

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

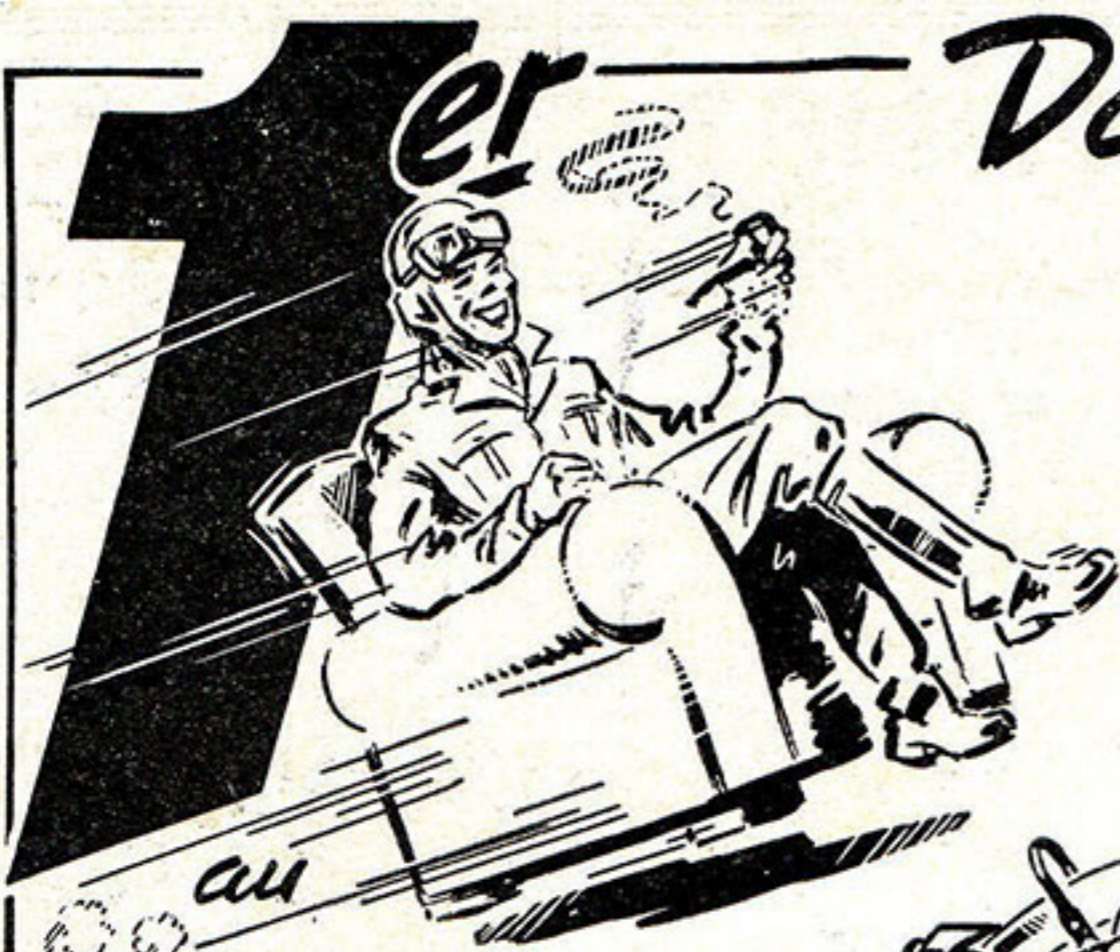
**GRAND PRIX
DE BELGIQUE**



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

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

Quand l'ingénieur devient mécano. Wright « chauffe » lui-même
la 350 de Coleman.



er Dans un fauteuil!

avec une

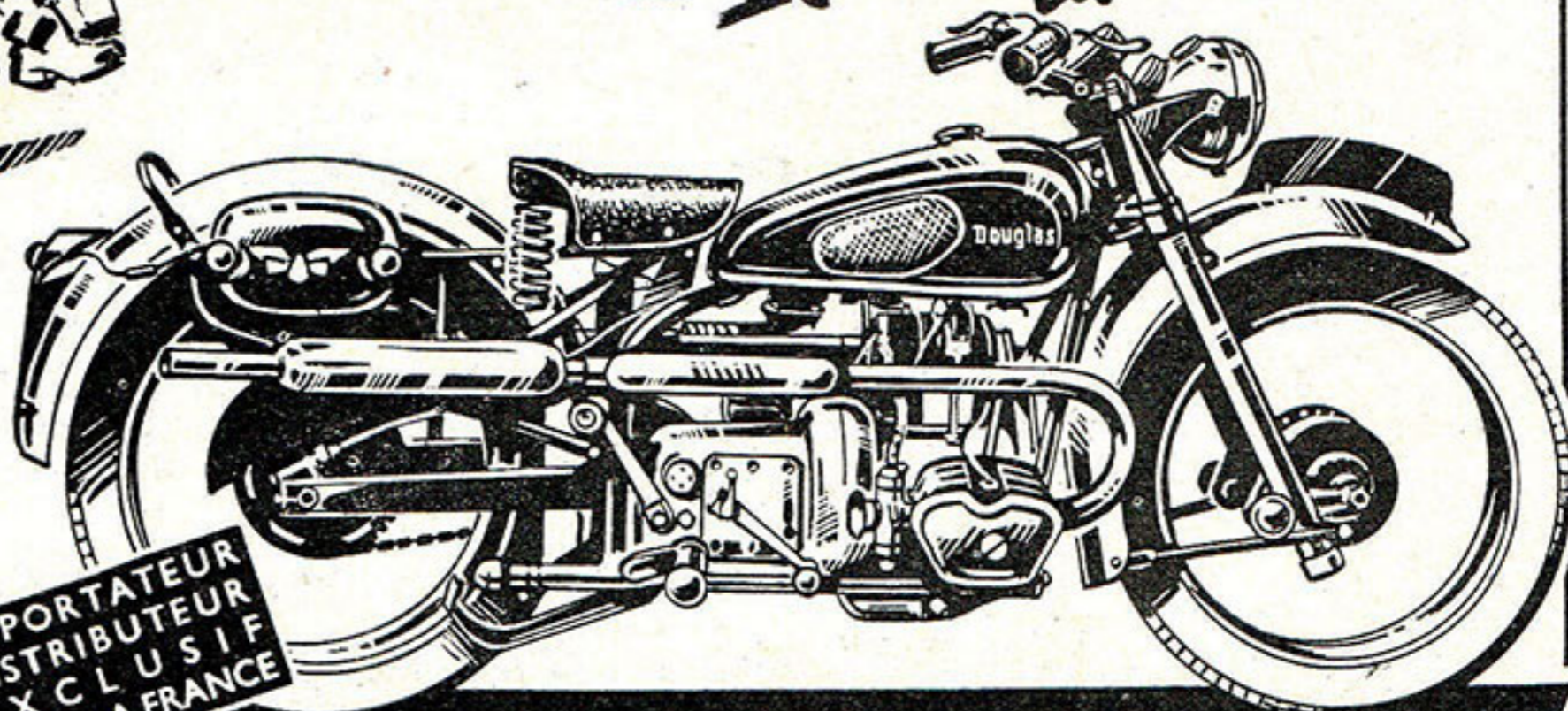
Douglas
Le confort de classe

BOL D'OR 1950
Catégorie 350 cmc

Extrait de "MOTO-REVUE"
N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir
un simple touriste sur une
merveilleuse machine qui ne
necessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP et
Tous ses Agents

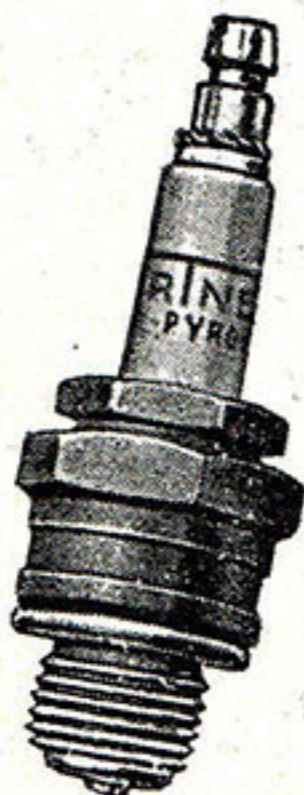
122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

POUR CYCLOMOTEURS

la bougie

GURTNER "S"

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



Essayez-la...

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...



L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE

SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL
fonctionnant directement
sur le volant magnétique
SANS BATTERIE
grâce à son filtre qui re-
dresse et double la tension.

APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande



SANOR

86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR

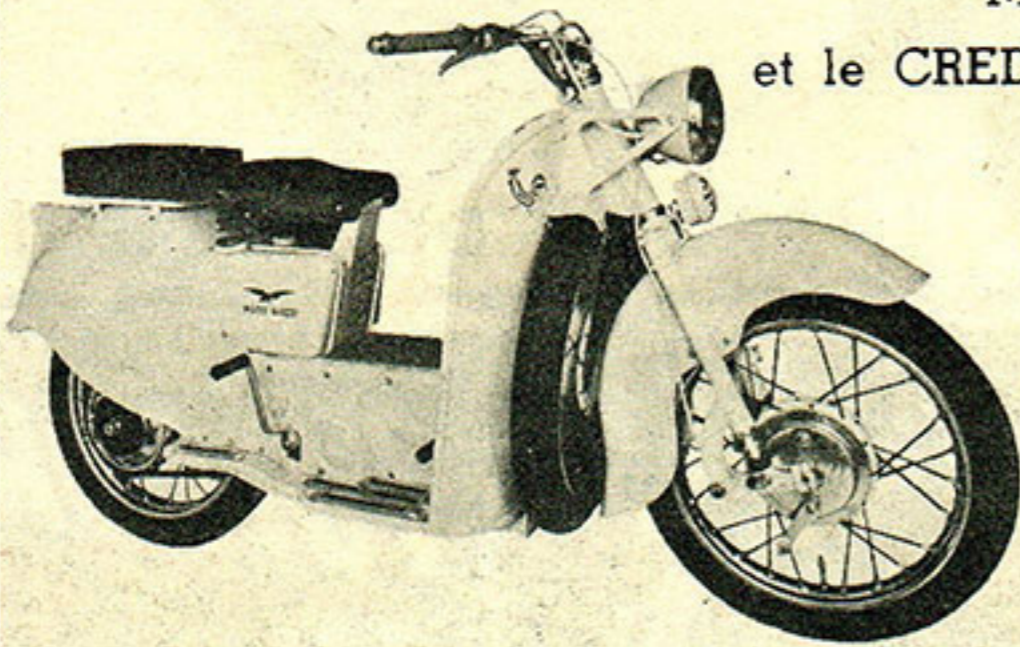
C'est toujours aux Ets BONNET 80, av. Gal-Leclerc BILLANCOURT

QUE VOUS TROUVEREZ avec le populaire cyclomoteur **Mobylette** A CREDIT !

Le PLUS BEAU CHOIX des modèles de Motos et Scooters
des PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES :
ALCYON — B.S.A. — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JONGHI — MOTOBECANE —
MOTO GUZZI — TERROT

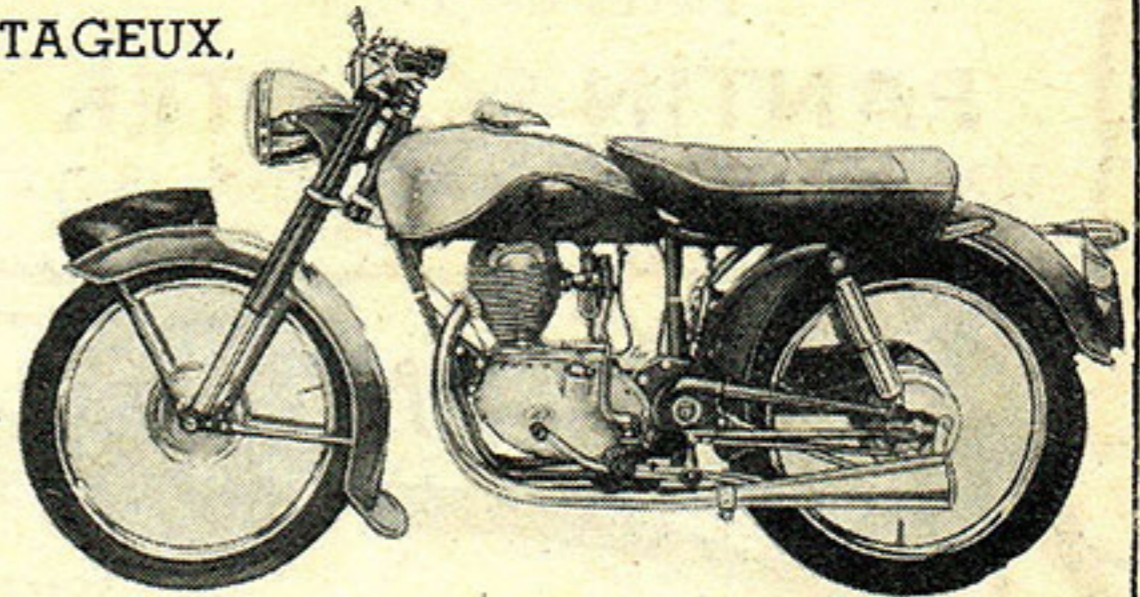
et le CREDIT le PLUS AVANTAGEUX.

6 à 12 mois
sur toutes
machines
sans exception



le rapide et brillant GALLETTO
« un essai sans engagement
et vous serez enthousiasmé »

**VENEZ VOIR
NOS OCCASIONS**



175 GUILLER Sport

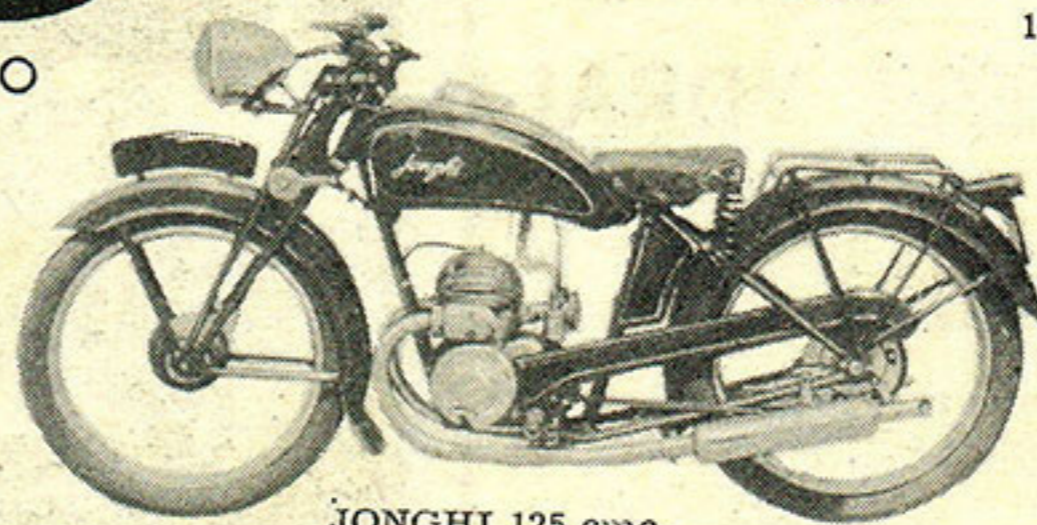
**LIVRAISONS LES
PLUS RAPIDES**

Directeur-Gérant :
N. ANGELI

Tél. : MOL. 15-46

Métro : Billancourt

Documentation 50 fr.
Renseignements 30 fr. timb.

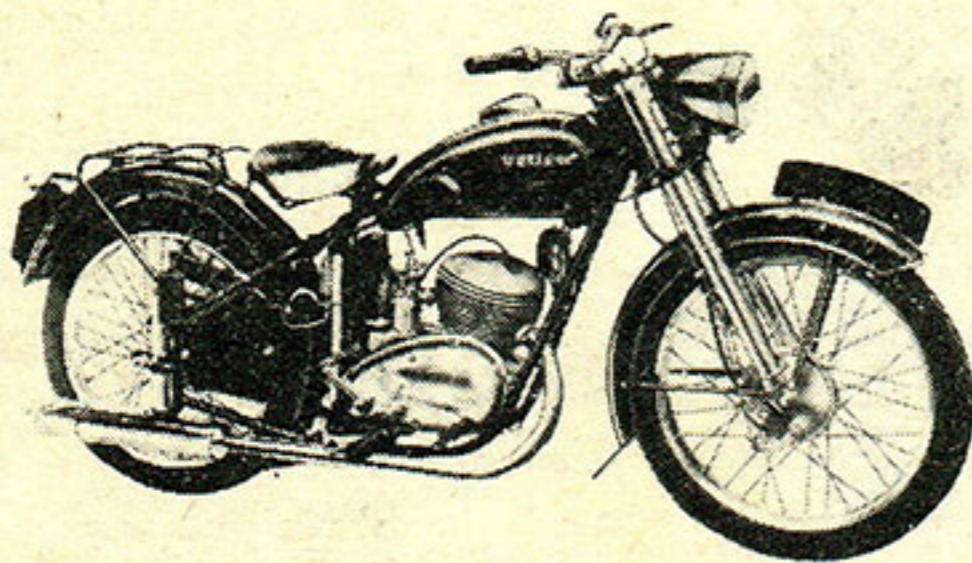


JONGHI 125 cmc.
2 temps

ULTIMA 26, rue Commandant Faurax — LYON

VELOMOTEURS
125 cmc.

MOTOCYCLETTES
légères 175 cmc.



Bloc-moteur ULTIMA, 4 vitesses commandées
par sélecteur au pied, débrayage automatique,
suspension arrière, fourche télescopique, roue
arrière à broche, etc... La machine la plus per-
fectionnée. Seul le bloc-moteur ULTIMA est doté
d'un embrayage automatique.

Catalogue franco sur demande.

LIVRAISONS RAPIDES — VENTE A CREDIT
ULTIMA demande des Agents

Chez des centaines de dépositaires
en France et à l'Etranger
vous trouverez les

COMBINAISONS

Pierre Faramaz

conçues et réalisées par des spécialistes
CONFORT — ELEGANCE — ETANCHEITE

La gamme des coloris la plus étendue

NOMBREUX MODELES déposés

étanches ou pare-poussière

Combinaison SPECIALE pour SCOOTER

« TOURISME »

« SPORT »

« COMPETITION »

LES PRIX LES MIEUX ETUDIES !...

Documentation : Ets Pierre FARAMAZ

5, r. J.-Ferry - ANNECY (Hte-Savoie) - Tél. 4-26

Importateur pour la Suisse : « INDARCO »,

S.A.R.L. - Rte d'Ecublens, LAUSANNE-RENNES

MOTOCYCLISTES ! Si vous ne trouvez pas nos

articles chez votre fournisseur habituel, nous vous

indiquerons notre dépositaire le plus proche.

Avant d'acheter votre Vespa !
 Essayez-le, n'hésitez pas !

Distributeur
 OFFICIEL

PANTIN-SCOOTER
 Spécialiste et Concessionnaire



STATION-SERVICE — ACCESSOIRES
 Pièces détachées

PANTIN-SCOOTER

173, rue de Paris - PANTIN (Seine)
 METRO : EGLISE DE PANTIN



FACILITES DE PAIEMENT

ATTENTION!

Depuis
 le 1^{er} Avril 1952

la nouvelle

STATION-SERVICE YDRAL

est ouverte

Société AMI

20, rue du Débarcadère
 PARIS-17^e (Pte Maillot)

ETO. 77-46

PARTOUT **FULGUR**

Modèles pour :
 Motos M. 100
 VéloMOTEURS M. 50
 Cyclomoteurs V. 30

Documentation gratuite sur demande

POUR TOUT

Etablissements TAILLANDIER
 61, Rue de la Prévoyance VINCENNES Tél. : DAU. 51-77

SACOCHE

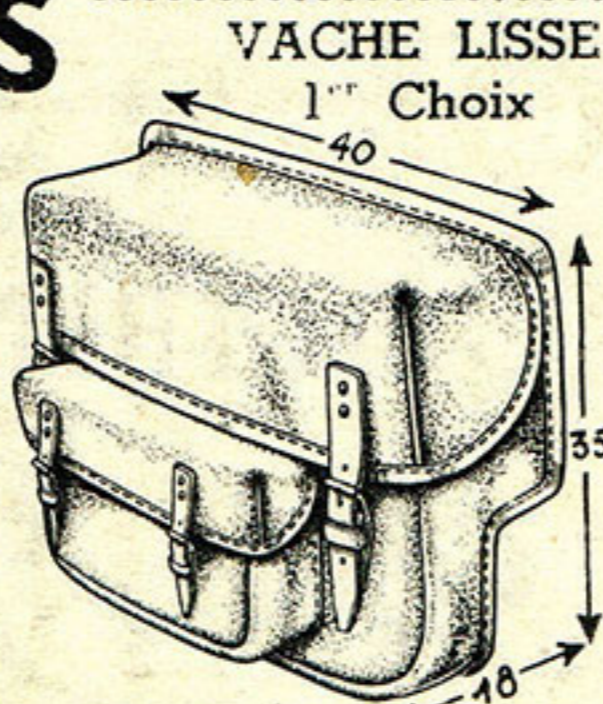
POUR
 MOTOS — SCOOTERS
 Entièrement bordées
 renforcées

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

Motards et Crossmen
 adoptez la ceinture
 spéciale

BRAUN

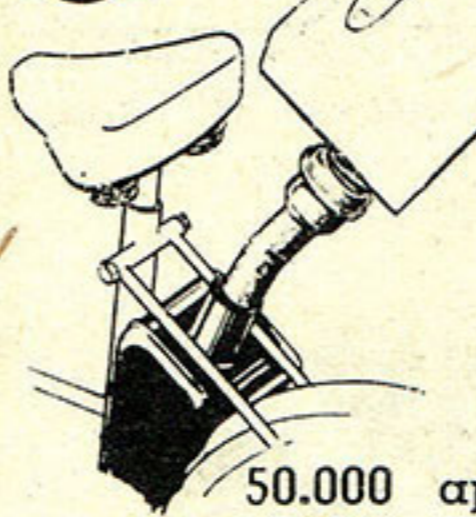
89, rue de la Glacière - PARIS-13^e - POR. 52-20



Artisan - Fabricant
 PARIS-13^e - POR. 52-20

VOUS TROUVEREZ
 CHEZ TOUS LES MOTOCISTES A LA PAGE,
 au BHV, à MANUFRA NCE, à la SAMAR

Le Tubverseur



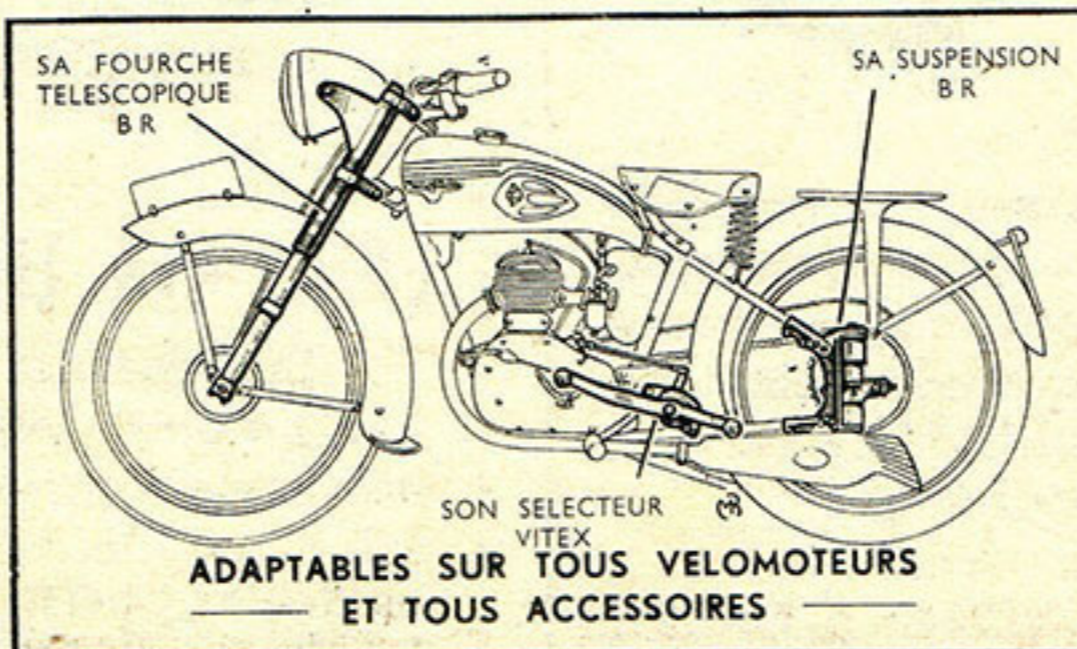
Verseur idéal pour le cy-
 clomoteur et la moto,
 adaptable à toutes embou-
 chures, incassable et sou-
 ple, filtrant l'essence et
 retenant l'eau, logeable
 dans la sacoche.

50.000 appareils en service

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES
 MOTO BECANE
 GNOME - RHONE
 KELLER-ESCOFFIER - F.N.
 JONGHI - GUILLER - M.R.
 EXCELSIOR — NORTON
 et la fameuse MOBYLETTE
 Pièces détachées, anciens
 et nouveaux modèles
 ADAPTABLES
 SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
 adaptable sur 125 et 175 cc.
 REALESAGES
 EMBIELLAGES
 CHEMISAGES
 MAGNETOS - DYNAMOS
 Révision de
 VOLANTS MAGNETIQUES
 REVISION DE MOTEURS
 SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e - AUT. 18-42

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Motocyclistes !...

— passez rapidement commande de votre machine chez

28, Rue Davoust
43, Av. Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

A. CHARRIER

Tél. : NORd 44-26
M^o Hoche et Pte Villette
Autobus 170 et 130

Champion de France Vitesse 1936

TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — ALCYON
MONET-GOYON — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA
SCOOTERS TERROT et MOTOBECANE livrables DEBUT 52

Tous nos vélomoteurs sont livrables immédiatement

ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

Renseignements
Réponse contre 40 fr. timb.

CREDIT

Toutes les machines livrées
sont traitées avec REDEX

1er

125 - MATHIEU
175 - PAHIN

175 - CAMUS

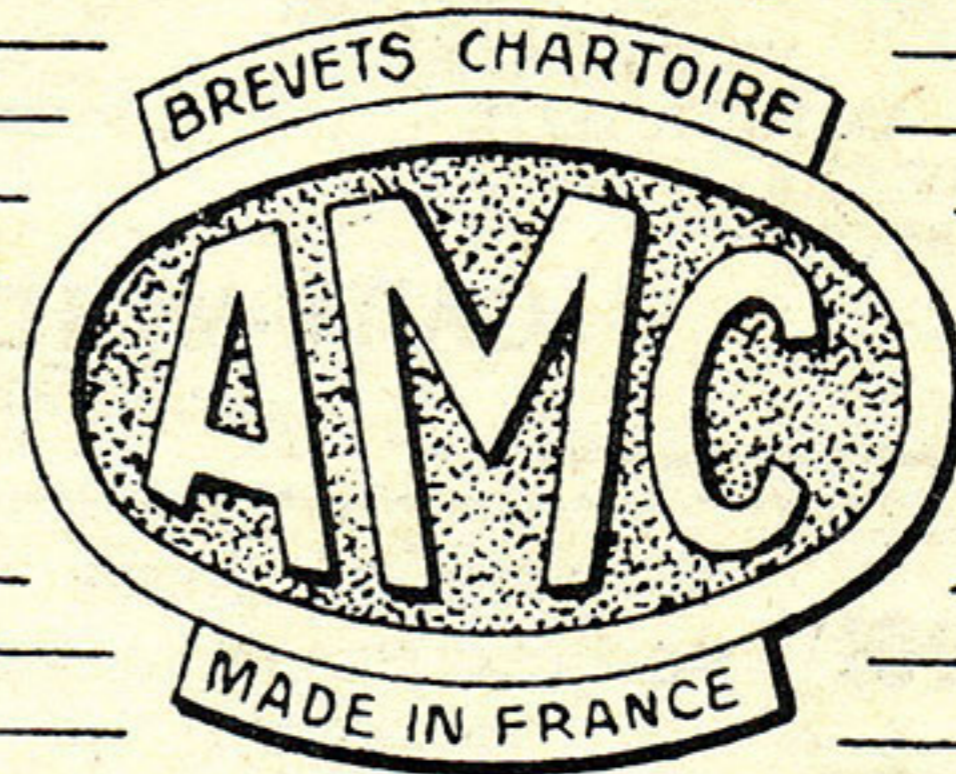
175 - MATHIEU

4 MOTEURS 175

TOTALISENT 7915 KMS au

avec CAMUS-BOUCHER-PAHIN-ROZÉ

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



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

Performance inégalée ...

Seul, LADEVEZE

vous offre la vente à crédit dans la France entière, pour l'achat de TOUTES MOTOS, SCOOTERS, SIDECARS, neufs et occasions.

FORMIDABLE !...

les conditions ! : la reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le 1^{er} versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 fr., à la livraison le restant des 30 % de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9 % environ sur le découvert. fr. Pas d'assurance, juste Frais de dossier : 1.500 fr. et une fiche de paie.

DECOUVERT maximum : 150.000 fr.
GARANTIE : entretien de toutes machines neuves, gratuitement pendant 6 mois.

NOS OCCASIONS

ARIEL 500 cc année 1952, 200 kms : 327.000 fr. - ARIEL 350 cc année 1951 : 249.000 fr. ARIEL 500 cc R.H. : 150.000 fr. - A.J.S. 500 cc. 1950 : 299.000 fr. - B.S.A. 500 cc. empire star : 179.000 fr. - NORTON 16 H : 125.000 fr. - MOTOBECANE 350 cc : 79.000 fr. - MOTOBECANE 500 cc bloc : 50.000 fr. - MOTOBECANE 500 cc Blackburne : 45.000 fr. - ALCYON 350 cc. latérale et culbuteur 65.000 fr. - GNOME-et RHONE CV 2 flat-twin, cardan : 109.000 avec side : 139.000 fr. - RENE GILLET 750 cc. : 99.000 -

MONET-GOYON 350 cc sélecteur 1950 : 125.000 - TERROT 125 cc. culbuteurs : 110.000 fr. - TERROT 500 cc. R.S.S. : 99.000 fr. - TERROT 500 cc. RSSE : 135.000 fr. - TERROT RGAS : 145.000 fr. - MOTOBECANE 125 cc. lat. et culb. - MOTOBECANE 175 cc. - MONET-GOYON 125 cc. susp. AR. : 99.000 fr. - GNOME-RHONE R.4 culasse Maucourant : 89.000 et 99.000 fr.

