

6<sup>e</sup> ANNÉE - N° 101

REVUE BIMENSUELLE

15 JUIN 1953

# MOTOCYCLES et Scooters

DIR. MAX ENDERS

AD' PH. LAJEUNESSE

14 RUE BRUNEL PARIS-17<sup>e</sup>



DANS CE NUMÉRO :

ESSAI DU "BIMA" PEUGEOT 50<sup>cmc</sup>

40<sup>F</sup>

La nouvelle 175<sup>cm<sup>3</sup></sup>

Modèle : G<sup>D</sup> LUXE PROTÉGÉ

# Peugeot

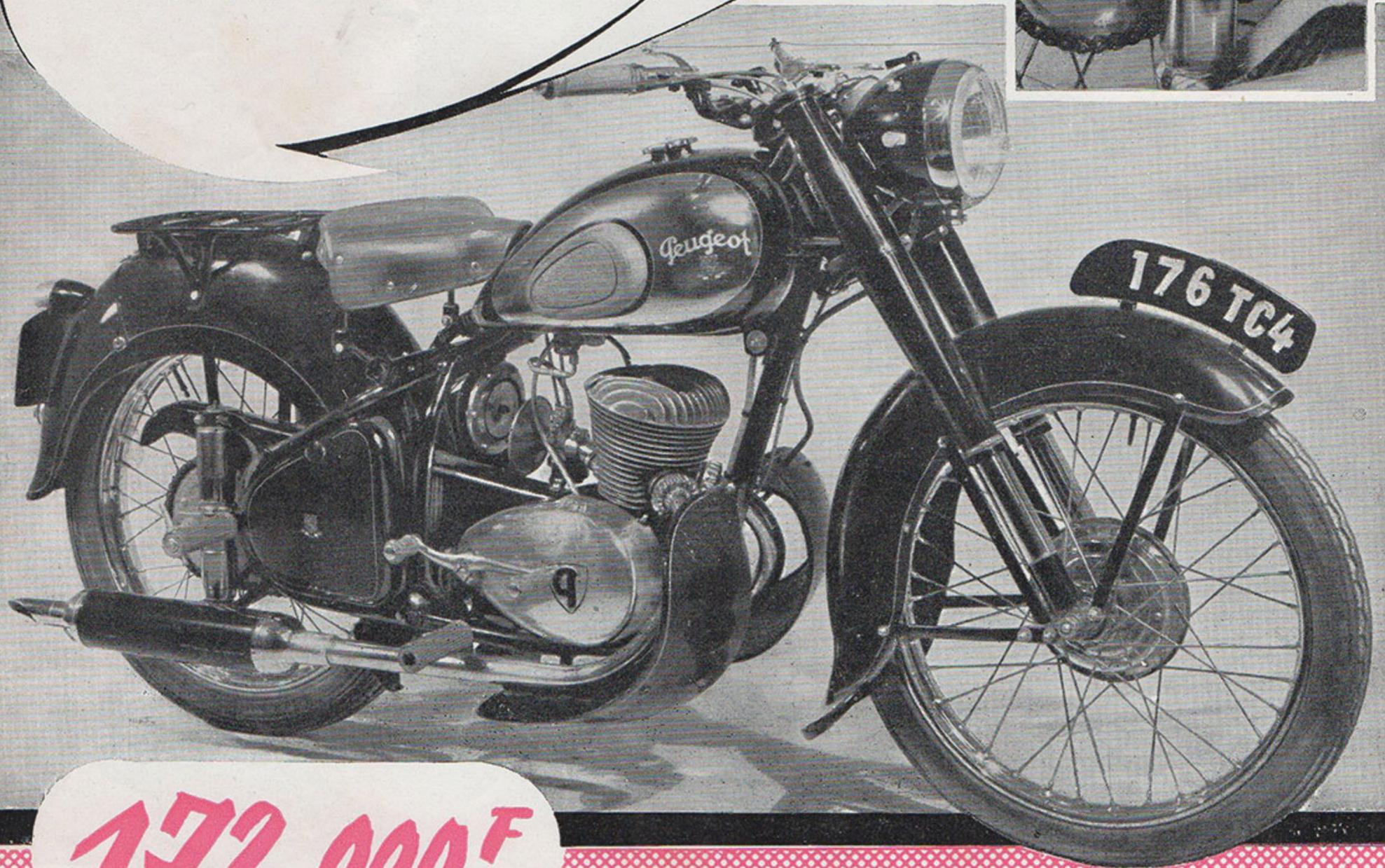
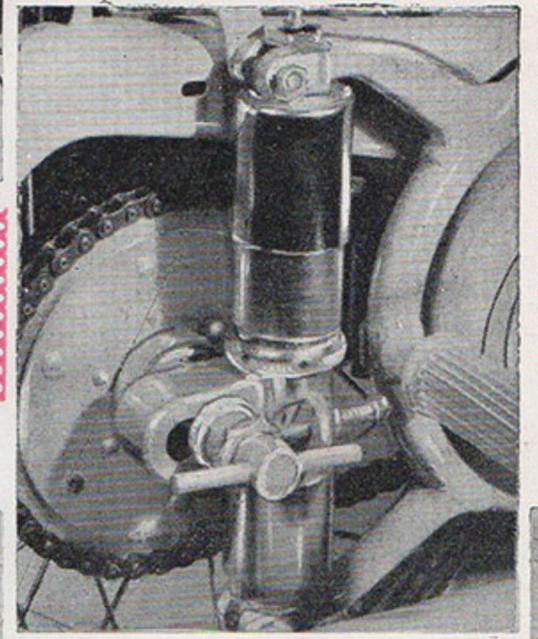
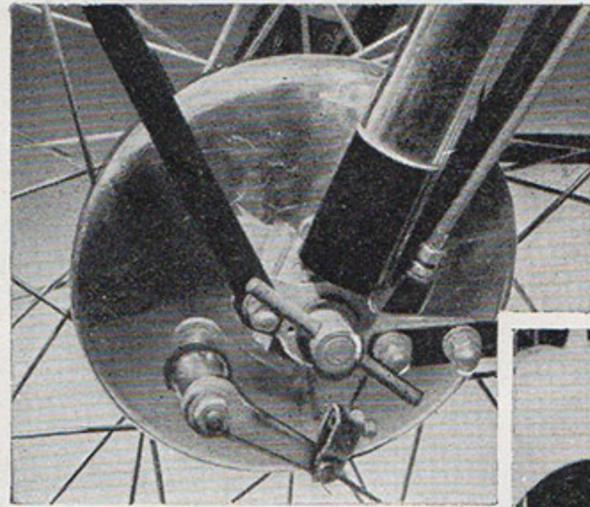
LA 176 TC4

CHAMPIONNAT  
DE FRANCE  
1952  
CAT. 175<sup>CM</sup>

Un moteur très puissant (7,5 CV) monté avec un embiellage à double rangée de galets ; une machine dotée des derniers perfectionnements techniques : 4 vitesses par sélecteur au pied, grande fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques, suspension arrière télescopique à tension réglable, des moyeux avant et arrière à broche instantanément démontables, une protection très efficace par de larges garde-boue à embouti profond.

Présentation de haut luxe, 3 coloris au choix : émail Noir décors chrome et filets, émail Bleu R.A.F., décors chrome et filets, émail Mastic décors rouge ou bleu.

Rappelons que les 175 cc. PEUGEOT détiennent le record du Bol d'Or dans leur catégorie et que BOUIN, sur cette machine, a remporté le CHAMPIONNAT DE FRANCE 1952 (catégorie 175 cmc.)



172.000 F



**UN JEU D'ENFANT...**  
*qu'une réparation avec*

**RUSTINES**

AUTO MOTO VELO



**Pour le scooter** Nécessaire spécial garni de 6 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

**Pour la moto** Nécessaire n° 4 contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

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



**BON A DECOUPER**

pour recevoir franco échantillon **RUSTINES** et notice sur l'entretien des pneus, spécifier : Vélo - Moto - Auto. Joindre 35 frs en timbres. Indiquer lisiblement Nom et adresse.

Manufacture Rustines, 19, rue Casterès, Clichy (S)

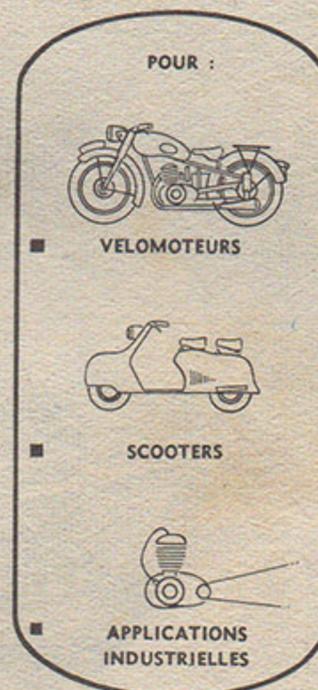
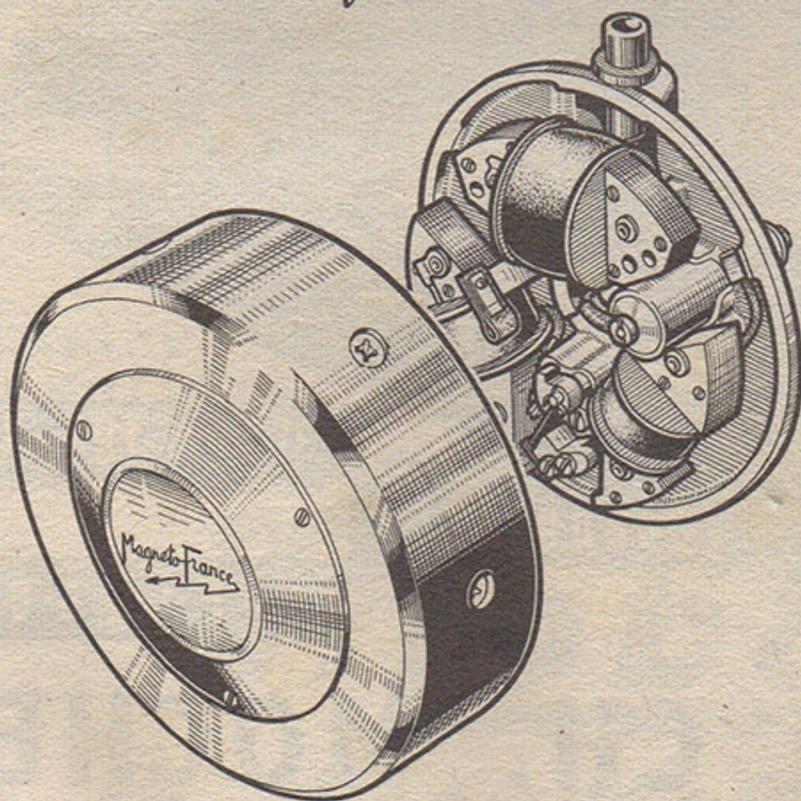
**MAIS EXIGEZ LES "VRAIES"**

**RUSTINES**

M. GAUBERTI

**VOLANT 18-2**

*La Perfection en volants magnétiques*



**Magneto France**

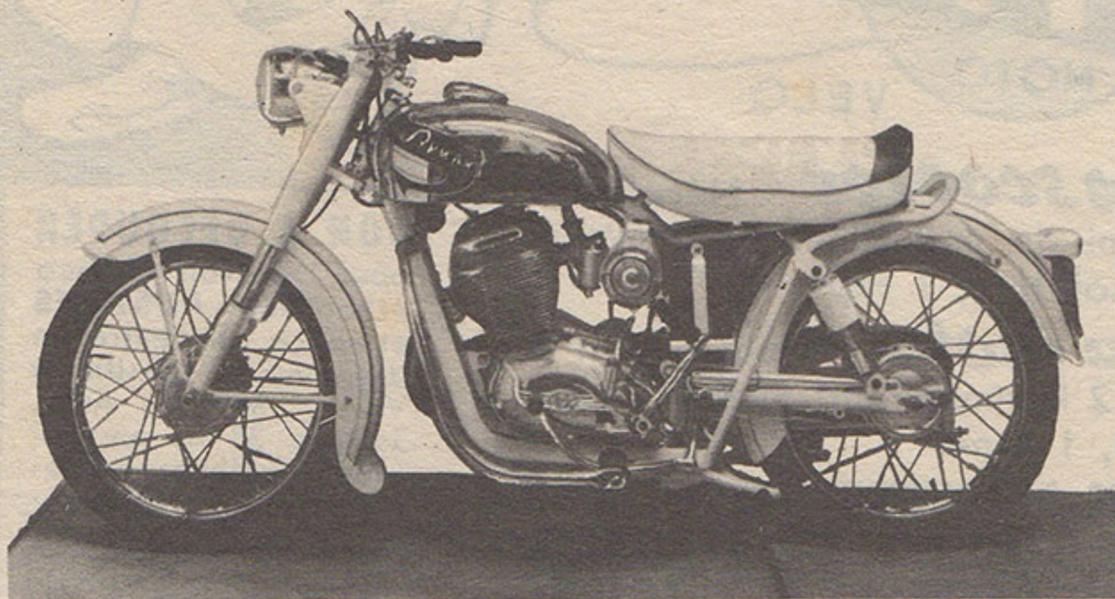
93, Route d'Heyrieux - LYON — PARmentier 25-61+

42, Rue Brunel - PARIS

ETOile 45-00

# SYPHAX

6, RUE DE COULMIERS - NANTES



**Circuit de Haute Normandie**

CATÉGORIE 175 cm<sup>3</sup>

**1<sup>er</sup> : Équipe Syphax**

avec

GUIGNABODET  
DELAMARNE  
LEBERQUIER  
LAHRE

AGENCES DEMANDÉES POUR RÉGIONS DISPONIBLES

**SANS PERMIS DE CONDUIRE**



**3<sup>e</sup> aux 100 Km**

**Décapotable**

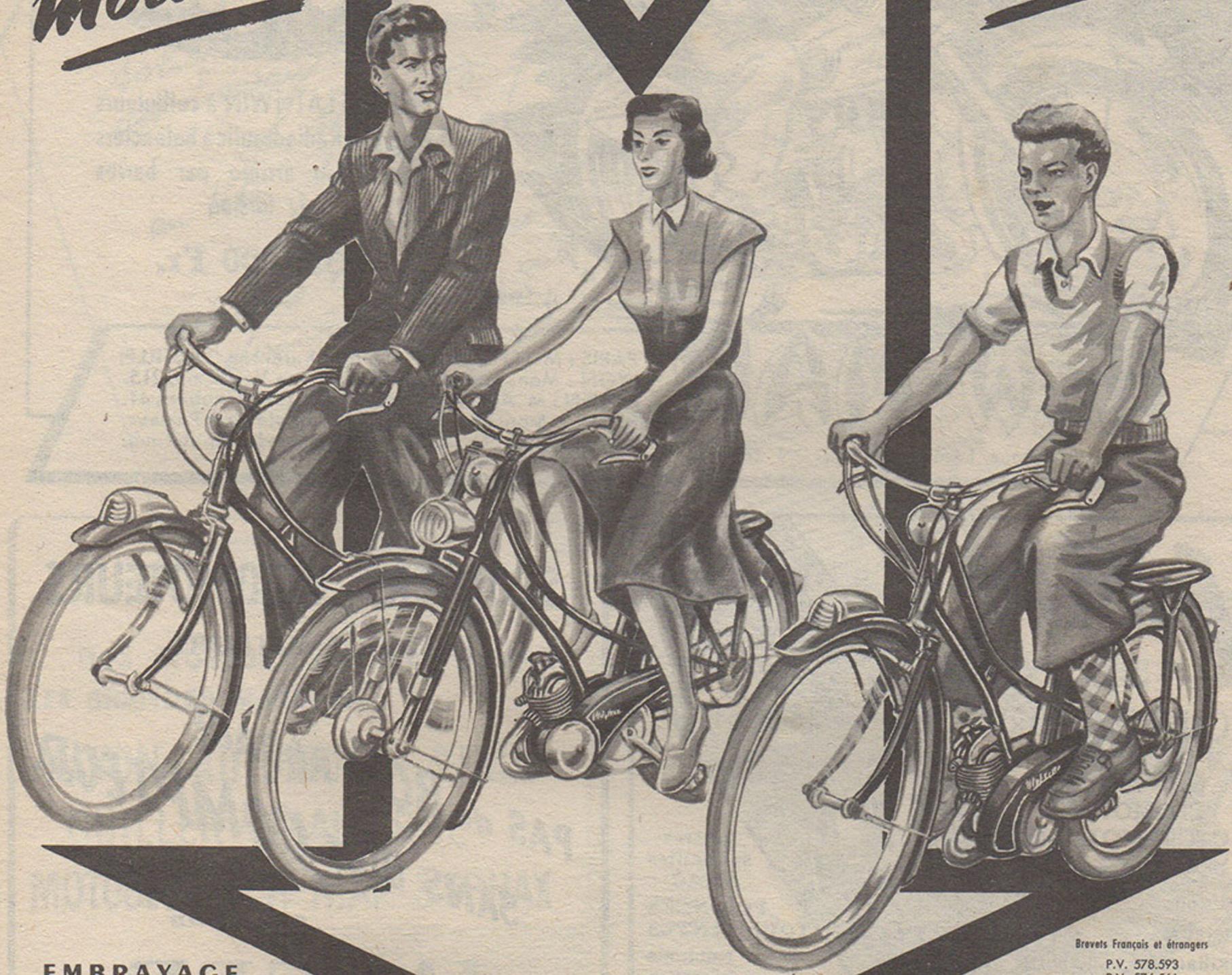
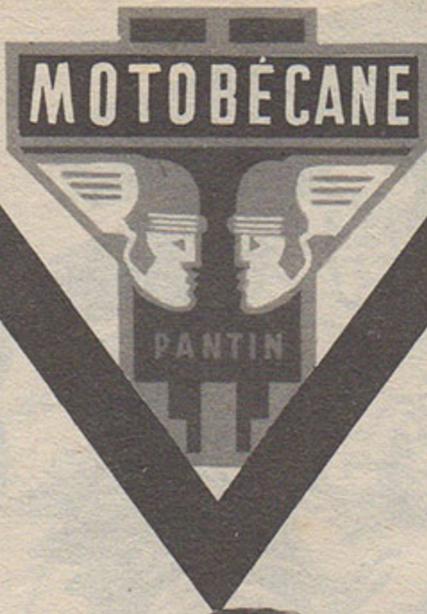
**2 Places**

## AUTOMOBILE CH. MOCHET

68, RUE ROQUE-DE-FILLOL • PUTEAUX • SEINE • TÉL. LON. 07-25

*3  
modèles*

*Pour l'usage  
de tous*

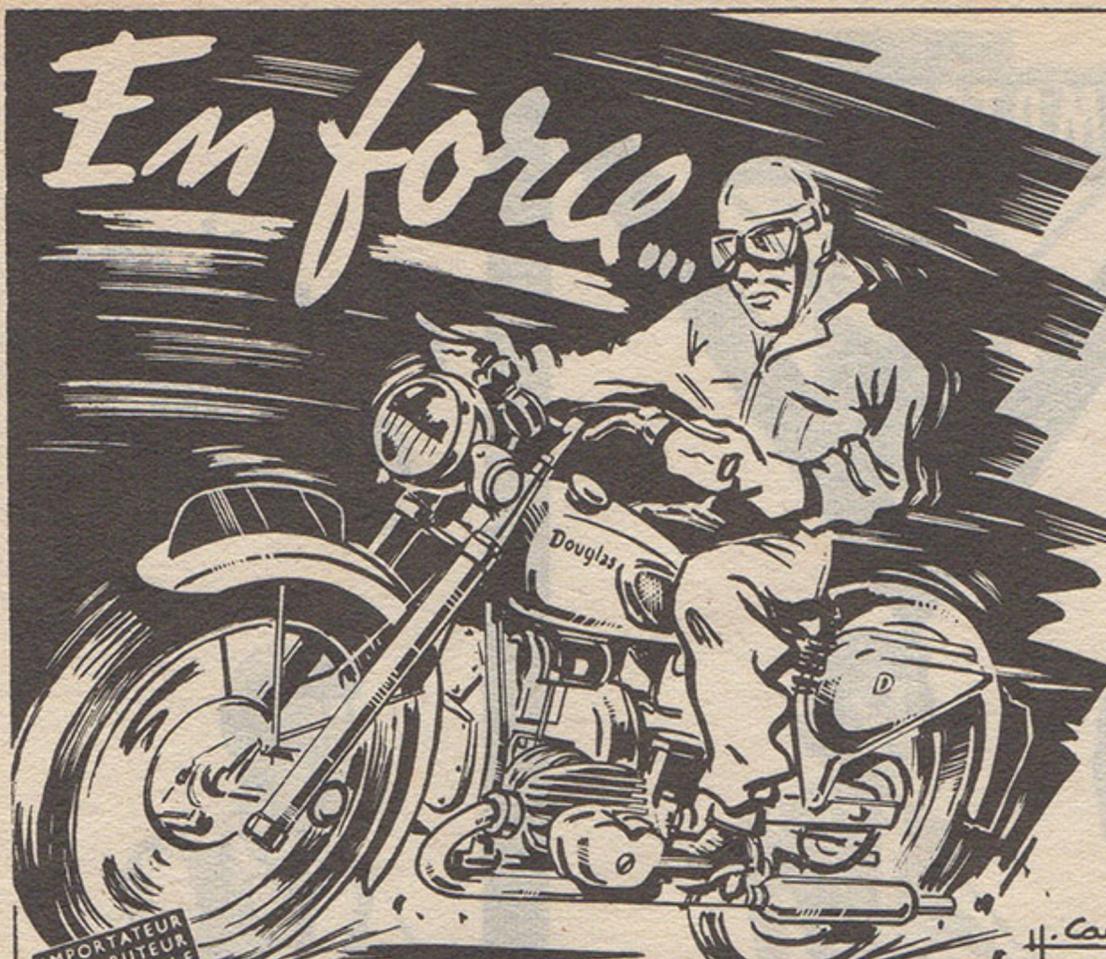


EMBRAYAGE  
AUTOMATIQUE  
BREVETÉ S.G.D.G.

Brevets Français et étrangers  
P.V. 578.593  
P.V. 576.561  
P.V. 579.883  
P.V. 620.003  
P.V. 621.189  
P.V. 625.922

**Mobylette**  
*la bicyclette motorisée*

**En force**



mais aussi en *Souplesse*  
et dans un *Confort total*

avec une

**Douglas**

350 cc. FLAT-TWIN à culbuteurs  
Fourche Radiadraulic à balanciers  
Suspension arrière par barres  
de torsion

**325.000 Fr.**

IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE

**NEW-MAP**

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : M<sup>r</sup> LEFEVRE, 30, rue de Charenton (BASTILLE)  
LYON : Monsieur SPALECK, 215, rue Vendôme, 215.  
ROUEN : M<sup>r</sup> ABRAHAM, 41, av. Gustave-Flaubert, 41.  
REIMS : Monsieur PERARD, 17, boulevard Pasteur.  
TOURCOING : M<sup>r</sup> DEGRYSE, 13, pl. de la République.

**AMAC**

LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE

**CARBURATEURS**

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

et tous  
moteurs  
auxiliaires

Type  
VELOMOTEUR

Type  
CYCLOMOTEUR

Type  
MOTO

Autres  
spécialités  
AMAC :

POIGNEES  
TOURNANTES

Robinet  
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes

Gamme complète de

**GUIDONS**  
pour toutes  
machines

Manettes et leviers séparés  
Catalogue à MM. les Agents

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

GUIDON  
nouvelle  
poignée  
tournante

**SCOOTERS - VÉLOMOTEURS**  
CYCLOMOTEURS

*PAS de BON RODAGE  
SANS BON COMPTEUR*

exigez un

**JAEGER**

MARQUE ÉPROUVÉE  
ADOPTÉE PAR

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT - VÉLO-SOLEX  
ÉRIAC - MERCIER - LAMBRETTA - VESPA  
VALLÉE (SICRAF) - FOLLIS - PEUGEOT - ALCYON  
GILLET - RADIOR - MANUFRAANCE - NEX-MAP

tous garagistes et  
JAEGER, 2, rue Baudin - Levallois

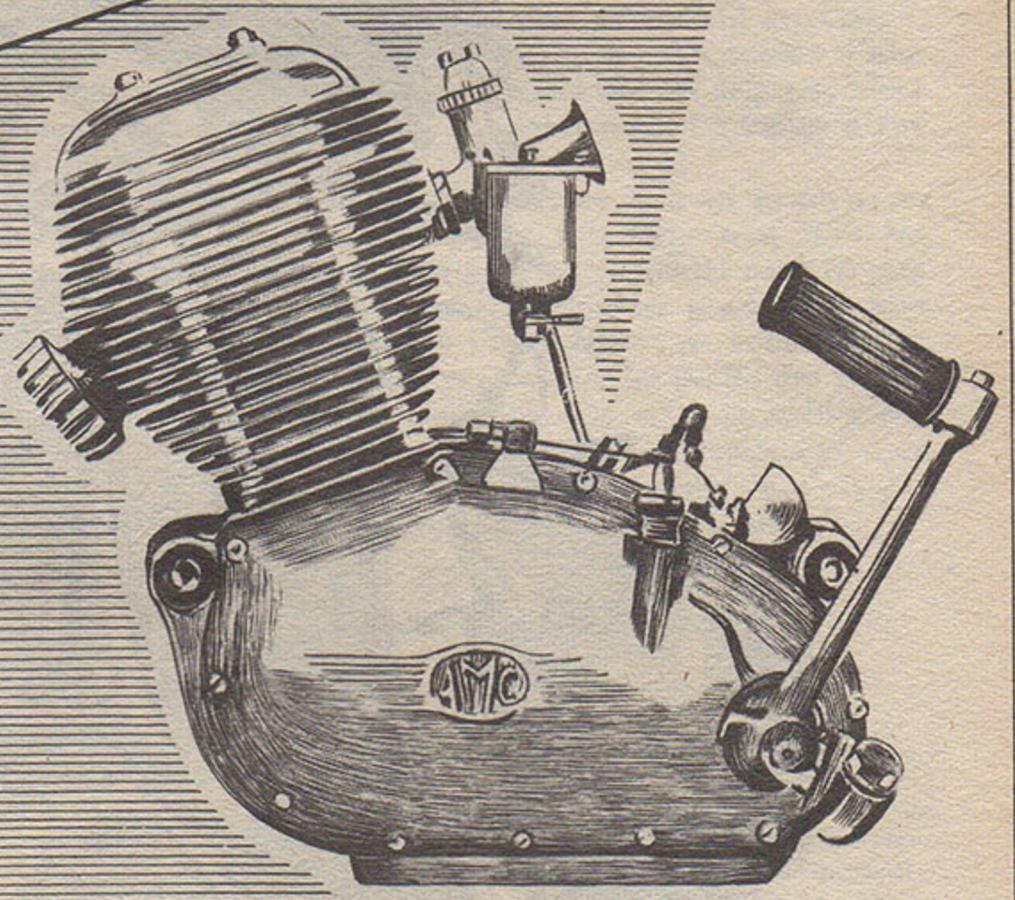


*A.M.C. dont la renommée est  
solidement établie par ses moteurs 125 et 175  
est heureux de présenter au monde motocycliste  
le seul 250 français à arbre à cames  
en tête surtout en grande série.*

*Entièrement étudié et réalisé dans ses  
ateliers de Clermont-Ferrand par les meilleurs  
techniciens français de la moto.  
Ses performances ont dépassé toutes  
les espérances.*

**NOS MOTEURS SONT MONTÉS PAR  
LES GRANDES MARQUES :**

- ALCYON • AUTOMOTO • GIMA**
- GUILLER • MALTERRE**
- MOTOBLOC • NEW-MAP • SYPHAX**

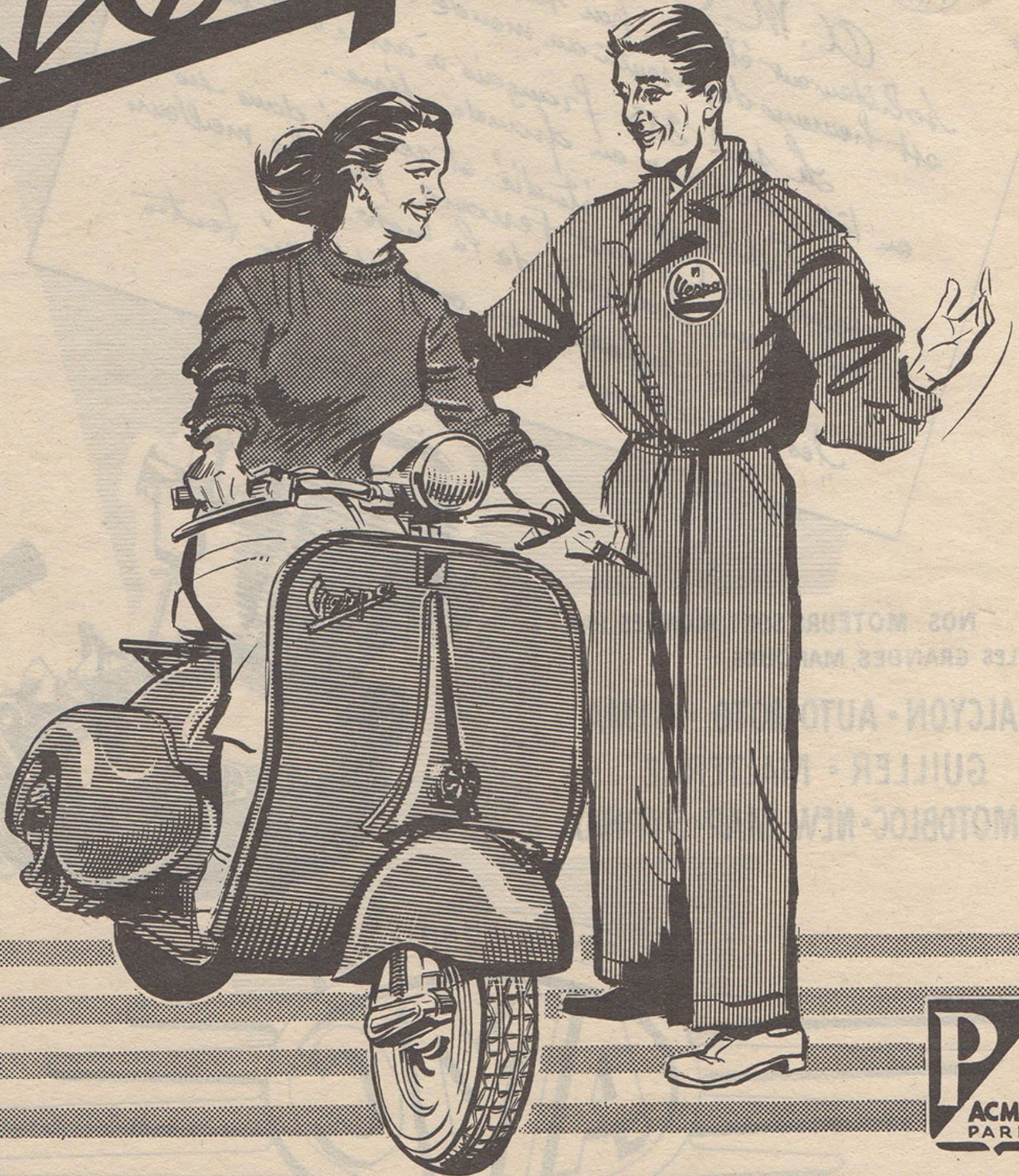


**BREVETS CHARTOIRE**



**MADE IN FRANCE**

# Vespa



DEBENVE



LES BEAUX JOURS SONT LA;  
N'ATTENDEZ PLUS...

AU COMPTANT : 138.610 FR. (t. t. c.)  
OU A CRÉDIT JUSQU'EN 15 MOIS



Entre deux prises de vues du Rideau Rouge, le grand acteur Michel Simon ne dédaigne pas, loin de là, un moderne destrier

**A U S O M M A I R E :**

★ Échos .....	9	★ La nouvelle B.M.W. de course .....	18
★ Le scooter Zündapp « Bella » .....	12	★ Circuit de Hockenheim .....	19
★ Le BIMA Peugeot .....	14	★ Prix du Dauphiné .....	24
★ Vu pour vous .....	16	★ Sport .....	26

6<sup>e</sup> ANNÉE

N° 101

15 JUIN 1953

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

## Prudence et méfiance

De nombreux accidents ont endeuillé ces fêtes de Pentecôte et les motocyclistes semblent avoir payé, cette fois, un lourd tribut.

