

# MOTOCYCLISME

## MAI - JUIN : Mois de la vitesse.

Chaque année les mois de mai et juin marquent la saison des épreuves de vitesse qu'organise l'U.M.A. Chaque année les programmes de ces manifestations attirent un public nombreux, car ils sont toujours de qualité.

### LA 6<sup>e</sup> COUPE DE VITESSE SUR PISTE.

Disputée au vélodrome de Charleville, cette épreuve vit son programme bousculé dans son déroulement, car le 23 mai au matin, il fut impossible aux concurrents d'effectuer les essais sur le ciment mouillé. Cela gêna beaucoup notre organisation qui eut plus de trous que les années précédentes. Les spectateurs le comprirent fort bien et nous les en remercions une fois de plus aujourd'hui.

Un coureur de classe et ami de l'U.M.A. manquait au programme : le bordelais Callède qui avait chuté la veille à Reims à l'issue de sa brillante course. Atteint de plusieurs fractures, Callède est maintenant rétabli et il se prépare à disputer au mois d'août une épreuve en side-cars. Si on regretta l'absence de Callède, on ne put que regretter la présence de Tellouh ce (soi-disant) coureur qui se révéla incapable de rouler à plus de 60 km/h sur le ciment carolopolitain. S'étant refusé à lui payer une prime de départ imméritée, l'U.M.A. est actuellement en procès avec Tellouh. L'U.M.A. a demandé le retrait de sa licence. Les vedettes de cette journée furent évidemment Toto Marnay (qui depuis a été sérieusement blessé à la tête au cours d'une épreuve de side-cars à Lyon et qui est resté plusieurs jours dans le coma) et Fossier, le sympathique et dynamique coureur de l'U.M. Marne.

Landru fit grosse impression par sa démonstration de dirt-trak... et sera revu avec intérêt à Sedan.

On applaudit également aux exploits de Pérard en 350 cc.

Les Ardennais, une fois de plus se révélèrent d'excellents pistards face aux spécialistes nationaux des petites cylindrées qui avaient nom : Demuth et Court.

Tourte menant cette année une Peugeot bien « travaillée » reprit sa couronne de meilleur pistard ardennais, malgré Boillet sur Motobécane qui avait pris un excellent départ.

Ce ne furent pas les seuls éléments satisfaisants puisque, outre « l'ancien » Pierquet, les « jeunes » Nonnon (Gnôme Rhône), Leroy (Peugeot) et Cervelera (Puch en 175 et AJS en 500 cc) firent excellente impression.

L'exhibition d'acrobatie en groupes, et surtout les grappes humaines sur les motos assurèrent un franc succès au Groupe de Circulation Routière 601 des Forces Françaises en Allemagne, parmi lequel on reconnaissait deux jeunes membres de l'U.M.A., Soibinet et Piot.

Un coureur de l'U.M.A. dont on attendait des prouesses joua de malchance : Schulz qui tomba en panne tout au début de la course des 250 cc.

Schulz avait produit une très grande impression la veille, à la nocturne de Reims où les Ardennais, dans les catégories où ils participèrent, réalisèrent des prouesses. Spectacle étonnant de la piste rose, seule éclairée, cernant une pelouse totalement dans l'ombre, des holidés lancés à la conquête de la victoire, telle fut l'impression excellente de l'organisation de nos amis de l'Union Motocycliste de la Marne. Pérard (Président, animateur et coureur), Hild (Vice-Président) et Durin (Secrétaire) se dépensèrent beaucoup pour ne pas connaître la réussite financière.

Dans ces courses, Tourte dépassant le 100 n'eut pas besoin de forcer sa mécanique (au point de risquer un incident fatal pour le lendemain) pour prendre le meilleur sur le parisien Court, qui avait pourtant dépassé le 105 km/h au tour. Pierquet et Leroy tournèrent d'excellente façon. Boillet, qui avait « cassé » fut contraint au repos. Sur la 250 Monet-Goyon de Malicet, Schulz « tourna autour » de ses concurrents, dépassant également le 100 km/h. Son cran et sa virtuosité firent merveille.

Après ces deux épreuves, Tourte a été invité par Court pour aller disputer une épreuve sur un vélodrome parisien.

Il a été prouvé une fois de plus que les Ardennais devraient tenter des sorties plus nombreuses. Ils sauraient dignement porter le casque à flèche blanche et verte.

### LE 2<sup>e</sup> PRIX JEAN ROLAND.

Une course sur piste au mois de mai, une course sur route au mois de juin, tel est le programme annuel de l'U.M.A.

Le 17 juin dernier avait lieu la troisième course de vitesse sur route organisée depuis la guerre. Elle fut plus brillante encore que celle des années précédentes. Mais comme celles-ci, elle s'avéra déficitaire. Le trésorier constata toutefois que le nombre d'entrées payantes était en net progrès sur les deux précédentes épreuves. Cela est un signe encourageant qui doit servir de base pour l'étude du programme du troisième Prix Jean Roland.

Le circuit tracé dans Charleville qui vit se dérouler, en 1952, le Prix de la Ville de Charleville et, en 1953, le 1<sup>er</sup> Prix Jean Roland dut être abandonné cette année.

Beaucoup s'étonnèrent du choix nouveau. « Lonny c'est loin de Charleville ! La route n'est pas fameuse ! Le contrôle sera difficile ! Les gens ne se déplaceront pas ! ».

Devant l'interdiction ministérielle d'utiliser l'ancien circuit de Charleville, il fallait en trouver un nouveau, et il le fallait peu éloigné d'un grand centre, se prêtant au « logement » des spectateurs, d'un contrôle financier pas trop difficile, d'un développement de 2 km 500 minimum et 5 km maximum pour pouvoir, plus tard, y faire courir des machines de grosse cylindrée. Autour de Sedan, de Saint-Menges, de Ville-sur-Lumes, de Saint-Laurent, de Warcq, divers parcours furent reconnus. Finalement celui de Lonny se révéla le plus propice.