ETAT DE NEUF

RIXE 125 cc. équipée 1952. 3.000 kms moteur ILO : 169.000 fr. - GORRICK 125 cc. équipée année 1952 (moto allemande, livrable de suite) - Paul VALLEE 125 cc. et 175 cc. - JONGHI 125 cc. - GUILLER 125

cc. et 175 cc. sport - MONET-GOYON 100 cc. - 125 cc. - 200 cc. - RENE GILLET 125 cc. (250 cc. sur commande) - ALMA 125 cc. et 175 cc - GNOME-RHONE 175 cc. - SCOOTER SPEED : 115.500 - GUILLER : 172.000 (Scooter) - Scooter LOHNER moteur Sachs : 140.000 fr.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES
ACHETER CHEZ LADEVEZE... C'est ACHETER de CONFIANCE, et avec l'assurance des réparations pour l'avenir.

L A D E V E Z E PAUL
50, r. Brunel et 235, bd Péreire, Paris (17^e)
M^o Argentine et Pte Maillot - ETO. 24-66
(joindre timb. pr réponse)

RAPID'MOTO

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

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

LABO
inox

Directeur : Jacques CHARRIER
International de Moto-Cross

dispose en son Magasin :
100, 125 ETD et Scooter TERROT - 100, 125, 200
Shooting Star MONET-GOYON - 175 GUILLER
Sport et Scooter et nombreuses occasions révisées
en B.M.W. - ARIEL - MONET-GOYON -
NORTON - B.S.A.

Partir en VACANCES?... Argent ?... PEU IMPORTE !

CHOISISSEZ VOTRE :

CYCLOMOTEUR
VELOMOTEUR
MOTOCYCLETTE
SIDE-CAR
VOITURETTE

CONSULTEZ-NOUS, C'EST VOTRE INTERET...

PETIT VERSEMENT COMPTANT
LE SOLDE EN
12 MOIS
9 MOIS
6 MOIS

Demandez-nous la liste
des machines neuves et
d'occasion disponibles.
Contre 50 Frs

GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

4, Impasse de la Gaité — DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30 sans interruption. Fermé le dimanche



CIRCUIT DE VITESSE
MOTOCYCLISTE DE TARARE
(29 Juin 1952)

Catégorie « SIDE-CAR »

1^{er} Jacques DRION

AVEC **VEEDOL**

La première huile du monde

VOLTAIRE-MOTOS

132 bis, Boulevard Voltaire - PARIS (11^e)
Tél. : ROQ. 20-30 Méro: Voltaire

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES

LIVRE IMMEDIATEMENT :

GUILLER - D.S. MALTERRE - JONGHI
GNOME-RHONE - MONET-GOYON

TERROT

VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...

Scooter BERNARDET

CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches

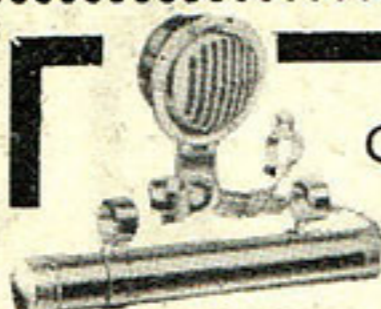
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS

PER. 60-64



CLEAR HOOTERS LTD



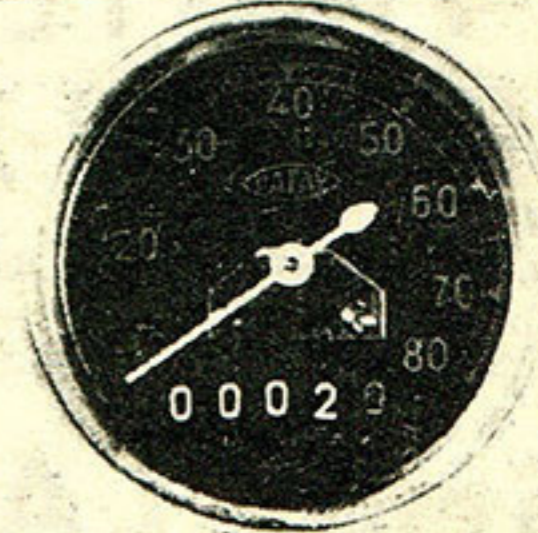
Enfin ! toute la gamme des fameux avertisseurs
anglais « CLEAR HOOTERS » (fonctionnant
sur pile et batterie) est maintenant DISPONIBLE
en France.

Agent Général : **Pierre BONNET**

78, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT



COMPTEURS
CYCLOMOTEURS

Montage guidon-commande
par engrenages. Vitesse 50 ou
80 kmh. Totalise 10.000 kms
Ets DATAY à Figeac (Lot)

Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162
BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la *Mobylette*

LIVRAISON IMMEDIATE

Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.
payables en 9 mensualités
PRESENTATION

et
ESSAI
tous les jours

G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — ODE. 62-98
ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées
12, rue St-Séverin ODE. 50-91



LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton
&
RENOLD

101
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES

QUAND IL FAIT CHAUD

BAYARD
CASQUE PROTECTEUR
28, rue de Château-Landon Paris 10^e

s'impose par son extrême légèreté (380 gr.)
et ses qualités d'isolation.

UN CASQUE SUR !

ENFIN, EN PROVINCE

ETABLISSEMENTS

G. RION

PLACE GRANGIER
DIJON

UNE MAISON SPECIALISEE... AGENT OFFICIEL : MOTOCONFORT

Berceau
des meilleures
marques

MOTOS, VELOMOTEURS
FRANÇAIS ET ETRANGERS

Surprise
immédiate

*Conditions de
paiement*

AUTOMOTO — BSA — SUNBEAM — N.S.U. — PUCH — VESPA — Gnome & Rhone

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

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



Vente en gros :

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

83 D K W 83



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

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

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUTS
vêtements

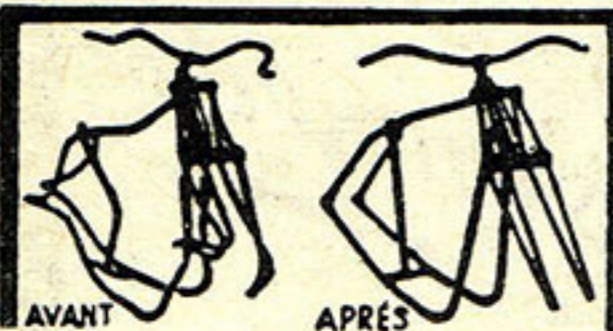
de cuir :

**MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE**

Exigez la
marque

**CHROME-
CUIR**

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



RENOVATION

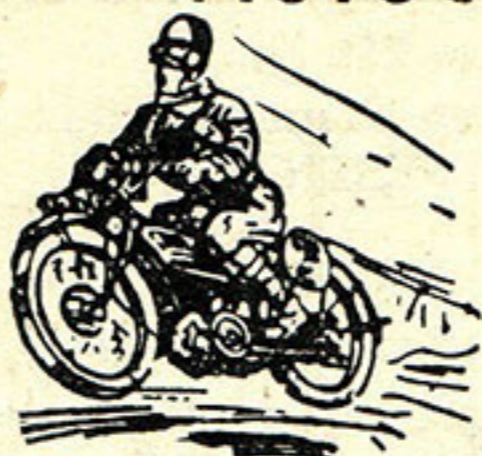
DES CADRES

et **RESERVOIRS MOTOS**
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT
174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)

Expédition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

MOTOCYCLISTES SPORTIFS!



Enfin les vacances !
A vous les joyeuses
randonnées, puisque

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

BAISSE SON PRIX DE 10 %

60 fr. = 54 fr. le flacon-dose

Déjà vainqueur en 1946, 47, 48, 49, 50 et 51

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

trionphe encore en 1952 dans la plupart des compé-
titions Nationales ou Internationales

Vous aussi, faites comme tous les « A S » du volant
et de la Moto, « brétocylez » votre essence pour
obtenir :

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
ECONOMIE D'ESSENCE

PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Et naturellement dans votre moteur 2 ou 4 temps

BRET-OIL

“ L'huile de Compétition au service du Tourisme ”

En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-
ristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et
notre **BRET-OIL GRAPHITE**, présentés en coffrets de
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence à
notre nouveau tarif de 795 fr.

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

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

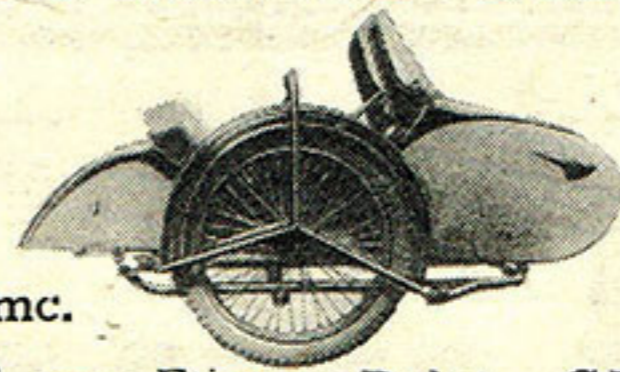
LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125
à 250 cmc.

en 500 cmc.



34 kgs
seulement

55 kgs

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)

Tél. : ALE. 34-41

LIVRAISON RAPIDE
DE TOUS MODELES
STATION "MOBYLETTE"

94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25

R. CHABRIER

MOTOBÉCANE



STOCK COMPLET

PIECES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

CREDIT



Moto La revue

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

Le Numéro : 30 francs

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLÉRY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73.32 — (4 lignes groupées)

◆ EN EXTREME-ORIENT

Depuis moins d'un an le Japon fait à nouveau figure de pays constructeur de motocycles. Après avoir sorti 11.525 scooters, il a pu en un an à peine, sortir 10.000 cyclomoteurs. A titre de comparaisons, voici quelques chiffres alignés par plusieurs pays plus proches de nous. Italie : 215.000 - Belgique : 13.000 - Danemark : 1.000 - Hollande : 7.278. Certes la production japonaise n'est pas encore bien forte, en égard à la capacité industrielle de cette nation, mais il faut bien dire qu'il y a un commencement à tout. Quant aux perspectives d'avenir, il suffit de se rappeler le prix incroyablement bas des bicyclettes d'avant-guerre pour entrevoir les possibilités offertes par l'énorme potentiel de production de ce pays.

◆ LE TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

Il y aura bientôt deux mois que le tunnel de la Croix-Rousse, à Lyon, a été ouvert à la circulation.

Les gains de ce passage souterrain sous une grande partie des faubourgs lyonnais, se soldent par 33 % pour le temps, 15 % sur le trajet, 20 % d'économie de carburant.

Quant à la fatigue due à la tension nerveuse, elle se trouve réduite dans la proportion considérable de 200 %.

◆ PRODUCTION N.S.U.

Du 1^{er} janvier au 31 mai de cette année, NSU a sorti de ses usines :

2.356 cyclomoteurs 100 cmc. Quick.

21.541 motos des types Fox, Lux, Consul I et II.

6.335 scooters Lambretta sous licence.

Soit pour une production totale de 30.232 engins motorisés respectivement 7,75 %, 71,25 % et 21 % pour chacune des catégories citées.

◆ EXPLICATION

Le nombre des concurrents dans les épreuves américaines nous a toujours étonnés, mais ceci sera compréhensible, quand on saura par exemple que le prix alloué au vainqueur des 100 miles amateur de Daytona est de 2.500 dollars, soit plus de 200.000 francs.

RECOMMANDATIONS

LE mois d'août sera pour beaucoup d'entre nous le moment où nous nous évaderons des grands centres urbains pour aller goûter les joies d'un repos bien gagné.

A notre époque, les distances ne comptent plus. On part avec un cyclomoteur pour faire la Corse, et si l'on possède une bonne 500 un voyage à travers l'Europe n'a plus rien d'une performance.

Mais attention !

Ce n'est pas parce que vous lirez dans nos colonnes que Monsieur X a fait le Galibier avec un 38 cmc. que vous aussi vous pourrez réaliser le même exploit avec la même cylindrée.

Un long voyage se prépare.

Rien de commun avec la randonnée dominicale, où l'on fait ses 100 kms tranquillement, en coupant encore cette distance d'arrêts-buffet, ravitaillements, etc...

Une 125 par exemple permet d'aller loin, très loin, même à deux, mais ce n'est pas parce qu'elle fonctionne à merveille une fois par semaine qu'il faut croire qu'il en sera de même sur un long itinéraire.

Avant de partir, et si cela ne rentre pas dans vos cordes, faites vérifier vos machines. Apportez un soin tout spécial au graissage. Ce n'est pas être maniaque que d'inspecter et nettoyer sa monture.

Il est fréquent, au cours d'un dégrasage, de découvrir telle absence de boulon, telle fissure dans le métal, et vous éviterez ainsi la panne idiote, qui immobilise et gâche bien souvent des vacances que l'on attend depuis le début de l'année.

La mécanique demande un minimum d'attention, et ce n'est pas parce que les constructeurs s'attachent à éliminer toute cause d'incidents que nous devons négliger notre motocyclette.

La moto vous procurera assez de joie pour que vous lui consacriez une heure d'entretien par semaine.

Où alors, ne venez pas vous plaindre à votre retour que « ça » ne marche pas et que vous ne referez jamais plus cela, tout en étant obligé d'écouter d'un air serein le récit de votre ami cyclomotoriste qui aura fait Paris - « très loin » sans incident mécanique. Il se sera certainement préparé « lui ».

◆ LE PNEU EN FRANCE

L'industrie du pneu, en France, a connu, le premier trimestre de cette année, un accroissement de production de 18 % par rapport à la même période de l'an dernier.

Durant ces 3 mois ont été fabriqués :

4.180.595 pneus pour vélos.
1.315.104 pneus pour voitures particulières.

335.263 pneus pour motos.
304.113 pneus pour camionnettes.

164.351 pneus pour camions.
107.515 pneus pour poids lourds.

etc... etc...

◆ L'AGE DES MACHINES EN ALLEMAGNE

D'après une statistique au 1^{er} juillet 1951, 33,7 % des motos allemandes alors en circulation avaient moins d'un an d'âge ; 12,6 % avaient entre 1 et 2 ans. Le pourcentage des machines datant de 1937 à 1940 était de 25,8 %. Quant aux machines d'avant 1931, on en dénombrerait encore 4,3 %.

◆ DU NOUVEAU DU COTE DES SCOOTERS

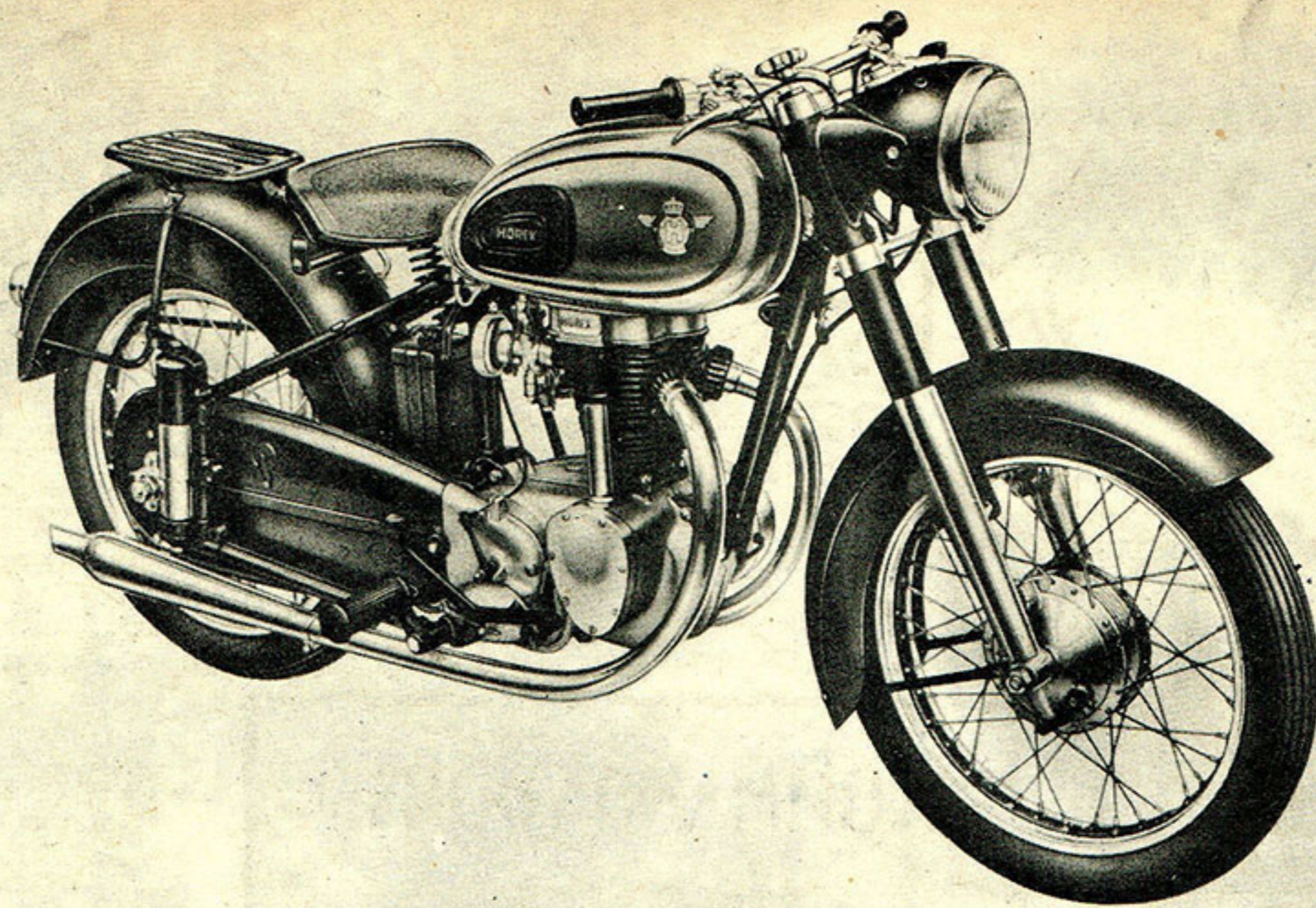
Une très forte firme (qui tient à conserver pour le moment l'anonymat), vient de mettre au point un bloc-moteur 65 cmc. qui tourne bien rond et a d'excellentes reprises.

Nous avons eu l'occasion d'en faire un essai et sa puissance d'accélération, son ralenti sans cafouillage (fait remarquable pour un petit 2 temps) nous ont laissé... la bouche sous le nez.

Sur 100 mètres environ, nous avons, départ arrêté, amené l'aiguille du compteur entre 65 et 70, et cela en passant les vitesses sur une boîte à pré-sélecteur que nous ne connaissons pas.

Un constructeur bien connu est en train d'adapter ce merveilleux petit moteur sur ses scooters.

Maintenez-vous à l'écoute... nous en reparlerons...



Informations

◆ LA HOREX « REGINA » 1952

Les nouvelles séries des 350 culbutées Horex, sorties depuis 1952, ont subi quelques modifications :

La principale porte sur l'entraînement de l'arbre à cames, qui maintenant, au lieu de se faire par chaîne, est assuré par une paire de pignons en alliage léger.

Les autres changements portent sur la partie cycle :

La largeur des tambours des moyeux-freins en alliage léger est passée de 30 à 40 mm.

Nouveau réservoir de 18 litres au lieu de 13, avec réserve de 5 litres.

La nouvelle fourche télescopique est celle de la 500 Impérator.

Guidon plus étroit, mais par contre les petits garde-boue du modèle précédent sont remplacés par de vastes garde-boue enveloppants.

Toutes les autres caractéristiques sont restées les mêmes que précédemment.

◆ HOMONYME

Plusieurs fois par jour, à Londres, chez un commerçant du cycle, le téléphone retentit et alors on lui pose toutes sortes de questions n'ayant en général rien à voir avec son métier. On veut connaître son opinion sur les principaux problèmes politiques du jour, ses appréhensions et ses pronostics, savoir ce qu'il pense de la situation en Corée et de la position de la livre sterling.

Et quel est le nom de ce marchand de bicyclettes ? Winston Churchill et ceux qui lui téléphonent croient vraiment parler à l'autre Churchill...

◆ VICTOIRES B.S.A. AUX U.S.A.

Le « Catalina Grand National » épreuve fameuse d'endurance qui s'est courue récemment a été gagnée par Nick Nicholson qui pilotait une 500 B.S.A. « Gold Star ». Le vainqueur de l'an dernier, Walt Fulton, est second sur Triumph Thunderbird. Aub le Bard gagne les 100 miles sur une 350 Gold Star et Ray Weiman est le vainqueur des 50 miles sur 125 B.S.A. également.

Ci-dessus : la deuxième version de la 350 Horex Regina se signale par un nouveau dessin des garde-boue et réservoir.

◆ BANC D'ESSAI

Les Suédois, eux aussi, affectionnent les dures épreuves pour machines de série. La dernière en date, longue de 560 kms, disputée de jour et de nuit en tous terrains avec passages de gué, s'est avérée extrêmement difficile, puisque sur 53 partants, seuls 15 terminèrent, encore que le dernier finit avec 7 heures de retard. Signalons que les deux premières places furent remportées par des BMW.

◆ NOUVEAU SAVON POUR MECANICIENS

Beaucoup de produits sont vendus dans le commerce afin d'enlever les traces de cambouis ou de graisses résultant d'une réparation ou autre maniement de pièces mécaniques. Malheureusement, la plupart sont à base d'éléments abrasifs dont l'effet est très désagréable et surtout anti-hygiénique pour les mains et la peau en général. Un nouveau « savon » vient d'être étudié avec succès par la Compagnie Internationale des Borax en Belgique. Les éléments employés dans la fabrication sont le borax et le savon fin.

◆ J.L.O. AMELIORE SES MOTEURS

Comme conséquence au Deutschlandfahrt, J.L.O. a décidé d'accroître sérieusement la puissance de ses moteurs et d'autant plus intéressant ce résultat est obtenu sans grande augmentation du régime, mais par modification du balayage et de la forme de la culasse.

Ainsi le nouveau mono 250 cmc. qui développait avant 10 CV en donne 13,2 en pointe et 12,8 en utilisation permanente poussée.

Le 175 4 vitesses est passé de 8,2 CV à 9,6 CV.

Du 175 cmc. est dérivé un 200 cmc. qui est donné pour 11 CV.

◆ COMMISSION INTERNATIONALE DE TOURISME MOTOCYCLISTE

Après avoir examiné les résultats des Rallies internationaux organisés en 1951, la C.T.I.M. décide de confier l'organisation du « Rallye de la F.I.M. 1952 » à l'Espagne et l'organisation du « Rallye de la F.I.M. 1953 » à la Suisse.

◆ PAS DE MOTOS ETRANGERES EN ESPAGNE

Le gouvernement espagnol, dans le but de protéger la toute nouvelle industrie motocycliste transpyrénéenne, vient d'interdire l'importation de machines étrangères sur le territoire de la péninsule.

A la Foire de Barcelone, qui vient de se dérouler, on ne vit en exposition que des machines espagnoles choisies parmi la production locale qui se compose de 8 modèles de moyenne cylindrée, 5 motos légères et 2 scooters.

D'ailleurs, signalons que prochainement l'industrie motocycliste espagnole s'accroîtra encore de deux modèles nouveaux : le scooter « Vespa » et une moto « Peugeot ».

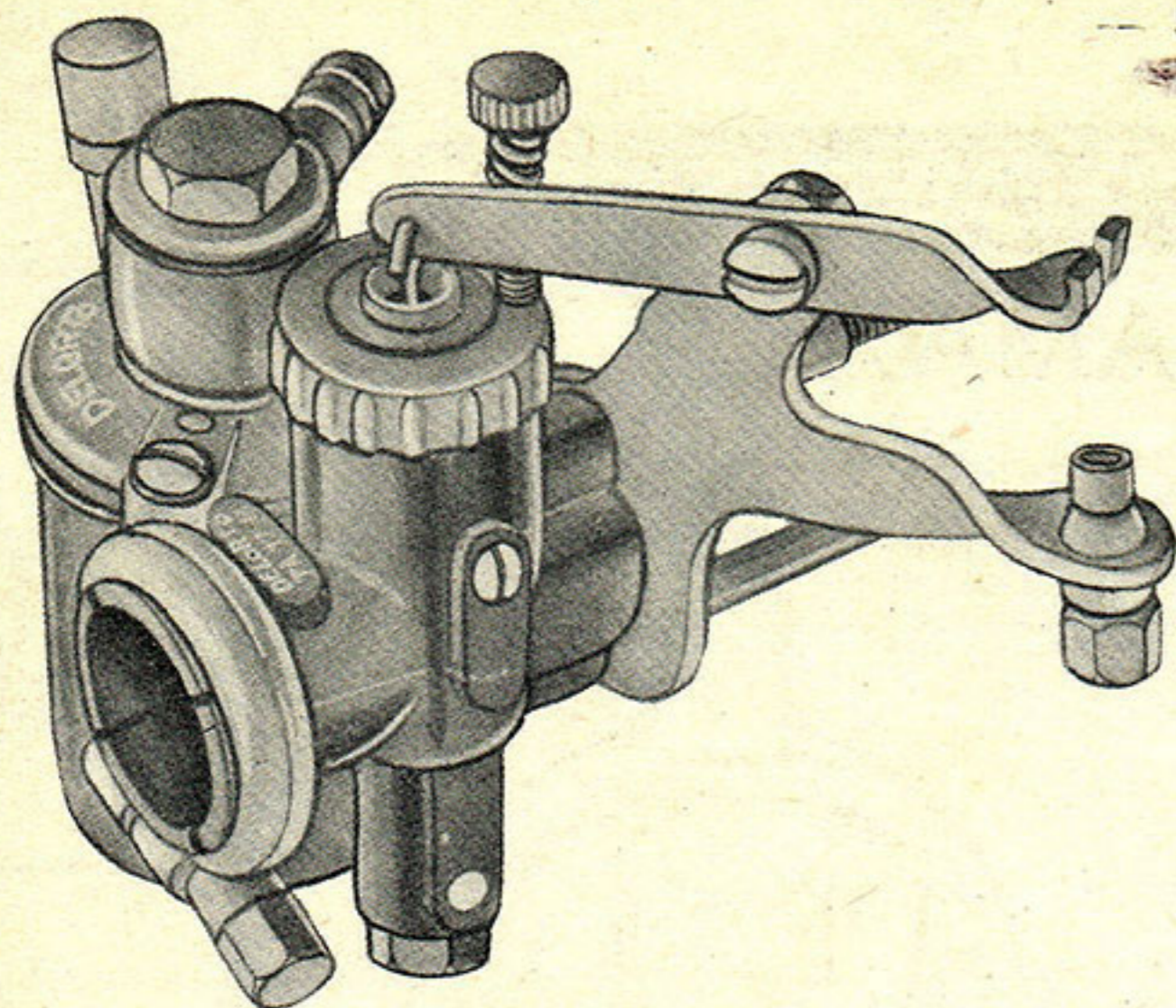
La clientèle motocycliste de ce pays devra donc s'adresser uniquement à ses constructeurs pour obtenir les machines dont elle a besoin.

Plusieurs procédés sont à la disposition des gouvernements pour protéger la production nationale ou canaliser le courant des échanges commerciaux : augmentation des tarifs douaniers, création de nouveaux droits d'entrée, contingentement ou fermeture pure et simple des frontières.

C'est à cette dernière mesure que le gouvernement espagnol a fait appel pour favoriser le développement de sa production de motocyclettes.

◆ RECHERCHE...

...Un motocycliste campeur possédant une moto légère afin de passer les vacances du 1^{er} au 31 Août. S'adresser à M. Jacques Griveau, 9, rue de Verneuil, Paris-7 qui possède le matériel de camping nécessaire... et une moto.



LE CARBURATEUR DELL'ORTO TA-17-B

sera fabriqué en France

Eomme nous l'avions annoncé dans notre dernier numéro, la Société d'Exploitation des Carburateurs Dell'Orto à Levallois mettra sur le marché à la fin du mois courant son premier carburateur fabriqué en France.

Le modèle choisi en ce cas a été le type TA-17-B, habituellement monté en Italie sur les scooters Vespa.

La société Acma, qui fabrique en France les Vespa, sous licence italienne, avait dû, depuis les mesures restrictives d'importation, livrer ses scooters équipés d'un autre carburateur, dans l'impossibilité où elle se trouvait de se procurer le Dell'Orto d'origine.

La production ici-même des célèbres carburateurs permettra en conséquence à Acma de les monter à nouveau sur ses scooters.

Les caractéristiques du TA-17-B sont les suivantes :

Construction monobloc, en alliage spécial à conductibilité thermique peu élevée, fusion sous pression. Diffuseur d'un diamètre de 17 mm. Diamètre de l'emmanchement sur la pipe d'admission : 22 mm. Gicleur principal noyé, démontable directement par l'extérieur. Dispositif de ralenti avec gicleur dans le corps du pulvérisateur. Réglage avec aiguille à 3 positions. Vis d'arrêt du boisseau des gaz. Filtre d'essence incorporé dans le raccord.

A remarquer que le câble de commande des gaz n'est pas branché directement sur le boisseau, mais qu'il

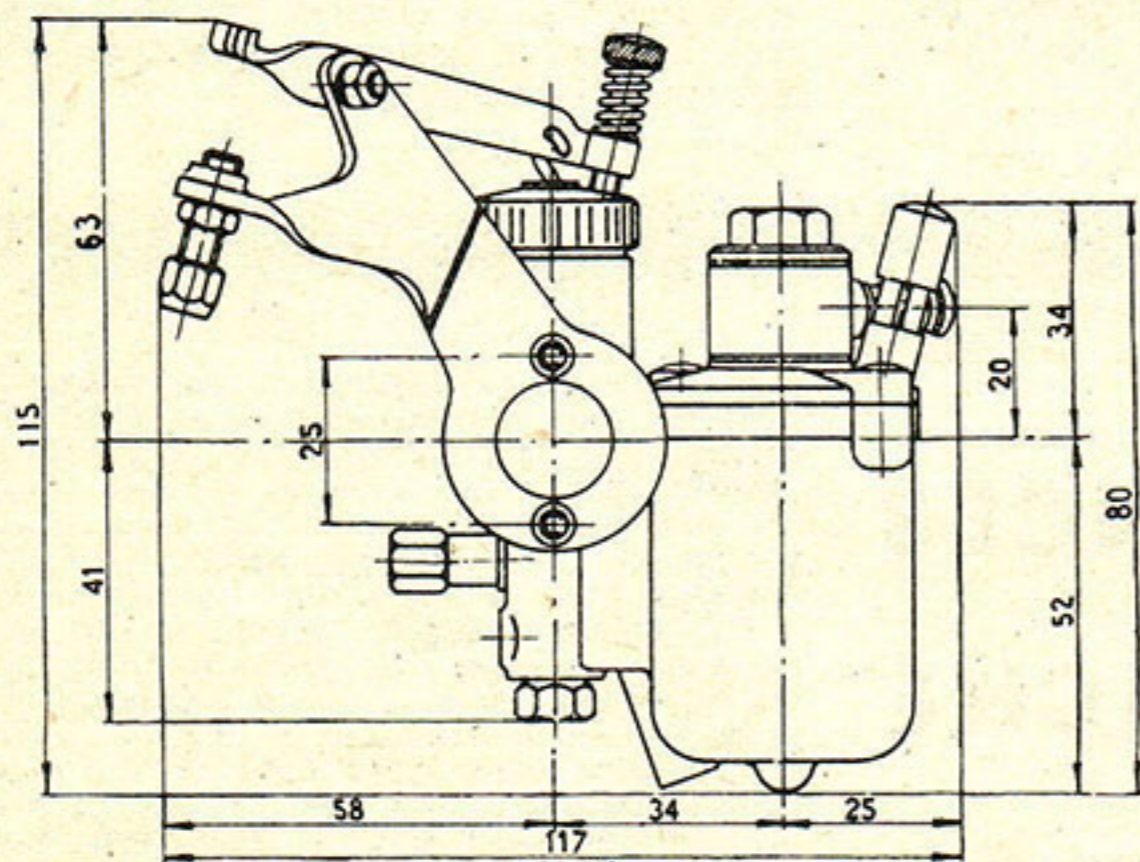
agit sur un levier basculant placé à l'extérieur, ce qui rend plus aisé le démontage en cas de rupture du câble.

Toutes les marques italiennes de motos, scooters et cyclomoteurs, montent normalement le Dell'Orto sur tous leurs modèles. L'importante usine de Seregno (près de Milan) s'est d'ailleurs exclusivement consacrée à l'étude des carburateurs pour motocyclettes et on peut dire que, depuis un certain nombre d'années, son prestige s'est accru dans une proportion extraordinaire.

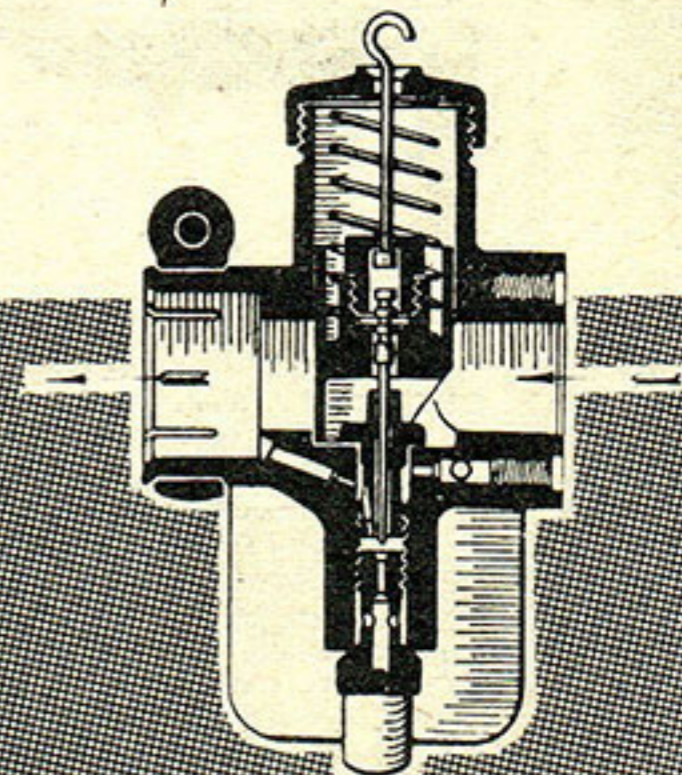
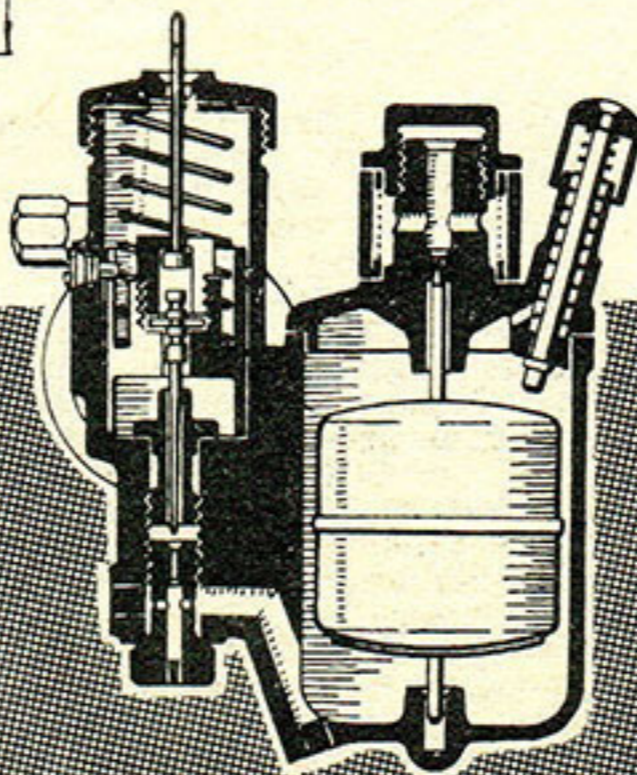
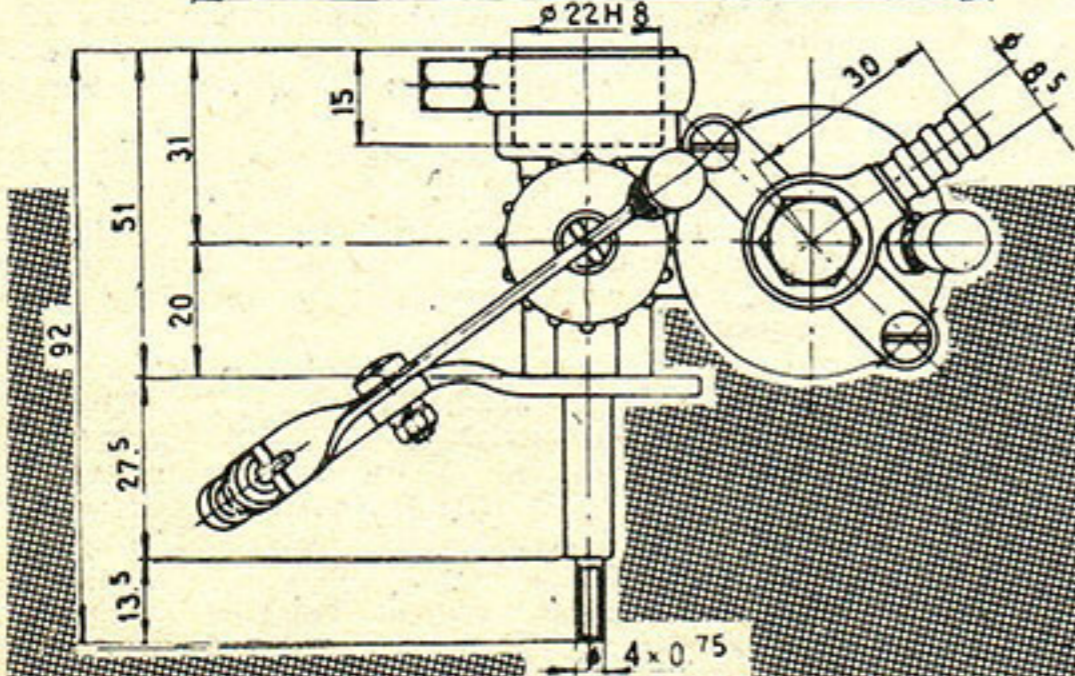
Les dernières réalisations de Dell'Orto en ce qui concerne les carburateurs compétition sont par ailleurs fort intéressantes. On sait les problèmes multiples que présente l'alimentation des moteurs poussés, tels ceux des Gilera, M.V., Guzzi, etc... Ces marques ont adopté le Dell'Orto pour son rendement et la sécurité de son fonctionnement pendant les courses.

Les usines françaises de Levallois ne se limiteront d'ailleurs pas à la fabrication du seul TA-17-B pour Vespa. Nous avons appris que serait d'ores et déjà prévue la sortie prochaine du modèle cyclomoteur (monté couramment en Italie par Mosquito, entre autres) et plus tard celle du Dell'Orto adaptable à toutes les 125 cmc. françaises 2 ou 4 temps.

Les projets de Dell'Orto en France comprennent aussi l'établissement de stations-service sur tout le territoire métropolitain, dans le genre de celle fonctionnant déjà à Paris, 26, avenue de la Grande Armée.



Dans le titre : vue du carburateur Dell'Orto TA 17-B. Ci-contre : plan côté du même carburateur et ci-dessous : éclaté de l'ensemble. Fait curieux, le passage d'air qui existe entre la tige de commande du boisseau et l'orifice par lequel celui-ci passe dans le chapeau du corps de carburation.



N'OUBLIONS PAS LES EQUIPEMENTS

COMBINAISONS FARAMAZ

À la pluie, le vent, la poussière, etc. autant d'ennemis du motocycliste.

Autant d'ex-ennemis devrions-nous dire, car les vêtements protecteurs ne manquent pas sur le marché, et leur qualité a fait un grand pas en avant par rapport à ce qui se faisait avant-guerre.

La formule combinaison a fait ses preuves, et c'est pour cela que les Etablissements Pierre Faramaz ont axé leur production sur ce type de survêtement.

Deux grandes familles : les pare-poussières et les imperméables, toutes deux réalisées dans une gamme de coloris qui satisfera les plus exigeants et surtout les plus exigeantes.

Noir, bleu marine, kaki, gris R.A.F., bleu roi, gris, beige, etc... il y en a pour tous les goûts, puisque les scooteristes trouvent également un article qui leur est spécialement destiné.

Les deux séries comprennent en outre trois types différents : Sport, Compétition, Tourisme, qui se distinguent entre eux par les positions des fermetures éclair.

Dans la série « imperméables » la structure est composée de 2 épaisseurs distinctes de gabardine coton entre lesquelles vient s'interposer une épaisseur de caoutchouc vulcanisé. Cette dernière matière vient également assurer l'étanchéité des fermetures face à la pluie. Un plastron amovible fixé par pressions, recouvre les fermetures

éclair disposées sur la poitrine, et de ce fait, les plus soumises aux intempéries. Le caoutchouc employé pouvant être la cause de condensations malsaines, un système d'aération original

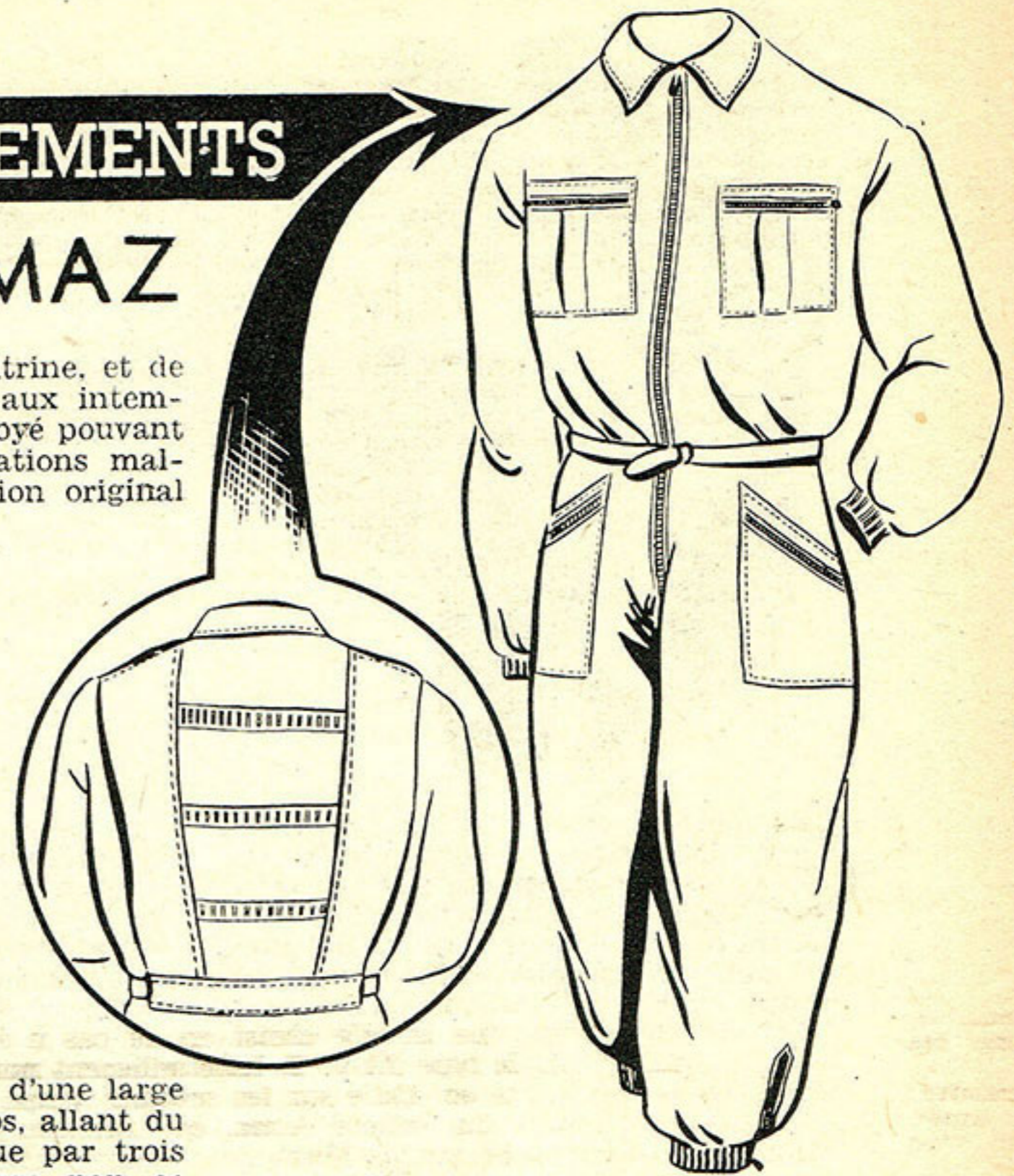


La combinaison imperméable Faramaz se signale principalement par son ingénieuse aération. Les deux pans du dos sont réunis par 3 bandes élastiques, alors qu'un troisième pan recouvre le tout, laissant ainsi l'air circuler

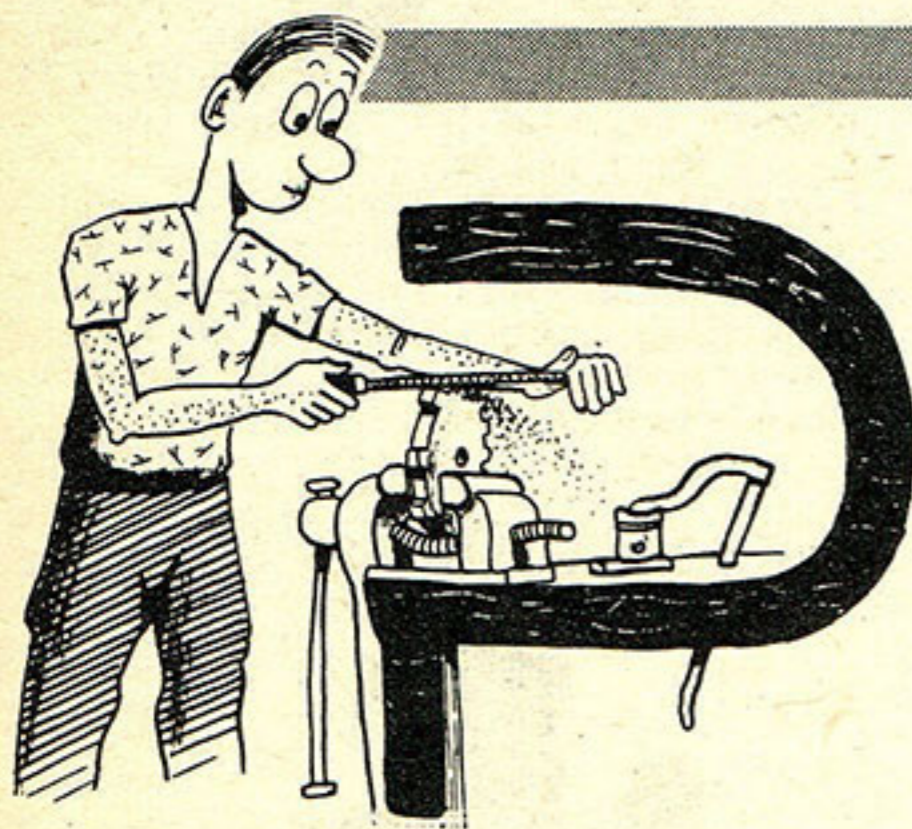


a été étudié. Il se compose d'une large ouverture située dans le dos, allant du cou à la taille et soutendue par trois bandes élastiques. Un large pan se rabat sur cette ouverture qui concilie hygiène et simplicité.

Le pare-poussière est bâti sur le principe de la combinaison classique avec ouverture rapide de l'entre-jambes au cou et poches plaquées sur la poitrine et les cuisses. Les manches sont serrées aux poignets par un lastex et aux jambes une courte fermeture éclair assure un serrage de la cheville.



Les Etablissements Faramaz dont les solutions originales constituent une innovation dans le domaine de l'équipement motocycliste, ont produit 1.000 combinaisons en deux mois et demi, et ce chiffre ne constitue qu'un point de départ, car les modèles ne sont pas seulement à la disposition du public français, mais sont aussi en vente en Suisse et en Belgique.



PERFORMANCES A BON MARCHÉ

Il ne s'agit nullement dans cet article de vous inciter à louer pour une heure une 1.000 Vincent et d'aller tourner à Montlhéry. C'est en réalité la suite logique d'un de nos essais effectués sur une machine française où il était très intéressant d'étudier de près les questions de démultiplication. Ce côté théorique demandait à être complété, de manière pratique, par un autre article intitulé le « Gonflage du 2 temps » où il était question d'améliorer le rendement du moteur.

Du perfectionnement du moteur et de sa bonne utilisation doivent découler les fameuses « performances » que tout un

chacun est heureux de trouver sur un engin sportif comme la moto. La machine qui a servi à cette démonstration de la bonne volonté d'un deux temps est la même 200 cmc. Monet-Goyon dont nous avons déjà donné le compte-rendu d'essais dans le n° 1.061. La première transformation fut faite au bout de 3.500 kms. A partir de ce moment une nouvelle couronne arrière vint remplacer celle d'origine de 48 dents. Cette amélioration n° 1 effectuée à l'aide d'une couronne de 5 dents plus petites (43 dents), permettait sans aucune modification de maintenir une vitesse de croisière de 80-85 kilomètres-heure, à peu près indéfiniment, et cela avec un passager. Ces premiers résultats furent enregistrés sur un parcours assez varié de plus de 2.000 kms. Si l'utilisation en régions plates où moyennement accidentées était très nettement plus avantageuse, les accélérations restaient très bonnes en 1^{re}, honnêtes en

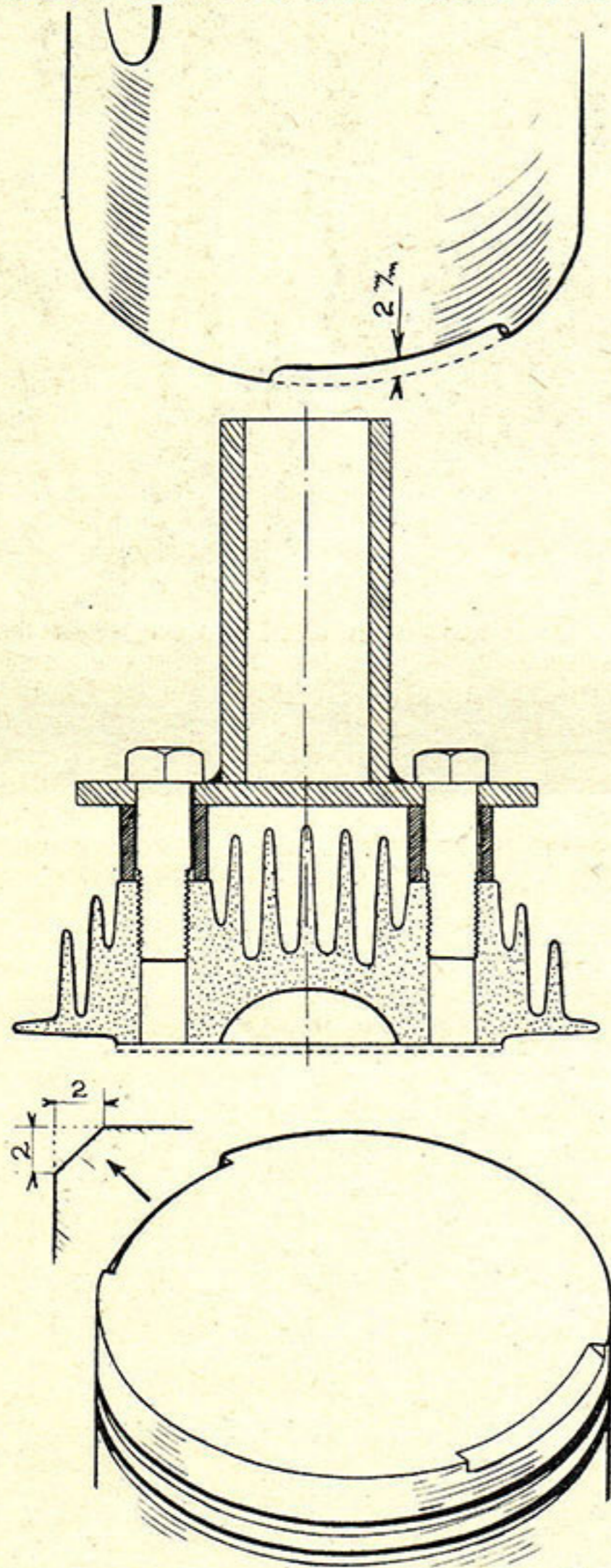
seconde et peu brillantes en prise. De plus en région montagneuse il était très délicat de trouver la démultiplication permettant d'aller vite, la seconde étant un peu courte pour être maintenue longtemps, et la prise trop haute pour être engagée plus de 50 mètres. Dans ce cas d'utilisation, l'ancien rapport en prise de 6,5 aurait donné une seconde bien plus courte, c'est évident, mais une troisième presque continuellement utilisable. La leçon la plus évidente à tirer de ces constatations était un manque de puissance du moteur qui, avec un rapport logique pour son régime et sa cylindrée, manquait manifestement de chevaux en côte, alors que la vitesse en pointe était limitée à 95-100 kmh.

Afin de contrôler les résultats obtenus au fur et à mesure des diverses opérations, il fut décidé de procéder par étapes successives. La seconde transformation ne portait que sur le taux de compression.

La culasse fut démontée, mesurée, et à la suite de savants calculs, il fut démontré avec formules à l'appui que pour faire passer le taux de compression initial de 7,1 à 8,5, il était nécessaire de raboter la culasse de 2 mm 5. L'observation stricte de cette cote n'a d'ailleurs qu'une valeur toute relative, attendu d'une part qu'il aurait fallu mesurer très exactement le taux initial, et d'autre part que le chiffre 8,5 était retenu uniquement à titre expérimental sans savoir s'il correspondait au rendement optimum.

Ce travail fut effectué sur un tour à l'aide d'un montage spécial composé d'un tube sur lequel on soude une plaquette carrée. On perce 4 trous de 12 mm qui correspondent comme entraxe à ceux de la culasse. Les 4 trous de la culasse étant percés à 11 mm de diamètre, il est tout de même possible de tarauder à 12 la partie supérieure, de manière à fixer la culasse à la plaquette, avec interposition d'entretoises en tubes, à l'aide de boulons de 12.

Remontage sans joint (comme à l'origine) et en route pour de nouveaux essais. Premières constatations : même facilité de mise en marche que précédemment, pas de cognements, pas d'échauffement plus marqué (avec la même carburation, la même bougie), mais un tout petit peu plus de bruit à l'échappement. Enfin les accélérations deviennent nettement meilleures. Le grand rapport arrière



Suivant une logique digne des plus grands penseurs, après l'opération n° 2 vient l'opération n° 3. Celle-ci, dirigée essentiellement sur le piston, nécessite le démontage du cylindre (pour sortir le cylindre, il faut démonter soit la culasse, soit le réservoir). Le piston apparaît, très long, tout lisse et complètement plat... contrairement aux autres pistons plats qui en général sont plus ou moins bombés.

L'opération 3 ne sera ni longue ni compliquée et se bornera à diminuer le bas du piston d'une hauteur de 2 millimètres, en face et sur la largeur de la lumière d'admission. L'arête obtenue après limage pourra être arrondie à la toile émeri. De plus, mais cette fois à la partie supérieure du piston, deux petits chanfreins de 2 mm également font ouvrir les transferts un peu plus tôt, alors que la pente à 45° du chanfrein aide à diriger les gaz.

Remontage en soignant bien les joints de l'admission et de l'embase de cylindre

A gauche, de haut en bas :
Voici le travail effectué à la base de la jupe du cylindre. L'échancre mesure 2 mm. de haut.

Détail du montage nécessaire pour pouvoir raboter la culasse.

Voici les échancreures effectuées dans le piston afin de démasquer les transferts plus tôt.

A droite : le guidon d'origine inversé et retourné vers le bas, permet une meilleure position à plat. Il faut dans ce cas changer de côté la poignée des gaz.

semble plus normal et la 200 « Shooting Star » devient un peu plus méchante en ville.

Les essais de vitesse maximum sur chaque rapport montrent que non seulement la vitesse maximum a augmenté dans tous les cas, mais que cela n'est pas uniquement dû au changement de rapport. Car à chaque fois le moteur surcomprimé à grand rapport a obtenu un régime de rotation supérieure à celui qu'il atteignait avec un rapport trop petit ! Ceci est la preuve évidente d'un gain certain de puissance par la seule opération n° 2, consistant à augmenter le taux de compression par rabotage de la culasse.

et passons immédiatement aux essais. Mêmes remarques qu'à la suite de l'opération 2, mais facultés d'accélération nettement plus marquées et enfin les performances dûment contrôlées mettent bien en évidence qu'il s'agit d'une toute autre machine que celle actuellement disponible dans le commerce, et cela à la suite de très peu de travail, pour qui, évidemment, a déjà l'habitude de faire un peu de mécanique.

Voici, à titre de comparaison, les vitesses obtenues au fur et à mesure des transformations.

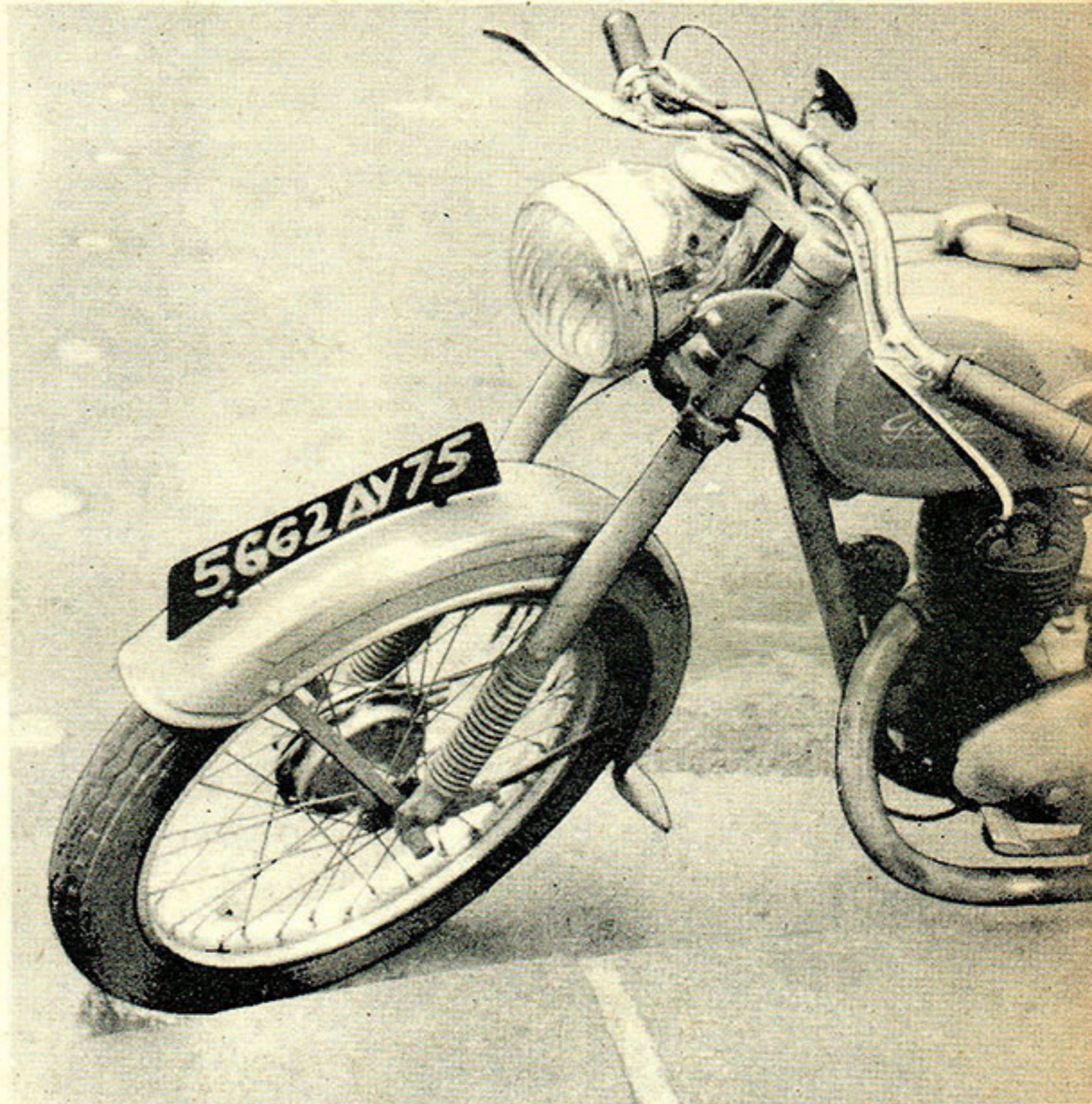
	origine		transf.1+2		transf.1+2+3	
	kmh.	t/m	kmh.	t/m	kmh.	t/m
1 ^{re}	37	(5.800)	45	(6.300)	56	(7.750)
2 ^e	72	(6.300)	82	(6.400)	90	(7.000)
3 ^e	91	(5.000)	108	(5.250)	115	(5.600)

Dans ce petit tableau montrant l'accroissement successif de la vitesse de la machine et le régime correspondant à cette vitesse, la colonne centrale marque surtout l'avantage du changement de rapport, car l'on trouve une différence de 10 kmh. en seconde pour seulement 100 tours d'écart du régime moteur et 17 kms

pour 250 tours en prise. La dernière colonne prouve de son côté que le manque de respiration du moteur l'empêchait de monter en sur-régime, ceci avec ou sans le grand rapport.

Comme conclusions à tirer de cette transformation, voyons le prix de revient et l'avantage que l'on peut en attendre. Le remplacement de la couronne arrière coûtera de 900 à 1.000 francs si vous le faites vous-même (6 boulons à démonter), quand au reste, il suffit de prendre une lime et de la faire manœuvrer d'arrière en avant...

Les avantages ? tout d'abord ne croyez pas que parce que le moteur peut tourner à 7.000 sur les intermédiaires, il soit absolument nécessaire de le pousser jusque là. La conduite de la machine n'est en rien altérée pour cela et rien n'empêche de changer les vitesses entre 2.000 et 2.500 t.-m. (comme les gens qui ne savent pas conduire). En allant plus loin dans ce rajustement, on voit même qu'à l'allure



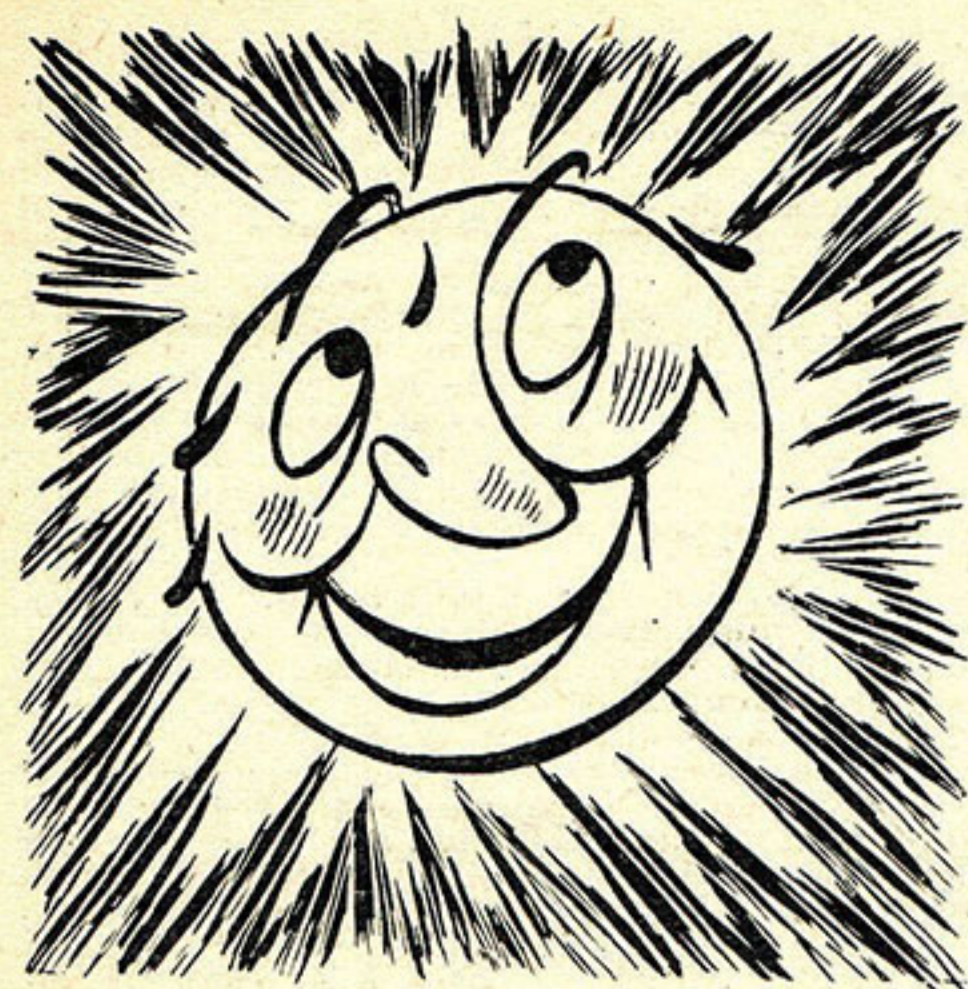
normale presque constamment utilisée par chacun de 80 kmh., la machine transformée aura une plus grande réserve de puissance que celle d'origine et que son moteur tournera à 300 tours de moins. Ou bien si l'on prend le problème à l'envers, le moteur travaillera dans les mêmes conditions qu'avant (sauf la réserve de puissance en plus), mais la machine roulera à 90 kmh., soit 10 kmh. plus vite.

Enfin, il y a les sportifs, et ceux-là, il n'est pas besoin de les convaincre, car ils savent déjà qu'une machine ayant la possibilité d'un 90 en seconde, réserve pas mal de satisfactions sur la route, même si l'on ne roule pas constamment au plafond de la vitesse maximum.

Ces mêmes sportifs s'apercevront également qu'il y a encore beaucoup de choses à faire. Pipe d'admission droite et de plus gros diamètre, nécessitant un carburateur à cuve séparée, etc... etc... Attention, cependant, avec de gros passages de gaz, aux trous de carburation lors des reprises !...

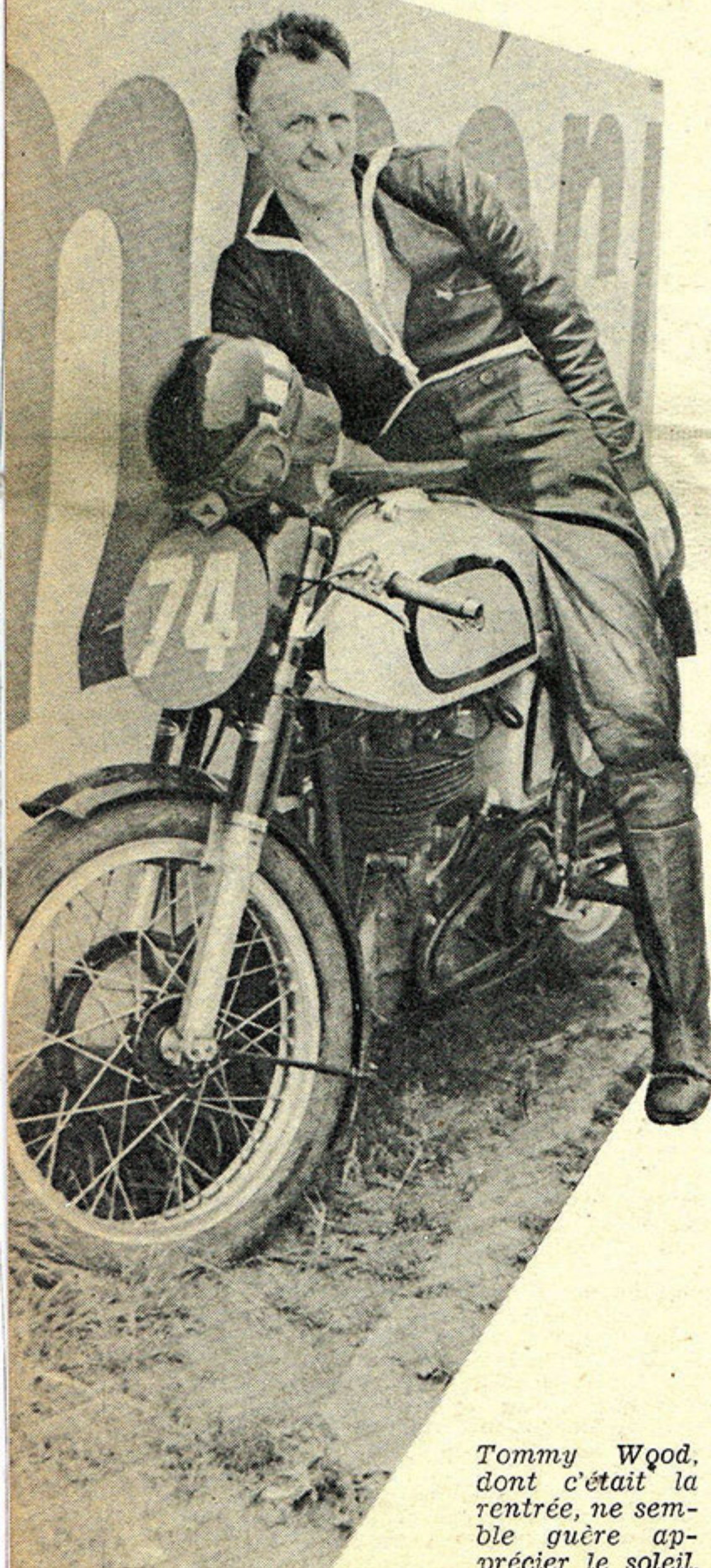
En passant, signalons que le réglage du carburateur est resté celui d'origine, car un gicleur plus gros n'avait pour seul

(suite page 513)

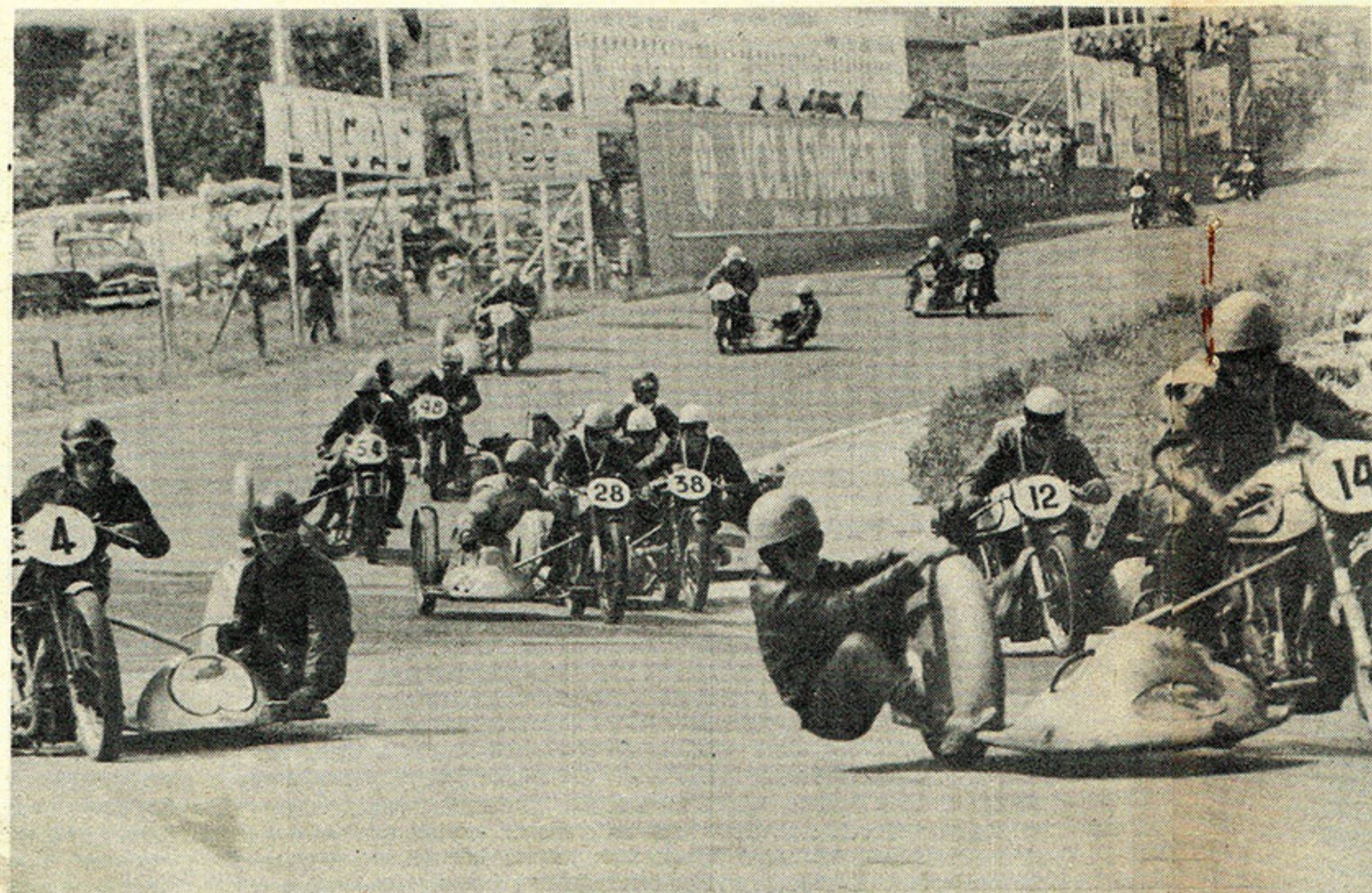


SPA 52 =

NOUVELLE VICTOIRE DE DUKE EN 350 cc. SPLENDIDE RENTREE D'OLIVER EN SIDECAR MASETTI PREND LA TETE DU CHAMPIONNAT DU MONDE 500 cc.



Tommy Wood, dont c'était la rentrée, ne semble guère apprécier le soleil.



Si, traditionnellement maintenant, « Moto-Revue » délègue ses envoyés spéciaux au Grand Prix de Belgique, cela ne tient pas au fait que Spa n'est qu'à 400 kms de Paris, ou bien se trouve en zone de langue française, mais parce que, bien que trois courses seulement y soient disputées, il s'agit là d'une des épreuves les plus marquantes du calendrier sportif international.

Si le plateau présenté au public belge est de tout premier choix, ceci ne lui est pas tout à fait spécifique, car des plateaux aussi riches dans leur diversité se retrouvent aussi à Berne, à Assen, au Grand Prix d'Allemagne et peut-être même à Monza. Mais le plus caractéristique de Spa est son magnifique circuit que la presse spécialisée reconnaît comme certainement le plus beau de l'Europe Continentale. Ce fut pour nous un immense plaisir, et il fallait vraiment une grande force de volonté pour ne pas tirer à fond sur la poignée.

C'est d'abord un circuit extrêmement rapide, de 14 kms 120 de long, où les vitesses réalisées (tour le plus rapide, cette année : plus de 176 kmh. en 500) dépassent même celles de la piste de vitesse de Monza. Ceci est dû aux grandes lignes droites, longues parfois de près de 3 kilomètres, ainsi qu'aux virages à grands rayons de courbures, et aussi à l'excellent revêtement.

De plus, il exige des pilotes une haute technique des virages, car il comporte quelques S (par exemple : Masta, Blanchimont) coupant les lignes droites sur lesquelles les 500 d'usine sont à 220 à l'heure. Un virage de ce type notamment à signaler est celui de l'Eau Rouge, où le rétrécissement dû au petit pont oblige particulièrement les sidecaristes à de magnifiques acrobaties : non seulement le

passager doit brusquement se jeter d'un côté à l'autre, mais encore, alors qu'il est sorti, il doit rapidement rentrer sa tête, sinon il risque de se voir décapité par le petit parapet du pont.

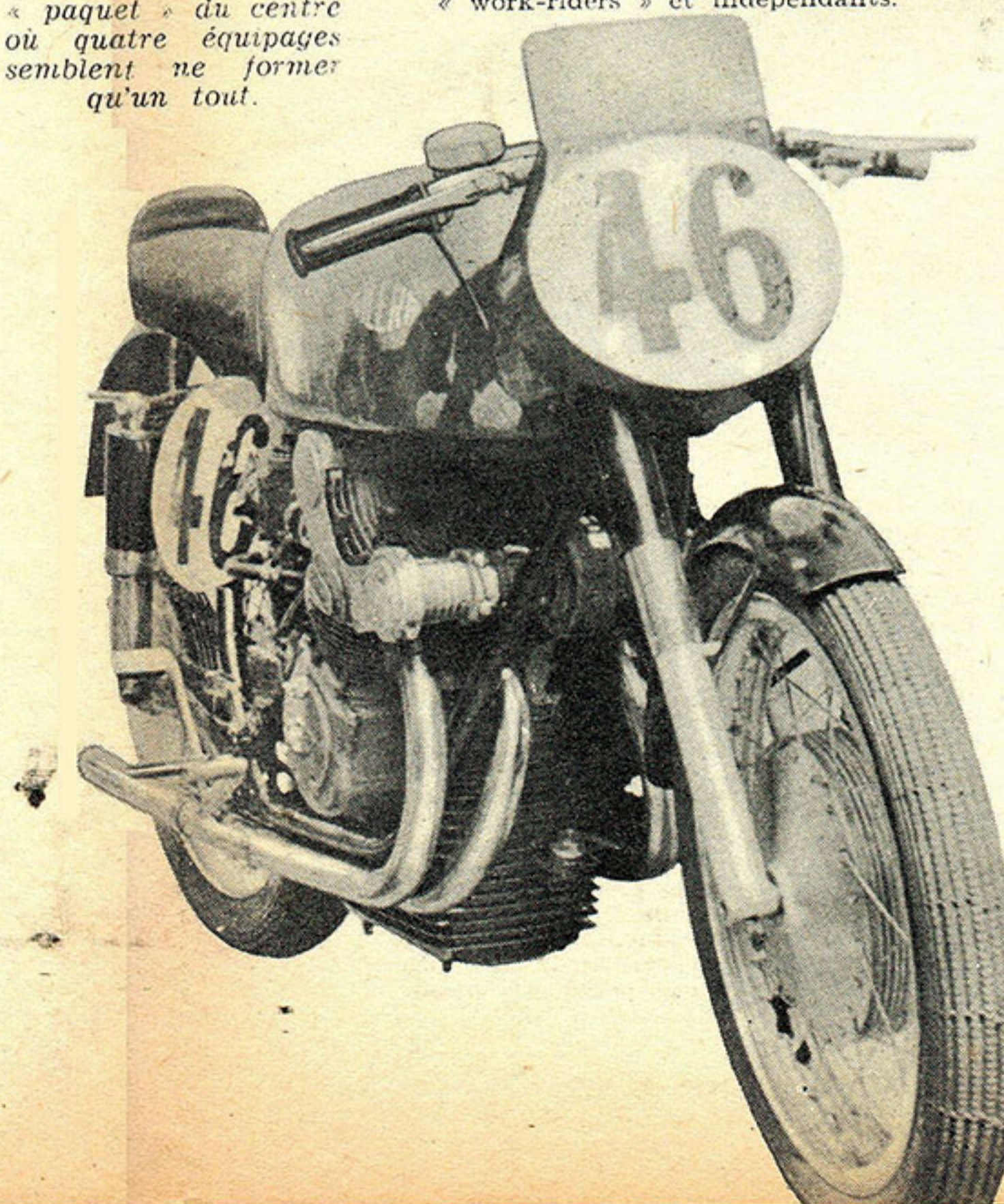
Enfin, il est situé dans un cadre absolument magnifique, bien souvent bordé de sapins, avec des dénivellations importantes (jusqu'à 180 m.).

Ajoutons, pour tout dire, que des tribunes ou de la pelouse, les spectateurs ont un coup d'œil magnifique, une vue sur les 2 kms du circuit les plus spectaculaires, depuis le virage de la Source jusqu'au sommet de la côte de Burnenville, en passant par la ligne de départ-arrivée et le virage en S du pont de l'Eau Rouge dans la cuvette. C'est un tableau inoubliable que de voir les pilotes dévaler la descente, rétrograder, virer en bas, puis attaquer la longue remontée inscrite dans un virage à grand rayon bordé de sapins à l'extérieur.

Il est inutile de dire que, malgré son éloignement de tout grand centre important (une cinquantaine de kms de Liège, 150 de Bruxelles), dans la région la plus montagneuse de Belgique, un tel circuit, avec son magnifique plateau, ne peut faire autrement qu'attirer une foule immense.

Il nous est difficile d'évaluer le nombre de spectateurs présents, mais sans parler des nombreux mordus qui ont campé sur place, dès 7 heures du matin, c'était dans Spa un défilé continu de voitures et surtout de motos, venant non seulement de tous les coins de la Belgique, mais aussi de Hollande, d'Angleterre, même d'Allemagne. Un mot sur les fières montures de ces motocyclistes : énormément de machines neuves, la plupart de 350 et 500 cmc., un parc dont nous n'avons guère idée ne France : de magnifiques AJS, des Norton « Dominator », des BMW « R 68 », de rouges Guzzi,

Comptez bien ! Il y a 14 sidecaristes dans ce cliché. Admirez le « paquet » du centre où quatre équipages semblent ne former qu'un tout.



sans parler des nombreuses BSA ou autres Harley affectonnées des Belges.

Avant de passer aux épreuves en elles-mêmes, disputée sous un soleil tropical, il nous faut féliciter chaudement la Fédération Motocycliste Belge, qui, sans passer par l'intermédiaire d'un club, a su organiser un tel Grand Prix, magnifiquement mis au point, sans féfures, aidant (chose rare) les journalistes et les photographes dans leur travail : tribune spéciale bien dégagée pour les journalistes, avec téléphones et boissons fraîches, liberté totale de circuler pour les photographes. Un speaker, à la hauteur de sa tâche, permettait à tous de suivre les péripéties de la lutte en tous les points névralgiques du long circuit, sachant nous faire grâce de toute annonce publicitaire.

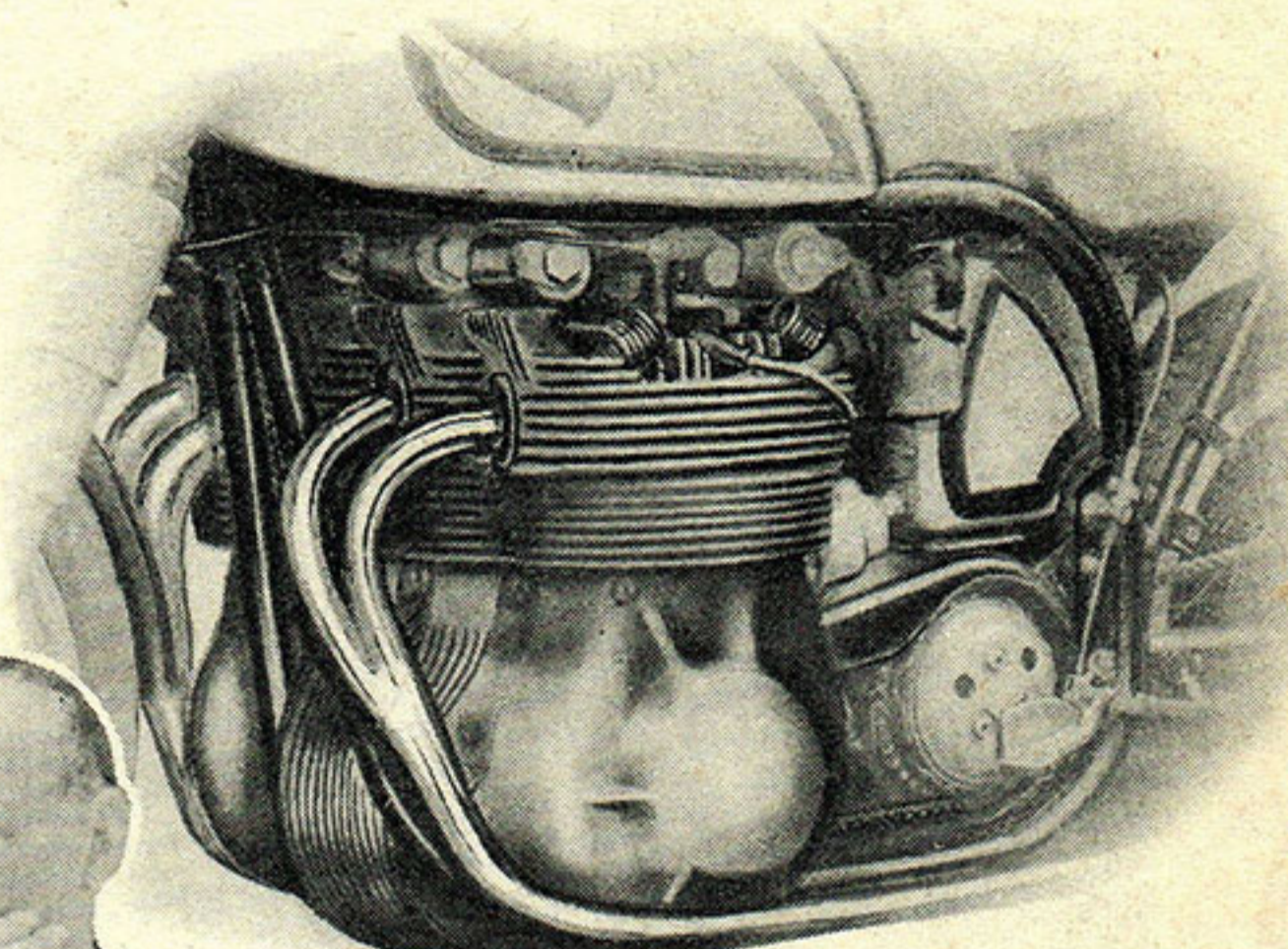
Duke, grand maître en 350

13 heures. Sous un soleil de plomb, 33 pilotes s'alignent, derrière Duke, seul en tête, puisqu'il a remporté cette classe l'an passé.

Le départ est formidable. Chaque spectateur retient sa respiration, et il est sûr que l'on entendrait une mouche voler, n'étaient ces 34 tromblons qui déversent des flots de hurlements.

Dans la côte de Burnenville. Duke emmène un peloton excessivement serré, des coureurs se fauflent, puis soudain c'est le silence. Chacun regarde alors le voisin avec un sourire de connaisseur aux lèvres, et attend patiemment 5 minutes environ, avant d'entendre Duke rétrograder, 3^e, 2^e, 1^{er}, pour négocier le virage de la Source.

Dès le premier tour, les machines d'usine ont formé en tête un petit clan à part, exceptée la semi-officielle Velocette de Graham, qui établit la liaison entre « work-riders » et indépendants.



Joë Craig songe au Spa 1953 !...

Duke, qui a bouclé le premier tour à plus de 150 de moyenne, est talonné par l'AJS triple arbre de Coleman. Derrière Amm (Norton), Lomas (AJS), Armstrong (Norton), Brett (AJS). Le premier indépendant est Goffin, champion de Belgique, devant l'Australien Bing.

Les haut-parleurs annoncent tour à tour Duke ou Amm en tête, alors que Coleman ne peut plus suivre le train imposé par les deux équipiers Norton. Amm augmente l'allure et boucle le cinquième tour à 166 kmh. 570 !... sans pour cela se défaire de Duke.

Coleman continue à perdre pied et ne retrouve sa forme que lorsqu'il se fait rejoindre à mi-course par Brett et Armstrong.

Goffin, qui jusqu'à présent fournissait une course splendide, cède la place à Lawton qui terminera de ce fait premier indépendant.

Duke même maintenant avec une certaine aisance devant Amm, mais la lutte est chaude pour la 3^e place, et Coleman conserve celle-ci de justesse, alors qu'Armstrong harcèle sans cesse le 2^e homme de chez AJS, Brett.

Bien que Duke et Amm soient nettement détachés, et n'aient rien à craindre des AJS, la moyenne générale est très élevée, et dépasse celle du record du tour de l'an passé !... : 163 kmh. 393 contre 163 kmh. 100.

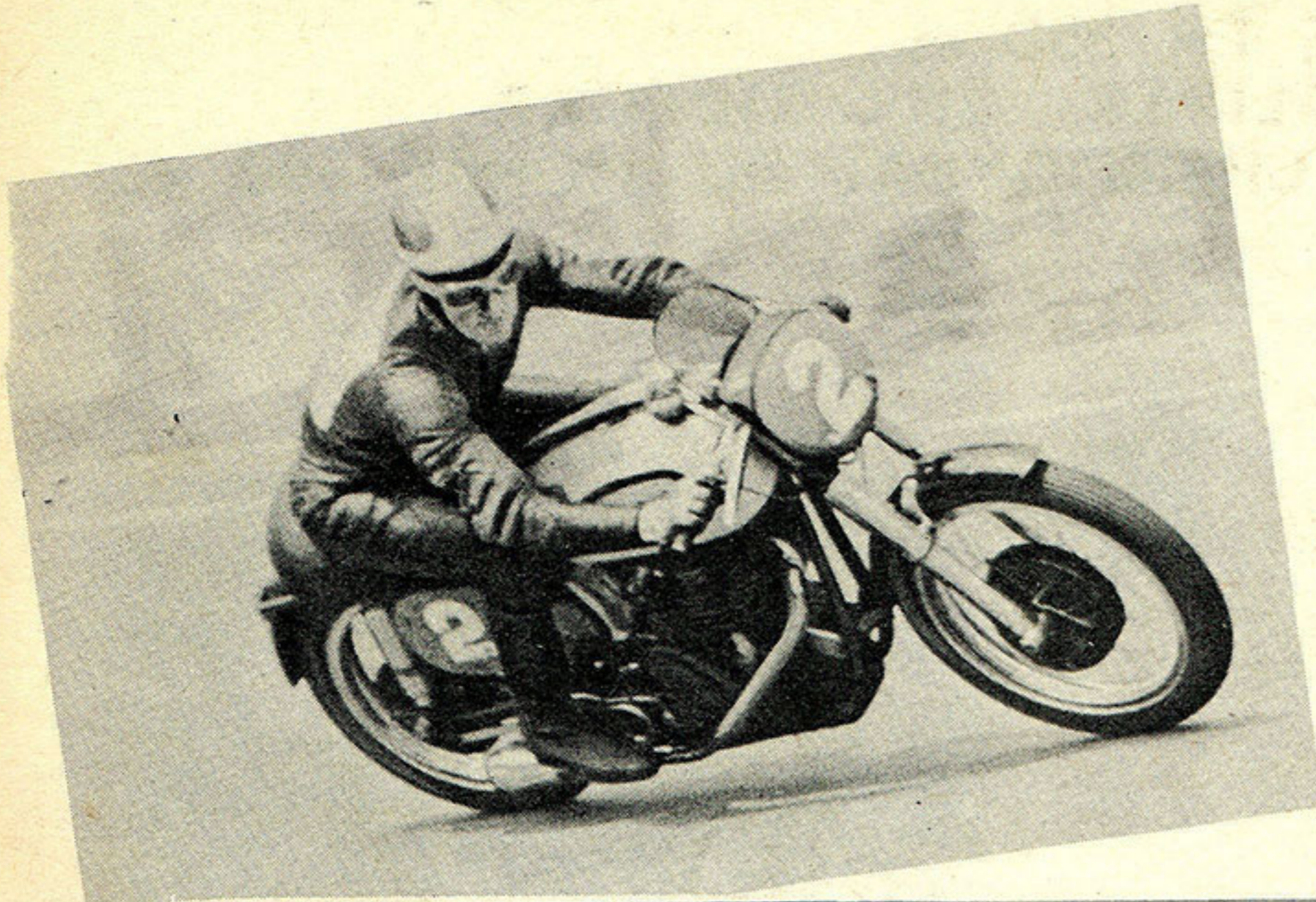
A ce régime, les abandons se multiplient, et parmi les malchanceux, citons Baltisberger (magnéto), Dauwe, Mason, Van Rijswijk, Wheeler, Heath, Bruguère, etc., etc.

Dernier tour, Duke passe avec une confortable avance sur Amm, pilote de classe, qui après Duke et Graham, semble être un des meilleurs officiels anglais... bien qu'étant Rhodésien !

Coleman arrive en troisième position, devant Brett et Armstrong.

Mais coup de théâtre. Alors que Duke et Amm viennent de terminer leurs 11 tours à plus de 163 kmh. de moyenne tous les deux, Coleman chute à Blanchimont, et Armstrong se débarrasse de Brett dans les derniers mètres.

Bravo, Monsieur Craig ! vous placez vos 3 pilotes en tête.



CLASSEMENT

1. Duke (Norton), moy. 163 kmh. 792 ;
2. Amm (Norton) à 7" ; 3. Armstrong
(Norton) à 44" ; 4. Brett (AJS) ; 5. Lo-
mas (AJS) ; 6. Graham (Velocette) ; 7.
Lawton (AJS) ; 8. Goffin (Norton) ; 9.
Wood (Norton).

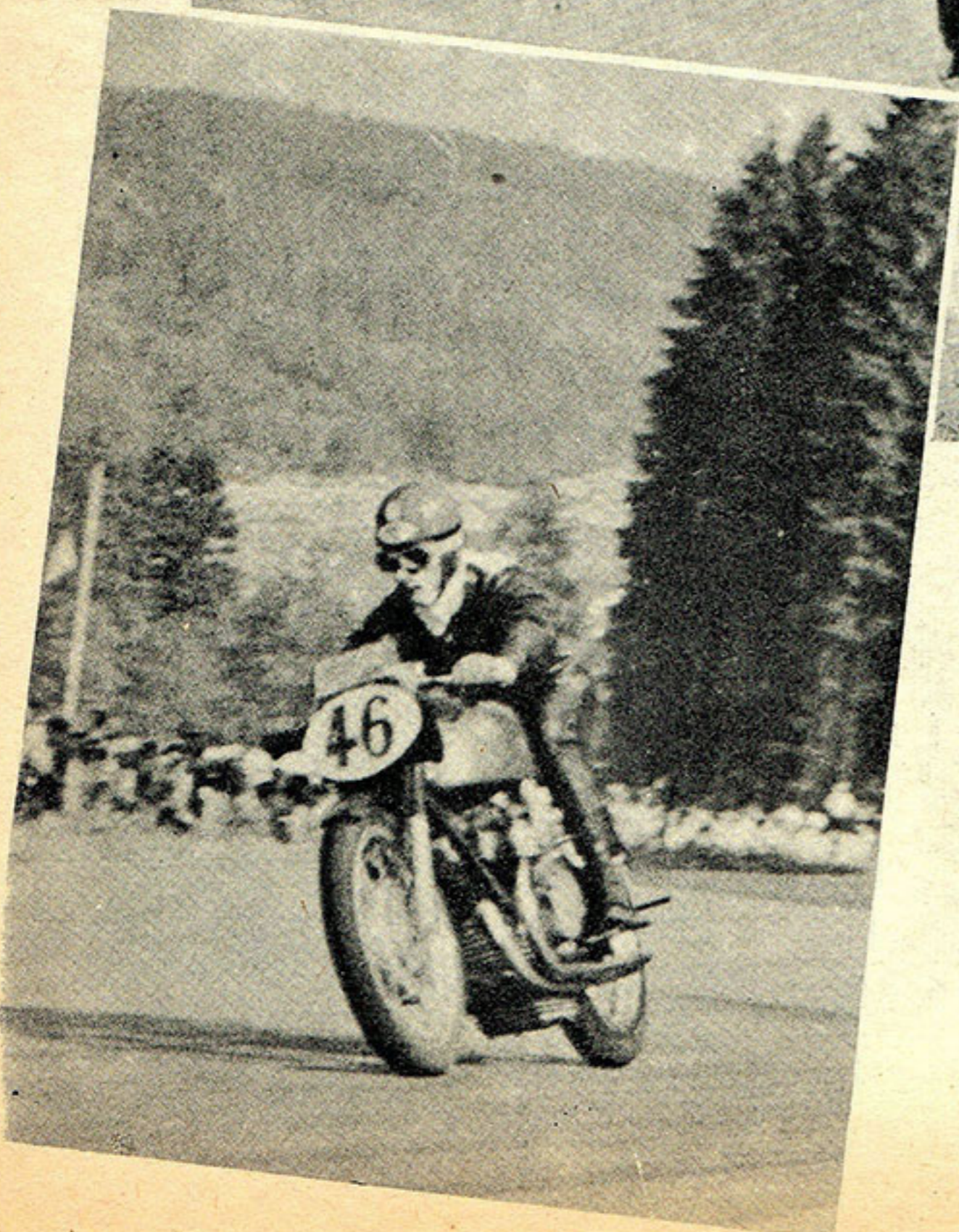
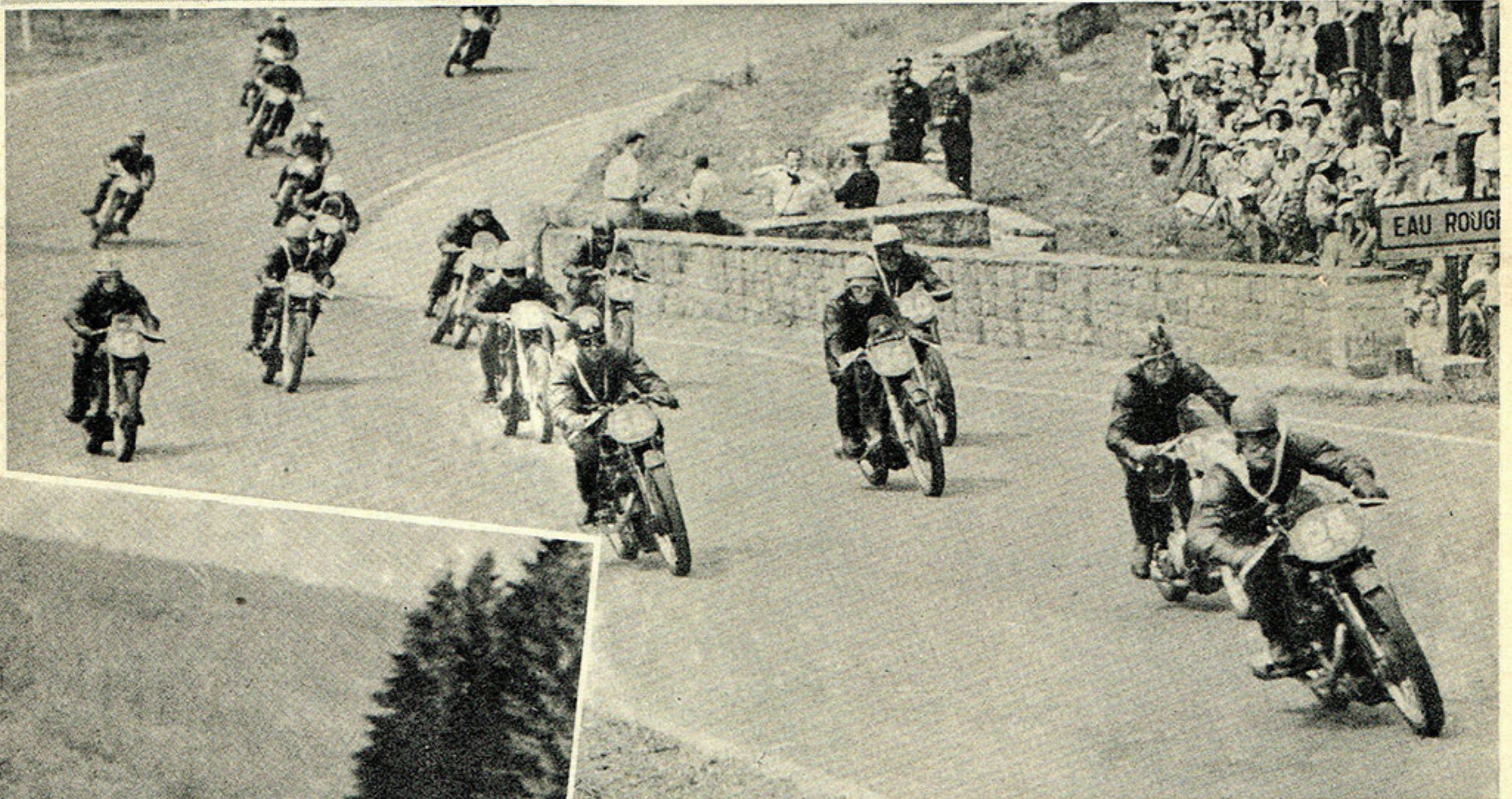
Oliver triomphe des Italiens ...et de la douleur

La course des sides ne devait le céder en rien au point de vue péripéties à la course des 350. Une heureuse surprise, presque inattendue : c'est la rentrée inopinée d'Eric Oliver qui fit briser le plâtre de sa jambe le premier jour de l'entraînement ; mais il faut dire qu'on lui donnait assez peu de chances, sa jambe gauche étant encore bien raide.

Seul en tête, sur la ligne de départ, Eric Oliver, avec un autre passager que Dobelli ; celui-ci présent, n'étant pas dans un plus brillant état que son pilote.

Derrière, sur la 2^e ligne : Harris et Smith sur Norton, et les deux Gilera 4 de Merlo et A. Milani.

Départ très rapide, mais Oliver, handicapé, est doublé par Harris qui se faufile adroitement. A l'issue du premier tour (la course en comporte 8) les quelques groupes, que nous retrouverons pres-

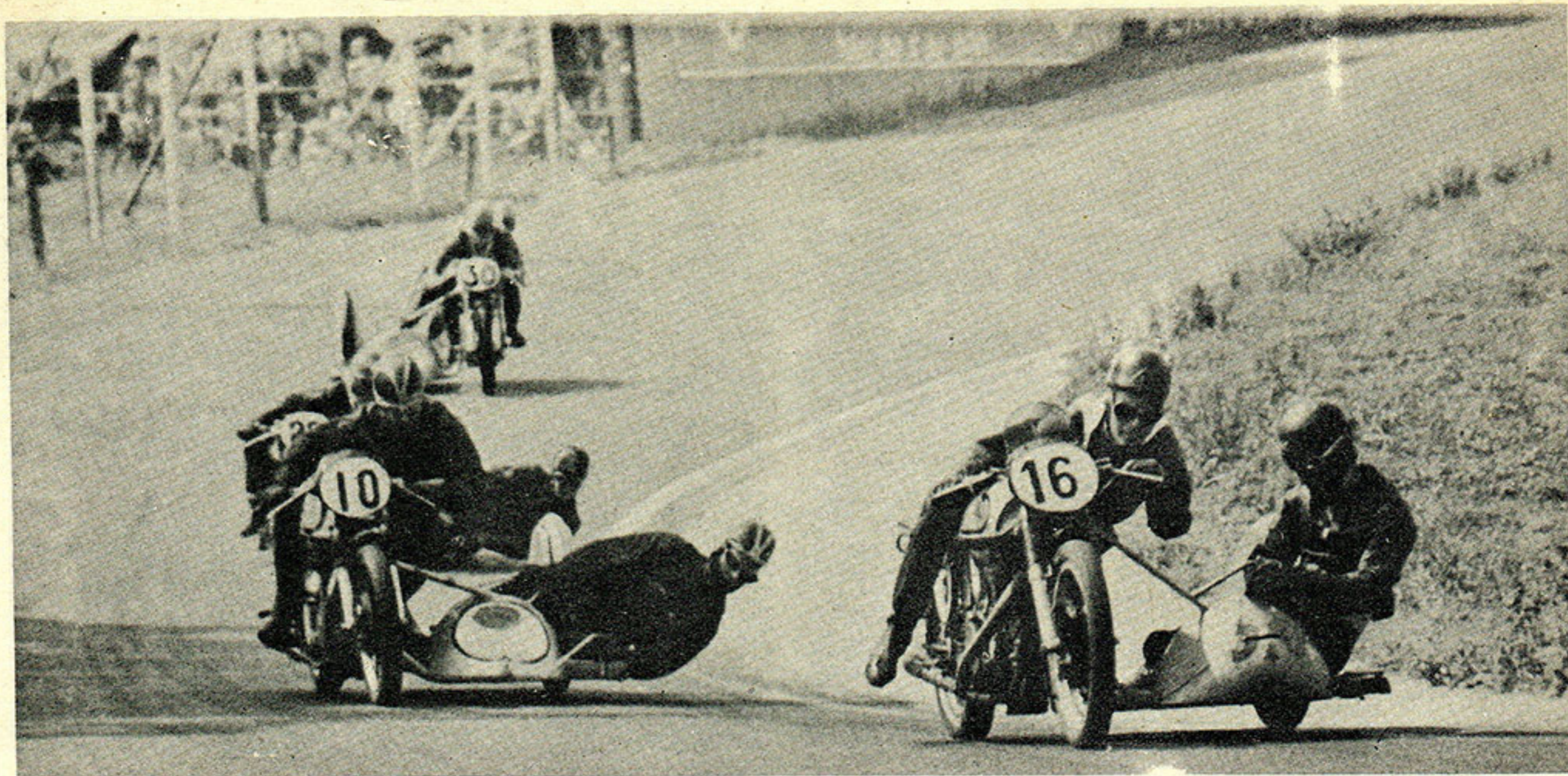


En haut : Duke négocie à la Source, le seul virage serré du Circuit. Ci-dessus : un passage des privés au pont de l'Eau Rouge, peu après le départ. Ci-contre : Masetti rétrograde avant la Source. Admirez le site dans lequel se déroule le G.P. de Belgique !

que jusqu'à la fin, sont déjà formés : un premier paquet : les deux Gilera 4 et les deux Norton de C. Smith et de Oliver (dans l'ordre : Milani, Smith, Oliver et Merlo). Plus loin, Harris et le premier privé : le belge Vanderschrick. Plus loin encore, un autre gros paquet de pilotes indépendants, dont Masuy, notre compatriote Drion, le suisse Haldemann avec son inénarrable attelage, le belge Deronne, le hollandais Steeman, ainsi que le recordman du monde, Bohm, qui nous a, il faut le dire, bien déçus. Derrière encore, de nombreux sides échelonnés.

Le train est très rapide et déjà, le premier tour, départ arrêté, est accompli à 140 kmh., 42, soit 100 m. de moins seulement, que le tour le plus rapide de l'an dernier.

Dans les différents groupes que nous avons signalés, c'est un perpétuel chassé-croisé.



Dans le premier peloton, les positions changent constamment : Oliver, 1^{er} aux deuxième et troisième tours, sera en 3^e position au quatrième tour, second les 2 tours suivants. Lors du quatrième tour, Merlo, qui était en 3^e position dans le peloton, rétrograde et est distancé par les 3 hommes qu'il accompagnait, l'avant de son côté ayant touché dans le virage de la Source. Milani passe en tête lors des 4^e et 6^e tours ; Smith fait de même au 5^e tour. Oliver et Milani, presque à tour de rôle, améliorent, dans cette lutte épique, le record du tour, et peu avant la fin, distancent de 15" l'anglais Smith. Oliver l'emporte dans les virages grâce à sa technique exceptionnelle et terriblement spectaculaire, Milani a l'avantage dans les lignes droites. Finalement l'anglais l'emportera d'une seconde seulement, follement applaudi par le public qui sut apprécier non seulement la virtuosité, mais encore le courage de cet homme encore invalide.

Dans le deuxième groupe, composé, ainsi que nous l'avons dit, d'Harris et de Vanderschrick, ce sera aussi un chassé-croisé de ces deux hommes, jusqu'à ce que, au 7^e tour, survienne un incident qui apportera de sérieuses modifications : Vanderschrick coupant trop court au virage de la Source, redresse et part vers le milieu de la chaussée ; Harris, pour l'éviter, va légèrement « aux décors » et sera obligé de rentrer dans son stand. Masuy et Drion, en tête du troisième groupe (qui venait de perdre Haldemann pour panne sèche) en profitent pour passer et gagner deux places, alors que Vanderschrick rétrograde de la 5^e en 7^e position.

CLASSEMENT

1. E. Oliver (Norton), les 112 kms 960 en 46'53", à la moyenne de 144 kmh. 562 (record battu, le précédent étant de 139 kmh. 068) ; 2. Milani (Gilera 4) à 1" ; 3. Smith (Norton) à 17" ; 4. Merlo (Gilera 4) à 1'33" ; 5. Masuy (Norton) à 3'18" ; 6. Drion (Norton) à 3'21" ; 7. Vanderschrick à 3'30" ; 8. Deronne à 4'53".

Tour le plus rapide : Oliver à 146 kmh. 865 (record précédent : 140,534).

Quel fut le comportement de nos deux compatriotes, Drion et Murit ?

Drion mena une course très régulière, très belle, et sa place de second des pilotes privés est une magnifique performance, surtout si l'on pense que le 1^{er}, Masuy, qui ne le précède que de 3 secondes, était sur son terrain.

Quant à Murit, le manque de puissance de sa machine était un sérieux handicap, et des ennuis mécaniques le contraignirent à abandonner.

Drion (16), un des rares français avec Murit, à disputer le Championnat du Monde, mène devant Boddice (10). Il terminera à l'excellente place de 6^e.

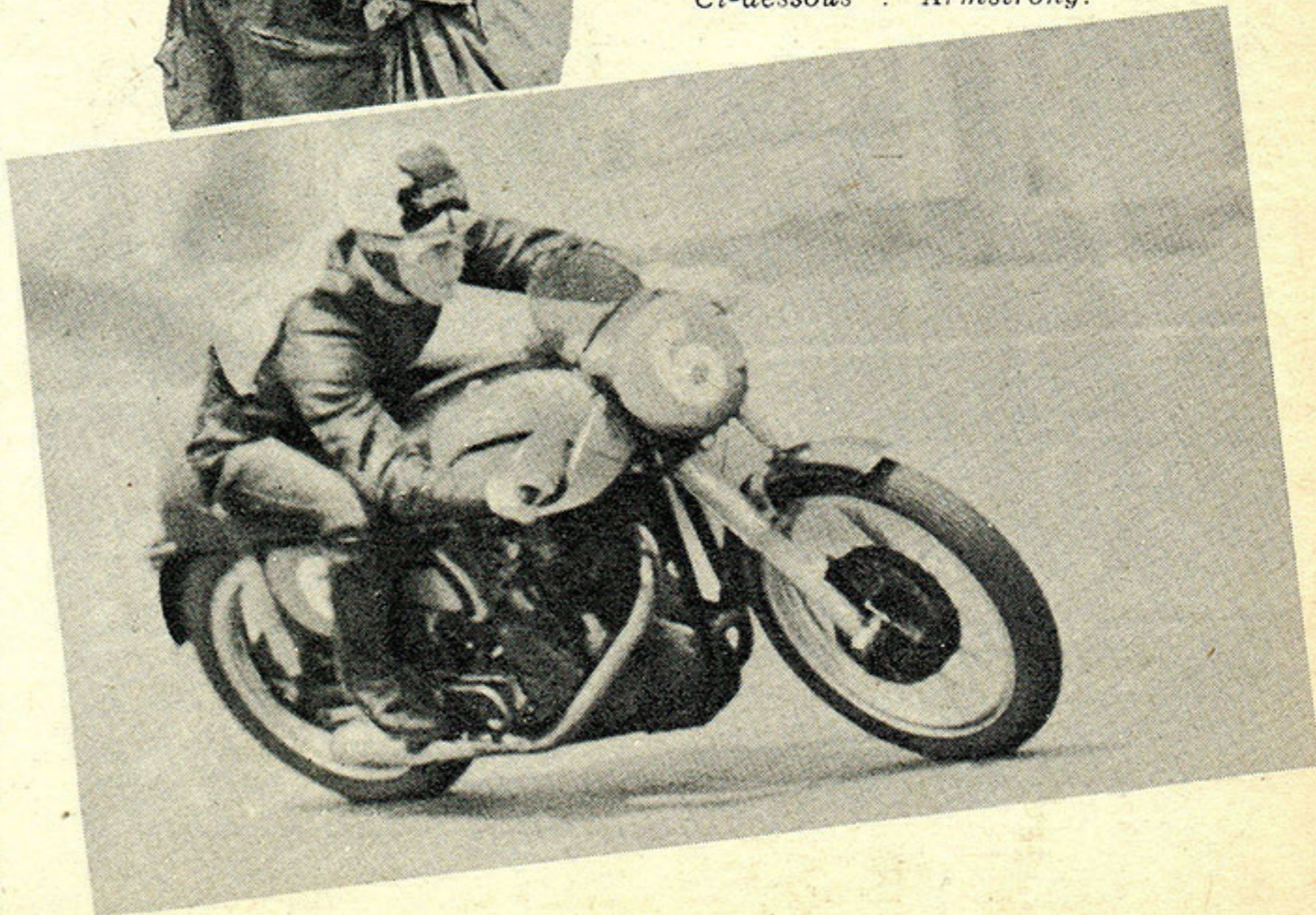
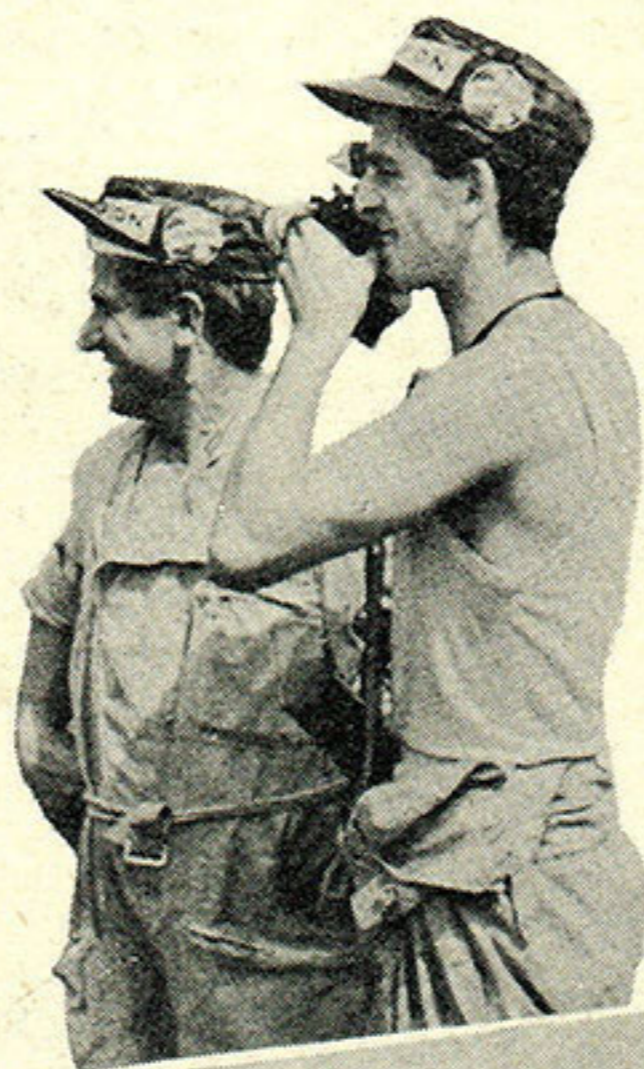
Masetti, premier pilote de chez Gilera

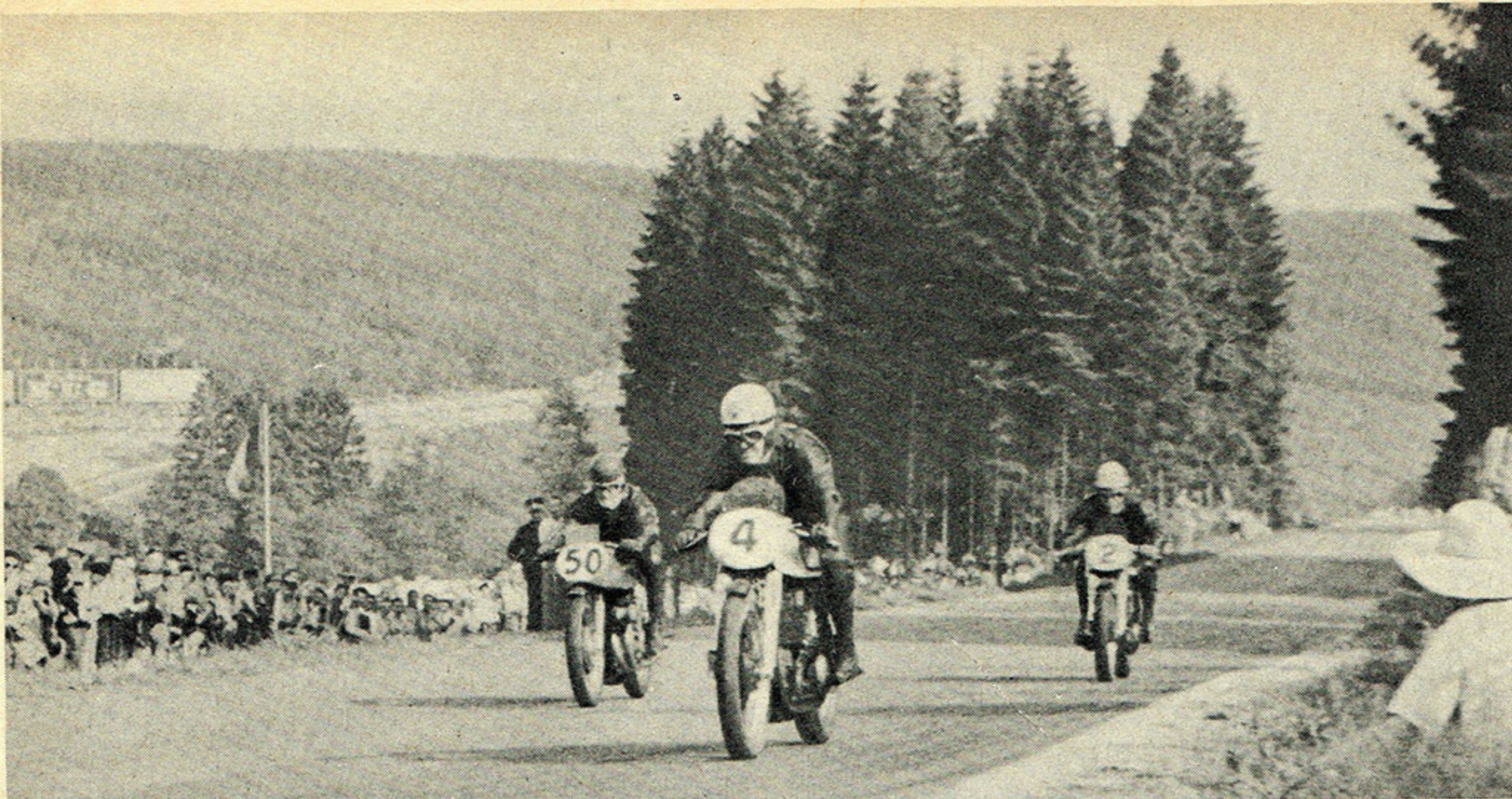
Troisième et dernière épreuve, celle réservée aux 500 cmc.

Un plateau formidable, où nous regrettons cependant l'absence de Doran. 4 équipes officielles, avec leurs derniers modèles, sauf chez AJS, où nous retrouvons les Porcupine de l'an passé.

MV n'alignait que deux machines, Forconi ne prenant pas le départ. A noter sur les 4 cylindres, dont l'aspect ne cesse

*Il paraît que Masetti se sert aussi bien de son 24 x 36 que de sa Gilera. Ce n'est pas peu dire !...
Ci-dessous : Armstrong.*





de se modifier, l'emploi de pneus Dunlop !

Bientôt la lampe rouge s'allume, indiquant qu'il y a encore 1', puis l'orange 20" et enfin la verte, libère pilotes et machines.

C'est une ruée indescriptible vers le petit pont de l'Eau Rouge, puis chacun escalade en force cette splendide côte de Burnenville, derrière Amm, qui a pris un intelligent départ.

Dès le début, chacun sent que la lutte sera sans merci entre Norton et Gilera, alors que AJS jouera les seconds plans, tandis que MV renoue avec la malchance et voit ses deux représentants disparaître rapidement, Graham au troisième tour et Bandirola, peu après à Stavelot. Lomas s'arrête après deux tours, et ce ne sont plus que Duke, Milani, Amm et Masetti qui constituent le peloton de tête, tandis que Coleman et Brett tourneront régulièrement roue dans roue, mais très loin derrière.

Pas plus à Spa qu'ailleurs, les 500 AJS ne seront dans le « coup ».

Passages botte à botte, roue dans roue, dans un mouchoir, chassé-croisé perpétuel..., tout le jargon des journalistes sportifs ne suffira pas pour décrire cette course des 500.

Notre émotion, pas plus que celle de nos confrères, n'était feinte, et chacun attendait les leaders avec une réelle impatience.

Masetti tente le premier de faire le trou et y parvient, prenant une centaine de mètres sur Duke et Amm.

Mais du stand on freine ses ardeurs. Il y a plus de 200 kms à parcourir, et bientôt, après avoir donné une idée de ses possibilités et de celles de sa 4 cylindres, il réintègre le peloton de tête, tandis que Milani abandonne, ayant trop mal au pouce, suite d'une chute effectuée il y a 15 jours environ.

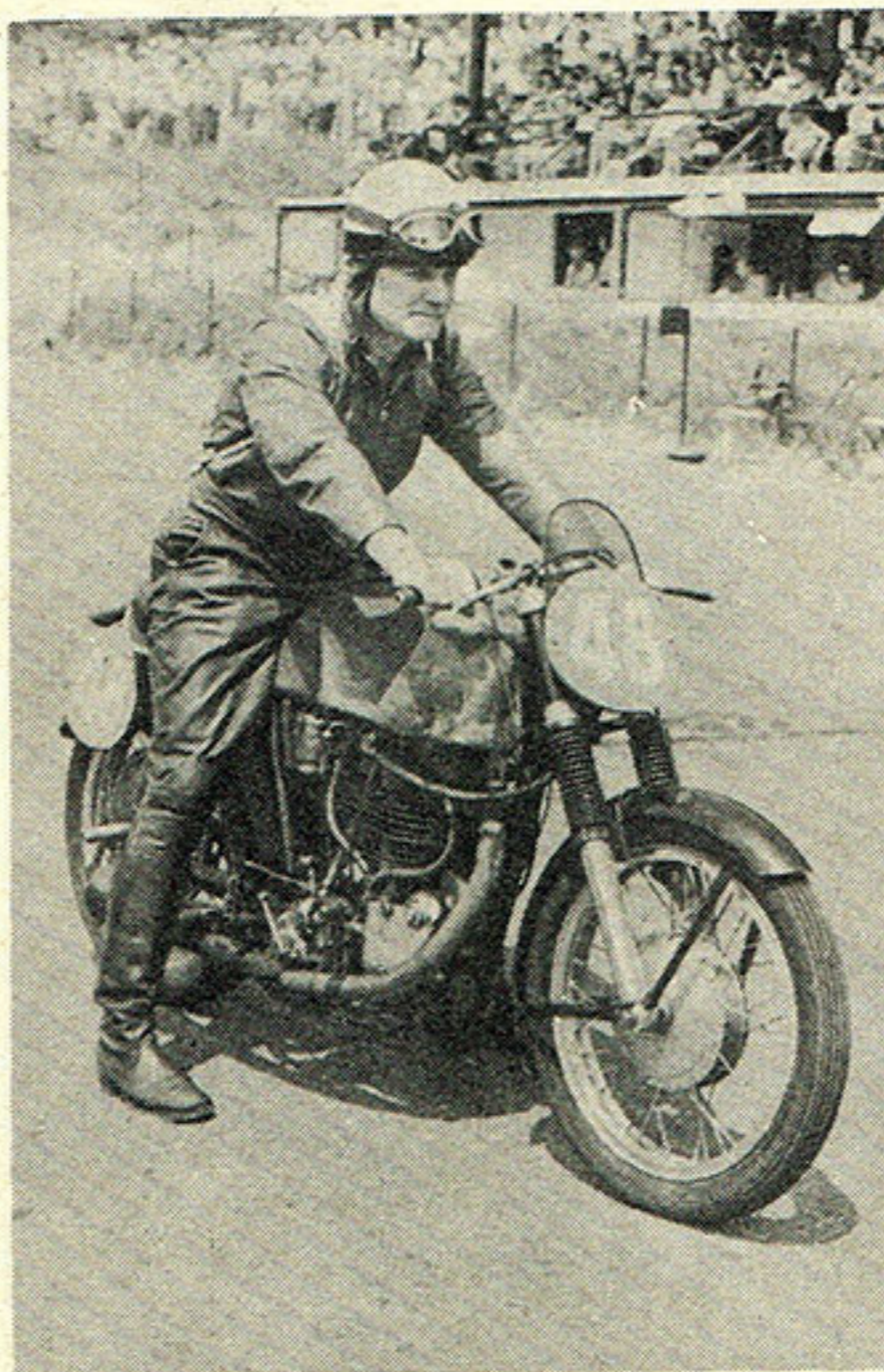
Dès lors chez Norton on change de tactique. On garde Duke en réserve, et Amm ouvre en grand. Ce dernier élève le record du tour à 172 kmh. 117, puis à 174 kmh. 560, et passe en tête au 9^e, 10^e, 13^e et 14^e tour. Et dire que chacun répète que le monocylindre est mort !... Il ne serait que temps de changer de formule !...

Masetti répond du tac au tac, et boucle un tour à 174 kmh. 920, puis finalement dans un effort magnifique, qui lui donnera la victoire, il accomplit le dernier tour à 176 kmh. 072.

Messieurs, chapeaux bas !

Pourtant, au dernier passage devant les tribunes, quand nous avons vu Amm en tête, puis Masetti second, se faire sauter magistralement après le petit pont de

Ci-dessus : un épisode de la course en 500. De gauche à droite : Milani, Amm et Duke. Ci-dessous : Meier sur l'ex Parilla 350 de Schnell, ne fit guère impression.



l'Eau Rouge, par un Duke déchainé, nous avons tremblé pour la firme d'Arcore.

Mais nous avions méconnu les possibilités d'accélération de la Gilera 4, qui permirent à Masetti de s'imposer dans les derniers mètres, puisque les trois premiers finissent à 3" d'intervalle !...

Aux 4^e et 5^e places nous trouvons les deux AJS qui, après avoir parcouru 211 kms à quelques mètres l'une de l'autre, finissent à 2/10 de seconde d'intervalle. C'est une tactique comme une autre.

A la 6^e place, Pagani, qui ne nous a pas semblé à l'aise sur sa 4 cylindres. D'ailleurs celle-ci faisait un bruit différent de celles de Masetti et Milani et semblait souffrir d'une mauvaise carburation lors des reprises.

Goffin termine premier des indépendants devant un lot cependant très relevé. Sa victoire est d'ailleurs très nette, et n'est pas le résultat des nombreux abandons qui éclaircissent les rangs des indépendants.

Pour terminer, une publicité gratuite : Si vous n'étiez pas à Spa cette année, n'hésitez pas, allez-y l'an prochain. C'est un spectacle dont vous reparlerez longtemps.

C. R et J. B.

CLASSEMENT

1. Masetti (Gilera) 1 h. 13'40", moy. 172 kmh. 506 ; 2. Duke (Norton) à 2" ; 3. Amm (Norton) à 1" ; 4. Brett (AJS) ; 5. Coleman (AJS) ; 6. Pagani (Gilera) ; 7. Goffin (Norton) ; 8. Mudford (Norton).

CLASSEMENT PROVISOIRE DES CHAMPIONNATS DU MONDE

A la suite de Spa, 4 sur 8 des épreuves du Championnat du Monde ont été disputées, dont 2 en 125, 3 en 250, 4 en 350 et 500, 2 en sides. Les classement s'établissent actuellement comme suit :

CHAMPIONNAT DES PILOTES

125 : 1. Sandford (GB) 16 pts ; 2. Ubbiali (It.) 12 pts ; 3. ex-æquo : Parry (GB), Copeta (It.) et Zinzani (It.) 4 pts ; 6. ex-æquo : Mc Candless (GB) et Sala (It.) 3 pts ; 8. ex-æquo : Burman (GB) et Simons (Holl.) 1 pt.

250 : 1. ex-æquo : Anderson (GB) et Lorenzetti (It.) 20 pts ; 3. ex-æquo : Graham (GB) et Ruffo (It.) 7 pts ; 5. Lawton (GB) 4 pts ; 6. ex-æquo : Montanari (It.) et Wheeler (GB) 3 pts ; 8. ex-æquo : Webster (GB) et Grieco (It.) 2 pts ; 10. ex-æquo : Gehring (All) et Postma (Holl.) 1 pt.

350 : 1. Duke (GB) 32 pts ; 2. Armstrong (Irl.) 17 pts ; 3. Coleman (N. Zél.) 14 pts ; 4. Amm (Rhod.) 13 pts ; 5. Lomas (GB) 5 pts ; 6. ex-æquo : Brett (GB) et Lawton (GB) 4 pts ; 8. K. Kavanagh (Aust.) 2 pts ; 9. ex-æquo : Brown (GB) et Graham (GB) 1 pt.

500 : 1. Masetti (It.) 16 pts ; 2. Duke (GB) 12 pts ; 3. ex-æquo : Armstrong (Irl.) et Brett (GB) 11 pts ; 5. ex-æquo : Coleman (N. Zél.) et Amm (Rhod.) 9 pts ; 7. ex-æquo : Doran (GB) et Graham (GB) 6 pts ; 9. Pagani (It.) 5 pts ; 10. ex-æquo : K. Kavanagh (Aust.) et Bandirola (It.) 4 pts ; 12. Lomas (GB) 2 pts ; 13. Mac Candless (GB) 1 pt.

Sides : 1. Milani (It.) 14 pts ; 2. Smyth (GB) 10 pts ; 3. Oliver (GB) 8 pts ; 4. Drion (F) 5 pts ; 5. Masuy (B) 4 pts ; 6. ex-æquo : Aubert (Suisse) et Merlo (It.) 3 pts ; 8. Murit (F) 1 pt.

CHAMPIONNAT PAR MARQUES

125 : 1. MV 16 pts ; 2. Mondial 12 pts ; 3. Morini 4 pts ; 4. EMC-Puch 1 pt.

250 : 1. Guzzi 24 pts ; 2. Velocette 5 pts ; 3. Benelli 4 pts ; 4. Parilla 2 pts.

350 : 1. Norton 32 pts ; 2. AJS 17 pts ; 3. Velocette 1 pt.

500 : 1. Norton 21 pts ; 2. Gilera 19 pts ; 3. AJS 16 pts ; 4. MV 10 pts.

Sides : 1. ex-æquo : Gilera et Norton 14 pts.

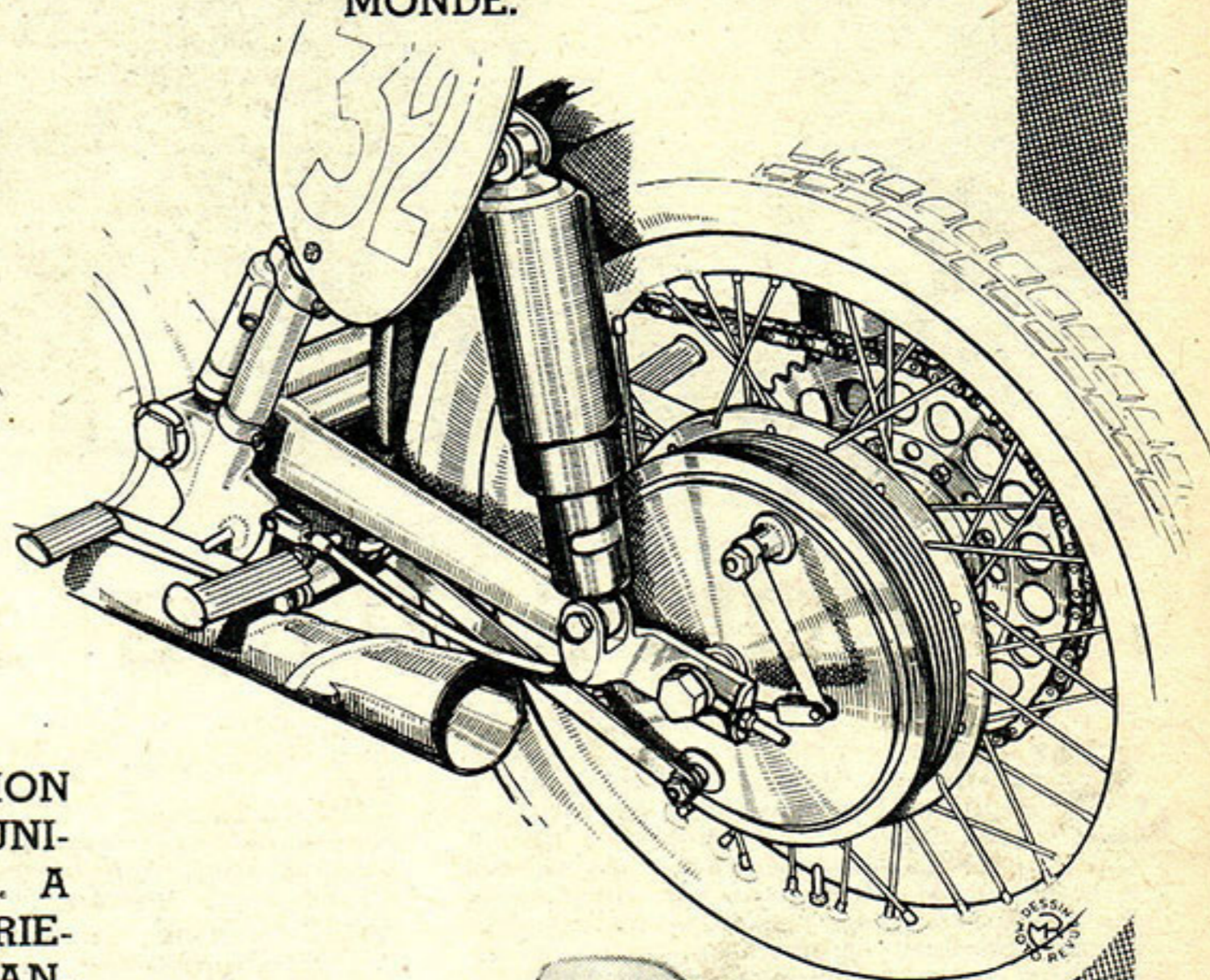
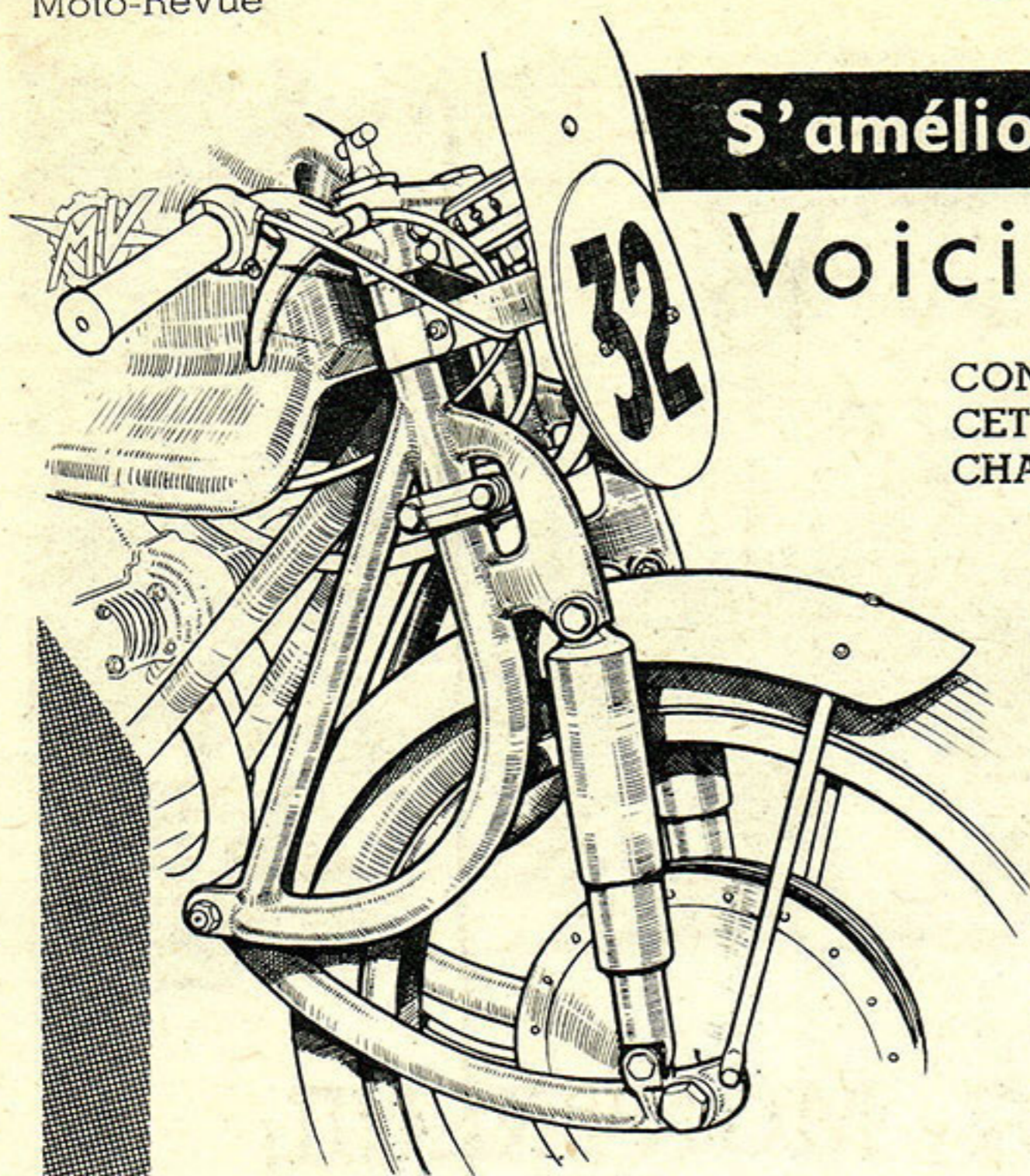
Rappelons que pour le classement des pilotes le 1^{er} de chaque épreuve marque 8 pts, le 2^e 6 pts, le 3^e 4 pts, le 4^e 3 pts, le 5^e 2 pts et le 6^e 1 pt.

Pour les marques, même décompte, mais seule la première machine de chaque marque classée dans les 6 premiers apporte des points.

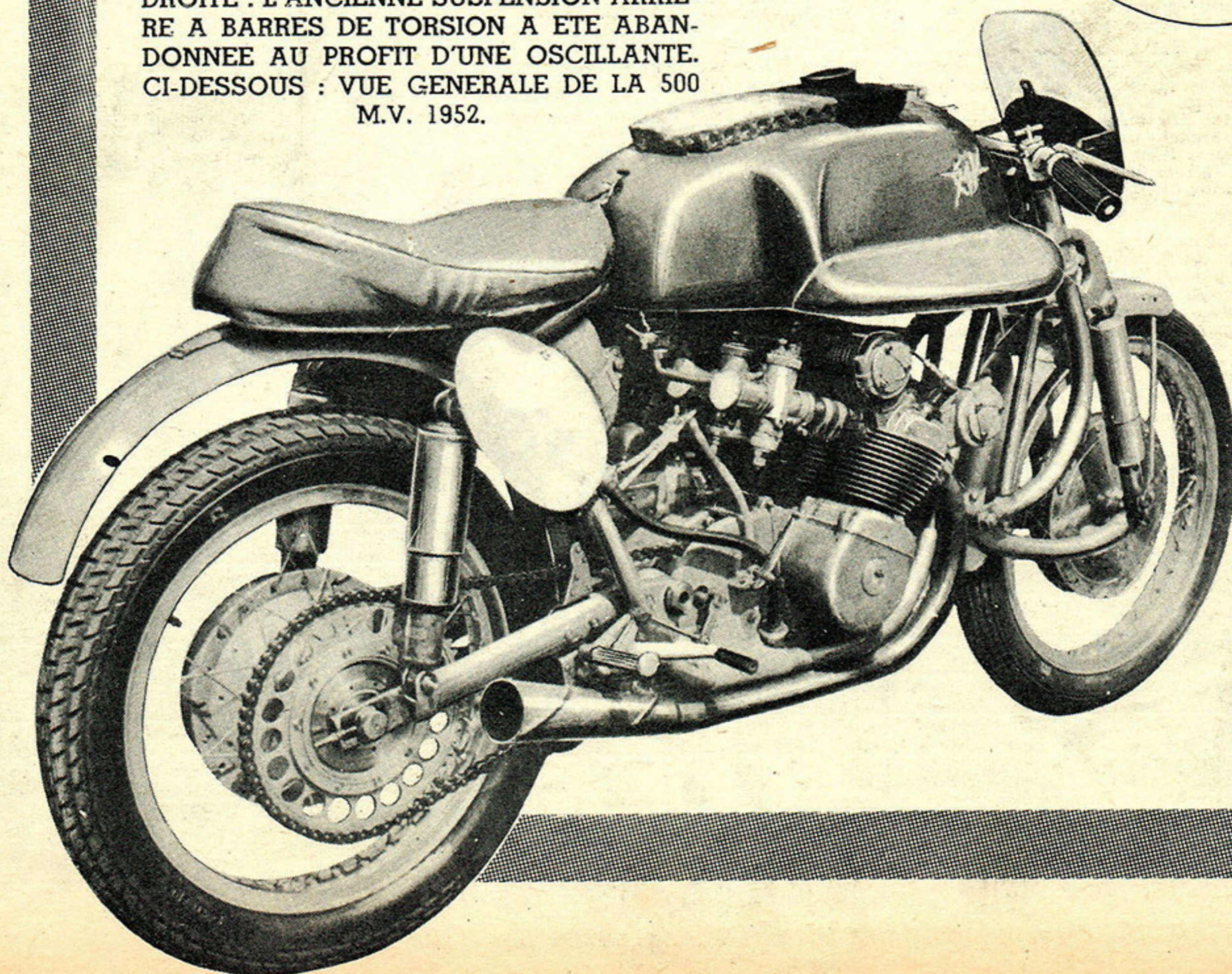
S'améliorant de saison en saison...

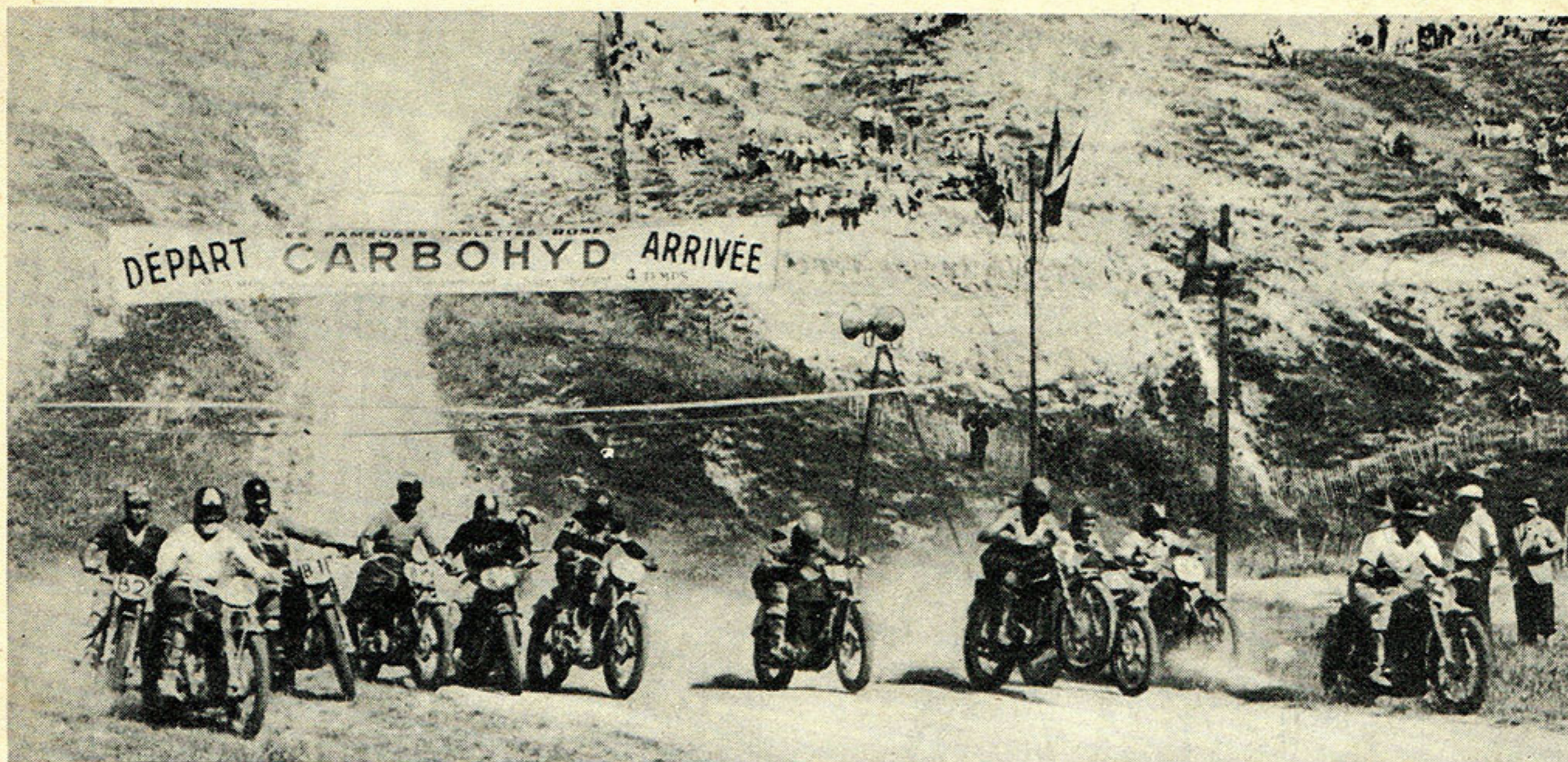
Voici la 4 cyl. MV

CONFIEE A GRAHAM, BANDIROLA ET FORCONI,
CETTE 500 FAIT FIGURE D'OUTSIDER DANS
CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DU
MONDE.



CI-DESSUS : LA CURIEUSE SUSPENSION
AVANT EARLES, QUI EST MONTEE UNI-
QUEMENT SUR LA 500 DE GRAHAM. A
DROITE : L'ANCIENNE SUSPENSION ARRI-
ERE A BARRES DE TORSION A ETE ABAN-
DONNEE AU PROFIT D'UNE OSCILLANTE.
CI-DESSOUS : VUE GENERALE DE LA 500
M.V. 1952.





COUPE D'ETE A MONTREUIL

Si jusqu'à présent nous n'avions guère été gâtés par le soleil à Montreuil, on ne peut en dire autant de la Coupe d'Été du 6 juillet, qui d'autre part ne bénéficia pas de son habituel total de spectateurs, du fait de la concurrence de plusieurs autres réunions sportives et extra-sportives se déroulant dans la région parisienne.

Quoi qu'il en soit le public qui s'était déplacé n'eut rien à regretter, car malgré la très nette supériorité du champion d'Europe, Leloup, la lutte pour la première place lui fut très disputée, en particulier par Archer, un anglais nouveau venu en France dont c'était le premier contact avec le terrain (ayant couru avec son compatriote Cheney la veille en Angleterre, il n'était à Montreuil que du matin même).

Bourgeois mena également la vie dure au champion de Belgique Meunier dans la dernière manche. Du côté des nationaux, Jacquemin domina très nettement le lot des autres concurrents, souvent talonné et même doublé par Née, lequel fut victime d'incidents mécaniques dans la dernière manche, alors qu'il était en tête.

La catégorie Nationale était disputée en 3 manches. Amédéo, qui avait été peu avant le départ de la première, victime

d'un début d'insolation, n'y prendra pas part.

Dès le premier tour, Jacquemin est au commandement, immédiatement suivi par Legrand, Brogniard, Pérard, Née, etc... Au 2^e passage le premier a déjà 150 m. d'avance environ sur Legrand ; cet écart diminuera de plus en plus jusqu'à la fin de l'épreuve. Durant tout ce temps, Née, sur une Norton « Trials », fait une belle remontée, puisque parti 5^e, il finira 3^e. Le classement ne variera plus jusqu'à la fin.

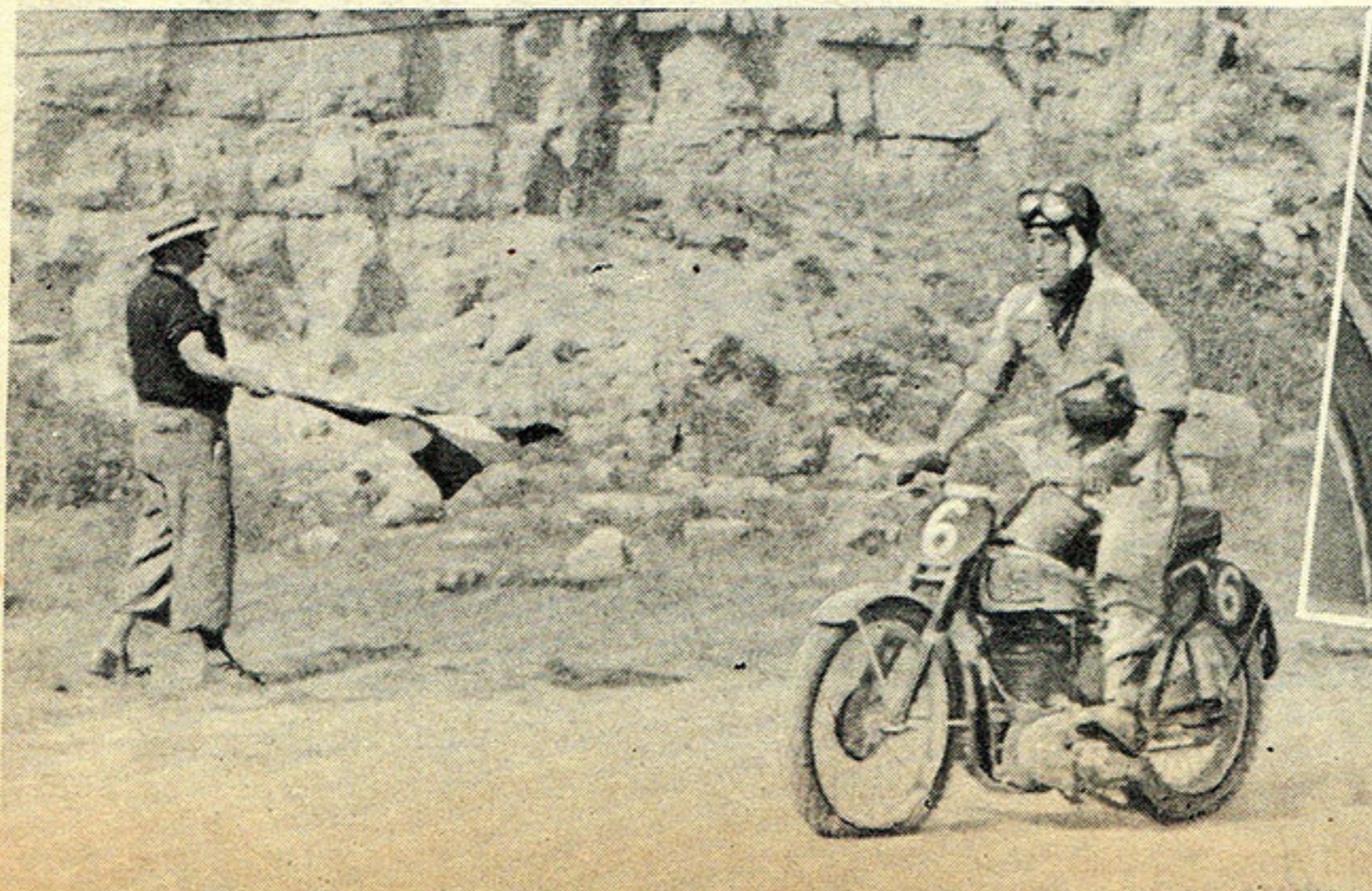
1. Jacquemin (Meaux) ; 2. Legrand ; 3. Née ; 4. Brogniard ; 5. Bover.

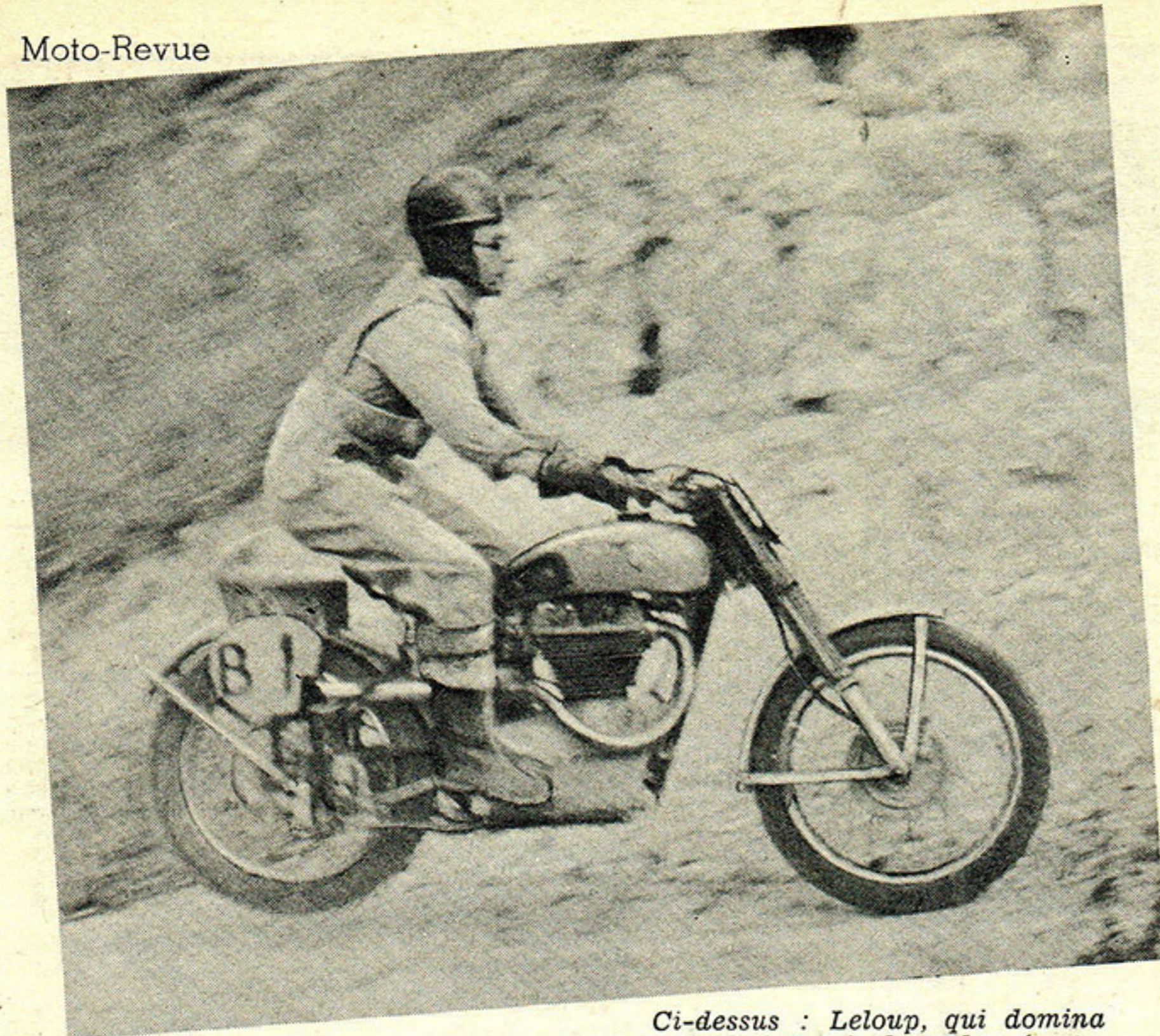
La première manche des 500 Internationaux a lieu après le tour de présentation des coureurs français et étrangers, ces derniers étant les grandes vedettes de la rencontre.

Dès le départ, Meunier passe en tête avec Leloup à ses trousses, mais au pre-

mier tour, ce dernier sera déjà en tête, position qu'il gardera jusqu'à l'arrivée, alors que Meunier devra accepter une

Ci-dessus : départ de 500. Ci-dessous : le vainqueur des Nationaux et ci-contre, Legrand (dans le baquet d'eau) et Amédéo se rafraîchissent après les courses.





place de 3^e, échangée avec Archer. Ce dernier, qui se trouvait à mi-course environ à 100 mètres de Leloup, diminuera progressivement son retard et terminera à une vingtaine de mètres du leader. De son côté, Amédéo, qui des suites d'un mauvais départ était 11^e au premier tour, remonte 4 coureurs et finira à la place de 6^e, chaudement acquise. (Il ira d'ailleurs aussitôt après se jeter tout habillé dans un baquet d'eau !).

RESULTATS

1. Leloup ; 2. Archer ; 3. Meunier ; 4. Lusseyrand ; 5. Vouillon ; 6. Amédéo, etc...

Dans la troisième course (350 et 500 Nat.), Jacquemin gardera la tête grâce à un extraordinaire concours de circonstances. En effet, son principal adversaire, Née, mène devant, mais chute, et notre homme en profite pour reprendre sa place, quand un troisième larron, Brogniard, arrive et « grille » Jacquemin. Il ne pourra d'ailleurs pas tenir plus d'un tour et au passage suivant, Jacquemin est le premier. Il gardera cette place acquise de justesse jusqu'à la fin. Née sera 2^e et Legrand 3^e.

1. Jacquemin ; 2. Née ; 3. Legrand ; 4. Brogniard ; 5. Bover.

La deuxième manche de l'épreuve internationale voit la défection de Peter Cheney qui est trop épuisé pour se remettre en selle (il restera affalé près de sa machine, écrasé de chaleur et se ressentant peut-être aussi de ses précédents efforts). Cette manche sera surtout marquée par le duel acharné de l'anglais Archer en première position et Leloup, qui — et on le comprend — n'aime pas beaucoup être précédé par qui que ce soit. Il devra néanmoins se contenter de cette deuxième place, car l'anglais ne commettra aucune faute qui puisse permettre un doublage par son concurrent. De son côté le belge Meunier qui était 9^e au premier passage, finira 3^e après une chaude lutte contre Amédéo et Lusseyrand.

CLASSEMENT

1. Archer ; 2. Leloup ; 3. Meunier ; 4. Amédéo ; 5. Lusseyrand.

La finale des Nationaux qui se déroulait ensuite aurait dû logiquement être remportée par Née, mais une pédale de frein brisée et un repose-pied tordu le

Ci-dessus : Leloup, qui domina manifestement dans les épreuves internationales. Les anglais Cheney (3) et Archer (4), lors de leur présentation au public (ci-dessous).



privèrent de cette victoire. Née mena la course avec une avance très appréciable durant plus de la moitié de l'épreuve, pour faire une cession forcée au vainqueur des autres manches, Jacquemin. Séminelli remonte au classement général avec sa place de second, 3^e Gavois, 4^e Legrand.

A l'issue des trois manches, le classement général est le suivant :

Course Nationale, 350 et 500 cmc. :
1. Jacquemin 3 pts ; 2. Legrand 8 pts ; 3. Née 13 pts ; 4. Séminelli 15 pts ; 5. ex-æquo : Pérard et Brogniard 18 pts ; 7. Bover 19 pts ; 8. Gavois 20 pts ; 9. Heuqueville 26 pts.

Ayant été battu dans la manche précédente, Leloup avait à cœur de prendre une revanche éclatante dans la finale. Son but fut atteint, puisqu'il se promena littéralement à 300 m. environ devant ses concurrents et finit le dernier tour très calmement, regardant sa suspension arrière, son moteur, etc... Et comme le disait si justement le speaker : « c'est tout juste s'il ne tend pas le bras avant de prendre un virage ! ». Mais il ne faut pas imaginer pour cela que la course fut monotone, loin de là ! Bourgeois, quoique très loin du leader, fut sans cesse en butte aux attaques d'Archer. Amédéo et Vouillon bagarrent dur eux aussi avec avantage final à ce dernier, et Meunier surgit au dernier instant pour doubler lui aussi Amédéo. Les positions seront donc à l'issue de cette finale :

1. Leloup ; 2. Bourgeois ; 3. Archer ; 4. Vouillon ; 5. Meunier ; 6. Lusseyrand.

CLASSEMENT GENERAL

1. Leloup (B) 4 pts ; 2. Archer (A) 5 pts ; 3. Meunier (B) 10 pts ; 4. Vouillon (F) 14 pts ; 5. ex-æquo : Lusseyrand et Amédéo (F) 15 pts ; 7. Melin 23 pts ; 8. Thévenet 24 pts ; 9. Perlín 28 pts ; 10. Thuillier 29 pts.

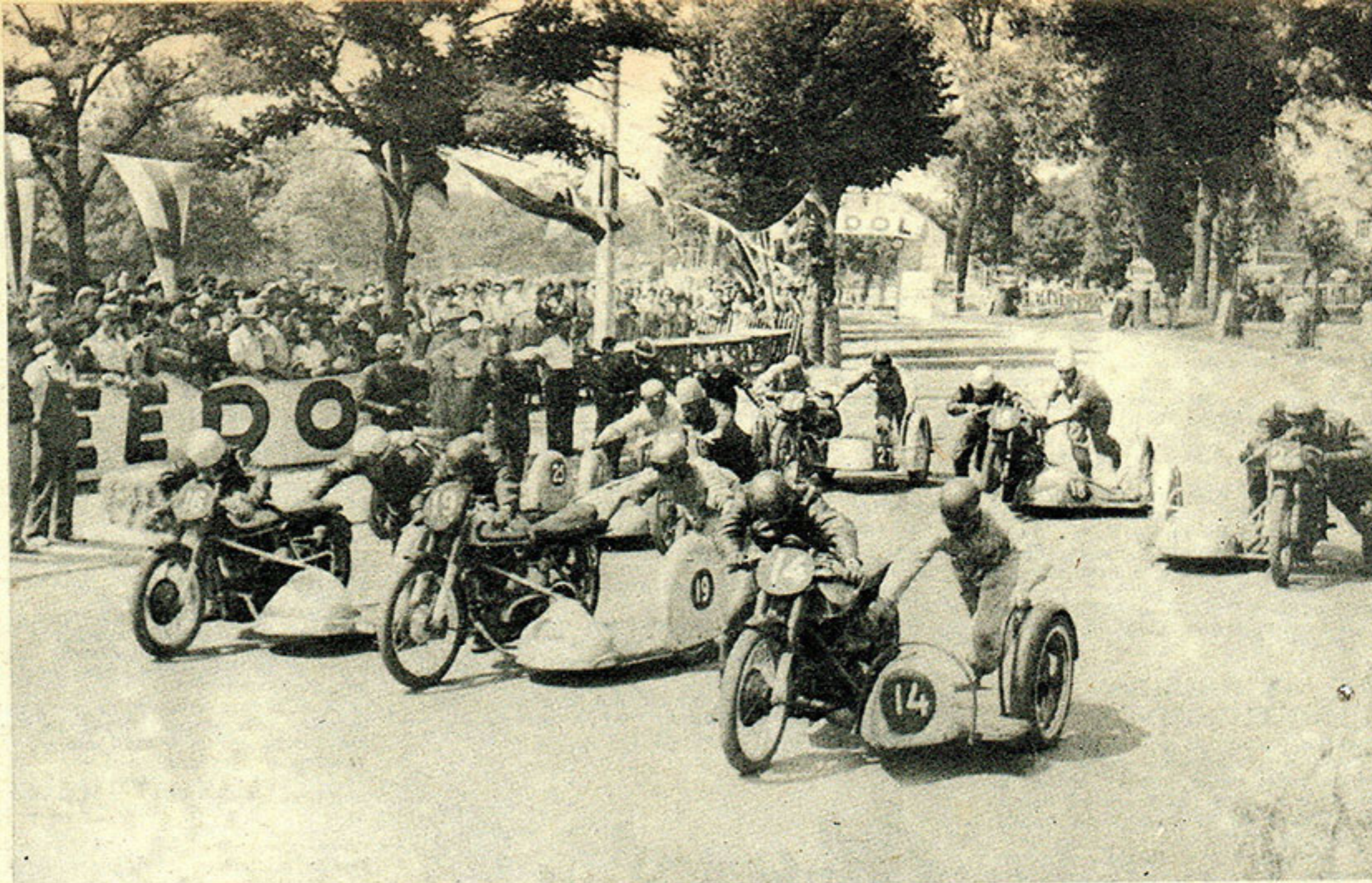
Une course handicap, qui clôturait la réunion, fut remportée par Leloup, qui combla et dépassa sa minute de retard, devant Vouillon, Amédéo, Meunier, Gavois et Legrand, lesquels finirent dans cet ordre.

TABLEAU DE GRAISSAGE

pour Motos, Scooters, Vélomoteurs, Cyclomoteurs

Communiqué par LABO-INOX

		Eté	Hiver			Eté	Hiver
A.G.F.	Cyclomoteur - Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons		MONET-GOYON	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Cyclomoteur culbuteurs	L.4	L.3		Moto latérales	L.4	L.3
AIGLON	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons			Moto culbuteurs	L.5	L.4
A.J.S.	Moto culbuteurs ou arbre à cames en tête	L.5	L.4	MONOTO	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
ALCYON	Cyclomot. - Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		MOTOBECANE	Vélocoteur - Moto lat. et culb.	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.3	MOBYLETTE	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
ALMA	Cyclomoteur - Vélocoteur	M.5 Ttes saisons		MOTOCONFORT	Vélocoteur - Moto lat. et culb.	L.5	L.4
	Moto 2 Temps			M.R.	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
ARDENT	Scooter 2 Temps	M.3 Ttes saisons			Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
ARIEL	Moto culbuteurs	L.5	L.3	M.V. AUGUSTA	Moto et Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
ARMOR	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		NARCISSE	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	NEW-MAP	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
AUTOMOTO	Cyclomot. - Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.3	NORTON	Moto latérales	L.4	L.3
BERNARDET	Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Moto culbuteurs	L.5	L.4
BIANCHI	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Moto arbre à cames en tête	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.3	N.S.U.	Vélocoteurs Fox 125 ZB et Lux 201 ZB	M.5 Ttes saisons	
B.M.W.	Moto latérales et culbuteurs	L.4	L.3		Vélocoteur Fox 101 OSB	L.2	L.2
	Moto arbre à cames en tête	L.5	L.4		Motos 251 OSL, 351 OST et 501 OST	L.5	L.4
BROUGH - SUPERIOR	Moto latérales	L.4	L.3	O.E.C.	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
B.S.A.	Moto culbuteurs	L.5	L.4	OLYMPIA	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.4	L.3	OLYMPIQUE	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Moto 2 Temps	M.4 Ttes saisons			Vélocoteur culbuteurs	L.5	L.4
CALTORPE	Moto culbuteurs	L.5	L.4	ORIGAN	Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.4	L.3
CAZENAVE	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		PANTHER	Moto culbuteurs	L.5	L.4
C. Z.	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		PEUGEOT	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
DERNY	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons			Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
D.K.W.	Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Moto latérales et culbuteurs	L.5	L.4
D.S. MALTERRE	Vélocoteur - Moto 2 temps	M.5 Ttes saisons		LE POULAIN	Moteurs auxiliaires 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	PRESTER	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
DOUGLAS	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4
EXCELSIOR	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons		PUCH	Vélocoteur 125 TT, 125 SL, 150 TL	M.5 Ttes saisons	
	Moto arbre à cames en tête	L.5	L.4		Moto 2 Temps (graissage séparé) 250 TF	M.5	M.3
FAVOR	Cyclomoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons		RADIOR	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Cyclomoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4	RAVAT	Vélocoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
F.N.	Moto latérales	L.4	L.3	RENE GILLET	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Moto latérales	L.5	L.4
FOUCAUX	Cyclomoteur 2 Temps.	M.3 Ttes saisons		RIXE	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Cyclomoteur culbuteurs	L.4	L.3	ROYAL - ENFIELD	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
LA FRANÇAISE	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons		RUDGE - WITHWORTH	Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	SAROLEA	Moto culbuteurs	L.5	L.4
FRANCIS et BARNETT	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
GILERA	Moto culbuteurs	L.4	L.3		Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4
GILLET - HERSTAL	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons		SCOOT SERTUM	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Moto latérales	L.4	L.3
GIMA	Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.4	L.3	SPEED	Moto culbuteurs	L.5	L.4
GNOME-RHONE	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		SUBLIME	Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons		SUNBEAM	Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto latérales	L.4	L.3		Moto culbuteurs ou arbre à cames en tête	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	TERROT	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
GRIFFON	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons			Vélocoteur - Moto latérales	L.4	L.3
GULLER	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	THOMANN	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
GUZZI	Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Vélocoteur - Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	TORNAX	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
HARLEY - DAVIDSON	Moto latérales	L.5	L.4	TRIUMPH	Moto culbuteurs	L.5	L.4
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	TROPHEE DE FRANCE	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
HOREX	Moto culbuteurs	L.4	L.3	T.W.N.	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
HURTU	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons		ULTIMA	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
IMME	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons		U. T.	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
INDIAN	Moto latérales	L.5	L.3	P. VALLEE	Scooter - Vélocoteur et Moto 2 temps	M.5 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Utilitaire 3 roues 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
JAWA	Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons		VAP	Moteurs auxiliaires 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
JONGHI	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons		VELOCETTE	Moto latérales	L.4	L.3
	Moto arbre à cames en tête	L.5	L.4		Moto culbuteurs	L.5	L.4
KOEHLER - ESCOFFIER	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons		VELOSOLEX	Cyclomoteur 2 Temps	M.1 Ttes saisons	
	Moto latérales	L.4	L.3	VESPA	Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4	VICTORIA	Cyclomoteur 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
LABOR	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.5 Ttes saisons			Vélocoteur 2 Temps	M.5 Ttes saisons	
	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Moto culbuteurs	L.5	L.4
LAMBRETTA	Scooter 2 Temps	M.5 Ttes saisons		VINCENT H.R.D.	Moto culbuteurs	L.5	L.4
MAGNAT - DEBON	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons		ZUNDAPP	Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons	
	Moto latérales	L.4	L.3		Moto latérales	L.4	L.3
	Moto culbuteurs	L.5	L.4		Moto culbuteurs	L.5	L.4
MATCHLESS	Moto culbuteurs	L.5	L.4				
MAZOYER	Moto culbuteurs	L.5	L.4				
METEORE	Vélocoteur - Moto 2 Temps	M.3 Ttes saisons					



A travers le Sport

CIRCUIT INTERNATIONAL DE ROCHEFORT-S-MER 1952

C'est par une chaleur tropicale que se courait le 29 juin le 1^{er} circuit motocycliste international de vitesse en plein cœur de la ville.

Cette épreuve fut un magnifique succès sportif à laquelle il convient d'ajouter que l'organisation était impeccable à tous points de vue.

De l'avis général des coureurs, le tracé de ce circuit leur convenait admirablement bien si l'on en juge d'après les moyennes enregistrées dans chaque catégorie.

N'oublions pas de noter qu'à l'issue de cette belle manifestation, un vin d'honneur était offert par M. Thibault, président du MCR, au cours duquel Messieurs Laroche, vice-président et Jagou secrétaire général du MCR, recevaient de M. Puisais, délégué du Ministre à l'E.P. et des sports, la médaille de bronze qui venait récompenser à juste titre ces vaillants collaborateurs du sport motocycliste.

En haut : départ des sidecars à Rochefort-s-mer et ci-dessous, Albisser, vainqueur en 500 cmc.



Voici quelques détails saillants des épreuves : dans la course des 250 cmc. qualificative pour le Championnat de France, Fauchereaux n° 6 prend la tête, mais après plusieurs tours, c'est Collignon qui prend le commandement jusqu'à la fin. Bernard, d'Angoulême, abandonne par suite de rupture de chaîne.

En 350 cmc., le départ est fulgurant. Goffin est en tête, immédiatement Albisser est dans son sillage pendant plusieurs tours.

Murit s'arrête par suite d'ennuis mécaniques. Gauch ne peut continuer (bougie défectueuse). Vers la fin de la course, Albisser se laisse distancer de 300 m., espace qu'il ne pourra plus combler jusqu'à l'arrivée.

Lépine et Thomas d'Angoulême firent une course splendide.

L'envolée des 500 cmc s'opère dans un bruit de tonnerre. Goffin mène aussitôt, mais malheureusement devra s'arrêter au 15^e tour (boîte de vitesses éclatée). Albisser en profite pour prendre la tête devant Galbiati qui, au 34^e tour, vient de faire une remontée sensationnelle, mais ne pourra faire que second.

Dans les deux courses de sidecars, c'est incontestablement Haldemann le champion du jour.

Il y eut un duel farouche entre Murit et Deronne. Rupture d'amortisseurs AV chez Galbiati et Insermini perd beaucoup de temps à la suite d'une panne.

RESULTATS

250 cmc., qualificative Championnat de France (30 tours) : 1. Collignon (France) sur Guzzi en 39'2" 2/5, moyenne 82 kmh 692 ; 2. Fauchereau (France) sur Guzzi ; 3. Brethes (France) sur Excelsior ; 4. Rossignol, de Saintes (France) sur NSU.

350 cmc. (35 tours) : 1. Goffin (Belgique) sur Norton en 42'11" 2/5, moy. 86 kmh 708 ; 2. Albisser (Suisse) sur Velocette ; 3. Lépine (Fr.) sur Velocette ; 4. Thomas (France) sur Velocette.

500 cmc. (40 tours) : 1. Albisser sur Norton en 48'58" 1/5, moy. 86 kmh 708 ; 2. Galbiati (Italie) sur Guzzi ; 3. Collignon (France) sur Guzzi ; 4. Insermini (France) sur Norton.

Sidecars (15 tours en 2 séries) : 1. Haldemann (Suisse) sur Norton, 20'18" 2/5, moy. 78 kmh. 825 ; 2. Murit (France) sur Norton ; 3. Deronne (Belgique) sur Norton.

EILENRIEDE

Dès l'entraînement les records en 125 et 250 cmc. étaient déjà battus.

En 125, la course se présentait encore une fois comme la lutte entre les double-arbres NSU et la double-arbre Mondial de H.P. Muller. Ce dernier, dès le départ, prend la tête pour ne plus la quitter. Derrière lui, Felgenheier, sur la DKW d'usine, prend un excellent départ, mais la petite 2 temps manque toujours de vitesse et se fait passer par les NSU qui chassent terriblement pour essayer, en vain, de ravir la première place à la Mondial qui, sûre de sa victoire, ralentit même l'allure avant la fin. Hofmann (NSU) fera durant cette chasse le tour le plus rapide (114,2 kmh.), mais néanmoins sans pouvoir réaliser le temps de Muller lors des essais (114,5 kmh.).

1. H.P. Muller (Mondial), les 96 kms à la moyenne de 112,7 kmh ; 2. Daiker ; 3. Hofmann ; 4. Luttenberger (tous sur NSU) ; 5. Felgenheier (DKW).

On retrouve en 250 encore un duel italo-allemand, mais cette fois-ci entre la 250 Guzzi de Thorn-Frikker et de nouveau les twins NSU, les twins DKW n'étant encore que les outsiders au départ extrêmement rapide, mais incapables, en vitesse pure, de lutter contre des doubles-arbres. Là aussi la machine italienne prend la tête presque dès le départ, et la chasse des NSU (dont une, montée par le nouvel officiel NSU : Klager, bat le record du tour à 124 kmh. 3 de moyenne) ne parviendra pas à lui ravir sa place.

1. Thorn-Prikker (Guzzi), à la moyenne de 121 kmh. 6 ; 2. Daiker (NSU) 121 kmh. 2 ; La première DKW est en cinquième position, avec une moyenne de 118 kmh. 9.

La course des 350 sera le premier, mais marquant succès, des nouvelles 3 cylindres DKW, qui, sur une même distance, feront une moyenne générale plus élevée que les 500.

Dans tout le lot habituel de Norton, Velocette et AJS clients, 2 DKW et 1 Horex spéciale (celle de Schnell)

Kluge (DKW), n'ayant pas tourné à l'entraînement en 350, est en dernière position sur la ligne de départ. Après le premier tour, il passera en 7^e position, derrière, dans l'ordre, Schnell, Wunsche (DKW), Baltisberger (AJS), Knees (Norton), etc. ; au cinquième tour, il talonne déjà Schnell, le passe bientôt et à la mi-course, le classement est le suivant : Kluge, Wunsche, Schnell. Bien que toutes deux en tête, les deux DKW mènent un train d'enfer, celle de Kluge établissant le record du tour à 131,6 kmh.

PERFORMANCES

(suite de la page 503)

avantage que de faire apparaître plus vite la marche sur 4 temps.

La bougie également est celle montée par le constructeur.

La partie cycle peut également être travaillée.

Une meilleure position en selle permettant un effacement du pilote sera souhaitable. Dans ce sens nous nous sommes contentés de retourner vers le bas le guidon, ce qui donne entre autres une meilleure assise en virage.

Mais ce qui devra retenir toute notre attention, c'est le freinage.

N'oubliez pas que la machine peut dépasser le 110 !

Aussi, nous espérons vous tenir au courant de la façon de résoudre ce problème dans un prochain article : *Les bricoleurs du dimanche.*

1. Kluge (DKW), les 144 kms à 126,5 de moyenne ; 2. Wunsche (DKW) ; 3. Schnell (Horex sp) 123,8 ; 4. Heiss (Velocette) 122,8.

En 500, la course s'est en fait limitée à la lutte que se livrèrent la twin Horex de Schon et la Featherbed client de Knees. Alors que le premier nommé avait une bonne avance, son moteur commença à cafouille et il se fit doubler par la Norton

1. Knees (Norton), les 144 kms à 124,9 de moyenne ; 2. Schon (Horex) 124,3 ; 3. Fuss (Norton) 123,8.

Record du tour par la Horex à 131 kmh. 6 (comme la 350 DKW).

La course des sides 500 voit l'équipe Noll-Cron (BMW) filer en tête, alors que derrière la lutte se mène entre Eberlein (BMW) et Bohm (Norton) qui termineront dans cet ordre. Le vainqueur réalisa une moyenne de 112 kmh. 4 avec le tour le plus rapide à 114,7.

En side 750, toujours le lot de BMW avec Staschel vainqueur ; moyenne 114,6 et tour le plus rapide à 117,6 kmh.

LES SIX HEURES DE MONTMORENCY

Cette manifestation, organisée par le MC Montmorency, a eu son succès habituel et un public nombreux favorisa cette belle épreuve et les 40 partants l'apprécièrent, bien que le soleil devint un peu chaud à partir de 10 heures du matin.

Le classement est le suivant :
1. Dauge ; 2. Bonnaure ; 3. Pahin ; 4. Forget ; 5. Laurissier ; 6. Cugnet ; 7. Goudard ; 8. Breyse ; 9. Lerouge ; 10. Fagot ; 11. Sable ; 12. Delettres ; 13. Camelle ; 14. Granveau ; 15. Guénard, etc..

Au cours de l'épreuve, quelques incidents, sans gravité pour les conducteurs heureusement, se produisirent ; seules les machines en souffrirent, dont quelques-unes assez sérieusement.

L'après-midi une épreuve de départage eut lieu, consistant en une opération d'accélération-freinage qui attira également beaucoup de curieux dans les environs de la place de la Gare de Montmorency.

Le Moto-Club de la Banlieue Nord gagna le premier challenge inter-club et le Club Olympique de Billancourt emporta le deuxième challenge.

MOTO-CROSS DE LIMOGES

Voici les résultats du moto-cross organisé le 29 juin sur le terrain du Mas-Gautier, par l'Amicale Motocycliste du Limousin :

Cat. 250 cmc. : 1. René Klym ; 2. Aubespain ; 3. Léroux ; 4. Juigné ; 5. Pradeau ; 6. Phalippou.

Cat. 350 cmc. : 1. Darrouy ; 2. Robert Klym ; 3. Juigné ; 4. Mathéos ; 5. Guimier ; 6. Max.

Cat. 500 cmc. : 1. Barat ; 2. Coulon ; 3. Denis ; 4. Agache.

MOTO-BALL

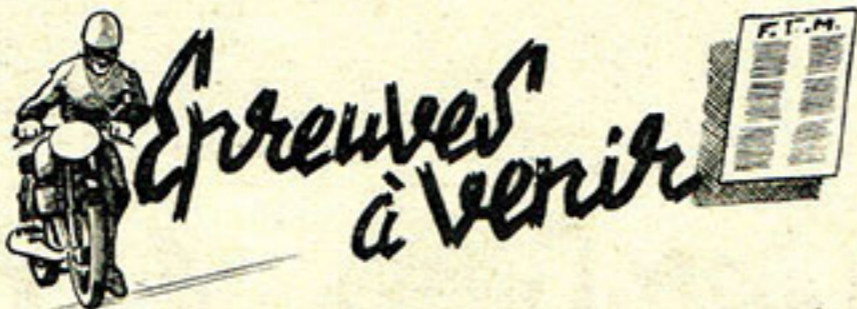
RESULTATS DES MATCHES DU 6 JUILLET 1952

Division Excellence, zone Nord : St-Etienne et Avignon font match nul 1 à 1. - Nice bat Marignane par 3 buts à 1

Division Excellence, zone Nord : Vitry bat Versailles par 2 buts à 1.

Coupe de France : Châlons bat Courbevoie par 4 buts à 2. - Camaret bat Aix par 3 buts à 0.

Matches Amicaux : MBC Avignon bat RMBC Carpentras par 2 buts à 1. - MC Villefranche et RMBC Ondaine font match nul 2 à 2. - MBC Paris bat MB Châlonnais par 4 buts à 0. - Villefranche bat Courbevoie par 1 but à 0.



CIRCUIT DU MEDOC

Le Moto-Club du Médoc organise une réunion Motocycliste Nationale dont les épreuves sont qualificatives pour le Championnat de France catégories 175, 350 et 500, courses ouvertes aux licenciés Nationaux. Ce circuit se tiendra le 10 août prochain sur le circuit de 2 kms 800 situé à Lesparre Médoc

Deux courses supplémentaires à celle comptant

pour les championnats auront lieu et seront réservées :

1° aux 5 meilleurs temps réalisés sur 1 tour du circuit dans les catégories 350 et 500.

2° à 7 autres coureurs français engagés sur invitation et munis de la licence internationale.