Les journaux ne donnent guère d'explications sur les causes de ces drames, trop nombreux pour qu'ils soient individuellement commentés. Invariablement on lit dans cette rubrique macabre : un motocycliste se jette sur une voiture ; ou encore, un motocycliste heurte un camion, c'est toujours le motocycliste qui est présumé coupable, si l'on en croit les journaux d'information. En tous cas il est généralement la victime la plus gravement atteinte.

De tout ceci il résulte que les accidents sont presque exclusivement la conséquence d'une rencontre. Il y a une leçon à tirer de cette constatation : la route, quand elle est dégagée, n'est pas spécialement meurtrière pour nous ; le danger naît de son encombrement, La Palice n'eut pas mieux dit, mais il est rare qu'on l'écoute.

Amis lecteurs, c'est une élémentaire prudence d'éviter les voitures qui, en paquets, se tirent la bourre ; laissez les prendre du champ et quand le ruban se sera largement étiré, les véhicules plus rapides que vous ayant atteint votre horizon, vous pourrez remonter sans risques les plus lents, en profitant de ce que rien ne vient en sens contraire. Ne doublez pas à droite une voiture qui garde le milieu de la route, elle peut se rabattre à l'improviste ; ne vous faufilez pas dangereusement parmi des voitures entassées, vous ne pouvez deviner les gestes des autres conducteurs ; la plus élémentaire prudence, en matière de conduite, consiste à se méfier des autres ; laissez filer les fous et les inconscients, ne vous mêlez pas à eux. Non seulement vous serez plus sûrs d'arriver au but, mais vous constaterez que votre moyenne générale n'est pas sensiblement influencée par ces précautions et que vous arrivez plus dispos à l'étape.

*Enders Max.*

### Production d'Avril.

48.850 cyclomoteurs, 13.617 vélomoteurs, 8.680 scooters, 4.086 motos de plus de 125 cm<sup>3</sup>, 500 trimoteurs et véhicules spéciaux, telle a été la production du mois d'avril. A eux seuls les cyclomoteurs représentent plus de la moitié de la production globale. Viennent ensuite les machines de 125 cm<sup>3</sup> maximum (vélomoteurs et scooters) avec un total d'environ 22.300. Nous insistons sur ces chiffres pour répondre à ceux de nos lecteurs qui s'étonnent de nous voir porter intérêt aux petites cylindrées ; ce sont elles en réalité qui représentent à l'heure actuelle l'énorme majorité de notre parc motocycliste ; il est donc équitable que nous ne les dédaignons pas.

### Un raid Lavalette-Racer.

Nous avons assisté le 27 mai au départ des trois vélomoteurs Racer Lavalette pour un raid de 10.000 km, à travers la France, l'Espagne, le Portugal, l'Afrique du Nord, la Tunisie, l'Italie et retour à Paris.

Quoiqu'ayant l'aspect d'un cyclomoteur, ces machines doivent être considérées comme vélomoteurs, étant démunies de pédales et équipées d'un moteur de plus de 50 cm<sup>3</sup>.

Ce moteur est en effet le Lavalette 70 cm<sup>3</sup> à trois vitesses présélectives et kick starter.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant.

Un autre raid Lavalette se prépare d'ailleurs avec comme objectif la Laponie ; nous aurons également à en parler.

### Indice thermique A.C.

Pour compléter le tableau d'équivalence des différentes marques de bougies, la maison AC nous a communiqué quelques précisions supplémentaires sur sa propre production ; nous les reproduisons ci-après.

AC 47, indice thermique .....	95
AC 46, — .....	125
AC 45,L — .....	145
AC 45, — .....	145
AC 44,L — .....	175
AC 44 — .....	175
AC 42,5 — .....	225

Les références 44 et 45,L, indiquent des bougies à culot long.

Rappelons que l'indice thermique est d'autant plus élevé que la bougie est plus froide.

### Un nouveau scooter.

Un récent numéro du *Chasseur français* nous révèle l'apparition sur le marché d'un nouveau scooter portant la marque « Hironde » qui désigne depuis longtemps les productions cycles et motos de la Manufacture française d'Armes et cycles de Saint-Etienne.

Ce scooter d'un aspect qui nous est déjà familier est équipé du 125 cm<sup>3</sup> Ydral.

### Pièces détachées N.S.U. et Villiers.

La Diffusion parisienne du Motocycle vient d'installer, rue Saint-Maur, à Paris, un dépôt central de pièces détachées d'origine pour tous modèles N.S.U. et pour moteurs Villiers 197 cm<sup>3</sup>.

Le stock est particulièrement important et peut satisfaire toutes les exigences.

### Le Bottin du Cycle et Motocycle 1953.

Ceux qui font partie de l'Industrie du Motocycle, ont besoin d'un « Guide » contenant tous les renseignements commerciaux sur la profession.

Le *Bottin du Cycle et de la Moto*, véritable « dictionnaire professionnel », donne tous ces renseignements : adresses de constructeurs, fabricants, grossistes, détaillants, réparateurs, adresses de marques de fabrique, fédérations, syndicats, sociétés, clubs... en un mot, tout ce qui concerne le motocycle et les commerces annexes.

Les constructeurs de cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, scooters, moteurs auxiliaires y sont répertoriés avec une description succincte des derniers types de fabrication.

Le *Bottin du Cycle* est clair, précis, et d'une consultation rapide.

### Le ralenti interdit.

Relevé dans le journal *les Echos*, ce petit fait des U.S.A. :

Une loi interdisant aux automobilistes de rouler trop lentement sur les grandes routes entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet aux Etats-Unis.

Aucun automobiliste ne peut adopter une vitesse gênant ou bloquant le mouvement normal et raisonnable de la circulation sauf pour raisons impérieuses de sécurité.

Au fond, c'est logique, les embouteillages résultant bien souvent de véhicules lents ralentissant le débit normal; c'est l'histoire de la poussière dans le gicleur.

### Brennus nous signale.

Dans un précédent numéro, dans la publicité relative au produit Brennus le prix indiqué est erroné, ce prix est de 195 fr. et non 135 fr. Nous tenons à rectifier cette erreur d'imprimerie afin que la maison Brennus ne soit pas accusée d'avoir pratiqué sans préavis une hausse sur ses produits.

### Nos constructeurs à Montlhéry.

Au hasard de nos incursions à Montlhéry nous avons constaté, et avec grand plaisir, que certains constructeurs de la région parisienne utilisent assidûment l'autodrome, son circuit routier, l'anneau de vitesse et la piste d'essai à broyer-les-machines, pour la mise au point de leurs prototypes et leurs recherches d'amélioration des modèles de série. Entre autres, Motobécane avec une équipe attentive travaille assidûment sur le scooter et la nouvelle bicylindre 350 cm<sup>3</sup>, tandis qu'Alcyon sonne divers modèles dont la 240 cm<sup>3</sup> A.M.C.

### Sacoques et compétition.

Sait-on que le coureur Braun qui s'est distingué dans plusieurs épreuves, dont les éliminatoires du Bol, au guidon d'un Norton est le fils de M. Braun le fabricant de sacoches dont nous avons eu également à signaler les diverses fabrications. Domage que la grande marque suisse ait disparu des circuits, car Braun, fabricant de sacoches et champion de Motosacoches, c'eût été tout un programme.

### Paris-Nice et retour sur Speed.

Curieux de se rendre compte par lui-même des aptitudes du scooter Speed au grand tourisme, M. Wallet, agent de la marque a entrepris, à l'occasion de la Pentecôte une randonnée Paris-Nice et retour. Le parcours a été accompli entre les 21 et 23 mai en trente-neuf heures de route.

Le pilote déclare n'avoir ressenti aucune vraie fatigue et insiste sur le confort et la tenue de route de ce petit engin.

Pour être sincère, il avoue avoir apporté deux petites modifications à la mécanique portant, l'une sur le carburateur, l'autre sur l'échappement; à part ces deux points le Speed était de série.

### Circuit du Nurnburgring.

Cette grande épreuve fut marquée de quelques accidents au même endroit; Kluge en 350 cm<sup>3</sup> quitta la route, de même que Oliver en side-car. Ce dernier serait assez sérieusement blessé, mais son passager est indemne.

En l'absence des écuries étrangères, les machines allemandes remportèrent un succès général, avec G. Meier en 500 cm<sup>3</sup> sur B.M.W., Wunsche en 350 cm<sup>3</sup> sur D.K.W., Hoffmann en 250 cm<sup>3</sup> sur D.K.W. également, et Noll en side sur B.M.W.

Dans notre dernier numéro, nous posions à nos lecteurs une devinette. Il fallait trouver la cylindrée du moteur qui équipait un nouveau cyclecar.

M. Azario, de Paris, nous a fourni la réponse la plus perspicace. Ce véhicule, construit par M. Sandford, utilise en effet un 125 cm<sup>3</sup>, 2 temps.



**Essai de la 350 Vélocette à suspension arrière.**





1/2  
bloc-moteur

LAVALETTE

L'usine Lavalette de Romorantin, consacrée à la fabrication du moteur.

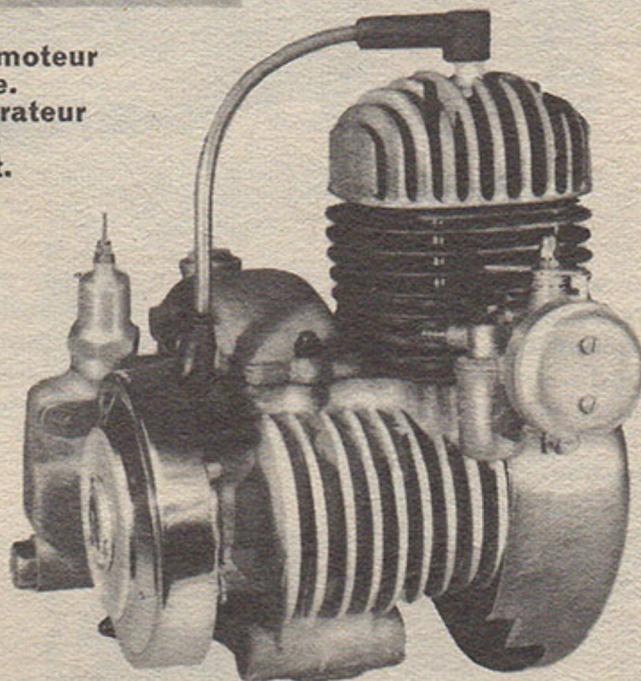
Lors d'une récente visite aux usines de Romorantin, nous fut présenté le bloc-moteur Lavalette, dont la commercialisation est maintenant effective. Les cadences de fabrication, à l'heure actuelle de 800 exemplaires par mois, s'accroîtront progressivement jusqu'à 2.000.

Ce moteur existe en deux versions, se différenciant simplement par la cylindrée : 49 cm<sup>3</sup> pour le B.M.L. 49 et 70,5 cm<sup>3</sup> pour le B.M.L. 705.

Le Lavalette résulte d'une technique originale : embiellage en porte-à-faux, roulements de vilebrequin lubrifiés par l'huile de la boîte, vitesses commandées par présélecteur, carter sans plan de joint, etc.

Nous publierons dans un prochain numéro une étude détaillée de ce moteur appelé à connaître un succès certain pour l'équipement des cyclomoteurs et surtout scooters légers.

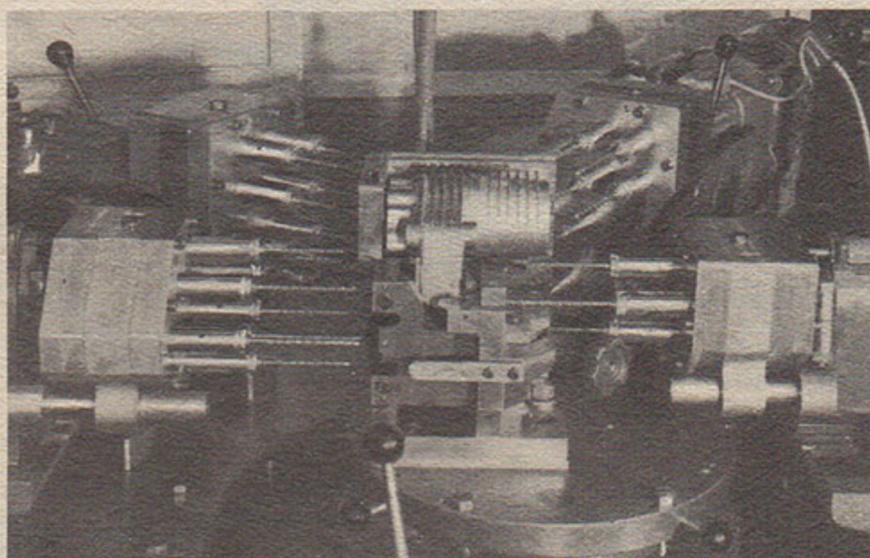
Le bloc-moteur Lavalette. Le carburateur est situé à l'avant.



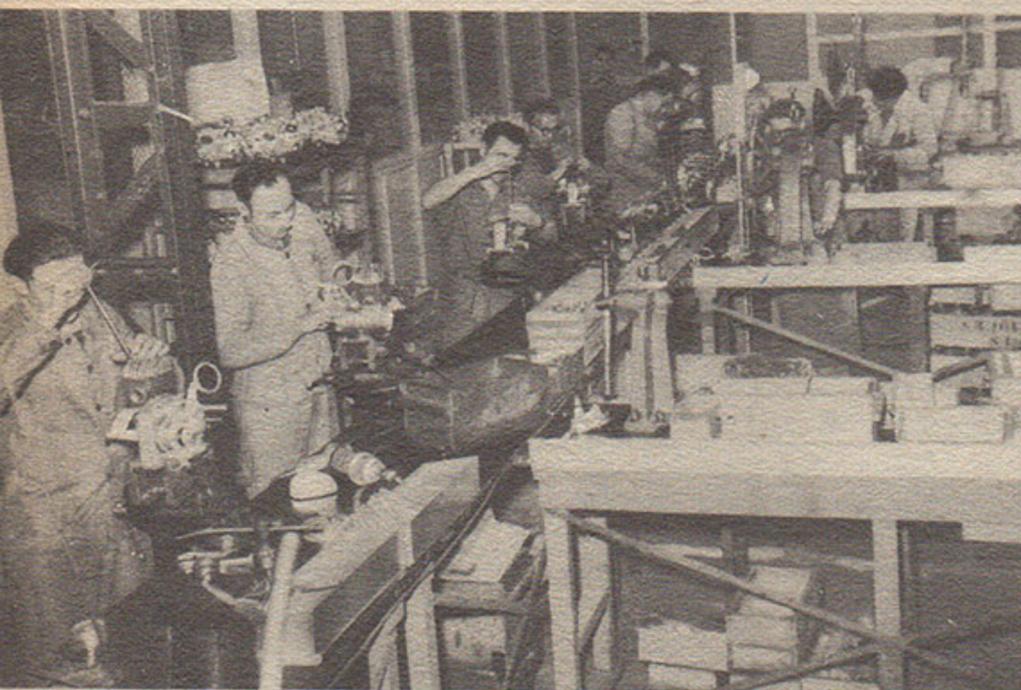
### VOICI SES CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

	70,5 cm <sup>3</sup>	49 cm <sup>3</sup>
Type .....	Deux-temps	Deux-temps
Alésage/course ....	48 × 39	40 × 39
Puissance .....	3 cv	1,6 cv
Régime normal .....	4.500 t/mn	4.500 t/mn
Régime maxi .....	6.000 t/mn	6.000 t/mn
Rapport volumétrique .....	6,6 à 1	6,6 à 1

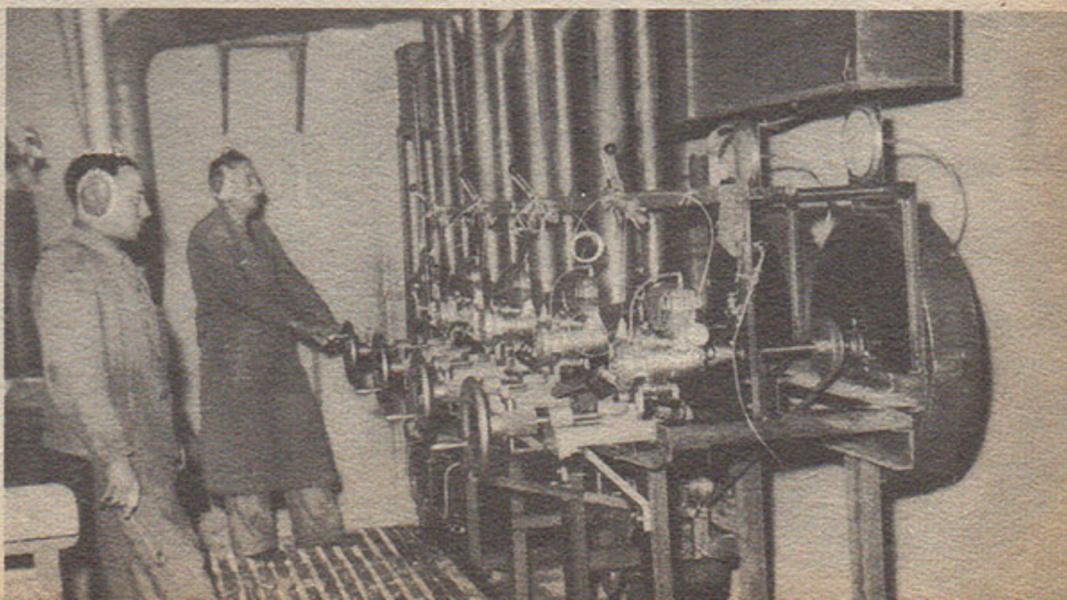
Perceuse multiple pour l'usinage des carters.



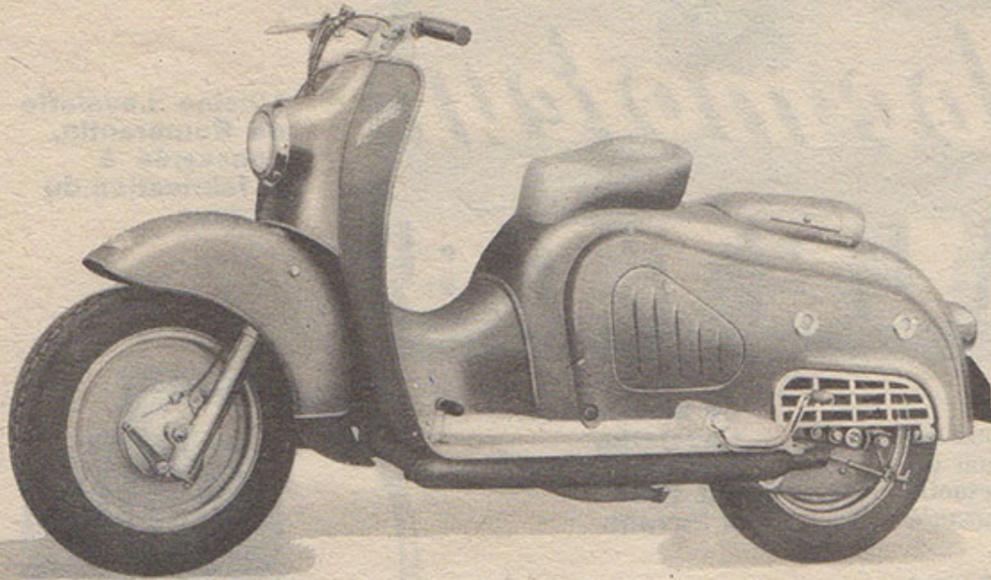
Le banc d'essai.



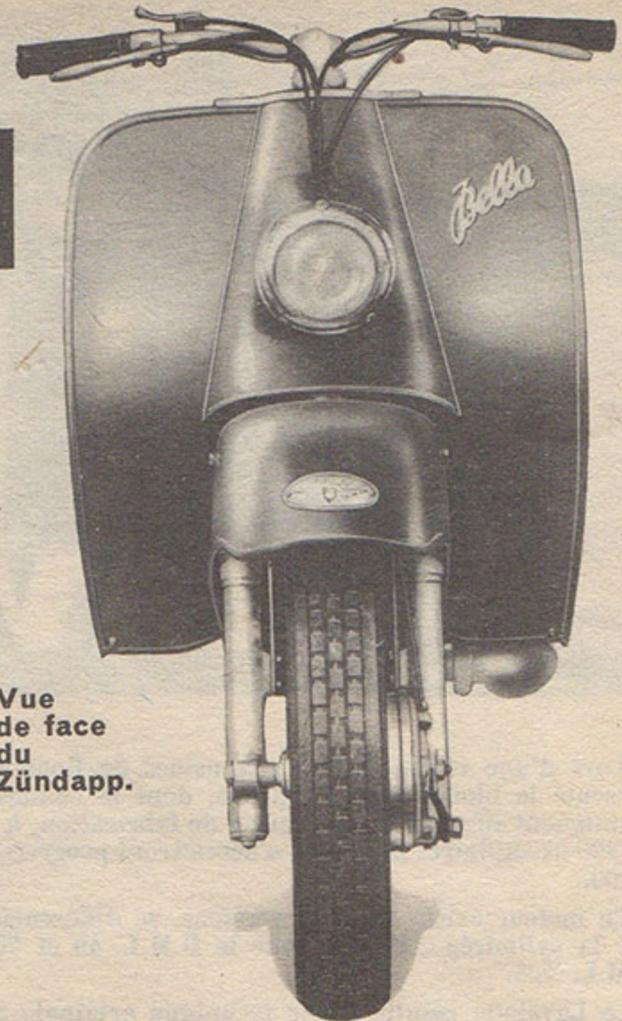
La chaîne de montage.



# LE SCOOTER ZÜNDAPP "BELLA"



Le scooter Zündapp « Bella ». Le moteur est centré vers l'avant et un tunnel permet le refroidissement. Le coffre à outillage occupe un emplacement inattendu. Les grilles arrière, de part et d'autre de la roue, peuvent s'abaisser et servir de porte-valises. On remarquera la position du Kick et la longueur du silencieux.

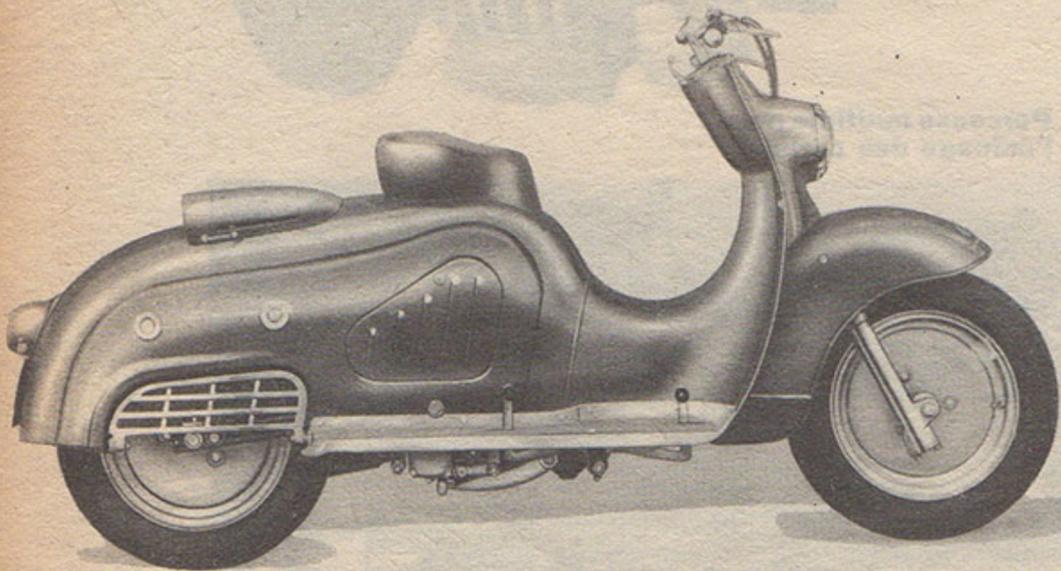


Vue de face du Zündapp.

La firme Zündapp vient à son tour au scooter, et présente un véhicule d'une ligne un peu massive, bien dans l'esthétique de la maison.

Le moteur est un 150 cm<sup>3</sup>, 2 temps, 4 vitesses, développant 7 ch à 4.700 t/mn. L'allumage s'effectue par dynamo et batterie de 45-60 W. La suspension est assurée à l'avant par une fourche télescopique, à l'arrière par une oscillante. La chaîne secondaire travaille sous carter étanche.

Le poids à vide atteint 130 kg, et la vitesse maximum, conducteur assis, se situe aux environs de 80 km/h. La consommation moyenne oscille autour de 2,2 l aux 100 km.



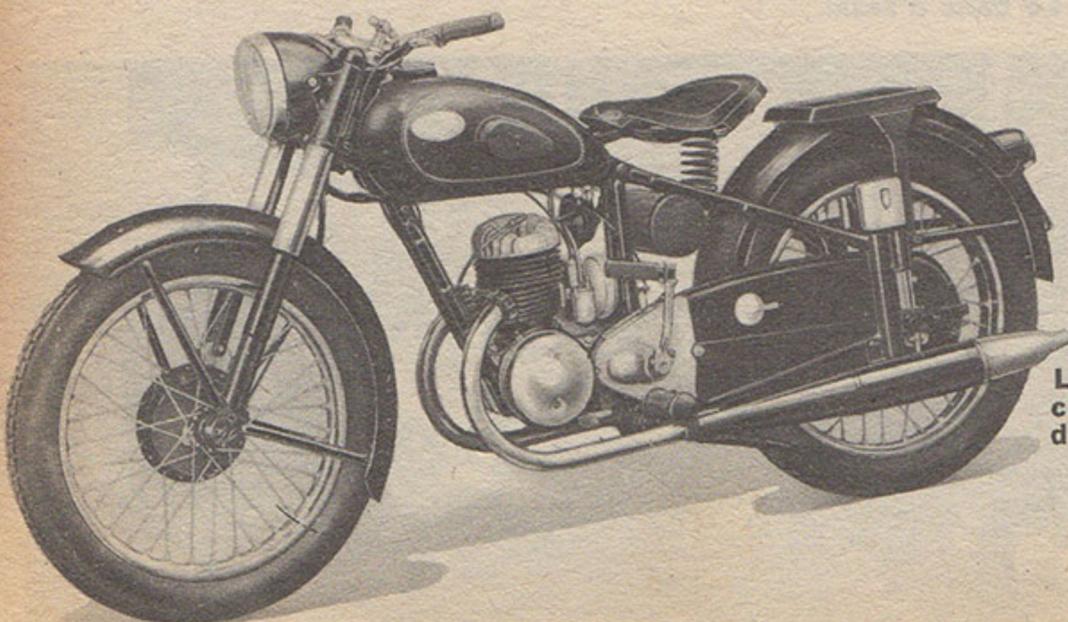
Cette vue montre la position du sélecteur, situé à droite, ce qui surprend sur une machine allemande.

## Détails techniques

Moteur 2 temps monocylindre.  
Cylindrée : 150 cm<sup>3</sup>.  
Puissance : 7 ch à 4.700 t/mn.  
Carburateur Bing.  
Allumage par dynamo 45-60 W et batterie.  
Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur.  
Pneus : 3,50 × 12.  
Freins : diamètre 150 mm ; largeur : 25 mm.  
Fourche télescopique et suspension AR avec amortisseurs hydrauliques.  
Réservoir : 7,3 l dont 1,7 l de réserve.  
Poids : 130 kg à vide.



La 200 Zündapp « Comfort » bénéficie maintenant d'un carter de chaîne secondaire étanche. Le silencieux est également d'un dessin nouveau. Le moteur développe 8,7 CV.



# L'UNIVERSAL 250<sup>cc</sup>

**C**ETTE machine luxueuse et d'une technique ultra-moderne constitua l'une des attractions du dernier salon de Genève. Nous donnons ci-dessous ses caractéristiques essentielles, à titre de pure documentation car cette 250 n'est malheureusement pas importée en France.

## SPÉCIFICATIONS

**MOTEUR.** — Refroidissement à air, monocylindrique, super-carré d'où vitesse de piston réduite, meilleur équilibrage des masses et usure moindre. Cylindre en métal léger chemisé. Dynamo et rupteur facilement accessibles sous carter aérodynamique.

**EMBAYAGE.** — Monodisque à sec.

**BOITE DE VITESSES.** — Quatre rapports silencieux, quatrième à denture hélicoïdale, engagement robuste par clabotage. Graissage sous pression de tous les paliers.

**TRANSMISSION.** — A cardan, denture originale Gleason. Amortisseur caoutchouc d'un type nouveau entre boîte et cardan. Cette transmission est pratiquement inusable et d'une durée de service illimitée.

**LUBRIFICATION.** — Sous pression par pompe à engrenage. Filtre à huile en dérivation.

**ÉCLAIRAGE ET ALLUMAGE.** — Allumage par batterie avec avance automatique. Dynamo en bout de vilebrequin. Tension 6 V, puissance 45/60 W. Phare avec compteur-indicateur de vitesse incorporé et éclairé.

**SUSPENSION.** — Fourche télescopique à amortisseur caoutchouc. Suspension arrière oscillante et amortisseurs hydrauliques.

**SELLE.** — Articulée à suspension caoutchouc.

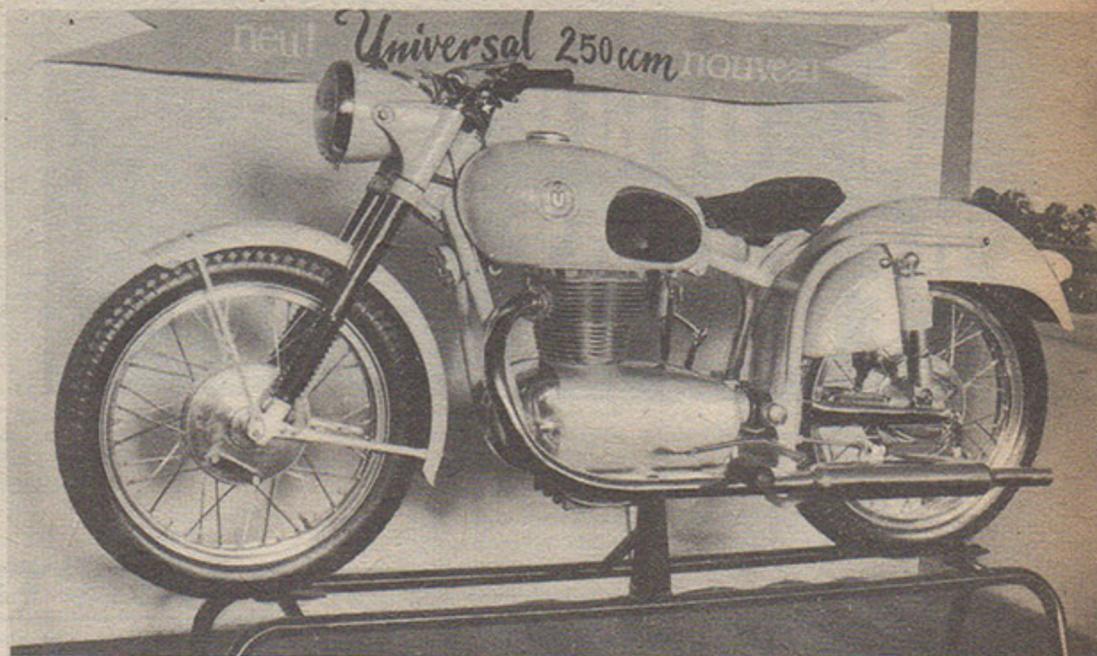
**CADRE.** — Berceau en tubes d'acier étiré de précision.

