

2^{ÈME} ANNÉE
NUMÉRO 18

DIRECTEUR :
Max ENDERS

DÉCEMBRE 1948
JANVIER 1949

MOTOCYCLES

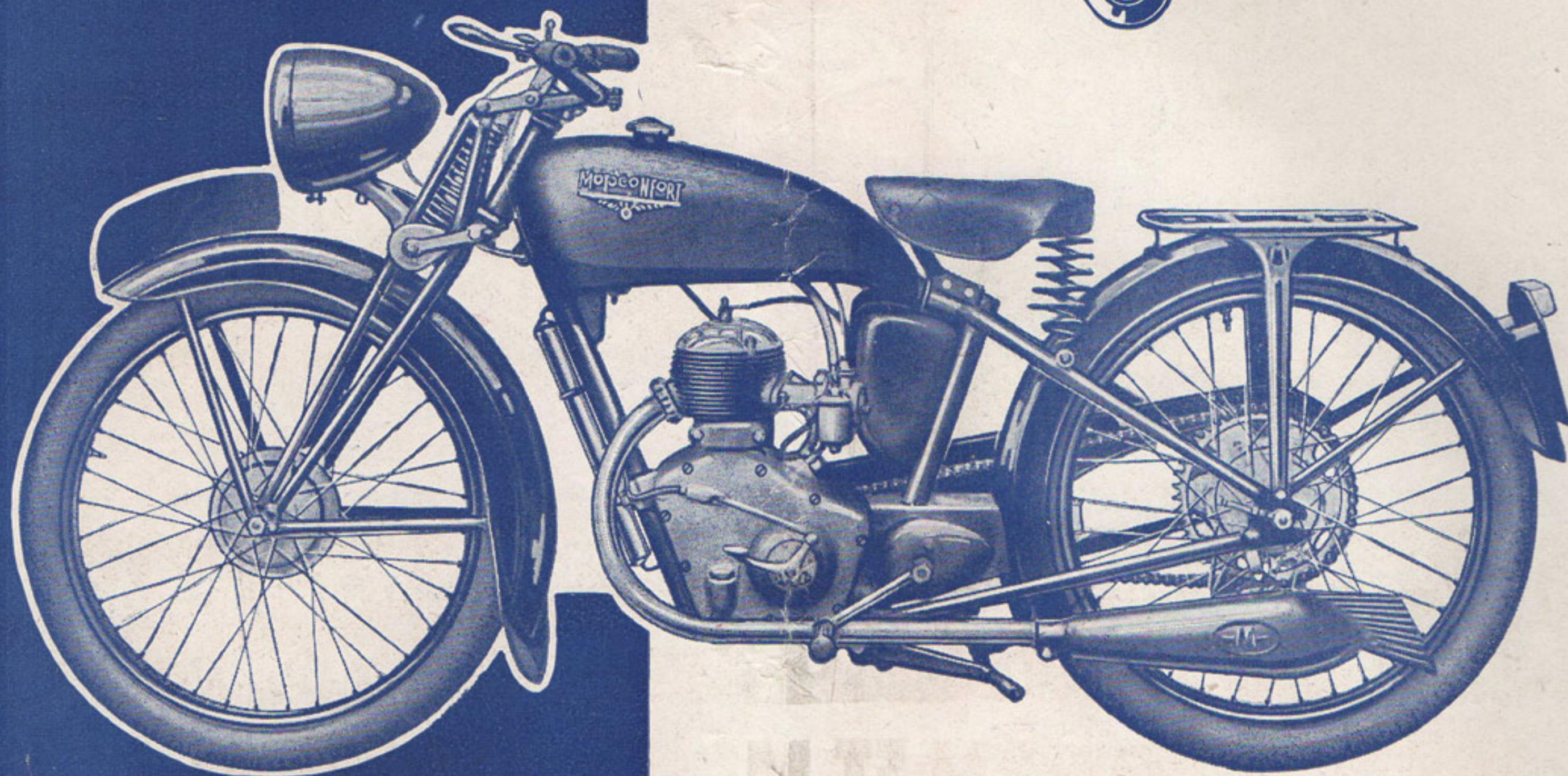


30F

W. ENVEN

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

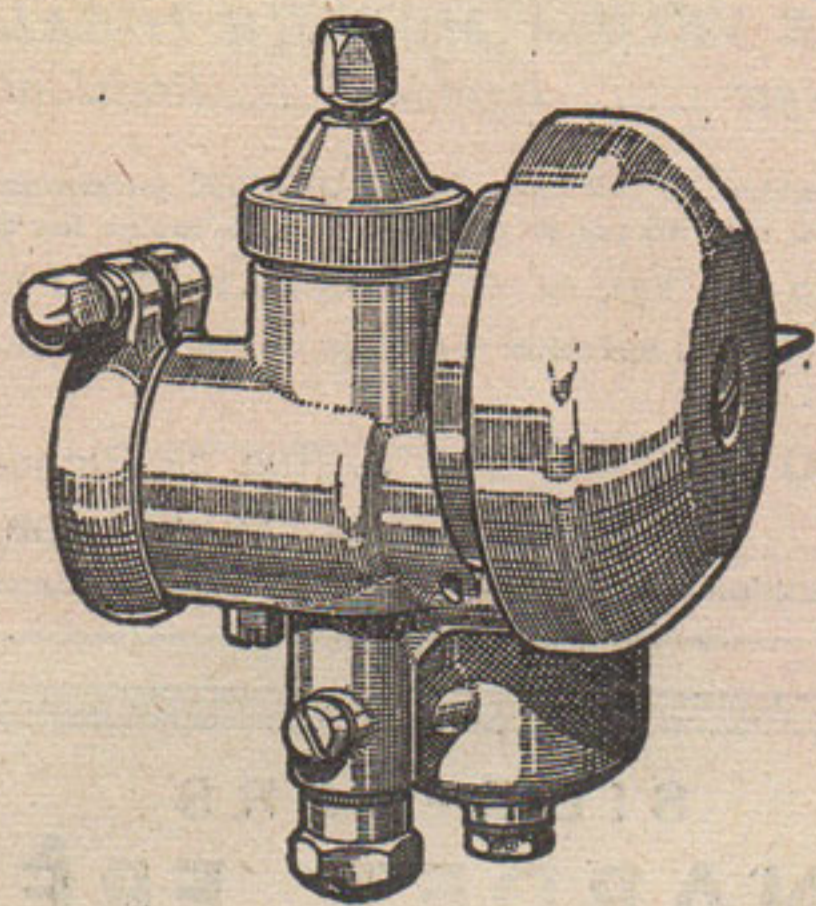
64.680

FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT-PANTIN (Seine)



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
adopté par l'Aviation
militaire

EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE..DE SUCCÈS

191-195 Bd PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

173^K A L'HEURE PENDANT 5^H

**WEST, GRAHAM ET MONNERET
ONT BATTU**

18 RECORDS DU MONDE A MONTHLERY SUR



GEORGES MONNERET

DETENTEUR DE 96 RECORDS DU MONDE
EST AUSSI RECORDMAN DES LIVRAISONS RAPIDES

**AGENT
TOUTES MARQUES**

UNE SEULE ADRESSE :

106, AVENUE ARISTIDE-BRIAND A MONTROUGE (Seine)

Métro : Porte d'Orléans • Téléphone : ALÉSIA 21-71

PARIS - MONDE

74, Rue de Rome - PARIS (8^e)

— Téléphone : LABorde 87-84 —



G U Z Z I

Facilités de livraison aux ressortissants italiens
Quelques Agences à concéder dans toute la France

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL

Léger — Rapide — Résistant

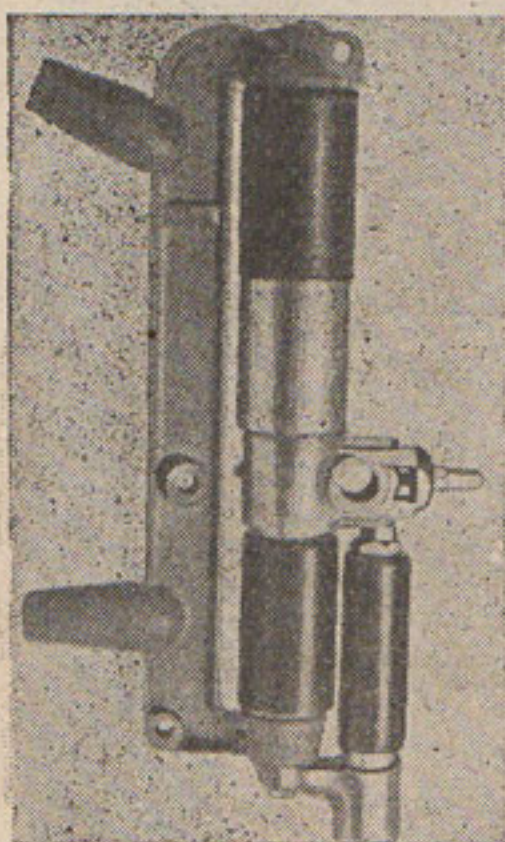
MOTEUR : 2 temps — 50 cmc. de CYLINDRÉE permettant d'atteindre
55 à 60 km. en palier et la montée de toutes les côtes

POIDS : 28 kgs — CONSOMMATION : 1 l. 1/4

— PNEUS spéciaux renforcés de 550 Ballon —

Étab^{ts} **VELOTO**
PARIS

6, Rue de Richemont (13^e)
Téléph. : GOB. 06-06



*La nouvelle suspension hydraulique
BSB vous donnera*

S OUPLESSE
T ABILITÉ

PARIS - MONDE

74, RUE DE ROME - PARIS (8^e)