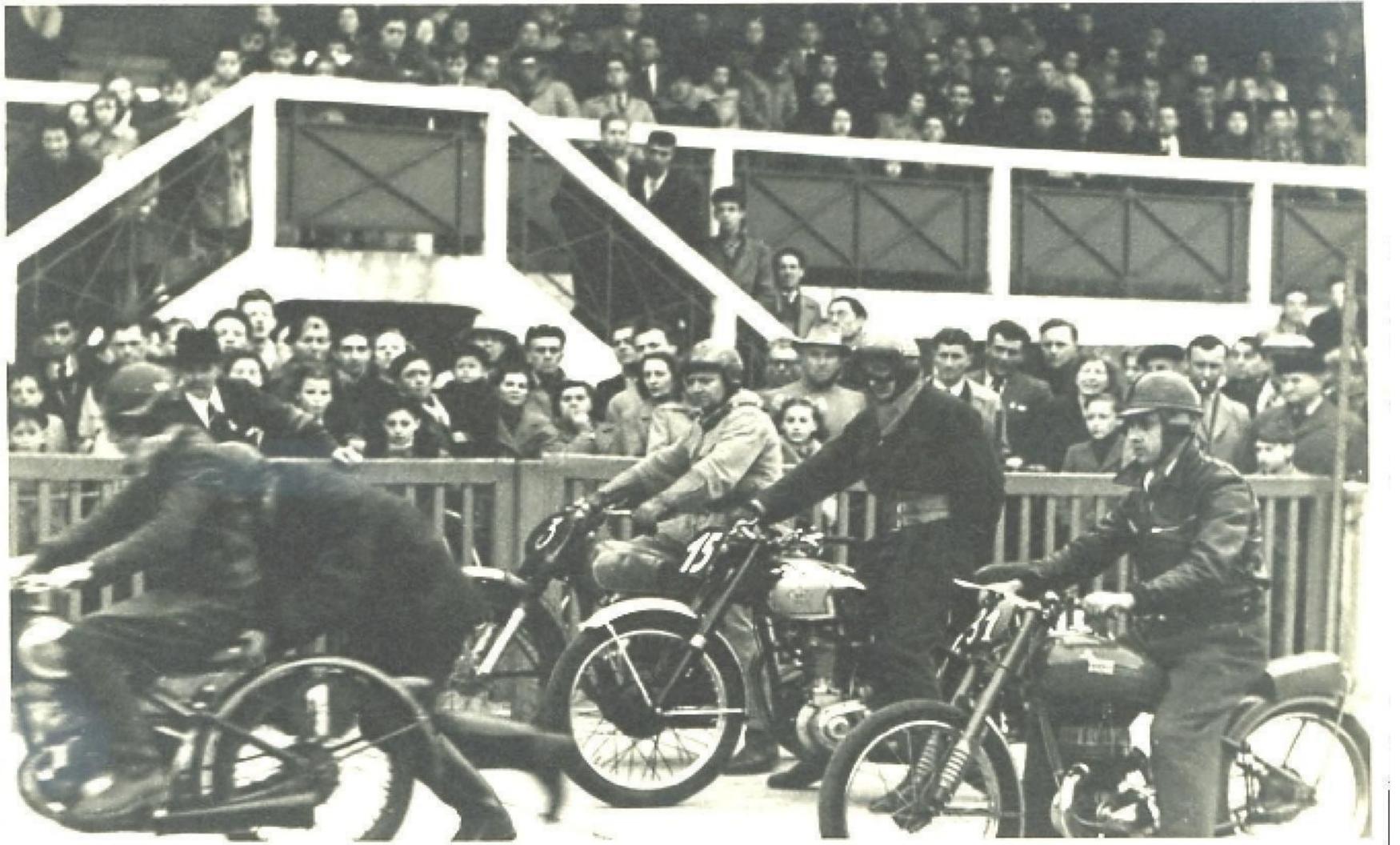
Situé à une dizaine de kilomètres de Charleville, permettant des déviations faciles, étant contrôlable avec assez de facilité, ne traversant aucun village et de plus comorant les difficultés de base, il devait permettre d'organiser de belles courses.

Tenant compte des suggestions qui avaient été faites dans « L'Ardennais » l'U.M.A. a introduit dans son programme une course de 250 cc. Peut-être lui sera-t-il possible l'an prochain d'y faire figurer des side-cars ou des 500 cc (ou les deux à la fois).

L'épreuve eut donc lieu, favorisée par un temps superbe, trop chaud même. Les habitants de Lonny, Renwez, Cliron, d'abord réticents, apportèrent ensuite toute leur aide et leur appui à notre Club.

Il est possible maintenant de juger le circuit et le 2<sup>e</sup> Prix Jean Roland.

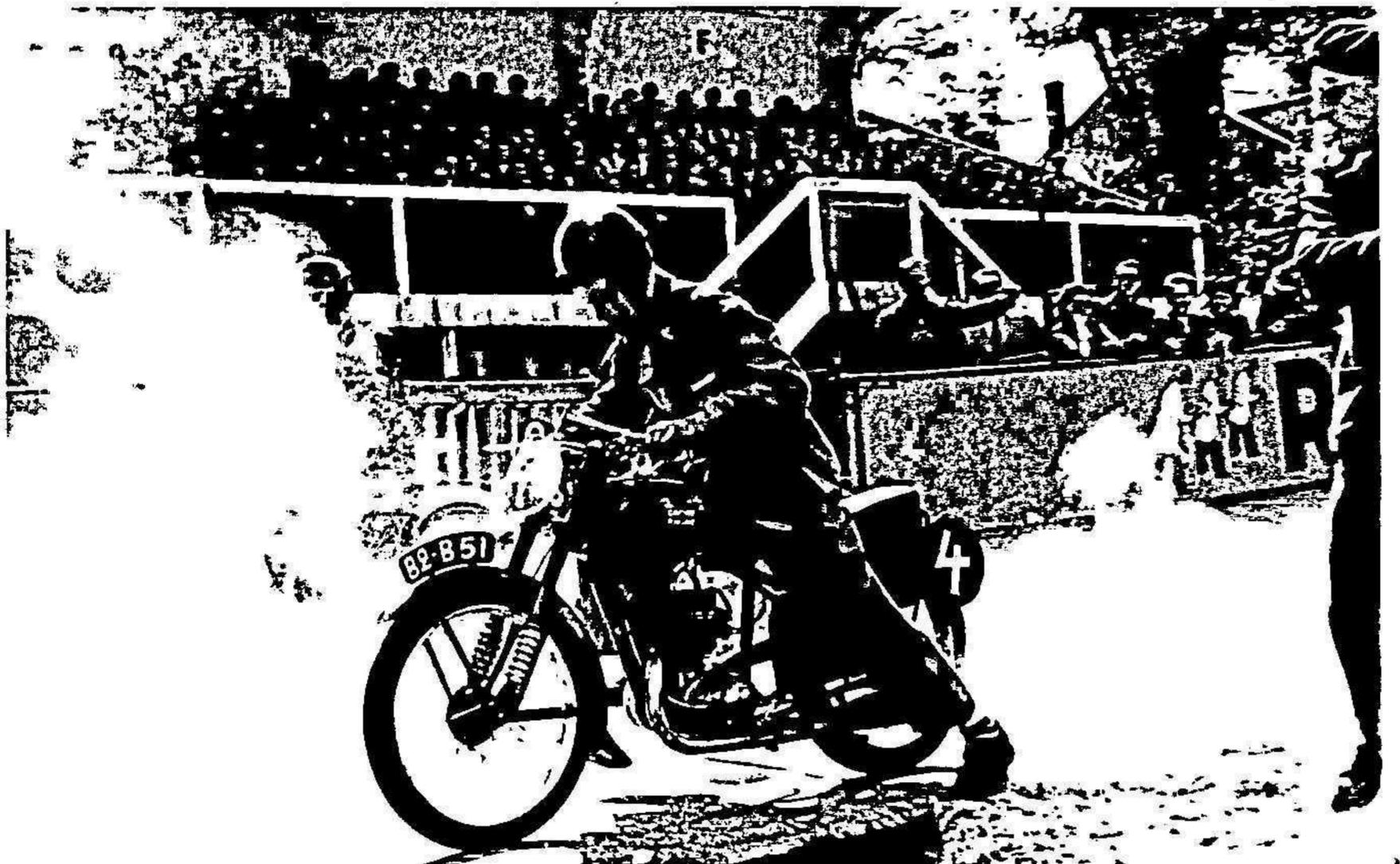
L'épreuve elle-même n'est pas exempte de critiques.