**FREINS.** — Centraux en alliage léger.

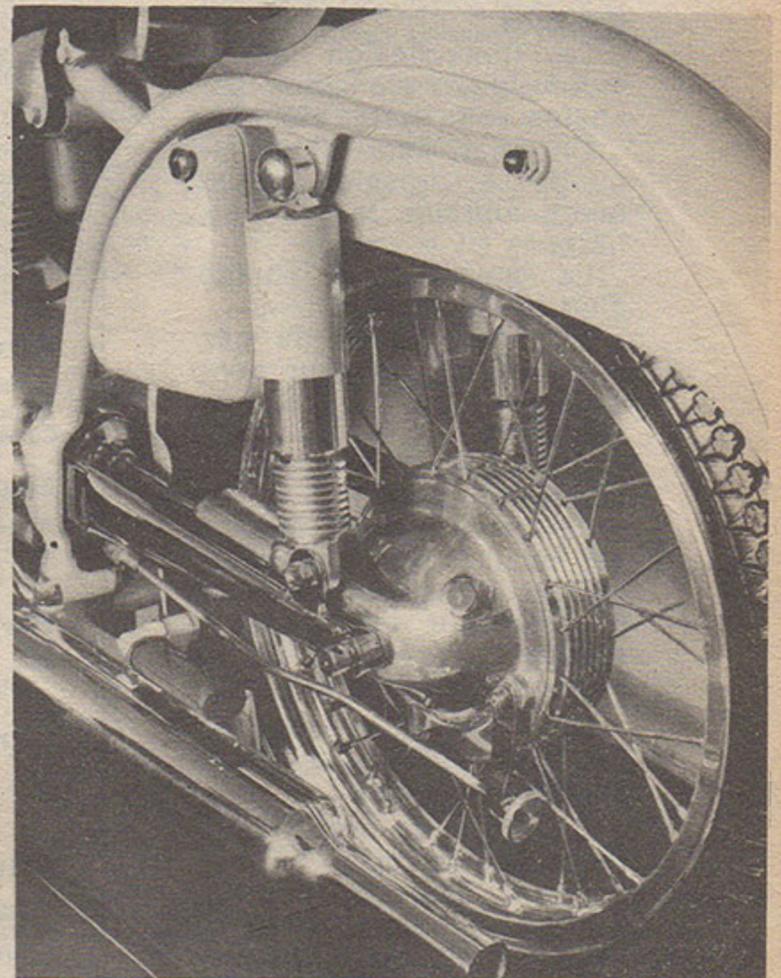
**ROUES ET PNEUS.** — Roues à broche, interchangeables. Jantes en métal léger. Pneus 19 x 3,25.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

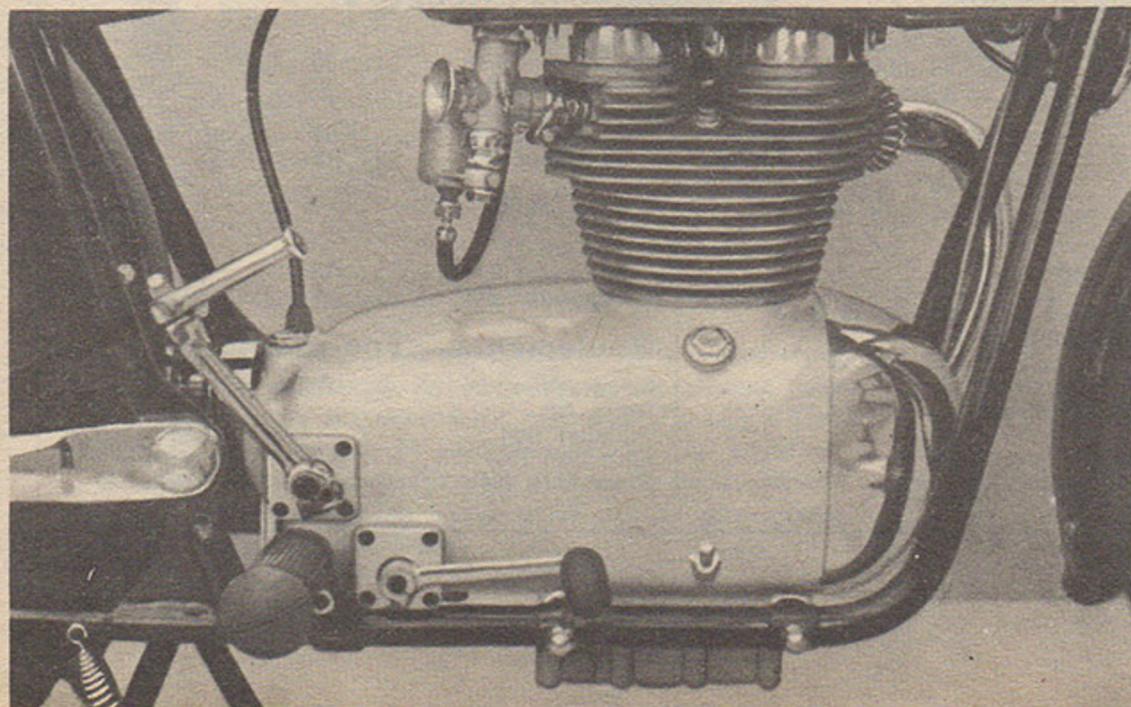
	l	Rapports de boîte	Rapports du moteur à la roue
Nombre de cylindres ..	1		
Cylindrée .....	247 cm <sup>3</sup>		
Alésage .....	70 mm		
Course .....	64 mm		
Compression .....	7 : 1		
Puissance au frein ..	14 CV à 5 500 t./min.	1. vitesse   : 6,31	: 26,12
Transmission .....	cardan	2. vitesse   : 3,56	: 14,74
Eclairage .....	6 volt 45/60 Watt	3. vitesse   : 2,36	: 9,77
Boîte .....	4 vitesses, commande au pied	4. vitesse   : 1,162	: 6,71
Vitesse .....	115 km./H.		
Hauteur de selle .....	730 mm		
Réservoir .....	env. 13 litres		
Poids .....	env. 140 kg.		



*La 250 « Universal » relève d'une sobriété et d'une élégance mécanique rares.*



*La suspension arrière, la transmission par arbre et couple conique et le moyeu-frein.*

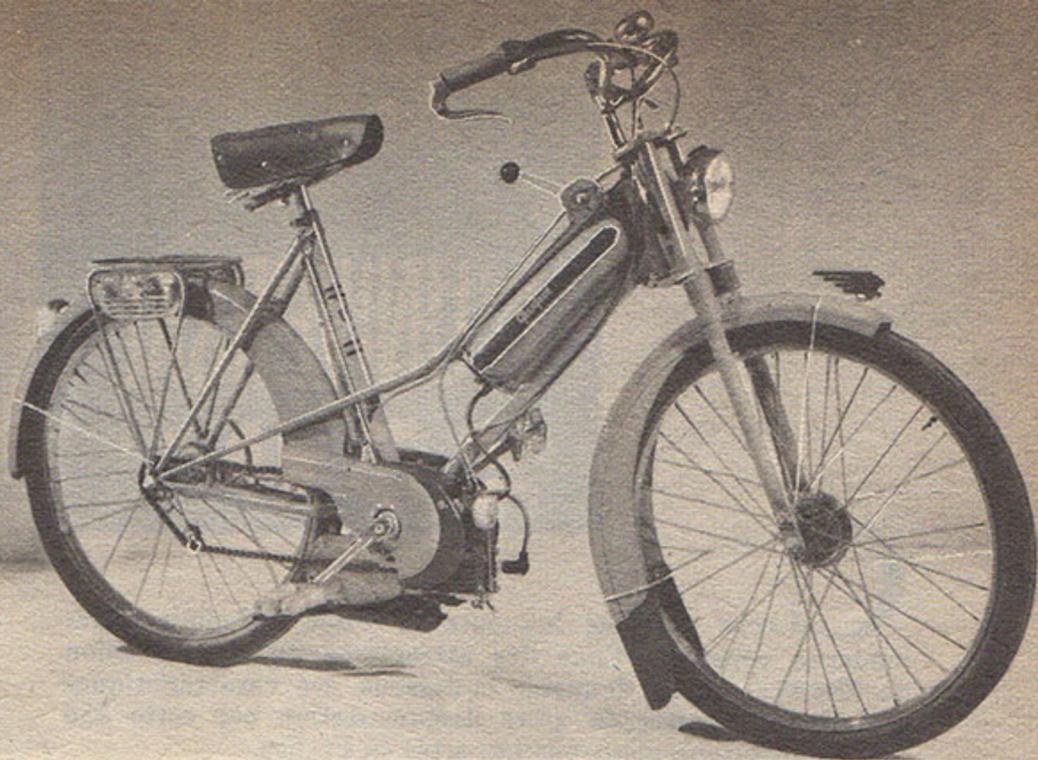


*Le moteur est un modèle de netteté.*



*Le tableau de bord*

# LE BIMA PEUGEOT



## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Le BIMA est équipé d'un bloc moteur Peugeot de 48 cm<sup>3</sup>, 2 temps, à cylindre horizontal fixé sous le pédalier par une articulation brevetée.

La transmission arbre-moteur-galet s'effectue par chaîne sous carter étanche. Un galet, muni d'un dispositif à pression constante, entraîne la roue arrière.

Le moteur est équipé d'un silencieux Wilman.

Les commandes de gaz et de décompresseur sont assurées par la poignée tournante.

Le guidon est muni d'une commande de starter.

Le débrayage du moteur est assuré par une commande de basculement sous la selle sur les modèles standard et à l'avant du cadre sur les modèles luxe.

Les autres caractéristiques essentielles du BIMA sont les suivantes :

Capotage de moteur formant pare-chaîne ;

Cadre berceau, hauteur 50 cm en tubes renforcés Jantes et rayons renforcés ;

Porte-bagages et sacoches ;

Chaîne Yellorex 3,17 avec tendeur ;

Béquille latérale.

Sur les modèles luxe :

Garde-boue à bavolets très enveloppants ;

Poignées inversées ;

Porte-bagages AV et AR ;

Deux sacoches métal léger sur porte-bagages ;

Nouvelle commande de basculement synchronisée avec le décompresseur ;

Fourche télescopique (sur le modèle grand luxe) ;

Verrou Neiman ;

Freins à tambour.

### PARTIE MOTEUR

#### MOTEUR

##### Généralités.

Type .....	Monocylindrique.
Cycle .....	2 temps
Alésage .....	40 mm
Course .....	39 mm
Cylindrée .....	49 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique apparent .....	5,5 à 1
Régime normal de rotation .....	3.500 t/mn
Régime maximum de rotation .....	5.000 t/m.

##### Dimension des lumières.

Admission .....	∅ 10
Transfert .....	2 ∅ 8,5
Echappement .....	8,5 × 15

##### Segments.

Supérieur .....	40 × 2,5 × 1,6
Inférieur .....	40 × 2,5 × 1,6
Jeu de la coupe .....	0,2 à 0,35

##### Piston plat.

Jeu moyen dans la chemise .....	0,09 à 0,1
---------------------------------	------------

##### Carburateur.

Zénith 10 MS  
Gicleur 45-46  
Gurtner C 10 D  
Gicleur 22-23

##### Allumage.

Volant magnétique .....	MOREL ou ABG
Avance à l'allumage .....	2,5 mm
Ecartement des contacts .....	0,2 à 0,6 mm

#### Bougie.

Marchal 35/36  
2 électrodes ou  
KLG. CL. 80

Ecartement des électrodes .....	0,4 à 0,6 mm
---------------------------------	--------------

### TRANSMISSION

#### Pignons.

de l'arbre moteur .....	11 dents
de l'arbre porte-galet .....	22 dents

#### Chaîne.

Pas .....	9,525
Diamètre des rouleaux .....	6,35
Largeur entre plaques .....	5,72
Longueur .....	36 maillons

#### Roulements.

Vilebrequin.	
1 simple .....	17 × 40 × 12
1 sur rouleaux .....	13 ∅ 5 × 5
Arbre porte-galet.	
2 simples .....	15 × 35 × 11
Pied de bielle sur bague bronze de .....	15 × 12 × 12
Tête de bielle aiguilles ..	25 de 2,5 × 9,8

#### Réservoir.

Contenance .....	2,5 l.
------------------	--------

#### Performances.

Vitesse .....	36/38 km/h (utilisation courante).
Consommation .....	1,5 l aux 100 km
Vitesse minima (marche sans à-coups) .....	6 à 7 km/h
Montée des côtes .....	7 à 8 % sans pédaler avec passager de 75 kg

### PARTIE CYCLE

#### Transmission vélo.

Pédalier .....	35 dents
Roue libre .....	18 dents
Démultiplication .....	3,9 m

#### Chaîne.

Pas .....	12,7 mm
Longueur .....	97 + 1 maillon

#### Pneumatiques.

Dimension .....	600 × 50 B
Pression de gonflage pour roue AR .....	2,2 kg/cm <sup>2</sup>

#### Roues.

Jantes (largeur) .....	35
36 trous .....	∅ 5,2

#### Rayons : Roue AV.

Jauge de 15 :	
Longueur 252 .....	36
(Fourche élastique)	
Jauge de 15 :	
Longueur 252 .....	18
Longueur 242 .....	18

#### Roue AR.

Jauge de 15 :	
Longueur 254 .....	18
Longueur 245 .....	18

#### Roulements cône-cuvette.

Roue AV .....	Billes de 6,35
Roue AR .....	— 6,35
Pédalier (22) .....	— 6,35
Direction (50) .....	— 3,97
Roue libre (94) .....	— 3,17

**N**OUS avons annoncé, il y a un certain temps déjà, la présentation du cyclo-moteur Bima, création Peugeot dont l'apparition sur le marché avait éveillé l'attention des amateurs de 50 cc. Nous-mêmes élégante ; un essai n'était pas pour nous déplaire, avons été favorablement influencés par sa ligne mais les constructeurs nous demandèrent un peu de patience en attendant la sortie du dernier modèle, doté d'amélioration et de perfectionnement augmentant le confort d'une part, grâce à une fourche avant télescopique, l'agrément de conduite, ensuite, par l'adjonction d'une commande de basculeur du moteur, synchronisé avec le décompresseur, facilitant grandement les départs et la circulation en ville.

Peugeot ayant adopté, comme transmission, le galet en contact avec la roue arrière, nous étions également curieux de savoir le parti qu'il avait tiré d'un procédé qui, pour beaucoup, paraissant trop simpliste, leur semble sujet à caution.

Les usines de Beaulieu étant plantées au bord du Doubs, dans cette partie de la Franche-Comté plutôt montagneuse, nous pensions bien que cette solution n'avait pas été adoptée à la légère, la côte réputée du Larmont toute proche faisant partie des bases d'essais, autant dire étalonnées, pour toutes les productions Peugeot.

Au reste, les premiers clients de la marque se recrutent parmi son propre personnel habitant aux environs des usines et des lieux qu'ont atteints rarement sans quelque solide grimpe.

C'est un excellent test que celui fourni par son entourage immédiat.

Nous n'avons ici aucun préjugé contre la transmission par galet ; le long service que nous avons demandé à un Vélosolex, divers essais de Mosquitos, nous ont démontré un excellent fonctionnement, ses deux seuls ennemis étant la neige et les terrains glisseux.

Lorsque le montage et l'adhérence sont corrects, il n'y a ni patinage, ni glissement, ni emballement à vide du moteur et par conséquent pas d'usure anormale du pneu.

La région parisienne, moins montagneuse que la comtoise comporte cependant quelques pains de sucre escarpés, tel ce coin de Meudon au sommet duquel Nebout a accroché son nid d'aigle... beau parcours pour un 50 cc.

Qu'on n'aille pas en conclure que le Bima grimpe aux murs ; Peugeot déclare très honnêtement que ses rapports ont été calculés pour se tirer, sans le secours des pédales, de côtes d'un pourcentage de 6 0/0 ; au-delà il est logique qu'à son tour on aide un moteur dont la seule ambition est de vous aider vous-mêmes en usage normal et qui, généralement, accomplit plus que sa tâche. Rappelons-nous qu'à l'origine le 50 cc était défini : moteur de secours.

Le difficile est de parvenir à concilier, dans les rampes, où le pédalage est nécessaire, le régime du moteur et celui des jambes afin d'éviter soit de tricoter à vide, soit de pousser comme un sourd.

Cet accord entre le muscle et la mécanique ne peut se réaliser que grâce à un moteur donnant sa pleine puissance sur un écart de régime très étendu et qui tire aussi bien en bas qu'en haut de sa courbe.

Or, gravir du 14 0/0, en pédalant certes, mais sans se déhancher, ni se mettre « en danseuse » — Nebout danseuse ! voyez-vous ça ? — est une excellente preuve que le résultat est pleinement atteint.

Nous avons attaqué par la difficulté. Sur des parcours moyens le moteur Bima fait son travail tout seul ; on peut établir sa vitesse aux environs de 40 à l'heure, poignée tournante aux trois quarts, donc avec une certaine marge de réserve et sans faire vriller le moteur comme une toupie.

Pour le départ et l'utilisation en ville, l'ingénieux dispositif basculeur-décompresseur combiné procure incontestablement des manœuvres aisées ; le moteur étant débrayé, le cycliste n'a aucun effort à fournir au démarrage et le départ, grâce à l'intervention du décompresseur, s'opère en souplesse.

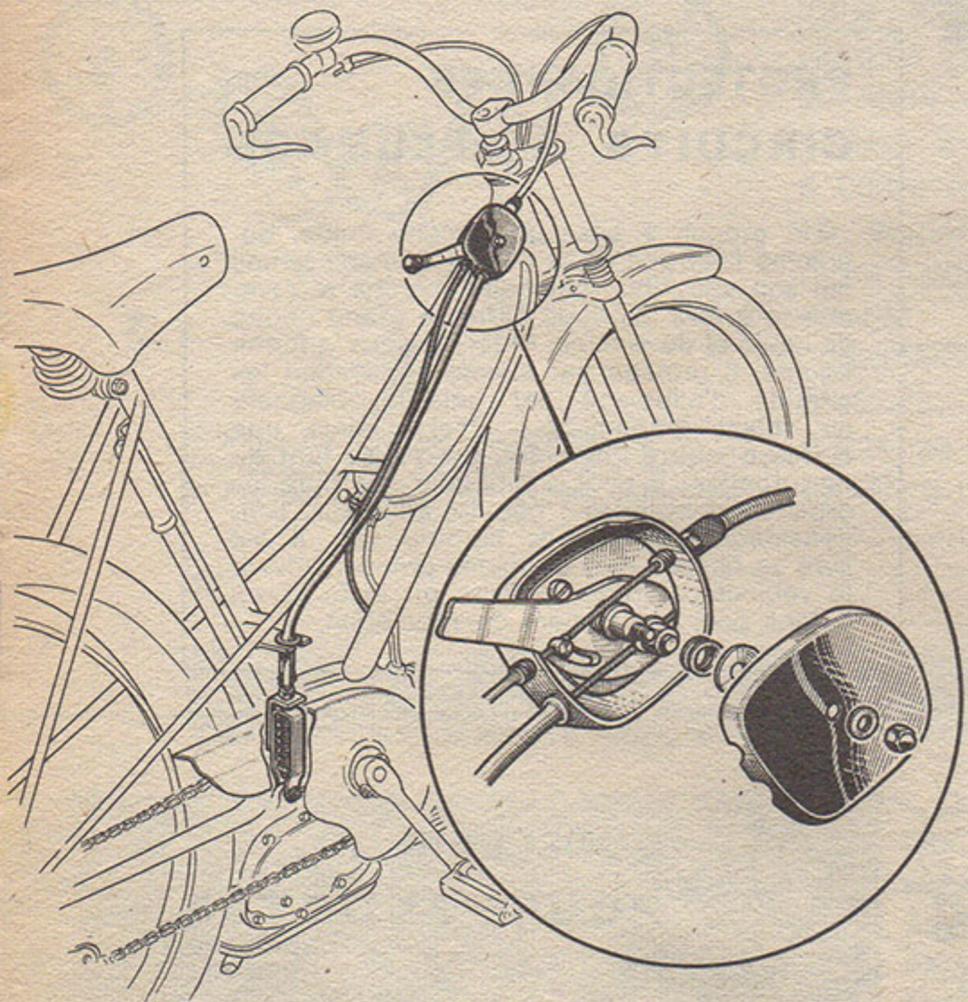
Il faut noter à l'avantage du BIMA :

- une très belle présentation ;
- une position rationnelle et confortable du pilote ;
- une fourche avant télescopique efficace ;
- la maniabilité d'un vélo normal ;
- de bonnes accélérations ;
- d'excellents freins ;
- un silence satisfaisant ;
- une protection efficace contre les projections du moteur et des roues ;
- un réservoir de bonne capacité ;
- un éclairage indépendant qui fournit la lumière, même moteur débrayé et arrêté, comme sur un vélo normal.

Par contre nous ferons les réserves suivantes :

- l'attache de la béquille latérale est un peu faible ;
- les sacoches métalliques sont sonores si on n'enveloppe pas sérieusement l'outillage, trop restreint d'ailleurs, en raison de leur faible capacité ;
- le bouchon du réservoir, sur la machine essayée, a tendance à suinter lorsque le réservoir est plein ;
- la pompe à pneu, malgré son format est nettement insuffisante comme puissance ;
- la qualité de son cuir laisse sans doute à désirer.

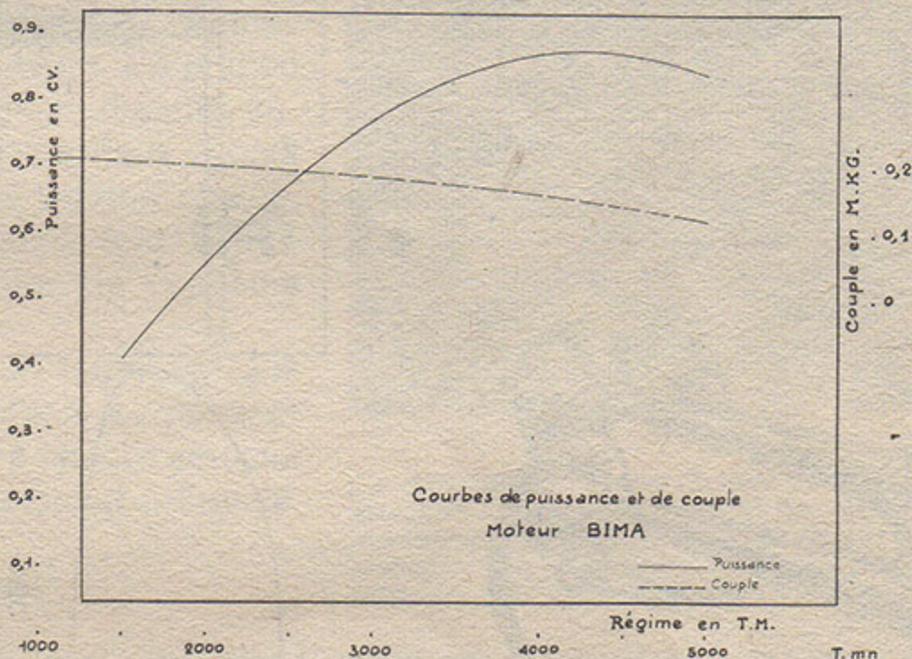
Peu de choses, en somme en regard des qualités évidentes qui font du Bima un des cyclo-moteurs les plus agréables et les mieux présentés que nous ayons essayé.



**Nouvelle commande de basculement du moteur.**

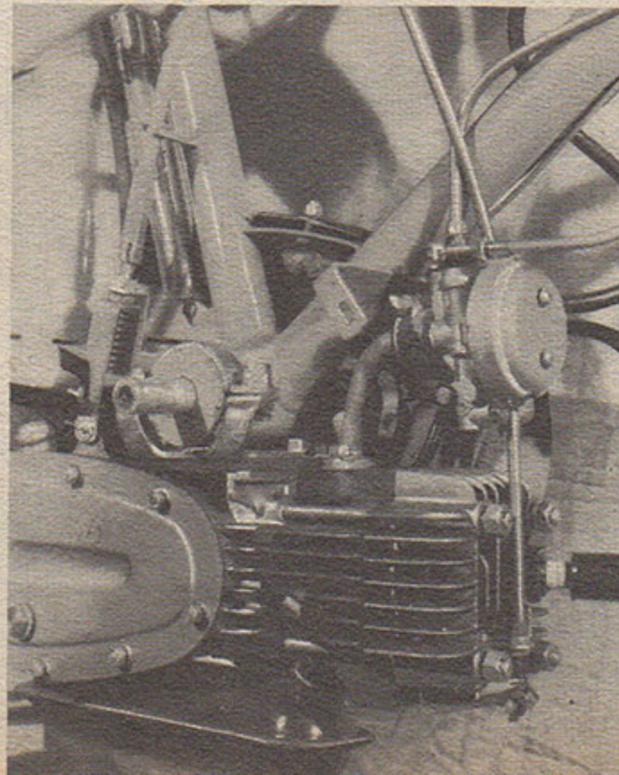
Les BIMA à fourche télescopique sont équipés désormais d'une nouvelle commande de basculement du moteur fixée à l'avant du cadre au dessus du réservoir d'essence. Une commande synchronisée du décompresseur lui est adjointe.

On obtient ainsi un démarrage très facile en mettant le galet au contact du pneu après avoir acquis une vitesse suffisante de l'ordre de 15 km.

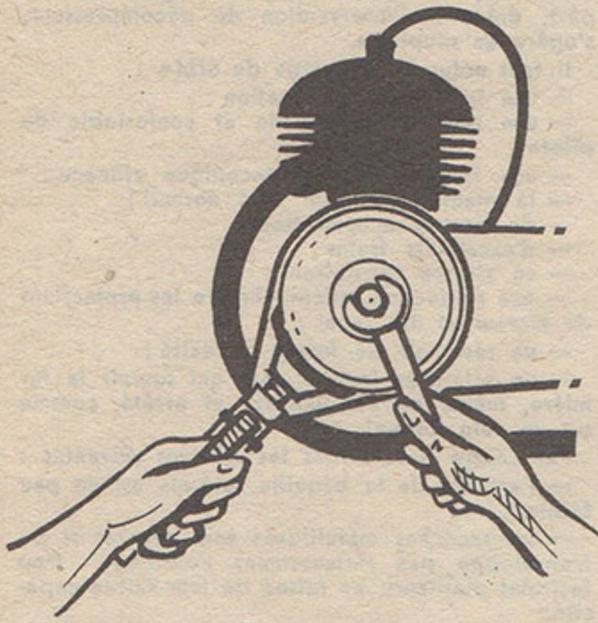


**Courbe de puissance du moteur BIMA.**

**Le moteur BIMA, côté transmission.**

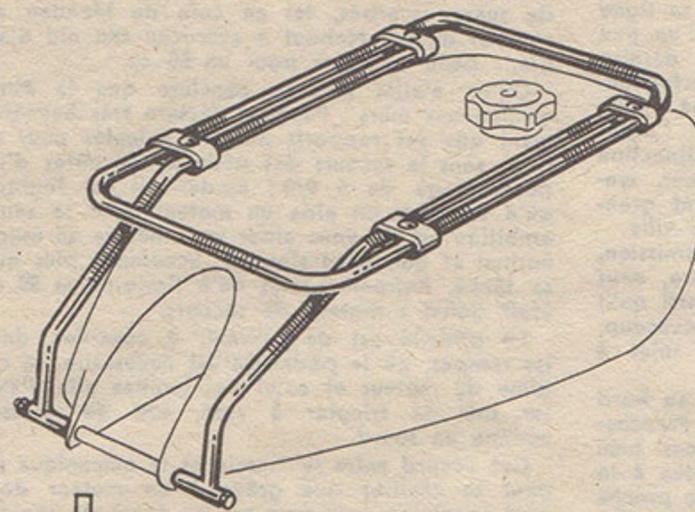


nous avons **VU** pour vous



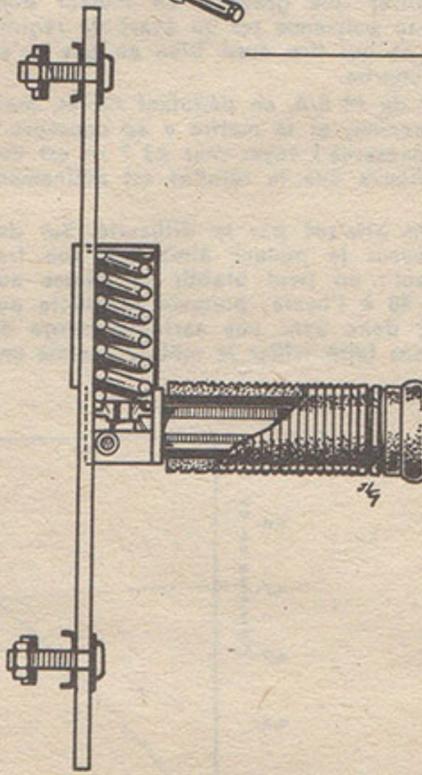
### POUR LE MONTAGE DES VOLANTS

Le Débloc est un appareil très simple, destiné à faciliter le blocage, ou le déblocage des volants magnétiques; il se compose d'une sangle métallique réglable suivant le diamètre extérieur du volant et d'un manche fileté, comportant un sabot qui vient prendre appui sur la face externe du volant. Livré avec deux colliers de serrage amovibles il est utilisable du plus petit au plus grand volant. C'est une spécialité des Etablissements Gambier et C<sup>ie</sup>.



### PORTE-BAGAGES DE RÉSERVOIR

Cet accessoire utile et pratique est fabriqué par les Etablissements P. Monginet. On a reconnu depuis quelque temps que le dessus du réservoir représentait un emplacement idéal, surtout pour les colis fragiles. Celui-ci est robuste, il se monte facilement, étant articulé, il donne accès au bouchon du réservoir.

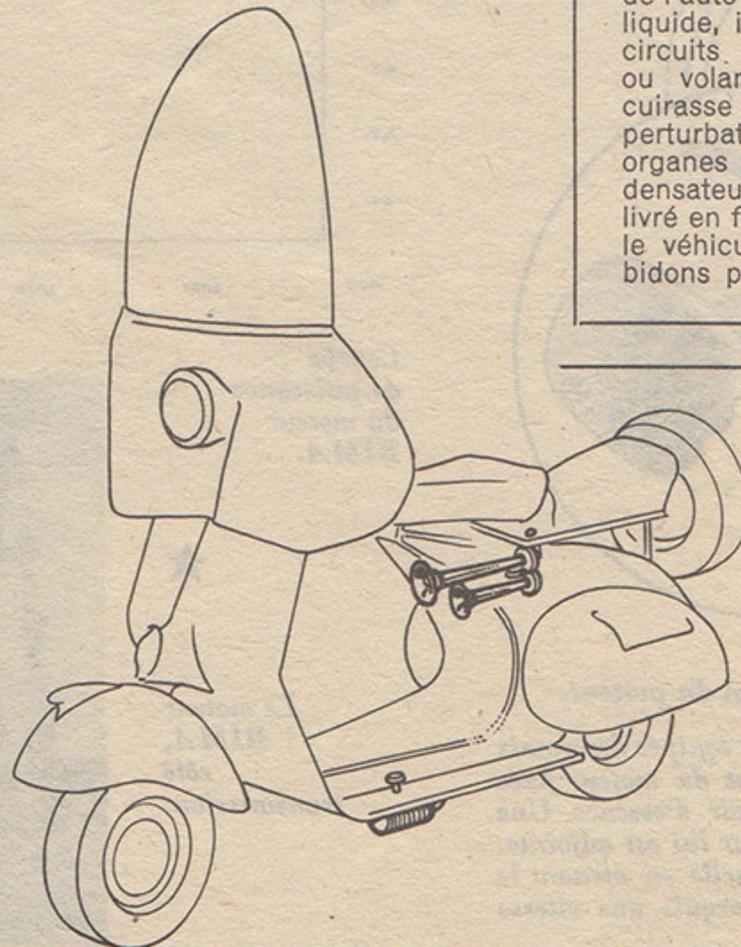
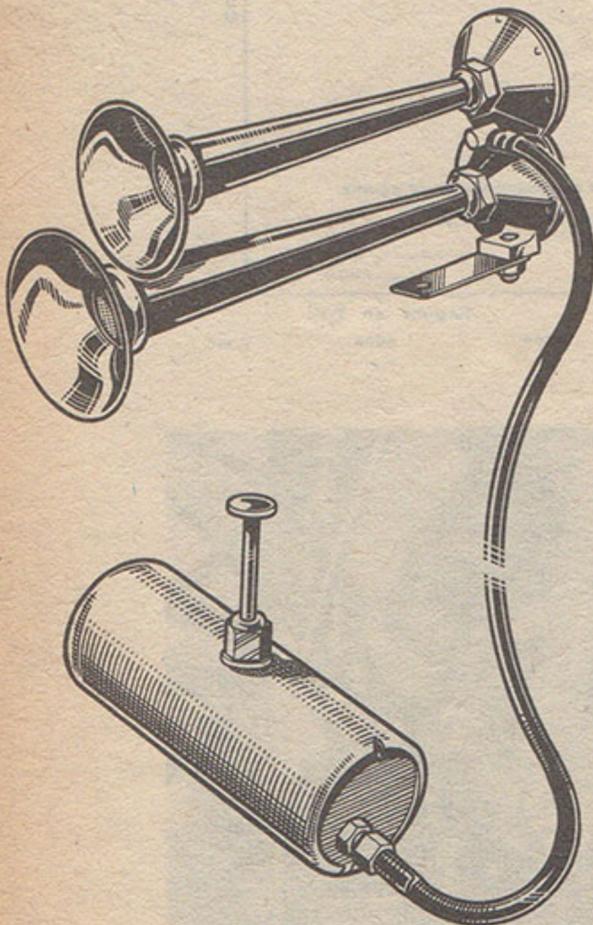


### REPOSE-PIEDS SUSPENDUS

Ces repose-pieds de forme, en apparence classique, sont suspendus télescopiquement à l'aide d'un ressort (fonctionnant dans un boîtier) et travaillant à la compression et de deux éléments coulissant sur galets. C'est une réalisation L.A. Mary de Bagneux.