— Téléphone : LABorde 87-84 —

SIDE-CARS

BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - **SPORT** - -

GRAND ROUTIER

GRAND-SPORT

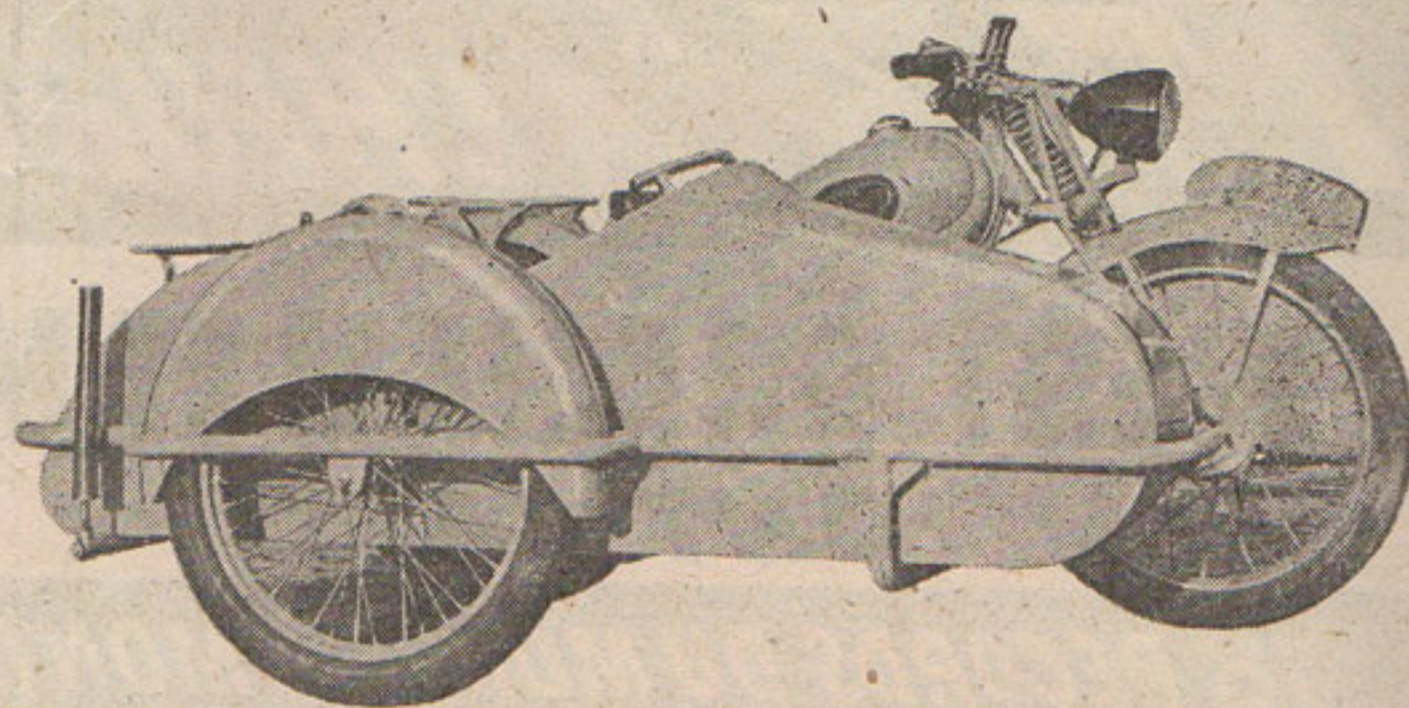
VENTE LIBRE

104, Avenue de la République - ALÉSIA 24-20 et 24-21

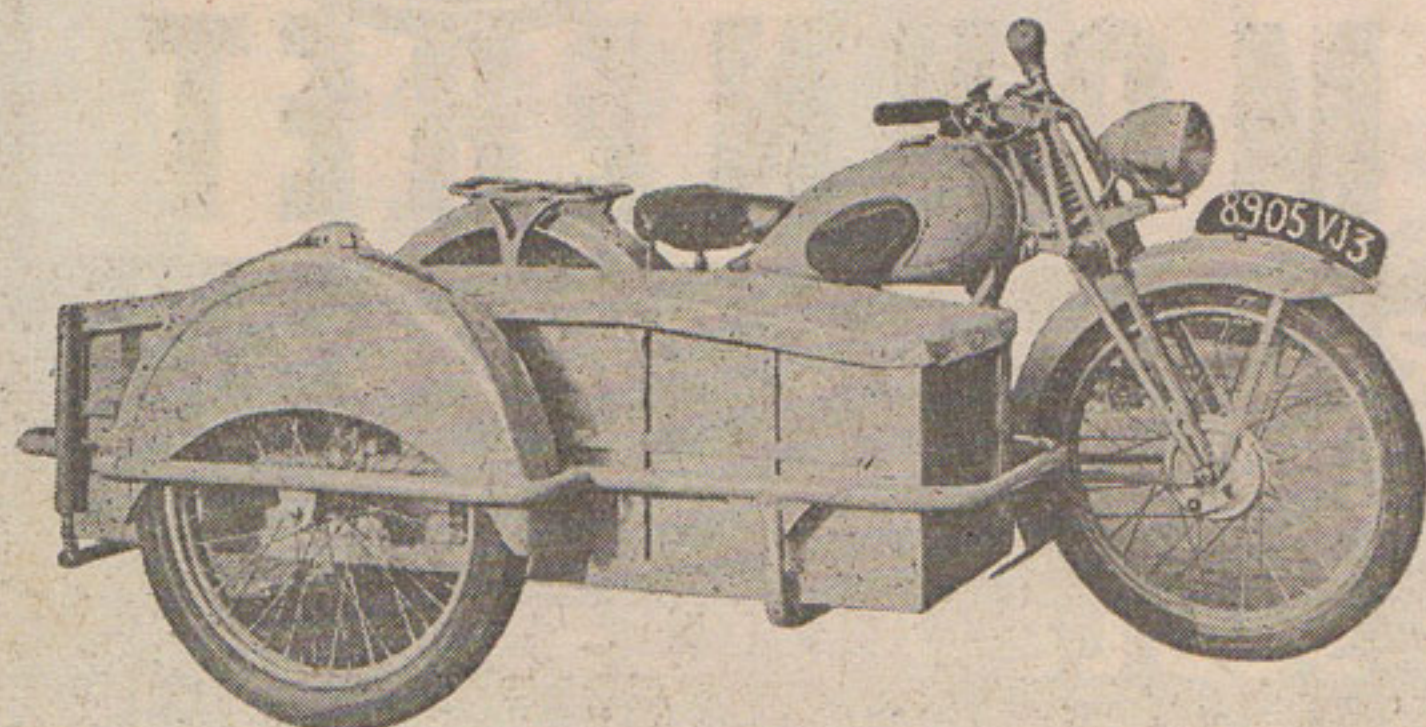
CHATILLON - SOUS - BAGNEUX

VOTRE CADEAU DE NOËL ?

Un sidecar H. B.
adaptable sur tous
vélomoteurs et motos
— légères —



Type H. 3 touriste : 39.500 francs



Type H. 4 canadien : 36.500 francs

— HB —

Établ^{ts} **P. HUMBLLOT**

72, 79 et 81, RUE du FAUBOURG ST-JACQUES

TÉLÉPH. : GOB 24.32 - 31.24

ALCYON

VÉLOMOTEURS

I. E. B.

T. E. B.

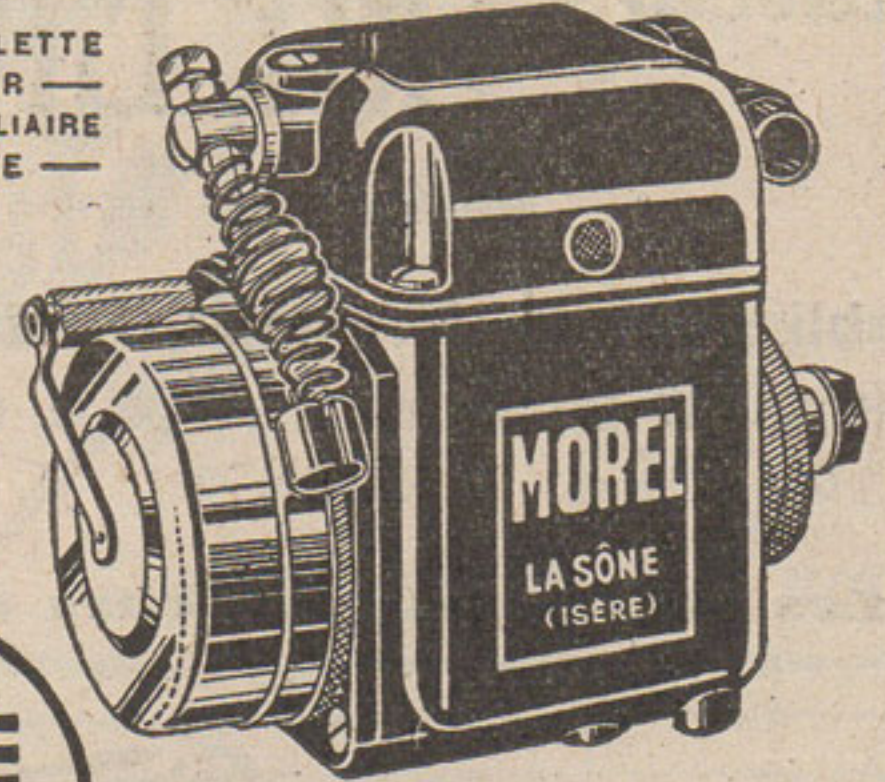
Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL 19

AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

*Pourquoi
pédaler?*



Montez donc un
MOTEUR
YAP

*sur votre bicyclette
tandem...*

50.000 en SERVICE
3000 AGENTS

ABG

22, Rue de Normandie
COURBEVOIE (SEINE)
Tél. DÉFENSE 29-55

OCERF

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

U

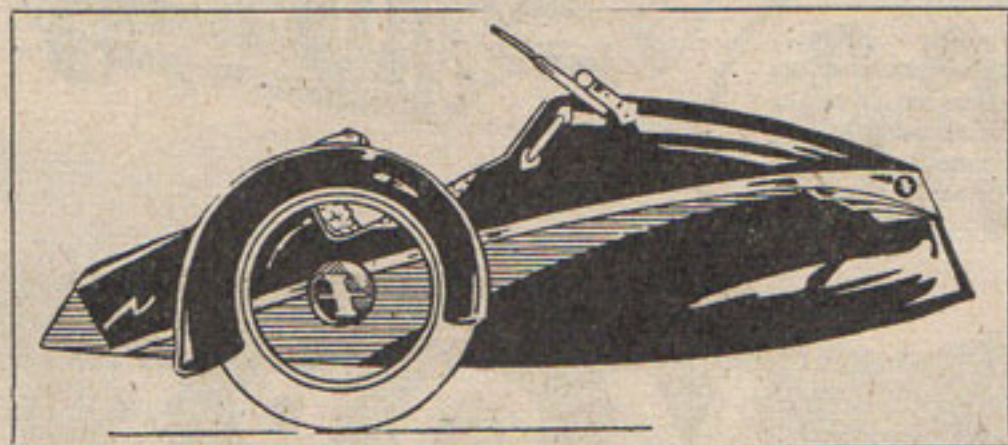
SAINT-ÉTIENNE

Sidecars " **IMPÉRIAL** "

Marque et Modèle déposés

Établissements **M. MARMONNIER**, constructeur
6, IMPASSE DU SABLON (Angle 74, Route de Genas)
Tél. : MONCEY 81-98 **LYON (3^e)** Tél. : MONCEY 81-98

" *Les plus beaux sidecars du monde* "



COUPE DE FRANCE 1937-1939

SEINE : *Agent Général*
R. VOIVENEL, 34, Rue de Charonne - Tél. : ROQ. 17-13
NORD - PAS-DE-CALAIS - AISNE :
A. FRANÇOIS, 8, Rue Gantois - **LILLE**

N'attendez plus !!!

Joseph STIGNANI

44, Route de Gonesse - **STAINS (Seine)**

-- -- Téléphone : 98 à Stains -- --

Fera immédiatement l'**ECHANGE STANDARD** des embellages et des réalésages (avec pistons Borgo) pour tous modèles

TERROT-MOTOBÉCANE

Livraisons dans la semaine pour les autres marques
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Tarif syndical, remise aux mécaniciens patentés

• **GROUPE MOTO-PROPULSEUR** •

P.-P. ROUSSEY

2 Vitesses - Point mort - 49 cc.
Vitesse : 45 km. à l'heure

TOUTES COTES
jusqu'à 14 % sans pédaler
MONTAGE RAPIDE

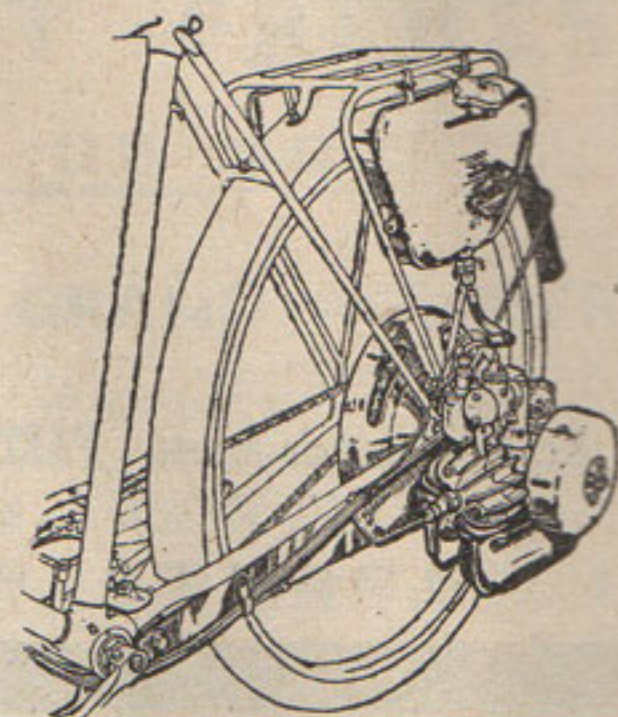
Moteur avec embrayage 31.500 fr.

Moteur sans embrayage 29.500 fr.

Livraisons à lettre lue

AGENCES :

Quelques régions encore libres
Écrire pour renseignements à la
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS ROUSSEY
34, Boul. du Parc - **NEUILLY (Seine)**



*du plus léger
au plus rapide
à votre choix....*

*Sécurité
Vitesse
Confort*

MONET

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

350 CM³

LATÉRALES ET CULBUTEURS
4 TEMPS — 4 VITESSES
AVEC SELECTEURS ET SUSPENSION AR.

USINES et BUREAUX à **MACON (Saône-et-Loire)** — Succursale : 49, Rue Desrenaudes, **PARIS (17^e)**

*et même à deux
toujours en prise!*

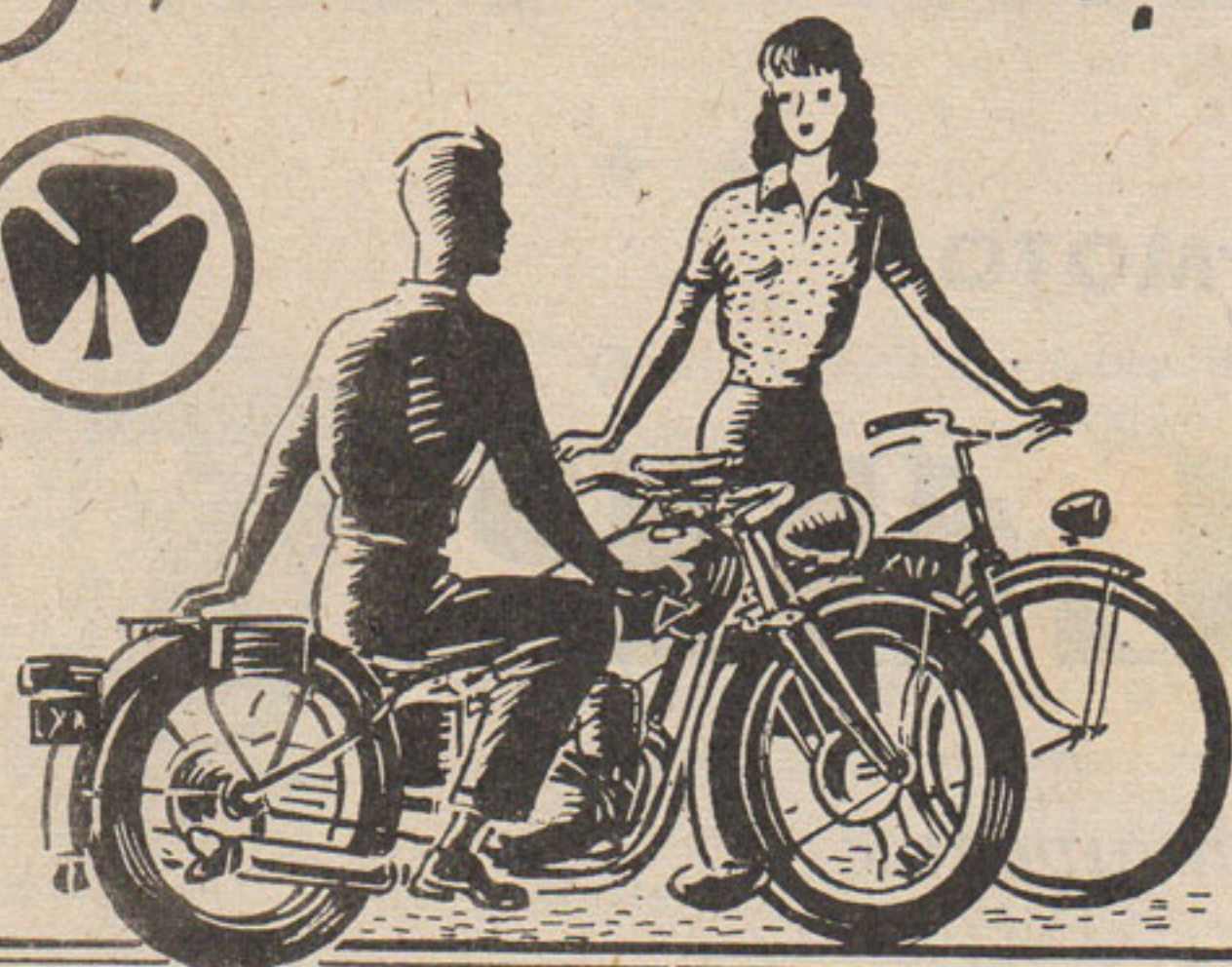
avec le nouveau

**BLOC-MOTEUR
VILLIERS**

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

GOYON

3 MODÈLES... *Trois réussites!*



Des usines modernisées et des moyens techniques de plus en plus puissants permettent à la grande marque **STEPHANOISE** de présenter aux AGENTS et au Public toutes les nouveautés de sa production pour 1949.

⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 A. S.**

125 cmc. 2 TEMPS — BLOC-MOTEUR 3 VITESSES
FREINS A TAMBOUR

⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.**

125 cmc. BLOC-MOTEUR AMC — 4 VITESSES —
CULBUTEURS — SELECTEUR AU PIED — FOURCHE
A GUIDAGE TELESCOPIQUE — SELLE A SUSPEN-
SION COMPENSEE — FREINS A TAMBOUR

⊗ **SA MOTO LÉGÈRE 150 C. H.**

150 cmc. 4 TEMPS — BLOC-MOTEUR AMC — 4 VI-
TESSES — CULBUTEURS — SELECTEUR AU PIED
FOURCHE A GUIDAGE TELESCOPIQUE — SELLE A
SUSPENSION COMPENSEE — FREINS A TAMBOUR

⊗ POUR PRIX ET RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER A
TOUS NOS AGENTS, ET A PARIS A LA SOCIETE
PARIS-LOIRE, 62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMEE

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO

61, Av. de Rochetaillée St-ETIENNE (Loire)



USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI'

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

PRATIQUE LA BAISSÉ

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



**SOYEZ
CONFORTABLE**

*Equiper
le nouveau*

PARA-GLAX

" GRAND TOURISME "

*Spécialement
étudié pour
une protection
totale!*

POUR MOTO,
VÉLOMOTEUR

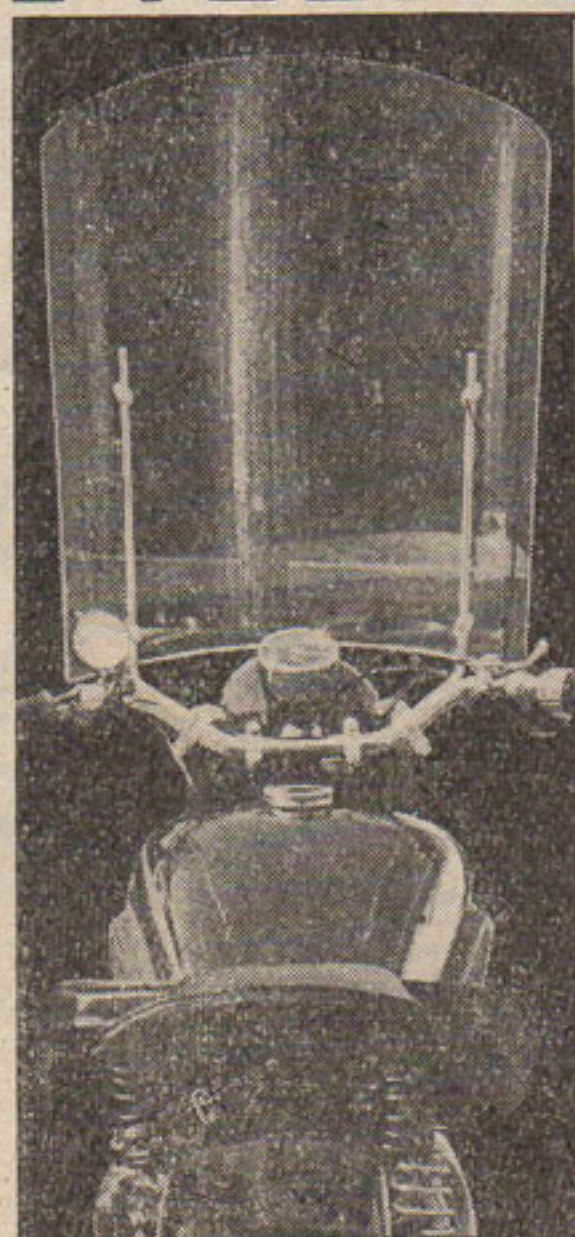
BREVETÉ
S.G.D.G.

CARACTÉRISTIQUES:

- PLEXIGLAS DE 3 m/m.
- FIXATION SPÉCIALE RENFORCÉE
- GLACE PROFILÉE DE GRANDES DIMENSIONS
- PRÉSENTATION ÉLÉGANTE
- LIVRÉ AVEC UN BON DE GARANTIE

* EXIGEZ-LE DE VOTRE DÉTAILLANT HABITUEL

* EXPORTATION - AGENTS & REPRÉSENTANTS DEMANDÉS



PARA-GLAX
" GRAND TOURISME "

Une conduite intérieure au guidon de votre Moto!!

LE PNEU MOTO

DUNLOP

a battu de nouveaux

RECORDS DU MONDE

en

2 heures : 356 kms

3 heures : 524 kms

4 heures : 691 kms

5 heures : 862 kms

les 500 kms
à 174 kms 621
de moyenne

les 500 miles
à 172 kms 218
de moyenne

SUR MOTO A. J. S.

pilotée par

WEST, GRAHAM et MONNERET

ÉDITORIAL



Que nous laisse apercevoir la porte entrouverte sur l'année 1949 ?

Les vœux qu'on formule invariablement à cette époque ne sont, il s'en faut, pas tous exaucés. S'il en était autrement nous serions comblés et blasés. La rareté de la chose exalte le désir.

Mais entre la satiété et la pénurie il est un moyen terme qui serait bien à notre convenance.

La voiture et la moto n'intéressent toujours pas ceux qui dirigent notre économie nationale ; pour eux tout ce qui roule à l'aide d'un moteur est un luxe intolérable.

L'essor extraordinaire des industries étrangères devrait servir d'exemple.

Quand on voit l'Amérique, pays de l'automobile, lancer sur le marché mondial des 125 et des 350 cmc.; quand on revient du Salon de Londres ou de celui de Milan, on est bien obligé de convenir que notre faiblesse de production, insuffisante déjà pour nos propres besoins, va nous barrer l'un après l'autre tous les débouchés extérieurs sur lesquels, avant cette puissante offensive, nous avons fait apprécier la valeur de nos fabrications. Ce n'est pas la qualité qu'on nous discute, la presse étrangère en fait foi, mais l'insuffisance et l'irrégularité des livraisons.

Nos concurrents ont, certes, beau jeu : ils ont du charbon, de l'acier, du cuivre ; nous n'en avons pas, ou si peu.

Cependant, une répartition plus rationnelle de ces matériaux permettrait d'amplifier les programmes, ne serait-ce qu'à notre profit.

Reconnaissons qu'il y a eu cette année de sensibles améliorations ; souhaitons, puisque c'est de circonstance, qu'on ne s'arrête pas en chemin.

Enders Mag.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50



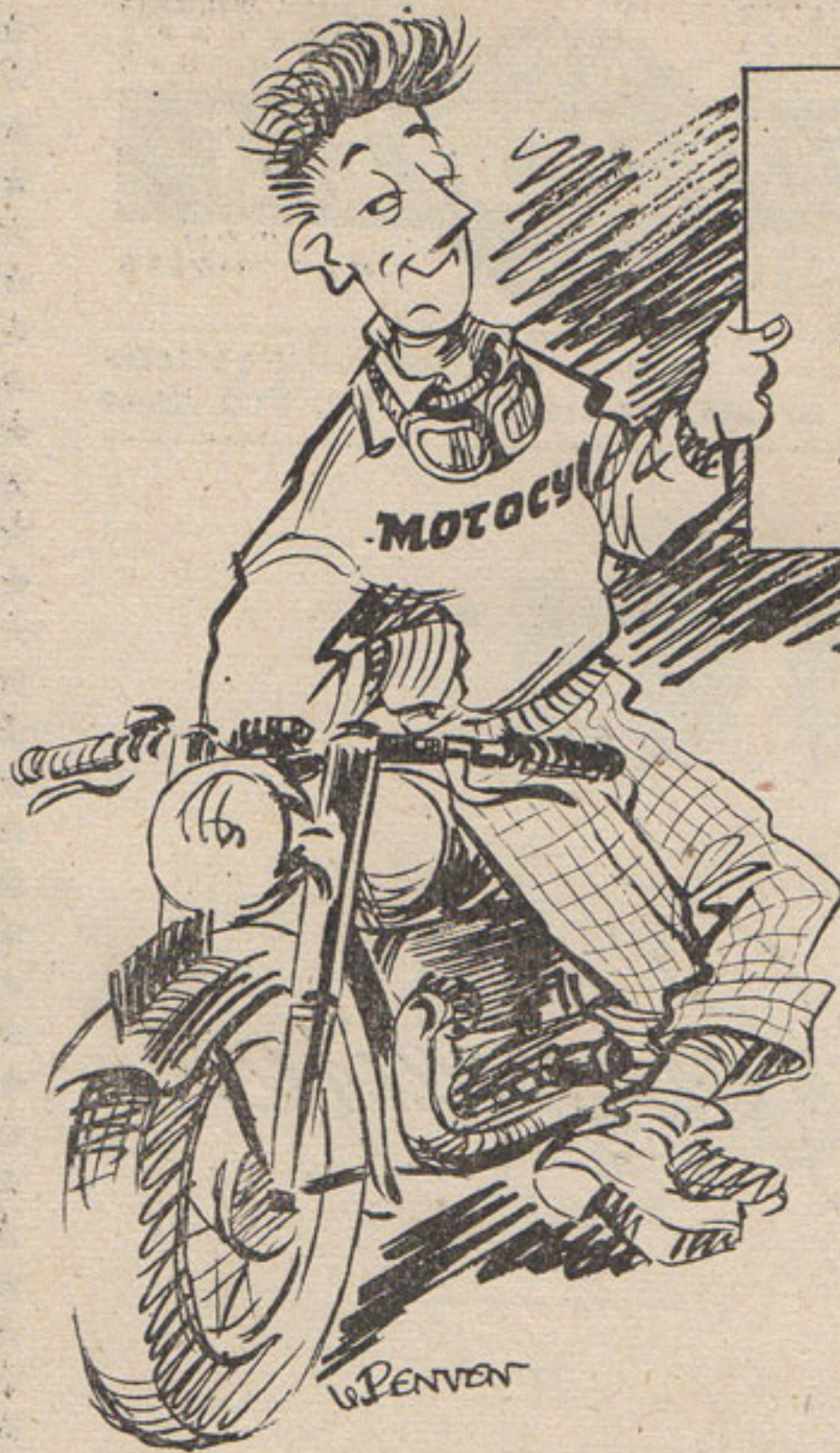
Sommaire

NOËL-JANVIER 1949

2^e ANNÉE — N^o 18

	page
● LES ÉCHOS.....	8
● LE SALON DE LONDRES, par E. J.....	11
● EARL'S COURT 48, par Marianne Weber.....	16
● LA 500 SUNBEAM, par A. Nebout	21
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	24
● LA F.N. DE CROSS.....	25
● LE SPORT.....	26
● DANS LES CLUBS.....	27





MOTOCYCLES

*Souhaite à tous
une bonne année*

Un sérieux candidat pour le T.T. 1949.

Les sportifs qui ont assisté aux récents succès de R.-L. Graham sur les nouvelles A.J.S. 350 cmc. et 500 cmc. voient en lui le digne successeur de Daniell. Cette impression est partagée par les nombreux supporters d'A.J.S. qui sont persuadés que leur marque favorite a de fortes chances de remporter en 1949 la première place au Tourist-Trophy.

Le sport aux U.S.A.

Le championnat de la côte du Pacifique a été remporté par R. Brundage (Triumph); E. Roccio (Ariel) termina en deuxième position juste devant J. Braithwaite sur une Tiger 100 Triumph. La course a été disputée sur le circuit de Tulare, célèbre pour la dureté du parcours.

La course de côte de Tapawingo (Arizona) a été remportée par W. Fowler sur une Triumph; le deuxième, L. Wellbourne pilotait également une Triumph. Le troisième, J. Mills, avait une Ariel. C'est la première course de ce genre qui ait jamais été disputée dans cette région.