Dimanche 17 Mai 1953  
STADE MUNICIPAL DE CHARLEVILLE

# 5<sup>e</sup> Coupe de Vitesse

DE L'UNION MOTOCYCLISTE DES ARDENNES





**LES COOPÉRATEURS  
DE LORRAINE**

**1000 MAGASIN  
VÉTE**





En science de la conduite, en cran, il se montra l'égal du Champion d'Europe et seule la différence de puissance entre les machines de ces deux pilotes fit qu'il dut s'incliner après une lutte ardente devant l'incontestable vedette de cette journée : Toto Marnay. Ce champion du guidon, en vrai titi parisien, amoureux de son métier périlleux, fit passer dans la foule plus d'un frisson. La maestria avec laquelle il mena son bolide qui frise le 200 à l'heure lui permit de réaliser une vitesse jamais atteinte en 500 cc sur la piste carolopolitaine. De l'avis unanime, Marnay apparut comme l'homme le plus rapide qui ait jamais tourné sur le ciment carolopolitain.

Ces trois coureurs ne doivent pas nous faire oublier Vonin qui eut le mérite de terminer son éliminatoire en bonne place, un pneu crevé, évitant la chute par sa science du guidon.

Vonin nous avoua pourtant qu'il ne s'estimait pas satisfait de sa performance et qu'il reviendrait à Charleville avec l'espoir de mieux faire encore.

Si le spectacle des 500 cc fut une des causes du succès de cette réunion, il ne faut pas oublier que les acrobates Conchon et Renaud firent beaucoup pour lui donner un rythme agréable. Leur mépris du danger, la précision de leur numéro, la nouveauté du spectacle autant que leur simplicité eurent le don d'enthousiasmer les sportifs ardennais. Comme les vainqueurs des différentes courses ils auraient bien mérité le traditionnel bouquet et le tour d'honneur. Se hissant au niveau de ces spectacles la course des 175 cc tint en haleine un public qui s'attendait à la domination parisienne. On a pu constater que les coureurs locaux ne déparaient pas leurs adversaires parisiens.

Les Demuth, Sutra, Meyer, reconnurent sportivement la qualité de leurs adversaires locaux et leur dirent qu'ils réussiraient d'excellentes choses sur les pistes parisiennes plus propices à de plus grandes vitesses. On attendait une belle lutte entre le trio Boillet, Tourte, le signataire de cet article et le trio parisien Demuth, Sutra, Meyer.

Le pilote Lillois Tiers devait venir se joindre au groupe des meilleurs. On eut le plaisir de constater l'excellente tenue de Pierquet qui avait su tirer des chevaux de sa 125 cc de série. Tourte, barré en vitesse pure, prit la seconde place, avec également une 125, place qu'il n'espérait jamais décrocher. Boillet s'imposa incontestablement à tous ses adversaires, grâce à la nervosité de sa 175 cc qui lui permit de se dégager au départ et de ne jamais être inquiété sérieusement. Seul, dans cette finale Demuth le talonna. Quand il voulut accélérer l'allure il toucha le ciment en sortie de virage et bûcha à 95 km-heure sans trop de mal.

Sutra, 3<sup>e</sup> de la finale, un réel champion routier et un pistard des plus renommés, confirma sa réputation. Un homme, victime d'accident en demi-finale, le Lillois Tiers, semblait susceptible de jouer le trouble-fête dans cette compétition, jusqu'à sa chute. Sa machine, en effet, était la plus rapide restant en compétition. Son manque d'habitude du ciment lui fit commettre une erreur de conduite : il monta dans un virage et dérapa en accélérant. On ne doit pas oublier que sa machine légère, susceptible d'atteindre 130 km-heure, dépassa la limite d'adhérence et fut la cause de sa chute.

Et pendant cette finale, sur le terrain un homme regardait avec envie tourner ceux qui auraient dû être ses adversaires. Il s'agissait de la 3<sup>e</sup> victime de cette journée placée sous le signe de la vitesse: le signataire de cet article qui avait bûché le matin, tout en se félicitant des suites minimales de sa terrible chute, avait (ceci dit sans vanité) le ferme espoir d'être le premier défenseur des couleurs de son club.

Ses temps enregistrés aux différents entraînements lui permettaient cet espoir. C'est avec émotion qu'il félicita ses camarades de club de leur brillante tenue.

En 250 cc, les couleurs de l'U.M.A. furent brillamment représentées par Pierquet qui l'emporta devant le Rémois Morot.

Quand le dernier ronflement des motos s'éteignit sur la piste les organisateurs se félicitèrent du succès de leur spectacle et de toutes les marques de sympathie trouvées parmi les spectateurs. La présence de Monsieur le Préfet des Ardennes, de Monsieur le Directeur des Sports, de Monsieur le Commissaire Central, des nombreuses personnalités départementales fut un témoignage d'intérêt qui incitera le Comité de l'U.M.A. à tout faire dans l'avenir pour mériter des succès semblables.

Avant de tirer le rideau sur cette 5<sup>e</sup> Coupe Motocycliste, heureux prélude du Circuit de vitesse qui se déroulera à Charleville le 14 juin, nous voudrions remercier tous ceux qui, par leur appui, leur concours, ou leur apport financier, ont permis à une telle réunion d'être menée à bien.

Nous voulons citer M. le Préfet des Ardennes dont la prime fut très applaudie, les sportifs anonymes, le fleuriste Tisset, les Glaces Martinez, la buvette du Stade, les huiles Ozo, la maison Périn, la photo Robert, la maison Dham et, évidemment, l'apéritif Cinzano. Cinzano qui avait offert un apéritif d'honneur aux personnalités pendant l'entr'acte invita les concurrents et les organisateurs après l'épreuve et remit aux vainqueurs une Coupe souvenir, prouva amplement qu'il méritait son titre de l'apéritif des sportifs.

C'est dans une ambiance de camaraderie que tous les concurrents se retrouvèrent le soir au Café du Commerce, siège de l'U.M.A. et les invités du Club Ardennais dirent tout le plaisir qu'ils auraient à revenir disputer leurs compétitions.

Rendez-vous fut donc donné au Circuit de Vitesse du 14 juin qui promet une nouvelle confrontation des coureurs à la flèche vert et blanc (les Ardennais) et des meilleurs nationaux.

R. PIHET.

### Circuit de Gedinne

C'est le dimanche 26 juillet qu'aura lieu cette année, sur le magnifique circuit de Gedinne, l'épreuve de vitesse pure mise sur pied par l'Auto Moto Club de Gedinne.

Nous pouvons annoncer, dès maintenant, que des vedettes internationales de la moto et du side-car se sont déjà inscrites et que l'on attend la signature de plusieurs autres.



# MOTOCYCLISME

## Le 1<sup>er</sup> Prix J. Roland

Le 1<sup>er</sup> Prix Jean Roland a connu un beau succès : Succès sportif et succès populaire à défaut de succès financier, car on sait combien le Français est « resquilleur ».

L'U.M.A. avait fait pourtant un gros effort d'organisation en augmentant le nombre d'enceintes réservées et de chaises, en bloquant les rues, en chargeant un organisateur de la recette.

Les spectateurs au nombre de 5.000 environ (alors que 1.500 à peine acquitteraient leur droit d'entrée) ont assisté à de belles luttes sur lesquelles nous ne reviendrons pas, le compte rendu en ayant été donné dans la presse quotidienne.

Les coureurs en présence étaient parmi les meilleurs du moment et Tiers, bénéficiant certes de « la casse » de ses adversaires, ne se montra pas moins un vainqueur brillant.

Une nouvelle fois, les locaux firent preuve de qualité : Tourte, Boillet, Pierquet se classèrent bien en finale. Schulz et Lefebvre furent malchanceux.