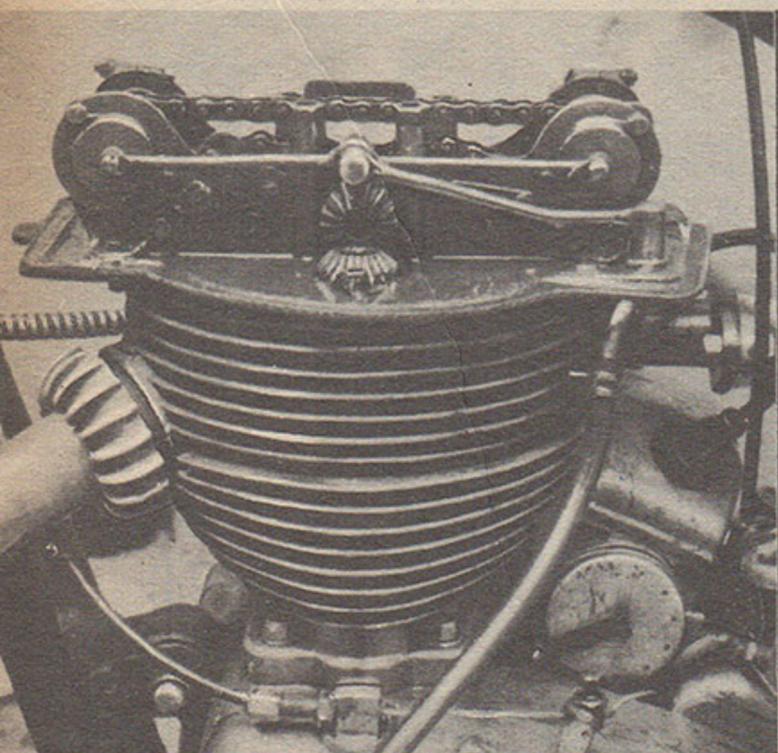
### PROTECTION DES CIRCUITS D'ALLUMAGE

Un produit à base de silicone fluide, dénommé Létarpon 60, a depuis quelque temps fait son apparition sur notre marché et commence à être distribué parmi le grand public de l'auto et de la moto. Présenté sous la forme liquide, il protège par simple application les circuits d'allumage par batterie, magnéto ou volant magnétique; c'est comme une cuirasse contre l'humidité qui cause tant de perturbation. Il peut s'appliquer sur tous les organes électriques: bobine, allumeur, condensateur, fils, bougie, batterie, etc. Il est livré en flacons plus ou moins grands, suivant le véhicule à traiter, voiture ou moto et en bidons pour les ateliers de réparation.



### SONECLAIR POUR SCOOTER

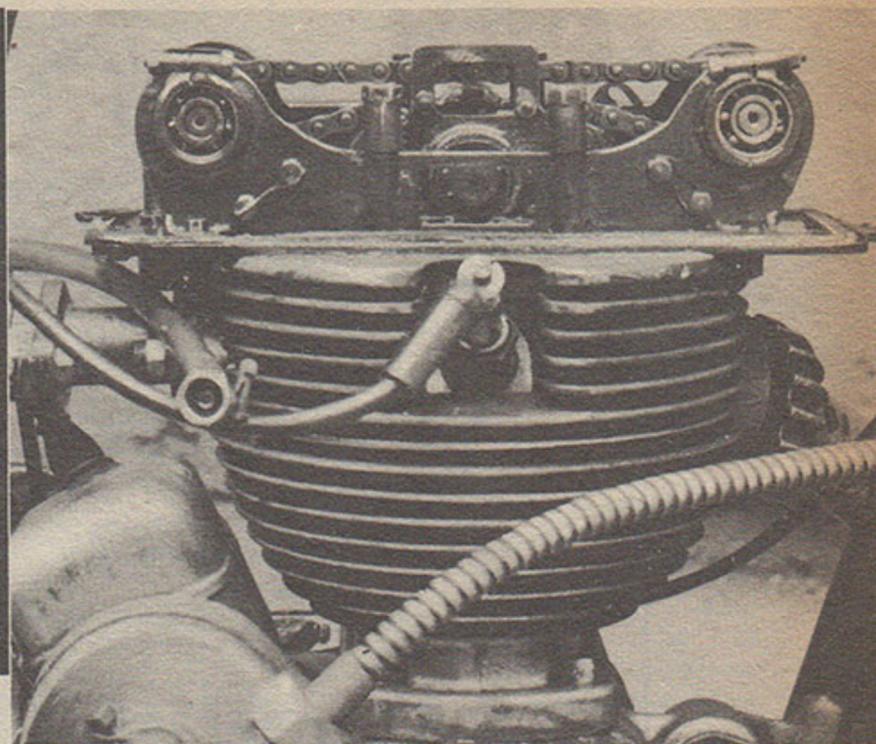
C'est un avertisseur à deux cornets actionnés par une pompe fonctionnant au pied, grâce à une pédale située à hauteur du plancher. Il est utilisable en ville comme sur route, sa puissance variant suivant la pression exercée sur la pédale. De belle présentation, il est distribué par Soprachio.



*Vue de la pignonnerie d'angle et du système de graissage.*

## le moteur A.M.C. à double A.C.T.

RÉALISÉ  
PAR LE COUREUR  
MATHIEU

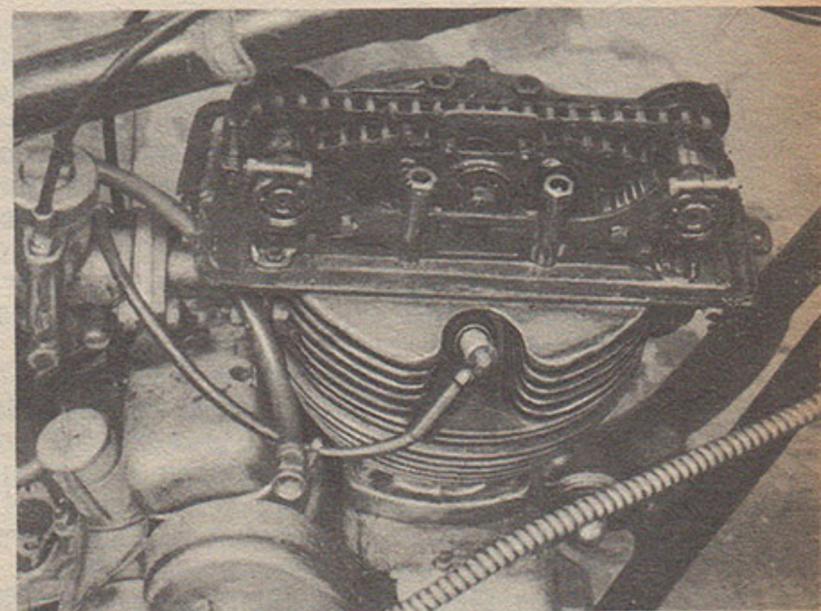


*Vue côté allumage.*

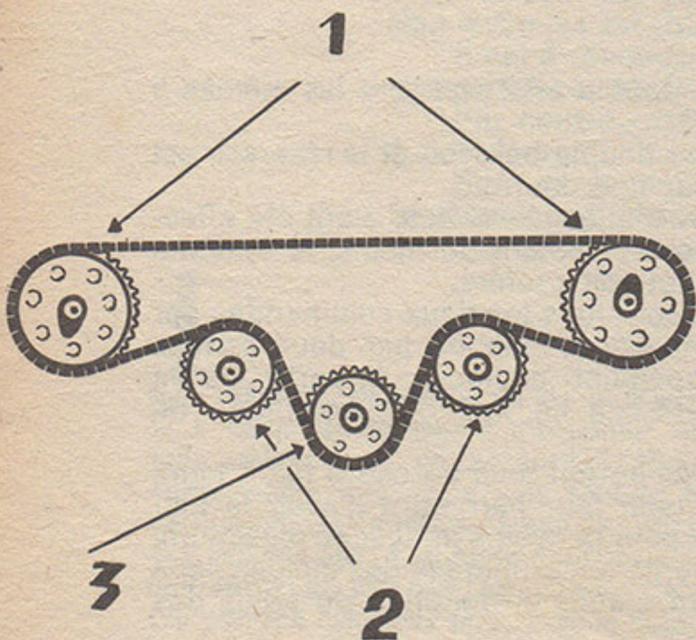
Cette excellente réalisation a permis un gain de vitesse appréciable et la 175 de Mathieu compte parmi les plus rapides de la catégorie.

La commande de la distribution s'effectue par arbre et pignons d'angle, l'arbre étant placé dans le tunnel des anciennes tringles de culbuteurs. Un pignon solidaire du pignon d'angle supérieur entraîne les deux arbres à came au moyen d'une chaîne. Le schéma ci-joint fera clairement comprendre le système adopté.

Signalons pour terminer, que Mathieu, fin metteur au point et pilote, se trouve à l'heure actuelle en tête du Championnat de France.



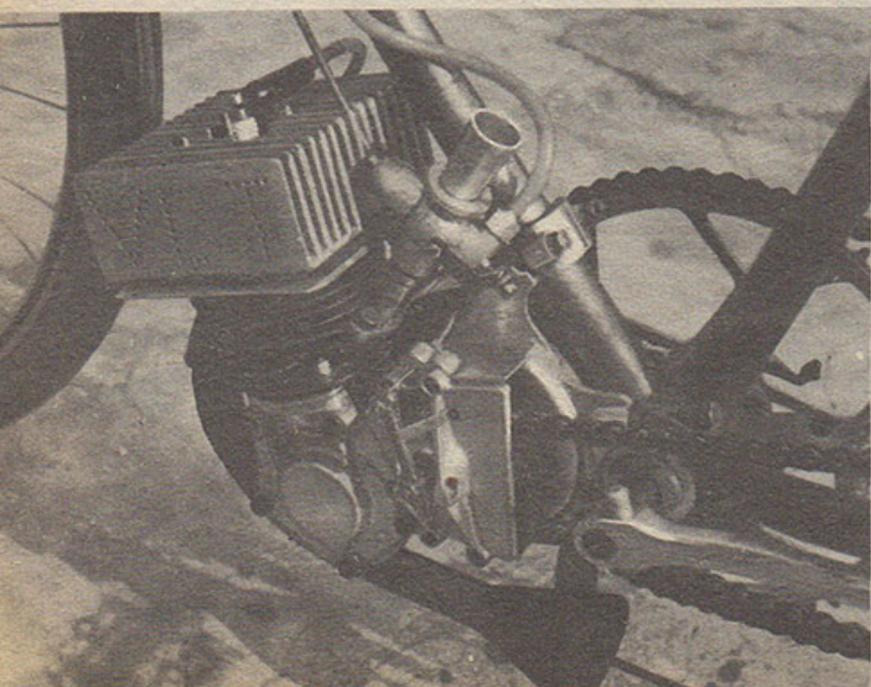
*La distribution vue par-dessus. Les cames attaquent des poussoirs, rappelés par ressorts concentriques, qui agissent sur les queues de soupapes, ces dernières étant également rappelés par ressorts concentriques.*



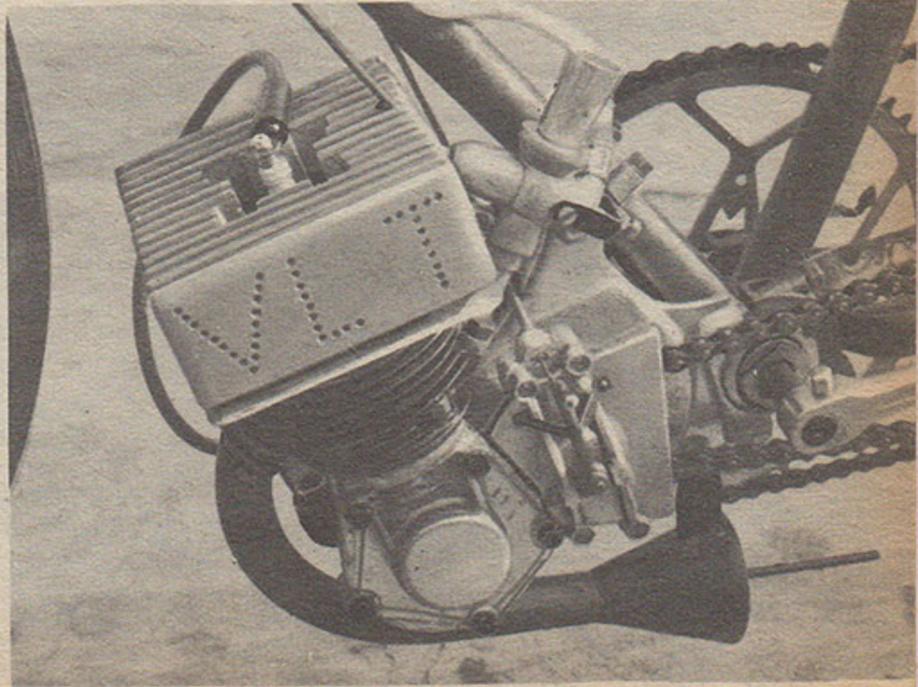
*Schéma du système de commande de la distribution : 1° Pignons d'arbre à came; 2° Pignons tendeurs; 3° Pignon entraîneur.*

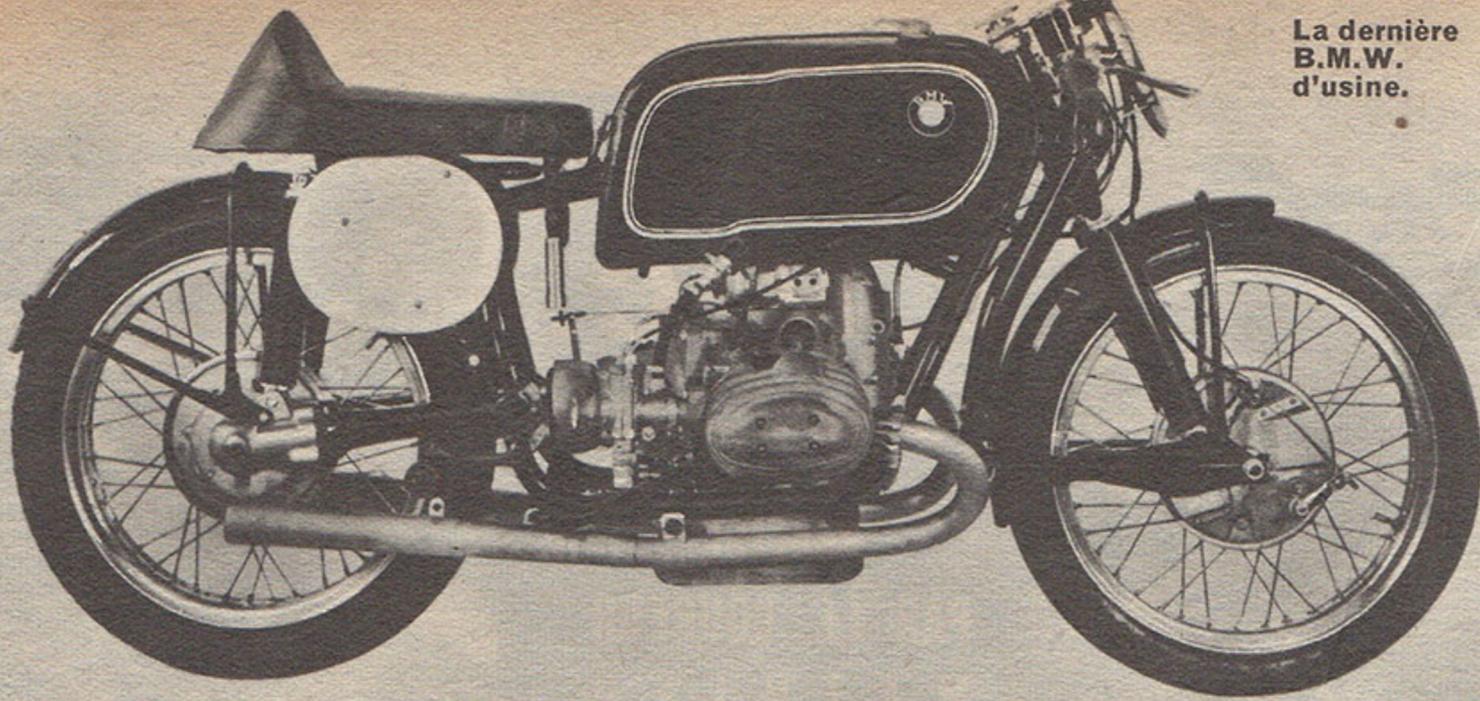


## UN V.L.T. DE COMPÉTITION



Ce moteur a été réalisé, en partant d'un 50 cm<sup>3</sup> monovitesse, pour participer à différentes épreuves belges de vitesse. On remarquera le développement de la culasse, et le carburateur Zéda, sans cuve, monté très incliné.





## LA NOUVELLE B. M. W. DE COURSE

La B.M.W. que l'Allemand Zeller pilotera au T.T. sera le flat twin classique mais grandement amélioré. Les culasses ont été entièrement redessinées pour obtenir un refroidissement plus efficace et une moindre résistance à l'avancement. Le régime du moteur dépasse actuellement 8.000 tours et sa puissance s'est accrue en conséquence. L'embellage a été renforcé et de nouveaux carters moteurs adoptés pour résister à ces nouveaux chevaux. Les pignons d'arbres à cames sont maintenant en dural et les carters en elektron.

La suspension arrière est du type à fourche oscillante et l'arbre d'entraînement est logé dans le tube de fourche, côté droit, à la manière des 200 Vélocette. Le boîtier du couple arrière a été redessiné et allégé.

La nouveauté la plus marquante est l'adoption d'une fourche avant qui ressemble étrangement à la fourche Earles qui équipe les nouvelles Ariel.

Les éléments télescopiques possèdent des amortis-

seurs hydrauliques à double effet; ce sont les mêmes à l'avant et à l'arrière.

Le cadre est du type double berceau et le réservoir est maintenu en place par une courroie.

Bien que des essais d'injection directe aient été effectués, il semble que, pour l'instant du moins, le système à deux carburateurs lui soit préféré.

Les freins centraux sont tous les deux commandés par câbles. Le frein avant est commandé par deux cames.

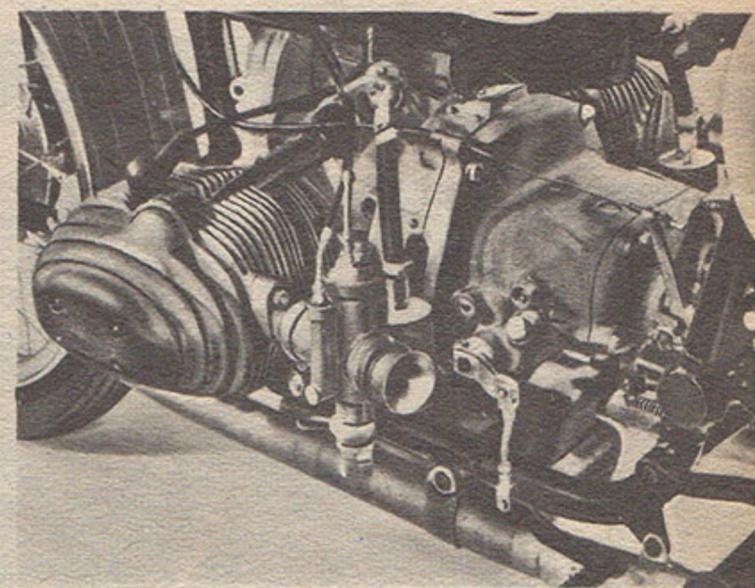
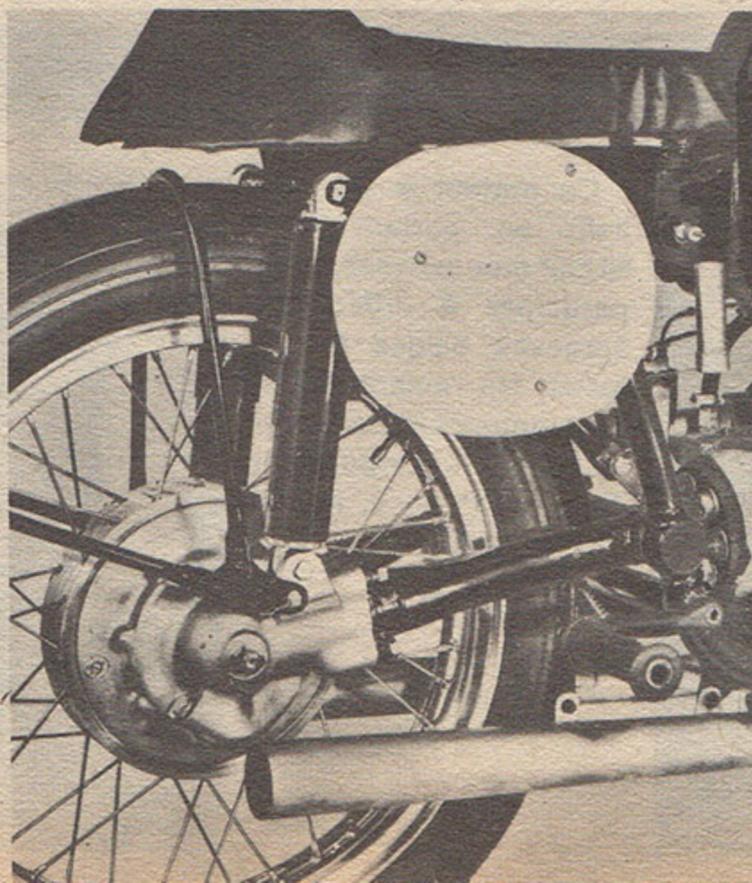
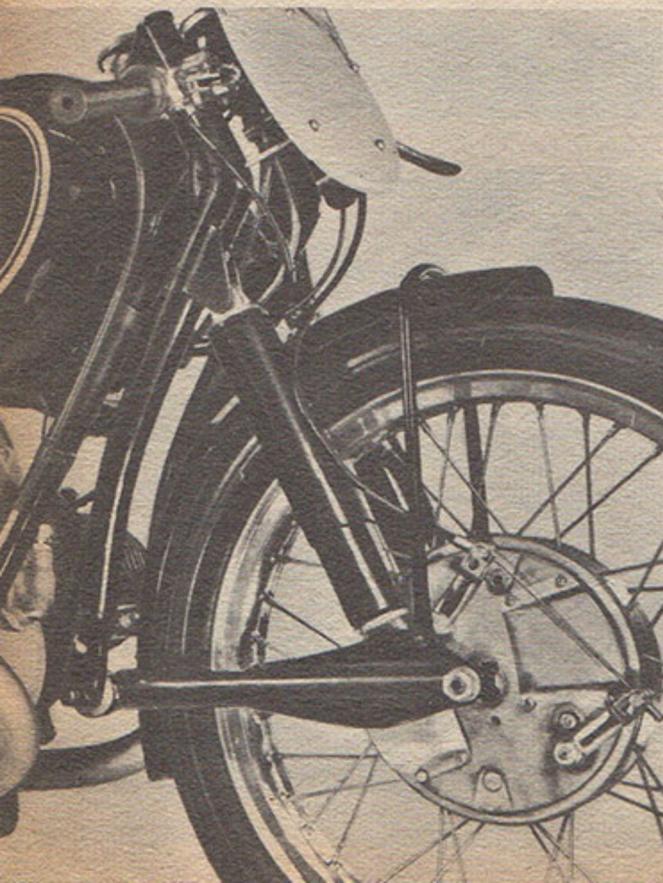
Les tubes d'échappement coniques à partir de la moitié arrière, forment, de ce fait, des tromblons de faible diamètre.

Les pilotes de B.M.W. auront tous un cadre fait à leurs mesures respectives pour leur permettre d'avoir la machine plus en mains et pour pouvoir s'effacer au maximum.

De même, les éléments télescopiques des suspensions avant et arrière seront établis en fonction du poids des coureurs.

**La fourche s'inspire du système Earles. Deux cames commandent les mâchoires du frein avant.**

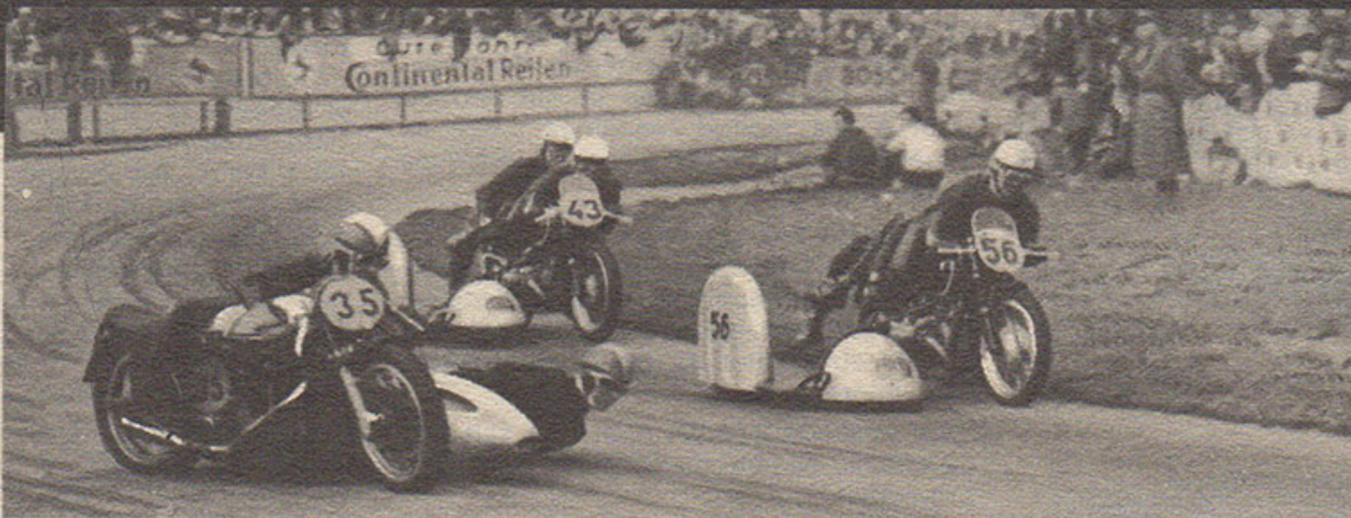
**L'arbre de transmission passe à l'intérieur d'un élément de la suspension oscillante.**



**Le moteur comporte de nouvelles culasses à distribution par A.C.T.**

# HOCKENHEIM

PHOTOS



WÖRNER

*Oliver dut déployer toute sa maîtrise pour triompher des B.M.W. On le voit ici doublant à l'extérieur dans un virage, side en travers.*

Le Circuit International de Hockenheim aura permis une sensationnelle confrontation entre les machines d'usines allemandes et italiennes.

Il est à remarquer que les victoires en 125 et 250 furent remportées par des pilotes germaniques, alors qu'elles étaient jusqu'alors l'apanage des transalpins.

Par contre, victoire inusuelle de Guzzi en 350 et 500, avec un mono et la fameuse 4 cylindres.

Pour la première fois, les nouvelles B.M.W. faisaient leur apparition. Quoique largement battues par la Guzzi, elles semblent cependant au point, et il faudra leur accorder une attention particulière lors du prochain T.T.



**J**AMAIS, depuis la fin de la guerre, le « Maipokal-Rennen » n'a connu une telle ambiance et un tel succès. Public enthousiaste qui a pu voir évoluer les derniers modèles de machines de course, des rapides 250, à la toute dernière 4 cylindres Guzzi, 500 cm<sup>3</sup>, en passant par la 125 cm<sup>3</sup> et 4 cylindres M.V. avec le magnifique pilote qu'est Leslie Graham.

Le circuit a été amélioré; une tribune, des plus modernes a été construite et aménagée par Dunlop, spacieuse avec ses 11 m de longueur, et deux étages, où le second est réservé aux chronométreurs et radioreporters.

Travail bien fait, organisation impeccable,

voilà le travail des organisateurs avec M. Ernst Christ en tête.

Les entraînements eurent lieu sous un ciel maussade, et quelques gouttes de pluie gênèrent les pilotes.

Les pilotes d'usine ainsi que les autres, d'ailleurs, se montrèrent très prudents.

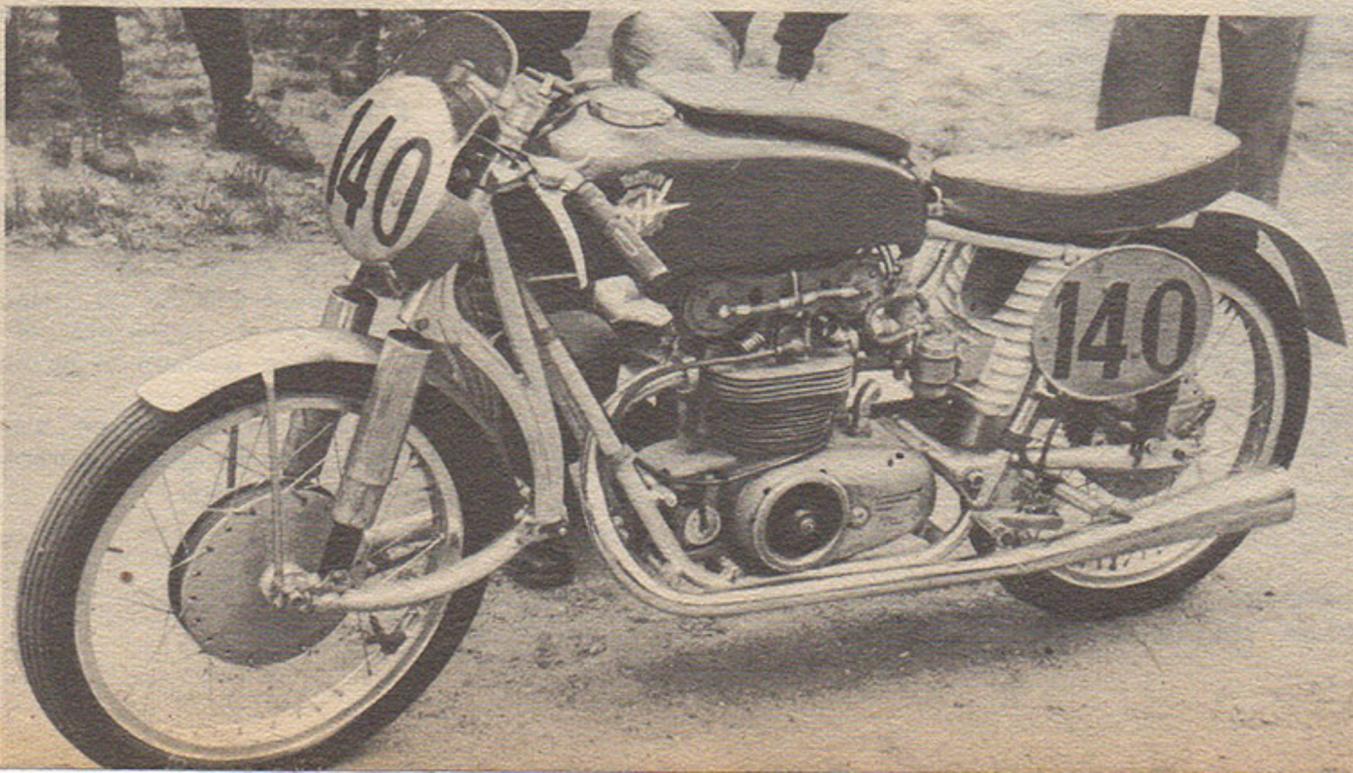
Les nouvelles N.S.U. et D.K.W., bien qu'améliorées depuis 1952, n'attirèrent pas les regards autant que les B.M.W. dont on attendait avec impatience la rentrée en course.