Une entente Gima, Riva-Sport.

Les constructeurs de Gima viennent de réaliser une entente avec leurs amis et voisins de Riva-Sport, entente commerciale et industrielle qui leur permet d'unir leurs efforts et de mettre en commun leurs possibilités pour augmenter la production, améliorer les fabrications et, par suite, atteindre avec la meilleure qualité les prix les moins élevés possibles.

Il ne s'agit pas de la fusion de ces deux affaires, mais d'une solide entente sur le plan industriel et commercial.

Le Clubman's T.T. 1949.

Les motocyclettes fabriquées avant le 1^{er} janvier 1938 ne seront pas admises à disputer cette épreuve.

Le résultat de l'enquête du Gallup anglais.

démontre que 58 pour cent des motocyclistes anglais sont âgés de 27 à 49 ans, 33 pour cent ont moins de 27 ans et 9 pour cent dépassent la cinquantaine.

En tête des améliorations demandées vient la fourche télescopique, en deuxième place vient la transmission par cardan. La deuxième place est partagée par la demande d'une consommation moindre. En troisième position viennent les demandes d'une meilleure protection contre les intempéries et d'un plus grand silence. Très peu des personnes interrogées réclament une vitesse maximum plus élevée.

Le mythe selon lequel la majorité des motocyclistes sont des jeunes gens aimant la vitesse et le bruit est une fois de plus réfuté.

B.M.W. a de grands projets.

D'après un écho paru dans l'« Economic News from Germany » édité à Stockholm, la B.M.W. de Munich tire des plans pour devenir l'usine de motocyclettes la plus moderne d'Europe. Elle espère commencer en 1949 la production en série de la 250 cmc. dont le prix ne serait que le double de celui d'avant-guerre, ce qui a aussitôt suscité l'intérêt de divers pays dont la Suisse, la Suède, la Hollande et la France. En prévision de cette reprise, la B.M.W. aurait déjà 4.000 « mains » inscrites sur ses registres d'embauche.

Des motos françaises au Danemark.

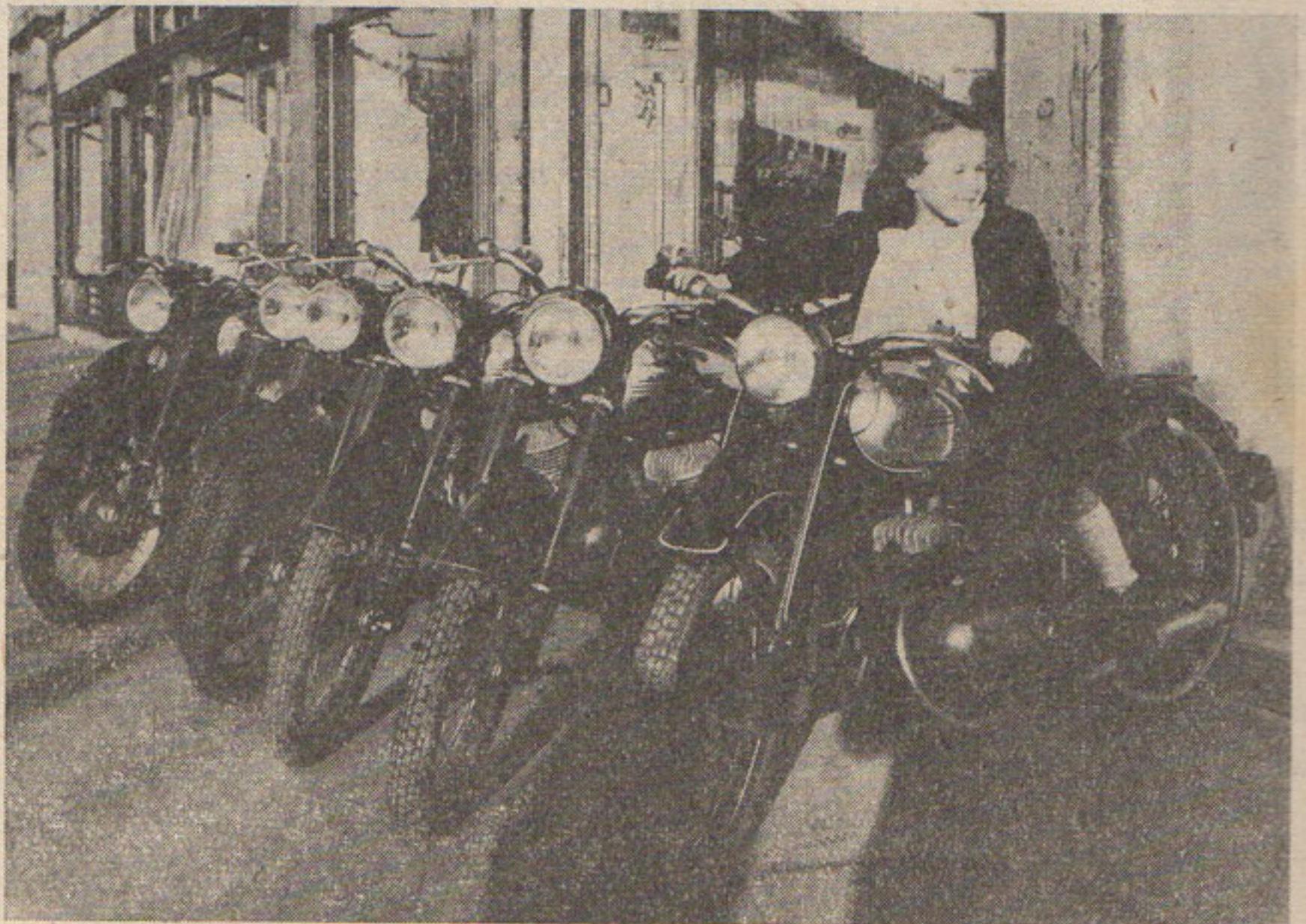
Un important accord commercial a été signé entre la France et le Danemark à la suite duquel ce pays nous achètera, entre autres productions, pour trente millions de motos et pièces détachées. On pourrait craindre que cet exode ne soit au détriment de la clientèle nationale. Rassurons les inquiets: il n'en est rien. L'exportation bénéficie d'attributions spéciales, hors contingent. Ceci ne peut donc que favoriser le développement de notre industrie, servir notre prestige à l'étranger et donner finalement une impulsion dont nous profiterons.

Double secteur remis.

Les quotidiens nous apprennent que le double secteur, c'est-à-dire l'attribution des 30 litres d'essence à tous automobilistes, prévue pour décembre est remise à une date ultérieure.

L'argent destiné à l'achat de l'essence a, paraît-il, été dépensé en charbon.

De ce fait le renouvellement des cartes grises, avec supplément, est également différé. Rappelons à ce sujet que ce renouvellement éventuel ne s'applique qu'aux voitures et n'intéresse aucunement les motos ou vélomoteurs.



Les Jawa sont arrivées chez l'ami Jeannin, malgré les fluctuations du change qui élèvent le prix de ces machines; les amateurs prennent joyeusement livraison des mécaniques tant attendues!..

Un record, une coupe.



Vendredi 12 novembre, dans les salons de l'Automobile-Club de l'Ile-de-France, M. Simonnetti, directeur des pistons Borgo remettait à M. Rémondini junior une magnifique coupe artistique en hommage aux records internationaux qu'il avait battus, durant le Salon, sur la 125 cmc. Jonghi. L'ingénieur Rémondini, à la fois père du nouveau recordman et de la machine victorieuse, reçut aux côtés de son fils des compliments bien mérités. Notre directeur Max Enders avait été convié, au titre de la presse motocycliste, à cette cérémonie au cours de laquelle diverses autres récompenses furent remises à des coureurs automobiles sous la souriante égide de Mme Itier. Rémondini père et fils se sont montrés très heureux de recevoir cette coupe qui sera pour eux une réminiscence tangible de leur succès, à défaut d'une récompense plus matérielle car, paraît-il, le record ne paye pas... c'est une manière d'apostolat avec tous les risques que cette vocation comporte...

Les motards de presse adoptent le pare-brise.



Les motards de presse qui doivent rouler par tous les temps et qui si souvent nous ont donné l'exemple pour l'équipement et la protection contre les intempéries, après avoir adopté les tabliers ou cuissards, les manchons, etc..., équipent de plus en plus leur moto de pare-brise. On a remarqué récemment pas mal de Paraglax sur leur guidon. Nul doute que cet accessoire n'ait été sérieusement éprouvé auparavant, car nos motards de presse n'ont pas les loisirs de se livrer à des expériences hasardeuses.

En voulez-vous du carburant?



L'essence vendue contre devises aux touristes étrangers a représenté pour les quatre mois d'été 54 millions de litres pour lesquels le Trésor français a touché 6 millions de dollars. En faisant le bilan de l'opération on trouve qu'il resté à l'Etat une possibilité de rachat de carburant de plusieurs millions de dollars, chiffres concluants, que déforment peut-être quelque peu la cession faite directement par certains de ces touristes à des automobilistes français.

Mais on peut en conclure cependant qu'il reste aux pouvoirs publics une large marge pour des achats supplémentaires d'essence en faveur des usagers français; c'était d'ailleurs promis; ces recettes ne devaient pas être incorporées au budget général, mais servir à acheter du rabiote d'essence. Souhaitons que la promesse soit tenue et qu'on donne à nos motos un petit quelque chose en plus.

L'ai-je bien descendu ?



Max End avait fait le pari de descendre, sur la 175 Motobécane, l'escalier qu'il avait depuis longtemps repéré, démonstration qu'a illustrée la page consacrée à cette moto dans le numéro de novembre. Mais ce que l'histoire ne dit pas, c'est que la veille de cette tentative et grâce à une flaque de goudron frais, notre Max End s'était mis en boule à la sortie d'un virage et plus ou moins froissé côtes et épaule... Comme rendez-vous était pris et qu'une bonne bouteille de beaujolais était engagée, il ne s'est pas dégonflé. Qu'en conclure? Que la moto tenait toute seule ou que l'attrait du beaujolais était, pour notre essayeur, plus fort que la douleur?

ATTENTION

Le présent numéro est daté : Décembre 1948-Janvier 1949.

Le but de cette mesure est de faire coïncider désormais la sortie de « Motocycles » avec le début du mois.

Nous donnons par là satisfaction à tous les lecteurs qui regrettaient, à juste raison, une parution trop tardive.

Précisons, pour les abonnés, que cette modification ne lèse en rien leurs droits : ils recevront intégralement les douze exemplaires souscrits sur leur abonnement, celui-ci étant établi non d'après la date mais d'après le numéro de parution.

Le « Motocycle » de novembre portait le N° 17, celui de décembre-janvier est le 18, celui de février qui sera fin janvier dans les kiosques sera le 19, et ainsi de suite.

Record et mariage.



Rémondini junior qui vient de battre les records qu'on sait sur la motocyclette 125 Jonghi, l'a fait dans des conditions peu communes.

C'est le jour même de son mariage, la cérémonie à peine terminée et Montlhéry annonçant à ce moment précis un temps favorable, qu'il dut quitter sa jeune épouse, les invités, le chapeau haut de forme et la jaquette pour coiffer le casque, endosser les cuirs et voler vers les records. Tant pis pour le repas de nocce... Mais le soir il revenait avec un cadeau imprévu... et magnifique à ajouter à la corbeille de mariage. Vive la mariée! et tous nos vœux au jeune ménage qui débute sous d'aussi favorables auspices.

Importation de motocyclettes anglaises.

Le régime des importations « non essentielles » destiné à permettre le maintien des relations entre acheteurs et vendeurs traditionnels de produits anglais, est applicable en 1948 à divers produits, dont les motocyclettes, dans la proportion de 20% de la valeur F.O.B. des exportations d'avant-guerre.

N° de poste 50 : motocyclettes.

N° de poste 51 : pièces détachées pour motocyclettes.

Cette information résulte d'un avis publié au « Journal Officiel » du 23 novembre, page 11379, par lequel les importateurs sont informés qu'ils peuvent déposer des demandes d'autorisation d'importation pour les produits mentionnés.

Un motocar naît.



Ce n'est pas à proprement parler un motocar; c'est presque une voiturette; ses caractéristiques sont prometteuses, les voici : Le moteur est un bicylindre à deux temps de 350 cmc. à refroidissement par air, développant au frein 14 CV., soit un CV. de plus qu'une certaine 5 CV. 4 cylindres 4 temps bien connue, de 575 cmc. de cylindrée. Ce moteur est allumé par delco. Châssis en U, roues avant indépendantes, pneus pilote 125x400, 4 vitesses et marche arrière. Cabriolet décapotable, largeur 120, triplace, vitesse 75 km.-h. Prix maximum 120.000 fr., c'est très tentant. Si vous voulez en savoir plus, nous vous le dirons dans le tuyau de l'oreille en attendant une présentation détaillée.

Un motocar disparaît.

Parmi les quelques motocars qui ont vu le jour depuis l'après-guerre, l'un de ceux qui avaient retenu l'attention du public avec son monocylindrique arrière, d'ailleurs fort bien dessiné, serait dans l'obligation de suspendre ses fabrications avant même d'avoir vraiment pu livrer aux clients

Essais et voyages.



