

40<sup>e</sup> ANNEE. — 11 OCTOBRE 1952. — N° 1.105

# Moto revue

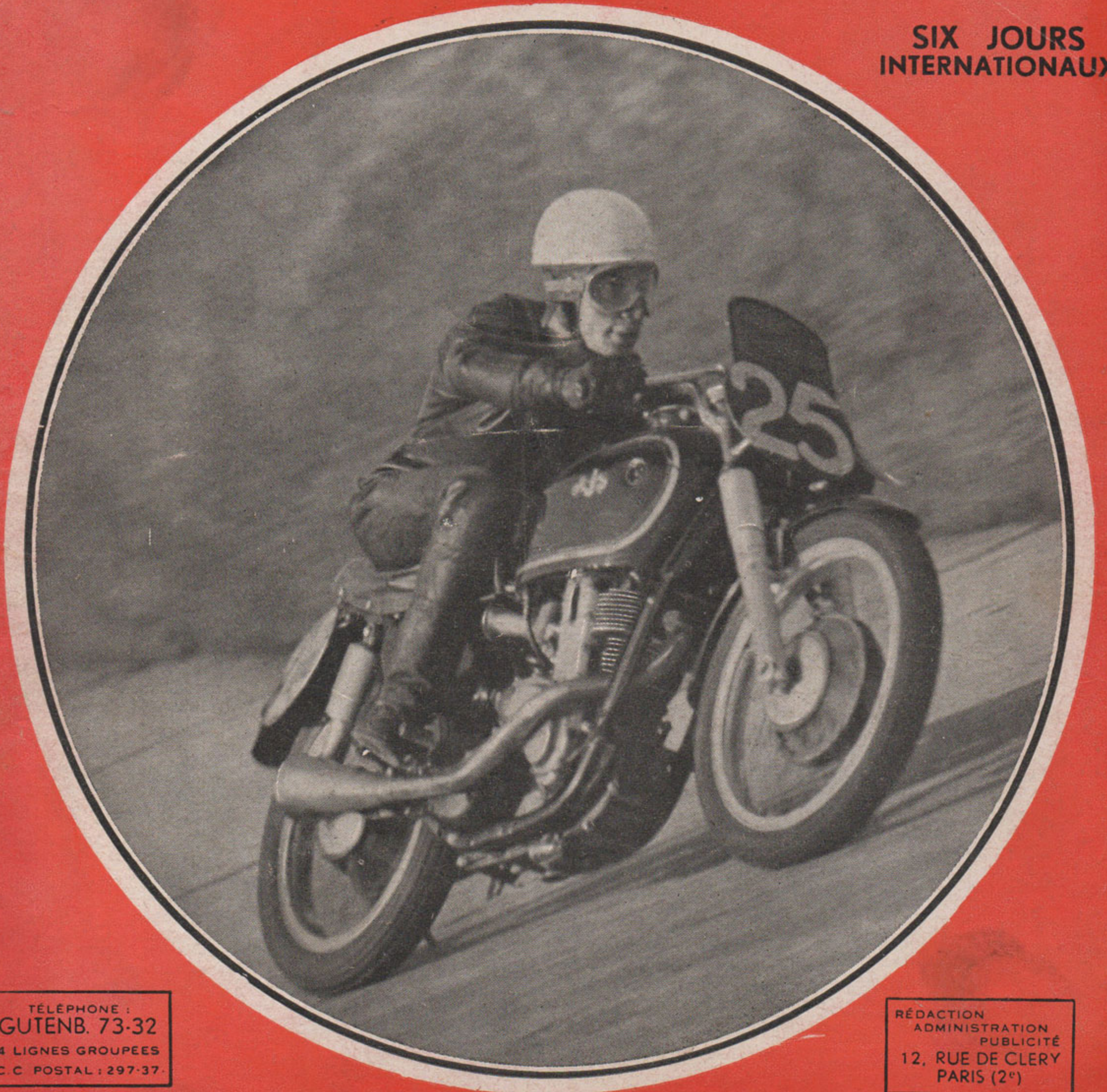
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

SIX JOURS  
INTERNATIONAUX



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32

4 LIGNES GROUPEES  
C. C. POSTAL : 297-37

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

Pierre Monneret, sur 350 A.J.S. d'usine, enlève la 1<sup>re</sup> place en 350 et la 2<sup>e</sup> en 500 aux Coupes du Salon.



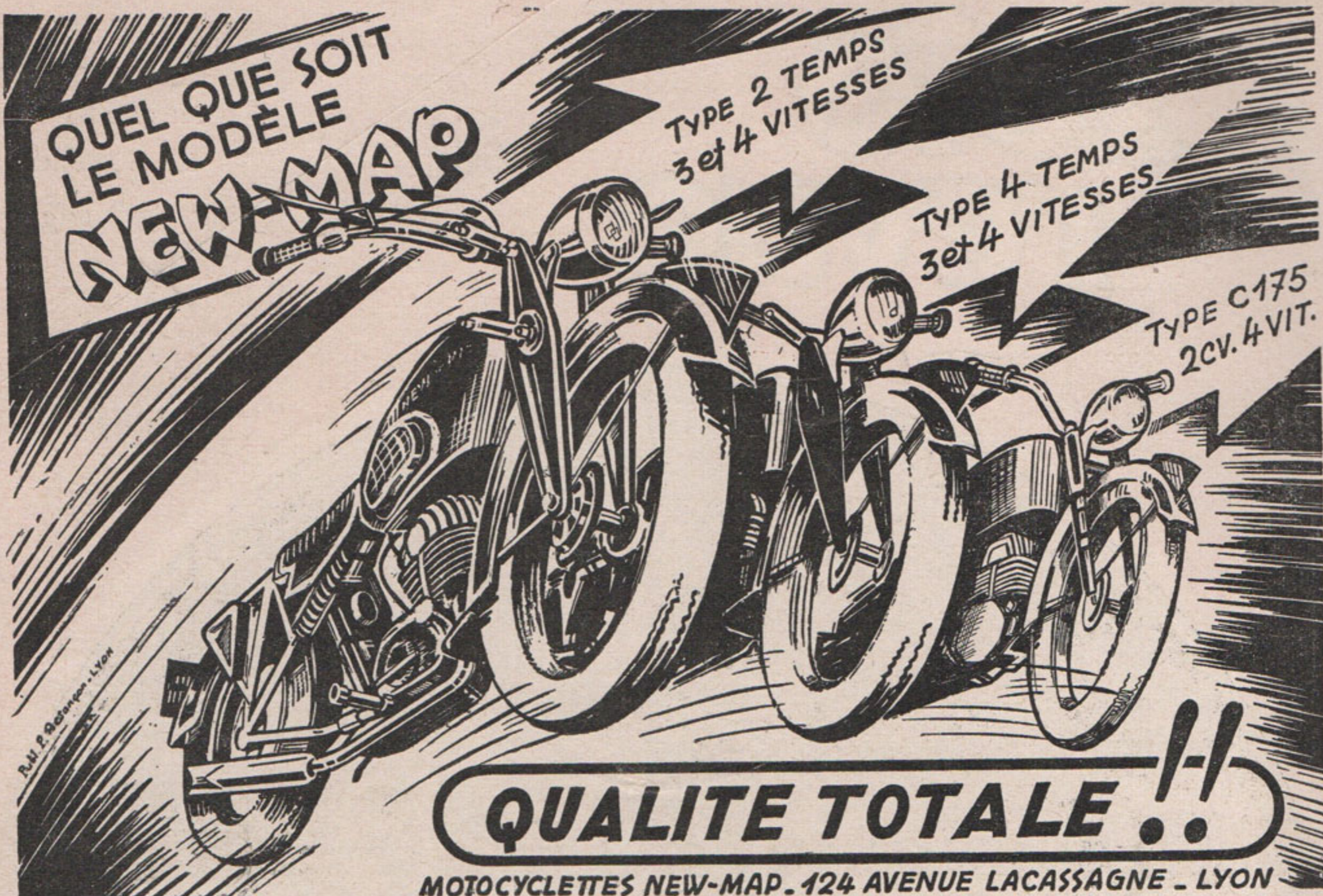
QUEL QUE SOIT  
LE MODÈLE  
**NEW-MAP**

TYPE 2 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE 4 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE C175  
2CV. 4VIT.

R. J. P. Jacquemont - Lyon



**QUALITE TOTALE !!**

MOTOCYCLETTES NEW-MAP. 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON

LICENCE  
D-UCATI

48 cm<sup>3</sup>

**uccicolo**



**M. ROCHER**

CONSTRUCTEUR  
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux 36<sup>ter</sup>, Av. de l'Opéra PARIS. Opo 08-96



*Champion!*

LA

**MACOMBYNN**

TELLEMENT PRATIQUE  
ET SI ÉTANCHE ....

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

En vente dans toute la France chez les principaux motoristes

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

SEUL FABRICANT: ET<sup>re</sup> CHANTRIEUX LEFEVRE - AMIENS

HAVAS





**Le scooter**

**SPEED** →

- le plus léger ne pèse que 60 kg.
- le plus maniable tous les organes en ligne, changement de vitesse au pied
- le plus confortable, suspension avant par fourche télescopique et anneaux Neiman suspension arrière oscillante.
- le moins cher à l'achat et à l'entretien

**scooter** **SPEED** →

fabriqué en grande série aux usines MORS

**S. I. C. V. A. M.**

Distributeur pour le monde entier  
37, rue des Acacias - Paris-17° - Eto. 16-23-16-24  
Concessionnaires dans les principales villes

**SALON DE L'AUTO - PARC DES EXPOSITIONS - STAND 226**



Disponible :  
125 cmc. à 175 cmc.  
PIECES DETACHEES

# MOTOBÉCANE

MOBYLETTE  
SCOOTER  
Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR  
Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

46, RUE TURBIGO  
Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)

## Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



*Equipent les grandes marques ...*

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

### ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

#### UN BON CONSEIL !...

Les nouveaux modèles que vous avez admirés au Salon ne seront pas livrés avant le printemps.  
N'attendez pas cette époque pour commander

**faites-le maintenant**

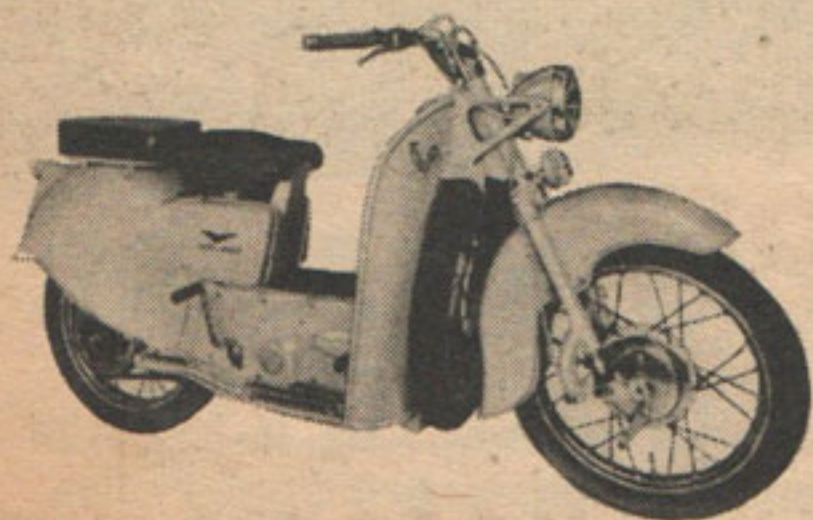
## aux Ets BONNET

80, Avenue du Général Leclerc, 80 — BILLANCOURT (Seine) Métro Billancourt - Tél. : MOL. 15-46

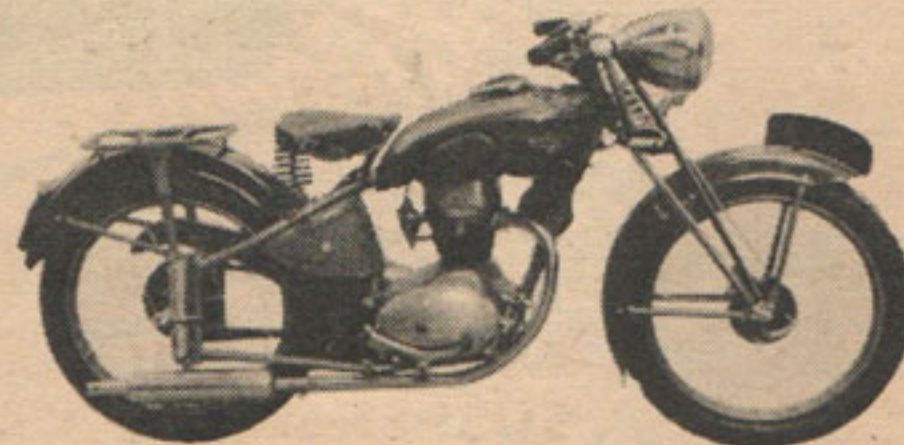
**même avec un acompte minime**

Votre machine vous sera  
**RESERVEE**

Soyez prévoyant, demain  
il sera peut-être trop tard.



GALLETTO GUZZI



175 MOTOBECANE

CREDIT 12 MOIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# CSEPEL

125 & 250 cc



O.P.F.

*Pour le travail, le tourisme, le sport*

**MOTOCYCLETTES et VÉLOMOTEURS CSEPEL**

**BLOC-MOTEUR 2 TEMPS A PISTON PLAT - SÉLECTEUR AU PIED  
SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE**

**AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE**

**TRADING MOTOR LINE  
74 RUE DE ROME PARIS 8<sup>e</sup>**



**MOTOBÉCANE**



**LEVALLOIS-MOTOS**

**A. DUBOIS**

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

**TERROT**



**BSA**

*vous livrera immédiatement*

MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

Scoter BERNARDET — TERROT — Side-car PRECISION — Pièces détachées

**VENTE A CREDIT**

REGION PARISIENNE  
Réponse contre timbre

**PER. 19-73**

Incroyable mais vrai !...  
**la Sté MOTOCYCLE**

166, RUE LAFAYETTE - PARIS-10<sup>e</sup>  
Métro Gare du Nord Tél. : NORD 07-59

**vend à crédit  
sans intérêts**

**EXCEPTIONNELLEMENT**  
du 1<sup>er</sup> au 31 Octobre

**TOUTES LES GRANDES MARQUES  
FRANÇAISES ET ETRANGERES**

Catalogue contre 50 frs en timbres poste  
**FERME DIMANCHE ET LUNDI**

*Volants Magnétiques*

**SAFI**

**BOL D'OR - 1951 - vainqueurs en 175 cmc.**

**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  
Telephone : LON. 09-10 — 09-11

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**

**MOBYLETTES - A.G.F. (Cucciolo)**  
125 et 175 MOTOCONFORT  
100-125-350 et 500 MAGNAT-DEBON  
100 - 125 et 200  
**KOEHLER-ESCOFFIER**  
Side-car SIMARD - H.B.  
- Remorque FULGUR -  
Casques GENO - F.N.  
Pneus RACING - Anglais  
Batterie HUTTRIC — FULMEN

**Robert KIÉNÉ**

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

**VENTE A CREDIT**  
4-6-9 mois

**TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO — TOUT L'EQUIPEMENT**  
**SCOOTERS : Motoconfort, Magnat-Debon, A. G. F.**

Agent et Dépositaire du fameux  
Survêtement motocycliste

**MACOMBYNN**

125 cmc.  
150 -  
250 -





# AMAC

STAND 148 — HALL DU CYCLE

— (Porte de Versailles) —

vous invite à visiter son stand où, entre autres nouveautés, vous verrez les :

## CARBURATEURS 912/ pour CYCLOMOTEURS avec

- starter à retour automatique
- niveau d'essence stabilisé
- épurateur d'air et
- silencieux d'admission

## CARBURATEURS 933 pour VELOMOTEURS et 4/5/6/ pour MOTOS avec

- starter à bouton poussoir
- filtre à essence à décantation, visible
- épurateur d'air et silencieux d'admission
- commandes inversées spéciales pour Scooters, etc...

ainsi que la gamme de

## GUIDONS pour vélomoteurs, motos, scooters,

les ROBINETS D'ESSENCE, POIGNEES TOURNANTES, MANETTES et LEVIERS,  
TRANSMISSIONS FLEXIBLES,  
COFFRETS PIECES de RECHANGE CARBURATEURS pour MOTOCISTES

STATION-SERVICE AMAC : 21, RUE COLLANGE, LEVALLOIS (Seine) - PER. 06-02

Ets Ed.

# MOTTAZ

40 ANNEES  
D'EXPERIENCE

Société anonyme au capital de 26.000.000 de francs

307 à 311, RUE DE LA GARENNE — NANTERRE (Seine) — MALmaison 29-77

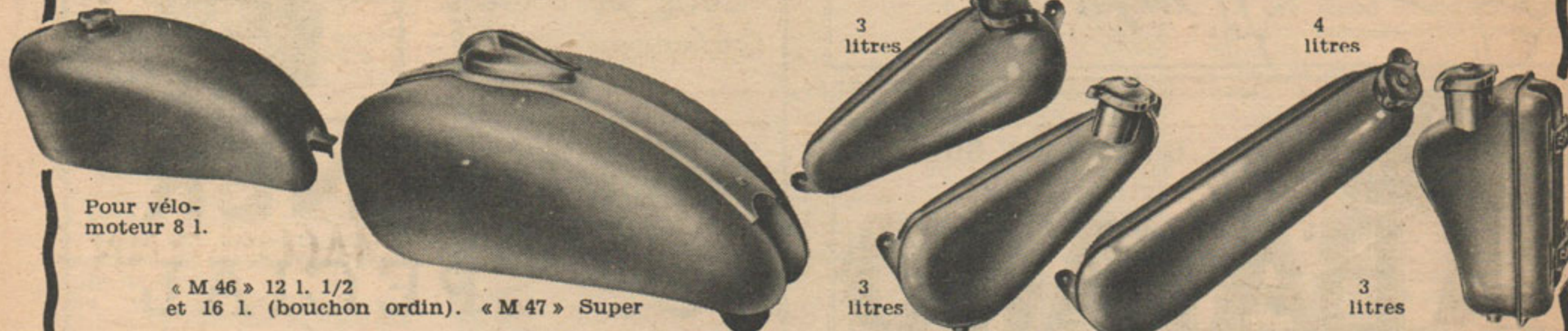
SPECIALITES D'ARTICLES EMBOUTIS POUR MOTOS, VELOMOTEURS ET CYCLOMOTEURS.  
RESERVOIRS, POTS D'ECHAPPEMENT, CARTERS, BOITES OUTILS,  
BOUCHONS BREVETES « MOTTAZ »

## RESERVOIRS D'ESSENCE

Pour VELOMOTEURS et MOTOS

(Modèles déposés)

Pour CYCLOMOTEURS



Pour vélo-  
moteur 8 l.

« M 46 » 12 l. 1/2  
et 16 l. (bouchon ordin). « M 47 » Super

3  
litres

4  
litres

3  
litres

3  
litres

## BOUCHONS DE RESERVOIRS EXPANSIBLES

(Brevetés)

« Super 47 »



Pour moto



Pour vélomoteur

VENTE EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

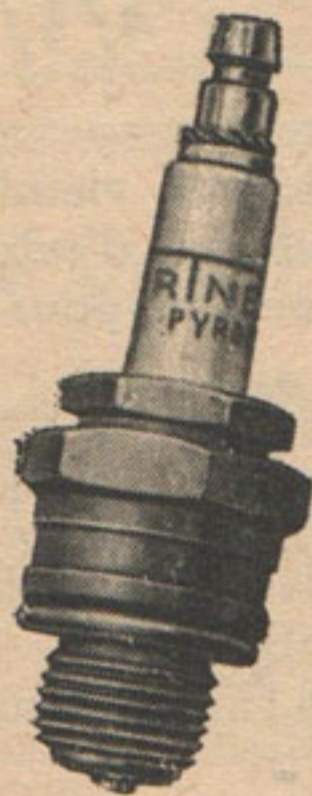


POUR CYCLOMOTEURS

la bougie

GURTNER "S"

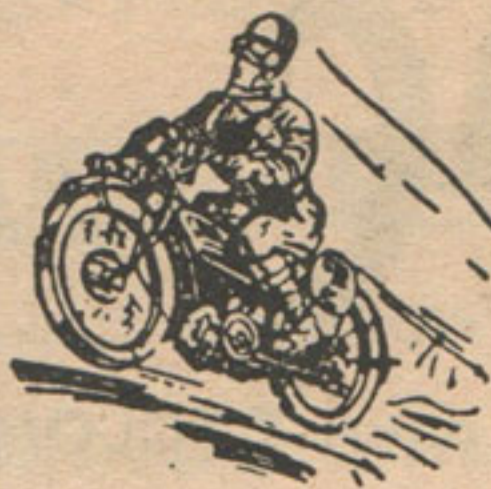
ETUDIEE ET MISE AU  
POINT  
PAR DES SPECIALISTES  
DE L'ALLUMAGE ET  
DE LA CARBURATION



*Essayez-la...*

Station-Service : 3, Impasse Compont - PARIS-17<sup>e</sup>

Motocyclistes... Attention !



Mieux que tous les dis-  
cours un essai vous  
convaincra : ajoutez à  
votre essence

**BRÉTOCYL  
GRAPHITÉ**

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui vous assurera :

**PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE**

**ECONOMIE D'ESSENCE**

**GRAISSAGE PARFAIT**

**DES HAUTS DE CYLINDRES**

**PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES**

Plus d'accrochages de pistons !...

Plus de perles aux bougies !...

Essayez... vous serez enthousiasmé des résultats

et naturellement dans votre moteur 2 ou 4 temps :

**BRET-OIL**

“ L'huile de Compétition au service du Tourisme ”

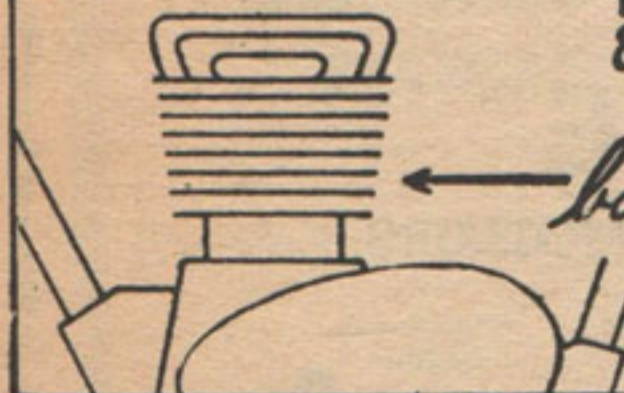
En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-  
ristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et  
notre BRÉTOCYL GRAPHITE présenté en coffrets de  
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence,  
pour le prix de 795 fr.

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



← *bonne compression  
longue durée*



UN CASQUE SUR

**BAYARD**

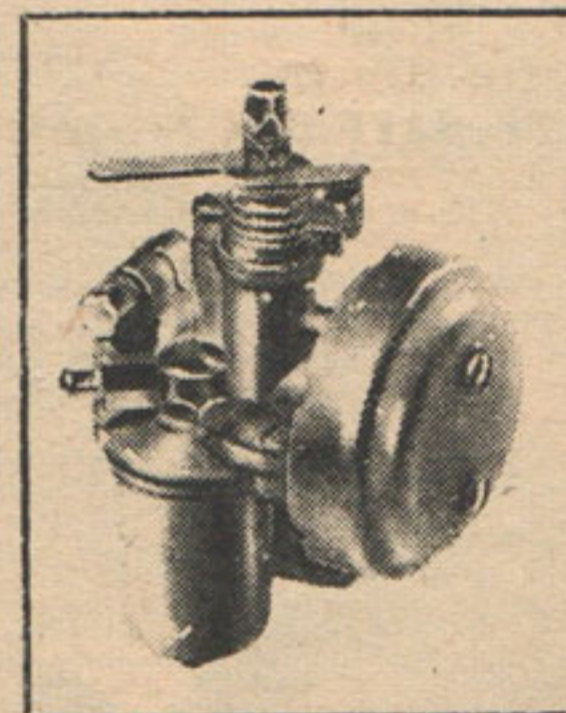
**CASQUE PROTECTEUR**

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

est fabriqué suivant les mêmes procédés  
que les casques des Motocyclistes de la  
Police Française.

*Cyclomotoristes !*

Pour obtenir le ren-  
dement maximum de  
votre machine de-  
mandez à votre moto-  
ciste de vous faire  
essayer le nouveau  
Carburateur



**GURTNER  
C. SPÉCIAL**

VOUS EN SEREZ ENCHANTE  
DEPART INSTANTANE  
REPRISES EXCELLENTE ET  
CONSOMMATION REDUITE :

1 litre 5 aux 100 kms.

Station-Service : 3, Impasse Compont - PARIS-17<sup>e</sup>





HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES  
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME  
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

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

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

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

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

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

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

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

## ◆ UN MOTEUR QUI SE FERA GONFLER

C'est le 250 A.M.C. Ses pièces largement dimensionnées, sa distribution par arbre à cames en tête, son alésage et sa course identiques qui en font un moteur carré, autant de points qui inciteront les amateurs à gonfler ce quart de litre.

Mais les constructeurs aussi s'y intéressent de très près. A un stand bien connu, ne nous parlait-on pas d'un futur 250 A.M.C. transformé en double arbre pour le prochain Bol ?

## ◆ DE PLUS EN PLUS FORT

Louis Castro a battu récemment à Bonneville le record américain des motocyclettes non surcompressées sur une 1.000 Harley Davidson, avec une vitesse de pointe de plus de 269 kmh.

Ce record fut établi sur 2 miles, mais n'annule pas officiellement celui détenu par Roland Free avec plus de 240 kmh. sur une Triumph.

## ◆ GEORGES MONNERET NE SAIT PAS NAGER

Au sens propre, bien entendu, car au figuré, Georges Monneret l'a prouvé amplement en mettant sur pied la remarquable organisation commerciale qu'il dirige.

Georges nous a appris qu'il ignorait tout de la natation en nous entretenant de sa prochaine traversée de la Manche...sur une Vespa.

Mais rassurez-vous, ce dernier aura d'importants flotteurs et tout irait au mieux si l'actuelle tempête ne venait contrarier les projets toujours fantaisistes de notre Champion de France.

## ◆ RALLYE VESPA

Le Vespa-Club de Paris et Ile de France organise à l'occasion du Salon une concentration de Vespistes de tous les Vespa-Clubs de France.

Le premier rassemblement eut lieu au Parc des Expositions Porte de Versailles, le 10 Octobre de 14 à 20 heures.

Des visites gratuites des Salons de la Moto et de l'Auto furent effectuées, ainsi qu'un banquet gratuit qui se tiendra Dimanche 12 dans la Salle des Fêtes de Courbevoie. Pour la circulation dans Paris, le carburant est fourni par la Société A.C.M.A. en liaison avec la Standard Esso.

# POURQUOI ?

**L**ES enfants ont généralement la manie de poser des questions, dont quelques-unes mettent assez souvent les parents dans l'embarras.

La vie est nouvelle pour eux et le spectacle qu'elle leur offre à chaque coin de rue, les étonne au plus haut point. C'est donc un désir inné de savoir, de s'instruire, qui instinctivement, les pousse à demander : « Pourquoi ?... ».

Un homme, qui se comporterait de la même manière, serait vite taxé de naïf, voire de « minus habens ». Cependant il existe des cas où on aurait bien envie de questionner, car le pourquoi de certaines choses nous échappe et ceux auxquels nous nous adresserions en ce cas, à l'instar des parents du gosse questionneur, seraient bien embarrassés pour nous répondre de façon satisfaisante.

Ainsi pourquoi certains constructeurs français nous ont-ils présenté au Salon des modèles réalisés à la hâte sans autre but que celui de faire dire aux visiteurs : « Tiens, Un Tel à une nouvelle 250 ! » ou bien : « Vous avez vu le nouveau scooter X... ».

Mais cette nouvelle 250 et ce scooter présenté comme une merveille n'ont jamais roulé, n'ont jamais été essayés et on ignore s'il sera possible d'en livrer à la clientèle.

Pourquoi ?

Pourquoi ces constructeurs français ne suivent-ils pas l'exemple des étrangers qui ne font connaître leurs productions au grand public qu'après des mois et des mois d'essais et de perfectionnements ?

Dans quel but, une grande marque nous a-t-elle présenté un nouveau moteur 250 cmc. dans le cadre de son vélomoteur avec une fourche insuffisante et des tambours de freins juste bons pour un 100 cmc. ?

Pourquoi cet autre constructeur nous présentait-il en 51 un scooter à soupapes latérales, 3 vitesses commandées au guidon, alors que le modèle commercialisé aura un moteur à soupapes en tête et un sélecteur au pied ?

Peut-être nous répondra-t-on que le public qui a défilé devant ces stands n'a pas ménagé ses flatteuses appréciations à l'égard de la marque pour son esprit d'initiative mis en vedette par la sortie d'un nouveau modèle chaque année ! Mais combien d'acheteurs possibles trouvait-on parmi ces faiseurs de dithyrambes ?

Pourquoi ? Pourquoi ?

## ◆ LES SIX JOURS 1953

Les derniers I.S.D.T. viennent à peine de se terminer que l'on pense déjà en haut lieu à l'organisation de ceux de 1953. Selon toutes prévisions, ils n'auront pas lieu en Tchécoslovaquie, l'obtention des visas s'avérant chose laborieuse, mais en Suède Centrale.

## ◆ BIENTOT LA 250 ADLER

Les usines Adler de Francfort présentent déjà une série assez importante de modèles, très caractéristiques avec leurs petites roues, depuis la mono 100 cmc. jusqu'à la twin M 200, en passant par la M 125 et la M 150.

La bicylindre M 250, qui déjà a participé à de nombreuses rudes épreuves telles le « Deutschlandfahrt », l'« Alpenfahrt » et qui vient d'obtenir de brillants résultats aux 6 Jours Internationaux (3 Médailles d'Or sur 4 machines engagées), va se trouver incessamment commercialisée.

Signalons aussi que les modèles Adler sont construits sous licence en Belgique par les Ets « Impéria ».

## ◆ APRES CADRES ET MOTEURS, VOICI DES FREINS

Alma est un jeune constructeur Clermontois, chez qui les idées nouvelles fourmillent tous les jours.

A son stand : cyclomoteurs 125, 175, scooters, utilitaires, se côtoient.

Mais ce qui est intéressant de noter, c'est qu'Alma fabrique lui-même un 125 deux temps, 3 vitesses, dont la production a démarré.

Connaissant bien les problèmes posés par la réparation et l'usinage, le constructeur s'est attaché à faire un moteur simple, d'un entretien facile et surtout nécessitant des opérations d'usinage réduites au strict minimum.

Mais la technique n'a pas été négligée pour cela, et nous songeons à une astuce dans la réalisation des transferts dont nous entretiendrons nos lecteurs prochainement.

En outre, ce moteur développe près de 5 CV.

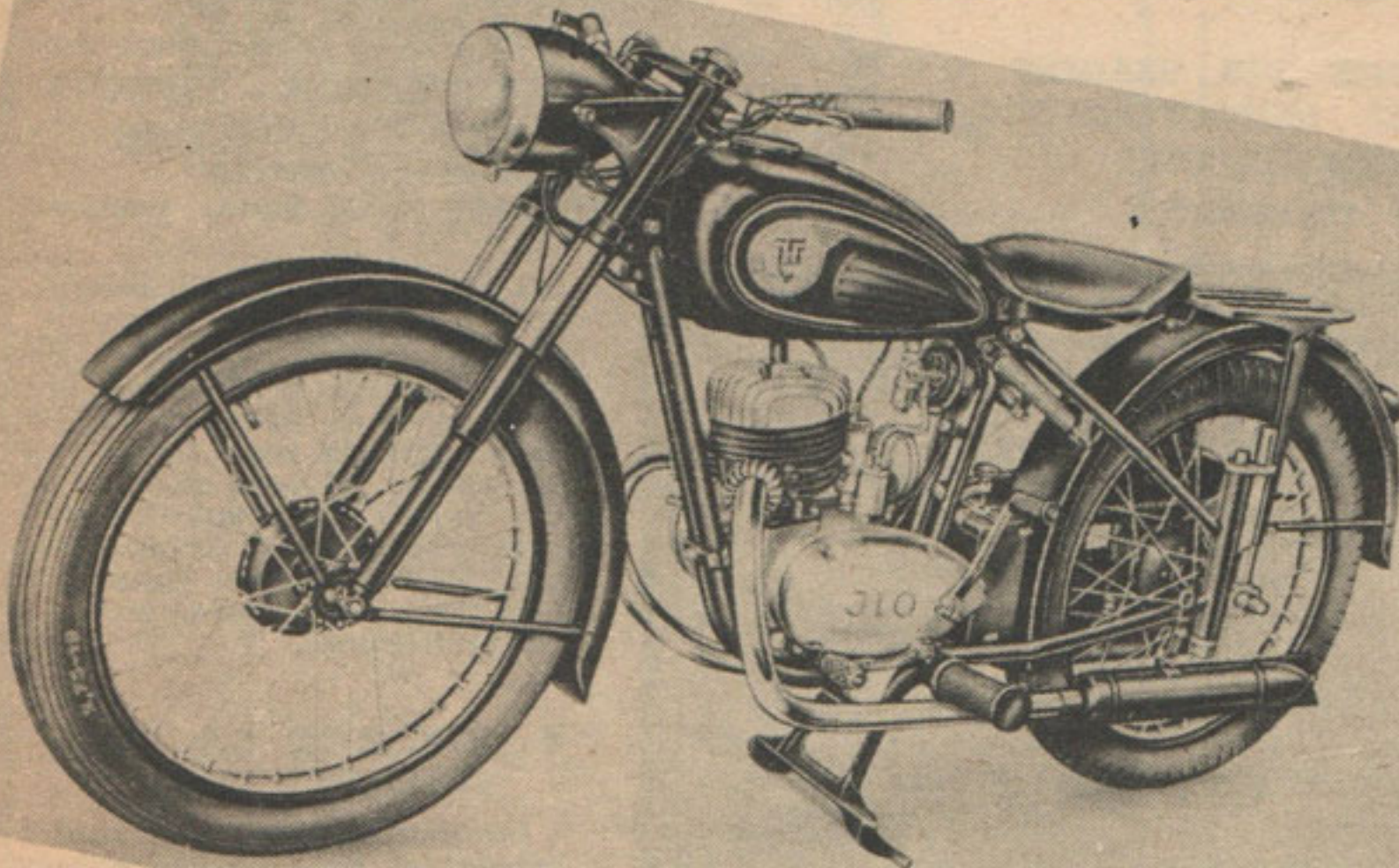
Enfin, dernière nouveauté, un moyeu-frein central en alliage léger d'un diamètre intérieur de 130 mm.



### ◆ NOUVELLES VICTOIRES BSA

Les trois machines BSA Star-Twins qui effectuent actuellement un périple de 8.000 kms, ont remporté 3 médailles d'or aux Six Jours Internationaux. 6 autres pilotes ont également remporté des médailles d'or, montés sur des 500 « Gold Star ».

# Informations



A droite : un véhicule pour invalides présenté en Allemagne. D'outre-Rhin également, la U.T. à moteur J.L.O.



### ◆ QUE VAUT LA 3 CYLINDRES D.K.W.

Bien que la nouvelle 350 3 cylindres DKW fasse très bonne impression et paraisse remarquablement rapide, elle semble n'avoir encore pu donner toute sa mesure, ayant été, pourrait-on croire, engagée un peu prématurément dans la bataille. Et pourtant, déjà d'excellents résultats sont à inscrire à son actif, ainsi que vient de le prouver Siegfried Wunsche qui, sur cette machine, a remporté la victoire aux courses internationales de Christianstadt (Suède), établissant même un record de vitesse sur ce circuit. C'est là une excellente référence, surtout lorsqu'on songe que cet engin de conception nouvelle n'a quitté que depuis peu de temps le « département des essais » de l'usine.

### ◆ CONTROLE DES VEHICULES PAR RADAR

On sait qu'aux Etats-Unis la vitesse est sévèrement réglementée sur les grandes routes ; pour la contrôler, la police américaine fait depuis quelques temps appel au radar. Aussi a-t-elle installée sur certains « highways » des postes-radar automatiques chargés d'apprécier la vitesse des véhicules passant dans leur voisinage et de contrôler d'éventuels dépassements de la vitesse limite permise. Si tel est le cas, l'installation radar déclenche une caméra qui filme sur une bande de 16 mm. l'automobile ou la moto roulant à une vitesse exagérée. Ce film, peut par la suite, servir de pièce à conviction lorsque besoin est. Il n'en reste pas moins que cette nouvelle méthode d'investigation soulève un problème d'ordre juridique, à savoir quelle valeur le juge est obligé d'accorder à un tel « témoignage ». Par ailleurs, il paraît que les « victimes » invoquaient un peu trop facilement à leur décharge un mauvais fonctionnement des appareils.

### ◆ NOUVEAUX MODELES B.S.A. 1953

L'interdiction de l'emploi des chromes, décidée par le Gouvernement Anglais au début de l'année ayant été levée, un large emploi de cette finition de qualité a pu être réalisé, en particulier sur les panneaux de réservoirs, jantes, plateaux de freins sur certains modèles, garde-boue et carters de chaînes primaires sur Gold-Star. Nouveau monogramme BSA sur réservoirs, la forme de ceux-ci a été encore modernisée sur les modèles B, tandis qu'une nouvelle plaque de police profilée, munie d'une lanterne AR et Stop combinés en plastique, prolonge harmonieusement le garde-boue arrière sur tous les modèles.

Les instruments et cadrans sont maintenant groupés sur un tableau de bord profilé, dans lequel vient s'encasturer le phare (sauf Groupe C).

Dans les Groupes B et M, on remarque une nouvelle boîte à outils, ainsi qu'un garde-boue enveloppant la roue avant de la B.33.

Dans la plupart des modèles, les cadres, qui étaient émaillés noirs, sont maintenant bordeaux (sauf groupe M, Gold-Star et Compétition qui demeurent noirs).

Les couleurs sont les suivantes :

Groupe C et B : émail bordeaux et chrome.

Groupe M : émail noir, réservoir bordeaux et chrome.

Star Twin : émail vert deux tons et chrome.

A.10 : émail beige et chrome.

Compétition et Gold Star : émail noir, réservoir argent et chrome.

Il n'a pas paru souhaitable d'apporter des modifications considérables à une gamme qui donne toute satisfaction aux usagers, toutefois, les quelques modifications intervenues présentent un notable intérêt :

Le moteur 500 cmc. monocylindre (B.33 M.33) a été redessiné et comporte piston, embiellage et cylindre d'un nouveau modèle, d'apparence encore plus moderne et de performance améliorée (nouveau cylindre également sur la B.31).

Le frein avant à tambour de 203 mm de diamètre a été étendu à la totalité du Groupe A, ainsi qu'à la B.33.

### ◆ POUR LES CYCLOMOTORISTES

Cherbourg, « Port de la Libération », s'enrichit d'une industrie nouvelle à laquelle nous ne pouvons pas ne pas réserver notre attention.

Une usine de constructions mécaniques de création déjà ancienne puisqu'elle remonte au siècle dernier, oriente ses études, depuis plusieurs années, sur les problèmes qui ont trait au monde du cyclo et du scooter.

Deux réalisations sont maintenant mises au point et la production en série est commandée par les Ateliers de Constructions Mécaniques A. Picquenot et Fils qui livrent d'une part des moteurs 2 temps de 49 cmc. de cylindrée, et d'autre part, des fourches télescopiques.

Il n'est pas négligeable de signaler que les moteurs ont été conçus sur des bases nouvelles au point de vue de la robustesse. On semble avoir délibérément négligé l'objectif « poids » pour mettre à la disposition de la clientèle utilisatrice des moteurs aptes à résister à des efforts inattendus, consécutifs au manque d'expérience des usagers.

Les fourches télescopiques ont été adoptées par plusieurs constructeurs de cycles et une production accrue dans les mois très proches assurera aux industriels une sécurité qu'ils apprécient déjà, par des livraisons rapides qui limitent ainsi les immobilisations financières.



# Le 70<sup>ème</sup> SALON

## OU LA RAGE DE VENDRE

Quelques semaines avant l'ouverture du 39<sup>e</sup> Salon, Pierre Monneret nous confiait : « Le constructeur qui ne présentera rien de nouveau, sera un constructeur mort !... ».

Partageant pleinement cette opinion, nous sommes d'autant plus heureux de constater la « mortalité » en nette régression de nos industriels motocyclistes.

