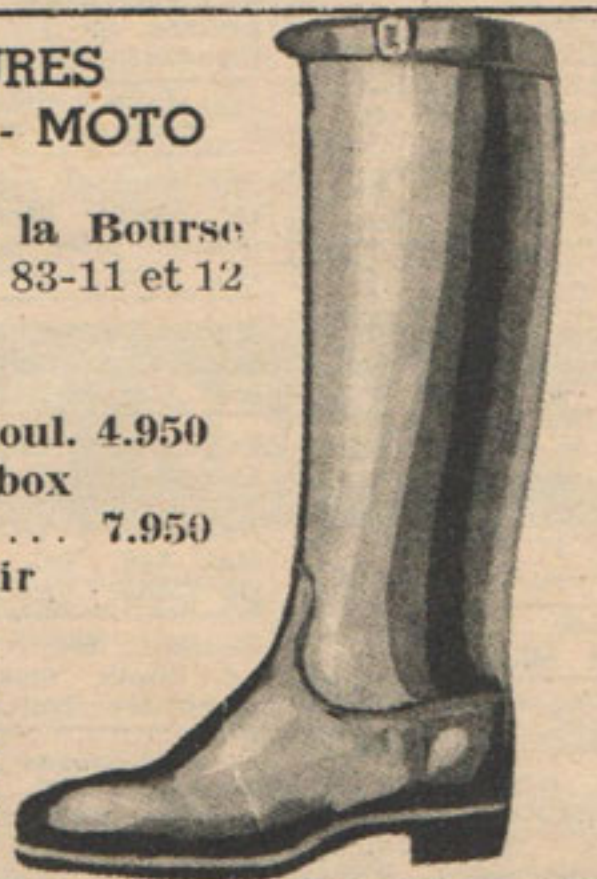
7656. BOTTES MOTO box coul. 4.950

3597. BOTTES « cow-boy » box
couleur 7.950

Semelle crêpe ou cuir

Sur demande envoi du cata-
logue et feuille de mesures.

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



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



Clinique des
cadres. Réser-
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.

Pour le moto-camping
un Matelas Pneumatique

la grande marque française
qui équipe les principales
expéditions internationales
L'expédition Le Clerc sur
scooter, du Cap Horn à
l'Alaska, campe sur M 5.
Toutes maisons d'articles
de sport et grands magasins

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

LA BOUGIE
LE PERLIER

Spéciale pr moteur 2 temps
Ne perle pas et améliore le
maximum des possibilités
du moteur.

La F. 50 (isolant céra-
mique) pour Vespa, Ydral,
Peugeot 176, 56, 55 AL et GL
10 r. Git-le Cœur Paris-6^e

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

AMAC

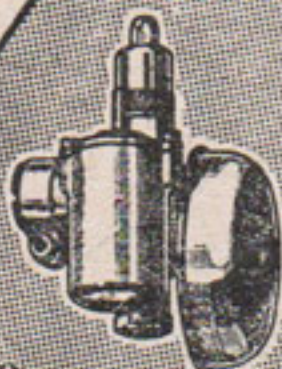
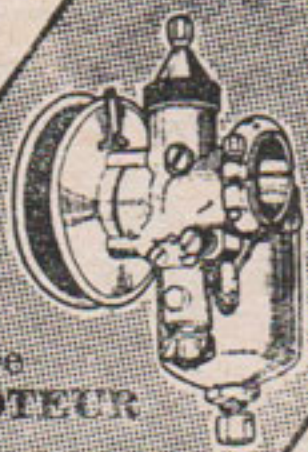
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

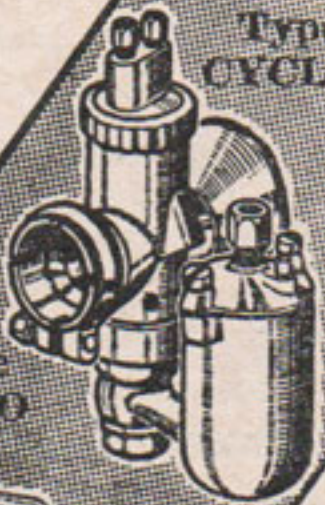
pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

et tous
moteurs
auxiliaires

Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOPORTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Manettes et leviers séparés
Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

Autres
spécialités
AMAC :
POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Pour vos vacances, achetez le
"GALLETTO GUZZI"

avec un crédit de 12 mois

AGENCES

GIMA - GUILLER - TERROT
René GILLET - JONGHI
B.S.A. - GUZZI

UNE SEULE ADRESSE :

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — Métro Château-Rouge
PARIS-18°

Fermeture le 15 Août - Réouverture le 5 Septembre à 14 h.

Conditions spéciales à partir de la
réouverture - UNIQUE A PARIS

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 permettra d'économiser de nombreux billets de mille. — 300 fr. - (poste 345 fr.)

LA TRACTION AVANT (9-11-15) — L'ouvrage technique et pratique indispensable 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 RIGOREUSEMENT MIS A JOUR AVEC LA COLLABORATION DE LA REGIE RENAULT. Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. - Impression et couv. 2 coul. — 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 Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau suppl. : C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS

PEUGEOT P. 55 — 450 francs.