VELODROME

DE LA CROIX DE BERNY « LES COUPES DE PARIS »

La deuxième demi-finale des Coupes de Paris qui se disputera le dimanche 27 juillet 1952 au vélodrome de la Croix de Berny, opposera en Moto-Ball, le MBC Orly-Thiais et le Versailles MC.

Le vainqueur de ce match rencontrera en finale le 14 septembre, le MBC de Paris qui élimina lors de la première demi-finale, le Champion de France, Courbevoie-Sports.

Voici pour le Moto-Ball. Quant aux courses de vitesses, 10 coureurs essaieront d'arracher leur qualification pour se mesurer en finale, également le 14 septembre, aux Delauné, Sutra, Ma-billat

En plus des courses de patins à roulettes, la réunion sera encore rehaussée par Poitte, qui inaugurera un nouveau numéro d'acrobatie humoristique motocycliste.

PLATEAU DE CHOIX A LA SOLITUDE

Les cinquièmes épreuves du Championnat du Monde, disputées le 20 juillet à la Solitude, près de Stuttgart, verront des plateaux de grand choix. Toutes les équipes officielles seront là. A noter en 500 l'apparition des BMW, dont la vitesse de pointe serait de 230 kmh., mais dont la tenue de route laisserait encore bien à désirer.

C'est en 125 cmc. que le plateau sera le plus riche : les équipes officielles de Mondial, MV Agusta, Morini pour l'Italie, Montesa pour l'Espagne, Eysink pour la Hollande, NSU, DKW et DKW-IFA pour l'Allemagne, plus des privés montant des Puch. Parmi les pilotes : Pagani, Ubbiali, L. Graham, Sandford, Ferri, etc...

MOTO-CROSS

Amateurs de Moto-Cross, nous vous rappelons que demain dimanche se dérouleront des cross organisés par l'UM Aube, OMC Avesnois, le MC Eure-et-Loir, Lille MC, MC Montalbanais et MC Paris.

MOTO-CROSS NATIONAL DE RIBOUISSÉ

Le Moto-Club Vixiège (Aude), informe les sportifs méridionaux, que le 3° Moto-Cross National de Ribouisse, aura lieu le 17 août prochain, aux lieu et place du Moto-Cross de Castelnaudary (organisateur : Moto-Club Chaurien).

Décisions de la FFM du 21 avril 1952, de la Ligue Languedoc-Roussillon du 11 mai 1952, Cession de date du Moto-Club Chaurien au Moto-Club Vixiège du 3 juin 1952.

MOTO-CROSS DE MONTMORENCY

Le MC Montmorency invite professionnels et amateurs du sport motocycliste à venir en grand nombre lors de sa future épreuve du 28 septembre 1952 qui se déroulera dans le terrain du Pavé St-Paul, épreuve de moto-cross où prendront part les as déjà bien connus tels que Scossa, Bourgeois, Lejeune, etc... et naturellement... Desmou-lins et d'autres encore...

dans les Clubs

■ M.C. PALMA DE MAJORQUE — Le MCPM organise une section spéciale en son sein, afin de venir en aide aux touristes étrangers de passage sur la magnifique île.

Les clubs intéressés sont priés de s'adresser à Marqués, 40, Palma de Majorque.

AU MAROC

Le CMR, le nouveau Club Motocycliste de Rabat, a organisé dernièrement une sortie pique-nique sur Camp Boulhaut. Petite fête de famille, amusements, gymkhana, quelques acrobaties, réapparition de Martin, et démonstration acrobatique de M. Benabou, derrière Duc.

Quoique assombrie au retour par un accident survenu à Duc et son passager Peltier, cette sortie fut très amicale. Nous signalons que nos deux accidentés vont mieux et sont sur pied.

A remarquer que le jeune espoir r'batî Carrera, qui a remporté la victoire à Sefrou, sur Puch, en 125, pourrait avoir bientôt une bonne petite machine de « derrière les fagots ».

Ch. M.

Voici les règlements des Coupes « Moto-Revue » MOTO-CROSS ET MOTO-BALL

Comme précédemment, « Moto-Revue » est heureuse de mettre en compétition cette année une Coupe de Moto-Ball, destinée à récompenser la meilleure équipe, suivant la réglementation suivante :

ART. 1^{er}. — Une coupe de Moto-Ball sera mise en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ART. 2. — Cette coupe sera attribuée à l'équipe française ayant totalisé le plus grand nombre de points au cours des matches inscrits au Calendrier National.

ART. 3. — Chaque club est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit le match auquel il vient de participer, son classement et le nombre exact de buts marqués. En cas d'observation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

ART. 4. — Le classement après chaque match sera établi par soustraction du nombre de buts marqués. Exemple: X bat Y par 5 buts à 2. X aura 3 points marqués à son actif.

Il ne sera pas tenu compte de classements séparés pour les différentes divisions.

Le club totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison 1952 enlèvera notre Coupe Moto-Ball.

× × ×

« Moto-Revue » récompense, cette année encore, le meilleur pilote de cross.

REGLEMENT

ART. 1^{er}. — Une Coupe « Moto-Cross » annuelle est mise en compétition par MOTO-REVUE.

ART. II. — Cette Coupe sera attribuée au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreu-

ves nationales et internationales disputées en France, et dans les épreuves internationales disputées à l'étranger. Ces épreuves doivent être inscrites au Calendrier National ou International.

ART. III. — Afin d'éviter toute réclamation ou contestation, chaque pilote est tenu de faire parvenir à MOTO-REVUE, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement.

ART. IV. — Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 points
» 2 ^e	5 »
» 3 ^e	4 »
» 4 ^e	3 »
» 5 ^e	2 »

Dans les courses internationales disputées en France et à l'étranger, des points cumulables seront accordés :

1 ^{er} des Français :	3 points
2 ^e »	2 points
3 ^e »	1 point

Pour les Grands Prix Internationaux : G.P. d'Italie ; G.P. d'Angleterre ; G.P. de Belgique ; G.P. du Luxembourg ; G.P. de Suède ; G.P. de France, les points seront doublés.

ART. V. — Dans le cas des épreuves disputées en deux manches qualificatives et une finale, seul le classement de la finale sera pris en considération.

Dans le cas d'épreuves disputées en plusieurs manches, seul le classement général sera pris en considération.

En outre, il ne sera pas tenu compte de classements différents suivant les cylindrées, et cette Coupe est ouverte indifféremment aux pilotes sélectionnés ou non pour les Championnats de France de Moto-Cross.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

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

<p>PARIS (2^e)</p> <p>DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guillier, Terrot et Monet-Goyon, à crédit 6, Rue Saint-Augustin, 6 Métro Bourse - Ric. 75-28</p>	<p>PARIS (14^e)</p> <p>REALESAGE MONT-PARNASSE Chemisages - Embellages 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50</p> <p>MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p> <p>DUCENTIER (LA MOTO) Agence TERROT 164, Rue d'Alésia</p>	<p>PARIS (17^e)</p> <p>LADÉVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p> <p>STATION SERVICE YDRAL Sté Ami 20, rue du Débarcadère Eto. 77-46</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 138, Rue de Tocqueville</p> <p>Ets REVIL Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p>PARIS NORD MOTOS Spécialiste des révisions générales 3, rue Ernestine - Orn. 34-08</p> <p>ALFORTVILLE</p> <p>MARCEL LAURENT Agent Velosolex, Vespa, Motos, Cyclomoteurs 153, Rue Vaillant Couturier Ent. 12-88</p> <p>BOULOGNE - BILLANCOURT</p> <p>MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant</p> <p>Toujours Ets BONNET Venez voir nos occasions et la Mobyette, et le plus beau choix de scooters. Le crédit le plus avantageux. Livraisons rapides Toujours Ets BONNET Directeur gérant : N. Angeli 80, Av. du Général Leclerc</p>	<p>LEVALLOIS</p> <p>DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobyette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p> <p>MONTRouGE</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 106, Avenue Aristide Briand</p> <p>DIJON</p> <p>TERROT Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon</p> <p>LYON</p> <p>NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>
<p>PARIS (4^e)</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 7 - 9, Boulevard Beaumarchais</p> <p>SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>PARIS (16^e)</p> <p>Sté DU GARAGE JARDILLIER Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175 Motobécane Toutes révisions garanties 88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42</p> <p>MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p> <p>STATION SERVICE Pièces détachées DKW Echanges Standard 83, av. Gde Armée - Pas. 46-25</p>	<p>PARIS (18^e)</p> <p>BARBES - MOTOS - CYCLES Atelier dirigé par techniciens pour la mise au point des machines Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville</p>	<p>ISSY-LES-MOULINEAUX</p> <p>SCOOTER - MOTO 28, rue Ernest Renan vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos. Station Service Scooters</p>	
<p>PARIS (10^e)</p> <p>Sté MOTOCYCLE Crédit pour toute la France 166, Rue Lafayette - Nor. 07-59</p> <p>CHROME - CUIR La manufacture de vêtements de cuir. Spécialité pour la moto. 38, Rue du Château d'Eau Nor. 08-09</p>				

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE

SUNBEAM luxe 3000 k. 350.
ADAMI KLE. 52-00 Poste 2005
NORTON course 500 cmc. état
nf CA 01-58 Toulouse Hte-Gar.
CYCLOM. Vimer 48 c Dau 0575
250 DKW splend. PIERROT 11
av. Liberté, Vigneux/Seine SO
SCOOT. Bernard. 250 ét. nf
Badin 25 r du Lescel Paris-14^e
MOTOC. 1938 350 culb. mot.
nf pn. 95 %. CHAUMEL 80 bd
Voltaire, Asnières (Seine).
TERROT 125 px 95. HUET 52
r. du Drapeau, Colombes.
MOTOC. D45s f. tél. Saillot
15 av. H. Bergson Garches SO
ZUNDAPP 3 cv parfait état,
125000. MEN. 93-95.
125 PEUG. sél. pied 4 vit. f.
tél. VERDIER 51 r. Fontaine
au Roi 11^e. Vis. soir.
SIDE Bern. b. ét. b. px. Bizot
23 r Jaurès, Montreuil, S-M
PEUGEOT 100 bon état 90000
Dupuy 81 r Chevaleret P. 13
INDIAN 1200 av. side Simard
mot. élec. cycle refait neuf,
bleu et chromé. LEVAILLANT
ROQ. 96-65.
NEW-MAP 350 culb. état ga-
ranti neuf. Tél. MAR. 44-28
INDIAN 750 145000. Valet-6 r.
Fr. Coppée, Paris 15^e
MOTOB. lat. 350 bon ét. 65000
CANET 35 r. d. Retrait 20^e
MOTOC. 175 bn ét. 45. Pistilli
4 All. Fougères, Aulnay/Bois

500 NORTON sus. AR f. tél.
impec. 210 MOREL Nor.24-19
250 BSA tr. bon ét. AMIEL 13
r. Berthier, Pantin.
TRI SCOOTER Valée plateau
état neuf Gge 34 Chemin Vert
R.T. 125 DKW équ. sél. par.
90. Motob. 125 culb. par. ét.
80 CEN. 81-06 de 9 h. à 18h.
VESPA 4000 k. LAB. 96-80.
13-14 h. sauf sam. dim.
BERNARDET 250 5000 k. état
neuf, garanti fact. Bern. MET-
TEAU, PRO. 71-11.
MOTO 350 b. ét. 45000. 3 villa
de Charmille, LEC. 89-60.
GNOME-RH. 350 lat. M2 TS
LECONTE 4 av. Abbé St-Pierre
Suresnes, LON. 22-84.
NSU 200 b. ét. NATIER, 10
rue Dombasle, Montreuil.
AUTO MOTO 150 cc parf. état
prix int. DID. 42-52.
SIDE Terrot seul à v. 25000
CHARLES, Nay (B.P.).
PUCH crème avec side état
neuf MOITEL 3 rue Pauline
Fontenay sous Bois.

PR AMAT. ens. Harley
Simard imp.
1300 cc 3 vit. m. ar. ét. neuf
ts acc. side 1pl.1/2 gd luxe c
dble emp. px à déb. TRI.44-54
SIDE CAR Terrot 750 b. ét. px
150. urg. Mewesen 11 av. Du
Mesnil, La Varenne, DID.07-77
500 NSU 4 v. sél. cul. pn. nf
120. side Stoye pièces NSU.
châssis side av. pneu. ROZIE
34 av. E. Fruchard Draveil SO

ZUNDAPP K800 4 cyl. tte eq
2500 k. px 230000. Tro. 63-74
PEUGEOT 175 3500 kms nve
tan-sad sacoches cuir. LE-
GRESY 59 av Paris, Villejuif
BSA M20 impec. 140. S'adres-
ser Comet 11 r Daval Roq.66-47
Alcyon 51 mot. AMC 125 t. b
é. nx ac 4000 k Tél. Ver.32-46
VELOMOTEURS Peugeot P 52
et 54 excel. ét. px int. éress.
Duchamp 3 r Castex Paris 4^e
PART. vds 1 CV 4 t lat. Mo-
tob. imp. 50 m. Remorq auto
300 kgs 19 m. Boite 3 vit 4000
moteur Ariel 350 culb. c. nf
17000. POISSON 25 r P Tim-
baud, Gennevilliers.
PEUG. 176 TC4 2000 kms cse
ach + forte px 150 GAL-
LOIS, Triaucourt (Meuse).
BMW. 250 R23 f. tél. tr. bon
état. MERCIER, 16, Mail
des Tilleuls, Romorantin, té-
léphone 242.
NORTON 16H t. s. sac. 115.
Chaumier 19 r Rivoli, Paris
TERROT RSS 350 cul. remorq.
Fulgur, side Terrot 2 bis r.
A. Fournier, Chaville (SO).
TERROT 350 HCTL 6000 k
exc. ét. acces. 150 DEVIENNE
Hôtel Dauphin, Rambouillet.
PUCH 125 TT 8000 k. exc. ét.
2 av. République, Pithiviers.
M. GOYON 175 b. ét. susp. AR
LACHUER 62 bd de Vincen-
nes, Fontenay sous Bois.
TRIUMPH allem. 2 t. 350 cc
4 vit. sél. px à déb. hres rep.
Hunerblaes 32 r Durantou 15^e

125 PUCH 5000 kms imp. LE-
DON 1 rue Véron. Paris.
ARIEL 350 NH51 1950 k. Oba-
ton 250 r Carnot Ronchin nord
TRIUMPH 500 speed twin 72 r
Auteuil, Paris, Ramus kms 51
MOTOB. 350, R34 imp. px int.
Tcl. Le Raincy, 313.
CAUSE départ colonie, Sun-
beam S8 10000 kms, 280.
FOURCEL, Cajarc (Lot).
MOTOBECANE 350 nov. 49
pari état f. tél. susp. ar. Ecr.
TEYSSÉDRE, 213 rue Croix-
Nivert, Paris 15^e. Tél. VAU.
40-21, après 20 h.
MOTOB. 125 lat. ét. nf 100 k.
f. tél. Galland 34 r Francis
Martin Villeneuve St Georges
BSA 500 M20 av. ou ss side
Simard gd sport impec, ac.
cessoires 195 DEF. 09-04.
PART. v. Motobéc. 175 51
état neuf. PASQUINO 192 av.
Choisy, Paris-13^e. GOB. 69-46
TERROT 250 2 t. b. ét. cse
dble empl 50000. vis tous les
jours 4 bd De Gaulle, Rueil
(S.-O) MAL. 08-46.
GNOME 125 R4 luxe 1950 exc.
état bien équipée 100000. SIR-
MAIN 7 rue Cadet, Paris-9^e
INDIAN impec noire et chr.
four BMW side Précision int.
cuir. Urgt. KOEHLIN 5 r.
Bonaparte 6^e. LEC. 43-22
PUCH 125 TT 51 ét. nf t. s. 6
r. d. l. Somme Aulnay s/B SO
SIDE Terrot RSSE sorti 46
mot. ref. px avant SUBEY
250 r. de Rivoli Paris 1^{er}.
GIMA 125 tr. b. état mécan.
4 vites culb. EDELSTEIN 28
r. St Claude-3^e après 19 h.
125 PEUGEOT 51 sél. pied,
4000 k. MICHEL chez Nollet
242 r. G. Péri, Colombes (S.)
SCOOT. Bernardet 125 ét.
imp. av. side Carpio. aff. unq.
Planterose 95 r Bagnolet 20^e
FN 500 culb. M67 remis neuf
EPICERIE 65 rue des Péri-
chaux, Paris 15^e.

ROYAL ENFIELD 350 culb.
état neuf 120000. GALLANT 14
rue Chauvelot Paris 15^e.
65000 belle Monet Goyon 350
Villiers 3 l. 90 kmh. parf. ét.
Bij. 161 r. Paris, Les Lilas
TANDEM Dery fourche té-
les. 2000 kms ét. nf. ODE 68-34
SCOOTER Bernardet 250 cc
luxe ét. nf 95000. MIR. 67-74
HARLEY 1200 moteur pneus
neufs 250 ORIEU BOT 45-62
SIDE Gnome Rhône 750 p. ét.
prix int. André 68 r. Dulong
CYCLOM. Arliguie Rocket 52
nf 2 v mot. Al'Ter Tur.61-20
500 INDIAN prés. luxe mot. nf
plus. vélom. nfs et oc. à enl-
HURNI 38 r. Saussure Paris.
TERROT 350 HCT avec side
Carpio ou side seul MA-
THIOT 16 bd Ney 18^e. A p.
de 18 h. 30 (7000 kms).
SIDE spt Belgian Saroléa 350
cc av. ou ss moto px int.
LANG 8 r A. France Bicêtre
GRIFFON 125. Piron 3 av. de
1. République StMauro Gra 43-78
GIMA 125 AMC 4 v. 9000 kms
Delannet 43 r de la Roquette
R. GILLET 350 4 cv mot. boît.
emb. ref. neuf cadr. spé. side
3 pns nfs pièces rech. vis-
ts ls jrs sauf jeudi. 76 quai
Passy 16^e.
TERROT 500 tél. susp. AR c.
nve 4000 k Urg. dép. Colonies
bas prix. ENT. 20-59.
SIDE Terrot 500 RGAS impec.
maladie, enlever pour prix vé-
lomoteur. ENT. 20-59.
TAN. Williams m. Vap pr int.
Caudron 4 bis r St Sauveur 2^e
BMW R75 av. 2 sides très
bon état 125000. Crédit, 42,
place de l'Eglise, à Pantin,
NORD 61-21.
PUCH 125 t. b. ét. 110. vis.
soir Laval 88 r Mont Cenis 18^e
DKW NZ 500 sus. AR AV ét.
neuf, px 200. 92 bd Richard
Lenoir, 11^e.

G. HERSTAL 500 sport état neuf origine 120. Lascombes 8 r. M. Jacotot Puteaux (S.)

ZUNDAPP 750 Russie sél. f. tél. p. br. plexi. side orig. gd p. br. plexi r. sec. garni. p. chocs. Remorq. 350 kgs roues Zundapp, 6 roues interchangeables tous pns neufs ou état neuf idéal grand tour. ou utilit. cause âge et santé. FULGENE DURAND, Retraité, Sainte Opportune la Mare (Eure).

MOTOBECANE vélom. 1 CV 3 vit. très bon état 45000. Mobylette-parf. état 36000. Poney 1 CV 2 vit. 35000. Magnat vélom. 1 CV fourche télesc. cme nve 70000. Motobécane 2 CV 2 vit. éclair. 35000. Gnome Junior 3 CV parf. état 70000. Terrot 4 CV éclair. 70000 Dollar 5 CV culb. éclair. susp. AR 75000. Cabriolet 5 CV Citroën bon ét. 65000. Ets BEAUSOLEIL, 9 r. Saint Sabin, Paris 11^e.

V. Scooter Bernardet 51, 125 c vis. GKV 74 r Fédération 15^e

MOTOBECANE super-cul. 5 cv 4 vit. sél. av. side Roy 180000 Matchless 4 CV 145000. - Motobécane Super Club siège et compt. 90000. - Motobécane latéral 125 susp. AR éq. 90000. Motobécane lat. 125 susp. AR éq. 80000. - Motobécane 175 cmc. 115000. - Monet 3 CV 1950 sélect. 4 vit. 125000. - Monet 4 cv 1950 sél. 4 vit. 135000. Terrot 100 cc 50000. - Terrot 100 cc fourche tél. 70000. - Side Simard pour BSA 4 CV 75000. - Side Carpio pour Motobécane 4 CV 50000. Toutes ces machines en bon état de marche garantie. ALGY 64 r. StMandé, St Maurice Ent.19-23.

MOTOS vélomoteurs, scooters, d'occasion. Crédit. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire-11^e

PEUG. 150 type 156 sort. 51 f. tél. sél. 4 v. nbx acc. t. b. ét. 5400 k Jas.69-68, 9-12h. 14-19h.

SIDE Simard der. mod. p. 350-500 t. éq. c. nf px Cal 75 V. 60. Coupay 7 Ricoid Ms Alfort

Norton 4 ACT px 100 r. + fa CORDONNERIE 27 r Envergies

VOITURES A VENDRE

V. ou éch. 7HP Salmson AL3 car spt. luxe 2 pl. c. bon vélom. ou 100. V. moto genre parachutiste 50 cc c. nve 50000 2 r St Lambert Eaubonne T.594

VOIT. sport r moto. GUERIN 28 r. du Grisard, Colombes.

SIMCA déc. 7000 k. mot. DKW 10 r Clémenceau Rambouillet

ECH. Mona Six t. b. é. ctre scoot. ou moto. Faure Savy Berlette (P. de C.).

SIMCA-8 1200 c. i. 1951 550. Amilcar roadst. MATHIS cab. V. ou éch. c. moto. Crédit. Delaire 4 imp. Gaité. Dan. 55-43

MORGAN 6 cv 3 roues r. à eau état neuf 80000. Crédit. Amiot 64 bis rue Jean Raynal Morsang sur Orge (SO)

AMIL. 5 cv c. i. t. b. ét. 150 10 a. Mozet Clichy s/Bois (SO)

ECHANGES

ECH. auto 5 cv Peug. 6 pns c. moto 125, Richard Gut. 43-00

ON DESIRE ACHETER

ACHAT et Vente de sidecars légers d'occas. toutes marques POINARD 54 r. Et Dolet, Cachan (Seine). Alésia 34-41.

LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT

Dépôt - Vente - Crédits et repr. de votre ancienne motocyclette. ETO. 24-66, Paris-17^e 50, rue Brunel

VENDEZ rapidement votre moto Dépôt Vente Moto Clignancourt, 88 rue des Rosiers Saint-Ouen. Tél. CLI 11-83.

CH. DKW TG5 GSP mauvais état ou épave. Ecrire BRANCHU, rue C Pelletan, Sa-lon (Bouches du Rhône).

CH. 250 BMW, faire offre CHEZE, La Croix Dassou, par Gimel (Corrèze).

DIVERS

V. mot. Sachs 2 t. 150 cc 4 v. nf px spéc. enlev. BOUSQUET 11 rue Saulnier, Paris.

LEÇONS Français, Anglais, Allem., Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin).

MONTAGE à façon de sidecars de toutes marques par spécial. POINARD 54 rue E. Dolet, Cachan, Alésia 34-41.

CHERCHE pet. pompe élec. pour eau cour. alt 110 V. 10 Amp LUTIN 10 rue Stalingrad, Pré Saint Gervais (S.)

A VENDRE un lot pièces bon état (cadres, roues, moteurs, boîte de vitesses, volants magnétiques) pour vélomoteurs deux temps Alcyon, Motobéc., René Gillet, Terrot, écr. à COOPERATIVE AGRICOLE, 2, grad, Pré Saint Gervais (S.)

Disponible : 125 cmc. à 175 cmc. PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE Accessoires spéciaux

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

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

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire PARIS-17^e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

LE CASQUE FN

- ★ Résiste aux chocs les plus violents.
- ★ Indéformable et incassable.
- ★ Ne se bossèle en aucun cas.
- ★ Le plus léger : 400 grammes.
- ★ Entièrement recouvert de cuir de premier choix.
- ★ Isole des rayons solaires les plus chauds et des courants d'air glacés.
- ★ Suspension par lanières indéchirables.

MODELES A PARTIR DE 2.995 fr

Gros : FN : 8, Faubourg Poissonnière, 8 PARIS-10^e — PRO. 02-92



BREVETE S.G.D.G.

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. — B.M.W. N.S.U. — ZUNDAPP PUCH — VICTORIA etc.

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication

Vente — ACHAT Motos — Epaves Réalésage - Embiellage Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux Tél. : LON. 02-63

DRESCHMOTOR

Toutes pièces détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON —

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.) Tél. : 392



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

MARCHAND Frères 16, rue Danton LEVALLOIS

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

MOTOS VELO-MOTEURS

Occasions toutes marques et pièces détachées neuves et récupération

Ets BEAUSOLEIL 9, r. St-Sabin, PARIS ROQ. 59-46

60^e ANNEE

DEPREZ CREDIT

187, rue A. Sylvestre COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES disponibles

MOTOBECANE PEUGEOT GNOME-RHONE PUCH - SIDES MAGNAT-DEBON RENE GILLET MONET-GOYON ZUNDAPP Réparations Pièces détachées

MOTOBÉCANE

A la porte de Paris... 1 bis, Rue Gabriel Péri — SAINT-DENIS

STOCK PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

LIVRAISON RAPIDE de tous modèles disponibles - VENTE à CREDIT - Plaine 01-09

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LICENCE
D-U CATI

48 cm³

Motocycle



M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux 36^{ter}, Av. de l'Opéra, PARIS, Op. 08-96

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — Métro Château-Rouge
PARIS-18^e

VOUS RECOMMANDE

Si vous ne voulez une machine que pour le printemps prochain, laissez les arrhes que vous désirez. Ensuite vous versez toutes les quinzaines ou tous les mois suivant vos possibilités jusqu'à concurrence de la moitié. Après la livraison le solde en 6 - 9 ou 12 mois

AGENCES

**GIMA - GUILLER - TERROT
JONGHI - RENÉ GILLET
B.S.A. - SUNBEAM**

SCOOTERS

GUILLER 125 moteur A.M.C.
TERROT et AMI 100 cmc.

Nous prenons en dépôt-vente B.S.A. pour les clients qui désirent prendre une cylindrée plus forte.

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 même le lundi.
Fermeture le Dimanche.

Votre bibliothèque

OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE — L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. — 425 fr. - Par poste 470 fr.

MANUEL DU 2 TEMPS — Motos - Scooters - VéloMOTEURS 485 fr. - Franco 535 fr.

L'ART DE CONDUIRE — Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos bureaux : 430 fr. - (poste 475 fr.).

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION — par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les «ficelles» dévoilés. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. — 300 fr. - (poste 345 fr.)

LA TRACTION AVANT (9-11-15) — L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur. — 480 fr. (poste 530 fr.)

LA 4 CV RENAULT — Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation — LE SEUL COMPLET ET RIGOREUSEMENT MIS A JOUR AVEC LA COLLABORATION DE LA REGIE RENAULT. Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. - Impression et couv. 2 coul. — Edition Sandard 530 fr. (par poste 575) - Edition Luxe 590 fr. (par poste 650)

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100 — Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau suppl. : C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS

PEUGEOT P. 55 — 450 francs.

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

TERROT 500 RGST — 500 francs.

125 TERROT E.T.D. — 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 — 450 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 — Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guillier, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc... — Prix : 500 francs.

Le Moteur VELOSOLEX — 350 francs.

LIGHT 125 — 1.000 francs.

4 CV RENAULT — 300 francs.

NOTICES D'ENTRETIEN

Notice d'Entretien TERROT et MAGNAT-DEBON — 125 cmc. Type ETD et M 4 TD. — 400 fr. - Franco 445 fr.

Notice d'Entretien MOBYLETTE — (64 pages) très documentée et largement illustrée. — Couverture cartonnée. — Prix : 410 fr. - Franco poste : 455 fr.

Notice d'Entretien MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat). — Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. — 300 fr. - Par poste 345 fr.

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

Notice d'Entretien des PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 — Un très beau volume de 104 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée. — Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE — Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes les adresses. — 60 fr. (poste 80 fr.)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION — Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoid. — Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

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

3 conditions du succès:



★ L'HOMME

doit posséder une forme physique d'athlète.

★ LA MÉCANIQUE

doit tourner sans défaillance à son régime maximum.

★ LE LUBRIFIANT

doit tenir dans des conditions d'emploi particulièrement difficiles.

MURIT champion de France
Circuit des Remparts - Angoulême.

PALMARÈS LABO

DÉBUT DE SAISON 1952

MARS	- LAPIZE	1 ^{er} MURIT	Side-Car	350 cm ³
		1 ^{er} MURIT	Side-Car	500 cm ³
		1 ^{er} INSERMINI	Side-Car	500 cm ³
		CROSS DE TOURS	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
AVRIL	- CROSS INTERNATIONAL DE MONTREUIL	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³ Série Inter.	
		1 ^{er} AMEDEO	500 cm ³ Série Nat	
		CROSS INTERNATIONAL	1 ^{er} VOUILLON	
		CROSS DE DIJON	1 ^{er} AMEDEO 500 cm ³	
MAI	- P ^{er} DE LA RÉPUBLIQUE MONTLHÉRY	1 ^{er} MURIT	Side-Car	500 cm ³
		CROSS DE CASTELNOUVIENNE	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
		CROSS DE L'OISE	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
		CROSS D'ANGOULÊME	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
		CROSS DE VESOUL	1 ^{er} BRASSINE	
		GRASS-TRACK DE ROCHEFORT	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
		GRASS-TRACK DE ROCHEFORT	1 ^{er} BERNARD	350 cm ³
		PISTE DE CLERMONT-FERRAND	1 ^{er} LOMBARDY	175 cm ³
		CROSS DU PRINTEMPS	1 ^{er} BRASSINE	500 cm ³
		CROSS DE L'AUZON	1 ^{er} BERNARD	350 cm ³
		CIRCUIT DE MOULINS	1 ^{er} RAMADE Marcel	500 cm ³
		CROSS DE MAUBEUGE	1 ^{er} AMEDEO	250 cm ³
JUIN	- NOGENT LE ROTROU	1 ^{er} BERNARD		350 cm ³
		CROSS DE BELFORT	1 ^{er} BLAT (Sûreté N ^{ie})	500 cm ³
		CROSS DE BELFORT	1 ^{er} BLAT (Sûreté N ^{ie})	500 cm ³

OFFREZ A VOTRE MACHINE
quelle qu'en soit la marque
LE SUPPLEMENT DE SECURITE
qu'apporte le lubrifiant
des moteurs à grand rendement

LABO

Motosport

pour conduite sportive et compétition

Mix

inox

POUR LES 2 TEMPS

POUR LES 4 TEMPS