Une seule ombre au tableau de ce 1<sup>er</sup> Prix Jean Roland. Il ne pourra être suivi d'une seconde édition, sur le même circuit.

Si l'U.M.A. veut organiser l'an prochain un circuit de vitesse, il lui faudra trouver un autre parcours. Il semble difficile de le découvrir à Charleville. Qui va se mettre sur les rangs... Mézières, Sedan, Rethel, Vouziers, ou une localité voisine de ces villes. Peut-être des suggestions de motards sportifs parviendront au Comité avant l'année prochaine.

Il est vraiment regrettable, certes, d'abandonner le circuit du Moulinet. La Municipalité carolopolitaine avait aidé l'U.M.A. au maximum pour la réussite de son entreprise. Peut-être y aura-t-il une possibilité... c'est que la Municipalité carolopolitaine fasse revenir la Commission interministérielle sur sa décision... Et cela n'est peut-être pas impossible.

## Nouveautés... et Sport en France et à l'Étranger

● Gnome-Rhône, le dernier à se mettre dans le mouvement, met actuellement à l'essai une 175 cc qui fait excellente impression dans le monde spécialisé.

● La 175 cc Peugeot-Sport, telle que montait H. Tourte au Prix J. Roland, est livrable dans le commerce.

● Motobécane met également sur le marché une 175 cc Sport.

● Un nouveau journal motocycliste vient de faire son apparition. Il s'agit de « France-Moto », revue officielle de la F.F.M. Il est vendu au prix de 70 francs tous les deux mois.

## Des nouvelles de nos amis et de nos blessés

● Après son retour à Bordeaux, Callède nous a écrit. Il a dit combien l'accueil du public ardennais lui avait fait plaisir et qu'il espérait revenir se produire à Charleville. Sur route, en side-car (il est aussi spécialiste du side), il a terminé 4<sup>e</sup> au Circuit de Bordeaux. On l'a vu terminer 4<sup>e</sup> sur piste à Bayonne et 2<sup>e</sup> à Grenoble.

● Toto Marnay goûte de nouveau aux circuits routiers. Il s'est classé 4<sup>e</sup> à Pau. Il reste le maître incontesté sur piste, puisqu'il a triomphé à Bordeaux, portant le record du tour à 120 km 805 de moyenne. Il a gagné également à Bayonne.

● Après sa terrible chute sur le ciment carolopolitain Demuth a dû rester huit jours alité en raison de nombreuses contusions. Il a repris l'entraînement et au cours de la deuxième journée de la Coupe de Paris, au vélodrome de la Croix-de-Berny, il... a bûché et a pu terminer 4<sup>e</sup> d'une finale, demeurant en tête du classement général, devant Sutra.

● Sutra, après la réunion sur la piste de Charleville, bûcha en circuit routier, sa machine souffrant beaucoup plus que lui la chute. Il a été victime d'un bris mécanique à la Croix-de-Berny et a terminé 5<sup>e</sup>.

● Meyer s'est classé 2<sup>e</sup> dans la Coupe de Paris.

● Tiers, victime d'une chute spectaculaire sur le vélodrome de Charleville, a fait du chemin depuis. Ses qualités se sont confirmées au Bol d'Or où il se classa 6<sup>e</sup>. On le revit avec plaisir au Prix Jean Roland, à Charleville. Il bûcha (sans trop de mal) le matin et remporta la finale l'après-midi, après une course magnifique.

● Pihet, qui avait bûché incognito sur la piste de Charleville, se remet lentement de son accident. Ses fractures sont consolidées, mais sa main demeure en partie ankylosée.

● Johny Ward, ancien coureur de l'U.M.A., qui pense reprendre son activité l'année prochaine, nous a fait part de son mariage. L'U.M.A. présente ses vœux de bonheur aux nouveaux époux.

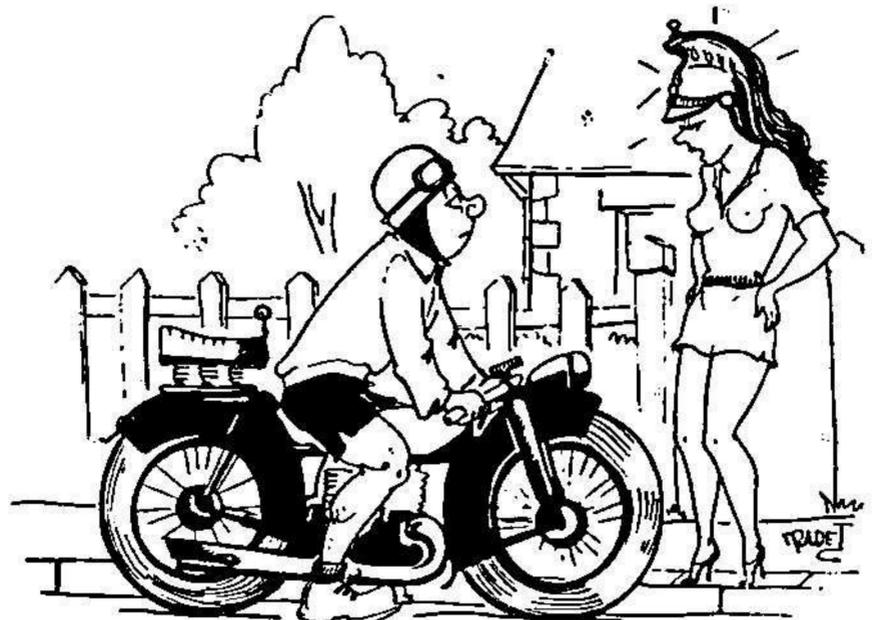
● Un nouveau « motard » est entré dans notre grande famille, il s'agit de Daniel, dernier né de Mme Merial, épouse de notre sympathique et dévoué Trésorier.

● Sur la piste de Grenoble, Toto Marnay a été le grand triomphateur, à 95 km 450 de moyenne devant l'inévitable Callède et Meynier. Le record du tour a été porté par Marnay à 111 km-h.

● Tessier, malchanceux à Charleville, a remporté le Circuit de Clermont-Ferrand, à 82 km 500 de moyenne. Verchère termina 5<sup>e</sup>.

● Au Moto-Cross de Verdun, Taboga s'est classé 2<sup>e</sup> des régionaux.

● Delauné s'est classé second au Bol d'Or. Il avait été annoncé à cette place qui ensuite avait été attribuée à Pahier.



— Tu m'as dit, débrouille-toi pour trouver un casque, ou je ne t'emmène pas...

# MOTOCYCLISME

## L'activité de l'U.M.A.

- A l'occasion des régates l'U.M.A. avait organisé au lac de Bairon une sortie touristique qui réunit une vingtaine de motards. Tout se serait bien passé... si la pluie n'était apparue, venant gâcher une journée qui promettait beaucoup.
- A Flize, l'U.M.A. a participé aux diverses épreuves organisées par M. Malicet, avec l'aide des Huiles Veedol, des Bougies Floquet, etc... De nombreux concurrents, du soleil, une belle journée de propagande motocycliste.
- L'U.M.A. a assuré le contrôle de passage de la sortie-rallye Reims-Bruxelles organisée par l'U.M. Marne.
- Le Circuit des Ardennes de Régularité, sur lequel nous reviendrons dans notre prochain bulletin, a connu un beau succès.
- Il reste maintenant à réunir les membres du Club en Assemblée Générale pour remplacer les membres du Comité sortant, faire le bilan de la saison écoulée et préparer celle qui va venir.