Voir évoluer ensemble la 4 cylindres Guzzi avec Lorenzetti et la 4 cylindres M.V. avec Graham est vraiment un spec-

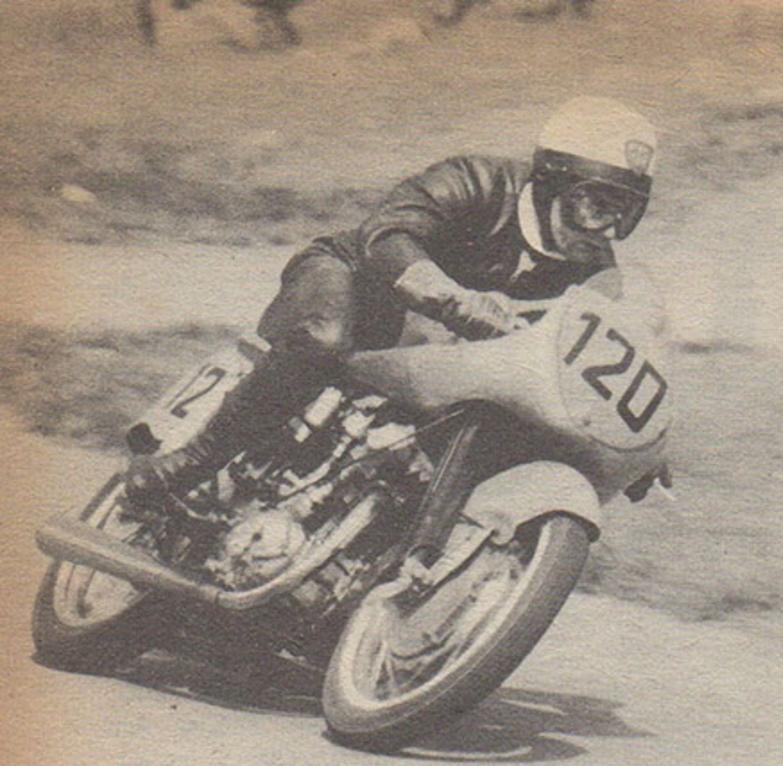
tacle de choix. Aurons-nous en France l'occasion de voir pareille course?

Les records à l'entraînement furent largement battus. La Guzzi porta le record du tour à 2' 34" 7/10, à la moyenne de 178,9 km/h, alors que la M.V. réalisa 2' 33" 7/10, à la moyenne de 179,9 km/h. Le record précédent avait été établi en 1951 avec 170,700 km/h, par Walter Zeller.

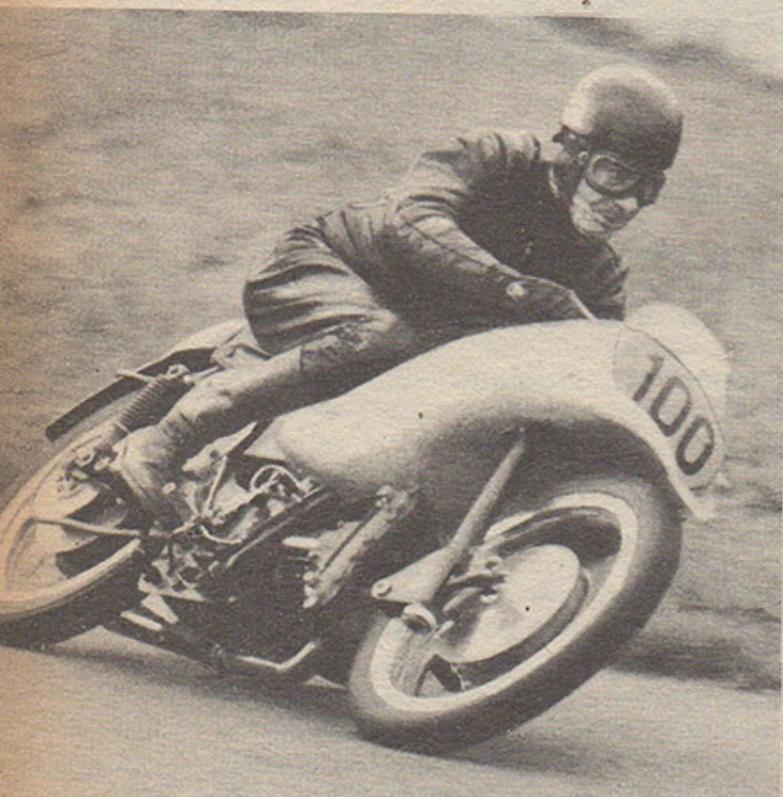
Les petites 125 cm<sup>3</sup> suivirent l'exemple des « grands ». Werner Haas, avec la N.S.U. Rennfox porta le record établi par Ubbiali (138 km/h) à 140,6 km/h. En 250 cm<sup>3</sup>, même ardeur. Lorenzetti avec sa Guzzi améliore le temps de F. Anderson (154,9 km/h) et bouclé le tour à la vitesse



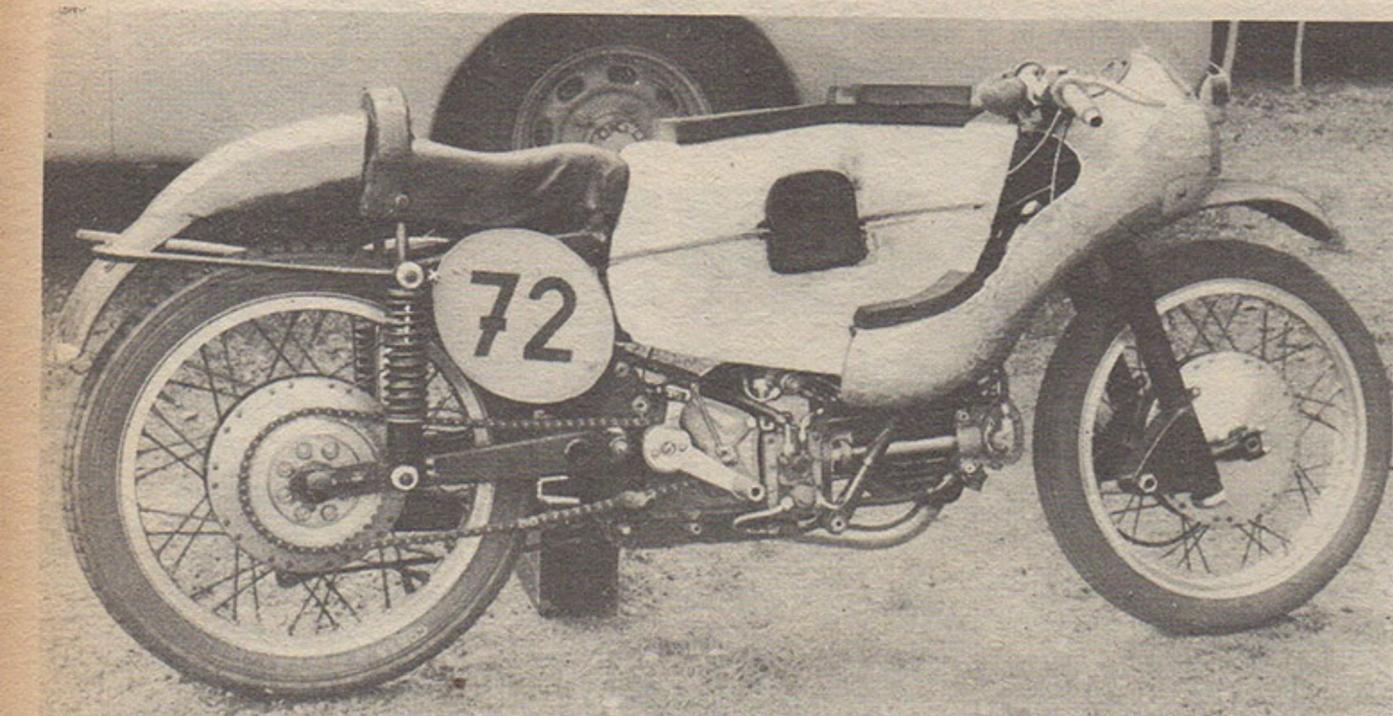
*La 125 M.V. double-arbre de Graham, bénéficie d'une fourche Earles et d'un cadre en alliage léger. Cette machine sera au départ du T.T.*



*W. Haas, sur la 250 N.S.U.*



*Lorenzetti pilotait une 250 Guzzi double-arbre, dotée d'un curieux carénage.*



*La nouvelle 320 cm³ Guzzi, extrapolation de la Gumbalughino.*

de 168,7 km/h. Haas avec une N.S.U., Max atteint la vitesse de 165,2 km/h.

Ce fut en 350 cm³ que le record fut le plus largement battu. Anderson avec une 320 cm³ Guzzi pulvérisa le record de Bill Petch (159 km/h). Il devait couvrir le tour à la vitesse de 172,6 km/h.

Aussi bien en 125 et 250 cm³ les N.S.U. semblait avoir acquis une plus grande stabilité, une meilleure tenue de route, qualités très importantes et qui permettront à ces rapides machines d'être de sérieux adversaires pour les marques italiennes.

L'anglais Bill Lomas, pilote officiel de N.S.U. avait une Rennfox, nouvelle version. Culasse modifiée, conduit d'aspiration plus court, ensemble plus compact, et une diminution de poids de 8 kilos, très appréciable.

La nouvelle B.M.W. dont l'on sait peu de choses semble devoir tenir ce qu'elle promettait.

Le jour de la course le soleil fut de la fête, mais la température assez fraîche.

Dix-sept machines prennent le départ en 125 cm³, les coureurs étant placés : suivant les temps aux essais.

Haas, Brand, Daiker mènent pour N.S.U., Graham, avec sa M.V. est en 4<sup>e</sup> position, suivi de Krebs (Mondial), Lottes (M.V.). Dès le départ, Haas améliore son propre record et le porte à 142,1 km/h et prend une forte avance sur Brand et Daiker.

Au 11<sup>e</sup> tour, Graham passe Daiker et vient en 3<sup>e</sup> position, le pilote de N.S.U. ayant dû s'arrêter pour un changement de bougie.

Au 12<sup>e</sup> tour, Daiker repasse Graham qui a quelques ennuis avec sa transmission et devra s'arrêter.

Au 10<sup>e</sup> tour, Lottes avait dû abandonner.

La course est gagnée pour N.S.U. qui prend les trois premières places.

Le record du tour appartient donc à

Haas en 3' 15" 8/10, à la vitesse de 142,1 km/h.

Le championnat du monde s'annonce fort bien pour la marque de Neckarlsrum.

En 250 cm³, 21 coureurs se présentent sur la ligne de départ dont Haas, Lomas, Lorenzetti, Daiker, Wunshe, Thorn-Pricker.

Ce groupe prend un départ très rapide et boucle le 1<sup>er</sup> tour à la vitesse de 150,4 km/h. Au 2<sup>e</sup> tour, Lomas passe à 159,1 km/h. Au 3<sup>e</sup> tour Haas fait mieux avec 164,1 km/h. L'on a au 4<sup>e</sup> tour les positions suivantes : Lomas, Haas, Lorenzetti, Reichert, Thorn-Pricker. Au tour suivant Lomas ne passe plus. Nous allons assister à une lutte italo-allemande : Lorenzetti - Haas, Moto Guzzi - N.S.U. L'italien grignote à chaque tour quelques mètres, la lutte est dure, et Haas, afin de se mettre à l'abri, augmente sa vitesse et porte le record à 165,5 km/h en 2' 48" 1/10.

Les positions resteront alors inchangées : Haas, Lorenzetti, Reichert.

Là encore N.S.U. talonnera Moto Guzzi lors des épreuves du championnat du monde.

Les D.K.W. ne semblèrent pas au point.

Un policier ayant pénétré sur la piste au moment où le pilote Gehring passait un virage, causa la mort de ce dernier.

En 350 cm³ Guzzi avec sa 320 cm³ pilotée par Anderson part favori. Mais l'on assista à une lutte germanique entre Wunsche (3 cylindres D.K.W.) et H.P. Muller (Horex).

Course sans histoire où la supériorité de la machine italienne ne fait aucun doute. Pour la première fois l'américain Nick Nicholson est en course.

En side-car ce fut la course stratégique de B.M.W.

Noll prend un départ très rapide devant Oliver et Kraus, mais au 3<sup>e</sup> tour, heurtant les balles de paille, il perd de très précieuses secondes, qu'il sera, par la suite, incapable de rattraper.

Ce sera alors un duel entre Oliver et Kraus; duel qui n'aura même pas d'épilogue, les deux pilotes ne pouvant se départager et seront crédités du même temps. Noll réussira à battre le champion du monde Smith et prendra la 3<sup>e</sup> place.

Enfin le clou de la journée : la catégorie des 500 cm³.

Bien qu'ayant prit un mauvais départ Anderson et sa 4 cylindres Guzzi passe en tête et nous avons dans l'ordre : Anderson, Mette, Goffin.

Cependant à la fin du 2<sup>e</sup> tour tout est bouleversé et Lorenzetti (4 cylindres Guzzi), avec Graham (4 cylindres M.V.) se rapprochent.

Au 3<sup>e</sup> tour, Anderson s'arrête pour changer une bougie et Lorenzetti prend le commandement.

Graham fait une remontée, mais il devra bien vite s'arrêter sur ennui de distribution.

Après son changement de bougie — l'arrêt ayant été prolongé — Anderson, ne pouvant plus être parmi les premiers, s'attaque au record du tour, qu'il porte à 2' 32" 4/10, soit une moyenne de 182,4 km/h.

Les B.M.W. firent ce qu'elles purent, mais comment tenir tête à la machine de Lorenzetti qui gagna à une moyenne de 2,100 km/h, supérieure à celle de la B.M.W.



## RÉSULTATS

### 125 CC

1. Haas, N.S.U. : 50' 35" 2/10. Moy. 137 kmh, 5.
2. Brand, N.S.U. : 51' 25" 1/10. Moy. 135 kmh, 2.
3. Daiker, N.S.U. : 54' 12" 5/10. Moy. 128 kmh, 2.
4. Krehs, Mondial, à 1 tour.
5. Zoeger, Puch, à 2 tours, etc.

Meilleur tour : Haas. Moy. 142 kmh, 1.

### 250 CC

1. Haas, N.S.U. : 57' 33" 3/10. Moy. 161 kmh.
2. Lorenzetti, Guzzi : 57' 34" 7/10. Moy. 160 kmh, 9.
3. Reichert, N.S.U. : 59' 39" 6/10. Moy. 155 kmh, 4.
4. Torn-Prikker, Guzzi, à 1 tour.
5. Lottes, D.K.W., à 1 tour.

Meilleur tour : Haas. Moy. 165 kmh, 5.

### 350 CC

1. Anderson, Guzzi : 56' 37" 6/10. Moy. 163 kmh, 7.
2. Wänsche, D.K.W. : 57' 50" 9/10. Moy. 160 kmh.
3. H. P. Müller, Horex : 58' 01" 7/10. Moy. 159 kmh, 7.
4. Storr, Norton : 59' 03" 3/10. Moy. 156 kmh, 8.
5. Nicholson, Norton : 59' 10" 9/10. Moy. 156 kmh, 7.

Meilleur tour : Anderson. Moy. 172 kmh, 6.

### 500 CC

1. Lorenzetti, Guzzi 4 : 53' 22" 8/10. Moy. 173 kmh, 6.
2. G. Meier, B.M.W. : 54' 02" Moy. 171 kmh, 5.
3. Mette, B.M.W. : 54' 02" 8/10. Moy. 171 kmh, 4.
4. Baltisberger, B.M.W. : 54' 06" 5/10. Moy. 171 kmh, 2.
5. Storr, Norton : 54' 57" 7/10. Moy. 168 kmh, 9.
6. Goffin, Norton : 54' 58" 5/10. Moy. 168 kmh, 8.
7. Nicholson, Norton : 54' 59" 3/10. Moy. 168 kmh, 7.
6. Schmid, Norton, 43' 32" 2/10. Moy. 138 kmh.

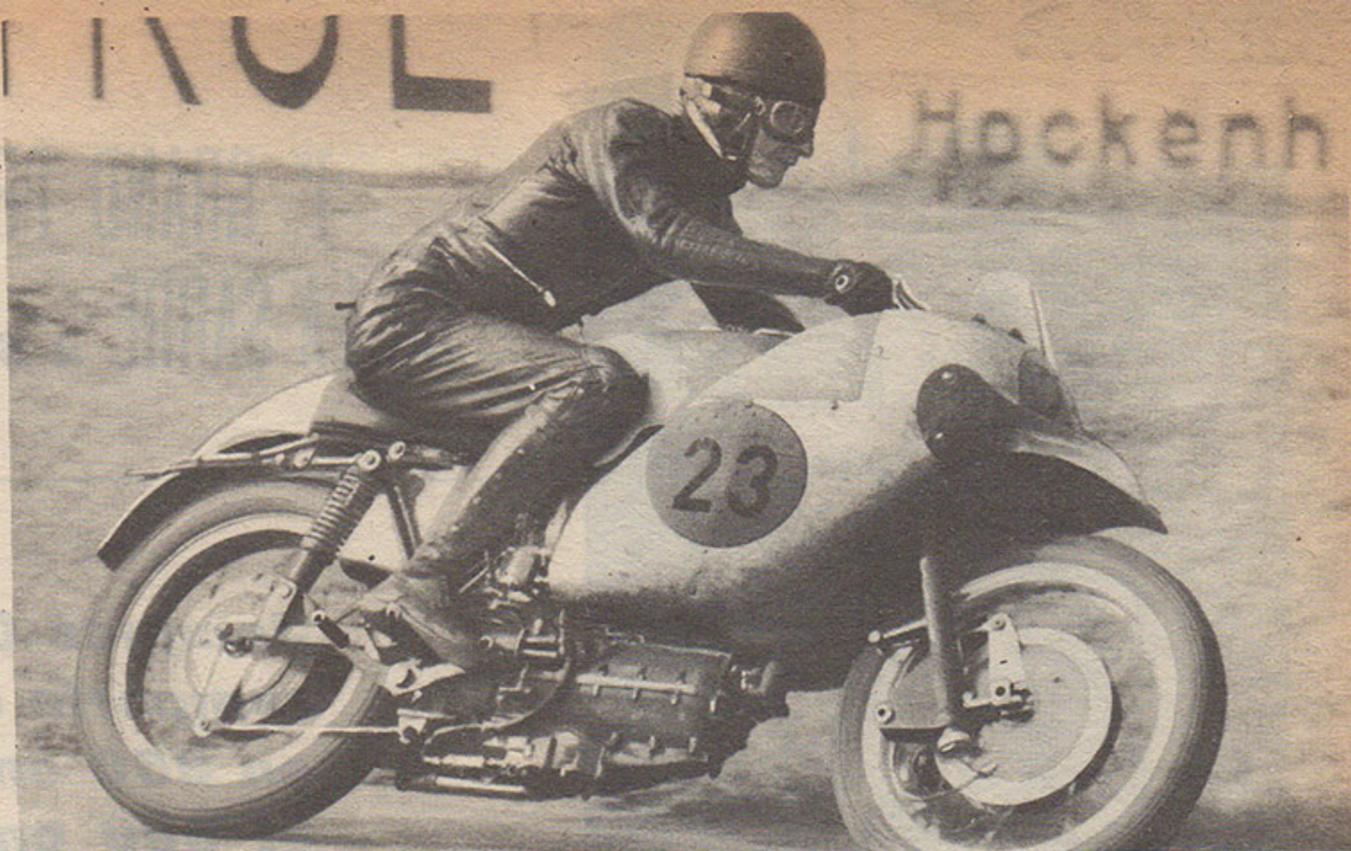
Meilleur tour : Anderson. Moy. 182 kmh, 4.

### SIDE

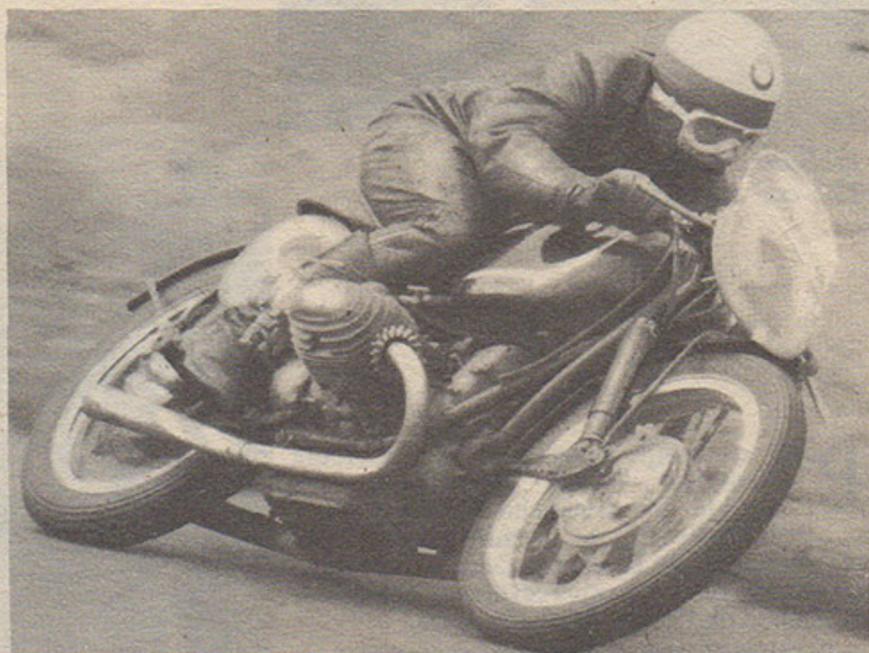
1. Oliver, Norton : 41' 27" 5/10. Moy. 145 kmh, 4.
2. Kraus, B.M.W. : 41' 27" 5/10. Moy. 145 kmh, 4.
3. Noll, B.M.W. : 42' 17" 4/10. Moy. 142 kmh, 6.
4. Smith, Norton : 43' 30" 7/10. Moy. 140 kmh, 6.
5. Deronne, Norton : 43' 31" 4/10. Moy. 138 kmh, 2.

Meilleur tour : Oliver. Moy. 148 kmh, 2.

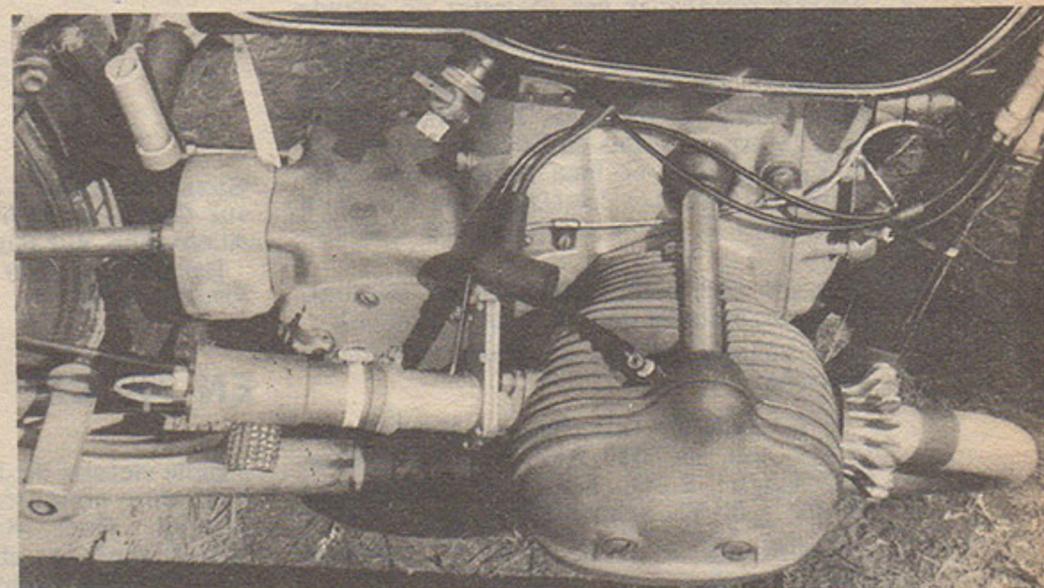
*Une belle attitude du champion Oliver.*



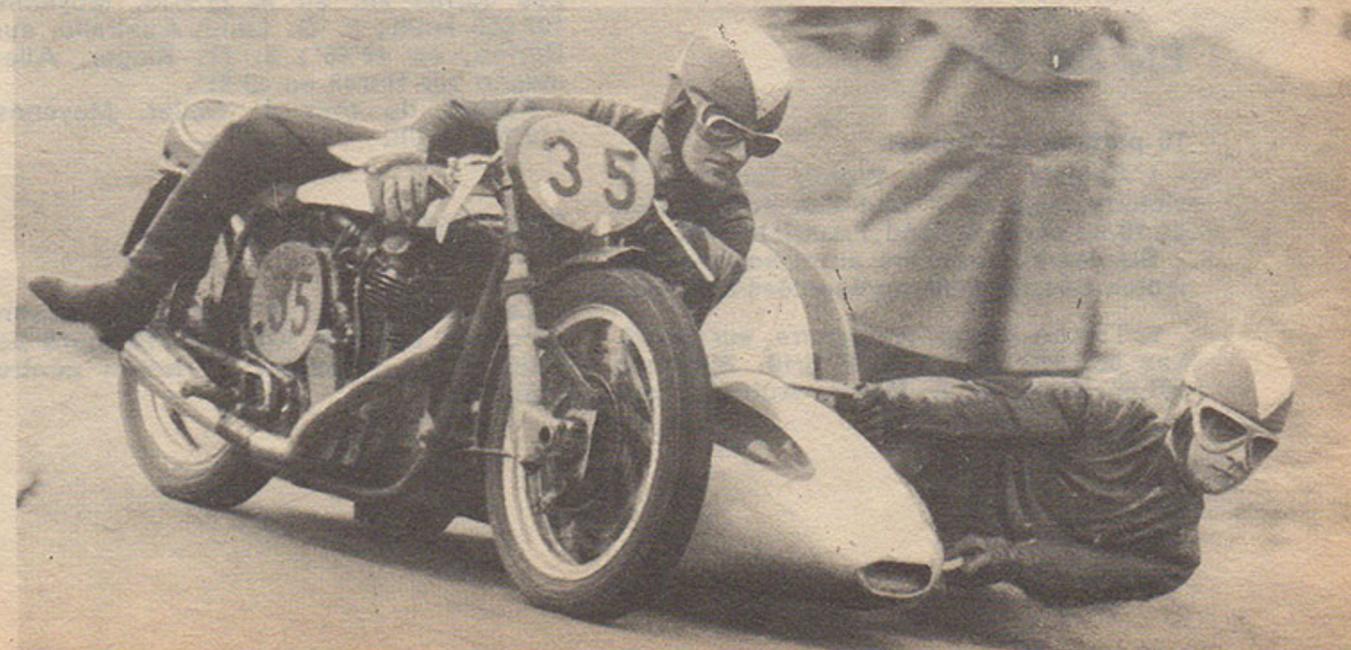
*Lorenzetti vainqueur en 500 sur la Guzzi 4 cylindres.*



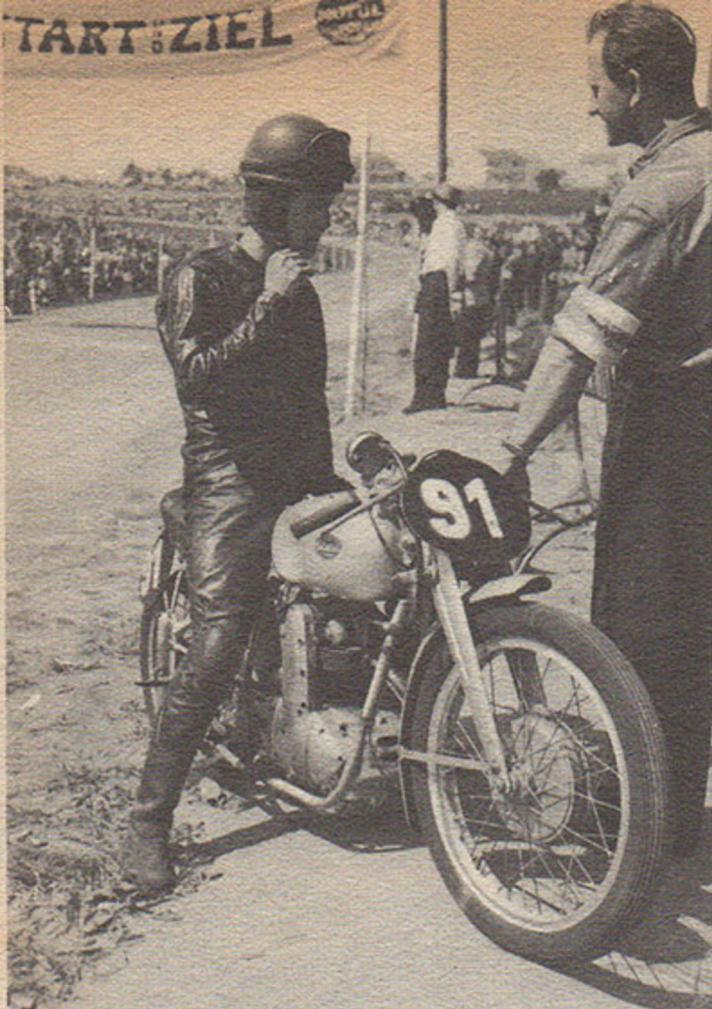
*Baltisberger en pleine courbe (sur la nouvelle B.M.W.).*



*La machine de Krauss était équipée d'une pompe injectant directement le carburant dans le venturi du carburateur.*

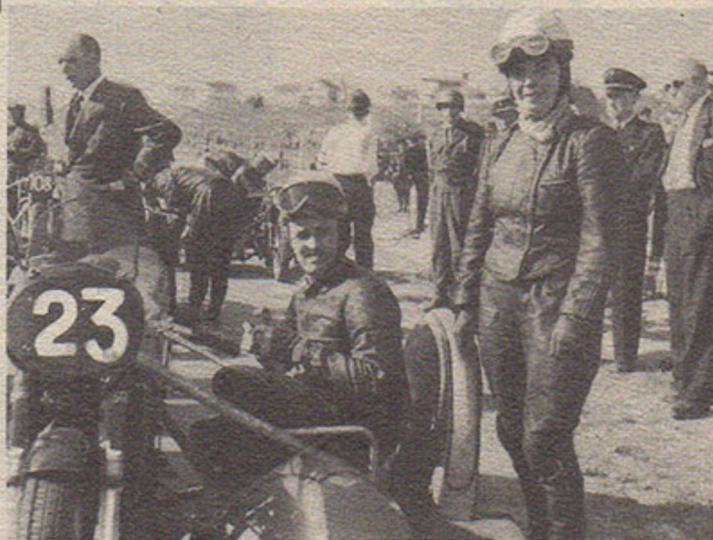


# 1<sup>er</sup> GRAND PRIX INTERNATIONAL DE LA SARRE à St-Wendel, le 3 mai 1953



Hollaus, vainqueur en 125 cm<sup>3</sup> sur Mondial.

## Jacques Collot remporte deux victoires en 350 cm<sup>3</sup> et 500 cm<sup>3</sup>



Drion et sa passagère Inge Stoll.

**P**AR un temps splendide, et une foule d'environ 70.000 spectateurs, fut disputé le dimanche 3 mai 1953 à Saint-Wendel, le Premier Grand Prix international de la Sarre. Comme directeur de course on a pu apercevoir le champion du monde de vitesse, Wilhelm Herz.

Au départ des différentes catégories on pouvait remarquer des coureurs de grande classe internationale tels que : l'Anglais Tommy Wood; les Suisses Haldemann, Albisser; les Allemands Schnell, Hollaus, H.P. Müller; l'Irlandais Bob Mathews, et pour la première fois en Europe l'Américain Nick Nicholson, et bien d'autres de différentes nations. Les Français Jacques Collot et Jacques Drion se distinguèrent spécialement.

En 125 cm<sup>3</sup>, belle lutte entre les Mondial. 11 concurrents au départ, dont 5 Mondial.

La victoire revient au coureur Hollaus, Autriche.

1. R. Hollaus, Autriche, sur Mondial, les 49,244 km en 32' 34" 4/10, moyenne 92,7 km/h; 2. O. Krebs, Allemagne, en 33' 02"; 3. W. Schneidhauer, en 34' 42".

Record du tour R. Hollaus, moyenne 99,415 km/h.

### EN 250 CM<sup>3</sup>

16 partants au départ.

L'Anglais Tommy Wood, remporte la victoire, déjà au 9<sup>e</sup> tour son avance était de 19,2 s sur le second, l'Autrichien Mayer.

Sur les six premiers au classement les motos Guzzi étaient représentées cinq fois.

1. Tommy Wood, Angleterre, sur Guzzi. Les 56,820 km en 33'31"8/10. Moyenne 101,65 km/h; 2. A. Mayer, Autriche, sur

Guzzi, en 33'44"; 3. R. Hollaus, Autriche, sur Guzzi, en 33'51"; 4. H. Thorn Pricker, Allemagne, sur Guzzi, en 33'55".

Record du tour R. Hollaus. Moyenne 109,97 km/h.

### EN 350 CM<sup>3</sup>

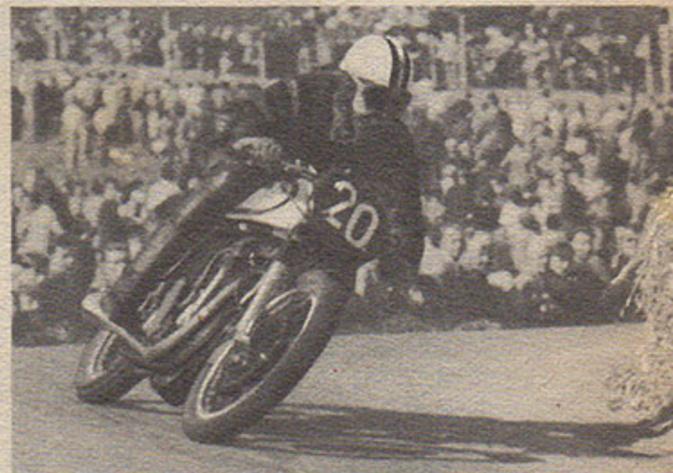
Belle victoire de Jacques Collot, puisqu'il avait des concurrents sérieux, tels que Schnell, Rudi Knees, Thorn Pricker, Nick Nicholson, etc.

1. Jacques Collot, Vesoul, sur Norton. Les 75,760 km en 42'28"2/10. Moyenne 107,050 km/h; 2. G. Lainf, Australie, sur Norton, en 42'46"; 3. Fr. Klager, Allemagne sur Horex en 43'21".

Record du tour J. Collot. Moyenne 112,708 km/h.

### 500 CM<sup>3</sup> SIDE-CARS

Le vainqueur est le Suisse Haldemann avec son équipier Albisser. 15 tours de 3,788 km à effectuer. 9 Norton contre 3 B.M.W.



Collot vainqueur en 350 et 500 cm<sup>3</sup>.

1. Haldemann-Albisser, Suisse, sur Norton. Les 56,820 km en 35'15"4/10. Moyenne 76,78 km/h; 2. Jacques Drion-Inge Stoll, France, sur Norton, en 35'50"; 3. Schmid-Kolle, Allemagne, sur Norton, en 35'59".

### EN 500 CM<sup>3</sup>

Jacques Collot renouvelle son exploit et gagne.

1. Jacques Collot, Vesoul, sur Norton. Les 75,760 km en 41'24"2/10. Moyenne 109,8 km/h; 2. Tommy Wood, Angleterre, sur Norton, en 41'29"; 3. K. Rührschneck, Allemagne, en 41'45".

# GRAND PRIX INTERNATIONAL DE ROCHEFORT-SUR-MER

**P**OUR sa deuxième édition, le circuit de vitesse de Rochefort a remporté le plus magnifique succès sportif et populaire. MM. Thibault, président, Jagon, secrétaire général et les autres membres du M.C.R. avaient oublié leurs peines à la fin de cette belle journée et parlaient déjà du circuit de 1954. L'organisation générale fut impeccable. Il faut noter en particulier la sonorisation du circuit assurée par S.T.E.S. et l'ambiance créée par le speaker, M. Landureau, un habitué des grandes épreuves motocyclistes et automobiles. Le circuit de Rochefort est l'un des rares circuits, avec celui de Bourges, où les spectateurs sont à l'intérieur même du parcours et peuvent se déplacer à différents endroits, s'ils le désirent. Tracé très intéressant mais au sol assez dur.

Nous trouvons cette année une majorité de concurrents équipés avec de nouvelles Norton en grosse cylindrée et en Guzzi pour les 250. Il est regrettable que les constructeurs français abandonnent ce dur banc d'épreuves, pour suivre une politique de commodité qui nous laisse loin derrière nos rivaux étrangers au point de vue technique. Ne désespérons pas trop, les machines françaises reparaitront peut-être un jour.

## 250 cm<sup>3</sup>

- 1<sup>er</sup> Wood (Guzzi), 41 mn, 21 s 3/5, moyenne 73 km 310;  
2<sup>e</sup> Fauchereaux, 42 mn, 2 s 3/5;  
3<sup>e</sup> Michel, 42 mn, 11 s 4/5;  
4<sup>e</sup> Lacoste.

Passage en tête de Fauchereaux pendant les premiers tours. Wood double ensuite mais doit laisser la place successivement à Fauchereaux et à Michel dont l'ardeur combative est remarquable. Finalement la classe parle et Wood parviendra à se détacher et à gagner nettement.

## 350 cm<sup>3</sup>

- 1<sup>er</sup> Collot (Norton), 41 mn, 57 s 1/5, meilleur tour : 1/10/02;  
2<sup>e</sup> Wood, 42 mn, 10 s 2/5;  
3<sup>e</sup> Abisser, 43 mn, 2 s 4/5;  
4<sup>e</sup> Bayle;  
5<sup>e</sup> Planque;  
6<sup>e</sup> Murit;  
7<sup>e</sup> Lacoste;  
8<sup>e</sup> Summers;  
9<sup>e</sup> Emo.

La plus belle course solo de la journée. Collot, le champion de France 1952 aux 22 victoires, confirme cette année encore

ses prestations méritées au titre. Le 1<sup>er</sup> tour le voit passer en tête, suivi de Wood dans sa roue et de Abisser. Virant à fond avec sa technique très particulière, Collot parvient à grignoter tour par tour quelques mètres d'avance à son dangereux rival qui ne lâche pas prise facilement. Abisser perd un peu et les autres concurrents terminent assez loin, malgré les efforts de Bayle pour suivre le train imposé. C'est une très belle victoire (à l'arraché) pour Collot, qui ne cache pas sa joie d'avoir gagné cette dure partie.

## 500 cm<sup>3</sup>

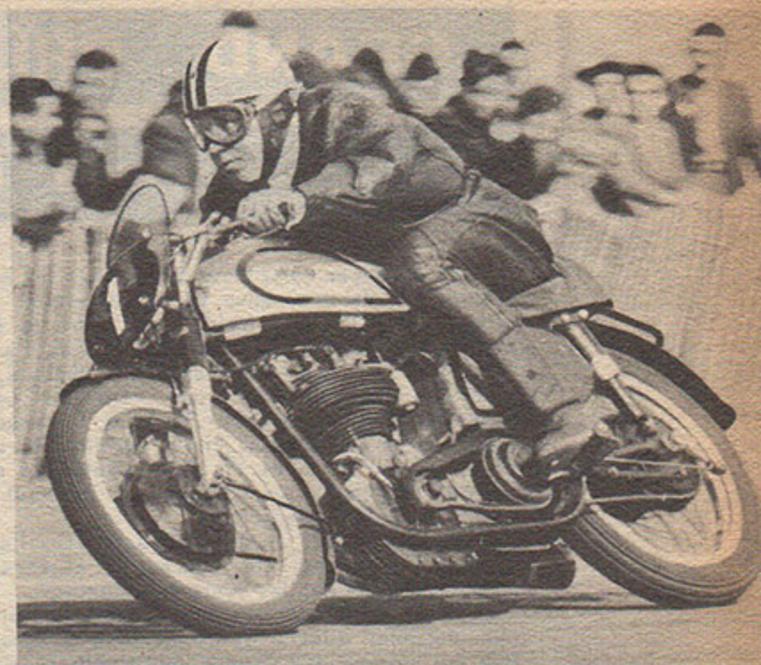
- 1<sup>er</sup> Collot, 47 mn, 3 s 2/5 moyenne 85 km 850;  
2<sup>e</sup> Guit, 47 mn, 22 s 3/5;  
3<sup>e</sup> Bayle, 48 mn, 17 s 2/5.  
4<sup>e</sup> Abisser;  
5<sup>e</sup> Planque;  
6<sup>e</sup> Fauchereaux;  
7<sup>e</sup> Daoust;  
8<sup>e</sup> Bernard.

Réédition du match Wood - Collot. Ce dernier part à fond avec l'Anglais dans sa roue. Au bout de quelques tours, Wood fait une chute et c'est désormais Guit qui, au prix d'un effort incroyable, parvient à tenir la roue de Collot déchaîné. Abisser ne peut mieux faire que de conserver la 3<sup>e</sup> place. Planque, Fauchereaux, Daoust et Bernard se disputeront les autres places avec le même acharnement.

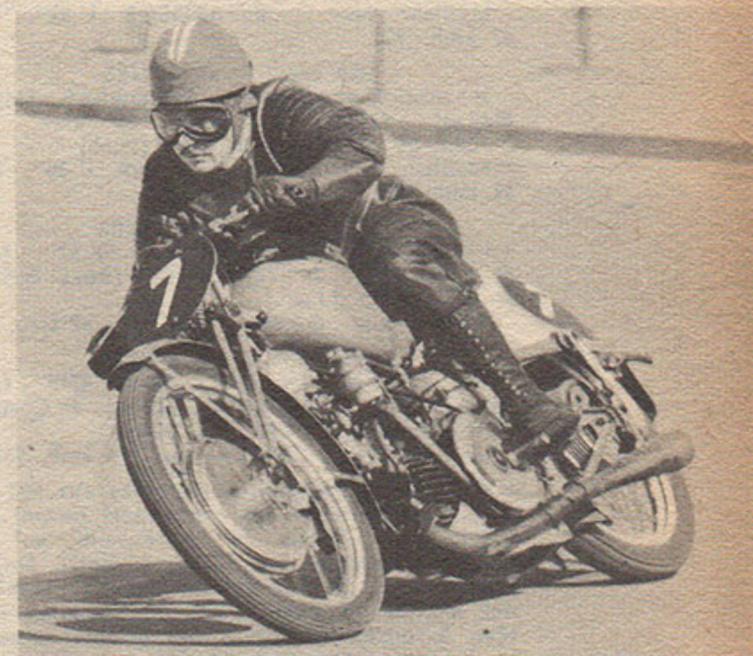
## Side-cars

- 1<sup>er</sup> Haldemann;  
2<sup>e</sup> Drion;  
3<sup>e</sup> Murit;  
4<sup>e</sup> Insermini.

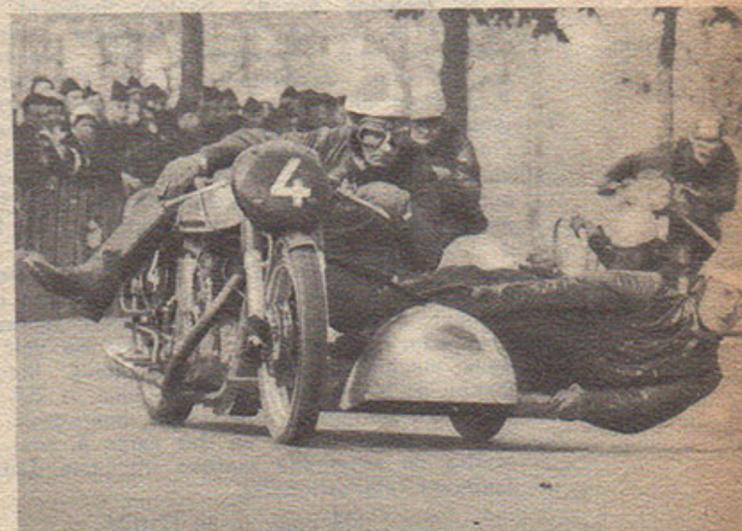
Deux séries de 15 tours sont disputées avec les mêmes résultats. Lutte extrêmement serrée entre les quatre leaders qui prennent tour à tour la tête et se tiennent constamment roue dans roue. Haldemann fait montre d'une classe exceptionnelle et parvient, non sans difficultés, à gagner de peu. Très belle tenue de Drion, Murit qui pilote l'ancienne machine de Haldemann et de Insermini en gros progrès. A l'arrière, Summers, Theys, Beauvais, Fauchereaux et Koch ont fait montre également de beaucoup de brio. Remarquons le réservoir aplati de la Norton de Haldemann et la commande hydraulique des freins AR et side et le frein avant italien de grand diamètre, monté sur la machine de Drion.



Collot, dont la forme laisse prévoir une brillante saison.



Fauchereaux, second en 250 derrière Wood.



Haldemann, suivi de Beauvais et Summers.

# GRAND PRIX DE VITESSE INTERNATIONAL DU DAUPHINÉ

Dans un décor somptueux borné par les monts fameux du Vercors, sous un soleil estival mais tempéré par un vent froid, s'est couru le G. P. de Vitesse du M. C. Dauphinois. Sous l'active direction de son Président M. Galiani, le comité a mis sur pied une véritable course Internationale de qualité. Parcours impeccable, organisation de premier choix, public très nombreux. Félicitons le M. C. du Dauphiné de cette superbe manifestation sportive qui ne peut que servir le sport motocycliste.

Une seule petite chose manquait dans l'organisation, ceci pour les coureurs, l'absence de panneaux signalant les tours à accomplir.

Le samedi eurent lieu les épreuves réservées aux machines dites « Sport-Tourisme » épreuves qui permettent aux jeunes motocyclistes de se mesurer à armes égales avec des machines de commerce. En voici les résultats :

#### 175 cmc. — 15 TOURS

1<sup>er</sup> KYPARISSOS (Puch) 23' 55" 1/5 (moy. 65 kmh, 308), 2<sup>e</sup> CIMADOMO (Puch), 3<sup>e</sup> LESAGE (Béta), 4<sup>e</sup> GONTARD (Alcyon), 5<sup>e</sup> ROSA (Jonghi), 6<sup>e</sup> STACOS, 7<sup>e</sup> BERGER, 8<sup>e</sup> GOBILLOT, 9<sup>e</sup> MANTHELIN.

Meilleur tour : KYPARISSOS 1' 33". Moy. 67 kmh, 200.

#### 250 cmc. — 15 TOURS

1<sup>er</sup> André et Georges BURGGRAF (Monet-Goyon) 22' 55" 1/5 (moy. 68 kmh, 160), 3<sup>e</sup> CLEYET (Puch), 4<sup>e</sup> FLANY (Puch)

Meilleur tour : G. BURGRAF 1' 30". Moy. 69 kmh, 440.

#### 350 cmc. — 20 TOURS

1<sup>er</sup> GAYET (Royal-Enfield) 30' 19" (moy. 68 kmh, 714), 2<sup>e</sup> FONTANET (Royal-Enfield), 3<sup>e</sup> ROLANDO (Jawa).

Meilleur tour : GAYET 1' 32". Moy. 67 kmh, 930.

#### 500 cmc. — 20 TOURS

1<sup>er</sup> PERRIN (Norton) 28' 36" 4/10 (moy. 73 kmh, 450), 2<sup>e</sup> CHEYASSU (Jawa), 3<sup>e</sup> CLAPASSON (Norton), 4<sup>e</sup> SFACOS (Guzzi).

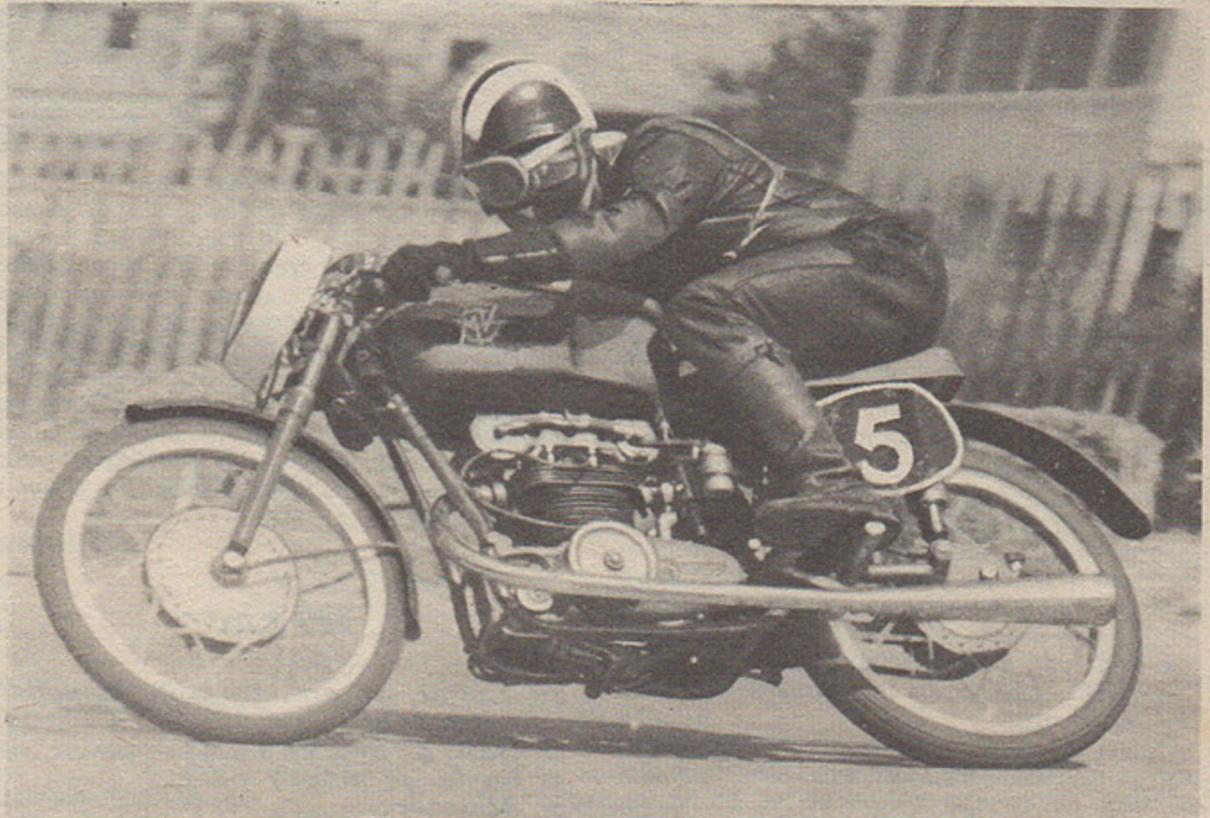
Meilleur tour : PERRIN (moy. 74 kmh, 563).

Après les éliminatoires réservées aux 500 cmc afin de déterminer les concurrents devant participer à la course de l'après-midi, eut lieu l'épreuve réservée aux 175 cmc. Cette épreuve présentait un intérêt certain car elle réunissait des montes de qualité sur des machines réputées, Burggraf pilotait le MV double arbre de la maison, Gaury son Morini Act, Schaad le Magnat double Act et sur la ligne se présentait un as transalpin Colombo l'officiel de N.S.U. sur un Mondial Act type « client » ; les autres concurrents ne disposaient que de deux-temps moins rapides que les machines précitées.

Dès le départ Burggraf s'envole poursuivi par Schaad, Gaury et Colombo : la lutte est serrée à un moment Schaad passera Burggraf mais celui-ci le repasse et ne bougera plus du commandement augmentant son avance à chaque tour. Jacquier-Bret doit s'arrêter, sa Puch étant en panne ; alors que la bagarre se déroulait Schaad tout à coup s'arrêtait, bougie claquée, heureusement près des stands, mais ce changement lui fait perdre un tour ; il repartira « bourrant » à fond passant Gaury mais la fin était trop proche pour se doubler. Le Mondial de Colombo tourne avec régularité mais manque nettement de la classe inhérente au « Bialbero » d'usine. La fin survient sans changement. Notons toutefois que dans toutes les catégories nous n'eûmes le plaisir de voir que deux machines françaises, les deux Magnat-Debon de l'écurie Nougier 175 cmc et 250 cmc. Nous devons donc féliciter ce courageux metteur au point d'être un des rares à nous permettre de noter une marque française dans les épreuves Internationales.

#### 175 cmc. — 30 TOURS

1<sup>er</sup> G. BURGGRAF (M.V.) 41' 6" 4/5 (moy. 75 kmh, 393), 2<sup>e</sup> GAURY (Morini) à 1 tour, 3<sup>e</sup> COLOMBO (Mondial) à 1 tour, 4<sup>e</sup> SCHAAD (Magnat-Debon), 5<sup>e</sup> DE POLO (Puch) à 2 tours,



Burggraf, sur la double-arbre M.V. d'usine.

6<sup>e</sup> KYPARISSOS (M.V.), 7<sup>e</sup> BARDE (Spécial).  
Meilleur tour : BURGGRAF 1' 19" 2/5 (moy. 78 kmh, 710).

\*\*

Dans la catégorie 250 cmc, des Guzzi, une Parilla et la Magnat de Shaad. Dès le start c'est notre populaire G. Monneret qui prend le commandement sur sa Guzzi, l'ancienne d'Anderson, et ne le lâchera plus jusqu'à la fin. Machine de classe, pilote de classe, rien que de très naturel.

Derrière lui Belloti, Collignon, Schaad, Guérin, etc. Belloti résiste quelques tours, puis voit son moteur rendre l'âme. Ensuite c'est Houel le malchanceux de la journée, qui s'arrête chaîne cassée, pignon moteur cassé. Collignon notre Champion National de la catégorie reste en deuxième position pilotant sa Guzzi avec maestria et sans une faute, résistant aux assauts de Gerber qui est revenu très fort sur sa Parilla et qui devra se contenter de la troisième place. Un gros bravo au sympathique pilote Dauphinois car cette journée aura été un festival des pilotes régionaux. Devant cette coalition, Schaad qui souffrait de son pied luxé à Marseille fournira un quatrième très honorable et permettra de pouvoir lire un nom français dans les résultats par marques, Toto Marnay, Guérin et Barde fermeront la marche.

#### 250 cmc. — 30 TOURS

1<sup>er</sup> G. Monneret (Guzzi) 41' 25" 8/10 (moy. 75 kmh, 423), 2<sup>e</sup> COLLIGNON (Guzzi), 3<sup>e</sup> GERBER (Parilla), 4<sup>e</sup> Schaad (Magnat-Debon), 5<sup>e</sup> BIANCHI (Guzzi), 6<sup>e</sup> GUERIN (Guzzi), 7<sup>e</sup> Toto MARNAY (Guzzi), 8<sup>e</sup> BARDE (Guzzi).

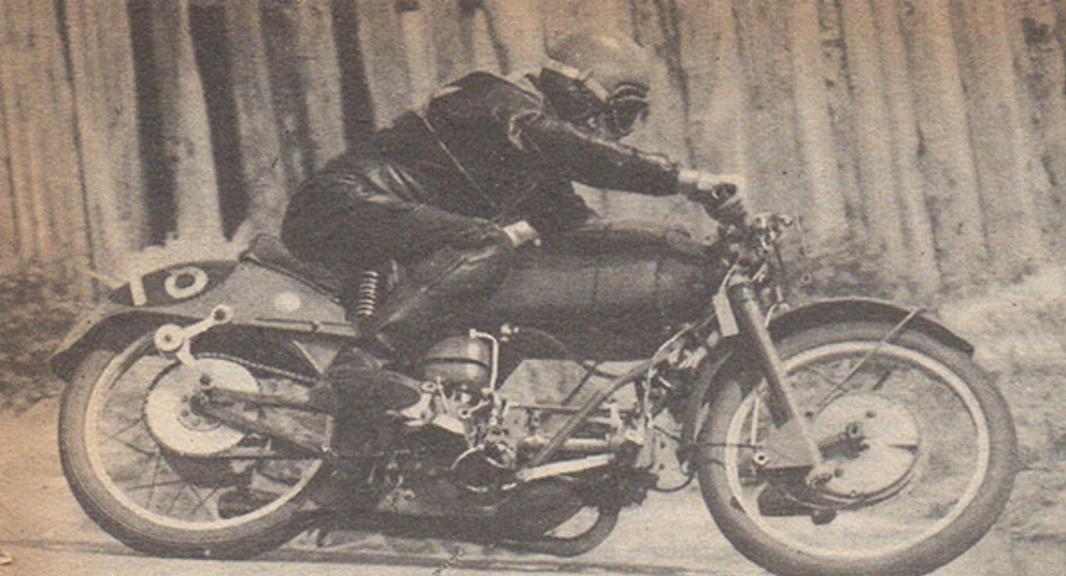
Meilleur tour : MONNERET, 1' 20" 8/10 (moy. 77 kmh, 346).

\*\*

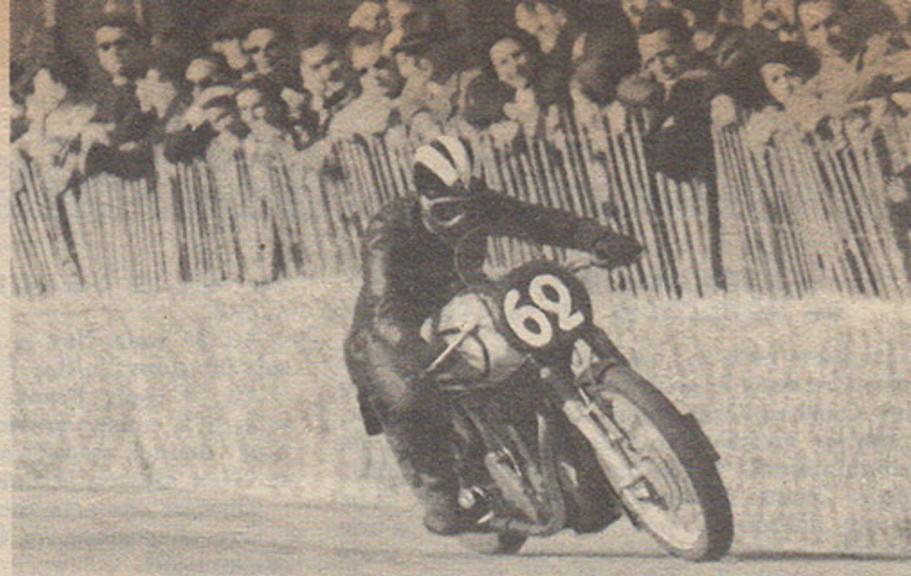
Dans les 350 cmc, quelques pilotes dominèrent nettement les opérations ; la suprématie anglaise semble être un peu menacée car la Horex de Gerber s'avère extrêmement rapide ; il s'agit de la Mono 2 Act qui fit grosse impression.



Gerber, sur Horex, vainqueur en 350cc.



G. Monneret, vainqueur en 250 cm<sup>3</sup> sur Guzzi.



Burggraf, remportera sa troisième victoire de la journée en 500 cm<sup>3</sup>.

C'est Gerber qui passera en tête au premier tour suivi de la famille Monneret et la lutte va se circonscire entre ces trois hommes. De Polo qui fournira un troisième, lutte avec Méier et Besse qui fera d'ailleurs une très belle course. Les Vélocettes de Houel, Marnory et Gauch ne permirent guère à leurs pilotes de montrer leur savoir-faire et c'est dommage.

Coup de théâtre, P. Monneret s'arrête à son stand, chaîne cassée mais repart avec le lourd handicap de trois tours de retard. Hubbard qui a pris un mauvais départ luttera jusqu'à la fin sans pouvoir rattraper mieux que la sixième place.

#### 350 cmc. — 40 TOURS

1<sup>er</sup> GERBER (Horex) 52' 25" 1/5, 2<sup>e</sup> G. MONNERET (A.J.S.), 3<sup>e</sup> DE POLO (A.J.S.), à 2 tours, 4<sup>e</sup> BESSE (Norton) à 3 tours, 5<sup>e</sup> MEIER (Parilla) à 3 tours, 6<sup>e</sup> HUBBARD (A.J.S.) à 4 tours, 7<sup>e</sup> HOUEL (Velocette).

\*\*

Nous avons dit plus haut que cette journée fut un festival pour les pilotes régionaux, la course des sides en fournira le deuxième épisode puisque Bétém temps malgré des pépins sans nombre fournira le vainqueur aidé par son passager le jeune et valeureux Burggraf, déjà vainqueur en 175 cmc et futur gagnant des 500 cmc ! Voilà un pilote qui ne perd pas son temps lorsqu'il s'engage dans un Grand Prix.

Lorsque le drapeau s'abaisse, les concurrents s'élancent mais Aubert concurrent dangereux s'il en est un, encrasse sa bougie et perd un temps précieux. De suite Bétém temps prend le

commandement suivi de Reichlin, Stamm, Bollo et Claisse.

Celui-ci manquera un virage car son moteur s'est bloqué et butte sur un trottoir ; rien de grave.

Aubert fera l'impossible pour combler son handicap, mais n'y parviendra pas et c'est Bétém temps qui passera la ligne avec un amortisseur gauche en pièces détachées ce qui ne lui facilita guère la tâche.

#### SIDE 500 cmc. — 40 TOURS

1<sup>er</sup> BETEMPS (Norton), 2<sup>e</sup> REICHLIN, 3<sup>e</sup> AUBERT (Norton), 4<sup>e</sup> STAMM (Norton), 5<sup>e</sup> BOLLO (Norton).

\*\*

D'après les essais, la 500 cmc la plus rapide devrait être la Twin 2 Act Horex de Gerber car cette machine nous fit une grosse impression au point de vue vitesse et tenue de route. Elle fut d'ailleurs créditée du meilleur temps aux essais. Malheureusement, un incident assez rare la mit hors de course au départ. En effet, lorsque le starter lâche les coureurs, Gerber et Stamm s'accrochent et tombent ; les machines, moteur plein gaz, tournent par terre comme des toupies. En fait, ce sursystème ne leur permettra pas de repartir. Une autre machine était redoutable, c'était la Gilera 2 Act mono de Monneret. Plus rapide que la Saturno de Paganì, cette machine encore à l'état de prototype pourtant pilotée de main de maître par Pierre Monneret ne peut inquiéter Burggraf. Paganì passe le premier suivi de Burggraf,

Monneret, Vidonne, Gauch, Hubbard, Riminati, Besse.

Au bout de quelques tours Burggraf saute Monneret et attaque Paganì. Gerber qui a réussi à remettre en route remonte mais devra s'arrêter victime de l'incident du départ.