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.O. — Avec tous les réglages complets : 500 francs.

TERROT 500 RGST — 500 francs.

125 TERROT E.T.D. — 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 — 450 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.

Le Moteur VELOSOLEX — 350 francs.

LIGHT 125 — 1.000 francs.

4 CV RENAULT — 300 francs.

NOTICES D'ENTRETIEN

Notice d'Entretien TERROT et MAGNAT-DEBON — 125 cmc. Type ETD et M 4 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 - Entretien - Dépannage. — 300 fr. - Par poste 345 fr.

Notice d'Entretien MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) — Toute la Technique, Pratique Entretien, Démontage, Dépannage — 460 fr. - Par poste 510 fr.

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 consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes 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.

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

En vente
exclusivement
chez
tous les bons
motoristes



ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE

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

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

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

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

Devant entièrement ouvrable
fermeture à glissière.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare
MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

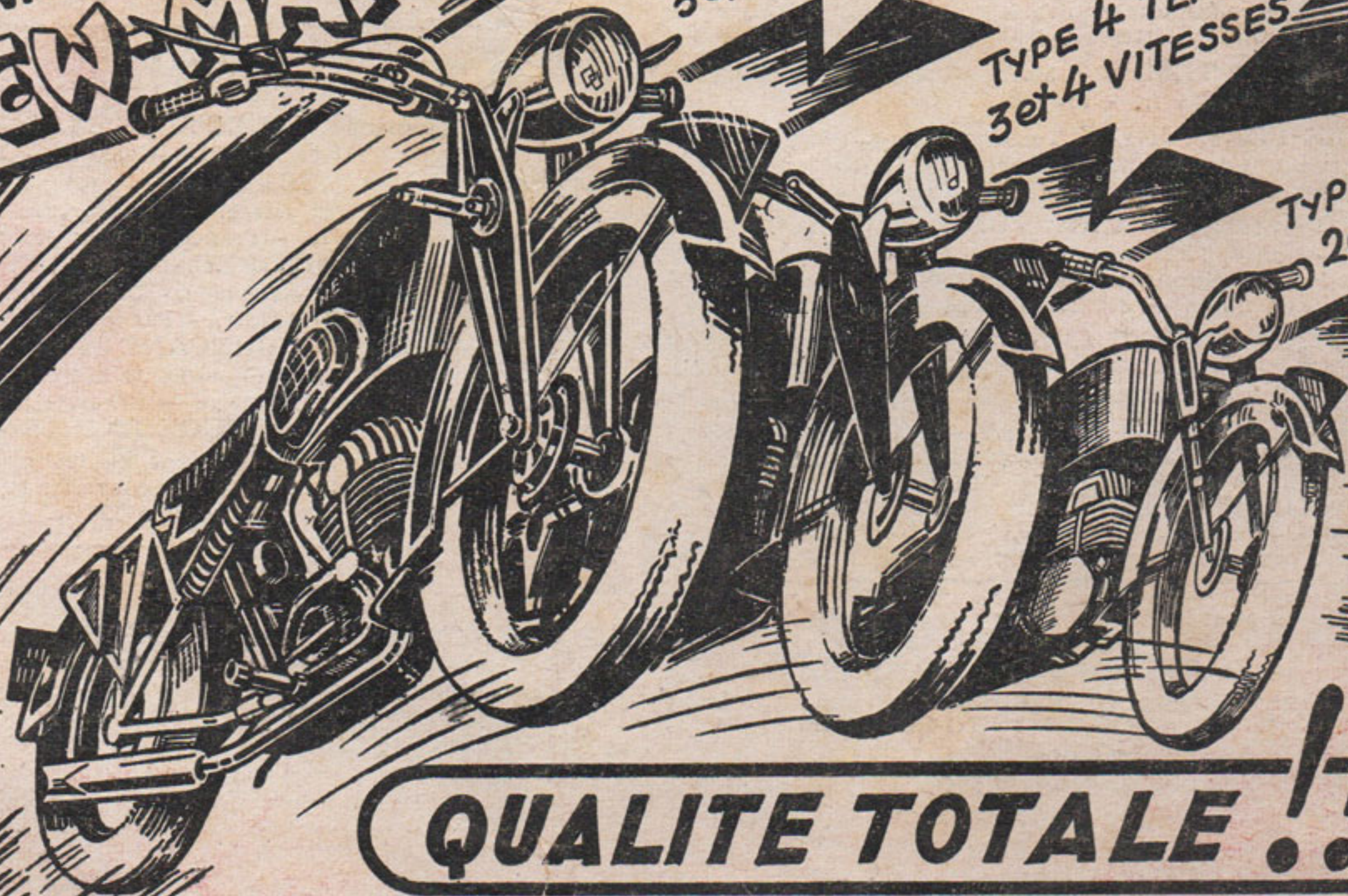
QUEL QUE SOIT
LE MODÈLE

NEW-MAP

TYPE 2 TEMPS
3 et 4 VITESSES

TYPE 4 TEMPS
3 et 4 VITESSES

TYPE C175
2CV. 4VIT.



QUALITE TOTALE !!

MOTOCYCLETTES NEW-MAP. 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON