

7^e ANNÉE - N° 102

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} JUILLET 1953

MOTOCYCLES

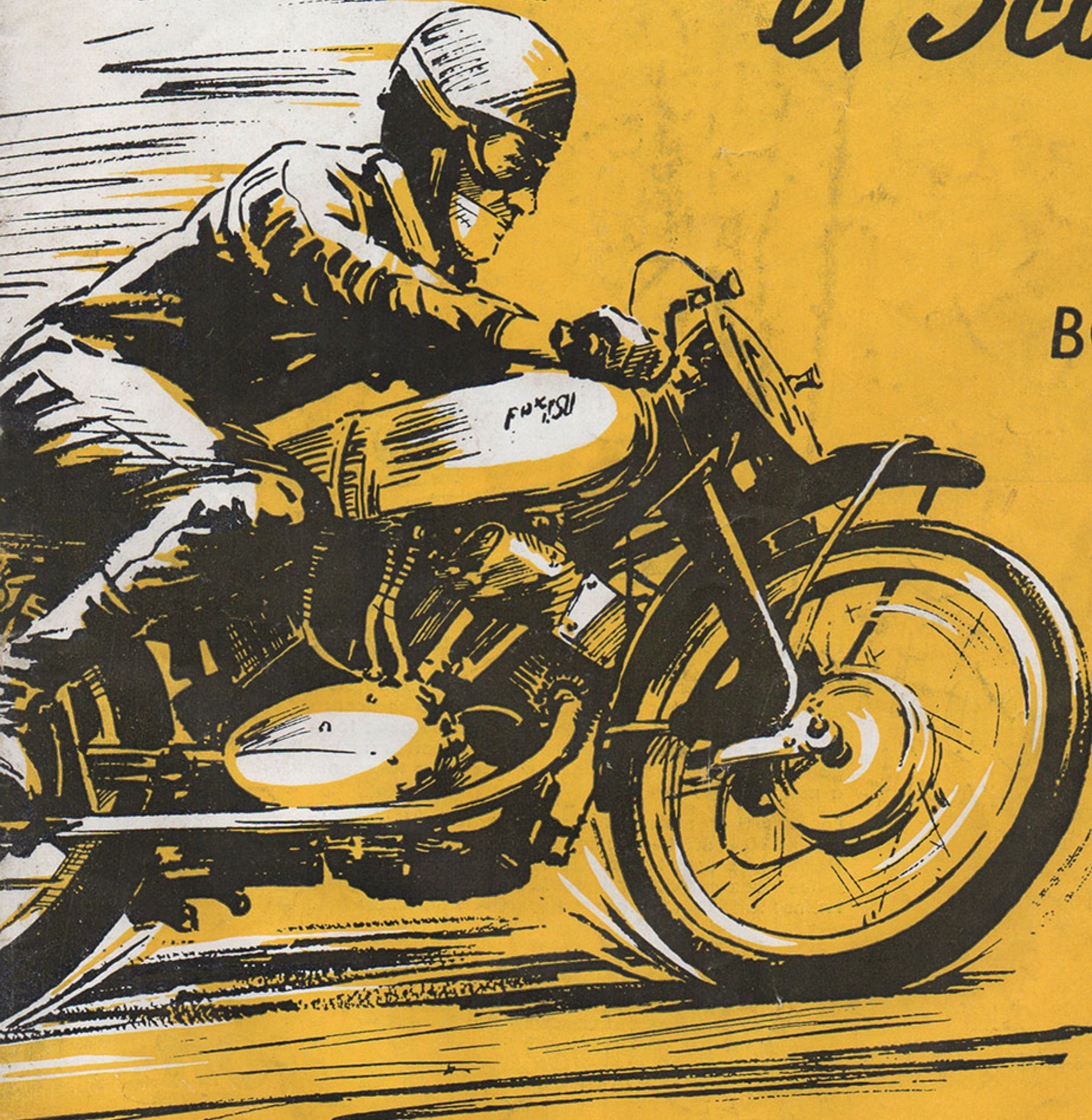
DIR. MAX ENDERS

ED. LAJEUNESSE

14 Rue BRUNEL PARIS-17^e

et Scooters

LE 25^e
BOL D'OR



L'ALCYON 125^{cc}

40^f



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^{cm}₃
2
vitesses

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

DÉPOT A PARIS (17^e)
49, RUE DESRENAUDES



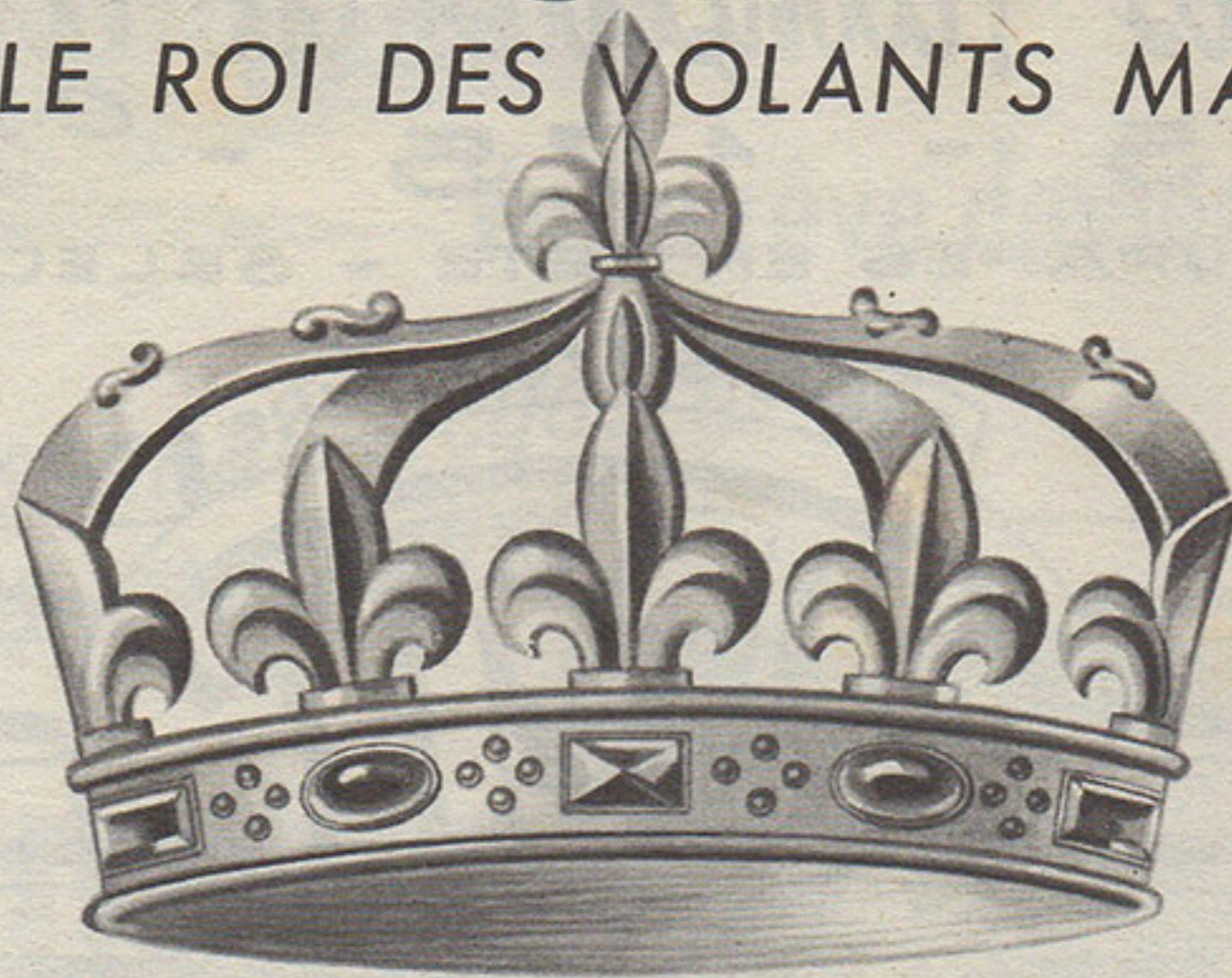
Monnet Goyon

KOEHLER  **ESCOFFIER**

CHAQUE ANNÉE

LE BOLD'OR

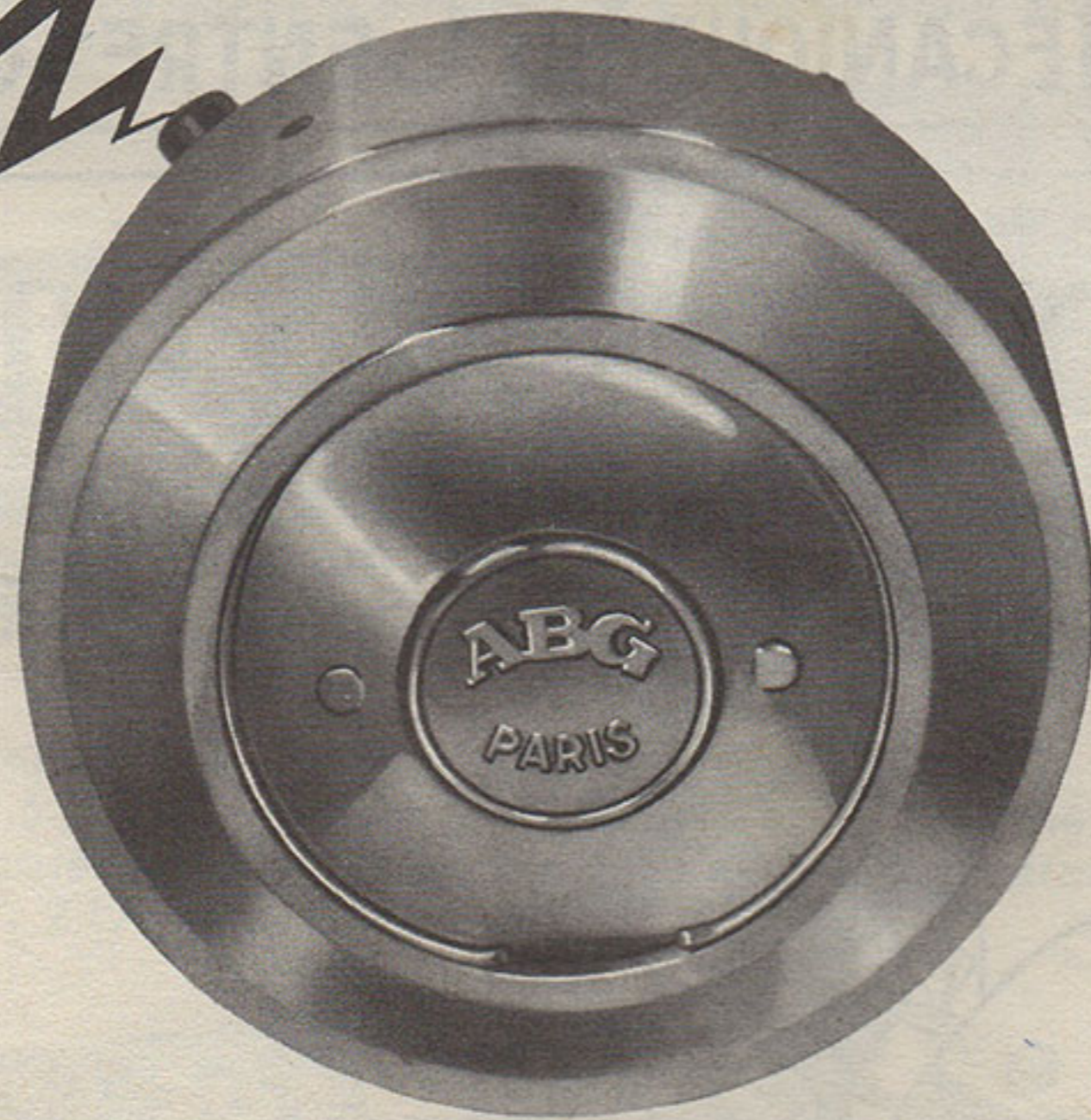
CONSACRE LE ROI DES VOLANTS MAGNÉTIQUES

ers CATÉGORIE 175 cm³

1952 PEUGEOT (BOUIN)

1953 MACQUET-YDRAL (TANO)

ÉQUIPÉS DU VOLANT



— A TOUS MOTEURS
— DE QUALITÉ
— VOLANTS **ABG**

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

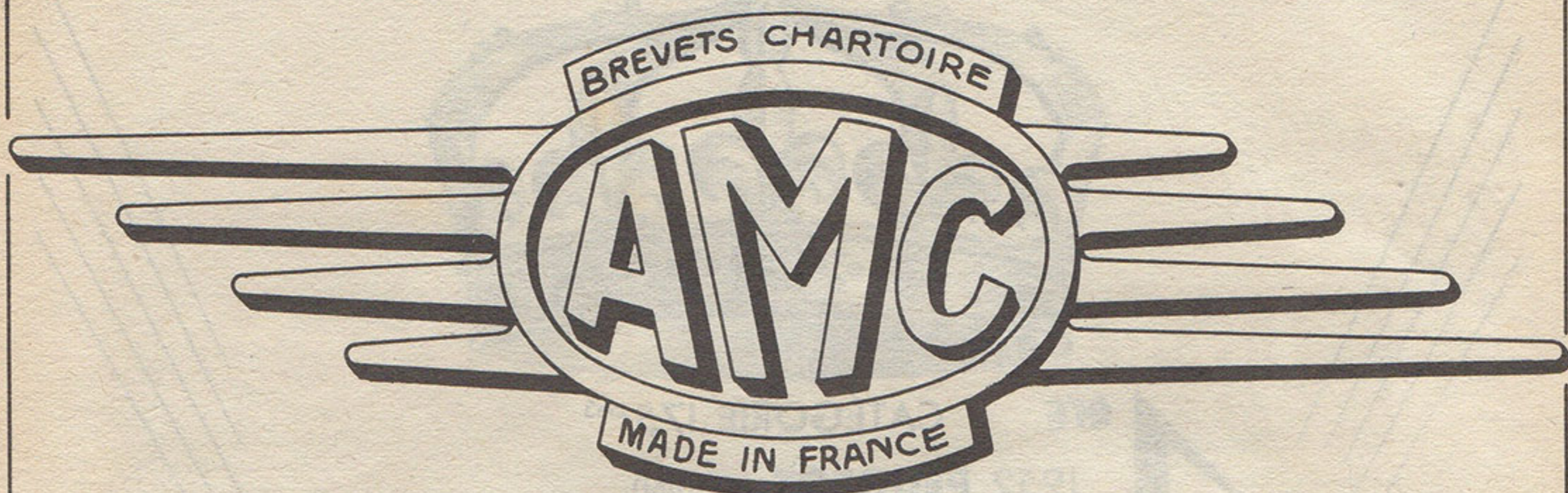
ABG

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

Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



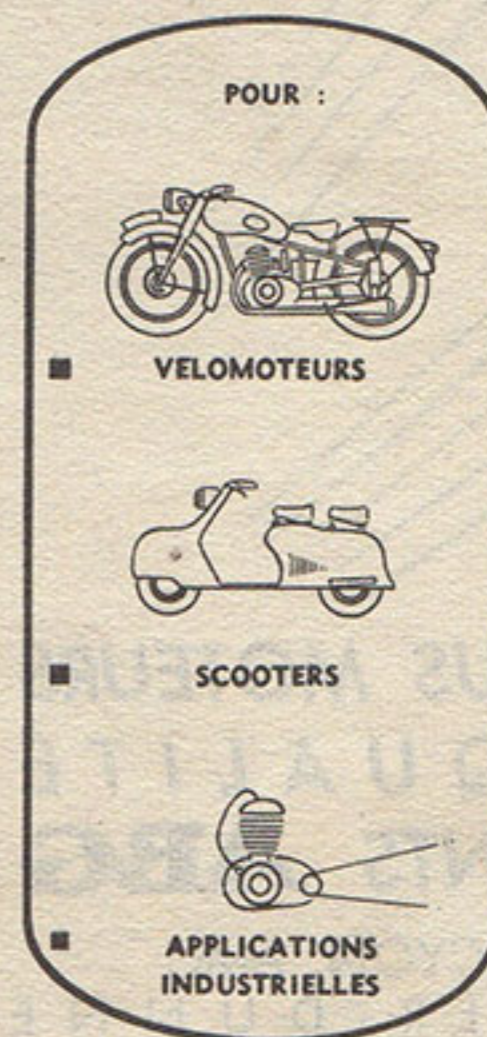
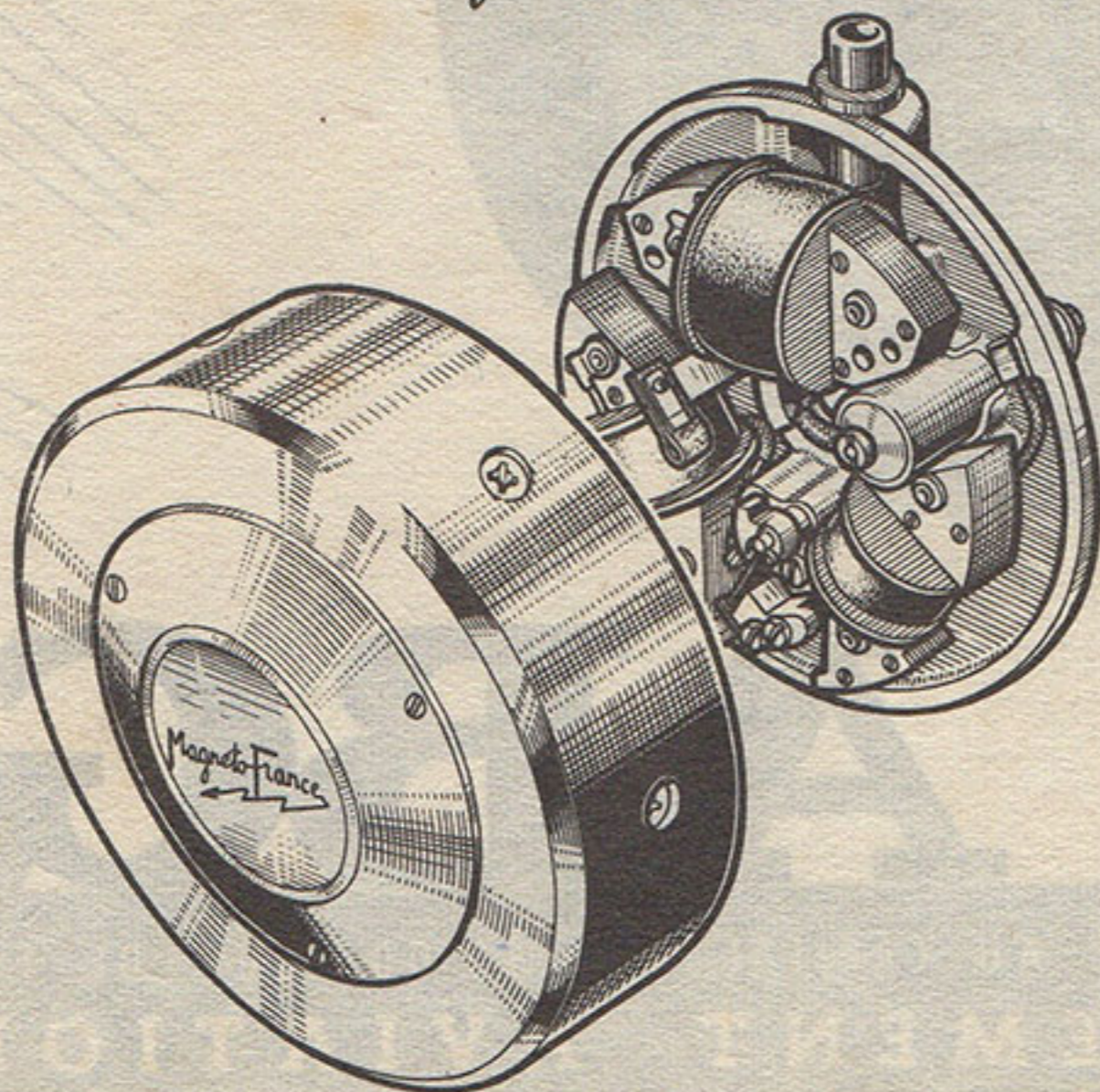
Equipent les grandes marques ...

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA - GUILLER - MALTERRE - MONET-GOYON - NEW-MAP - MOTOBLOC - RADIOR - SYPHAX

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

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

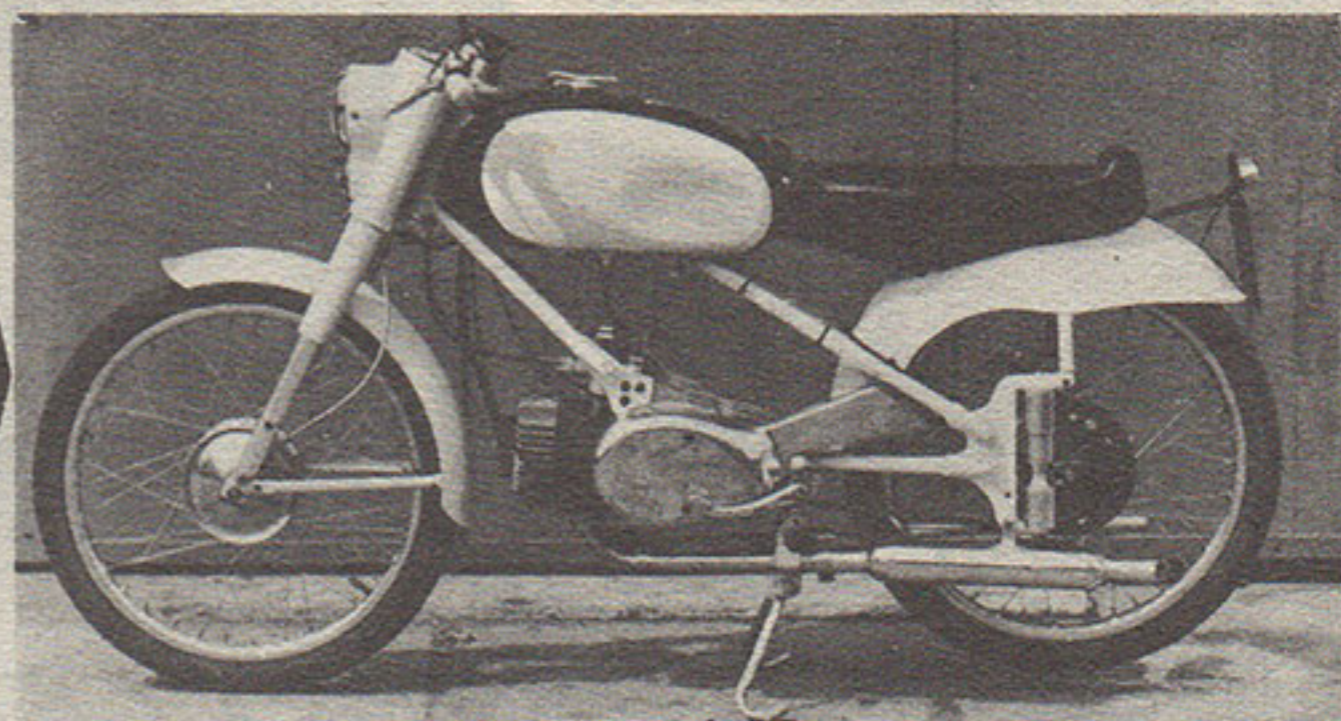
Grâce à **G. MONNERET**

Votre rêve devient une réalité

*vous pouvez désormais acquérir
2 merveilleuses machines :*

La RUMI
125 cc SPORT

La meilleure 125 cc 2 temps du monde



110 Km/h. garantis • 2 cylindres horizontaux côte à côte • Course : 45^{m/m} • Alésage : 42^{m/m} • 4 vitesses • Présélecteur à doubles pédales • Réservoir : 14 L. (autonomie de 400 Km environ) • Consommation environ 3 L. aux 100 Km.

La GILERA
150 cc SPORT

La meilleure 150 cc 4 temps du monde



110 KM/h. garantis • Monocylindre • Course : 54^{m/m} • Alésage : 59^{m/m} • Puissance : 7,5 cv • 4 vitesses • Présélecteur • Fourche avant télescopique • Suspension arrière : cadre élastique, amortisseurs hydrauliques • Consommation garantie : 2 L. 1/4 aux 100 Km.

G. MONNERET

Scooters **VESPA**

LIVRABLES DE SUITE CRÉDIT 15 MOIS

Motos — VéloMOTEURS — Cyclomoteurs
Quelle que soit la marque française ou étrangère

ATELIER ULTRA-MODERNE AU 3, RUE ARISTIDE-BRIAND A VANVES — TÉL. : MIC. 33-76

3 MAGASINS

• PARIS-SUD, 106, AVENUE ARISTIDE-BRIAND — TÉL. : ALÉ. 21-71.

• PARIS-CENTRE, 7-9, BOULEVARD BEAUMARCHAIS — TÉL. TUR. 96-56.

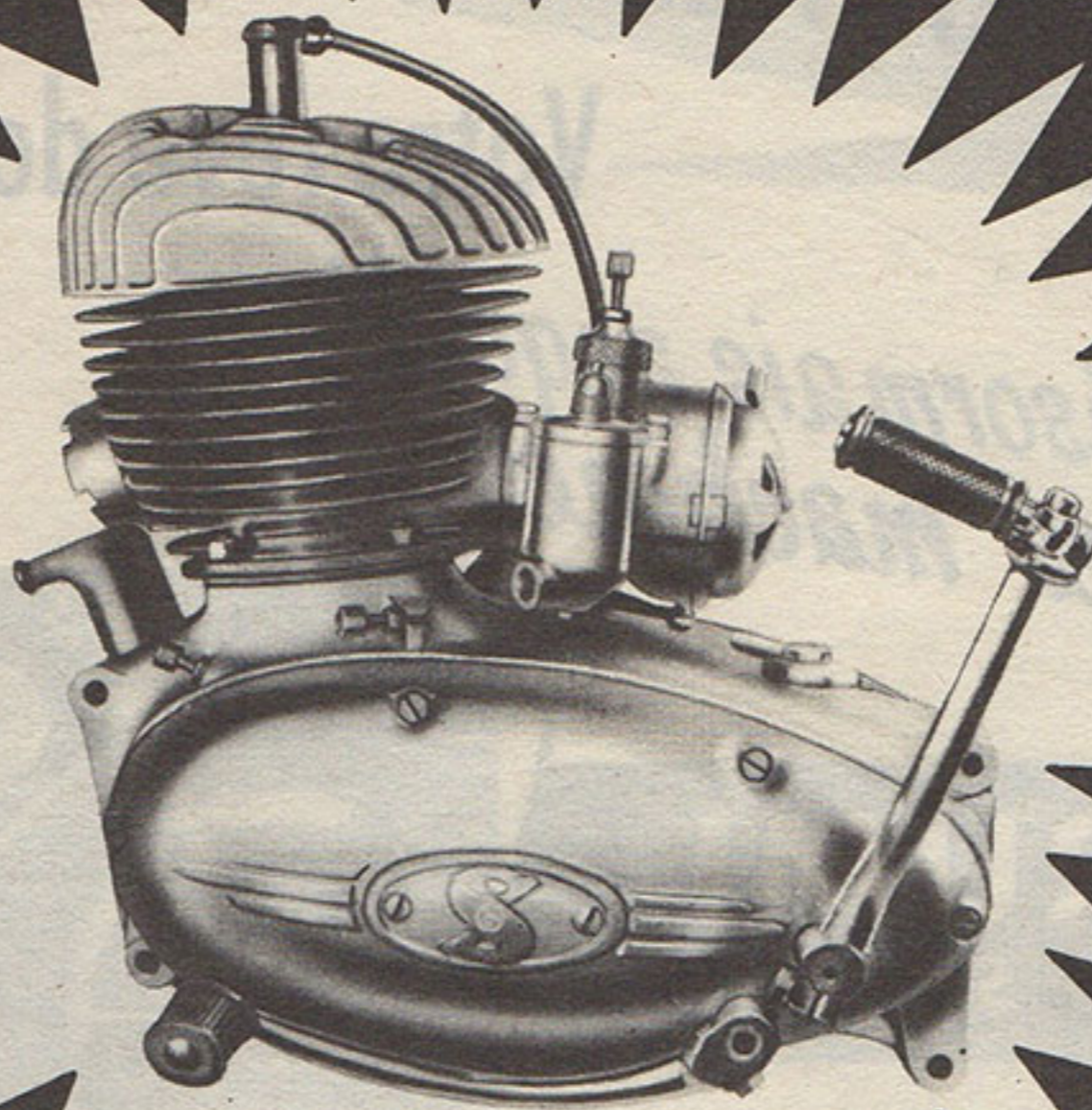
• PARIS-NORD, 138, RUE DE TOCQUEVILLE — TÉL. : WAG. 42-04.

MOTEURS SACHS

MOTEURS SACHS

98 cm³
2 VITESSES

150 cm³
4 VITESSES



ETS W. DUMONT
DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
11, RUE CHALGRIN, PARIS-XVI^e
KLE. 68-10



Demandez la liste des constructeurs ayant adopté le moteur SACHS

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE



MOTEURS A.M.C.

4 temps culbutés

125 cmc. — 3 VITESSES
Frs 158.000

125 cmc. — 4 VITESSES
Frs 175.000

175 cmc. — 4 VITESSES
Frs 198.000

MOTEUR YDRAL

2 temps

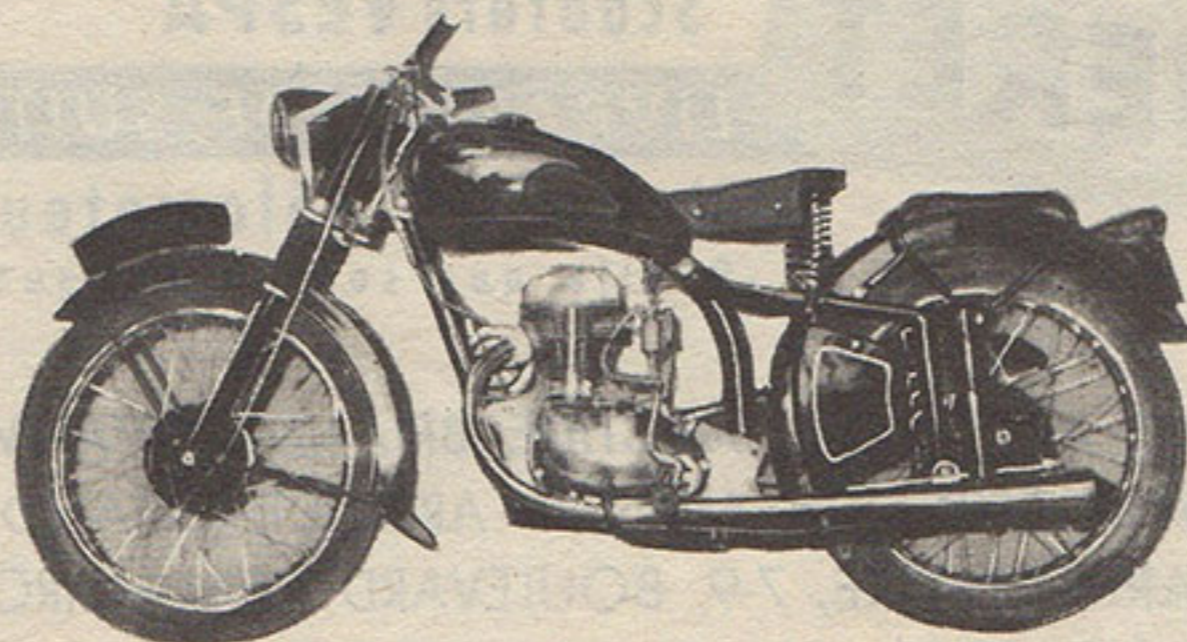
125 cmc. — 4 VITESSES
(sans compteur)
Frs 138.000

TOUS NOS MODÈLES
SONT MONTÉS AVEC
FOURCHETÉLESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIÈRE
COMPTEUR INCORPORÉ
DANS LE PHARE ET
— AVERTISSEUR —

G I M A

**LA MOTO DE
GRANDE CLASSE**

**24, Avenue Pasteur, 24
CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme)**



**NOUVEAUX MODÈLES
MOTEURS A.M.C.**

175 cmc. — 4 VITESSES
CADRE DOUBLEBERCEAU
FOURCHETÉLESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIÈRE
OSCILLANTE SPÉCIALE
AVEC AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES
TAMBOURS DE FREIN
de 170 mm. — ROUES
INTERCHANGEABLES

Fr. 208.000

**EN PRÉPARATION
pour livraison prochaine**

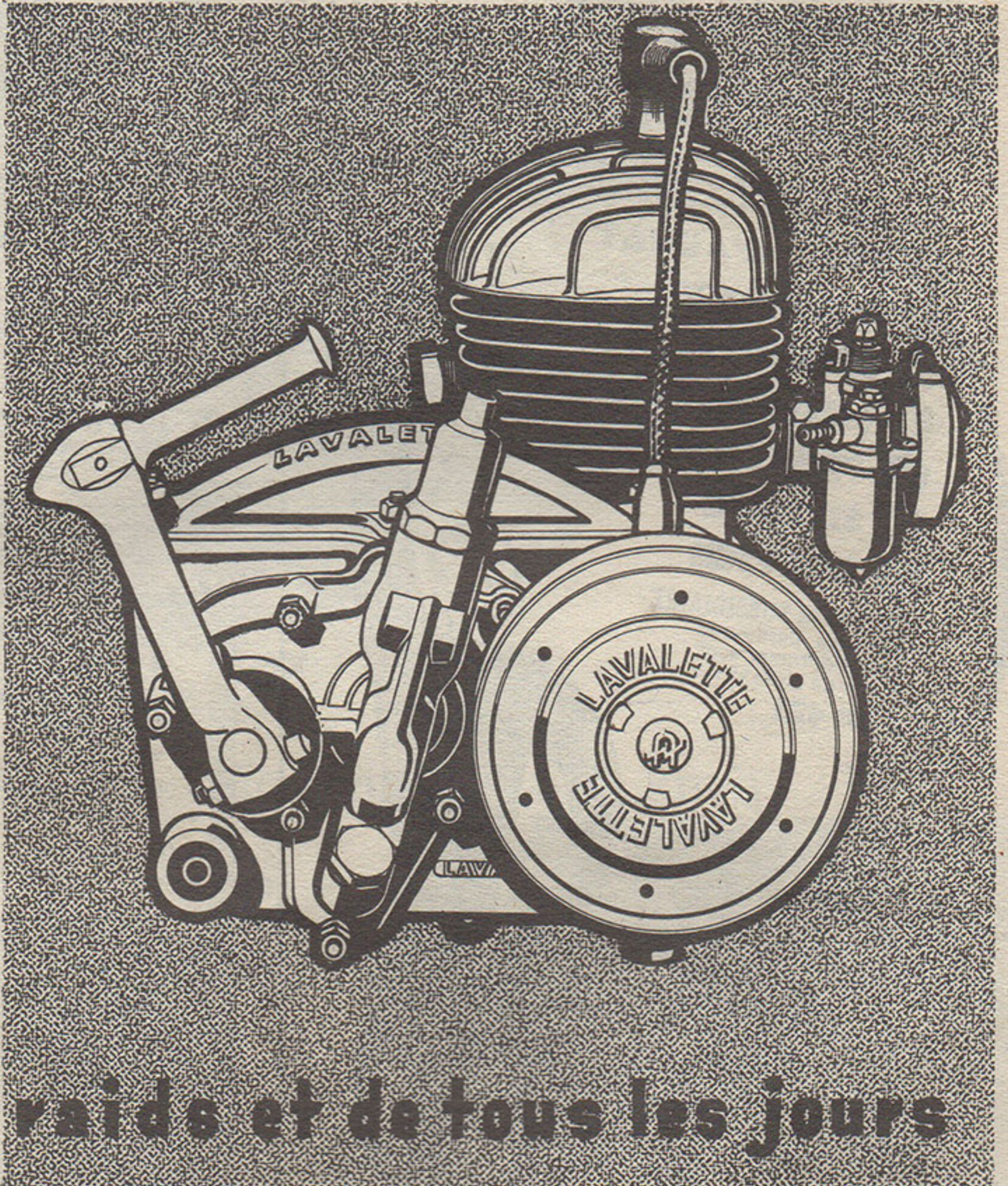
175 cmc. — 3 VITESSES
250 cmc. — 4 VITESSES
— CADRE SPÉCIAL —

**une évolution
dans la technique
du cyclomoteur**

le 70 cm³

B M L

**3 VITESSES
PRÉSÉLECTIVES
AVEC OU SANS KICK**



**le BML
moteur
des grands**

raids et de tous les jours

LAVALETTE

32 AVENUE MICHELET ST-OUEN (SEINE) TÉL. MON. 99-60

Résultats CONCOURS VELOSOLEX

380.000 Réponses
attestent l'intérêt considérable soulevé par ce Referendum.

La liste-type obtenue en classant les qualités du VeloSoleX par ordre de préférence est la suivante :

- 1 PRIX D'ACHAT
- 2 ÉCONOMIE
- 3 SÉCURITÉ
- 4 SIMPLICITÉ
- 5 PERFORMANCES
- 6 SILENCE
- 7 SERVICE

QUESTION SUBSIDIAIRE
Distance parcourue
sur vélodrome, avec
1 litre de Solexine :

107 Km 421

(Palais des Sports
24 Avril 1953, sous
contrôle d'huissier).



Les gagnants seront avisés individuellement. Vous
pourrez, prochainement, en consulter la liste, chez nos
Concessionnaires ou les Agents de Cycles et Motos.

Et à tous ceux qui n'ont pas gagné cette fois-ci,
Bonne chance pour le prochain tournoi VeloSoleX.

René
Ravo

A.P.

BOL D'OR · 1953



TANO SUR MACQUET

2 054 km. Moyenne 85,611 km/h.

MOTEUR · YDRAL - VOLANT A.B.G.

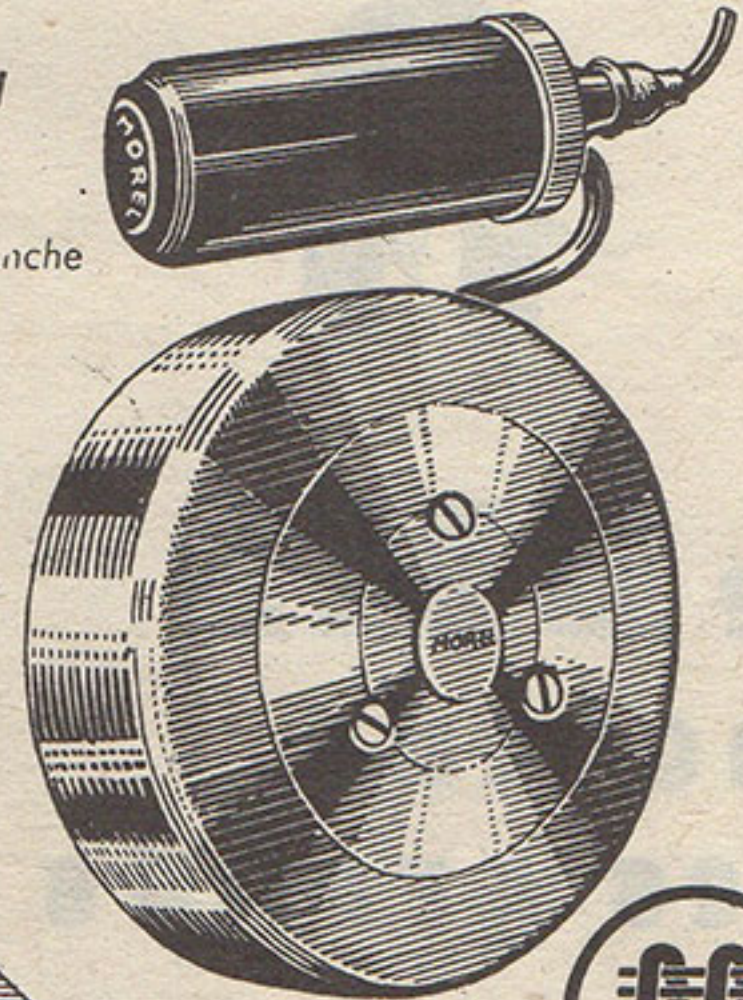
L. MACQUET
CONSTRUCTEUR

38 à 64, rue de Dunkerque
Armentières (NORD) - Tél. 600

VOLANT MAGNÉTIQUE **VBS 50** pour cyclomoteurs

A BOBINE
HAUTE TENSION
SÉPARÉE
BREVETÉ S.G.D.G.

- rigoureusement étanche
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant



PUISSANCE
SÉCURITÉ

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17^e) TEL. WAGram 78-45

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

BOL D'OR 1953

9

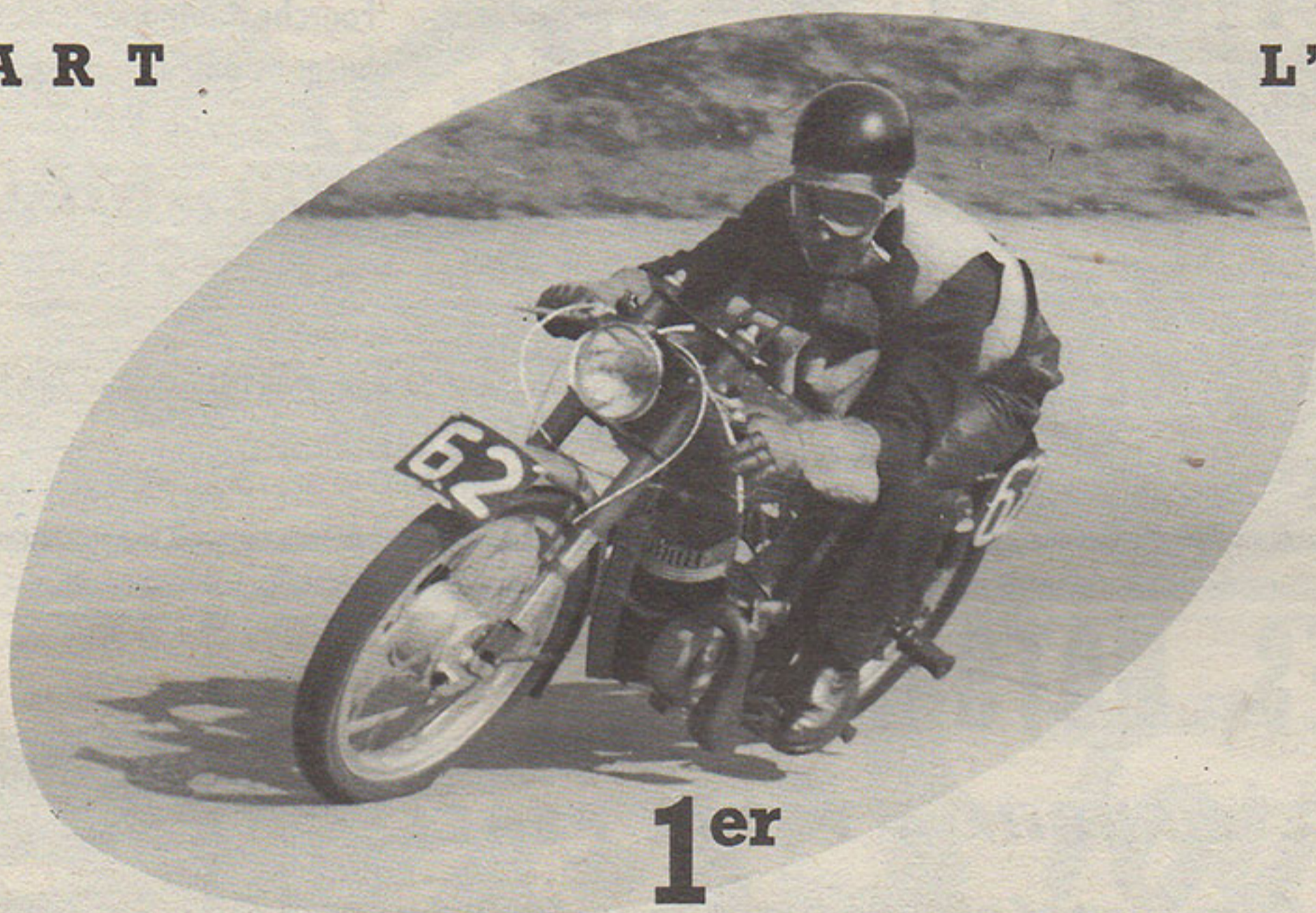
SENSATIONNELLE

VICTOIRE



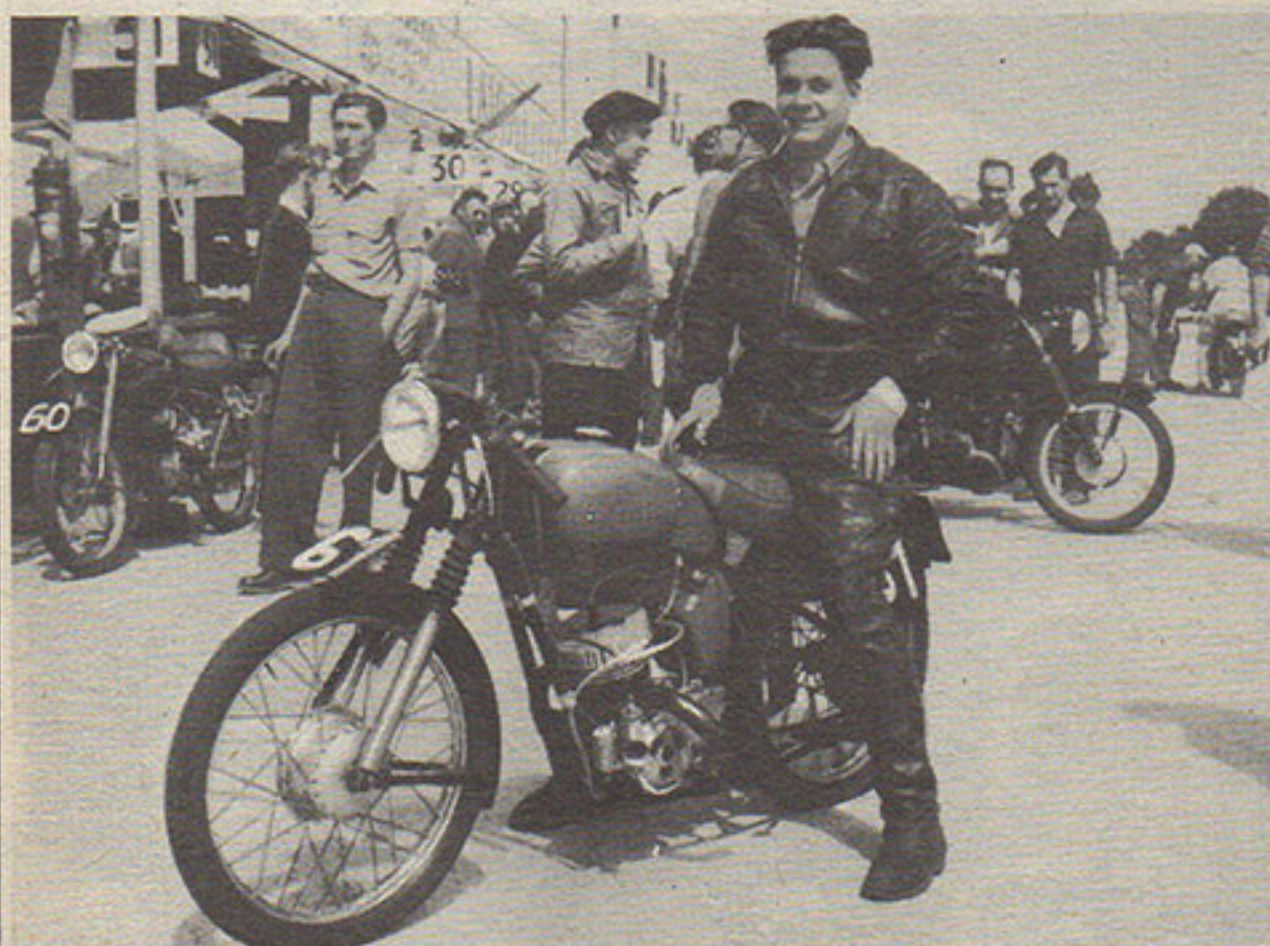
3 MACHINES
au
DÉPART

3 MACHINES
à
L'ARRIVÉE



1^{er}

TANO 2054 km. Moyenne 85,611 km/h.



← 2^e
DELAUNÉ

6^e →
THIERS



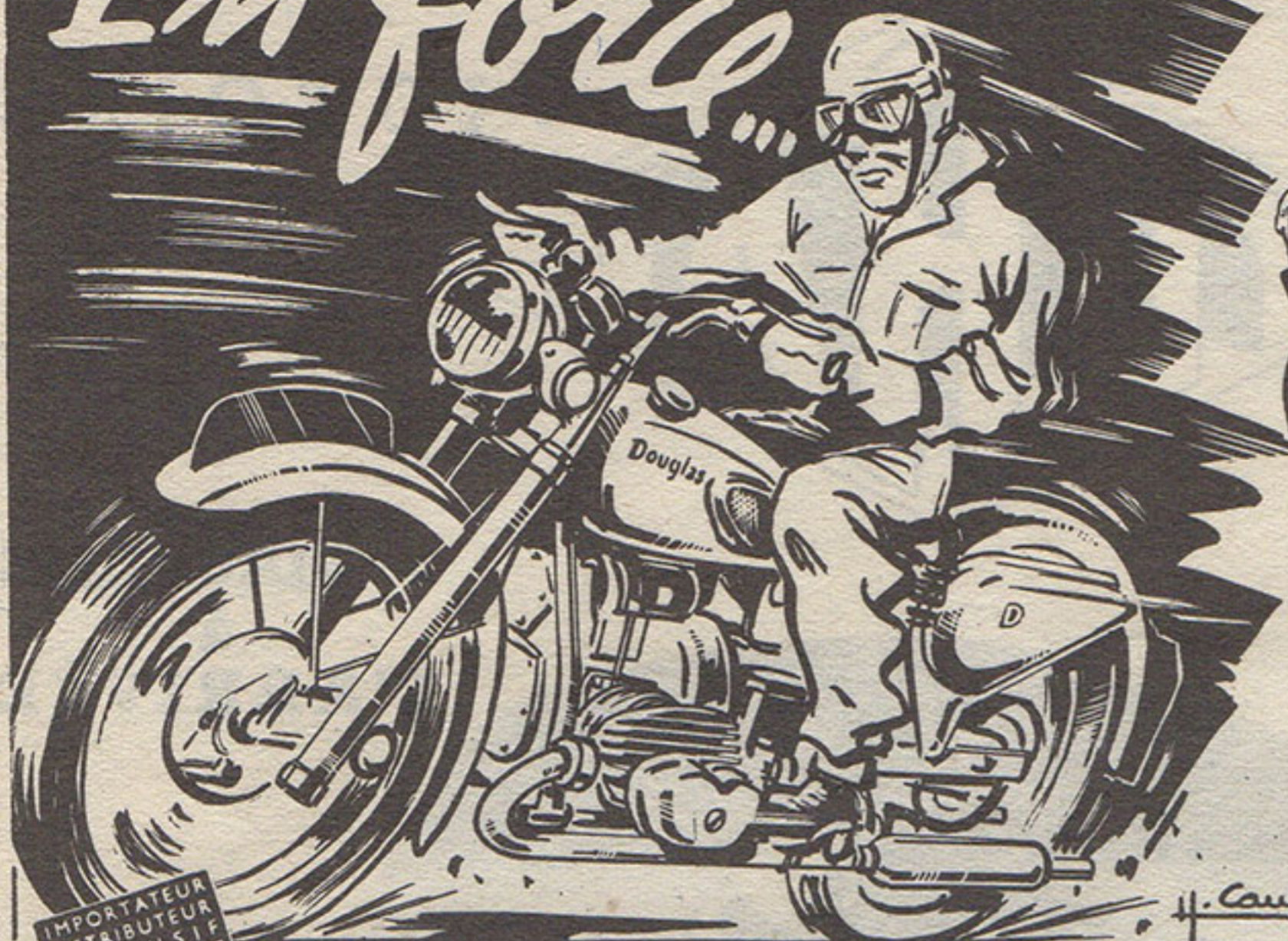
ATELIERS DE
MÉCANIQUE

YDRAL

83, rue Carnot, SURESNES

-- Tél. : LON 31-50 et 51 --

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

POMPISTES, MOTOCISTES...

UN IMMENSE MARCHÉ A VOTRE PORTE

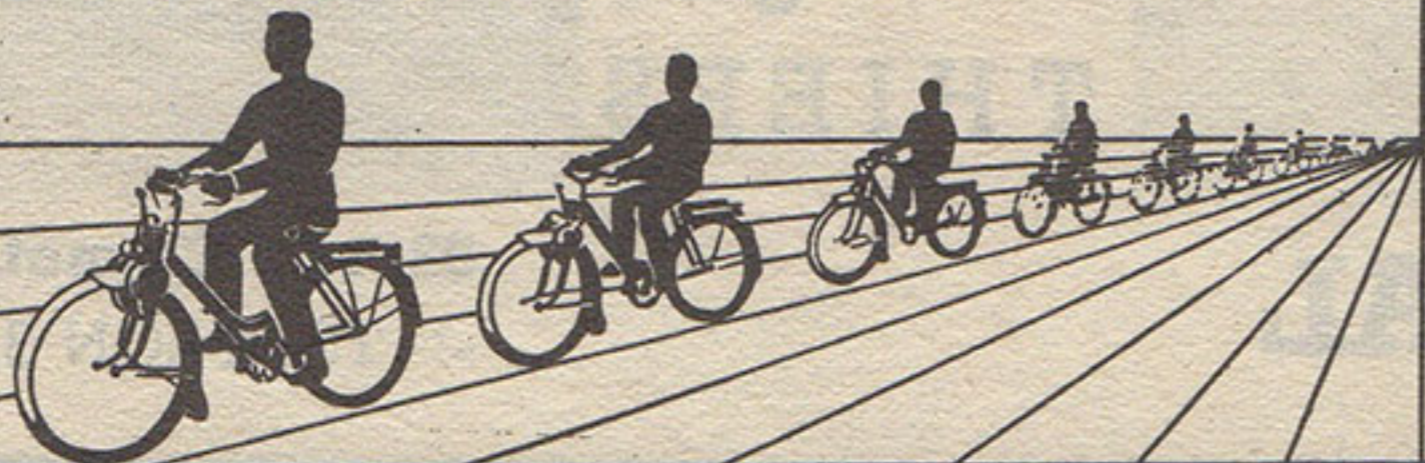
1 Million de Cyclomoteurs en circulation

VENDEZ

Carburant-Lubrifiant anti-calamine pour VéloSoleX et moteurs 2 temps

- Stockage et ventes faciles - Bidons capsulés de 2 litres.
- Plus de 6 millions de litres vendus en 1952 - et la demande croît sans cesse.
- Qualité indiscutable et constance absolue de la Solexine.
- Satisfaction unanime des usagers.

Ne laissez pas passer la chance...



Demandez les conditions de vente à
VELOSOLEX
Service M ● Courbevoie (Seine)

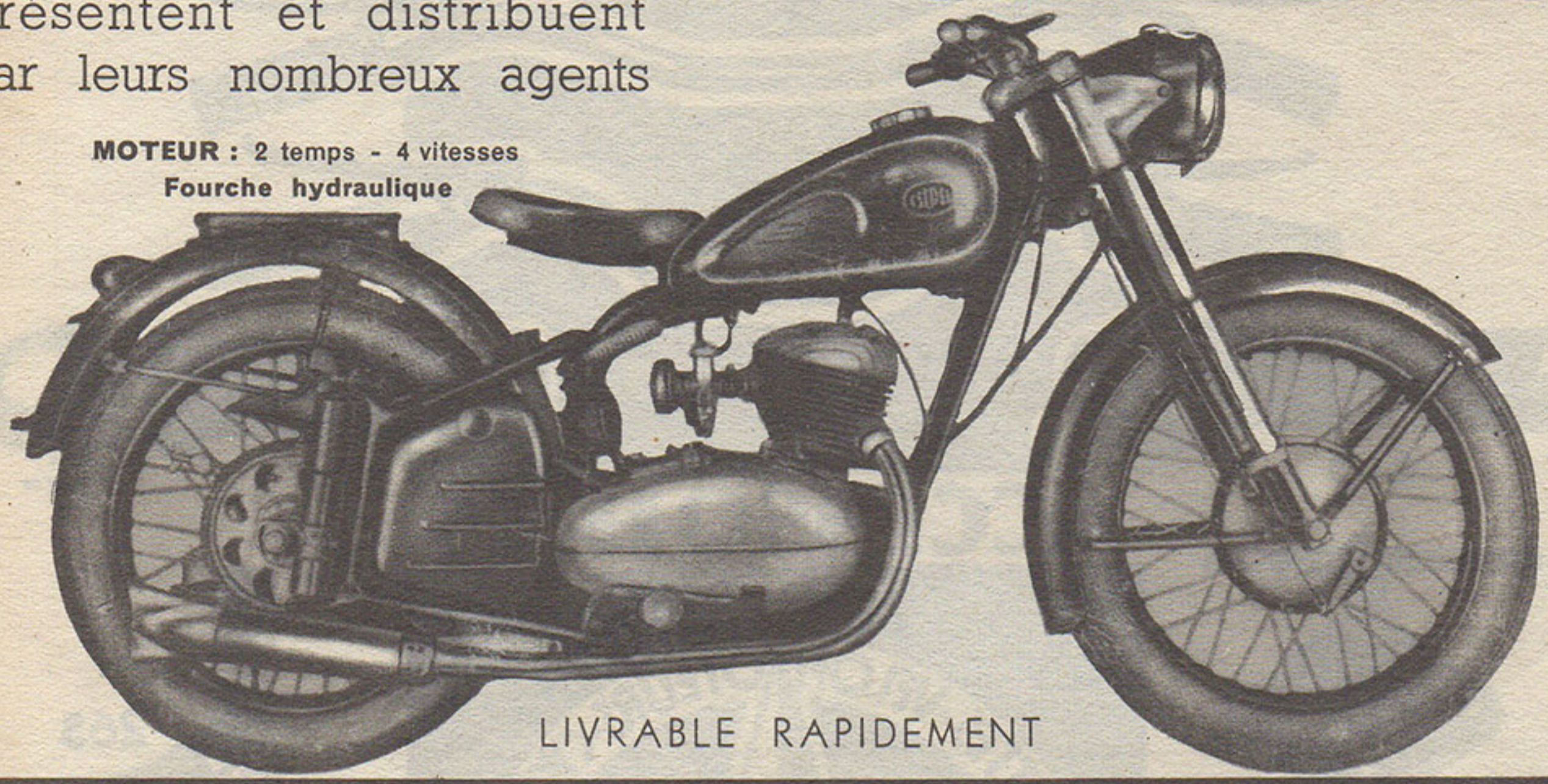
Les É^{TS} Jacques POCH

127, av. de Neuilly, à NEUILLY-sur-SEINE • MAI 61-70

LA CSEPEL 250^{CC}

présentent et distribuent
par leurs nombreux agents

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses
Fourche hydraulique



LIVRABLE RAPIDEMENT

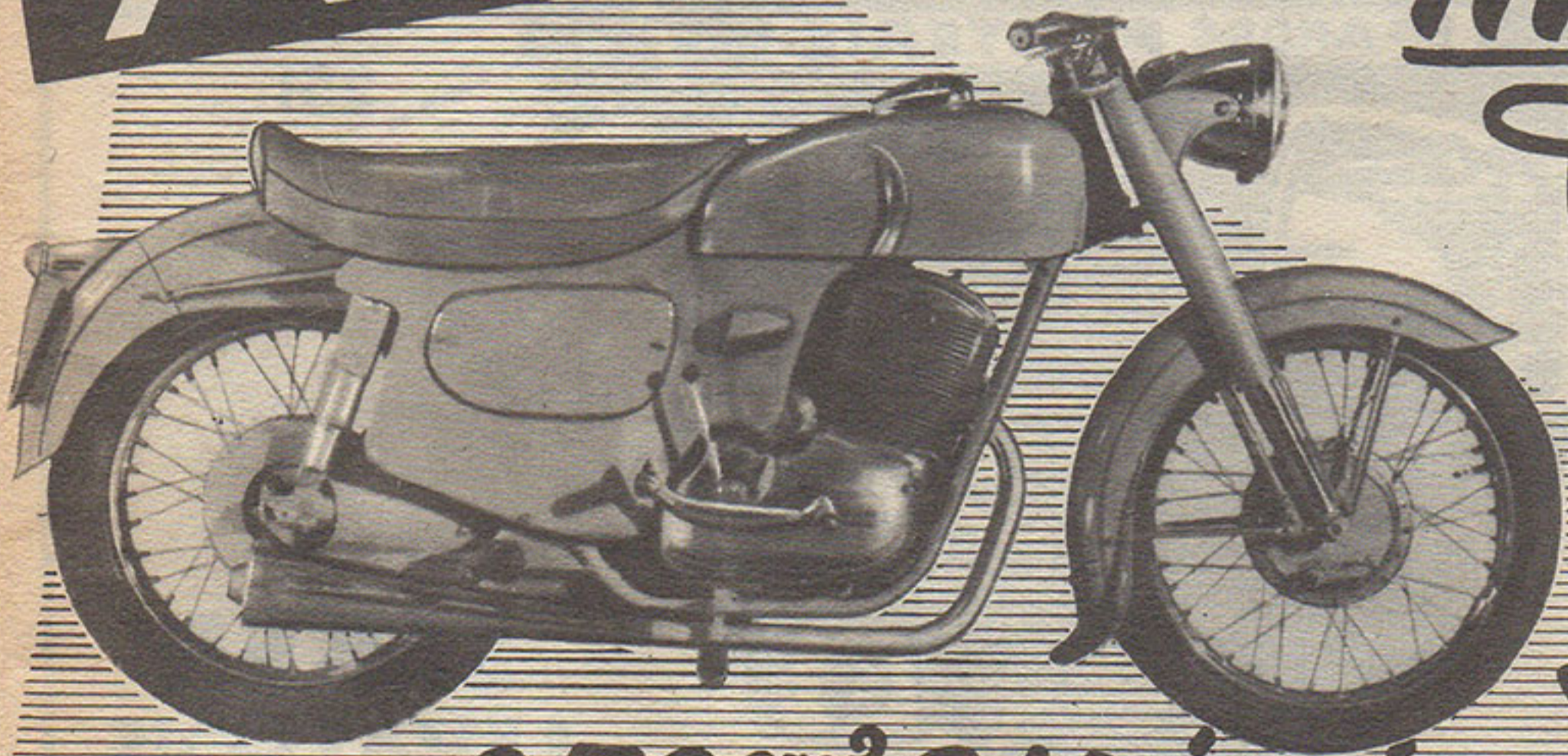
ALCYON

Tous les modèles

Depuis:

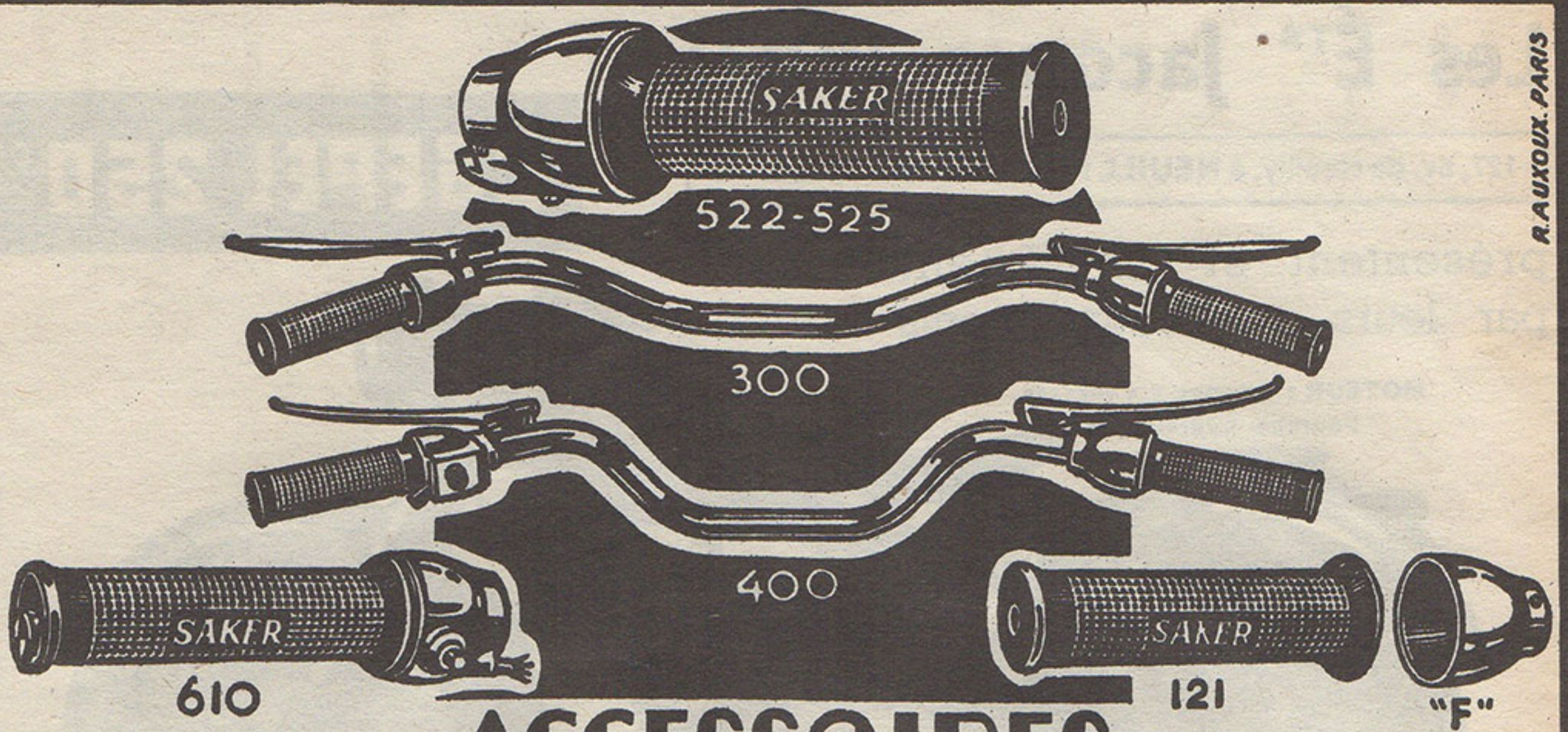
- L'ALCYONNETTE 48 cm³
- LE 125 cm³ - 2 TEMPS
- LE 125 cm³ - 4 TEMPS
- LE 175 cm³ - 4 TEMPS

Jusqu'à..



.. LA 250^{cm³} - CARÉNÉE

2.500 AGENTS RÉPARTIS DANS TOUTE LA FRANCE...



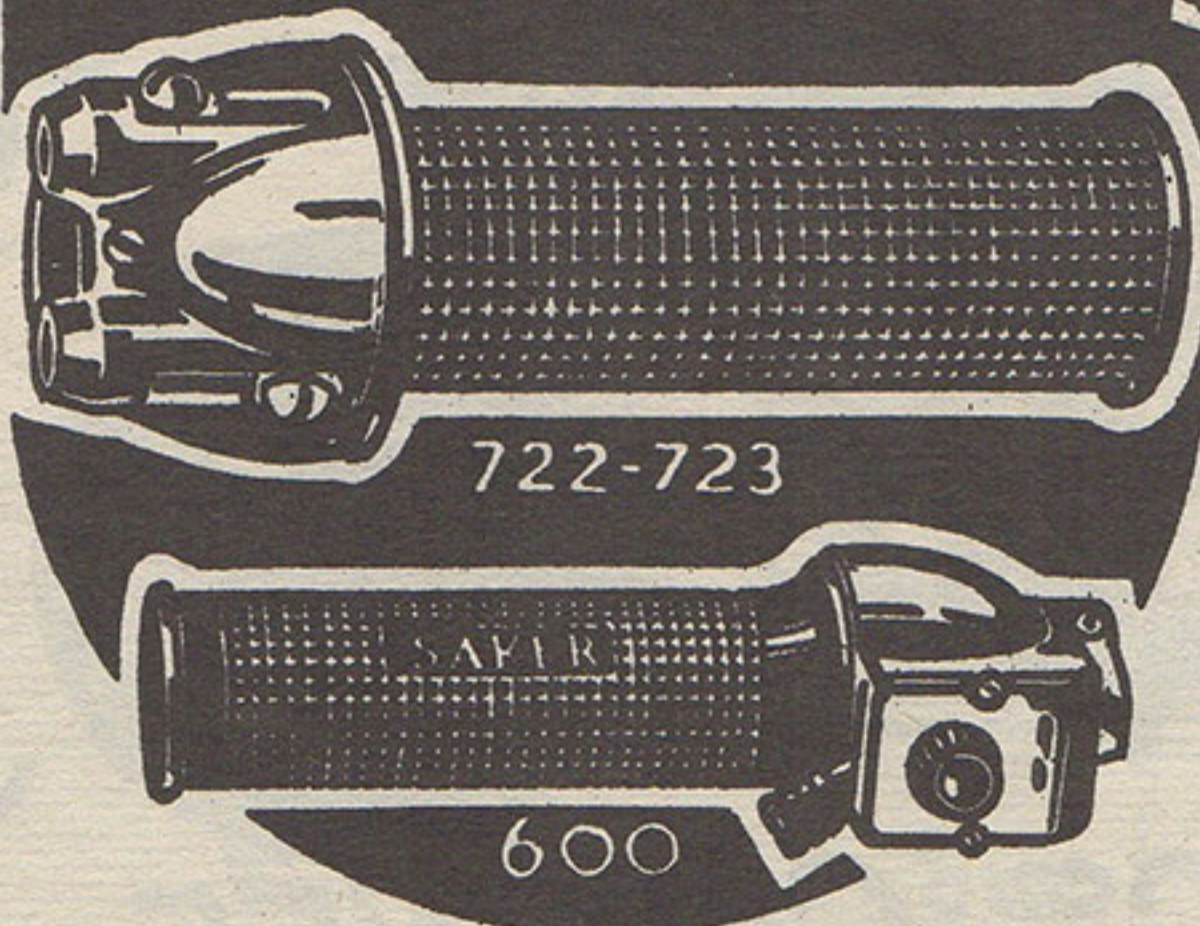
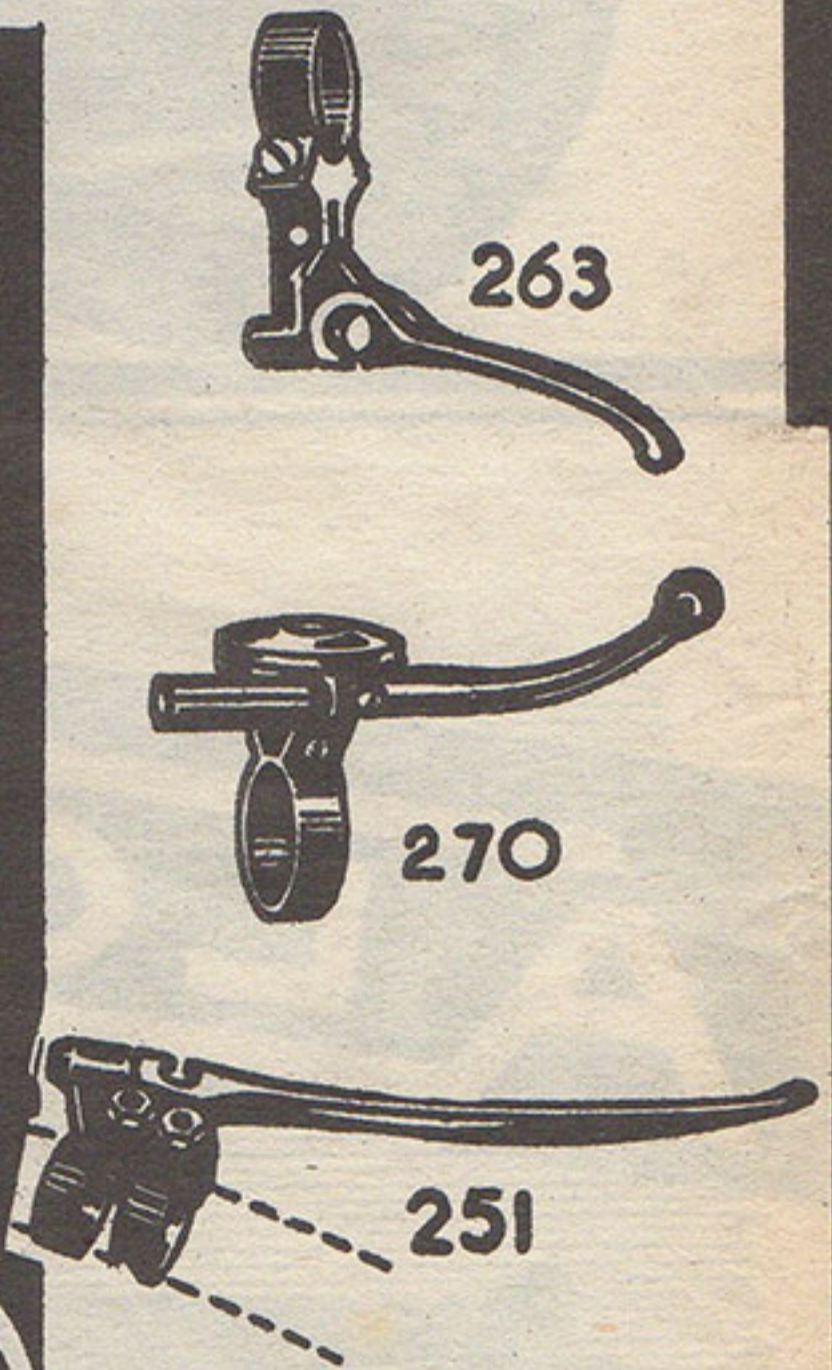
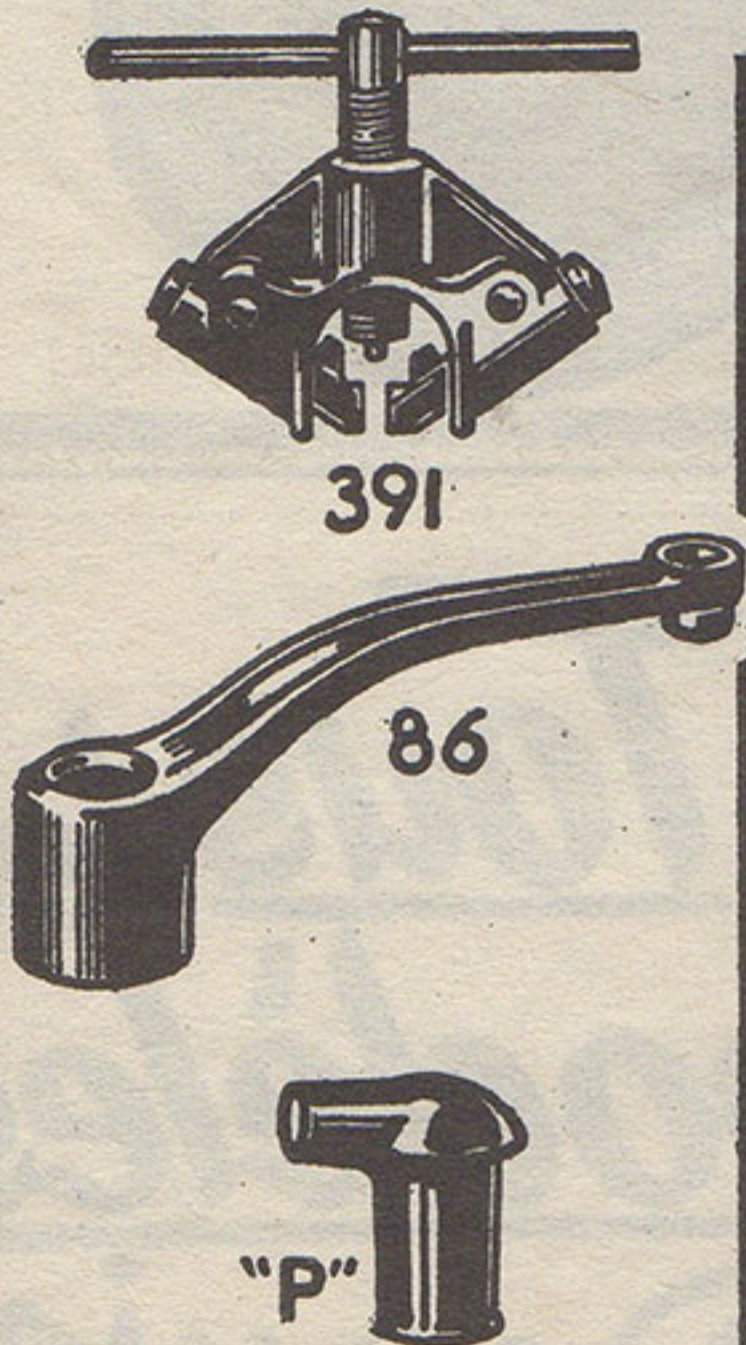
ACCESSOIRES

POUR



SAKER

ETS ANDRÉ PORTERIE



SAKER LEVALLOIS

SAKER LEVALLOIS

RENÉ GILLET

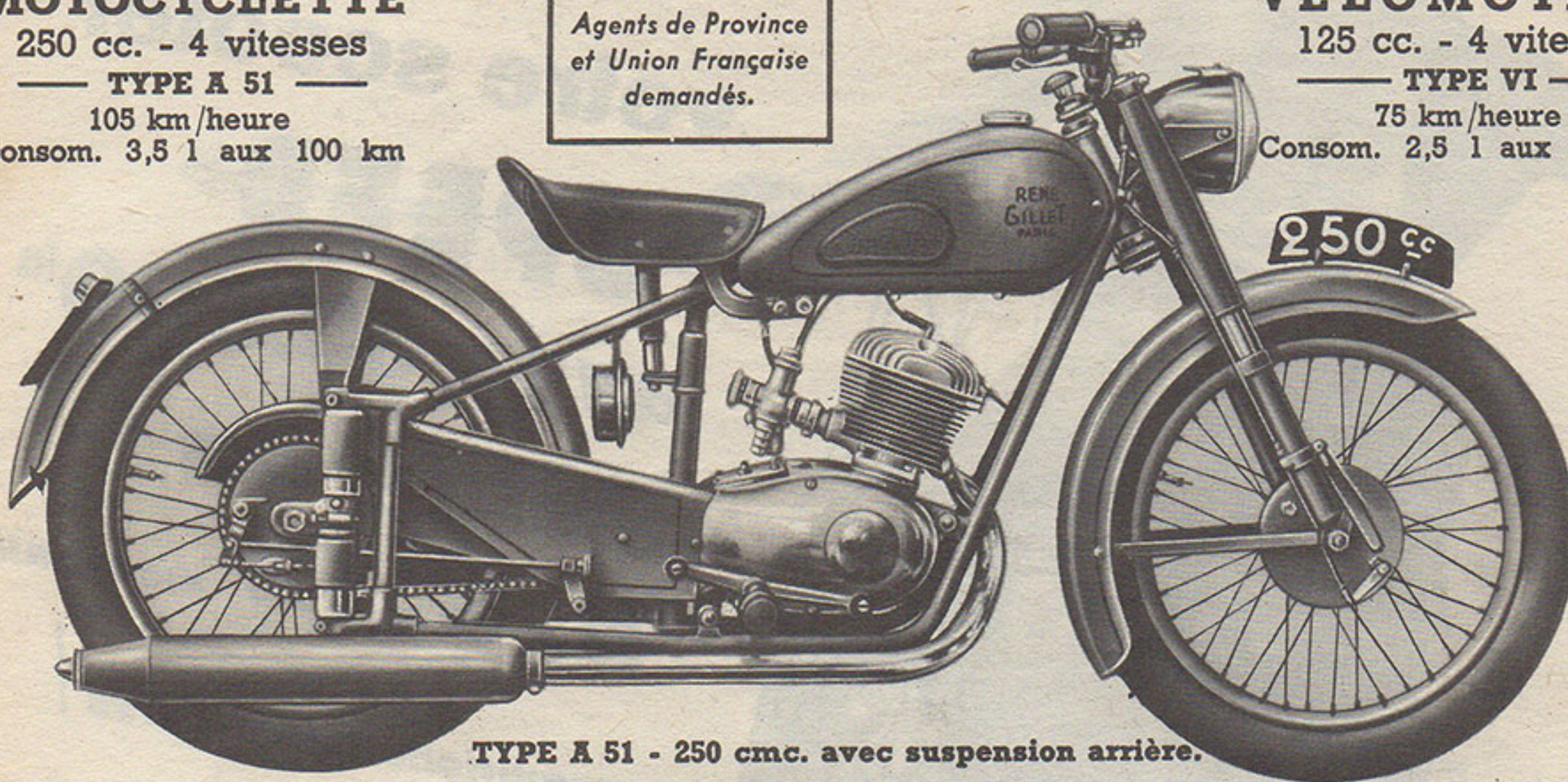
MOTOCYCLETTE

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

Agents de Province
 et Union Française
 demandés.

VÉLOMOTEUR

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



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

LA SUSPENSION ARRIÈRE A
 AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

GRAZZINI

se classe **1^{re}** au **BOL D'OR**

avec **TANO** sur moto **MACQUET**

A MOTEUR YDRAL 175 cm³ AVEC 2.054 km 661 EN 24 HEURES

GRAZZINI CONSTRUCTEUR

5 et 7, rue Neuve-Popincourt - PARIS-XI^e

Téléphone: ROquette 17-03



ALIANVIC 108

**Vous aurez
immédiatement
votre scooter
SPEED** →
avec 35.500^{frs}
**Solde en
6, 9, 12** mensualités
conditions imbattables !

FORMALITÉS SIMPLIFIÉES A L'EXTRÊME
3 ASSURANCES d'un an
sont incluses dans vos men-
sualités :

- Responsabilité CIVILE : illi-
mitée au tiers
- Assurance VOL
- Assurance VIE, prenant en
charge, le cas échéant, le
solde de vos mensualités.

Si vous n'êtes pas pres-
sé : livraison "garantie"
3 mois après versement
de 25.500^F seulement.
Le solde par traites.

Véritable Biplace, le scooter SPEED est
le moins cher au crédit et au comptant
RENSEIGNEZ-VOUS chez nos concessionnaires

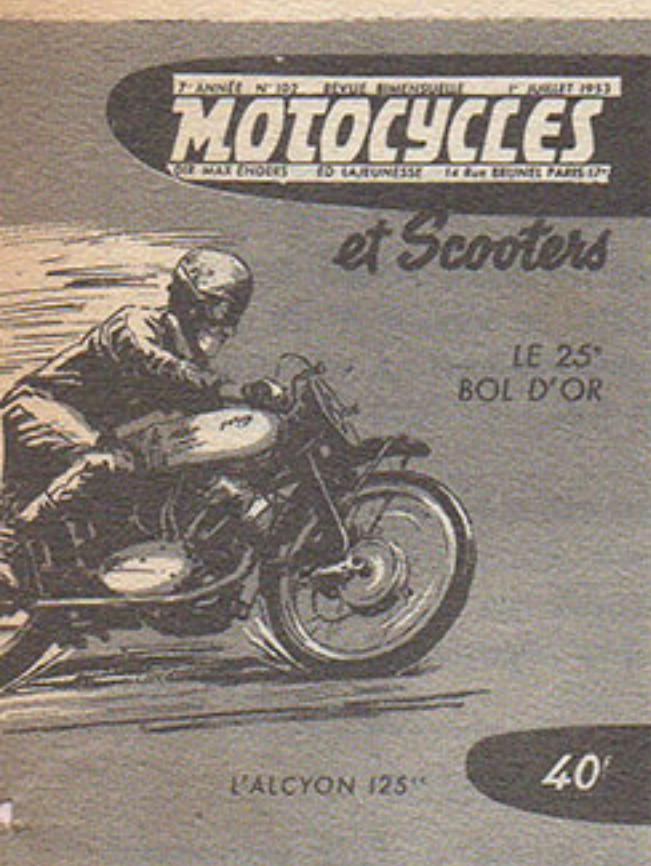
SCOOTER

SPEED →

fabriqué en grande série aux usines **MORS**

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

Distributeur pour le monde entier
37, r. des Acacias, PARIS 17^e - ÉTO. 16-23, 16-24



★ Échos	15	★ Les 125 cm ³ Alcyon	21
★ La 250 Guiller	17	★ Le Bol d'Or	24
★ Phénomènes d'admission et d'échappement sur les moteurs de course ...	18	★ Machines du T.T. .	26
		★ Grand Prix de Bergerac	28
		★ Rallye Aiglon	31

LA N.S.U. FOX

7^e ANNÉE

N° 102

1^{er} JUILLET 1953

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

Repartir
du
bon pied

Qui peut le plus peut le moins, mais la réciproque n'est pas vraie.

Si, jusqu'à ces temps derniers, en vue de la compétition, on est parvenu à donner à nos 175 de série quelques chevaux de plus, ce Bol d'Or vient de démontrer qu'on ne peut indéfiniment en accroître le régime et le rendement.

A trop gonfler, on fait comme la grenouille, on éclate et, en fait de records, on n'en bat qu'un, celui de la casse.

A l'heure actuelle les performances des différentes marques sont si voisines que pour espérer la victoire, on est, avec les moteurs de série, poussés à l'extrême limite, obligé de friser le point de rupture.

Traiter un moteur moyen, destiné à l'usage courant pour le transformer en racer, lui demander du 130 alors qu'il est conçu pour du 90, c'est risquer, on vient de le constater, de cruels déboires.

Puisqu'en l'état actuel, il est dangereux de demander davantage à nos mécaniques, faut-il, pour autant, renoncer à la lutte.

Grands dieux, non ! Elle nous a été profitable jusqu'à hier, ce serait une erreur d'y renoncer aujourd'hui.

Mais le difficile est qu'il faut complètement renverser les données du problème et adopter une formule qui a pleinement réussi à d'autres, tant sur le plan sportif que commercial.

Qui peut le plus peut le moins.

En rappelant ce vieux dicton toujours valable, nous pensons à ceux qui ont créé un moteur d'abord apte à la compétition et qui, les résultats obtenus, en ont tiré, en le ramenant à un rendement normal, d'excellents moteurs pour l'usage courant.

Il n'est d'ailleurs pas indispensable de tout chambarder ; une étude plus serrée des organes métalliques, de leur graissage et de leur refroidissement doit donner des résultats appréciables : sélection des métaux, usinage, équilibrage, cela nécessite certes du travail, mais pas surhumain.

Telle nouvelle 175 sport française, issue du modèle de course, prouve à la fois que la chose est non seulement réalisable, mais rentable.

Max Enders

Mariage

Nous avons appris le mariage de M. Ph. Pommier avec M^{lle} Marguerite Martinoni, mariage célébré le 28 mai dernier. M. Ph. Pommier est le fils de M. Alfred Pommier, directeur de la Sicvam-Speed.

Tous nos compliments aux parents et nos meilleurs vœux aux jeunes époux.

La moto aux U.S.A.

Nous avons assisté le 7 juin à une conférence faite à la S.I.A. par M. Benezech, directeur technique de la société Novi, sur l'industrie de la moto aux U.S.A.

Cette causerie, très intéressante, était appuyée par une importante projection de vues, principalement des usines Harley-Davidson.

Nous préparons sur ce sujet une interview de M. Benezech à l'intention de nos lecteurs.

Des Ariel arrivent

Ladevèze va recevoir à la fin du mois un grand nombre de motos Ariel des différents modèles, y compris les 4 cylindres et 4 tubes ainsi que les machines de

Moto-Cross. Seront également disponibles dans les mêmes délais, quelques B.S.A., B.31, B-33, A-7, Goldenflash.

Le trophée-Challenge « Macombyn »

Les fabricants de cette combinaison désormais connue ont doté le Bol d'un Challenge appuyé de diverses primes suivant un classement par addition des places obtenues respectivement par les concurrents à la fin de chaque heure.

C'est Lefèvre sur Norton qui détient le Challenge jusqu'en 1954 et touche une prime de 5 000 fr. Les autres primes de 4 000, 3 000 et 1 000 fr. ont été gagnées, dans l'ordre, par Weingartman, Bonte Hersant, Tano et Duprat.

Félicitons Macombyn pour sa sportivité constante.

La campagne de prudence

On remarque de temps à autre sur la glace arrière de voitures neuves deux papillons contradictoires :

Le premier incite à la prudence ;

Le second précise : En rodage... profitez-en !

Ce dernier laisse supposer que le conducteur n'a pas l'intention de se laisser doubler quand ses chevaux seront débriés.

On peut donc en conclure que son appel à la prudence est destiné aux autres et qu'il entend bien ne pas en tenir compte, lui-même, quand il pourra, sans risques pour son moteur, mettre l'accélérateur au plancher.

Le port du casque en Angleterre

A la suite de conseils venant de haut lieu, les Anglais renonceraient de plus en plus à la traditionnelle casquette en faveur du casque protecteur. Il s'agit des motocyclistes, bien entendu, les piétons n'en sont pas encore là.

Toujours est-il que les demandes de casques affluent et dépassent pour l'instant les moyens de production, si bien qu'on a songé à faire appel, tout au moins provisoirement, aux fabricants français, mais cela soulèverait des difficultés au point de vue exportation et douane.

Coueurs internationaux

Nous retrouvons la coupure d'un journal local, communiquée par M. Esterlé et relative aux engagés du Grand Prix de Pau. On nous y révèle qu'en catégorie 250 cm³, Anderson est français, Heath également, Wood aussi, que Houel est italien et Monneret suisse ; d'autres attributions de nationalité prêtent également à la surprise.

Et M. Esterlé de constater que si on a naturalisé suisse Monneret, c'est sans doute qu'il courait seul de sa famille, son fils Pierre ne participant pas à l'épreuve.

Autre citation

C'est M. Jeannotte qui nous demande une citation en faveur de M. Denamur, garagiste et motocycliste installé depuis peu à La Croix-Saint-Laurent et qui a déjà fondé un club motocycliste, le M.-C. Clermontois, faisant preuve d'initiative, de dynamisme, de compétences mécaniques et de modération dans ses factures.

Félicitons M. Demamur de s'être acquis des clients reconnaissants et souhaitons prospérité à son club.

Le coureur et le serrurier

M. Roulot de Clamart qui participait au rallye de l'U.S.M.T. ayant cassé sa fourche à Houdan eut la bonne fortune de trouver en M. Carliet un soudeur obligeant et consciencieux qui se priva de déjeuner pour rebraser les haubans.

M. Roulot dut abandonner, les délais étant passés, mais il put normalement rentrer chez lui et il a tenu néanmoins à rendre un public hommage, par notre entremise, à cet aimable artisan, ce que nous faisons volontiers.

Bol international

Ce 25^e Bol a vu en tête du classement de chaque catégorie une marque de nationalité différente, chacune représentant le type essentiel de son pays.

En 500 cm³ c'est l'Angleterre avec Norton ; en 350 cm³ la Tchécoslovaquie avec Jawa ; en 250 cm³ l'Autriche avec Puch ; et en 175 cm³ la France avec Macquet-Ydral.

Nous ne nous souvenons pas qu'une semblable sélection, somme toute assez logique, se soit déjà produite.

CONCOURS MOTOCYCLES

Dans notre numéro du 15 août, nous donnerons le résultat de l'épreuve de consommation effectuée à Montlhéry avec la 350 Magnat-Debon.

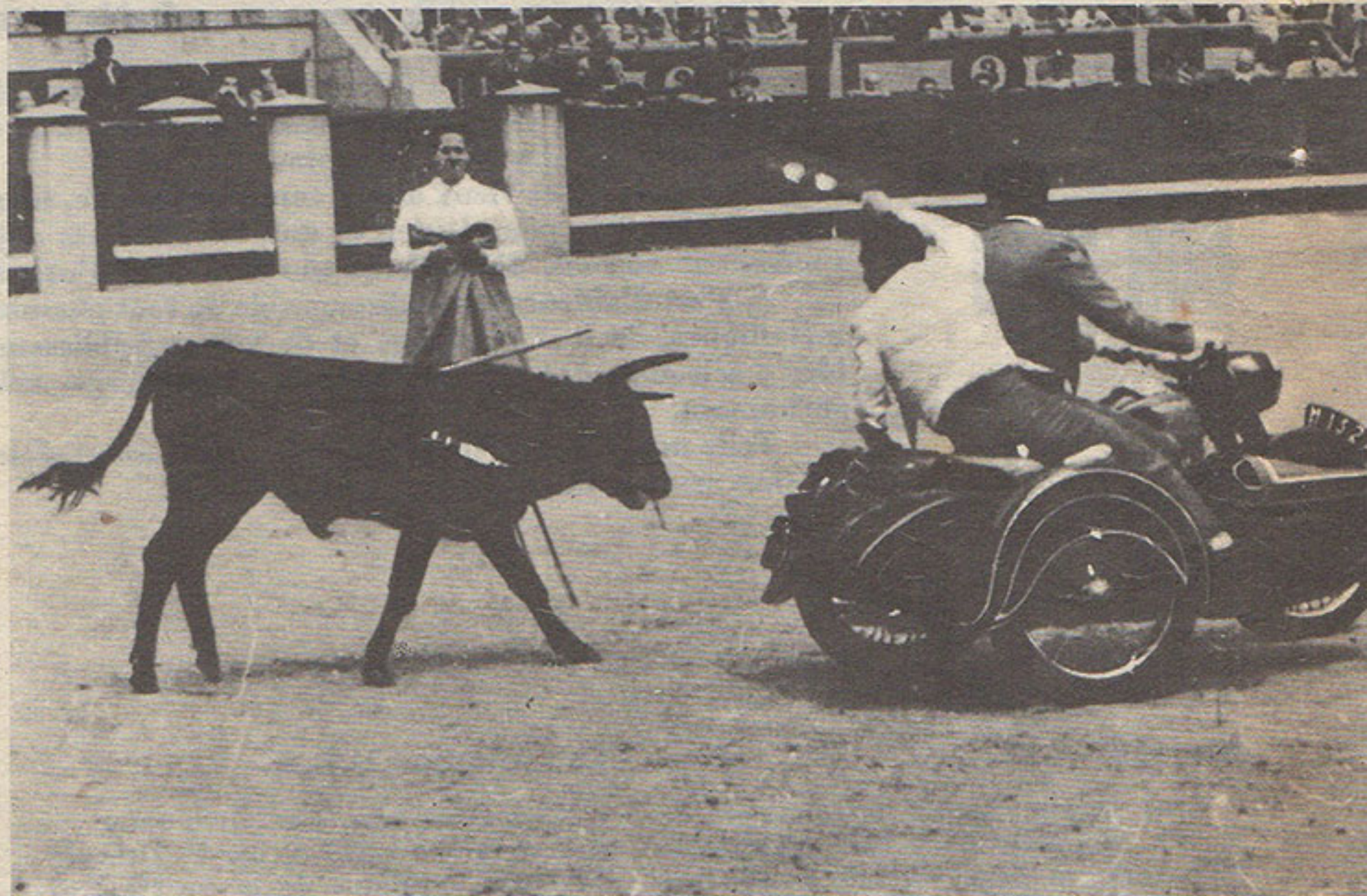
Le classement définitif du concours paraîtra dans nos numéros du mois d'août, en même temps que la liste des réponses justes.

ERRATUM

Une confusion nous a fait annoncer pour ce numéro-ci l'essai de la 350 Vélocette, prévu pour le numéro du 15 juillet. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de mettre ainsi leur patiente à contribution.

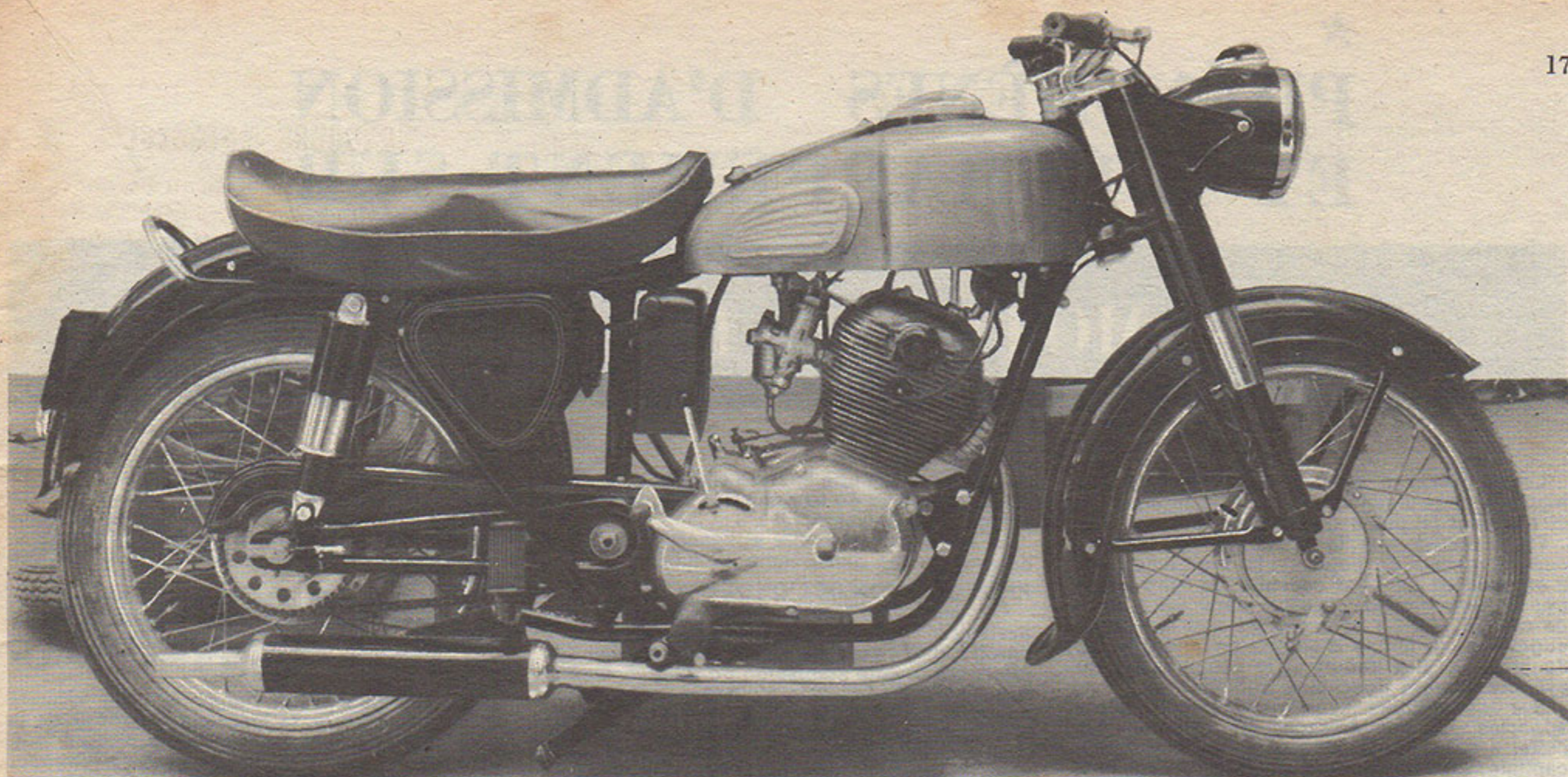


Essai de la 350 Vélocette
à suspension arrière.



TOREROS EN SIDE-CAR. — Au cours d'une fête de charité aux arènes de Madrid, des banderilleros amateurs ont emprunté un side-car pour larder un jeune taurillon.

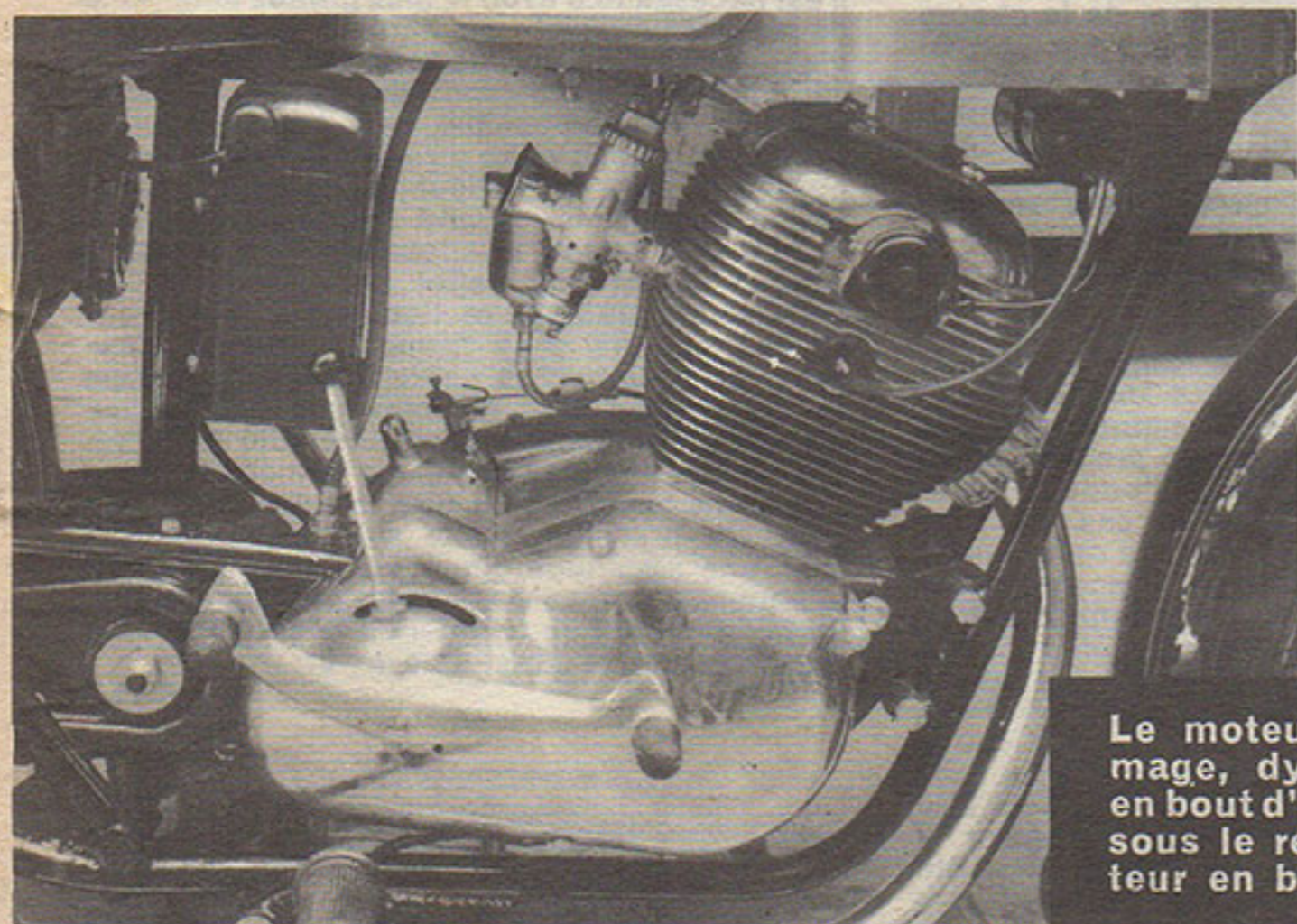
(Photo intercontinentale.)



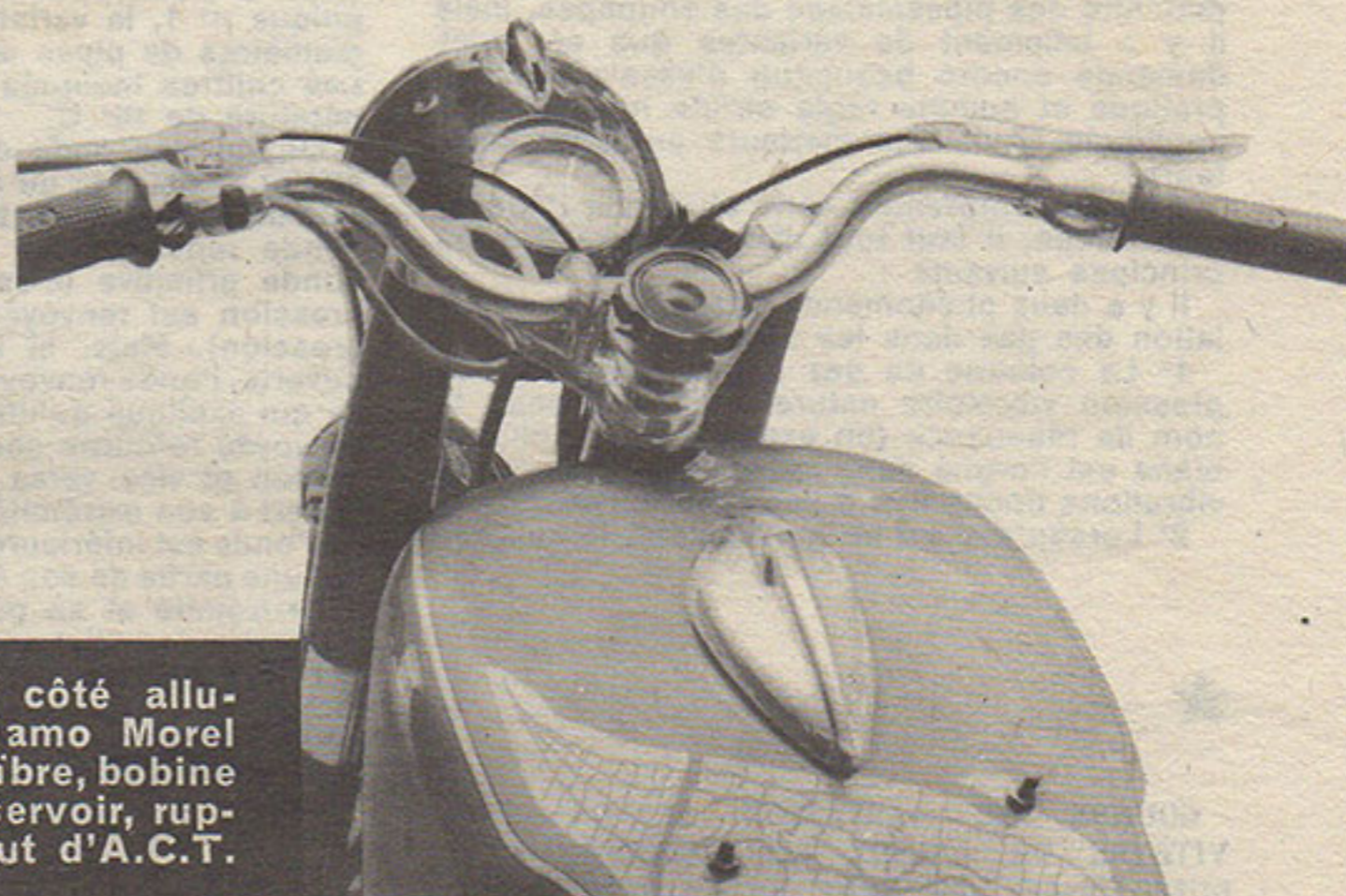
La NOUVELLE 250 GUILLER

Cette 250, présentée au dernier Salon, est maintenant commercialisée, et nous présentons le premier exemplaire sorti de chaîne. Inutile de souligner que nous effectuerons un essai de cette nouvelle machine dès que possible. Rappelons que le moteur

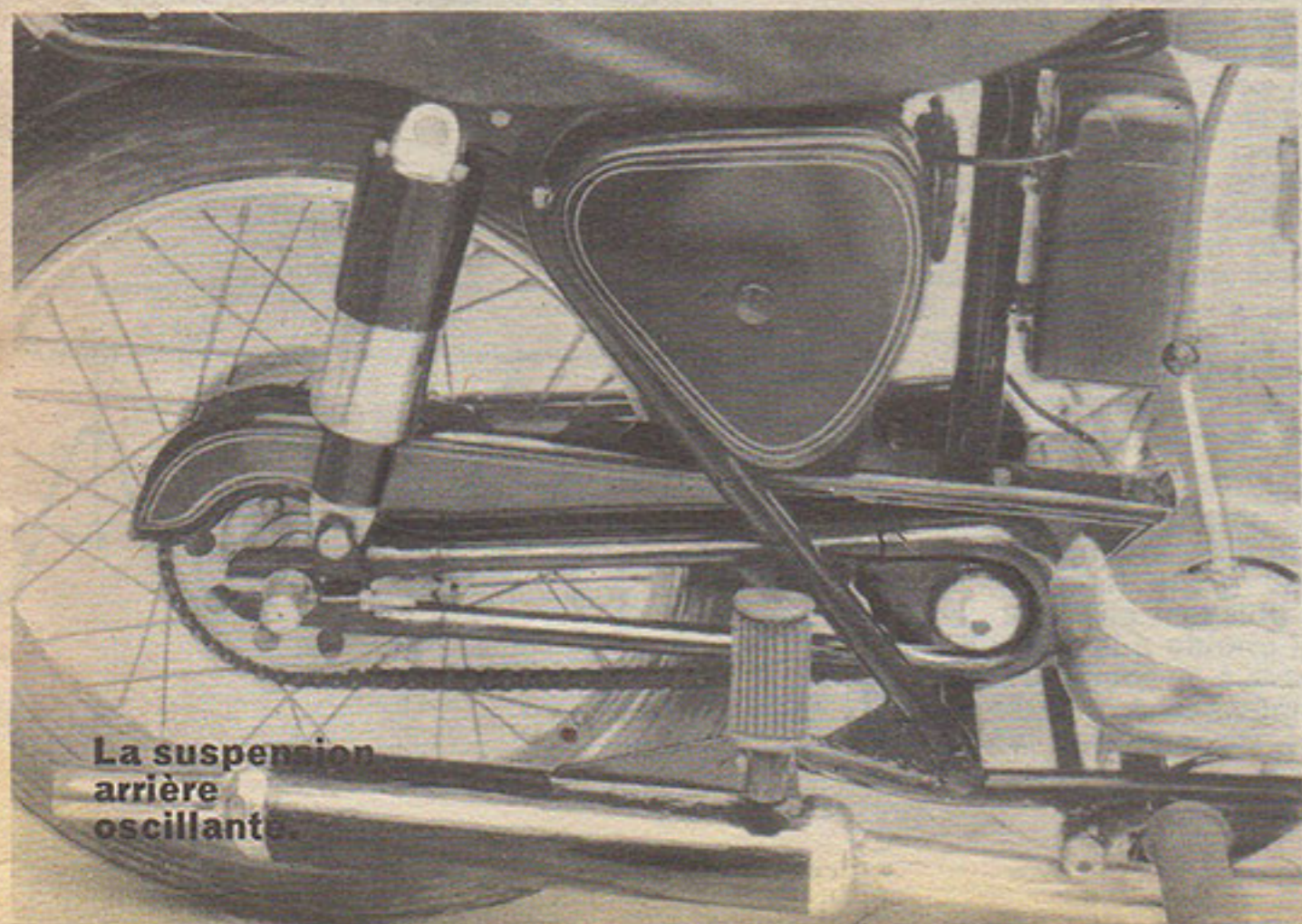
est un A. M. C. à soupapes en tête, commandées par un A. C. T. De ligne moderne, la partie cycle bénéficie d'une suspension arrière oscillante, d'une fourche télescopique, et de moyeux-freins en alliage léger.



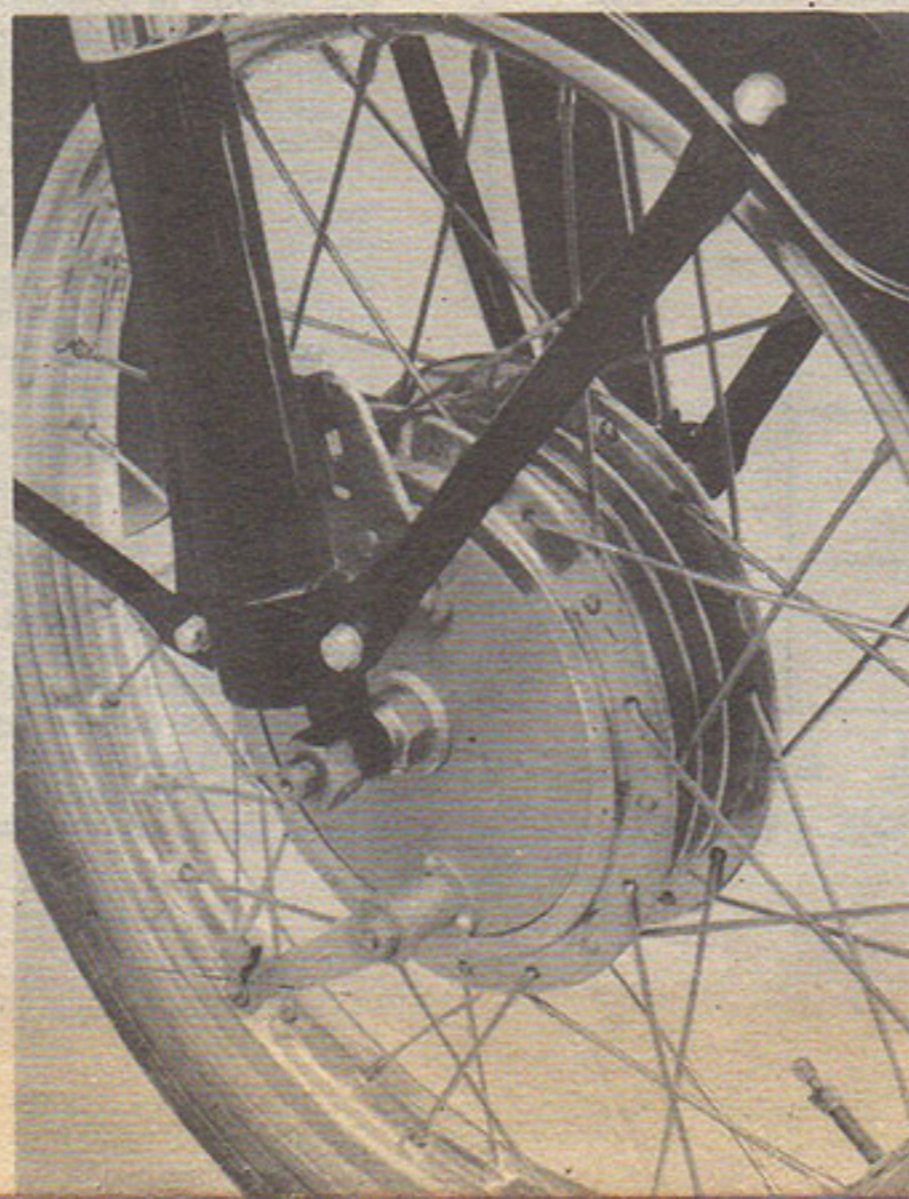
Le moteur côté allumage, dynamo Morel en bout d'aibre, bobine sous le réservoir, rupteur en bout d'A.C.T.



Le tableau de bord.



La suspension arrière oscillante.



Le moyeu-frein avant.



★ PHÉNOMÈNES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT SUR

LES MOTEURS DE COURSE

Le remplissage efficace des cylindres des moteurs de course est un sujet très intéressant et qui vaut la peine d'être discuté.

Étant donné que la puissance du moteur dépend surtout du poids de la charge admise, il est évident qu'il est essentiel de faire pénétrer le plus de gaz possible dans un moteur de course. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le temps d'admission des gaz est de plus en plus réduit et le remplissage du cylindre devient donc plus difficile.

Sur les moteurs sans compresseur, l'aide apportée au remplissage du cylindre par l'effet « de coup de bélier » a une importance capitale. En termes plus simples, on se sert, pour faire pénétrer plus de gaz qu'il est normal, de la pression des pulsations, qui se produisent dans la pipe d'admission. Ce procédé peut être amélioré en se servant de la pression des pulsations se produisant dans la pipe d'échappement; ceci afin de donner un effet extracteur.

En choisissant soigneusement les dimensions des pipes d'admission et d'échappement et en utilisant un calage spécial des soupapes, l'admission forcée peut améliorer considérablement le remplissage du cylindre ou efficacité volumétrique (qui est le terme le plus usité). Dans les cas extrêmes, l'amélioration peut atteindre 30 %, mais elle ne peut être obtenue que sur un palier de tours-moteur très restreint.

Au cours de ces dernières années, on a beaucoup appris en ce qui concerne les relations : diamètre des pipes/calage des soupapes, mais il y a tellement de variantes que ce sujet demande encore beaucoup d'essais dans la pratique et aucune règle stricte ne peut être appliquée. Avis aux metteurs au point amateurs!

Afin de comprendre cette étude sur l'admission forcée, il faut tout d'abord connaître les principes suivants :

Il y a deux phénomènes associés à la circulation des gaz dans les tubes :

- 1° La colonne de gaz a une fréquence de pression vibratoire naturelle connue sous le nom de résonance (un exemple de ce phénomène est l'orgue dans lequel la pression des vibrations donne lieu à une note musicale);
- 2° Lorsqu'elle est en mouvement, la colonne

de gaz possède une énergie cinétique en vertu de sa masse et de sa vitesse; elle peut donc exercer une pression.

La fréquence naturelle et l'énergie cinétique dépendent des dimensions du tube.

PROVOCATION DE L'ONDE D'ASPIRATION

Ce phénomène s'applique également aux systèmes d'admission et d'échappement. Il paraît logique de s'occuper en premier lieu des effets sur le côté admission du moteur. Quand la soupape d'admission s'ouvre au commencement du cycle d'admission, la pression dans le cylindre est inférieure à celle existant dans la pipe d'admission; cette différence de pression provoque un remous à l'emplacement de la soupape. Celui-ci est renvoyé le long de la pipe sous forme d'onde d'aspiration (ou raréfaction).

On comprendra plus aisément si l'on compare cet effet au remous provoqué par le jet d'une pierre dans une mare. En effet, on remarquera que les vaguelettes ainsi produites s'éloignent du centre.

La vitesse de l'onde dans la pipe d'admission dépend du diamètre de la pipe et de la température des gaz. Elle est, en moyenne, de 304,8 m/s. Les variations de température ne valent la peine d'être considérées que lorsqu'on convertit un moteur marchant à l'alcool pour l'utiliser avec de l'essence ou vice versa, car la haute température latente de l'alcool réduirait très sensiblement la température de la charge dans la pipe. Comme on le verra sur le graphique n° 1, la variation de vitesse avec des diamètres de pipes différents est appréciable. Les chiffres indiqués ont été pris à une température de 16° C.

Quand une onde qui circule dans un tube atteint l'extrémité de celui-ci, elle est renvoyée vers sa source. Si l'extrémité du tube est fermée, l'onde renvoyée est de la même nature que l'onde primitive (c'est-à-dire qu'une onde de pression est renvoyée sous forme d'onde de pression). Mais, si le tube a une extrémité ouverte, l'onde renvoyée est de nature contraire, ce qui explique qu'une onde de pression ainsi renvoyée retourne sous forme d'onde de raréfaction et vice versa. Dans le cas du tube ouvert à son extrémité, l'amplitude ou intensité de l'onde est inférieure sur son voyage de retour car une partie de son énergie continue tout droit à l'extrémité et se perd. En plus de sa perte d'énergie dans l'atmosphère, l'onde est freinée par le frottement visqueux qui est inévitable lorsqu'une onde voyage dans un fluide. Comme cette friction est régie par le diamètre du tube (elle varie inversement), ce dernier doit être d'un diamètre assez large pour minimiser la réduction de l'amplitude de l'onde. Il a été démontré par l'expérience que les meilleurs résultats sont obtenus si le diamètre de la pipe est tel que la vitesse moyenne des gaz pendant le temps d'admission est inférieure à 6 m/s au nombre de tours-minute maximum du moteur.

De ce qui précède, on se rendra compte que l'onde de raréfaction qui revient de la soupape d'admission quand celle-ci s'ouvre sera renvoyée de l'extrémité ouverte (coté carburateur) de la pipe d'admission sous forme d'onde de pression. Si cette onde de pression arrive à la soupape d'admission alors que la soupape est encore ouverte et que le piston commence à monter, la pression s'opposera à la pression augmentant dans le cylindre et elle servira donc à forcer la pénétration d'une charge plus grande dans le cylindre, et c'est ce que nous voulons.

CHOIX DE LA LONGUEUR DE LA PIPE

Donc, si nous voulons obtenir un maximum d'avantages de l'effet d'admission forcée, nous devons choisir une pipe d'une longueur et d'un diamètre tels qu'ils puissent produire une pression de pointe aussi grande que possible, de façon à ce qu'elle arrive à la soupape juste après que le piston commence à monter au temps de la compression. Nous devons fermer

la soupape d'admission immédiatement après l'arrivée de la pointe pour éviter le retour de la charge par la pipe, ce qui arriverait aussitôt que la pression intérieure du cylindre dépasserait celle se trouvant immédiatement derrière la soupape.

Par le calage de la soupape d'admission et à un régime donné, nous connaissons le temps nécessaire pour que l'onde voyage de la soupape à la partie ouverte de la pipe d'admission et revienne.

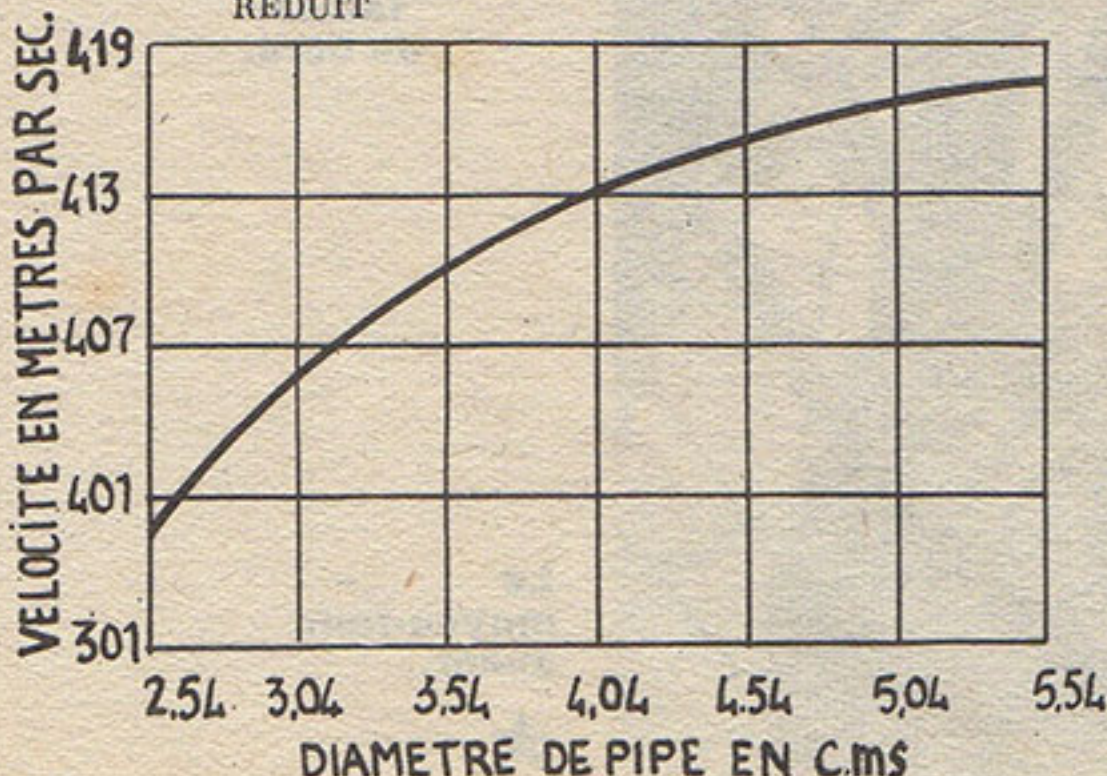
En supposant que l'onde ait une vitesse d'environ 305 m/s, la longueur théorique de la pipe peut être facilement calculée. Malgré tout, en pratique, le choix de la meilleure longueur n'est pas aussi simple; c'est ce que nous verrons plus loin.

Le maximum d'effet, au point de vue remplissage, d'une pipe d'une longueur donnée ne peut être obtenue que sur une fraction de tours moteur très réduite. Si nous voulons augmenter la vitesse du moteur et conserver tout l'avantage de l'effet pulsatoire, nous devons ou raccourcir la pipe ou fermer la soupape d'admission plus tard. Malgré tout, nous ne pouvons reculer la fermeture de la soupape au-delà de la limite imposée par la pression s'accumulant dans le cylindre au temps de la compression.

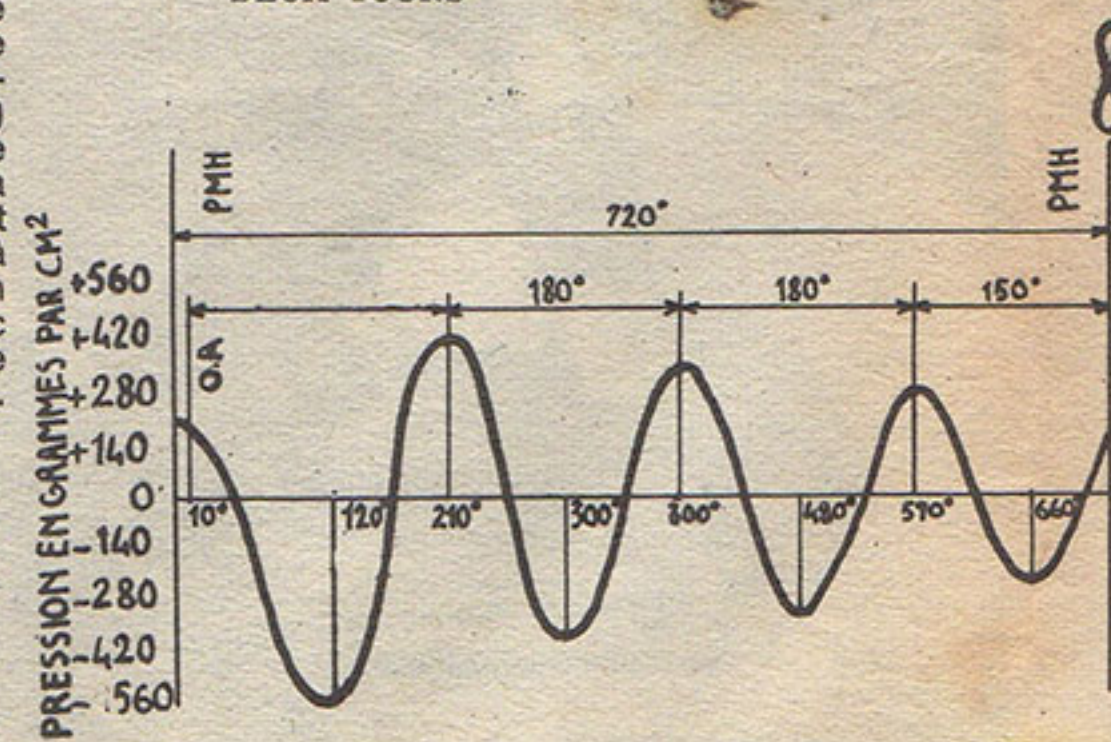
Pour obtenir le maximum d'amplitude de l'onde initiale de raréfaction et, par conséquent, l'effet maximum de surpression devant suivre, il est nécessaire d'avoir la plus grande différence de pression possible à la hauteur de la soupape d'admission. Lorsqu'une soupape s'ouvre, cela veut dire que la pression dans la pipe doit être aussi élevée que possible, ce qui nous mène au second but de la mise au point de l'admission qui est de faire le meilleur usage possible des ondes résiduelles. Quand l'onde de pression revient et a atteint la soupape, nous fermons celle-ci (avant que l'effet de tassement soit entièrement épuisé) et l'onde est alors renvoyée, toujours sous forme d'onde de pression; en atteignant la partie ouverte de la pipe (carburateur) l'onde est renvoyée sous forme d'onde de raréfaction d'une intensité moindre. Elle voyage jusqu'à la soupape fermée et revient à la partie ouverte pour être remplacée par une onde de pression. Cette séquence continue avec une amplitude diminuant jusqu'à ce que la soupape s'ouvre à nouveau. Les fluctuations de pression qui en résultent à la soupape sont illustrées par le graphique n° 2.

(à suivre.)

★ COURBE DE VARIATION DE LA VITESSE DE L'ONDE DE PRESSION SUIVANT LE DIAMÈTRE DE LA PIPE. A NOTER LA RAPIDE CHUTE DE VITESSE LORSQUE LE DIAMÈTRE EST RÉDUIT



★ FLUCTUATION DE LA PRESSION DANS LA PIPE D'ADMISSION, JUSTE DEVANT LA SOUPAPE, PENDANT UN CYCLE DE DEUX TOURS



ARIEL adopte la fourche EARLES

IL y a deux ans, la suprématie des fourches télescopiques semblait encore indiscutable mais l'année dernière, la MV 4 cylindres à Graham fut équipée d'une fourche Earles et cette machine faillit bien gagner le T.T., ce qui n'est pas une mince référence étant donné les sinuosités de ce parcours très dur. Cette machine qui, jusque-là, n'était pas particulièrement connue pour avoir une bonne tenue de route, peut être d'emblée classée parmi les meilleures routières. Sa victoire à Monza, sur un circuit terriblement rapide, confirma l'excellence de cette nouvelle fourche oscillante.

C'est alors que la maison Ariel décida de l'adopter et étudia, de concert avec Earles, le modèle que nous vous présentons. Le principe est le même que sur les machines de course, mais sa disposition a été légèrement modifiée pour s'harmoniser avec la ligne des machines de tourisme.

Cette fourche est principalement composée de deux tubes verticaux à leur partie supérieure et épousant la forme du garde-boue avant à la partie inférieure. Ces deux tubes sont reliés par un axe à leur partie inférieure et, sur cet axe, oscille la fourche proprement dite. Deux renforts tubulaires augmentent la rigidité et sont soudés à leur partie inférieure sur ce tube. La chasse de la fourche oscillante peut être modifiée, trois trous étant percés à la partie destinée à recevoir l'axe, ce qui est très utile si l'on désire convertir la machine pour l'utiliser en side-car.

Les deux bras de la fourche oscillante sont en tube conique et d'une forme courbe peu prononcée. A sa partie avant, elle reçoit l'axe du moyeu de la roue avant et la partie inférieure des éléments télescopiques à amortisseurs hydrauliques. Ces amortisseurs hydrauliques ont un mouvement total de 9 cm.

Chaque extrémité est montée sur Silentbloc. Des ressorts plus durs peuvent être fournis sur demande pour équiper les machines destinées à tirer un side-car. Le garde-boue pivote avec la fourche. A sa partie avant, il est supporté par deux tringles classiques dont la partie inférieure est fixée sur la fourche. La partie arrière du garde-boue est divisée en deux, de façon à cacher l'axe autour duquel pivote la fourche.

La béquille avant est courbe, de manière à s'harmoniser avec la fourche.

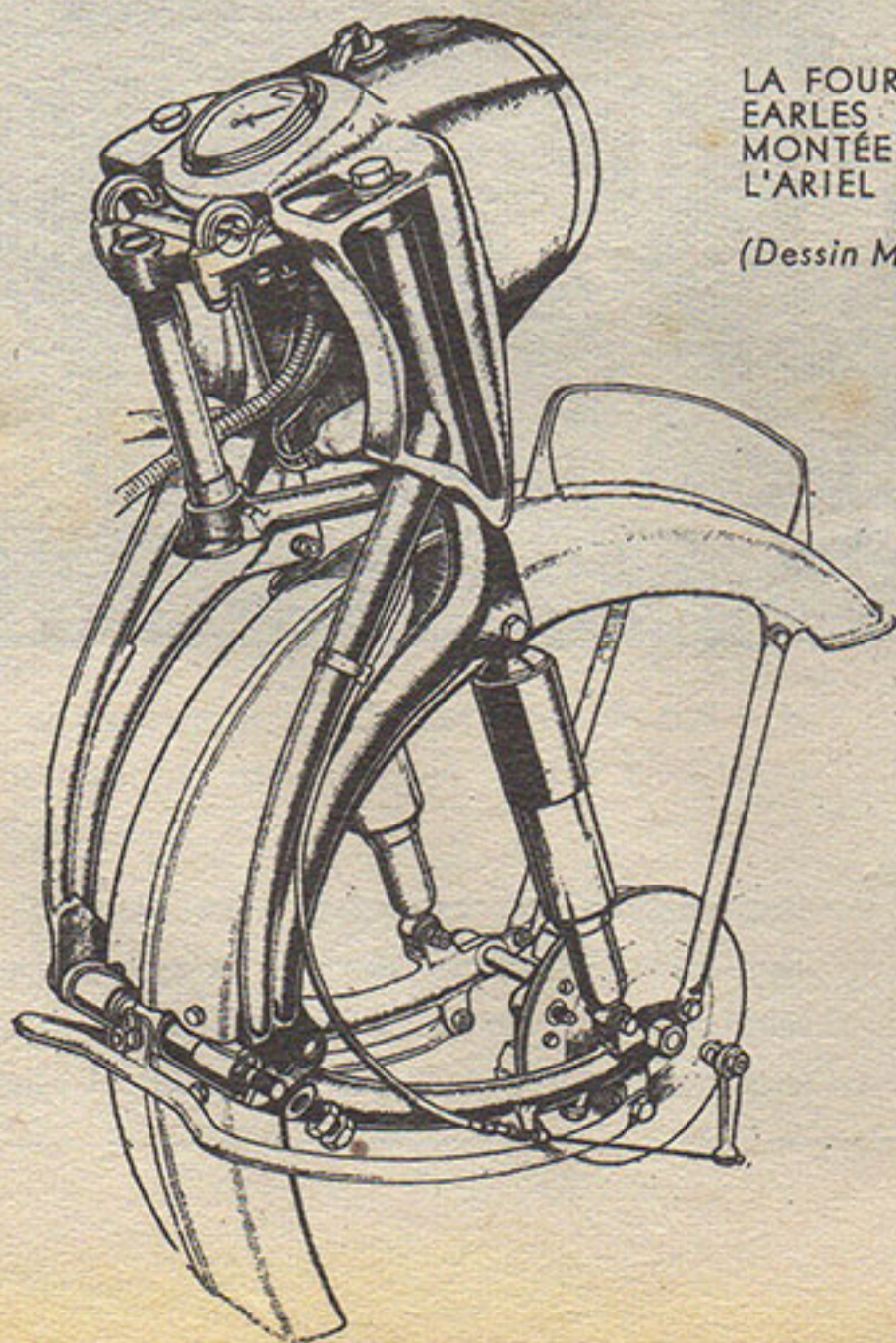
La roue avant a un moyeu classique. Seule la came du frein est inversée. Le tendeur de câble est vissé dans une patte soudée sur le bras droit de la fourche. Le boulon d'ancrage du frein est maintenu en place par un bossage soudé également.

Bien que cette fourche soit aussi robuste que le modèle télescopique ordinaire, son poids est sensiblement inférieur de plusieurs livres. De plus, en cas de chute, cette fourche est beaucoup moins sensible au choc qu'une fourche télescopique classique. De plus, le poids des pièces non suspendues est réduit au minimum et les variations de chasse sont presque nulles, ce qui est une garantie de bonne tenue de route. Au freinage, l'avant de la machine ne s'écrase pas comme avec les machines équipées de fourches classiques, mais aurait plutôt légèrement tendance à monter.

Le phare est logé dans un capotage qui dissimule tout le haut de la fourche, et sert également le tableau de bord sur lequel sont fixés le compteur, le commutateur d'éclairage et l'ampèremètre.

Cette fourche est destinée à équiper trois modèles de chez Ariel : la YHA Mark 2 Hunt Marshal monocylindre, la KH Mark 2 Hunt Master Twin et la 4 cylindres 4 G Mark 3 Royal Hunter Square Four.

Ces modèles auront certainement un grand succès car les caractéristiques de cette fourche sont excellentes. Elle a aussi l'avantage d'être d'apparence classique et nous savons tous que la clientèle motocycliste n'aime pas le style révolutionnaire.



LA FOURCHE
EARLES
MONTÉE SUR
L'ARIEL

(Dessin Motorcycle.)

LE BLOC MOTEUR VILLIERS à 4 vitesses

EN plus de ses modèles courants, Villiers sort actuellement un nouveau moteur équipé d'une boîte 4 vitesses.

C'est un bloc moteur de 197 cm³ qui porte la référence Mark 8 E/4. Ce modèle est semblable au 197 cm³ ordinaire sauf en ce qui concerne la boîte qui comporte 4 vitesses. Cette boîte a déjà été employée avec succès sur les machines de compétition.