Burggraf passe Paganì qui est de plus sauté par Monneret. Le jeune pilote de Norton s'en va dans un rush irrésistible soulevant l'enthousiasme de ses supporters grenoblois, c'est-à-dire de tous les spectateurs.

Tout à coup Houel s'arrête en panne, il doit commencer par en avoir l'habitude ! Surprise, Monneret s'arrête, repart, s'arrête de nouveau, sélecteur cassé et comble de malchance tuyauterie bouchée.

Burggraf ralentit légèrement et gagnera sans être autrement inquiété suivi de Paganì à qui sa Saturno ne permettait pas malgré son habileté un autre classement. Notons à nouveau l'extraordinaire résistance physique et la classe toujours ascendante du jeune Burggraf et nous ne serions pas étonnés qu'un constructeur tel que le dirigeant de la Mécanica Vhergéra qui lui prête le 2 Act 125 ne le prenne dans son équipe pour piloter le « quatre »... et alors peut-être nous aurions la joie de voir un pilote français au summum du firmament motocycliste.

#### 500 cmc. — 60 TOURS

1<sup>er</sup> BURGGRAF (Norton) 1 h 14' 19" 8/10 (moy. 84 kmh, 079), 2<sup>e</sup> PAGANI (Gilera), 3<sup>e</sup> VIDONNE (Norton), 4<sup>e</sup> GAUCH (Norton), 5<sup>e</sup> MONNERET (Gilera), 6<sup>e</sup> BESSE (Norton), 7<sup>e</sup> COLLIGNON (Norton), 8<sup>e</sup> REMINATTI (Gilera), 9<sup>e</sup> BELOTTI (Norton).

J. PORTE

## Circuit de vitesse de Provins

Le Moto-Club Provinois organisa de main de maître, le dimanche 10 mai, cette manifestation qui connut un grand succès.

Le nombre des engagés en 175 cmc obligea les organisateurs à faire disputer deux éliminatoires. La première fut remportée par Agache, la deuxième par Tilliet. Les dix concurrents ayant fait les meilleurs temps prirent part à la finale. Pendant les premiers tours, la première place donna lieu à une sévère bagarre entre Tilliet et Agache mais, à partir du quatrième tour, Agache prit le commandement et ne le quitta plus jusqu'à l'arrivée ; cependant que derrière eux Delauné prit le meilleur sur Tano.

1<sup>er</sup> Agache, 2<sup>e</sup> Tillier, 3<sup>e</sup> Delauné, 4<sup>e</sup> Tano, 5<sup>e</sup> Léchelon, 6<sup>e</sup> Caudron.

La course des 250 cmc vit s'aligner huit concurrents. Martine, qui mena pendant 5 tours devant Bouhey, s'arrêta quelques instants à son stand, cependant que Bouhey et Bernard se disputaient la place demeurée vacante. Carré qui toucha les

bottes de paille à la sortie d'un virage perdit quelques secondes mais conserva malgré tout la troisième place.

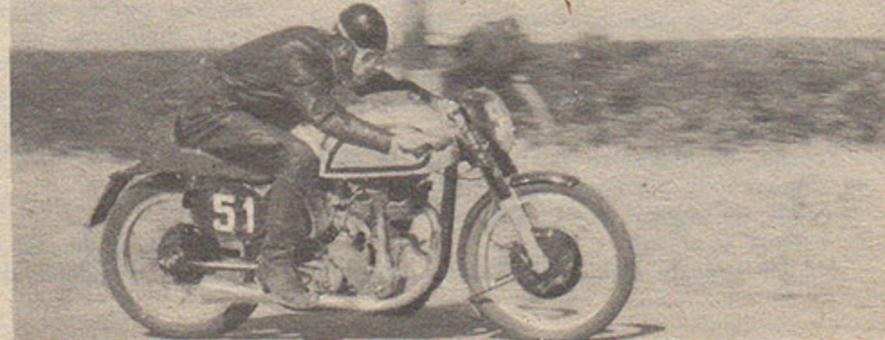
1<sup>er</sup> Bernard, 2<sup>e</sup> Bouhey, 3<sup>e</sup> Carré, 4<sup>e</sup> Robbes.

Neuf concurrents au départ des 350 cmc. Hug dès le premier tour affirma sa suprématie et garda la première place jusqu'à la fin. Derrière lui, Martin et Guignabodet fils se livrèrent un duel privé pendant quelques tours et Guignabodet prit la deuxième place. Cherrier fils, après avoir sauté Charlemagne, passa Martin et conserva la 3<sup>e</sup> place pendant 3 tours. Martin réussit à le repasser et garda son avantage.

1<sup>er</sup> Hug, 2<sup>e</sup> Guignabodet, 3<sup>e</sup> Martin, 4<sup>e</sup> Cherrier R.

La course des 500 cmc fut marquée par une sévère empoignade entre Hug et Kibler, suivis de Léchelon et Cherrier fils. Salles qui garda longtemps la place de 5<sup>e</sup> dut s'arrêter et laissa sa place à Lamontagne dont c'était la rentrée. La ligne d'arrivée fut franchie dans cet ordre, Hug ayant 4 secondes d'avance sur Kibler.

1<sup>er</sup> Hug, 2<sup>e</sup> Kibler, 3<sup>e</sup> Léchelon, 4<sup>e</sup> Cherrier R., 5<sup>e</sup> Lamontagne.



Hug, vainqueur en 350 et 500 cm<sup>3</sup>.

Agache (Ydral) et Tilliet (Motobécane), 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> en 175 cm<sup>3</sup>.

# S P O R T S

## GRAND PRIX DE SUISSE DE MOTO-CROSS DU 26 AVRIL

Comme nous le laissions espérer la semaine dernière dans le compte rendu du moto-cross de Charbonnières, nous avons pu, en effet, pour la première fois dans une épreuve de championnat d'Europe, entendre retentir notre chant national, *la Marseillaise*. Sans doute n'était-elle pas la conséquence d'une grande victoire française en finale, mais notre grand champion Henri Frantz avait malgré tout gagné la 21<sup>e</sup> série éliminatoire en battant nettement de 19" l'anglais Philipp Nex et de près d'une minute les Belges René Baeten et Albert Cordonnier.

Il ne nous a malheureusement pas été permis d'observer le comportement du jeune Molinari face aux champions étrangers, par suite d'une chute sérieuse qu'il fit aux essais le samedi après-midi et qui lui interdit de prendre le départ le dimanche.

Le parcours de ce premier Grand Prix Européen organisé par le Moto Sporting Club de Genève, était tracé aux alentours d'un immense stade. Le peu d'accidents naturels qu'il comportait, dont un seul avait une différence de niveau de 20 m, lui donnait l'allure d'un circuit de vitesse sur terrain varié : la moyenne atteignant en finale plus de 45 km/h sur une distance de 40 km.

L'épreuve se déroula par un temps orageux et chaud, ensoleillé au début, une légère pluie fine se mettant à tomber dans les derniers tours de la finale : près de 10.000 personnes assistaient à cette réunion.

Bonne organisation dans l'ensemble mais pourtant : parc des coureurs beaucoup trop petit — Obligation aux spectateurs de traverser la piste pour pénétrer sur le circuit — Protection du public assez faible en certains points, ou les coureurs atteignaient près de 100 km/h, avec une simple corde tendue entre des piquets — Très mauvais départs donnés au drapeau, le « starter » se tenant trop près des coureurs, un mètre à peine.

### COURSES

#### Première série éliminatoire.

Dix coureurs sont au départ : les Belges Leloup et Mingels, les Français Lusseyran, Brulé, Melioli, Prieur, l'Anglais Hall, le Suédois Nilsson et les Suisses Courajod et Thomet. Ils ont 15 tours de 2 km à parcourir soit 30 km.

Mingels part en tête suivi de Hall, Nilsson et Leloup. Ce dernier prend la 3<sup>e</sup> place au 2<sup>e</sup> tour. Les positions de ces trois premiers restent inchangées jusqu'à la fin, chacun cherchant uniquement sa qualification.

Nilsson crève au 10<sup>e</sup> tour et continue très courageusement finissant malgré tout classé mais avec une roue détériorée.

Prieur ne peut soutenir le train d'enfer mené par le trio de tête mais conserve malgré tout sa 4<sup>e</sup> place après avoir été doublé par les trois premiers.

Courajod s'arrête au 3<sup>e</sup> tour en panne de bougie.

Brulé crève son carter au 7<sup>e</sup> tour et Melioli casse sa boîte au 6<sup>e</sup> tour.

Deuxième série éliminatoire, 15 tours de 2 km, soit 30 km.

Course beaucoup plus serrée que la précédente. Au départ : les Français Peyry, Lefèvre, Charrier, Frantz, Thevenet; l'Anglais Nex; les Belges Cox et Baeten et le Suisse Strub.

Frantz, en dernière position sur la ligne de départ par rapport au « starter », part très mal, ne voyant pas le drapeau caché par les autres coureurs.

Au 1<sup>er</sup> tour le Belge Cordonnier passe en

tête suivi de Nex et Frantz, qui a tout remonté.

Au 2<sup>e</sup> tour Nex a passé Cordonnier que suivent dans l'ordre Frantz, Cox et Baeten.

Au 6<sup>e</sup> tour, Frantz prend résolument la tête qu'il conservera jusqu'à la fin, augmentant même considérablement son avance sur Nex, Baeten et Cordonnier.

Charrier casse sa roue au 6<sup>e</sup> tour.

Cox abandonne au 6<sup>e</sup> tour pour ennui de carburation.

Finale, 20 tours de 2 km soit 40 km.

Les six premiers coureurs de chaque série sont qualifiés.

Les nerfs étant très tendus, le départ, toujours très mal donné, s'avère très difficile.

Frantz, qui a compris, ne s'y laisse pas prendre et part en tête.

Mais au 1<sup>er</sup> tour l'Anglais Basil Hall, pourtant parti assez loin, passe nettement en tête avec une aisance extraordinaire. Il passera ainsi à chaque tour, augmentant régulièrement son avance d'une seconde à chaque passage sur son suivant immédiat. Sa B.S.A. était certainement la plus rapide ce jour là et sa régularité prouvait une démultiplication vraiment bien calculée.

Derrière lui, les deux rivaux habituels Leloup et Mingels se bagarrèrent sans arrêt pour obtenir le point supplémentaire de la 2<sup>e</sup> place : c'est donc Mingels qui l'aura car au 10<sup>e</sup> tour il décamponnera Leloup qui n'insista pas.

Le Suédois Nilsson, parti en dernière position, avec une roue redressée à coup de marteau, fit une remontée splendide et parvint même à doubler notre Frantz national pour obtenir la 4<sup>e</sup> place.

Il faut souligner à cette occasion le manque de forme de nos représentants qui ne peuvent soutenir une telle distance, inhabituelle sur nos circuits. Ils n'ont pourtant aucune excuse pour eux, car une épreuve de longue durée, que ce soit en tourisme (Liège-Milan-Liège), en course (Bol d'Or), ou en moto-cross, doit se préparer plusieurs semaines à l'avance et avec discipline; ceci s'adresse particulièrement aux coureurs qui n'ont d'autre profession que le moto-cross, et doivent avoir à cœur de défendre les couleurs françaises dans une épreuve d'une telle importance.

Il convient malgré tout de faire remarquer la différence qui existe entre un coureur anglais ou belge courant pour une maison et un coureur français qui, bien qu'ayant une machine d'usine, est obligé souvent de la payer et de se déplacer à l'étranger pour une révision en payant pièces et main-d'œuvre.

Mais au contraire, à notre avis, cette infériorité en quelque sorte mécanique, devrait inciter nos représentants à essayer d'obtenir par d'autres moyens, cette victoire que nous attendons tous dans une épreuve de ce championnat d'Europe : par exemple pour le 31 mai prochain, à Charbonnières, par une préparation physique excellente et une étude approfondie du parcours qu'ils auront l'avantage de connaître déjà. Faisons-leur confiance et attendons le résultat.

En résumé, cette épreuve suisse du championnat d'Europe de moto-cross a certainement fait apparaître le coureur le plus rapide de la saison qui commence, Basil Hall; mais les six autres épreuves auront des terrains tout différents et, d'après les résultats de ce 26 avril, les deux rivaux belges Mingels et Leloup sont toujours aussi près l'un de l'autre et nous les mettons encore grands favoris pour le résultat final de 1953.

### CLASSEMENTS

#### Première série, 30 km.

1. A. Ningels, Belg., 40'33" 3/10; 2. B.

Hall, Angl., 40'39" 3/10; 3. V. Leloup, Belg., 42'02" 2/10;

A 1 tour :

4. G. Prieur, Fr., 40'39" 6/10; 5. H. Lusseyran, Fr., 42'38" 9/10.

A 2 tours :

6. B. Nilsson, Suède, 43'55".

A 3 tours :

J. Thomet, Suisse, 42'30" 5/10.

#### Deuxième série, 30 km.

1. H. Frantz, Fr., 42'38" 4/10; 2. P. Nex, Angl., 42'57" 9/10; 3. R. Baeten, Belg., 43'10" 8/10; 4. A. Cordonnier, Belg., 43'24" 7/10; 5. J. Thevenet, Fr., 45'30" 8/10.

A 1 tour :

6. R. Lefèvre, Fr., 42'38" 4/10; 7. G. Peyry, Fr., 42'57".

A 2 tours :

8. E. Strub, Suisse, 45'58" 6/10.

#### Finale, 40 km.

1. B. Hall, Angl., 52'40" 5/10; 2. A. Mingels, Belg., 52'58" 5/10; 3. V. Leloup, Belg., 53'00" 4/10; 4. B. Nilsson, Suède, 55'28" 2/10.

A 1 tour :

5. S.H. Frantz, Fr., 53'26" 3/10; 6. A. Cordonnier, Belg., 53'33" 5/10; 7. P. Nex, Ang., 53'58" 4/10.

## LE GRAND PRIX D'IRLANDE (NORTH WEST 200)

En 500, Lawton et Kavanagh sur Norton firent une course sensationnelle, prenant le commandement tour à tour au cours d'une lutte passionnante. Armstrong, sur Gilera, fut rapidement distancé, sa machine ayant une tenue de route moins bonne que les Norton. Le record du tour fut battu à plusieurs reprises par les deux pilotes de Norton. A l'arrivée, les Norton avaient près de 3 mn d'avance sur la Gilera.

Record du tour : Lawton 154,882 km.  
1<sup>o</sup> Lawton, sur Norton; 2<sup>o</sup> Kavanagh, sur Norton; 3<sup>o</sup> Armstrong, sur Gilera; 4<sup>o</sup> Turner, sur Norton.

La course des 350 fut marquée par l'apparition de la 1<sup>re</sup> Norton carénée montée par Amm et par l'abandon des machines d'usines insuffisamment préparées.

Mac Intyre (A.J.S.) réussit un départ foudroyant, suivi de Brett sur une Norton d'usine.

Amm sur sa machine carénée eut des difficultés au départ et dû pousser sa machine pendant 40 m avant de la mettre en route. Malgré cela, au premier passage, il était déjà en quatrième position.

Brett, sur ennui mécanique, fut obligé de s'arrêter. Amm également, mais après avoir fait le meilleur tour à 142,485 km de moyenne.

Mac Intyre, pilotant son A.J.S. d'une façon remarquable, augmenta son avance sur le suivant Pearce (Vélocette) et termina avec près d'une minute d'avance sur celui-ci.

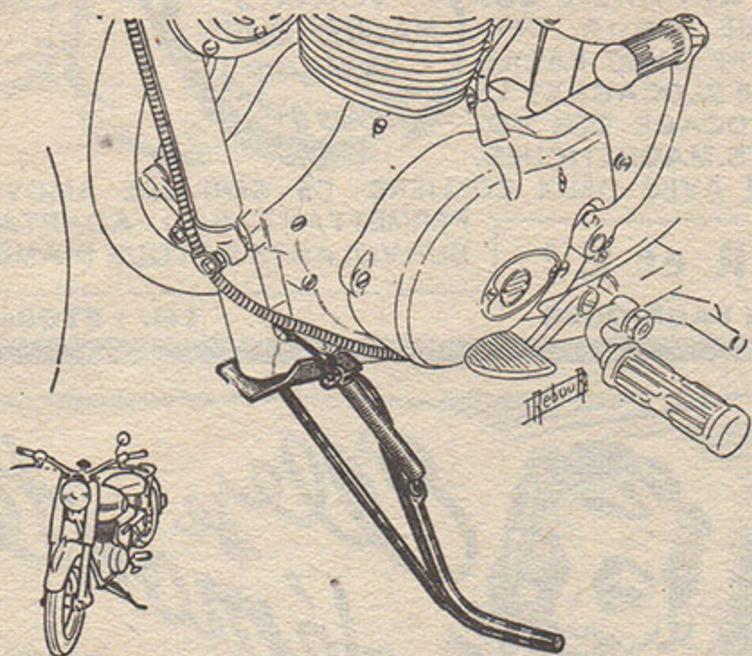
1. Mac Intyre (A.J.S.); 2. Pearce (Vélocette); 3. Paterson (A.J.S.).

Le record du tour établi par G. Duke, en 1951, ne fut même pas égalé. Le meilleur tour de cette course étant de 3 s supérieur au record.

En 250, le favori Wheeler (moto Guzzi) gagna très facilement. Après avoir battu de 9 s l'ancien record qui lui appartenait, il se contenta de garder son avance sur Andrews (Excelsior) et Webster (Vélocette) qui se livrèrent une bataille farouche pour la deuxième place, devant Purslow qui devait cependant sauter Webster à la fin.

1. Wheeler (Guzzi); 2. Andrews (Excelsior); 3. Purslow (Vélocette); 4. Webster (Vélocette).

**Béquille Latérale Motobécane** <sup>125cc</sup>  
<sup>175cc</sup>  
**"AMO"** <sup>pour</sup> <sup>et</sup> **Motoconfort**



Une **BÉQUILLE** qui ne tourne pas qui tient la machine quelle que soit la nature du sol. **SPÉCIALEMENT** étudiée pour Motobécane et Motoconfort, elle est montée sur une semelle épousant la forme du cadre et se fixe sous celui-ci en serrant un seul écrou.

Béquille seule ..... 1.550 fr.  
Pare-choc combiné avec béquille latérale . 3.570 fr.

**L'Accessoire Motocycliste** <sup>9, rue Béliador</sup>  
**PARIS-17<sup>e</sup>**

LES MEILLEURES *chaînes* AU MONDE

**Brampton**  
&  
**RENOLD**

101  
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS  
SCOOTERS, MOTOCYCLETES

# MOTOCYCLISTES...

pour éviter en toutes saisons les mauvais démarrages, les manques de reprise, les ratés, les encrassements et l'usure prématurée des électrodes:  
Exigez les bougies AC.

SELON LA MARQUE DE VOTRE MOTO, DE VOTRE VÉLOMOTEUR, OU DE VOTRE CYCLOMOTEUR, MONTEZ L'UN DES TYPES DE **BOUGIES AC** CI-DESSOUS :

## TERROT

Sport, 18 m/m	Bougie AC 84
Autres modèles, 18 m/m	Bougie AC 86
Super Sport, 14 m/m	Bougie AC 44
Motorette 125 cc. 14 m/m	Bougie AC 44 L

## PEUGEOT

Soupapes en tête, 18 m/m	Bougie AC 84
Soupapes latérales, 18 m/m	Bougie AC 86
Soupapes en tête, 14 m/m	Bougie AC 46
Soupapes latérales, 14 m/m	Bougie AC 45 L
Vélocycleur, 14 m/m	Bougie AC 44 L

## MOTOBLOC

Tous modèles, 14 m/m Bougie AC 44 L

## CYCLOMOTEURS

### LE POULAIN

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

### MOSQUITO

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

Pour d'autres marques ou modèles consultez chez votre garagiste le tableau d'allumage AC. Vous y trouverez le type de bougie AC qui vous permettra d'obtenir de votre moteur les performances les plus brillantes et un service impeccable.

**TERROT**

**LE POULAIN**

**MOSQUITO**

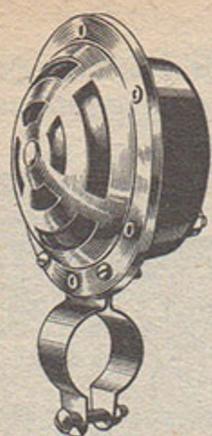
sont équipés à l'origine de bougies AC

**AC-DELCO DIVISION**

GENERAL MOTORS (FRANCE)

89-95, Bd. Général Leclerc  
Clichy (Seine)





## AVERTISSEUR "VIBREX"

ADAPTABLE SUR  
CYCLOMOTEURS - SCOOTERS  
BICYCLETTES A MOTEUR

BRANCHEMENT DIRECT SUR VOLANTS  
MAGNÉTIQUES SANS APPORT DE  
REDRESSEUR

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT PAR  
BOUTON AVERTISSEUR AU GUIDON

Éts L. GAMBIER et C<sup>ie</sup>

6, R. DE MONTENOTTE - PARIS-17<sup>e</sup>

COMPTOIR EUROPÉEN DE FABRIQUES

## "DÉBLOC"

B<sup>re</sup> S. G. D. G.

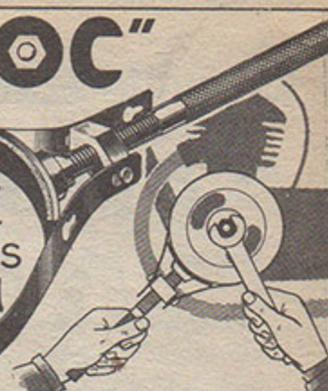
### NOUVEAU MODÈLE

CET APPAREIL EST  
ÉTUDIÉ POUR PER-  
METTRE AVEC FACILI-  
TÉ, LE BLOCAGE ET LE  
DÉBLOCAGE DES VO-  
LANTS MAGNÉTIQUES.

LIVRÉ AVEC DEUX COLLIERS DE SERRAGE AMOVIBLES  
PERMETTANT SON ADAPTATION  
SUR VOLANTS DE TOUS DIAMÈTRES

DÉMONTE-  
VOLANTS-  
MAGNÉTIQUES

*du plus petit  
au plus grand*



Tél. : ÉTOILE 71-10

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE

# CRÉDIT

## SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette, PARIS

Tél. : NORD 07-59

Métro : Gare du Nord

*vous livre immédiatement*

Toutes les grandes marques  
FRANÇAISES et ÉTRANGÈRES



Catalogue contre 50 fr. en timbres  
FERMÉ LE DIMANCHE ET LE LUNDI MATIN

*Elle se démonte!*

ON LA NETTOIE  
ELLE EST PRÊTE  
A  
RESSERVIR

K.L.G.  
CORUNDUM  
K.L.G.

*la meilleure bougie du monde*

DEMANDEZ UN EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE 1953  
A  
K.L.G. 177, Boulevard de la République - ST-CLOUD (S.-&-O.)

Agent officiel

# Lambretta



Métro : Porte-de-St-Cloud  
MOL 29-62

VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION PROVINCE

Agent TRIUMPH - VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD - HOREX

*les vélomoteurs et motocyclettes*

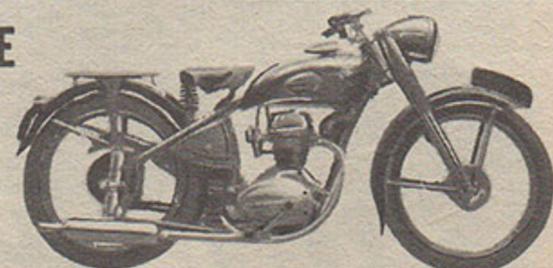
TERROT - JONGHI - AUTOMOTO  
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

*et les scooters*

BERNARDET - TERROT - SPEED  
sont disponibles chez

# Marcel PERRIN

RECORDMAN DU MONDE



## MOTOBÉCANE

Agent officiel  
50, av. Édouard-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)

# MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE  
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

## "MOBYLETTE"

CASQUES "F.N." - "GENO" - "Y.C."

GARE  
DU  
NORD

HUILE  
CASTROL

P. LISITA

94, Boulevard Magenta, PARIS-10° - Téléphone : NOR 65.25  
ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

STOCK COMPLET  
PIÈCES DÉTACHÉES  
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS  
"MACOMBYNN" - "SAN-REMO"  
"DALLE"

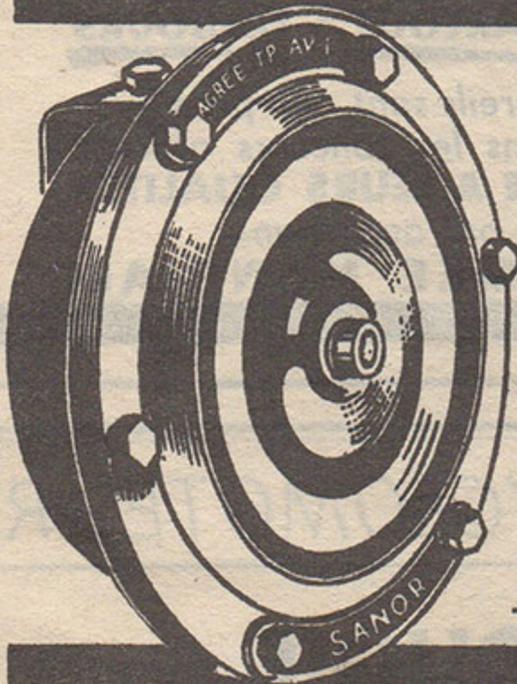
GARE  
DE  
L'EST

VENTE A CRÉDIT. renseignements contre 50 fr, en timbres-poste

Révéle AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR  
A REDRESSEUR INCORPORÉ

# HF

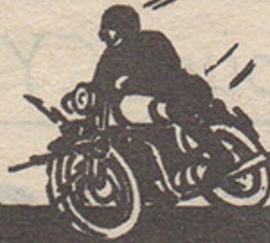


POUR MOTOS,  
SCOOTERS,  
VÉLOMOTEURS

AUSSI PUISSANT  
QU'UN AVERTISSEUR  
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.  
DIRECTEMENT SUR LE  
VOLANT MAGNÉTIQUE

AVERTISSEMENT  
INSTANTANÉ  
EFFICACE SANS  
LACHER LE GUIDON



# SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

PLUS D'ERREUR! UN seul lubrifiant pour tous  
les petits moteurs  
2 temps...

## "SOMAGIC"

Pour  
Cyclomoteurs, Scooters, Motos, VéloMOTEURS

L'huile spéciale "SOMAGIC" 2 temps, recommandée par  
les MOTO-CLUBS et tous nos dépositaires spécialistes de  
la moto... vous assurera de meilleures reprises.  
Prolongera la vie de votre moteur.

- MÉLANGE instantané au carburant.
- STABLE, ne dépose pas au fond du réservoir.
- PURE, ne calamine pas la bougie.
- POUVOIR DE GRAISSAGE ÉLEVÉ, évite le serrage des pistons.

Si votre fournisseur habituel ne peut vous en  
fournir, donnez-nous son adresse et nous vous  
en remercierons par l'envoi d'un BON GRATUIT  
du CONE-DOSE pour 5 litres d'essence.



Brevet de longue  
vie du moteur  
DÉPOSITAIRES ACCEPTÉS  
DANS TOUTES REGIONS

Sté SOMAG - COLOMBES (Seine) - CHA. (19-88 L.G.)

Les véritables  
sacocheS indéformables

DOS MÉTALLIQUE  
Modèle breveté

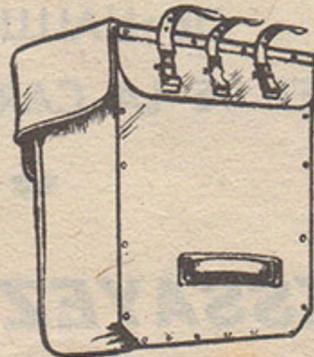
## "DÉE SSE"

Cuir, qualité premier choix pour  
VÉLOMOTEURS ET MOTOS

Éts DESBROSSES & FILS, 12, rue J.-Claude-Vivant, LYON-VILLEURBANNE

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL DÉPOSITAIRE

R. DURIN, 115, rue Jean-Jaurès, NOISY-LE-SEC



# MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR  
MOTOS TOUT EN LAITON  
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE  
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

# FULGUR

*Va vite  
en  
tout terrain*

Breveté S.G.D.G.

LA REMORQUE  
MONOROUÉ

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour VéloMOTEUR et Derby.
- 50 kgs à 80 kmh.
- 100 kgs à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.



DAU  
51-77

## ETS TAILLANDIER

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

# SILENCIEUX WILMAN

**1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>** prix du **TOURING CLUB DE FRANCE** au dernier concours

**1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>** prix au concours précédent

**1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>** prix au concours International de silencieux 1953 organisés à **BERNE** par la **F.M.S.**



**En France  
à l'Étranger!**  
PARTOUT • TOUJOURS

nos appareils sont aux premières places dans les concours officiels et **GRACE A LEURS QUALITÉS** ils ont acquis une **RENOMMÉE MONDIALE**

*Toujours Premiers dans les concours*

1 et 3, rue d'Evreux. — COURBEVOIE (Seine)



## Indispensable sur votre moto !

# RJ

**LE BOUCHON ANTI-VOL** essence

LE PLUS SIMPLE  
LE PLUS PRATIQUE  
LE SEUL EFFICACE



Breveté S. G. D. G.

**vous donne :**

- 1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOUIL-LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.
- 2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS  
Ets JOURNÉE et C<sup>o</sup> S.A. - 69, rue Parmentier - BEZONS  
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51  
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

## Pour CYCLOMOTEURS

# La BOUGIE GURTNER "S"

★

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



**ESSAYEZ-LA...**

STATION-SERVICE :

3, Impasse Compont. — PARIS-17<sup>e</sup>

**Service** **"MOTOCONFORT"** **Bon accueil**  
 TOUS MODÈLES LIVRABLES DE SUITE  
 CHEZ **ROBERT PIEL**  
 29, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS-16'  
 TÉL. PASSY 86-45 **CREDIT** STOCK COMPLET  
 13 AU COMPTANT - SOLDE EN 9 MOIS PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
 STATION SERVICE MOBYLETTE ATELIER SPECIAL 125" et 175"

**SPECIALITES V&W MOTOCYCLETTES**  
**ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOS**  
 SIÈGES ARRIÈRE à double ou simple feuille  
 REPOSE-PIEDS - RÉTROVISEURS  
 PORTE-BAGAGES ARRIÈRE  
 PORTE-BIDON DE 1 OU 2 LITRES ETC.  
  
**Éts V. et W.**  
 5, rue Franklin  
 le Pré-St-Gervais (Seine)

**CARBURATEURS**  
**DELORT**  
 Tous Modèles pour 125 cmc.  
**TRADING-MOTOR-LINE**  
 LAB. 22-08 74, Rue de Rome — PARIS-IX<sup>e</sup> LAB. 22-08

**LES QUALITÉS OTOM**  
 Il est résistant...

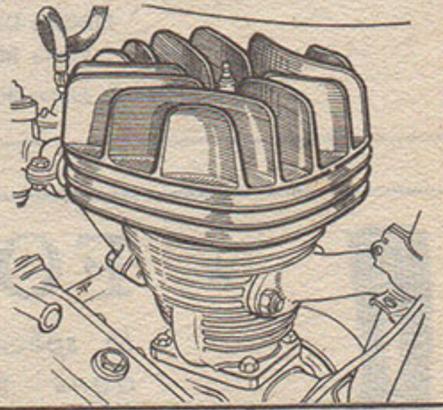


**le TUBOTOM**  
**OTOM S.A.**  
 5bls. RUE FRANKLIN. COURBEVOIE  
 DÉF. 21-63 \* 25-91

*Remorques*  
  
**"RUBY"** Pour CYCLES et MOTOCYCLES  
 avec suspension Neiman  
 Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas.Pyr.)