Il ne faut pas être égoïste, certains aiment les relations de voyage, d'autres les considérations purement techniques à tirer des mêmes voyages: tourisme et mécanique. Quand nous donnons accueil à la prose de nos lecteurs, c'est un devoir pour nous, et une preuve d'impartialité de notre part, de ne rien modifier à leur texte. Il peut se faire que quelques-uns ne trouvent pas dans ces pages ce qu'ils recherchent : moyennes, performances, consommations. D'autres, par contre, aiment ces visions passagères exemptes de tout souci. 50 ou 60 à l'heure, 2 litres et demi ou 3 litres... qu'importe, pourvu qu'on traduise l'impression ressentie parmi les sites parcourus. Un beau paysage, un excellent déjeuner, pas trop cher, ça vaut bien, souvent, une aride conférence sur les rapports de boîte. L'absence de renseignements purement mécaniques est la meilleure preuve que nos voyageurs n'ont eu aucun ennui avec leur machine. N'est-ce pas là ce qu'il faut démontrer avant tout? Un routier, un piéton parle-t-il à tout bout de champ de ses semelles? Parcourir 3 ou 4.000 kilomètres, sans avoir à parler de sa moto, n'est-ce pas fournir la meilleure preuve qu'elle a fonctionné à souhait? Et n'est-ce pas là, au fond, l'essentiel?

L'essai de la 150 Peugeot.

Nous avons publié deux comptes rendus de voyages effectués avec cette dernière production des usines de Beaulieu, mais il faut croire que cette machine suscite un gros intérêt car nombre de lecteurs nous chantent :

« Je voudrais en savoir davantage. »

A ces supercurieux disons tout de suite que l'usine nous ayant confié une 150 nous leur donnerons donc bientôt toutes les précisions qu'ils désirent avec moult détails et commentaires. Une promenade en Tarentaise, un Tour de France en seize jours et un essai-maison... si quelque chose reste dans l'ombre après tout ça!

Tétine : Verboten!



Le baptême motocycliste auquel faisait allusion notre page des clubs de novembre a été assez apprécié. Nombre de lecteurs, de lectrices surtout, se sont penchés avec attendrissement sur le magnifique bébé si confortablement et coquettement installé dans son sidecar (se penche-t-il déjà dans les virages?). Mais, horreur, il en est qui songent à le disqualifier et à considérer la performance comme nulle, pour équipement non réglementaire : en effet, la tétine est prohibée, même pour ce genre d'épreuve, sans doute par ce qu'elle réalise une prise d'air additionnel. Soyons indulgents pour cette fois et renouvelons nos vœux aux parents et à leur jeune champion.

L'Autoroute de l'Ouest accessible aux vélomoteurs.



On se rappelle que plusieurs motocyclistes s'étaient plaints d'avoir été brusquement bifurqués après avoir emprunté l'autoroute de l'Ouest dont aucun écriteau, alors, n'interdisait à l'entrée l'accès aux vélomoteurs immatriculés. Cette interdiction basée sur la vitesse soi-disant insuffisante des vélomoteurs, n'avait aucun sens puisque l'auto route était permise à d'autres véhicules cependant nettement moins rapides.

Le bon sens a fini par l'emporter grâce à l'intervention du Touring-Club de France auprès de la direction des Routes et aussi auprès du service départemental des Ponts et Chaussées à Versailles.

Le T.C.F. a été avisé qu'un nouvel arrêté donnait, dans son article premier, la précision suivante :

« Les cycles à moteur auxiliaire — astreints à l'immatriculation — et d'une cylindrée de 50 à 125 cmc. sont autorisés à circuler sur l'autoroute. D'une façon générale, seuls sont admis sur l'autoroute de l'Ouest les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation. »

Cet arrêté, en date du 21 septembre 1948, met donc fin à des différences d'interprétation sur le terme « Cycle à moteur auxiliaire. »

Du plus petit au plus grand.

Ces paroles presque célèbres pourraient s'appliquer à l'écurie d'un fanatique motard qui tient un commerce avenue Friedland. En effet, devant sa porte on pouvait admirer presque côte à côte son Vélosolex, sa 750 cmc. B.M.W. attelée à un sidecar Précision et sa 1.000 cmc. Vincent H.R.D. qui suscitait l'admiration des nombreux passants. Précisons que cet heureux mortel n'est pas un motoriste.



Le casque sera-t-il obligatoire en Angleterre?

Le Comité de Sécurité routière a émis le vœux que tous les motocyclistes devraient porter un casque, les statistiques ayant démontré que la plupart des accidents mortels résultaient de fractures du crâne. Au récent Congrès national de Sécurité le ministre des Transports a annoncé que jusqu'ici aucune décision n'avait été prise pour rendre cette mesure obligatoire, mais qu'il s'avérait nécessaire d'entreprendre des recherches pour déterminer quel était le type de casque le plus pratique pour les motocyclistes civils. Il est possible alors que cette mesure soit rendue obligatoire. Le plus important club anglais, le R.A.C., s'est prononcé contre toute obligation.

L'exportation des motocyclettes.

Les motocyclettes françaises font l'objet de demandes accrues à l'étranger.

Les accords commerciaux passés avec plusieurs pays prévoient, dans les articles à exporter, ce produit d'une industrie poussée chez nous, surtout dans les petites cylindrées, à un point que les acheteurs étrangers les considèrent comme parfaites mécaniquement.

Malheureusement, les difficultés indiscutables actuellement d'une part, d'autre part le manque de connaissance des techniciens français quant au commerce étranger, aggravé encore par le coût élevé de la publicité dans les pays à devises fortes, gênent considérablement l'extension de nos exportations dans cet article.

Cependant des organisations spéciales mettent à la disposition de tous les professionnels, qui en font la demande, un service de renseignements précis pour la vente de leurs machines à l'exportation.

Red Roamer, motocycliste détective.



C'est le titre d'un roman en images, ininterrompu, publié dans l'« Indian-Magazine ». Red Roamer passe partout sur son fidèle coursier mécanique et finit par triompher de tous ses adversaires, fussent-ils à cheval, en voiture ou en avion. C'est à la fois naïf et passionnant et, au fond, ça vaut bien des Nick Carter.

Et une Indian C.Z. 125.

En poursuivant la lecture de cette revue, d'ailleurs très bien présentée, on remarque la C.Z. Indian 125. Ces deux marques accolées et nées si loin l'une de l'autre, chacune sur un continent différent, inspirent nombre de réflexions sur la moto à travers le monde. Ici, comme dans bien d'autres cas, les extrêmes se touchent.

Bons vœux de l'équipe Boston's.

Les Boston's viennent de nous envoyer une longue lettre pour adresser par notre organe tous leurs meilleurs vœux aux motocyclistes, aux clubs et à leur président et aux directeurs des vélodromes sur lesquels ils font leurs exhibitions.

M. Boston nous annonce du beau spectacle pour l'année prochaine avec beaucoup d'acrobaties inédites dont nous parlerons.

A propos du 150 D.K.W.!!!

Une erreur s'est glissée dans la publicité de M. Persin, le spécialiste D.K.W. de Bry-sur-Marne. En effet, on a pu lire dans notre dernier numéro : « Echange standard de pièces pour 150 et 198 cmc. D.K.W. », alors qu'en vérité il s'agissait des 190 et 198 cmc. Nous nous excusons auprès de notre annonceur et des nombreux lecteurs qui ont écrit on se sont dérangés pour voir cette nouveauté.

Le « twin » à Monty.



La presse nous informe qu'au Salon de Londres le maréchal Montgomery a passé commande d'une 500 Sunbeam bicylindre en souvenir de la moto qu'il pilotait alors qu'il n'était que lieutenant.

La moto, dit-on, est un sport pour les jeunes et pour ceux qui ne craignent pas de se salir; or le maréchal a dépassé la soixantaine et l'on ne doute pas que son haut grade lui impose une certaine tenue.

Le maréchal Montgomery n'est certes pas le vétéran de la moto, mais il prouve par l'exemple que ce mode de transport peut être un agrément à tout âge, tant qu'on n'a pas atteint celui des pantouffles, de la tisane au coin du feu et de la hantise des courants d'air.

Bien chaussés.

La réalisation d'un record nécessite une sélection minutieuse de tous les organes du racer; le plus petit pépin compromet irrémédiablement la tentative. Quand il s'agit des pneus, leur irréprochable tenue aux hautes allures atteintes est d'autant plus indispensable que leur défaillance pourrait entraîner pour le pilote des conséquences mortelles.

Nous expliquerons un jour quels soins et quels contrôles méticuleux s'exercent pour la sélection des enveloppes et chambres destinées aux bolides, c'est un véritable examen radioscopique. C'est pourquoi nous n'hésitons pas à signaler ceux qui comme Dunlop ont contribué au succès de la tentative de West Graham et Monneret sur moto A.J.S... 500 miles à 172 km. 218 de moyenne, sur un sol comme celui de Monthéry c'est une sérieuse référence pour la « gomme »

LA TECHNIQUE AU SALON DE LONDRES



Débarqué à Londres d'un wagon en bois démodé, mais tiré par une locomotive profilée du dernier modèle, on tâche d'oublier le système métrique et de comprendre ce pays si voisin et parfois si étrange. Depuis dix ans, les Anglais, gens fort avertis de la mécanique, ont travaillé, séparés du « continent » par un fossé plus large que la Manche, et les résultats obtenus par eux l'ont été sur une voie parfois divergente de la nôtre, parfois au contraire très voisine.

L'intérêt technique de ce Salon est

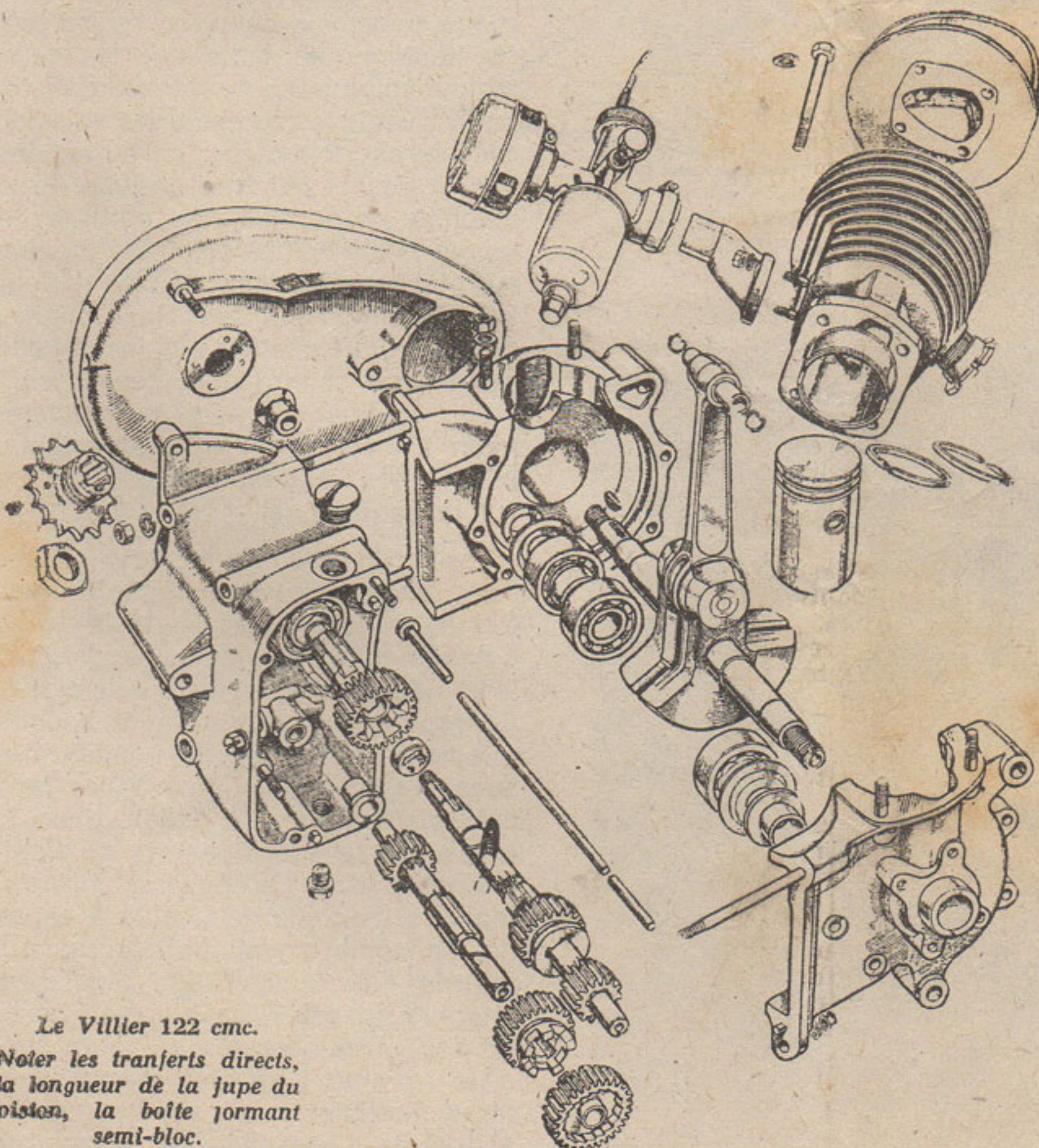
indiscutable et l'on remarque un effort considérable avec recherche de la qualité, qui fait, chez eux, juxtaposer et apprécier une solution d'un classique désuet et une solution futuriste; nos voisins habitués aux anachronismes ne le sentent pas, le résultat seul compte, ils ont peut-être raison.