On fait peau neuve à chaque stand ! Finis les Salons où l'on allait d'une travée à l'autre, à la recherche de la « grosse nouveauté » et où l'on devait se contenter d'un détail, d'une suspension nouvelle, d'un coloris inédit.

Nos constructeurs ont travaillé ferme, poussés par un impérieux besoin de vendre.

Les moyennes et fortes cylindrées que

nous ne cessons de réclamer, font enfin leur apparition et si les catégories 350 et 500 semblent encore bien délaissées, par contre, le choix en quart de litre est important. Plusieurs monos 2 temps, un bicylindre fonctionnant suivant le même cycle et une kyriellè de monocylindres à soupapes en tête.

Bravo MM. les constructeurs, mais n'oubliez pas que la commercialisation doit suivre rapidement.

Des prototypes, nous en avons encore trouvé de forts nombreux dans les petites cylindrées. L'apparition de plusieurs moteurs en 50, 65 et 85 cmc. a entraîné automatiquement la réalisation de cyclo-moteurs et scooters légers aux solutions parfois d'avant-garde. Mais un point intéressant à noter : la puissance spécifique

plus élevée de ces moteurs par rapport à leurs aînés.

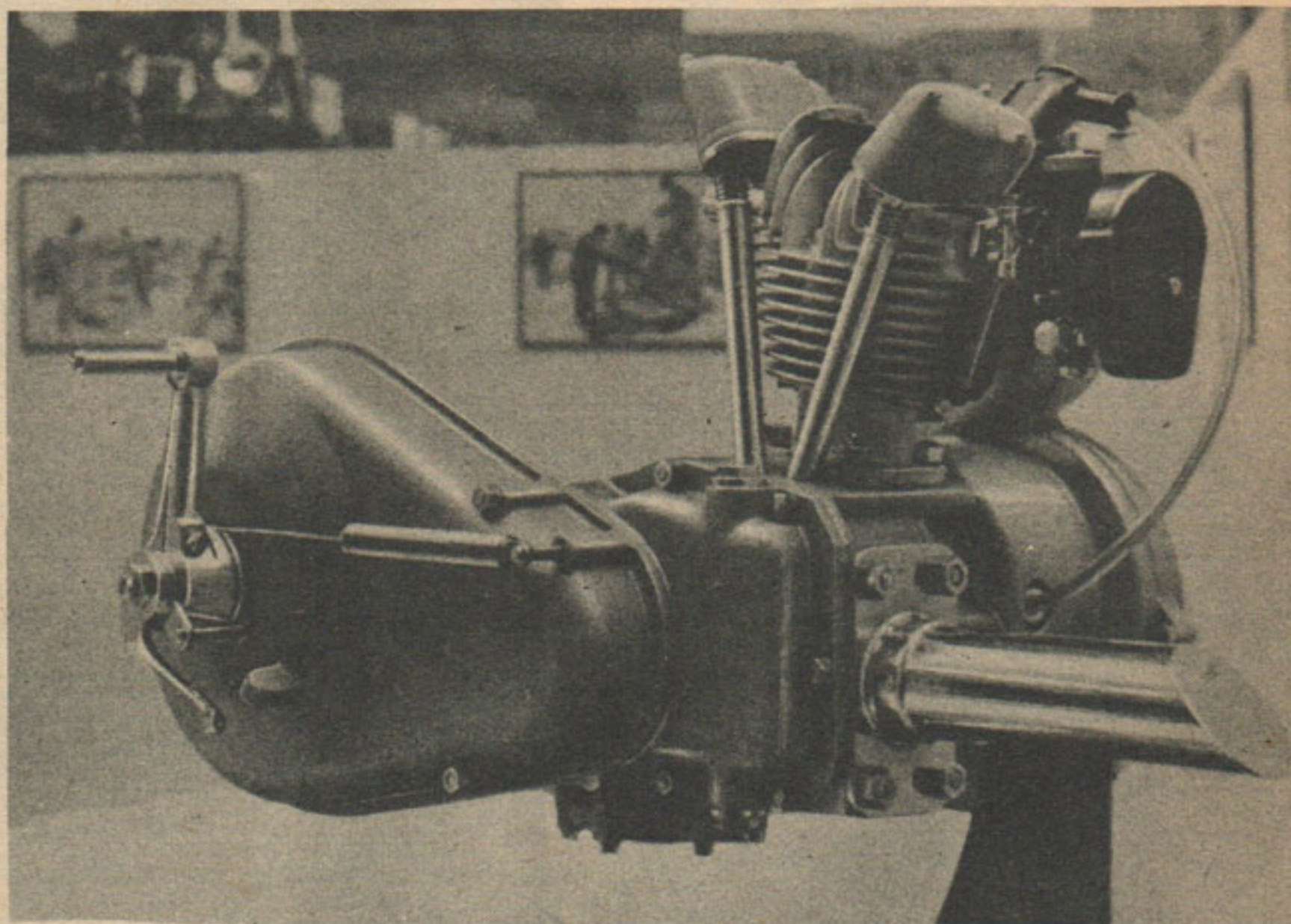
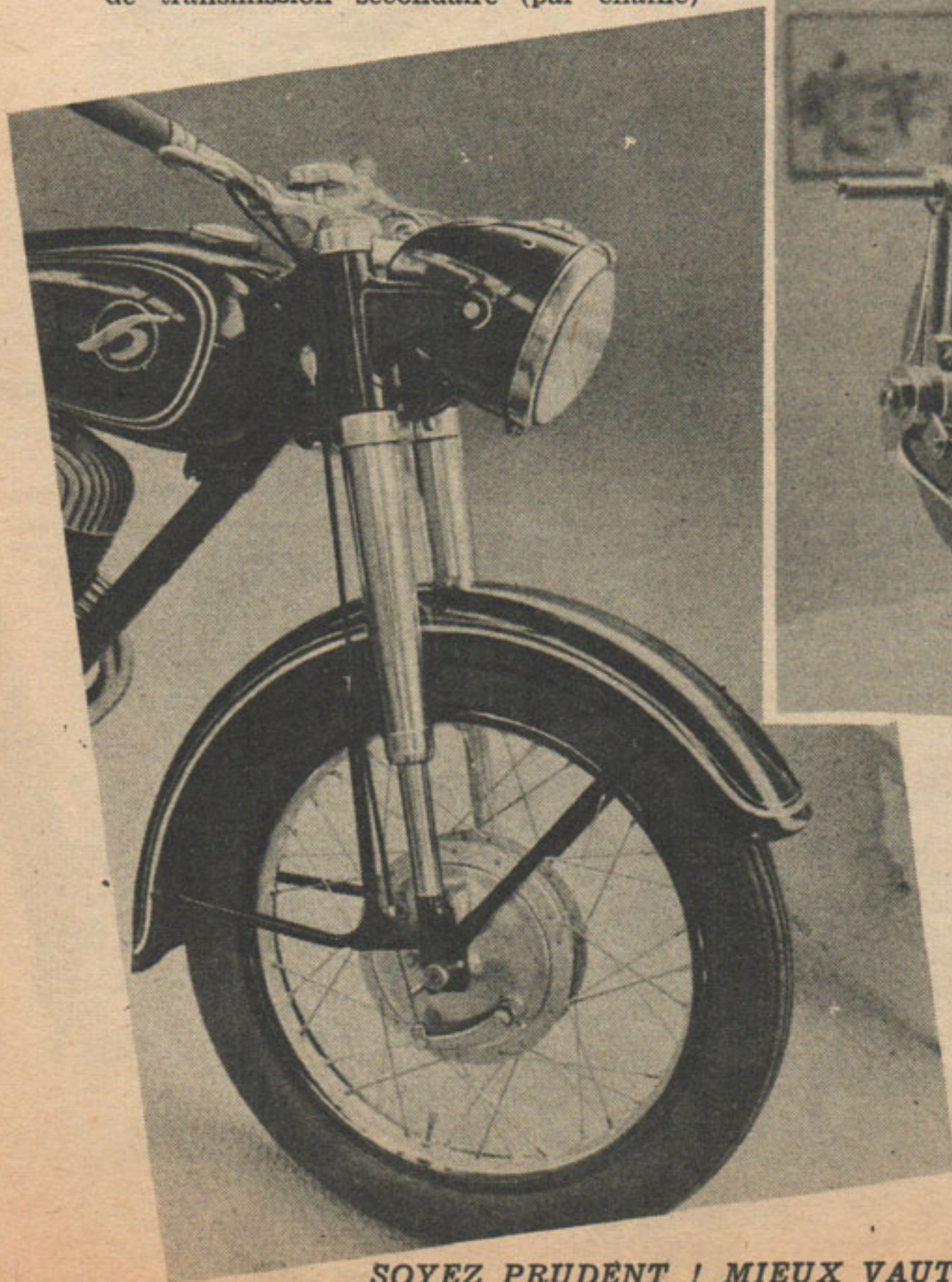
Ainsi ce Salon aura été placé sous le signe du prototype. Il y en eut tellement qu'il est difficile d'avancer un chiffre de peur qu'il soit faux. Mais néanmoins, notre visite du Parc des Expositions a été méthodique et chaque stand a été minutieusement examiné.

Les lignes qui vont suivre vous emmèneront chez chaque constructeur. Nous n'avons respecté ni ordre alphabétique, ni importance de la firme, mais simplement la disposition des stands.

Aussi, que les « grands » de la construction motocycliste ne nous taxent pas de maladresse, si nous commençons par un petit 50 cmc. d'une marque inconnue jusqu'à ce jour : le « Bobby ».



Présenté par les Etablissements A.R.C., le petit moteur « Bobby » est un 49 cmc. culbuté d'une puissance peu usuelle pour cette cylindrée (2,5 CV). Destiné plus spécialement aux scooters, un robuste carter de transmission secondaire (par chaîne)



Ci-dessus : le petit culbuté de 49 cmc. « Bobby » a bel aspect avec ses tiges de culbuteurs en V. A gauche : fourche télescopique des 250 cmc. Hoffmann à moteur J.L.O.

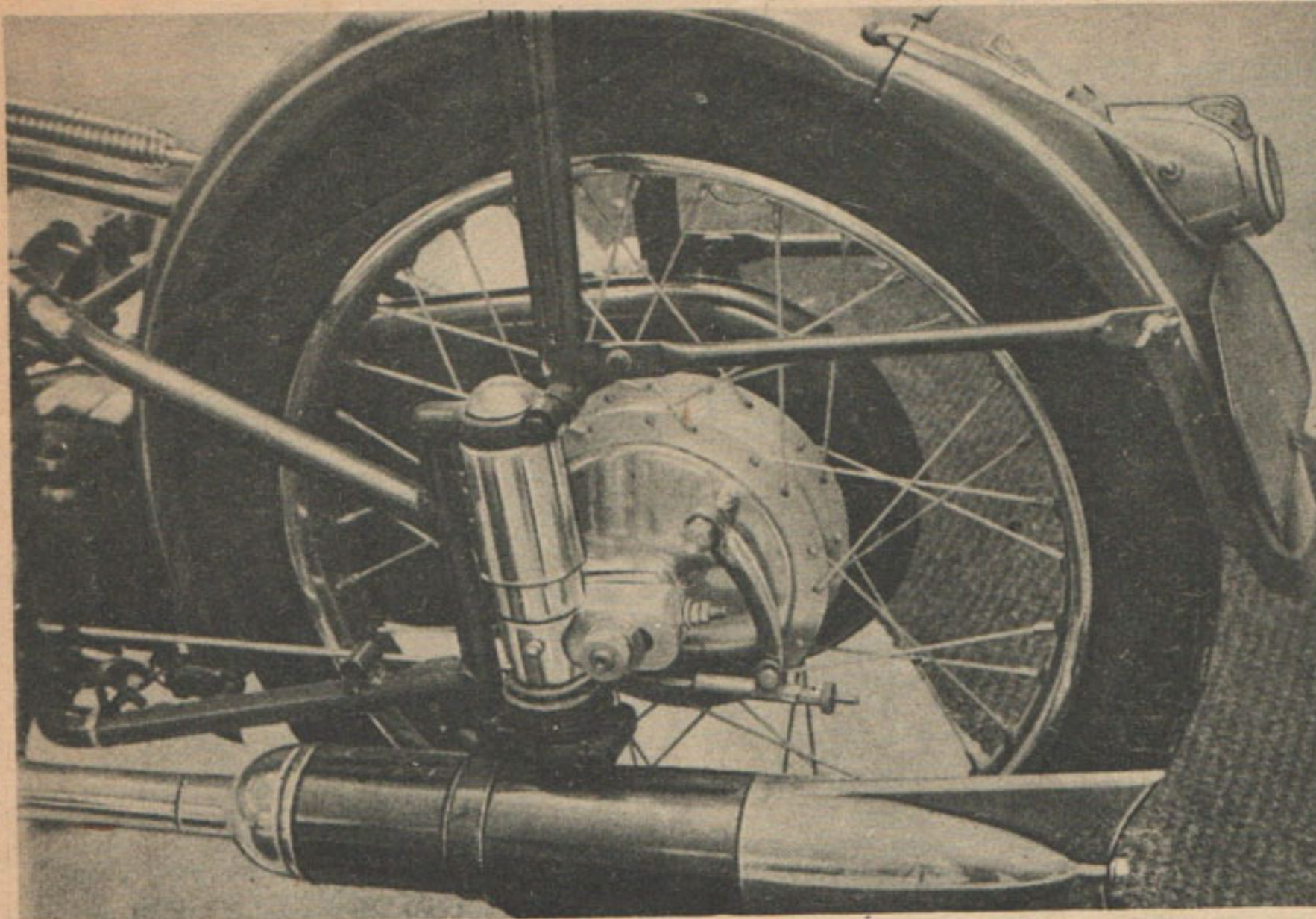
supporte un moyeu pour la roue. L'embrayage et les deux rapports permettent de se passer de pédales.

× × ×

Pour la première fois en France, nous avons vu au Salon la production Hoffmann.

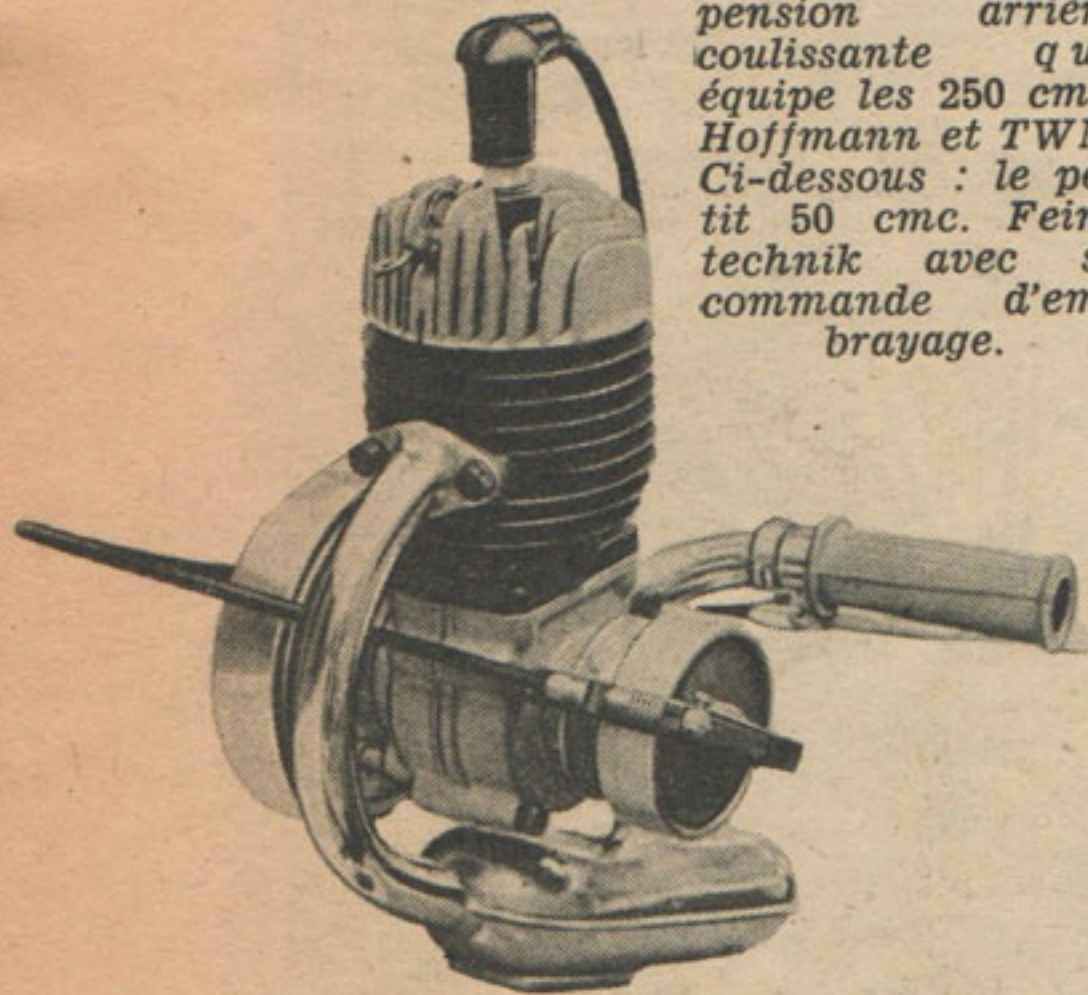
Les petites cylindrées, jusqu'à 175 cmc. sont d'un classicisme typique : machines populaires allemandes équipées d'un moteur Ilo de 125 ou 175 cmc. Suspension intégrale télescopique avec fourche légère. La 200 cmc., identique dans ses grandes lignes (même cadre, mêmes suspensions, même moteur Ilo) a sa fourche avant plus étoffée.





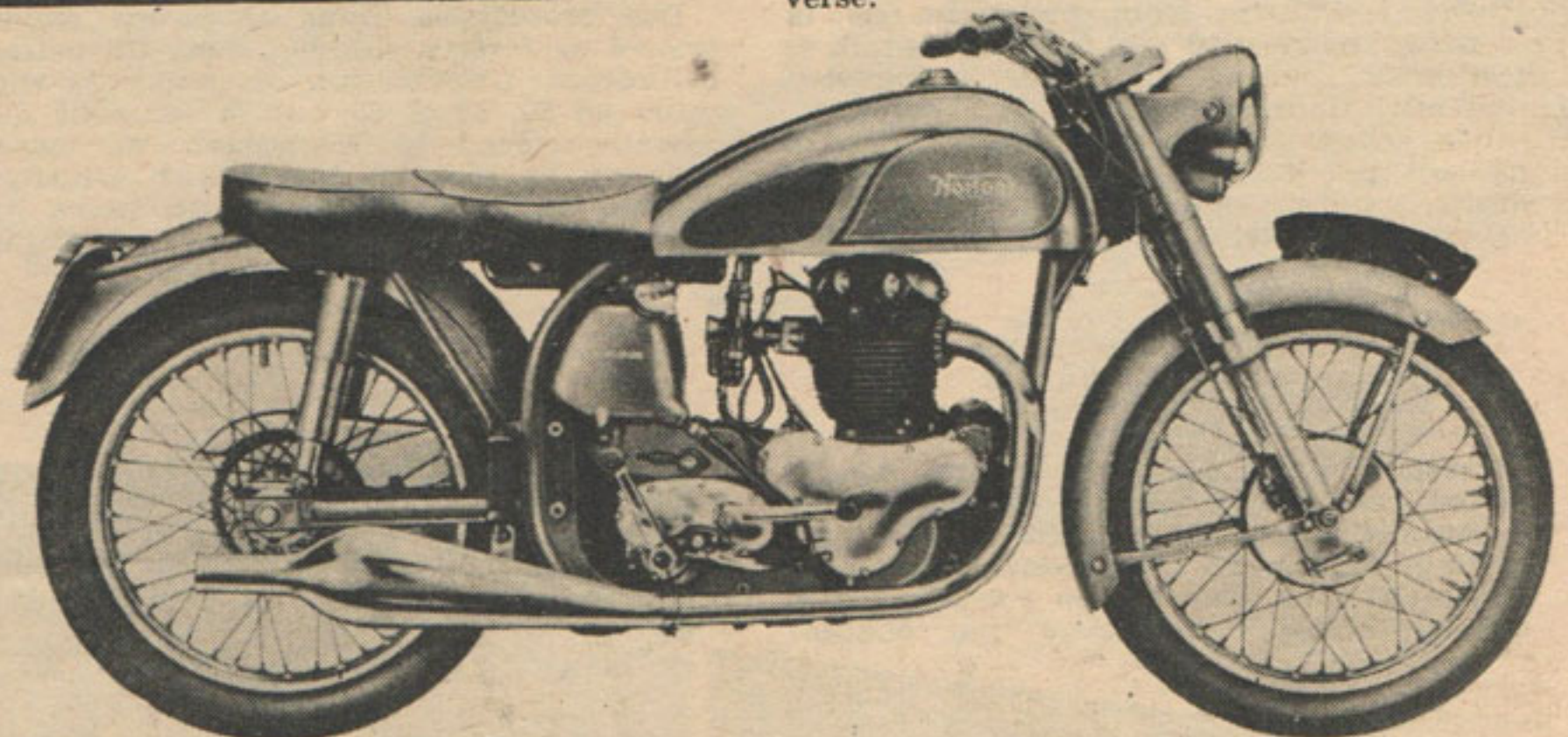
Les machines les plus récentes sont les 250 cmc. dont deux des trois modèles étaient présentés. La 250 mono 2 temps Ilo est toujours de la même facture, mais avec une fourche spéciale, plus forte et plus luxueuse (la même que celle de la « Gouverneur »), une suspension arrière munie de ressorts plus longs plus un ressort compensateur et de vastes moyeux-freins. Signalons que dans le même cadre est aussi monté le 250 2 temps Ilo bicylindre.

*Ci-dessus : la suspension arrière coulissante qui équipe les 250 cmc. Hoffmann et TWN. Ci-dessous : le petit 50 cmc. Feintechnik avec sa commande d'embrayage.*



Le clou du stand est là « Gouverneur ». Il semblerait que le constructeur ait cherché à réaliser une machine luxueuse, mais en fait, en l'examinant de plus près, il apparaît par bien des détails, surtout dans la partie cadre, que l'on se trouve devant une machine semi-populaire.

Semi-populaire à cause du type de moteur : un flat-twin culbuté de 250 cmc., 4 vitesses et transmission finale acatène. Mais le rendement doit être assez limité pour un moteur à soupapes en tête, vu l'unique carburateur totalement enfermé et les longues tubulures d'admission fondues dans le cylindre.



*Ci-dessus : la version luxe de la « Dominator » Norton au cadre « Featherbed » réservée pour l'exportation. Ci-dessous : le nouveau 175 A.M.C. 3 vitesses à simple pédale de sélecteur.*

Des plaques de tôle latérales, derrière le moteur, sont là plus pour donner une idée de carénage que pour une utilité véritable. Il aurait mieux valu protéger efficacement la noix de cardan que de la cacher de l'extérieur : il nous semble que les plaques de tôle doivent encore plus la soumettre aux projections d'eau et de boue de la roue arrière.

L'élément élastique de la selle est assuré par un bloc de caoutchouc en forme de V rappelant les éléments de suspension des N.S.U. compétition du début de la saison.

× × ×

Beaucoup de modèles chez Radior. A côté des « classiques » à blocs-moteurs AMC de 125 et 175 cmc., la nouvelle « Sport » monte le dernier AMC 3 vitesses à sélecteur incorporé dans le cadre ordinaire avec une vitesse de pointe de... 85 kmh.

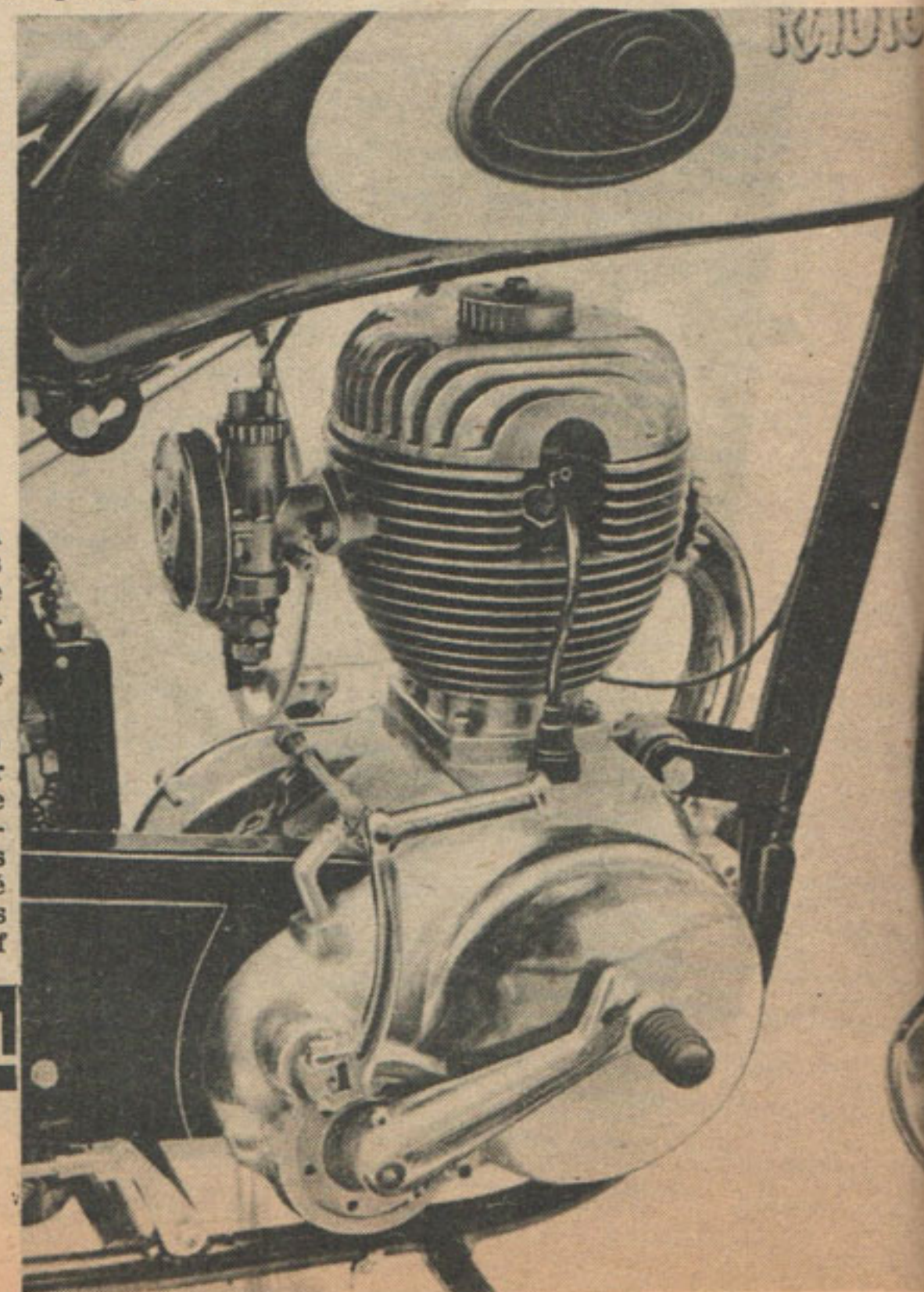
Les modèles 2 temps (125 Nervor) standard et luxe, viennent de recevoir un type tout nouveau de 250 cmc. Ce moteur est un bicylindre Nervor à cylindres inclinés vers l'avant et fondus d'une pièce dont la grande particularité est d'être monté en porte-à-faux dans un cadre très ingénieux et original (sauf

## TANDS DU 39<sup>e</sup> SALON

pour la suspension arrière, et dont la ligne est telle qu'elle semble vraiment peu différente d'un cadre normal. L'adoption de deux carburateurs est une solution logique, mais malheureusement, pour sacrifier à une mode vraiment incompréhensible, ils sont totalement enfermés (même la cuve) et inaccessibles. A signaler la technique « spéciale » de la carburation : une unique prise d'air pour les deux carbus, placée à l'avant, entre les deux vilebrequins.

× × ×

Au stand Excell, de Nancy, un petit 48 cmc. 2 temps réalisé par « Feintechnik » en Sarre. Moteur carré à piston plat, donnant de 1,5 à 1,7 CV, destiné à être monté sous le pédalier, avec transmission primaire à courroie (avec ou sans embrayage). Très belle réalisation technique, très petit carter, transferts bien étudiés et contrôle d'usinage très rigoureux. Petit volant magnétique Wageor inversé.





## TRAVERS LES STANDS

Voisin présente une version toute nouvelle de son « Biscooter ». Châssis monopoutre tubulaire, 4 roues indépendantes à suspension par anneaux caoutchouc. Bloc-moteur Gnome-Rhône R.4 à culasse spéciale bien faite pour soufflerie.

Transmission par une seule roue motrice à la fois, droite (3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>) ou gauche (1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup>). Cette combinaison permet d'obtenir 4 rapports finaux, bien que la boîte n'en comporte que 3 (ancien principe des cyclecars Morgan).

× × ×

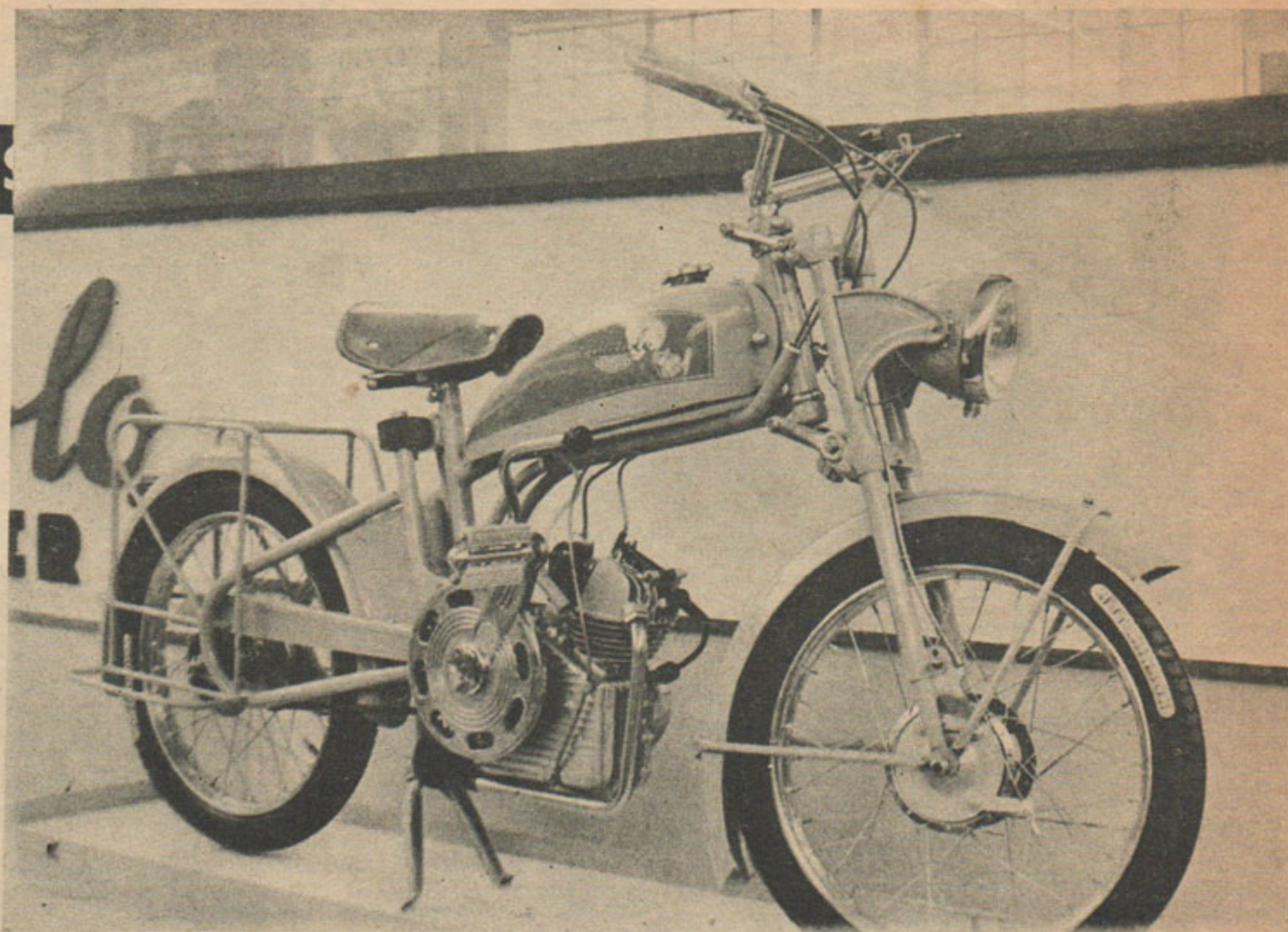
Au stand Rocher, beaucoup de cyclo-moteurs. Le Carley fait une réapparition, mais vraiment trop tardive, n'intéressant plus le public au même point qu'il y a deux ans. Les cyclos Eriac, également sur ce stand, ont un nouveau modèle à petites roues et suspension intégrale.

× × ×

Chez René Gillet, production ralentie pour les bicylindres (dont aucune n'est présentée au stand) de façon à mieux lancer la 250, maintenant commercialisée. La présentation ne fait que s'améliorer d'année en année. Couleur agréable donnant un fini de bon goût. Vaste coffre à outils, d'un intérêt indéniabile, complétant bien la ligne.

× × ×

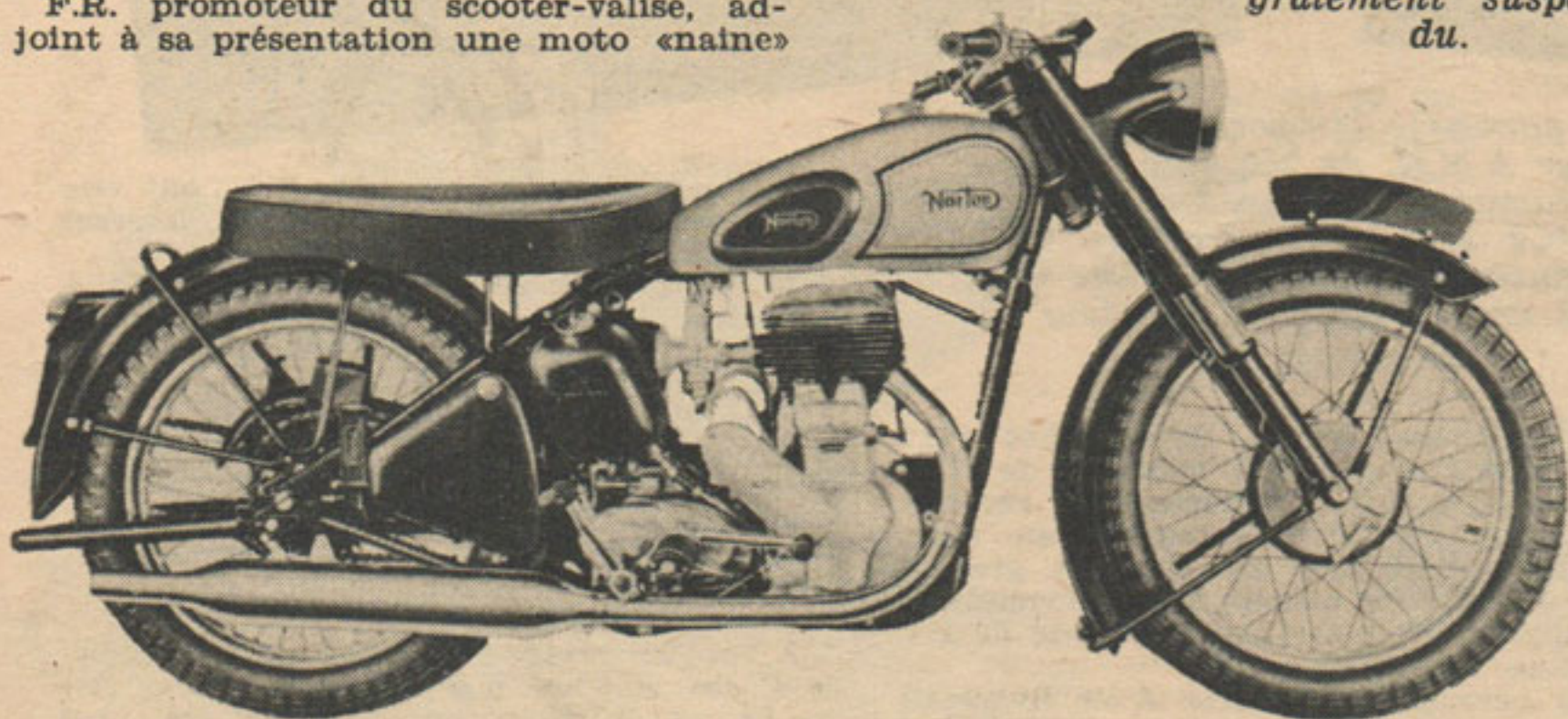
F.R. promoteur du scooter-valise, ad-joint à sa présentation une moto « naine »



Le 50 cmc. Cuccio-lo monté dans un cadre Eriac intégralement suspendu.