## Les Jeunes et la Moto

- Nous avons pu voir évoluer un jeune acrobate... de 10 ans. Il s'est produit plusieurs fois avec Poitte, ancien champion de France d'acrobatie et il est le fils du Secrétaire du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale.
- Au Gymkhana de Flize on a pu remarquer les évolutions pleines d'assurance du jeune Fumacien Godard (12 ans).
- Les jeunes filles, même, se mettent à la moto. A Flize, Mlle Malicet fit preuve de beaucoup d'autorité dans la course à laquelle elle participa.
- On signale qu'une plus jeune motocycliste va faire ses débuts. Il s'agit de Corinne... mais ce sera avec son papa, M. Mazuel, notre actif Secrétaire qui vient de connaître une nouvelle fois les joies de la paternité. Tous nos vœux à la petite Corinne et à la maman.

## L'Activité de nos Militaires

- Deux jeunes membres de l'U.M.A., qui participèrent à diverses épreuves de notre Club, effectuent leur service militaire au 3<sup>e</sup> Génie. Il s'agit de Rousseau et de Messner. Ces deux jeunes gens ont participé à plusieurs moto-cross avec une certaine réussite, sur B.S.A.
- Soibinet qui fait partie de la police militaire en Allemagne a participé à Paris-Monaco et au rallye Strasbourg-Bretagne sur 500 BMW. Il fait partie d'une section d'acrobatie... que l'on pourra peut-être voir évoluer l'année prochaine à Charleville.

## Aux jeunes gens désirant servir dans une unité motorisée

L'U.M.A. peut faciliter l'affectation de quelques jeunes dans des unités employant des motards. Citons l'exemple de l'un d'eux qui a à son actif 8.000 kms de moto en six

mois de service ! Il est nécessaire pour cela de s'y prendre un an avant le départ au régiment.

Pour tous renseignements, écrire à l'U.M.A., Boîte Postale n° 6, à Charleville.

## Les nouveautés françaises

- Nous avons pu voir au terme du Rallye Paris-Monaco la nouvelle 175cc Gnome-Rhône. Fidèle au 2 temps G.-R. a adopté un nouveau bloc, rappelant celui de la M.V. Les ailettes de refroidissement du cylindre et de la culasse sont généreuses. Le nouveau réservoir, les gros moyeux freins en dural, striés, la nouvelle fourche complètent une machine que son pilote nous a annoncée remarquable. A Monthlery, cette machine de série aurait poussé une pointe à 109 km-heure. Sa venue sur le marché, qui ne peut plus tarder, sera saluée avec plaisir et... sera « gonflée » sans doute par plus d'un amateur.
- Motobécane va sortir bientôt une 175 cc baptisée « Super-tourisme »... et qui fera le bonheur de plus d'un sportif. Nouveau carter avec pompe incorporée, cylindre et culasse d'un dessin nouveau procurant un grand refroidissement, suspension arrière à plus long débattement, moyeux freins dural... et 110 km-h. équipée, voilà les promesses de cette nouvelle machine... qui se prêtera sans doute à quelques mises au point spéciales capables d'en faire... une machine de sport.
- Le moteur 250 A.M.C. que plusieurs constructeurs ont retenu pour monter dans des parties cycles différentes a commencé ses sorties. On ne peut que féliciter A.M.C. d'avoir réussi ce tour de force : mettre sur le marché un moteur présenté au Salon l'année précédente.
- Ydral, dont le metteur au point est Agache, que l'on vit sur le Circuit de Charleville, va commercialiser une 175 sport 2 temps, dérivée du modèle qui a triomphé au Bol d'Or avec Tarro et au Prix Jean Roland, avec Thiers. On annonce comme vitesse de pointe 115 km-h. chrono.

## L'utilité de la compétition

Les nouveautés, éprouvées en courses servent à la machine courante. Cela se vérifie d'autant plus que le mode de distribution employé jusqu'alors presque exclusivement en compétition (arbre à cames en tête), vient d'être adopté sur une 250 cc. de tourisme... française.

Sur les 175 cc, on doit souligner les recherches de la jeune maison Ydral qui, en la personne d'Agache, met au point une machine que l'on a vu tourner à Charleville. Les précédentes sorties de cette machine avaient permis à Agache de déceler quelques faiblesses aux bielles. il y remédia.

Le Prix Jean Roland aura sa part dans l'amélioration de cette motocyclette. On se rappelle en effet que Agache en tête (assez nettement) dut abandonner sur accident mécanique. Il constata au démontage que la panne fut provoquée par une queue de soupape qui sectionna à hauteur de la gorge. La soupape toucha le piston, le déte-

POUR VOTRE VOITURE

**MIROITERIES RÉUNIES CHARLEVILLE**

Sécurité Triplex - Produits des C<sup>ie</sup> St-Gobain, Aniche, Bousois

Téléphone 32-67

USINE ELECTRIQUE: 26, RUE VOLTAIRE

riora, ainsi que la culasse, tordit la bielle etc... C'était, dit « Moto-Revue » une panne qui contrariait la mise au point. Agache s'est mis au travail... et de ses améliorations sortira un moteur FRANÇAIS témoignant de la possibilité de notre industrie.

### Les 125cc de compétition... à l'étranger

Le problème des compétitions de vitesse en 125 cc a été réglé, en France. Espérons que la question sera reconsidérée, car les raisons avancées ne sont guère valables... que commercialement. Mais ceci... est une autre histoire sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

On assiste donc à ceci : les Français organisent des compétitions en 175 cc (aucune en 125 cc). Le championnat du Monde est disputé en 125 cc (pas en 175 cc)... si bien que les spectateurs français qui ont assisté au Grand Prix de Rouen n'ont pu voir à l'œuvre ces merveilleuses mécaniques étrangères qui font des performances incroyables.

Comparons, au Grand Prix d'Allemagne les moyennes réalisées en 125 cc : 111 kms 500 et en 500 cc : 114 kms 400, concluez.

N.S.U., la firme allemande qui a repris depuis peu la compétition a fait un tel travail en quatre ans qu'elle a obtenu cette année le titre de champion du monde devant les marques italiennes. Chez celles-ci, Mondial a été dépassé par Morini, puis maintenant par M.V. L'intérêt est que des machines compétition client sont livrées aux coureurs... même français. Citons la Morini de Gaury, la M.V. de Burgraff, les Mondial de Onda, Pahin, Daoust, etc...

La course est une publicité qui paie, à échéance plus ou moins longue certes, mais d'une façon certaine.

Les espagnols l'ont compris et, avec des moyens moindres que nos grandes maisons françaises, ils ont travaillé d'arrache-pied au point de nous devancer.

Après la marque Motesa... qui a abandonné le 2 temps pour le 4 temps A.C.T., la firme Lube vient de mettre en lice un 4 temps A.C.T. pesant 90 kgs et développant (125 cc) 14 CV à 10.500 t.-m. (Nos 175 cc de sport développent 11 CV environ !).

Il ne faut pas voir... que par l'étranger, bien sûr, mais on ne peut que souligner la trop fréquente indifférence des constructeurs français qui négligent une publicité de portée internationale... et oblige les coureurs français à monter des machines étrangères. Il est vrai... qu'actuellement les barrières douanières leur assurent des débouchés sur le marché intérieur.