Dans les petites cylindrées, les « Autocycles 100 cmc. » sont trop anglaises pour nous séduire, malgré leur bloc moteur. Ces tôles sans galbe, ce cadre ouvert..., comme on est loin

du vélomoteur français de 50 ou de 100; par contre, du côté des 125, la B.S.A. est un hommage rendu à la construction continentale, à peine différenciée par un volant magnétique et une fourche télescopique. Malgré tout c'est, comme dessin, une des plus réussies, à notre goût, des 125 anglaises. L'excellent moteur Villiers et d'autres blocs comme Royal Enfield, toujours en 2 temps, équipent de nombreuses machines d'un dessin d'ensemble parfois agréable, avec fourche télescopique sur beaucoup (au Salon tout au moins). Ces fourches bon marché cherchent à garder le moyeu à cônes et cuvettes et les plongeurs sont à nu ou avec soufflets caoutchouc. Le succès de la formule 125 est, ici, aussi indiscutable, sans qu'aucune loi ne l'avantage. La législation française serait-elle judicieuse? Parfois, le Français est surpris de voir la batterie de 14 ampères-heure montée sur le côté avec un support maintenant en outre la cellule. C'est efficace, mais ce n'est pas beau. Le courant du volant magnétique est redressé entièrement et l'éclairage se fait tout en continu contrairement aux solutions Motobécane ou Bianchi.

Tous ces blocs ont une transmission primaire à chaîne sans tendeur et un seul échappement; parfois un silencieux à la sortie, du type « Sac à papier », complète l'ensemble. Contrairement à la France, un seul constructeur de moteur équipe un grand nombre de modèles, il fabrique son volant magnétique et son carburateur: ceci explique la même facture chez divers constructeurs car ils partent souvent des mêmes données. Les garde-boue sont toujours étroits et ces machines semblent plutôt chères pour nous, mais le fini de la fabrication, la qualité des accessoires surprennent, leur couleur noire aussi, mais c'est un excellent émail.

Plusieurs peuvent être équipées du moteur Villiers 200 cmc., ce qui



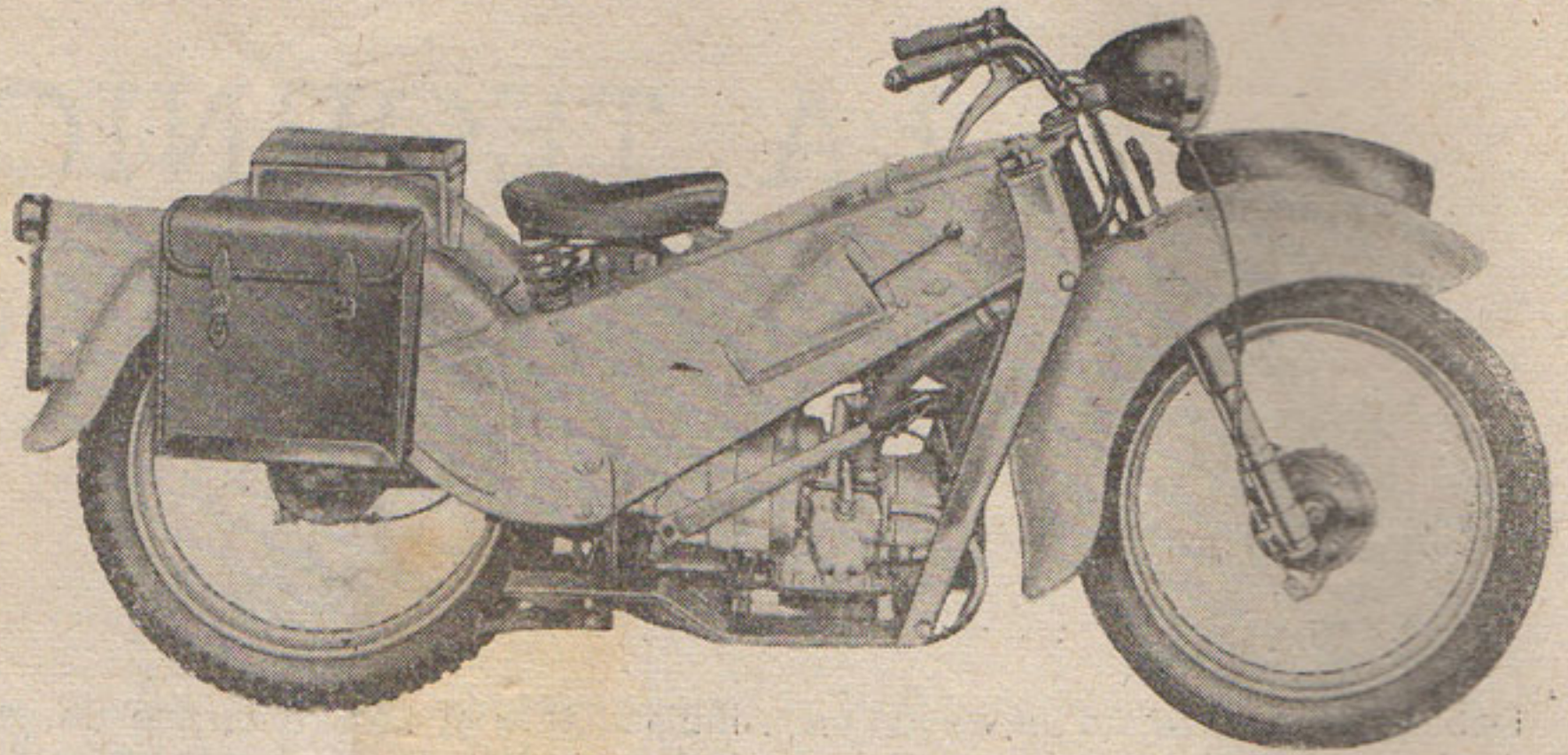
Le Villier 122 cmc.

Noter les transferts directs, la longueur de la jupe du piston, la boîte formant semi-bloc.

montre bien le côté utilitaire de ces machines.

Ne rentrant cependant pas dans la catégorie ci-dessus, la 150 Vélocette marque une étape dans la technique motocycliste.

C'est la machine « referendum » et qui, par cela même qu'elle découle des désirs de la grande masse, s'écarte des solutions habituelles, comme la petite Citroën au Grand Palais. Il fallait résolument lâcher pieds et mains, oublier tout ce qui existe et réaliser le rêve d'une clientèle. Car c'est un rêve, le silence le plus absolu, la sécurité, la souplesse, son carburateur avec cinq circuits, mais l'avenir dira si les motocyclistes ont rêvé juste. Aussi on peut admirer sans limite la réalisation : garde-boue emboutis en deux demi-coquilles soudées sur l'arête, coque travaillante remplaçant l'élément supérieur du cadre; le dessin par contre surprend, lui aussi, le « continental »; la largeur du garde-boue arrière lui est par contre agréable. C'est aussi de ce Salon, la seule petite cylindrée (surtout unitaire) à 4 temps et le seul latéral dessiné depuis la guerre. En France, le 4 temps de petite cylindrée



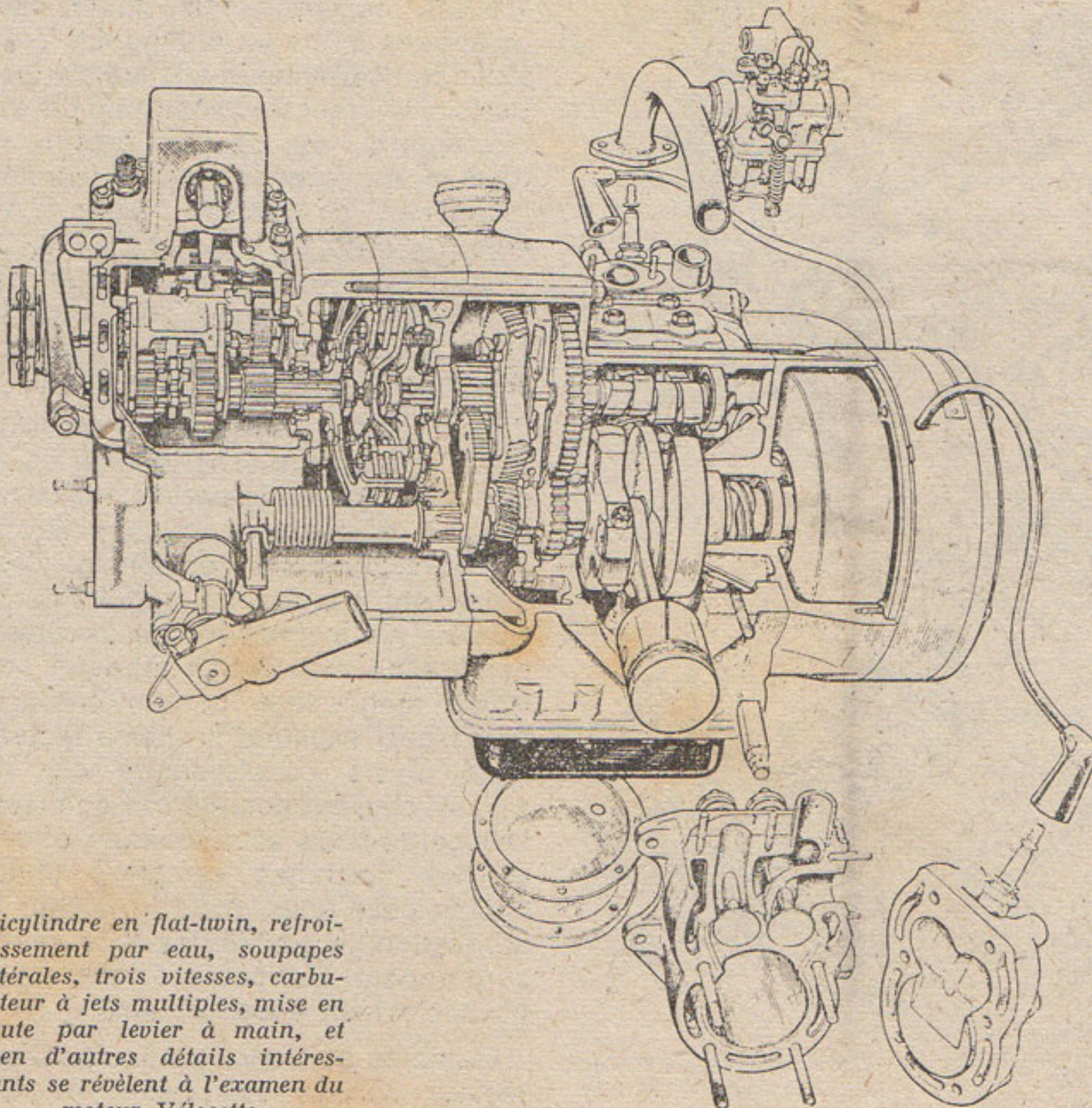
La 149 cmc. Vélocette.

est courant, même en latérale, mais refroidi par l'air. Serais-ce une modification pour l'avenir ?