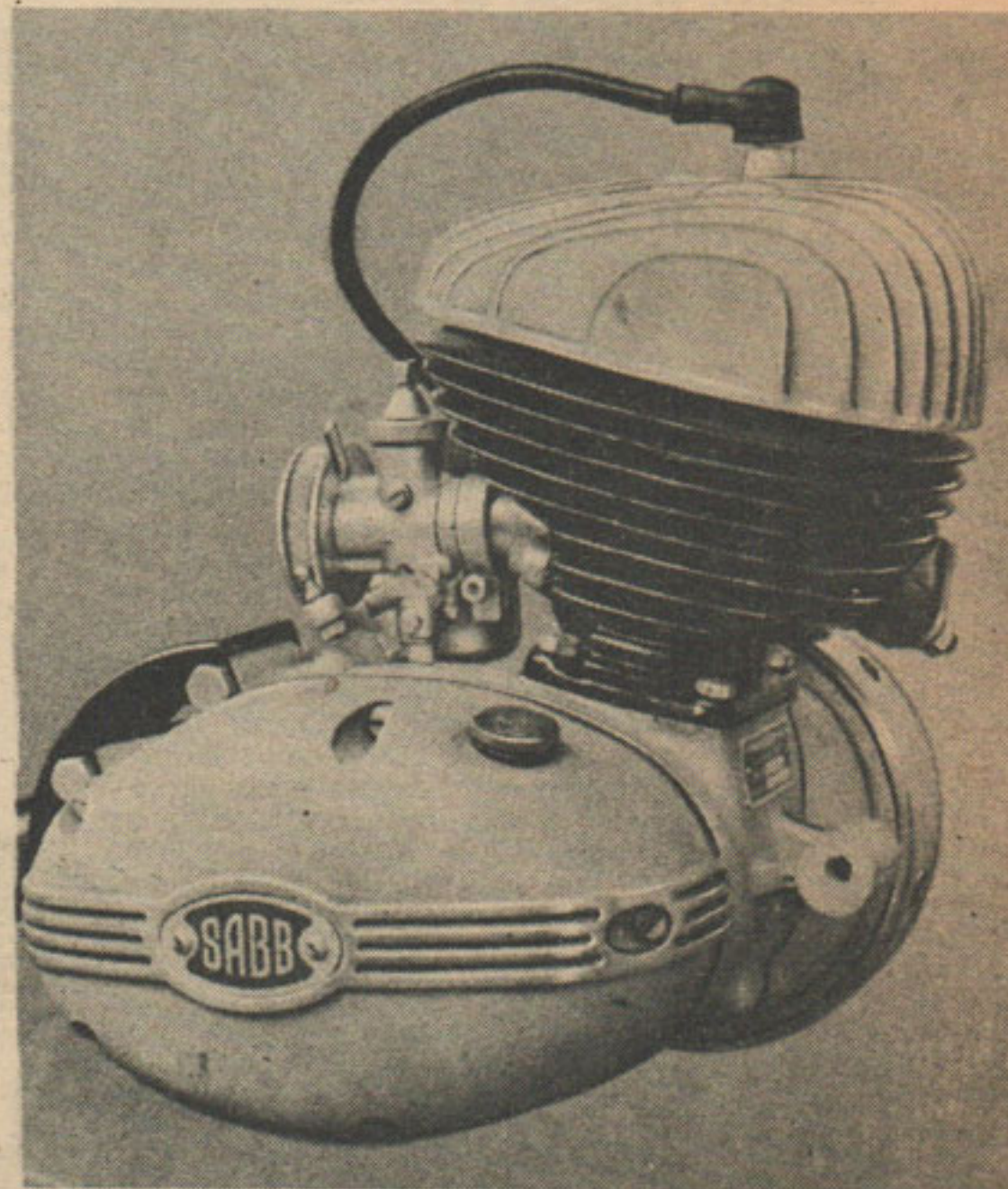
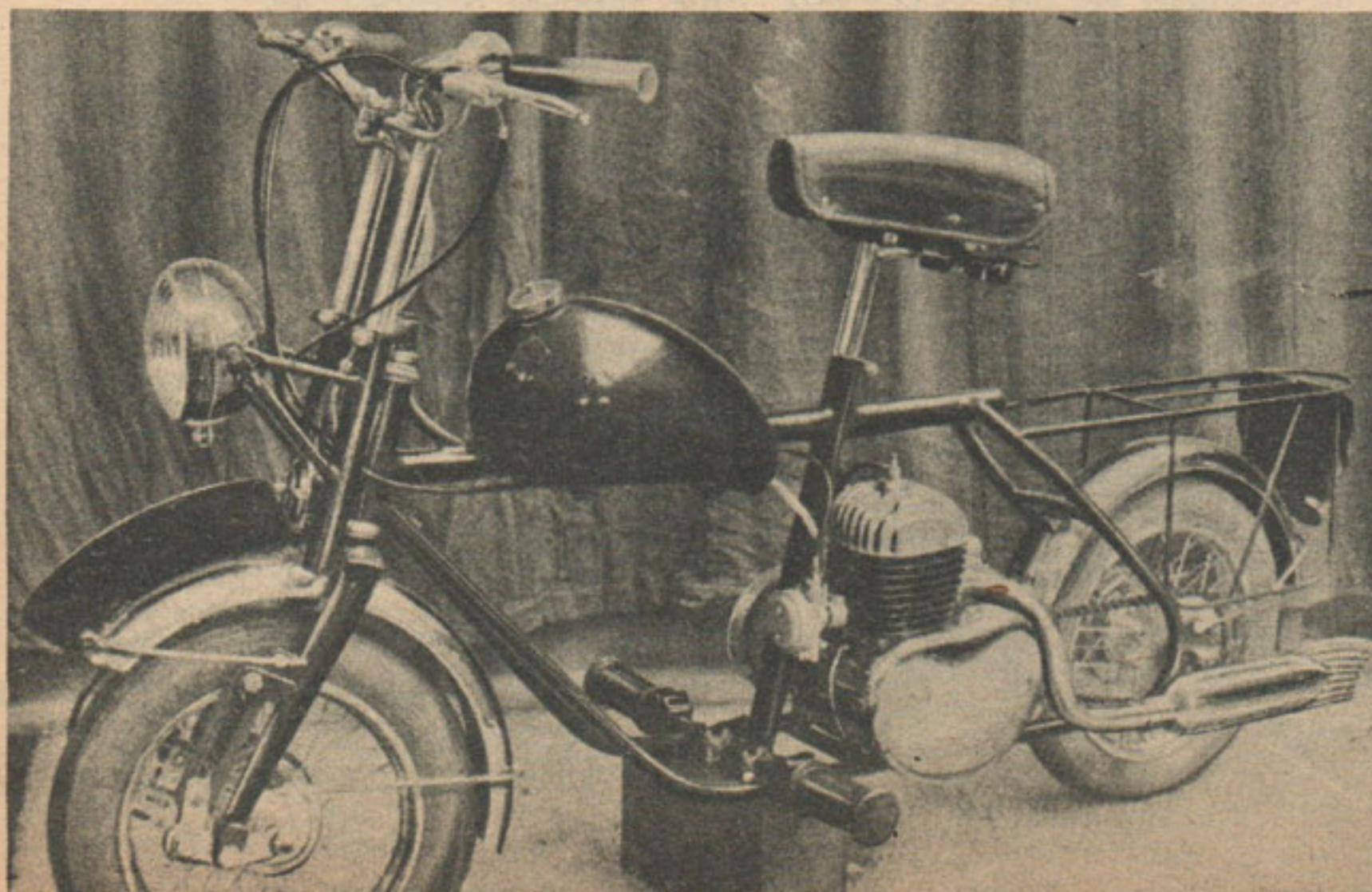
où le 65 cmc. Lavalette à 3 vitesses, se trouve derrière le tube de selle. Fourche à roue tirée et anneaux de caoutchouc. Guidon supporté par deux tiges coulissantes.

× × ×



La 16 H a reçu une selle double. Ci-dessous : la moto naine F.R. à moteur Lavalette 3 vitesses de 65 cmc. A droite : le 125 Sport SABB des établissements Brihan a bonne allure avec ses petites dimensions.

Brihan, qui commence à équiper les machines légères de nos constructeurs, améliore son petit 125 ultra-léger et l'équipe maintenant d'un cylindre et d'une culasse de lignes agréables et procurant en même temps un meilleur refroidissement (permettant un effort plus soutenu). Le modèle standard reste inchangé et peut



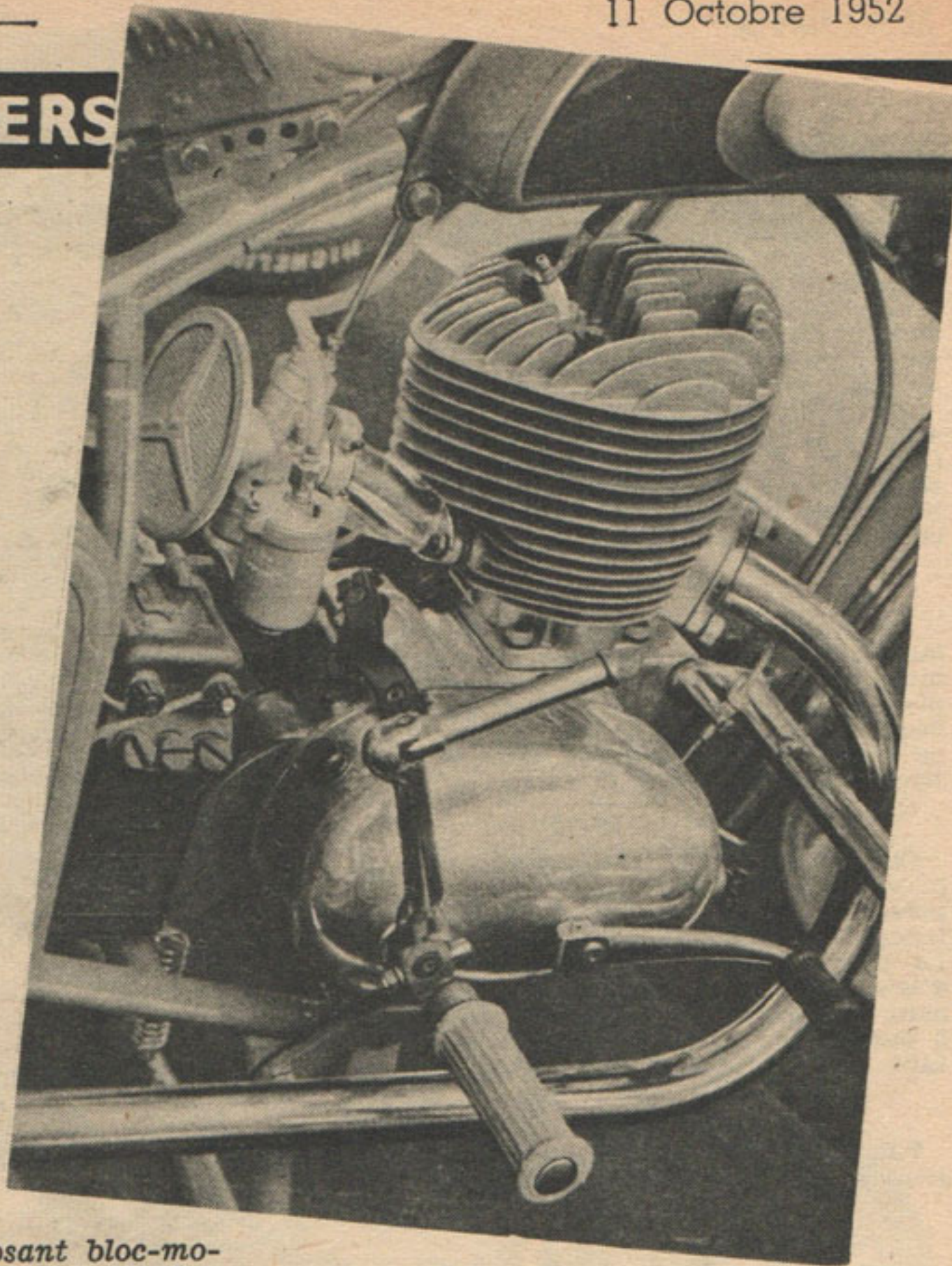
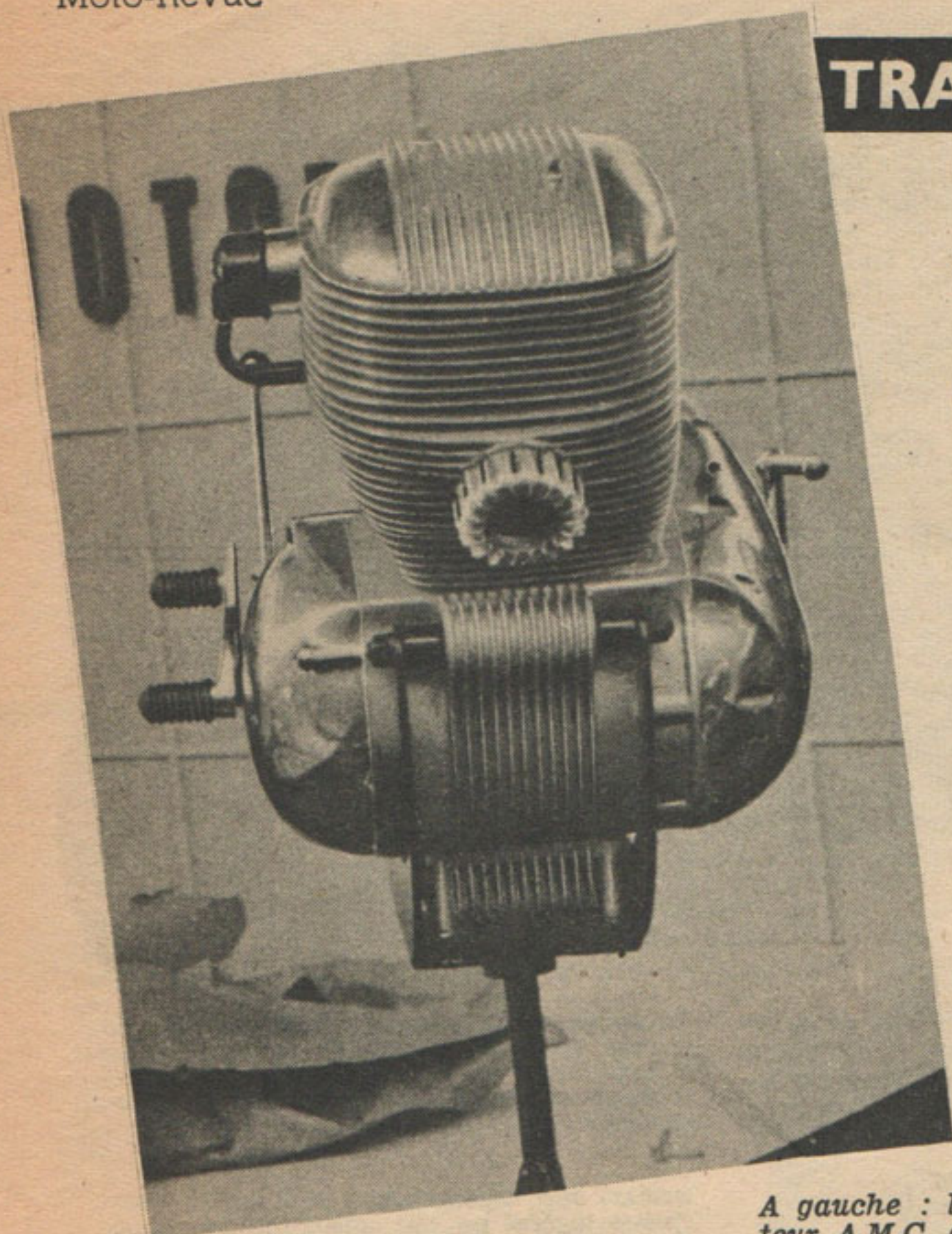
## A TRAVERS LES STANDS

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



TRAVERS

AND



recevoir une soufflerie en cas d'équipement sur scooter.

Trois types de 50 cmc. : à pédaler incorporé ; à montage sous pédaler dans un cadre ordinaire et transmission par chaîne, ces deux types à débrayage ; le troisième, simplifié, se monte aussi sous le pédaler et porte une poulie directement en bout d'arbre pour transmission par courroie.

× × ×

Au stand « Motobloc » aussi de nombreux modèles. En plus de leurs cyclomoteurs aux 44 cmc. fabriqués dans leurs usines, aux carburateurs dangereusement rapprochés des garde-boue avant, aux ailettes inclinées à 45° par rapport au cylindre et rappelant les 75 cmc. Sachs de 1930 et d'une ligne se rapportant de bien près de celle d'un cyclomoteur connu, des vélomoteurs et motocyclettes de diverses cylindrées apparaissent brusquement au catalogue. Il ne s'agit pas d'un effort fourni entre deux Salons, mais plutôt d'une nouvelle couleur et d'un nouveau nom donnés à la production courante Automoto. Le seul modèle inconnu avant ce Salon est le nouveau 175 Aubier-Dunne à double échappement et sélecteur incorporé actionnant d'une façon bizarre... et extérieure la commande de la fourchette.

A gauche : l'imposant bloc-moteur A.M.C. de 250 cmc. à arbre à cames en tête, vu sur de nombreux stands. A droite : nouveauté chez Aubier-Dunne : le 175 cmc. 2 temps à sélecteur incorporé.

Sur ce même stand, une Cemec vert tendre que l'on pourrait qualifier de bien française puisque entièrement reconstruite. Livrable immédiatement en noir, sous trois semaines en vert ou grenat, même en version « sport », où moyennant un supplément vous disposerez de 22 CV pour une 750 latérale !...

Mais promesse est faite d'un nouveau modèle à moteur « maison », « profilé » et sélecteur incorporé.

× × ×

Agréable surprise dans un stand français : un bicylindre 500 cmc. double ACT est en bonne place sur un support.

Il ne s'agit pas d'une nouveauté absolue car cette bicylindre Ultima est déjà con-

Cheval de bataille de Monet-Goyon, le 125 cmc. à moteur Villiers et cadre rigide et d'un prix des plus intéressants.

nue des habitués de circuits qui l'ont vue aux mains de Despland dans diverses épreuves side.

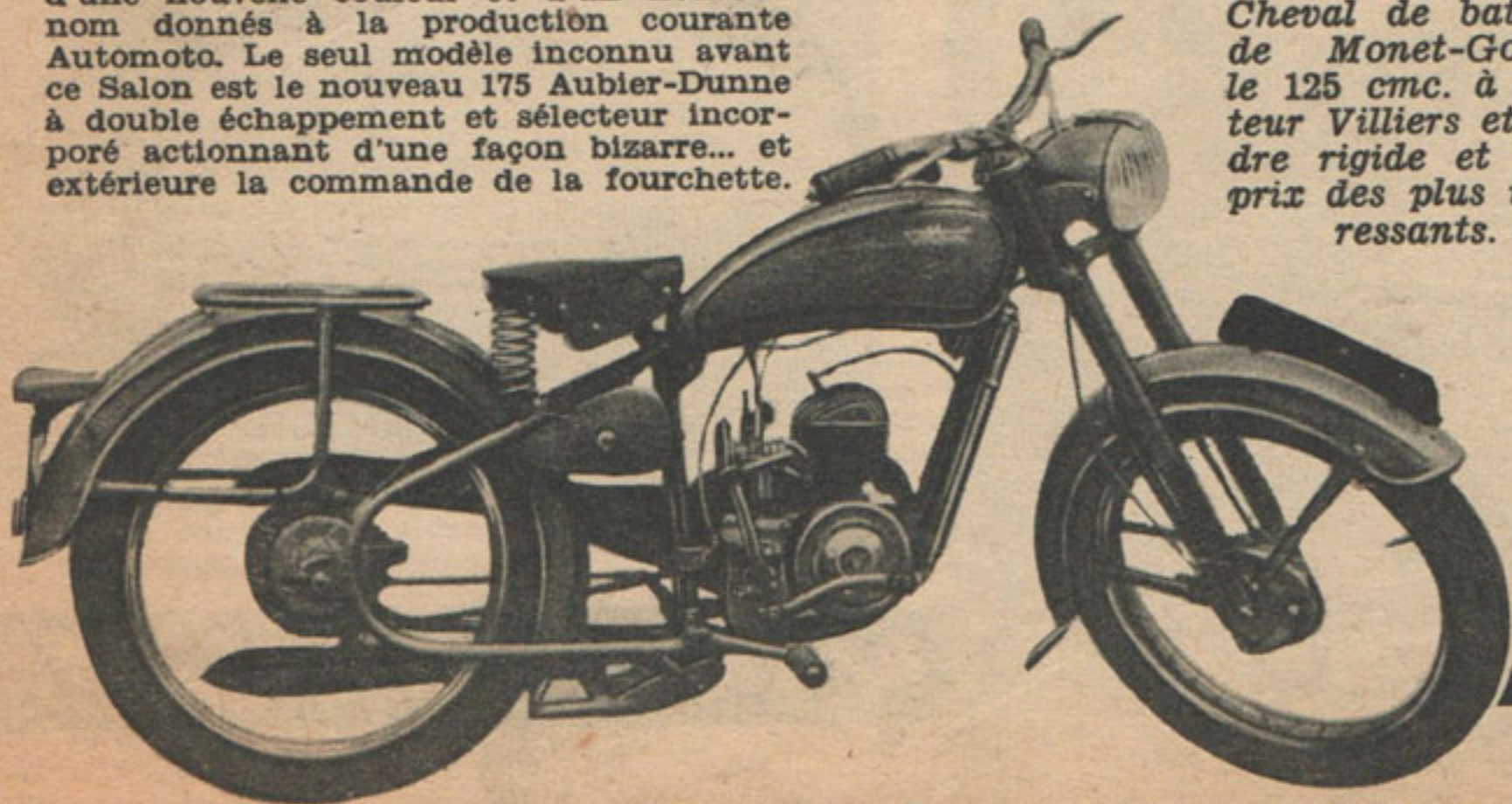
Il s'agit d'un super-carré (70 x 64,5) à cylindres accolés, dont l'entraînement de chaque arbre à cames est effectué à partir du carter de distribution par deux arbres distincts à couples coniques. Malheureusement, quoique le prototype donne de bons résultats (42 CV à 8.200 t.-m. et une vitesse en side proche de 150 kmh.), il n'est pas commercialisé et la maison Ultima songe à vendre sa licence de fabrication.

A côté de cette « super-sport » la clientèle des usagers n'est pas délaissée, au contraire, puisque en plus de ses modèles 125 bloc-moteur ou boîte séparée, de ses 175 à cylindre alu, un nouveau moteur de 125 à cylindre fonte, d'une très belle allure et à piston plat, va entrer également en fabrication et est déjà retenu par quelques constructeurs.

De 52 d'alésage pour 57 de course, il donne avec le taux de compression très bas de 5,5 une puissance aux environs de 5 CV et possède un couple très élevé, ce qui intéressera sûrement les constructeurs de scooters, d'autant plus que le pignon de sortie peut être aisément remplacé par un couple conique pour une transmission acatène. Ne quittons pas le stand sans mentionner le débrayage automatique, plus fait d'ailleurs pour éviter les brutalités de la part des novices que pour mieux se servir du moteur. Fourche télescopique, suspension arrière et moyeux démontables sont aussi au catalogue.

× × ×

Chez Impérial, il y a toujours des sidcars et, puisqu'il n'y a pas de change-



A TRAVERS LES STANDS

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



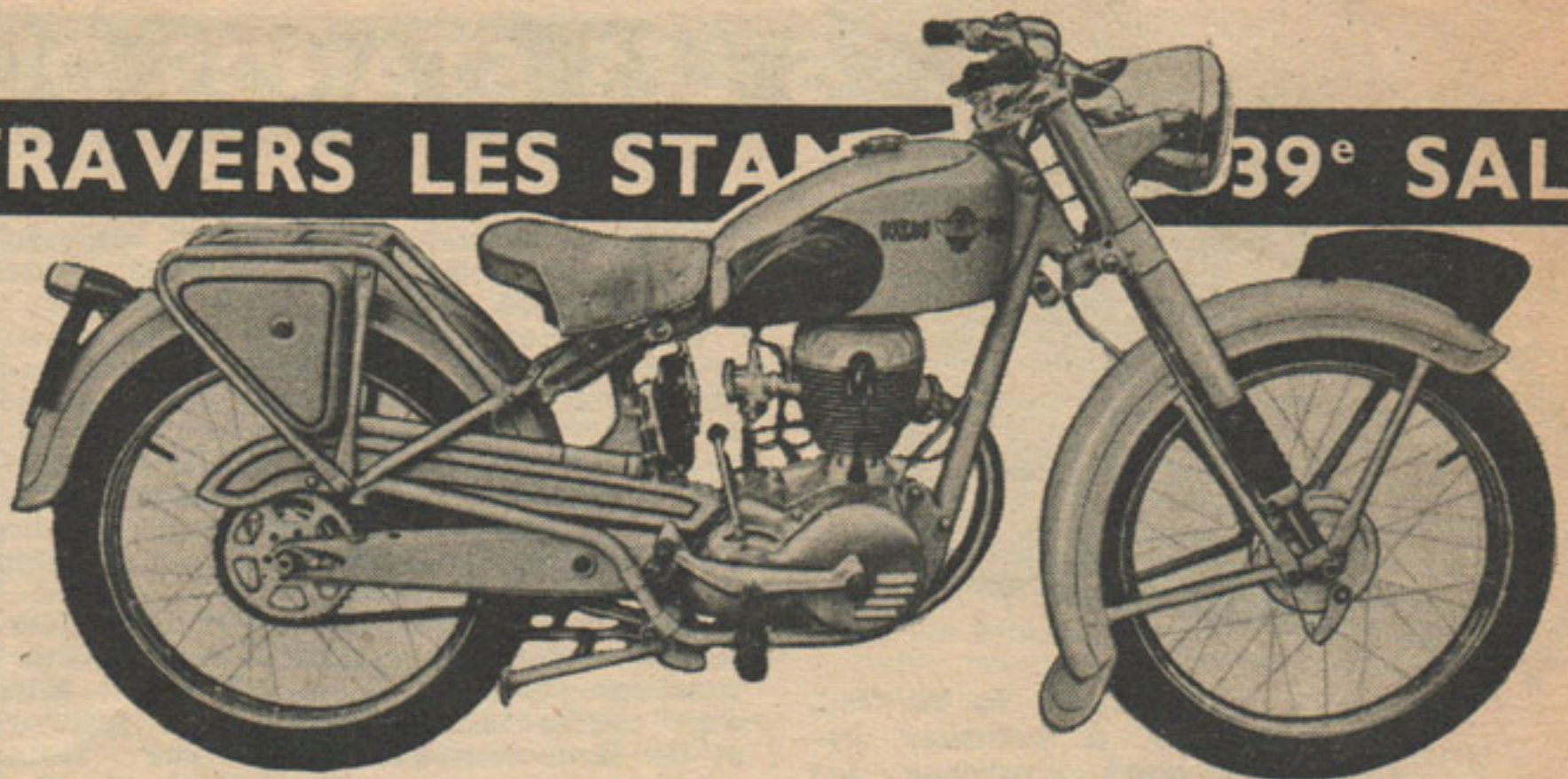
# DU 39<sup>e</sup> SALON A TRAVERS LES STANDS DU 39<sup>e</sup> SALON

ment important, ils sont toujours aussi élégants, mais toujours avec des attaches pas très rapides à démonter. Par contre, un gros effort semble être fait sur les utilitaires qui suivant une bizarre conception, sont à traction avant et moteur non suspendu.

Au modèle déjà connu de 175 cmc. s'ajoute un dérivé en 125 cmc. moteur Ultima, boîte 4 vitesses Ultima et toujours évidemment la fourche parallélogramme à longues biellettes et articulations silentbloc. Charge utile : 150 kilogs.

× × ×

Au stand New-Map, où M. Lefèvre, nouveau représentant de la marque à Paris nous reçoit, nous trouvons, bien au centre, la réalisation de l'année : un utilitaire conduite intérieure, baptisé Solyto ; il s'agit d'un trois roues de livraison à roue avant motrice, moteur Ultima à ventilation forcée. L'originalité de cette fourche motrice réside surtout dans la suspension : roue en porte-à-faux, et du côté opposé à son démontage (en bout du pivot de direction) s'articule le demi ressort cantilever. Le pivot supérieur de la fourche fait office de guidage télescopique. La cabine avancée place le pilote à gauche de la roue motrice et une ingénieuse solution permet d'obtenir une démultipli-



cation simple et bon marché de la direction à l'aide de deux pignons et d'une chaîne. Charge utile de 150 kgs. Signa- lons pour terminer cette description, que des machines identiques assurent les livraisons urbaines de l'usine depuis 7 ans déjà.

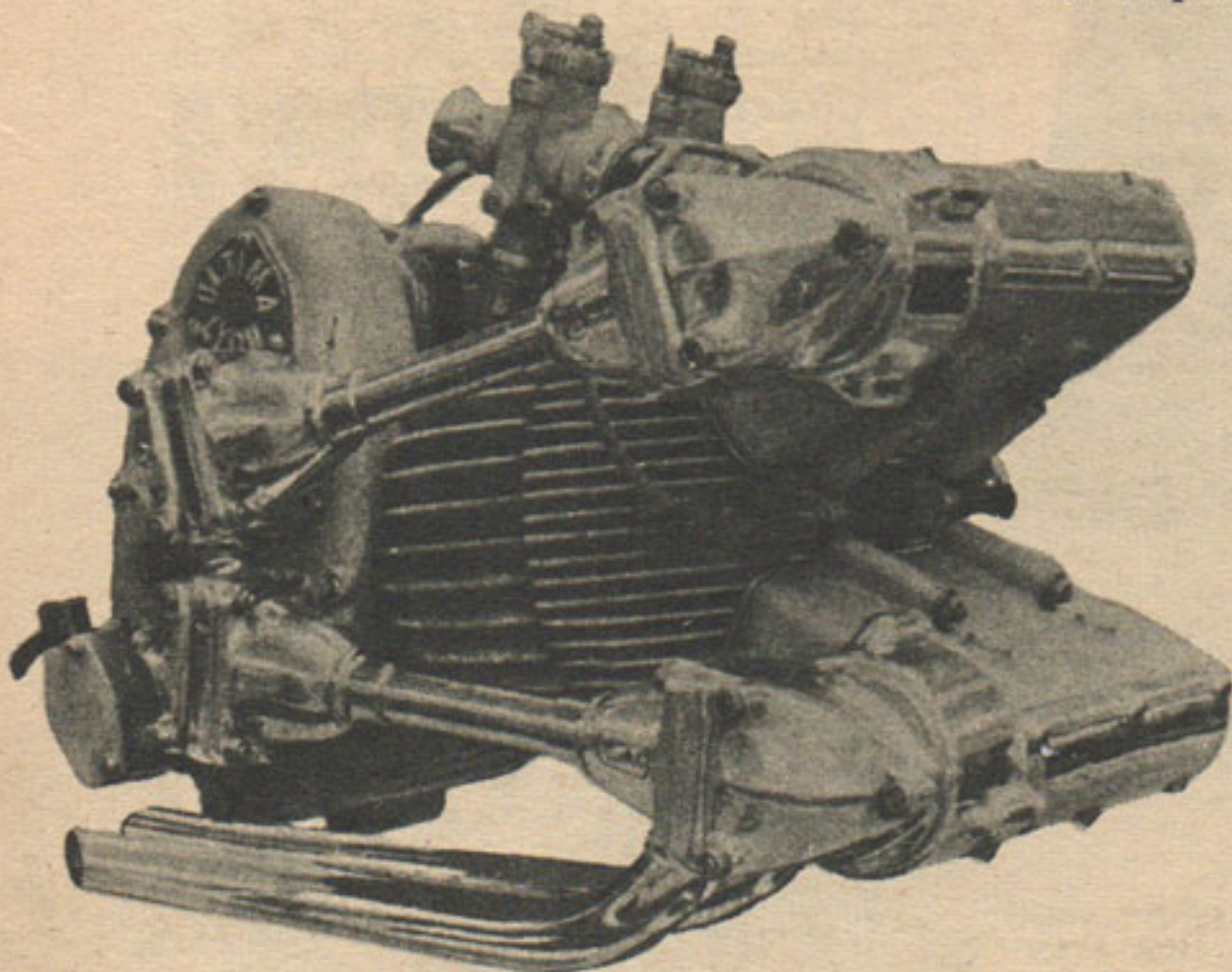
La gamme des vélomoteurs est assez complète, 2 temps ou 4 temps, fourche à parallélogramme ou télescopique avec suspension oscillante ou sans, voisinent côté-à-côté.

Deux Douglas Mark V présentent leurs dernières améliorations ou transformations : la teinte vert Vespa qui n'étonnera personne lorsque l'on saura que Douglas construit sous licence ce scooter italien et surtout un petit détail qui a son importance : un petit filtre à huile,

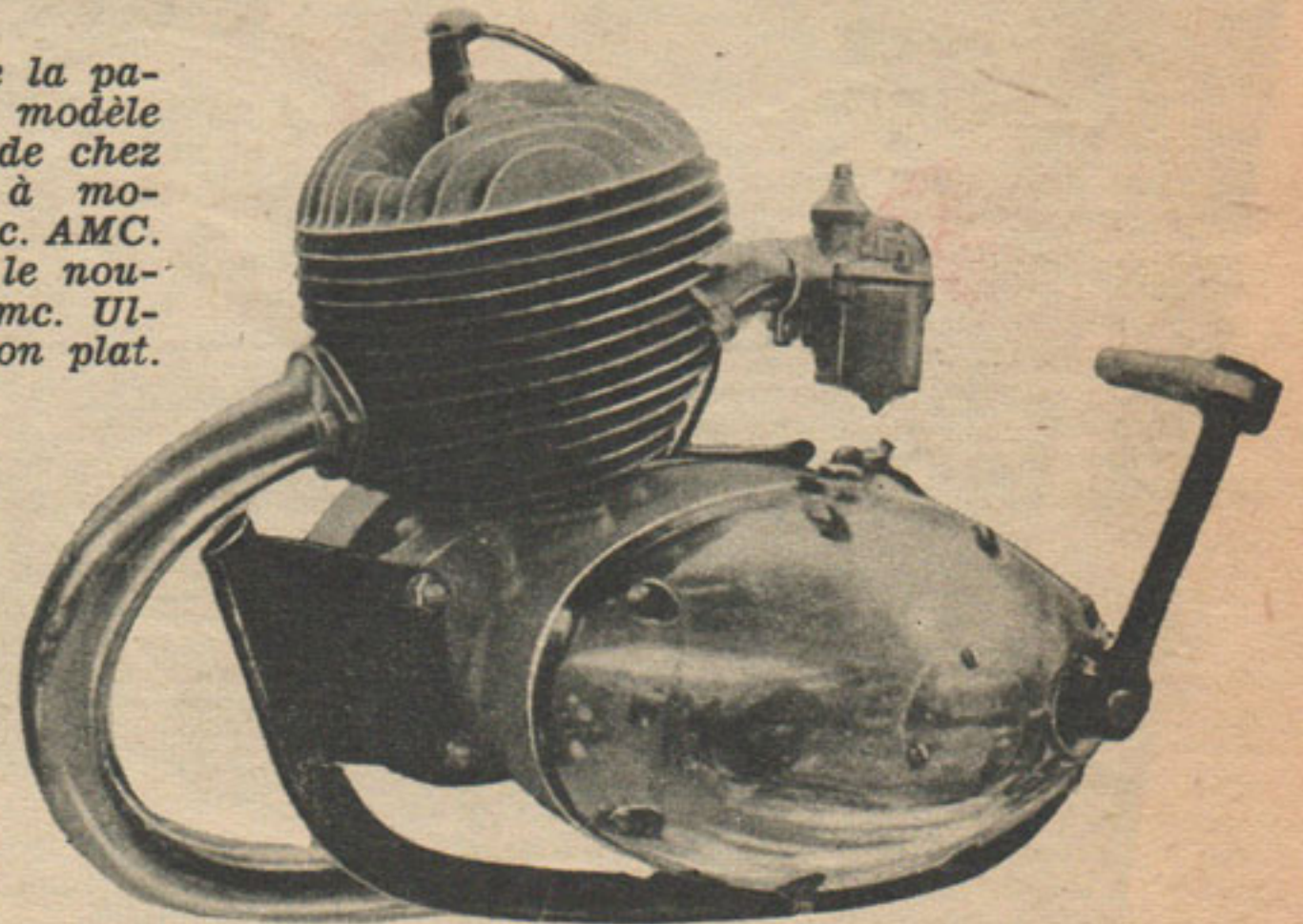
très accessible, au-dessus du cylindre droit. Regrettons l'absence de la « + 80 ». Comme chez Motobloc, le moteur 250 cmc. A.M.C. exposé n'a pas encore trouvé un cadre pour le recevoir.

× × ×

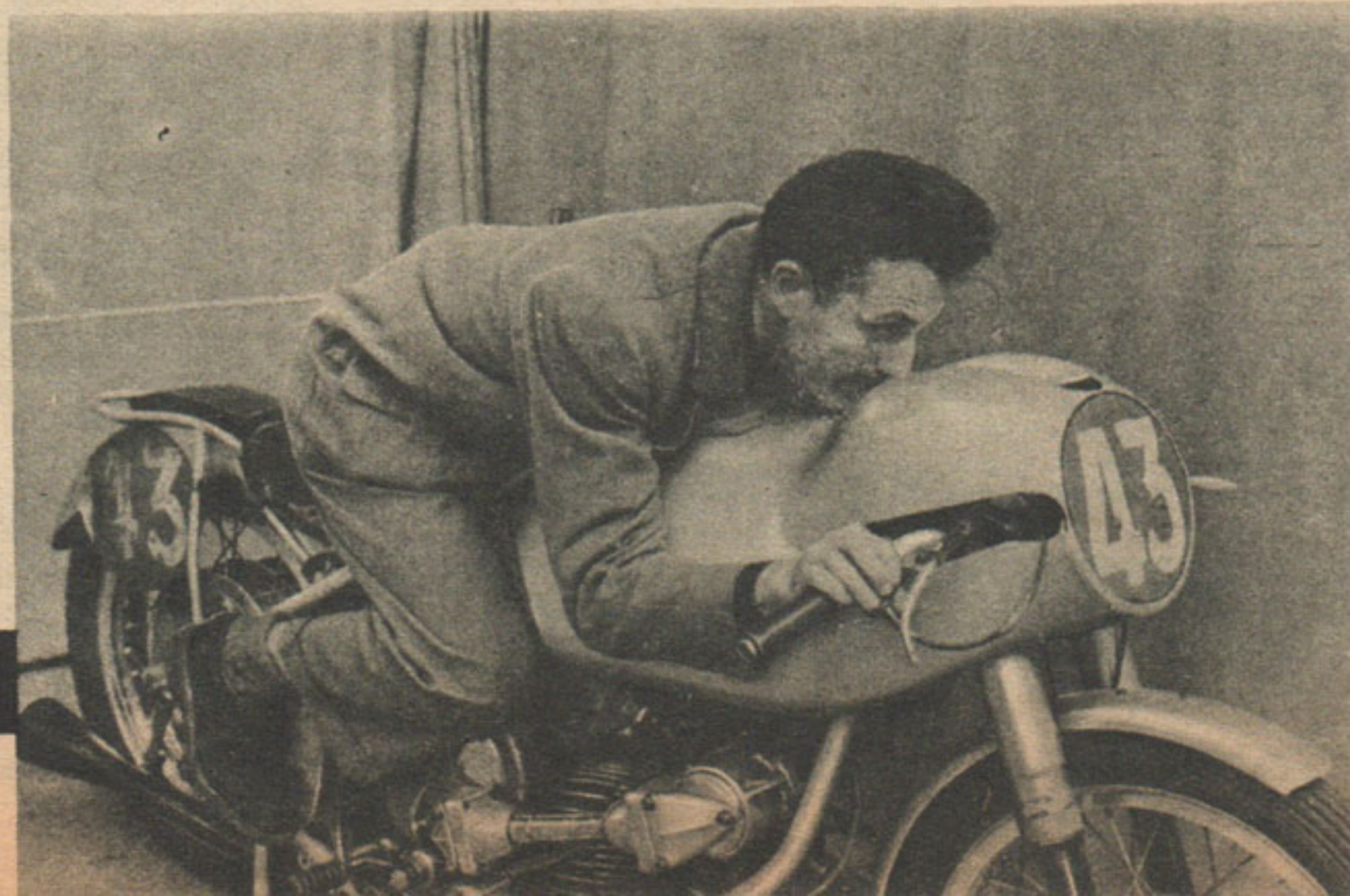
A un stand voisin, nous trouvons les deux grosses productions de Nuremberg : Zundapp et TWN. Pas de grosses nouveautés si ce n'est la 200 « Comfort » de chez Zundapp, mais la grosse et intéressante attraction du stand est le crevé,



En haut de la page : le modèle « 16.000 » de chez New-Map, à moteur 175 cmc. AMC. A droite : le nouveau 125 cmc. Ultima à piston plat.



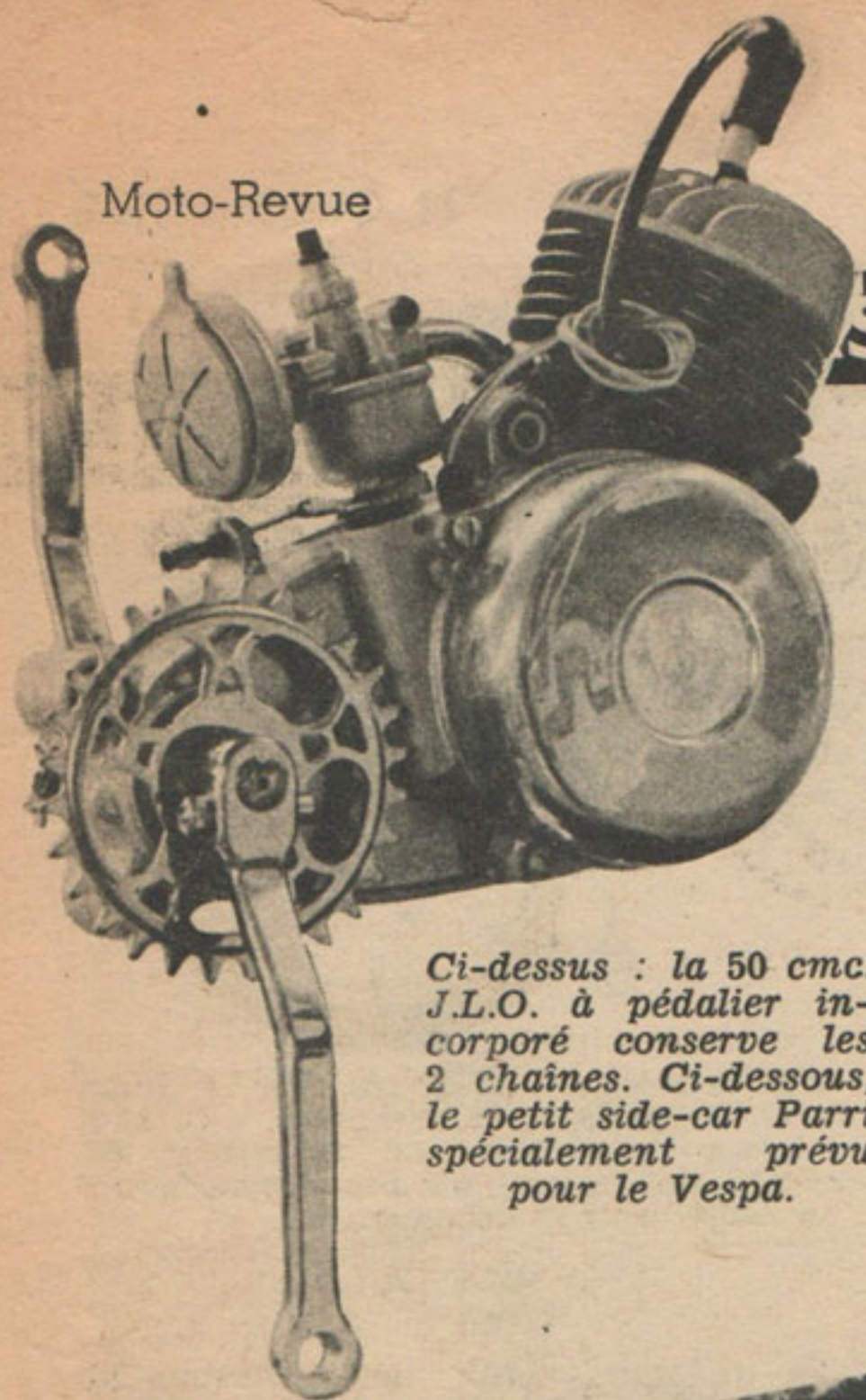
Ci-dessus : le bicylindre 500 cmc. Ultima possède 2 arbres à cames en tête entraînés par arbres et couples coniques. Ses 42 CV font honneur à son constructeur. Poids, avec carburateurs et magnéto : 55 kgs.



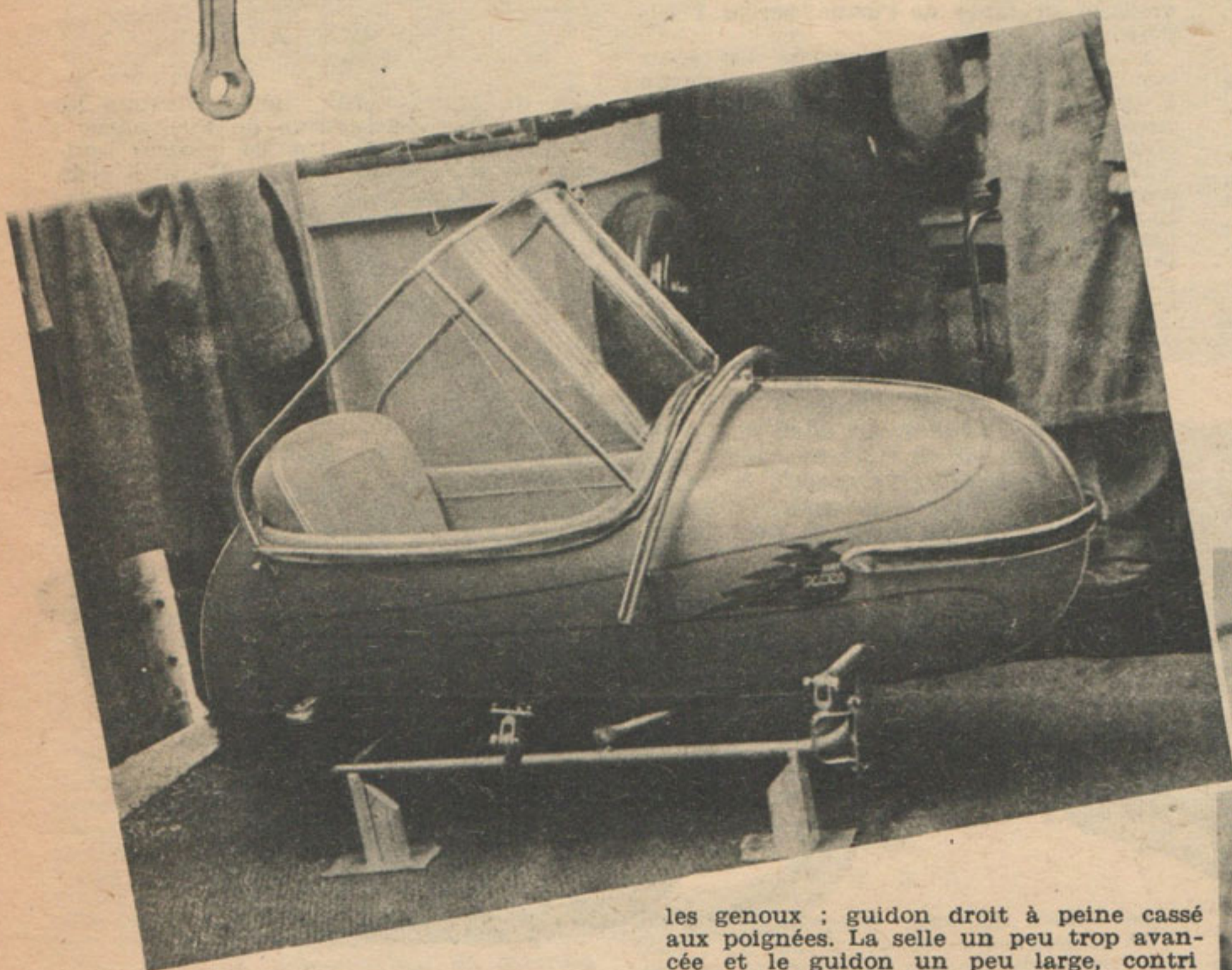
Un de nos rédacteurs essaye la position de la 500 Ultima. Carénage enveloppant la tête de fourche et prolongeant le réservoir. Guidon assez large car la machine est prévue pour le side. Poids total : 165 kgs.



## LES STANDS DU 39<sup>e</sup>



*Ci-dessus : la 50 cmc. J.L.O. à pédalier incorporé conserve les 2 chaînes. Ci-dessous, le petit side-car Parri spécialement prévu pour le Vespa.*



aussi bien pour les diverses parties du cadre que pour le moteur de la KS 601.

Sur le même stand les TWN ont suivi l'exemple pour leur 250 2 temps à double piston.

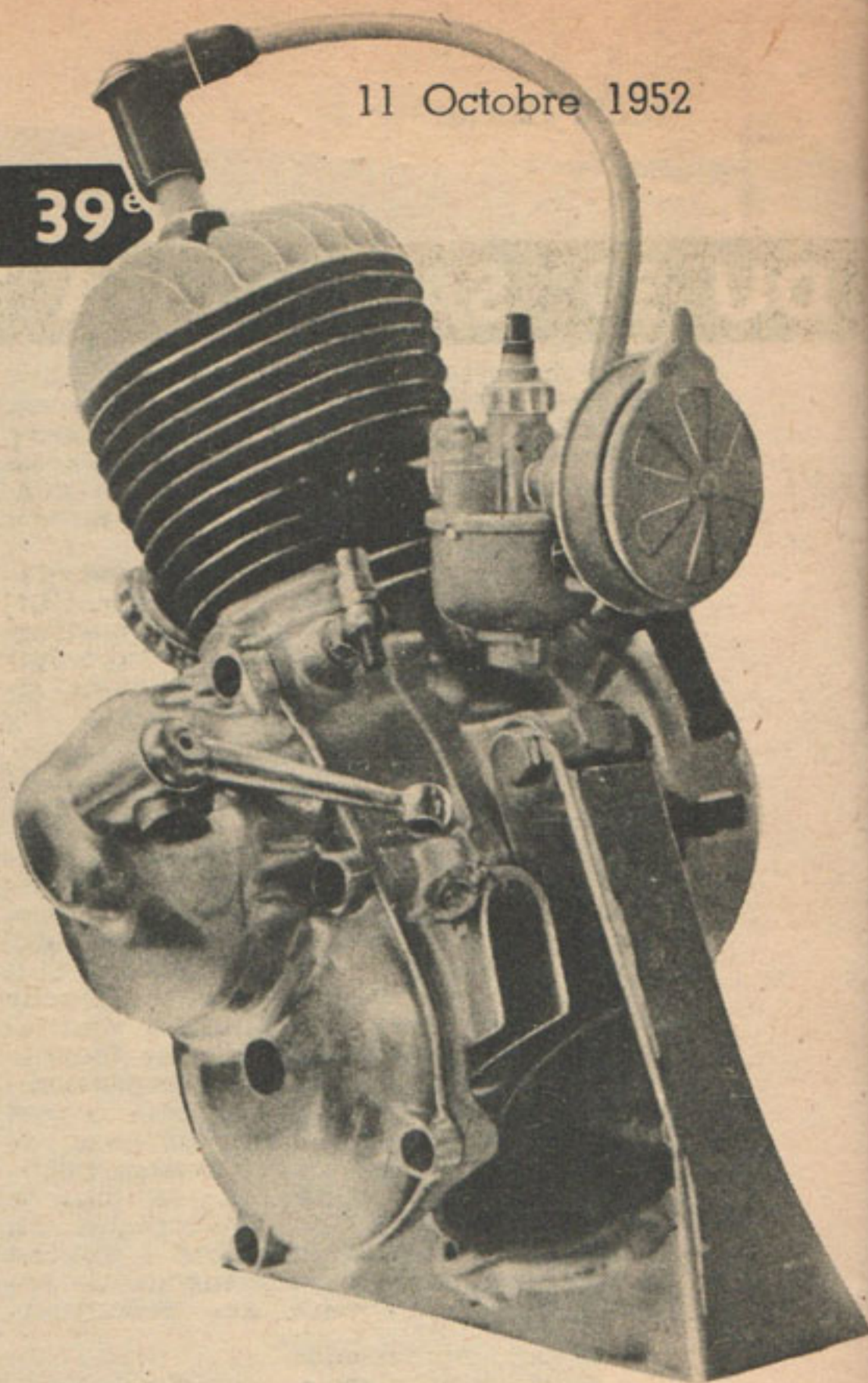
× × ×

Chez J.L.O. sont surtout représentés les petits moteurs. En plus du F-48 horizontal et fixé au pédalier, 2 nouveaux 50 cc. L'un rappelle un peu le Poulain type constructeur (pédalier incorporé) mais conserve heureusement les 2 chaînes, alors que l'autre doit se placer dans le V d'un cadre de vélo classique, au-dessus du pédalier, avec démultiplication interne et sortie de chaîne à la partie inférieure du moteur, à gauche.

Dans le coquet stand Rumi voisinent le scooter « Scoiattolo » (Ecureuil) et les 2 types de 125 cmc.

Le scooter, aux roues relativement grandes et au moteur assez en avant, doit avoir une bonne tenue de route. Fourche télescopique identique à celle des 125. Carénage pour le moins bizarre, avec son bec avancé sous le siège double. Signalons en passant les sacoches genre pochettes voitures, appliquées à l'intérieur du tablier.

Les 125 à l'allure très sport ont diverses présentations suivant la destination : tourisme, touring-export ou sport. Elles sont toutes identiques sauf les couleurs et les caractéristiques du moteur : freins centraux, jantes en alliage léger, de 21 à l'avant, selle très particulière avec fond en tôle dont la pointe forme coffre à outils ; réservoir avec échancrures pour



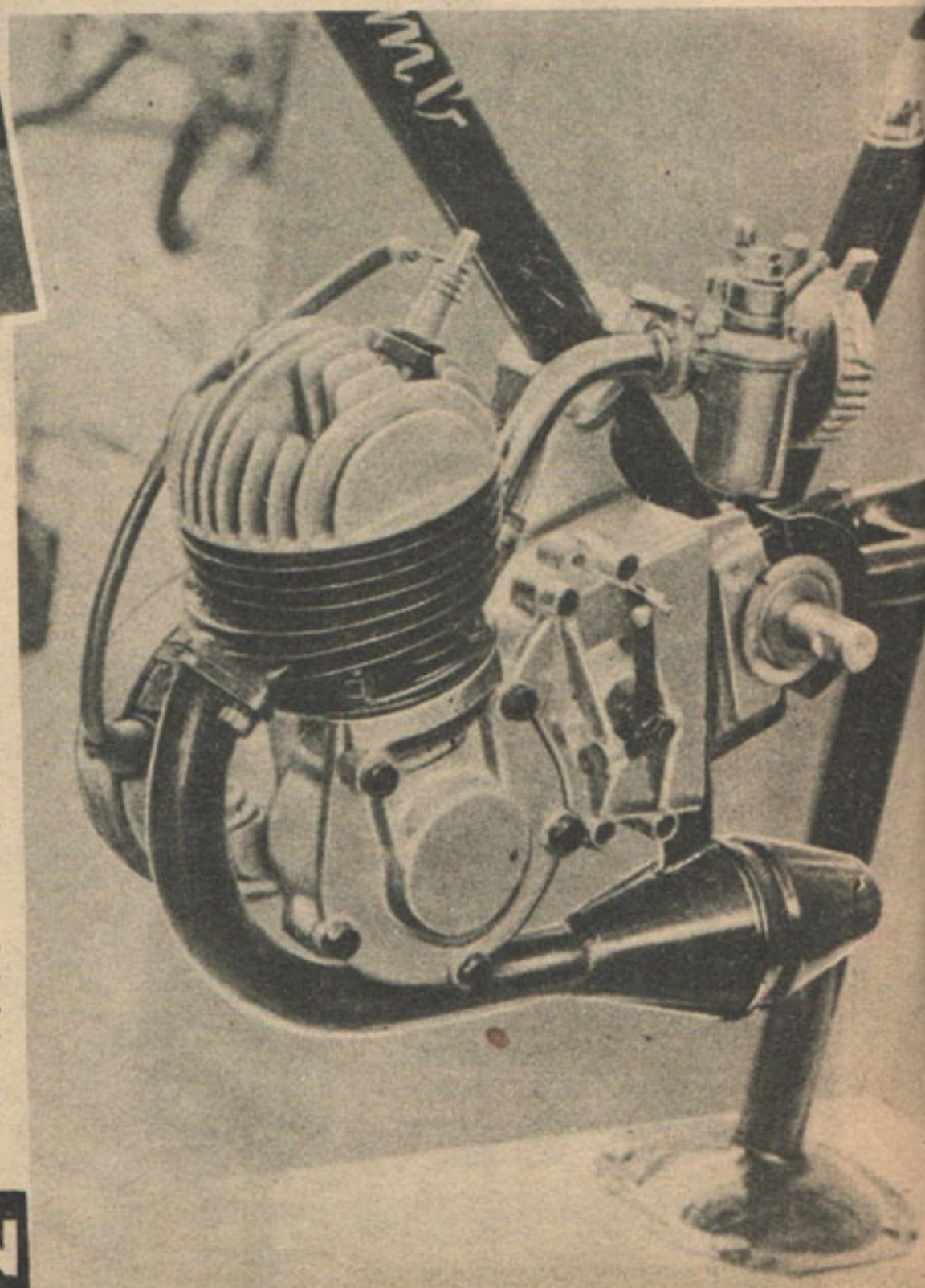
*Ci-dessus : le 50 cmc. Ilo qui se place dans le V d'un cadre de vélo. Ci-dessous : encore un 50 cmc. 2 temps, vu au stand Colomb et fixé en porte-à-faux devant le pédalier.*

les genoux ; guidon droit à peine cassé aux poignées. La selle un peu trop avancée et le guidon un peu large, contribuent à donner une position assez touristique sur une machine d'allure très sport.

× × ×

Au stand Bianchi, à côté du cyclomoteur « Aquilotto », la 125 normale et la 125 Sport type « Scudo del Sud » avec un moteur heureusement un peu plus puissant et de plus grandes dimensions pour le cylindre et la culasse. Suspension arrière oscillante avec amortisseur à friction.

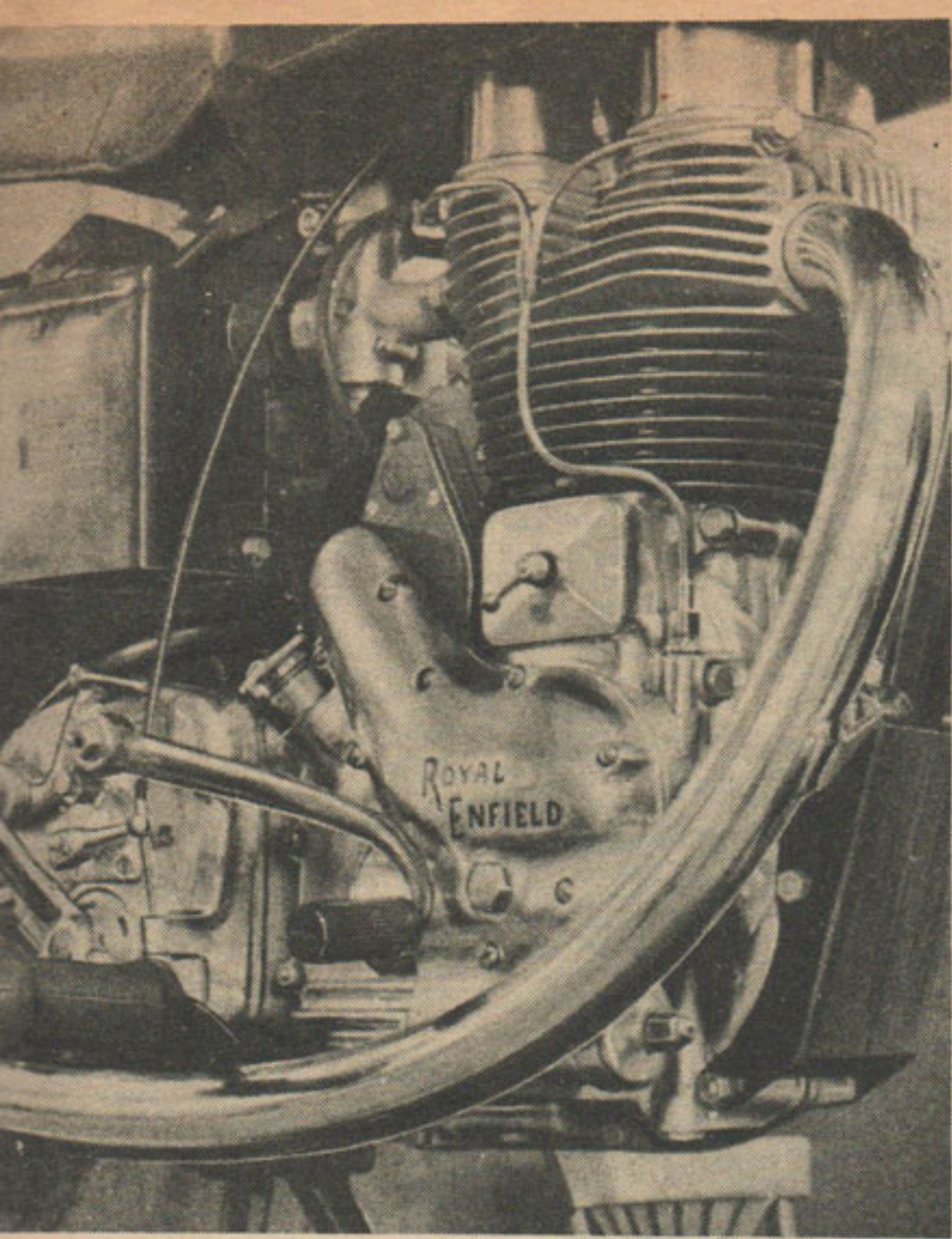
Toujours dans le stand Colomb, importateur de cette Bianchi, nous trouvons un petit moteur auxiliaire 2 temps monté en porte-à-faux au pédalier. Démultiplication avec embrayage, sortie de chaîne à hauteur du pédalier, fixation par 3 colliers fondus avec le carter. Volant magnétique Dynex.



## TRAVERS LES STANDS DU 39<sup>e</sup> SALON



# A TRAVERS LES STANDS DU 39<sup>e</sup> S



*Royal-Enfield a maintenant dans sa gamme de fabrication un nouveau mono de 500 cmc. dénommé Bullet.*

Au stand de la D.I.F. (où voisinent NSU, Dot, Ambassador, etc.) nous trouvons en bonne place la dernière née des usines de Neckarsulm, la 250 NSU Max ACT, dont une première présentation a déjà été faite à nos lecteurs. La 250 de cross du champion de France était aussi là, avec son moteur NSU 251 OSL, sa boîte de vitesses de 500 B.S.A., son cadre maison. La Dot type « Scramble » semble un jouet ou une fantaisie à côté de la 250 NSU, alors que les résultats ont prouvé qu'il s'agit là d'une machine fort dangereuse, même pour les 500 cmc.

× × ×

Constructeur clermontois, Alma fait de gros efforts pour introduire des solutions ingénieuses dans la production de ses machines légères.

En plus des moteurs Ydral bien connus, montés dans des cadres équipés ou non

de la roue tirée, la production pour 1953 verra des moteurs Alma dans ces mêmes cadres, ainsi qu'un scooter.

Le moteur « maison » comporte de nombreuses astuces, notamment au point de vue transfert semi-cloisonné et l'échappement dévié pour éviter le tube du cadre.

De plus, des moyeux à corps en Alpac équiperont indifféremment roue avant ou roue arrière et reçoivent des tambours démontables en fonte, d'une largeur peu courante : 30 mm. Un système de démontage très aisé permet de laisser les tambours fixés à la machine.

Deux mots sur l'utilitaire doté maintenant de petites roues, de la fourche à

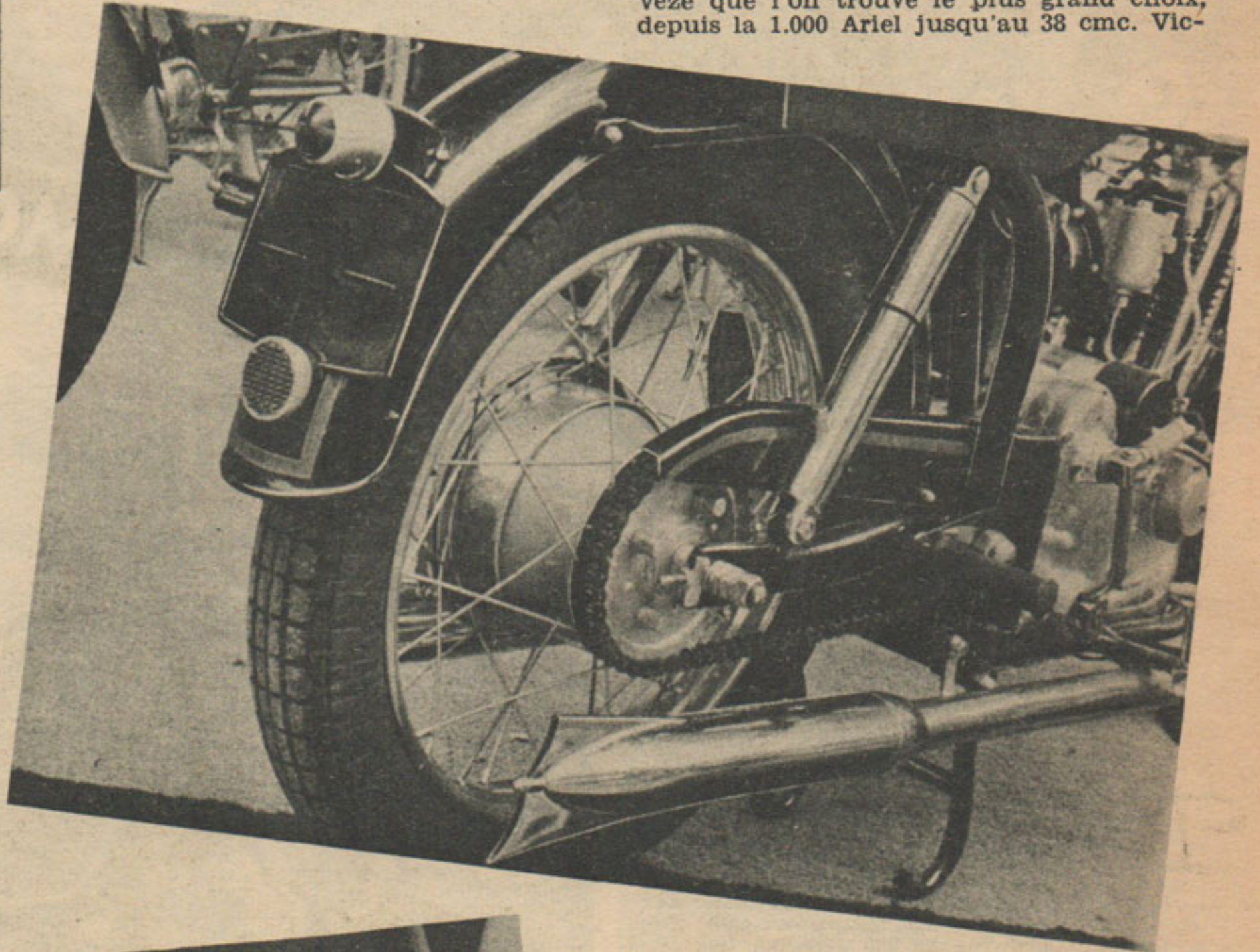
roue tirée, mais actionnée par un volant démultiplié à la place du guidon habituel. Les roues arrière motrices sont solidaires d'un pont arrière à différentiel dont le mouvement est obtenu par l'intermédiaire d'un relai.

× × ×

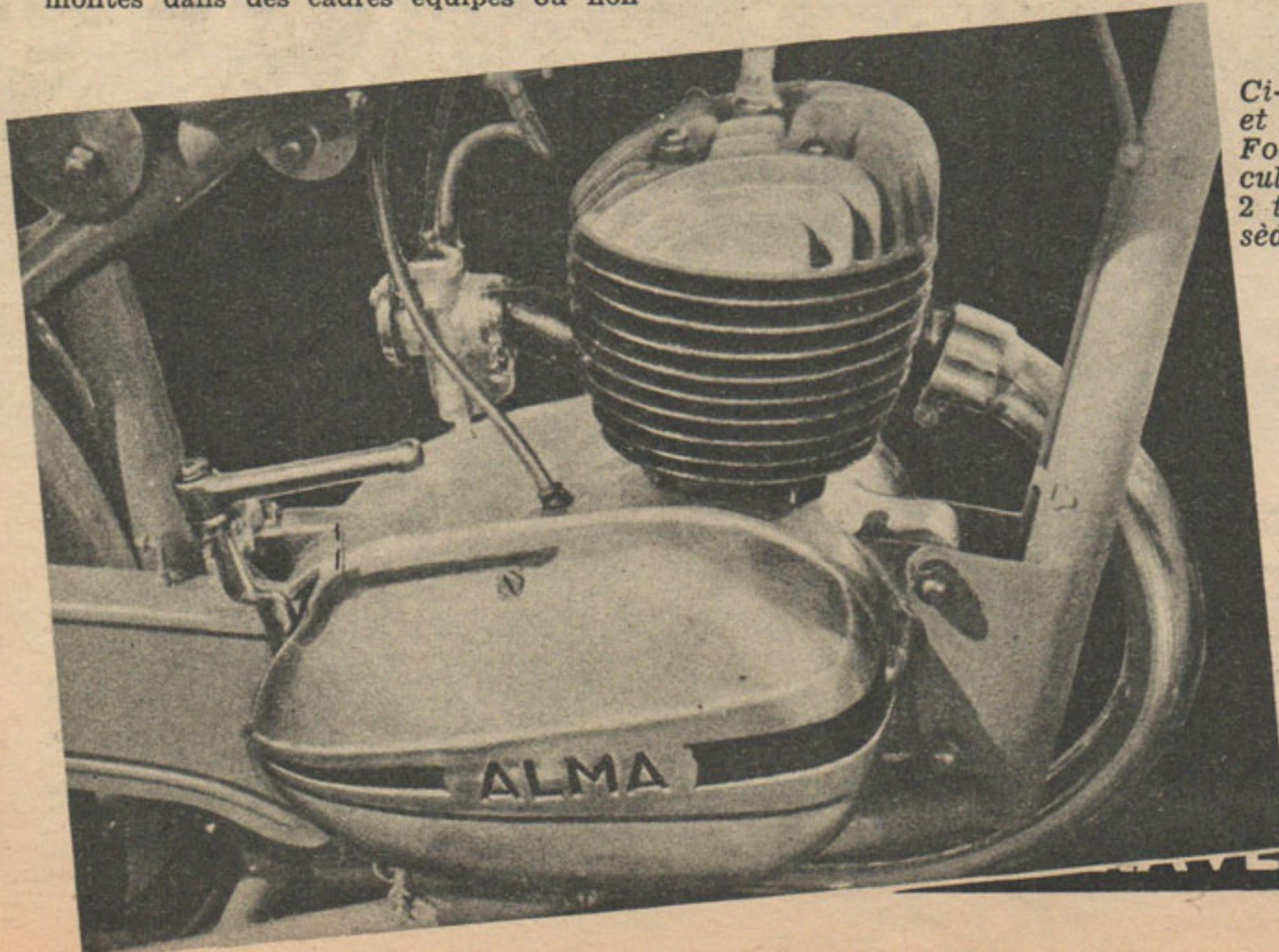
Au stand Elie Huin, une curieuse suspension arrière sur la 175 cmc. nous a arrêtés un moment. La fourche oscillante a des bras en épingle et passe à l'extérieur de la partie fixe. Les extrémités de ces bras sont reliées à la partie fixe par deux ressorts à boudins verticaux et à l'air libre.

× × ×

Comme toujours, c'est au stand Ladevèze que l'on trouve le plus grand choix, depuis la 1.000 Ariel jusqu'au 38 cmc. Vic-



*Ci-dessus : la suspension arrière et le vaste moyeu-frein de la Follis à moteur 350 cmc. Chaise culbuté. Ci-dessous : le moteur 2 temps Alma de 125 cmc. possède de nombreuses astuces de fabrication.*



toria, depuis la selle Feridax jusqu'aux lunettes Idéal.

Si les machines allemandes ont gagné en présentation (Victoria, Ut), on ne peut guère en dire autant de certaines machines anglaises. Les Ariel changent de couleur et l'on trouve la « Square Four » inondée de bleu-vert, alors que la twin et certaines cross deviennent bordeaux, ce qui leur réussit mieux. Une 500 mono tourisme à moteur tout alu : la VHA, rachète heureusement l'impression pénible de la couleur bleu-vert.

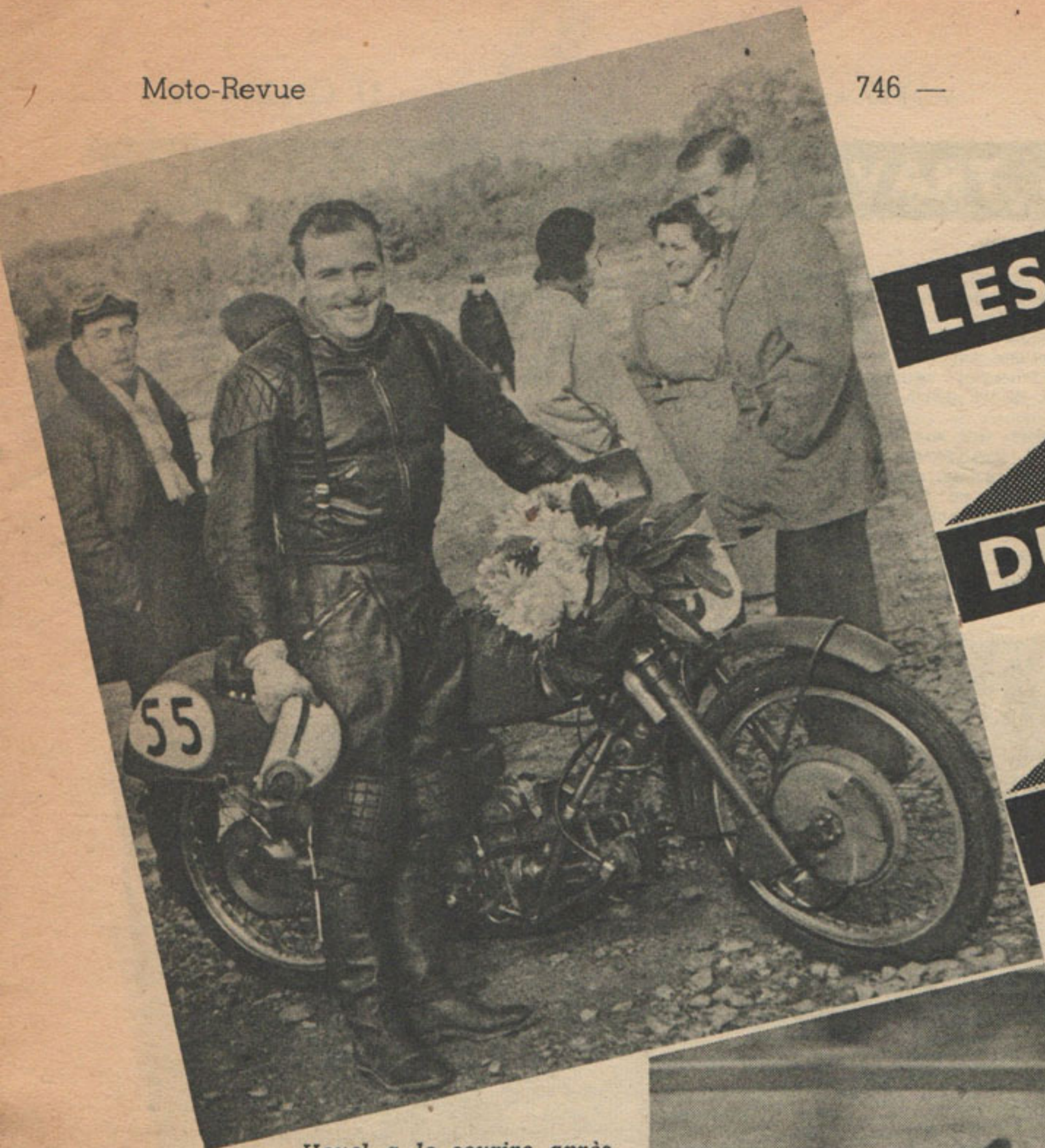
Panther a trouvé nécessaire de mettre réservoirs et garde-boue de ses machines en bleu métallisé, ce qui n'ajoute rien à leur charme déjà bien particulier.

(à suivre)

# A TRAVERS LES STANDS DU

**AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX**





*Houel a le sourire après sa victoire en 250. Ci-contre : P. Monneret fonce vers la victoire en 350.*

LES COUPES

DU SALON A

MONTLHERY

**D**E pai une tradition qui semble solidement ancrée et aussi par l'élaboration du calendrier national, ces épreuves sont la clôture de la saison des courses de vitesse en France et nous permettent de voir quelques machines peu connues chez nous aux mains de nos champions nationaux. L'an dernier nous avons vu une 125 Mondial, une Benelli 250 et une Gilera 4, toutes machines aux mains des Monneret. Cette année se devait de nous apporter du nouveau en matière de mécanique, et nous n'avons pas été déçus de ce côté.

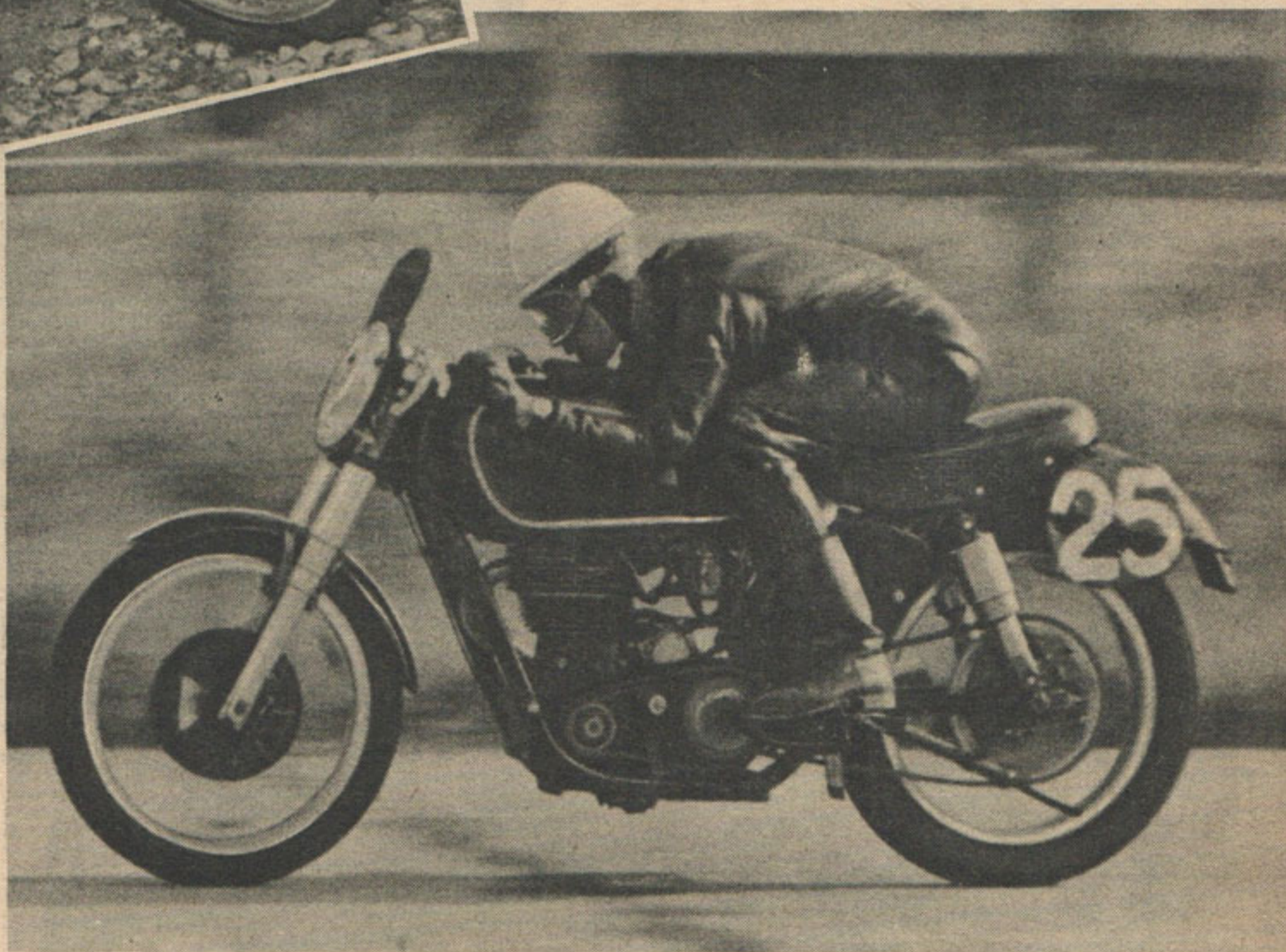
Dès 8 h. 30, le plateau de St-Eutrope était pris d'assaut par quelques motards qui, évidemment, ne formaient pas la foule bien dense qu'une journée très chargée en réunions sportives avait dispersée. Nous eûmes le plaisir d'emprunter la déviation ouverte à la circulation le matin même. Ce tronçon de route permet un dégoût très sensible, surtout les soirs de rentrée, et nous en avons éprouvé toute l'efficacité.

Dès 9 heures, les 250 et les sidecars s'élançaient de concert, sur le parcours de 6 kms 283 qu'ils avaient à boucler 8 fois. Camus, avec sa Benelli à double ACT, prend aussitôt la tête et mènera durant trois tours, mais une soupape gommée l'obligera à s'arrêter.

En catégorie side, Murit emmène le peloton, et arrivera bien avant la première 250 cmc. Cette catégorie sera remportée par Houel qui se trouve en seconde position quand se produit l'abandon de Camus. Houel était d'ailleurs — selon ses déclarations après la course — victime d'une démultiplication beaucoup trop longue qui fit que son moteur s'asseyait littéralement sitôt la 4<sup>e</sup> enclanchée, ce qui l'obligeait à utiliser presque continuellement sa 3<sup>e</sup>.

En side, victoire facile de Murit qui, dès l'arrivée, prit la direction du circuit d'Anfa. Guérin, qui a monté la BMW de Hug en sidecar, se trouve en troisième position derrière Méry.

Aussitôt après ces courses, les 350 se mettent en piste et partent après les discours habituels qui, durant toute la journée, semblaient de règle avant chaque épreuve



Beaucoup de forfaits sont enregistrés, et c'est une dizaine de concurrents seulement qui démarrent, après l'abaissement du drapeau.

Les deux Monneret sont déjà en tête à l'entrée du circuit routier, poursuivis par Cherrier. Dans l'ensemble, course peu mouvementée. Pierre Monneret, sur une 350 AJS d'usine double arbre, augmentant régulièrement son avance, tandis que Georges s'efforce en vain de distancer Cherrier qui le passera peu avant la ligne d'arrivée, alors qu'au tour précédent il passait aux tribunes avec une cinquantaine de mètres de retard. La seule note d'émotion fut donnée par cet exploit de Cherrier toujours sur la même Velocette.

Le gros morceau semblait être apporté par les 175 cmc. où s'affrontaient une 125 Rumi et une Mondial, à côté de l'habituelle brochette de Jonghi, Puch, Peugeot, Motobécane et AMC gonflés. La 125 Mondial était pilotée par un tout

jeune pilote de Cannes, Ada, venu, nous pensons, pour la première fois à Montlhéry et qui s'en tira on ne peut mieux. Sa machine parfaitement préparée lui assura une belle victoire malgré la présence d'un arbre à cames concurrent et de la pléiade habituelle de culbu, de deux temps gonflés qui firent malgré tout leurs preuves en d'autres circonstances.

Dès le signal de départ, Mathieu part en tête sur sa Guiller, talonné par le numéro 124 Ada, toute la meute à quelques mètres derrière lui.

Durant ce temps, Monneret junior a des ennuis avec sa Rumi qui repart enfin, malheureusement dans les dernières places elle sera d'ailleurs retirée de la course au bout de quelques tours. Au premier passage, Mathieu est toujours en tête, suivi à 75 mètres environ par la Mondial, le reste des coureurs s'étant fait dis-



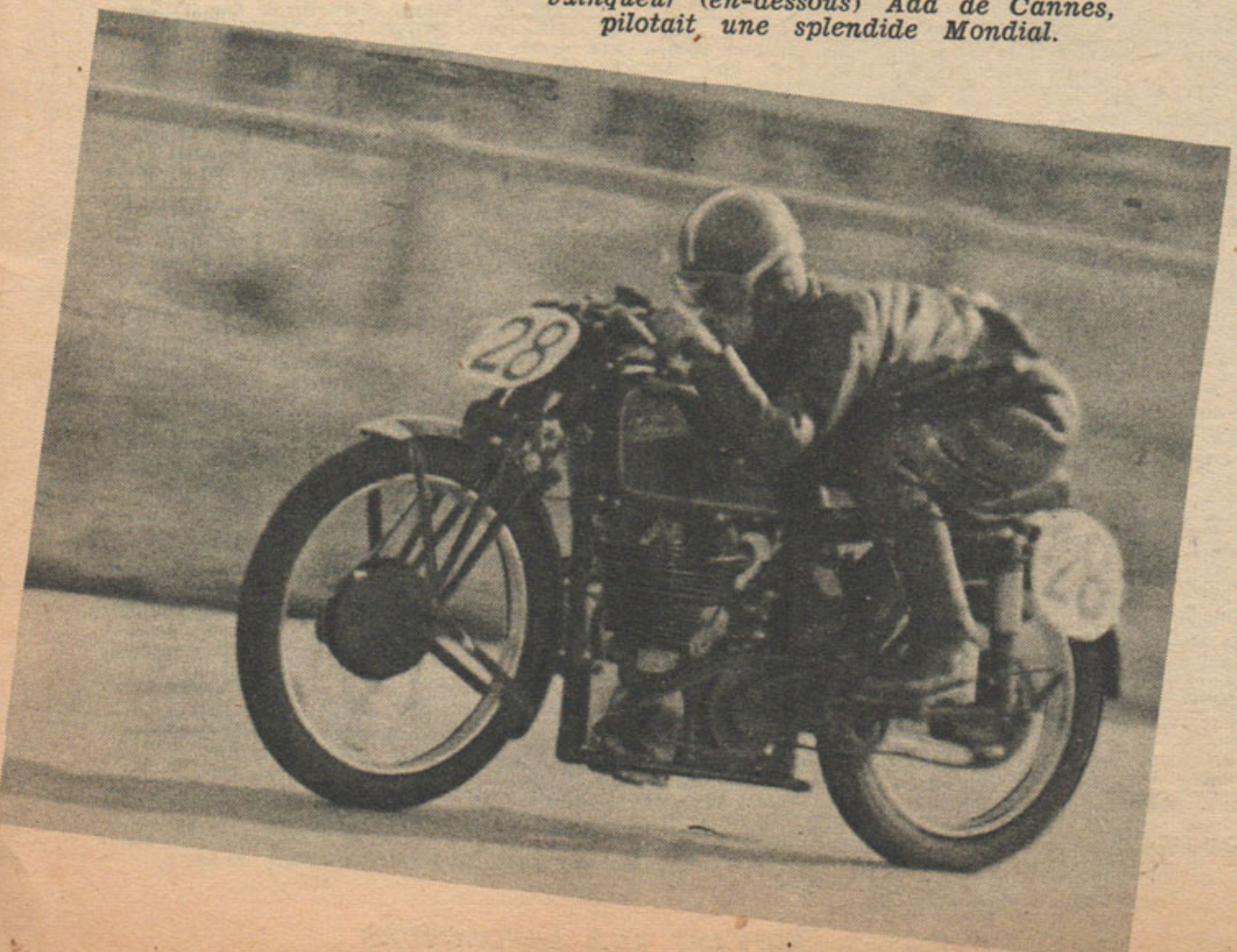
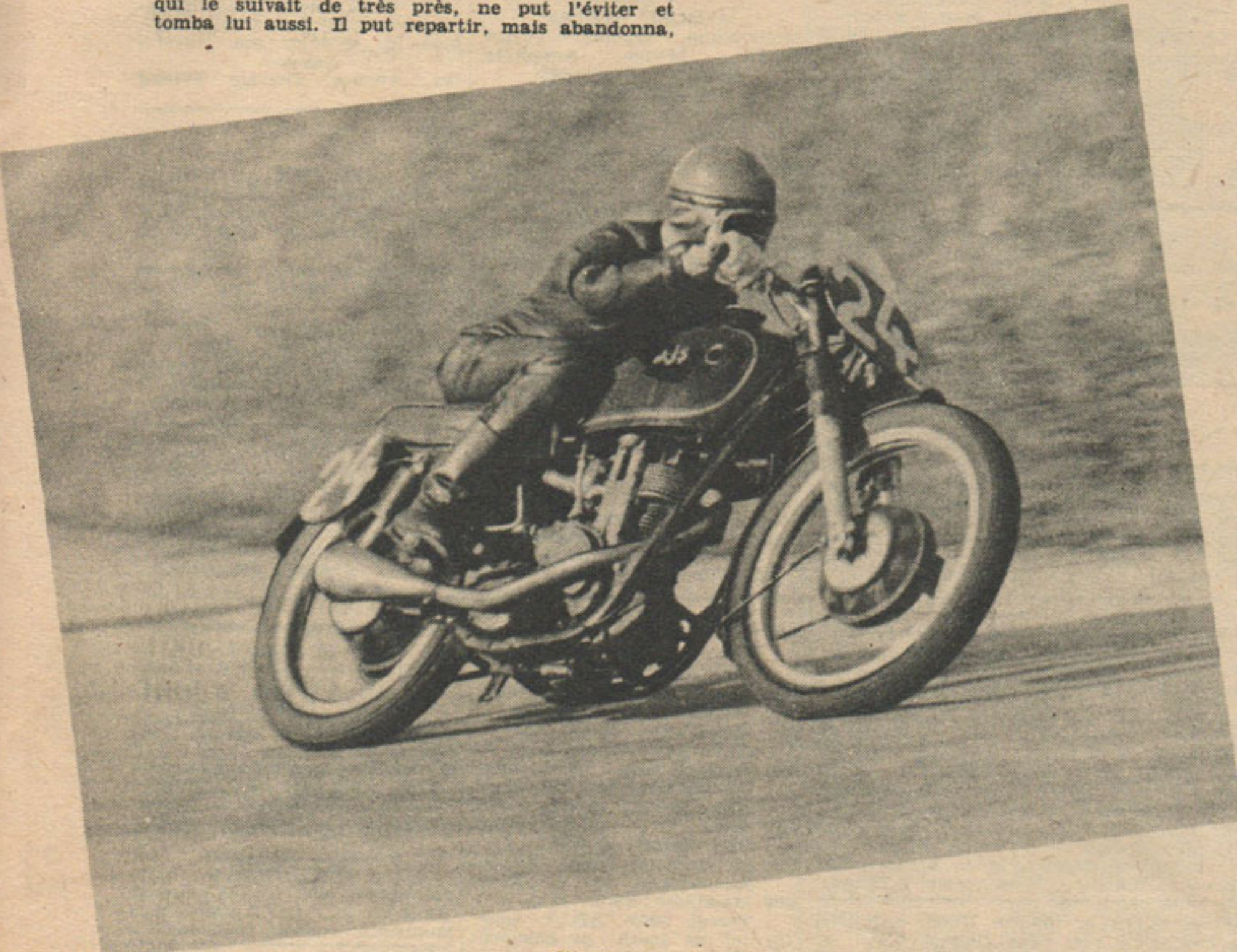
tancer Ces positions ne changeront pas durant les trois premiers tours, si ce n'est la nette remontée de Ada et au troisième passage, ce dernier se trouve en tête avec une confortable avance qu'il augmentera à chaque tour pour finir avec 1'42" sur le second, Collot, qui a doublé Mathieu, lequel souffrit d'ennuis mécaniques.

Quelques chutes peu graves heureusement se produisirent, et en particulier celle de Bouin qui chuta en virant sur le sol gras de la Bretelle de Couard. (Le ciment était recouvert de la gomme laissée par les pneus des sidecars et des voitures qui s'entraînaient auparavant). Tilliet, qui le suivait de très près, ne put l'éviter et tomba lui aussi. Il put repartir, mais abandonna,

son frein avant s'avérant hors d'usage. Bouin abandonnera aussi, avec ses commandes endommagées et son sélecteur brisé.

Delauné, bien placé, s'arrête peu ayant la fin, un basculeur cassé.

A signaler que ce pilote et Tilliet font équipe ensemble, montés sur des 175 Motobécane gon-



*Ci-dessus : Georges Monneret vire à la Ferme dans son style impeccable. Ci-dessous : Cherrier en pleine vitesse. A droite en haut : Collot, 2<sup>e</sup> en 175 et le vainqueur (en-dessous) Ada de Cannes, pilotait, une splendide Mondial.*



# 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.

<p><b>PARIS (2<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>DYNAMIK - SPORT</b> Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit 6, Rue Saint-Augustin, 6 Métro Bourse - Ric. 75-28</p>	<p><b>PARIS (14<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>REALESAGE MONT-PARNASSE</b> Chemisages - Embellages 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50</p>	<p><b>PARIS (17<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>LADEVEZE</b> Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p><b>PARIS NORD MOTOS</b> Spécialiste des révisions générales 3, rue Ernestine - Orn. 34-08</p>	<p><b>MONTROUGE</b></p> <p><b>GEORGES MONNERET</b> 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</p>
<p><b>PARIS (4<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>GEORGES MONNERET</b> 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</p>	<p><b>MOTO - VANVES - SPORT</b> Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p><b>STATION SERVICE YDRAL</b> Sté Ami 20, rue du Débarcadère Eto. 77-46</p>	<p><b>BOULOGNE - BILLANCOURT</b></p> <p><b>MARCEL PERRIN</b> Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p><b>PUTEAUX</b></p> <p><b>Ets. MAURICE BARON</b> Embellages, réalages Pièces adaptables « PALMER » 12, rue Mirabeau. LON. 17-13</p>
<p><b>SAINT-PAUL MOTOS</b> Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p><b>PARIS (16<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>Sté DU GARAGE JARDILLIER</b> Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175 Motobécane Toutes révisions garanties 88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42</p>	<p><b>GEORGES MONNERET</b> 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</p>	<p>Toujours Ets BONNET Venez voir nos occasions et la Mobylette, 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</p>	<p><b>DIJON</b></p> <p><b>TERROT</b> Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon</p>
<p><b>PARIS (9<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>Sté BLANCHE AUTOS MOTOS</b> MOTOBECANE - BSA 71, rue Blanche - Tri. 55-50</p>	<p><b>MOTOCONFORT</b> Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p><b>Ets REVIL</b> Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p><b>ISSY-LES-MOULINEAUX</b></p> <p><b>SCOOTER - MOTO</b> 28, rue Ernest Renan vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos. Station Service Scooters</p>	<p><b>LYON</b></p> <p><b>NEW - MAP</b> une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>
<p><b>PARIS (10<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>Sté MOTOCYCLE</b> Crédit pour toute la France 166, Rue Lafayette - Nor. 07-59</p>	<p><b>* STATION SERVICE</b> Pièces détachées DKW Echanges Standard 83, av. Gde Armée - Pas. 46-25</p>	<p><b>PARIS (18<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>BARBES - MOTOS - CYCLES</b> Atelier dirigé par techniciens pour la mise au point des machines Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville</p>	<p><b>LEVALLOIS</b></p> <p><b>DUBOIS A.</b> Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>	

## NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

V. Harley 750 imp. ble. chr. selle bipl. sacoches origine, enj. pare r. av. ou ss side  
Bufflier 52 1 1/2 c. à c. urg.  
MIC. 23-82.

TWN 250 sus. ar. janv. 52  
cme nve 10000 k. 185. ROY  
1 r Enghien 10<sup>e</sup>, 14417h. préf.

A VENDRE moto BSA 500  
lat. bon état. MICHAUX 21  
rue Beauregard, Paris 2<sup>e</sup>.

BMW R12 cot. origine side  
Préc. neuf 250. VALIERE, 20  
rue Métairie, St-Denis (S.).

**B.S.A. DISPONIBLES**

Delaire 4 imp. Gaité DAN.5543

BSA B31 51 équ. comp. CHA.  
38-80 poste 373 1-2 h.

SUNBEAM S8 1951 équipée  
LEGRAS 18 rue Friant, Paris

PUCH 250 bon état. Crédit.  
Fleuriste 231 r. Lecourbe 15<sup>e</sup>

JAWA 125 der. mod. état imp.  
px int. PROBST DID. 42-52.

AUTOMOTO 150 cc état imp.  
prix int. Probst DID. 42-52.

DKW 190 SB ét. nf 5000 kms  
GUITARD TRE. 30-46.

MOTOC. 175 culb. réc. px int.  
mat. 21 r V. Morris, Malakoff

BSA 250 1951 ét. nf t. 1 j.  
18h. 28 r. V. Morris Malakoff

BSA 250 t. b. ét. 1951, 185. 3  
Chem. des Grives Epinay s/S.

VD vélomoteur Cucciolo CNC  
Démaret 21 r Poitou, Paris

BSA Golden Flash twin fin  
51 ded. impec. 270. R. LOYER  
17 r des Bateliers, Clichy.

BSA 250 culb. 4 v. susp. arr.  
52 impec. 195. BAB. 09-89.

Partic. vd Matchless 350 G3L  
téles. rem. à nf 175000. Leduc  
9 r Cardinal Mercier Paris-9<sup>e</sup>

650 TRIUMPH 1é. 52 7500 k.  
rep. vélom. André 68 r Dulong

A VENDRE BMW R12 parfait  
état, moteur, pneus accessoir.  
Téléphon. pour visite COUR-  
TOIS PRO. 14-97.

125 PEUG. 51 ét. nf acc. 8h,  
12h. sf sam. VOL. 46-66.

SCOOTER Bernardet neuf liv-  
rable immédiat. ODE. 62-98.

ENS. ou sép. side MTB 175 ét.  
nf 6000 k. nbx acc. LECOQ  
296 r de Belleville Paris.

BMW R12 s. car px int. Talbot  
20 r F. d. Pressensé, Puteaux

650 TRIUMPH Thunderbird  
impec. 290000. RODIER vis.  
Garage 52 rue d'Alleray 15<sup>e</sup>

BSA Golden Flash 52.10000 k.  
Aurora 295. Reprend moto.  
Leclerc 56 r Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

Puch 250 TF rouge imp. 21000  
k. 175. Botti 15 r Guy Moc-  
quet Nogent s/M.(S) sam.dim.

PART. vend 500 Terrot RGST  
120. cpt + 6 mens. 10. Ecr. pr  
rd.vs Tatin 17 av. Victoria 1<sup>er</sup>

100 MG pf. ét. GENER 30000  
Café 3 r V. Hugo Levallois

Norton 16H s. ar. f. tél. imp.  
170 6 r. Bellevue, Lilas.

MONET-GOYON 2 cv side lé-  
ger Carpio bon état 50000. 146  
r. de Charonne ROQ. 97-76.

125 T PUCH impec. cause d.  
empl. Chedal 5 Dupuy-Lome  
13<sup>e</sup>. Tél. FIG. 65-48 13a14h.

ARIEL 350 cul. dern. mod  
neuve 6000 kms 260. Durville  
20 r Th. de Banville 17<sup>e</sup>.

TIGER 100 52 état neuf s. b.  
Matchless 350 cul. télé. 4 v.  
BSA 250 cul. tél. sus. ar. Raph  
Moto 7 r Chevreul, Paris.

BSA A7 et A10 mars 1952.  
POR. 27-52.

BMW R25 6500 k c. neuve écr.  
Jongerlynek 71 av. Italie 13<sup>e</sup>

DKW 198 SB 70000. SARRIOT  
2 rue Paul Delmet 15<sup>e</sup>

BSA ty. A7 mars 52 11000 k.  
320 Richerol 1 r Nlepece 14<sup>e</sup>

175 MOTOBEC. équip. ét. nf  
DHENAIN 6 r Ch Nodier 18<sup>e</sup>

SIDE 650 Triumph 10000 kms  
350. LEBEAU 12 r Estienne  
d'Orves Clichy (Seine).

VENDS 175 Motoconfort sous  
garantie 500 k. DAN. 75-93.

350 HCT Terrot lat. bn état  
Tessont 37 r Pantin, Bagnolet

INSERMINE vd son matériel de  
course. E Norton Manx 2 ACT  
350 500 side. TRU. 14-68.

TERROT 125 culb. impeccable  
le soir. Moutié 7 av. Ternes

D45S parfait état équipée. 7  
av. Montaigne, Le Perreux.

BSA B31 jan. 52 ét. nf 350 cc  
vis 1 à 2 h. 82 bd Barbès-18<sup>e</sup>

50 cc AUTOMOTO neuf 43000  
CLEMENT 3 av. Chalets 16<sup>e</sup>.

Urg. Velocet. ACTK b. ét. 85.  
GENESTE 48 pge Montgalet12<sup>e</sup>

Puch 250 TF c. sant. Bringuier  
16 av. République Orly Seine

ZUNDAP. 350 2 t. f. tél. sélec.  
4 vit. 110000. ROQ. 83-06.

BSA 600 4 vit. f. tél. sus. ar.  
parf. ét. prix intér. RAINGO  
62 r de Rome 8<sup>e</sup> LAB. 73-34

M. GOYON 250 cc 4 t. parf.  
état 85000. SAB. 62-93.

BSA 250 C 11SL état neuf  
équip. FAROUX 6 r Champa-  
gne, Asnières. GRE. 44-30.

MOTOB. 500 sup. cul. 51 f. tél.  
4 v. sélect. acc. imp. Morvan  
16 rue Royale, St-Cloud (SO)

V. ou éch. c. voit. Jawa 350  
9000 k. ét. neuf ent. eq. 68 bis  
r. V. Hugo, Maisons Alfort.

125 MOTOB. culb. ét. nf nbx  
acc. vis. 14-21 h. BENOIT 29  
rue de l'Evangile, Paris.

**UN APERÇU**  
**DE NOS OCCASIONS**

125 Terrot culbut. 4 vitesses  
Jonghi dernier modèle.  
Motobécane latér. équipée  
Hirondelle depuis : 60.000

175 Peugeot susp. AR f. téles.  
DS Malterre sus. AR fourc.  
téles. batter. depuis 140000

250 Ardie 1952 comme neuve.  
BSA spécial cross.

350 Motobécane 4 vit. 120.000  
Motobécane bloc : 90.000

500 Matchless Twin susp AR.  
Terrot susp. AR f. téles.  
Un lot de mach. pr bricoleur  
Livraison de votre machine  
dès le 1<sup>er</sup> versement

**A VOTRE GRE**

Le solde en 6, 9 ou 12 mois  
Demander la liste complète  
contre 50 francs timbres.

DELAIR 4 imp. Gaité DAN.5543

ARIEL 500 Twin 1952 Red-  
Hunter 6000 k. sus. ar. f. tél.  
sél. bipl. Aurora val. 370. à  
vendre 350. DEFRANCE 92 r.  
de Paris, Boulogne (Seine).

Darmont 6 cv air car. spt 51  
pns bat. chnes nfs exc. ét. px  
85. DUVAL 2 p. Mairie 9a18h.  
Fontenay aux Roses Rob.10-43

750 HARLEY DAVIDSON W4D  
b. ét. 200 750 mot. Mag ét. nf  
125. 350 Terrot lat. ou Dresch  
60. 7 r Dr Laurent Gob.26-58

125 lat. Motob. f. sél. Guyot  
53 av. Marceau Drancy Seine

PUCH 125 TT 51 exc. oc. nve  
px int 8 b. r. Bellec Sannois

NORTON 350 mod. Inter 38 ét.  
nf gar. px 170. Guillemain 4 r  
Sarrous, Pontarlier (Doubs).

175 MOTOCONF. cul. 51 15000  
k. impec. access. 130000. TI-  
SON, OPE. 71-40 P. 22-69

SCOOTER AGF 125 bon état  
Tél. BEL. 42-44.

GUILLER 175 sport 1500 k.  
comme nve sous gar. ALLOT  
MALICORNE (Allier).

NSU 200 Lux 52 nve. Lambor-  
not 12 r Germain David Lyon

COMPETITION 500 Norton  
Manx avec side. 275000. Apr.  
20 heures. DAU. 18-68.

BERNARDET 125 b. ét. Perrin  
11 r. A. France, Créteil, urg.

BMW R12 parf. ét. mot. pns  
accés. Tél. pr vis. COURTOIS  
PRO. 14-97.

BSA AA7 4000 k. c. nve px in.  
Gouvernel, Varennes/Allier.

350 NORTON Manx Course.  
250 Guzzi course, reprise moto  
tour. ou vélomot. SCEAUX,  
204 rue de Belleville 20<sup>e</sup>.

Magn. 350 JAWA mai 52 Gou-  
det Bal.65-00 Poste 17-11 h.d.b.

### ON DESIRE ACHETER

**Achète comptant**  
**de suite**

vélomoteur 100 à 175 récents  
THIERY 19 r des 2 Communes  
Montreuil, samedi seulement.

CHERCHONS mot. à adapt. sur  
bicycl. Intéresserions éven-  
t. invent. ou possesseur brevet.  
Ecr. à N° 6329 CONTESSÉ Pub-  
licité 8 sq. Dordogne17<sup>e</sup> q. tr.

ACH. comptant toutes motos.  
Faurie 8 av. de St Ouen Paris

ACHAT comptant repr. dépôt  
vente toutes motos récentes.  
HURNI 38 r Saussure P. 17<sup>e</sup>

ACHAT au comptant ou dépôt  
vente de tous vélomot. moto  
et scoot. d'occas. VOLTAIRE  
MOTO 132 bis bd Voltaire 11<sup>e</sup>

### DIVERS

SIDECARS pr vélom. et motos  
nfs et d'occas. POINARD 54 r.  
Et. Dolet, Cachan. ALE. 34-41

### VOITURES A VENDRE

SIMCA-5 C. I. b. état  
Renault 4 cv c. i. 4 places 203  
C. I. 4 places. Vends ou  
échange contre moto. Crédit.  
Delaire 4 imp. Gaité DAN.55-43

RALLY 7 cv 4 pl. Naudin 47  
quai Stalingrad, Billancourt.

SIMCA 8, 50 coupé super luxe  
gar. 3 mois. Reprends moto.  
Leclerc 56 r Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

ROAD. décap. 2 pl. 3 v 3 cv  
g. luxe sort. 51, 500 Motoconf.  
t. b. ét. rév. 55000. Vaslin P.  
4 r A. Charnay, Marlotte (SM)

SIMCA 5 coupé toute beauté  
175 rép. moto réc. Arc.59-93

4 CV gd luxe bien équipée,  
toit. ouvr. px 300. accepte  
repr. belle moto récente.  
PIERRE 14 rue Meslay 3<sup>e</sup>.

### ECHANGES

AUTO-UNION 10 CV décapot.  
Lancia 7 cv décap. 4 cv 48-49  
Repr. moto et vélomoteur.  
TRANSACT'MOTO, 104, rue  
Haxo, 20<sup>e</sup>. MEN. 99-86.



flées, qui, nous confiait Delauné, tournent aux environs de 127 kmh. sur l'anneau de vitesse de Montlhéry. La plupart des pièces de série sont gardées, et seul le moteur légèrement modifié se voit adjoindre une pompe à huile.

Dans un autre ordre d'idée, et pour en revenir au déroulement de la course, il est curieux et



*Georges Monneret au guidon de l'A.J.S. Porcupine, facile vainqueur en 500.*



plutôt affligeant de constater la différence de position qui existe entre un Ada, par exemple à plat sur sa machine et pourvu d'un guidon ad-hoc, et certains concurrents très élégants certes dans leurs combinaisons (en toile) mais au profilage pour le moins douteux. (Les guidons relevés y sont peut-être pour quelque chose).

Nous sommes également sceptiques, quant à l'utilité des phares, plaques d'immatriculation, et avertisseurs sur des motos dites « de circuit » !...

Après un intermède offert par les voitures avait lieu la dernière course motos de la journée, celle des 500 cmc.

Georges Monneret, qui nous présente chaque année à ces mêmes courses un nouveau racer, avait cette fois-ci une 500 AJS type 1951 « Porcupine ». Parti en tête dès le début de la course, il fut suivi quelques temps par son fils sur sa 350 AJS, mais le lâcha et partit seul en tête, battant le record de ce parcours détenu jusque là par Behra. Notre Jojo le parcourut en 2'34", soit à la moyenne de 146 kmh. 884. Pierre se promène lui aussi en 2<sup>e</sup> position, précédant Cherrier qui semble moins à son aise sur sa



*Cherrier, pour la fin de cette saison, monte une 500 Norton Featherbed avec laquelle il fit 3<sup>e</sup>.*



Featherbed que sur une Velocette. Ramade, jeune régional sur Vincent, se défendit également très bien et finit en 4<sup>e</sup> position. Sa position bien effacée fait de lui un pilote à suivre l'an prochain. Derrière Ramade, et finissant à un tour, nous trouvons Hug sur sa nouvelle Saturno. Ayant pris un mauvais départ, il ne put malheureusement pas remonter. Malchanceux également, Houel, sur la Gilera de Monneret, dut se retirer au bout de 3 tours, son embrayage s'avérant sans effet. Beauvais disparut également à la fin du premier tour. Ce pilote montait l'autre 500 Gilera Saturno de l'écurie Monneret.

CLASSEMENT

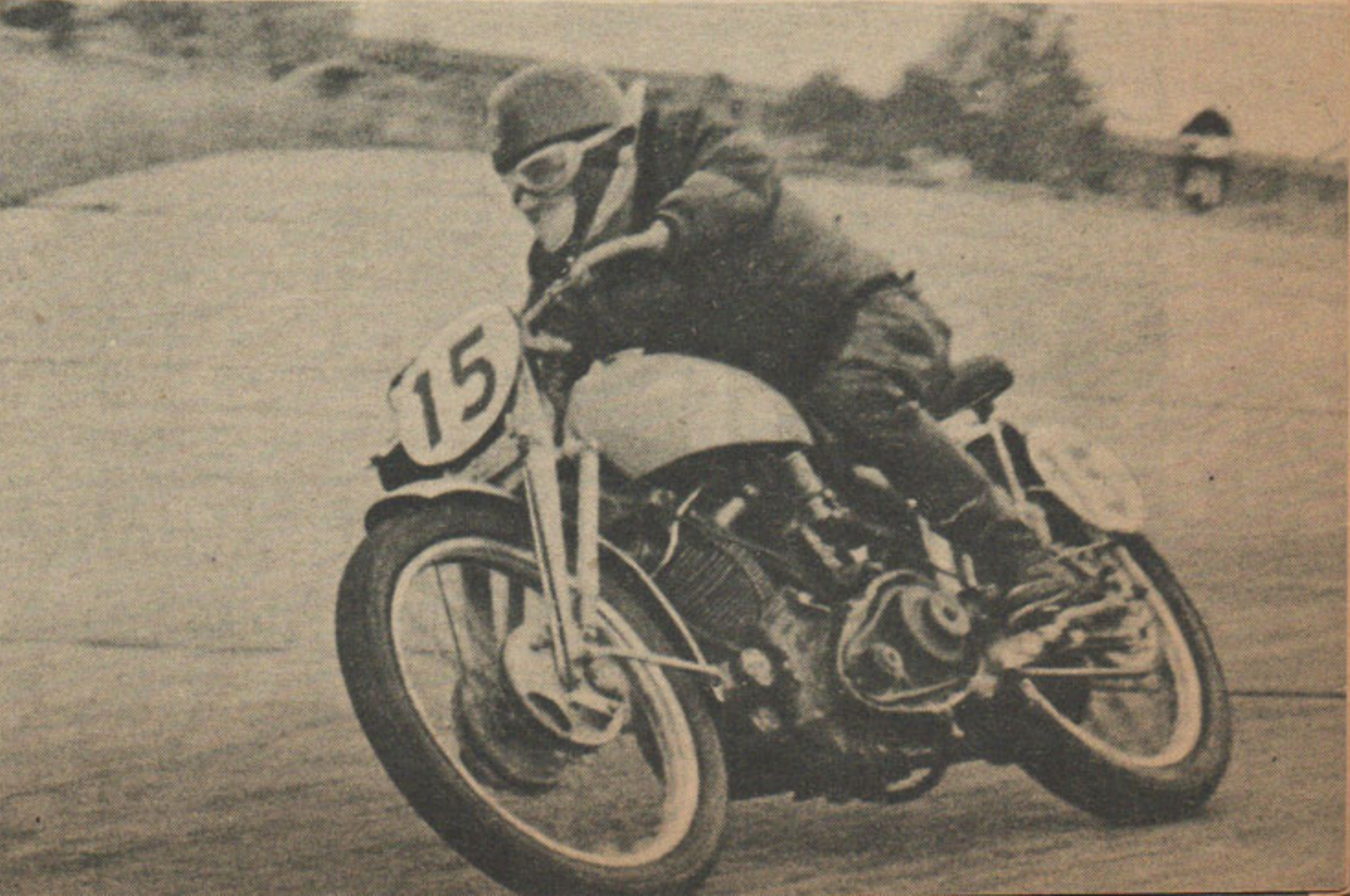
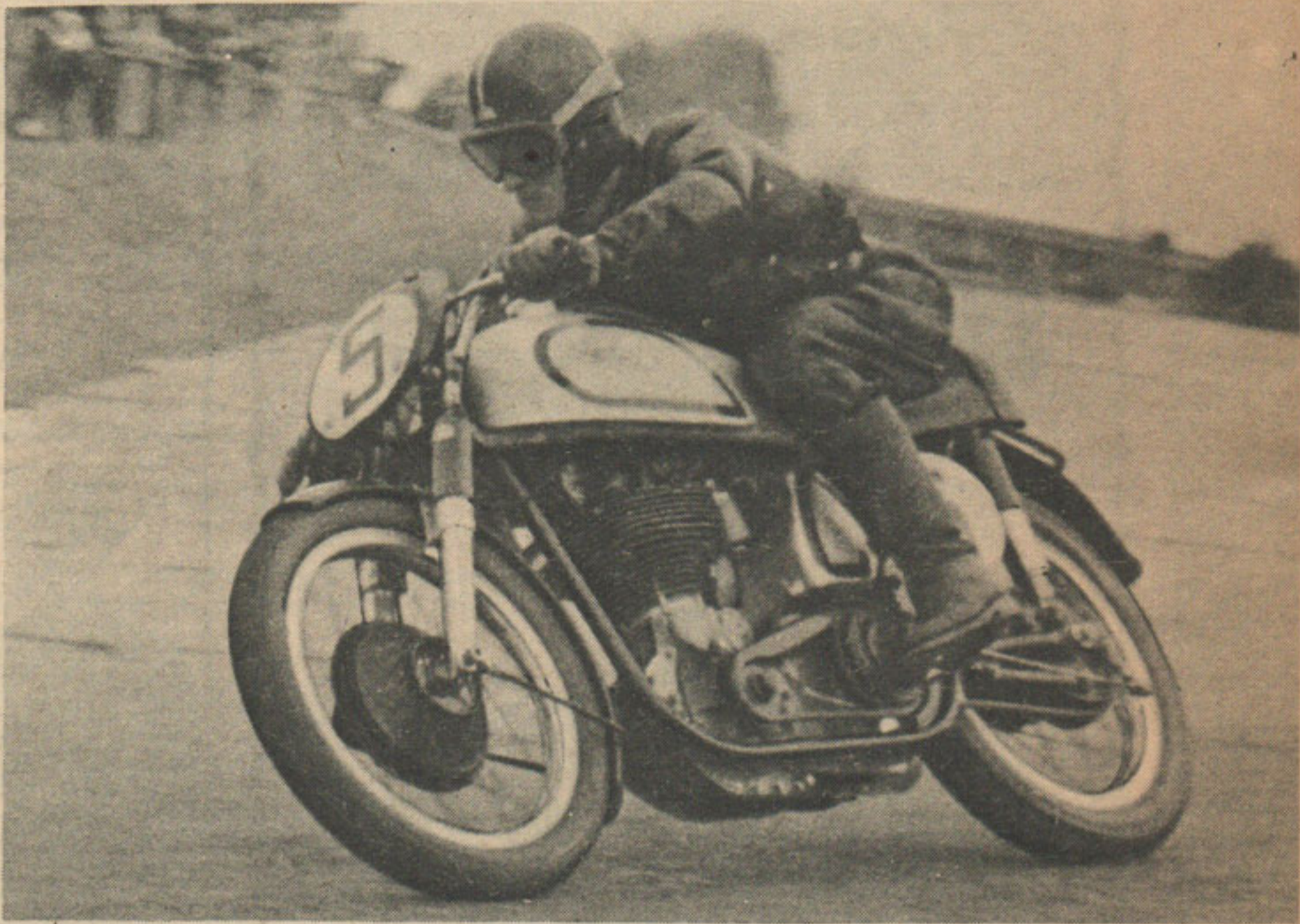
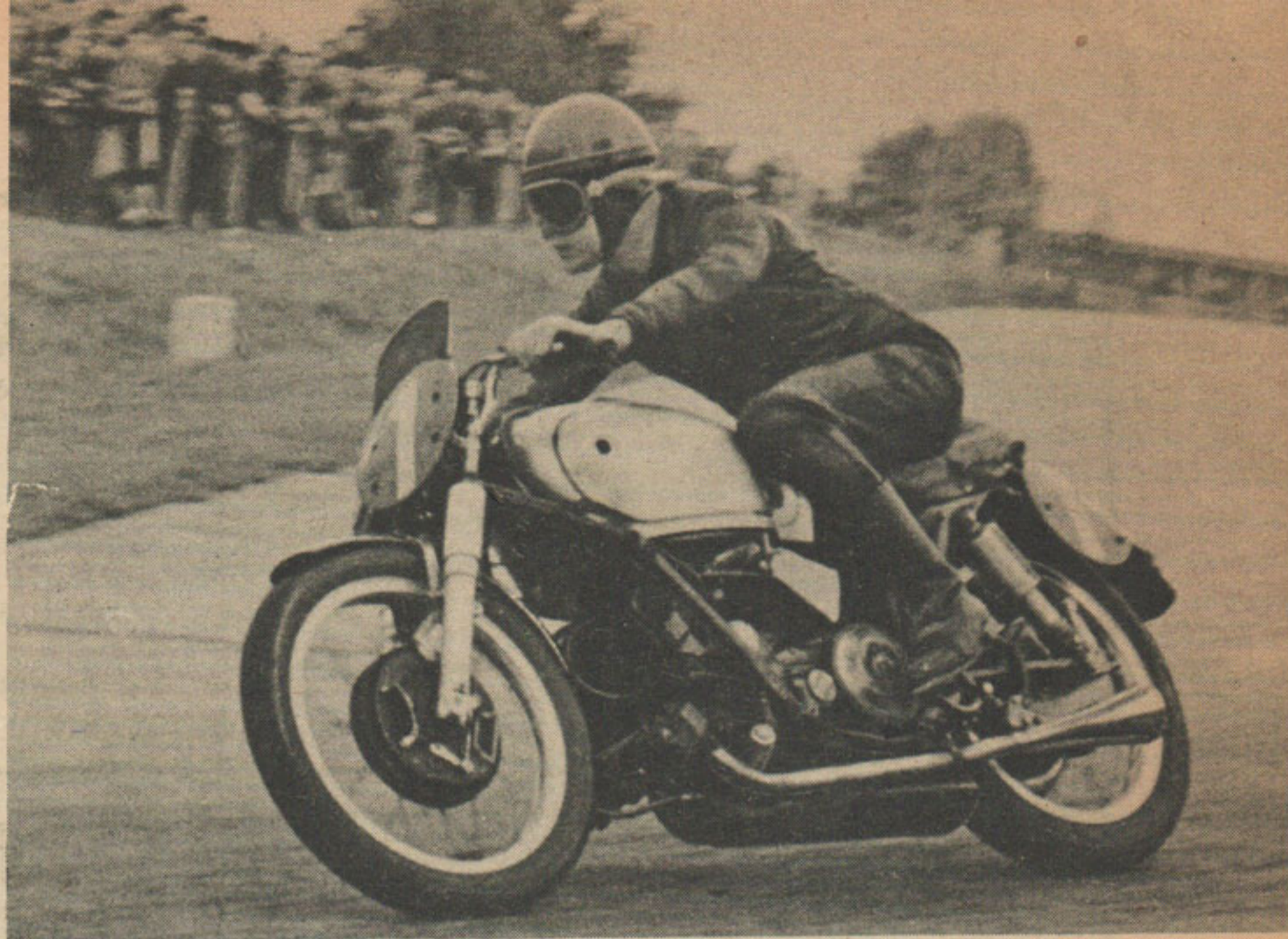
250 cmc. : 1. Houel (Guzzi) 50 kms 267 en 27'8", moy. 111 kmh. 155 ; 2. Hébert (Guzzi) 27'41" ; 3. Saint-Vanne, 30'6" 3/5 ; 4. Robbes, 30'34" ; 5. Dedieu, 30'36" ; 6. Rous, 31'1" 2 ; 7. Martine, à 1 tour ; 8. Camus (DS Malterre).  
Tour le plus rapide : Houel (Guzzi) en 3'17". Moy. 114 kmh. 823.



*Ramade sur Vincent Grey Flash, prend une excellente 4<sup>e</sup> place.*



350 cmc. : 1. P. Monneret (AJS), 50 kms 267 en 22'38" 1/5, moy. 133 kmh. 236 ; 2. Cherrier (Velocette), 23'3" 2/5 ; 3. G. Monneret (AJS) ; 4. Deschamps (Velocette) 25'0" 1/5 ; 5. Martin. P. (Velocette) 25'0" 4/5 ; 6. Brajeul, à 1 tour ; 7. Charlemagne.







## Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.  
4 vitesses  
payable en  
9 mensualités

**G. S. M.**

Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — Tél. : ODE. 62-98  
Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

## VELOSOLEX

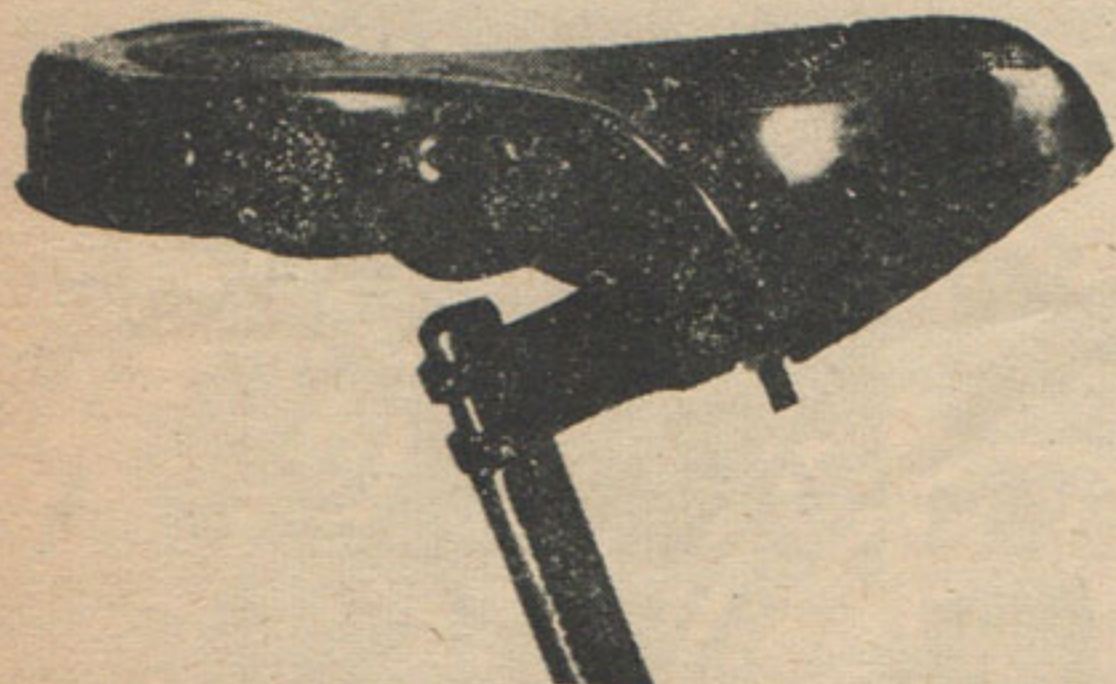


15.350 frs comptant  
(y compris taxes et assurances)  
et 6 traites mensuelles de 4.500 frs.

*La selle cyclomoteur  
arrivée à sa perfection*

REGLABLE - LARGE ASSISE

Nouvelle formule d'une extrême supériorité



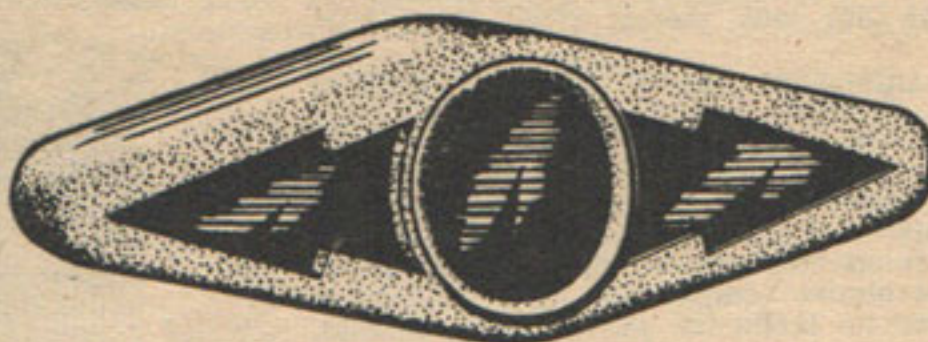
Brevetée France et Etranger

# MERAT

30, rue de la Procession - SURESNES (Seine)

## INDICA-STOP

138, av. Parmentier - PARIS-11<sup>e</sup> - OBE. 50-46



VENTE EXCLUSIVE EN GROS  
Matière caoutchouc moulé  
— Coloris au choix —  
Incassable — Anti-masse  
Livré complet en ordre de marche



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :  
MOTO - AUTOMOBILE  
SPORT - VILLE

Exigez la marque  
**CHROME-CUIR**

Catalogue gratuit sur demande



FUTURS MOTARDS, confiez votre apprentissage  
A DE VRAIS MOTOCYCLISTES !...  
Seul **RAPID'PERMIS**, l'Ecole des Sportifs  
66 bis, RUE DES PYRENEES - PARIS-20<sup>e</sup>  
Métro Maraichers — Tél. : MEN. 20-20 — Autobus 26  
Vous apprendra à bien conduire votre moto  
Les leçons sont données par M. ROBIN, coureur de  
moto-cross.

COURS DE MECANIQUE

**MOTOS VELO-**  
**MOTEURS**  
Occasions toutes mar-  
ques et pièces détachées  
neuves et récupération  
Ets **BEAUSOLEIL**  
9, r. St-Sabin, PARIS  
ROQ. 59-46

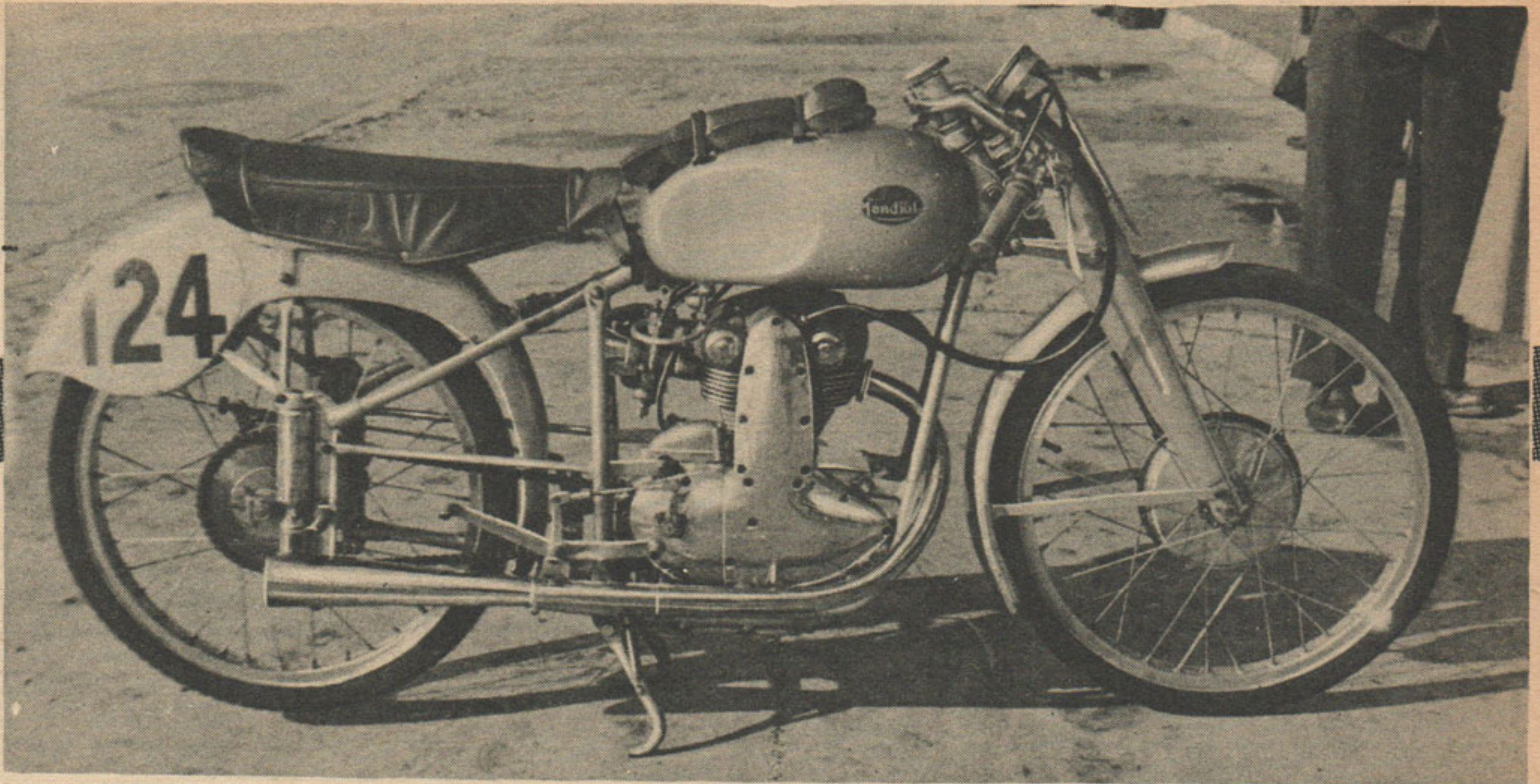
Voulez-vous **ACHETER - VENDRE - ECHANGER** un Scooter ou un Cyclomoteur ?

Insérez une annonce dans la page des « Petites Annonces » de « **SCOOTER & CYCLOMOTO** »

Complément mensuel de « **MOTO-REVUE** »

Renseignements à nos bureaux : 12, Rue de Cléry - PARIS (2<sup>e</sup>)





*La Mondial « client » de Ada se différencie très peu de la machine d'usine. Le moteur est à simple A.C.T.*

Tour le plus rapide : P. Monneret (AJS), 2'45" 2/5, moy. 136 kmh. 760.

175 cmc. : 1. Ada (Mondial) en 28'10" 1/5, moy. 107 kmh. 065 ; 2. Collot (Guiller) ; 3. Pahin (Automoto) ; 4. Camus ; 5. Munch ; 6. Moser ; 7. Guignabodet ; 8. Guérin ; 9. Meyer ; 10. Mathieu, à 1 tour ; 11. Mabillat ; 12. Faure ;

13. Tano ; 14. Chailloux, etc...

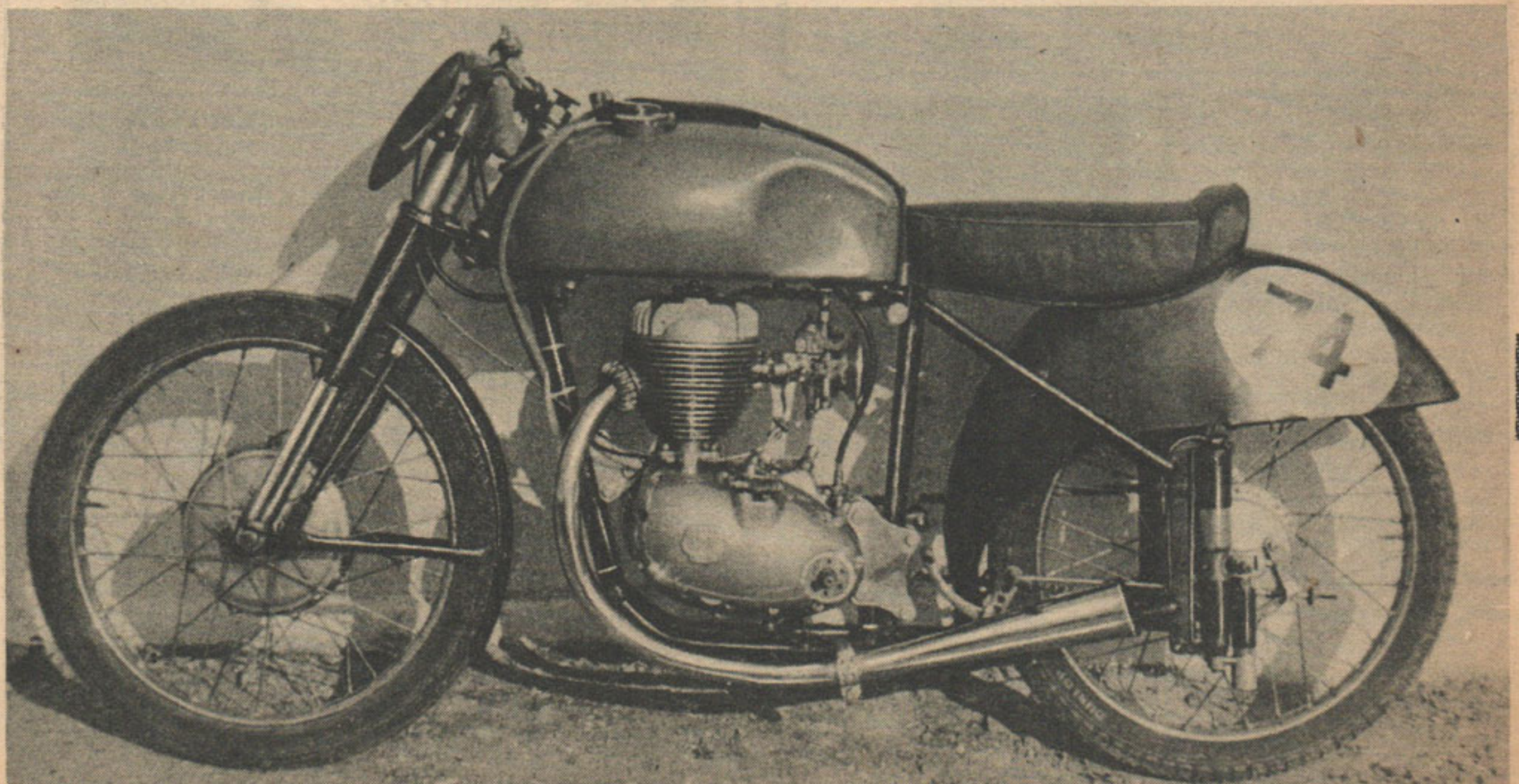
Sidecars 500 cmc. : 1. Murit (Norton), 50 kms 267 en 26'42" 4/5, moy. 112 kmh. 223 ; 2. Méry (Norton), 30'29" 1/5 ; 3. Guérin, 33'24" 3/5.

Tour le plus rapide : Murit (Norton), en 3'17" 35, moy. 114 kmh. 648.

500 cmc. : 1. G. Monneret (AJS), 50 kms 267 en 21'9", moy. 142 kmh. 601 ; 2. P. Monneret (350 AJS), 21'46" 2/5 ; 3. Cherrier (Norton), 22'24" 4/5 ; 4. Ramade, 23'16" ; 5. Hug, à 1 tour ; 6. Guérin R. ; 7. Piffaut ; 8. Rouger, à 2 t. ; 9. Vigoureux ; 10. Bourlier.

Tour le plus rapide : G. Monneret, en 2'34", moyenne 146 kmh. 884.

*La Guiller de Collot remarquable par sa ligne générale, ses freins italiens signés Mondial et son petit guidon « maison ».*





# MOTOBÉCANE



MAIRIE D'AUBERVILLIERS

37, rue du Moutier - FLAndre 12-72

Tous modèles disponibles

*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<sup>e</sup>)

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

SES PISTONS  
SUPER-SILI  
Toutes marq. Françaises  
et Etrangères  
SEGMENTS - AXES  
REALISAGES

## DYNAMIC - SPORT

6, rue St-Augustin - M<sup>o</sup> Bourse - RIC. 75-28  
CREDIT : 1/3 comptant minimum, solde 12 mois  
(livraison sous 48 heures)

COMPTANT : 2 % de remise sur toutes machines (pendant la saison d'hiver seulement).  
MOTOBÉCANE - GUILLER (A.M.C.) - JONGHI  
MONET-GOYON - TERROT - GALLETTI GUZZI  
N.S.U. - B.S.A.

SCOOTERS — MOTOS

Essai de tous nos SCOOTERS

Service entretien après vente  
Spécialiste du moteur A.M.C.

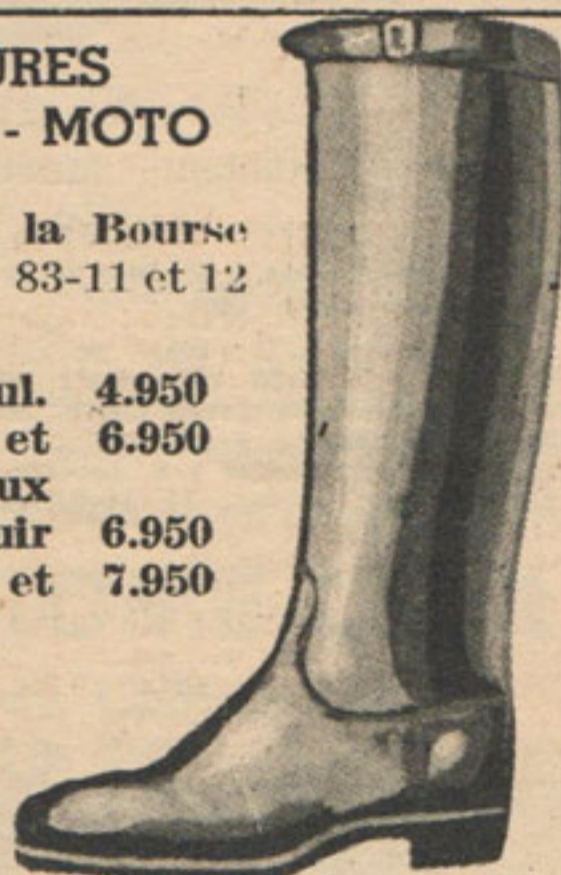
BOTTES et CHAUSSURES  
EQUITATION - CHASSE - MOTO

**MARCY** 1 et 3, pl. de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup> CEN. 83-11 et 12

BOTTES MOTO box coul. 4.950  
et 6.950  
DEMI-BOTTES avec anneaux  
box coul. semelle crêpe ou cuir 6.950  
et 7.950

Sur demande envoi du catalogue et feuille de mesures.

LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE



MOTOBÉCANE  
TERROT - PEUGEOT  
MONET-GOYON  
GNOME-RHONÉ  
MOBYLETTE - BIMA  
GUILLER - SCOOTERS  
Ag. exclusif ULTIMA  
Sidecar IMPERIAL  
LIVRABLE DE SUITE  
Toutes pièces détachées  
Expédition dans  
toute la France  
Remise aux patentés  
Joindre timbre pr réponse.

**R. VOIVENEL**  
M. DUNOIS - Gérant libre  
34, rue de Charonne  
PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 17-13  
VENTE A CREDIT

Clinique des  
cadres. Réservoirs et Roues  
tél. PER. 20-68

MARCHANT Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a pas de succursale.

AGENCE OFFICIELLE

## TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
POUR TOUTES CYLINDRÉES

MOTEURS

### Emile CHAPEAUX

56, rue de la Charité  
— LYON —

Le moteur auxiliaire pour  
cycle Type C 42 A  
Breveté S.G.D.G.

- 1<sup>o</sup> Un seul boulon de fixation.
- 2<sup>o</sup> Entraînement en prise directe sans transmission.
- 3<sup>o</sup> Fixation sous pédalier.
- 4<sup>o</sup> Poids 4 kgs 850.

SIMPLE — LEGER  
PUISSANT

## EXCEPTIONNEL

Matériel strictement  
neuf

Plusieurs motos neuves  
à compléter

MOTEURS JAP

250 et 350 soupape latér.  
Boîtes STURMEY 3 vit.

MOYEUX, FREINS

avant et arrière

SUSPENSION AR.

PNEUS 25 x 3

et autres accessoires

MOTO - COMPTOIR

12, rue Martin Bernard

GOB. 73-37

Ateliers de Constructions  
Mécaniques

**A. PICQUENOT & FILS**

Siège Social :  
40-44, rue Lelédier  
CHERBOURG



FABRICATIONS EN SERIES DE :

- Moteurs 2 temps pour Cyclomoteurs et Scooters.
- Fourches télescopiques
- Fourches « Forme Moto ».

**"AUTOREX" Moto  
CHARGEUR D'ACCUS**

Perfectionné — Inusable  
6 volts 0,7 ampère :

3.750 francs

Documentation M : 15 fr.

E.C.R. 3 bis r. des Partants  
PARIS-20<sup>e</sup> — MEN. 01-92



# À TRAVERS le *Moto*

## Coupe d'Automne de Moto-Cross à Montreuil

La Madone des Centaures, patronne des montards, veillait sûrement sur les buttes de Montreuil. Après une semaine de pluies diluviennes, les coureurs — et le public — ont trouvé un terrain très praticable. Le temps resta très clément durant cette belle réunion sportive qui réunissait vraiment un plateau exceptionnel de coureurs. Outre nos as nationaux et internationaux tels que Brocherieux, Scossa, Frantz, Brassiné, Vouillon et autres champions, notons la présence des «cracks» anglais et belges Hall, Archer, Leloup et Jansen.

En lever de rideau nous assistons à une course régionale (1 manche) disputée sur six tours, qui fut gagnée par Dubois, devant Donis (AMS) et Glomot (Montmorency).

La course nationale comportait deux séries éliminatoires de 10 tours. Les sept premiers de chaque série devaient disputer la finale en douze tours à l'envers. Le classement sera établi dans l'ordre de l'arrivée.

La première série éliminatoire a vu une lutte âpre pour la première place entre Perlin (AMS) et Brocherieux (AMS). Ce dernier l'emporta finalement. La deuxième série vit une victoire de Scossa (un espoir sérieux !) devant Raulin et le lot des autres concurrents.

Les internationaux devaient disputer 3 manches (finale de 15 tours à l'envers). Le classement s'opérant par addition de points : un point au premier, deux au second et ainsi de suite.

Dans la première manche, les anglais avaient pris un mauvais départ et dès le premier tour, le Champion d'Europe, Leloup, s'installa à la première place, qu'il garda d'ailleurs. Frantz cassa son sélecteur au deuxième tour et perdit ainsi un temps précieux. Mais la révélation de la saison, Aziani, courant pour la deuxième fois à Montreuil, fit une brillante démonstration de sa valeur en terminant bon second. Il donnait l'impression d'être complètement déchainé et souleva l'enthousiasme des spectateurs.

Dans la deuxième manche, par contre, il joua de malchance. Dans les premiers tours, il cassa sa fourche et dut s'arrêter. Frantz voulut sa revanche et termina second derrière l'inévitable Leloup qui tourna avec une régularité d'horloge sans prendre des risques inutiles. Son compatriote Jansen suivait Frantz de près.

Après un petit entr'acte eut lieu la finale des nationaux. Cette manche courue à l'envers se révéla meurtrière : Dès le début on assistait à une série de chutes spectaculaires à la sortie du boubier de la Fosse aux Loups. Brocherieux était parti en flèche, mais Scossa, qui avait chuté par deux fois, opérait une remontée magnifique et bientôt ce fut un splendide chassé-croisé entre ces deux concurrents qui se poursuivait jusqu'à la fin... ou presque, car 300 mètres avant l'arrivée, Scossa voulut prendre des risques, chuta et dut laisser une première place bien méritée à Brocherieux.

Classement : 1. Brocherieux (AMS) ; 2. Scossa (AMS) ; 3. Perlin (AMS) ; 4. Vinetty.

Suivait la dernière course de la journée : la finale des internationaux. Les deux anglais, Archer et Hall, partirent en tête, suivis d'Aziani, Frantz et Vouillon, Hall montait pour la première fois une twin, une Star-Twin BSA avec fourche AR oscillante. Il nous confia entre deux courses qu'il n'aimait guère cette monture et qu'il reviendrait pour la saison prochaine au bon vieux mono. Leloup chuta au deuxième tour au raidillon de la Fosse aux Loups, ainsi que plusieurs autres coureurs. Il remonta néanmoins plusieurs concurrents et put terminer quatrième derrière Archer, Hall, et Frantz. Vouillon fut le valeureux deuxième des français.

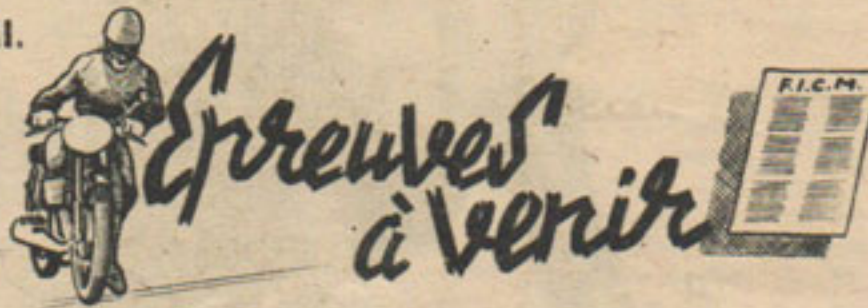
Classement final : 1. Leloup ; 2. Hall ; 3. Jansen ; 4. Archer ; 5. Prieur ; 6. Vouillon ; 7. Frantz, etc...

Nous ajouterons qu'un public nombreux était venu assister à cette belle épreuve, malgré plusieurs autres grandes manifestations sportives qui eurent lieu concurrentement. Le service d'ordre et la sonorisation furent parfaits à cette ultime épreuve de cross de la saison sur le terrain de Montreuil.

### CIRCUIT D'ANFA

Le classique circuit Marocain aura lieu cette année le 12 octobre. Organisé par le MC Marocain, cette grande épreuve verra se réunir les plus grands pilotes courant dans les catégories de 175 cmc. à 500 cmc. et 500 cmc. sidecars.

- Le circuit d'Anfa sera doté comme suit :
- Classe 175 cmc. : 1er Prix, 12 000 fr. et une coupe. 2e Prix, 9 000 fr., etc...
  - Classe 250 cmc. : 1er Prix, 15 000 fr. et une coupe. 2e Prix, 12 000 fr., etc...
  - Classe 350 cmc. : 1er prix, 40 000 fr. et une coupe. 2e Prix, 30 000 fr., etc...
  - Classe 500 cmc. : 1er Prix, 60 000 fr. et une coupe. 2e Prix, 35 000 fr., etc...
  - Classe sidecars 500 cmc. : 1er Prix, 50 000 fr. 2e Prix, 30 000 fr.



### CONCOURS D'ELEGANCE

Le Moto-Club de Chantilly organise le dimanche 12 octobre, dans le parc du Centre Culturel Croiset, un concours d'élégance doté de nombreux prix en espèce.

Le même jour (12 octobre) aura lieu dans les salons de l'hôtel d'Angleterre le bal de l'élégance de la moto, sous la présidence de la Reine du Moto-Club de Chantilly

### FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE EXCELLENCE DE MOTO-BALL

Voulant clôturer en beauté la saison sportive 52, la Section Moto de l'US Métro Transports organise sur le terrain du Stade Vélodrome de la Croix de Berny, le dimanche 12 octobre 1952, à 14 heures, la Finale du Championnat de France Excellence de Moto-Ball.

Cette rencontre mettra aux prises le MBC de Paris qui termine en tête du Groupe Nord et Nice MB qui se classe 1er du Groupe Sud.

A l'avantage de Nice, on portera le température méridional, mais à celui du MBC Paris, par contre, la connaissance du rapide terrain de Berny en terre battue.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Sorties : 4 et 5 octobre : Camping-Tourisme à Pontarmé, Porte de la Villette, N. 17 environ 1 km. après Pontarmé prendre à gauche jusqu'au poteau des Vignettes, puis à gauche chemin des campeurs, jusqu'à la maison du Garde.

11 et 12 octobre : Camping-Tourisme. Ermenonville. Petite Sablière. Porte de la Villette, direction Senlis, 3 kms 5 avant la Chapelle en Serval, prendre à droite la N. 322 par Survilliers, Plailly et Ermenonville, prendre à gauche la N. 330, passer l'étang et tourner à droite par le chemin situé après le mur, le suivre sur 500 m. en obliquant sur la droite.

19 octobre : Tourisme. Pique-nique à la Ferté-Alais. Rendez-vous à 9 h. Porte d'Italie. N. 7 jusqu'à Essonnes, ensuite la N. 191 à gauche en direction de la Ferté-Alais, arrêt à la Sablière.

26 octobre : Tourisme. Les Vaux de Cernay. Pique-nique. Rendez-vous à 9 h. Porte de Châtillon. N. 306 par Chevreuse, à Cernay-la-Ville, prendre la G.C. 24 jusqu'à l'Abbaye, arrêt sur le terrain situé au bout du chemin à droite, lequel est situé face au terrain de camping.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Nous rappelons à tous nos sociétaires que pénétrant dans la saison hivernale, les réunions amicales auront lieu seulement mensuellement, le premier jeudi de chaque mois à 21 heures au siège social du MCC, Café Rou-

land, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon s/Bagneux (Seine).

En outre, le Calendrier Touristique du mois d'octobre est fixé ainsi qu'il suit :

Dimanche 12 : Participation au concours d'Élégance organisée par le Moto-Club de Chantilly. Rassemblement Porte de la Chapelle à 12 h. 45, départ à 13 h. Arrivée à Chantilly par Ecoeur, Luzarches à 14 heures, retour vers 17 h.

Dimanche 19 : Sortie-promenade pour le ramassage des châtaignes dans les bois de St-Nom-la-Bretèche. R.V. au siège à 8 h. 45, départ à 9 h. Pique-nique ou restaurant selon le temps. Retour le soir vers 17 h.

Dimanche 26 : Participation du MCC au Circuit de régularité organisé par nos amis du Moto-Club de Maintenon, épreuve de 120 kms dans la région. Sortie sur Maintenon pour les non participants, départ du siège à 9 h. Itinéraire : Versailles, Trappes, Le Perray, Rambouillet, St-Hilarion, Epernon, Hanches, Maintenon. Retour le soir vers 17 h. Déjeuner au restaurant.

Enfin le MCC est heureux de signaler qu'il compte cette année deux Champions de France parmi ses sociétaires, Georges Monneret en catégorie 350, qui s'octroie son neuvième titre national, et Jacques Drion, catégorie sidecar, qui fit une excellente saison nationale et internationale, se trouvant actuellement en troisième position du Championnat International, nous adressons à ces deux valeureux sociétaires nos plus vives et sincères félicitations, nous réservant de

leur témoigner publiquement notre admiration lors de la prochaine soirée du MCC.

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

MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties d'octobre. Le 12 : Lavacourt, par la Défense, Nanterre, Bougival, Marly, St-Germain, N. 13 vers Chambois, Ecquevilly, Mantes, Rosny, Rolleboise en bas de la côte à droite par D. 114 vers Mousseaux : 135 kms. Départ Porte Maillot 8 h. 30.

Le 19 : Les Gorges de Franchard, Forêt de Fontainebleau, 112 kms, par Orly, Juvisy, Corbeil, Chailly en Bière, Carrefour de la Croix du Grand Veneur, Route Ronde, à droite. Départ : Porte d'Italie 8 h. 30.

Le 26 : Forêt d'Halatte, Le Mont Pagnotte, 105 kms, par le Bourget, Patte d'Oie de Gonesse, Senlis, N. 17 vers Fleurines, à 2 kms à droite route forestière. Départ Porte de la Villette 8 h. 20.

Pour tous renseignements, s'adresser chez : Lenglet, Gob. 56-85. : Favier, Tur. 84-53 ; Gigot, Dan 69-36.

Nous communiquons que M. Gigot, mécanicien, 6, rue Mazet, 6e, fait une réduction de 10 % à tous les membres du Moto-Club de Paris, sur présentation de leur carte. Nous encourageons tous nos camarades à s'y rendre ; le meilleur accueil leur sera réservé. Merci à notre sympathique Georges pour son bon geste.



*Aux Objets d'Internationaux*

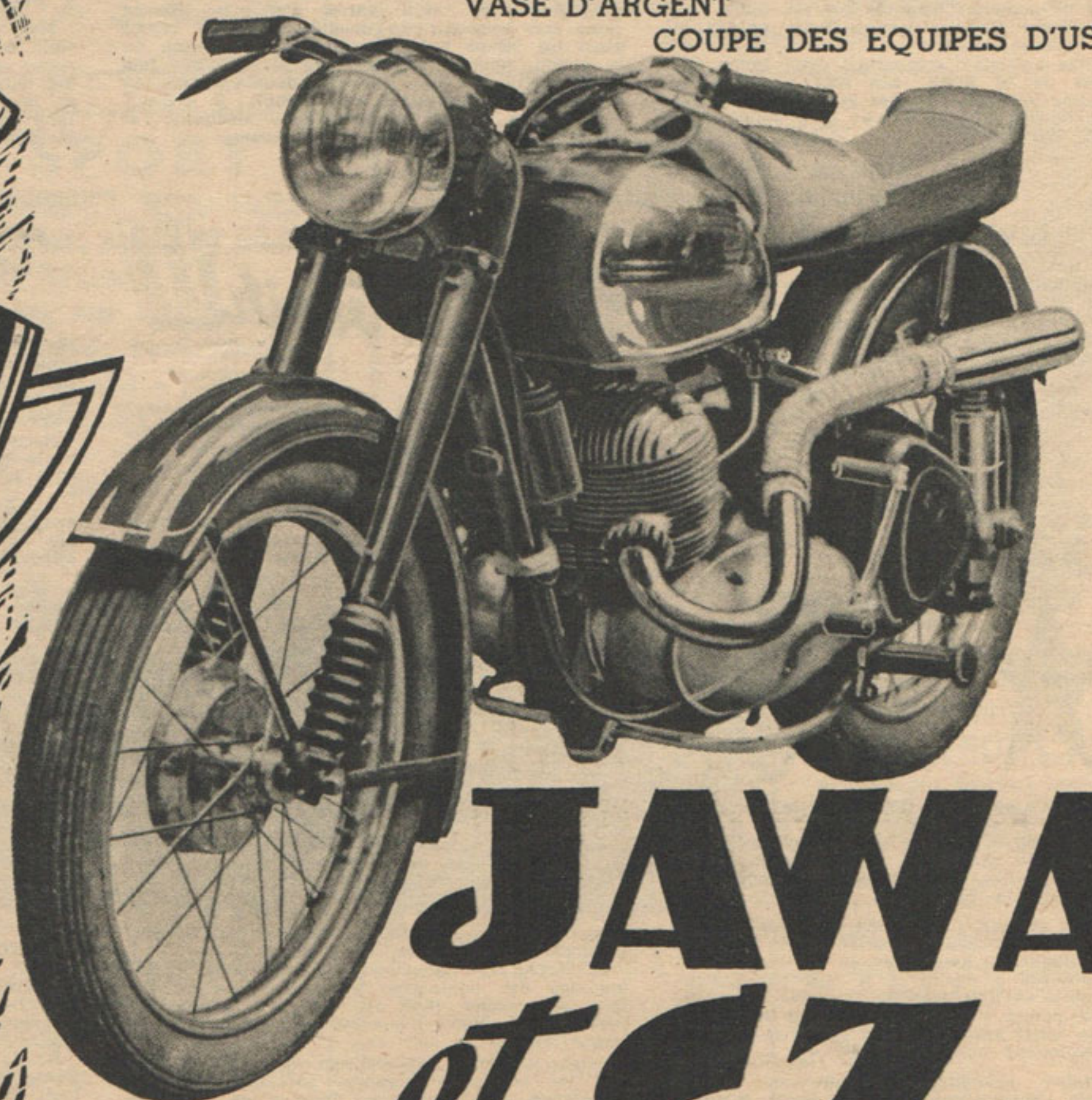
# SUCCES

**SUR TOUTE LA LIGNE**

TROPHEE INTERNATIONAL

VASE D'ARGENT

COUPE DES EQUIPES D'USINE



# JAWA et CZ

CREATION STUDIO & MOTO-REVUE

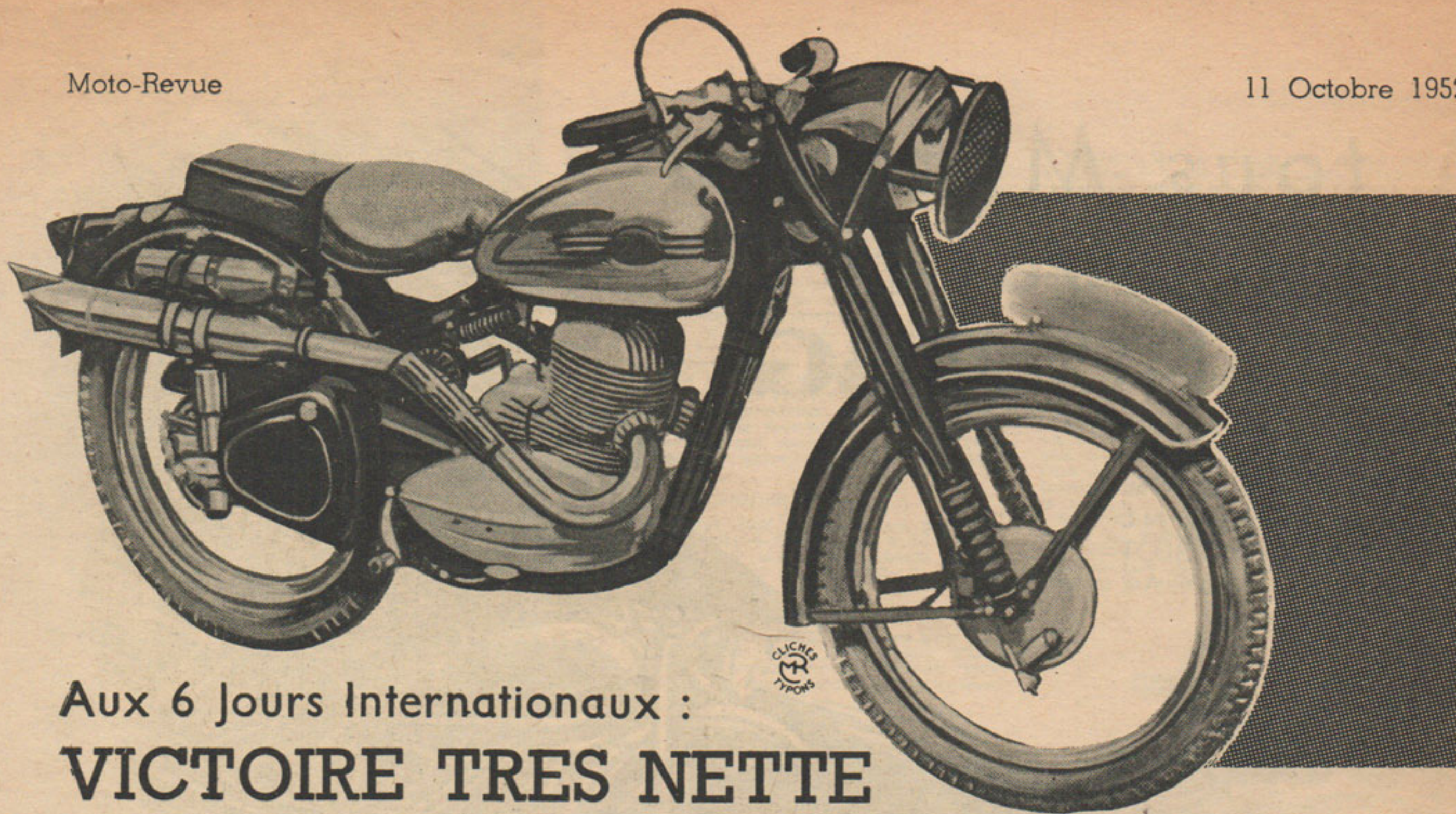
AGENT GENERAL

Pour la France :  
Ets J. POCH  
127, avenue de Neuilly  
NEUILLY-s-SEINE  
SAB. 61-70

Pour l'Algérie :  
Rue d'Assus  
(Angle 25, avenue Claude Debussy)  
ALGER

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS





## Aux 6 Jours Internationaux : VICTOIRE TRES NETTE DES TCHECOSLOVAQUES SUR 250 JAWA ET 150 C.Z.

(De notre envoyé spécial)

**V** ICI donc terminés les 6 Jours Internationaux de 1952.

Nos lecteurs savent que la Grande Bretagne, victorieuse depuis 4 ans, à San Remo en 1948, à Llandrindod Wales (Pays de Galles) en 49 et 50, à Varèse en 1951, avait laissé la Fédération Internationale confier à l'Autriche le soin d'organiser l'épreuve en 1952.

Disons tout de suite que cette organisation a été faite de façon excellente, et rendons hommage à l'« Österreichische Automobil Motorrad und Touring Club » qui a su mener à bien une tâche lourde des responsabilités héritées des traditions de cette compétition classique.

L'O.A.M.T.C. avait choisi comme quartier général Bad-Aussee (« Aussee-les-Bains »), jolie petite station estivale, à environ 700 mètres d'altitude, située dans le Salzkammergut, région réputée parmi les plus jolies d'Europe.

A environ 80 kms à l'est de Salzburg, pas très loin de St-Wolfgang où se trouve la fameuse « Auberge du Cheval Blanc », on aurait pu croire que les 6 Jours allaient presque se dérouler dans une atmosphère facile d'opérette... viennoise. Or, de l'avis unanime, ce fut l'épreuve la plus difficile qu'il y ait eu depuis très, très longtemps.

Sur 260 inscriptions acceptées par les organisateurs (qui avaient en outre dû refuser plus de 80 candidatures !), il y a eu 105 abandons, parmi lesquels des hommes comme Kramer, de l'équipe Autrichienne, Manns et Alves, de Grande Bretagne, 4 italiens sur les 5 de l'équipe Nationale, et 3 allemands.

Dans les équipes de constructeurs ou de clubs, les abandons ne furent pas moins remarquables ; les sidécaristes J. Weiss (Zundapp), Buck (Ariel) et Whittle (Panther), par exemple, devant renoncer à terminer.

Un coup d'œil rapide sur les résultats nous montre quelques faits qui illustrent bien la difficulté de l'épreuve :

Pour le Trophée International, où figuraient 6 équipes de 5 hommes chacune : Autriche, Allemagne, Italie, Tchécoslovaquie, Grande Bretagne, et Suède, on ne trouve à l'arrivée qu'une seule équipe complète, les Tchèques. Pour les autres, on a un total de 12 abandons ! Et il s'agissait là de la crème des pilotes, montés sur des motos sûrement bien préparées !

D'où est venue cette difficulté ? De plusieurs raisons. D'abord : le parcours.

La partie de l'Autriche où s'est déroulée l'épreuve comporte des rampes d'une raideur incroyable.