La France pourrait « sortir », elle aussi des racers dignes de notre industrie. Deux grandes firmes françaises, l'une de l'Est, l'autre de la Région Parisienne ont dans leurs services techniques des ingénieurs qui trépignent de ne pouvoir mettre au monde... leurs projets. La direction commerciale n'est pas toujours d'accord. C'est ce qui est dommage.

### Accidents... Motophobie... et Statistiques

Combien de fois a-t-on lu dans la presse quotidienne des articles où le motocycliste victime d'accident... est souvent taxé d'imprudence. Les chroniqueurs oublient trop souvent que chez le motard... le corps fait office de carrosserie et prend tout le choc.

Pas plus que la généralité des conducteurs de poids lourds, de touristes, de bicyclettes ou de piétons, le motard n'est un « danger »... On pourrait même dire moins, en ce qui concerne Paris. Cette statistique établie en 1952 en fait foi.

	Responsables	Indéterminés	Non responsables
Camions .. . . . .	68,18 %	3,69 %	28,13 %
Autocars privés .. . .	62,91 %	4,33 %	32,76 %
Taxis .. . . . .	54,39 %	3,72 %	41,89 %
Piétons .. . . . .	50,45 %	11,71 %	37,84 %
Voitures de touristes	46,01 %	4,73 %	49,16 %
Autobus-Trolleybus ..	45,97 %	6,26 %	47,77 %
Motocycles .. . . . .	39,52 %	8,82 %	51,64 %
Cycles .. . . . .	28,69 %	9,18 %	62,13 %

### LA PRODUCTION FRANÇAISE

Depuis 1947, la part réservée aux 125 cc et moins de 175 cc dans la production française est allée en diminuant. Celle des motos de plus de 125 cc a poussé une pointe en 1949, puis est stationnaire. Le grand bénéficiaire a été le scooter. Voici un tableau emprunté à « Moto-Revue » qui permet de chiffrer notre production.

Années .. . . . .	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Moins de 125 cc .. . .	32.230	48.791	67.291	100.156	143.080	144.129
% du total .. . . . .	89,9	92,7	81,5	83	77,2	62,2
Plus de 125 cc .. . . .	3.634	3.838	14.856	18.792	28.015	36.547
% du total .. . . . .	10,1	7,3	18	15,6	15,1	15,8
Scoters .. . . . .			445	1.820	14.380	50.829
% du total .. . . . .	0	0	0,5	1,4	7,7	22
Total .. . . . .	35.864	52.629	82.592	120.768	185.475	231.505

Que ce soit en 125 ou plus de 125 cc, les quatre grands du marché français sont dans l'ordre : Motobécane, Peugeot, Terrot et Monet-Goyon.

#### GRANDS GARAGES DE CHARLEVILLE

7, Rue Jules-Verne - Tél. : 24-02

Agence BERLIET : Véhicules Industriels  
Moteurs Diesel pour tous Véhicules - Groupes Industriels

**PANHARD** 5 tonnes 5 **SOMUA** 10 tonnes

Garage J. COLLIGNON

**Moteurs Diesel** pour tous véhicules

Tél. 33.87

5, Rue Saint-Louis, MÉZIÈRES

# MOTOCYCLISME

## IMPRESSIONS SUR LE SALON 1953

Il va sans dire que la moto se prête moins à la présentation que la voiture : celle-ci avec les lignes propres à chaque modèle, avec les grandes surfaces de sa tôlerie, donne au Salon de l'Auto un aspect luxueux que n'a pas le Salon de la Moto. D'ailleurs le public lui-même, à l'image de ce qui lui est présenté, est différent. Au milieu de la foule oscillante du Grand Palais, on approche difficilement des modèles nouveaux et on les approche respectueusement : on a l'impression que des merveilles si bien astiquées ne sont pas destinées à connaître un jour la pluie, la boue et qui sait... l'accrochage par un camion donnant une forme plus ou moins variée à ces surfaces si nettement profilées. Le public admire, contemple, chuchote ses réflexions : ce sont des visiteurs polis... Allez alors au Salon de la Moto : moins de monde, pas de cordes autour des modèles exposés... ni de fourrures sous les roues : le climat est bon enfant... les visiteurs sont moins polis (ils parlent plus haut) et l'on a même la surprise d'en voir... à quatre pattes... Ceux-ci ce sont les « mordus » qui « étudient » le nouveau modèle : ils sont nombreux, croyez-moi et c'est pour cela que si le Grand Palais a son charme par l'esthétique et la présentation, le Salon de la Porte de Versailles a un air de famille bien sympathique.

Comme bien d'autres, j'ai fait le tour des stands — parfois en position d'Indien sur le sentier de la guerre (moi aussi !) — j'ai touché, j'ai « essayé » des suspensions, j'ai admiré le pendant de la « Ford X 100 » : la « moto de l'Avenir : AGF »... et muni d'un paquet de prospectus, il m'a fallu ensuite « décanter » mes impressions.

Le Salon présente par définition des choses nouvelles. Je crois que celui de cette année a eu le « béguin » du « capotage » : Terrot, Peugeot, Alcyon, Guiller, Gima. Favor ont « camouflé » plus ou moins la partie cadre et moteur et l'on a des solutions « carénées » ou « carrossées » plus poussées avec le « réacteur » Follis, le « scoot-moto » (quel nom lui donner ?) Jonghi, la « spéciale » (très !) Gnome-Rhône 175 cc et hors concours la « 250 AGF ». Est-ce l'influence de la mode, du scooter ou le souci de propreté et de confort ? Est-ce pour atteindre une clientèle devenue plus difficile sur le chapitre de l'aérodynamisme ? Je ne sais : en tous cas, il est évident que certaines marques ont sacrifié au goût du jour : les tôles qui semblent surajoutées n'ajoutent rien de nouveau (Puch semble avoir été plagié nombre de fois !) si ce n'est d'alourdir la machine. L'on se demande d'ailleurs avec inquiétude ce que deviendront ces tôles après deux ou trois milliers de kilomètres : rouille, vibrations... Comme disait le propriétaire d'une antique voiture : « Elle est très silencieuse : le bruit de la carrosserie ne permet pas d'entendre les bruits du moteur ! » : on risque de ne plus entendre le « ronronnement » des 2 temps ! Malgré tout il faut signaler l'effort de Follis dont le carénage très moderne est conçu spécialement et celui de « Gnome-Rhône » qui de sa 175 cc a voulu faire une machine « touriste » confortable, dont l'aspect est assez surprenant, et plutôt de formes archaïques.

Les deux productions les plus commentées sont la Jonghi (une 125 cc qui semble proche parente de la Guzzi 175 cc Galletto) et l'AGF 250 cc. La première est une moto sans réservoir (changement de vitesse à la poignée. Chaîne sous carter) ou si vous préférez un scooter à roues de moto : cette solution hybride tente de concilier deux

frères ennemis et peut-être trouvera-t-elle sa voie dans ces acheteurs hésitants qui ne veulent pas d'une moto parce qu'elle n'a pas les avantages du scooter et qui ne veulent pas d'un scooter parce qu'il n'a pas... (voir ci-dessus !) : cette solution « commerciale » est véritablement une trouvaille de génie !

La 250 AGF elle, est spéciale : réservoir et phare ne font qu'un, habillage arrière, netteté du bloc AMC, petites roues, suspension avant à balancier, garde-boue avant style Guzzi : manifestement on est étonné de cet aspect « prototype » qui est cependant très réussi et en tout cas très regardé !