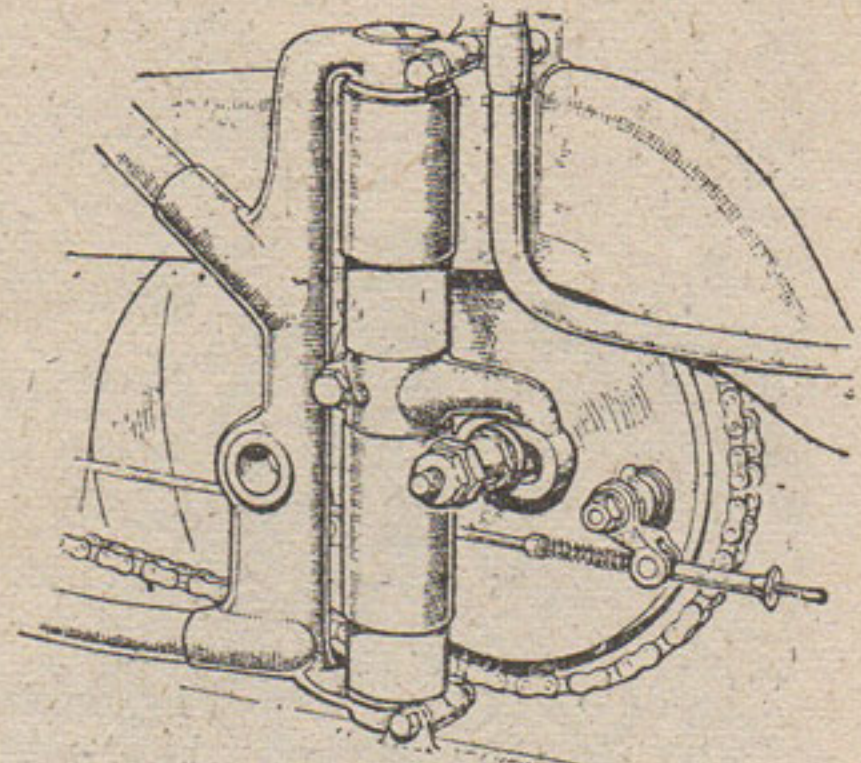
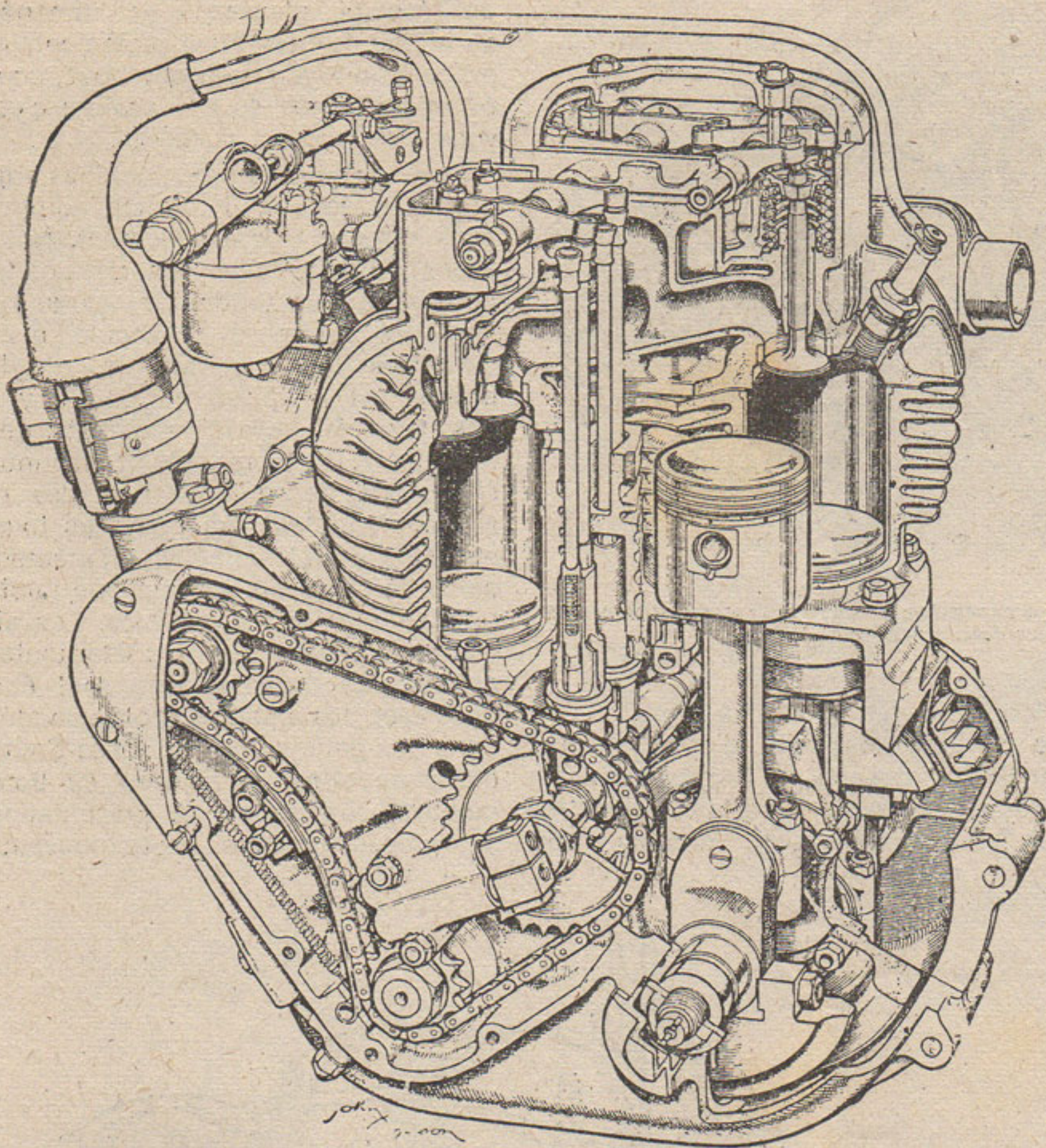
Il y a ensuite un trou, j'ai cherché dans toutes ces maquettes en coupes partielles qui font tourner leurs organes aux lumières, la machine de 250 ou 350 à soupapes latérales, bien robuste, bien saine, bon marché, presque aussi oubliée à Londres qu'à Paris.

La 350 à culbuteurs « Mono » vit encore, mais n'a plus la vedette, c'est la 500 bicylindre qui règne et la surprise pour le Français est grande en voyant le succès du bloc moteur. C'est paradoxal; la plupart des Anglais, et non des moindres, sont venus au bloc moteur. Cela s'est fait insensiblement, peu à peu; ils n'y sont pas encore tous, ils y viennent. Adopté unanimement en petites cylindrées, jusqu'à 200, on triche souvent avec lui dans les 500, on boulonne la boîte sur le carter moteur comme B.S.A. et Royal Enfield, on fait venir le carter de transmission avec le carter moteur; en outre, dès que le dessin par trop original de la machine ne permet plus d'utiliser la bonne vieille boîte à sélecteur montée sur plusieurs modèles, le bloc moteur est roi : Vincent H.R.D., Douglas, Sunbeam, Vélocette, Wooler. Quelle magnifique confirmation de la technique continentale — et particulièrement française, — les F.N., les Motobécane, les Peugeot de 1930 étaient sur la bonne voie.

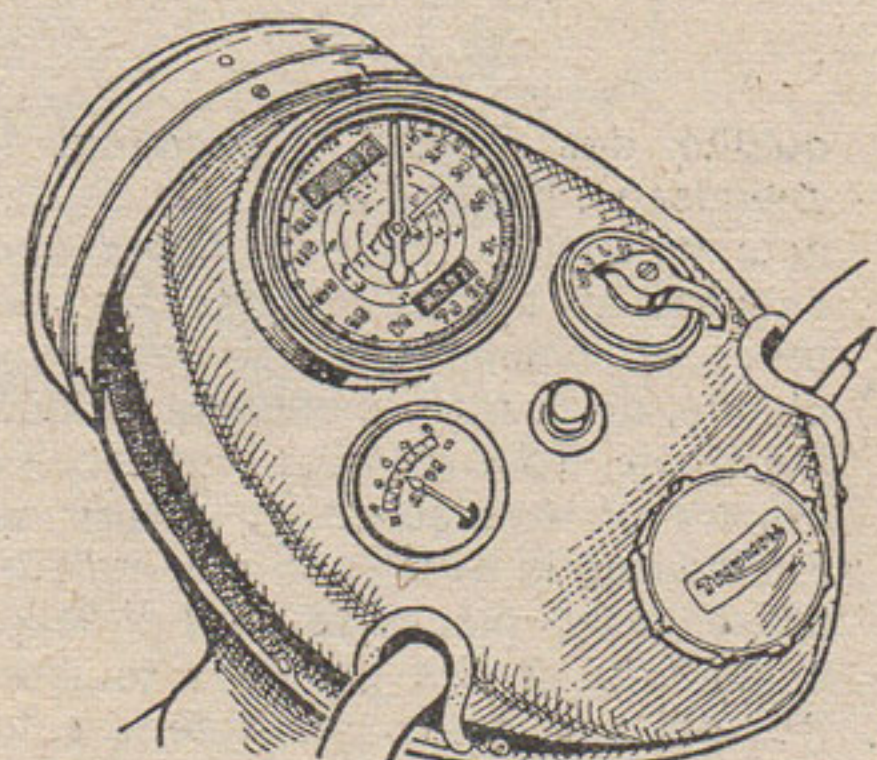
Les bicylindres côte à côte anglaises sont remarquables quoique les performances aient parfois de la peine à égaler celles des monocylindres, vu le faible alésage du moteur côte à côte. Ce groupement étonnant et spécifiquement anglais n'a pu connaître le succès actuel que grâce à des facilités particulières. Il fallait pour le réussir en série des chaînes de distribution, parfois, et de transmission, toujours, d'excellente qualité à cause de l'encombrement transversal qui interdit l'engrenage; des moulages, toujours au sable, de blocs-cylindres et des blocs-culasses en fonte spéciale (rarement en alu) avec noyaux multiples à la main par un personnel très qualifié. En France, la



Bicylindre en flat-twin, refroidissement par eau, soupapes latérales, trois vitesses, carburateur à jets multiples, mise en route par levier à main, et bien d'autres détails intéressants se révèlent à l'examen du moteur Vélocette.

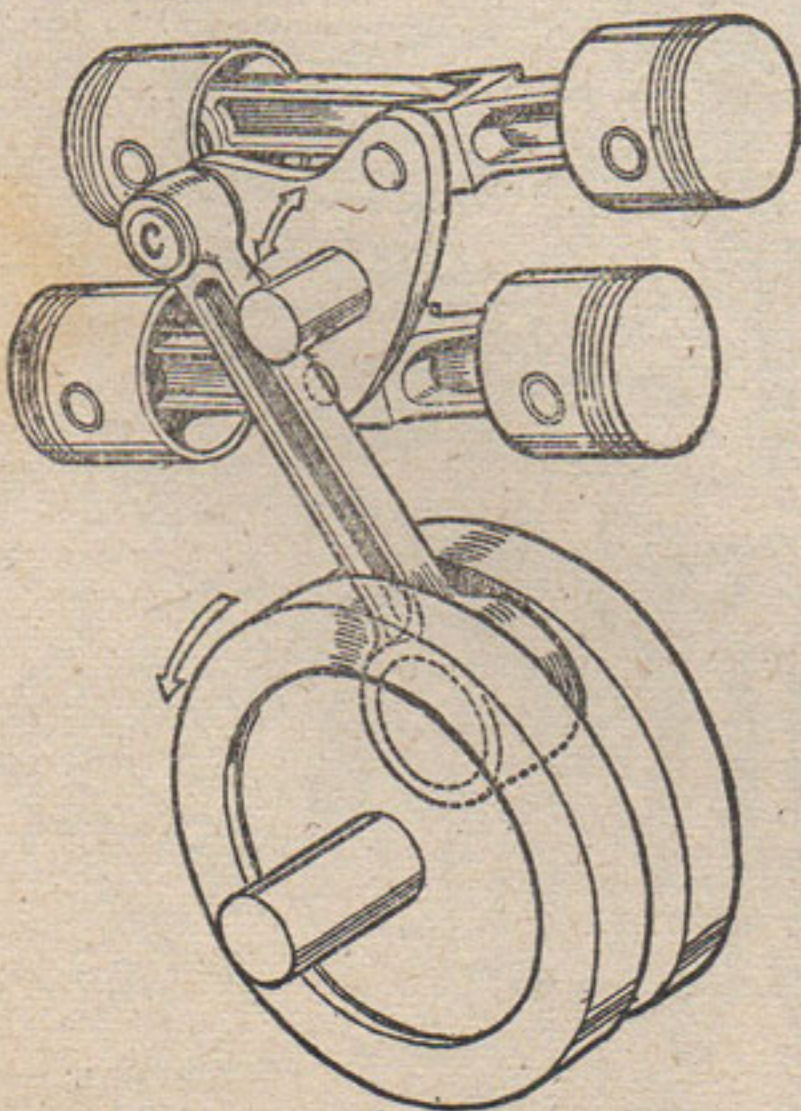


La suspension arrière des nouvelle B.S.A.
A gauche : la 1000 cmc. Ariel a maintenant
cylindres et culasse en alliage léger.

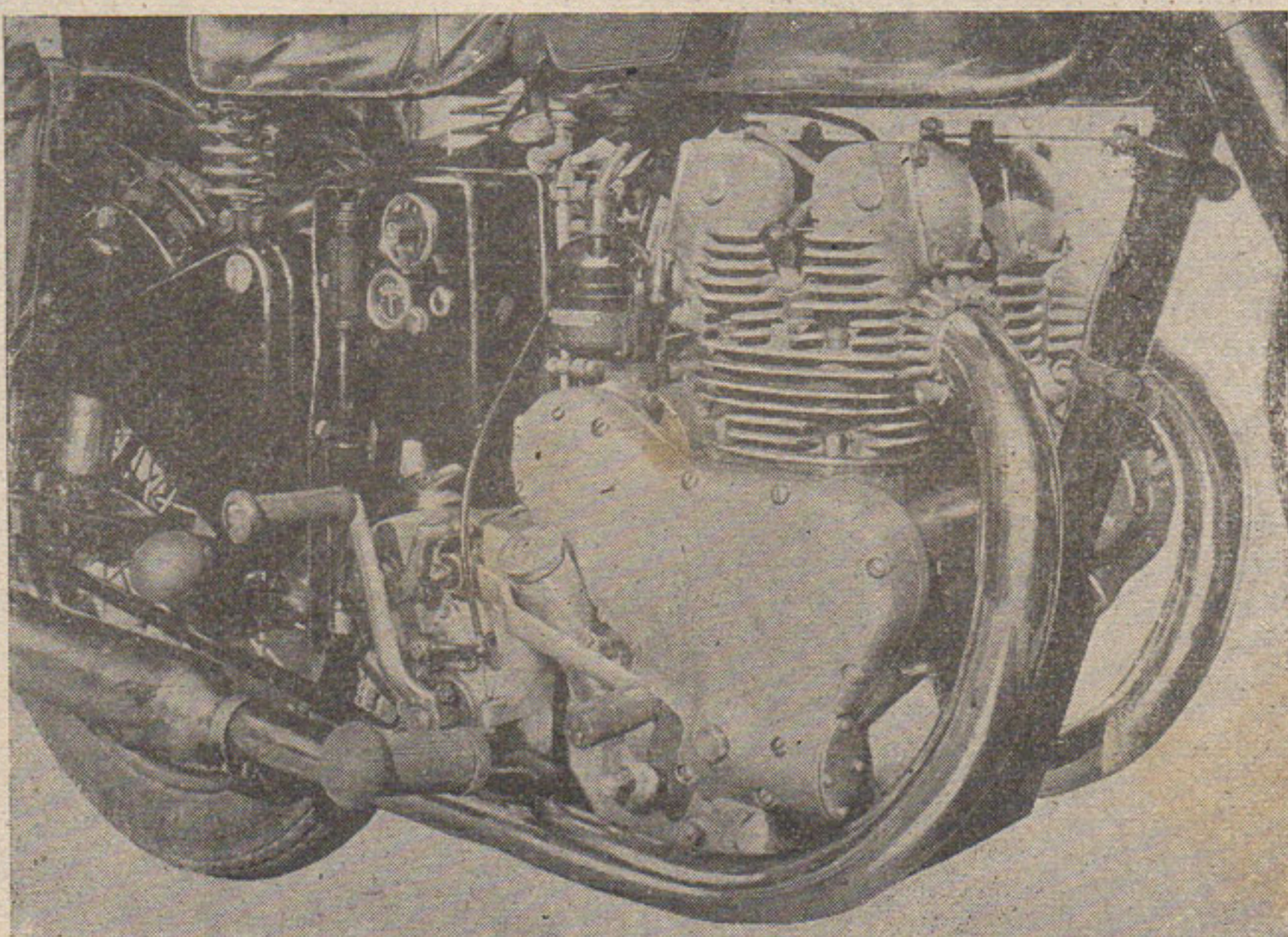


Les instruments de bord sur le phare profité
Triumph.