Un exemple : le petit col du Putschen-Pass, à moins de 1.000 mètres d'altitude, est pourvu par les Ponts et Chaussées d'Autriche de pancartes avertissant les conducteurs qu'ils ont affaire à du 23 % sur 800 mètres ! Les « Turracher Hoche » sont un plus gros morceau : 32 %, toujours officiels !

Les cols célèbres, tels le Grossglockner avec 12 % « seulement », étaient infiniment moins difficiles que toutes ces petites « passes » où des sentiers de muletiers sont devenus des routes mais ont gardé l'ancien tracé.

Ensuite, l'état du sol. Les feuilles de route portaient l'indication de l'état de la route, I, II, III ou IV, de « très bon » à « mauvais ». En fait, ces indications étaient parfois fort optimistes !

Une troisième raison vint s'ajouter aux deux premières : le temps.

Les concurrents eurent à lutter contre 4 jours de mauvais temps sur les 5 premiers. Jeudi, vendredi et samedi étant franchement mauvais : pluie, vent, parfois la neige, toujours le froid. Dimanche fut beau, encore que très froid le matin. Lundi vit le retour de la pluie.

Le dernier jour, heureusement, fut à peu près bon, et l'épreuve de vitesse eut lieu sur un circuit sec.

Il n'en reste pas moins que la pluie rendit très glissantes les parties de route qui étaient

goudronnées ; leur aspect brillant incitait l'observateur à la prudence, mais les concurrents qui devaient rouler vite eurent beaucoup de chutes à déplorer. D'autre part, les italiens et les espagnols furent certainement handicapés par ces conditions, déjà inhabituelles, paraît-il, pour la région où se déroulait l'épreuve.

Avant le départ, les chances des anglais étaient fort discutées. Seule, la Grande-Bretagne avait osé aligner des motos de plus de 250 cmc. pour le Trophée. Les anglais savaient fort bien que l'épreuve de vitesse finale, utilisée pour départager les « ex-æquo », avantagait nettement les petites cylindrées, les vitesses de base étant telles qu'une 500 cmc. devait par exemple faire 18 tours (100 kms 800) et une 175 13 seulement (72 kms 800).

En fait, les anglais comptaient encore sur la qualité de leurs pilotes, endurcis par les trials et qu'ils estimaient capables de terminer la semaine avec moins de pénalisations que les autres nations.

L'Allemagne — qui avait paraît-il procédé à des essais comparatifs — avait choisi l'autre solution, et, écartant les BMW jugées trop handicapées par ces conditions, partait carrément avec 3 NSU de 98 et 2 « Malco » de 175 cmc. Autrichiens et tchèques avaient les uns des Puch de 171 et 248 cmc., les autres des CZ 150 et des Jawas 248.

Restaient : les italiens, dont la Fédération avait in extrémis engagé 1 Alpino 73, 1 Rumi 125,

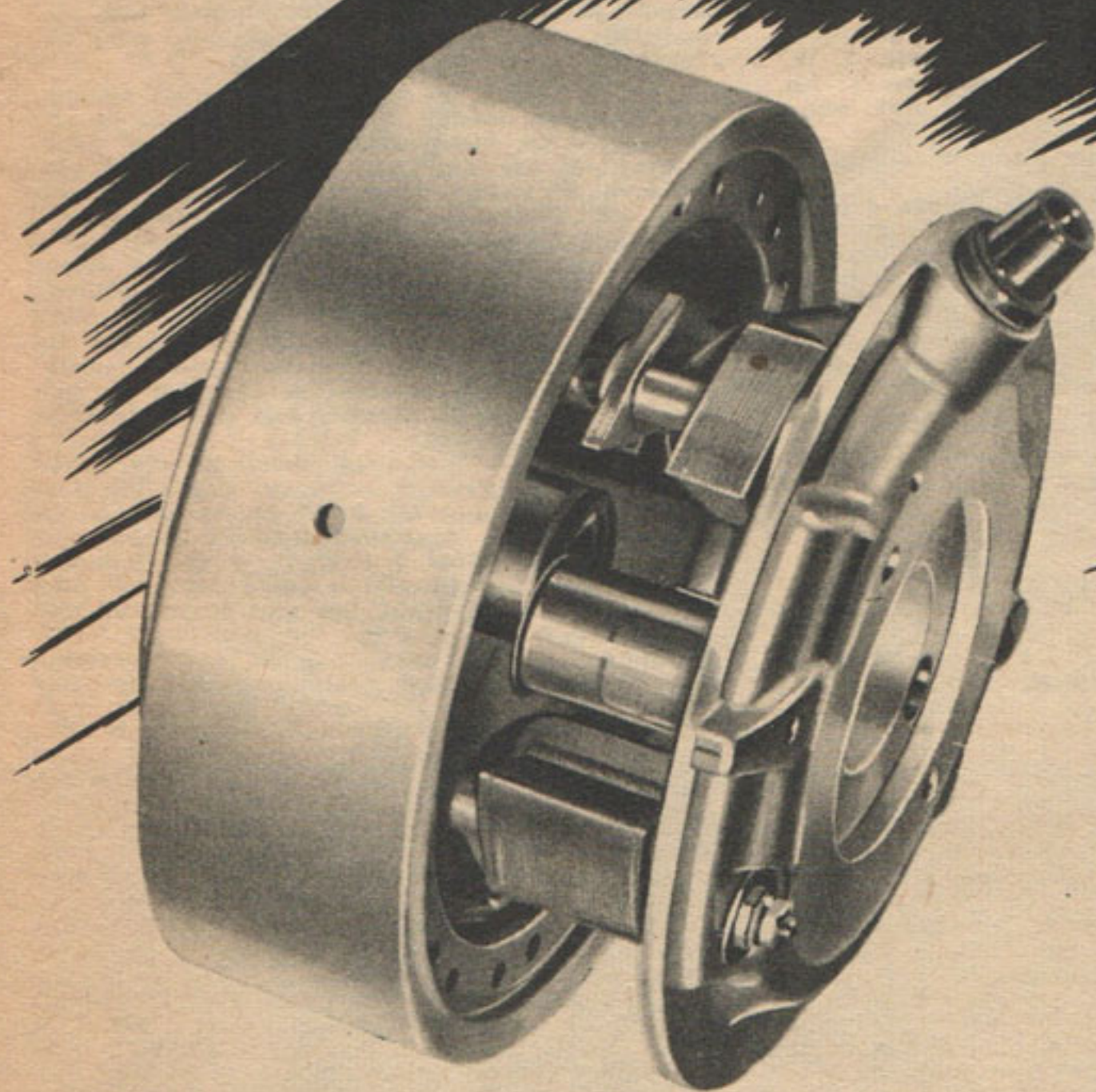
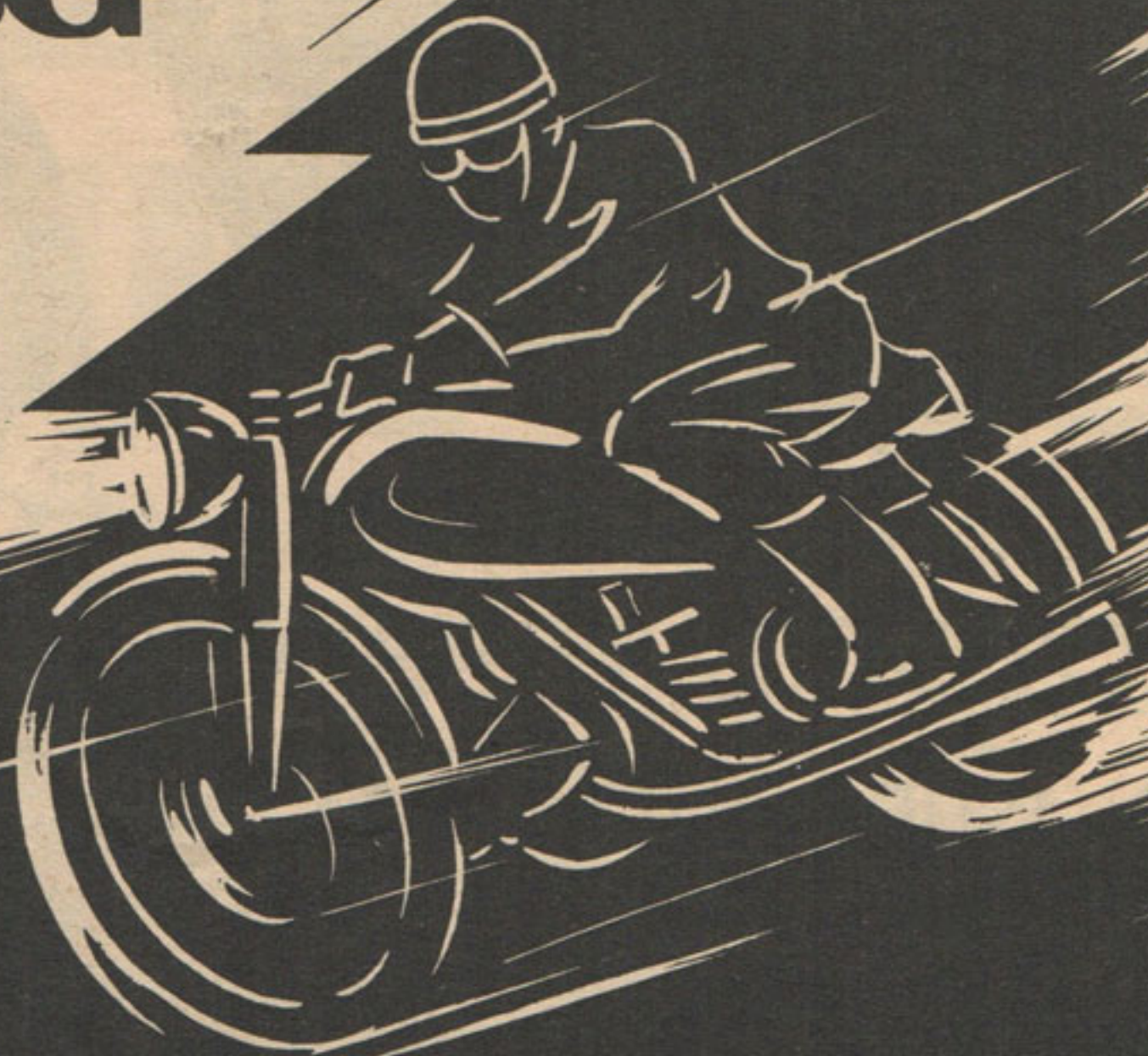
*En haut : la 250 Jawa qui, avec la 150 CZ furent les grandes triomphatrices de l'épreuve. Cidessous : le team de l'armée britannique.*





# 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 indérégable  
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<sup>e</sup> - TÉL. : VAU 68-40





Certaines pentes étaient telles qu'il fallait les gravir à pied !...  
A droite : la plus petite cylindrée anglaise engagée, la Francis-Barnett 125 cmc.

1 Parilla 150, 1 semi-scooter Aermacchi 125, 1 Guazzoni 175.

Et encore la courageuse Suède, dont la NV, production nationale peu connue ici, présentait quatre 250 et une 125.

Notons que BSA n'était pas représenté dans le Trophée, ni BMW, ni Zundapp, ni Gilera, ni Guzzi..., ni aucun scooter !

Il est toutefois à remarquer que BMW était représenté dans la compétition pour le « Vase d'Argent » par Roth, Zeller et le toujours jeune Georg Meier, que BSA équipait (en 500 mono « Gold-Star ») les équipes de l'armée Britannique, et que les scooters s'étaient (toujours paraît-il) abstenus à cause des routes choisies par les organisateurs.

Avant l'épreuve, on ne remarquait spécialement aucune machine ; toutes étaient assez classiques, assez proches des modèles de série, sauf divers accessoires supplémentaires accrochés tout autour des motos : outils, gonfleurs, etc...

A noter 2 Puch montées sur petites jantes de 16 pouces (3,25x16), dont celle de Weingartmann, et les Adler 250, jolies motos, aux pneus également 3,25x16.

Le nouveau cadre BSA est évidemment du type qui se généralise : après Norton, Royal-Enfield, « Boy-Racer », etc., il comporte un berceau double et une fourche oscillante. La moto semble trop haute, mais sans doute la série sera-t-elle plus basse.

On regarde avec curiosité l'étrange « Aermacchi », qui semble une petite moto dont le moteur manquerait (en fait, ce 1/2 scooter est fort bien conçu, quoique peu orthodoxe).

Les NSU et les italiennes paraissent très gonflées. Elles iront vite, à l'épreuve de vitesse ! Mais le tout est de tenir jusque là !

BMW au ronron « de série », Malco très « normales », 250 « side » (Puch, DKW, Victoria) éveillent l'attention du public, car elles sont les sœurs de bien des motos locales.

Trois femmes sont engagées : Olga Kevelos, l'anglaise fidèle à Parilla, Mrs Briggs avec une Triumph Trophy et l'italienne Vittorina Massano sur Rumi. (Cette dernière fut indiquée officiellement comme ayant abandonné, en fait, nous ne l'avons pas vue au départ).

Les « prototypes » 700 Royal Enfield ne se distinguent pas beaucoup des 500. Le side de Taylor semble parfaitement préparé. Les outils sont proprement rangés sous le « couvercle » qui constitue l'avant de la carrosserie. Il y a une montre et un compteur pour le « passager-navigateur ».

L'équipement des pilotes comporte cette année un casque obligatoire. On reconnaît malgré cela quelques anglais à leur serviette éponge autour du cou et aux moustaches qu'ils ont en bandoulière. Les allemands ont plutôt des sacs au dos. En général, les concurrents ont adopté le « 2

pièces », veste et pantalon « imperméables » (du moins au départ !).

Beaucoup d'hésitations quant au choix des lunettes : « masques », « écrans », « visières », etc... malgré tout on redoute la pluie !

Nous allons maintenant voir rapidement, après la physionomie de l'épreuve, son déroulement jour par jour.

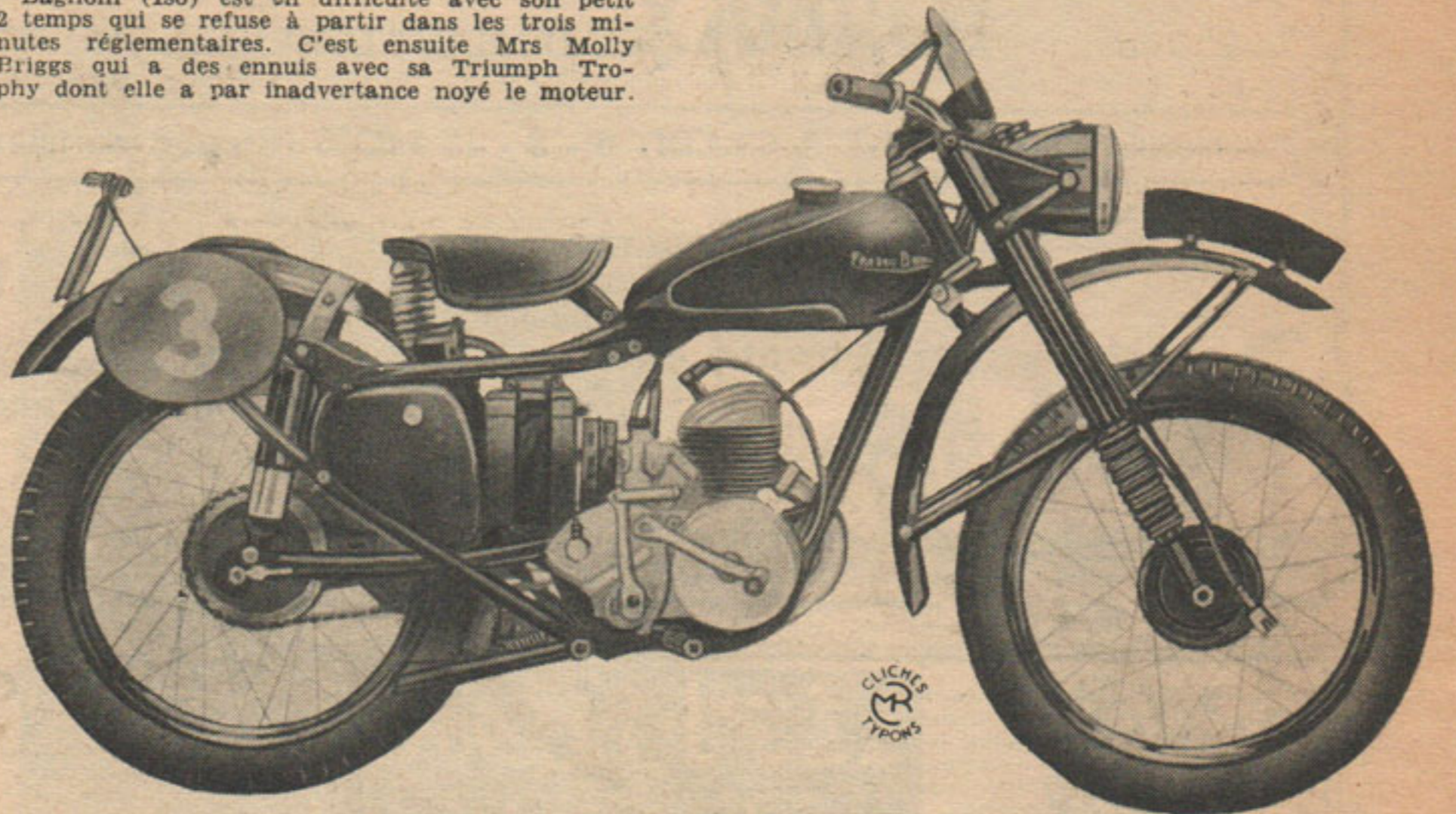
On sait que les motos, mises en parc fermé, sont sorties chaque matin 1/4 d'heure avant le départ de chaque concurrent. Tout l'entretien se fait donc à ce moment, ou le soir si le concurrent a de l'avance.

Les motos arrivent deux par deux sur la ligne de départ : le chronométreur compte... 5, 4, 3, 2, 1 « Los ! » et les concurrents ont trois minutes pour mettre le moteur en route au kick, sinon, pénalité ! Le moteur doit les emmener au-delà d'une 2<sup>e</sup> ligne située à 20 mètres, l'arrêt entre les deux entraînant encore une perte de points.

#### PREMIER JOUR

Le premier jour, tous les «notables» partirent dans les délais, c'est-à-dire que de 6 h. à 8 h. 10, la colonne des concurrents aborda les 6 Jours sans événement sensationnel. Il faisait froid, il pleuvait, il y avait 450 kms à faire dans ces conditions.

Baglioni (Iso) est en difficulté avec son petit 2 temps qui se refuse à partir dans les trois minutes réglementaires. C'est ensuite Mrs Molly Briggs qui a des ennuis avec sa Triumph Trophy dont elle a par inadvertance noyé le moteur.



Quelques secondes avant le temps imparti, elle arrive à démarrer (toujours au kick) et couvre les 20 mètres fatals en un style que ne désapprouveraient pas les spécialistes du dirt-track ! Sur les routes qu'emprunte le parcours, on trouve déjà des traces prouvant que certains concurrent malchanceux se sont «répandus» avec leur machine, chutes qui sont rendues d'autant plus faciles que la pluie alterne avec un soleil éclatant, ce qui fait que la route idéale dans un endroit sera une admirable patinoire au prochain virage !

Les si pittoresques ponts de bois autrichiens donnent aussi beaucoup sujet à serrer... les dents par temps pluvieux, comme c'est ici le cas, et Arthur Shutt (197 Francis-Barnett) en fait la triste expérience en tordant sa fourche dans une telle chute. Les concurrents se ravitaillent et se préparent à attaquer le Gross-Glockner. Le Glockner, de 2.505 mètres d'altitude, oblige les petites cylindrées à monter en première et les grosses péniblement en seconde. E. Elsner et F. Bernhard (249 Puch sidecars) sont déjà arrêtés sur le bord de la route et laissent se refroidir leurs moteurs. Bernhard en profite pour réaligner son sidecar.

Georges Buck (498 Ariel side) fait une ascension très rapide, ainsi que Keitel, Weiss et Ernst sur leurs sides 600 Zundapp.

Les différentes techniques de trials purent être étudiées à loisir dans un passage à la sortie d'un tunnel, au flanc d'une montagne. Les pilotes arrivaient soudain dans une vraie mare de boue, d'où émergeaient des monticules glissants à souhait. Wilhelm Hofmann, qui semblait avoir tenté l'impossible en choisissant une 125 NSU double arbre, se sortit très bien de cette impasse. Les anglais et les allemands furent eux aussi très calmes et se tenaient debout sur les repose-pieds, traitant la montée comme s'ils n'avaient fait que ça durant toute leur vie. Les tchèques et les autrichiens avaient le plus souvent les pieds à terre, alors que les suisses et les italiens utilisaient embrayage, frein avant et pieds en même temps ! Johann Kramer, de l'équipe officielle autrichienne, fut victime d'un accident stupide. Dans la fièvre d'un ravitaillement, de l'essence pure fut versée dans le réservoir de sa 175 Puch ! Son cylindre se fendit, évidemment, quelques kilomètres après, et il dut abandonner.

A l'issue de la journée, on notait l'abandon de Dolmann (NSU 98, Allemagne, Trophée), qui tomba sur un chien, et de 2 italiens, en plus de celui de l'autrichien Kramer.

Ceci entraînait donc 100 points par jour et par coureur ayant abandonné... gros handicap pour l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche.

Le sidecariste anglais Whittle fendit son réservoir, le pilote de Norton, Holmes, termina avec un cadre cassé. Tous deux abandonnèrent.

En tout 23 abandons. Grande Bretagne et Tchécoslovaquie : non pénalisées (Trophée).

#### DEUXIEME JOUR

Il pleuvait toujours ! Les concurrents avaient à faire : d'abord 276 kms jusqu'à Graz, puis, après un arrêt d'environ 5 heures (machines en parc non couvert), repartaient pour 200 kms. Les petites motos à 17 heures, donc les derniers concurrents ne partaient qu'à 19 heures, soit dans la nuit.

La première 1/2 étape comportait de petites routes de montagne, du tout-terrain, les 24 % du Prebichl. Il y eut pas mal de départs difficiles (condensation dans les systèmes d'allumage, eau dans les carburateurs).

Camparèse fait un bon départ, mais O Kollmar doit démarrer à la poussette longtemps après le départ des sidecars 250 et 350. B. Santiani (175 Guazzoni) doit changer de bougie avant le départ, ainsi que H. Volswinkler (248 Puch). Cette fois-ci, Molly Briggs part comme un boulet (juste revanche !). La première partie de la route est très glissante et C. Nehlin (123 NV) du team Trophy de Suède, chute et est blessé à la tête assez sévèrement. Le parcours devient ensuite très boueux et le froid se fait fortement sentir, surtout aux extrémités des membres, le corps étant toujours en mouvement, et tous les concurrents ont les mains et la figure d'une belle teinte rose dont ils se passeraient aisément. Après le contrôle de Vordenberg, la route grimpe jusqu'à l'Oberort. Les nuages sont très bas et le vent devient de plus en plus froid. W.C.G. Parsons, de l'équipe Ariel, casse son guidon et arrive à l'étape avec l'embrayage transféré sur la portion de guidon restante.

Don Evans (496 Royal Enfield) chute lui aussi, et quand Don Williams arriva près de lui, il gisait encore au milieu de la route, inconscient. Le pilote de la Norton transporta son malheureux compatriote sur le bord de la route, l'installant du mieux qu'il put, et fonda sur la prochaine étape afin d'envoyer des secours. Quelle ne fut pas la surprise de ceux-ci, quand ils s'aperçurent que, durant ce temps, Evans s'était réveillé et était reparti aussitôt à fond de train pour rattraper les points perdus.

Après l'étape de ravitaillement, près de Graz, les machines sont parquées et les concurrents attendent l'heure de partir pour l'étape de nuit.

#### ETAPE DE NUIT

Le parcours de nuit est introduit dans les I.S.D.T. afin de tester l'efficacité des équipements électriques. Il commença sous la pluie et empruntait un chemin de montagne excessivement mauvais, noyé de brouillard et encombré de neige (!) qui découragea jusqu'aux supporters qui suivaient les concurrents en voitures.

C'est au début de ce parcours que le désastre pour l'équipe britannique commença. Bob Manns ne peut faire démarrer sa Matchless, la condensation ayant mis sa magnéto hors d'usage.



# THE VINCENT

7 fois recordman du monde de vitesse sur longue distance à Montlhéry.

LES MOTOS DE SERIE  
LES PLUS RAPIDES DU MONDE

Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. RAPIDE - Vitesse : 180 kms.

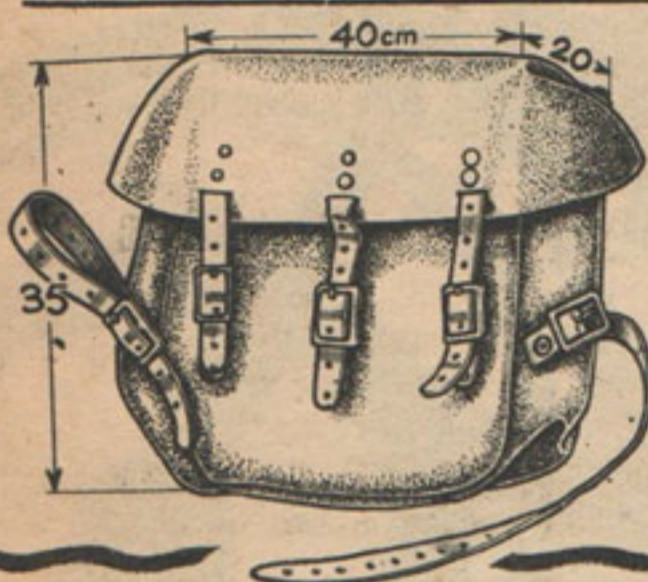
1.000 cmc. BLACK SHADOW - Vit. 200 kms

TOUTES PIECES DETACHEES :

NORTON - EXCELSIOR - VINCENT - INDIAN - ARIEL - B.S.A. - MATCHLESS - TRIUMPH, etc...

La 250 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE Susp. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.

VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS (Région parisienne seulement)



SACOCES CUIR  
CHROME  
Grand modèle  
PRIX de 4.900 à 6.000

Atelier de réparations  
par spécialistes sous la  
direction de A. LEFEVRE,  
recordman du  
Bol d'Or.

# Excelsior

## TALISMAN "1951"

Moteur 250 cmc. - 2 cylindres - 2 temps  
Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vitesses  
sélecteur, éclairage, batterie, compteur.  
Fourche télescopique — Suspension arrière.  
Poids : 105 kgs — Vitesse : 105 kmh.  
DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

## C. GARREAU

Distributeur pour la France de  
Norton - Excelsior - Vincent - Indian - Scott

22, rue Robert Lindet - PARIS-15<sup>e</sup>  
M<sup>o</sup> Convention - Fermé le Lundi - VAU. 07-09

Pour  
votre  
moto

## LE PISTON MAHLE

MONTÉ EN SÉRIE  
par les constructeurs  
6 Alliages différents  
adaptés à chaque  
conception de moteur



LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION  
DE LA PLUS IMPORTANTE  
USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

SCOOTERS

BERNARDET

ESSAIS

CREDIT



IMPERIAL GARAGE

M<sup>o</sup> Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

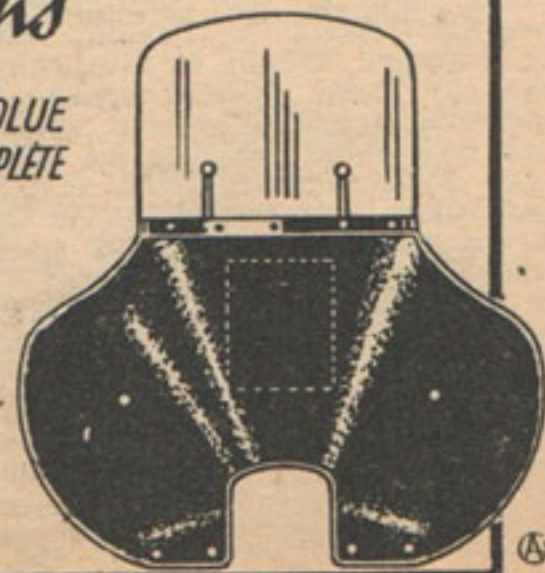


## MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement  
par tous les temps

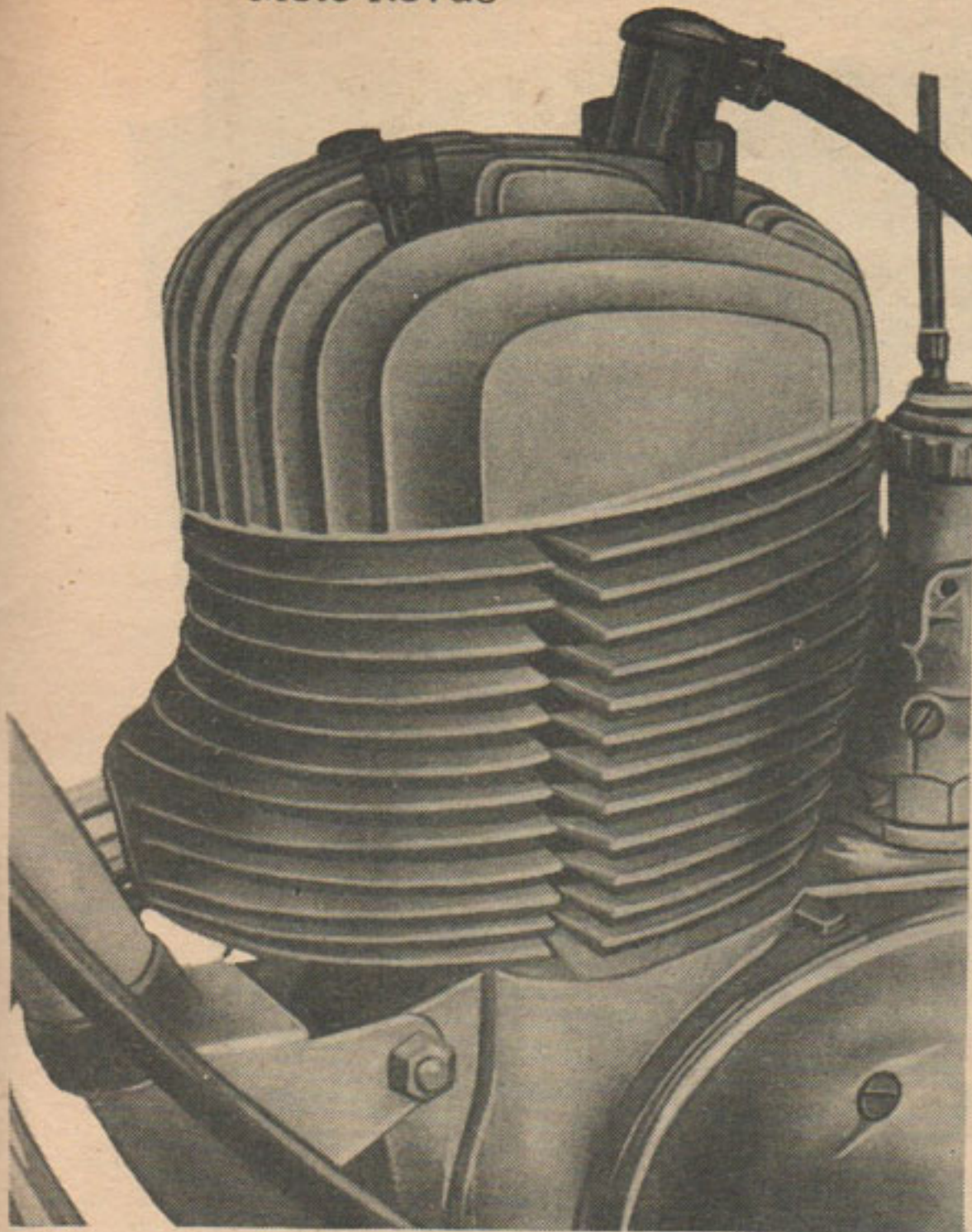
Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE



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





Les 175 Maico des 6 Jours possédaient le dernier modèle de cylindre simple échappe-

Plusieurs heures après, il essaie toujours en vain de produire l'étincelle qui ne sera malheureusement plus salvatrice. Le distributeur de la Royal Enfield side de Harold Taylor rend l'âme au sommet de la montagne et il ne reste plus aux deux équipiers qu'à se réfugier à la plus proche auberge.

Molly Briggs de son côté passe son temps à réparer son phare défaillant et elle arrive au contrôle avec une pénalisation d'une cinquantaine de points.

Les premiers arrivants sont les pilotes de l'équipe des Rumi qui suivent une bonne politique, restaurant le prestige italien, qui en a, il faut le dire, bien besoin. L'équipe du Trophy Tchèque arrive aussi avec une confortable avance qui leur laissera même le temps de nettoyer leurs machines avant de rentrer au parc. Le trio des sides Zundapp est amputé d'un de ses membres, G. Weiss, qui est sorti de la route dans un virage, heureusement sans mal.

En tout, 32 abandons ! Le plus notable fut celui de l'anglais Manns, de l'équipe du Trophée. (La Tchecoslovaquie restait donc seule en tête des équipes de 5 hommes).

De l'avis unanime, beaucoup trop de pannes d'allumage obligèrent de bons pilotes à abandonner.

#### TROISIEME JOUR

La route passait par Judenburg, Friesach (déjeuner), Radstadt, col de Gschutt, Annaberg, soit 423 kms. Difficultés principales : le Hohe Tauern, avec la neige, et encore quelques « Gelände-Strecke », c'est-à-dire quelques parcours « tous-terrains ».

Les départs, en ce samedi matin, furent souvent encore plus difficiles que la veille ; l'humidité persistante en était peut-être la raison, le froid gommant l'huile des moteurs, mais la moto moderne ne devrait pas demander tant d'efforts !

La journée amena encore 17 abandons, notamment le sidécriste Wagger, qui dut aller dans les décors pour éviter l'autrichien Csakoi, tombé juste devant lui. (Encore lui cassa-t-il le pied).

L'équipe tchèque, toujours complète, n'avait encore perdu que deux points. Toutes les autres avaient des centaines de points, ayant au moins 1 abandon.

Pour le Vase d'Argent, la lutte était plus serrée ; avec l'équipe anglaise B, l'Allemagne (les 3 BMW) et la Hollande restaient sans pénalisation, et les tchèques n'avaient que 4 points.

Jimmy Alves et P.F. Hammond ont perdu des points à l'arrivée, du fait du mauvais fonctionnement de leurs boîtes de vitesses qui obligea Hammond, entre autres, à rouler continuellement en première et deuxième.

L'équipe tchèque perd 2 points à cause de Dusil (248 Jawa) arrivé en retard à un contrôle, et les italiens sur Rumi voient leurs chances

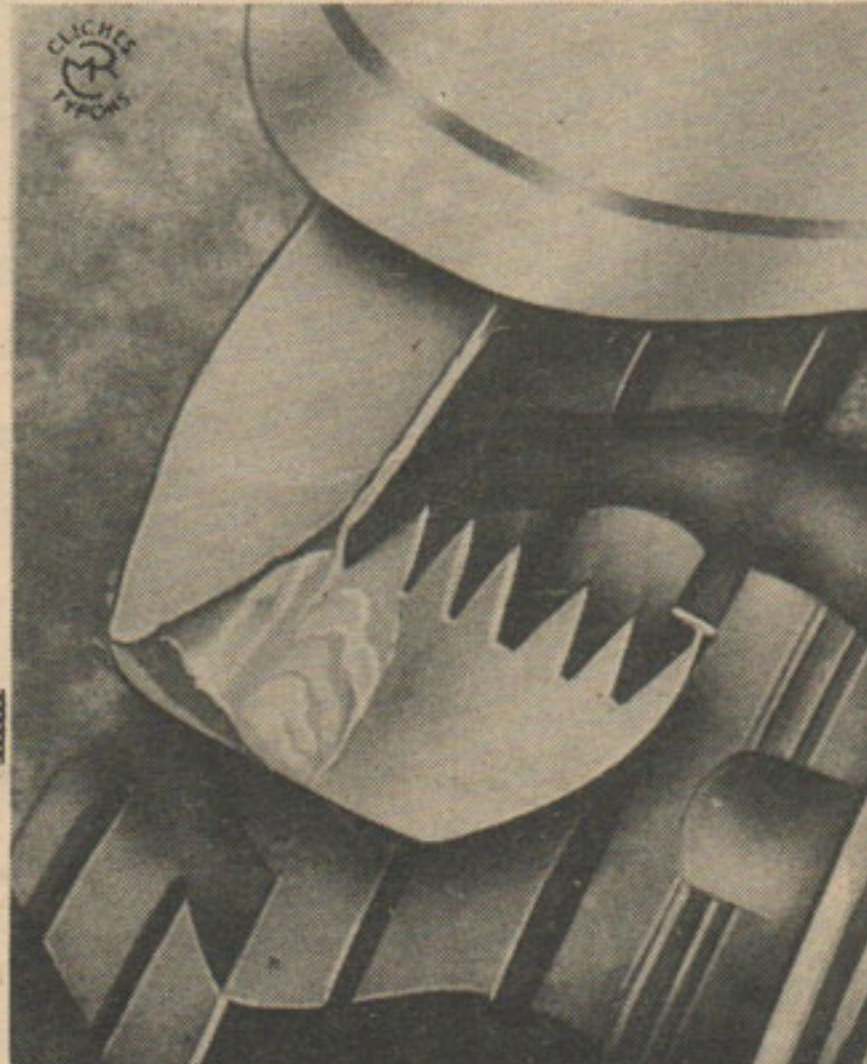
pour le Vase d'Argent s'estomper quand la Rumi de G. Strada s'évanouit sous lui.

#### QUATRIEME JOUR

Les départs furent difficiles pour les motos anglaises. Il y a sûrement fort à faire de ce côté : Il est vrai qu'il faisait très froid le matin. La route passait par Flattnitz (1390 m. d'altitude), les Hohentauern, Reichman, la terrible route des Turracher Hohe, qui monte à 32 % et mérite, sur les feuilles de route, d'être classée en catégorie IV ! Total 440 kms, dont plusieurs à pied pour beaucoup de concurrents !

Un éliminé sur la ligne, c'est Bruno Romano (Rumi) qui fut refusé à sa volubile indignation, car un commissaire de course l'avait vu arriver à un contrôle de la veille par un chemin autre que celui autorisé Hammond, après être parti avec sa boîte de vitesses défectueuse, dut faire demi tour après quelques kilomètres. Un autre anglais, Clayton, répara la fourche de sa Matchless dans le quart d'heure qui précède le départ, mais dut pour cela déployer sa plaque et fut donc mis hors course (équipe B du Vase d'Argent).

Don Evans fut victime peu après le départ d'un pneu crevé, et il dut abandonner sa machine à 50 kms de l'arrivée, l'essence qui s'échappait de son réservoir crevé ayant pris feu.



Jack Stocker fut aussi victime de la fatalité et endura coup sur coup une crevaison de réservoir, un arrêt forcé à un passage à niveau, l'écroulement sous lui d'un pont de bois et pour terminer une collision avec un sidécrist !... En dépit de tout cela, il ne fut même pas pénalisé !

A l'issue de la journée, il y avait encore 15 nouveaux abandons, et une soixantaine de concurrents avaient encore récolté des points de pénalisation.

A noter cependant que l'équipe BMW, l'équipe du club de Birmingham (c'est-à-dire les 3 BSA standard du « tour des capitales »), et plusieurs autres équipes de clubs allemands et suédois, n'avaient encore aucune pénalisation. Les Adler étaient très admirées pour leur facilité de mise en route, et les 3 petits Alpinos de 73 cmc., quoique évidemment pénalisés, étaient toujours au complet, ce qui représente une performance incroyable !

#### CINQUIEME JOUR

Après le beau temps du dimanche, il recommença à pleuvoir !

Par la ville voisine (Bad Ischl), on gagnait Altmunster, Herndschied et Steys (162 kms), où avait lieu l'arrêt pour le déjeuner.

En fait, presque tous les concurrents furent incapables de franchir un chemin boueux qui les menait en haut d'une côte, près de Wasserboden (940 m.).