Quel que soit le titre donné à ces motos « enveloppées », le « semi-carénage », le « habillage », l'« carrossage », il n'en reste pas moins que dans le domaine purement « motard » (c'est-à-dire pour ceux qui « fouinent » à quatre pattes), il y a aussi au Salon de belles machines qui ne cachent pas leur origine : la moto « traditionnelle » présente encore en 1953 des nouveautés.

PEUGEOT a sorti une 250 cc 2 temps bicylindre composée de 2 cylindres indépendants alimentés par un carburateur avec pipe en Y. Puissance 12 CV à 6.000 tours. La ligne est celle de la 175 : comme toute la production Peugeot impression de solidité : modèle pour tourisme rapide.

Innovation chez TERROT : une 250 dite OSSD, fourche de la 350, cylindre qui, comme chez Magnat-Debon, englobe le carburateur dans la masse des ailettes, ce qui lui donne un cachet très particulier. Transmission par chaîne sous carter. Suspension arrière à bras oscillant.

Chez GUILLER : Une 250 également de belle allure. Moteur AMC ACT. Remarqué la suspension arrière très puissante.

RADIOR présente une 250 bicylindre à moteur Nervor. DS MALTERRE a monté comme ALCYON sur sa semi-carénée le célèbre AMC-ACT 4 temps. FAVOR, AUTOMOTO, AGF, GIMA sont des fidèles de cet excellent « moulin » qui a fait ses preuves. La catégorie 250 cc est donc cette année très fournie en modèles dont la nouveauté réside soit dans la partie moteur, soit dans la partie cycle.

GNOME ET RHONE a enfin exposé la 175 cc qui était attendue : elle est très proche de la célèbre R 4 et j'avoue que sa ligne est plus plaisante dans sa forme moto qu'habillée de tôle. Donnant 11 CV ses performances seraient brillantes.

ALCYON sort une 175 cc inédite munie d'un bloc moteur 2 temps Zurcher. MOTOBECANE a créé une 175 cc sport, cylindre et culasse plus imposants. Pompe et filtre à huile. Puissance 9 CV 7 à la roue. FOLLIS ainsi que ALMA ont équipé une machine de 175cc Ydral que l'on a vu remporter le circuit de vitesse de Charleville. MONET-GOYON se signale par une « 232 » cm3 cross spéciale. PEUGEOT a simplement modifié la présentation de ses 175 et pourvu un modèle « Sport » du cylindre qui a permis à Bouin de se classer 1<sup>er</sup> des machines françaises à la Coupe du Salon.

Les 125 cc semblent traitées en parentes pauvres : il est vrai que leur développement permet aux grandes maisons de se reposer sur leurs lauriers. Différents moteurs

les équipent : Ydral, Sachs, Villiers, AMC, Aubier-Dunne, Zurcher... lorsque ce ne sont pas les moteurs propres à la marque et qui ont déjà fait leur preuve.

Je ne voudrais pas terminer cette revue rapide et incomplète des stands sans signaler quelques modifications amenées par la rapidité accrue des machines, par le souci de confort et de sécurité. En effet, on revoit sur la Jonghi et sur la 175 Alcyon le principe de la roue avant tirée qui assure à la suspension une efficacité accrue. Les suspensions arrières sont plus étudiées : fourches oscillantes, à compensation (type Grégoire), etc... On voit des « moyeux-freins » (Alma, Peugeot, Motobécane Sport) garantie de sécurité, on parle de « gyro-starter » sorte de démarreur à inertie économisant l'énergie électrique au démarrage, la fabrication de cylindres en fonte chromés par un système spécial assurerait une compression accrue, une parfaite lubrification et supprimerait le rodage... La moto évoluera donc encore... Ce qui est significatif c'est de voir les machines différentes de lignes par la partie cycle équipées de moteurs qui ont fait leur preuve EN COMPÉTITION : c'est là l'élément de progrès de la moto. Tous les utilisateurs quotidiens de ce véhicule sont tributaires des résultats obtenus en course : ce banc d'essai leur permet d'avoir en main des machines modernes et sûres... si elles n'ont pas encore le mérite d'être bon marché !

Car j'ai gardé pour la fin... la « douloureuse ». Amis « motards » ou futurs « motocyclistes » lorsque vous aurez décidé d'acquiescer telle ou telle de ces machines sortant du Salon, vous n'aurez qu'à faire ce petit calcul... qui sera bien prêt d'être juste : multipliez par 1.000 la cylindrée de votre machine... et alignez le même nombre sur le chèque ! A quelques exceptions près (ce chiffre est une moyenne), vous aurez raison : ceci valable pour le modèle 1953, en espérant vous dire l'an prochain que le centimètre cube de moto est en baisse !

## LE PALMARÈS 1953

### Trials

#### Vireux-Molhain

100 cc : Malicet. 125 cc : Pen. 175 cc : Mazuel. Scooter : Beunaiche. 250 cc : Weber. 350 cc : Pierquet. 500 cc : Pierrard.

Classement général : Mazuel. Tous des Ardennes.

#### Signy-l'Abbaye

100 cc : Dubois. 125 cc : Parizel. 175 cc : Pierquet. 250 cc : Lefebvre. 350 cc : Peltier. 500 cc : Fossier.

Classement général : Pierquet.  
Tous des Ardennes sauf Fossier.

#### Charleville

100 cc : Malicet. 125 cc : Koudriachoff. 175 cc : Pierquet. 250 cc et 350 cc : Lefebvre. 500 cc : Bretschner.

Classement général : Koudriachoff.  
Tous des Ardennes sauf Bretschner.

#### Rethel

100 cc : Malicet. 125 cc : Koudriachoff. 175 cc et 250 cc : Tourte. 350 et 500 cc : Pierquet.

Classement général : Tourte. Tous des Ardennes.

### Courses de vitesse

#### 5<sup>e</sup> Coupe de l'U.M.A. sur piste

175 cc : Boillet (UMA). 250 cc : Pierquet (UMA). 500 cc : Marnay (Paris).

#### Premier Prix Jean Rolland

175 cc : Thiers (Lille).

### Circuit de régularité

Scooters : Lenel. 125 cc : Koudriachoff. 175 cc : Gobin. 250 cc : Weber. 500 cc : Pierrard.

## CARROSSERIE du NORD-EST

68, Avenue Ch. de Gaulle

CHARLEVILLE Tél. 3826

### CONSTRUCTION et RÉPARATION

MENUISERIE - TOLERIE

Garniture - Housses - Bâches

GLACES

PEINTURE

### "LES SANS PERMIS" doivent redoubler de prudence... s'ils veulent conserver leur privilège

Alors que les vitesses atteintes par les cyclomoteurs, les vélomoteurs et les scooters ont nettement augmenté par rapport aux réalisations d'avant-guerre, les possesseurs de ces engins ne sont astreints à aucun examen prouvant leur capacité de conduire et leur connaissance du Code de la Route. Il est vrai qu'il en est de même pour les cyclistes qui (à une vitesse moindre) roulent sur nos routes.

La Fédération Française de Motocyclisme, les clubs, dont le nôtre, sont intervenus auprès des Pouvoirs Publics chaque fois que la menace de l'assujettissement au permis de conduire des cyclomotoristes ou vélomotoristes a été envisagée.

Quelle position pourrions-nous adopter, quelle sera notre force quand les abus seront constatés tant dans la conduite dangereuse de ces engins que dans la méconnaissance des règles de la circulation ?

C'est en se défendant eux-mêmes, par leur sagesse, leur respect des règles que les motorisés privilégiés conserveront leurs avantages.

Il leur faudra éviter les « infiltrations » dangereuses dans les files de véhicules, de rouler sur la partie gauche de la route afin de doubler une colonne, de circuler à plusieurs de front, de laisser le phare en position routé à chaque croisement de véhicule et en ville. Les « sans permis » qui sont presque toujours aussi bons que les conducteurs brevetés risqueront dans le cas contraire de payer (de leur tranquillité et de leur portefeuille) les abus commis par les plus mauvais d'entre eux.

### MOTOCYCLISTES...

La prudence vous commande de PORTER UN CASQUE

Votre esthétique n'en souffrira pas

Votre sécurité en sera augmentée



s'achète toujours  
cher

**SARTELET**

35, Cours A.-Briand

CHARLEVILLE

Téléphone : 32-27

# BEUNAICHE

TAILLEUR-CHEMISIER A MEZIERES

# MOTOCYCLISME

Le Président et les Membres du Comité adressent pour 1954 à tous les Motards et leur famille, les meilleurs souhaits de bonne et heureuse année.

## UNE SAISON BIEN REMPLIE

Au cours de l'année 1953, l'Union Motocycliste des Ardennes a, outre les organisations habituelles, mis sur pied de nouvelles épreuves de genre varié.

Le public ardennais connaissait déjà les spectacles motocyclistes par les courses sur piste et les circuits de vitesse routiers. L'U.M.A. trouvait bien parmi ses membres quelques concurrents, mais en nombre limité, et, dans le but d'augmenter son recrutement, elle décida de mettre sur pied des épreuves ouvertes aux machines de série.

Ce fut ainsi que l'on vit naître les trials, épreuves courues à travers plaines et bois, sur les chantiers et les chemins, boueux ou empierrés. La vitesse n'étant pas l'élément déterminant du classement, et par conséquent la possession d'une machine spéciale n'étant pas nécessaire, on put enregistrer la participation de nouveaux compétiteurs. A chacun des quatre trials organisés, l'U.M.A. groupa une quarantaine de motocyclistes.

A Vireux, où fut organisée la première épreuve avec le sérieux appui de la municipalité et de M. Courtois, motociste local, le succès populaire et sportif fut très encourageant.

A Signy-l'Abbaye, sur un parcours plus long et plus pénible pour les machines et les pilotes, l'aide de la municipalité et de M. Velter, Directeur d'école, permit une magistrale organisation.

A Charleville, l'épreuve mise sur pied se déroula grâce à la sportivité du Commandant Bescond de la C.R.S. 23, dans la propriété occupée par sa compagnie et dans les bois et prairies environnants.

Tout comme à Vireux et à Signy, cette épreuve déplaça de nombreux spectateurs. Le succès sportif du 3<sup>e</sup> trial de l'U.M.A. patronné par le journal l'Union, égala celui qu'avait connu les précédents.

C'est à Reithel, avec le concours de la municipalité, de M. Nautre, motociste, et de M. Gérard, rédacteur du journal l'Ardennais, que se termina la saison des trials.

On enregistra bien au cours de ces épreuves quelques erreurs, mais l'expérience était intéressante à tenter, et cela doit permettre au Comité de l'U.M.A. d'apporter pour 1954 les remèdes qui s'imposent.

L'intérêt manifesté, tant par les spectateurs que par les concurrents, le peu de danger présenté par les épreuves de ce genre, la grande publicité qu'ils peuvent faire à la pratique du motocyclisme, ont amené l'U.M.A. à mettre sur pied pour 1954, un championnat individuel dont le 1<sup>er</sup> prix décerné au premier du classement général final sera offert par les Etablissements Laplaine et les Laines No-laines.

Parmi les autres innovations du club, on doit signaler celle qui toucha la clientèle des cyclomotoristes. A la demande de l'Association Commerciale et Industrielle de Charleville, qui dota richement l'épreuve à l'occasion de sa Semaine Commerciale, l'U.M.A. assura l'organisation d'un rallye concentration qui réunit près de 250 participants ; on peut considérer cela comme un succès pour une expérience, et il n'est pas douteux qu'elle sera renouvelée cette année.

Il fallait encore toucher les touristes sportifs, c'est par le circuit des Ardennes de régularité, patronné par les Huiles Veedol, le journal l'Ardennais et l'Automobile-Club Ardennais que ce but fut atteint. Sur les 450 kms que comportait l'épreuve, on trouva une soixantaine de motards pour affronter la pluie et le chronomètre. Les 32 hommes qui terminèrent dirent combien la forme de l'épreuve leur avait plu, et cela a amené les organisateurs à voir plus grand encore et à inscrire cette manifestation, pour 1954, au calendrier national de la Fédération Française de Motocyclisme, tout comme deux autres épreuves qui, depuis plusieurs années connaissent un grand succès ; il s'agit de la course sur piste et du Prix Jean Roland.

Profitant de l'impulsion donnée par les précédentes réunions, la 5<sup>e</sup> Coupe motocycliste de l'U.M.A. organisée au stade-vélodrome de Charleville, remporta un magnifique succès devant plus de 4.000 spectateurs enthousiasmés. Le spectacle en valait réellement la peine : outre les meilleurs régionaux qui se livrèrent de belles batailles, on pouvait voir évoluer les meilleurs spécialistes français du moment : Marnay et Callède (grosses cylindrées), Demuth, Tiers, Meyer et Sutra (petites cylindrées), ainsi que les champions de France d'acrobatie : Conchon et Renaud.

L'U.M.A. pourra-t-elle faire mieux cette année ? Cela semble difficile, et pourtant ! De nouveaux projets sont à l'étude, leur réalisation devrait combler d'aise les amateurs de sport mécanique.

Le premier Prix Jean Roland organisé grâce à l'aide sérieuse de la municipalité de Charleville fut une épreuve qui réunit l'élite du sport motocycliste français. En 175 cc on put y voir Tessier, champion de France 1953, Delaunay, second du Bol d'Or 1953 et notre meilleur spécialiste des trials Tiers, 6<sup>e</sup> du Bol d'Or 1953, Agache, vainqueur de la côte Lapize et Tillet.

Malheureusement ce fut loin d'être un succès financier pour le club, et les autorités administratives ayant décidé de permettre cette course dans Charleville pour la dernière année (1953), l'U.M.A. se trouva en fin de saison devant un sérieux problème. Fallait-il abandonner ou poursuivre l'organisation de cette épreuve ! dans ce dernier cas, quel circuit allait-on pouvoir retenir. Plusieurs ont été étudiés, et bientôt on sera fixé sur celui qui sera retenu.

Après une telle saison où l'on vit encore l'U.M.A. prêter son concours à l'organisation de la 25<sup>e</sup> Coupe de Moto-Hall, à la fête de la Moto à Flize, où l'on vit des militaires du club se distinguer en épreuve de moto-cross et de régularité, le Comité n'était pas satisfait, il n'avait pas réalisé tous ses projets.

On se rappelle qu'une course de côte (Monthermé) et qu'un moto-cross avaient été envisagés. Le gros travail provoqué par tous les programmes des manifestations réellement organisées fut la seule cause de leur abandon. C'est pourquoi cette année, afin d'éviter la bousculade des derniers instants, le Comité a déjà arrêté son programme sportif, et pris des contacts avec des responsables locaux où seront organisées des manifestations.