Les carters sont en alliage d'aluminium ; le kick-starter et la pédale du sélecteur sont fixés sur deux arbres concentriques.

Une bague en bronze phosphoreux avec un joint d'étanchéité spécial supporte l'arbre du kick-starter.

La boîte consiste en deux pignons de 4°, deux pignons de 1° et 4 pignons coulissants. Des bagues en bronze phosphoreux à chaque extrémité, supportent l'arbre secondaire. L'arbre primaire est supporté par un roulement à billes de 2 cm 54 de diamètre, côté embrayage, et un roulement à billes plus petit à l'autre extrémité. Des joints à huile en caoutchouc synthétique sont utilisés.

Les vitesses sont commandées par une seule fourchette qui possède une fente à chacune de ses extrémités. Ces fentes engagent des ergots, fixés sur une pièce coulissante, qui font glisser les pignons.

Une extension de l'axe du sélecteur commande un indicateur de vitesse placé à l'extérieur du carter.

L'embrayage est commandé par une tringle à l'intérieur de l'arbre primaire. Le réglage s'effectue en enlevant une petite plaquette dissimulant le trou d'inspection.

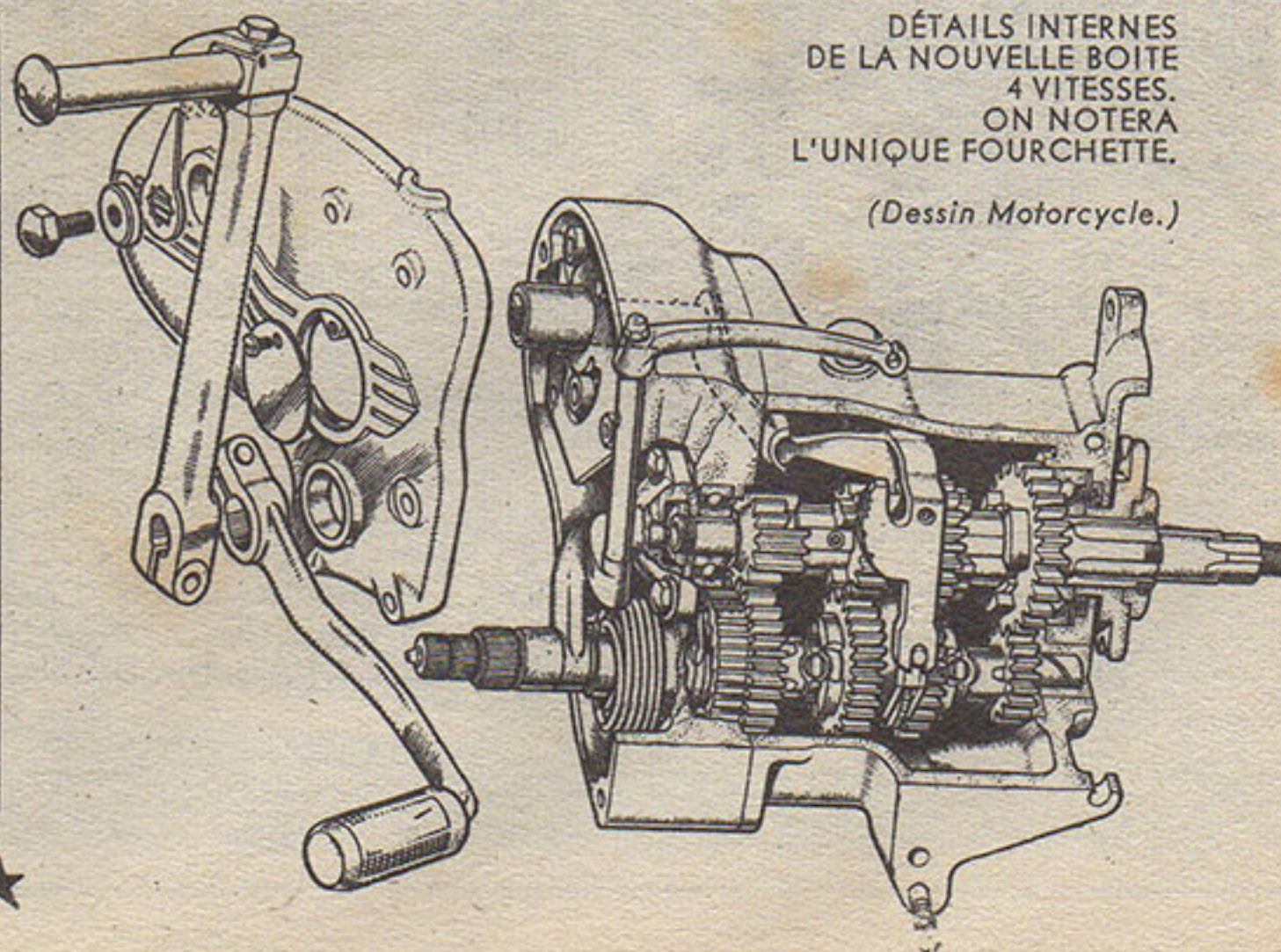
La tringle d'embrayage est commandée par une came située à la partie inférieure d'un arbre vertical. La partie supérieure de cet arbre porte un arbre transversal qui est actionné par le câble d'embrayage. Placé à la partie supérieure du carter, ce câble est facilement réglable.

L'embrayage comporte deux disques de friction garnis de liège et 6 ressorts de compression. Les ressorts sont logés dans de petites cuvettes et ne sont pas réglables.

La lubrification de cette boîte doit être faite exclusivement avec de l'huile. Le bouchon de remplissage placé à la partie supérieure du carter comporte une jauge. A la partie inférieure se trouve un bouchon de vidange.

En bout de l'axe du kick-starter est placé un graisseur qui alimente l'arbre creux du sélecteur. Un second graisseur est fixé en bout du pivot du levier d'embrayage.

Les rapports sont de 1, 1.35, 1.8 et 2.9 à 1. Le pignon d'embrayage a 51 dents et le pignon de sortie 17 dents.

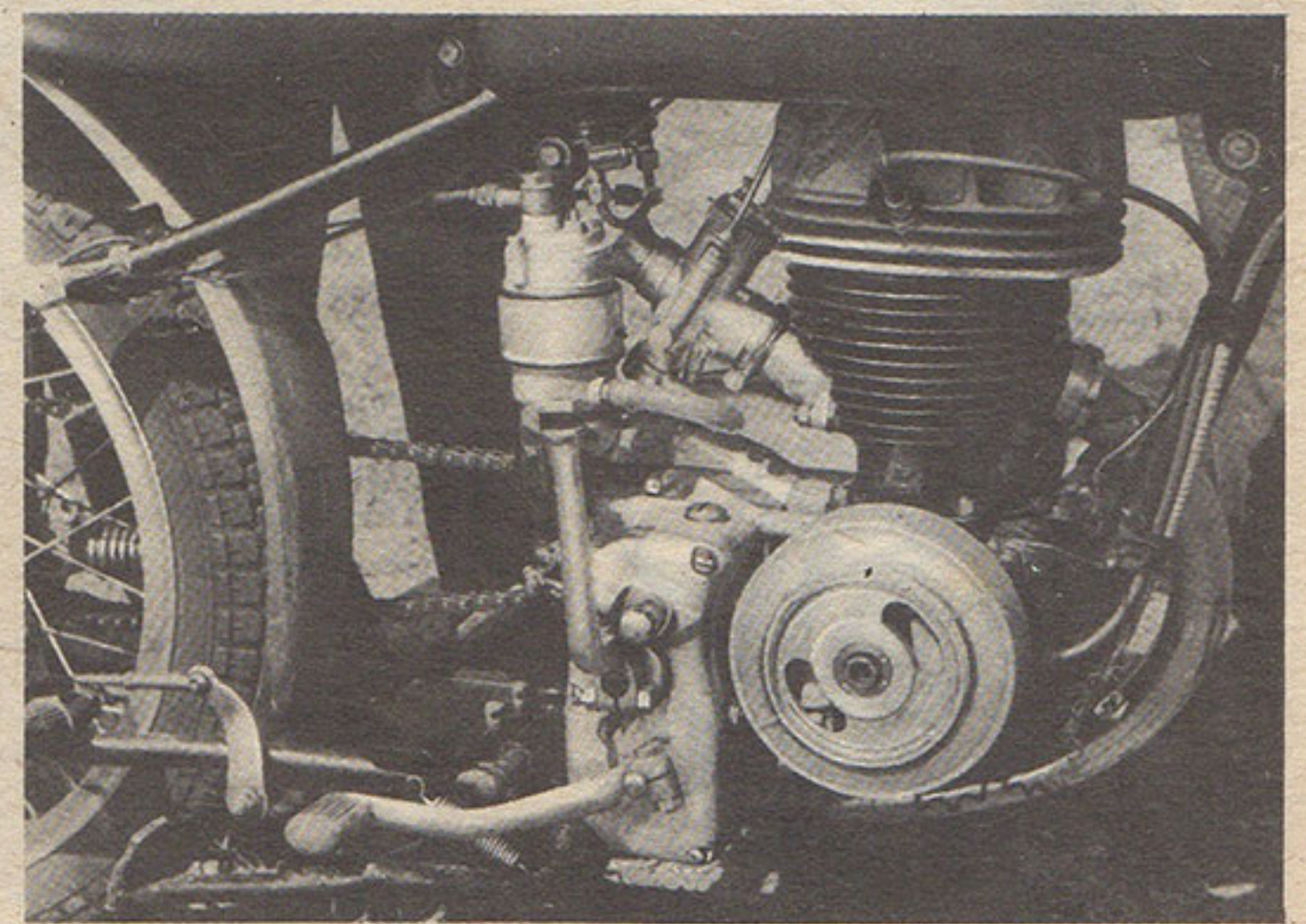
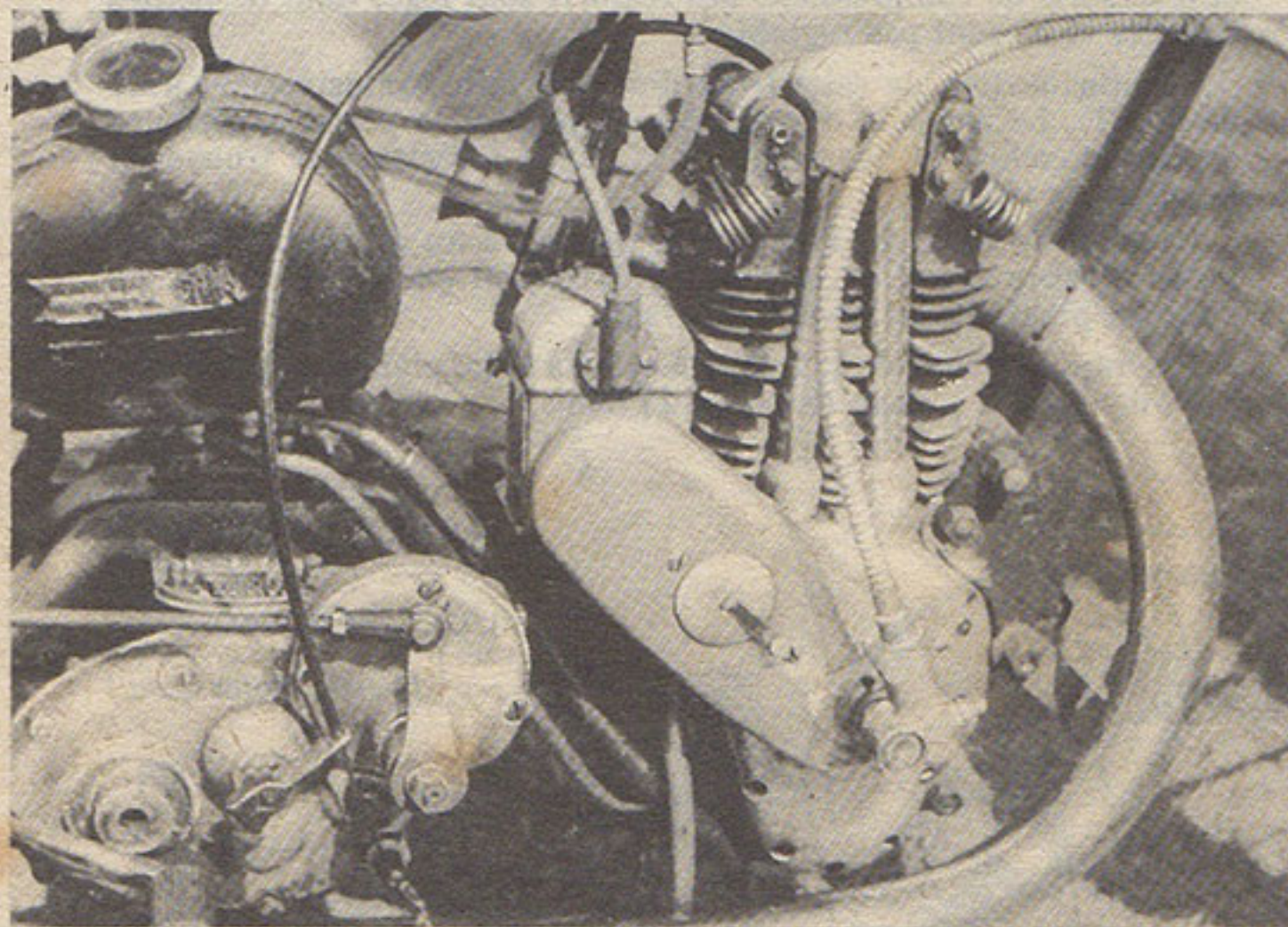
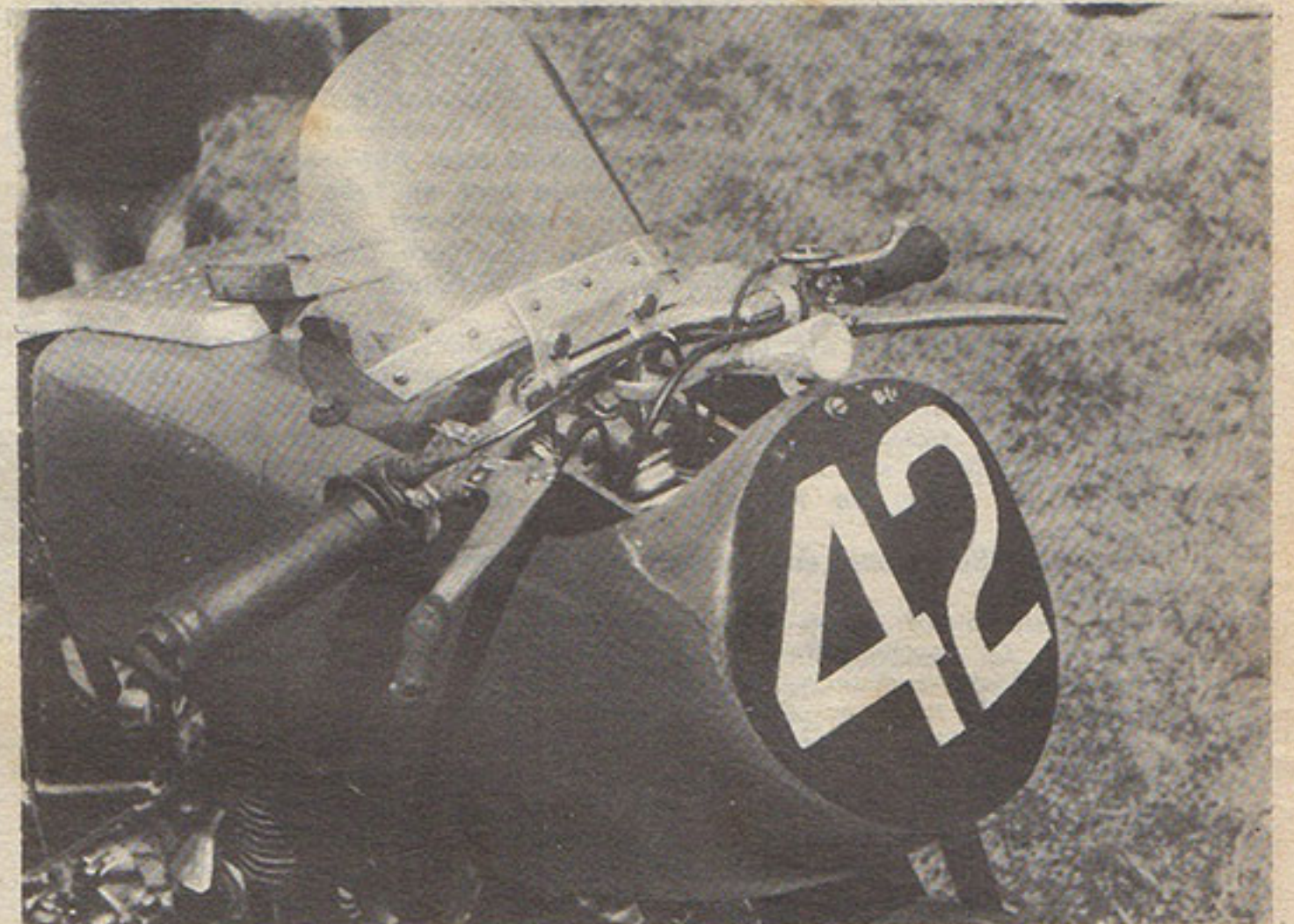
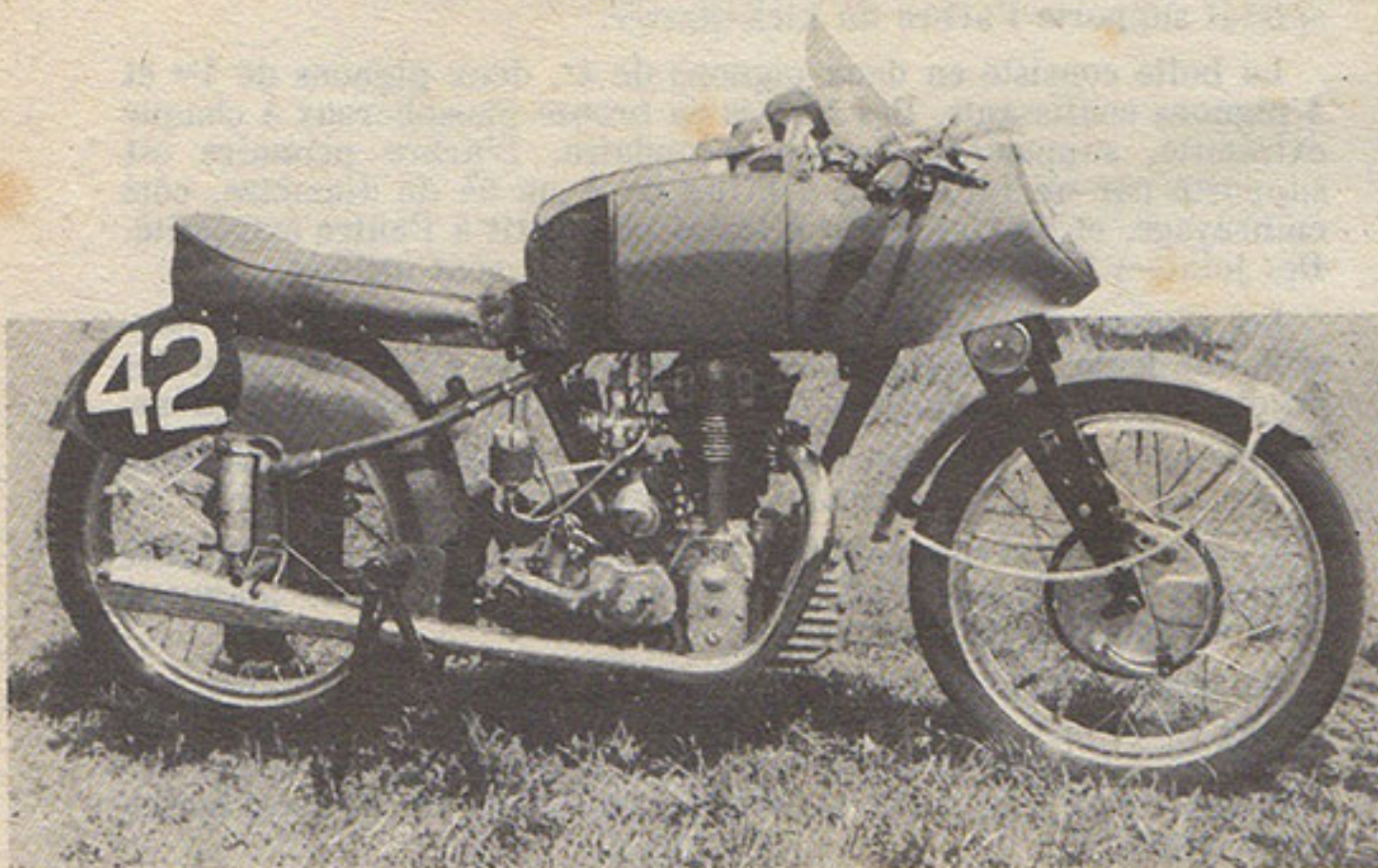
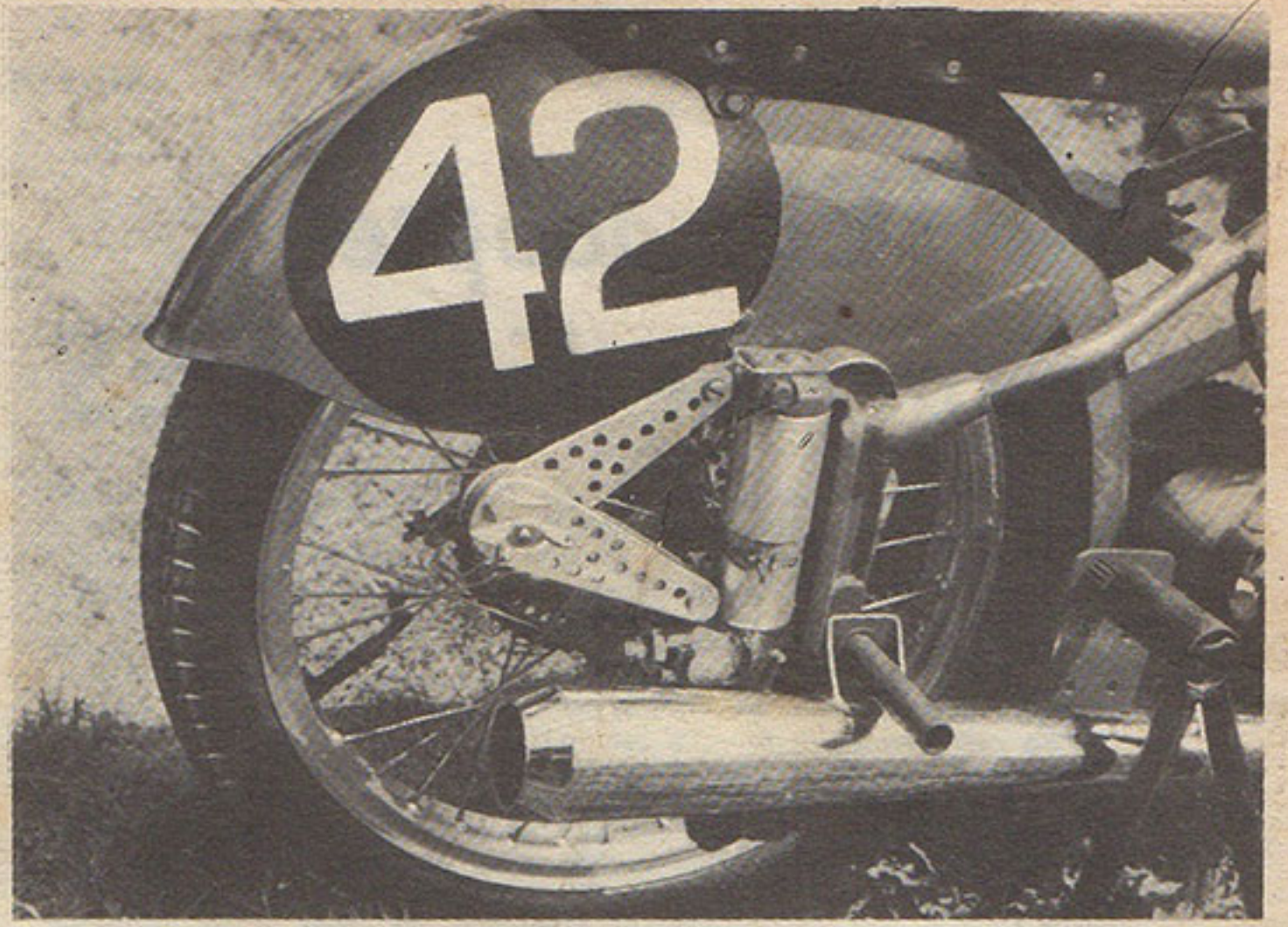


DÉTAILS INTERNES
DE LA NOUVELLE BOÎTE
4 VITESSES.
ON NOTERA
L'UNIQUE FOURCHETTE.

(Dessin Motorcycle.)

"Spéciales" de Course.

La 250 du coureur Dedieu, réalisée à partir d'une N.S.U. L'ensemble est très réussi.
Ci-contre, la suspension arrière avec amortisseurs à friction, et le carénage de tête de fourche.

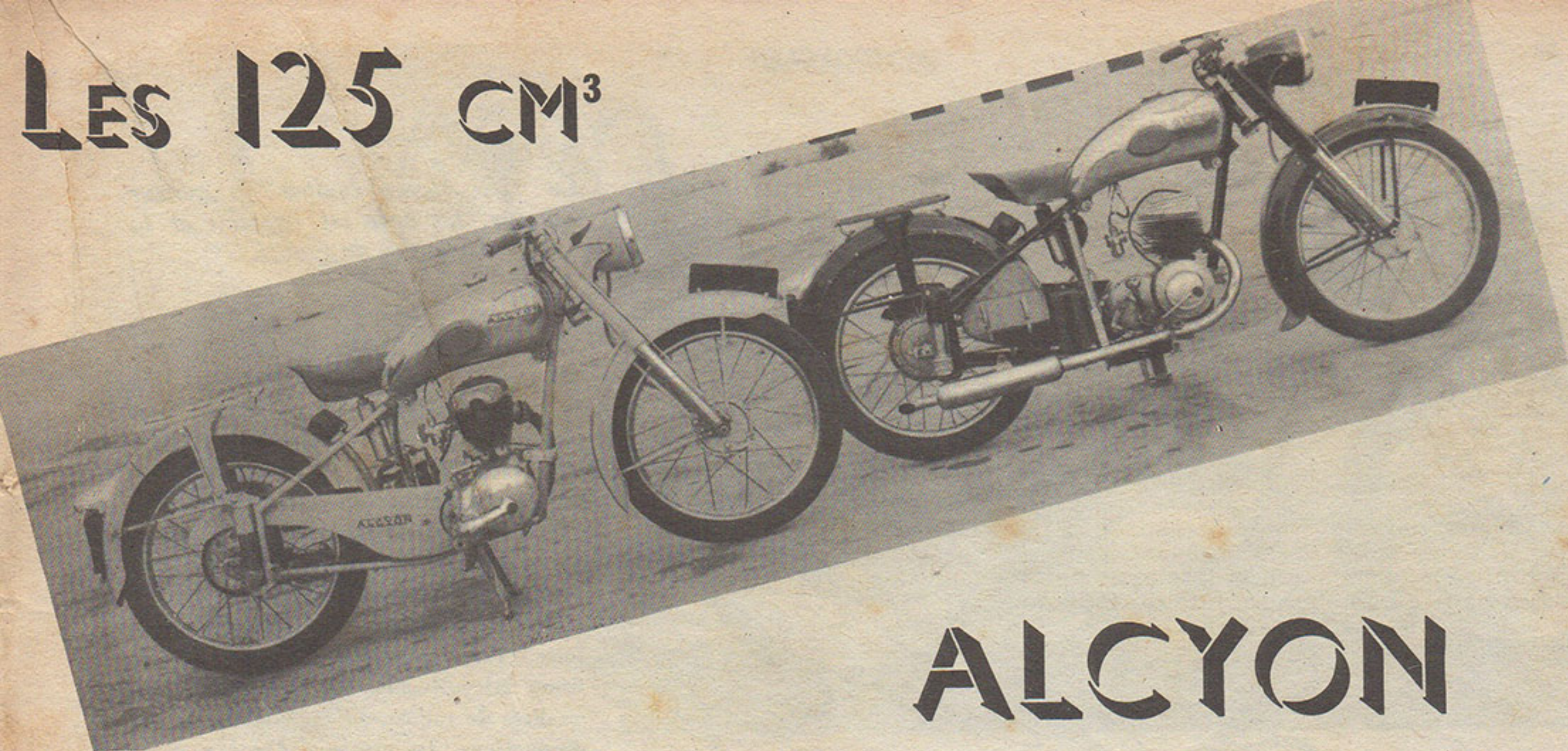


Le vieux 175 Terrot « Racing » tient toujours le coup. Celui-ci appartient au coureur Chailloux, qui a d'ailleurs modernisé la partie cycle en montant une fourche télescopique et une suspension arrière oscillante.

Un 200
Monet-Goyon
transformé.



LES 125 CM³



ALCYON

La maison Alcyon commercialise deux 125 cm³ qui, bien que typiquement utilitaires, se distinguent par une excellente finition. La partie cycle est commune, seul diffère le moteur qui est, soit un Zürcher deux-temps, soit un A.M.C.

Le cadre est un simple berceau, équipé d'une suspension arrière à glissières et d'une fourche télescopique.

Une selle large, avec système d'amortissement central, assure un confort trop souvent négligé sur les petites machines.

Les roues, équipées de pneus de 25 x 2,75, comportent des freins de 135 mm de diamètre, à l'avant et à l'arrière.

L'équipement d'ensemble s'avère très complet : compteur incorporé dans le phare, batterie rechargée par le volant magnétique, grâce à un redresseur et avertisseur.

La présentation est plaisante, avec des panneaux de réservoir chromés, bloc-moteur poli, émail d'excellente qualité.

Le 125 deux-temps utilisé est un bloc-moteur Zürcher 3 vitesses, cylindre fonte à double transfert, piston plat, et culasse en alliage léger. Alésage : 52 mm ; course : 58 mm. La puissance atteint 4 ch à 4.500 t/mn. La transmission primaire s'effectue par chaîne au pas de 9,52 et embrayage bidisque à garniture de liège.

Les rapports de démultiplication sont les suivants :

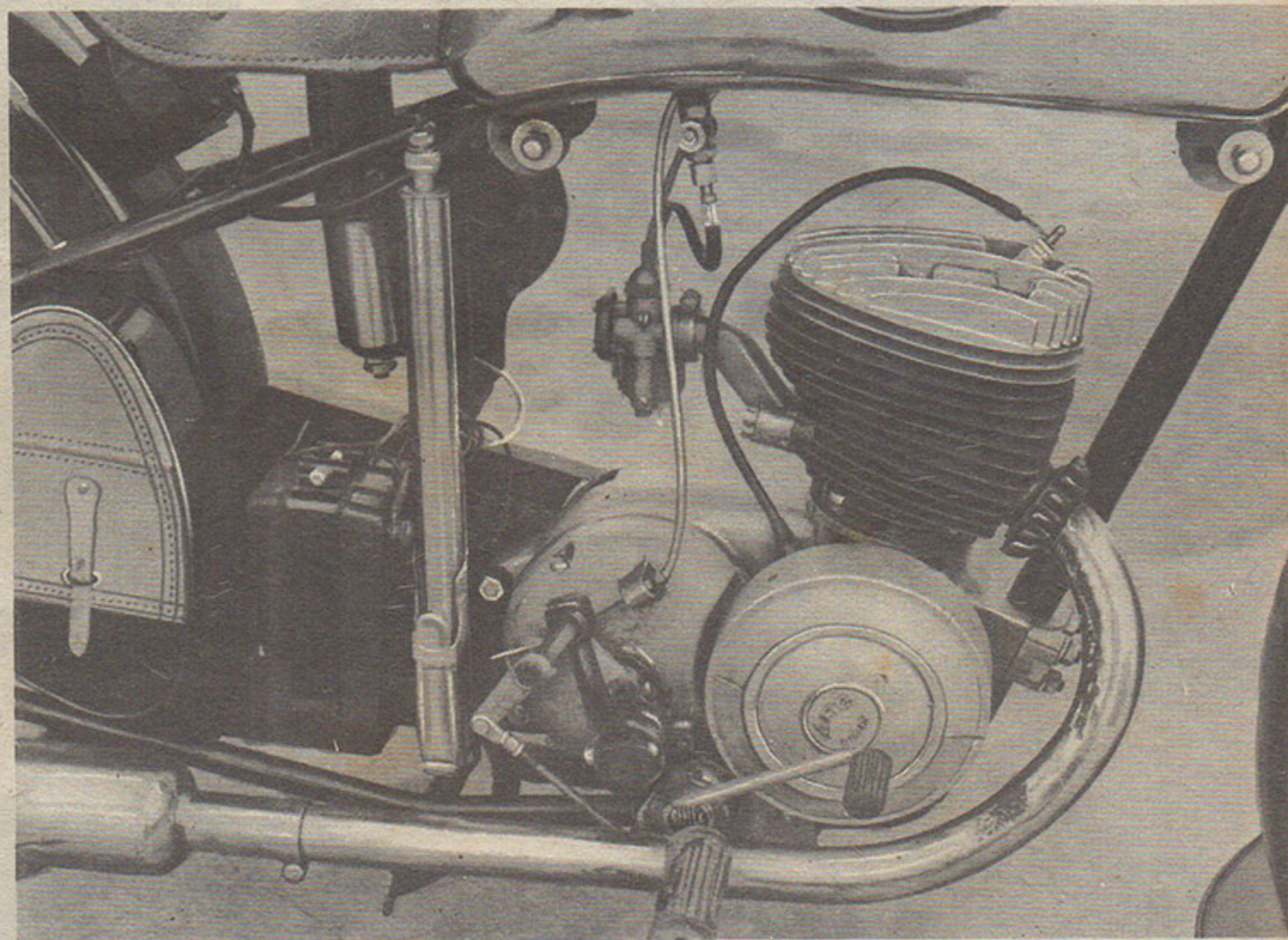
1 ^{er}	21,77 à 1
2 ^e	13,30 à 1
3 ^e	8,06 à 1

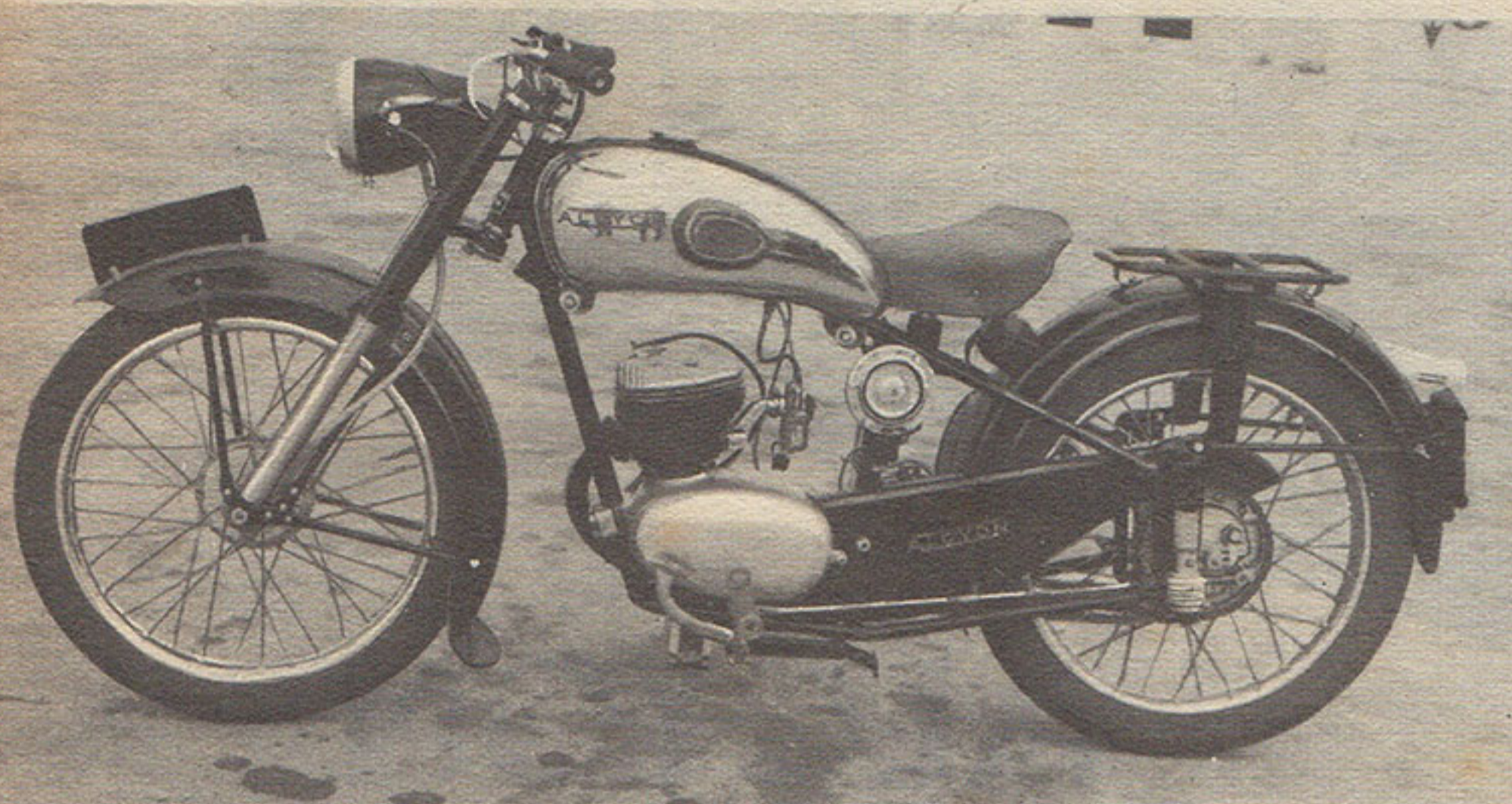
L'allumage est assuré par un volant magnétique A.B.G.

Le moteur 125 cm³ A.M.C., également utilisé, est un 3 vitesses, par sélecteur, de 48 mm d'alésage et 69 mm de course. La puissance atteint 5,8 ch à 5.000 t/mn, avec un rapport volumétrique de 6,9 à 1. Un volant magnétique S.A.F.I. assure l'allumage.

Transmission primaire par engrenages, embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile, réserve de lubrifiant dans le carter avec pompe à engrenages

Le bloc Zürcher 3 vitesses, deux temps. L'ensemble est compact et de bonne facture. On remarquera l'amortisseur télescopique de la selle.





La 125 Alcyon équipée du moteur Zürcher. La ligne est agréable et la finition de qualité.

assurant la distribution sous pression.

La distribution s'effectue par tiges et culbuteurs, ces derniers graissés par les vapeurs d'huile venant du carter.

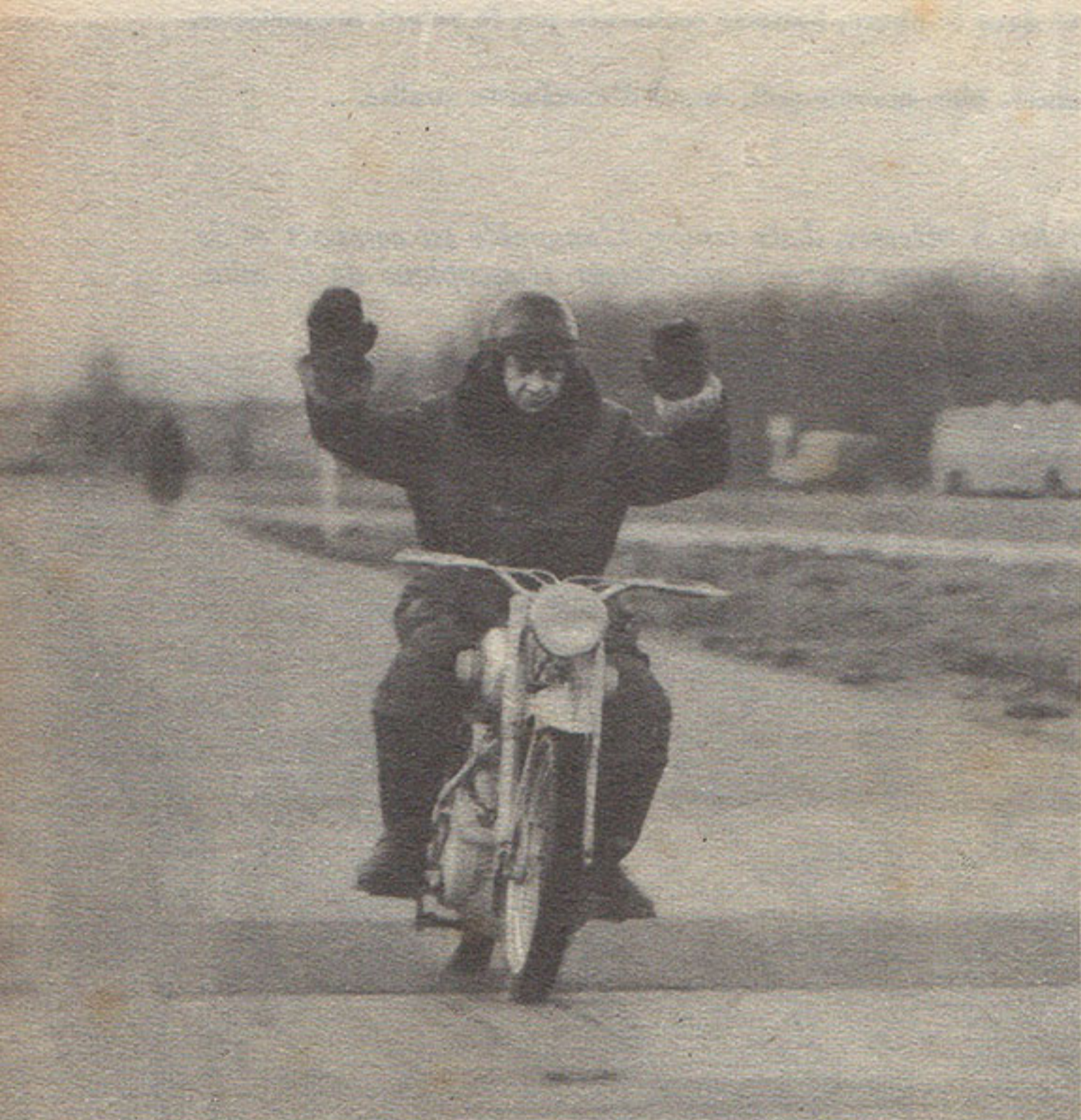
Une brève prise de contact lors d'essais effectués à Montlhéry par la maison

Alcyon nous permet de réaliser avec l'A.M.C. l'55"3/5 sur l'anneau de vitesse, soit une moyenne de 79,356 km/h. Par contre un serrage intempestif ne permet pas de pousser à fond le Zürcher.

Sur le routier, l'A.M.C. réalisa une

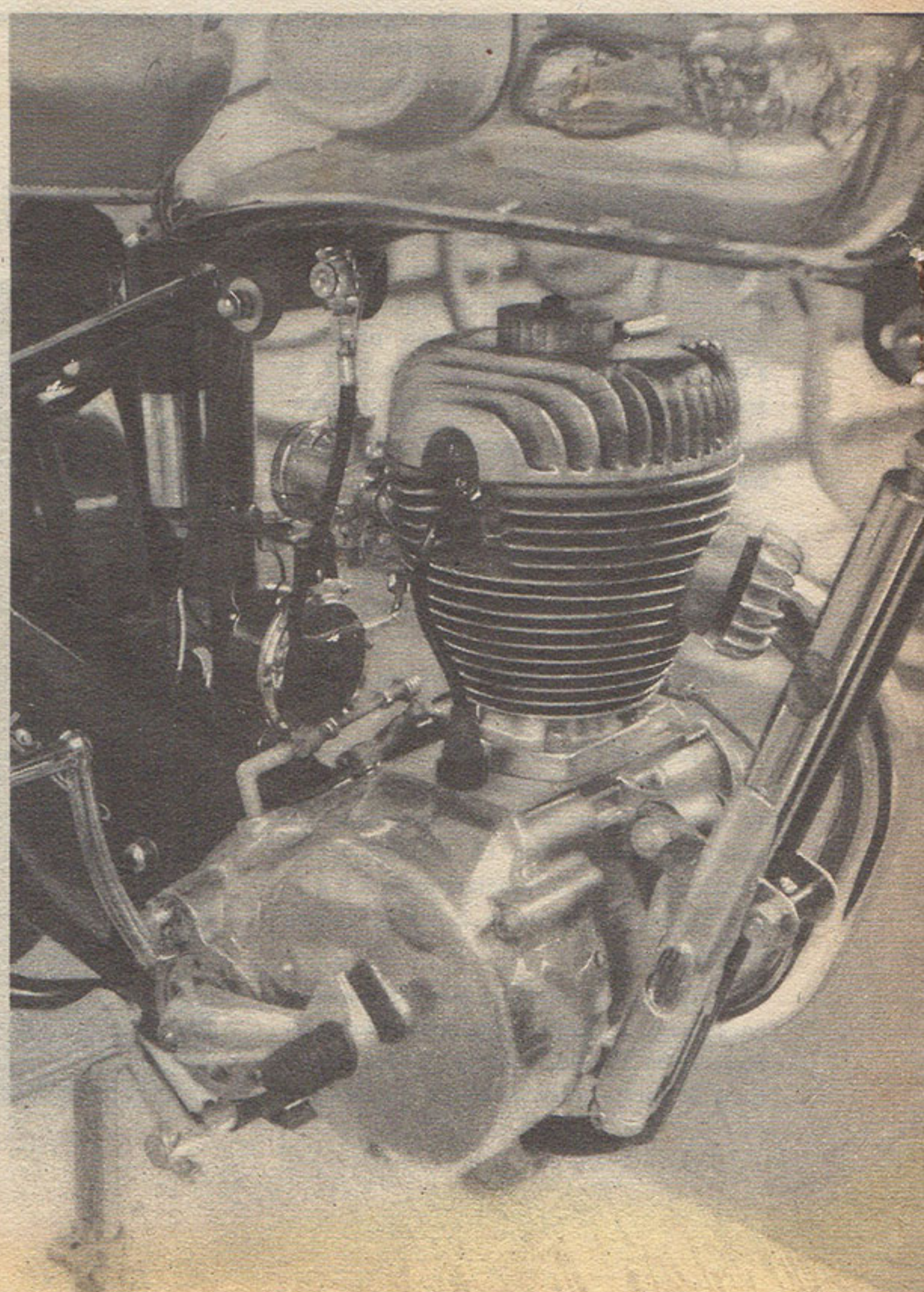
moyenne de 70,64 km/h, temps 7'51", performance honorable si l'on tient compte de la vitesse de pointe.