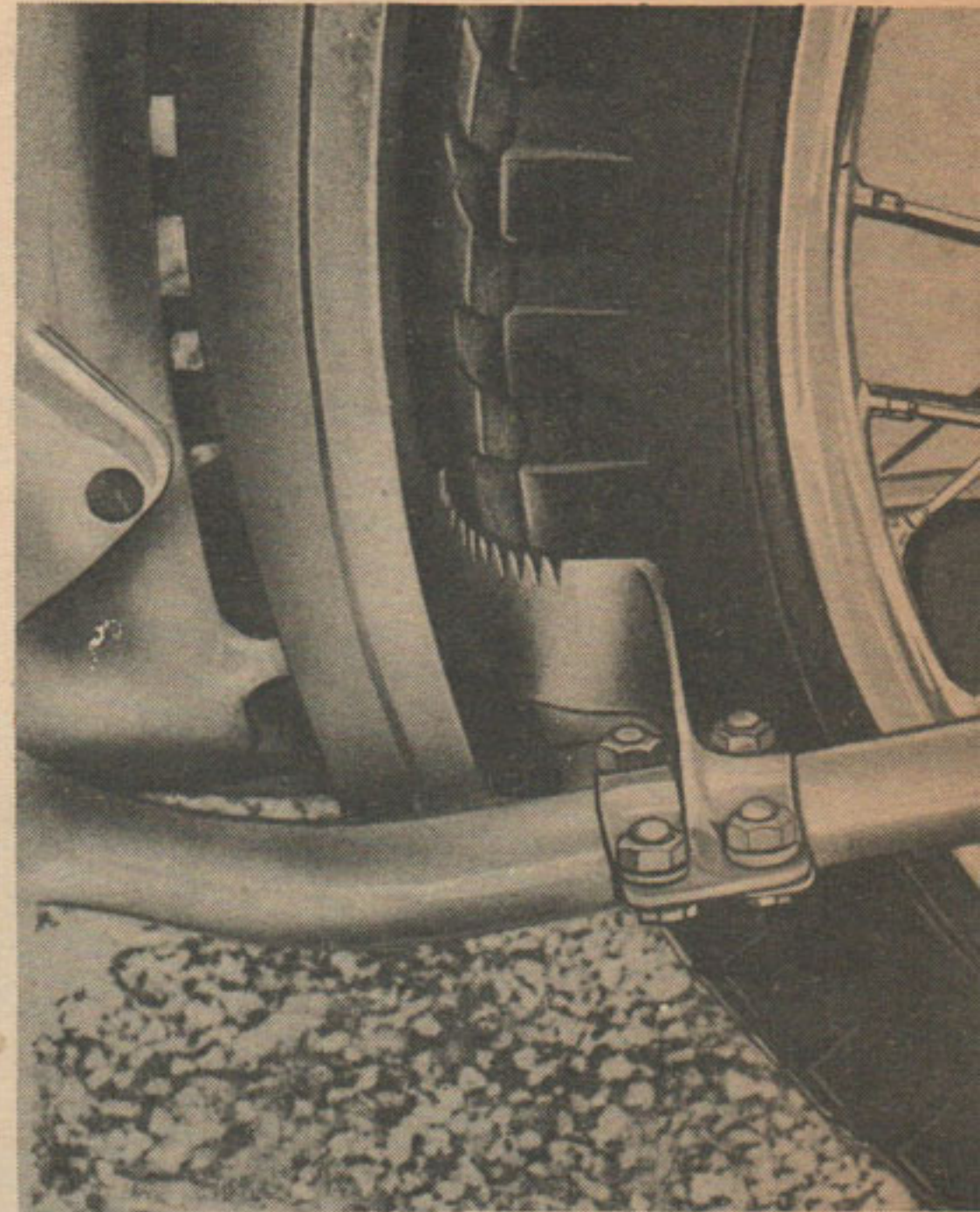
Il y eut embouteillage, car des sides bloquaient la route ! Finalement, les spectateurs commencèrent à aider les concurrents (ce qui normalement entraîne la disqualification).

Alves dut abandonner, la boîte de sa Triumph ayant aussi grippé intérieurement. (Il est à noter que seules les Triumph d'usine qui employaient des boîtes expérimentales eurent des ennuis, celles des « clients » ordinaires marchèrent impeccablement !)

L'après-midi, les concurrents regagnaient Bad Aussee par une route très secondaire, à peu près plate (pour ce pays !), mais la boue et la pluie causèrent encore quelques abandons.

Le jeune John Brittain, à peu de distance de l'arrivée, dut s'arrêter pour ausculter son moteur. Après quoi il décida d'abandonner l'épreuve (embiellage).

Les 5 premiers jours de l'épreuve allaient donc amener, à l'épreuve finale du mardi, sur l'Autobahn de Salzburg, les divers concurrents du



ment. Sur les mêmes machines étaient à noter les arrache-clous.

Trophée, du Vase d'Argent et des diverses coupes (constructeurs et clubs) dans le classement suivant :

Pour le Trophée, la Tchecoslovaquie était en tête, avec seulement 5 points (les anglais avec 500 points, plus encore 200 certains pour les 2 abandons, l'Autriche également 500, plus 100 pour 1 abandon), etc...

Pour le Vase, l'Allemagne (3 BMW) : 0 point, suivie des 3 tchèques « B » (CZ 150), avec 12 points. L'équipe Hollande B avait 44 points (BSA 500). Le reste loin derrière.

6 clubs restaient sans pénalisation (rappelons que la moyenne des clubmen était plus faible que celle des nationaux) :

1. Wurtemberg (3 Maico 175).
2. Sud-Bavière I (3 600 BMW, dont 2 sides).
3. Sud-Bavière II (3 250 DKW dont 2 sides).
4. Nord-Rhin (3 250 Adler)
5. Suède Strangnas (3 250 DKW).
6. Birmingham (3 500 BSA standard).

On pouvait prévoir la victoire du Wurtemberg ou du Nord-Rhin, car leurs 175 Maicos et 250 Adler pouvaient certainement faire beaucoup mieux que leurs vitesses de base imposées. Les BSA du Birmingham MCC, malgré la valeur des pilotes Rist, Martin et Vanhouse, ne pouvaient au contraire faire beaucoup plus de 100 de moyenne sur le circuit de l'autostrade.

#### SIXIEME JOUR

Le mardi matin, de bonne heure, la pluie accompagnait les premiers partants. Il y avait peu d'observateurs au parc, la plupart s'étant rendus directement à Salzburg.

Nous pûmes observer personnellement le départ un peu laborieux de Roth (BMW), surveillé par Georg Meier qui nous parut un peu nerveux devant les tentatives répétées de son coéquipier. Rien ne pouvait cependant faire prévoir un changement au classement, et tous estimaient que la demie étape du matin, de Bad Aussee à Salzburg, ne pouvait guère être redoutable pour les survivants d'une semaine où la sélection avait certes été très dure.

Cependant, cette demie étape n'était pas une formalité ; il y eut encore des pénalisations pour départs difficiles, et le dernier morceau avant l'autostrade, avec ses chemins de terre très sinueux, se révéla difficile.

Toutefois, quand les machines furent au parc fermé de l'autostrade, et qu'on commença les épreuves de vitesse par séries, tous croyaient bien que le Trophée irait aux 5 tchèques, que le Vase irait aux 3 BMW, et que la coupe des Constructeurs irait également à Meier, Roth et Zeller, qui seraient ainsi bien récompensés d'une semaine d'efforts où ils avaient réussi à amener sans pénalisation leurs magnifiques flat-twins 600, faites après tout plus pour la grand-route et la vitesse que pour ce genre de chemins.

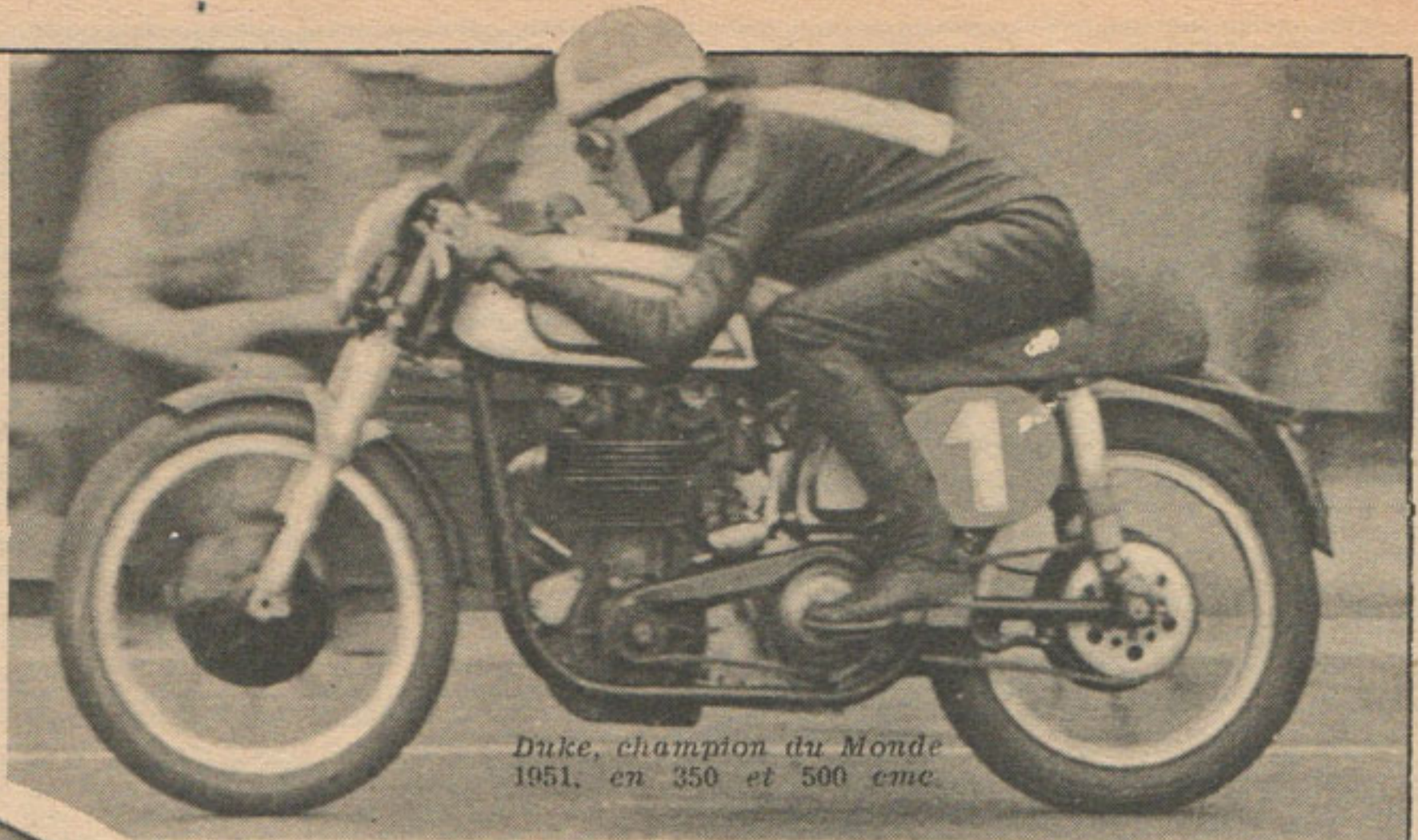
Peu à peu, on vit donc les séries d'une tren-



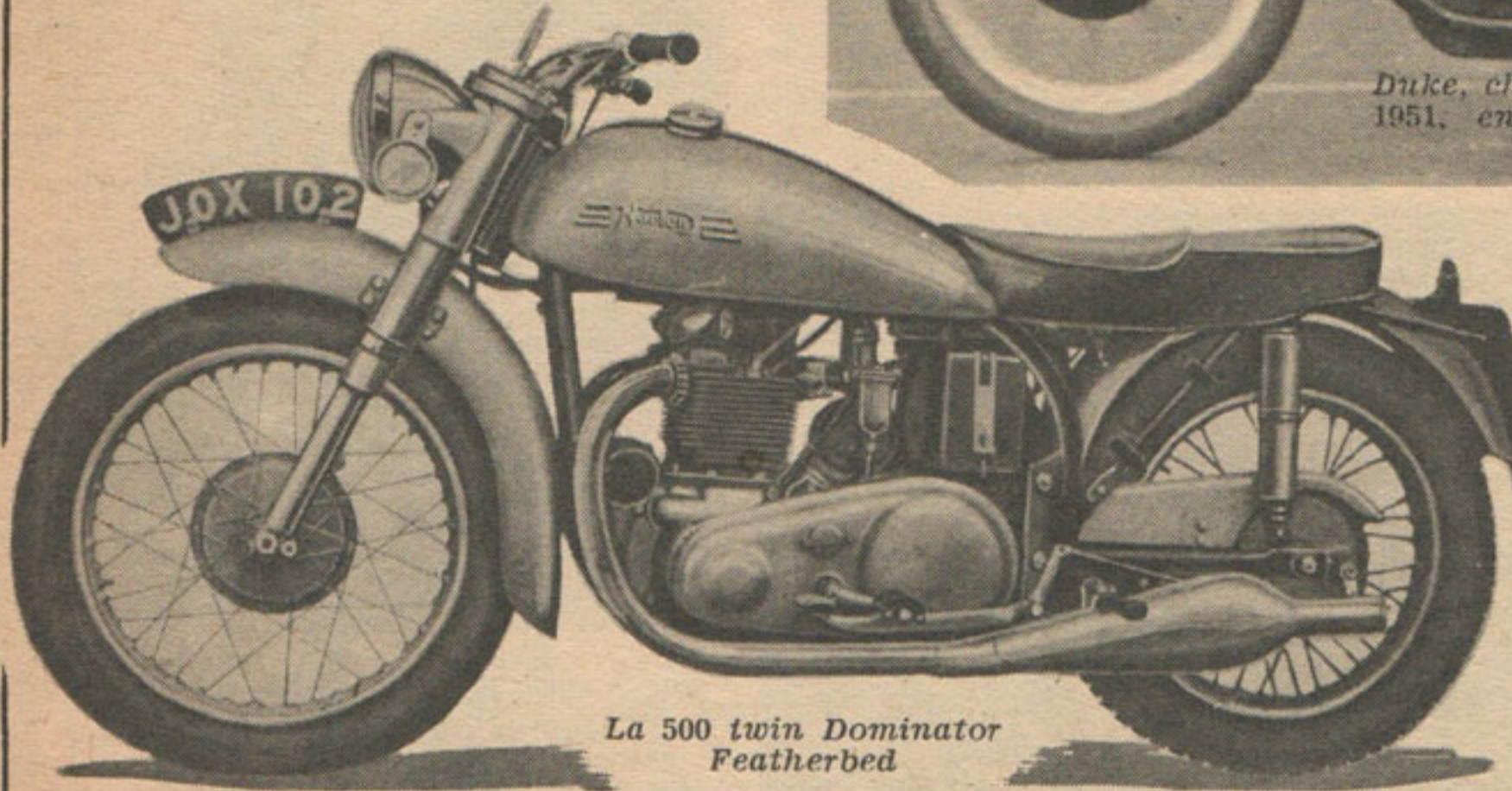
L'IRREPROCHABLE

# Norton

la meilleure tenue de route du Monde  
**CHAMPION DU MONDE 1951**  
350, 500 et sidecars  
Gagnant de 28 Tourist Trophy  
Toujours recordman du Bol d'Or  
4 Bols d'Or gagnés par G. LEFEVRE  
2.400 kms en 24 heures  
**RECORD ABSOLU**



*Duke, champion du Monde  
1951, en 350 et 500 cmc.*



*La 500 twin Dominator  
Featherbed*

Fruits d'une telle expérience  
la « Dominator » et la nouvelle  
« Featherbed Dominator » avec  
le célèbre cadre T.T.

## C. GARREAU

*Distributeur général pour la France*

22, rue Robert Lindet - PARIS-15<sup>e</sup>  
Tél. VAU. 07-09 - M<sup>o</sup> Convention

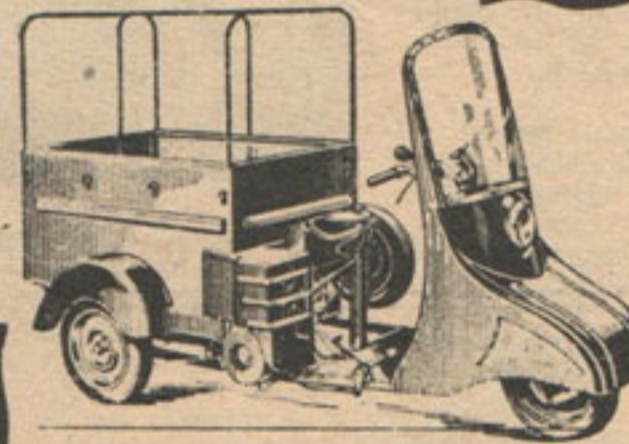
**N'ATTENDEZ PAS POUR PASSER COMMANDE — CREDIT 6, 9, 12 MOIS**  
(Région parisienne)

**POUR  
VOTRE MOTO**



# YELLOW

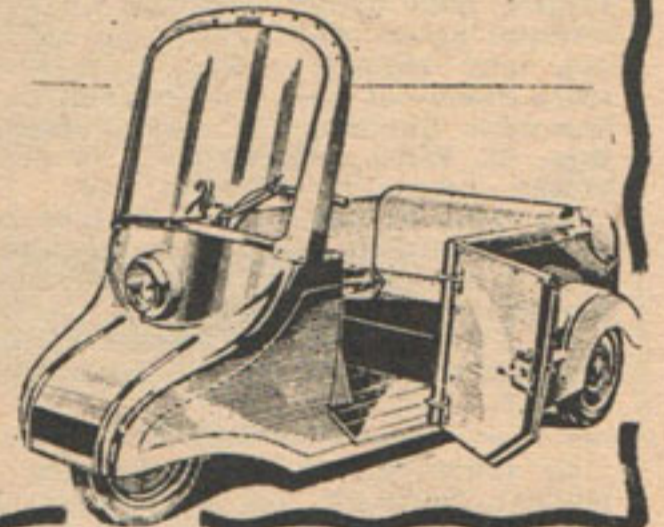
**LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ**



**SALON  
DE L'AUTOMOBILE**  
Porte de Versailles  
STAND N<sup>o</sup> 306

### Triscooters POINARD

54, rue E. Dolet  
CACHAN - ALE. 34-41



## Le casque GENO

**Modèle Sport  
à bourrelet**

**A calotte métal léger  
à haute résistance  
IMPERFORABLE  
AUX CHOCS**



Vente en gros :

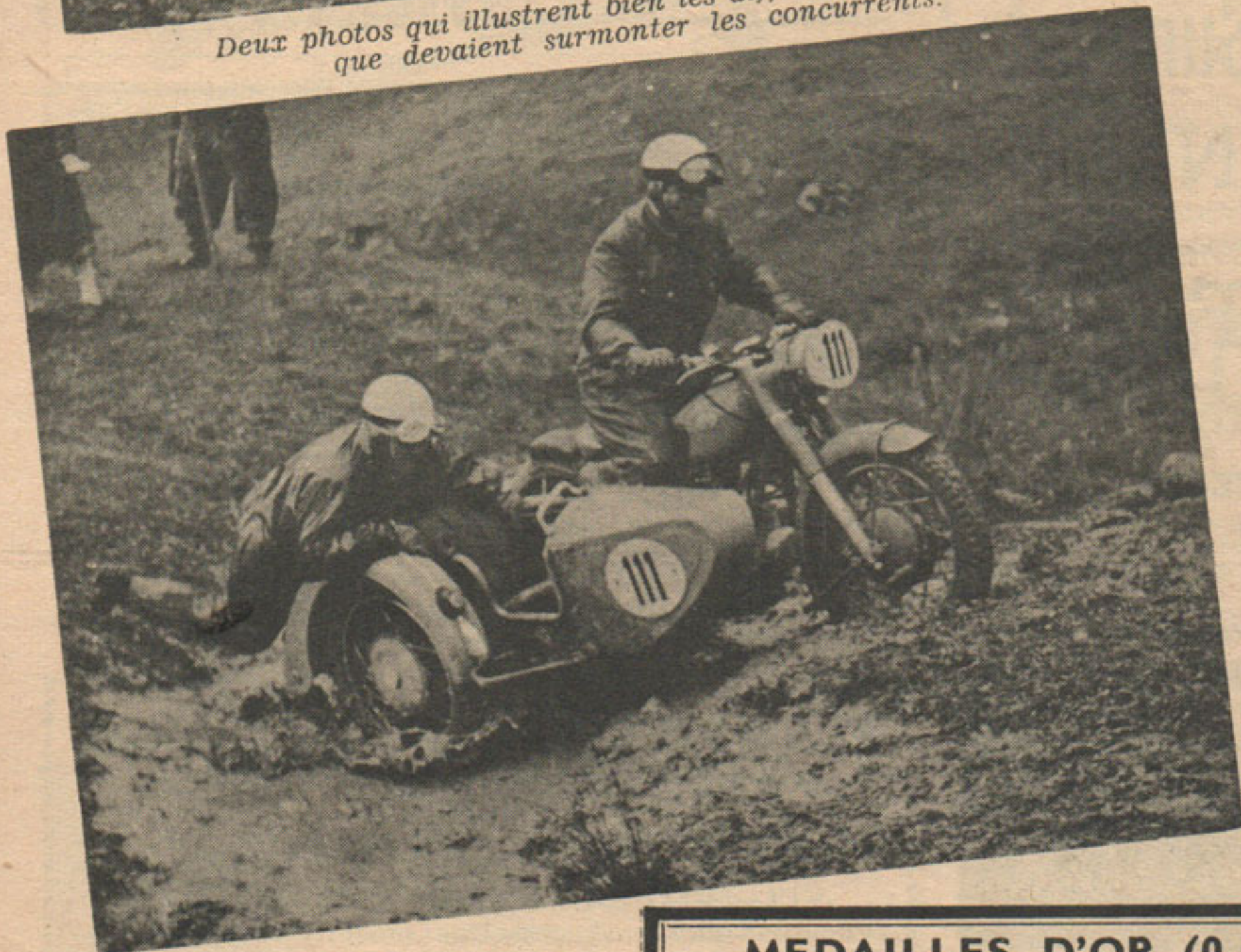
### Ets GENO

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





Deux photos qui illustrent bien les difficultés du parcours que devaient surmonter les concurrents.



taine de motos s'aligner, partir pour une heure et terminer bien ou mal la semaine.

Enfin vint la série où figuraient les 3 BMW. Tragédie ! Tout le monde partit, mais Roth restait en ligne. A grands coups de kick, il essaya de mettre en route sa BMW. En vain.

L'autostrade domine la plaine d'une dizaine de mètres. Roth mit en première, dévala le talus ! Rien encore ! Entouré d'une petite foule où se bouscuaient ses conseillers et des photographes, il essaya encore, puis, épuisé, se laissa aller sur le sol... Finalement, il dut remonter sa moto jusqu'à l'autostrade par un chemin rugueux et abrupt. Il avait perdu 60 points (1 par minute !), perdu le Vase d'Argent, perdu la Coupe des Constructeurs...

Pendant ce temps, ses coéquipiers Meier et Zeller tournaient à 2' 40", 2' 45", prenant 10 ou 15 secondes au tour à des motos capables de plus de 150 à l'heure dans la ligne droite ! Concluez et estimez vous-même la vitesse de ces R68 après une semaine de pareils parcours !

Tout le monde, spectateurs et concurrents, dut plaindre le pauvre Roth d'une telle malchance. Le soir même, on ne savait pas encore au juste la cause de sa panne (allumage, distribution décalée, personne n'était sûr, même les gens de la BMW).

Pour la Coupe des Clubs, ce qui était prévu se produisit, les 175 Maïcos du Wurtemberg améliorant leur temps plus que les autres clubs. A noter toutefois la parfaite exhibition des 3 « Star-Twins » qui tournèrent à quelque 105 de moyenne et toujours impeccablement groupées. (Elles repartirent le lendemain pour terminer leur tour d'Europe, toujours plombées bien entendu !).

On nota pendant l'heure de vitesse la démonstration des Adler. Nous vîmes un de leurs pilotes mettre sa machine en route, au signal du starter, en actionnant le kick avec sa main ! Et elles montaient à 120 en ligne droite — celles du moins dont les pilotes se mettaient à plat « à l'autrichienne », jambes tendues à l'horizontale.

Nous remarquâmes également les 73 cmc. Alpino, toujours gaillardes après une épreuve qu'on n'aurait guère pu les croire capables de terminer.

Quelques machines surmenées expirèrent pendant l'heure de vitesse, mais dans l'ensemble, les performances furent excellentes. Il est vrai que seuls avaient pu subsister les meilleurs. Le soir, à 21 heures, au Kursaal de Bad-Aussee, une magnifique soirée vit la remise des récompenses.

Les tchèques emportèrent donc le Trophée International de la FIM pour 1952, avec l'équipe suivante :

Pudil et Kolicek (150 CZ), Duzil, Kubes et Novotny (248 Jawa), 5 points de pénalisation.

Derrière eux venait l'Autriche, avec 600 points dus à 6 jours d'absence de Kramer (manque de graissage), c'est-à-dire que ses 4 coéquipiers avaient chacun la médaille d'or, de même que les survivants de l'équipe de Grande Bretagne.

Par suite de la panne de la BMW de Roth, c'est encore la Tchécoslovaquie qui remporta le Vase d'Argent, avec Blaha, Koler et Rabat (150 CZ), 12 points de pénalisation, et c'est encore la Tchécoslovaquie qui était en tête des équipes de constructeurs, toujours devant BMW.

On ne peut que s'incliner devant la très belle démonstration des tchèques. Leurs pilotes furent impeccables pendant 6 jours ; ne cherchant jamais à briller, ménageant leurs montures autant que le permettaient les conditions du parcours, toujours sobres et efficaces, ils ont été les vainqueurs mérités — et combien applaudis — de cette dure épreuve.

Leurs motos étaient des machines d'apparence très conforme à la série, qui les servaient sans défaillances et firent certainement beaucoup d'impression par leur sécurité de marche.

On ne peut que déplorer la malchance des autrichiens (sans la méprise dont Kramer fut victime, ils pouvaient gagner), le sort qui s'acharna sur les pilotes anglais et enfin la « poisse » noire du pauvre Roth, à deux doigts du poteau d'arrivée.

Il n'en reste pas moins que l'atmosphère de cette soirée fut on ne peut plus cordiale, et que la salle debout ne ménagea pas ses félicitations aux vainqueurs, ni d'ailleurs à tous.

Ainsi se sont terminés, sans fausse note ni amertume, les Six Jours de 1952.

Durs, ils l'ont été pour tous... pour ceux qui y ont pris part, pour ceux qui les ont organisés aussi.

Remercions l'OAMTC de sa belle réussite, pour sa signalisation impeccable et son service d'ordre si gracieux et ferme à la fois...

Nous ne voudrions pas terminer sur une fausse note en déplorant la carence de nos constructeurs, ni celle de nos voisins et frères belges (à part un courageux isolé). Cela sera, n'en doutez pas, fait une autre fois.

En attendant, terminons en espérant que les vainqueurs tchèques organiseront les Six Jours 1953 et d'ici là, que nos constructeurs envisageront la question !

GEOCA

### MEDAILLES D'OR (0 points de pénalisation)

Filotes ayant une moyenne imposée de 10 % supérieure à la normale.

Pilote	Pays	Marque	Equipe
Kolicek	Tchécoslovaquie	150 C.Z.	Trophée et Constructeurs
Kolar	Tchécoslovaquie	150 C.Z.	Vase « B » et Constructeurs
Ventura	Italie	150 M.V.	Vase « B »
Pohl	Allemagne	175 Maïco	Trophée
Berauek	Autriche	175 Puch	Trophée et Constructeurs
Cmyral	Autriche	175 Puch	Trophée et Constructeurs
Danger	Allemagne	175 Maïco	Trophée
Weingartmann	Autriche	250 Puch	Trophée et Constructeurs
Kubes	Tchécoslovaquie	250 Jawa	Trophée et Constructeurs
Kellenberger	Autriche	250 Puch	Trophée et Constructeurs
Novotny	Tchécoslovaquie	250 Jawa	Trophée et Constructeurs
Forsberg	Suède	250 N.V.	Trophée
Ray	Grande Bretagne	500 Ariel	Trophée et Constructeurs
Breffit	Grande Bretagne	500 Norton	Constructeurs
Usher	Grande Bretagne	500 A.J.S.	Vase « A » et Constructeurs
Viney	Grande Bretagne	500 A.J.S.	Trophée et Constructeurs
Williams	Grande Bretagne	500 Norton	Constructeurs
Knijnenburg	Hollande	500 B.S.A.	Vase « B » et Constructeurs
Ellis	Grande Bretagne	500 B.S.A.	Constructeurs
Tye	Grande Bretagne	500 B.S.A.	Vase « B » et Constructeurs
Zeller	Allemagne	600 B.M.W.	Vase « A » et Constructeurs
Stocker	Grande Bretagne	700 Royal Enf.	Trophée et Constructeurs
G. Meier	Allemagne	600 B.M.W.	Vase « A » et Constructeurs



*Pierre Monginet*

SPECIALISTE A.M.C.

9, Boulevard Murat - PARIS-16°  
Métro Porte Auteuil



Motoconfort - Monet-Goyon  
— B.S.A. — Sunbeam —  
Scooters Vespa - Lambretta

**Voulez-vous...**

...être SATISFAIT de  
votre MACHINE et de son ENTRETIEN ?

Allez aux Etablissements

**« BARRÉ-MOTOS »**

123, AVENUE FOCH - SAINT-MAUR (Seine)

et choisissez un des nombreux modèles  
disponibles en magasin.

**BSA** Sunbeam  
**TERROT - N.S.U.**

OU

**MOTOCONFORT**  
SCOOTERS TERROT - VESPA - LAMBRETTA  
STEFA (moteur A.M.C.)

CONDITIONS DE PAIEMENT  
très intéressantes

Fermé le Mercredi

GRA. 09-66

**Salva-Sports**

Siège Social :

90, rue du Fg Poissonnière (10°) - TRU. 52-27

Magasin de vente :

2, avenue Edouard Vaillant - PANTIN (Seine)

Spécialité de Casques SALVA brevet N° 624.270  
Gants Mousquetaire SALVA (Modèle déposé)  
et tous accessoires Motos

VENTE EN GROS

EXPORTATION

**83 D K W 83**

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

**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<sup>me</sup>)

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

**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

LA  
SELLE  
SOUPLE

**REYDEL**

Suspension SANDOW

**PARIS-NORD MOTOS**

Agences :

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

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

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

Réfection d'embielage - 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

**Robert PIEL**

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

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

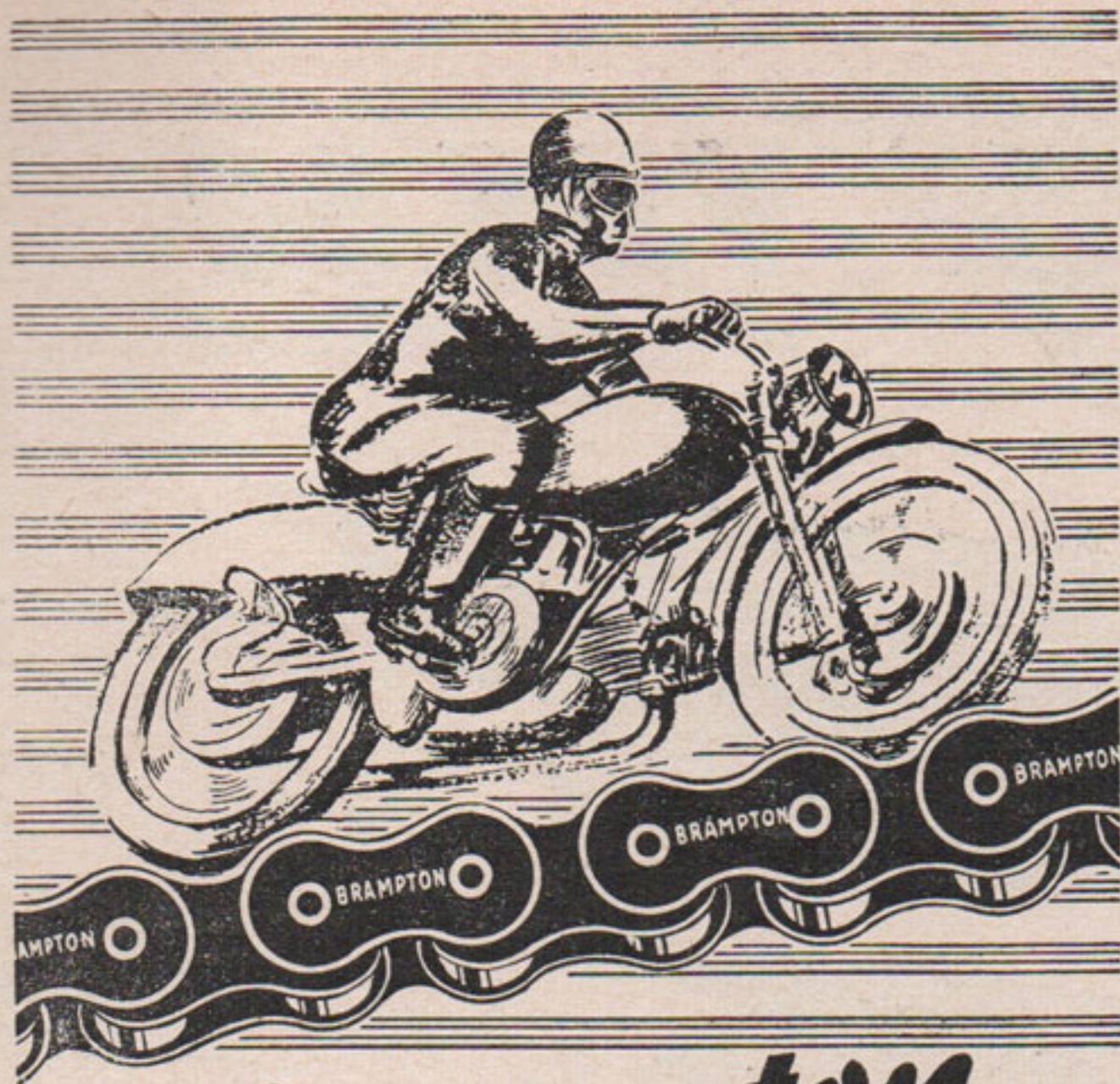
VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la *Mobylette*

LIVRAISON IMMEDIATE





**Brampton**  
&  
**RENOLD**

107

**LES CHAINES MOTOS DE QUALITE SUPERIEURE**

**UNIQUE**

**Barbès - Moto - Cycles**

98, Rue Doudeauville — PARIS (18<sup>e</sup>)  
Métro Château Rouge — MON. 96-37

**SPECIALISTE**

**GIMA - TERROT - GUILLER  
R. GILLET - JONGHI - B.S.A.  
GUZZI - AMI - Scooters**

**VOUS OFFRE...**

de faire des petits versements toutes les quinzaines, tous les mois, jusqu'à la moitié...  
Après la livraison le solde en 6-9 ou 12 MOIS.

DEPOT VENTE

ACCESSOIRES — REPARATIONS,

**FAITES REVISER VOS MACHINES EN HIVER**

Magasin ouvert de 9 h à 19 h 30 même le Lundi  
**FERME LE DIMANCHE SEULEMENT**

Catalogues et renseignements contre 50 fr. timbres

**VOTRE BIBLIOTHEQUE**

● **OUVRAGES TECHNIQUES**

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE Mise au point, réparation, entretien de toutes motos : 425 fr. (poste 470)  
MANUEL DU 2 TEMPS. Motos - Scooters - Véломoteurs : 485 fr (poste 535 fr.)  
L'ART DE CONDUIRE Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.).  
LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 p : 750 fr. (poste recom. 850)  
LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 480 fr. (poste 530 fr.)  
LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul  
Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.) - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.).

● **MANUELS D'ENTRETIEN**

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.  
TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.  
MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.).  
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat) : 300 fr (poste 345 fr.).  
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.)  
PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.

● **TABLEAUX MURAUX**

PLANCHES MURALES 65x100 Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr par tableau supplémentaire.  
PEUGEOT P 55 : 450 francs.  
125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C : 500 francs.  
TERROT 500 RGST : 500 francs.  
125 TERROT E.T.D. : 500 francs.  
LIGHT 125 : 1 000 francs.  
Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.  
4 CV RENAULT : 300 francs.  
Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs.  
Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● **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 adresses : 60 fr. (poste 80)  
UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante Dos et coins dézamoïd. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

**C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37**

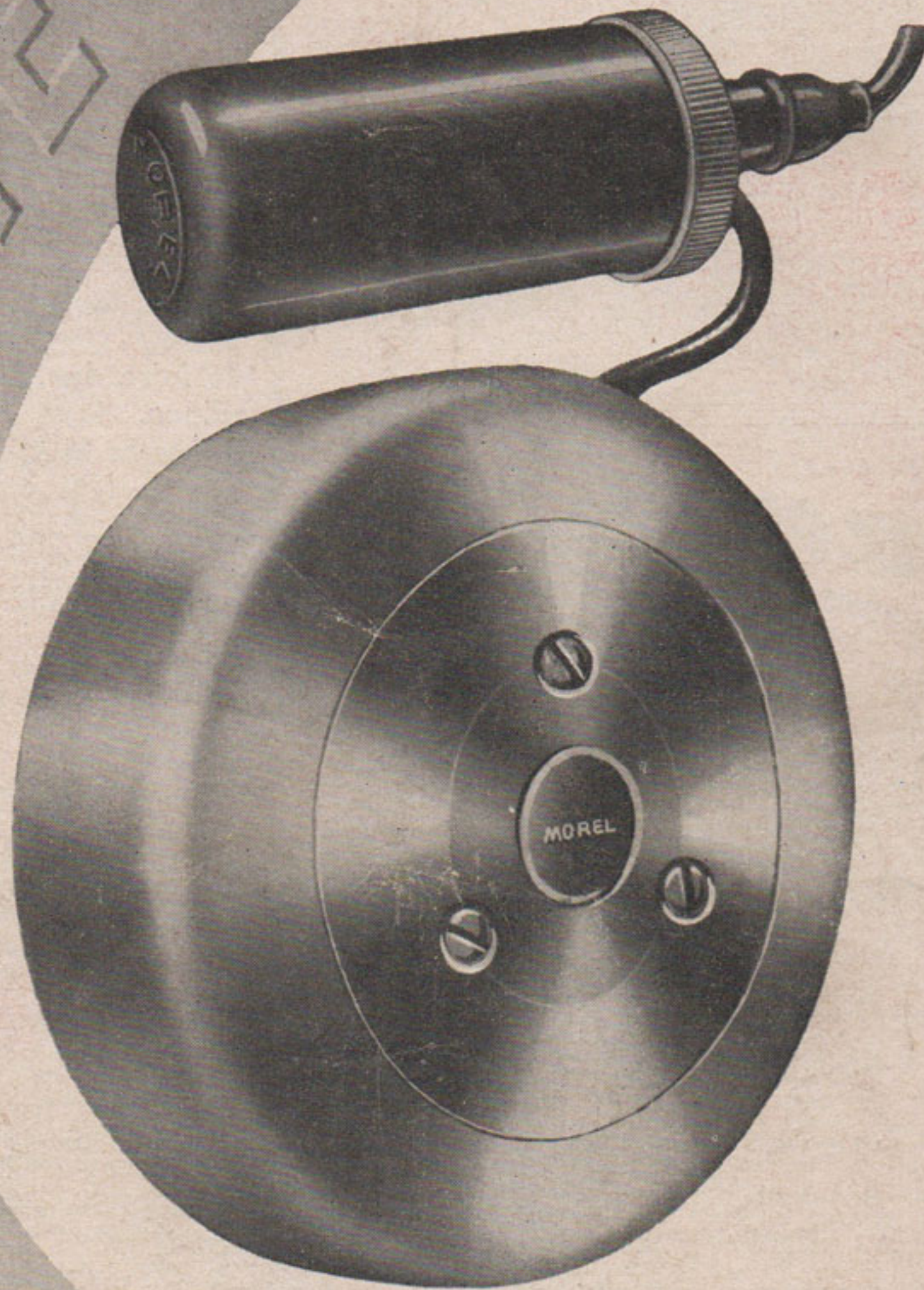
**Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement**





*Volant magnétique*

**VBS 50**  
*pour cyclomoteurs*



***A bobine haute tension séparée***

*Breveté S.G.D.G.*

*rigoureusement étanche  
isolement parfait*

*Départs faciles  
Ralenti très bas*

*Eclairage puissant*



**MOREL**

DIRECTION GENERALE : LA SONE \* ISERE) TEL: 18 & 19  
USINES : LA SONE (ISERE) & DOMENE (ISERE) • AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPERE (17<sup>e</sup>) TEL. WAG ram. 78-45

HAVAS

Jaquet &