*Plus de mains crispées!*  
**GANTS SPORT G.M.F.T.**  
 ARTICULATION ELASTIQUE  
 LE GENU  
 Principal dépositaire à PARIS :  
 Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes

*Améliorez votre moteur... en adaptant la*  
**Super-classe "MAUCOURANT"**  
 SE MONTE SUR :  
 Gnome-Rhône 125 cc. R2, R3, R4, R4B. — Peugeot 125, 150, 175 cc.  
 Ydral 125, 175 cc. — Jonghi 125 cc.  
 — Villiers 125, 200, 232 cc. —  
 Autres marques sur demande.  
**PRIX GNOME-RHÔNE : 3.900 fr.**  
 Autres modèles : 4.900 francs.  
 En vente chez tous les Motoristes  
 Dépôt, magasin de vente, et pose.  
**MAUCOURANT**  
 147, Bd Ney, PARIS-18<sup>e</sup>  
 Téléphone : MARcadet 46-78

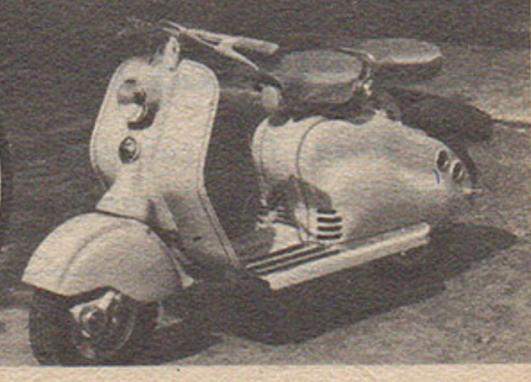


**LA MARQUE**  
  
**SABLÉ**  
**EST UNE GARANTIE DE QUALITÉ**  
 SACOCHES SPÉCIALES POUR CYCLO-TOURISME  
 TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES, MOTOS & SCOOTERS  
**EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS SPECIALISTES**  
 22, Rue du Pré Saint-Gervais - PANTIN (Seine) - NOR 84-93  
**UN MODÈLE SABLÉ EST CONÇU POUR DURER**

**POIGNEES TOURNANTES GUIDONS ACCESSOIRES**  
**DUPLEX**  
**SEMONSU-BÉRAUD**  
 46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE



**CYCLOMOTO**  
 93, avenue de la Marne - 2, avenue d'Argenteuil  
**ASNIÈRES — GRE. 26-15**  
**VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE**



N'ACHETEZ RIEN SANS AVOIR VISITÉ  
LA FORMIDABLE EXPOSITION ET VENTE  
DU NOUVEAU MAGASIN

## LA DEVEZE

165, avenue de Clichy, PARIS-17<sup>e</sup> - MAR. 09-79

RAYONS D'ACCESSOIRES MOTO ET SCOOTER  
ILLUMINÉ JUSQU'À 0 h. 45  
Métro Brochant et Porte de Clichy

SCOOTER — MOTO — CYCLO

300 SCOOTERS ET MOTOS NEUFS  
LIVRABLES DE SUITE MÊME A CRÉDIT  
AVEC REPRISE

TERROT 125, 350, 500 cc. — Scooter 100, 125 cc. — Cyclorettes 48 cc. —  
RENÉ GILLET 125, 250 cc. — GILLET-HERSTAL 250, 300, 500 cc. —  
SAROLÉA 350 cc. — PAUL VALLÉE 125, 175 cc., Standard et Sport. —  
MOTOCYCLETTE allemande moteur ILO et SACHS 125, 150, 175 cc. —  
VICTORIA 125, 250 cc. — Scooter BERNARDET 125, 250 cc. — D.S. MAL-  
TERRE 125, 175 cc. — GNOME et RHONE 125 cc. — ALCYON 125, 175 et  
Cyclomoteurs. — MONET-GOYON 125, 200 et 232 cc. — ARIEL 500 cc.,  
Spéciale Cross. — DOUGLAS 350 cc., Flat-Twin. — N.S.U. Cyclo 98 cc. —  
FOLLIS, N.S.U., Cyclo 98 cc. — Scooter SPEED 115 cc. — Scooter ALMA  
125 cc. — Scooter STERVA 125 cc. — GUILLER 125, 175 cc. et Sport. —  
Scooter 125 cc. 2 temps et 4 temps A.M.C., etc.

B. S. A. — ARIEL même la 4 cylindres

Prenons encore quelques commandes, livraison juillet

GRAND CHOIX D'OCCASIONS A CRÉDIT AVEC REPRISE,  
ACHAT COMPTANT, ÉCHANGE  
Sidecar avec et sans moto.

EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

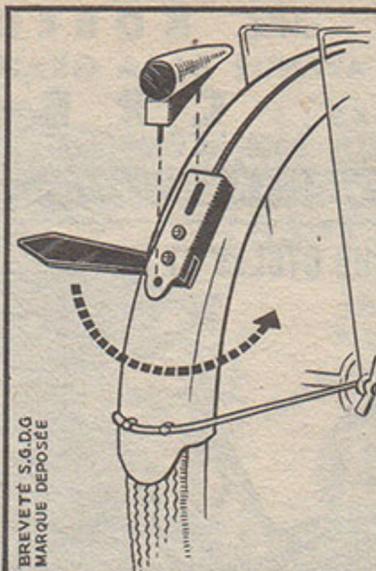
2<sup>e</sup> Magasin de Vente :

50, rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup> - ETO. 24-66

PIÈCES DÉTACHÉES

Métro : Porte Maillot - Argentine

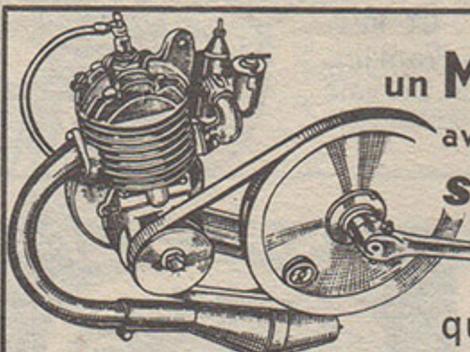
Réponse contre 30 francs de timbres



GETTE FLÈCHE DE  
DIRECTION PEUT VOUS  
*Sauver la vie!*  
INDISPENSABLE

A TOUS LES DEUX-ROUES,  
Pose très facile entre garde-boue arrière  
et feux rouges divers. Très visible de jour  
comme de nuit. Positions : droite, centre,  
gauche, par manette au guidon. Simple,  
robuste, soigné.  
Envoi franco, complet 980 fr. Mandat  
à la commande ou contre remboursement.

**CYCLO-SIGNAL**  
55, RUE APPERT, NANTES



un MOTEUR 49 cm<sup>3</sup>

avec débrayage commandé

**SIMPLE**  
**ROBUSTE**  
**BON MARCHÉ**

qui a fait ses preuves !

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

**Précimax P48**

à BART, par Montbéliard (DOUBS)



★ **FOUGOR** ★

le spécialiste de la botte  
dans tous ses usages

**TOURISME - COMPÉTITION - CHEVAL - CHASSE**

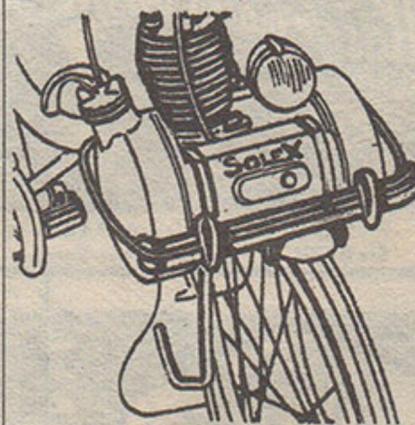
vous présente ses modèles cousu trépointe  
de 3.800 à 7.000 F

Feuilles de mesures adressées sur demande  
avec catalogue

Usine : 93, rue Molière - MONTREUIL

Tél. : AVR. 28-12

(Seine)



**JEANNERET, de Nice**

vous offre pour votre

**VÉLOSOLEX**

3 articles de sa fabrication :

Le **PARE-CHOC** amovible (Breveté  
S.G.D.G.), d'une efficacité  
extraordinaire, qui donne un cachet  
très élégant à votre Vélosolex.

La **POIGNÉE** pour porter très faci-  
lement votre Vélosolex d'une main.

Le **SERRE-GAINE** en caoutchouc.

Renseignements :

Établ<sup>ts</sup> **H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

**MOTOS-CYCLES**

194, avenue du Maine - PARIS-14<sup>e</sup>

Tél. : SUffren 50-12

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE

**PIÈCES DÉTACHÉES**

pour motos françaises modernes et anciennes  
VAP Tous les accessoires CUCCILO

**M**ACHINE

**V**ICTORIEUSE

**S**ÛRE

**CRÉDIT**

Facilité de paiement

Service assuré

**MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14<sup>e</sup>**

Vous l'achèterez en  
confiance à



## DIVERS

Vds terrain 130 fr. le m<sup>2</sup> arbres fruitiers, 20 km. Paris-Sud. Ellibinian, 64, r. Labrouste (15<sup>e</sup>).

**SPÉCIALISTE** Dresch. Molisse-Motos, 80, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**DÉLAI** 72 h. forfait 10.000 pr réfection mot. V.M., embiellage, réalésage, roulements, main-d'œuvre, travail garanti. France-Motos, 31, av. de Neuilly, Neuilly. Mai. 14-94.

**DISPONIBLE** voit. récentes. Repr. motos réc. ctre voit. réc. R. Loyer, Per. 74-20. 17, r. des Bateliers, Clichy (Seine).

Cherche culasse bon état 500 cm<sup>3</sup> culbuté D4 Gnome et Rhône. Ecrire Gros, rue République, Le Clion-sur-Mer (Loire-Inf.).

## VENTES

**MONET-GOYON** 1951, 250 cm<sup>3</sup> culb., 4 vit., select., 8.000 km. Etat neuf. 350 cm<sup>3</sup> latérale, bon état. 350 culb., bon état. Prix maximum 110.000. 70.000, 80.000. Gauthier Jean, Anse (Rhône).

**PART.** vds ou échange Amilcar 5 ch décap., mot. neuf, peinture, pn. nf, moteur, boîte, pont arrière rechange (150.000 fr.) contre vélomoteur 125 cm<sup>3</sup>. Dorion, 268, rue Chagnot, Jouy-en-Josas (S.-O.).

**MOTOBÉCANE** 175 cul. susp. AV, AR. Mod. 1951. Peu roulé, nomb. acc. Px 115.000. Vis. samedi ou après 18 h, Poissonnier, 16, r. Berthelot, Puteaux.

A V. B.M.W. R. 75. Etat méca. et prés. impec. Prix 260.000 A. Durdon, Malakoff, Royan Pontailiac (Ch.-M.).



**LA SELLE SOUPLE REYDEL**  
à suspension SANDOW

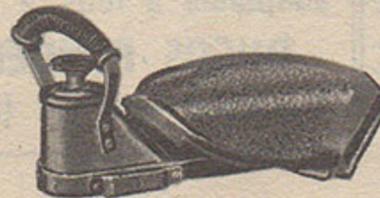


**CONFORT INÉGALÉ**  
SIÈGE ARRIÈRE  
RÉGLABLE EN MARCHÉ  
**LEDANOIS & C<sup>ie</sup>**



# LEDA

★  
BREVETÉ  
S. G. D. G.  
★



## MAXIMUM DE SÉCURITÉ

RESTE HORIZONTAL  
SANS BASCULER

4, rue Martin, CLAMART  
(Seine)  
Téléphone : MIC 08-19

## PETITES ANNONCES

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

## "PRÉCISION"

LE SIDE-CAR DONT LA  
PUBLICITÉ EST FAITE  
PAR LES USAGERS  
39 bis, r. Martre, Clichy (Seine)

## SAROLEA MACHINES NEUVES

— disponibles —

PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE ★ EXPÉDITIONS  
QUELQUES AGENCES LIBRES EN PROVINCE  
Agence générale : **F. DELAUNAY**  
62, rue Rochemouart - PARIS-IX<sup>e</sup> - Téléphone : TRUdaine 15-95

## LA LAMPE "MULTISOUPL"

avec  
PILE ET FEU ROUGE  
munie d'une  
BARRE AIMANTÉE  
PERMET  
Le feu de position et  
l'éclairage de secours  
pour scooters et motos

49, RUE MARIUS-AUFAN  
LEVALLOIS (Seine) - PER 06-35

## DRESCHMOTOR

Constructeur Motos Dresch

PIÈCES D'ORIGINE  
livrables de suite pour  
**DRESCH-D. F. R. GRIMPEUR**

Toutes Réparations - Échanges  
standard moteurs et boîtes, cadres

16, Rue des Belles-Croix  
ÉTAMPES (S.-et-O.)  
Téléphone 392

Vds cse maladie B.M.W. R. 12, 750 lat., av. side Bernardet tt tr. bn ét. Martin, 11, Mireille, Le Bourget.

**TANDEM DERNY.** Etat neuf. Parfaitement équipé. Cause urgence, prix exceptionnel : 55.000 fr. S'adresser : Grenon, 39, rue Claude-Bernard, Paris (5<sup>e</sup>).

**VENDS** Koller Escoffier 100 cm<sup>3</sup>, bon état 48.000 fr. Se présenter samedi ou dimanche. A. Tchervinoff, 32, rue de Bourgogne, Moulins.

125 MOTOB. M. R., bs px; 175 Peugeot, rap. b. équip.; 250 Puch T. F. nbx access.; 500 Norton Dominator 1952; 750 B. M. W. R. 73, t. belle. Hurni, 38, rue Saussures (17<sup>e</sup>). WAG 87-36.

**VOITURETTE** Rolux 125, roulé 2.000 km. Prix 160.000. Reprendrais vélomoteur récent en compte. Moncet, 47, av. Wilson, Béziers.

**MONET-GOYON** 200 cm<sup>3</sup> 3.000 km. selle Aurore 120.000. Dufour, 7, rue Valadon (7<sup>e</sup>).

## L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

### VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

Représentant de toutes marques françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS (15<sup>e</sup>)  
Métro : Porte-de-Versailles  
Tél. : LEC 80-62

**MOTOBÉCANE** 175, 1950, bon état. Nbx access. Px 110.000. Agence Motobécane, 26, av. Gde Armée (17<sup>e</sup>).

Cse ACH. VOIT., vend B.M.W. R. 5, t. b. ét., équ. G. tour. consoms. sac, pte val. Vis. 12, rte du Bourget, Dugny. Sam. ap. midi.

**MOTOBÉCANE** 175, 5.000 km ét. nf, 130.000. Versieux, 182, bd de la Villette-19<sup>e</sup>.

**VÉLOCETTE MAC** 52. 350 cm<sup>3</sup>, 4.000 km. Leloire, 52 rue de Lisbonne, Paris-8<sup>e</sup>

Side **RENÉ-GILLET** 750, susp AR ét. nf. Pxint. Berchotteau, 34, rue Lacépède-5<sup>e</sup>.

**SIDE VANNOD** enfant pr 125 cm<sup>3</sup> ou tandem 16.000 fr. Tél. WAG 18-27.

**SCOOTER** A. G. F. 125, acc., avert. Sanor. Culasse Maucourant, roue sec. Leprince, 20, rue Eug.-Carrière, Paris (18<sup>e</sup>).

**TERROT**, 500 culb. 1951, type R.G.S.T. f. tél. susp. Ar. 165 exc. état. R. du Hamel, rue du Puits-Gilles, Loudun (Vienne).

**CAUSE DÉPART** régiment vd moto 150 M.V. sport, 125 Puch compétition, 175 Motobécane. Delauné Motos, 50 bis, r. Labroust, Paris (15<sup>e</sup>). VAU 65-92.

**VÉLOMOTEUR** automoto 125 cm<sup>3</sup> deux temps, fourche télescopique avant, bon état, accessoires, 65.000. Tél. : ALE 57-40, poste 340.

**TERROT** 350 Supersport H.S.S.P. Equip. neuf. Exc. état méca., 90.000. Mabilie, 115, av. République, Vincennes.

**MOTO CONFORT** 175 cm<sup>3</sup>, culb., sélect. au pied, 4 vitesses, 13.500 km, marche impec. Prix intér., 105.000 fr. M. Thierry Georges, Vieille-Eglise (Pas-de-Calais).

350 cm<sup>3</sup> **ROYAL ENFIELD**. (Scramble), speciale cross, neuve. Christophe André, Condé-sur-Huisne (Orne).

350 **JAWA**, 350 Terrot H.C.T.; 750 René Gillet; 125 Jonghi; 1 châssis side V.M. compler avec roue. Chavanel, 76, r. de Fontenay, Vincennes. DAU 41-30.

**B.S.A.** twin, side précision; 125 Villiers, speed nf, b. px; 125 Griffon 556 T.C. 2, rue de Javel, Desmier.

## CHERRIER

- Champion de France national -  
350 cmc. - 500 cmc.

vous conseillera utilement  
pour l'achat de votre moto

### SPÉCIALISTE Motobécane TERROT

### CRÉDIT

Réparations

21, boulevard Henri-Sellier  
SURESNES (Seine)  
Téléph. : LONGchamp 18-29

## Nous liquidons

**NOUVEAUX PRIX en baisse.**  
50 motos, crédit 9 mois. INDIAN scout 500, depuis 69.000; TERROT 350, moteur neuf, 55.000; N.S.U. 350, cul., 4 vit., 89.000; HARLEY 750, selle bipl., 129.000; MONET 500, dernier modèle, 79.000; R. GILLET 750, 4 vitesses, 75.000; GNOME RHONE C. V., 2.500 cm<sup>3</sup>, 89.000; GNOME 800, side, depuis 85.000; NORTON 500, télescopique, 135.000; D.K.W. 350, impeccable, 85.000; ARIEL 350 cul., télesc., 145.000; TERROT 350 et 500, culb., 4 vit.; MONET 350, 500, culb., 4 vit.; PEUGEOT 350, 500, depuis 75.000; SIDECARS, châssis, carrosseries. Cadres divers avec papiers. Roues, moteurs, fourches, etc. Reprise en compte 125 cm<sup>3</sup>, etc. *Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris. M° La Fourche (dans la cour).*

Vds **MOTOB.** 350 sup. cul. 1950, ét. nf, 7.000 km., 4 vit., sel., four. tél., susp. ar., pare-chocs, couleur noir et chrome, 180.000. *Coutouly, 12, rue Marcelin-Berthelot, Le Bourget (Seine).* (samedi matin ou soir 18 h.).

**RAPID'MOTO.** Directeur J. Charrier 6, rue Dailly St-Cloud (S.-et-O.) à 50 m de l'autoroute. MOL 21-29, dispose en neuf : TERROT, cyclorette, 100; 125 st. 125 susp. AR, 350, 500; SCOOTER 100, 125; MONET-GOYON, 100, 125, 200 shooting 150.000; 240 de cross 165.000; GNOME ET RHONE, Gamme des 125; GUILLER 175 sport et scooter; OCCASIONS, 250 B.S.A., 160.000; 250 GILLET HERSTAL susp. AV et AR, 190.000; 125 PUCH, 125.000; 125 Motobécane, susp. AV et AR, 115.000; 750 B.M.W. R. 73, 230.000; 750 B.M.W. R. 12, side, 225.000. CREDIT.

**DOMINATOR** 15.000 km, impeccable, 300.000 ou Dominator 88 featherbed. Ok. Non immatri *Bouteloup, 56, rue du Chemin-Vert, Boulogne (Seine).*

**PEUGEOT** 176 tch, 1952, impeccable, nbr acc. **JONGHI**, 125, 1952. *Bastien LEC. 58-67. 9-13 h. - 15-19 h.*

**TRIUMPH** 650 Thunderbird, excel. ét., sacoches, bottes cuir. Px 280.000. Vente cause famil. *Abbé Blanc, Ste-Jalle (Drôme).*

**MONET-GOYON** 100 cm<sup>3</sup> 1943. Ex. état, 35.000. *L. Rousset, 5, rue Dufrenoy. TRO 47-37.*

**B.M.W. R. 75**, 750 cm<sup>3</sup> très bon état, 8 vitesses, marche AR, culbutée, en rodage, moteur 1.500 km, side-car d'origine, remanié touriste, roue tractée. *R. G. 105, r. Faidherbe, Houilles. Samedis 10 à 12 h.*

**B.S.A. 650**, Golden flash. Vis ts les jrs, sam. et dim. 21-23, r. Filles-du-Calvaire, Paris.

**175 PEUGEOT**, type T4 1951, fourche télescopique, 4 vitesses. Bon état. *Bruneau, 2, place Stalingrad, Suresnes (Seine) le soir après 18 h, et samedi et dimanche.*

**DARMOND-JUNIOR**, 4 roues, 6 cv, parf. ét. 17, (Niepce) 14<sup>er</sup>.

**DERNY solo**, rouge, et. imp., fac. paie. *Laurin, 7, sentier des Balyses, Bellevue (S.-O.).*

**VÉLOCETTE K.S.S.**, cul., alu. Parfait état *M. Kern, 12, av. de Livry-le-Raincy (S.-et-O.).*

**350 JAWA**, impeccable, acc. urg. *Durand, 37, r. Valenciennes, Calais. Tél. 488.*

**WINCHESTER** 22 auto. 18.000 fr. *Amilhat, 30, David Raynal, Bordeaux.*

A saisir **B.S.A. A. 7** 1952, 4.500 km. **B.S.A. S.T. 2**, carb. révisée. Prix intér. agent **B.S.A. Frévent** (P.-de-C.). *Jean Coton, 19, rue des Lombards, Frévent (P.-de-Calais).*



**MOTO - CEINTURES Indispensable POUR VOTRE SANTÉ**  
**FRANCE-ÉLÉGANCE** Fabricant, 20 bis, r. des Jumeaux - TOULOUSE  
EN VENTE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

**TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA "MOTO"  
TOUT POUR L'ÉQUIPEMENT**

**Robert**

MOL. 64-02

73, QUAI DU POINT-DU-JOUR

(Pont de Billancourt)

**Kiene**

**BILLANCOURT**

LIVRE RAPIDEMENT : 150 et 250 PUCH SIDE-CAR SIMARD

DE SUITE : SCOOTER - MOTOCONFORT - A.G.F. MAGNAT-DEBON

DISPONIBLE EN MAGASIN

125 - 175 et Mobyettes

"MOTOCONFORT"

125 - 350 - 500

MAGNAT-DEBON

125 - 200

KELHER-ESCOFFIER

500 - 250

GILLET-HERSTAL

Cyclomoteurs

A.G.F. et ROYAL-CODRIX

VENTE A CRÉDIT : 4 - 6 - 9 MOIS

Agent et Dépositaire

"MACOMBYNE" et "FULGUR"



DÉPOT CENTRAL DES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES

Livrables de suite

**DIFFUSION PARISIENNE DU MOTOCYCLE (D.P.M.)**

208, RUE ST-MAUR, PARIS-X<sup>e</sup> — TÉL. : BOT. 48-14 et 48-15

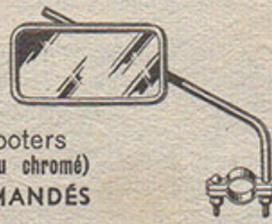
Pièces d'origine pour moteurs **VILLIERS 197 cc.**

**LES ÉTABLISSEMENTS ASEL**

33, r. Vilin, PARIS-XX<sup>e</sup> - MEN 56-02

VOUS PRÉSENTENT LEURS NOUVEAUX RÉTROVISEURS RECTANGULAIRES

à glace bombée ou plate pour scooters (aux couleurs Vespa, Lambretta, Bernardet, etc., ou chromé) REPRÉSENTANTS POUR LA FRANCE DEMANDÉS



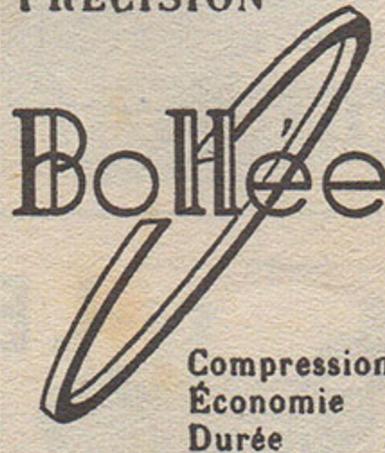
**MOTOBÉCANE** 175. Nbx acces. Px 135.000. *Millot, 57, r. Stalingrad, Arcueil (Seine).*



**REFROIDISSEMENT RENDEMENT ÉCONOMIE**  
LA SUPERCLASSE adaptable à tous 2 temps

**DUCOS FONDERIE**  
Benque-d'Aurignac (H.-G.)

**SEGMENTS DE PRÉCISION**



**BoHée**  
Compression Économie Durée

**ZUNDAPP K.S. 600**, orig., impeccable *Sauvannet, 89, bd St-Michel (5<sup>e</sup>).*

**F.N. 350**, roue tirée. Susp. AV AR Neiman. Mod. 1950, peu roulé, exc. ét. 38, r. Volant, Nanterre MAL 11-00.

**VOITURETTE MOCHET 125**, parf. ét., transform., nbrx access. *Defert, 13, rue de l'Aqueduc, Paris (10<sup>e</sup>).*

**NORTON 16 H.** ent. refait. Gd side tourisme. *David, 104, r. F.-Méricourt (11<sup>e</sup>).*

Vd ou échg. **SALMSON 8 ch** 1936. 4 pl. ctre scooter ou 80.000. *Rocque, 6, allée des Roses, St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).*

**D.Z.W. 350 NZ**, sélec., 4 vit., parfait ét. *Lancelot, 11 bis r. Rouvet, Paris (19<sup>e</sup>).*

**B.S.A. A.A. 7, MAI 75-84.**

**PUCH 250 T.F.**, rouge 1952, c. nve eq : sel. bipl., sac. + comb. et casq. 215.000. *Grenesche, 10, Gallièni, Chatou (S.-et-O.).*

## INCROYABLE

**CRÉDIT**, 3, 6, 9, avec 1/3 comptant, ou **REMISE 5 %**, avec règlement comptant. **Indian**

**INDIAN 500 G.D.A.**, 5 ch, stock; à part., 85.000; Gnome X 40, super. police, 2 carbu., 145.000; B.M.W. R. 35 d'origine, bon état, 100.000; Royal 350, culbu., sélect., ét. de marche, 95.000; N.S.U. 250, culbu., sélecteur, 4 vit., 90.000; Indian 1.200, susp. AR, impeccable, 99.000; Motobécane super. culasse, impeccable, 110.000; Terrot 5 ch, R.G.A.S. et R.S.S. à part. 95.000; Norton 16 H., Kaki, état de marche, 90.000; Monet 350 et 500, 4 vitesses 1946, 85.000; B. Gillet 750 et 1.000, récents, 4 vit. à part. 75.000. **VÉLOMOTEURS**, Peugeot, Monet, Gnome, 125 et 150 cm<sup>3</sup>. **SIDES-CAR**, Précision, Bernardet, Norton, Indian, Gnome, Poinard, etc., bas prix.

## DES DOMAINES

**50 MOTOS** à revoir. Marques : D.K.W., Zundapp, N.S.U. Triumph, Victoria, Norton, Royal, Gnome, Terrot, Peugeot, Monet, de 2 à 7 ch. Prix de liquidation. — *Alazard, 47 bis, avenue de Clichy, Paris (17<sup>e</sup>).* (Fond de la cour à côté du cinéma.)

**GIMA. 125**, 4, gd lux, 1952. Rodée, 4.000 km, ts acc. *Aloncle, 19, pl. Eglise, Rueil (S.-et-O.).*

Part vend **MOTO-BÉCANE 350 cm<sup>3</sup>** culbutée, super culasse, pneus neufs, moteur neuf, impecc. *Jacques Leducq, St-Hilaire-les-Cambrai (Nord).*

**D.K.W. 350 NZ**. Px 85.000, bon ét. *Tél. MAI 14-94.*

**RAVAT 100 cm<sup>3</sup>**. Bon état, moteur neuf 40.000 fr. *Chastel, 11, square Port-Royal (13<sup>e</sup>).* *Tél. : POR 32-59.*

**CAUSE SANTÉ**, vend ou échange contre Simca 5, Motoconf. 350, super cul. 1950, 8.000 km, impeccable, occasion sérieuse. *Roumi, 10, rue de Villaines, Chartres (E.-et-L.).*

**GALETTO-GUZZI** à finir roder cause double emploi. S'adresser *Sami, 54, rue de Maistre, Paris (18<sup>e</sup>).* *Tél. : MAR 19-13, heures bureau.*

**A.G.F. 175 sport**, ét. nf, nbx acces. *Tur. 64-28, apr. 19 h.*

**VÉLOCETTE 350**, 11.000 km, bon ét. *Laurent, 19, r. Léon, Paris (18<sup>e</sup>).*

**SIDE M. GOYON 5 ch**, b. ét., eq., 95.000. *Chouland, 17, r. Bapts. Asnières (Seine).*

**GNOME RHONE A.X. 2**, av. side Bernardet, gd routier, tr. bon ét. 85.000. *Waterkeyn 44, r. E.-Duclaux, Suresnes (Seine).*

**POURQUOI  
DIT-ON ?...**

**PRATIQUE...  
COMME  
MACOMBYNN  
Ça... c'est VRAI!**



parce que...

**C'EST LE SEUL SURVÊTEMENT MOTOCYCLISTE,  
C'EST LA SEULE COMBINAISON D'UNE SEULE PIÈCE QUI  
N'A PAS LE DÉSAGRÉMENT DE S'ENFILER PAR LES PIEDS  
S'ENDOSSE COMME UN PARDESSUS**

" MACOMBYNN " possède tous les avantages des  
anciennes combinaisons sans en avoir les inconvénients.

CONSULTEZ CEUX QUI LA PORTENT OU VOTRE MOTORISTE

**SEUL FABRICANT**

Éts CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette, Amiens (Somme)



la plus grande collection de modèles  
**TOILES ET CUIRS**

Sacoques Cycles, Motos, Scooter  
Équipements pour Cyclo-Touristes  
Tabliers, Guisards, Manchons, Sacs à outils, etc.

Production des Établissements  
**Marcel DOISY**

Rue d'Anjou, SAINT-MACAIRES-EN-MUGES (M.-&-L.) - Tél. 51

## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>  
24 NUMÉROS PAR AN

UN AN. . . . . 800 fr.

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Frs : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, BALE  
C.C.P. V. 10.442 - 1 an . Frs : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100  
Changement d'adresse... Frs : 20

L'abonnement partira du numéro .....

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de  
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.  
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du  
présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en  
trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale  
du 19 novembre 1945.)

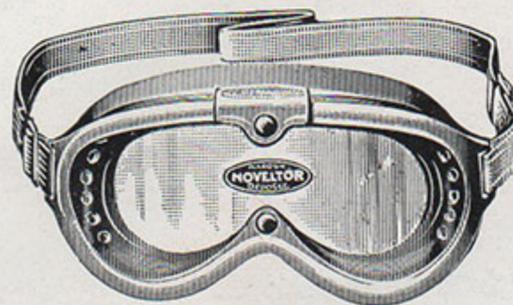
La Dernière Création



MOREZ

Jura

Pour hommes « NOVELTOR »  
Pour dames « NOVELTOR-JUNIOR »



EN CAOUTCHOUC NATUREL ET RHODOGLASS  
ÉCRANS QUATRE COLORIS UNIS OU DÉGRADÉS

**SÉCURITÉ - VISION INTÉGRALE**

Exigez-la de votre fournisseur

La stabilité de la **MOTO**,  
La protection du **SCOOTER**,



Le nouveau motoscooter  
**"Starlett"**

PRIX  
**74.900** Frs  
(livrable à partir d'Août)

**Principales caractéristiques techniques :**

Carrosserie châssis en tôle emboutie et soudée électriquement - Moteur semi-bloc 2 temps 100 cc licence "VILLIERS", 2 vitesses commandées par poignée tournante et par levier de débrayage synchronisés à main gauche - commande des gaz par poignée tournante à main droite.

Lancement du moteur à la main par levier fixé sur la carène côté droit - allumage et éclairage par volant magnétique sous tension de 12 V. - Fourche télescopique avec correcteur breveté de J. A. GREGOIRE. Freins AV et AR sur tambours. Réservoir de 5 lit. environ.

**100**<sup>cm</sup><sub>3</sub>  
**2**  
vitesses

SIÈGE SOCIAL ET USINE  
A MACON (SAÔNE-&-LOIRE)

DÉPOT A PARIS (17<sup>e</sup>)  
49, RUE DESRENAUDES

**Monet Goyon**

**KOEHLER ESCOFFIER**