Nous reviendrons plus longuement sur ces deux machines lors d'un essai complet effectué suivant notre formule, mais d'ores et déjà ces chiffres nous laissent un préjugé favorable, d'autant plus que ce sont des véhicules à caractère utilitaire. Très appréciée en province, la firme Alcyon doit sa réputation aux qualités de robustesse indéniables de ses productions. La présence d'une suspension totale procure un confort satisfaisant et une honnête tenue de route. Quant au freinage, sans être stupéfiant, il apparaît suffisant étant donnée l'utilisation pour laquelle le véhicule est prévu. A 50 km/h, on s'arrête en 9 m.



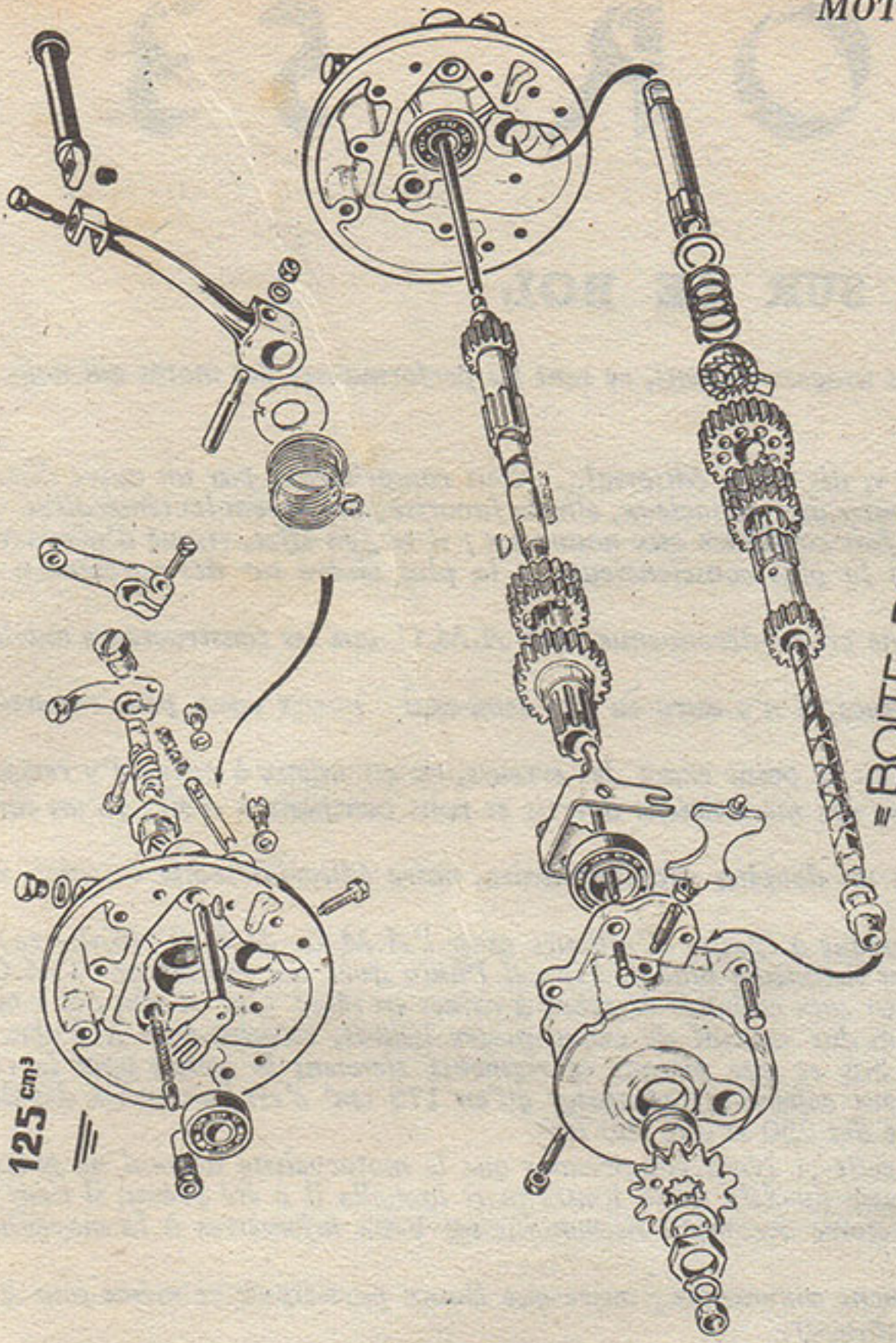
Un essayeur de chez Alcyon, sur les pistes spéciales d'essai de Montlhéry.

Le bloc AMC 3 vitesses, à sélecteur incorporé.

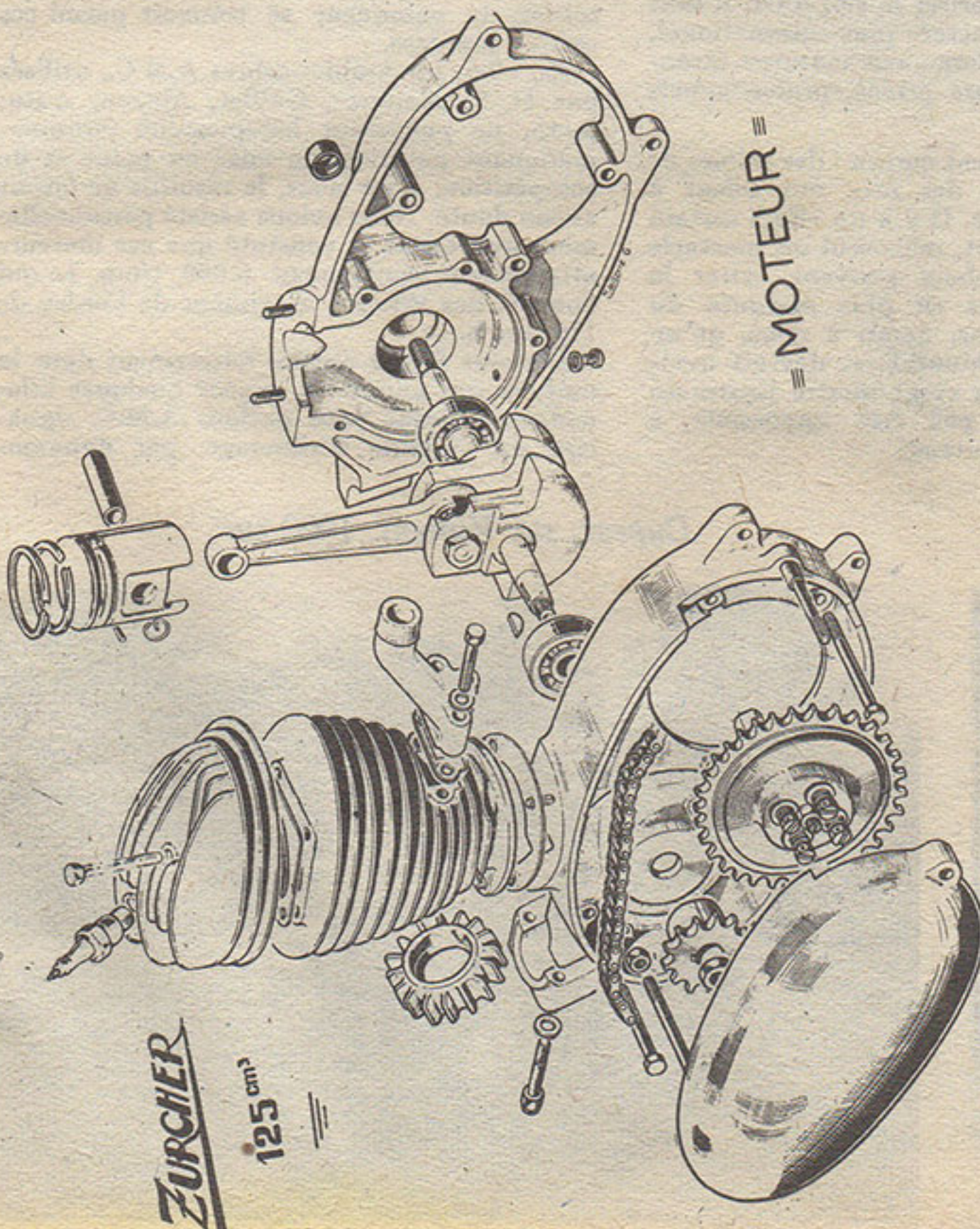


ZURCHER

125 cm³



= BOITE DE VITESSES =



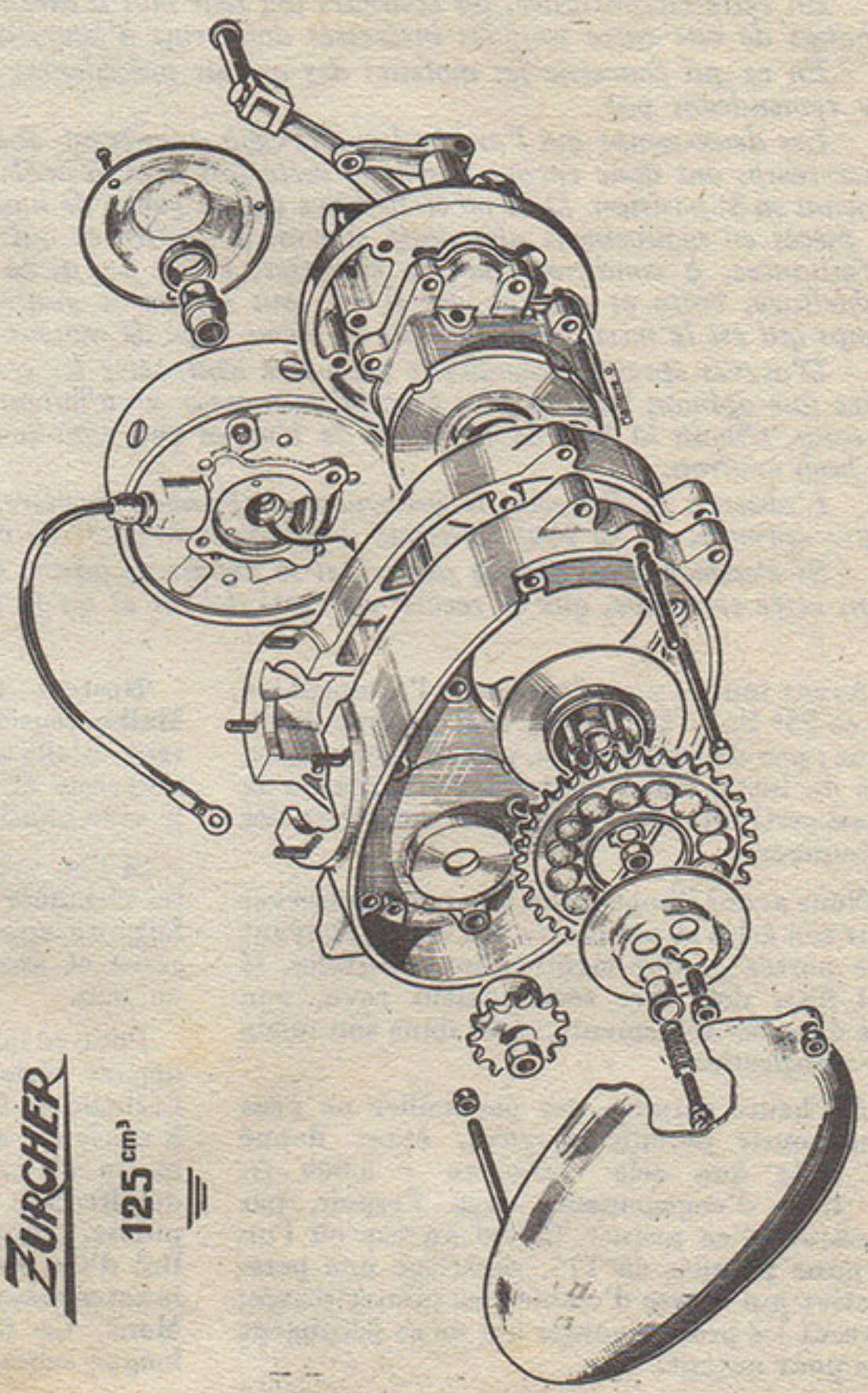
ZURCHER

125 cm³

= MOTEUR =

ZURCHER

125 cm³



= EMBRAYAGE =



BOL D'OR 53

CONSIDÉRATIONS SUR LE BOL

Ce qui nous intéresse plus spécialement dans cette épreuve, nous autres usagers moyens, ce sont les performances des motos qui nous sont les plus accessibles, soit les 250 et 175 françaises.

Qu'ont-elles fait ?

« Qui peut le plus, peut le moins, mais la réciproque n'est pas vraie », dit notre éditorial... Nous compléterons par un autre dicton : « A trop tirer sur la ficelle, on la casse » et nous ajouterons : « Si la fortune sourit aux audacieux, elle ne favorise pas souvent les téméraires. » Or, cette fois on a, en même temps, trop demandé aux anciens moteurs et trop fait confiance aux nouveaux ; il est, en effet, risqué d'aborder une si rude tâche avec un matériel insuffisamment éprouvé ; la mise au point la plus consciencieuse et la plus sévère sur des parcours si durs soient-ils, n'offre qu'une garantie illusoire pour un Bol d'Or.

Nous pouvons dire avec d'autant plus de franchise que ce Bol a été une grosse déconvenue pour A.M.C. que les constructeurs ont loyalement convenu qu'ils s'étaient prématurément avancés.

S'ils tirent les conclusions de leurs déboires, et nous leur faisons confiance, il n'y aura eu que demi-mal : mieux vaut, pour repartir du bon pied, un total insuccès qu'une demi-réussite.

Dans le premier cas on se remet courageusement au travail ; ayant fait le point exact des erreurs, on est mieux à même d'y remédier.

En cette circonstance, les coureurs ont leur mot à dire ; la plupart sont des mécaniciens avertis et nous penchons à croire qu'un cordial échange de vue entre tous les intéressés donnerait d'heureux résultats.

En ce qui concerne les moteurs des années précédentes réutilisés après un dooping supplémentaire, notre éditorial traite ce sujet, nous n'y reviendrons pas.

Les deux-temps qui l'année dernière déjà gagnèrent avec Peugeot (presque à égalité d'ailleurs avec l'A.M.C. de D.S. Malterre), les deux-temps ont donc encore triomphé cette fois avec Ydral aux première et deuxième places, Marcel Pahin avec son Automoto A.M.C. se plaçant en 3^e position. Doit-on en déduire que ce genre de moteur est supérieur aux culbutés et arbre à cames en tête ? Oui et non ; il a moins de pièces en mouvement alternatif et c'est peut-être ce qui le met, pour un dur travail de vingt-quatre heures, relativement à l'abri des défaillances, à condition que les chemises, s'il y en a, ne se déforment pas et que pistons et segments tiennent le coup ; pour le reste, embiellage, boîte et embrayage, il est tout comme le quatre-temps. On peut cependant constater qu'en 175 cm³ c'est l'ensemble des deux-temps qui est le mieux placé et que ce même type de moteur termine en tête des 250 et des 350 cm³.

D'autres épreuves viendront peut-être contredire les constatations de celle-ci. Nous comprenons que le motocycliste normal ne puisse se faire une opinion bien étayée. Lorsqu'un moteur à culbuteurs n'est pas poussé au-delà de la limite pour laquelle il a été prévu, il tient bien le coup, témoin la 175 Motobécane de Viagne qui, sans prétendre à la victoire accomplit néanmoins ses 1762 kilomètres à la moyenne de 76 kmh environ.

L'absence de Peugeot, le vainqueur de l'année dernière, a été diversement commentée ; outre que Bouin participait ce même jour à une autre épreuve, on ne peut contester à personne le droit de courir ou de s'abstenir.

Si Peugeot avait pris le départ, il se devait de battre son propre record ; on reconnaîtra d'autant mieux qu'il était mal aisé de réussir dans cette tentative, que ce record est resté debout et qu'on n'a pu, dans cette cylindrée, faire mieux qu'en 1952.

Avant tout, il nous faut situer l'atmosphère de ce 25^e Bol d'Or. Ce fut une épreuve famélique ; peu de concurrents, peu de spectateurs, pas de lutte, sinon contre les records, et la quasi-certitude au départ de connaître les vainqueurs.

Nous avons l'impression que pour conserver tout son éclat et permettre des victoires ayant une portée et une signification tangibles, le Bol d'Or doit être sérieusement revu, non pas dans ses règlements, mais dans son mode de prospection.

A l'heure actuelle, un particulier ne peut plus courir pareille épreuve, étant donné les frais que cela comporte : 5.000 fr. de frais d'engagement, avec l'espoir, par exemple, d'en gagner 15.000 au cas où l'on termine premier en 175, constitue une perspective qui écarte d'emblée les pilotes privés, surtout les professionnels qui ne se dérangent pas pour autant.

Restent donc les écuries de marques. Malheureusement, il y en a peu ; elles n'existent d'ailleurs qu'en petite cylindrée. En moyenne et grosse cylindrée, c'est le néant, le vide quasi absolu.

Si l'on veut revaloriser le Bol d'Or, il faut lui redonner un caractère plus international, faire un appel plus large aux marques étrangères et aux coureurs privés, professionnels ou non.

Pour ce faire un seul moyen : des primes de départ sérieuses et des prix qui soient à l'échelle de l'épreuve. Il y a un effort certain à consentir au départ, mais seul un spectacle et un plateau de choix peuvent éviter la désaffection de plus en plus marquée du public. Nous pensons, quant à nous, qu'un Bol d'Or, même à Monthléry, devrait avoir le retentissement des vingt-quatre heures du Mans. Ce ne doit pas être impossible, à longue échéance, s'entend !

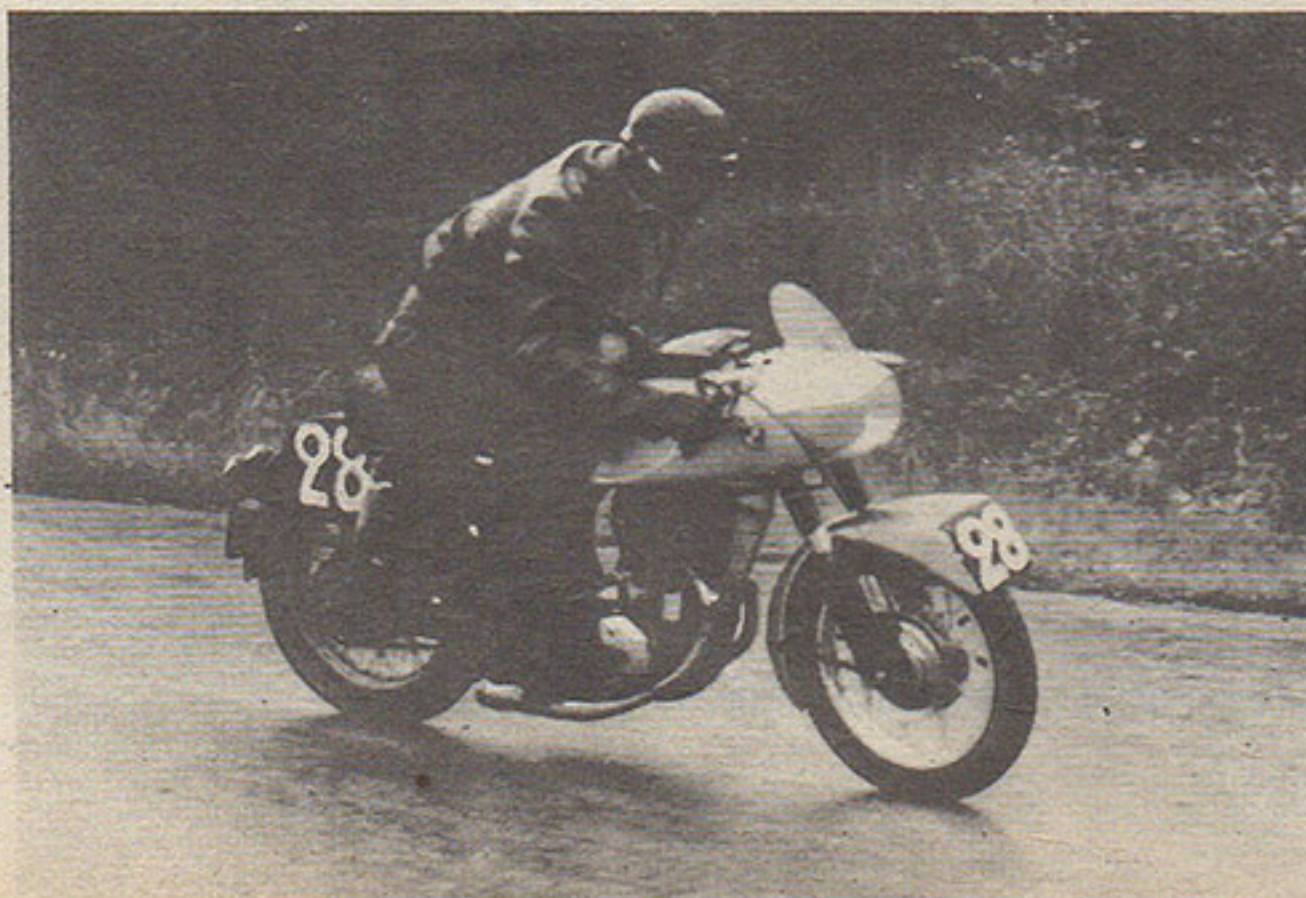
Au départ, environ trente-six concurrents, si nos souvenirs sont exacts.

En 175, nous trouvions entre autres, une équipe Ydral, composée de Thiers et Delauné, Tano sur Macquet, et Pahin, sur Automoto A.M.C. à culbuteurs. Pour les initiés, le vainqueur se trouvait parmi ces quatre coureurs.

En effet, les doubles-arbres A.M.C., utilisés par D. S. Malterre, Guiller, Alcyon, Automoto, ne pouvaient logiquement terminer, manquant par trop de mise au point et de compétition. Pour nous, le résultat ne faisait aucun doute. Nous avons assisté personnellement aux essais et constaté que ces moteurs atteignaient péniblement 6.000 t/mn, ce qui donnait des vitesses maximum de l'ordre de 110 km/h.

Certains furent recalés hâtivement dans la nuit, ce qui permit de gagner quelques kilomètres. Puisque nous parlons A.M.C. signalons un système d'allumage, par dynamo-

Weingartman, 1^{er} en 250 cm³ sur Puch.

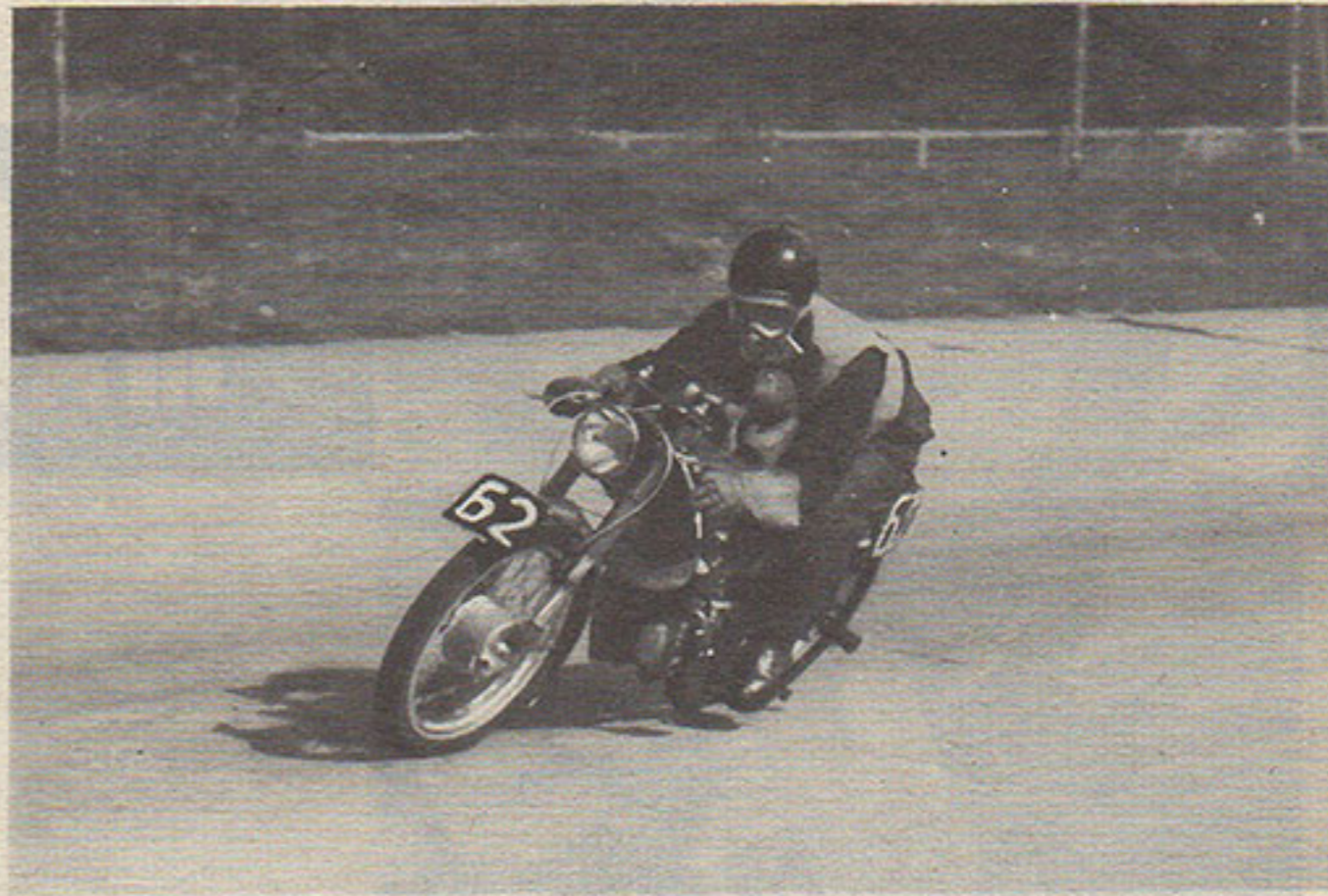


Duprat, sur Vincent. 1000 cm³.





Lefèvre, sur Norton, vainqueur toutes catégories.



Tano, vainqueur en 175 cm³ sur Macquet.

batterie, assez inattendu sur un moteur de course.

La catégorie 250 groupait Weingartman et sa Puch, remarquable machine, équipée de deux carburateurs, chemises chromées, petites roues et carénage de réservoir, deux Jawa d'usine, et la 250 D.S. Malterre de Camus, équipée de l'A.M.C. simple A.C.T., que son propriétaire avait gonflé en changeant l'arbre à came, en modifiant la culasse et en montant un nouveau piston.

Nous avons chronométré la Puch sur l'anneau de vitesse à près de 140, les Jawa à 126. Là encore, le vainqueur ne faisait aucun doute.

En 350, aucune machine susceptible d'établir une performance. En 500 Lefèvre et Houel, sur Norton « Featherbed », Hersant sur Triumph, Percetto sur Guzzi, Bonte sur Cemec. Nos pronostics allaient à Lefèvre, vieux briscard du Bol, Houel pouvant jouer les outsiders.

Côté side-car, Grillon sur 500 Ariel, Druet et Doré, sur 750 Cemec, et Duprat sur 1 000 Vincent « Black-Shadow ».

La course des 175 confirma nos pronostics. Les A.M.C. cassèrent les uns après les autres distribution, (Mathieu, Goll), vilebrequin (Boucher), bielle (Pahin). Seul Ramade termina, après quelques ennuis de soupapes, il est vrai.

L'équipe Ydral fournit une course régulière, mais des ennuis d'embrayage et de boîte leur fit perdre un temps précieux. La course la plus remarquable fut menée par Tano, qui n'est autre que notre collaborateur Nebout. Soucieux de sa mécanique et pilotant en souplesse, il avait le record à sa portée (91 de moyenne) quand il cassa sa boîte.

En 55' le moteur était démonté, le pignon défectueux changé, et notre ami repartait. Mais il ne pouvait combler ce handicap, d'autant plus qu'une pluie violente en fin de parcours n'arrangea pas les choses. Le résultat obtenu est d'autant plus remarquable que la vitesse de pointe de sa machine ne dépassait pas 115 km/h. C'est dire toute la régularité dont il sut faire preuve. Cela prouve également que le record en 175 n'est pas si solidement accroché que d'aucuns le pensent. Pahin, selon son habitude, fournit une course très sage, mais une bielle endommagée le retarda considérablement. Quant à Delauné, il ne dut, lui aussi, qu'à des ennuis de boîte et d'embrayage, de ne pas terminer dans un mouchoir avec le vainqueur.

En 250 cm³, Weingartman se promena littéralement, sans être jamais inquiété. La machine, minutieusement au point, tourna comme une horloge, et le record ne dut sans doute de n'être pas battu qu'à l'absence com-

plète de lutte dans la catégorie. Les Jawa, après un bon début, connurent des ennuis d'allumage et embrayage, qui motivèrent finalement leur abandon. Signalons également le courage de Christophe, un de nos collaborateurs extérieurs, qui termina honorablement sur une Tornax de série, après avoir cassé son frein AR dans les premières heures de courses.

En 500, Lefèvre, parti pour battre son record, ne connut aucun ennui, et se permit de conquérir un fragile record toute catégorie, qu'une 4 CV Renault « sport » devait lui ravir le surlendemain. Là encore il est permis de penser que l'absence de lutte n'a pas permis de réaliser une performance plus élevée, à laquelle pilote et machine pouvaient facilement prétendre.

Houel, après avoir cassé sa chaîne primaire en début de course, et connu des ennuis d'amortisseurs, abandonna dans la matinée, non sans avoir démontré un courage remarquable.

En side, course sans histoire de Grillon, sur Ariel 500, de Doré, sur 750 Cemec, alors que son collègue Druet collectionnait les ennuis mécaniques, et de Duprat, sur 1.000 Vincent.

Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur l'aspect technique de ce 25^e Bol d'Or, en présentant quelques machines caractéristiques.

Ne terminons pas sans signaler que pour deux concurrents au moins, en 175 cm³, la course se prolongea les jours suivants. Delauné, déclaré second à l'arrivée, apprenait peu après qu'il était troisième, et que Marcel Pahin était en réalité second. Quelques jours après, Delauné se retrouvait en seconde position à nouveau, tandis que son rival rétrogradait à la troisième place.

Le jeu peut paraître amusant, mais à l'issue d'un Bol d'Or, n'ajoute rien à l'attrait de l'épreuve, et ne peut décemment être

placé dans la « glorieuse incertitude de la compétition ».

R. COURT.

CLASSEMENT PAR CATÉGORIES

500 cm³. — 1. Lefèvre (Norton), 2.573,943 km, moy. 107,247 km/h. Record général battu (anciens records moto, moy. 101,354 km/h et auto, moy. 104,970 km/h); 2. Bonte (Cemec), 2.163,683 km; 3. Hersant (Triumph), 2.068,525 km; 4. Brochart (Norton), 1.915,297 km; 5. Pecetto (Guzzi), 1.811,902 km.

350 cm³. — 1. Borrel (Jawa), 1.841,116 km, moy. 76,712 km/h.

350 cm³. — 1. Weingartmann (Puch), 2.303,738 km, moy. 95,388 km/h; 2. Bellefontaine (Jawa), 1.785,614 km; 3. Christophe (Tornax), 1.717,147 km; 4. Camus (DS Malterre), 1.698,668 km; 5. Schaffner (MC Montmorency), 1.384,498 km.

175 cm³. — 1. Tano (Macquet-Ydral), 2.054,661 km, moy. 85,511 km/h; 2. Pahin (Automoto), 1.843,827 km; 3. Delauné (Ydral), 1.842,301 km; 4. Viaene (Motobécane), 1.762,107 km; 5. Ramade (DC Malterre), 1.661,039 km; 6. Thiers (Ydral), 1.640,886 km; 7. Rivard (?), 1.391,313 km.

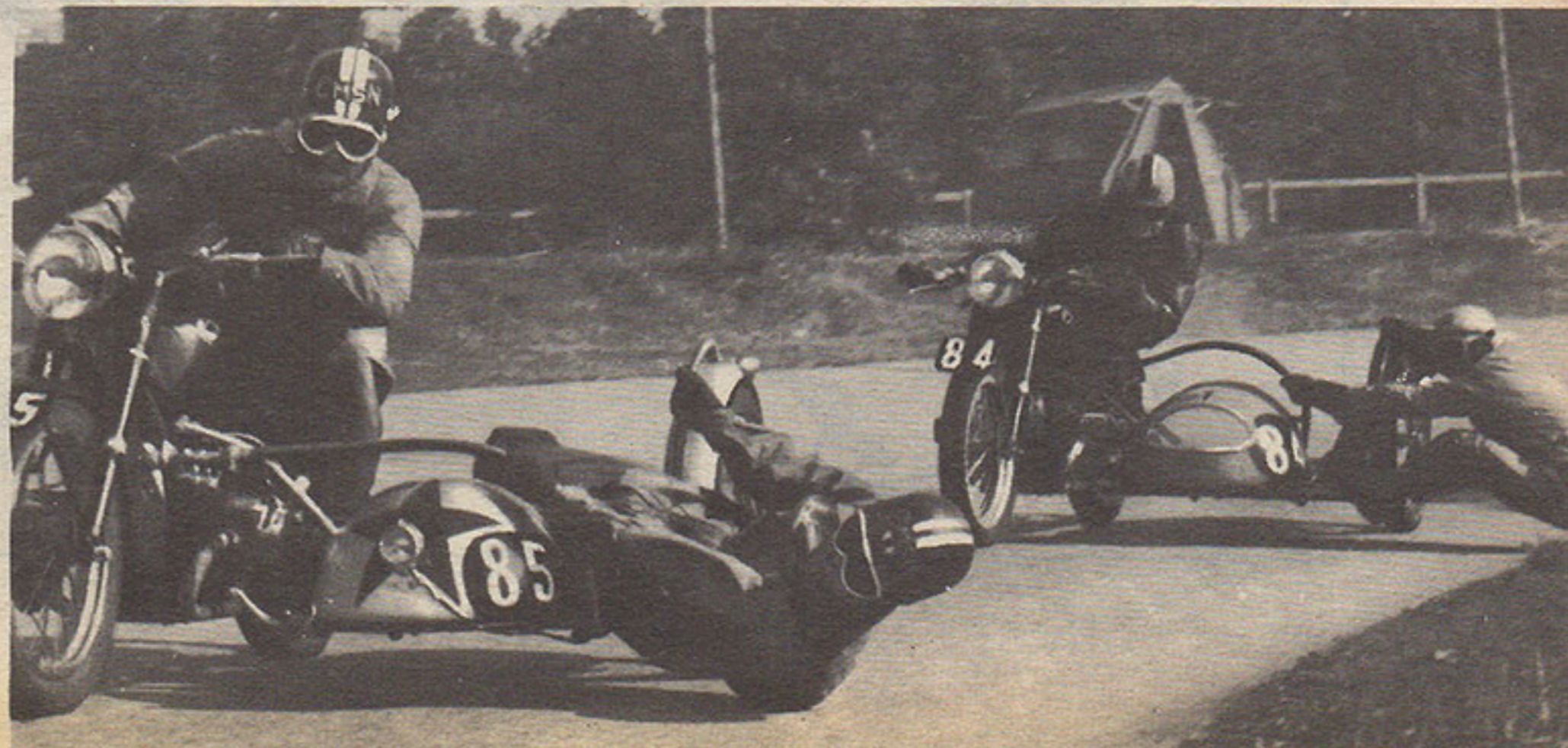
Side cars. — 1.200 cm³. — 1. Duprat (Vincent), 2.019,739 km, moy. 84,156 km/h.

750 cm³. — 1. Doré (Cemec), 1.772,436 km, moy. 73,850 km/h.

500 cm³. — 1. Grillon (Ariel), 1.372,013 km, moy. 57,166 km/h.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Lefèvre (Norton 500), 2.573,948 km, moy. 107,247 km/h; 2. Weingartmann (Puch 250), 2.303,738 km; 3. Bonte (Cemec 500), 2.163,683 km; 4. Hersant (Triumph 500), 2.068,525 km; 5. Tano (Macquet-Ydral 175), 2.054,661 km; 6. Duprat (side 1.200 Vincent), 2.019,739 km; 7. Brochart (Norton 500), 1.915,297 km; 8. Pahin (Automoto 175), 1.843,827 km; 9. Delauné (Ydral 175), 1.842,301 km; 10. Borrel (Jawa 350), 1.841,116 km; 11. Pecetto (Guzzi 500), 1.811,902 km; 12. Bellefontaine (Jawa 250), 1.785,614 km; 13. Dore (side 750 Cemec), 1.772,107 km; 14. Viaene (Motobécane 175), 1.762,107 km; 15. Christophe (Tornax 250), 1.717,147 km; 16. Camus (DS Malterre 250), 1.698,668 km; 17. Ramade (DS Malterre 175), 1.661,039 km; 18. Thiers (Ydral), 1.640,886 km; 19. Rivard (X 175), 1.391,313 km; 20. Schaffner (X 250), 1.384,498 km; 21. Grillon (side 500 Ariel), 1.372,013 km.





WALTER ZELLER
QUI DEFENDRA
LES COULEURS DE B. M. W.
AU T.T.

MACHINES DU T.T.

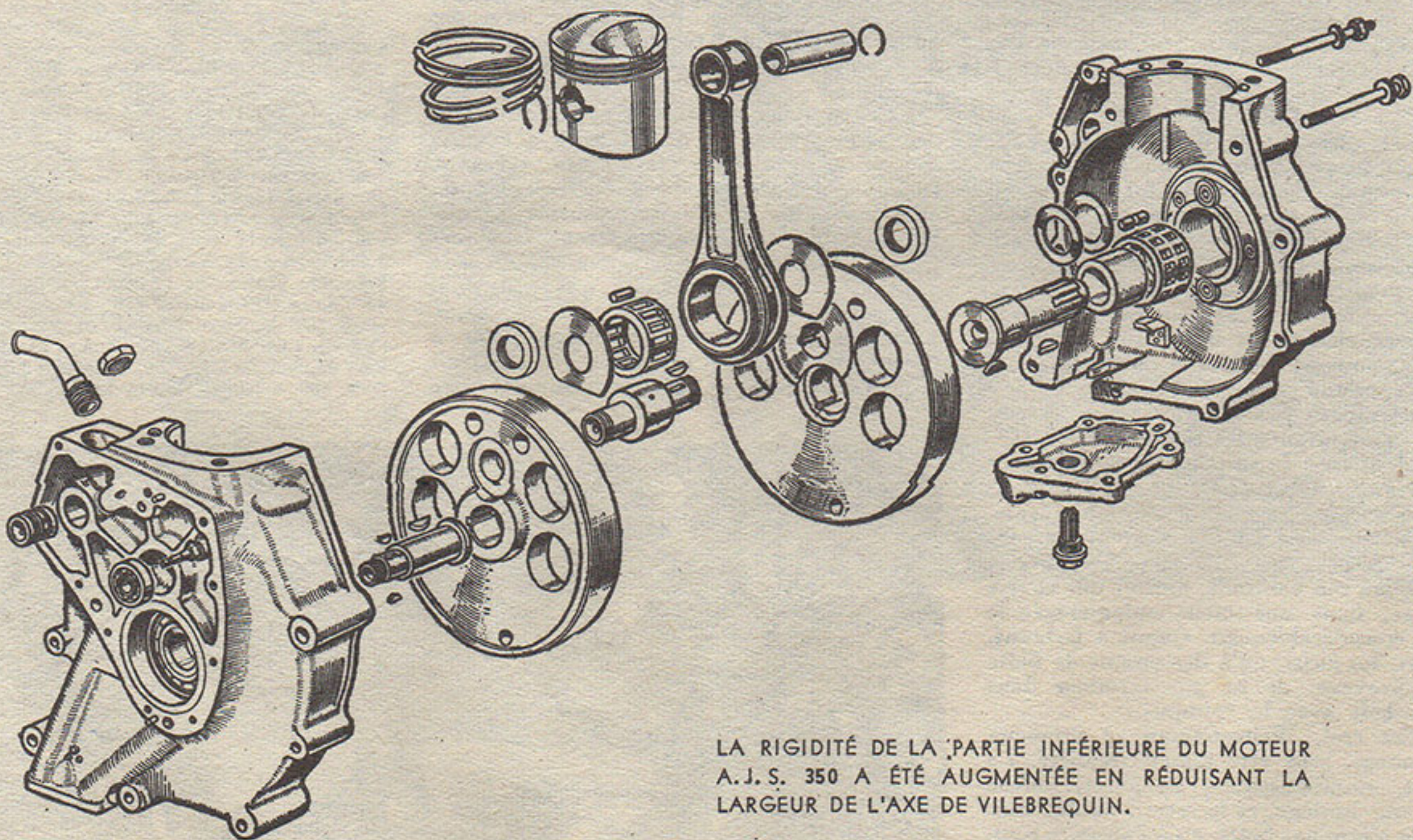
CONFIRMANT l'offensive (victorieuse) des fourches à roue poussée du type Earles, ou à balanciers plus courts « à la Guzzi », la maison B. M. W. équipe ses machines de circuit d'une fourche genre Earles, mais d'un dessin plus agréable. Pionniers de la fourche télescopique moderne, ce n'est certainement pas sans raison que les ingénieurs munochois ont modifié leur suspension avant. Un des bras de la suspension arrière oscillante enferme l'arbre de transmission. Quant au moteur, peu de choses sont révélées, on parle de plus de 8.000 tours, la vitesse frisant le 200, ce qui, sur le plan de la vitesse pure, est inférieur à ses concurrentes. B.M.W. a surtout cherché la sûreté de fonctionnement, quitte à ajouter des chevaux l'an prochain.

Pour gagner sur le poids, l'Elektron a été utilisé dans

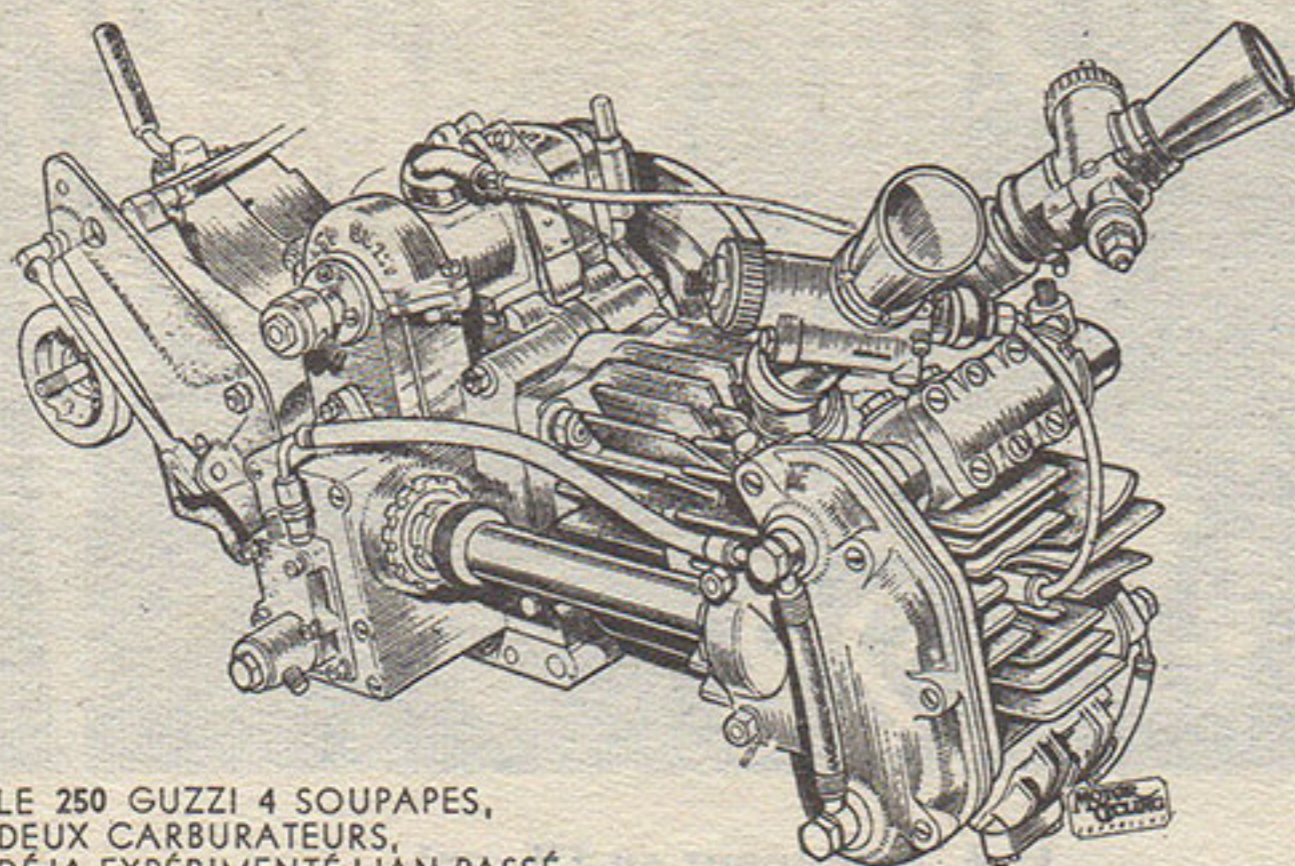
de fortes proportions. Deux modèles seront essayés, l'un avec carburateurs, l'autre avec injection directe, celle dont le comportement aura été le meilleur à l'entraînement sera utilisée le jour J.

Les 350 A.J.S. « client » ont évidemment bénéficié des améliorations des machines d'usine des saisons passées, mais les « 3 soupapes » sont une exclusivité maison. Les modifications au moteur sont surtout internes, renforcement du vilebrequin, culbuteurs portant sur les cames par l'intermédiaire d'un galet, contour des cames lubrifié.

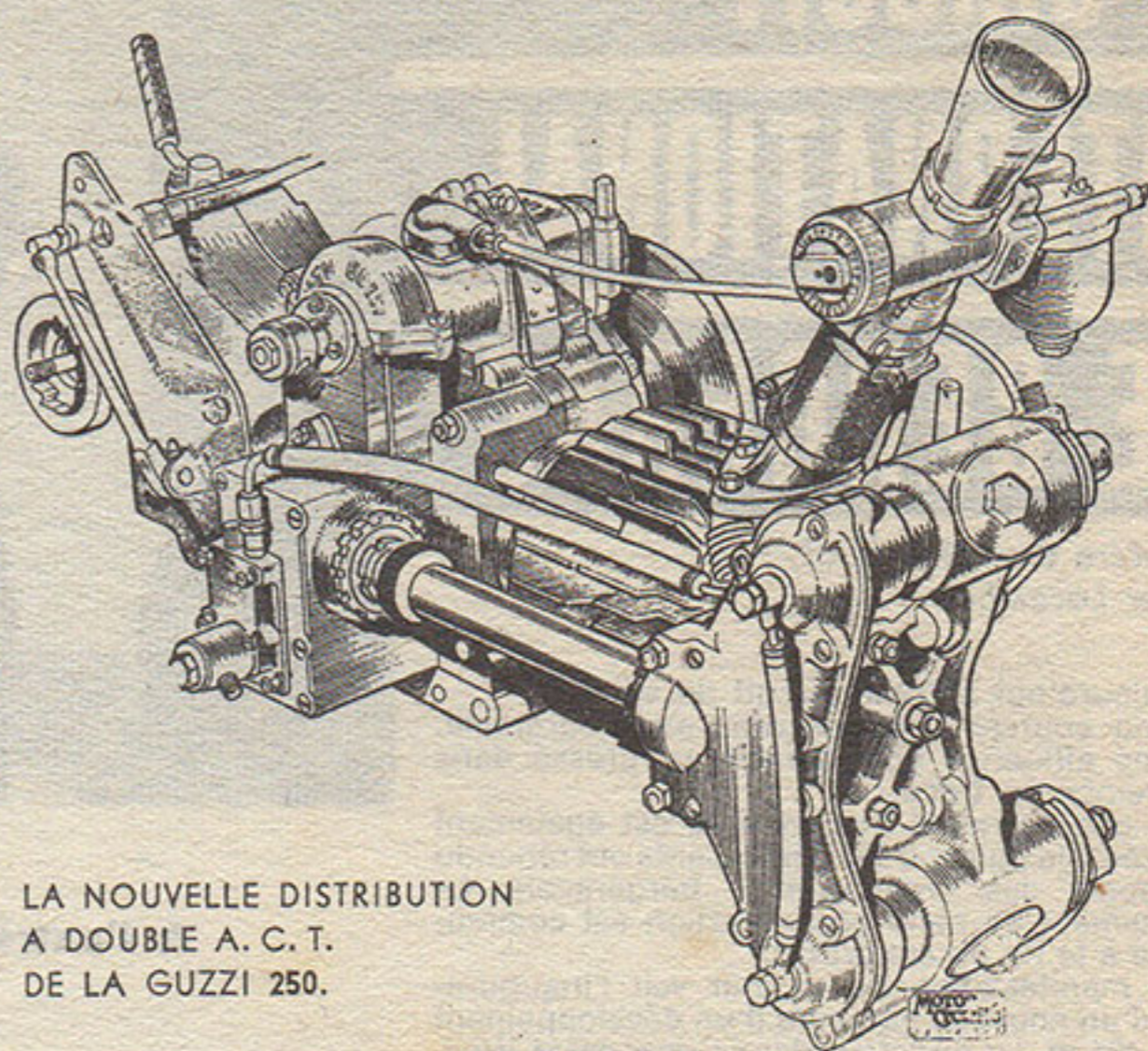
L'angle formé par les soupapes reste de 74°, mais leur écartement ayant augmenté, ainsi que leur diamètre, une meilleure admission est obtenue. La soupape d'échappement est refroidie au sodium. La bielle est plus étroite, et la rigidité du vilebrequin a été très étudiée. Le cadre



LA RIGIDITÉ DE LA PARTIE INFÉRIEURE DU MOTEUR A.J.S. 350 A ÉTÉ AUGMENTÉE EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE L'AXE DE VILEBREQUIN.



LE 250 GUZZI 4 SOUPAPES,
DEUX CARBURATEURS,
DÉJÀ EXPÉRIMENTÉ L'AN PASSÉ
SERA PEUT-ÊTRE
AU T. T.



LA NOUVELLE DISTRIBUTION
A DOUBLE A. C. T.
DE LA GUZZI 250.

a été redessiné, plus étroit, fourche avant plus courte, pneu avant de $19 \times 2,75$, arrière de $20 \times 3,25$. Frein avant à deux cames, arrière à came unique.

Le graissage des chaînes est précaire, l'huile est contenue dans le tube supérieur du cadre et est dirigée sur la chaîne primaire et au pignon de sortie de boîte.

La G 45 Matchless (500 twin) a été aussi l'objet de soins au point de vue rigidité du carter et du vilebrequin, le palier central notamment a été élargi.

Le moteur est logé dans le cadre de la 350, accouplé à la boîte Burman de la 7 R.

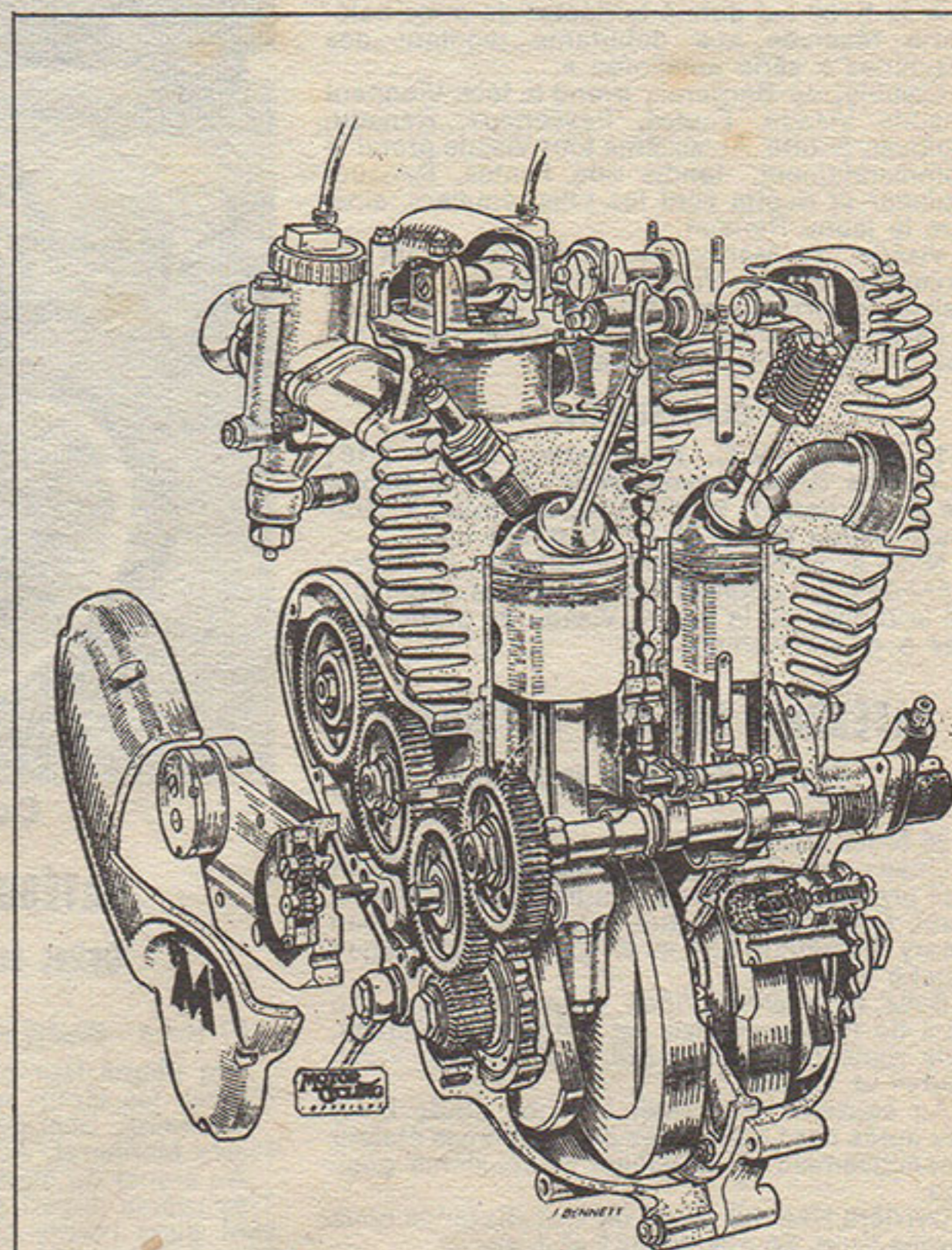
Les « 3 soupapes » d'usine sont virtuellement inchangées quant au moteur; le cadre est un double berceau, plus court que l'an dernier, améliorant la tenue en courbe.

La « Porc-Epic » 500 twin a été rebaptisée E-95, il lui reste d'ailleurs très peu des « piquants » qui lui valurent son nom. Le cadre n'est pas sans analogie avec celui de la nouvelle 7 R.

Les cylindres sont inclinés à 45° , la magnéto est entraînée par chaîne. L'an dernier on vit ces modèles en action au début de la saison, mais le cadre, alors interrompu, avait vraisemblablement nécessité le retrait des machines, et le reste de 1952 revit les modèles 1951, ou à peu près. L'amortissement des éléments de suspension arrière a été traité avec précision, car on avait constaté une baisse dans la qualité de l'amortissement après des courses longues ou dures. Comme les B.M.W., les A.J.S. d'usine ont des garde-boue arrière débattant avec la roue.

Outre les Norton carénées et les fourches avant à roue tirée qui auront été expérimentées à l'entraînement, les Norton officielles, classiques pourrait-on écrire, ont subi quelques modifications, la plus importante concernant la 500, alésage porté à 88; course réduite à 82! Donc augmentation du régime pour une vitesse linéaire du piston moindre, bielle plus courte et allègement des contre-poids.

(A suivre.)



LE TWIN MATCHLESS G.-45,
QUI ÉQUIPERA
QUELQUES COUREURS PRIVÉS.

6^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE BERGERAC

De notre envoyé spécial
Roger Lacombe.

Aujourd'hui sixième circuit de vitesse. Cinq courses sont inscrites au programme, et une affluence considérable se presse dans l'enceinte du tracé.

La concentration motocycliste est également très réussie puisque 580 participants ont répondu à l'appel des organisateurs bergeracois. Le classement de cette concentration est communiqué à la fin de cet article.

La manifestation de ce jour voit l'inauguration d'un nouveau parcours d'un développement de 1.404 m. Le directeur des courses est M. Weil, vice-président de la F.F.M.

CATÉGORIE 175 CM³ " DÉBUTANTS "

20 tours : 28,080 km

Victoire du marmandais Visade

A 13 h. 30 est donné le départ de cette catégorie réservée aux débutants montant des machines « série améliorée ».

Cœuille, de Bergerac, prend la tête. Viennent ensuite Visade, Fontes, Passerieux, Renaud, Dulouar, Scotta. Au sixième tour Visade prend le commandement, tandis que Fontes, Renaud, Dulouar et Scotta sont les plus réguliers, ainsi que le jeune Renaud.

Visade, de Marmande, l'emporte devant un excellent Fontes. Visade (fils) a déjà de très belles performances à son actif. Nous suivrons à l'avenir, avec plaisir Fontes (U.M. Agen) qui est un authentique débutant.

CLASSEMENT

1. Visade (M.C. Marmande), 24'59" 8/10 ;
2. Fontes (U.M. Agen), 25'23" 3/10 ; 3. Scotta (M.C. Bergerac), 25'32" 5/10, à 1 tour ; 4. Dulouar (Agen M.S.), 25'44" 7/10, à 1 tour.

Nous avouons ne pas comprendre le classement de cette épreuve qui voit Fontes bénéficier de la remise de la gerbe. Visade ne participant pas à ce classement.

CATÉGORIE 175 CM³ NATIONAUX

Uze de Bergerac vainqueur

36 tours : 50,544 km.

Onze coureurs sont sur la ligne. Dès le départ Uzé prend la tête, suivi de Lagrèze, Noël, Visade, Guin, Foures, tandis que Sigale Edgar et Jean Henry s'arrêtent dès le 2^e tour et que Dagan touche la paille.

Belle lutte entre Vidal, Guin et Visade. Au tiers de la course Uzé est nettement détaché, puis dans l'ordre Lagrèze, Noël, Guin, Vidal, Foures et Visade.

Au seizième tour Noël fait une chute imitée peu après par Lagrèze, les deux hommes étaient respectivement en troisième et deuxième position.

Derrière Uzé qui prend un tour d'avance nous voyons Guin, Foures, Visade et Jean.

Position des deux premiers classés.

Uzé : 1^{er} depuis le début de la course.

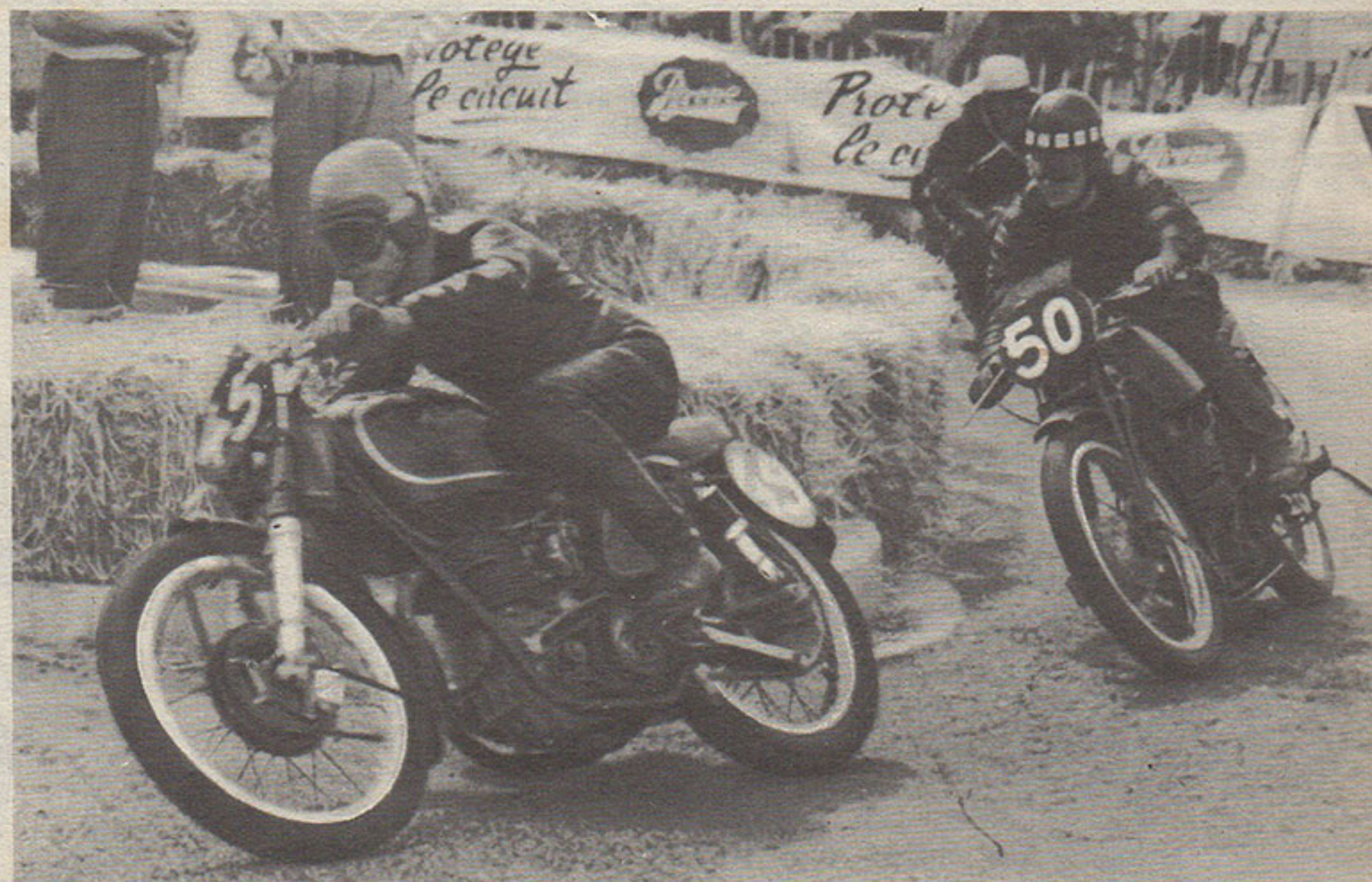
Guin : 7^e au 1^{er} tour, 6^e au 2^e tour, 5^e au 5^e tour
4^e au 9^e tour, 3^e au 17^e tour, 2^e après le 18^e tour

CLASSEMENT 175 cm³

1. Uzé (Terrot), 41'6" 1/10, moyenne 73,800 km/h ; 2. Guin (A.M.C.), 41'42" 1/10, à 2 tours ; 3. Foures (Ydral), 41'58" 6/10, à 3 tours ; 4. Visade (Visade-Spécial) 41'12" 5/10, à 4 tours ; 5. Jean (Jonghi) 42'15", à 9 tours.



Uzé, vainqueur en 175 cm³.
A l'extrême droite, M. A. Javezac, président du M. C. Bergerac.



Course des 350 cm³ : Monneret suivi de Wood.

CATÉGORIE 350 CM³

Collot fait cavalier seul

57 tours : 80,028 km.

Ont gagné leur place sur la première ligne d'après les temps réalisés aux essais :

Monneret Georges (55" 7/10), Collot (56" 5), Pierre Monneret, Albisser et Goffin.

Au signal du starter dix coureurs s'élancent. Très rapide départ de Wood et de Klager. Suivent dans l'ordre Collot, Monneret G., Bayle, Albisser, Burgraff, Gauch alors que Goffin reste sur place et démarre avec presque-un tour de retard. — Arrêt de Pierre Monneret qui abandonne.

Chassé croisé entre Wood, Collot, Klager et Albisser. A ce lot vient bientôt se joindre Monneret G., Wood, moins rapide, drivant une ancienne Vélocette rétrograde en 5^e position malgré son courage.

Au septième tour Collot prend le commandement alors qu'une lutte passionnante s'engage entre Albisser, Monneret G. et Klager. Au qua-

torzième tour ces trois hommes sont encore en paquet. Goffin est doublé au neuvième tour.

Au dix-huitième tour G. Monneret s'assure la deuxième place.

Du vingt-cinquième au trente-deuxième tour un duel très serré oppose Klager et Albisser pour la troisième position. Au tour suivant Albisser rétrograde.

En tête Collot, à 11" G. Monneret, Klager à 24".

Klager et Albisser s'arrêtent tous deux au quarante et unième tour.

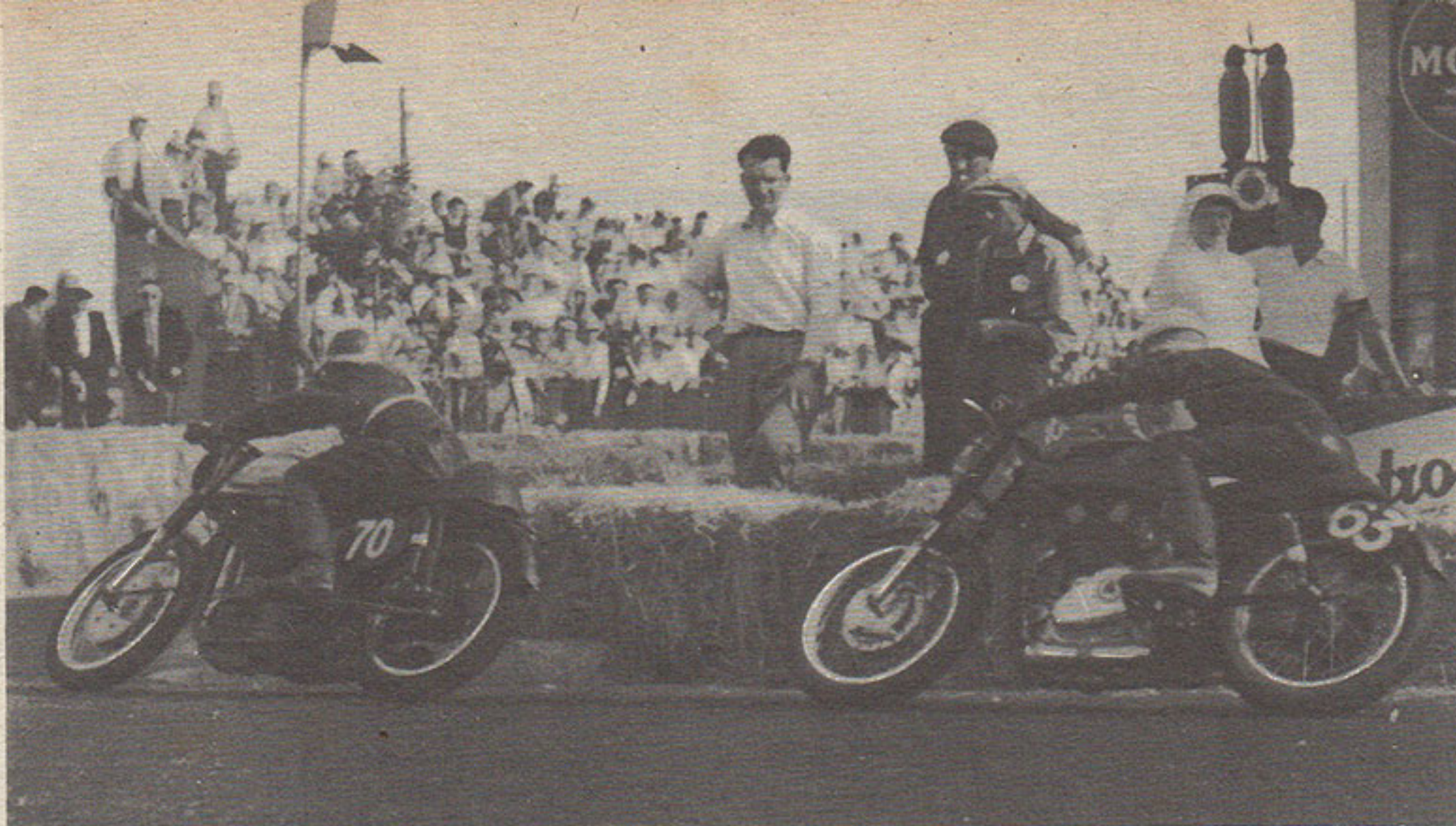
L'Allemand peut continuer, mais le Suisse doit abandonner. Les positions sont désormais acquises dans l'ordre : Collot, Monneret, Wood et Bayle.

Leur place durant la course.

1. Collot : 3^e au 4^e tour ; 2^e au 5^e tour ; 1^{er} du 7^e tour à la fin.

2. Georges Monneret : 5^e du 3^e au 10^e tour ; 3^e du 11^e au 16^e tour.

3. Wood : 1^{er} jusqu'au 6^e tour ; 2^e du 7^e au 9^e tour ; 3^e au 10^e tour et à partir du 40^e tour ; 5^e du 12^e au 32^e tour et du 36^e au 40^e tour ; 4^e aux 33^e, 24^e et 35^e tour.



★
Course des 500 cm³ :
P. Monneret
poursuit
Albisser.

CLASSEMENT 350 cm³

1. Collot (Norton) 54'13" 3/10, 88,510 km/h;
2. G. Monneret (A.J.S.), 54'30" 9/10; 3. Wood,
Angleterre (Veloçette), 54'33" 8/10, à 1 tour;
4. Bayle (Norton), 54'19" 4/10, à 2 tours; 5. Klager,
Allemagne (Horex), 54'28" 5/10, à 10 tours;
Record du tour : Collot, 56"1/10, 90,096 km/h.

CATÉGORIE SIDE-CARS

Victoire attendue d'Oliver

36 tours : 50,544 km.

Huit équipages disputent cette course. Sur la première ligne sont Oliver (56" 3/10, 90 km/h), Smith (58" 7/10 : 86 km/h) et le Français Drion (1'0" 5/10 80 km/h).

Dès le départ Oliver, suivant son habitude, et Smith prennent la tête, suivis de Murit, Betemps, Haldemann, Michel, Drion et Insermini. Haldemann passe bientôt Betemps et Murit. Drion parti avant-dernier est à la quatrième place au sixième tour. Haldemann revient très fort sur Smith, l'attaque et le passe au huitième tour.

Sont donc dans l'ordre : Oliver, Haldemann, Smith et Drion. L'échelle des valeurs est maintenant rétablie. Au dixième tour Michel et Insermini sont doublés par Oliver. Lutte Murit-Betemps mais ce dernier doit ralentir (et stoppe au quinzième tour).

Au vingt-huitième tour Murit passe Drion. Pas de changement jusqu'à l'arrivée.

Résumé de la course.

1^{er} Oliver : 1^{er} du 1^{er} au dernier tour;
2. Haldemann : 5^e au 1^{er} tour; 4^e au 2^e tour;
3^e au 3^e tour; 2^e à partir du 8^e tour;
3. Smith : 2^e jusqu'au 7^e tour; 3^e du 8^e tour à la fin.

CLASSEMENT SIDE-CARS

1. Oliver, Angleterre (Norton), 35'10" 1/10, moy. 86,250 km/h; 2. Haldemann, Suisse (Norton), 35'30" 3; 3/11. Smith, Angleterre (Norton), 35'58" 6; 4. Murit, Norton, 35'36" 1/10, à 1 tour; 35'58" 6/10; 4. Murit (Norton), 35' 36"

1/10; 5. Drion, Norton, 35'38" 4/10, à 1 tour;
6. Insermini (Norton), 35'49", à 2 tours.
Record du tour : 56" 4/10 par Oliver, moy. 89,647 km/h.

CATÉGORIE 500 CM³

Magnifique duel Pierre Monneret-Burgraff

57 tours : 80,028 km.

Ont réalisé aux essais : Burgraff, 54" 4/10, 93 km/h; Klager et Albisser, 55", 91,898 km/h; Pierre Monneret, 55" 4/10, 91,5 km/h.

Dix coureurs sont lâchés par le directeur de la course. Après les inévitables changements des premiers tours, nous pointons en tête Goffin, suivi de Burgraff, Bayle, Albisser, Collot, Klager, Monneret Pierre, Wood, Houel, Gauch ferme la ronde.

Tandis que Goffin est toujours en première position, nous assistons à une magnifique remontée de P. Monneret qui de la septième place au quatrième tour, occupe la deuxième place au quatorzième tour. Arrêt d'Albisser. A partir du dix-neuvième tour, nous avons en tête Monneret P., Goffin et Burgraff. Cette lutte absolument splendide entre les trois hommes fait intensément vibrer le public. Hélas! au quarante et unième tour Goffin doit stopper. Embrayage grillé. La lutte continue toujours aussi acharnée entre Burgraff et P. Monneret. Ce dernier ne réussissant pas à lâcher son adversaire, tandis qu'à l'arrière, Collot, Houel, Klager et Bayle ont des ennuis. Les embrayages souffrent particulièrement sur ce court et difficile circuit. Finalement Burgraff ne peut sauter P. Monneret qui franchit la ligne avec 4/10 seulement d'avance.

Leur position durant la course.

1. P. Monneret : 7^e au 3^e et 4^e tour; 5^e au 5^e, 6^e et 7^e tour; 4^e au 8^e et 9^e tour; 3^e au 11^e, 12^e et 13^e tour; 2^e du 14^e au 18^e tour et du 28^e au 39^e tour; 1^{er} du 19^e au 27^e tour et du 40^e au 57^e tour.

2. Burgraff : 2^e jusqu'au 13^e tour et à partir du 40^e tour; 3^e du 14^e au 20^e tour.

3. Wood : 8^e au 4^e tour; 7^e au 5^e tour; 6^e du 6^e au 8^e tours; 5^e du 9^e au 16^e tour; 4^e du 17^e au 41^e tour; 3^e à partir du 42^e tour.

CLASSEMENT 500 cm³

1. P. Monneret (Gilera), en 52'37" 7/10, moy. 91,260 km/h; 2. Burgraff (Norton), 52'38" 1/10; 3. Wood, Angleterre (Norton), 53'16", à 1 tour; 4. Albisser, Suisse (Norton), 53'10" 2/10, à 3 tours; 5. Collot (Norton), 52'56" 3/10, à 4 tours; 6. Bayle (Norton), 53'0" 4/10, à 4 tours.

Record du tour : Burgraff et P. Monneret, en 53" 6/10 : 94,299 km/h.

Nous avons toujours été habitués à trouver à Bergerac un excellent plateau, et cette manifestation est digne des précédentes.

Organisation générale, moins bonne cependant, manque de place. Les différentes enceintes sont généralement trop étroites.

La grande majorité du public préférerait l'aisance et la visibilité des emplacements qui lui étaient réservés sur l'ancien circuit.

Nous sommes persuadés que des raisons majeures ont motivé ce changement de tracé, néanmoins, organisateurs de Bergerac, attention! revenez à votre ancien parcours unanimement estimé, sinon le public boudera.

CLASSEMENT DE LA CONCENTRATION

1. M. C. Girondin de Bordeaux, 8.280 pts; 2. M.C. Charentes, 7.137 pts; 3. M.C. Limousin, 5.550 pts; 4. Union Moto Agenaise, 4.539 pts; 5. M.C. Langon, 4.080 pts; 6. M.C. Châteauneuf-sur-Charente, 3.520 pts; 7. M.C. Villeneuve-sur-Lot, 2.940 pts; 8. M.C. Carsac, 2.610 pts; 9. M.C. Bastide-Aquitaine, 2.430 pts; 10. M.C. Bordeaux, 2.070 pts; 11. M.C. Captieux, 1.819 pt; 12. M.C. Albret, 1.780 pts; 13. M.C. Périgueux, 1.488 pts; 14. M.C. Vessac, 1.426 pts; 15. M.C. Marmande, 1.260 pts, etc.

DÉBUT DU MOTO-BALL ALGÉROIS

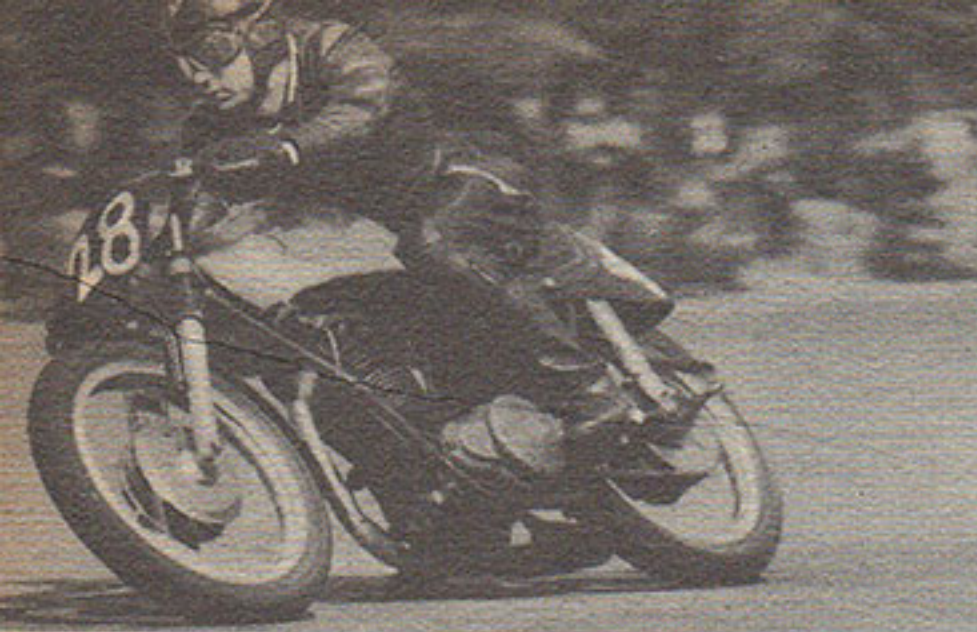
Une descente des avants du C.C.B.O. (Alger) qui ont battu l'équipe de Bel-Abbès au cours d'une belle rencontre jouée à Alger, au stade Marcel Cerdan.

C'était le premier match de moto-ball disputé à Alger entre deux équipes régionales.

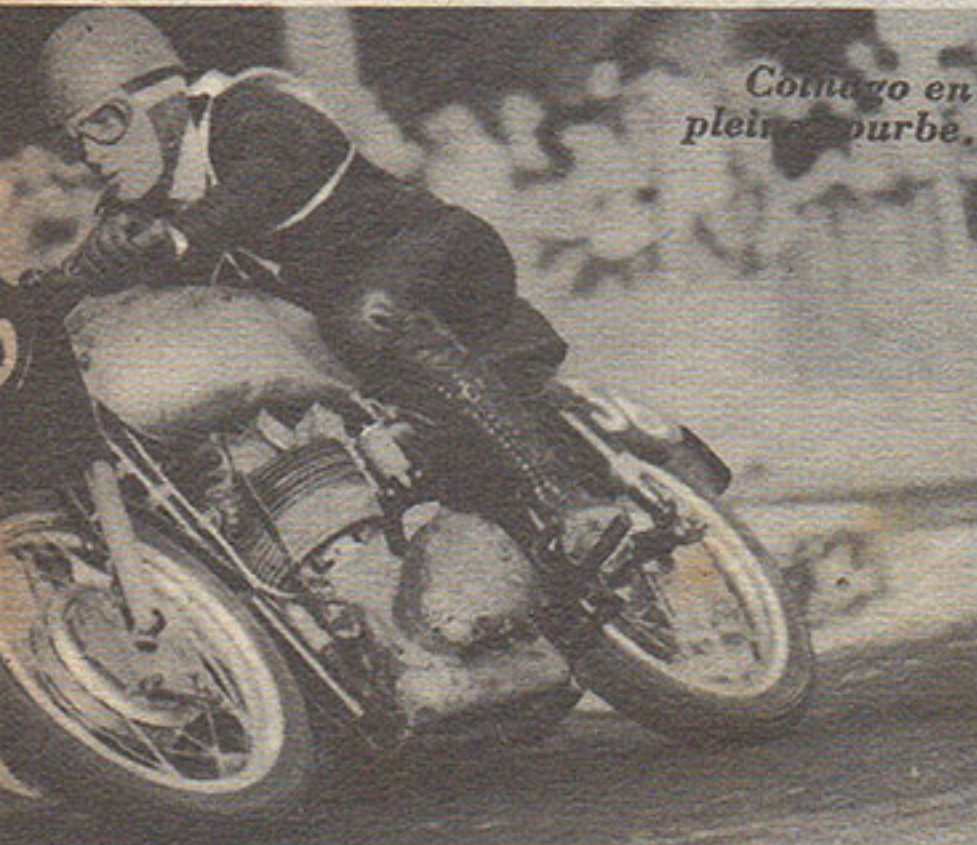
Il a obtenu un beau succès d'affluence. La réunion était présidée par M. Sigala, directeur régional des sports qui a vivement félicité les joueurs et leurs dirigeants. Les premiers se sont rapidement adaptés aux règles du moto-ball. Il est vrai qu'ils ont comme conseiller, M. André ex-joueur du moto-ball d'Avignon qui a su communiquer sa foi à tous les jeunes joueurs du C.C.B.O. dont la victoire fut très applaudie et a enthousiasmé le public.

E. B.

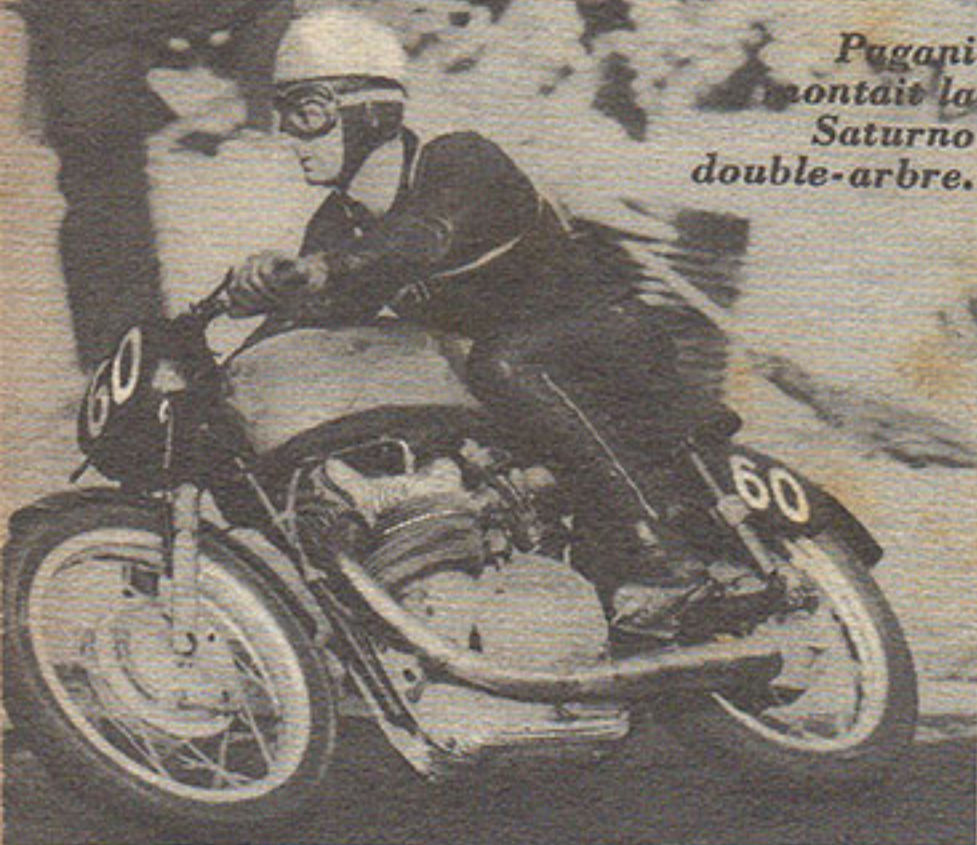




Gerber, sur Horex, vainqueur moral en 350 cm³.



Colnago en pleine courbe.



Pagani montait la Saturno double-arbre.

CIRCUIT D'AIX-LES-BAINS

Disputée sous un soleil tropical, cette épreuve ne nous parût pas connaître le succès d'affluence auquel elle pouvait prétendre du fait d'un plateau exceptionnel.

La course des 175 cm³ fut l'occasion pour Gaury de remporter une remarquable victoire, due à ses talents de pilote et à l'extraordinaire vélocité de son Morini.

Une glissade malencontreuse priva Bouin d'une excellente troisième place, dont profitèrent Bruguière et son M.V. simple-arbre.

Pagani, cinquième, montait un Guazzoni deux temps, moins rapide que ses rivaux.

1^{er} Gaury, Morini, 50' 18" 4/5, moy. 86,219 km/h; 2^e Schaad, Nougier, 50'48" 3/5; 3^e Bruguière, M.V., 51'05" 2/5; 4^e Bonin, Peugeot, 51' 19" 1/5; 5^e Pagani, Guazzoni, 52' 29" 4/5; 6^e Drivet, Puch. Meilleur tour par Gaury, en 1' 37", moy. 89,448 km/h.

..

En 350 cm³, trois hommes pouvaient prétendre à la victoire : Wood, sur Vélocette, Gerber, sur Horex et P. Monneret, sur A.J.S. Wood part très vite, mais des ennus mécaniques le contraindront à abandonner, après avoir été passé par Gerber et Monneret. Gerber mène un train terriblement rapide, et P. Monneret se laisse insensiblement distancé au fil des tours. Alors que la course semblait jouée, Gerber perdit son repose-pied droit, ce qui entraîna également celle du sélecteur. P. Monneret s'assura dès lors une victoire facile. Planque, qu'une course très régulière avait amené en seconde position, se fit doubler, à la suite d'une chute légère, par Bruguière, qui remontait très fort et De Polo.

1^{er} P. Monneret, A.J.S., 1 h 01' 27", moy. 93,534 km/h. 2^e Bruguière A.J.S., 1 h 01' 45", 3^e De Polo. 4^e Planque, etc.

En catégorie 500 cm³, le champion italien Colnago, d'ailleurs semi-officiel Gilera, déploya une remarquable maîtrise, bien servi par une Saturno très rapide.

En fait Colnago contrôla la course, et s'il laissa partir un instant Burggraf, qui joua sa chance avec beaucoup de cran et compta jusqu'à plusieurs centaines de mètres d'avance, il le rattrapa quand il voulut, lâchant irrésistiblement tous ses adversaires. P. Monneret abandonna dans les derniers tours sur ennus de bougie, alors qu'il était en seconde position, ainsi que Pagani dont l'embrayage était grillé et qui semblait avoir du mal à suivre le train imposé par Colnago.

1. Colnago, Gilera, 58' 13" 2/5, moy. 99,341 km/h. 2. Burggraf, Norton, 58'55". 3. Gerber, Gilera, 58'56". 4. Bruguière, Norton, à 1 tour. 5. Vidonne, Norton, à 1 tour. 6. Riminati, Gilera, à 2 tours. 7. Colignon, Norton, à 2 tours, etc.

..

Le circuit d'Aix comportant deux courbes à gauche, à grand rayon, extrêmement rapides, se prêtait particulièrement aux évolutions spectaculaires des sides. Oliver et Smith, se livrèrent un duel courtois, déployant une virtuosité de grands champions tandis qu'une bataille sévère opposait Aubert et Bétemps pour la troisième place. Bétemps devra abandonner, poursuivi depuis le début de la saison par une malchance persistante, et c'est Insermini qui finira premier des Français devant Beauvais.

1. Oliver, Norton, 48' 43" 3/5, moy. 89,027 km/h; 2. Smith, Norton, 48' 45" 1/5; 3. Aubert, Norton, 49'55" 1/5; 4. Insermini, Norton. 5. Beauvais; 6. Bollo; 7. Reichlin, etc.

COUP DOUBLE en ALBIGEOIS de GEORGES MONNERET (350 et 500)

Malgré le temps incertain et un vent violent une assez grosse affluence se presse tout autour du circuit de l'Albigeois long de 8,901 km et notamment aux tribunes.

Ces deux compétitions nationales furent incontestablement animées par les Monneret père et fils et par le bordelais Bayle.

Pierre Monneret fut le plus malchanceux dans les deux catégories car il fut trahi par sa mécanique néanmoins il s'octroya aux essais de la veille les meilleurs tours (records 1953) : 139,380 en 350 et 148,281 en 500. Georges Monneret fut crédité du meilleur tour avec le temps de 136,821 en catégorie 350 tandis que Bayle en 500 réalise le meilleur tour en 146,920.

Le bordelais J. B. Bayle fit un excellent doublé à la seconde place et ses courses remarquables de régularité prouvent que Bayle a repris son véritable standing qu'il avait quelque peu perdu l'an dernier.

En catégorie 500 l'intérêt de la course fut la splendide remontée de G. Monneret sur Norton. Parti en cinquième position, il s'installe au second tour en troisième position jusqu'au septième tour et après avoir réalisé un tour à 146,451 saute son fils et Bayle; la foule suivit cette remontée handicap avec passion.

Le jeune Bordelais Bayle est un coureur à suivre nous disait Georges Monneret. Sa seconde place est là probante, il aurait même pu mieux faire et améliorer le temps de cette deuxième place quand Pierre Monneret le freina intentionnellement pour faire

revenir son père. Il aurait du foncer au dixième tour et son écart eut été seulement de quelques cinq secondes car la victoire de Georges Monneret ne faisait aucun doute.

P. C.

Résultats catégorie 350.

1. Georges Monneret (A.J.S.), les 106,812 km en 47'26"6/10, moy. 135,081 km/h; 2. Bayle (Norton), 48'07"4/10; 3. Jacquier-Bret (Guzzi), 49'15"4/10; 4. Besse (Norton), 50'29"3/10; 5. Moins (Vélocette), 50'30"5/10; 6. Fourcade (A.J.S.), 11 tours; 7. Beauvais (Norton), 11 tours.

Résultats catégorie 500.

1. Georges Monneret (Norton), les 106,812 km en 44'46"1/10, moy. 143,152 km/h. 2. Bayle (Norton), 44'56"7/10; 3. Jacquier-Bret (Norton), 47'59"8/10; 4. Marnay (Norton), 48'17"9/10; 5. Bernard (Gilera), 45'25"7/10, 11 tours; 6. Lamarque (Norton), 11 tours; 7. Collomb (Norton), 11 tours; 8. Cremers (Triumph), 11 tours; 9. Pages (Norton), 11 tours; 10. Pierre Monneret (Gilera), 10 tours; 11. Besse (Norton), 6 tours.





LE RALLYE AIGLON

30-31 MAI 1953

Le désormais classique Rallye Aiglon a connu, malgré le mauvais temps, un égal succès populaire.

Le circuit de 791 km empruntait deux boucles, avec une épreuve de départage de nuit dans la côte de Brossolette en pleine forêt.

Cette année les difficultés étaient moindres et une belle route goudronnée remplaçait les fondrières de certaines portions du parcours.

On dénombra quelques erreurs d'itinéraire, et quelques chutes sans gravité. Goudart, de Rouen, dut ainsi abandonner en pleine campagne.

Une mention spéciale doit être décernée à l'équipe Terrot, qui, depuis le début de l'année, accumule les premières places dans les grands Rallyes.

Un vin d'honneur clôtura la distribution des prix, suivi d'un banquet offert aux officiels et à la presse.

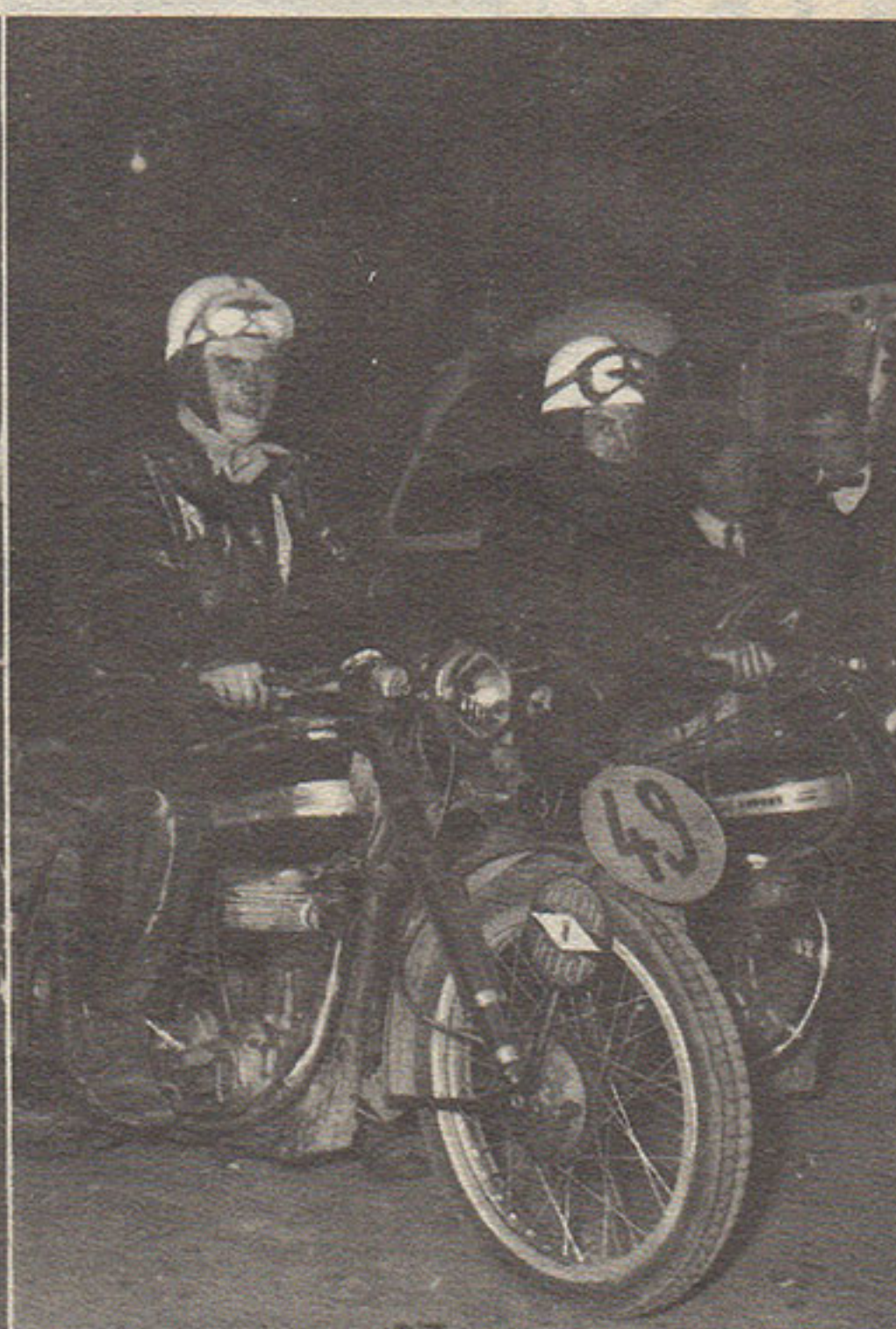
J. JAFFRÉ.

CLASSEMENT GÉNÉRAL DU IV^e RALLYE AIGLON

	Pts
1 ^{er} ex aequo sans pénalisation.	
Pessey, Terrot 500 cm ³	
Pillot, — —	
Vaury, Monet-Goyon 250 cm ³	
Simonet, — —	
5 ^e Gilbert, — —	10
6 ^e Carré, — —	20
7 ^e Lorain, B.S.A.	30
8 ^e Bouillard, Monet 250 cm ³	50
9 ^e Gabriel, — —	60
— Guence, — —	60
— Pointel, M.-G. Havre 500 cm ³	60
12 ^e Zede, Monet 250 cm ³	80
13 ^e Martinet, Peugeot 175 cm ³ M.S.F.	90
14 ^e Filoche, Peugeot	120
15 ^e Picache, Monet	160
16 ^e Matura	180
— Baisemain, Métro	180
— Blanchard ..	180
19 ^e Bilotte	250



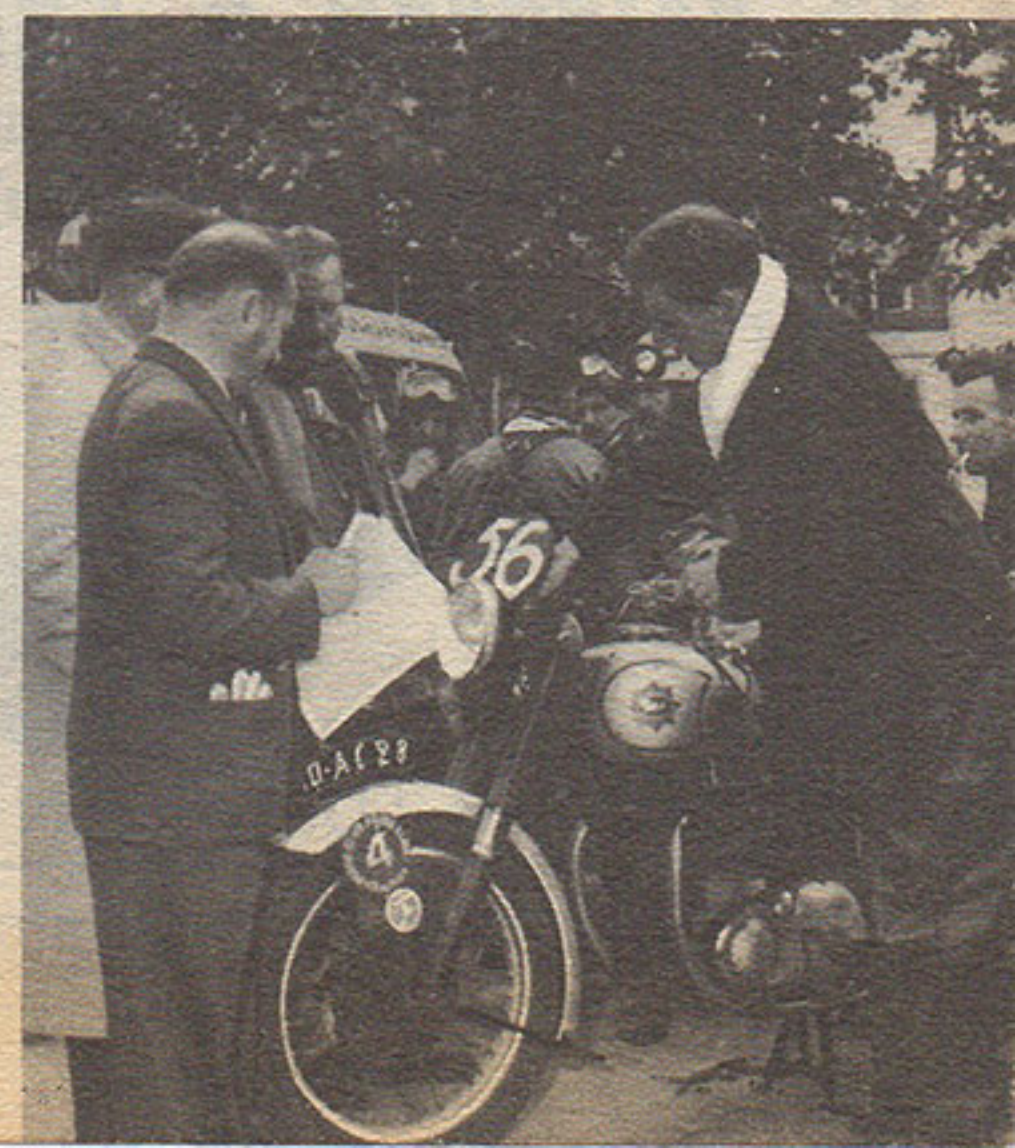
Gilbert,
de l'équipe
Monet-Goyon.



Pilot et
Pessey,
équipe Terrot.



Baisemain (U.S.M.T.),
1^{er} des side-car.



Contrôle
des accessoires
après l'épreuve.

Pour 36.000 FR. comptant (assurance comprise)
votre scooter **SPEED** chez



P. BRISSONNET & C^{IE}

Concessionnaire SPEED

22^{ter}, Bd Général-Leclerc (Pont de Neuilly) - TÉL.: MAI 87-40

**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)



JANTES

Véломoteurs Motos
et Scooters

GARDE-BOUE

Véломoteurs et Motos

VÉLOS
et
CYCLOMOTEURS

Éts **REINHARD & CHAPUISET**

207, Avenue Pasteur
BAGNOLET (Seine)

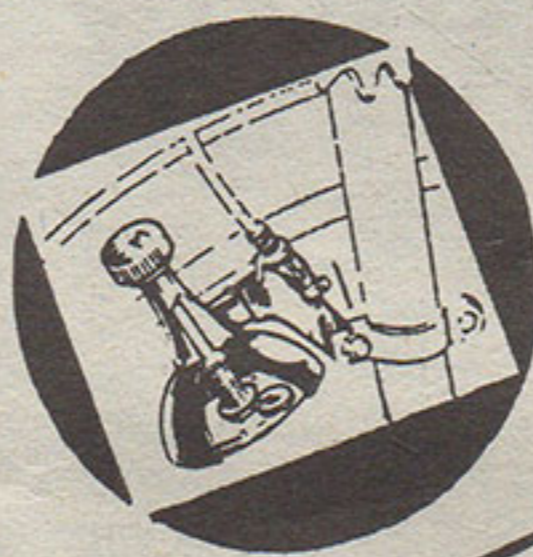
AVRon 31-94

JANTES A TRINGLES ET A TALON



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

SÉCURITÉ



**L'AVERTISSEUR
ROTATIF E. M.**

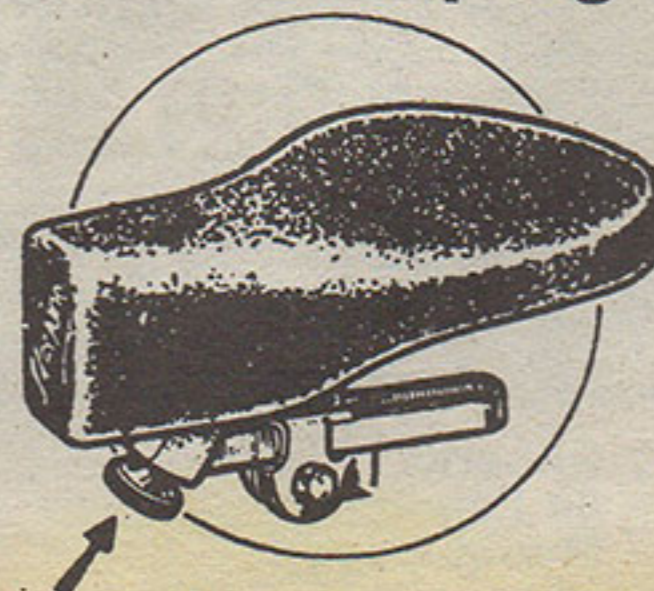
pour Cycles
et Cyclomoteurs

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

CONFORT

LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



Certitude

REVIL

LE PLUS GRAND CHOIX DE FRANCE
5.000 ARTICLES DIFFÉRENTS POUR MOTOS
SCOOTERS CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des exemples de la semaine :

UN DES EXEMPLES DE LA SEMAINE
SACQUES CAMPING GRANDE CONTENANCE A LAÇAGE 3.690 fr.

le seul spécialiste depuis 20 ans.

Éts REVIL

82, Avenue des Ternes PARIS 225, Boulevard Pereire ÉTO 15-53

membres de club faites-vous connaître !

CIRCUIT DU SUD-OUEST 1 235 km
PREMIER ex æquo
Marcel PAHIN
sur 175 cm³
AUTOMOTO

Bloc **A.M.C.** — Volant **SAFI** — Bougie **EYQUEM**
Carburateur **AMAC** — Chaîne **YELLOW**
Pneus **DUNLOP** — Tube **OTOM** — Freins **IDÉAL**

Nous rappelons que cette machine a déjà remporté :

LA COURSE DE COTE LAPIZE
PREMIER ex æquo
Marcel PAHIN

DIJON - CHAMONIX - DIJON
937 km en une étape
PREMIER ex æquo
G E O R G E S

AUTOMOTO

61, avenue de la Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE

Magasins d'exposition et de vente

62, avenue de la Grande-Armée - PARIS

72, rue de la Croix-Nivert - PARIS

Agents dans toute la France

PROTÉGÉ PAR

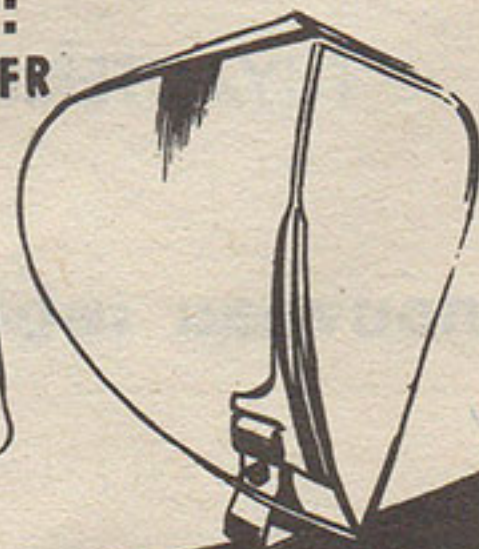
everclean



Fixé sur le phare, ce petit écran cristal de courbure spécialement étudiée, crée en vitesse, des zones tourbillonnaires qui écartent l'air et rejettent loin de vous insectes, poussière, gouttes de pluie, flocons de neige.

Notice sur demande

PRIX :
690 FR



PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

SCINTEX

Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.
RUE DE L'INDUSTRIE - COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30

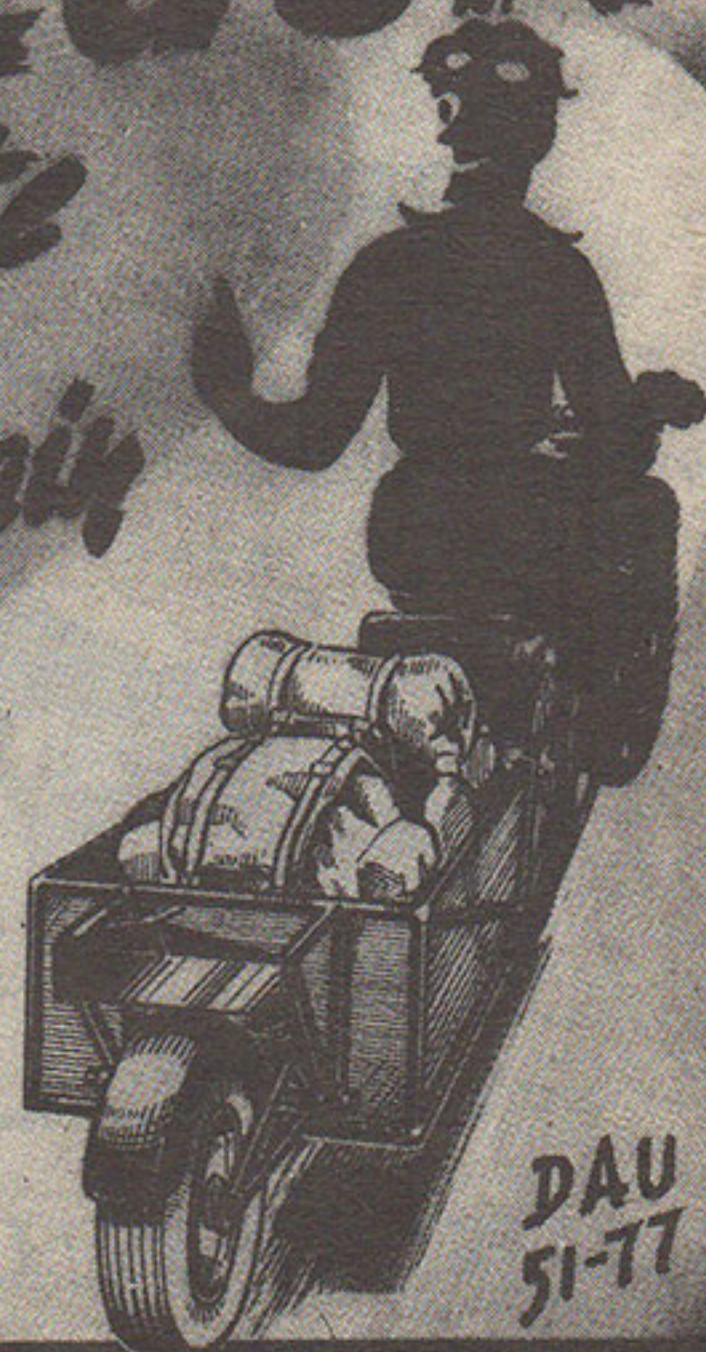
FULGUR

va vite
en
tout terrain

Breveté S.G.D.G.

LA REMORQUE
MONORQUE

- Modèle M. 100 pour Moto.
 - Modèle M. 50 pour Vélomoteur et Dérive.
 - 50 kg à 80 kmh.
100 kg à 60 kmh.
- Suspension à flexibilité variable et réglable.



DAU
51-77

ETS TAILLANDIER

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

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

4° GRAND RALLYE AIGLON

catégorie 175 cm³

1^{er} MARTINET

CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU SUD-OUEST

1^{re} étape : 967 km.

2^e étape : 267 km.

1^{er} ex æquo, catégorie 175 cm³

DUVERNET
SAUCARRET
TALOU
VERSIERE
DAGENSAN

tous sur la fameuse 175 cm³ grand sport PEUGEOT

DUVERNET enlève
brillamment la Coupe accélération et freinage

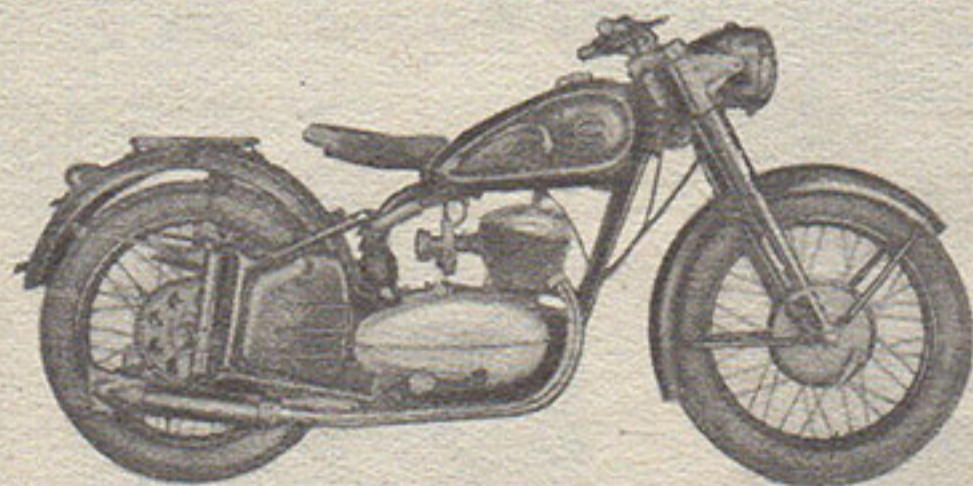
CYCLES *Peugeot*
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

DISPONIBLE DE SUITE

LA FAMEUSE 250^{CC} CSEPEL

Crédit 3, 6, 9, 12 mois

Renseignements contre 50 francs en timbres



chez P. LISITA

SAINT-PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI

PARIS (4°)

Métro : SAINT-PAUL

Téléphone : ARC 71-46

Magasin ouvert tous
les jours, sauf dimanche

de 9 à 12 h. 30

et de 14 à 19 h. 30

VICTOIRES TUBOTOM

au BOL D'OR 1953

1^{er} TANO, sur Macquet-Ydral, catégorie 175 cm³

2^e DELAUNÉ sur Ydral, » »

3^e Marcel PAHIN sur Automoto, » »

tous avec la

TUYAUTERIE SOUPLE TUBOTOM

et le

nouveau robinet « TUBOSTOP »

GARANTI

ÉTANCHE ET IMBOUCHABLE

OTOM S. A. : 5 bis, rue Franklin-COURBEVOIE-Seine

MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

VÉLOMOTEURS

MOTOS

Scooters **BERNARDET**

AGENCE

BSA

et

SUNBEAM

VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

58, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET - PEReire 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE

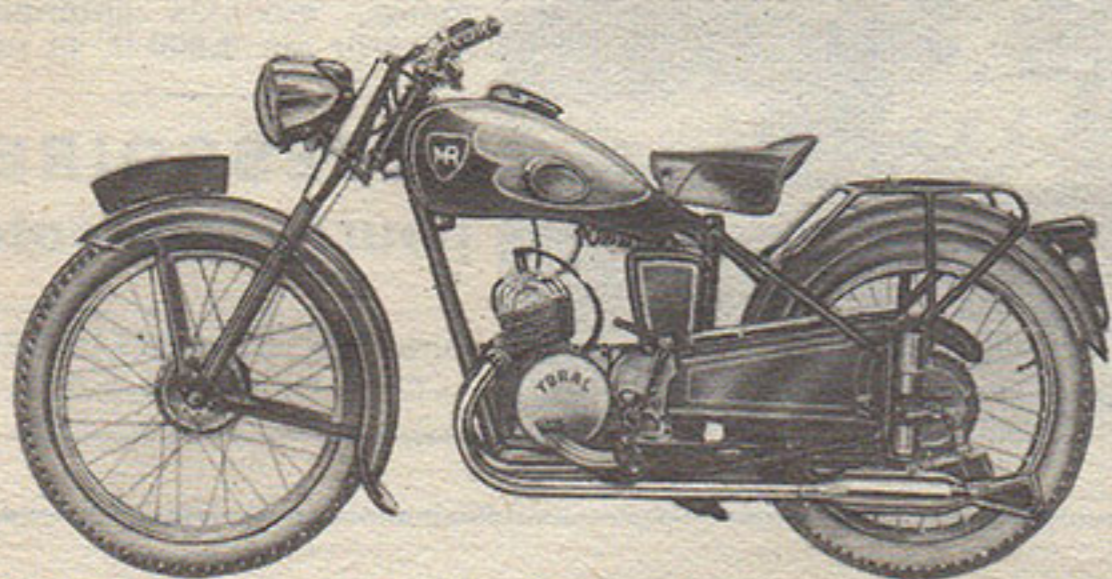


TERROT

VÉLOMOTEURS

VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU

B O L D ' O R



VÉLOMOTEUR Type Y 4 - 125 cmc.
Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au pied

VÉLOMOTEUR - bloc-moteur SACHS
98 cmc. - 2 vitesses - kick

VÉLOMOTEUR (type CYCLO)
Bloc-moteur SACHS - 93 cmc. - 2 vitesses

TANDEM type M 2 - 98 cmc.
Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayage

MOTOCYLETTE - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.
4 vitesses - sélecteur au pied - éclairage - avertisseur électrique - compteur

MOTOCYLETTE - bloc-moteur YDRAL, 175 cmc.
4 vitesses - sélecteur au pied - éclairage - avertisseur électrique - compteur

CYCLOMOTEUR - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.
2 temps - débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs

30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20^e) - Tél. ROQ. 69-68

AU " PETIT MATELOT "

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27

PARIS

Tél. : PASSY 71-24

RÉALISE
LA LIGNE SPORTIVE

COMBINAISONS NYLON

GARANTIES IMPERMÉABLES 100 %
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
Poids : 650 gr

Se place facilement dans une poche

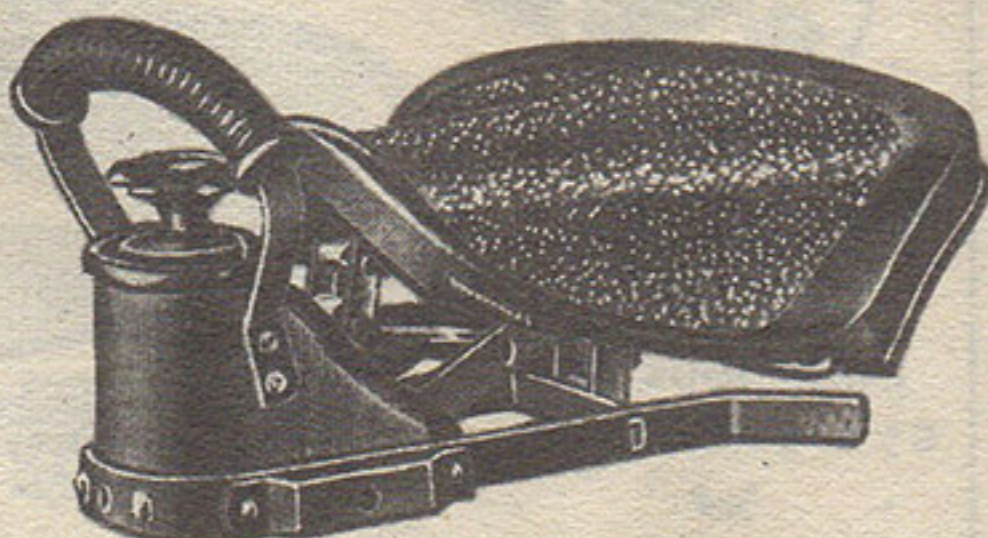
COMBINAISONS ITALIENNES
Popeline — Tous coloris

Toutes autres **COMBINAISONS**
Popeline et Gabardine



EXÉCUTION SUR MESURE de tous modèles pour meetings, courses, etc.

**CONFORT
INÉGALÉ**

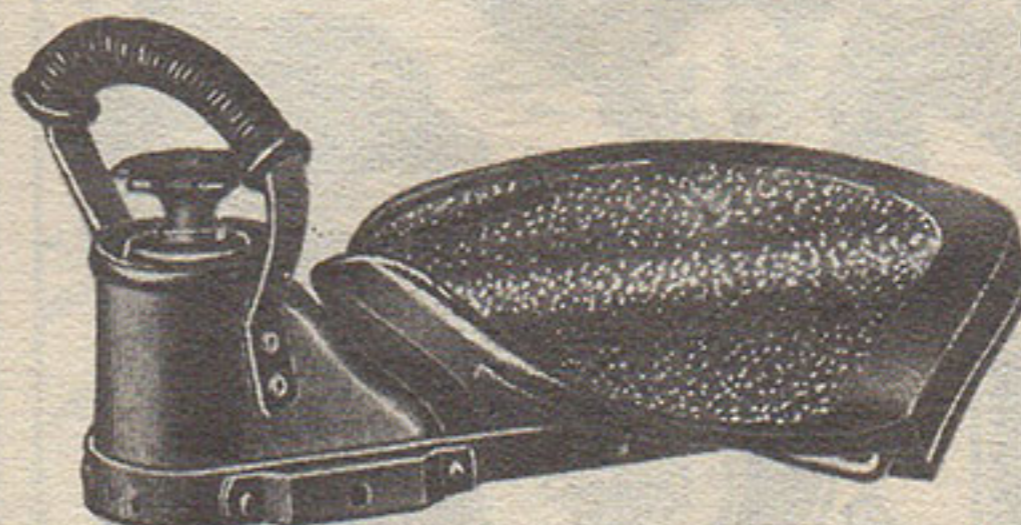


A VIDE, SANS PASSAGER
**SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ**

N° 305. — CROUTCHOUC DOUBLE ; largeur 38 cm.
N° 303. — PLASTIQUE VINYLEQUE ; largeur 31 cm.

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.

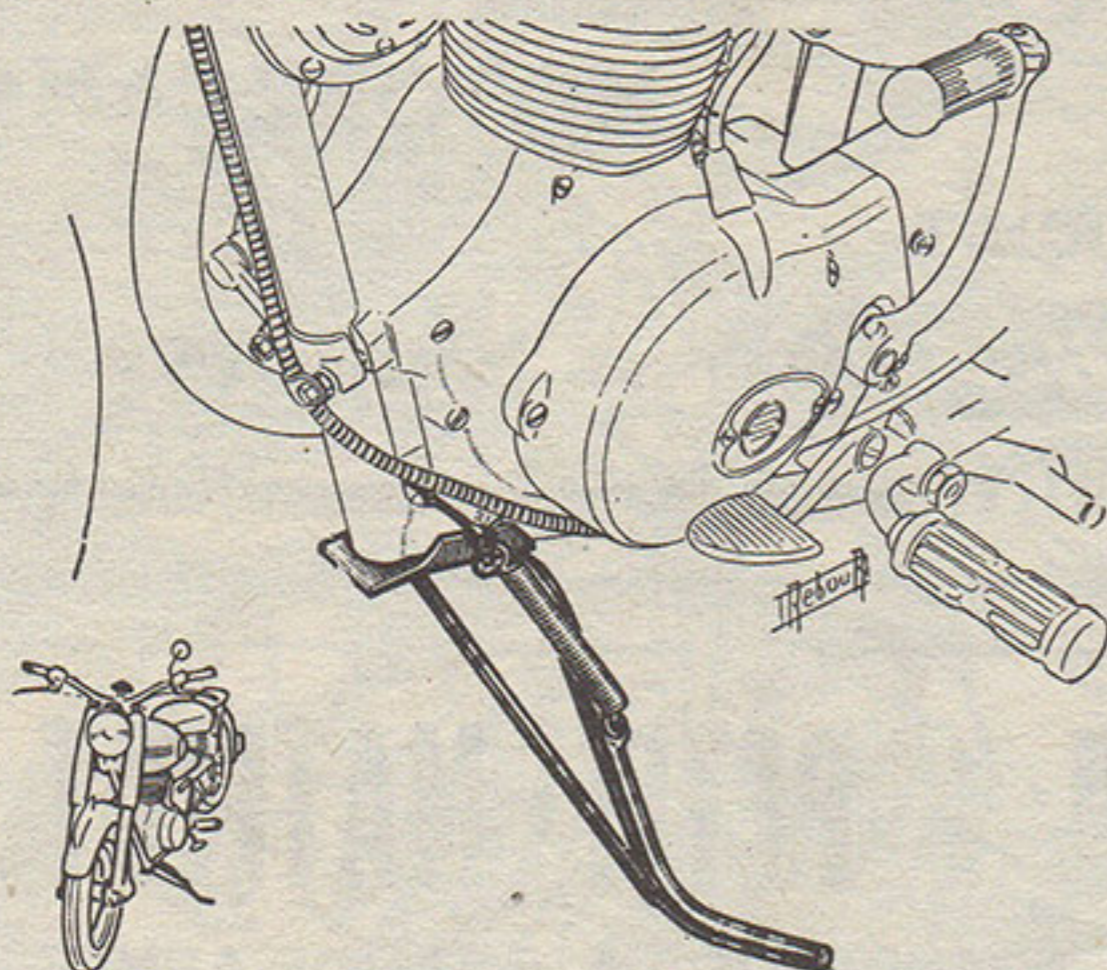


**MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ**

EN CHARGE, A FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

LEDANOIS et C^{ie} 4, Rue Martin, 4
CLAMART (Seine)
— Tél. : MIC. 08-19 —

Béquille Latérale Motobécane 125cc
175cc
"AMO" pour et 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 9, rue Béliador
PARIS-17^e

S O C I É T É D U
Garage JARDILLIER

88, avenue Paul-Doumer - PARIS-XVI^e - Tél. : AUT. 18-42.

CRÉDIT MOTOBÉCANE REPRISE

GNOME-
RHONE
M.R.



MONET-
GOYON
F.N.

★ STOCK PERMANENT MOTOS NEUVES ET OCCASIONS
TOUTES PIÈCES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES MOTOBÉCANE

★ **SPÉCIALITÉS** : RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS
PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES,
ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

SUSPENSION AR

adaptable sur tous vélomoteurs 8.500 fr.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc
Élégante - Pose rapide - Livrable de suite : 13.500 fr.

★ RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - RÉVISIONS VOLANTS
MAGNÉTIQUES - CHEMISAGES - MAGNÉTOS - DYNAMOS



★ Spécialités de SACOCHE
CUIR pour vélomoteurs et
motos, modèles splendides
à partir de 3.900 fr. la paire

**ACCESSOIRES
pour toutes motos**

Directeur: **Ch. BELLISSANT**
Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

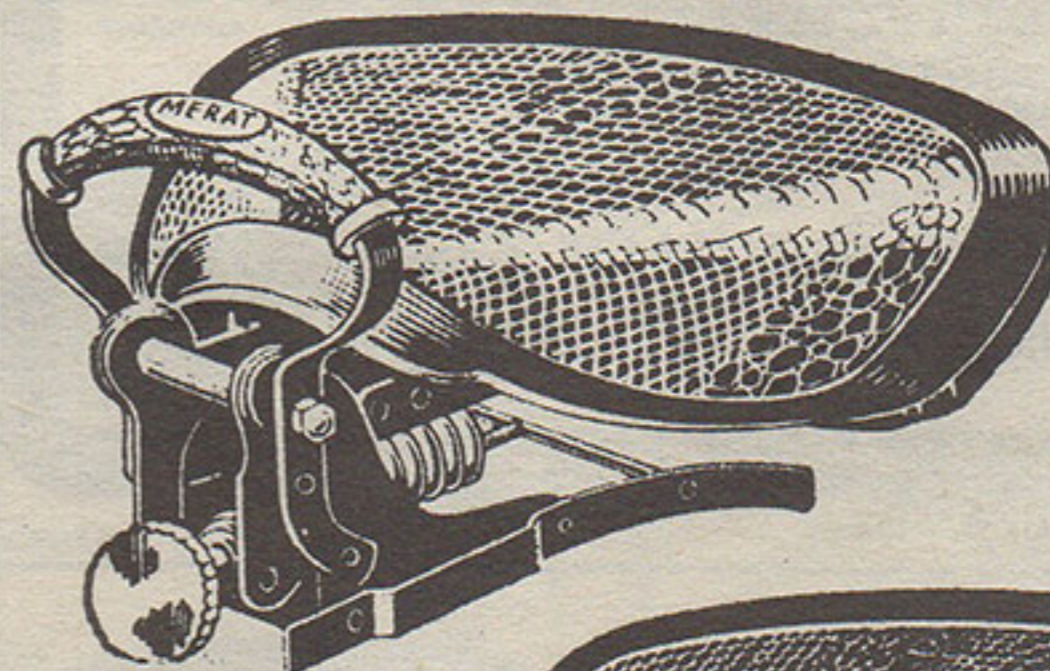
Elle se démonte!

ON LA NETTOIE
ELLE EST PRÊTE
A
RESSERVIR

K.L.G.
la meilleure bougie du monde

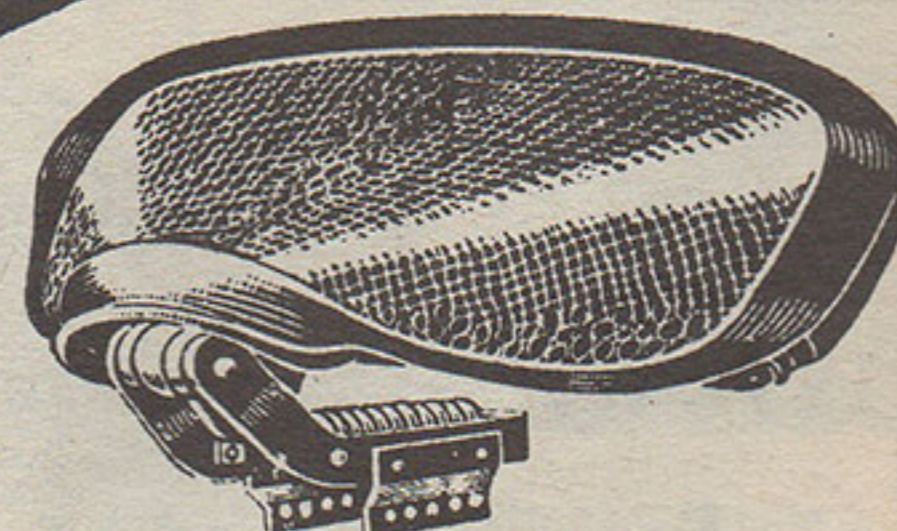
DEMANDEZ UN EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE 1953
A
K.L.G. 177, Boulevard de la République - ST-CLOUD (S.-&O.)

LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.
RÉGLABLES
MERAT



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

DERNIÈRE-NÉE
SELLE AV.
RÉGLABLE
pour tous les
cyclomoteurs



TOUTS LES REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS
ORDINAIRES ET POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES
MERAT - SURESNES
MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER

LONG CRÉDIT DANS TOUTE LA FRANCE

sur neuf et occasion

AGENCES

HOREX, CSEPEL, GILLET-HERSTAL, TORNAX, M.V.

DISPONIBLES

SUNBEAM 5 CV

VÉLOMOTEURS ET MOTOS

Motoconfort, Guiller, Alma, Monet-Goyon, René Gillet, M.R.

SCOOTERS

Motoconfort, Guiller, Alma, Speed, Bernardet, A.G.F., M.V., Ami

CYCLOMOTEURS

Mobylettes, Cucciolo, Alma, A.G.F., M.R. (Sachs), Dery

MOTEURS

Cucciolo, Mosquito

OCCASIONS

Side-car Zündapp, 7 cv, Harley Davidson M.P., N.S.U.,
5 cv Terrot, F.N., Motobécane, Gillet-Herstal, Ravat,
100 et 125 cm³ Motobécane, Automoto, A.M.C. 2 et 4 temps

LOT DE MOTOS A REMONTER

STOCK moteurs, boîtes cylindres, carters, culasses, pignons,
embiellages, roulements, roues, cadres, fourches, magnétos,
dynamos, volants magnétiques

RÉALÉSAGE ET EMBIELLAGE

STATION SERVICE **DEL'ORTO carburateurs**
(REMISE AUX AGENTS)

Échange traction 7 cv crémaillère,
Fourgon Peugeot 6 cv, Chrysler contre motos

BIANCO 92, Avenue V.-Cresson, ISSY (Seine)
Tél. MIC 22-39 - CCP Paris 1422-39 Renseignements contre 2 timbres

La Dernière Création

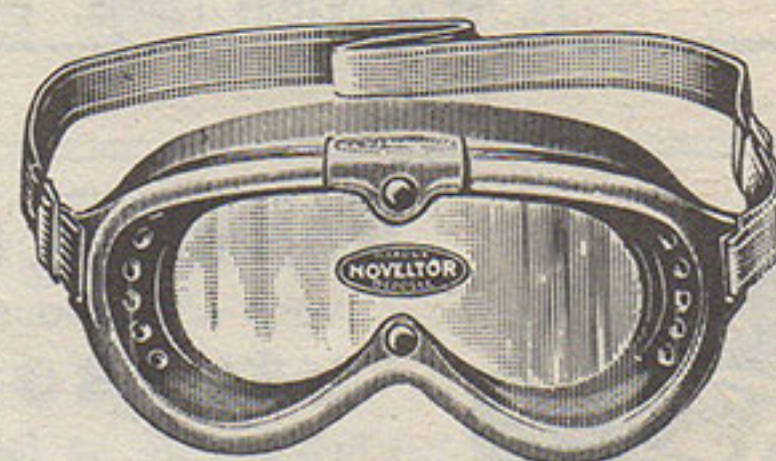


MOREZ

Jura

Pour hommes « NOVELTOR »

Pour dames « NOVELTOR-JUNIOR »



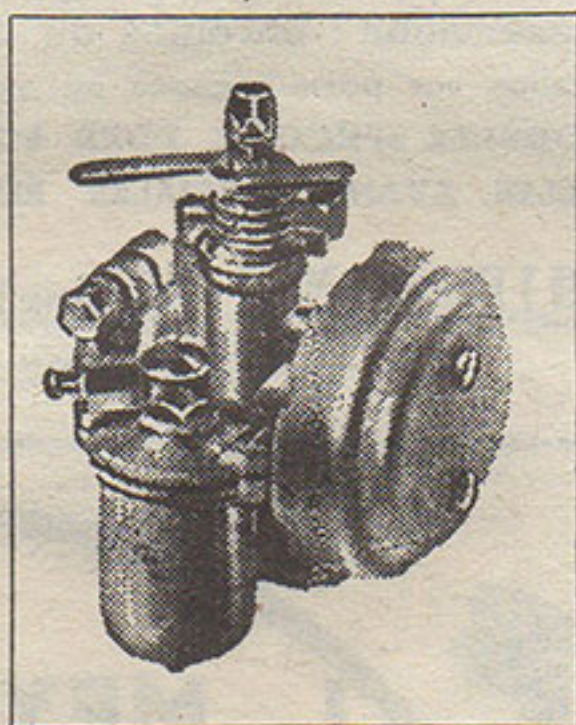
EN CAOUTCHOUC NATUREL ET RHODOGLASS
ÉCRANS QUATRE COLORIS UNIS OU DÉGRADÉS

SÉCURITÉ - VISION INTÉGRALE

Exigez-la de votre fournisseur

Cyclomotoristes !

Pour obtenir
le rendement
maximum de
votre machine
demandez à votre
motociste de vous
faire essayer le
nouveau
Carburateur



GURTNER C. Spécial

Vous en serez enchanté. Départ
instantané, reprises excellentes et
consommation réduite,
1,5 litre aux 100 km.

Station Service : 3, impasse Compoint, PARIS-17^e

Indispensable sur
votre moto !



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 JOURNEE et C^o s.a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

L'ULTIME AMORTISSEUR

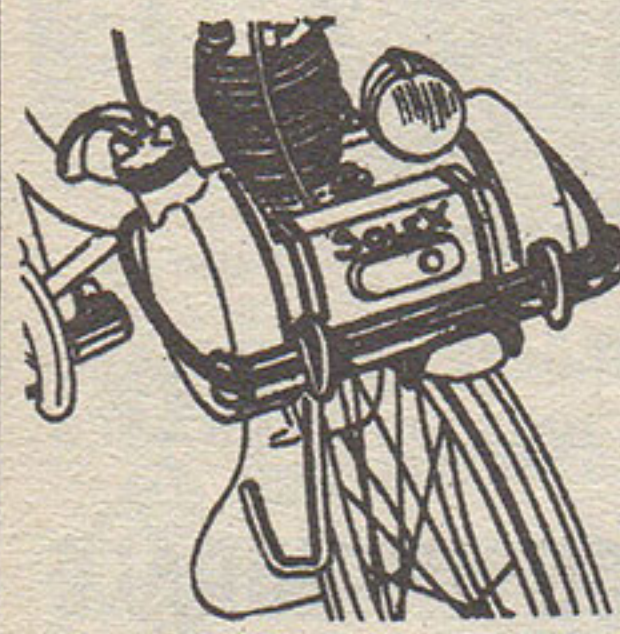


ELEGANT
LEGER
ROBUSTE
ISOLANT

**casque
BAYARD**

Fournisseur de la Police Française
28, rue de Château-Landon, PARIS (10^e)

EN LIÈGE
NATUREL



JEANNERET, de Nice
vous offre pour votre
VÉLOSOLEX

3 articles de sa fabrication :

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

La POIGNÉE pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.

Le SERRE-GAINE en caoutchouc.

Renseignements :
Établ^{ts} H. JEANNERET & Cie
14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

MODERNE Vous l'obtiendrez en l'achetant
VITE dès aujourd'hui à
SOLIDE

CRÉDIT
Facilité de paiement
Service assuré



MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14^e

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

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 Mobylettes
"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"


★ **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 Mollère - MONTREUIL
Tél. : AVR. 28-12 — (Seine)





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^e — TÉL. : BOT. 48-14 et 48-15

●

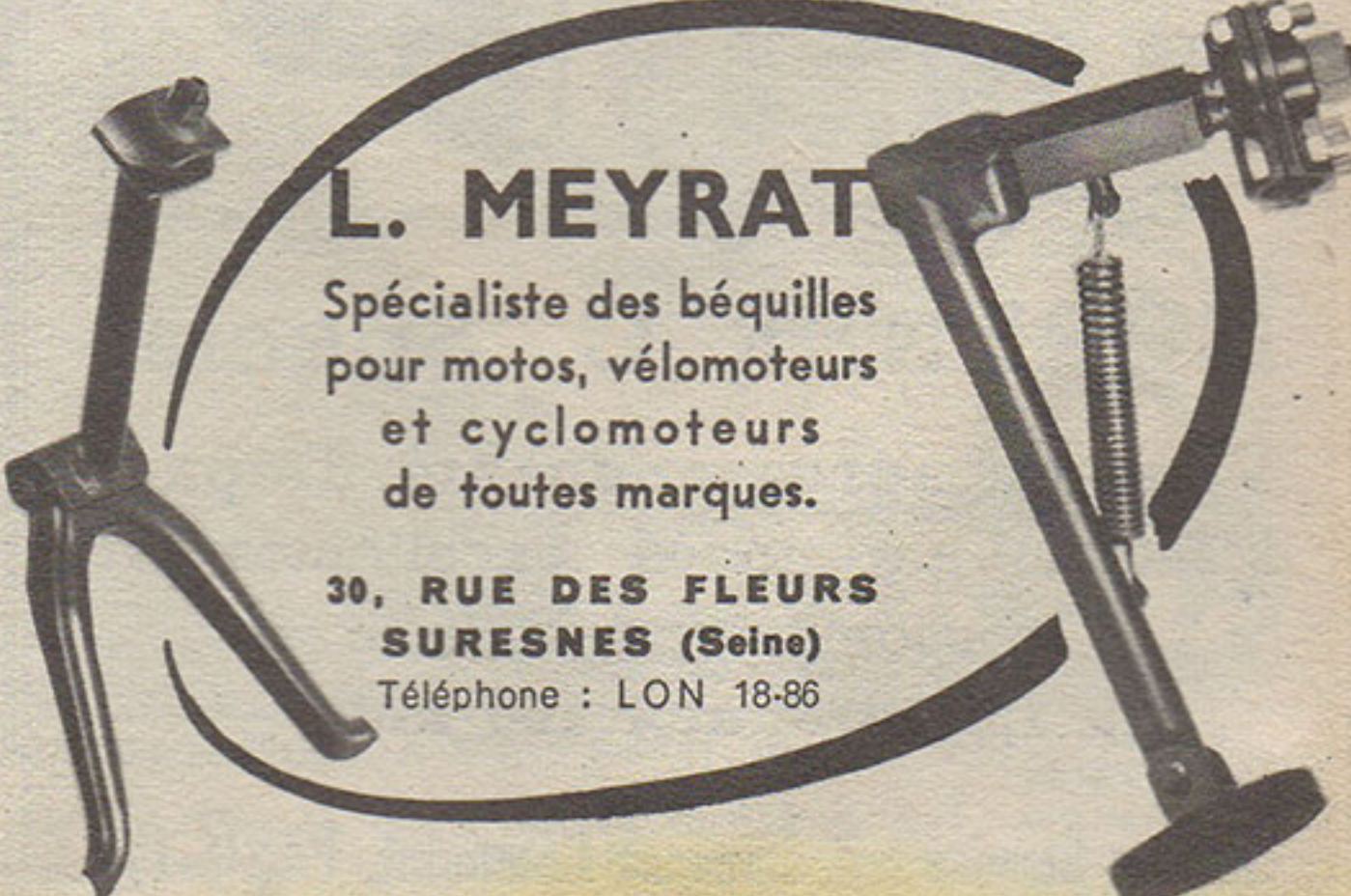
Pièces d'origine pour moteurs VILLIERS 197 cc.

"MURCIA"

SIÈGES AR. Moto et VéloMOTEUR
surbaissés, réglage instantané à
l'arrière suivant poids
Présentation : chromés ou émaillés
Fixation sur porte-bagages ou garde-boue
MODÈLES SPÉCIAUX POUR SCOOTERS
SELLES AVANT SPÉCIALES RÉGLABLES



VILLEURBANNE (Rhône), 70, rue des Bienvenus
TÉLÉPHONE : V 1 68-87



L. MEYRAT
Spécialiste des béquilles
pour motos, vélomoteurs
et cyclomoteurs
de toutes marques.

**30, RUE DES FLEURS
SURESNES (Seine)**
Téléphone : LON 18-86

SPECIALITES MOTOCYCLETTES
V&W
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)

LUNETTES et TOUS CAOUTCHOUCS
 pour
MOTOS, SCOOTERS VÉLOMOTEURS

 DEMANDEZ PROSPECTUS ET TARIFS EN BAISSÉ



VICKERS ST-ANTOINE (Isère)

PERLIN INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS
 — Agent des meilleures marques —

DISPONIBLE NEUF
 MOTOBECANE
 Scooters 125 cm³. Motos 175 cm³.
 VéloMOTEURS 125 cm³.
 Tous modèles de MOBYLETTES

RÉPARATIONS SUR DEVIS DE TOUS MODELES
 Achat comptant - Échange - Vente
 Pneus en tous genres - Accessoires
 (3x20 pour B.S.A. 250)

OCCASIONS
 Puch 250 av. selle biplace, comme neuve - Norton 16 h - 175 Motobécane
 SIDECARS - NOMBREUX VÉLOMOTEURS

TOUT EST VENDU et monté AVEC GARANTIE
 Délais très courts — Devis forfaitaires pour la province

Métro : PORTE-CLICHY **82, Bd Victor-Hugo, CLICHY** Tél.: PER. 64-71
 FACILITÉS DE PAIEMENT — CRÉDIT

CARBURATEURS

DELORTO

Tous Modèles pour 125 cmc.

■

TRADING-MOTOR-LINE
 74, Rue de Rome — PARIS-IX^e

LAB. 22-08

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
 par
“Le Casque GENO”
 en métal extra-léger
 HAUTE RÉSISTANCE
 IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS
Éts GENO, Foub. Saint-Honoré

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e
 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.)

DÉPOT

BREVETS CHARTOIRE
AMC
MADE IN FRANCE

14, RUE ANATOLE-FRANCE - PUTEAUX (SEINE)
 Tél. LON. 32-63

VENTES

500 ARIEL, culb. Fche tél. Rem. Fulgur, état neuf, acces. Dubault, 3 bis, r. Abel, Paris.

PEUGEOT 350 culb. P. 135, 1947, select. 90.000. Bonvallet, 1, rue Cne Marchal (20°). Men. 97-63. A part. 19 h.

B.S.A. 500, AA7, 280. 13 à 14 h., dim. mat. Auzero, 28, rue Jeanne-d'Arc, St-Mandé.

SCOOTER SCOOTAVIA 175, fin 1952, 3.000 km, c/neuf. Cause achat voiture. Prix à débattre. Menoux, rue du 70°. Tél. 20. Vitry (I-et-V.).

250 DRESCH. Pneus neufs. Bon état. Richard, 28, boul. Victor-Hugo, Neuilly (Seine). Tél. repas. Mai 75-84. Prix 37.000.

C. opération Moto **GN. ET RHONE** 7 ch., bi-cylin. culb., état neuf, p. int. Gourdin, Nargis, par Fontenay-sur-Loing.

ZUNDAPP K.S. 600, excel. état. 160.000. Bigaud, cité H.L.M. La Roche-s-Yon (Vendée).

Ech. **BUGATTI** type 38 cab. à plateau c. vélom. ou moto, donn. jusq. 50, avec si bon. moto. Goubert, Baule (Loiret).

D.K.W. bicylindre type 500 S.B., très bon état, nombreux chromes, pneus neufs, entièrement d'origine. Prix : 125.000 fr. M. Royer Jean, 21, rue Michelet, Charleville (Ardennes).

BOITE DE VIT. R.75, compl. embiel. R. 75. Px int. Moreau, Boucherie, Parcé (Sarthe).

B.S.A 500 t/m, side, précis., 125 Villiers, speed nf, b. px. 125 Griffon 556 T.C., Desmier, 2, rue Javel.

Remorques



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

TERROT 125, 1952, absol. impec. 6.800 km., acces. Tél. Nord 02-39, apr. 20 h.

MOTO TERROT, équipée Tansad, avec side-car; puissance 4 ch., 350 cm³. Parfait état, prix très intéressant. S'adresser : M. Pichot, 32, rue du Général Leclerc, au Kremlin-Bicêtre.

125 G. RHONE, R4, 1952, ét. impec. 72.000. Vis. le soir, 40, av. Pte d'Asnières (17°).

TERROT side 500 cm³ R.D.A. bon état, 4 vit. Couvard, 13, Bonaparte, Paris (6°).

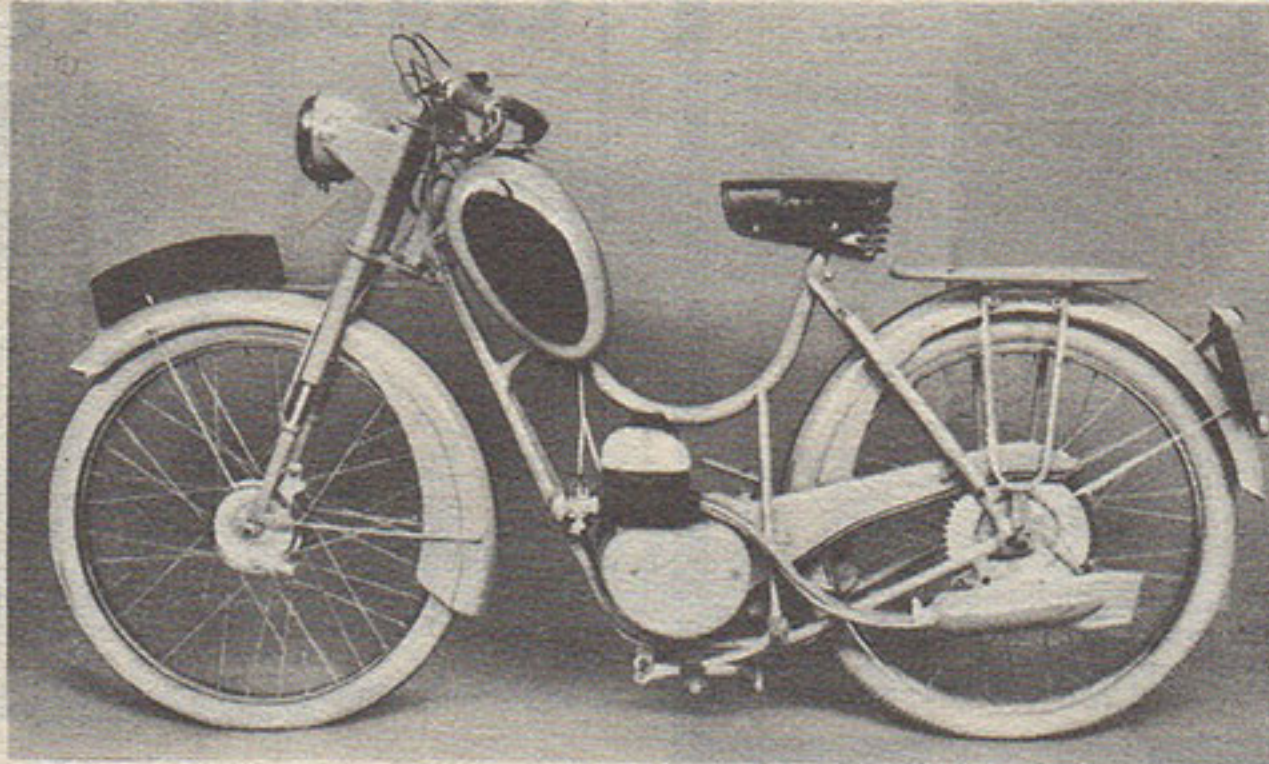


PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

Voici la MACHINE que vous attendez!



Équipée de l'imbattable moteur **LAVALETTE** 70 cm³, trois vitesses présélectives, avec kick.

sécurité-souplesse-puissance

C'est une fabrication **STERLING**

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER :
Étab. **STERLING**, 4-6-8, rue Cugnot, ST-ÉTIENNE

V. ou éch. **SCOOTAVIA Luxe 175** A.M.C. juil. 1952 1.000 km. contre Simca 5 paye, diff. Dromer, 11, rue Weill, St-Cloud.

TRI PEUGEOT, P. 54, comme neuf, 65.000. VéloMOTEUR Peugeot, P. 55, comme neuf, 65.000. Zanone, 45, quai du Pt-du-Jour, Billancourt. Tél. Molitor 07-00.

TANDEM mot. Sachs 98 cm³, f. télé., très bon état, accessoires. Redoutey, 124, rue de l'Abbé-Groult, Paris (15°). Samedi t. la jour., le soir après 19 h.

D.K.W. 125, ent. chromé, sel. et impec. sacchoche. compt. 68.000. Per. 60-98.

Superbe **B.S.A. Gold f. 650**, acces., 2 vélos spéc. course, cyclo Foucaux, vap. 4, neuf. Turquois, 17, rue Doumer, Carrières-sur-Seine.

TRIUMPH 500 latérale, état imp. 120.000. Plancher, 21, rue de Rosny, Montreuil (S.).

SAROLEA 600 culb. monotube, 4 vit., ét. gén. parf., équip. 120.000. Morin, 12, rue Steinlen, Paris (18°) ap. midi.

D.K.W. 350 N.Z. susp. AR, 125.000. Sam. et dim., 4, av. A. Coix, Malakoff.

PUCH 250. Nov. 1952, rouge, équipée, tansad, porte bagages chromé, sacoches, pare-brise, 3.500 km. Arnaud de Beauvais, 34, rue Laugier, Paris. Car. 53-76.

EXCELSIOR MANXMAN A.C.T. 250 course, moteur nf, susp. arrière, amor. hydr. Robbes, 52, boul. G.-Peri, Malakoff (Seine).

750 HARLEY, selle bi-pl., mot. neuf. R. Lenfaut, 16, rue des Gobelins, Paris (13°)

PEUGEOT 150, neuf 75. Side Carpio, parfait, 15, J. Hiverge. Méréville (S.-et-O.)

125 cm³ MOTOCONFORT 1951, lat., susp. AR., excel. état, équipé selle et tansad « Méral Spécial », sélecteur sabots pr jambes, enjoliv, g. boue, sacoches. Px 75.000. Perriot A. Coulanges-sur-Yonne (Yonne).

Side CARPIO p. 125-175, peint. Moto-béc., abs. imp., der. mod. Soir 7 h. sam., dim. mat. Lopez, 18, r. Tholozé, Paris (18°)

Vends **JAWA 350**, état neuf. Antoine, Motos, Epinal (Vosges).

TRIUMPH T. 100 et 350 lat., impec. bas px, nombr. pièces dét. Tiger 100 et 350 lat. Daniau, 15, r. Mal Joffre. Roche-s-Yon (Vendée).

500 MAGNAT-DEBON 1951, side-car Buffier, capote, porte-bagage, silencieux Wilman. Etat neuf. Pohu, 52, av. Foch, Saint-Maur.

350 B.S.A. B 31. Etat neuf. Roger Chavanel, 76, rue de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

VERDOT-MOTOS

Spécialiste **MOTOBÉCANE** depuis 20 ans

Super-Club, bloc S, super-culasse et tous les nouveaux modèles jusqu'à la **MOBYLETTE**

PIÈCES DÉTACHÉES
MISE AU POINT

VENTE - ÉCHANGE

Neuf et occasion

BOURG-DUN Seine-Inf^{re}

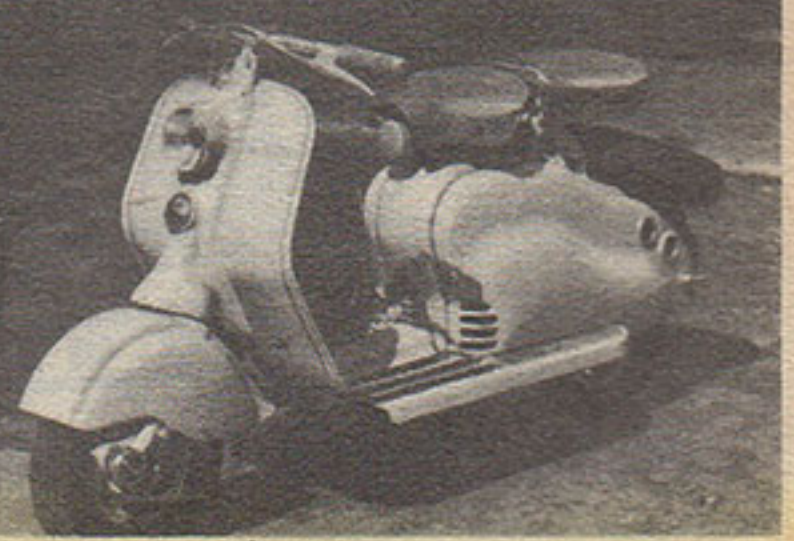


CYCLOMOTO

93, avenue de la Marne - 2, avenue d'Argenteuil

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



PUCH 250 cm³, nve. 150.000.
45, rue Dupont, Asnières.

Side NORTON 16 H. exc. et. 110.000.
Nourry, r. Casse., Cholet (M.-et-L.).

TERROT 350 culb., side léger, parf. et.,
équip. comp. Px 90.000. Séchet, 37, r.
Cambon, La Garenne (Seine).

Splend. B.S.A. 650 Golden Flash,
7.000 km., av. acces. Vis. ts les jrs. Huet,
9, r. de Bièvres, St-Cyr-l'École. (S.-et-O.).

Vends ou échange **250 cm³ PUCH** avec
side Humblot ou séparément, 10.000 km,
état neuf, contre Simca 6, même état plus
soulte. Lahouze, 7, rue Prat, Figeac (Lot).

MOTOBÉCANÉ 500, side précision,
sport, parfait état, pns, batterie neuve,
nbx acc. cse dble emploi. 100.000 fr.
Hres repas. Baihy, 14, r. des Lyonnais (5°).

125 ALLEMANDE mot. Sachs tr. b. ét.
Px int. J. Roy, 36, gde Rue, Villemomble.
Tél. Wag. 18-27.

Cause double emploi **125 cm³ GUILLER**
culb.; 3 vit., mot., pns, batteries
neufs. Le Batteux, Longues-sur-Mer,
par Ryes (Calvados).

AUTOMOTO 175 C.H.L. tte équip.
15.000 km., 130.000. Ecr. Pincet, 10,
boulevard Bineau, Levallois.

SCOOTERS d'occasion et de démonstration,
tout équipés, présentation impeccable,
vendus avec garantie de 3 mois.
Speed P. Brissommet et Cie, 22 ter, boulevard
Général-Leclerc, Neuilly-sur-Seine.
Mail. 87-40.

1/3 Cpt. 9 mois créd. 100 motos
ttes forces, ttes marques à partir
de 25.000 fr. Side-car de 4 à 11 CV,
dép. 80. Audegean, 10, rue des Apen-
nins (17°).

Jeunes! voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche
d'une situation meilleure et
répondant mieux à vos aspira-
tions, quelques mois d'études
faciles par correspondance feront
de vous un spécialiste qualifié en
MECANIQUE et **ELECTRICITE**
AUTO. Nombreux débouchés,
France et Outre-Mer. Industrie et Commerce
Auto, Agriculture, Autorails,
P.T.T., Armée motorisée, etc.
Préparation C.A.P. — Instruc-
tion requise : niveau C.E.P. —
Cours selon temps disponible. —
Placement gratuit. — Diplôme
en fin d'études et facilités de
paiement.

Tous renseignements sur
demande :
COURS TECHNIQUES
AUTO (Serv. : 14), rue du
Docteur-Cordier, ST-QUENTIN
(Aisne); 2, rue Jean-Bart,
LILLE (Nord). Ou 14, rue
Lincoln, PARIS (8°).

PAS D'ESSENCE SANS — de PERLES "BRENNUS-E2" + de CHEVAUX

ÉCHANTILLON IMMÉDIATEMENT ENVOYÉ contre 195 fr. (en timbres
ou au C.C.P. 58-89 Nantes) à : BÉDIER, 31, rue Chèvre, ANGERS

VOUS SEREZ REMBOURSE A LETTRE LUE
SI VOUS N'ÊTES PAS SATISFAIT

Depuis 1948, BRENNUS "entretient" les motos de la Préfecture de Police de la Seine

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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



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

LES ÉTABLISSEMENTS ASEL

33, r. Vilin, PARIS-XX^e - 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

BERNARDET 1952, 7.000 km. B. ét. Vis.
apr. 7 h. et sam. Lopin, 6, r. La Smala,
Paris (15°).

Urgent **ZUNDAPP RUSSIE**, side-
pneus neufs, état garanti, cause départ,
175.000. Doguette, 1, rue Henri-Ranvier,
Paris (11°).

MOTOBÉCANÉ 175, 2.350 km,
équip. Cse achat voit. Busine, 45, av.
Saint-Mandé, Paris (12°).

TANDEM DERNY, t. b. état, 40, rue
des Cowaloux, Suresnes ou Per. 50-10.

DIVERS

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

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

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

SAROLEA MACHINES NEUVES
— disponibles —

PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE ★ EXPÉDITIONS
QUELQUES AGENCES LIBRES EN PROVINCE

Agence générale : **F. DELAUNAY**

62, rue Rochechouart - PARIS-IX^e - Téléphone : TRUdaine 15-95

ACH. Comptant, ttes motos. Aude-
gean, 10, r. des Apennins (17°).

CHERC. jeune hom., 25-30 ans, voul.
être gér. lib. de mon fonds cy. motos,
gde ville d'eau, 120.000 hab., 5 mois l'an
gros pass., pas caution. Exig. être recom.
par dir. gde marque mot. vélom. Ecrire
journal.

3 gr. pièces, cuis. à louer, juin-juillet-
août-sept., indépendant. Baie du Mont-
Saint-Michel. Ecrire : Devaux, le Val,
Mériel (S.-et-O.).

ROUE AV B.M.W. R75, carters fonte
moteur et chaîne N.S.U. 250; 2 cylindres,
350 Terrot, fourche René-Gillet. Gicquel,
110, r. de Paris, Neuilly-s-Marne (S.-O.).

Echange **LAMBRETTA LD 800 km**,
tt équipée contre moto récente. Peu
donner dif. Acheterai 1200 Indian.
Gilard, 65 bis, rue Renaudot, Poitiers.

Ch. épave compl. **250 N.S.U.-O.S.L.**
f. offr. urg. 102, r. St-Nicolas, Sablé
(Sarthe), Radé.

Cherche campeurs motards pour vacances
Espagne, août. Gérard G., Lycée Claude-
Gellée, Epinal (Vosges).



SIMCA 5, tr. bon état, rep. moto.
Bergeon, 61, r. Ch.-Schmid, Saint-Ouen.

Echange **VESPA 1952**, 3.000 km, très
bon état, contre moto minimum 250 cm³
de fabrication récente. Ecr. Désert M.,
4, rue des Rosiers, cité S.N.C.F., Mitry-
Mory (S.-et-M.).

Echangerai **350 D.K.W.** parfait état, contre
600 à 800 cm³, même valeur. C. Martin,
Béquigny. Limisy (Seine-Inf.).

CITROEN 11 légère, moteur neuf, équi-
pement électr. neuf. Mécanisme et amori-
tisseur remis à neuf, pneus Michelin,
carrosserie bon état. S'adresser Motocycles
qui transmettra.

VÉLOCIPÈDE MICHAUX 1868. état
neuf. Faire offre vente ou échange contre
moto ancienne avant 1914. Dietz, 71, rue
Tombe-Issoire, Paris (14°).

DELAUNE-MOTO

Spécialiste MOTOCONFORT

RÉPARATION - MISE AU POINT
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

Agent

MOTOCONFORT
MOBYLETTE
N.S.U., G.R., DOT
AMBASSADOR

VENTE A CRÉDIT

50 BIS R. LABROUSTE (15°)-VAU. 65-92

La carte pratique

du TOUR DE FRANCE 1953

avec itinéraire et règlement, les photos des principaux coureurs et un tableau de classement par étapes et de classement général

EN VENTE PARTOUT

PRIX : 50 francs.

Scouter **SCOOTAVIA 175**, fin 52. 3.000 km. Comme neuf. Cause achat voiture. Prix à débattre. *Menoux, rue du 70^e, Vitry (I.-et-V.). Tél. 20.*

Un **ACHETEUR** avisé ne fixe son choix qu'après avoir rendu visite à *Moto-Stock* ou il a toutes les chances de trouver la moto qu'il cherche. Au prix qui lui convient *Moto-Stock*. Disp. de voitures étranger. B.M.W., Opel, Volkswagen, Moriss, etc., à échanger cont. moto. *Moto. Stock* dispos. en permanence de 30 motos de toutes marques, à tous prix. Pièces détachées diverses, magnétos, dynamos, tuyaux, pots, etc. *Moto Stock*, 11, bis villa St-Michel, Paris (18^e), ouvert samedi et lundi. Annexe, 145, avenue Jean-Laurès, Argenteuil. Ouvert en semaine et dimanche matin. Tél. Arg. 18-37.

Urgent particul. vd **TERROT 350 cm³**, lat., tr. bn ét. gal., mot. ref. nf, y compris embiellage, 700 km, pnx et chambres nfs, tsad, 2 sac. cuir, bat. verre nve, poignée tourn. Saker. Px 50.000. *Druon, 6, r. du Maine, Asnières, de 18 à 20 h. sam. et dim.*



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

GUILLER 175 A.M.C., 4 vit., sel.; 125; N.S.U. 350 culb., 4 vit., sel. 125; B.S.A.M. 20, 4 vit., av. ou s. side; side Bernardet, tr. b. état à gauche 35; *Bergeon, 61, rue Ch.-Schmidt, St-Ouen.*

M.R. vélom. 100 cm³, parf. ét. 26.000; Terrot 250, lat., parf. ét., 35.000; Rovin 250, 2 t., select. pn. neufs, 40.000; Motobécane 250, lat., parf. état., 60.000; Peugeot 350, P. 112, 65, P. 135, 85.000, garanties. *Berthe, 47, rue Deguingand, Levallois.*

HARLEY, bleu, ét. gén. imp. Bip. 220.000. *Raucourt, 23, rue du Colonel-Moll (17^e).*

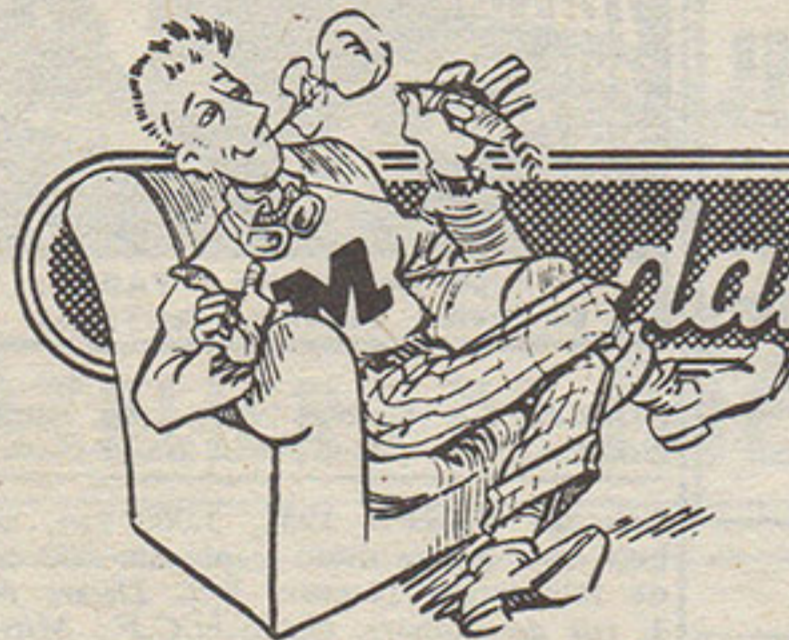
Urgent **350 B.S.A.**, select. télé. b. éta équipé, 125. *Bondy. 216.*

TERROT 125 E.T.D. 8.000 km. 85.000 fr. Equip. *Bénard, 61, rue Pernety, Paris (14^e).* **BERNARDET 125.** C 50. *Chevrier, 22, av. Gallieni, Courbevoie, 3 mn gare Bécon.*

GOLDEN FLASH, beige et nf, nombr. acc., 14.000 km. *Beauvillain, 155, rue Saint-Denis (2^e).*

Une affaire, **ZUNDAPP 750**, side, idéal pr camping et gd tourisme, tr. bon ét. mécanique. Px 200. Tél. *Vil. 91-79.*

MAGNAT-DEBON 350, culb. mot. Blackburne, parf. état, pn. neufs, 55.000 fr. Dim. mat. *Bathias, 6, rue Mousset-Robert, Paris (12^e).*



COMMUNIQUÉ PRESSE

Le 16 mai 1953, s'est réuni à Paris, le Congrès National du Vespa-Club de France, en vue de procéder à l'élection de son nouveau président.

C'est par acclamation des soixante-dix présidents des Vespa-Clubs régionaux que le président Chauvel, président du Vespa-Club de Paris-Ile-de-France, et vice-président du Vespa-Club de France, a été élu président du Vespa-Club de France.

Le président du Vespa-Club Lyonnais, M. Pasquet, a été élu vice-président du Vespa-Club de France.

Il a été procédé également à l'élection du nouveau Secrétaire général en la personne de M. Pierre Veau.

Enfin, pour compléter le bureau du Vespa-Club de France, plusieurs délégués régionaux ont été désignés en vue, d'une part, d'intensifier l'effort de propagande, et d'autre part, de coordonner l'activité des Vespa-Clubs régionaux pour toutes les manifestations auxquelles ils seront appelés à prendre part.

MOTO-CLUB DE BOURGOGNE

Le Moto-Club de Bourgogne à Dijon nous apprend qu'il est dans l'impossibilité de faire courir cette année son circuit de vitesse du 5 juillet.

Partie remise mais non perdue. La capitale des Ducs reverra nos champions s'affronter sur le circuit de Montmuzard amélioré.

ANNULLATION. — Par suite de circonstances indépendantes de la volonté du Moto-Club Montalbanais, le Circuit national de vitesse de Montauban-Fonneuve, qui devait se dérouler le 5 juillet prochain, est annulé.

MOTO-CLUB LOZÉRIEN

Café du Palais, Mende (Lozère).

A l'occasion de notre premier Moto-Cross national qui sera couru le 19 juillet prochain nous organisons le dimanche matin notre deuxième concentration motocycliste, scootériste, touristique.

Cette manifestation sera dotée de nombreux prix en coupes, plaquettes sportives et prix en nature.

En raison de la beauté et de la diversité des routes et des paysages lozériens tous les motocyclistes et scootéristes, libres ce jour-là, se feront un plaisir d'y participer, ils passeront une agréable journée et bénéficieront du tarif réduit sur l'entrée au Moto-Cross national de l'après-midi.

Pour la première fois en Lozère un Moto-Cross national sera couru le 19 juillet sur un terrain spécialement aménagé des environs immédiats de Mende.

Grâce à la compréhension de la nouvelle municipalité, que nous remercions ici, grâce à la générosité des cultivateurs de Chabane et Chabrits qui mettent gra-

tuitement à la disposition du Moto-Club Lozérien le terrain nécessaire, nous pourrions voir courir à Mende sur des motos spéciales de grands as nationaux et internationaux du Moto-Cross.

Cette manifestation sensationnelle et extrêmement spectaculaire doit attirer à Mende la foule des grands jours.

Dans la matinée aura lieu la deuxième concentration motocycliste de Mende-Gorges-du-Tarn, qui sera ouverte à tous les membres des clubs affiliés à la Fédération française motocycliste.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 10 mai 1953.

1^{re} DIVISION

M.B.C. Avignon bat M.B.C. Houlgate, par 2 buts à 0.

Nice M.B.C. bat R.M.C. Carpentras, par 3 buts à 2.

2^e DIVISION NORD

M.B.C. Vitryat bat M.C. Mulhouse, par 3 buts à 2.

M.B.C. Paris et Versailles M.C. font match nul, 1 à 1.

2^e DIVISION SUD

M.B.C. Forézien et M.B.C. Aixois font match nul, 1 à 1.

Racer M.B.C. Montelais bat R.M.C. Nice, par 4 buts à 0.

2^e DIVISION, ZONE NORD

Chalons bat Orly, par 4 buts à 1.

Résultats des matches du 14 mai 1953.

1^{re} DIVISION

R.M.C. Carpentras bat M.B.C. Houlgatais, par 3 buts à 0.

S.U.M.A. bat Courbevoie, par 2 buts à 0.

2^e DIVISION, ZONE SUD

M.B.C. Marignanais bat M.C. Seynois, par 8 buts à 1.

CYCLOMOTEURS

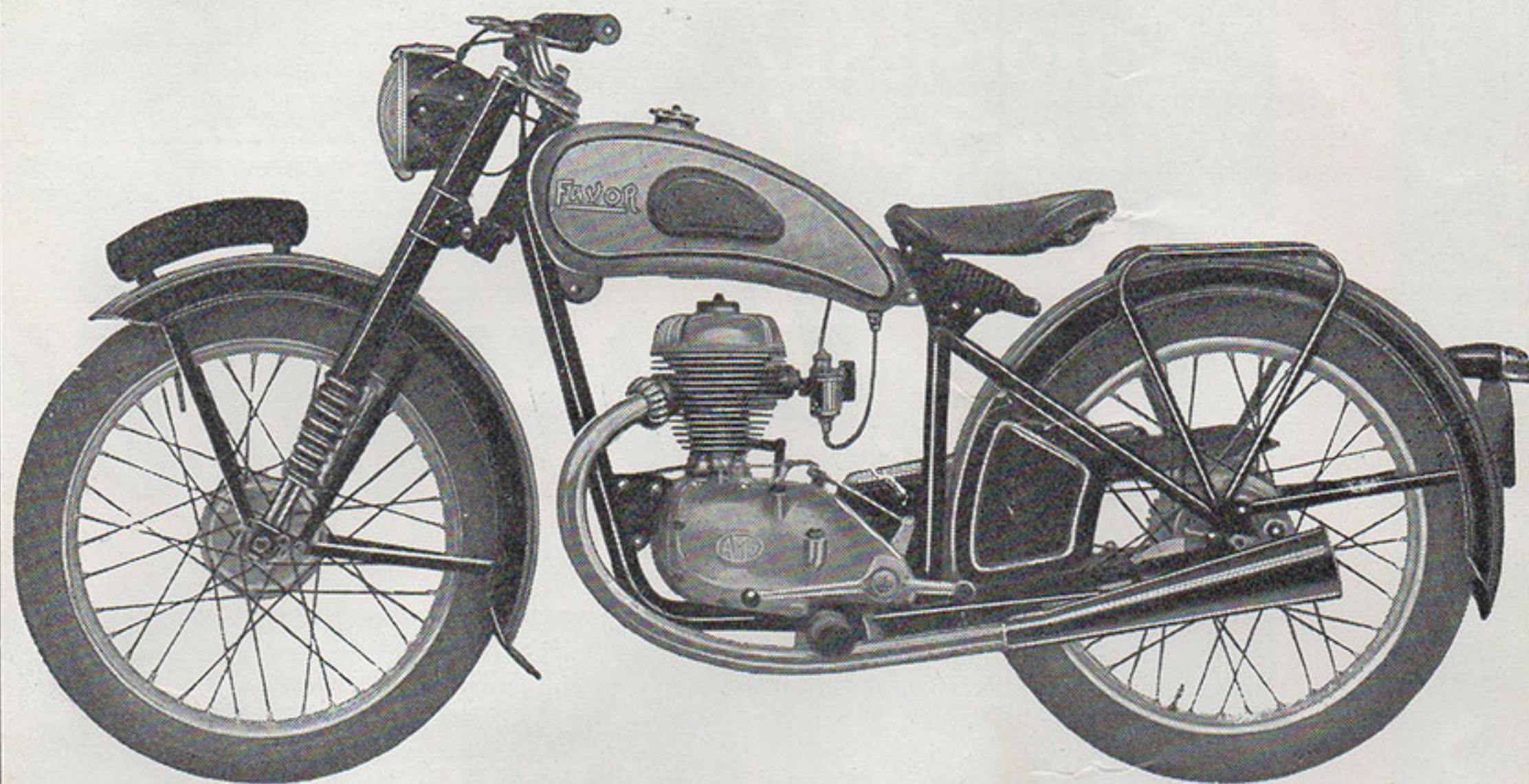
Moteurs 49 cmc.
POULAIN

FAVOR

VÉLOMOTEURS

Moteur POULAIN 85 cc.
Moteur SACHS 98 cmc.
Moteur A.M.C. 125 cmc.

MOTOS Moteur SACHS 150 cmc. - Moteur A.M.C. 175 cmc.

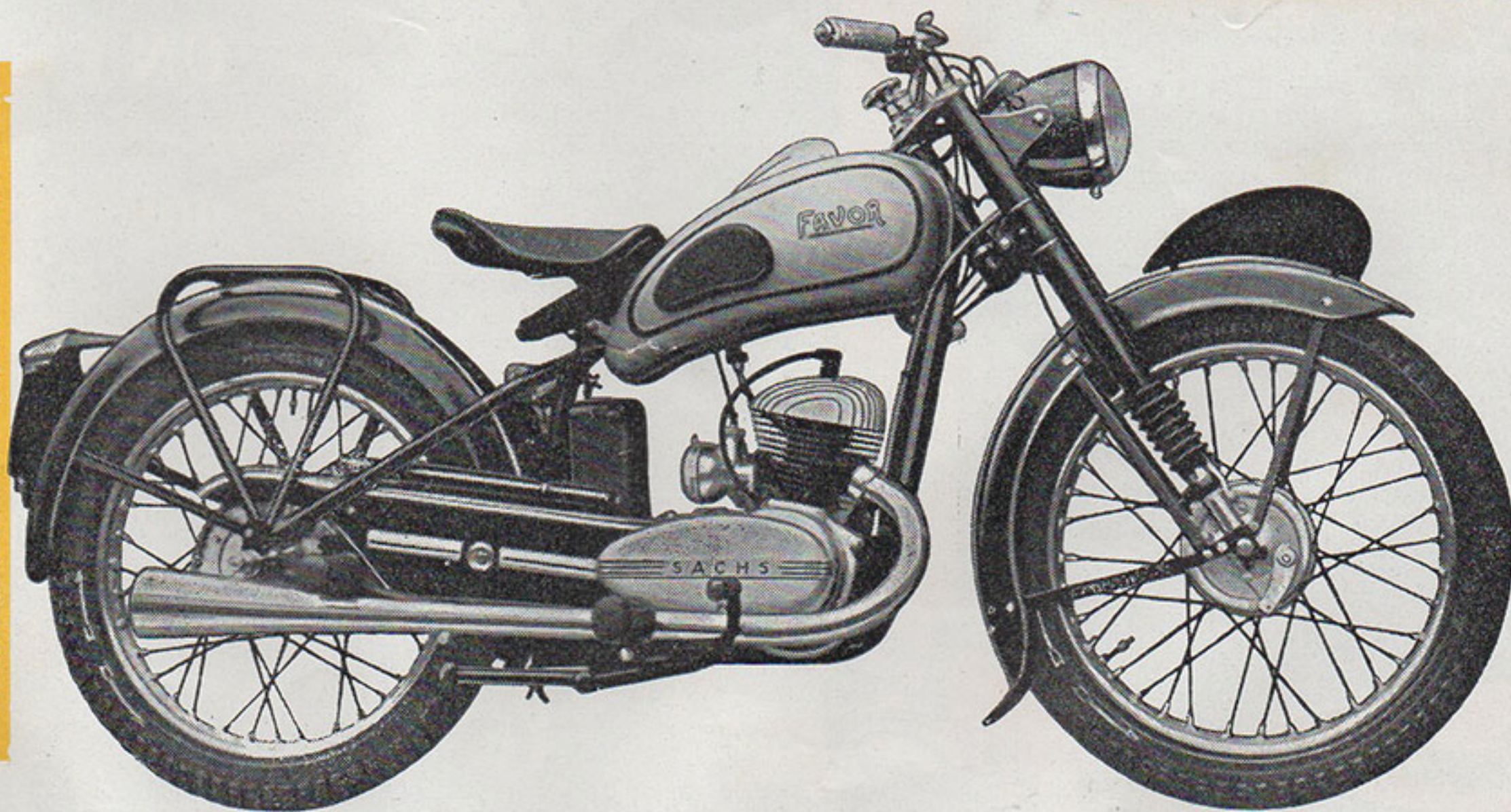


VÉLOMOTEUR 125^{cmc}

Moteur A.M.C., 4 temps culbuteurs • 3 vitesses sélecteur incorporé • Cadre monobloc renforcé • Fourche télescopique, amortisseurs à huile • Freins de direction • Garde-boue à charnière • Pneus 25 x 3 • Moyeux gros corps, genre italien à broche • Selle suspendue • Éclairage par volant et batterie • Compteur incorporé dans le projecteur • Guidon AMAC • Avertisseur électrique • Béquille automatique • Consommation : 2 l. 1/4.

MOTO 150^{cmc}

Moteur SACHS, 2 temps • Bloc-moteur 4 vitesses avec sélecteur au pied • Cadre monobloc renforcé • Fourche télescopique, amortisseurs à huile • Freins de direction • Garde-boue à charnière • Pneus 25 x 3 • Moyeux gros corps, genre italien à broche • Selle suspendue • Éclairage par volant et batterie • Compteur incorporé dans le projecteur • Guidon AMAC • Avertisseur électrique • Consommation : 2 l. 1/4.



TOUS NOS MODÈLES SONT VENDUS A CRÉDIT PAR NOS AGENTS

USINES A CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.)

200.000 usagers ont choisi **Le Poulain**

...parce que le moteur
Le Poulain est
INCOMPARABLE

•
une seule comparaison
possible avec les autres
moteurs : son **PRIX.**

•
c'est pourquoi

83

constructeurs français
le montent en série

•
7

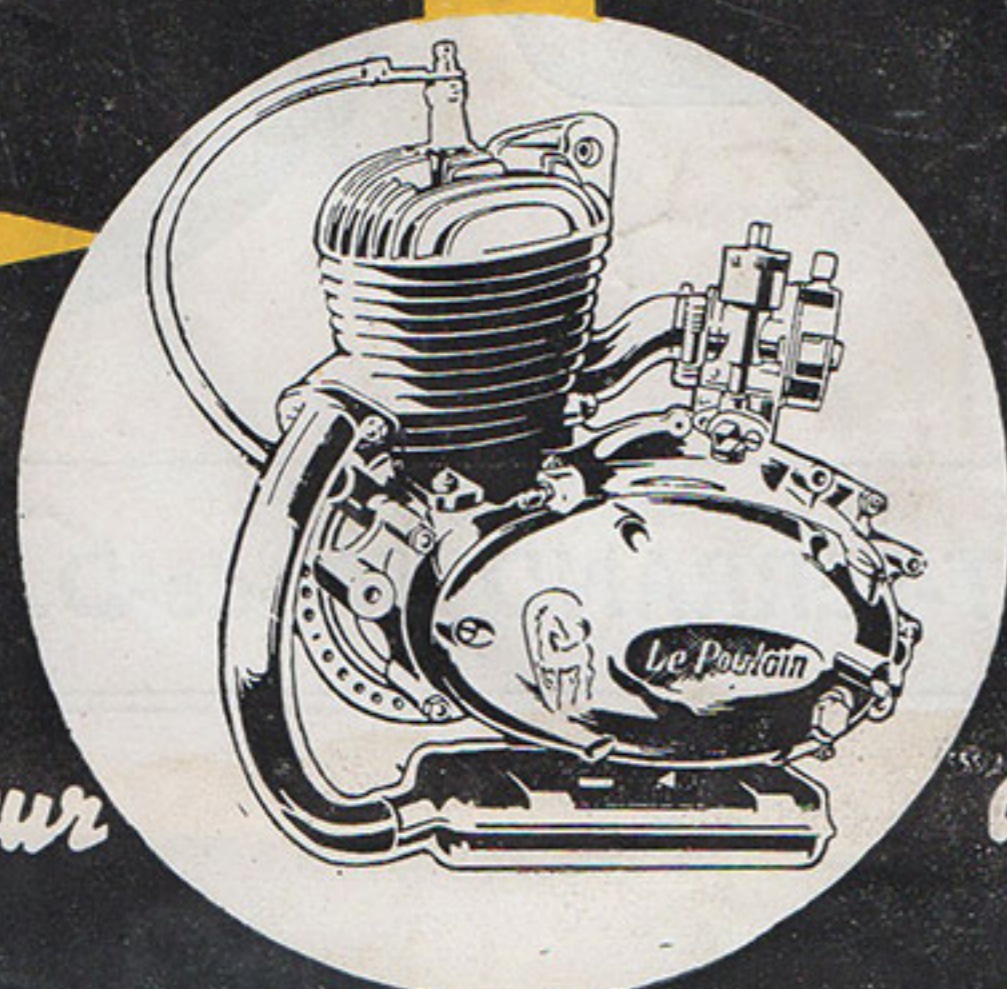
pays étrangers
le fabriquent sous licence

•
Le Poulain met tout en
œuvre pour donner en-
tière satisfaction à l'Agent
comme à l'usager

•
123

stations-services réparties
sur toute la France sont
régulièrement visitées par
les techniciens *Le Poulain*

Le Poulain



le moteur

**VOUS AUSSI
CHOISISSEZ**

le moteur le mieux conçu du monde

Le Poulain

le seul

**A CHAÎNE UNIQUE
3 VITESSES
UN EMBRAYAGE**

le seul

qui puisse vous donner la
**GARANTIE
TOTALE**
pendant 6 mois

le seul

qui vous offre, suivant
vos besoins, la gamme
la plus étendue
du **49^{cm³}** au **85^{cm³}**

de votre cyclomoteur