

7^e ANNÉE - N° 104
REVUE BIMENSUELLE
1^{er} AOUT 1953
DIR^R : MAX ENDERS
AD^R : PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

MOTOCYCLES

et Scooters



Dans ce numéro :

**LE MOTO-CROSS DES 4 NATIONS
ET LE GRAND PRIX DE SPA**

40^{FR}



JANTES

Vélocycle Motos
et Scooters

GARDE-BOUE

Vélocycle Motos

VÉLOS
et
CYCLOMOTEURS

Éts REINHARD & CHAPUISET

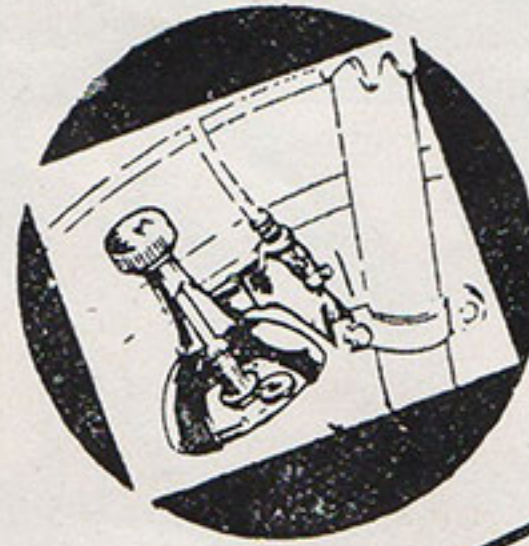
207, Avenue Pasteur
BAGNOLET (Seine)
AVRon 31-94

JANTES A TRINGLES ET A TALON



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

SÉCURITÉ



L'AVERTISSEUR ROTATIF E. M.

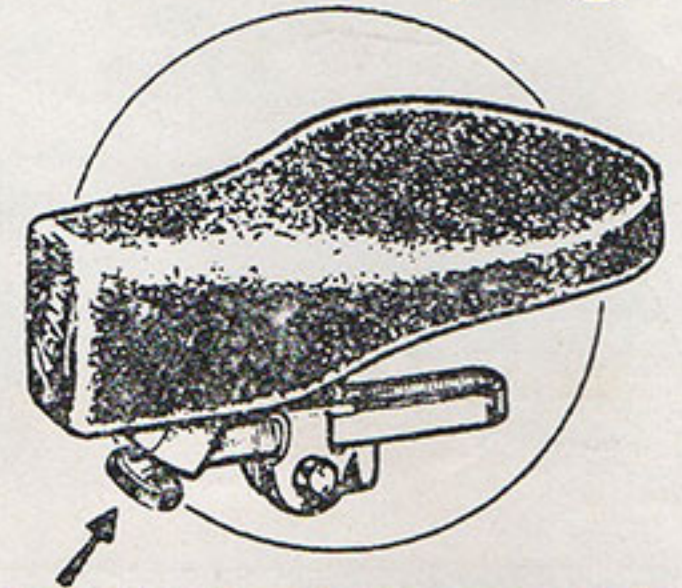
pour Cycles
et Cyclomoteurs

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

CONFORT

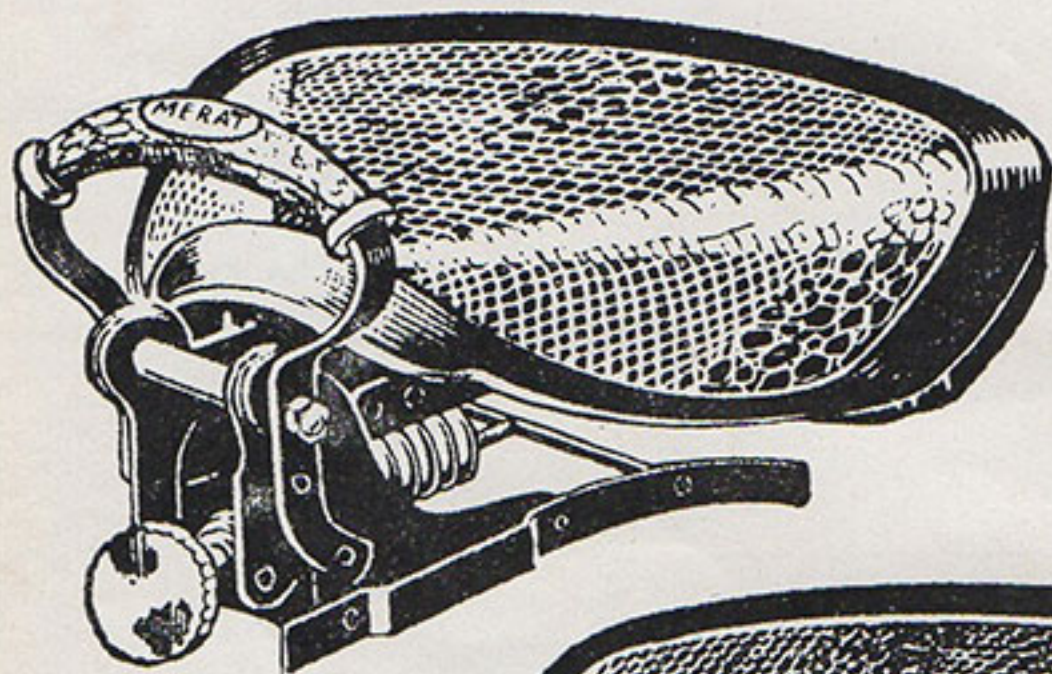
LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



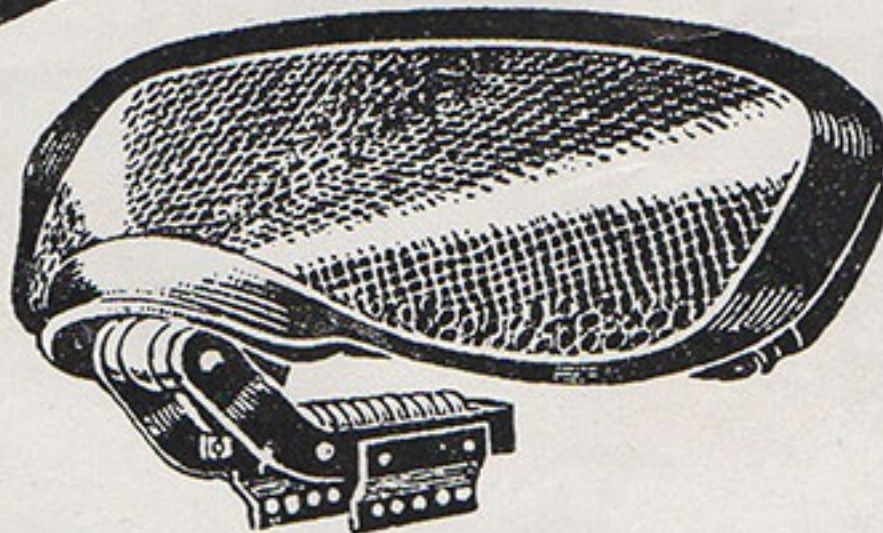
LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.
RÉGLABLES

MERAT



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

DERNIÈRE-NÉE
SELLE AV.
RÉGLABLE
pour tous les
cyclomoteurs



TOUS LES REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS
ORDINAIRES ET POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

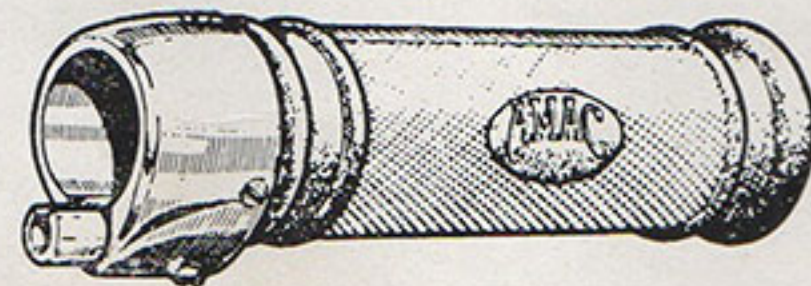
MERAT - SURESNES
MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER

La Nouvelle Poignée Tournante

AMAC

1953

se monte sur tous guidons sans
aucun usinage ou modification



Tirage rectiligne du câble - Grande course utile (32 mm)
Faible rotation du poignet (1/4 de tour)

Le câble étant extérieur, son remplace-
ment peut être effectué en quelques
secondes sans nécessiter aucune soudure

CHEZ TOUS MOTOCISTES

STATION-SERVICE AMAC

21, RUE COLLANGE, LEVALLOIS - PER. 06-02

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

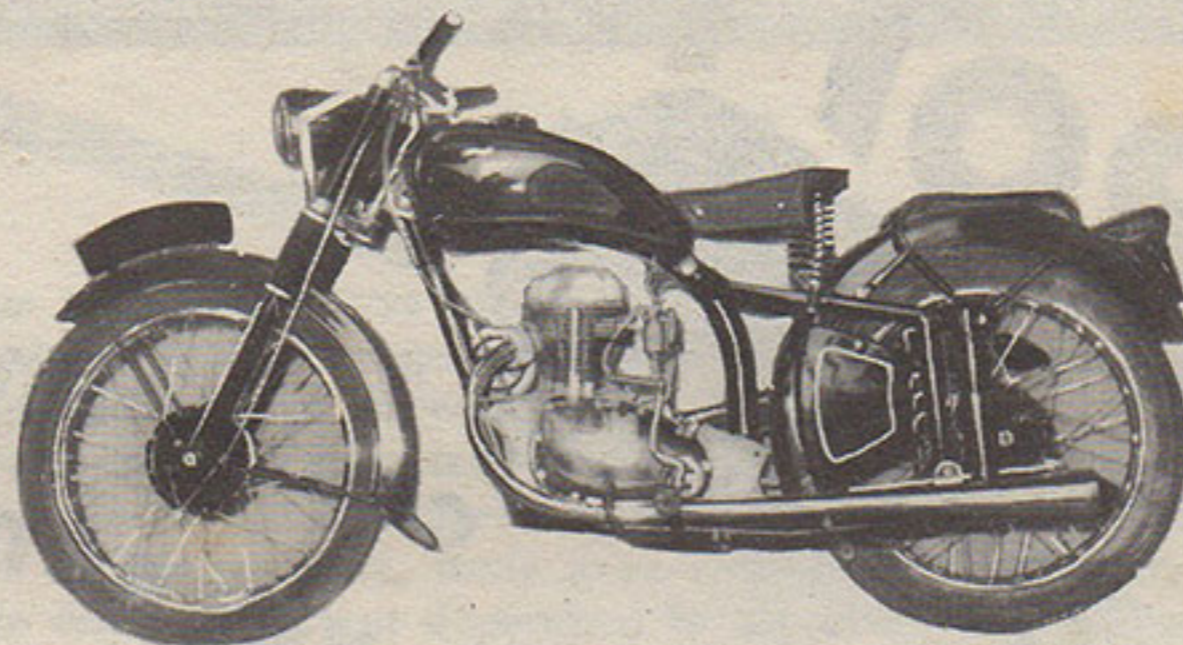
125 cmc. — 4 VITESSES
(sans compteur)
Frs 138.000

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)



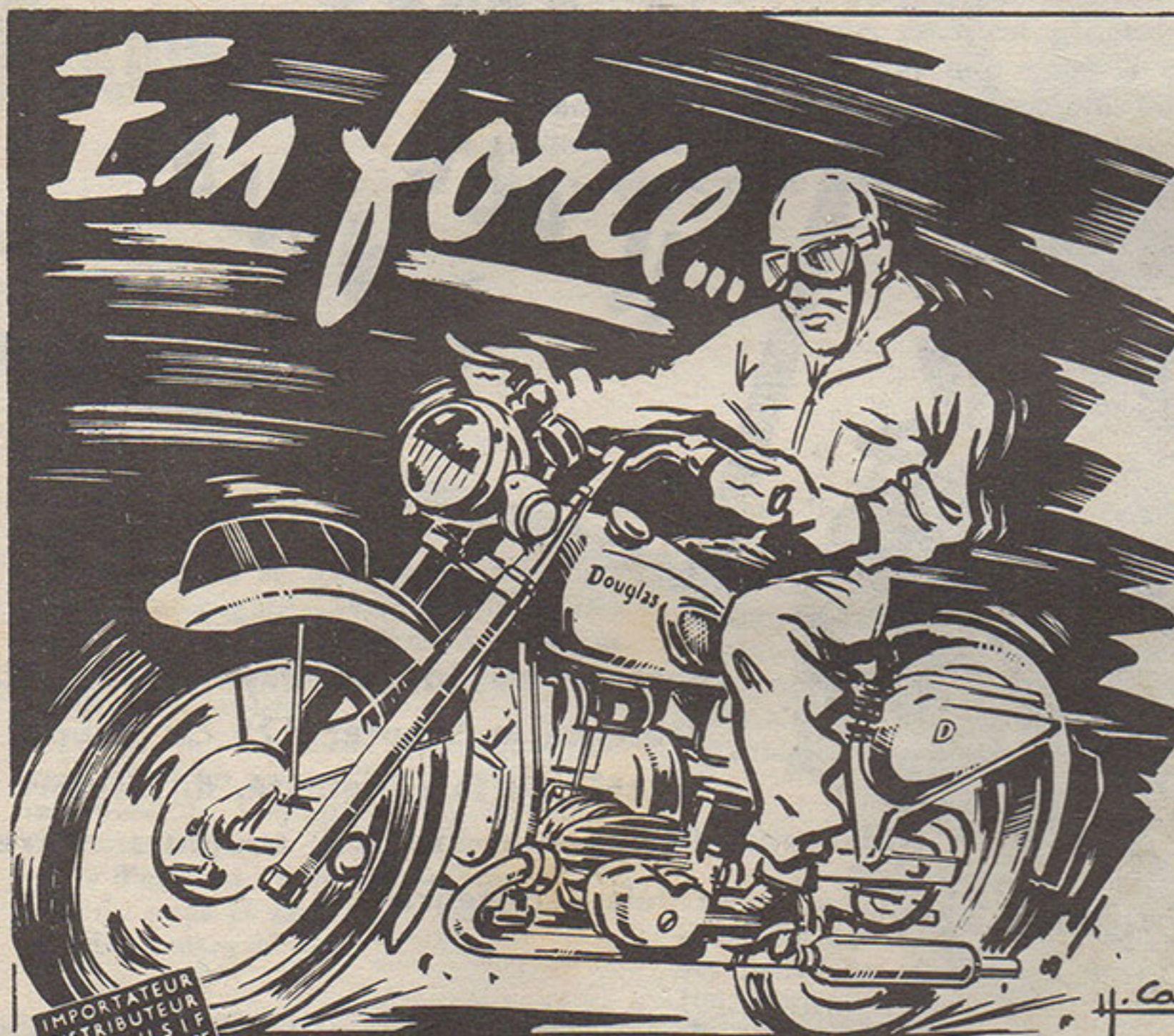
NOUVEAUX MODÈLES MOTEURS A.M.C.

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 —



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

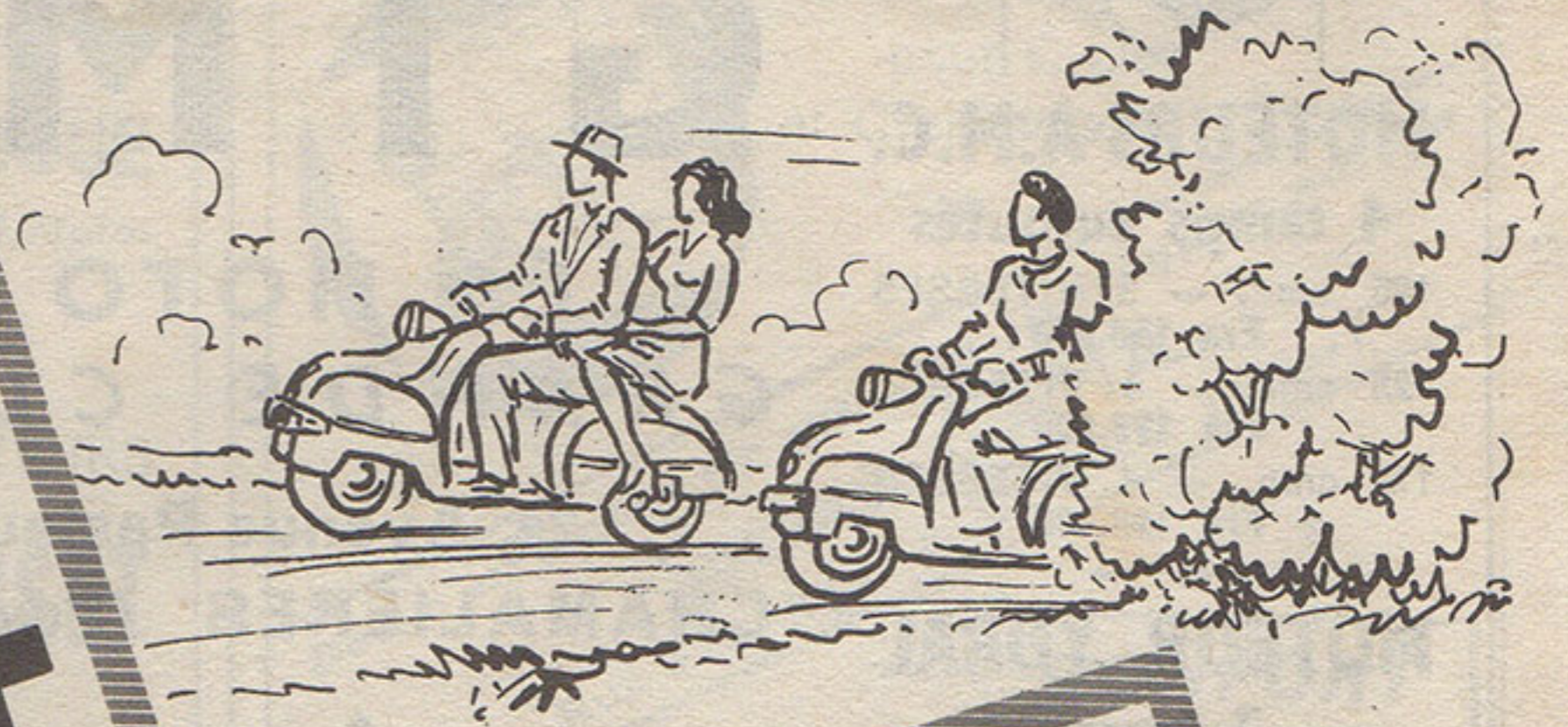
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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.

1953 *Année* TERROT

Une splendide
réalisation
100% française

LE SCOOTER
TERROT
1953



contre un premier
versement de

25.000 frs
il est
à vous

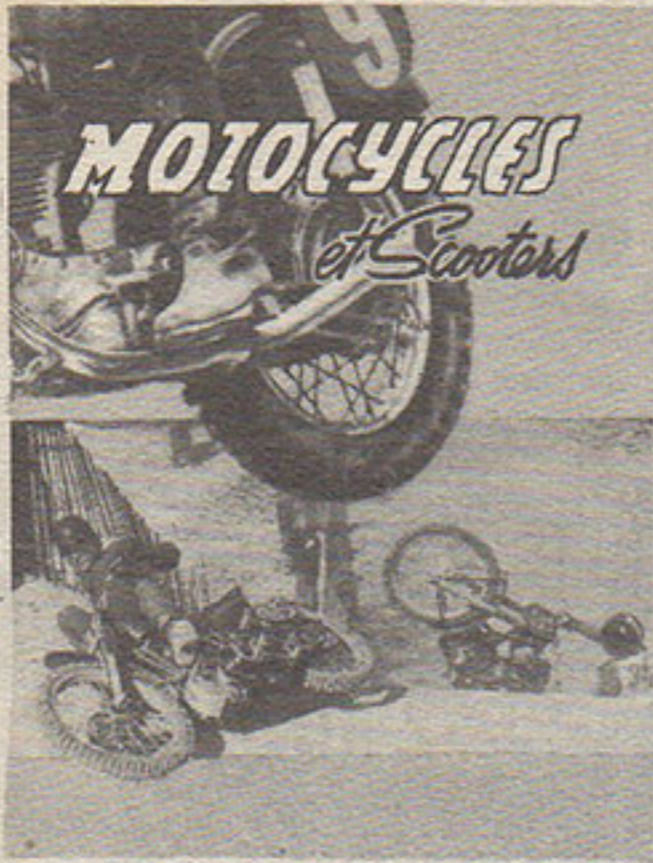


Fort de sa longue expérience, TERROT présente le Scooter 125 cc³ qui se classe en tête de la simplicité, du confort et de l'économie. Il sera toujours votre plus fidèle serviteur.

125 CM³

TERROT

ETABLISSEMENTS TERROT - DIJON
MAGASIN D'EXPOSITION : 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS



La saison
de moto-cross
bat son plein...

A U S O M M A I R E :

★ Échos	5	★ La 125 Rumi-sport.	20
★ Nouveautés	8	★ Le Moto-cross des 4 Nations	23
★ La voiturette K.W..	10	★ Les Audax	28
★ Le G.P. de Belgique	17	★ Clubs	29

7^e ANNÉE

N° 104

1^{er} AOUT 1953

MOTOCYCLES

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

Bonnes vacances.

Nous vous souhaitons un ciel clément, des routes dégagées (songez que les plus pittoresques et les moins dangereuses sont celles qui serpentent à l'écart des grandes artères), de bonnes auberges et du camping sans moustiques.

Soyez prudents, nous tenons à vous retrouver tous au retour. La prudence! elle doit se manifester dès avant le départ : vous avez minutieusement établi votre itinéraire, choisi vos costumes et équipements, mais avez-vous bien vérifié votre monture? N'avez-vous négligé aucun de ces détails dont dépendent la sécurité? Vos câbles et leur gaine, vos freins et leur commande, vos pneus et leurs sculptures, vos rayons et vos chaînes même? Avez-vous songé à l'équilibre de vos bagages, à leur arrimage rigoureux?

Vous serez peut-être surpris par la nuit, votre éclairage est-il impeccable?

Une panne de moteur, ce n'est généralement qu'un incident; une rupture de câble, l'éclatement d'un pneu fatigué, une courroie qui se prend dans les rayons, c'est souvent une cause d'accident. Pensez à cette nuance avant de partir; ne laissez pas au Destin et à la Chance le soin de veiller sur vous et de vous préserver.

Amis, que la route vous soit souriante, sans embûches, et... bonnes vacances.

Max Enders

Scooter et navigation.

L'expédition en mer Rouge organisée par les Campagnes océaniques françaises s'est embarquée récemment sur la *Calypso* pour accomplir les missions qui lui étaient confiées.

Parmi la cargaison embarquée on remarquait un scooter Terrot destiné aux membres de l'équipage qui auront à rayonner sur terre autour de leurs divers ports d'attache. Voilà un scooter qui va voir du pays et sans doute pas toujours sur des routes idéales.

Vespa au Mans.

Une concentration internationale des Vespa-Clubs a été organisée à l'occasion des 24 heures du Mans.

Cette manifestation fut l'occasion de défilés et de fêtes champêtres; elle fut également mise à profit pour la distribu-

tion de diverses coupes et récompenses.

Une Vespa qui avait été offerte par le Vespa-Club de France, en accord avec les organisateurs, fut tirée au sort parmi les spectateurs de la grande épreuve. Si bien que l'heureux gagnant venu voir des autos s'en fut propriétaire d'un scooter. Agréable surprise.

Inauguration.

M. Max Rocher nous avait conviés ainsi que nos confrères à l'inauguration des nouveaux magasins d'exposition du 106, boulevard Richard-Lenoir, vastes et clairs locaux dont les stands sont occupés par les Moteurs Cucciolo, les cyclomoteurs Eriac, l'originale petite Carley qui a été sensiblement modifiée ces derniers temps, ainsi que par les machines à coudre, autre production des Etablissements Rocher.

En quelques mots simples, M. Rocher

nous a fait part de son programme pour les prochains jours et nous aurons à y revenir plus en détail.

Les bons coins.

C'est M. Le Moal qui nous signale celui-ci : « Au Val Fleuri » sur la route d'Amboise à Saint-Pierre-des-Corps

Le patron M. Roses est lui-même comme dit notre correspondant : « un mordu de l'arbre à cames! » et il en profite pour nous mettre l'eau à la bouche en nous communiquant le menu à 500 fr., vin et service compris; voyez plutôt : tomates monégasques, champignons à la grecque, terrine du chef, crevettes au beurre, entrecôte, pommes nouvelles, salade, fromage et dessert.

Quelle surcharge, au sortir de table, pour la moto!

Concours Vélosolex.

Solex a reçu 380.000 réponses pour son concours, ce qui prouve que ce cyclomoteur connaît toujours la grande vogue et tente une très nombreuse clientèle.

Le prix de 500.000 francs a été gagné par M^{me} Lucie Vandelarivitte de Mouvoux dans le Nord. Il lui a été remis lors d'une réception amicale aux usines de Courbevoie.

Notre courrier et les vacances.

Nous prions les lecteurs qui nous écrivent en ce moment de ne pas trop s'impatienter dans l'attente de notre réponse. Le concours d'abord, l'approche des vacances ensuite nous ont valu un formidable courrier. Nous sommes d'autre part à l'époque des congés annuels et déjà nous avons des absences dans notre personnel.

Nous demandons donc à nos lecteurs quelque indulgence et les en remercions.

G. P. de France, le 2 août.

La F.F.M. et le M.C. Normandie organisent le 2 août, sur le circuit des Essarts,

aux environs de Rouen, le Grand Prix de France motocycliste, épreuve internationale comptant pour le championnat du monde. Nous trouverons au départ toutes les écuries officielles, et les meilleurs pilotes privés. Il y a longtemps qu'une épreuve de cette importance n'avait été courue en France, et nombreuse sera certainement la foule des motards qui tiendront à admirer de près les grands noms du sport motocycliste international.

L'excellent circuit des Essarts se prête à des moyennes élevées, mais sa configuration favorisera les machines dotées d'une bonne tenue de route. C'est dire que nous verrons une nouvelle phase du match Norton-Gilera, ces deux marques se disputant âprement le titre en 500 cm³.

P. Poitte toujours en forme.

De passage à *Motocycles*, l'as acrobate Paul Poitte, du Club motocycliste de la Sûreté nationale, toujours jeune et dynamique malgré ses 48 ans, nous a fait part de ses projets pour la saison en cours. Fidèle à sa 350 Terrot, il donnera des exhibitions à Reims, Charleville, Sedan,

Valencienne, Saint-Quentin, Creil, Lunéville, Vichy, Gand, Bruxelles, etc.

Non content de défier les plus élémentaires lois de l'équilibre, il participera également avec succès à des courses de racers sur vélodrome. Comme quoi le « nombre des années n'atteint pas la valeur! »...

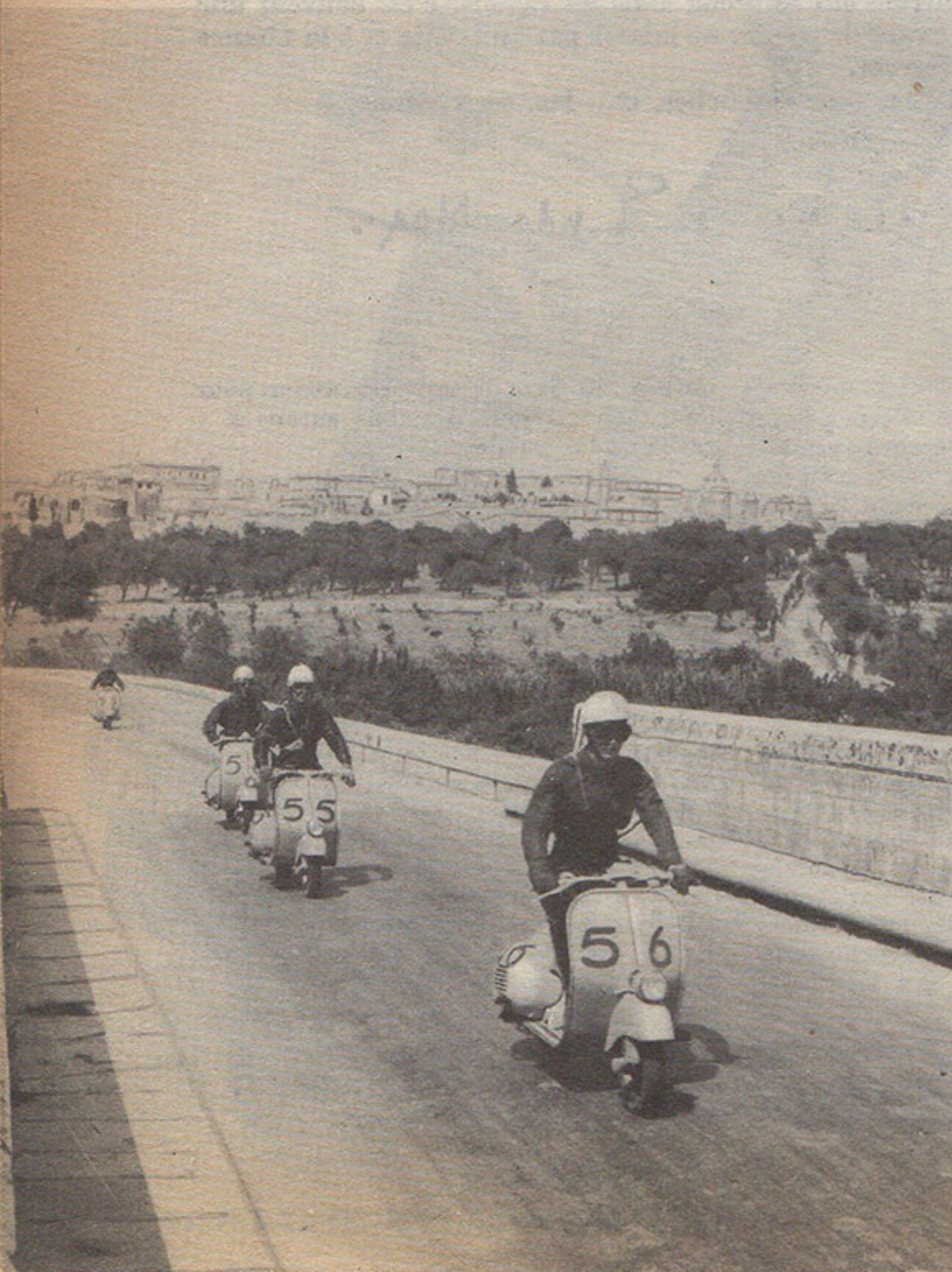


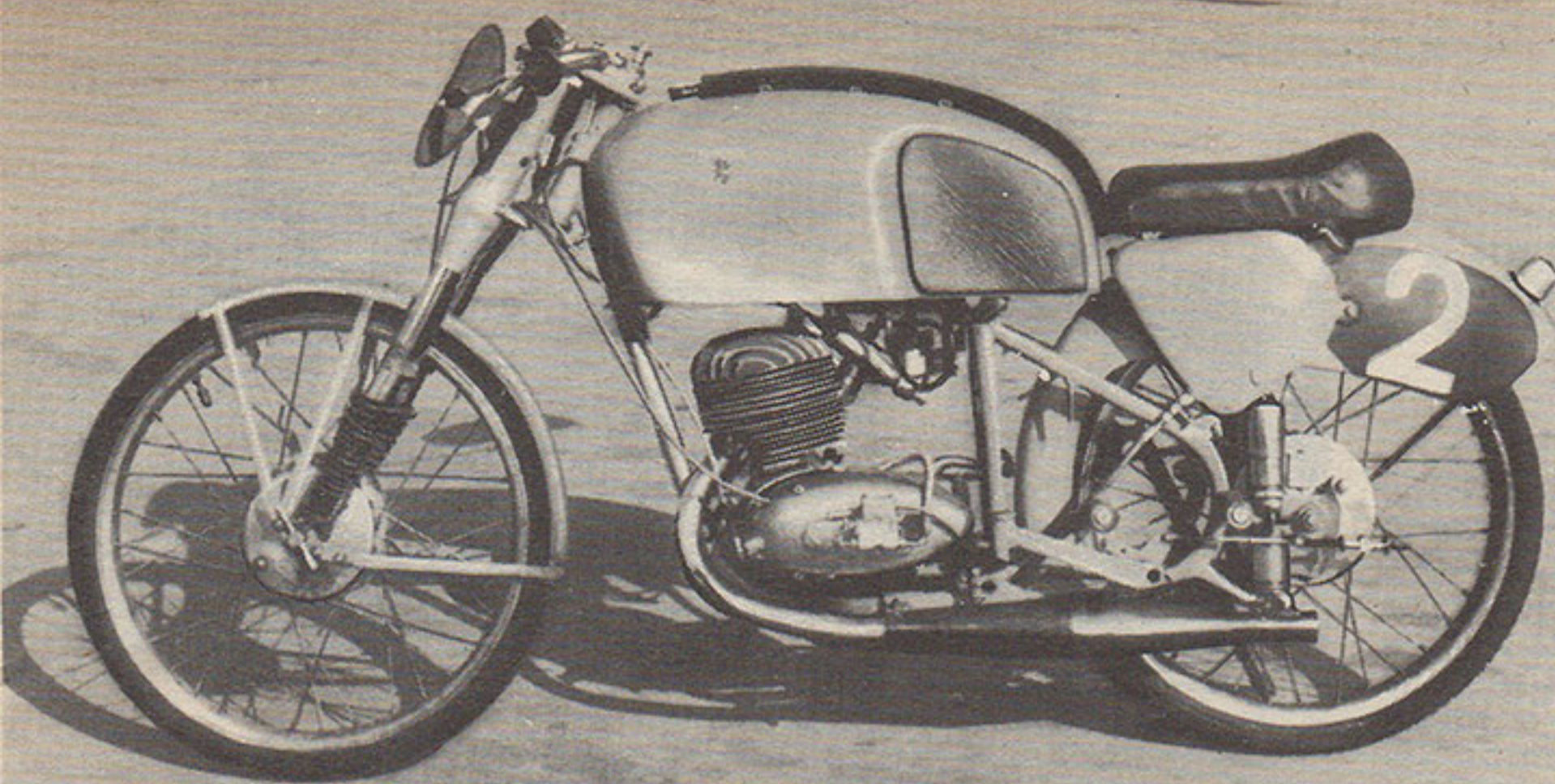
dans le
prochain
NUMÉRO

Essai de la 350
Royal-Enfield « Bullet »

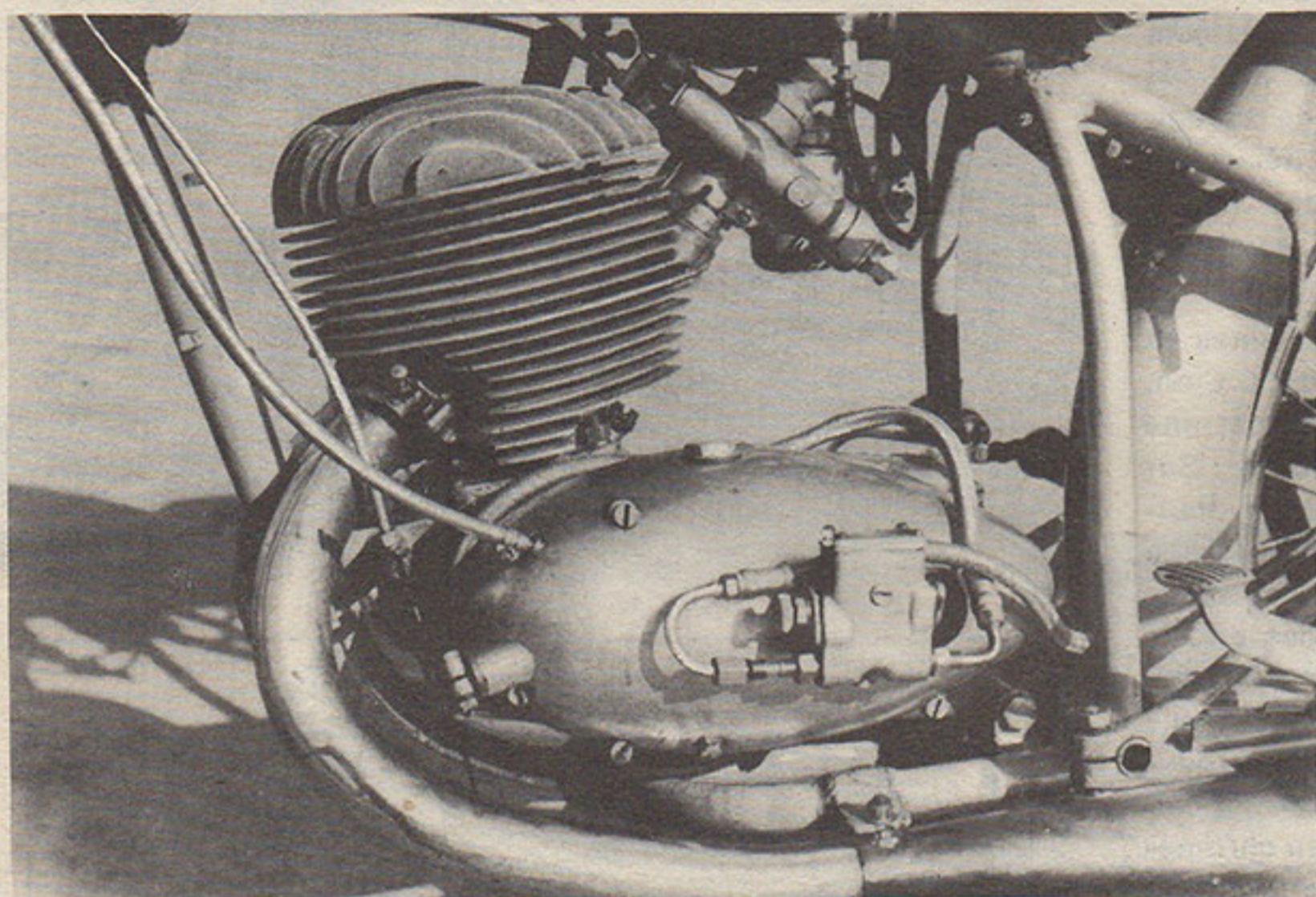
LE TOUR DES 3 MERS

Organisée par le Vespa-Club d'Italie, cette épreuve de longue haleine à moyenne imposée (50 km) déroule son itinéraire scindé en plusieurs étapes au hasard de la péninsule, sur des routes souvent difficiles. Plusieurs pilotes français y participent, l'on compte même une de nos compatriotes, et nous donnerons, dans notre numéro suivant, un compte rendu du Giro Vespitico, qui remporte un énorme succès.



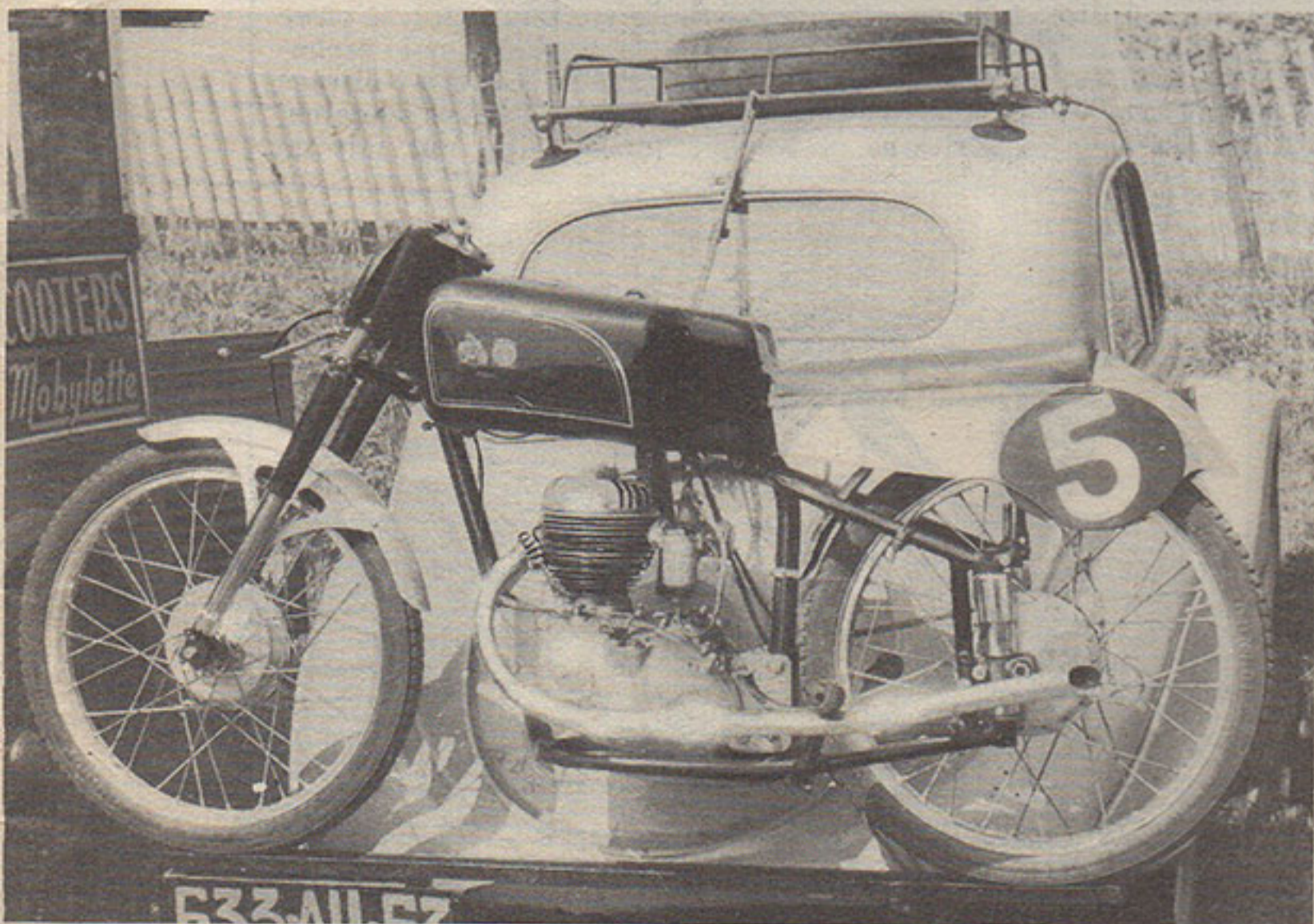


Spéciales de Course

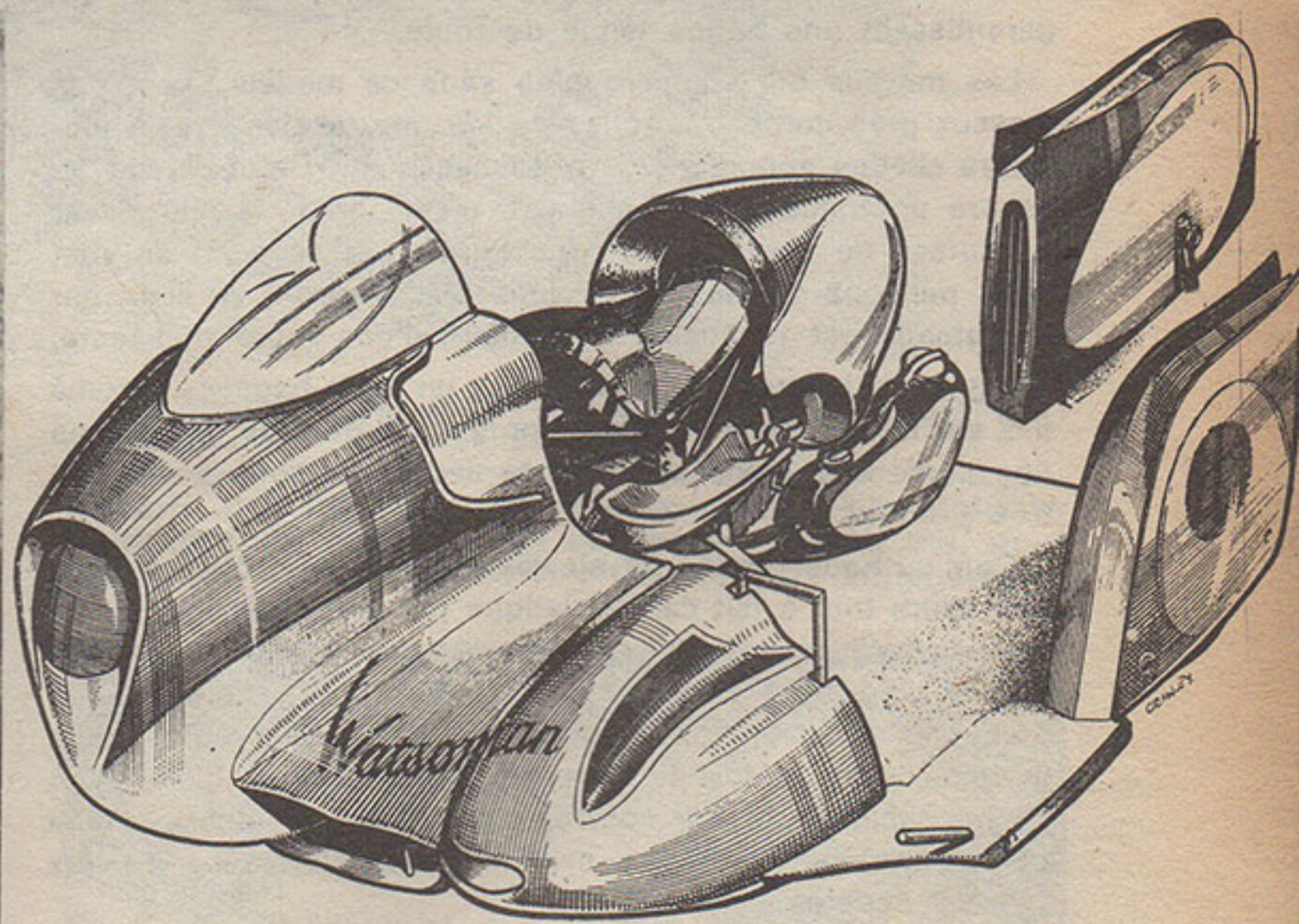


La 175 Peugeot du coureur Goll. Volumineux réservoir très profilé, et graissage additionnel du moteur grâce à une pompe Pilgrim lubrifiant seulement l'avant du cylindre, entre les échappements, endroit où se produisent généralement les amorces de serrage. Les échappements, du type D.K.W., ont été adoptés en premier lieu par Bouin, autre coureur Peugeot, et donnent d'excellents résultats.

Ci-contre, le montage de la pompe à huile sur le réducteur de la boîte.

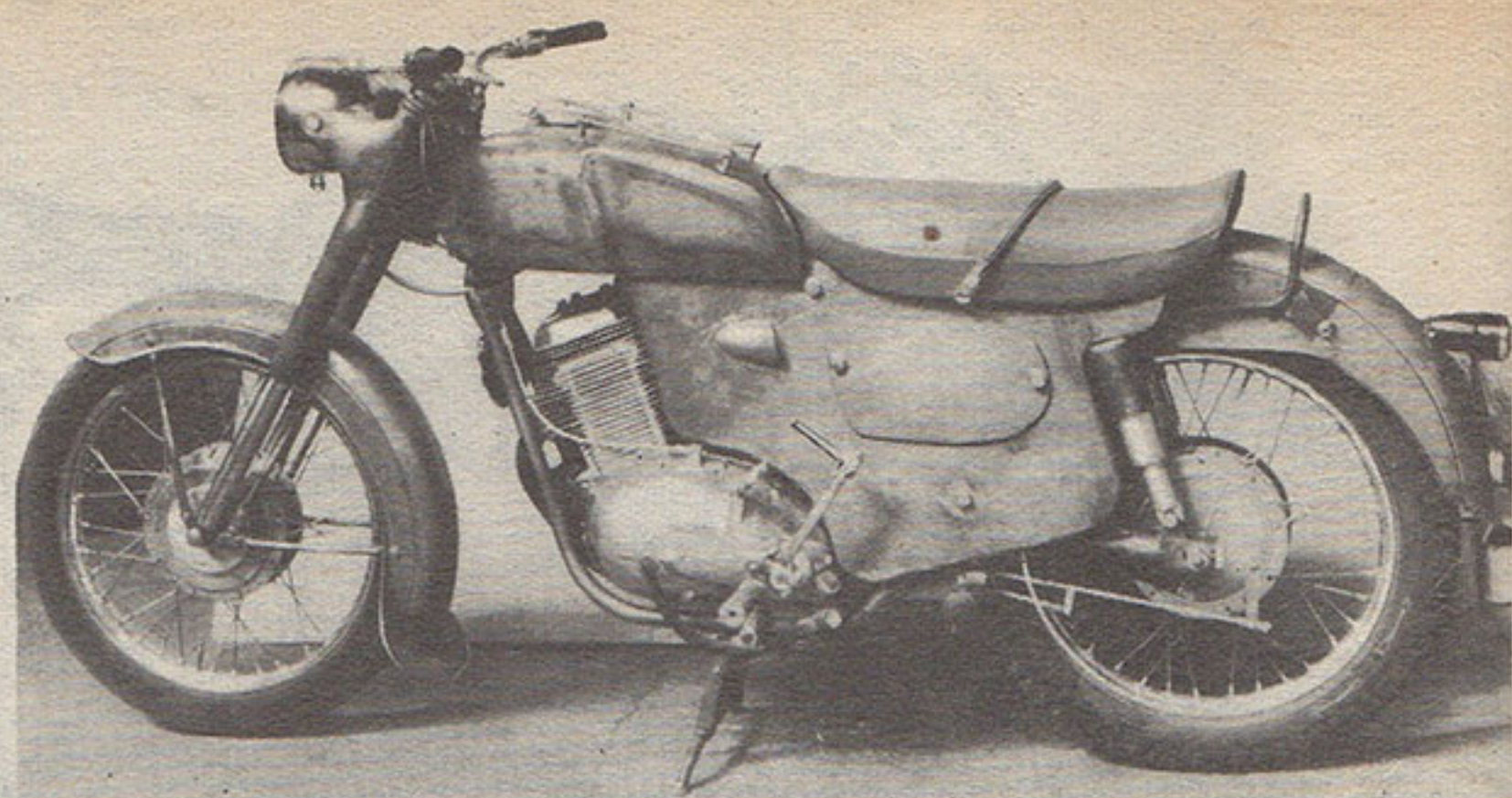


Une excellente réalisation autour d'un moteur A.M.C., œuvre du coureur Mattens. La machine est légère, rapide, et convient parfaitement sur les petits circuits.



Le nouvel ensemble aérodynamique du champion Oliver, réalisé par Watsonian, apparut durant l'entraînement du G.P. de Spa (voir notre reportage en page 17). (Dessin Motorcycling.)

LA 250 ALCYON



DANS notre numéro de mai, nous avons rapidement présenté la 250 cm³ Alcyon qui avait été exposée à la Foire de Lyon. Nous jugeons utile de revenir sur cette machine et de l'examiner en détail. En effet, cette 250 cm³ se distingue notamment des motos présentées jusqu'à ce jour sur le marché français, ainsi que le prouvent les photos ci-jointes.

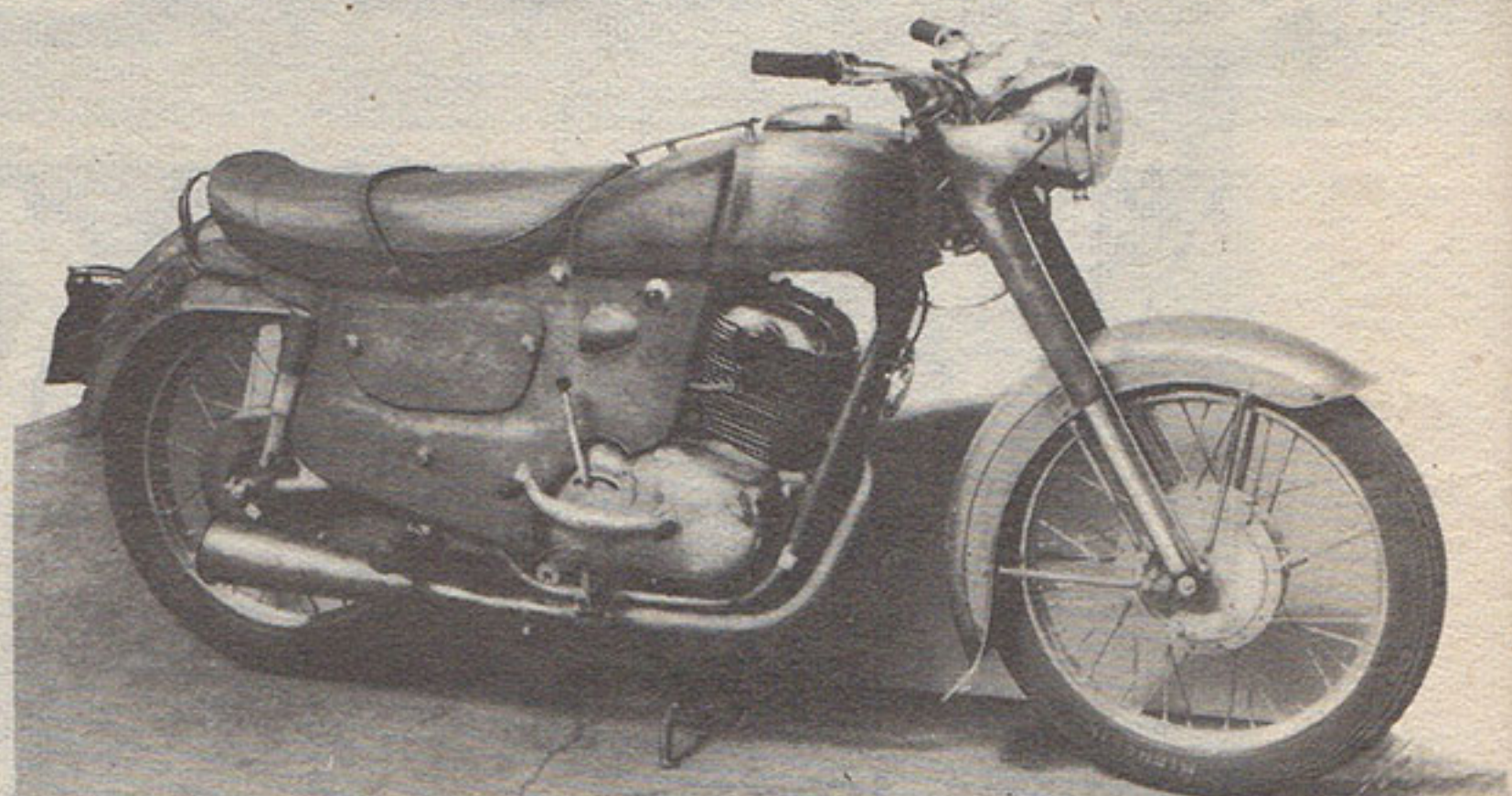
Pour supporter le moteur A.M.C. 4 temps, arbre à cames en tête, qui développerait en dernière version 15 ch à 6.000 t/mn, Alcyon a conçu un cadre en double berceau renforcé par une semelle qui sert en même temps de fixation au moteur. Sur ce châssis très rigide sont fixés les deux amortisseurs hydrauliques AR dont les autres extrémités sont attachées à la fourche oscillante par l'intermédiaire d'une patte en fonte spéciale. Cette pièce robuste a été calculée pour résister à des efforts triples de ceux que peut subir la machine en pleine charge, et à une vitesse maximum. La fourche de suspension oscille sur deux bagues d'un diamètre de 32 mm, et d'une largeur de 50 mm, ce qui représente une surface portante de 100 cm² environ. Ces bagues sont maintenues par un axe fixe en chrome-nickel, ce qui doit assurer un très long kilométrage sans réglage ni jeu. Un carter enveloppe la chaîne sur toute la longueur et la met ainsi à l'abri de la boue, tout en évitant les projections de graisse sur les passagers. La fourche AV télescopique est munie d'amortisseurs hydrauliques efficaces, mais doux qui garantissent une bonne tenue de route.

Les moyeux qui équiperont en série ce modèle, sont des moyeux gros corps à broches de 170 mm de diamètre, à plusieurs ailettes annulaires de refroidissement. Cette dimension assure un freinage très puissant, même en forte allure, car la surface de freinage est considérable. A ce point de vue, nous pensons que les techniciens d'Alcyon ont vu clair, car le freinage est la qualité essentielle d'une moto puissante.

Signalons la finition très poussée : un porte-bagages chromé fixé sur un réservoir à grande contenance de plus de 16 litres une confortable selle bi-place, et des garde-boue à embouti très profond.

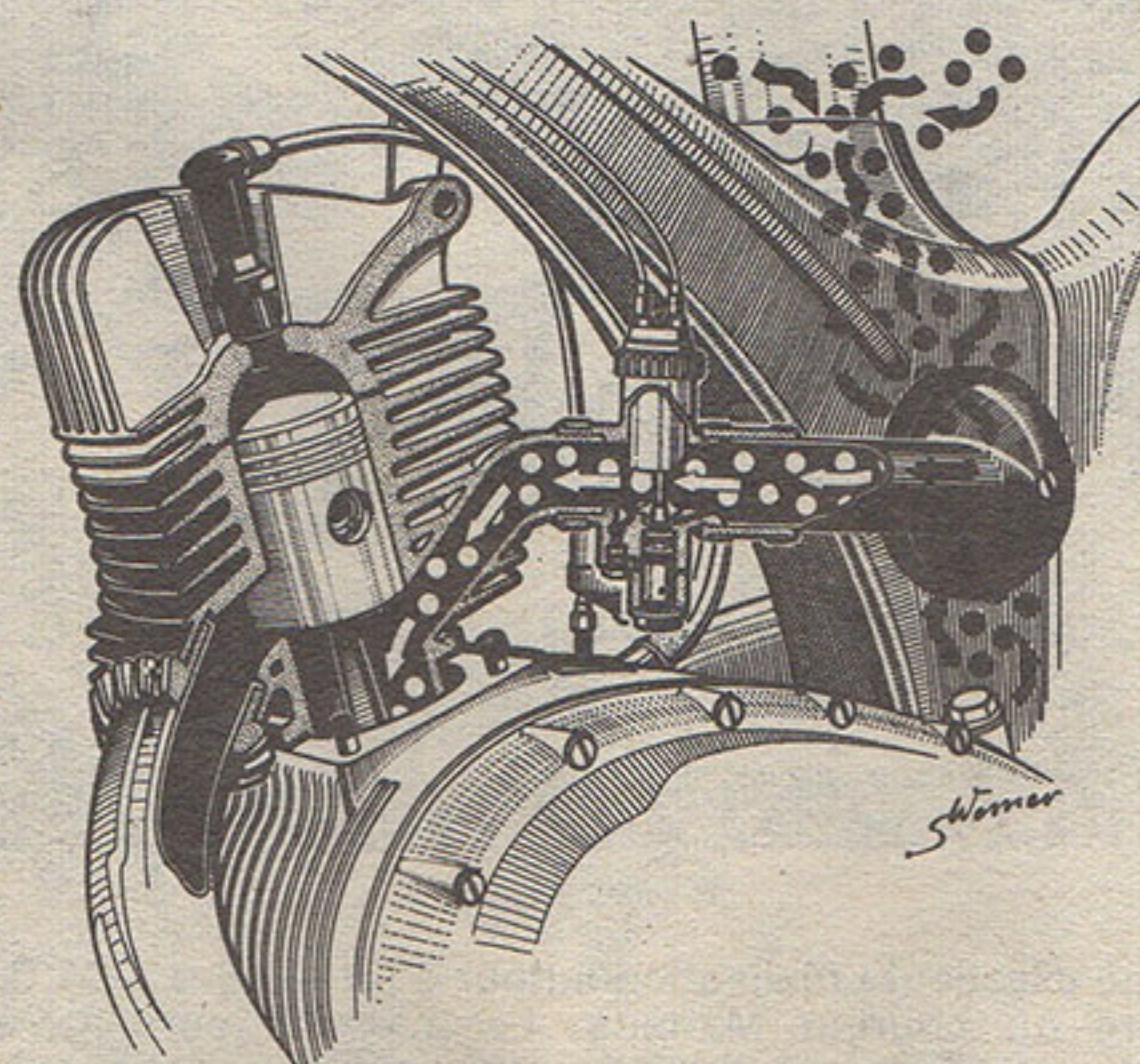
Comme nous l'avons dit au début de l'article, cette moto a une allure tout à fait caractéristique par son carénage qui lui donne une ligne sobre et élégante. Aucune saillie, aucun vide n'est visible, tous les fils et câbles sont cachés. En sus de la recherche esthétique, ceci constitue un grand progrès dans le domaine du confort motocycliste. En effet, c'est plus qu'un simple habillage, et il se pourrait bien qu'Alcyon ait lancé l'idée de la carrosserie-moto qui semblait jusqu'alors réservée aux 125 cm³ scooter.

Nous n'exprimons qu'un seul regret, c'est de ne pas encore avoir pu essayer cette machine, ce qui ne nous permet pas de communiquer nos impressions et les performances enregistrées ; ce n'est que partie remise, car Alcyon nous a promis de nous remettre bientôt une 250 cm³ à l'essai.



CHEZ N.S.U.

La 200 cm³ deux temps « Lux » est maintenant équipée d'un système de filtrage d'air analogue à celui de la 250 « Max ». L'air se trouve d'abord aspiré dans une chambre, constituée par la partie centrale du cadre-caisson, dans laquelle il se tranquillise et abandonne une partie de ses impuretés. Il passe ensuite au travers d'une cartouche filtrante et atteint le carburateur. On ne saurait trop insister sur l'intérêt d'un filtrage efficace de l'air pour la longévité du moteur, et dans ce domaine, Allemands, Américains et Anglais (quelquefois) ont fait de gros efforts.



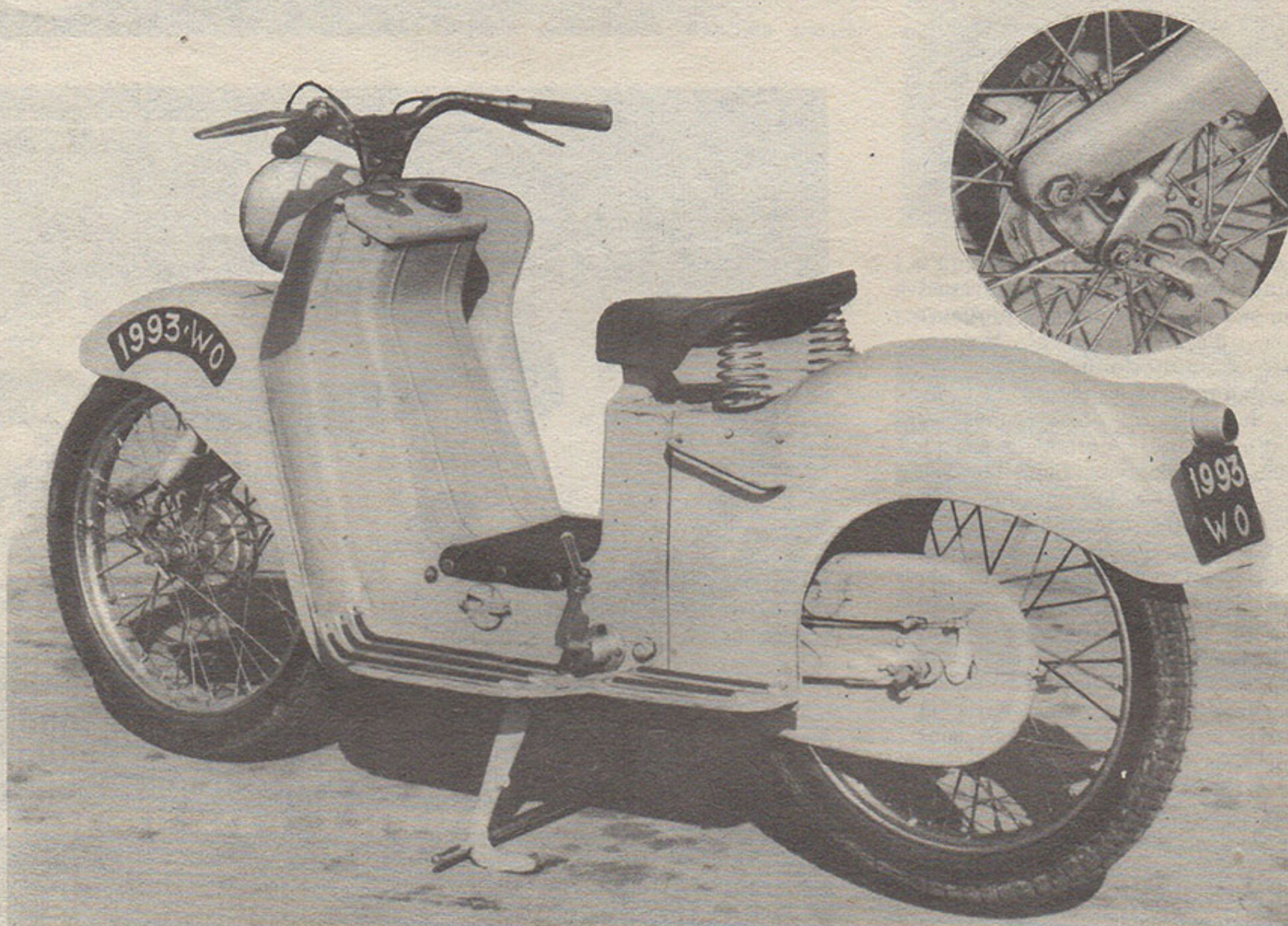
Moto carrossée

Un ingénieur bien connu dans les milieux motocyclistes, vient de terminer, après de longues années d'étude, le prototype d'une moto carrossée, dont la fabrication en série commencera dans les mois à venir.

La simplicité a guidé la technique de l'ensemble. La coque en tôle emboutie vient d'une seule pièce et forme un pont central à l'intérieur duquel est suspendu le moteur. Quatre boulons le maintiennent en place. Une suspension AR oscillante, s'articule également sur le caisson central. A l'avant nous trouvons une suspension par roue tirée et balanciers.

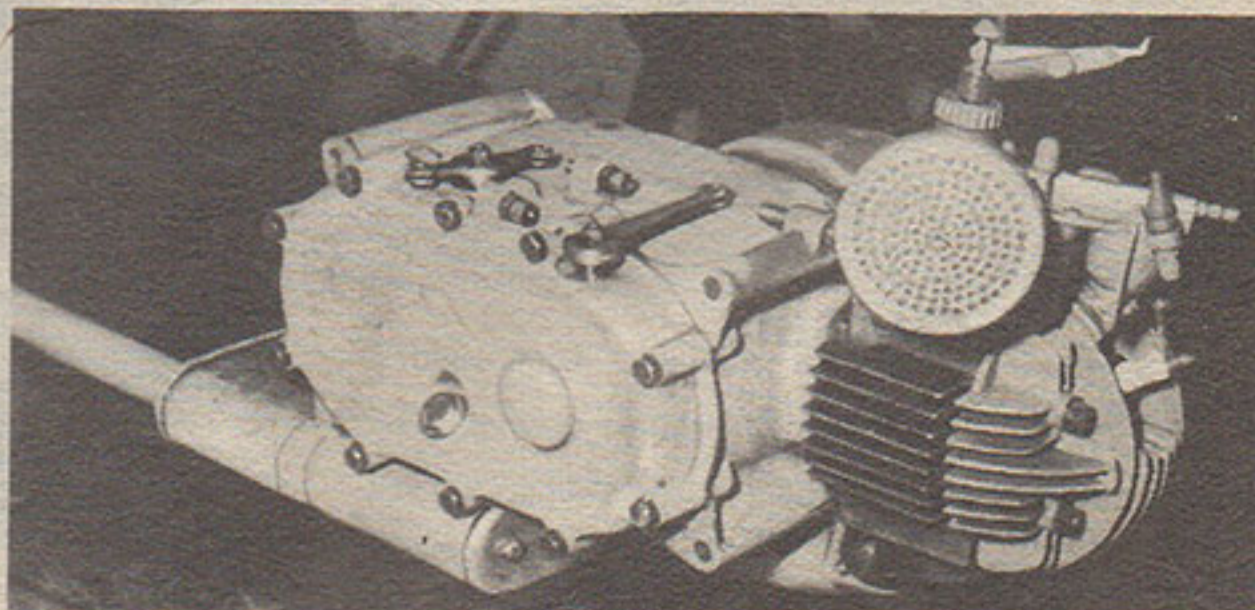
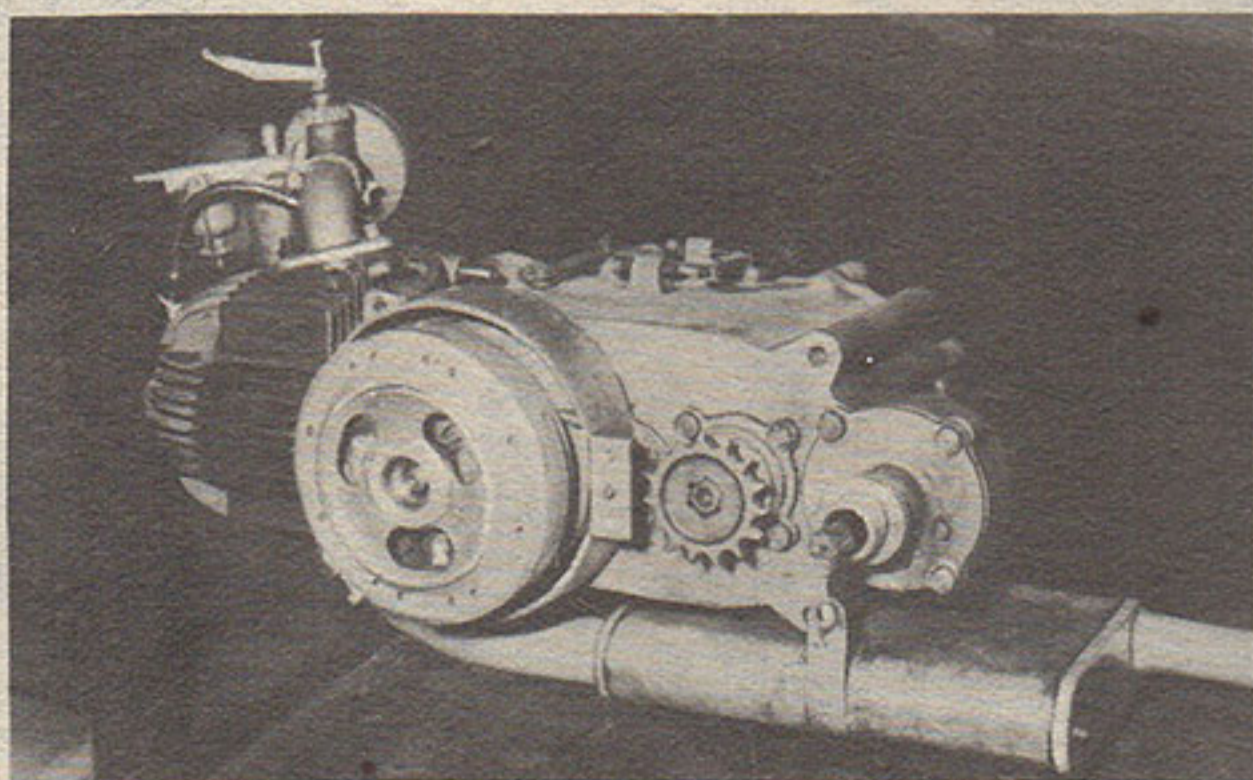
Le moteur, très compact, groupe tous les organes dans un carter massif. C'est un 125 cm³ deux temps, quatre vitesses, aux brillantes reprises.

Ce nouveau véhicule — cette nouvelle moto, devrait-on dire pour traduire fidèlement la pensée de son auteur, qui se défend d'avoir voulu faire un scooter — bénéficie d'une tenue de route stupéfiante, d'une sorte d'auto-stabilité qui permet toutes les acrobaties possibles, même à un néophyte. Il marque une étape vers une nouvelle formule, qui fera de la motocyclette actuelle un engin carrossé utilisant les méthodes de fabrication automobiles, ce qui en réduira d'autant le prix de revient.



La nouvelle moto carrossée, dont la marque sera vraisemblablement dévoilée au Salon.

Ci-dessous le moteur qui l'équipe. On notera l'homogénéité du bloc. Les 4 vitesses sont commandées par poignée tournante. En médaillon la suspension avant, qui, pour les initiés, dévoilera peut-être l'identité du constructeur.



la voiturette K.W.

(KLEINSTWAGEN)

NOUS avons déjà brièvement souligné, l'année dernière, la naissance de cette voiturette d'origine allemande, équipée d'un moteur 125 cm³. Un nombreux courrier en retour prouva que ce genre de véhicule intéressait une large couche de clientèle. Malheureusement, à cette époque, des difficultés d'importation ne permirent pas de satisfaire les éventuels amateurs. Il ne leur restait qu'à espérer et attendre. Patience et espoir sont aujourd'hui récompensés, puisque plusieurs K.W. viennent d'arriver à l'agence Morgan, qui importe ces petites voitures.

Ainsi que le prouvent les photos, la K.W. est légère, luxueuse, et possède tous les avantages d'une voiture normale, sans en avoir les inconvénients au point de vue « parking », consommation, entretien, etc.

Elle nous apparaît comme une réussite incontestable dans le genre voiturette 125 cm³, et à notre connaissance, elle est la première à résoudre d'une façon aussi magistrale un problème qui préoccupa, avec des fortunes diverses, de nombreux chercheurs, inventeurs, ou bureaux d'étude.

Une courte promenade dans Paris et alentours avec un modèle non rodé nous valut, en sus d'un assaut de curiosité incontestable, la satisfaction de constater que les facteurs suspension, confort et insonorisation n'avaient pas été négligés. Le moteur J.L.O., de 5,5 cv possède de franches reprises et un ralenti excellent.

Les importateurs nous ont signalé, à l'attention des futurs K.Wistes, que de nouvelles demandes de licences avaient été acceptées, ce qui laisse présager l'importation restreinte, mais sûre, de ces remarquables voiturettes, qui ont, par ailleurs, été agréées par le Service des Mines.

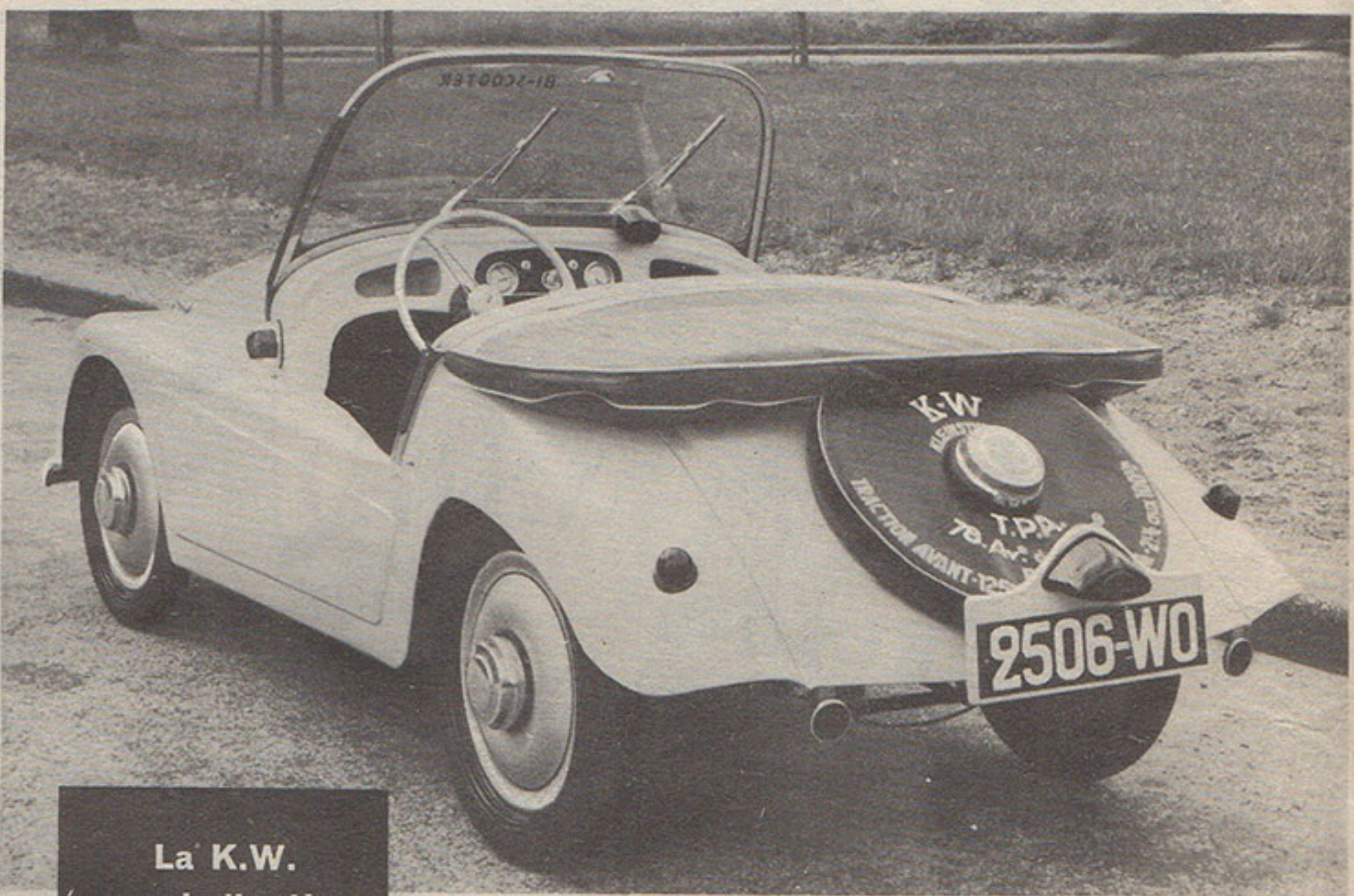
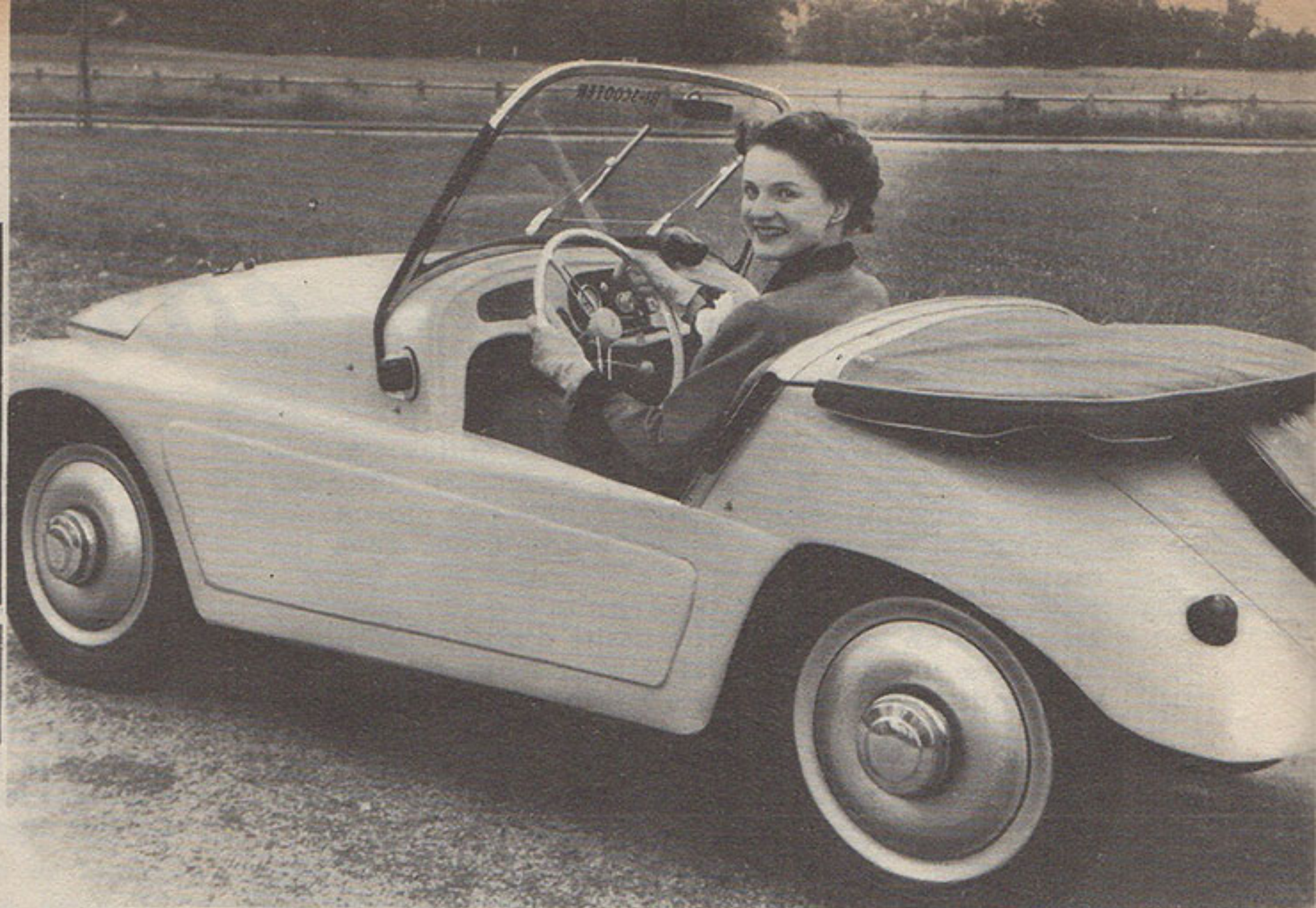
CARACTÉRISTIQUES

TYPE

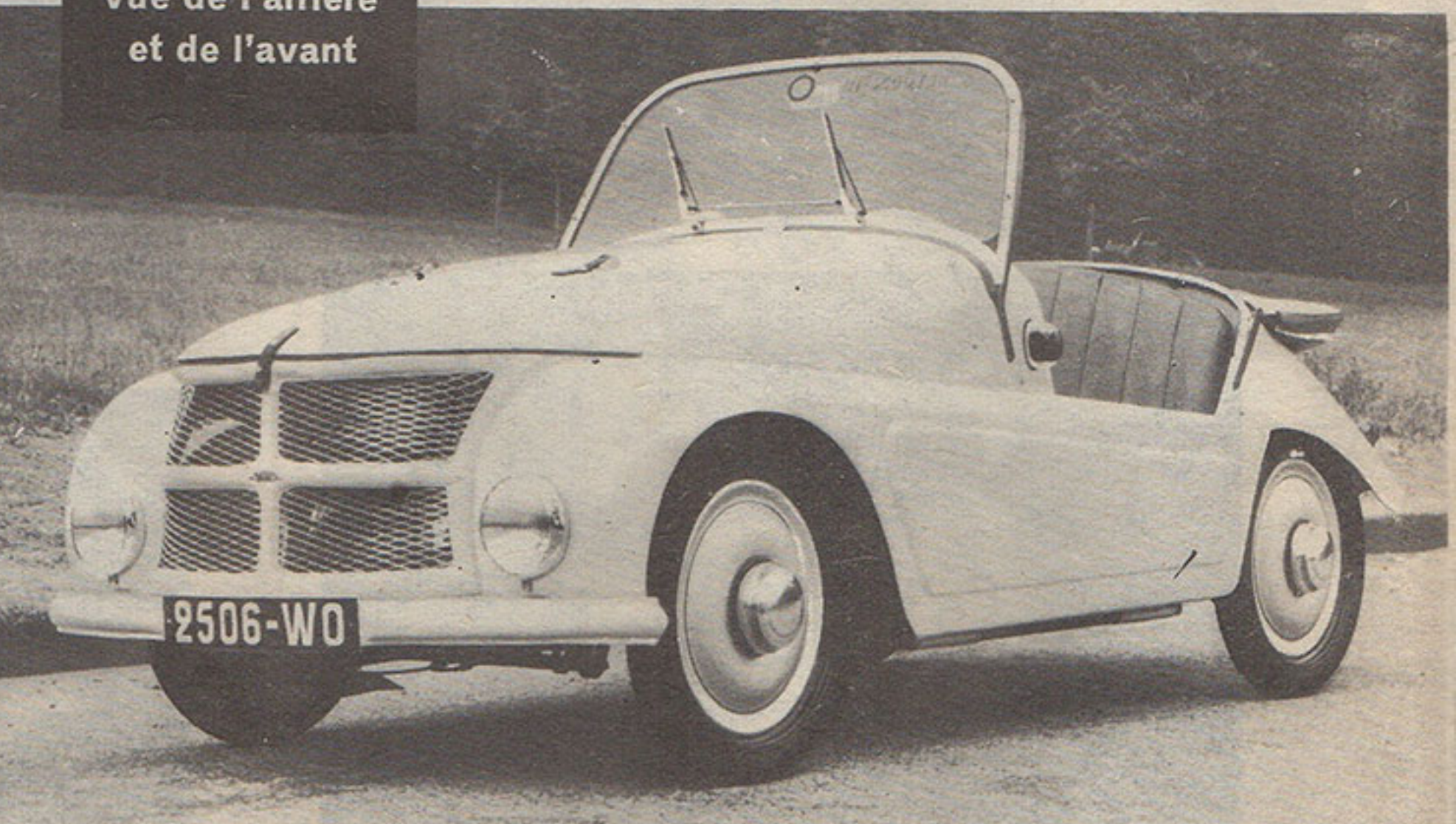
K.W. 125.

CHASSIS

Châssis central tubulaire.
4 roues indépendantes.
Suspension caoutchouc.
Frein à main indépendant.
Pneus : 20x2,25.



La K.W.
vue de l'arrière
et de l'avant



Jante : 1,85 large.
Contenance du réservoir d'essence : 7,5 l.
Direction crémaillère.

DIMENSIONS CARROSSERIE

Longueur hors tout de la voiture : 2.650 mm.
Largeur hors tout de la voiture : 1.150 mm.
Hauteur : 1.200 mm.
Empattement : 1.700 mm.
Voies AV et AR : 980 mm.
Hauteur du sol : 165 mm.
Coffre avec fermeture à bagages : hauteur : 0,32; profondeur : 0,70; largeur : 0,75.
Voiture livrée avec capote et côtés, housse de capote et une roue de secours.

MOTEUR

Refroidissement par air.
1 cylindre J.L.O.
Cylindrée : 123 cm³.
5,5 ch aux freins à 5.000 t/mn.
1 carburateur Bing avec starter et filtre à air.

TRANSMISSION

Traction avant par cardans (différentiel).
3 vitesses (par levier de changement de vitesse au volant).

RENDEMENT

Vitesse maxima : 70 km/h.
Consommation : 2,5 à 3 l aux 100 km.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

6 volts.
Lumière 35/45 W.
Batterie 14 A.
Allumage par batterie.
Phares avec code et veilleuse.

Le tableau de bord évoque une voiture moderne : clef de contact, commande de clignotant, compteur kilométrique et montre, levier de vitesses sous le volant, volant souple avec commande d'aver-tisseur au centre.

Clignotants chromés, situés de part et d'autre de la caisse.
2 feux rouges stop AR.
Éclairage de la plaque de police.
Klaxon au volant.
Tableau de bord avec montre; compteur kilométrique; commande des phares; commande des clignotants; contact d'allumage.
Essuie-glace électriques doubles balais chromés.

POIDS

Poids mort : 135 kg.
Poids total : 310 kg.

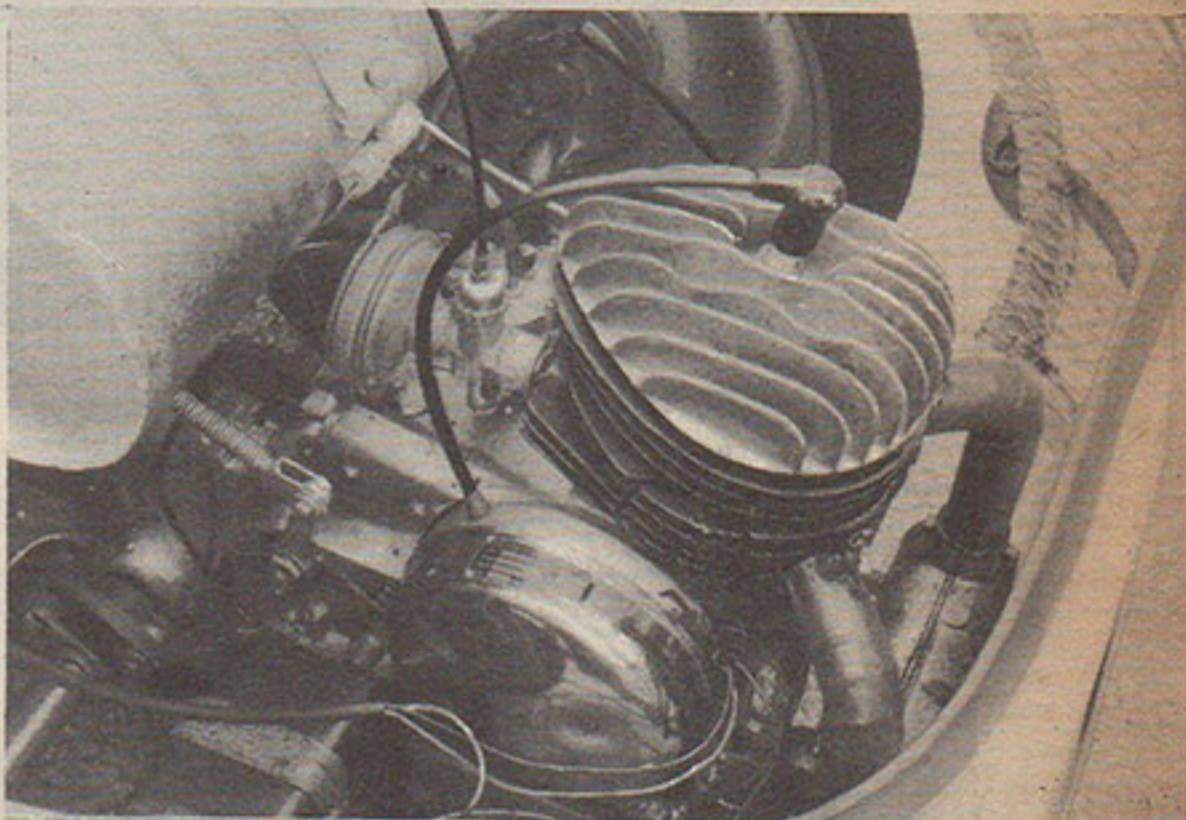
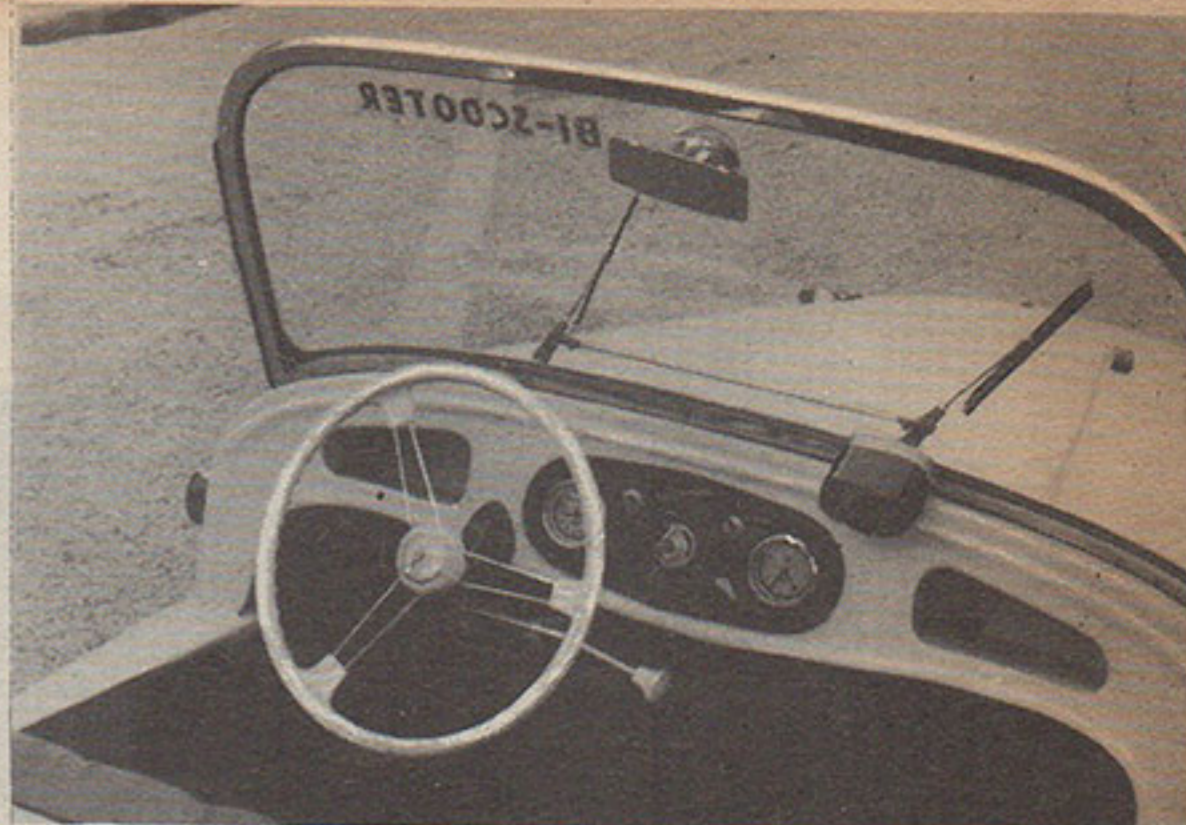
IDENTIFICATION DE LA VOITURE

Plaque du constructeur placée sous le capot, comportant :
N° d'ordre et type;
N° moteur.

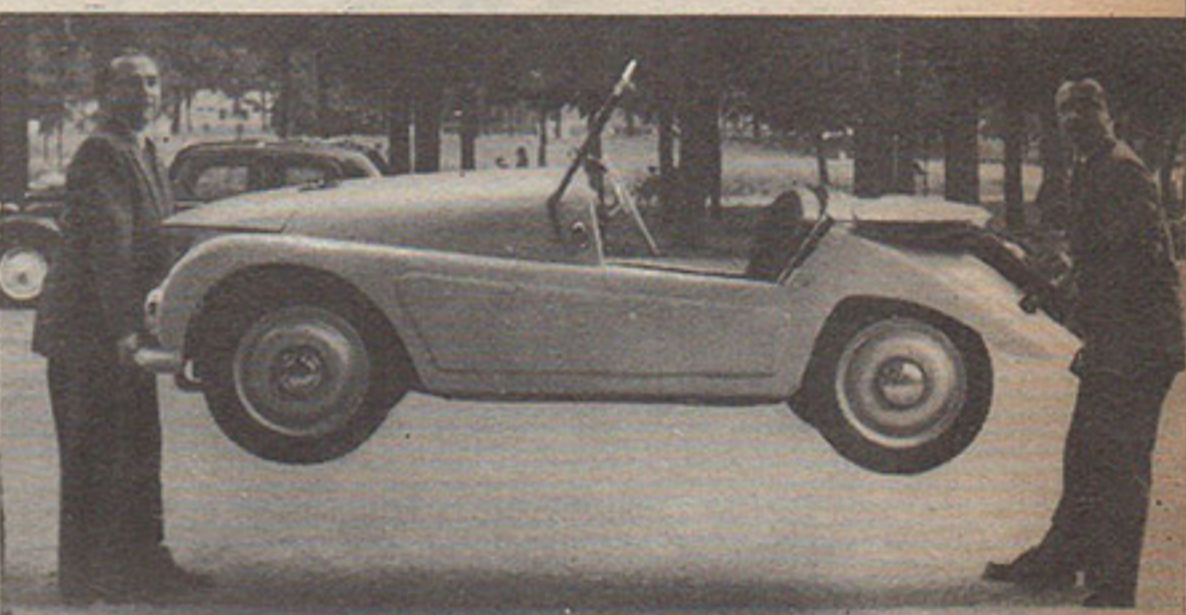
PRIX

335.000 francs.

La légèreté de la K.W. nous est démontrée par les importateurs.



Le moteur 125 J.L.O. On distingue les arbres de transmission attaquant les roues AV par l'intermédiaire de cardans



LA ZÜNDAPP 200 modèle "NORMA-LUXUS"

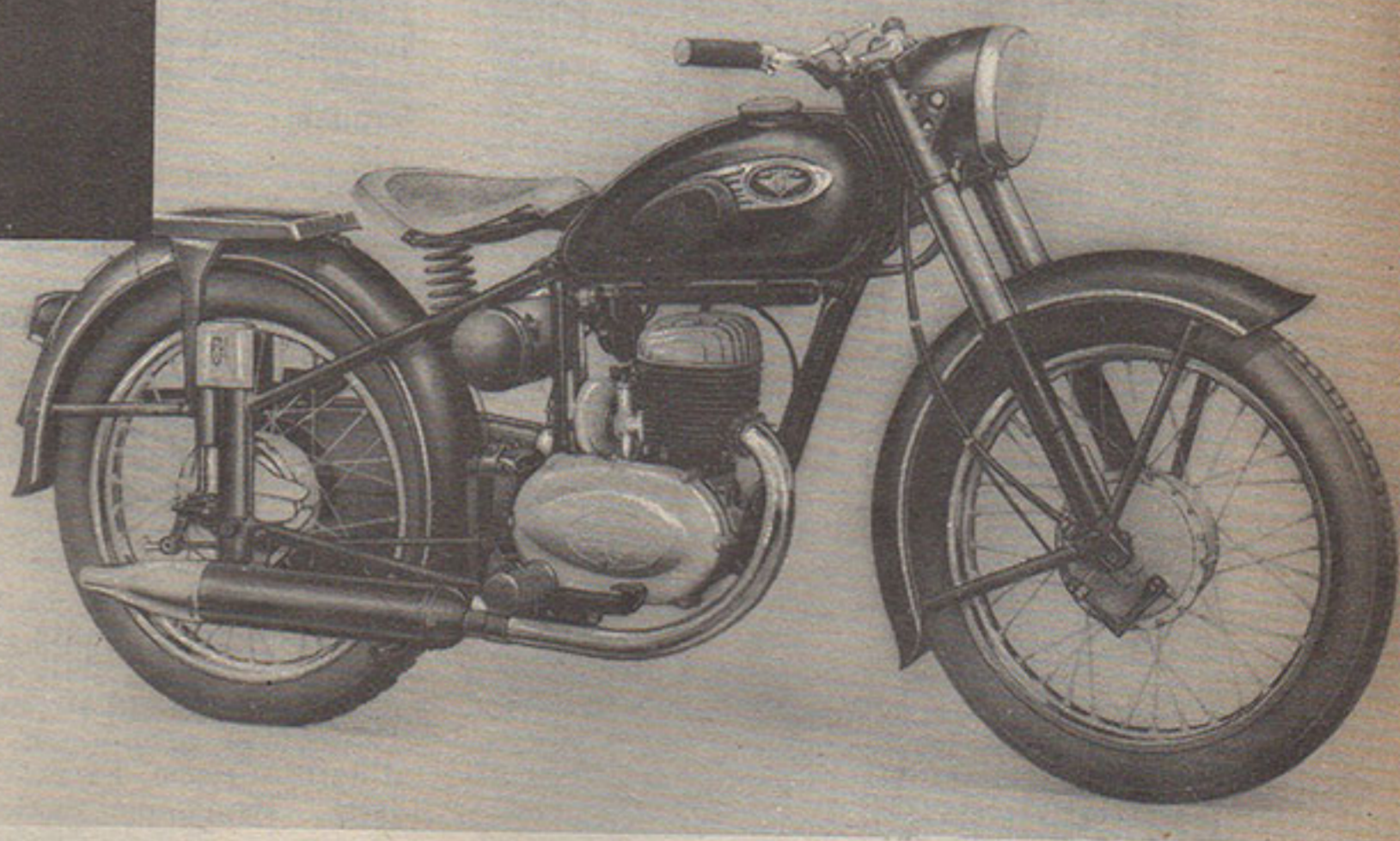
Ce nouveau modèle Zündapp se différencie de son prédécesseur par les détails suivants : moyeux-freins en alliage léger, carter de chaîne secondaire, nouveau dessin de réservoir, tube d'échappement à droite et silencieux redessiné, carburateur double-corps. Ces modifications traduisent la lutte commerciale que se livrent les firmes allemandes, lutte se traduisant sur le plan technique par des améliorations constantes dont bénéficie l'utilisateur.

Voici les spécifications techniques de la Zündapp "Norma Luxus"

Moteur deux-temps, cylindre fonte, culasse alliage léger.
Course/alésage : 70 x 60.
Cylindrée : 198 cm³.
Rapport volumétrique : 6,1 à 1.
Puissance : 8 ch 3 à 4.600 t/mn.

Allumage dynamo-batterie Noris, 45/60 W.
Carburateur Bing double corps, diamètre 18 mm.
Rapports de boîte :
1° : 3,14 à 1;
2° : 1,964 à 1;
3° : 1,405 à 1;
4° : 1.

Vitesse maxi position touriste : 86 km/h.
Vitesse maxi position allongée : 95 km/h.
Freins, diamètre : 160 mm.
Réservoir : 13,5 l.
Pneus : 3 x 19.
Consommation : 2,45 l aux 100 km à 60 km/h.



le SENIOR T.T.

AYANT bénéficié, comme toutes les autres épreuves, de conditions météorologiques exceptionnelles, le Senior T.T. a vu le record du tour et celui de l'épreuve battu. Encore une fois le mono a été roi sur ce circuit où l'un des facteurs importants est la tenue de route; la victoire de Norton n'est pas en réalité celle du monocylindre, mais celle de la maniabilité et de la tenue en courbe, car il y a fort peu d'endroits où la machine n'est pas penchée d'un côté ou de l'autre.

La victoire de Amm a été toutefois obtenue après la chute de Duke et la disparition de Graham, mais cela ne retire absolument rien à la grande valeur du Rhodésien du Sud qui, rattrapé par Duke parti une minute après lui, resta dans sa roue pendant un tour, lui reprenant trois secondes et établissant le nouveau record du tour sur une machine quelque 15 km moins rapide que la Gilera.

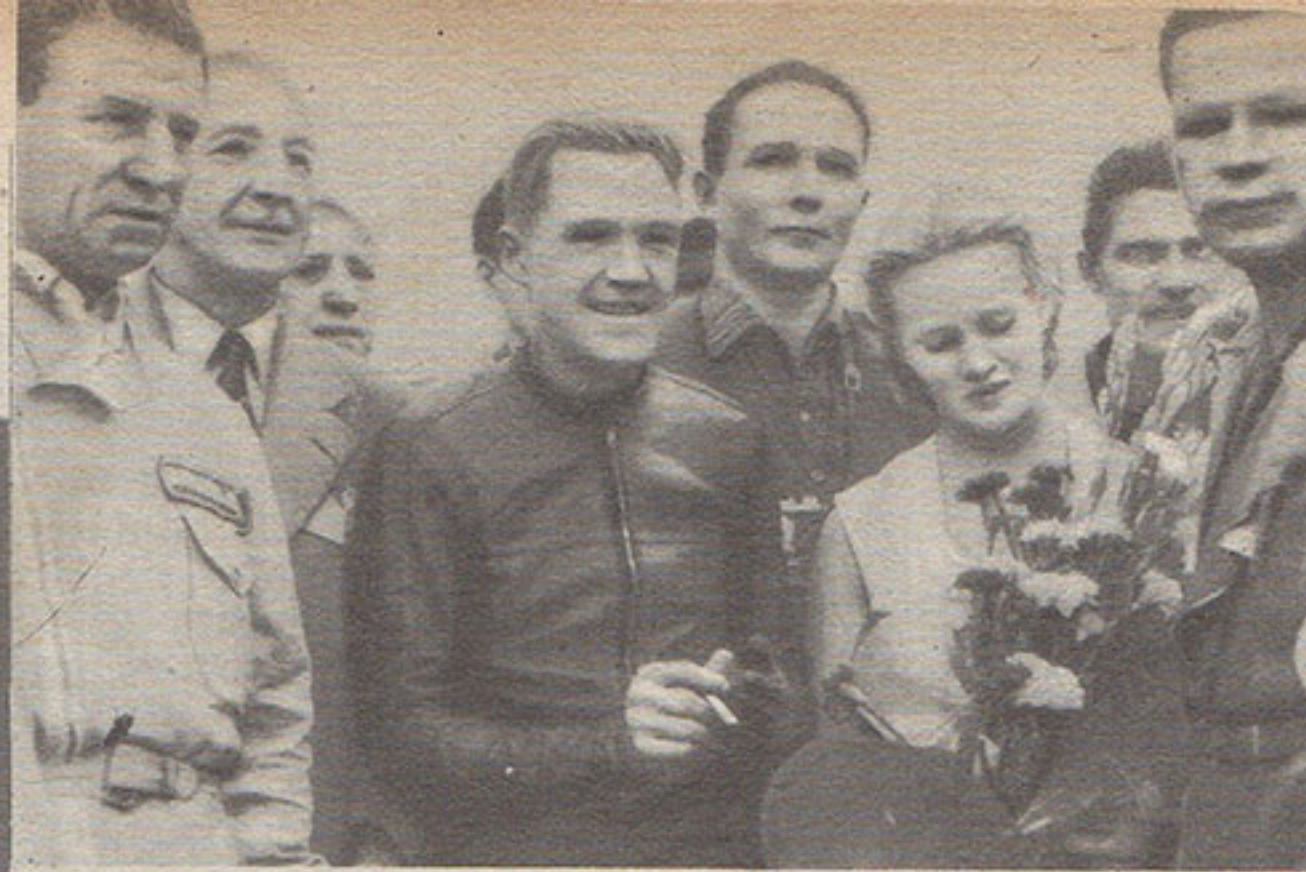
Il y avait 77 concurrents prêts à prendre le départ. Parmi eux on notait 25 étrangers et coureurs des Dominions (un record) dont un Suédois, un Américain, et l'éternel Danois Sorensen, dont c'était la visite d'adieu au T.T.

Dès le premier tour, Duke montre sa supériorité, et le couvre en 23' 30" battant son propre record de 17", et cela départ arrêté.

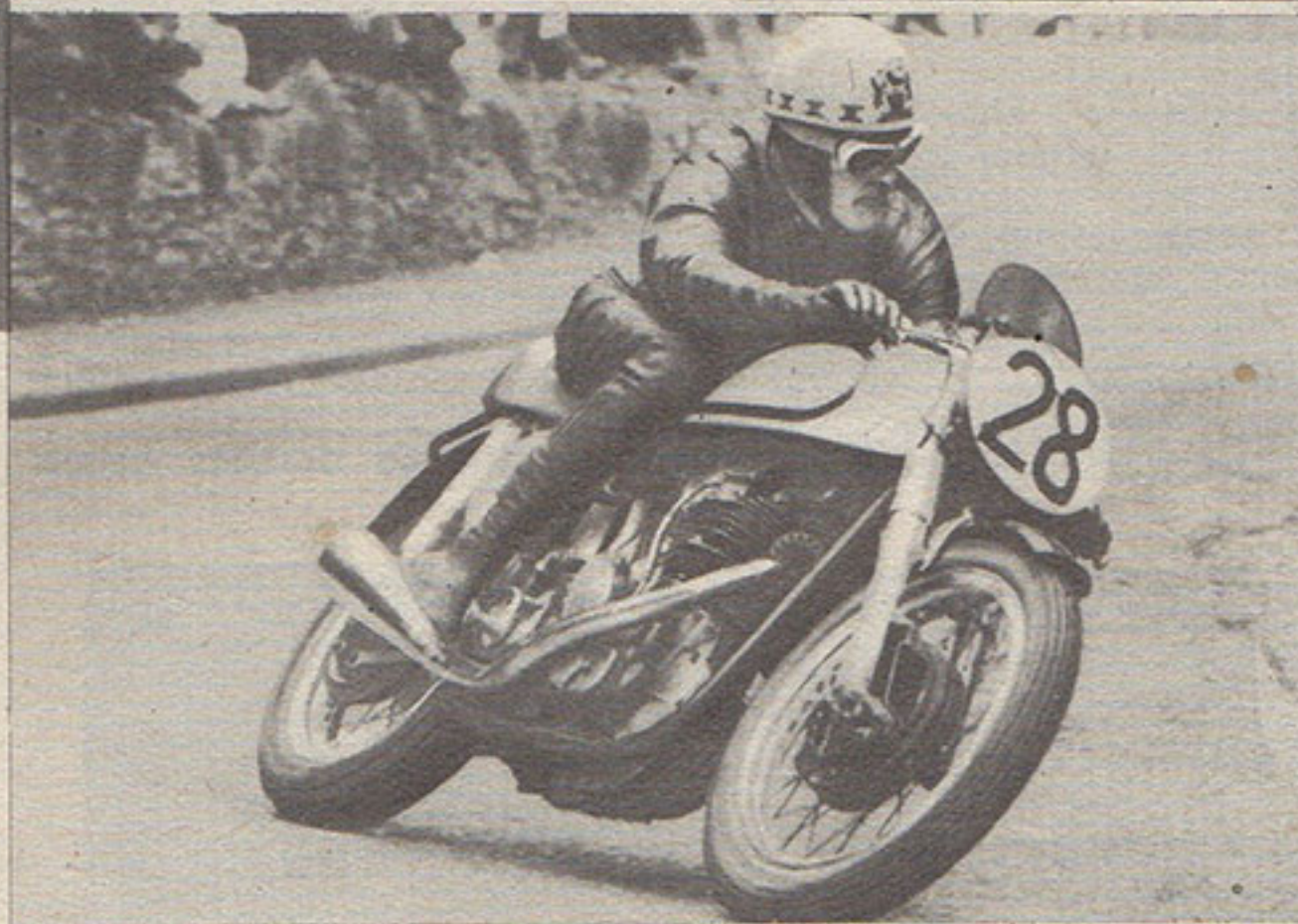
Graham (M.V.), deuxième, est à 38". Suivent : Amm (Norton) à 48" de Duke, Kavanagh (Norton) à 54", Armstrong (Gilera) et Coleman (A.J.S.) à 59", Brett (Norton) à 1', Dale (Gilera) à 1' 24", Zeller (B.M.W.) à 1' 30" et Doran (A.J.S.) à 1' 51". Les trois autres coureurs officiels, Milani (Gilera) est à 5' 14" (incidents mécaniques), Sherry (A.J.S.) à 2' 34", Bandirola (M.V.) est à 2' 30". Derrière Doran nous trouvons deux « Dominions », Ring et Murphy, sur les twins Matchless, à 4 et 7" respectivement de Doran. Environ 1.500 mètres après ce premier passage se situe l'accident mortel de Graham, l'Américain Nicholson et Brown qui le suivaient, aveuglés par la fumée de l'incendie de la M.V., frôlent eux-mêmes la catastrophe, Nicholson passe, mais Brown entre en collision avec la M.V., il s'en tire indemne, l'état de sa Norton, par contre, l'oblige à abandonner.

Au cours du deuxième tour, Zeller bûche à Signpost Corner, de même que Dale; au stand Gilera les mécaniciens s'activent à réparer les dégâts, mais après dix minutes de travail, Dale abandonne.

Au second passage devant les chronomètres, Duke précède Amm de 3 secondes, ce qui fait qu'avec les 60 secondes de décalage au départ, Amm est à 1' 03". Il recueillera et passera avec Duke au tour suivant, ce sera le record du tour, ainsi que nous l'avons signalé plus haut. Les autres concurrents sont (au 2^e tour), Armstrong (Gilera) à 1' 43", Brett (Norton) à 1' 57", Coleman (A.J.S.) à 2' 01", Kavanagh (Norton) à 2' 03", Doran



Ray Amm, après sa victoire en 500 cm³. On reconnaît à sa droite Joë Craig.



Amm au virage de Governor's Bridge.

(A.J.S.) à 3' 26". On voit immédiatement que les écarts se sont creusés avec les deux premiers, à cause de la lutte Duke-Amm. En neuf, dix et douzième positions, nous trouvons des Matchless twin mais elles manqueront de résistance et peu termineront. Néanmoins, en ne tenant compte que des performances par tour, elles semblent supérieures aux Norton « client ».

Les abandons pour causes mécaniques sont, jusqu'à présent, assez rares, signalons un cadre défaillant pour Julian (Norton) et ennuis de suspension arrière pour McAlpine (Norton).

L'excellent Australien Ring (Matchless) abandonne, raison inconnue, et Leigh (Norton) est trahi par son réservoir d'huile. Pearce (Matchless) dérape en arrivant au ravitaillement, sans casse fort heureusement. Bandirola (M.V.) est appelé à son stand et se retire, par respect pour son camarade Graham.

POSITIONS A L'ISSUE DU TROISIÈME TOUR

Duke (Gilera), à 0; Amm (Norton), à 1'; Armstrong (Gilera), à 2' 18"; Kavanagh (Norton), à 2' 39"; Brett (Norton), à 2' 43"; Coleman (A.J.S.), à 3' 01". Les écarts se creusent de plus en plus.

Deux kilomètres après son troisième passage, au virage de Quarter Bridge, qui se négocie à quelque 60 km/h, Duke passe très « tangent » et la roue avant part en glissade, c'est la chute sans gravité, mais le réservoir crevé réduit ses espoirs à néant. Au cours du quatrième tour, O'Rourke (Matchless) abandonne avec une tubulure d'huile rompue, Farrant, sur machine similaire, abandonne également. Raison non divulguée. Kavanagh est contraint à l'abandon pour rupture de soupape d'admission, panne rarissime sur les Norton d'usine.

A l'issue de ce tour les écarts sont : Amm (Norton), à 0; Armstrong (Gilera), à 1' 38"; Coleman (A.J.S.), à 1' 42"; Brett (Norton), à 2' 00"; Doran (A.J.S.), à 4' 46"; Mudford (Norton), à 6' 40"; Milani (Gilera) est maintenant huitième à 7' 49". Au cinquième tour les positions ne varient guère.

Amm (Norton), à 0; Armstrong (Gilera), à 1' 32"; Brett (Norton), à 1' 50"; Coleman (A.J.S.), à 2' 49". Milani passe septième à 9' 44" et ce sera tout pour lui, il abandonne sur ennuis mécaniques au tour suivant. Pour sa première visite au T.T., considérant la difficulté du circuit, la vitesse des 500 et ses ennuis du premier tour, Milani a fort bien couru.

C'est au sixième tour que Walker, de Tasmanie, trouvera la mort; ayant accroché une bordure de trottoir, il fut projeté contre un arbre. Alors qu'il occupait la huitième place, Willoughby (Norton) tombe à Glen Helen, il est indemne mais la Norton a trop souffert pour repartir. Cette chute faillit avoir une répercussion sur le classement final. Nous verrons cela au tour suivant.

CLASSEMENT AU SIXIÈME TOUR

Amm (Norton), à 0; Armstrong (Gilera), à 1' 17"; Brett (Norton), à 1' 37"; Coleman (A.J.S.), à 2' 58"; Doran (A.J.S.), à 6' 08"; Mudford (Norton), à 10' 46".

Au septième tour, Amm dérape sur de l'huile perdue par la Norton de Willoughby et va à terre, il repart après avoir redressé grosso modo le garde-boue avant et sa pédale de frein, et laisse en souvenir aux spectateurs son repose-pied gauche. L'incident lui a coûté environ 1' et Armstrong peut vaincre, mais la chance de ce dernier en 1952 ne se renouvelle pas. (Sa chaîne s'était rompue en franchissant la ligne d'arrivée en vainqueur.) Cette année sa chaîne saute, il perd 20 à 30" à la remettre, ce sera suffisant pour qu'il ne rattrape pas Amm, de plus cela permet à Brett de terminer second *in extremis*.

CLASSEMENT FINAL

1. Amm (Norton), 2 h 48' 52" (moyenne : 151,050 km/h). Record battu de 4". 2. Brett (Norton), à 12"; 3. Armstrong (Gilera), à 25"; 4. Coleman (A.J.S.), à 1' 58"; 5. Doran (A.J.S.), à 5' 33"; 6. Davey (Norton), à 13' 21"; 7. Frennd (Norton), à 13' 52"; 8. Sherry (A.J.S.), à 14' 21"; 9. Pearce (Matchless), à 14' 36"; 10. Grace (Norton), à 16' 23".



Les A.J.S. n'ont pas semblé assez rapides mais ont fait preuve de résistance, terminant toutes les trois emportant le prix d'équipe. L'examen des machines a révélé que la Norton de Amm avait été conduite durement, ce qui n'est pas étonnant, les deux chaînes étaient très détendues et le pneu arrière presque lisse, tandis que la Norton de Brett était en parfait état mécanique et pneumatique. Extérieurement la Gilera d'Armstrong était immaculée, mais la chaîne était très détendue, et absolument sèche, ce qui explique qu'elle ait sauté, les soupapes d'admission avaient touché les pistons, conséquence de la montée en régime soudaine, due au saut de chaîne.

Ami intime de Graham, Brett eut beaucoup de peine à continuer après avoir vu l'accident et il ne continua que pour maintenir l'équipe Norton au complet, sa deuxième place n'en est que plus belle. Au cours du dernier tour, sa Norton eut des ratés occasionnels. Amm est le cinquième pilote à avoir réalisé le doublé Junior-Senior dans la même année. Le premier doublé fut celui de Hunt en 1931 (Norton), puis Woods en 1932 (Norton), il récidive en 1933, puis c'est le tour de Guthrie en 1934 (Norton), en 1935 Guthrie manque le doublé en perdant le Senior pour 4" ! Woods, sur Velocette cette fois, le manque par 15" au Senior de 1938 ! Il faut attendre 1951 pour le doublé suivant, celui de Duke (Norton). Woods possède l'unique doublé 250-500, en 1935, sur Guzzi.

Lorsque Amm arrivait en Angleterre en 1951, il n'avait pour toute fortune que ses deux Manx Norton, après bien des vicissitudes il fut remarqué et la maison Norton lui permit d'exploiter à fond ses dons, avec le brillant résultat que l'on sait.

LE LIGHTWEIGHT T. T.

Trente et un partants dans cette épreuve : le départ étant en ligne, elle sera très aisée à suivre, nécessairement un trou de 26" aura lieu entre le premier et le second passage. En l'absence de Lomas, ainsi que de Felgenheier, les constructeurs allemands ne seront représentés que par Wunsche (D.K.W.) et Haas (N.S.U.). Disons de suite que ce dernier a étonné tout le monde, car c'était sa première visite au T.T., il a reconnu que sa connaissance imparfaite du circuit l'a empêché de menacer plus sérieusement Anderson. Ruffo (Guzzi), accidenté, c'est Wood qui prend sa place, pour une raison inconnue il ne sera jamais « dans le coup ».

Dès le départ Haas prend la tête, suivi de Wunsche. Par contre, Anderson se laisse enfermer et aura à lutter pour rejoindre les leaders. Avant 20 km il est dans le sillage de Haas. Au bout de la ligne droite de Sulby, Haas frôle l'accident, Anderson prend alors la tête et ne la quittera plus. La Norton de Houseley, fort joliment préparée, qui possède un allumage par batterie, reste en panne de condensateur.

Cinq concurrents sont éliminés durant le premier tour, dont Cann, sur Guzzi double-arbre maison. Anderson passe au premier tour avec 16" d'avance sur Haas, 37" sur Lorenzetti (Guzzi), 1' 09" sur Wunsche (D.K.W.), 1' 21" sur Wheeler (Guzzi), premier coureur privé.

Au tour suivant les positions sont :

Anderson (Guzzi), à 0 ; Haas (N.S.U.), à 30" ; Lorenzetti (Guzzi), à 47" ; Wunsche (D.K.W.), à 2' 27" .

Au troisième tour la Velocette de Purslow est victime de sa magnéto, puis à Governor's Bridge Lorenzetti chute sans gravité, mais il doit en rester là ! Les conditions météoro-

logiques deviennent mauvaises sur la montagne, le brouillard diminue la visibilité à 100 m, c'est alors qu'il faut connaître le circuit !

POSITIONS AU TROISIÈME TOUR

Anderson (Guzzi), à 0 ; Haas (N.S.U.), à 26" ; Wunsche (D.K.W.), à 3' 14" ; Wheeler (Guzzi), à 3' 59" .

Le quatrième tour tient les spectateurs en haleine, car d'après les informateurs postés sur le circuit, il est manifeste que Haas refait du terrain perdu. Les écarts sont de 22" à Ballangh Bridge, puis 18" au virage de Sully, à Ramsey 18" , plus loin 17" , puis 14" au Mémorial de Guthrie, ce sera le minimum et Anderson reprendra 3 petites secondes. Belle victoire, belle seconde place.

CLASSEMENT

1. Anderson (Guzzi), en 1 h 46' 53" (moyenne : 136,360 km/h) ; 2. Haas (N.S.U.), à 17" ; 3. Wunsche (D.K.W.), à 4' 27" ; 4. Wheeler (Guzzi), à 5' 47" ; 5. Willis (Velocette), à 13' 15" ; 6. Wood (Guzzi), à 14' 09" ; 7. Petty (Norton), à 14' 24" ; 8. Jones (Excelsior), à 18' 27" .

LE T. T. DES 125

De même que pour les 250, le départ était en ligne et 22 partants attendaient l'ordre du starter. Malheureusement il manquait les Mondial et Morini officielles, résumant la course à un défilé M.V., 9 de ces machines termineront sur 12 au départ. Haas part en tête, puis Ubbiali (M.V.) le passe, Graham le remplace ensuite et terminera sans être inquiété. Seules des fluctuations d'écarts seront à noter.

Bell (E.M.C. Puch) voit son moteur gripper, tandis que l'E.M.C. double-arbre de French part avec huit minutes de retard, et il couvrira seulement 1.500 m avant de gripper aussi ! Dale (Mondial) est contraint à l'abandon. L'intérêt de la course au premier tour se porte sur quatre coureurs, les autres sont loin déjà. Ces quatre hommes battent le record du tour, départ arrêté !

Graham (M.V.), à 0 ; Sandford (M.V.), à 6" ; Haas (N.S.U.), à 19" ; Ubbiali (M.V.), à 21" ; Copeta (M.V.), à 1' 10" ; Purslow (M.V.), à 3' 47" .

Au cours du deuxième tour Passmore (E.M.C.-Puch) reste en panne, puis Ubbiali (M.V.) abandonne, tuyauterie d'huile cassée. Moule (Mondial) tombe lourdement par suite de rupture de cadre, on le conduit à l'hôpital avec blessures au dos.

POSITIONS AU DEUXIÈME TOUR

Graham (M.V.), à 0 ; Sandford (M.V.), à 38" ; Haas (N.S.U.), à 50" ; Copeta (M.V.), à 3' 14" .

Au cours du troisième et dernier tour Haas revient sur Sandford, le passe et résiste jusqu'à la ligne d'arrivée, malgré un sur-régime de la M.V. à 1.000 tours au-dessus de la limite pour tenter de le passer.

CLASSEMENT

1. Graham (M.V.), 1 h 27' 19" (moyenne : 125,100 km/h) ; 2. Haas (N.S.U.), à 41" ; 3. Sandford (M.V.), à 43" ; 4. Copeta (M.V.), à 5' 10" ; 5. Jones (M.V.), à 13' 20" ; 6. Webster (M.V.), à 13' 57" ; 7. Fenn (Mondial), à 14' 01" ; 8. Webb (M.V.), à 16' 01" . Purslow (M.V. simple arbre) termine

dixième après avoir poussé durant les 5 derniers kilomètres, il aurait été classé cinquième sans ce contre-temps. Graham remporte la veille de sa mort ce trophée qu'il a tant de fois tenté d'obtenir sans succès dans les cylindrées supérieures.

LE SENIOR CLUBMAN'S T. T.

Couru sur trois tours, il a vu la victoire de Keeler, qui est loin d'être un débutant, il a été particulièrement remarqué au cours du début de saison à Silverstone, Brands Hatch et ailleurs.

1. Keeler (Norton-Inter-Featherbed) (moyenne : 135,300 km/h) ; 2. Crooks (Norton) ; 3. Holmes (Norton) ; 4. Powell (Triumph) ; 5. King (Norton).

Dow (Gold Star B.S.A.) était au second tour à 21" de Keeler, lorsqu'il tomba.

Keeler bat les records de Duke de 1949. Signalons que Crooks et Holmes sont des Manxmen (habitants de l'île de Man).

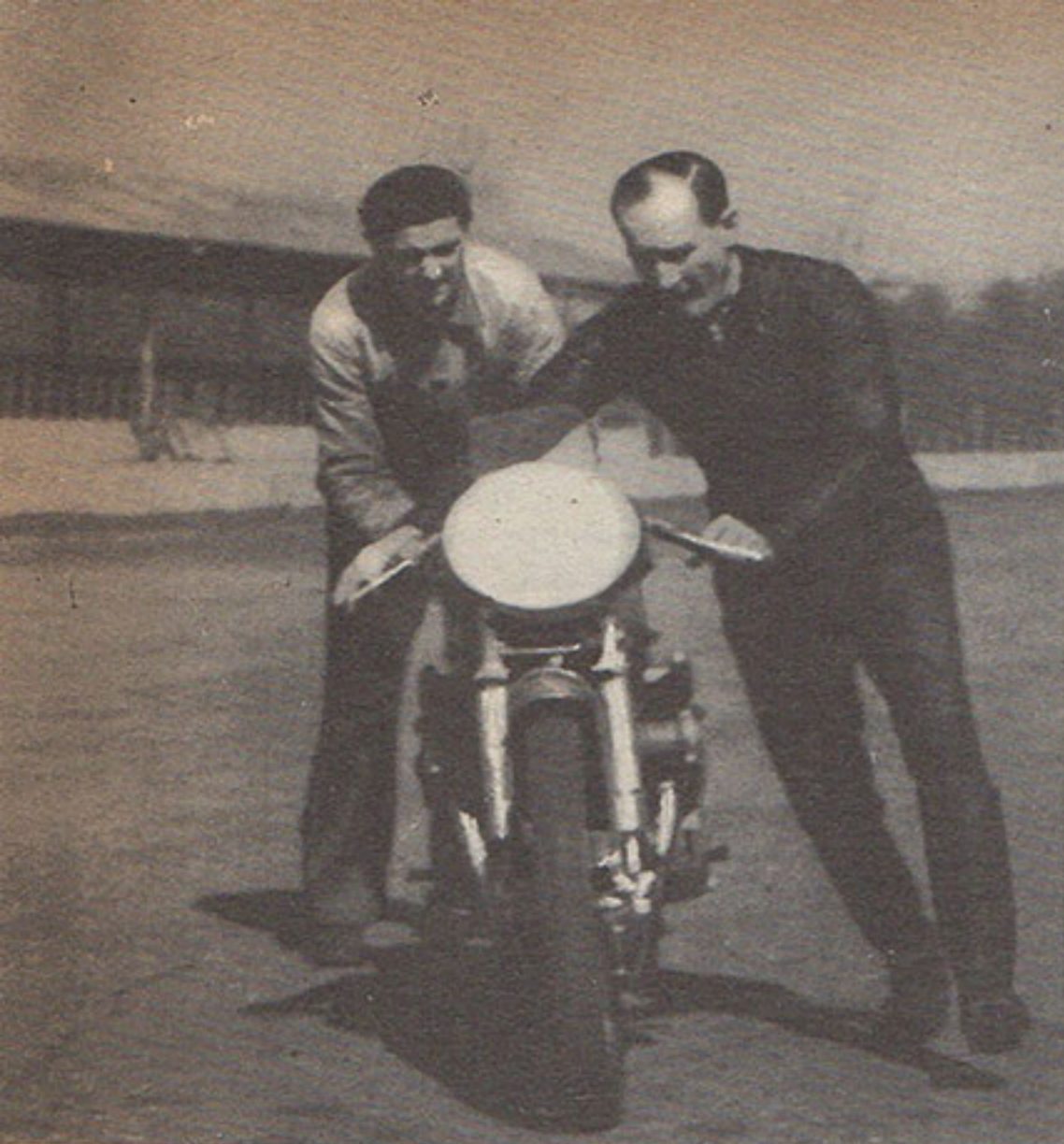
*Les accidents
du T.T.
et la Presse*

Les quatre accidents mortels qui ont eu lieu au cours des épreuves du T.T. ont déchaîné la presse motophobe. Ces accidents regrettables sont une éventualité que l'on ne peut malheureusement dissocier des sports mécaniques. Assurément le circuit de l'île de Man est difficile, mais il est pratiquement impossible d'améliorer tous les points dangereux. D'autre part le pourcentage des accidents n'est pas plus élevé qu'à Berne, considérant



Leslie Graham, l'un des plus remarquables pilotes de ces dernières années.

MOTOCYCLES



Graham durant l'entraînement, effectuant personnellement la mise au point de sa M. V.

que, cette année par exemple, il y a eu 365 partants pour couvrir 32 tours du circuit, soit près de 2.000 km et encore, parmi les concurrents des Clubman's T.T., bon nombre n'étaient pas très expérimentés. La mort de coureurs relativement peu connus de l'année 1951 n'a pas soulevé autant d'émotion que celle de Graham et il s'était élevé peu de voix contre le T.T. à l'époque. Il ne s'agit pas en l'occurrence d'être de pierre ou de tomber dans une sentimentalité excessive; en considérant ces tristes faits objectivement, on constate que pour beaucoup de coureurs la course est une profession, dangereuse au même titre que pilote d'essai en aviation, par exemple et que leur sacrifice est librement consenti. Empêche-t-on l'alpinisme qui est tout aussi dangereux? Un fait demeure, les 500 vont trop vite, c'est Graham qui le disait, mais d'ici quelques années, il en sera de même pour les 250. Peut-être est-ce la formule de course qui est à revoir. Les maisons qui courent, trouvent de plus en plus difficilement des coureurs aptes à piloter avec brio les racers d'usine.

Ce qui est infiniment regrettable est qu'un quotidien sportif (?) se soit empressé de publier sous la plume d'un correspondant particulier (c'est le cas de le dire) un article empruntant tous les textes motophobes britanniques et approuvant leur contenu.

« La mort de Graham, a-t-il écrit, n'a servi à rien car il n'a pu ainsi signaler au constructeur de la M.V. le défaut cause de l'accident ». S'il était si simple de remédier au cisaillement et autres défauts de la tenue de route il y a longtemps que ce serait chose faite sur toutes les machines, car il arrive souvent qu'une machine de course devienne rétive, et que le pilote s'en tire pour signaler le fait. Corrigeons également l'assertion que les Manxmen vivent du T.T. mais se gardent bien de courir sur le circuit. Cette année les deuxième et troisième du Clubman Senior étaient de l'île de Man, et nous avons connus Crossley, Enett, Harding et Wood, entre bien d'autres, qui se distinguèrent dans les Manx Grands Prix de septembre de chaque année (population de l'île : 50.000 hab.).

LE GRAND PRIX DE HOLLANDE

L'ÉQUIPE NORTON S'INCLINE DEVANT LA 350 GUZZI DE LORENZETTI EN 500, VICTOIRE DE DUKE SUR GILERA

N'ayant pu nous rendre au Grand Prix de Hollande, nous empruntons à notre excellent confrère belge Moto-Magazine le compte rendu qu'il en a donné.

Comme chaque année, le Grand Prix de Hollande, connu également sous le nom de T.T. hollandais, s'est déroulé sur le circuit d'Assen, dans le Nord du pays. Cette organisation a battu cette fois tous ses records de foule, et on estime que plus de cent mille personnes s'étaient donné rendez-vous à ce Grand Prix.

En 125 et en 250 cm³, l'Allemand Werner Haas, sur N.S.U., inscrivit la victoire à son palmarès. Dans la première course, il se montra nettement supérieur à son rival le plus direct, l'Italien Ubbiali, sur M.V. Dans la deuxième épreuve, il dut faire face aux assauts répétés de Fergus Anderson, sur Guzzi, qui franchit la ligne d'arrivée moins de deux secondes derrière lui.

En 350 cm³, on assista à une très belle course. Et c'est celle-ci aussi qui causa le plus de surprise. Comme d'habitude, pourrait-on dire, la Norton partait favorite avec le trio composé de Amm, Brett et Kavanagh. Ceux-ci partirent avec leur mordant coutumier, mais ils durent bientôt abdiquer devant la Guzzi de Lorenzetti. Signalons que la cylindrée de la Guzzi qui était de 320 cm³ au G.P. d'Hockenheim, a été portée à 345 cm³. L'autre pilote de cette marque, Anderson, connaissait des ennuis mécaniques et dut se retirer de la compétition après avoir établi un nouveau record du tour à la vitesse de 153,430 km/h. De son côté Lorenzetti gagnait l'épreuve avec une assez grande facilité, car il terminait avec une très grande avance sur le premier homme de l'équipe Norton.

En 500 cm³, Norton allait connaître d'autres déboires. Cette fois c'est la marque italienne Gilera, la fameuse quatre-cylindres, qui s'imposa catégoriquement aux machines anglaises. Après la malchance dont il avait été victime au Tourist Trophy de l'île de Man, Geoff Duke

prit ici une éclatante revanche. On se rappelle que dans la grande classique britannique, Duke avait fait une chute dans laquelle il fêla son réservoir et fut ainsi contraint à l'abandon alors qu'il menait la course. A Assen, il prit le commandement dès le début, devant les équipiers de Norton et devait terminer la lutte avec une avance de 56 secondes sur le premier pilote de cette marque, Kavanagh, qui rentra en troisième position. La deuxième place revenait à un autre pilote de Gilera, Reg Armstrong.

Au cours de cette épreuve, Ray Amm réussit à inscrire à son actif le record du tour à la vitesse de 162,502 km/h, l'ancien record, détenu par Masetti, étant de 161,460. Il faut remarquer toutefois que le vainqueur de la course, Duke, avait assez d'avance à ce moment pour ne pas s'inquiéter des performances de Amm. On peut donc supposer qu'en cas de lutte, Duke serait allé nettement plus vite.

CLASSEMENTS

125 CC.

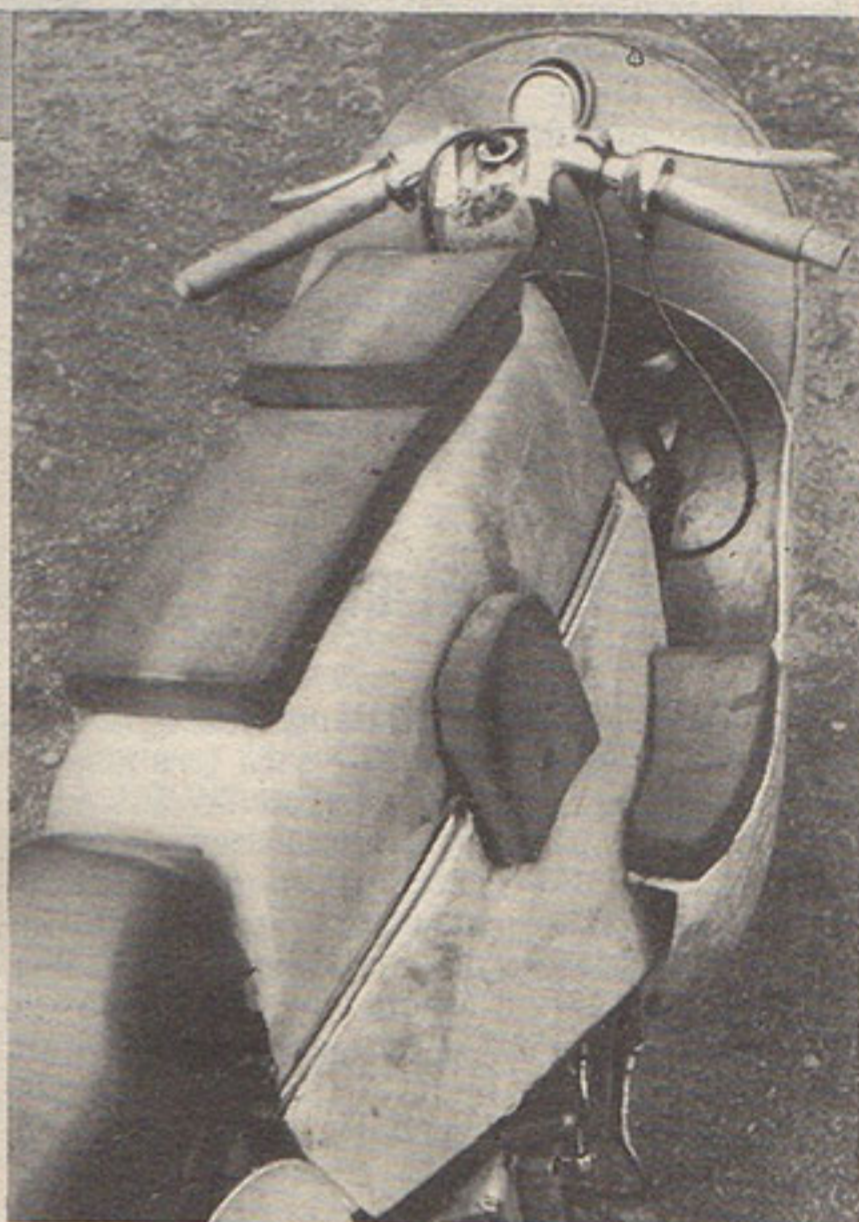
1. Haas (N.S.U.), 54' 32" 6, 126,978 km/h;
2. Ubbiali (M.V.), 55' 19" 2, 125,192 km/h;
3. Sandrord (M.V.), 55' 58" 8, 123,723 km/h;
4. Zinzani (Morini); 5. Veer (Morini); 6. Simons (Mondial); 7. Clark (M.V.); 8. Van der Waerd (Eysink); 9. Webster (M.V.); 10. De Greef (Frefa).

Tour le plus rapide par Haas sur N.S.U. en 7' 41" 3, 128,685 km/h.

250 CC.

1. Haas (N.S.U.), 164 km en 1 h 07' 19" 3, 146,973 km/h; 2. Anderson (Guzzi), 1 h 07' 20" 9, 146,900 km/h; 3. Armstrong (N.S.U.), 1 h. 07' 22" 6, 146, 842 km/h; 4. Lorenzetti (Guzzi); 5. Wünsche (D.K.W.); 6. Kobl (D.K.W.); 7. Wheeler (Guzzi); 8. Willis (Velocette), à un tour; 9. Postma (Guzzi); 10. Thorn Prikker (Guzzi); 11. Webster (Velocette), à 2 tours; 12. Maddrick (Guzzi); 13. Plett (Excelsior); 14. Ferguson (Velocette).

Tour le plus rapide par Haas en 6' 39" 1, 148,740 km/h.



Le carénage et la direction de la Guzzi 350. On remarque la petite éponge servant au pilote à essuyer ses lunettes.

350 CC.

1. Lorenzetti (Guzzi), 197 km 870 en 1 h 18' 54" 3, 150,456 km/h; 2. Amm (Norton), 1 h 19' 17" 6, 149,727 km/h; 4. Brett (Norton), 1 h 20' 43" 6, 147,071 km/h; 5. Ring (A.J.S.), 1 h 21' 18" 1, 146, 033 km/h; 6. Doran (A.J.S.).

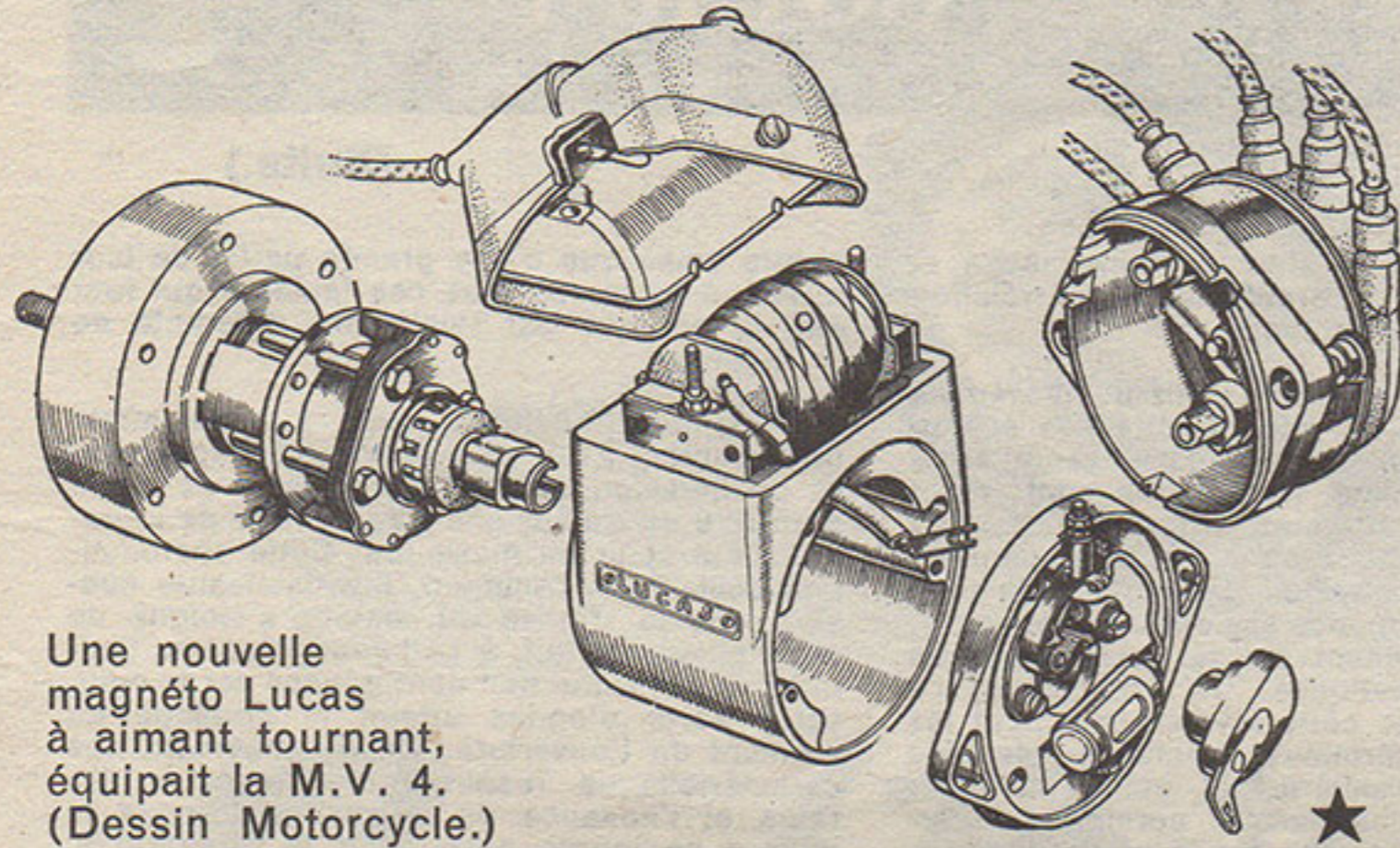
Tour le plus rapide par Anderson sur Guzzi en 6' 26" 9, à 153,430 km/h.

500 CC.

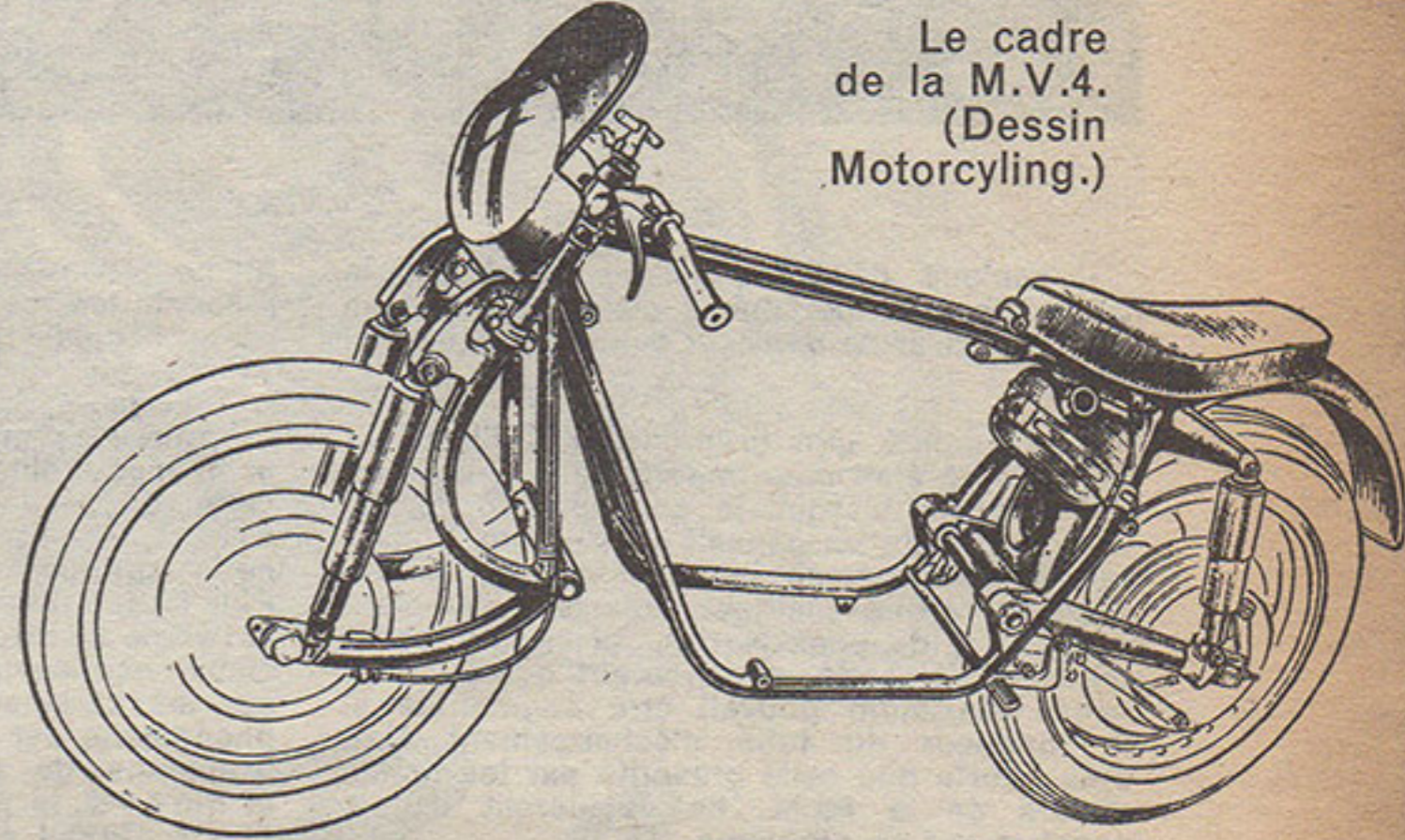
1. Duke (Gilera), 264 km 830 en 1 h 38' 23" 3, 160,896 km/h; 2. Armstrong (Gilera), 1 h 39' 10" 4, 159,618 km/h; 3. Kavanagh (Norton), 1 h 39' 19" 1, 159,388 km/h; 4. Colnago (Gilera), 1 h 40' 34" 7, 157,393 km/h; 5. Brett (Norton), 1 h 41' 59" 4, 155,212 km/h; 6. Doran (A.J.S.); 7. Zeller (B.M.W.); 8. Bakker (Norton); 9. Laurent (Norton); 10. Read (Norton); 11. Bryer (Norton); 12. Rosenberg (Matchless); 13. Simons (Norton).

Tour le plus rapide par Amm en 6' 05" 3, 162,502 km/h.

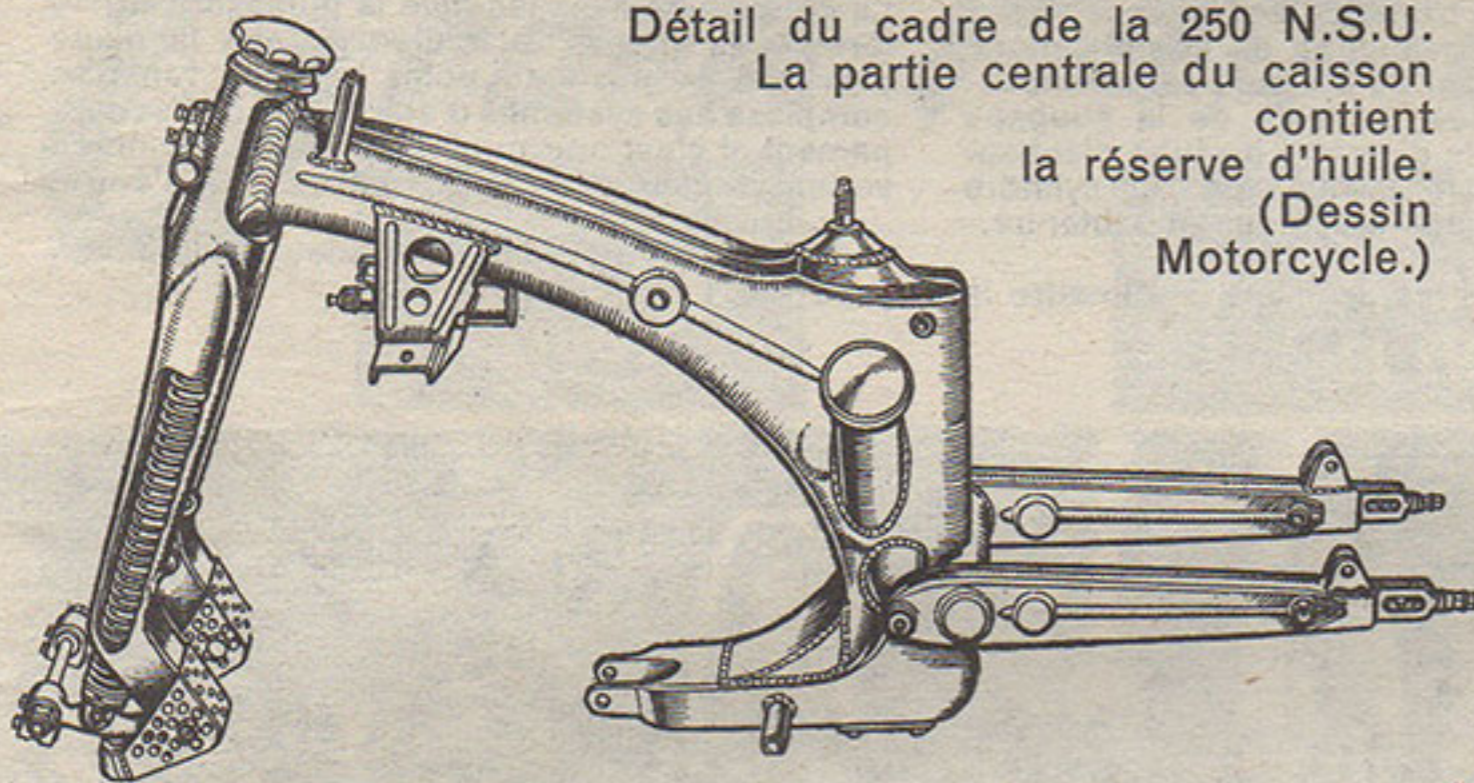
T.T. technique



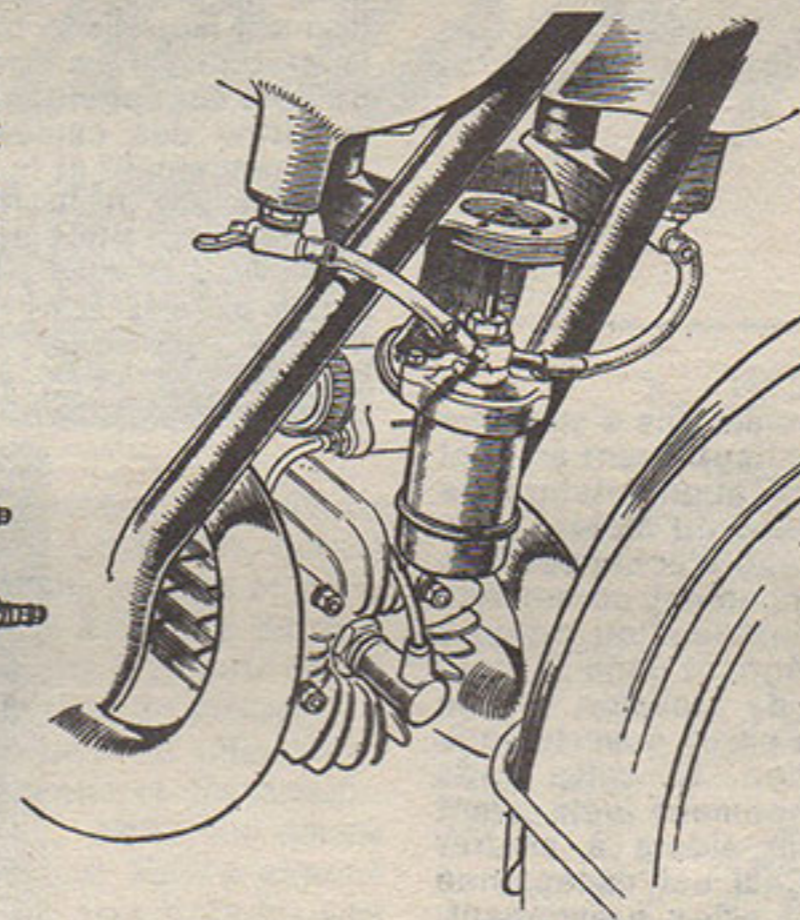
Une nouvelle magnéto Lucas à aimant tournant, équipait la M.V. 4. (Dessin Motorcycle.)



Le cadre de la M.V.4. (Dessin Motorcycling.)



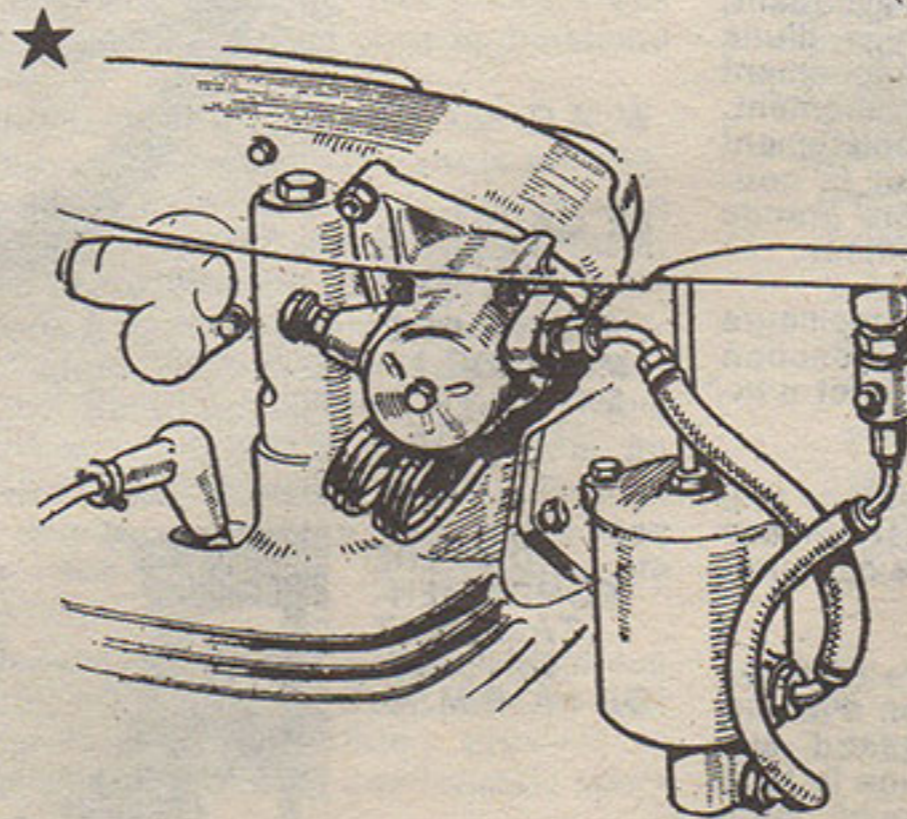
Détail du cadre de la 250 N.S.U. La partie centrale du caisson contient la réserve d'huile. (Dessin Motorcycle.)



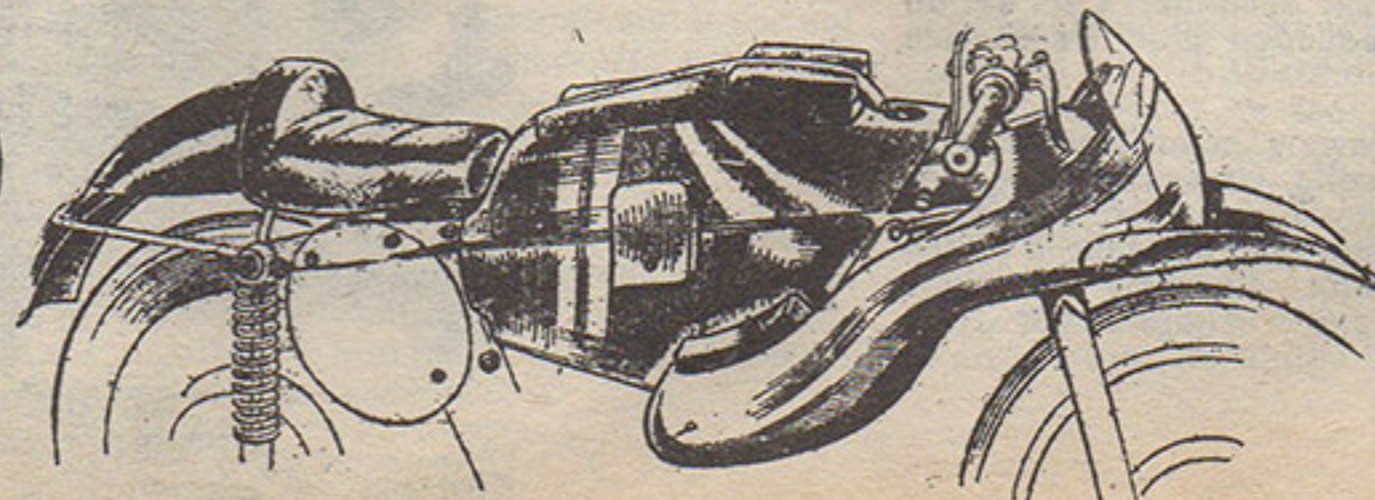
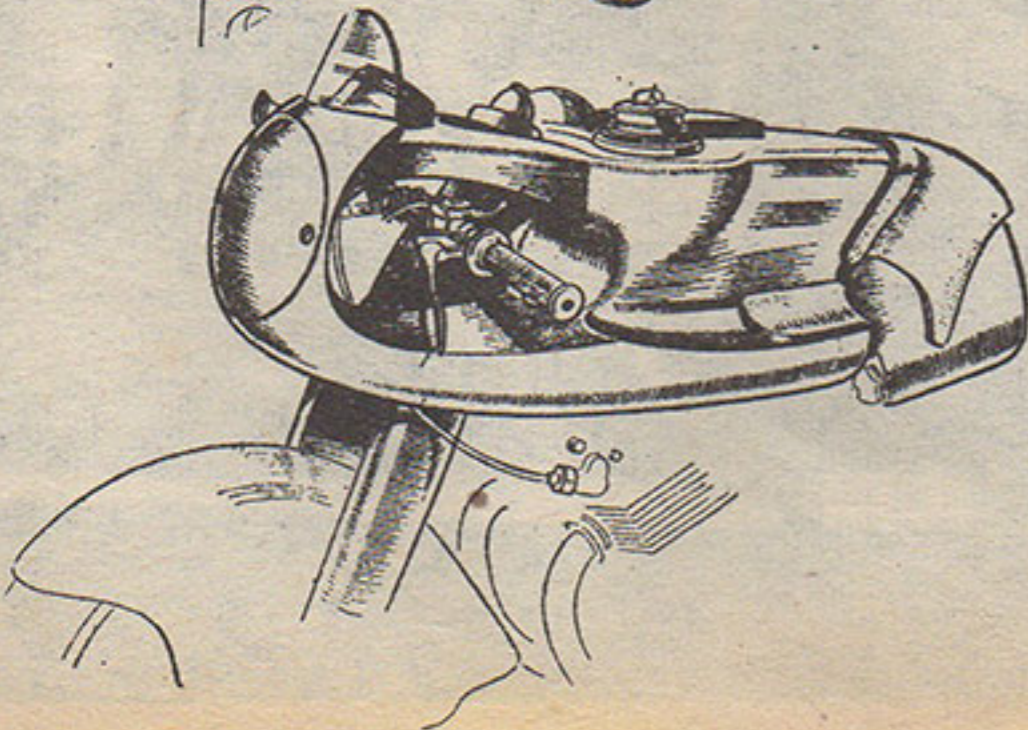
Sur la 350 D.K.W. la cuve du carburateur antérieur est suspendue élastiquement à un diaphragme constitué par des disques de caoutchouc. (Dessin Motorcycling.)



Deux vues du carénage de réservoir sur la N.S.U. 250. (Dessins Motorcycling.)



Sur la Norton d'usine, une pompe entraînée par l'arbre à came d'admission aspire l'essence en excédent dans la cuve. (Dessin Motorcycling.)



Le curieux carénage de la 250 Guzzi d'Anderson. (Dessin Motorcycling.)

★ PHÉNOMÈNES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT SUR

LES MOTEURS DE COURSE

(Suite.)

Jusqu'aux dernières années précédant la guerre, peu de personnes s'étaient occupées de la façon de se déplacer des gaz d'échappement.

Etant donné que la pression à l'intérieur du cylindre était plus importante que celle de l'atmosphère lorsque la soupape d'échappement s'ouvrait, on pensait que les gaz trouveraient d'eux-mêmes leur chemin de sortie. C'est alors que quelques experts, notamment Joe Craig, de chez Norton, et Harold Willis, de chez Vélocette, s'aperçurent que la puissance maximum pouvait être augmentée si la longueur du tube d'échappement était plus courte que celle prescrite par les règles d'alors de la F.I.M. Ils décidèrent de se pencher sur ce problème.

LES ONDES DANS LA PIPE D'ÉCHAPPEMENT

L'effet de pression des pulsations s'applique également à la pipe et à l'échappement et c'est pourquoi on observera une augmentation de puissance à un certain régime du moteur avec une certaine longueur de tube d'échappement. Quand la soupape d'échappement commence à s'ouvrir, la pression à l'intérieur du cylindre est plus élevée que celle régnant dans la pipe. De cette façon, une onde de pression voyage vers le tube et revient de la partie ouverte sous forme d'onde de raréfaction. Si cette onde atteint la soupape d'échappement juste avant que celle-ci se ferme, elle aidera à aspirer les derniers gaz brûlés. Ceci est occasionné par l'effet extracteur direct et en provoquant, par la soupape d'admission, l'arrivée d'une charge qui chasse les gaz d'échappement devant elle. Pour s'exprimer plus clairement, plus les gaz d'échappement sont complètement évacués, plus de place il y aura pour la nouvelle charge, et, par conséquent, plus grande sera la puissance obtenue du moteur.

Ce processus, pour donner les meilleurs résultats, devra s'effectuer en conjonction avec le calage de la distribution et l'effet d'induction.

Comme dans le système d'admission, une longueur d'échappement donnée n'est efficace que sur une petite fraction du nombre de tours-minute assez réduite.

Les ondes résiduelles peuvent être utilisées pour permettre à l'onde de raréfaction d'atteindre la soupape d'échappement quand elle s'ouvre. La vitesse de cette onde dans le tube d'échappement est considérablement plus rapide que dans la pipe d'admission (environ de 396 à 426 mètres par seconde). Ceci est dû à la température beaucoup plus élevée des gaz.

Ainsi que nous l'avons mentionné pour la pipe d'admission, cette vitesse affecte une colonne de gaz statique, condition qui, naturellement, ne s'applique pas pendant le temps d'échappement. L'effet d'énergie cinétique aide à extraire les gaz d'échappement de la

même façon qu'elle aide au remplissage et présente les mêmes problèmes en corrélation avec l'onde de raréfaction.

A l'origine, le tromblon était un moyen de raccourcir la longueur effective du tube d'échappement pour obtenir le maximum d'avantages de l'effet de résonance tout en se conformant aux règlements déterminant l'emplacement de l'extrémité du système d'échappement. Plus tard, il fut prouvé que la longueur du cône et l'angle de divergence avaient un effet appréciable non seulement sur la puissance mais sur les caractéristiques. Un exemple de ce phénomène est le cône inversé terminant les tromblons de certaines machines récentes et qui a été, la première fois, utilisé par Moto Guzzi. Un tel échappement permet, sur certains moteurs, d'augmenter la plage d'utilisation sur laquelle le tromblon est efficace. Dans la pratique, il y a beaucoup de complications du côté échappement du moteur; par exemple : la forme des comes, la taille de la soupape d'échappement et le diamètre du tube d'échappement par rapport à l'alésage du cylindre ont tous un effet sur les résultats obtenus.

Les experts sont les premiers à admettre la

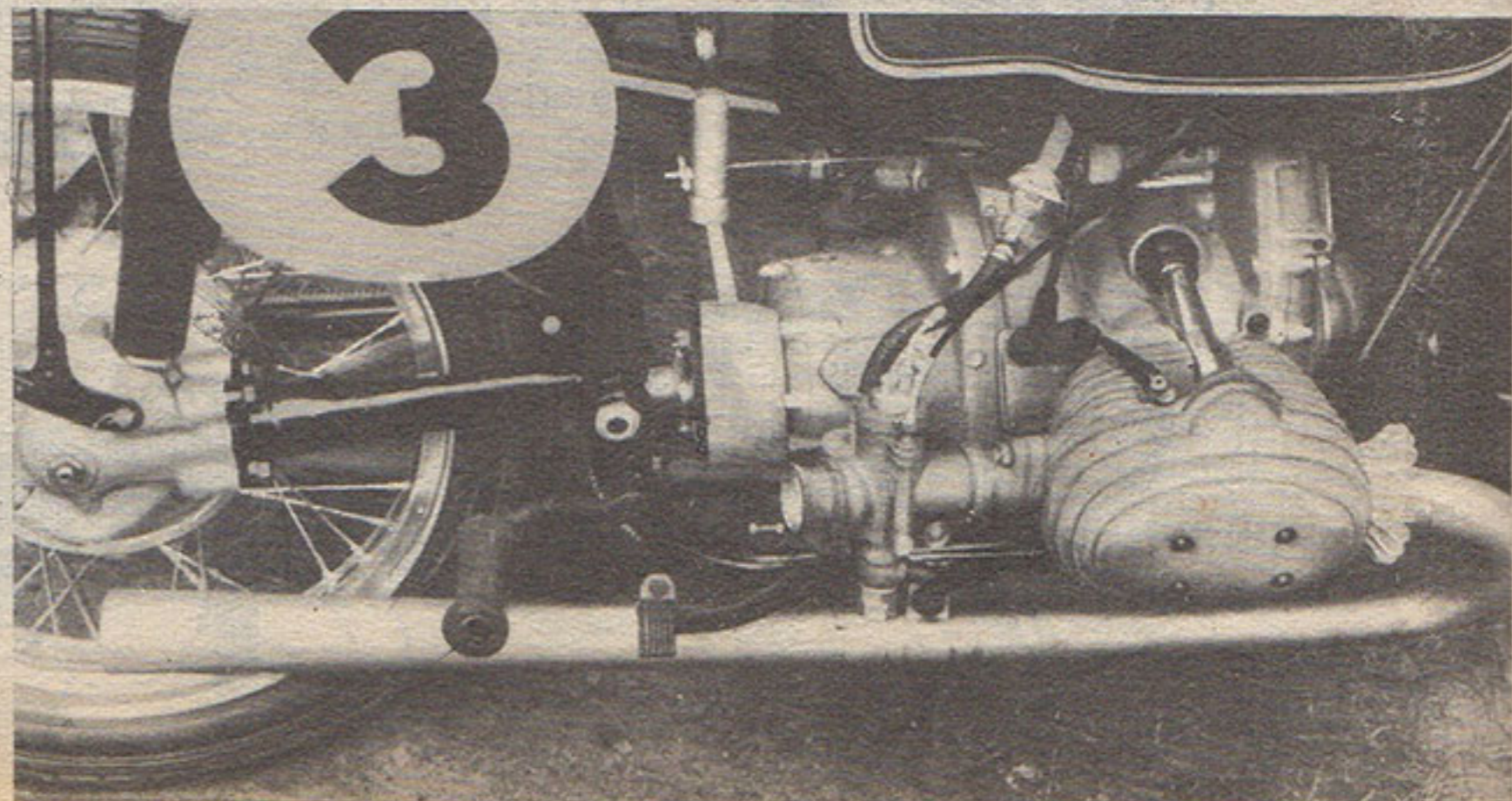
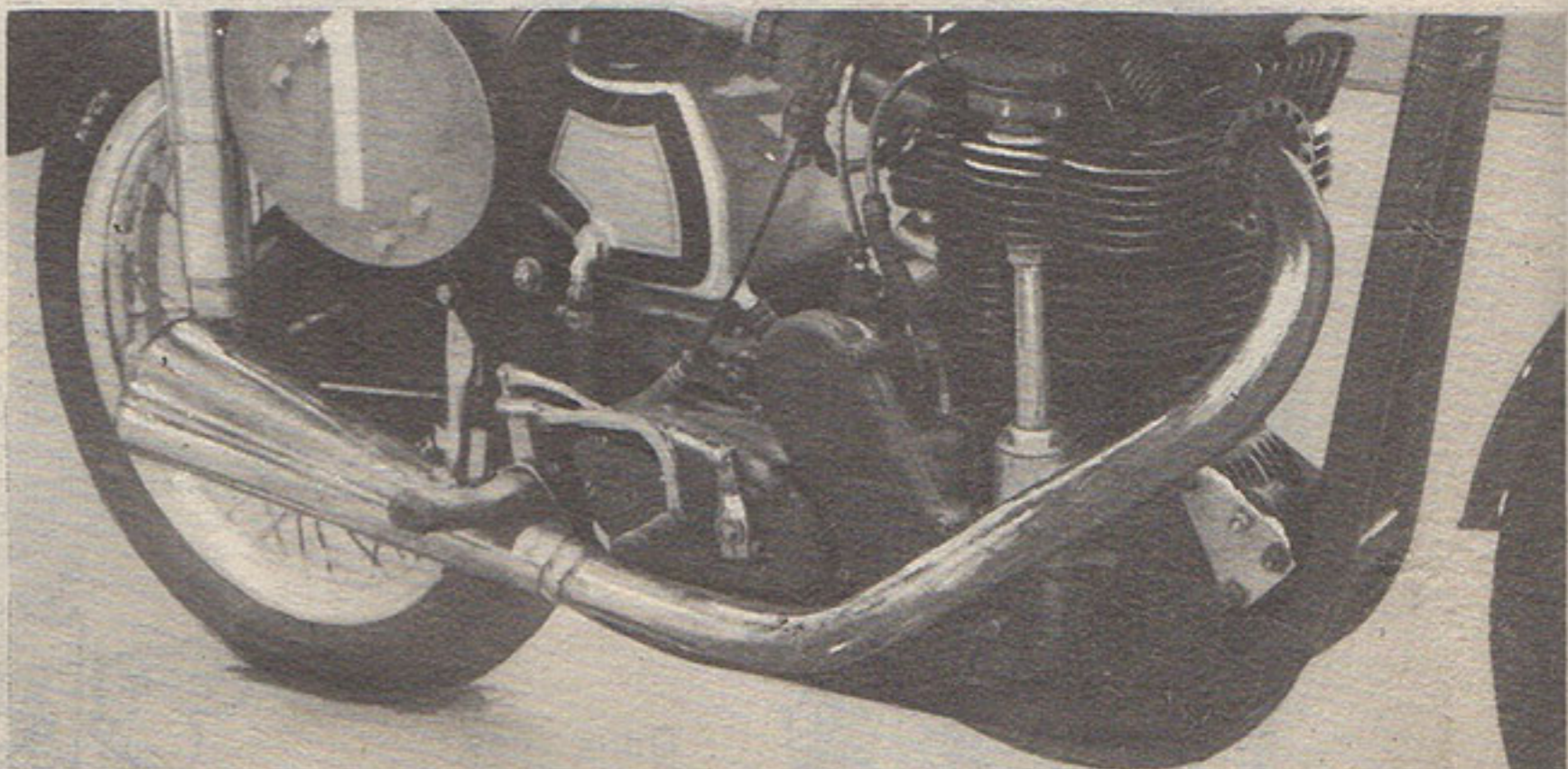
nature empirique d'une grande partie de leur travail, à cause de tous ces facteurs qui font que la pratique est totalement différente de la théorie.

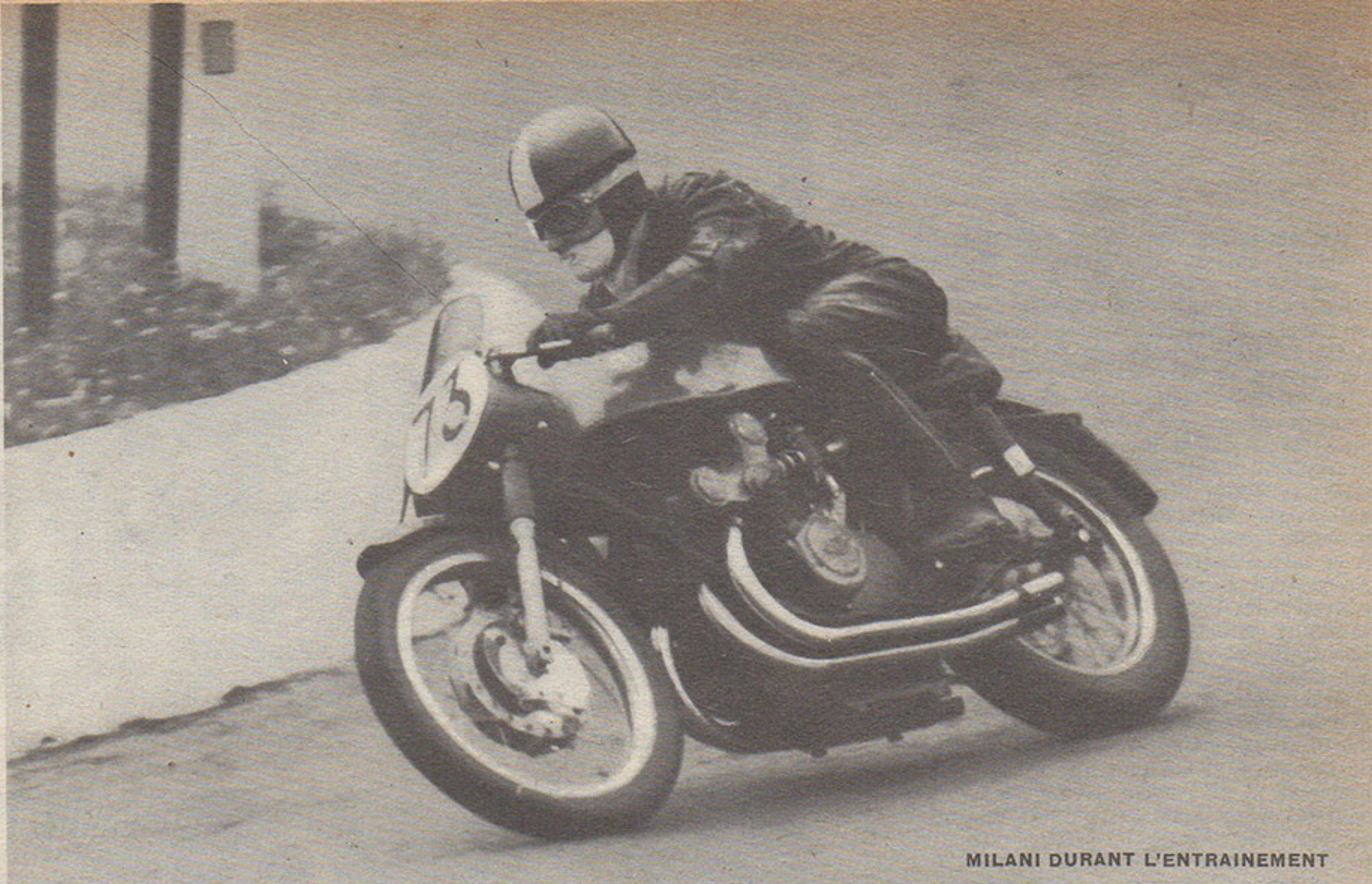
Finalement, quelques mots sur les effets du tromblon, avec un système d'échappement et d'admission soigneusement mis au point pour être utilisé sur une plage étroite de tours-moteur proche du maximum. Cette combinaison devient, évidemment, insatisfaisante aussitôt que la vitesse du moteur s'éloigne de cette plage. En fait, à certaines vitesses, l'admission et l'extraction sont gênées car la mauvaise sorte d'ondes atteint la soupape au moment de l'ouverture. Ce dérangement des caractéristiques respiratoires provoque des ratés et l'absence de puissance lorsque le moteur ne tourne plus « sur le tromblon ». La soudaineté avec laquelle la puissance arrive lorsque la vitesse du moteur atteint la plage prévue à la mise au point est une fonction complexe des systèmes d'admission et d'échappement et c'est pourquoi les effets du tromblon varient tellement d'une marque à l'autre.

D'après un article de l'ingénieur Alan Baker, paru dans *Motorcycle*.

LE CARACTÉRISTIQUE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT DE LA 500 NORTON D'USINE...

...DIFFÈRE FONDAMENTALEMENT DE CELUI DE LA B.M.W.





MILANI DURANT L'ENTRAÎNEMENT

Grand Prix de Belgique

5
JUILLET
1953

CIRCUIT DE
SPA-FRANCORCHAMPS
14 KM 120

Depuis la veille, des milliers de supporters affluaient à Spa et dans les villes environnantes. Le pesage eut lieu au Casino de Spa au milieu d'une foule considérable.

Le départ de la première course devait avoir lieu à 13 heures et pourtant, depuis le matin, très tôt, des milliers de motocyclistes, d'automobilistes et même des piétons convergeaient vers le circuit. Il est très difficile d'évaluer le nombre mais il dépassait largement les cent mille.

Malgré cette énorme affluence, l'organisation et le service d'ordre furent en tous points parfaits.

Il faut également signaler que le temps était splendide, ce qui permit aux coureurs de donner le meilleur d'eux-mêmes.

350 cm³

Le départ de la course des 350 cm³ était prévu pour 13 heures et se courait sur 11 tours. Les coureurs étaient placés suivant leur temps à l'entraînement. En première ligne se trouvaient Anderson et Lorenzetti, sur Guzzi, Amm et Brett sur Norton, Doran sur A.J.S., Hobl sur D.K.W. En deuxième ligne : Mudford, Coleman et Ring sur A.J.S., Kavanagh et Woof sur Norton (tous ces coureurs, sauf Wood, sur machines d'usine). En troisième ligne : Simpson sur A.J.S., Mac Alpine sur Norton, Campbell sur Vélocette, Scott et Murphy sur A.J.S. Les autres rangées étaient composées de coureurs indépendants montés surtout sur A.J.S. et sur Norton.

A 12 h 55, on fait arrêter les moteurs et à 13 h 3' exactement, le départ est donné aux 39 coureurs. On note l'absence de Ban-

dirola, Julian, Storr et Wunsche, ce dernier accidenté à l'entraînement. Le départ, donné par un système de feux rouge, orange et vert, se passe sans incident. Seul Klager a du mal à faire partir son Horex mais y réussit après avoir poussé une cinquantaine de mètres.

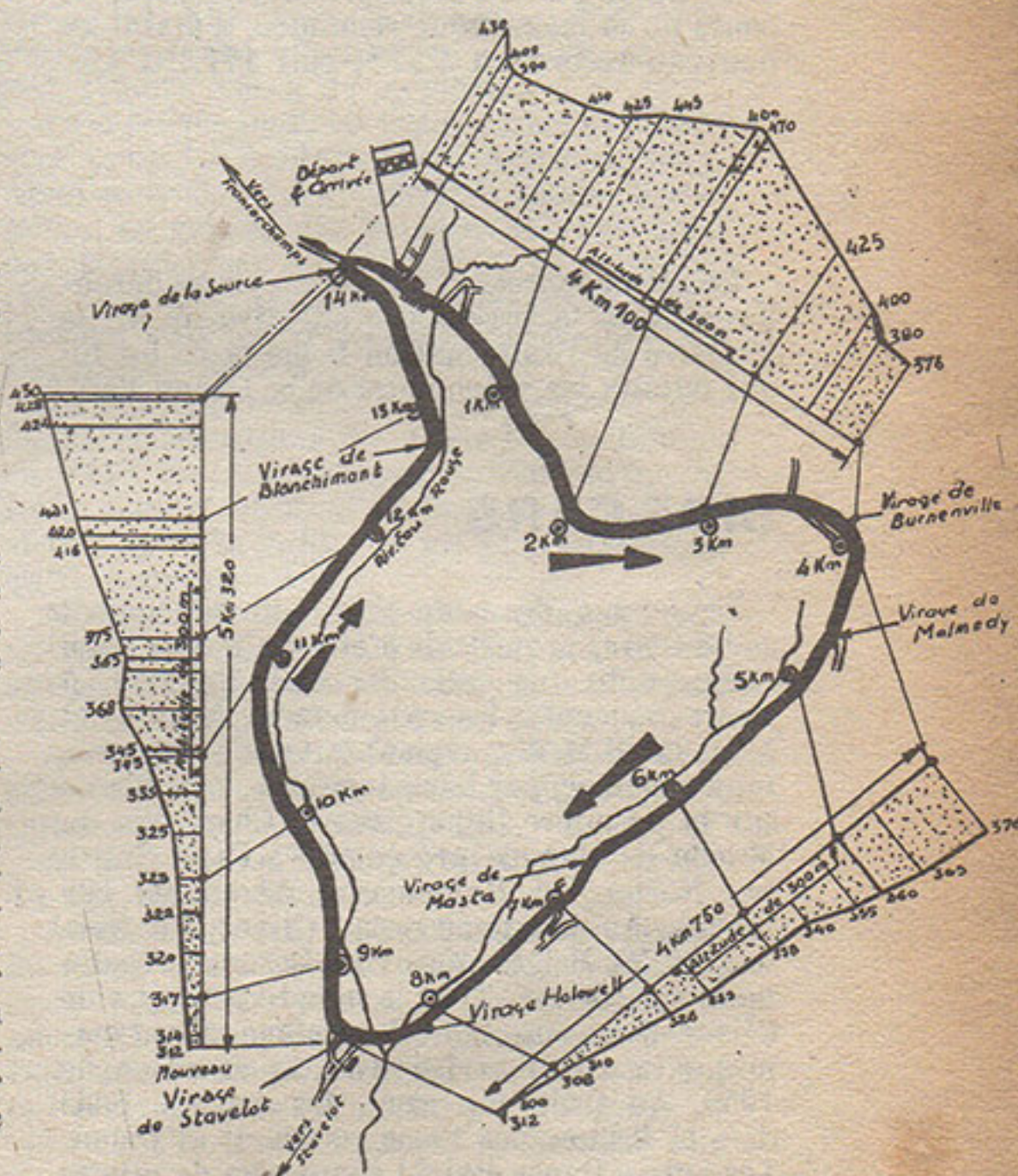
Anderson prend rapidement la tête, suivi de Amm, Coleman, Lorenzetti et Kavanagh. A la fin du premier tour, Anderson passe devant les tribunes avec une légère avance sur les quatre suivants qui, très près les uns des autres, bataillent ferme pour la deuxième place.

Dès le deuxième tour, Hobl, sur D.K.W. trois cylindres, s'arrête pour ennui mécanique. Au virage de Malmédy, Anderson a déjà 300 m d'avance sur Amm, mais à Masta, Lorenzetti, précédemment en quatrième position, réussit à passer devant Amm et Coleman ; cependant, ceux-ci restent dans sa roue. Bohrer, sur Parilla, s'arrête. Farrant, sur A.J.S., est en panne sur le circuit. A la fin du deuxième tour, le record de l'année précédente, détenu par Duke, est battu par Anderson, sur Guzzi, à la moyenne de 169,440 km.

Au troisième tour, Anderson augmente son avance qui est maintenant de 800 m sur Lorenzetti, Coleman et Amm ; ceux-ci, le suivant de près, se livrent une bataille spectaculaire.

Au quatrième tour, Anderson, toujours en tête, a maintenant 23'' d'avance sur le second Lorenzetti. Campbell, sur Vélocette, est obligé de s'arrêter pour ennui mécanique. A ce tour, Anderson tourne en 5'5'' et égale à nouveau son record.

Au cinquième tour, Lorenzetti augmente son avance sur Amm et Coleman, cependant que Willis, sur Norton, s'arrête à son stand. Le sympathique Murit (un des deux français



engagés dans cette course) passe au ralenti devant son stand, son moteur émettant des ratées dénotant de sérieux ennui mécaniques.

Au sixième tour, Anderson saute les derniers et augmente toujours son avance. Il conduit avec une grande maestria et balance sa Guzzi à toute allure dans le S des tribunes. On annonce, à ce moment-là, que Tommy Wood est en panne au virage des Carrières.

Le septième tour se passe sans changement et au huitième, Amm, qui accélère son allure, n'est plus qu'à 8'' de Lorenzetti. Murphy, qui était en onzième position depuis plusieurs tours, est obligé de s'arrêter.

Au neuvième tour, Kavanagh qui, jusqu'alors, roulait avec Brett et Mudford, reçoit de son stand l'ordre d'accélérer. Le Belge Dauwe, sur Norton, s'arrête. Lorenzetti se rapproche d'Anderson et Laurent, sur A.J.S., réussit à passer le Suisse Albisser, sur Norton.

Au dixième tour, Insermini (deuxième français engagé), sur A.J.S., rejoint son stand après avoir fourni une belle course. A cet avant-dernier tour, coup de théâtre ! Lorenzetti, au cours d'une remontée sensationnelle, passe Anderson et, au virage de Burnenville, conserve une avance de 10 m. A ce même endroit, avec 400 m de retard, Amm passe à toute allure pour essayer de rattraper les deux Guzzi. Presque partout, le public est debout. Au virage de Stavelot, Lorenzetti et Anderson virent ensemble cependant que Amm, certainement gêné, semble avoir perdu un peu de terrain. Au Pouhon, Lorenzetti est détaché et a repris une dizaine de mètres sur Anderson. Au virage de la source, il n'a plus que 2 ou 3 m sur Anderson et ils passent devant les tribunes dans cet ordre. Amm les poursuit, devançant de plusieurs mètres le peloton formé de Brett, Kavanagh et Coleman.

Maintenant commence le dernier tour qui promet d'être fertile en émotions. Les deux motos Guzzi sont nettement en tête et Anderson réussit à prendre 50 m sur Lorenzetti au virage de Stavelot. Au Pouhon, Lorenzetti rattrape Anderson et arrive à 5 m de lui, mais ne peut plus rien jusqu'à la ligne d'arrivée.

Il est à noter que le record de l'an dernier a été battu par les trois premiers. Amm, au cours de sa magnifique remontée, a établi un nouveau record en 4'57", soit 171,151 km.

* * *

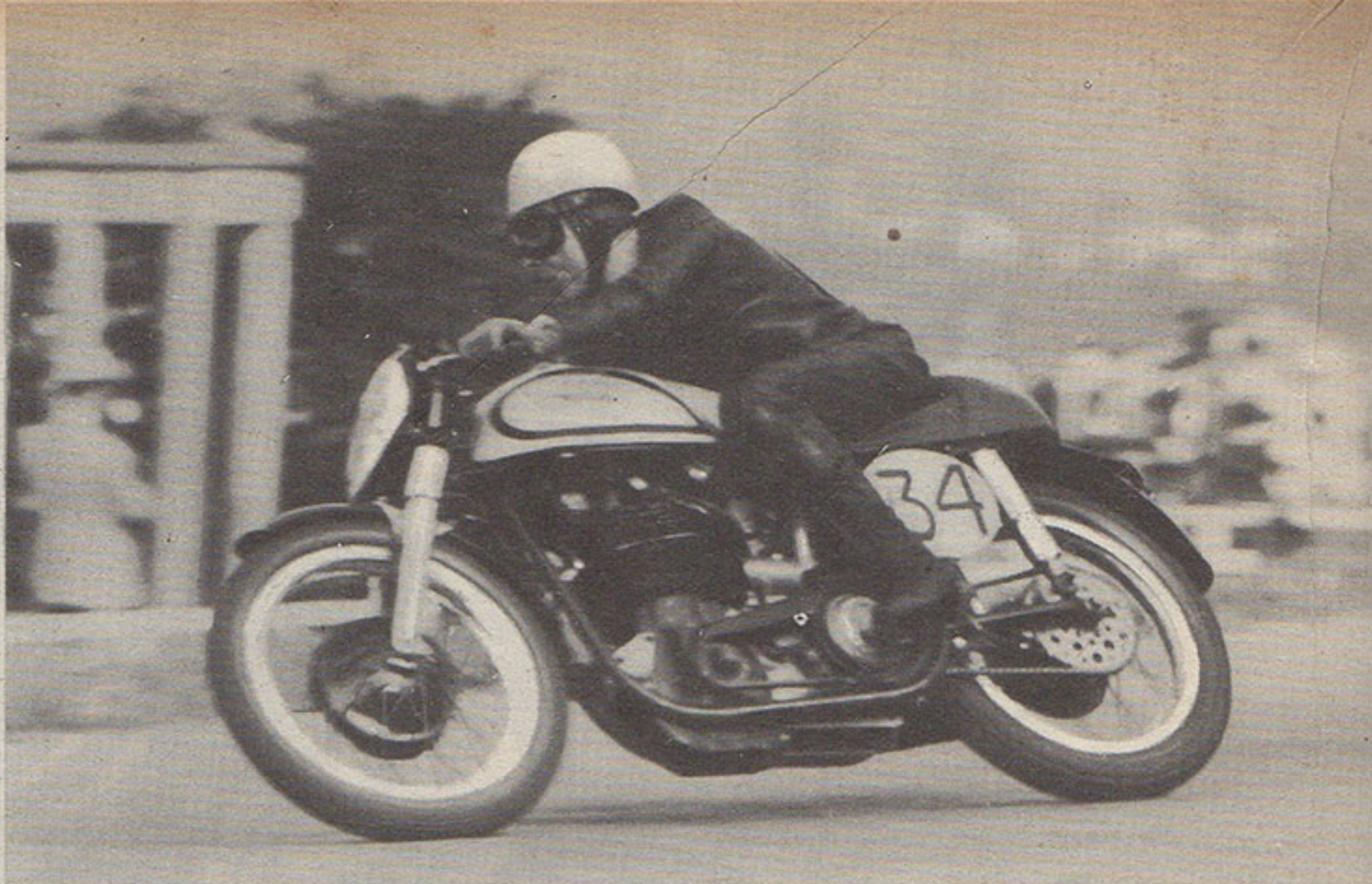
Les deux courses restant à courir se déroulèrent sous la présidence effective de M. le Ministre de l'Information Belge et ce fut lui qui félicita les vainqueurs de ce Grand Prix.

SIDE-CARS

La course des side-cars, qui se courait sur 8 tours, promettait d'être au moins aussi intéressante que celle des 350. En effet, à l'entraînement, les Allemands Krauss et Noll, sur B.M.W., avaient fait une très grosse impression et, par leurs temps, étaient placés sur la première ligne, avec le Champion du Monde de l'année précédente : Cyril Smith sur Norton, et Haldemann, également sur Norton. Au deuxième rang : Oliver, sur Norton, et les Belges Masuy et Deronne, également sur Norton. Tout le monde pensait voir Oliver avec son nouvel attelage aérodynamique, mais il arriva avec sa machine de 1952. Au troisième rang, les Anglais Boddice et Beeton, les Français Murit et Drion. Les autres lignes étaient composées de pilotes anglais, belges et allemands, tous montés sur Norton équipées de sides de marques diverses.

Dès le départ, Haldemann prend la tête suivi de Smith, Krauss et Noll ; en cinquième position, le Belge Masuy puis l'Anglais Boddice. Au virage de Masta, Krauss, sur sa B.M.W., prend la tête poursuivi par Smith et Oliver qui a pu se détacher du peloton. Au Pouhon, Oliver ravit la première place à Smith. Haldemann arrive en troisième position devant Masuy et Noll et ils passent dans cet ordre devant les tribunes.

Commence le deuxième tour. Au virage de Malmédy, Smith est à nouveau en tête suivi



KAVANAGH, 350 cc NORTON



ARMSTRONG, GILERA 4

de très près par Oliver. Krauss, Haldemann et Masuy se livrent une bataille acharnée. Ils passent dans cet ordre. A Holowel, Oliver repasse Smith puis on trouve, groupés, Krauss et Haldemann avec, très près d'eux, Masuy. Aux Carrières, Oliver est toujours devant Smith et la lutte est très serrée. Krauss, Haldemann et Masuy roulent à peu près roue dans roue et soulèvent l'enthousiasme du public et surtout des Belges qui sont tout heureux de voir Masuy se défendre aussi bien au milieu de ce groupe de super-champions.

La moyenne d'Oliver est alors de 141,200 km/h.

Au troisième tour, Smith passe à Burnenville avec 10 m d'avance sur Oliver. Puis, à 16", et toujours ensemble, Krauss, Haldemann et Masuy.

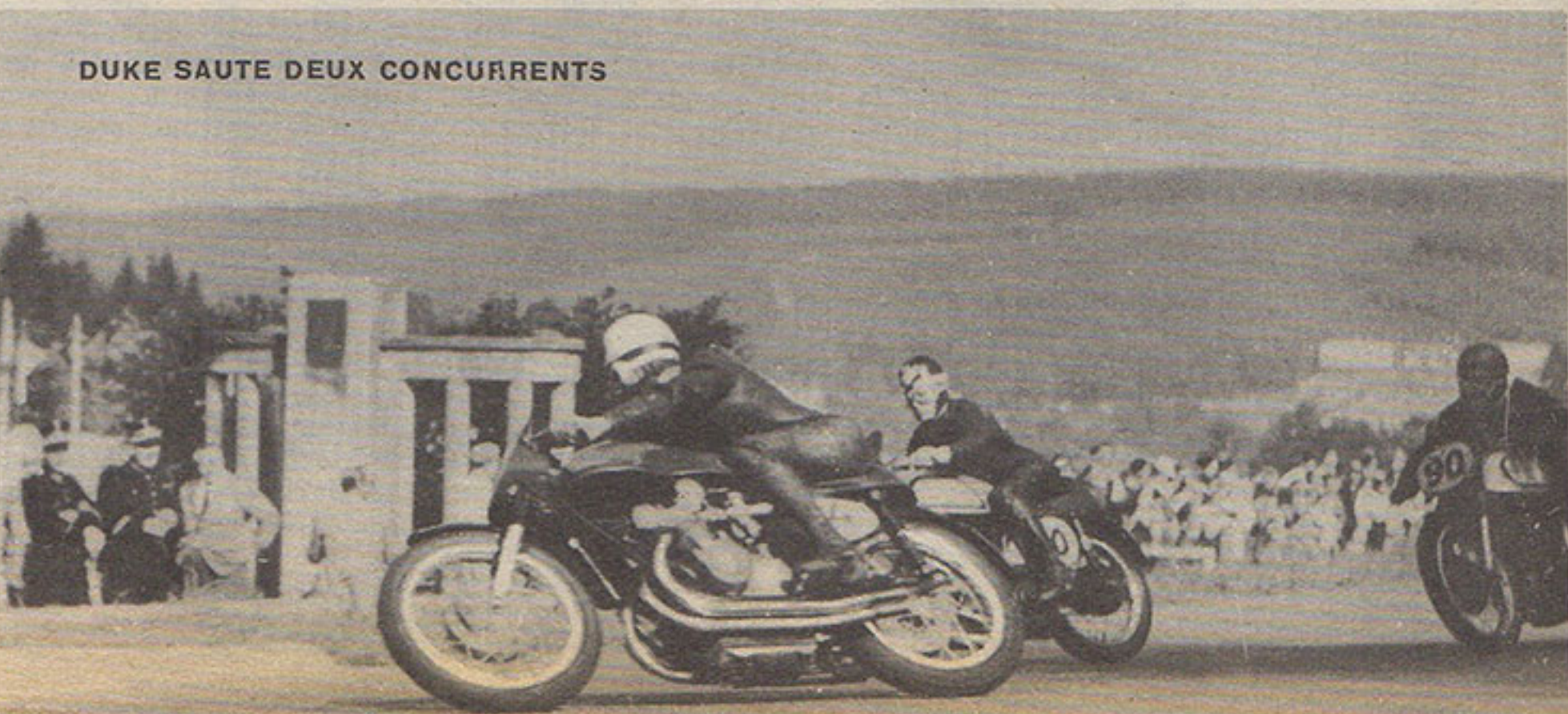
Oliver, en 5'48", porte la moyenne à

146.068. L'année dernière, le record du tour a été établi en 5'46" 1/10. Continuant leur chassé croisé, Smith est devant Oliver au virage de Malmédy. Leurs suivants immédiats sont à 18". Au Pouhon, une modification très importante : toujours premier Smith devant Oliver mais, en troisième position Masuy. Aux Carrières, la situation est inchangée pour les deux premiers, mais Krauss réussit à repasser Masuy, alors qu'Haldemann les approche de très près et les cinq premiers passent ainsi devant les tribunes.

Au quatrième tour, à Burnenville, Oliver est devant Smith, avec 3 m d'avance. Au Pouhon, Oliver et Smith passent ensemble. Il en est de même au virage de la Source. Derrière : Krauss, Masuy et Haldemann. La moyenne générale, après trois tours, est pour Smith de 144,270 km/h.

Au quatrième tour, Oliver fait le temps de

DUKE SAUTE DEUX CONCURRENTS



5'46'', égalant ainsi le record de l'an dernier.

Au cours du cinquième tour, le Belge Beun remonte très fort et se rapproche énormément des trois précédents. Depuis le quatrième tour, la course se déroule par tranches : Oliver et Smith se repassant sans cesse, cependant que Krauss, Haldemann et Masuy font de même, à quelques centaines de mètres derrière les leaders. Et le troisième peloton, emmené par Noll sur B.M.W., voit une bagarre entre celui-ci et Deronne, Beeton et Boddice. Un peu détachés, Murit, l'Allemand Schmidt, Drion et l'Anglais Taylor. Dans ces quatre groupes la lutte semble devenir de plus en plus sévère et les places changent continuellement.

Ils entament le sixième tour et Noll prend un peu d'avance sur son groupe. Vervroegen tombe alors en panne au Pouhon. En tête, la lutte est toujours acharnée et, en descendant vers Malmédy, Smith est à 20 m devant Oliver mais à Stavelot c'est Oliver qui passe le premier. Au passage devant les tribunes, Masuy est en quatrième position et fait vraiment un très gros effort.

Au septième tour, nouveau changement. Smith repasse Oliver et Masuy est troisième devant Krauss. A cette annonce, c'est une explosion de joie dans le public. A Malmédy, pas de changement mais à Stavelot Krauss est à nouveau devant Masuy. A la fin de ce tour, Smith est toujours devant Oliver et Haldemann devant Masuy.

Le groupe Oliver-Smith a maintenant 1'5'' d'avance sur Krauss.

Les coureurs entament le dernier tour. A Malmédy, Smith à quelques mètres sur Oliver. Taylor, malchanceux, tombe en panne aux Carrières et, au Pouhon, Smith maintient toujours son avance sur Oliver, alors que juste avant Stavelot Masuy prend la troisième place devant Krauss et Haldemann. A Stavelot, Smith mène toujours. A Blanchimont, pas de changement pour les

deux premiers alors que Krauss repasse Masuy. Il n'y a plus alors que quelques centaines de mètres à parcourir. Et, au virage de la Source, Oliver passe Smith à l'intérieur. Celui-ci, malgré tous ses efforts, perd sa première place et termine dans la roue d'Oliver.

Le meilleur tour effectué par Oliver est de 148,980 km/h.

La moyenne générale est de 144,820 km/h.

500 cm³

Sur 15 tours.

A 16 heures, la porte des stands s'ouvre pour laisser passer les machines conduites par les coureurs ou les mécaniciens. Elles s'alignent au départ dans l'ordre suivant :

Première ligne : Duke, Milani et Armstrong, sur Gilera ; Amm, Kavanagh et Brett, sur Norton. En deuxième ligne : Martin et Colnago, sur Gilera ; Goffin, sur Norton ; Ring et Coleman, sur A.J.S. En troisième ligne : Simpson et Farrant, sur Matchless ; Laurent et Raffeld, sur Norton ; Dale sur Gilera et Anderson, sur Guzzi (Guzzi 4 cylindres. Les extrémités des tubes d'échappement ne s'arrêtaient pas sur une même ligne, ce qui était d'un effet curieux). Plus 19 concurrents, répartis sur quatre autres lignes et montant surtout des Norton et des A.J.S. Gilera avait fait un très gros effort et 6 machines étaient au départ dont une confiée au Belge Martin. Un autre Belge, Goffin, montait une Norton d'usine prêtée par Joë Craig. C'est la première fois depuis la fin de la guerre que des Belges sont pilotes officiels.

Dès le départ, Kavanagh prend la tête suivi de Amm, Brett et Goffin. Duke a quelques difficultés à mettre sa machine en route et

part dans le peloton. Au virage de Burnenville, dans le peloton de tête : Amm, Kavanagh, Goffin, Milani et Coleman. Au virage des Carrières, Goffin rétrograde et au passage devant les tribunes Amm passe en tête suivi de Kavanagh, Milani et Coleman le talonnant d'assez près. Il semble alors que la suprématie des Norton n'est pas trop menacée.

Au deuxième tour, au virage de Stavelot, Milani prend la tête suivi des Norton de Amm et Kavanagh et de la Gilera de Duke. Au Pouhon, Amm reprend la tête mais aux Carrières, il est à nouveau dépassé par Milani, troisième Kavanagh, quatrième Duke.

Le troisième tour commence et pendant celui-ci, il faut déplorer un grave accident. Près de Burnenville, Ring a dérapé et est allé au fossé. On annonce qu'une ambulance l'emporte à l'hôpital de Malmédy. A Malmédy, Milani est toujours en tête suivi de Amm, Duke et Armstrong qui remonte très fort et de Kavanagh. Aux Carrières, l'ordre est inchangé.

Et c'est le quatrième tour. Juste avant le Pouhon, Milani passe suivi de Duke qui vient de sauter Amm. Ensuite passent Armstrong et Kavanagh. Aux carrières, Duke passe premier devant Milani. A cette annonce, c'est une véritable explosion de joie dans le public. Duke est bien, en Belgique, le coureur le plus populaire.

Au cinquième tour, à Stavelot, Milani a repassé Duke. A ce moment, Lorenzetti rentre au stand à pied, sa machine étant tombée en panne sur le circuit.

C'est le sixième tour. Aux carrières, Duke passe en tête suivi de Milani, Amm, Armstrong et Kavanagh. La vitesse augmente toujours, Duke effectue ce tour en 4'43'', soit 179,618 km/h de moyenne.

Au septième tour, les positions sont inchangées pour les leaders et au huitième tour, Amm se trouve à 14'' derrière les deux premiers. Le groupe des indépendants est mené par Murphy sur une Matchless bi-cylindre. Ces nouvelles bi-cylindres paraissent terriblement rapides et mènent la vie dure aux Featherbed Norton.

Au huitième tour, il faut signaler une performance sensationnelle. Duke boucle le tour en 4'41'', soit à la moyenne de 180,886 km/h. Duke manie toujours sa machine en grand champion et le public ne vit plus en pensant qu'il pourrait casser.

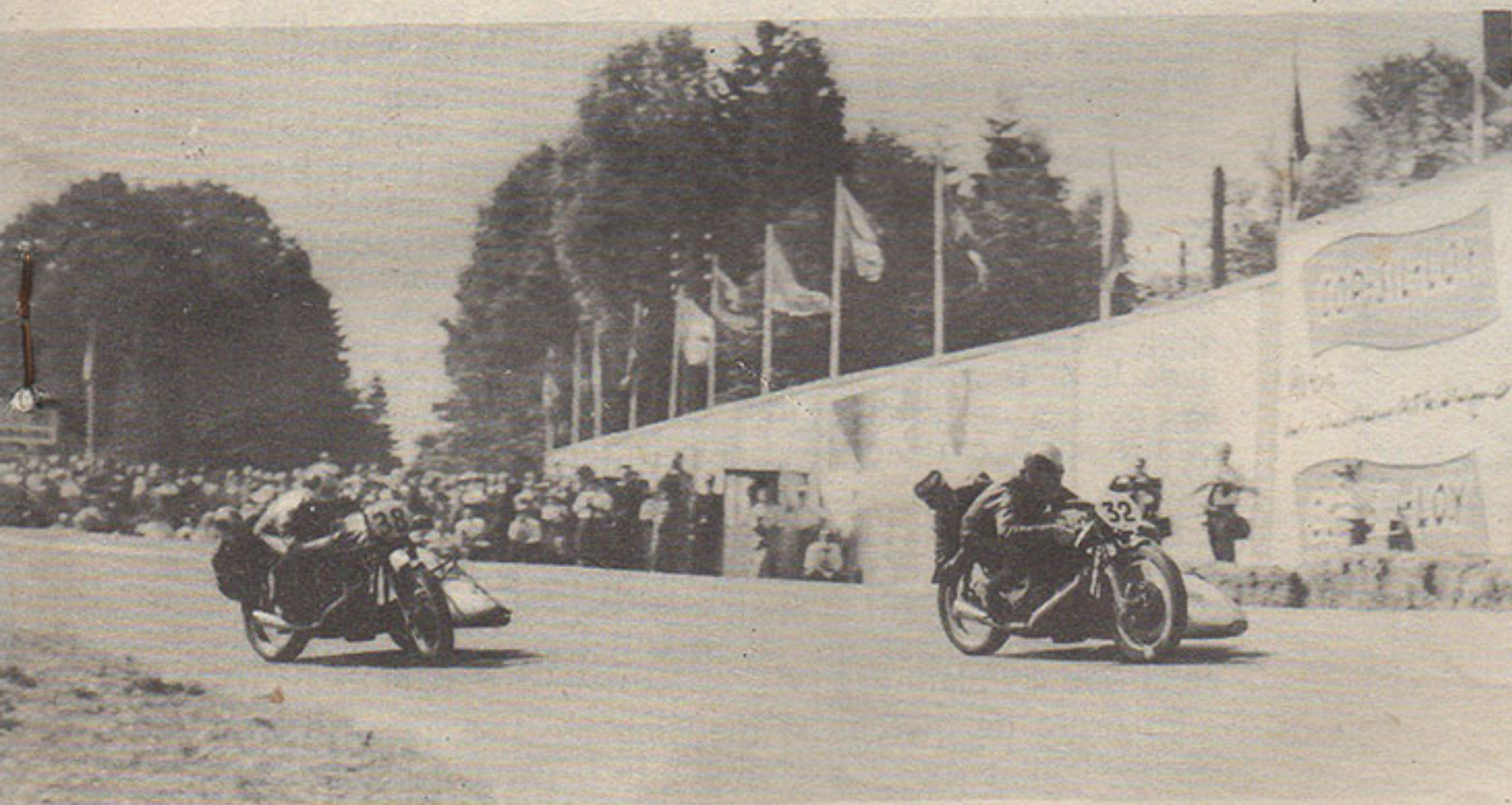
Au neuvième tour, encore deux abandons : Colnago sur Gilera crève un pneu et est obligé d'abandonner. Sturmont arrive au stand son moteur n'en pouvant plus.

Au dixième tour, le belge Goffin est deuxième à 2' de Duke. Au virage de Burnenville, Duke a 200 m sur Milani.

Au onzième tour, un nouvel abandon, celui du Hollandais Simons.

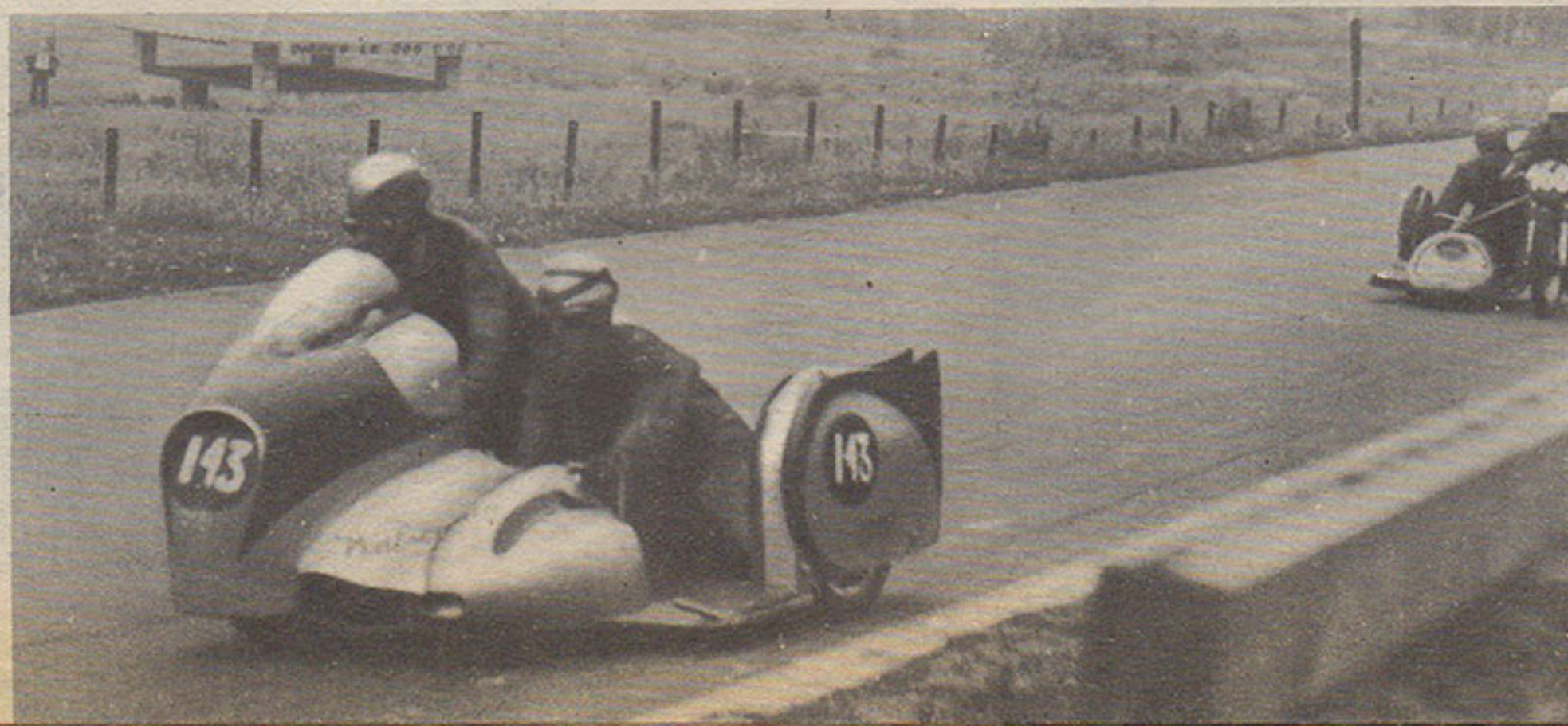
Au douzième tour, Armstrong se rapproche de Amm et s'efforce de venir compléter les deux premières Gilera. A ce moment, il effectue son tour à la même vitesse que Duke. Duke passe devant les tribunes suivi de Milani et l'écart entre eux n'atteint pas une seconde.

Et c'est le treizième tour. A Malmédy, on



LE MATCH OLIVER-SMITH

DURANT L'ENTRAÎNEMENT OLIVER ESSAYA SON NOUVEL ENSEMBLE AÉRODYNAMIQUE



GRAND PRIX DE BELGIQUE

voit Milani devant Duke puis Armstrong et Amm. Au passage des carrières, Duke est à nouveau devant Milani. A la Source, Duke sort du virage nettement détaché mais, stupéur ! il se relève et fait signe à Milani de passer ; celui-ci ne se fait pas prier. Duke s'arrête à son stand tout souriant malgré le terrible effort qu'il vient de produire ; un mécanicien se précipite et change une bougie. Duke repart avant que Kavanagh ait bouclé son treizième tour. Basso et Ranson s'arrêtent.

Au quatorzième tour, Armstrong et Amm sont à 67'' devant Duke. Tout le monde pense que Duke va essayer de battre le record du tour pour rattraper son retard mais, hélas ! on apprend qu'il roule au ralenti, son moteur ayant des ennuis.

C'est alors le dernier tour et, malgré les efforts acharnés de chacun les positions sont à peu près inchangées. Cependant, Coleman, sur A.J.S., réussit à passer Dale sur Gilera.

RÉSULTATS

350 cm³

1. Anderson; 2. Lorenzetti; 3. Amm; 4. Brett; 5. Kavanagh (Norton); 6. Coleman (A.J.S.); 7. Mudford (A.J.S.); 8. Ring (A.J.S.); 9. Doran (A.J.S.); 10. Simpson (A.J.S.); 11. Goffin (Norton). C'est le premier Belge classé.

Meilleur tour : 171,151 km/h.

Moyenne générale : 166,367 km/h.

Side-cars

1. Oliver (Norton); 2. Smith (Norton); 3. 20 Kraus (B.M.W.); 4. Masuy (Norton); 5. Halde-mann (Norton); 6. Noll (B.M.W.); 7. Deronne (Norton); 8. Beeton (Norton); 9. Boddicce (Norton); 10. Murit (Norton); 11. Schmidt (Norton); 12. Drion (Norton).

Meilleur tour : 148,980 km/h.

Moyenne générale : 144,820 km/h.

500 cm³

1. Milani (Gilera); 2. Amm (Norton); 3. Armstrong (Gilera); 4. Kavanagh (Norton); 5. Coleman (A.J.S.); 6. Dale (Gilera); 7. Anderson (Guzzi); 8. Brett (Norton); 9. Martin (Gilera); 10. Doran (A.J.S.).

Meilleur tour : 180,886 km/h.

Moyenne générale : 177,400 km/h.

COLLOT, RAMADE ET BETEMPS VAINQUEURS A LA BARAQUE

La course de côte de La Baraque, organisée par le Moto-Club d'Auvergne, a obtenu un magnifique succès sportif et populaire. La grande foule clermontoise s'était portée sur les bas-côtés de la célèbre rampe.

Comme prévu, le champion de France Collot a enlevé de haute lutte les catégories 350 et 500 cm³, battant largement les records de la côte. A signaler la victoire de Ramade, en 175, à 77 km à l'heure.

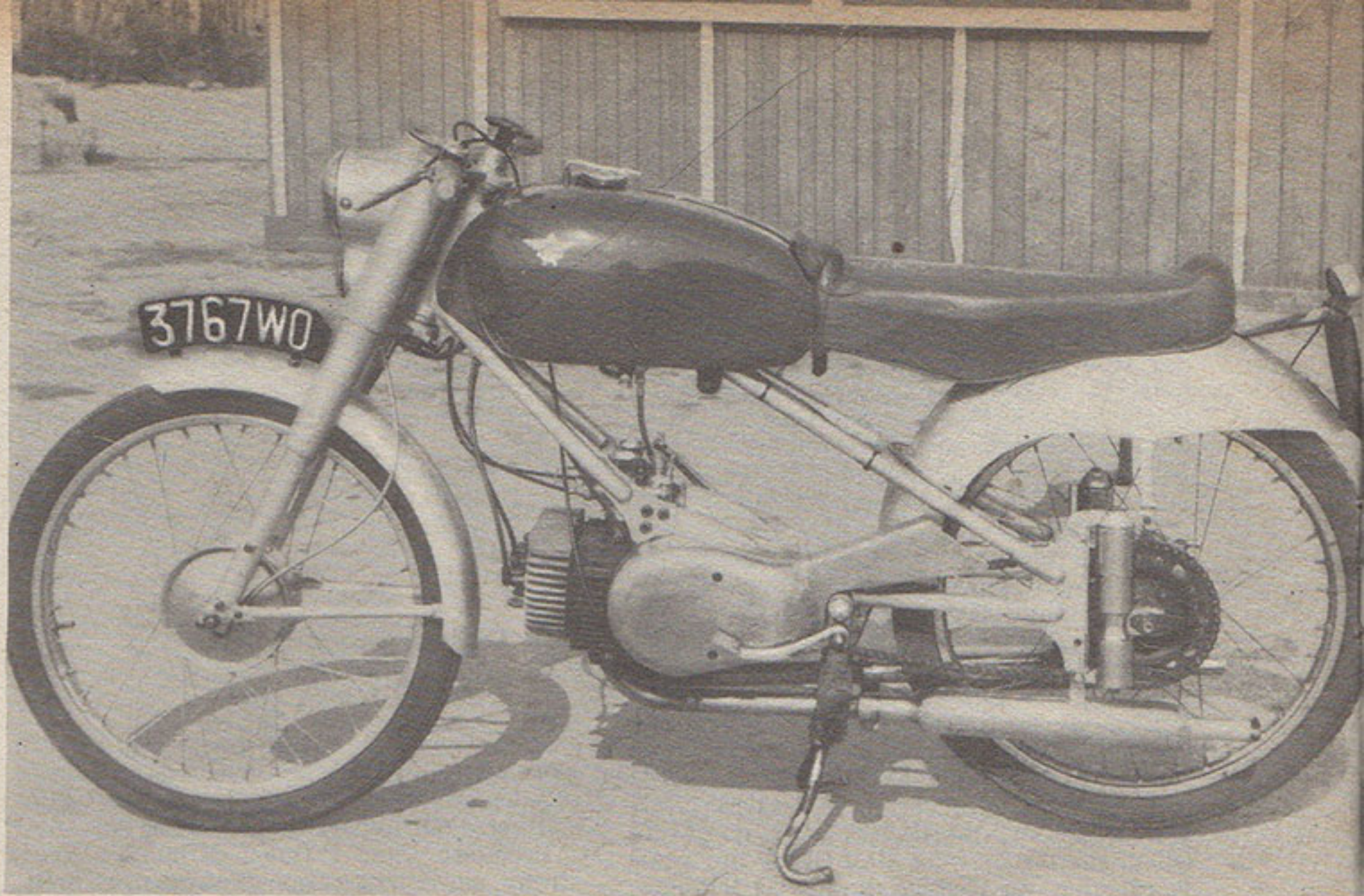
RÉSULTATS

175 cm³ : 1, Ramade, 2' 35'' 4, moyenne : 77 km 023; 2, Martin; 3, Dagan.

350 cm³ : 1, Collot, 2' 11'' 2, moyenne : 82 km 787; 2, Chapelle; 3, Valeyre.

500 cm³ : 1, Collot, 2' 4'' 3, moyenne : 89 km 566; 2, Ramade; 3, Léchelon.

Side-cars : 1, Bétemps, 2' 23'' 4, moyenne : 77 km 600; 2, Michel; 3, Léchelon.



La 125 Rumi super-sport.

une
vraie
machine
de
sport

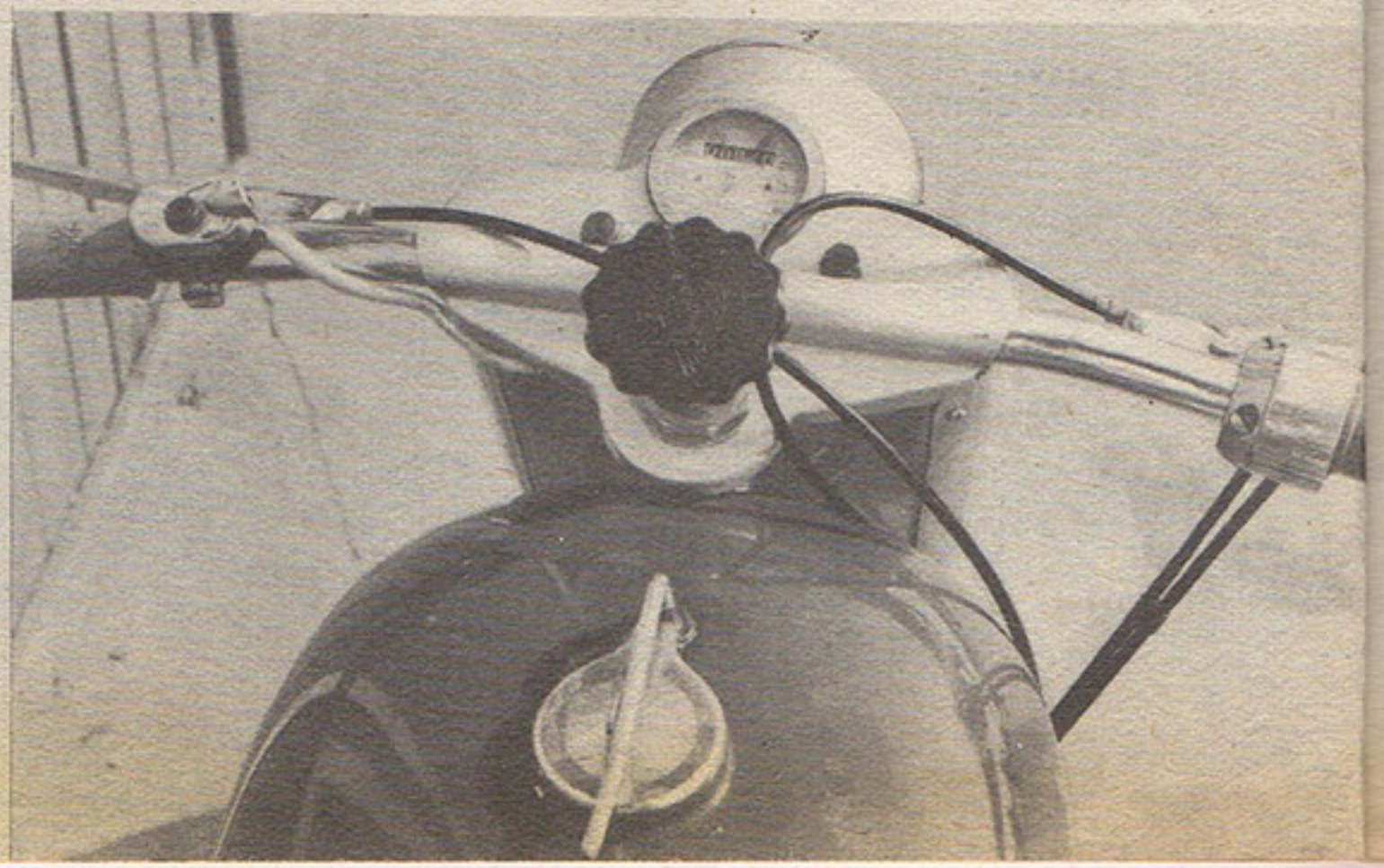
LA RUMI 125 cm³

Importée par les Établissements Monneret, cette machine se distingue par son originalité. La technique du moteur, la triangulation du cadre, le capotage de la fourche avant et de nombreux détails dénotent un esprit de recherche. D'autre part, la présentation et les performances font honneur à la firme de Bergamo.

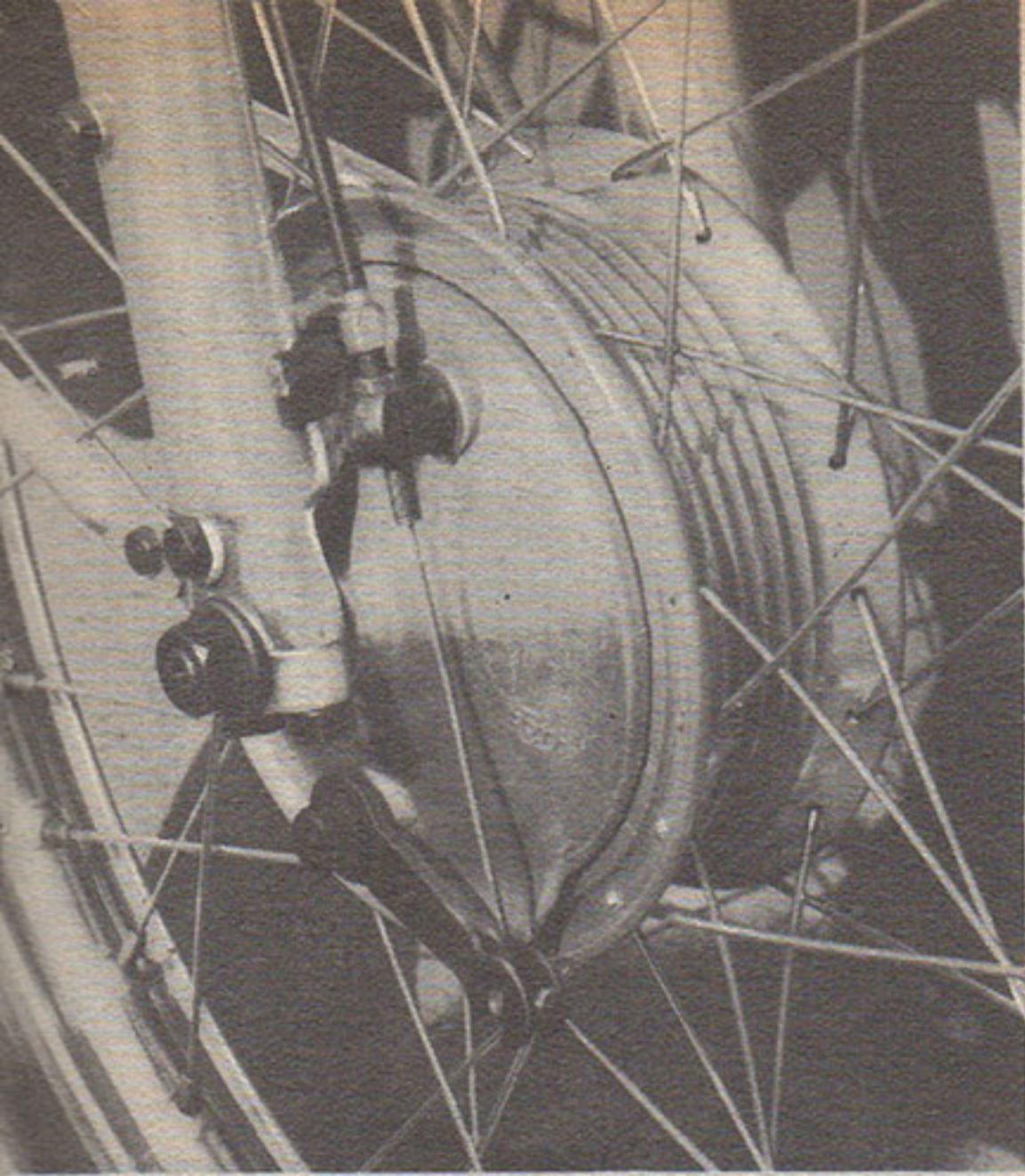
Nous trouvons au catalogue quatre modèles de même cylindrée : Le scooter, reconnaissable par sa ligne bien spéciale et la dimension de ses roues (3,25x14), puis une motocyclette de tourisme à selle normale, ensuite le type sport un carburateur et le supersport à deux carburateurs. Ces machines sont propulsées par le bloc moteur deux temps Rumi à deux cylindres horizontaux côte à côte manetons calés à 180°. La course est de 45 mm, l'alésage de 42 mm pour une cylindrée totale de 124,68 cm. L'embrayage à disques multiples liège et acier travaille dans l'huile. La boîte de vitesses fait bloc avec le moteur et l'huile contenue dans le carter lubrifie les paliers de vilebrequin ; les vitesses au nombre de quatre sont commandées par sélecteur au pied à double pédale.

L'allumage est fourni par un volant magnétique à deux rupteurs indépendants. L'avance à l'allumage se règle à 2,5 mm avant le point mort haut. Surveiller l'écartement des bougies qui se situe entre 0,6 et 0,7 mm et celui des vis platinees : 0,3 et 0,4 mm.

En ordre de marche la machine pèse 85 kg environ. Le réservoir d'essence contient 14 l, réserve comprise,



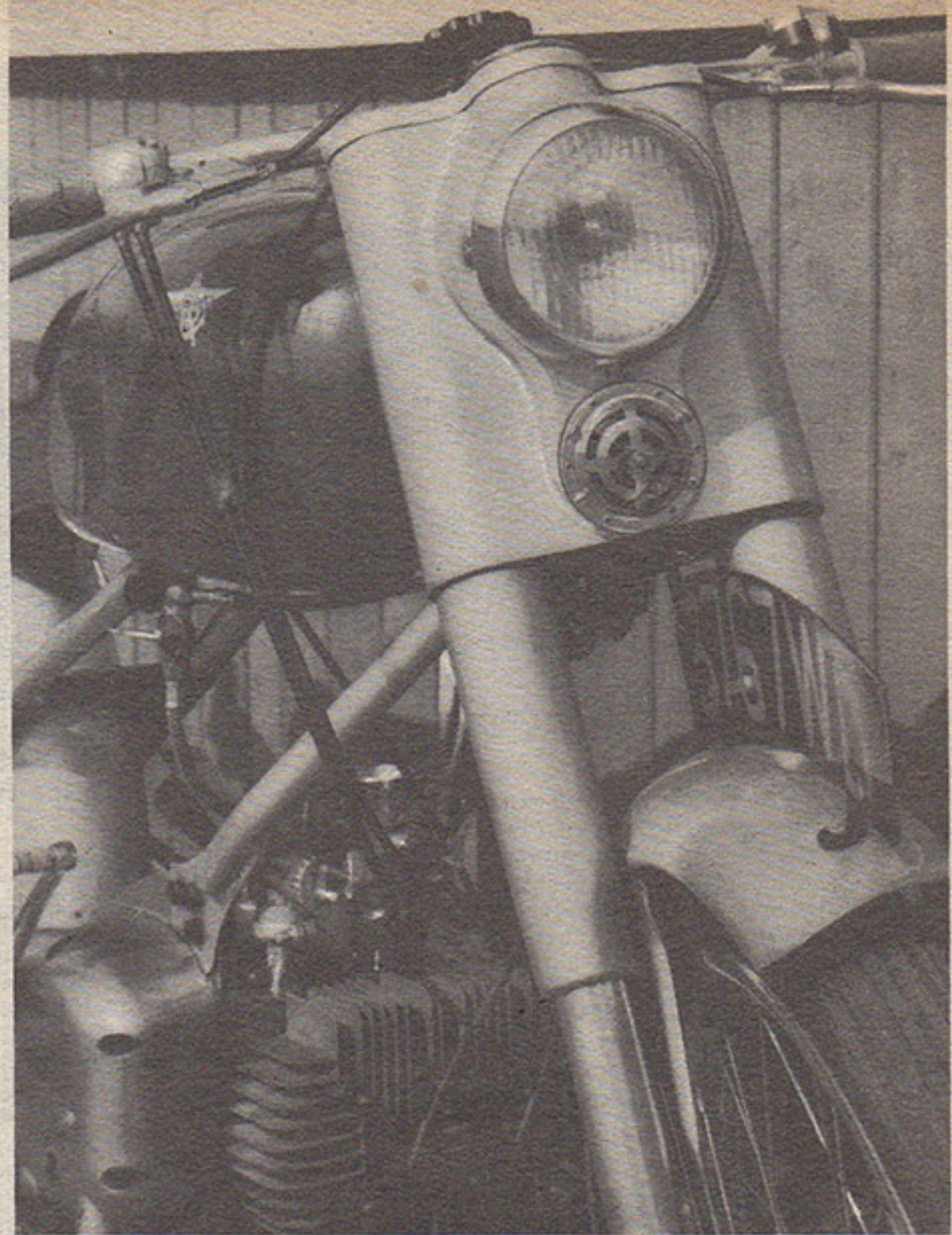
Le tableau de bord.



**Le frein
avant.**



**Le capotage
de phare
et la tête
de fourche.**



ce qui confère une autonomie de plus de 450 km aux modèles sport et touriste.

Les roues sont équipées de pneus de 2,50x19, et de moyeux à broches.

Nous avons pu essayer le modèle supersport; insuffisamment rodé, il est difficile de donner des performances exactes, cependant nous pouvons, sans exagération, qualifier cette machine de sensationnelle.

La Rumi supersport est véritablement destinée aux connaisseurs, en effet la mise en route requiert un certain doigté; les deux carburateurs placés verticalement s'engorgent facilement; il faut également faire attention en appuyant sur le kick à ne pas toucher du pied la pédale de sélecteur, ce qui a pour effet de mettre le moteur en prise.

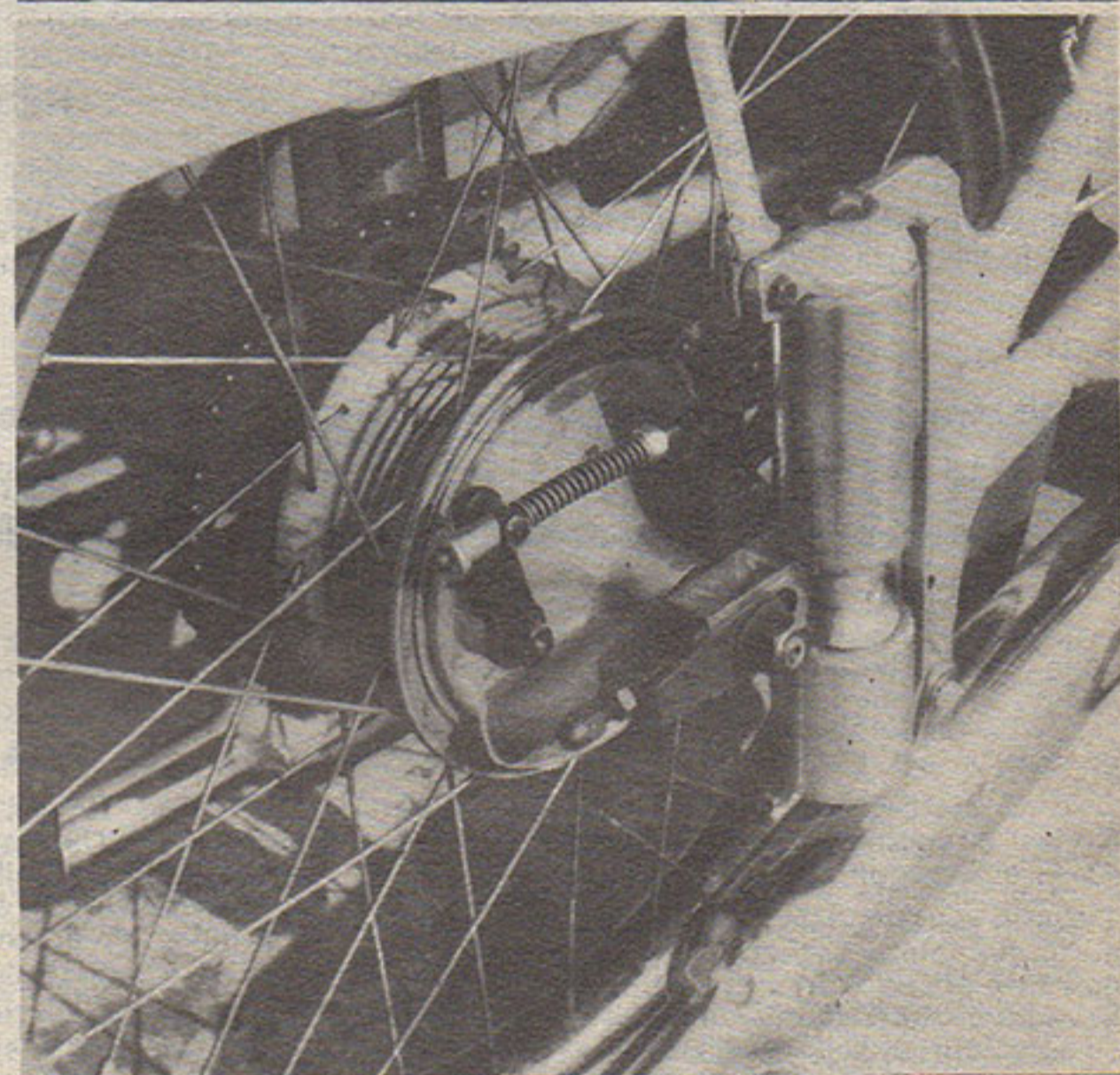
Dès que le moteur tourne on a la sensation de découvrir une chose nouvelle, en effet, à la moindre sollicitation de la poignée tournante le régime monte instantanément, accompagné d'un son d'échappement aussi sympathique que caractéristique. Les silencieux efficaces à 3.000 ou 4.000 tours laissent échapper un vrombissement d'avion vers 7.000.

La position est également très sport, la selle est longue et étroite, le guidon net et bien dégagé, les encoches du réservoir accueillent les genoux, les repose-pieds suffisamment hauts, tout concourt à vous mettre à l'aise pour l'utilisation optimum de l'ensemble.

La commande d'embrayage est excessivement douce, un peu de régime et nous voilà parti; seconde, troisième, les vitesses passent impeccablement, nous passons la quatrième vers 80 km/h et le moteur reprend bien son régime; première courbe, nous rétrogradons et la troisième colle la machine au sol; malgré les petits pneus on vire très à l'aise. La suspension est assez sèche, mais la tenue de route compense ce léger inconvénient; malgré sa légèreté le cadre est très rigide.

Le freinage est puissant sans brutalité. Cette machine est plutôt destinée à l'usage solo, en duo elle perd un peu de son charme les chevaux venant à hauts régimes. On peut effectuer d'excellentes moyennes, même sur longs parcours. Les six jours internationaux ont illustré la parfaite tenue de la Rumi en vitesse comme en terrain varié. Nous avons la nette impression qu'une clientèle, relativement restreinte peut-être, goûtera et appréciera pleinement ce petit racer dont la classe est incontestable.

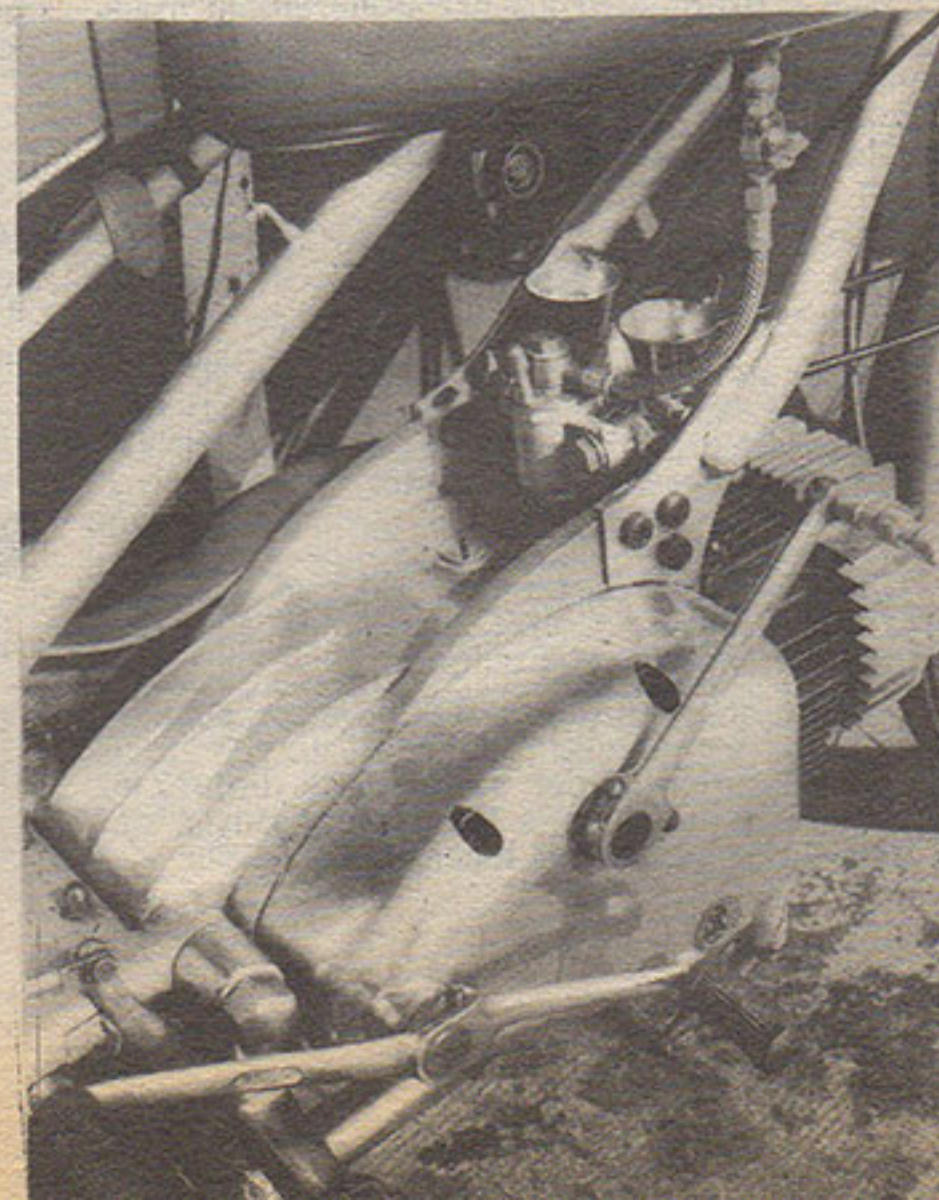
A. Nebout.



Suspension arrière.



**Le moteur et
les deux
carburateurs
verticaux.**



LE GRAND PRIX DE ROUBAIX ★

Dans le cadre de verdure du parc de Barbieux, l'A.C. du Nord organisait le 20 juillet son annuel Grand Prix.

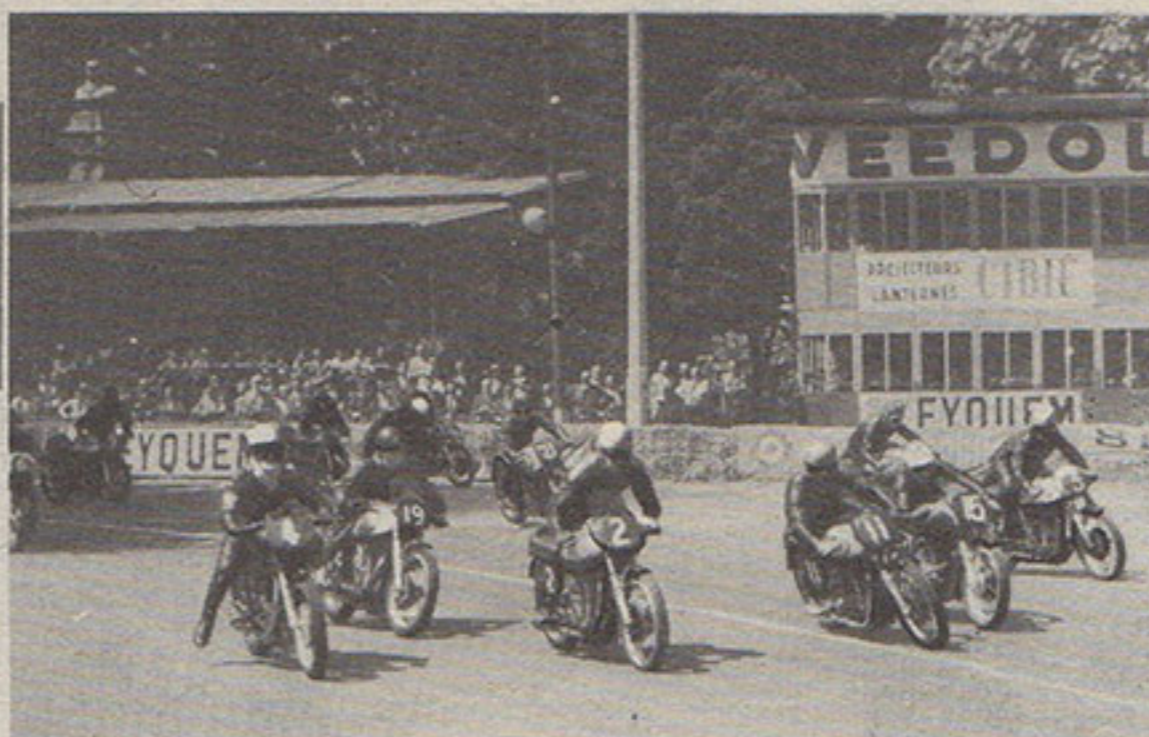
La course des 350 eut lieu le samedi. Quinze partants, parmi lesquels : les Anglais Farrant sur A.J.S. et Grace sur Norton, Collot, Goffin sur Norton, Georges et Pierre Monneret, sur A.J.S.

Dès le départ, Farrant, vainqueur du Manx G.P. 52, prit la tête, suivi de Collot, Goffin, G. et P. Monneret. Peu après, Monneret fils abandonnait à la suite d'ennuis mécaniques, cependant que la lutte entre les hommes de tête devenait de plus en plus serrée. A un moment donné, Grace réussit à placer sa Norton en première position, mais le Belge Goffin devait lui ravir rapidement cette place, d'où il en fut lui-même délogé par Farrant. Cherrier, Collot et Monneret G., légèrement distancés, revenaient sur la fin dans le peloton de tête et se classaient dans les cinq premiers.

RÉSULTATS

1. Farrant, A.J.S., moy. : 122,483 km/h; 2. Goffin, Norton; 3. Grace, Norton; 4. Collot, Norton; 5. Cherrier, Vélocette; 6. G. Monneret, Norton; 7. Bruguière, Norton; 8. Dauw, Norton.

Le dimanche se courut l'épreuve des 500 cm³ dont le départ fut donné par M. Mauve.



Départ des 500 cm³.
N° 4, Pagani - N° 2, Goffin - N° 15, P. Monneret,

Collot démarra en tête, emmenant dans sa roue Goffin, P. et G. Monneret, Pagani. Quelques concurrents, attardés par suite d'un mauvais départ, étaient doublés dans les premiers tours. Seuls Insermini et Cherrier, revinrent sur les hommes de tête.

Durant les 42 tours du circuit, Pagani et Goffin (Pierre Monneret et Collot ayant abandonné) se succédèrent au commandement, suivis de G. Monneret. Pagani l'emportait finalement, tandis que Cherrier et Insermini se plaçaient en 4^e et 5^e position, devant le Britannique John Grace. A signaler une chute de Clark devant les tribunes, ce qui lui valut plusieurs tours de retard.

RÉSULTATS

1. Pagani, Gilera, moy. : 127,350 km/h; 2. Goffin, Norton; 3. Monneret G, Gilera; 4. Cherrier, Norton; 5. Insermini, Norton; 6. Grace, Norton, etc.



Le vainqueur des 500 cm³, Pagani.



Insermini (18)
double deux concurrents

Circuit International d'Amiens ★

Organisée par l'A.C.P.A. et le M.C. Picard, cette manifestation connut un grand succès, malgré une pluie intempestive qui obligea, vers la fin de l'épreuve, les spectateurs à chercher un abri.

La course des 350 cm³ réunissait au départ : Goffin, Bruguière, Dauwe, Summers, Florès, Bayle et Planque.

Goffin part en tête et accentue son avance au fil des tours; derrière, une bagarre sérieuse met aux prises Florès et Dauwe, talonnés par Bruguière. Au 6^e tour, Goffin s'arrête, en panne de sélecteur, et Dauwe s'installe au commandement, tandis que Florès se fait passer par Bruguière. Summers compte déjà un tour de retard au 8^e tour; Planque est également très attardé. Dauwe et Bruguière roulent régulièrement, mais, au 20^e tour Bruguière saute son compatriote qui peu après devra abandonner sa seconde place à Florès, ce dernier ayant battu le record du tour au passage, à la moyenne de 112,539 km/h.

CLASSEMENT

1. Bruguière, A.J.S., les 25 tours en 40' 50", moy. : 108,865 km/h; 2. Florès, A.J.S., 41' 12"; 3. Dauwe, Norton, 41' 12" 2/5; 4. Bayle, 41' 17" 1/5; 5. Summers à 3 tours, etc.

Neuf coureurs partent en 500 cm³ : Mason, Beauvais, Bayle, Goffin, Insermini, Planque, Bruguière, Dauwe et Collignon.

Goffin mènera durant toute l'épreuve, suivi de Bruguière à quelque distance. Au 10^e tour, Mason abandonne, par suite d'une rupture de tuyauterie d'huile, imité bientôt par Bayle, qui a grillé une soupape, et Insermini.

Goffin terminera sans être inquiété, après s'être attribué le record du tour en 1'33" 3/5, moy. : 113,982 km/h.

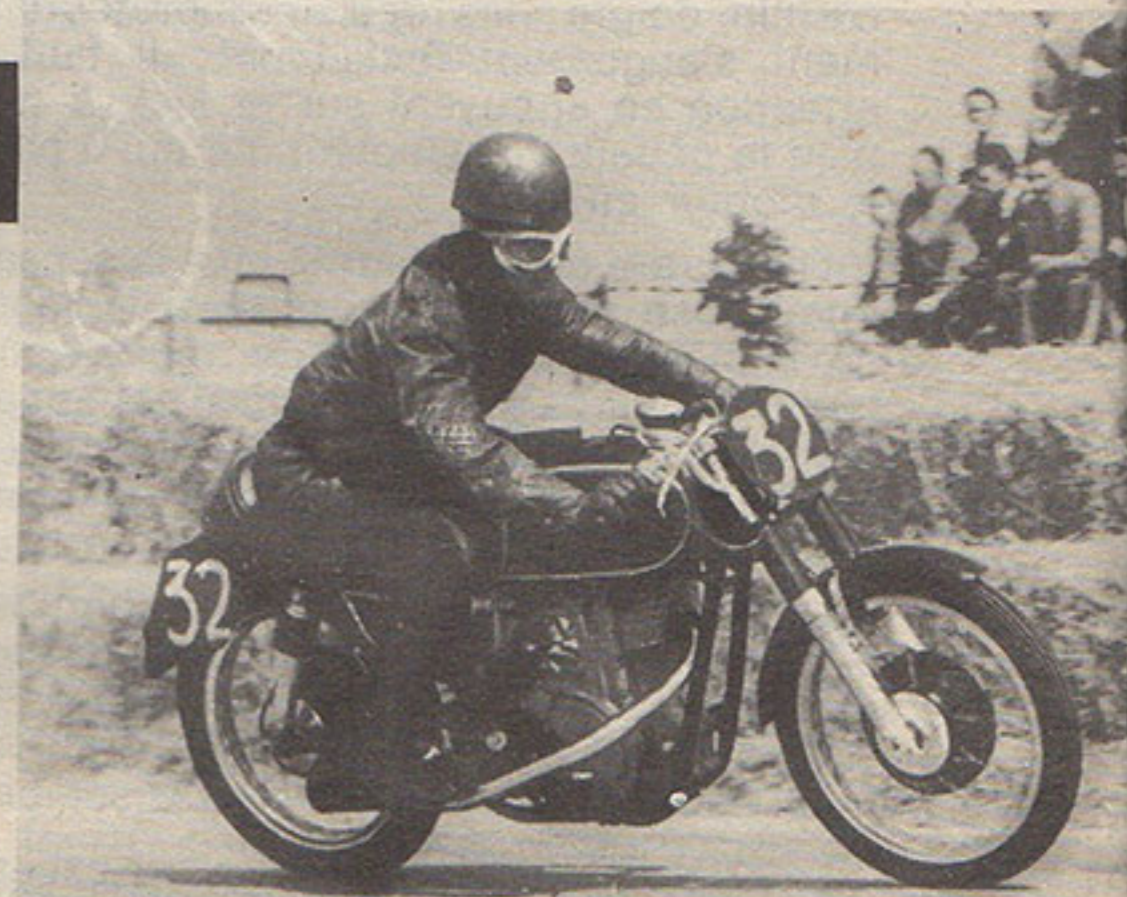
CLASSEMENT

1. Goffin, Norton, les 30 tours en 48'09" 1/5, moy. : 110,779 km/h; 2. Bruguière, Norton, 48'59" 4/10; 3. Collignon, Norton, 49'23" 2/10; 4. Dauwe, Norton, à 1 tour; 5. Planque, Norton, à 2 tours; 6. Beauvais, Norton, à 4 tours, etc.

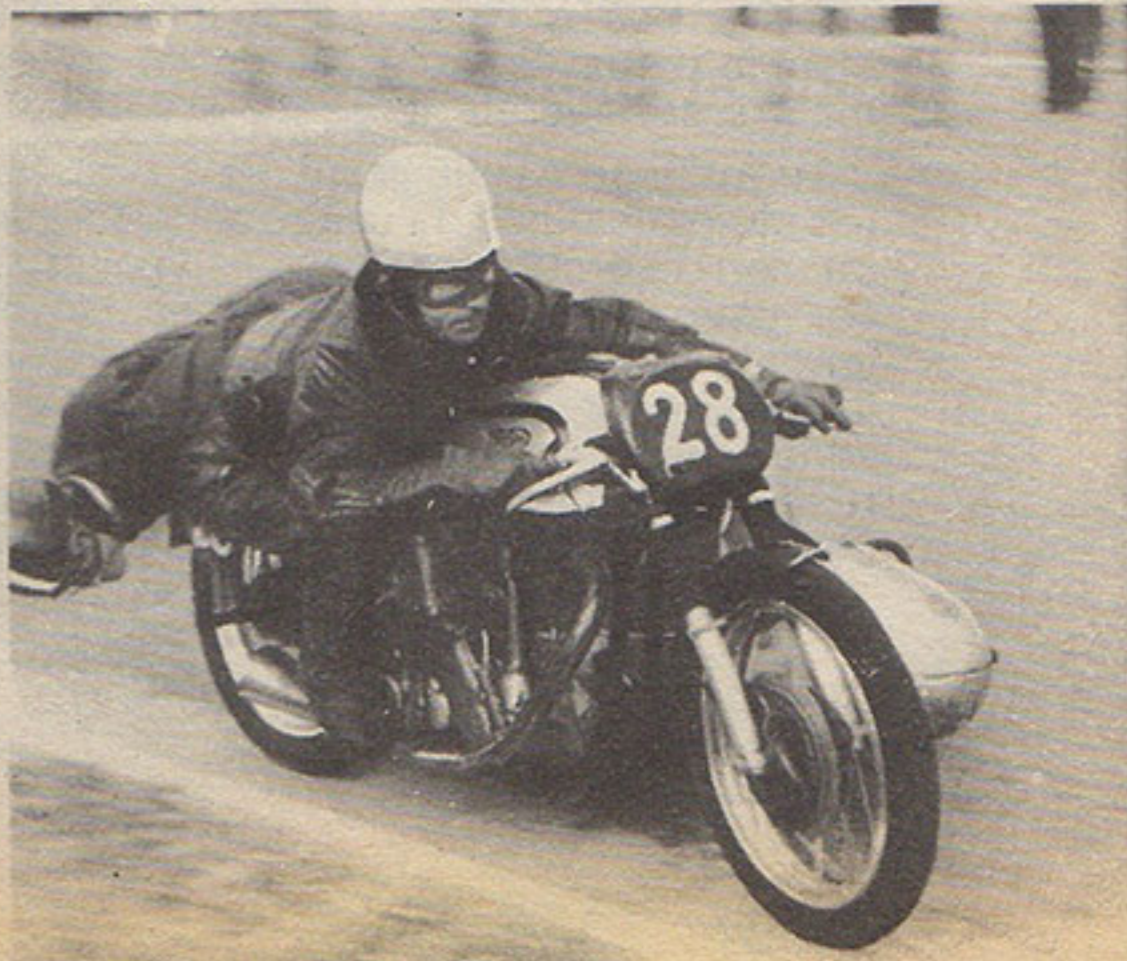
La course des sides permit au Belge Deronne de remporter une nette victoire. Le Belge Masuy et le Français Insermini, se livrèrent un duel acharné pour la seconde place qu'ils occupèrent tour à tour. Masuy l'emporta finalement au sprint. Entre temps, Beauvais bousculait quelque peu les bottes de paille, sans trop de mal d'ailleurs.

CLASSEMENT

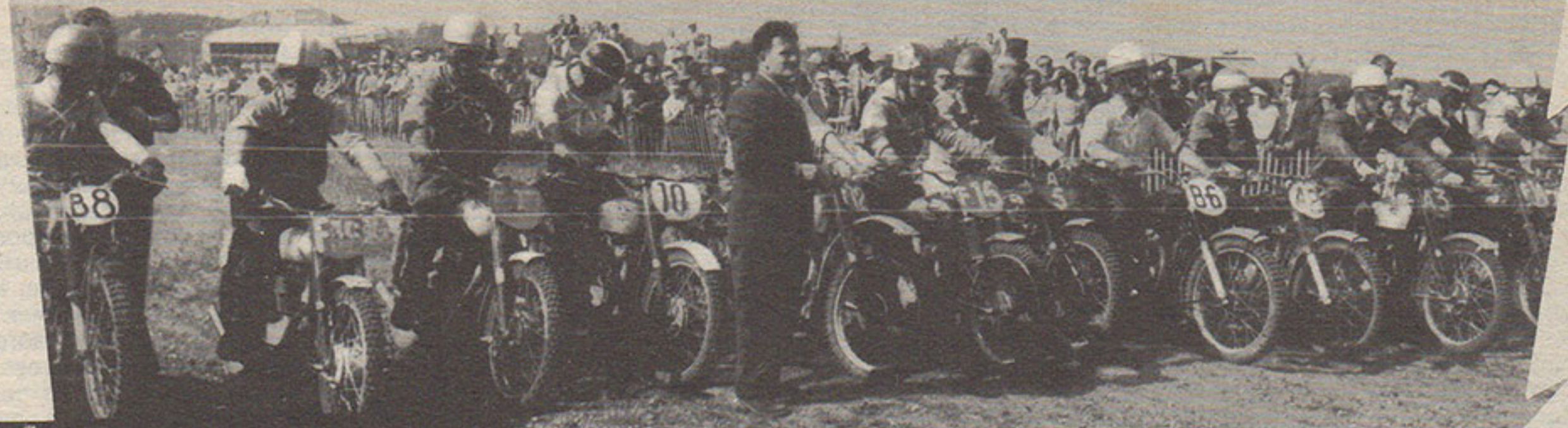
1. Deronne, les 20 tours en 35'17" 4/5, moy. : 100,753 km/h; 2. Masuy, 36'26" 3/10; 3. Insermini, 36'26" 4/10; 4. Summers, à 1 tour; 5. Rorsvort, à 2 tours; 6. Beauvais, à 4 tours, tous sur Norton. Meilleur tour : Deronne en 1'43" 1/5.



Bruguière,
vainqueur en 350 sur A.J.S.



Deronne,
vainqueur
en side-car.



**ABÎME,
TROU DU DIABLE,
PLAIES et
BOSSSES:**

AU MOTO-CROSS DES 4 NATIONS A ROUEN

Starting gate baissé,
moteurs en route, le départ
va être donné.

LE Prix des Quatre nations organisé à Rouen par le Moto Club de Normandie mérite une relation toute spéciale... dans le « temps » de la saison puisqu'il intervient à sa première mi-temps dans la dimension terrain puisque le nouveau circuit des Buttes Sainte-Catherine mérite un commentaire « en profondeur » avec l'abîme qui fait du trou du diable, des grandes descentes de Montreuil, etc., une balade de santé... avec aussi une participation digne des plus grands jours : les Britanniques Basil Hall, Rickman, les Belges Meert et Dupont, les Français emmenés par Henri Frantz et Molinari, enfin les Italiens représentés par Milani. Ce nous est l'occasion de situer l'actuel classement des championnats d'Europe après la troisième des cinq épreuves portées au calendrier de l'année :

1^{er} Mingels (Belgique) ; 2^e Leloup (Belgique) ; 3^e Hall (Angleterre) ; 4^e ex-æquo Frantz (France), Nec et Baudoin ; 7^e Archer (Angleterre) ; 8^e ex-æquo Molinari (Fr.) et Cheney (Angl.) ; 10^e ex-æquo Charlier (Fr.), Cordonnier et Kaumich (Angl.).

Ce prix des Quatre nations a de nouveau montré, et au départ, la dureté de cette discipline assez particulière du sport motocycliste puisque le premier trimestre et premier round de la saison internationale inscrivait sur la ligne de départ et rien que pour Rouen une jolie liste d'éclopés.

Le valeureux Hall relevait à nouveau de points de

suture en série (Imola), Frantz courait le métatarse gauche plâtré, c'était la deuxième sortie de la clavicule refaite de Meert, Charrier s'alignait avec une fêlure de l'humérus et devait se casser deux orteils, c'était aussi presque la rentrée de Prieur gravement accidenté quelques temps auparavant... Manquaient Bourjois promis au départ, mais jambe fracturée ainsi qu'Haziani également en rupture de tibia ; quant à Desmoulin il devait transformer une blessure au genou en une fracture en bonne et due forme. Voilà en raccourci, une mise au point à l'attention de ceux qui ne veulent voir que rodeo et spectacles en ce moto-cross qui continue à avoir quelque mal — c'est le cas de le dire — à être admis par la grande presse sportive au sein des Sports avec un S, certes nous ne voulons point prendre ce « déchet » comme test de valeur... Il n'est d'ailleurs que de comparer avec certaines autres compétitions mécaniques... mais le fait que pratiquement aucune grande marque, aucune firme d'accessoires ne s'intéressent vraiment de près ou de loin, chez nous, à ce genre de sport qui est pourtant le banc d'essai par excellence, ne justifie absolument pas le dédain qui s'ensuit. Surtout si l'on considère que tous les dimanches que Dieu fait voient plus de 50.000 spectateurs pressés aux barrières des circuits moto-cross...

Mais nous voilà entraînés loin des « Quatre nations » ; revenons-y, certains que ces considérations n'auront pas plu à tous et nous vaudront quelques réactions.

Parlons d'abord du terrain : un méchant terrain que les organisateurs avaient tenu à soumettre à l'approbation des coureurs après l'avoir soumis comme il se doit à celle de la Fédération avec courbes de niveaux à la clé... Fédération qui n'ayant rien dit avait implicitement consenti.

Au déjà dur et renommé circuit traditionnel des Buttes Sainte-Catherine avec son « trou du diable », sa grande descente et ses deux bosses, venaient s'ajouter 600 mètres de circonvolutions diverses dans les trois dimensions et le synclinal baptisé abîme qui nous fit d'emblée sur son bord nous abîmer dans un abîme de réflexions... Précisons bien que ce n'est

que sur référendum qu'il fût accepté à l'unanimité des coureurs après quelques difficultés précédemment faites par les participants anglais (10 mai). Chacun son métier, Jacques Savalle animateur du M.C. Normand et instigateur de ce nouvel obstacle en creux avait su doser le risque et le possible et montra somme toute que la ressource et l'amorce de looping étaient parfaitement dans les cordes du moto-cross. Voilà les cotes : abîme : inclinaisons 70 0/0 — profondeur : trois étages — profil V.

Si les débutants en furent justement exemptés, les chutes y furent rares pour les nationaux et internationaux et les accidents absents, en bref, une nouvelle spé-

culatation qui nous promet de beaux jours... A quand le bikini pour courir à Rouen avec, 150 mètres en contre-bas, trempette dedans la Seine?...

Pour ma part, national sans prétention, habitué à bien des circuits du nord au sud et de l'est à l'ouest, j'y ai trouvé tout mon content d'émotions. Arrivé en retard (comme à l'accoutumée) j'eus tout juste le temps de faire trois petits tours d'entraînement... le premier contact avec l'abîme se solda par un renversement cul par dessus-tête, le second idem, et le troisième itou avec chaque fois remontée à la corde. Sur cette mise en train le haut-parleur nous fit remiser jusqu'au départ et

ce n'est pas sans circonspection que j'attaquai l'après-midi les 6 + 6 + 8 soit 20 « abîmes » en peloton.

Passé ce bavardage, arrivons-en à l'action.

D'abord il y avait de la poussière, une sacrée poussière qui tourbillonnait et frappait les lunettes... et puis des drapeaux partout avec des hymnes, des garde-à-vous, des dossards multicolores et un décorum bien fait pour vous inciter à ouvrir en grand : en bref, une vraie grande réunion internationale sur un méchant circuit, noir de monde accroché aux pentes à croire que les Normands sont tous des alpinistes.

Un tour de piste pour rien

Le départ face aux tribunes, large, bien dégagé mène après quelques ondulations et en deuxième à fond, à un virage à droite en épingle à cheveu ouvrant quelque part dans la poussière sur une sente d'une centaine de mètres cassée par une rupture de terrain baptisée « trou du diable » avec, aussi sec, son pendant de remontée sur l'élan en seconde... puis resente en troisième sur un chemin de crêtes dominant la Seine et la cathédrale... un court mur à descendre en passant la seconde sur la bascule, un bon coup de gaz pour lancer dans les virages montant à droite, petit plateau tordu, marche en dessous avec épingle à droite en se retenant sur le moteur... déboulé sur un chemin de terre en nids de poules, double virage en équerre et machefer et jetant dans la grande descente à 53 %, petit « canter », épingle à gauche derrière les tribunes, 50 mètres faciles menant aux deux bosses, virage à droite sur l'autre versant Sainte-Catherine et, jadis, arrivée aux tribunes par un trou artificiel jetant en l'air pour le spectacle, et il n'y avait plus qu'à remettre ça autant de fois que le voulait le tableau compte-tours.

Mais ça c'est de l'histoire ancienne, maintenant le nouveau circuit commence précisément où se bouclait la susdite

boucle par un à-gauche très vite en prairie taupinière qui lance sur une banquette ouverte entre deux crêtes de foule... dans ce balcon toute une brigade de commissaires avec une vraie panoplie de fanions :

Tu comprends tout de suite que c'est là où il y a un os... deuxième, première, tu arrives sur le « dos » de la banquette et crois-moi ça vaut le coup d'œil... Par en dessous la roue de devant, il y a une espèce de précipice où tu te laisses tomber comme un tas de gravats vers un fond jaune incroyablement long à venir et qui se redresse tout droit comme s'il te sautait à la figure. Quand tu sens la fourche qui s'enfonce à bloc tu ouvres en grand, ça se renverse, et ce qu'il y a d'épatant c'est que ça monte en chandelle comme si on t'avait shooté dedans ! — dans le haut c'est tangeant et tout bleu il faut, tout debout courbé sur le guidon, couper ou bien ça se retourne et tu roules comme un fagot jusqu'en bas pour être récupéré et remonté, toi et la bécane, au bout d'une corde... Voilà le truc expliqué en baladeur c'est-à-dire tout seul contre le terrain, en course quand il y a le paquet de gars qui plonge de compagnie ça te, ou plutôt ça me dépasse complètement et ne laisse guère d'impressions précises. Passé ce « trou normand » il y a un virolet à droite suivi d'une fondrière puis un long chemin herbeux très vite et casse-bécane qui raccorde avec le trou des tribunes par un virage à gauche ; voilà donc refait à l'intention des supporters les 2 kilomètres du circuit, l'ancien et le nouveau, histoire de bien situer le cadre ou s'est déroulé ce qui fut une brillante journée.

La course

Evidemment à tout seigneur, tout honneur, arrivons-en d'emblée à la course internationale (anglo-belgo-italo-française

disputée en trois manches de 6 + 6 + 8 tours de 2 kilomètres sur le susdit grand circuit.

Au départ les favoris, ou plutôt les enfants chéris, sont l'Anglais Hall et le Français Frantz, sitôt après eux, l'Anglais Rickman qui s'illustra à Montreuil, le champion de France 350 cm³ Molinari, enfant de Lorraine et pour les supporters normands, Raulin, enfant du cru et un des leaders du Championnat de France 1952. Pour les initiés, il y a aussi un jockey issu de la promotion nationale : le Nordiste Suchard qui joue les terreurs au pays des Chtimis et qui va essayer de se sucrer (vous voyez le mauvais jeu de mots). Et puis il y a aussi les excellents Prieur et Charrier, mais tous deux relèvent, nous l'avons dit, ainsi que le Belge Meert, de récentes blessures.

Evidemment le départ va être lourd de conséquences tant sur le plan psychologique qu'à cause de la poussière.

Nous nous postons à l'intérieur du virage en épingle à droite, 80 mètres après le départ.

— Starting-gate baissée — coureurs sous les ordres — moteurs en route — prêts ? Partis...

... Mêlée : il n'y a de la place que devant... Qui sortira?... C'est Suchard emmenant Molinari et l'Anglais Bichetson levant tous trois un tourbillon de poussière où le peloton bataille — je crois que le 4^e était Charrier plus ou moins mélangé avec Nex et Raulin. Et déjà toute la corrida a disparu, réapparu, et redisparu au sautemouton du trou du diable et il n'y a plus qu'à attendre en écoutant rouler " comme un bruit de foule qui tonne et qui roule et tantôt s'écroule et tantôt grandit " — dommage que le Père Hugo n'ait pas connu cela



Présentation des équipes
Hymne et couleurs.
De droite à gauche
Frantz, Prieur, Molinari,
Jacques Savalle animateur
du M.C. de Normandie,
Suchard, Raulin, Charrier, Melioli,

L'équipe
britannique
à gauche
Basil Hall.

Premier passage : Suchard tout seul, 2^e Molinari, tout seul, 3^e Bichetson attaqué par une meute de gars : Charrier, Nex, et sans doute, Raulin... pas vu Frantz qui passera dernier, peu avant le retour de la tête (accrochage avec un Belge).

Au second tour Charrier est 3^e, attaqué par l'Anglais Nex qui l'aura passé au tour suivant puis la course se stabilise dans l'ordre. Le jeune champion anglais Rickman prend la 5^e place devant Prieur, Hall et Raulin... Frantz passera de la 16^e et dernière place à la 9^e après une splendide démonstration, mais les carottes sont cuites... Quand au Nordiste Suchard il n'a fait qu'augmenter son avance, très vite, sûr, et tout seul de bout en bout. Sur ce, et histoire de se préparer à la manche suivante, il va s'aligner en 500 cm³ national, courant ainsi deux lièvres à la fois.

Deuxième manche

C'est le Britannique Hall qui sort en tête au virage, mais avec cette fois Frantz dans sa roue et Molinari, le brillant second de tout à l'heure, puis Bichetson à nouveau bien parti ainsi que Nex et Prieur. Charrier et Suchard, que je cherchais, sortent de

Passage de l'Anglais Basil Hall dans la poussière.

Sortie du Trou du Diable.



Premier virage à droite après le départ — Suchard ouvre la poussière — à l'extérieur, Molinari — en 3^e position l'Anglais Nex suivi du Belge Smessaert — à l'arrière plan à la corde Basil Hall.

Portion du nouveau circuit vue du sommet de la banquette précédant l'abîme.

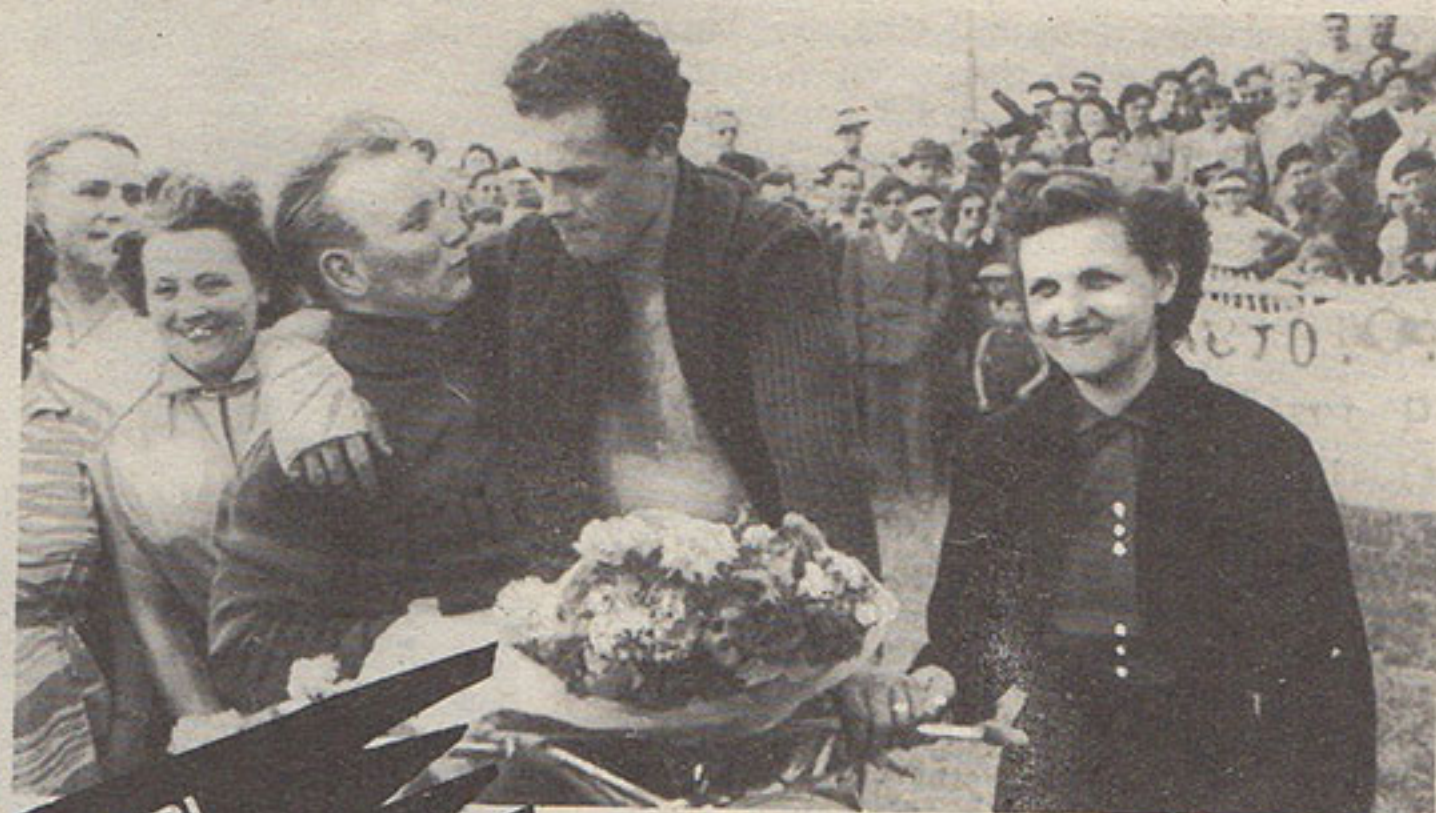


la poussière et s'y enferment aussitôt... La course se poursuivra inchangée pendant 4 tours. Suchard lui, 5^e au 3^e tour, chute et disparaît. Pendant ce temps, Frantz est arrivé aux troussees de Hall.

C'est une poursuite de géant avec derrière Molinari aux aguets et à nouveau tout seul — au 5^e passage, Hall se désunit, embarque et cède, roue avant crevée, à Frantz, ceci devant moi, au fameux virage après les tribunes. A son tour, Molinari le passe, mais le colosse réussira à garder la 3^e place sur la jante, devant son compatriote Nex, le Français Prieur précédent Rickman et Charrier, qui fait une course très courageuse et vient de se retourner un pied.

Troisième manche

C'est la finale disputée sur 8 tours. Molinari indiscutablement en grande forme, mène largement à l'addition de points. Suchard et Frantz sont pratiquement distancés pour le classement final. Cette fois j'assiste à la course du haut de la banquette surplombant l'abîme personnellement, j'ai fini (ouf) les 20 passages des 3 courses nationales m'ont familiarisé avec cette trappe géante qui devient maintenant la fosse aux lions... Pour ma part, j'ai bien rigolé, me suis bien tapé contre le mur et ma place de 12^e en 500 cm³ et 5^e en 350 cm³ n'est pas sans me satisfaire étant donné le relevé du lot... A l'entour l'effervescence règne, les bar-



MOLINARI
vainqueur
de la journée
et son camarade
le prestigieux
FRANTZ. ★

★ **SCOSSA**
vainqueur
des courses
nationales.

L'abîme
aux parois
inclinaées à 70°/01
remarque dans
le fond le nuage
de poussière.
Cette photo
a été prise
à l'entraînement.



rières font le ventre sous la poussée des spectateurs, tout le monde tend le cou et veut voir là, dans le trou.

Parti... un escadron de poussière épouse le profil des buttes Sainte-Catherine, levant derrière lui comme une traînée de condensation et l'on dirait de loin une course de chevaux à travers des dunes de sable et tous ces étendards, cette tribune pavoisée évoquent irrésistiblement quelques joutes équestres du moyen âge, mais les trompettes sont des haut-parleurs qui se mettent à vociférer et à pétarader en ramassant au passage les 450 chevaux mécaniques qui se déchaînent sur le circuit écoutons-le :

« Molinari est parti en tête devant le Belge Smessart, l'Anglais Rickman, le Français Suchard, le Rouennais Raulin, Frantz, Hall, Prieur et Charrier... »

Les voilà qui débouchent à l'amorce du nouveau circuit menant à fond de train vers la banquette : c'est bien Molinari, ouvert à plein tuyau et ricochant sur les mottes puis, dans l'ordre du bigophone, Smessard déjà attaqué par Rickman qui va l'avoir, Suchard, Raulin.

Et on va assister au premier passage de l'abîme : ça se bouscule un peu derrière la palissade, la Gilera rouge de Molinari surgit, se reçoit sur la banquette, se retient, bascule dans le trou et commence son piqué, avec un roucoulement de frein,

moteur qui s'enfle et devient un cri, pof ! la machine se détend en un saut prodigieux calculé juste pour sortir au plafond de l'autre bord, passé !

Aux autres... c'est idem avec parfois un godillage ascensionnel collé contre le mur, le silence se fait sur les spectateurs, la poussière retombe en grains serrés : tous ont passé et c'est à nouveau aux haut-parleurs de jouer :

« Au 2^e tour Rickman est second et Frantz a déjà remonté trois places, Hall une place, puis deux encore au tour suivant, encore un passage et Frantz qui a passé Rickman se lance aux troussees de Molinari toujours tout seul... on va voir ce qu'on va voir, ça va barder... »

Et ça recommence. La poussière stagne maintenant lourdement au fond de l'abîme comme une vapeur sulfureuse où on continue à vider en vrac un tas de motos qui ressortent en drop. Certains manquent leur coup, panachent à quelques mètres du plafond... alors l'homme et la machine se séparent il y a comme une tragique hésitation et tout le bazar dégringole en renversement arrière à la façon d'un fagot... et tu vois les commissaires qui agitent leur panoplie, ceux de l'autre bord lancent des cordes dans le trou à ceux du bas qui, vite fait, récupèrent la moto, l'attachent et oh ! hisse ! la remontent trois étages plus haut avec le pilote accro-

ché après. Il faut dire que le spectacle est assez extraordinaire, les Normands s'en font sortir les yeux de la tête et moi avec — pour une journée rude, c'est une rude journée...

En bref au 5^e tour Molinari et Frantz qui se tirent une bourre terrible se présentent absolument au coude à coude et se jettent dans le trou, vas-y petit... et comme le dit la chanson *Ça gueule, ça, madame*, la chandelle est pour Frantz qui détale vers la victoire au milieu d'une véritable ovation.

Derrière eux, grosse empoignade Rickman-Hall ; celui-ci se présente seul au dernier tour. Donc : 1^{er} Frantz ; 2^e Molinari ; 3^e Hall ; 4^e Prieur ; 5^e Raulin ; 6^e Charrier ; 7^e Dupont (un Belge au nom bien de chez nous) 10^e Nex.

Classement général : Molinari gagne donc en beauté et haut la main.

La course nationale

Même circuit et même nombre de tours. La participation était extrêmement relevée et comptait de nombreux ex-internationaux sans compter Suchard gagnant de la 1^{re} manche internationale. La place nous

CIRCUIT DE BOURGES ★

CLASSEMENT

175 cm³

1. Tessier, Terrot, 20'12" 4/5, moy. : 75,120 km/h; 2. Bouin, Peugeot; 3. Lacour, Peugeot; 4. Guignabodet, A.M.C.; 5. Verchère, Peugeot; 6. Mattens, A.M.C., etc.

250 cm³

1. Faucheraux, Guzzi, 24'42"; 2. Gueurce; 3. Guérin; 4. Belkechout; 5. Michaud, etc.

350 cm³

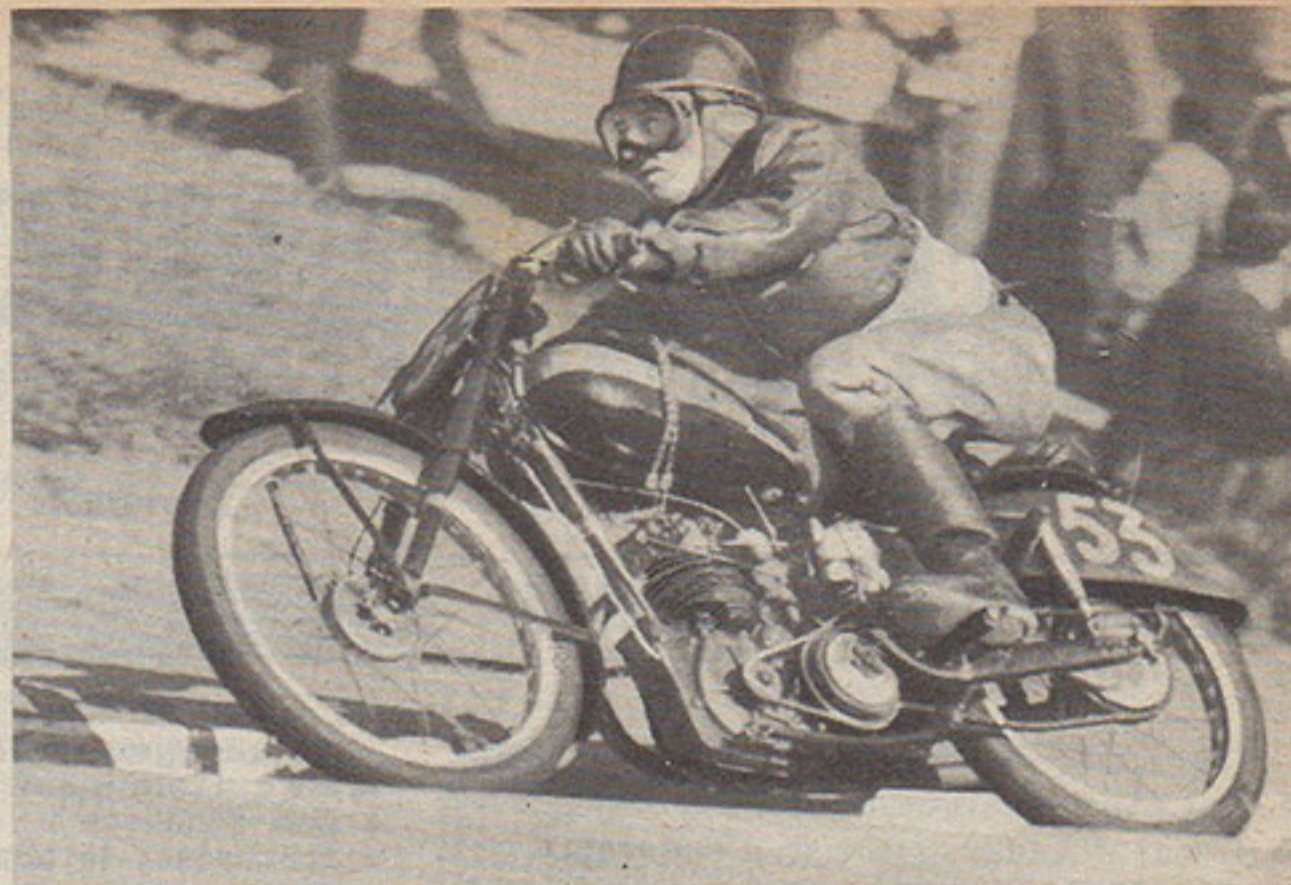
1. Hug, Norton, 33'19"; 2. B. Guérin, Vélocette; 3. Deschamps, Norton; 4. Moins; 5. Chapelle; 6. Besse, etc.

500 cm³

1. Kibler, Norton, 37'7" 2/5; 2. Hug, Norton, à 1 tour; 3. Guérin, B.M.W.; 4. Léchelon, Norton; 5. Faucheraux, Gilera; 6. Braun, Norton, etc.

Side

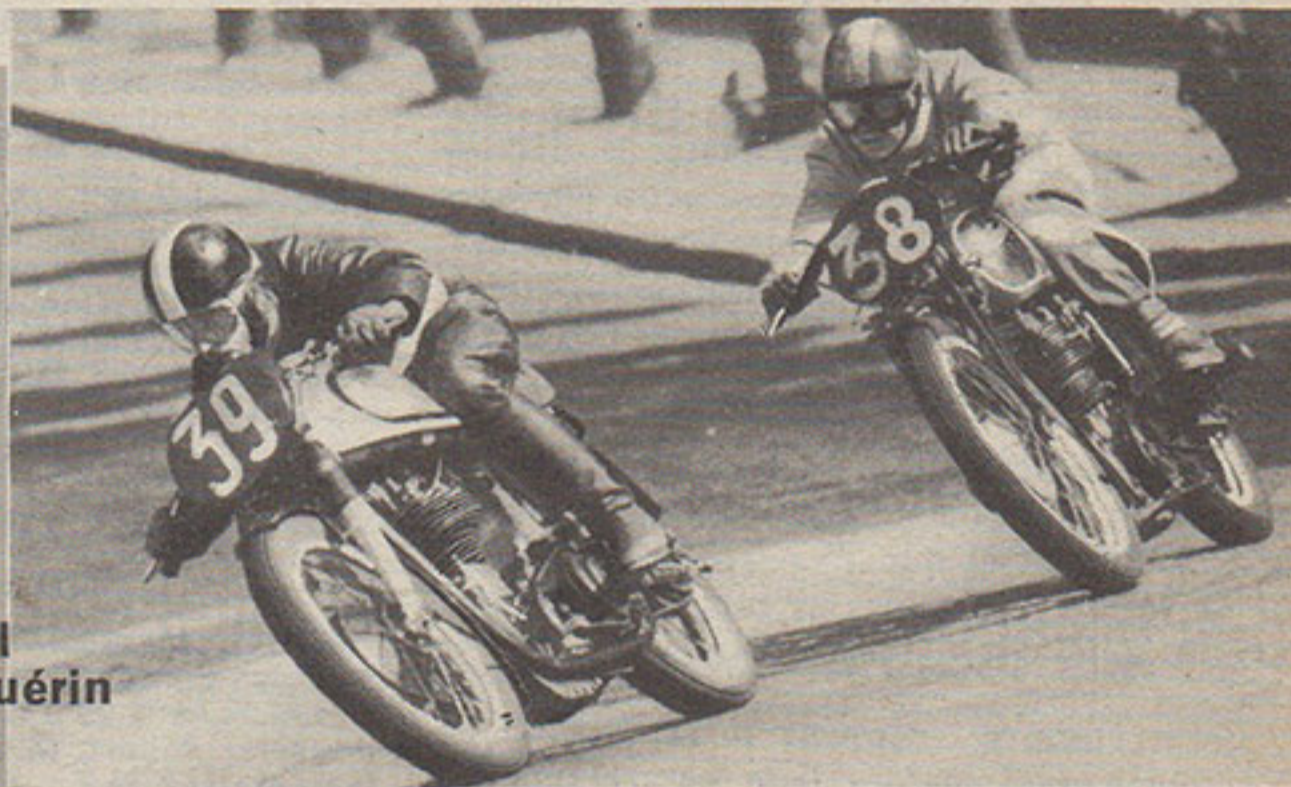
1. Michel, Norton, 25'46" 2/5; 2. Guérin, B.M.W.; 3. Léchelon, Norton; 4. Faucheraux, etc.



Tessier, sur 175 Terrot, en tête du Championnat de France.



Le duel Hug-Guérin en 350.



CIRCUIT INTERNATIONAL DE LYON

175 cm³

1. Schaad, Nougier, 49' 2" 4/5, moy. 83,052 km/h; 2. Gaury, Morini, 49' 42" 2/5; 3. Valfro; 4. Orceel; 5. Santucci, etc.

350 cm³

1. Albisser, Norton, 56' 52" 4/5; 2. P. Monneret, A.J.S., 57' 18" 2/5; 3. G. Monneret, A.J.S., 57' 49" 1/5; 4. Bayle, Norton; 5. De Polo; 6. Collot (ennuis mécaniques), etc.

500 cm³

1. Collot, Norton, 42' 09" 2/5; 2. P. Monneret, Gilera, 42' 10"; 3. Wood, Norton, 42' 39"; 4. Vidonne; 5. King, etc.

Side.

1. Smith, Norton; 2. Aubert, Norton; 3. Mack, Norton; 4. Rosvat, Norton; 5. Stamm, Norton; 6. Bétemps, etc.



Albisser, 1^{er} en 350, à Lyon.

2^e CIRCUIT DE VITESSE DU HAUT-RHIN

Cette épreuve vit en 175 la victoire du jeune Dagan, pilotant la 125 Jonghi ACT du coureur Michel, ces deux pilotes faisant d'ailleurs équipe en side-car.

Signalons dans cette course la malchance de Bouin, qui cassa alors qu'il était en tête deux tours avant la fin.

En 350 et 500, victoire du régional Hug, qui semble en pleine forme. Kibler accidenté, dut abandonner tandis que Cherrier enlevait la seconde place dans les deux catégories.

La course des sides permit à Drion d'ajouter une victoire de plus à son palmarès, tandis que Michel s'octroyait une remarquable 3^e place, compte tenu de l'ancienneté de son matériel.

Catégorie des 500 cm³ side-car

1. Drion Jacques (Paris), les 52,960 km en 40'29" 2/5 (moy. : 76,968 km/h); 2. Strub Edgar (Suisse); 3. Michel Pierre (Alfortville); 4. Tschan Werner (Suisse), à 1 tour; 5. Leclon Pierre (Bourges), à 1 tour; 6. Claisse Fernand (Culoz), à 1 tour; 7. Guérin Bernard (Bourges), à 5 tours.

Catégorie des 350 cm³

1. Hug Léon (M.C.M.), les 79 km 440 en 55'23" 2/5 (moy. : 86,051 km/h); 2. Cherrier Pierre (Paris); 3. Deschamps René (Obernai); 4. Duperrier Georges (Suisse); 5. Planque (Neuilly), à 1 tour; 6. Guérin Bernard (Bourges), à 1 tour; 7. Besse Roger (Annecy), à 1 tour; 8. Martin Pierre (Brunoye), à 2 tours; 9. Insermini Jacques (Paris), à 4 tours; 10. Backhaus Kurt (Sarre), à 5 tours.

Catégorie des 500 cm³

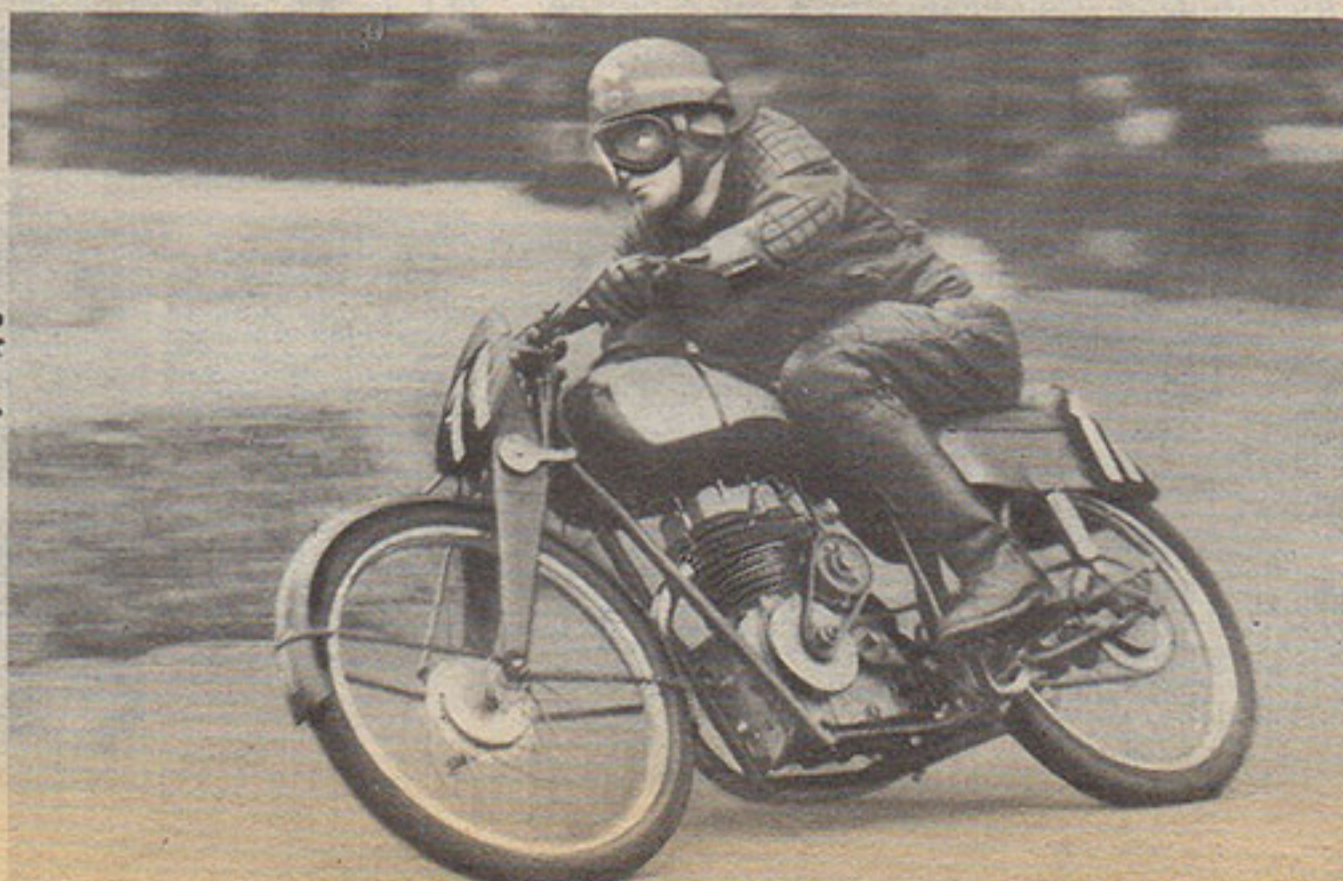
1. Léon Hug (M.C.M.), les 79,440 km en 54'01" (moy. : 91,066 km/h); 2. Cherrier (Paris); 3. Leclon (Bourges), à 1 tour; 4. Messerli (Suisse), à 2 tours; 5. Guérin (Bourges).

RÉSULTATS

Catégorie de 175 cm³

1. Dagan Alain (Alfortville), les 52,960 km en 43'16" 4 (moyenne 73,420 km/h); 2. Ramade Marcel (Clermont-Ferrand); 3. Huguenin Roger (Suisse); 4. Vonin Philippe (Valentigney) à 1 tour; 5. Bouin André (Orléans), à 2 tours; 6. Scheidhauer Willy (Sarre).

Dagan, 1^{er} en 175 cm³.



3^E CONCOURS NATIONAL D'AUDAX CYCLOMOTORISTES, MOTOCYCLISTES, SIDE-CARISTES

Dimanche 14 Juin 1953

COMPTE RENDU ★

C'est pour la troisième fois que le Moto-Club Châtillonnais organisait son 3^e Concours National d'Audax, épreuve d'endurance qui eut lieu le dimanche 14 juin et qui comportait quatre brevets de 300, 500, 700, 900 km au choix des concurrents.

Cette épreuve populaire connut un incontestable succès d'engagements puisque 184 concurrents étaient engagés, et que 167 concurrents prirent effectivement le départ de Versailles. Rappelons que cette épreuve était ouverte aux cyclomotoristes, motocyclistes et sidecaristes et que ceux-ci devaient soutenir 30, 55 et 60 km/h, selon la cylindrée de leur machine.

Excellent résultat d'ensemble puisque seulement 15 concurrents (10 % environ) abandonnèrent et que 15 participants seulement furent pénalisés, au total 137 terminèrent dans les délais impartis.

Cette épreuve vraiment à la portée de n'importe quel motocycliste ou cyclomotoriste a une formule qui plaît et qui justifie tout de même d'une performance officiellement contrôlée en matière de « moyennes ».

Notons qu'il y a eu peu d'épreuves (même s'il y en a eu déjà) qui rassemblèrent un nombre aussi important de concurrents (60 concurrents s'élancèrent dans le brevet de 900 km (à couvrir en moins de 15 h) et que, parmi les concurrents il y avait une forte représentation des services ci-dessous :

Equipe des Services techniques de la Préfecture de Police de Paris (23 pilotes); équipe de la Gendarmerie Nationale (19 pilotes); équipe de la Sûreté Nationale (1^{er} C.R.S.) (16 pilotes); Armée Française (15 pilotes); 602^e G.C.R. Vincennes; 3^e Hussards d'Alençon, etc., et de nombreux clubs, plus de 25, participèrent à cette belle manifestation motorisée.

Tous les concurrents terminant à Versailles furent rassemblés et, en un défilé impeccable, rejoignirent la salle des fêtes de Châtillon où le M.C.C. offrit à tous un vin et apéritif d'honneur rassemblant plus de 300 personnes.

Notons qu'en raison des vacances annuelles, la distribution des récompenses est reportée et se déroulera dans la première quinzaine du mois de septembre, tous les participants seront convoqués à cette cérémonie.

184 engagés - 167 partants; 152 concurrents qui terminent; 137 concurrents classés « non pénalisés »; 15 concurrents classés « pénalisés »; 15 abandons.

Les concurrents ci-dessous qui terminent dans les délais réglementaires imposés obtiennent le brevet pour lequel ils ont concourus :

BREVET DE 300 KM

GRUPE « A » (moyenne 55 km)

(Temps idéal : 5 h 30)

Biout, U.S.M.T., 3 h 53'; Vacher Jacques, R.M.C., 4 h 16'; Guillebaut Pierre, M.C. Beauce, 4 h 54'; Pichot Roger, C.O.B., 5 h 08'; Lustriat Michel, M.C. Compiègne, 5 h 13'; Bouvier René, M.C. Melunais, pénalisé dans les 500 km; Pillette Georges, M.C. Melunais, pénalisé dans les 500 km.

GRUPE « B » (moyenne 60 km)

(Temps idéal : 5 h 02)

Billotte Maurice, M.C. (E.-et-L.), 3 h 16'; Daldoss Ernest, C.O.B., 3 h 17'; Penaud Henri, U.S.M.T., 3 h 29'; Karl Paul, M.C.C., 3 h 43'; Jossier Albert, M.C. Mureaux, 4 h; Brochant Marcel, U.S.M.T., 4 h 16'; Camus Roland, S.M.C. Sens, 4 h 17'; Fleutot Philippe, M.C.C., 3 h 53'; Guillet Jacques, C.O.B., 4 h 33'; Rollin Charles, C.O.P., 4 h 38'; Lamy Paul, V.C.P., 4 h 47'; Banes Louis, R.M.C., 3 h 36'; Marcq Alphonse, M.C.C., pénalisé; Rocher Pierre, C.O.B., pénalisé.

GRUPE « C » (moyenne 30 km)

(Temps idéal : 10 h 04)

Dagneaux Gilbert, M.C.C., 6 h 46'; Schmitt Guy, Cheminots Sportifs, 6 h 47'; Salaun Jean-Louis, M.C.C., 7 h 18'; Degas Pierre, M.C.C., 7 h 38'; Moryphyre Pierre, M.C.C. 7 h 38'; Chaline Marcel, M.C.C., 7 h 52'; Eisenstem Pierre, M.C.C., 7 h 59'; Bailly Raymond, Chem. Sportifs, 7 h 59'; Léger Claude, Chem. Sportifs, 8 h 18'; Ducaille Bernard, M.C.C., 8 h 22'; M^{me} Quesnel Yvette, Chem. Sportifs, 8 h 25'; Quesnel Raymond, Chem. Sportifs, 8 h 26'; Gusella Jules, M.C.C., 7 h 41'; Jacob Ernest, M.C.C.; Roux Gamon, M.C.C., pénalisé; Nogrix Guy, M.C.C., pénalisé; Dreyer René, M.C.C., pénalisé; Guinot Edgar, M.C.C., pénalisé; Lenartowsky Jean, M.C.C., pénalisé.

BREVET DE 500 KM

GRUPE « A » (moyenne horaire 55 km)

(Temps idéal : 9 h 08)

Degen Marcel, V.C.P., 7 h 35'; Cugnet Jean, A.S. Graves, 7 h 42'; Michalcik Paul, M.C.C., 7 h 44'; Pagniez, M.C. Nogentais, 7 h 45'; Chrestien Claude, U.S. Maison Blanche, 7 h 55'; Luault Maurice, M.C.P., 8 h 08'; Laforge Paul, M.C.C., 8 h 10'; Bourgeois, S.M.C. Sens, 8 h 14'; Blin René, S.M.C. Sens, 8 h 19'; Sampagnay, M.C.C., 8 h 34'; Masson Martial, M.C.C., 8 h 36'; Laval Marcel, V.C.P., 9 h; Baulot Lucien, M.C. Auxerrois, pénalisé.

GRUPE « B » (moyenne horaire 60 km)

(Temps idéal : 8 h 22)

Henry Louis, M.C.C., 6 h 01'; Buffet Claude, R.M.C., 6 h 14'; Prignon Marcel, R.M.C., 6 h 22'; Moreau Claude, M.C.C., 6 h 26'; Legrosdidier Arsène, A.M. Saint-Cloud, 6 h 38'; Lejeune Roland, M.C. Banlieue Est, 7 h; Robert René, M.C. Pont-Audemer, 7 h 28'; Lis Paul, C.O.B., non pénalisé; Ferial Marius, M.C. Pont-Audemer, pénalisé.

GRUPE « C » (moyenne horaire 30 km)

(Temps idéal : 16 h 44)

Primaux Emilien, M.C.C., 11 h 39'; Militello Pierre, M.C.C., 11 h 44'; Lentillon Pierre, M.C.C., 11 h 47'; Pascaud René, M.C.C., 12 h 10'; Toussaint Louis, M.C.C., 13 h 06'; Labrousse Claude, M.C.C., 13 h 10'; Boutevin Jean, M.C.C., 13 h 45'; Lenartowski Gérard, M.C.C., pénalisé.

BREVET DE 700 KM

GRUPE « B » (moyenne 60 km)

(Temps idéal : 11 h 42)

Meisterzheim Marcel, S.T.P.P., 7 h 49'; Gillet René, S.T.P.P., 7 h 49'; Launay André, S.T.P.P., 9 h 04'; Desbois Antoine, S.T.P.P., 9 h 04'; Le Vionois Marcel, S.T.P.P., 9 h 04'; Pernin Robert, S.T.P.P., 9 h 04'; Verdier Léandre, S.T.P.P., 9 h 04'; Laurent Louis Pierre, S.T.P.P., 9 h 04'; Monrosty Roger, S.T.P.P., 9 h 04'; Tournier Léon, S.T.P.P., 9 h 04'; Gallard Jean S.T.P.P., 9 h 04'; Queirard Gaston, S.T.P.P., 9 h 04'; Moreau André, S.T.P.P., 9 h 04'; Caudiu Clément, S.T.P.P., 9 h 04'; Deroo Georges, S.T.P.P., 9 h 04'; Salvat Roger, S.T.P.P., 9 h 04'; Giraudy Robert, S.T.P.P., 9 h 04'; Richard Charles, S.T.P.P., 9 h 04'; Claudon Louis Charles, S.T.P.P., 9 h 04'; Brignoli Walter, S.T.P.P., 9 h 04'; Imbert Robert, S.T.P.P., 9 h 04'; Chaton Marcel, S.T.P.P., 9 h 04'; Manchon Emile, S.T.P.P., 9 h 04'; Boissonnade René, 602^e Vincennes, 9 h 28'; Poulain André, 602^e Vincennes, 9 h 29'; Kaplan Albert, A.S. Graves, 9 h 30'; Trutin Harris, 602^e Vincennes, 9 h 47'; Mavre Guy, 602^e Vincennes, 9 h 55'; Lhoste Georges, M.C.P., 10 h 22'; Bonneau Robert, M.C.C., 10 h 34'; Gelot Bernard, M.C.C., 10 h 46'; Favero Gilbert, G.R.P., pénalisé dans le 900 km; Dauge Roger, C.M.S.N., pénalisé dans le 900 km; Durand Louis, M.C.C., pénalisé dans le 900 km; Martinat Emile, 602^e Vincennes, pénalisé.

BREVET DE 900 KM

GRUPE « B » (moyenne horaire 60 km)

(Temps idéal : 15 h 05)

Duhamel Lucien, M.C.C., 10 h 20'; Piscaglia Marie, A.M.P., 10 h 42'; Lemaire Roland, S.M.C. Sens, 10 h 43'; Loyeau André, M.C.C., 11 h 22'; Lallement Georges, M.C.P., 11 h 23'; Perroy Jean, C.M.S.N., 11 h 34'; Millet Pierre, S.M.C. Sens, 11 h 38'; Prud'homme Henri, S.M.C. Sens, 11 h 44'; Coutant Norbert, C.M.S.N., 11 h 45'; Josselin Jean-Baptiste, M.C. Centre, 11 h 45'; Pillard Elie, C.M.S.N., 11 h 49'; Nouyriat Christian, G.R.P., 11 h 53'; Barrouillet Jean, C.M.S.N., 11 h 53'; Lassagne Maurice, G.R.P., 11 h 54'; Laigle André, G.R.P., 11 h 55', etc.



AU MOTO-CROSS DES 4 NATIONS A ROUEN

suite de la page 24

manque pour faire la relation de cette course très émouvante attristée par l'accident survenu à Desmoulin. Une mention particulière revient au malchanceux Lusseyran, dit Tonton, vainqueur de la 1^{re} manche, et qui sans la rupture de son axe de roue arrière... mais ce sont là des spéculations qui n'enlèvent rien à la très belle victoire du Parisien Scossa.

En bref (si l'on peut dire) une fort belle journée moto-cross internationale, bien faite — c'est exactement le mot — pour le prestige et la vulgarisation de notre sport; il en faudrait beaucoup comme cela, un très grand bravo au M.C. de Normandie, à quand le moto-cross français, chef-lieu Rouen?

Redite internationale sur ce circuit le 30 août, avec les Hollandais, les Belges et les Français.

Qu'on se le dise, ça vaut le coup...

CLASSEMENT

1^{re} MANCHE INTERNATIONALE EN 6 TOURS DE 2 KM

1. Chuchart (F.), B.S.A., 15' 59''; 2. Molinari (F.), Gilera, 16' 05''; 3. Nex (A.), B.S.A., 16' 16''; 4. Charrier (F.), B.S.A., 16' 20''; 5. Rickman (A.) B.S.A., 16' 20'' 1/5; 6. Prieur (F.) F.N., 16' 32''; 7. Hall (A.) B.S.A., 16' 32'' 1/5; 8. Raulin (F.) B.S.A., 16' 37''; 9. Frantz (F.), F.N., 16' 50''; 10. Pilling (A.), A.J.S., 16' 55''; 11. Bickerton (A.), B.S.A., 17' 20''; 12. Melioli (F.), Gilera, 20' 2/5; 13. Dupont (B.), Sarolea, 26'; 14. Swessaert (B.) A.J.S., 18' 17''; 15. Galbiati (I.), Gilera, 34'; 16. Meert (B.), Sarolea.

2^e MANCHE INTERNATIONALE 6 TOURS

1. Frantz (F.), 16' 42'' 2/5; 2. Molinari (F.), 16' 02''; 3. Hall (A.), 16' 10'' 2/5; 4. Nex (A.), 16' 11''; 5. Prieur (F.), 16' 14''; 6. Rickman (A.), 16' 15''; 7. Charrier (F.), 16' 28''; 8. Raulin (F.), 16' 32''; 9. Pilling (A.), 16' 32'' 2/5; 10. Bickerton (A.), 17' 00'' 1/5; 11. Melioli (F.); 12. Swessaert (B.); 13. Dupont (B.); 14. Galbiati (I.); 15. Chuchart (F.).

FINALE INTERNATIONALE 6 TOURS

1. Frantz (F.), 21' 19''; 2. Molinari (F.), 21' 24''; 3. Hall (A.), 21' 44''; 4. Prieur (F.), 21' 49''; 5. Raulin (F.), 22' 10''; 6. Charrier (F.), 22' 25''; 7. Dupont (B.); 8. Melioli (F.); 9. Rickman (A.); 10. Galbiati (I.); 11. Chuchart (F.); 12. Swessaert (B.); 13. Pilling (A.).

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Molinari (F.); 2. Frantz (F.); 3. Hall (A.); 4. Prieur (F.); 5. Charrier (F.); 6. Rickman (A.); 7. Raulin (F.); 8. Chuchart (F.); 9. Melioli (F.); 10. Pilling (A.); 11. Dupont (B.); 12. Swessaert (B.); 13. Galbiati (I.).

CLASSEMENT GÉNÉRAL CATÉGORIE NATIONALE

3 manches de 6 + 6 + 8 tours

1. Scossa, Sarolea; 2. Chuchart, B.S.A.; 3. Batisse, A.J.S.; 4. Depreaux, B.S.A.; 5. Martin, B.S.A.; 6. Crescent, Triumph; 7. Savinel, Triumph; 8. Roussel, B.S.A.; 9. Seminelli, Ariel; 10. Ne. B.S.A.; 11. Daudé, Ariel; 12. Mouchet, B.S.A.; 13. Mariani, B.S.A.; 14. Brogniart, Triumph; 15. Brulé, Sarolea.



MOTO-BALL

Résultats des matches du 21 juin 1953.

1^{re} DIVISION :

M.B.C. Avignon et M.B.C. Camaret font match nul, 0 à 0.

S.U.M.A. bat Villefranche M.C., par 7 buts à 0.

2^e DIVISION, ZONE NORD :

M.B.C. Paris bat M.B.C. Orly, par 3 buts à 1.

M.B.C. Vitry bat Versailles M.C. par 3 buts à 1.

M.B.C. Châlons bat M.C. Mulhouse, par 1 but à 0.

2^e DIVISION, ZONE SUD :

M.B.C. Marignane bat Racer de Nice, par 12 buts à 1.

M.C. Seynois bat M.B.C. Cavaillon, par 5 buts à 1.

Résultats des matches du 28 juin 1953.

1^{re} DIVISION :

M.B.C. Avignon bat M.C. Villefranche, par 5 buts à 0.

S.U.M.A. bat Houlgate, par 4 buts à 0.

Courbevoie Sports bat Nice Moto Ball Club, par 4 buts à 1.

2^e DIVISION, ZONE NORD :

M.B.C. Châlonnais et M.C. Mulhouse font match nul, 1 à 1.

M.B.C. Le Havre bat M.B.C. Orly, par 4 buts à 0.

2^e DIVISION, ZONE SUD :

M.B.C. Marignane bat M.C. La Seyne, par 7 buts à 2.

M.B.C. Aixois bat Racer Moto Ball Club de Nice, par 3 buts à 1.

MOTO-CROSS LE 2 AOÛT A HIRSON

L'Union Motocycliste de l'Aisne organise le 2 août à Hirson un grand moto-cross national inscrit au calendrier de la F.F.M. sur un circuit de 1,2 km homologué en catégories 350 et 500 cm³.

Les engagements sont reçus par le secrétaire, M. Roger Hourez, 2, rue de Vervins à Hirson (Aisne). Tél. : 56.

AU MOTO-CROSS NATIONAL DE DECAZEVILLE, NETTE VICTOIRE DE COMBES

Decazeville (Aveyron). Le Gaillacois Combes de la section motocross du Moto Camping Club Albigeois, vainqueur des deux manches de la catégorie 350 s'adjugea cette épreuve sur sa « Dot Spéciale ».

Le jeune Combes s'affirme de jour en jour en sport de moto-cross et sa nette victoire devant des Sauca, Cros, Aguirre, Hardy en est le témoignage. Déjà lors de la première épreuve albigeoise nous avons souligné ses débuts plus que prometteurs. Combes est à suivre et nous espérons sous peu le voir dans des compétitions plus ardues pour juger définitivement de ses capacités remarquables.

Résultats 350 : 1. Combes (M.C.C. Albi) sur Dot Spéciale, vainqueur des 2 manches en 13' 33'' 5/10 et 13' 2/10; 2. Hardy (M.C. Colomiers); 3. Aguirre (Toulouse); 4. Cros (Béziers); 5. Boucher (Lyon); 6. Meloux (M.C.C.A.), etc.

LE PREMIER GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DE VILLEFRANCHE-SUR-SAONE EN BAUJOLAIS

A Villefranche-sur-Saône, riante capitale du Beaujolais la moto jouit d'une faveur qui s'accroît de jour en jour.

Depuis une date lointaine, l'équipe de Moto-Ball du M.C.V. fait briller les couleurs Caladoises sur les stades nationaux.

Un club nouveau, la section de l'A.M.C.C. de Lyon, groupant un nombre important d'adhérents, s'est proposé d'organiser le tourisme motocycliste dans la région et de pratiquer éventuellement le sport motocycliste d'amateur.

Les promenades collectives dominicales obtiennent un vif succès; la participation à des rallyes nationaux et internationaux a enrichi le palmarès du club de nombreuses victoires. Mais, pour affirmer encore davantage sa présence, ce dernier a décidé d'instituer cette année le Premier Grand Prix Motocycliste du Beaujolais. Le circuit comportant deux lignes droites, une courbe et trois virages dont les angles semblent avoir été créés à dessein sera à la fois rapide et très spectaculaire. Des engagés de marque feront vivre au public une journée fertile en émotions.

Aussi l'A.M.C.C. Caladoise pense que de nombreux motocyclistes lui rendront visite, à cette occasion le 2 août prochain à Villefranche-sur-Saône.

RALLYE D'AUTOMNE A CONCHES

Les 19 et 20 septembre 1953 se déroulera sur le terrain de Camping de Conches (Eure), un grand rallye Moto-Camping, scooters et vélomoteurs, sans distinction de club, organisé par le Touring Club de France, avec le concours du Syndicat d'Initiative et de la municipalité de Conches.

De nombreux prix, récompenses et souvenirs seront distribués au rallye.

Envoi d'un imprimé complémentaire sur demande. Ecrire au T.C.F. service Camping, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

MOTOCYCLISTES...
...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir
L'ATELIER DE RÉPARATIONS
de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobyette

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

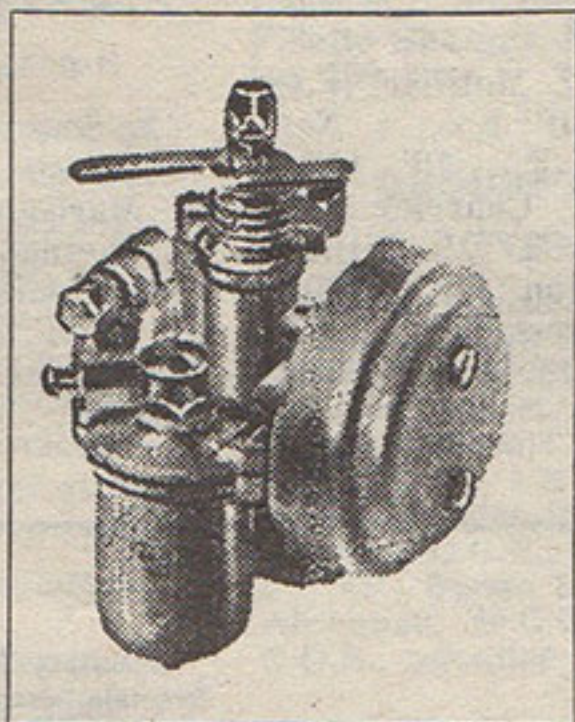
MOTOBÉCANE



TERROT

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 Compont, PARIS-17^e

*Méfiez-
vous des
Contrefaçons*

EXIGEZ le

"CASQUE GENO"

HAUTE RÉSISTANCE · IMPERFORABLE AU CHOC

Vente en gros : E^{ts} GENO, 6, F⁹ St-Honoré, PARIS

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les E^{ts}
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE

5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TEL. : 509 17-43



★ **FOUGOR** ★

le spécialiste de la botte
dans tous ses usages

TOURISME - COMPÉTITION - CHEVAL - CHASSE

vous présente ses modèles cousu trépointe
de 3.800 à 7.000 F

Feuilles de mesures adressées sur demande
avec catalogue

Usine : 93, rue Molière - MONTREUIL
Tél. : AVR. 28-12

(Seine)



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
SACQUES CAMPING
GRANDE CONTENANCE
A LAÇAGE **3.690 fr.**

un des exemples de la semaine :

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 !

Indispensable sur votre moto !

LE BOUCHON ANTI-VOL *essence*

SUPER

LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

Breveté S. G. D. G.

vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOUIL-LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNEE et C^{ie} s.a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

RAUOUIZ PARIS

522-525
300
400
610
121
391
86
"P"
722-723
600

ACCESSOIRES POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
Éts ANDRÉ PORTERIE

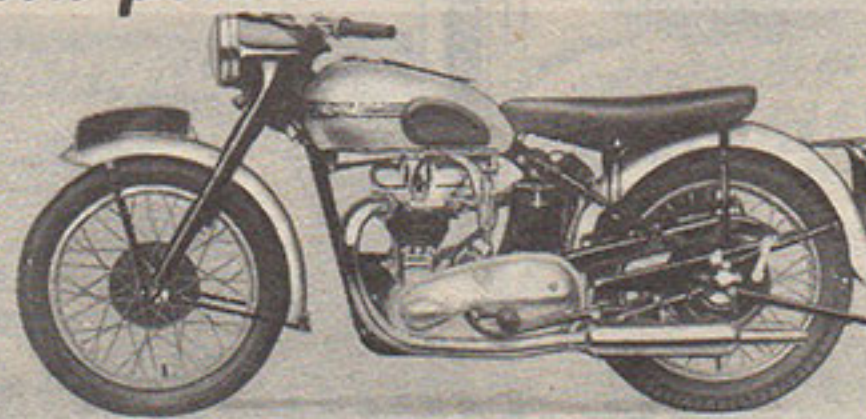
263
270
251

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

ST-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4^e)
Métro : Saint-Paul LISITA Tél. : ARC 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



DKW TRIUMPH JAWA
TERROT - MOTOCONFORT

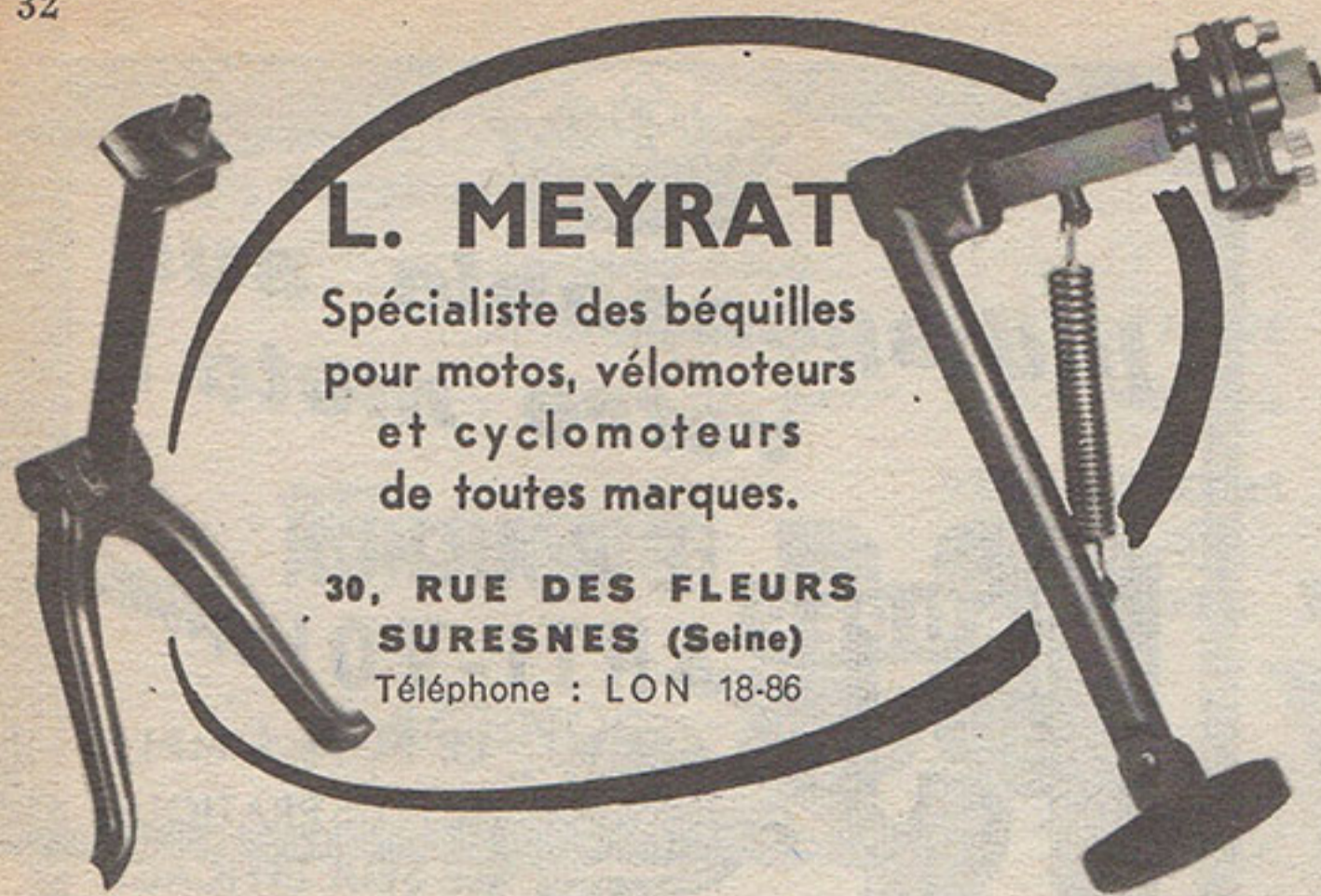
MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAYAT
GUILLIER - RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLÉE - JONGHI - M. R. - HUIN - A. G. F. - DERNY
MOSQUITO - N.S.U. **Mobylette** VESPA - AMI
et la

Tous les Accessoires et l'Équipement
PIÈCES DÉTACHÉES

°RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

VENTE A CRÉDIT Renseignements contre
50 francs de timbres

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30



L. MEYRAT

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

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

Établissements MOTTAZ

307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Téléphone : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, Vélomoteurs, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES
DÉPOSÉS

“MURCIA”

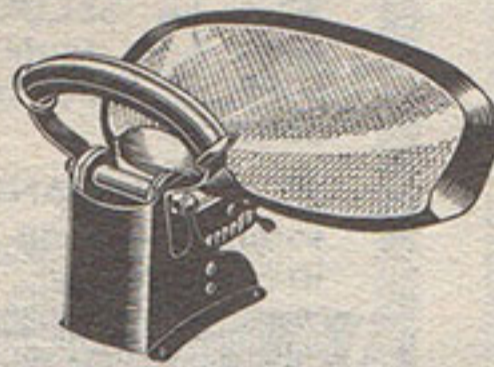
SIÈGES AR. Moto et Vélomoteur
surbaissés, réglage instantané à
l'arrière suivant poids

Présentation : chromés ou émaillés

Fixation sur porte-bagages ou garde-boue

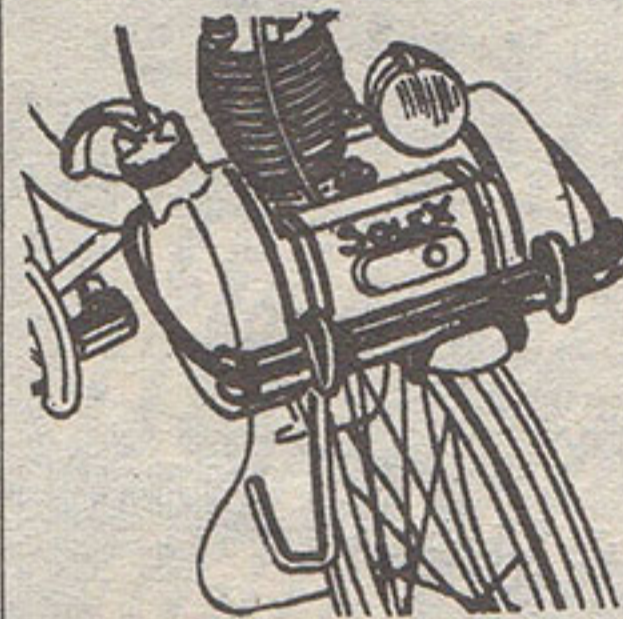
MODÈLES SPÉCIAUX POUR SCOOTERS

SELLES AVANT SPÉCIALES RÉGLABLES



VILLEURBANNE (Rhône), 70, rue des Bienvenus

TÉLÉPHONE : V 1 68-87



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 faci-
lement votre Vélosolex d'une main.

Le SERRE-GAINE en caoutchouc.

Renseignements :

Établ^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

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

Pour le prix d'une cartouche!...

**VOUS CONNAITREZ TOUS
LES PLAISIRS DE LA CHASSE**

En lisant chaque mois :

La REVUE NATIONALE de la CHASSE

LA SEULE REVUE CYNÉGÉTIQUE

★ ★ ★ en vente partout ★ ★ ★

FAITE PAR DES CHASSEURS POUR DES CHASSEURS - 50 Fr.

VENTES

DARMONT, 3 roues, 3 vitesses, marche arrière. Mangenot, 117, rue Victor-Hugo, Levallois.

MATCHLESS-TWIN, méc. impec. Px tr. int. Vis. matin. Clément, 68, rue François-Miron, Paris (4^e).

Part. vd spl. **B.M.W. R51-2** plombée d'import. Px int. mais très urgent. Pierard, La Francheville (Ardennes).

PEUGEOT 175 com. neuve, 3.000 km, toute équip. 4, rue des Petits-Champs (2^e).

MATCHLESS 350 cm³, susp. arr. refaite pour vacances, moteur 2.500 km, démonte-cylindre et culasse sur demande. Px 160.000. Urgent. Lapiere, 6, rue de Tlemcen (20^e).

Occ. rare **VÉLOCETTE LE-200**. Modèle Salon, ent. chr., pas rodée, impec., au plus offrant. Devinck, 26, rue Morisset, Deuil (S.-et-O.) près Enghien.

B.S.A. 500 A7, 1951, Dominator 1952, 1.375 km. N.S.U. 250, parf. état. Daunou, tél. : 685, Meulan.

MONET 250, culb., bon état. Px intéressant. Bailly, Hôp. Beaujon. Pharmacie. PER. 32-10. Matin.

Part. vd 650 **TRIUMPH 51**, speed twin, impec. 10.000 km. Px 290.000. Poitau, Saint-Pol-sur-Ternoise (P.-de-C.).

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...

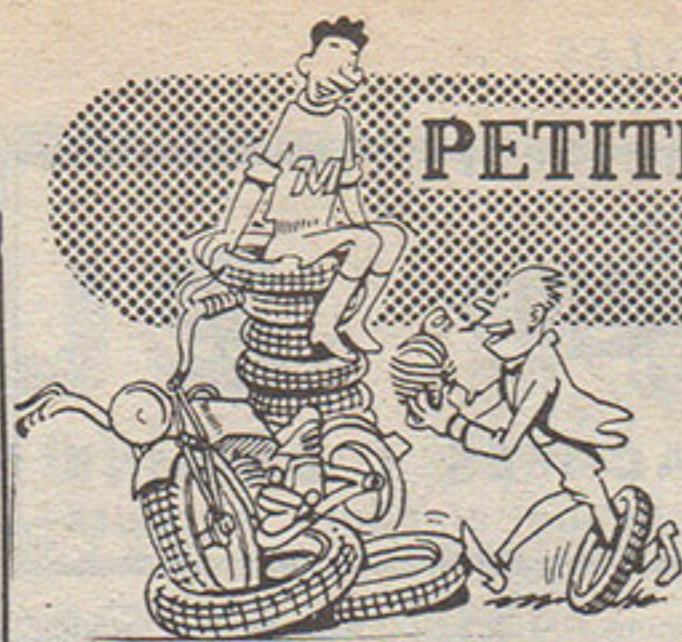
le **TUBOTOM****OTOM** S.A.56 bis RUE FRANKLIN COURBEVOIE
DÉF. 21 63 * 25 91

SIMCA 5 1948. Fourgonnette châssis long, tr. bon état, prête à rouler. 230.000. Poitte, 5, route de Rueil, Le Chesnay.

AUTOMOTO 175 A.M.C. 9.000 km. Mai 1952, f. télesc., susp. arr., freins centraux, selle Mérat., sacoches, casques, chrome, état impec. Achat voiture. Hamard, 70, boul. Soult (12^e). Métro Porte Vincennes. Soir après 19 h.

NORTON « DOMINATOR », 8.000 km. Px 300.000. Perries, Hôtel Chaplain, 11 bis, rue Jules-Chaplain (6^e). Visible 9 h tous les mat., lundi tte journ. DAN. 47-64.

500 culb. **MAGNAT-DEBON**, dern. mod., ent. eq., cme nve. 10.000 km ou échange contre voiture 4 à 6 ch. Paierai soult. Faire offres. Poulain, 64, rue de Châtillon, Rennes (I.-et-V.).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

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

BERNARDET 125 C50. Chevrier, 22, av. Gallieni, Courbevoie. En gare Bécon,

Urgent. Particulier vend **ZUNDAPP RUSSIE 750** culbutée, 8 vitesses, marche arrière avec side-car Bernardet et tand-sad. Parfait état mécanique. Pneus neufs. Attelage repeint. Cause achat voiture. Prix à débattre. S'adresser : M. Faoder, 116, rue de l'Hôtel-de-Ville, Aulnoye (Nord)

MOTOB. 125 L.A.T. D45 B, 10.000 km. Excel. état. Huchet, 10, av. Burtin, Bois-Colombes. Après 18 h.

SCOOTER SCOTAVIA 175 A.M.C. 150 km, roue rechange, pare-brise, batterie, avertisseur, suspension arrière. Pesez Arthur, Savy-Berlette, par Aubigny-en-Artois (Pas-de-Calais).

SCOOTER MOTOB. 125, culb. 53, av. access., tr. b. ét., p. roulé. Billard Claude, 17, rue J.-Ferry, Massy (S.-et-O.).

TWIN A.J.S. 1953, c. neuve. Vassel, 79, rue Saint-Savournin, Marseille.

250 N.S.U. O.S.L., ét. impec. Px 100.000. Demougeot, Nuits-St-Georges (Côte-d'Or).

SIDE PRÉCISION avec attache pour Triumph Twin 500 cm³. Etat neuf. Visible, 31, rue de Bellevue, Boulogne.

VERDOT-MOTOS

Spécialiste MOTOBÉCANE
depuis 20 ansSuper-Club, bloc S, super-culasse
et tous les nouveaux modèles jusqu'à
la MOBYLETTEPIÈCES DÉTACHÉES
MISE AU POINT

VENTE - ÉCHANGE

Neuf et occasion

BOURG-DUN Seine-Infre

PUCH 250 T.F. luxe, équip. imp. 175, Boldini, Lardy (S.-et-O.).

A vendre **175 MOTOBÉCANE** mod. 1951, moteur impeccable, éclairage stop, porte-bidons, béquille latérale., prix à débattre. Roger Vincent, 31, av. Jules-Vallées, Athis-Mons (à 200 m de la pyramide).

Particulier vend **PUCH 250**, état impec., 1^{er} main, 3.500 km, noire. Px intéressant. Cornet, 37, av. Jean-Jaurès, Vitry (Seine). I.T.A. 12-52.

Très urgent c. départ, super **MONET-G. VILLIERS 100** cm³, 3 vit, bas px. Dutreix, 74, Baudin, Levallois (Seine).

VÉLOCAR à enlever, 15.000 fr. 30, boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

125 A.M.C., 3 vit., parf. état, 65.000 fr. **350 TRIUMPH T. 80**, parf. ét., 110.000. Fantuz, rue de l'Aviation, Villepinte (Seine-et-Oise).

GNOME 500, ent. ref. neuf, mot. 1.000 km. émail chrome, pneus impec., éch. contre 750, 1.000, 1.200. Carrière, 1, rue Gabriel-Péri, Valenton (S.-et-O.).

MOTOBÉC. 175, 2.350 km, équip., cse achat voit. Busine, 45, av. Saint-Mandé, Paris (12^e).

D.K.W. 350 sup. ar., sélec., 4 vit. 125.000. Repr. Mobyl, André, 4, rue André-Coin, Malakoff.

TERROT 350 culbutée, selecteur, suspension arrière, bon état mécanique-85.000. Visible tous les samedis après midi jusqu'au 30 août inclu. Lardeau René, Rochecorbon (Indre-et-Loire).

Remorques



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

B.M.W. R12, parfait état, 750 cm³. Px 155.000. Ecrire Simonet, 8, rue Michel-Ange (16^e).

PUCH 250 T.F. Parfait état. 1^{er} main. 150.000 dernier prix. (Visible le soir.) Dolique, 3, boul. Henri-Ruel, Fontenay-sous-Bois (Seine).

LES ÉTABLISSEMENTS ASEL

33, r. Vilin, PARIS-XX^e - MEN 56-02

VOUS PRÉSENTENT

LEURS NOUVEAUX RÉTROVISEURS
RECTANGULAIRESà glace bombée ou plate pour scooters
(aux couleurs Vespa, Lambretta, Bernardet, etc., ou chromé)
REPRÉSENTANTS POUR LA FRANCE DEMANDÉSJeunes!
voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, 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. — Instruction 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^e).

Géneau, 23, rue Franklin, Courbevoie-Bécon. Châssis « Fulgur » M.100, fourche conçue pour Sunbeam S.8, broche spéciale, jante chromée, pneu secours neuf. Selle angl. Terry. Mérat, grand modèle.

Repose-pieds

C'EST UNE FABRICATION
ROGER POUILLAINRue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&-O.)

GNOME RHONE, cadre acier embouti, type V2, 5 CV, 2 cyl. opposés, transmis. cardan, démontage des roues instantané, bon ét. marche. Px 90.000 à débat. Ecrire Motocycles.

Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOISNe pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

PIN-UP : Sensationnel. Décorez : auto, scooter, canoé, avec pin-up (impr. 4 coul. format 7 x 15 cm), adhère sur tout. Envoi contre 200 fr. à *Vanderschueren*, 20, *boulev. Hôpital* (5^e). Paris C.C. : 9366-72 (pas contre remb.).

Baisse avant les vacances.

800 Gnome AX2, side 95.
750 B.M.W. R12, 135, 140, 145.
750 B.M.W. R71, 230, 260.
750 Harley Splendide 200.
750 René Gillet side, 75, 80, 85, 100.
600 B.M.W. R66, 275.
750 Zundapp KS750 side, 135.
500 B.M.W. R51, 275, 280.
500 B.S.A., W.M20, 105, 80.
500 Gnome CV2, 135.
500 Norton 16H, 90.
350 B.M.W. R35, 100, 125.
350 Triumph A11, 110.
350 Ariel RH, 125.
250 B.M.W. R25, 215, 230.
250 D.K.W. NZ, 75, 85, 120.
250 Puch, 180.
250 B.S.A., 165.
350 Motobécane, 65.
Nx vélomoteurs, 30 motos provenance Allemagne à rénover.
750 B.M.W., 350 N.S.U., 250 N.S.U., 500. Columbus, 500 Zundapp, 200 Zundapp, Ardie D.K.W., Standard 125, JLO, etc.
Pièces détachées, Indian 500 scout, tri Peugeot 55. side-car Précision Bernardet, Simard B.M.W., voitures Simca 8, 1.200 décapotable. Reprise moto. Achats, reprises crédit. *Moto Record*, 151, *rue Marcadet*, Paris (18^e). MON. 24-40.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

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^e)-VAU. 65-92

1 moto 500 A.J.S. Twin, dernier modèle. Px 305.000.
1 moto 500 Norton 16H, parfait état. Px 145.000.
1 moto 500 Terrot accidentée, type RL. Px 45.000.
1 moto 175 Terrot culbutée. Px 40.000.
1 vélomoteur Terrot, type E.T.D., état de neuf. Px 100.000.
Spécialiste moto Matchless A.J.S. Echange Standart, embiellage et cylindre G31. Pièces détachées. Revision et mise au point. Prix très étudiés sur devis. *National-Motos*, 66, *rue Nationale*, Paris (13^e). Tél. : *GOB*. 29-83.

PUCH 250 état neuf, 180.000 fr. *Véjus*, 4, *rue des Alluets*, *Cormeilles-en-Parisis* (S.-et-O.).

Belle **GNOME-RHONE**, cadre acier embouti, émail beige, 3 CV, type junior, mot. réalésé. Px 60.000 à débat.

500 GOLD STAR, sp. Cross, susp. AR Vistoli, parf. état, 270.000. *Théveney*, 237, *avenue Jean-Jaurès*, *Clamart*.

SIDE ZUNDAPP RUSSIE, *Bignon*, 7, *rue de Pontoise* (5^e).

175 cm³ GUILLER, 4 t, f. tél. 8.000 km., 110.000. *Bournazel*, 30, *rue Guillemillot* (17^e).

ZUNDAPP KS600, parfait état mécanique, 165. Reprise éventuelle 3 ch. Ecrire : *Nozerand*, 41, *rue Jean-XXII*, *Cahors*.

Plus de mains crispées!
GANTS SPORT
EMET
APPROUVATION ETATIQUE
LE DICTEUR
Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

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

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

BATEAU démontable Lapon. 4 places et propulseur Johnson 3 CV, rig. neuf, au plus offrant. *Devinck*, 26, *rue Morisset*, *Deuil* (S.-et-O.) près *Enghien*.

TANDEM et VÉLO COURSE état neuf. Prix intéressants. Ecrire : *René*, *Cycles le Bignon* (L.-Inf.).

ROVIN, 3 ch, impec. Px intér. *Grandon*, 2, *rue Grands-Champs*, *Orléans*.

250 PUCH, nov. 1952, rouge, 7.000 km, état parfait, tansad, porte-bagages, saches, pare-brise. 190.000. Visible chez *S.G.U.A.*, 268, *boul. St-Germain*, *Paris*.

V. ou ÉCH. plus soulte. Motobécane 250 JAP, impec. contre marque ETB 350 culb. récente. Faire offre *Ansart Claude*, *Moliens* (Oise). Tél. 7.

NORTON 500, mono ES2, modèle 1953 suspension AR oscillante avec Side Précision tourisme (à gauche), impeccable plus pneu, chambres à air, équipement. 435.000. *Paul Puéchon*, 50, *rue des Bernardins*, *Paris* (5^e).

SEULE... DE TOUTES
LES PUBLICATIONS FÉMININES
vendues en France

Votre Mode *Le journal de la femme élégante et pratique*

ET SES ALBUMS
OFFRE ANNUELLEMENT
A SES LECTRICES :

3500 MODÈLES de robes, manteaux, tailleurs, jupes, blouses, tabliers, etc... toutes saisons, en noir et en couleurs pour femmes et enfants.

450 TRICOTS inédits avec plans détaillés et explications à points comptés.

360 PHOTOS de haute-couture et tous les secrets de la mode à Paris.

50 OUVRAGES en couleurs dessinés en grandeur naturelle.

3 GRANDS ROMANS de vos auteurs préférés, chaque semaine.

Des recettes, des conseils pratiques, la vie sociale, l'entraide, etc., etc...

Votre Mode LA PUBLICATION FÉMININE LA PLUS ABONDANTE ET LA MOINS CHÈRE PAR SA QUALITÉ

30 fr.
Chaque Semaine * Abonnement : 1450 frs par an

LA VIE PRATIQUE

LA REVUE MODERNE DES TRAVAUX FAMILIAUX

VOUS DONNE

100 CONSEILS

PRATIQUES par mois

EN PLUS DE SES

RUBRIQUES HABITUELLES!

Donnez vous, chaque mois

LA VIE PRATIQUE

RENDRA LA VIE PLUS BELLE ET PLUS FACILE ★ **100 FRs**

PNEUS

VÉLO CYCLO-MOTEUR
VÉLOMOTEUR
SCOOTER - MOTO

ACCESSOIRES

POIGNÉES - PATINS DE FREINS
DISSOLUTION - PIÈCES RÉPARATION, etc...

COURROIES - TUYAUX

HUTCHINSON



VÊTEMENTS
IMPERMÉABLES

BOTTES - SABOTS
CAOUTCHOUC

CHAUSSURES
SPORT - PLAGE - CAMPAGNE

à l'Aigle
HUTCHINSON

CARBURATEURS

DELLORTO

Modèle pour 500 cc :

A.J.S.-Matchless, Ariel, B.S.A., F.N., Rudge,
Triumph, Vélocette, Terrot, Magnat-Debon

TRADING - MOTOR - LINE

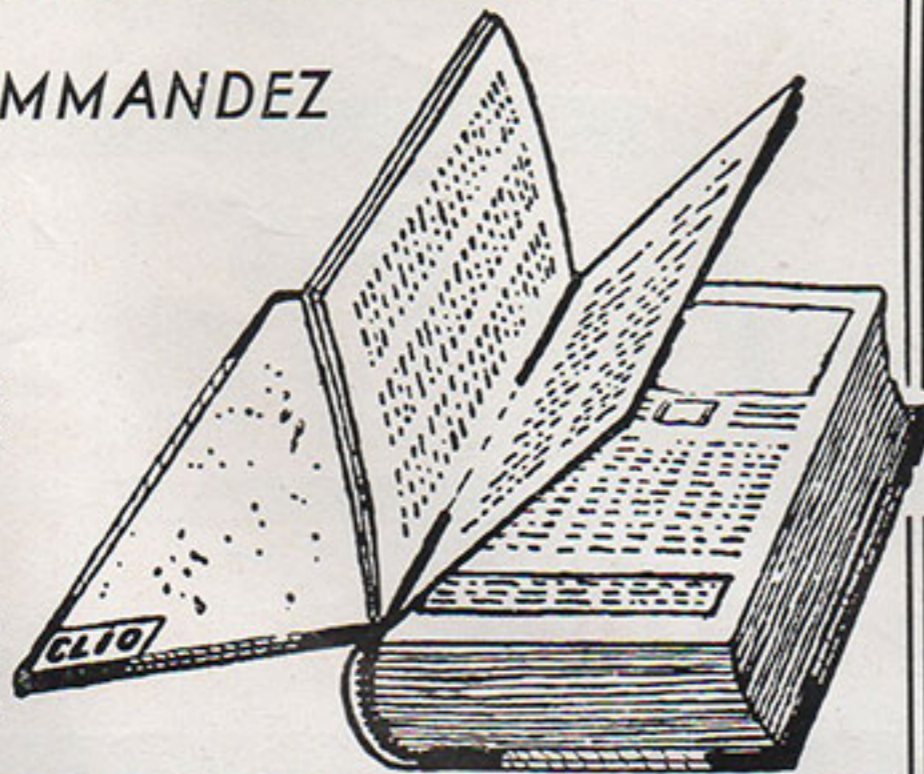
74, RUE DE ROME - PARIS-IX^e - LAB. 22-08

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
"MOTOCYCLES"

Envoi contre 50J fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



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.)

LE CATALOGUE DES CATALOGUES

47^e année

1953

GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE
pour professionnels et usagers

Publie :

**PRIX ET CARACTÉRISTIQUES DE
TOUTES LES MARQUES DU MONDE**

Voitures particulières - Véhicules industriels
Tracteurs agricoles

**CARACTÉRISTIQUES ET N^{OS} DE
CHASSIS DES VÉHICULES ANTÉ-
RIEURS A 1953 - TABLEAUX DE RÉGLAGE**

des moteurs des principales marques
françaises et étrangères

▲
RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

▲
TARIFS D'ASSURANCES
ADRESSES DES PRINCIPAUX
FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

PRIX : 840 frs Franco, contre mandat, chèque postal ou bancaire ;
900 frs contre remboursement.

ÉDITIONS LEFÈVRE

1, Avenue Félix-Faure - PARIS-XV^e

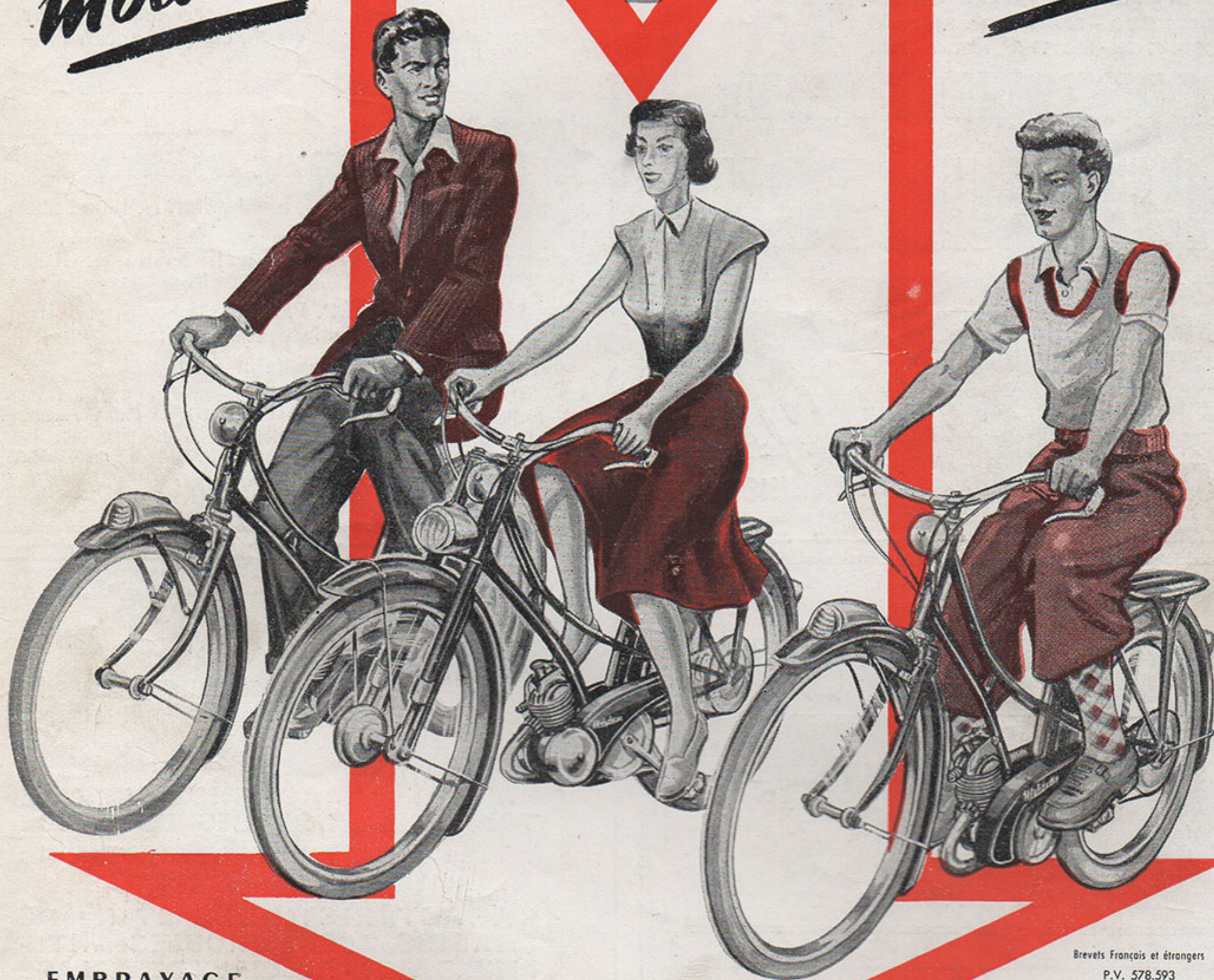
Tél. : VAUgirard 43-24

Chèques postaux 258-48 PARIS

*3
modèles*



*Pour l'usage
de tous*



EMBAYAGE
AUTOMATIQUE
BREVETÉ S.C.D.G.

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

Mobylette
la bicyclette motorisée