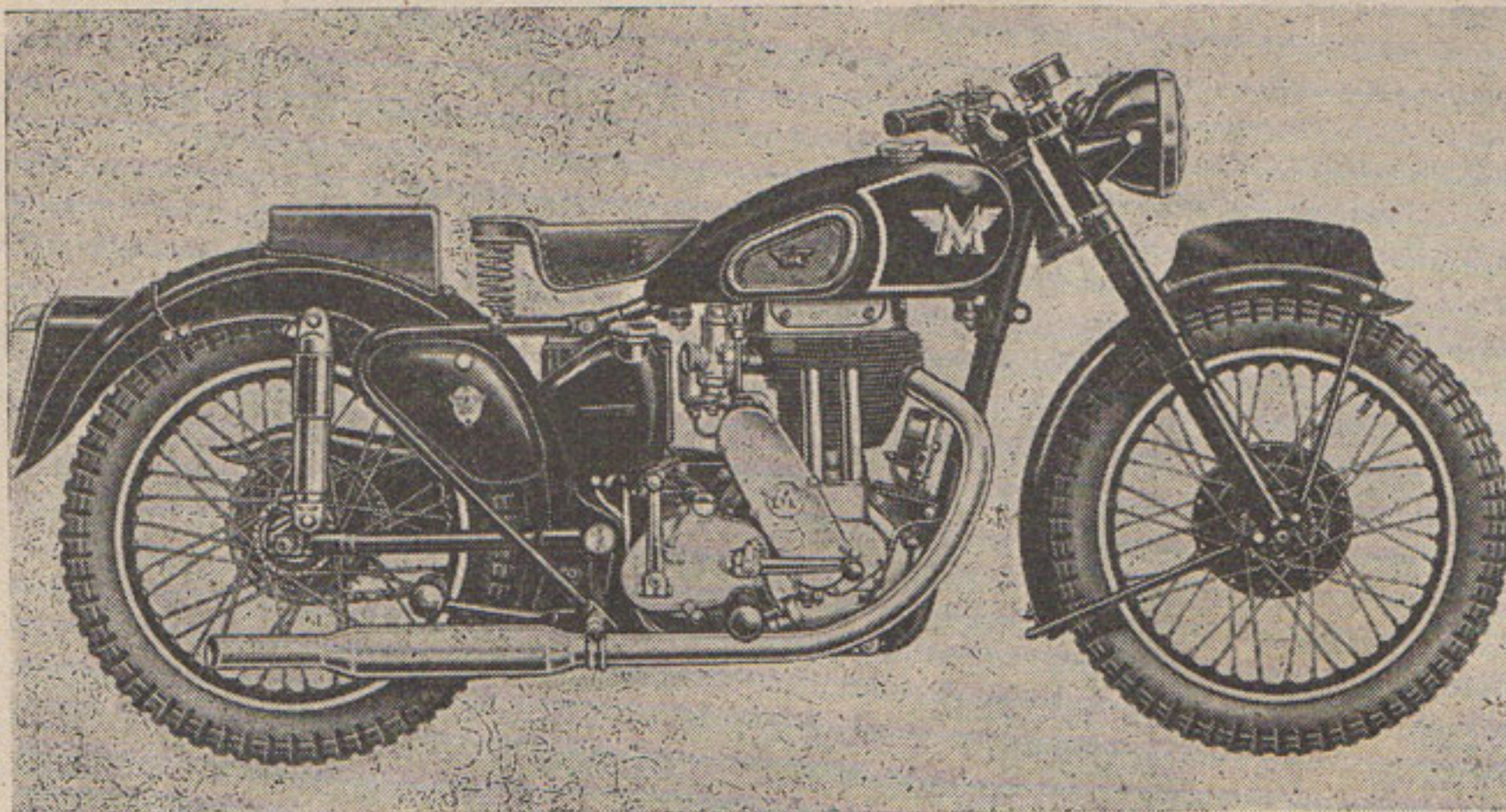
Dessins dus à l'amabilité
de "Motorcycle" et "Motorcycling"



L'embellage de la 4 cylindres Wooler.



L'ensemble moteur de la Royal-Enfield est séduisant.



Matchless présente une 500 cmc. monocylindrique, à suspension arrière, et une bicylindre dont on peut voir ci-dessous les détails moteur.

qualité des fontes nécessiterait le chemisage. Il fallait aussi des coussinets de bielles, toujours lisses et à chapeau en bronze laminé; des vilebrequins en acier fondu de très bonne qualité, de la fonte malléable de qualité suivie. Tout cela est plus facile à obtenir en Angleterre qu'en France. Par contre, le dessin de ces moteurs présente des pièces souvent difficiles à élaborer et des usinages toujours très délicats, assez peu « série automobile ». On trouve beaucoup de pièces appairées au montage, les commandes d'arbre à cames avec pignon intermédiaire, par exemple.

Tout cela est magnifiquement établi, mais les prix restent élevés et l'on se demande si ces études n'ont pas été influencées par la facilité du marché actuel et la demande de machines « sport » ?

Si la fourche télescopique est généralisée, la suspension arrière voit les formules à coulisseaux et à fourches articulées se développer parallèlement.

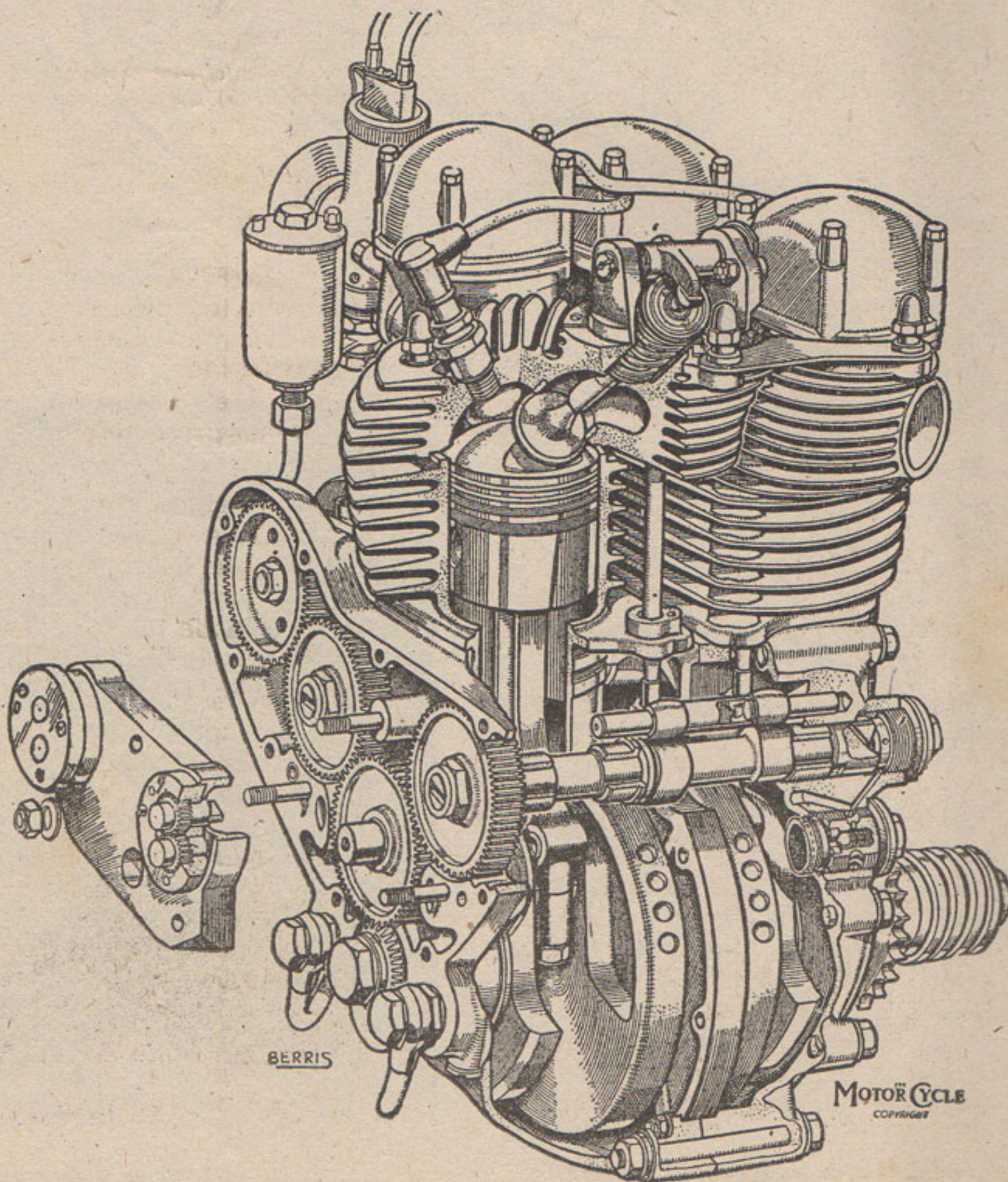
En automobile on a vu aussi coexister deux formules équivalentes (ressort à lames et ressort à boudin, par exemple). Le cadre autogène lui aussi gagne du terrain à ce Salon et confirme une technique courante chez nous.

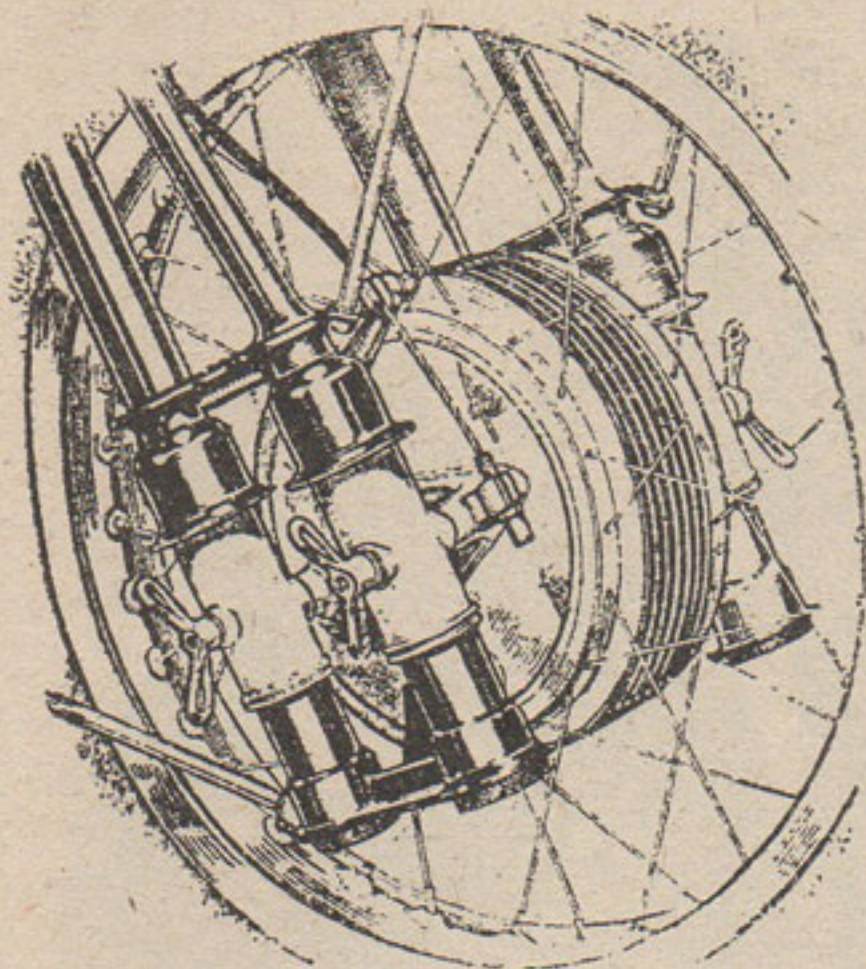
Maintenant admirons sans réserve les machines de course, la dernière A.J.S. bicylindre, dont la réalisation tient plus du « Turboréacteur » que de la moto. Les carters en magnésium protégés par électrolyse brillent comme de l'or, les vis sont à six pans creux, le démoulage des ailettes donne

le vertige, les œils d'amortisseurs arrière sont en dural forgé et fraisé. Mêmes soins chez Norton, Vélocette et Triumph de circuit. La prise d'air

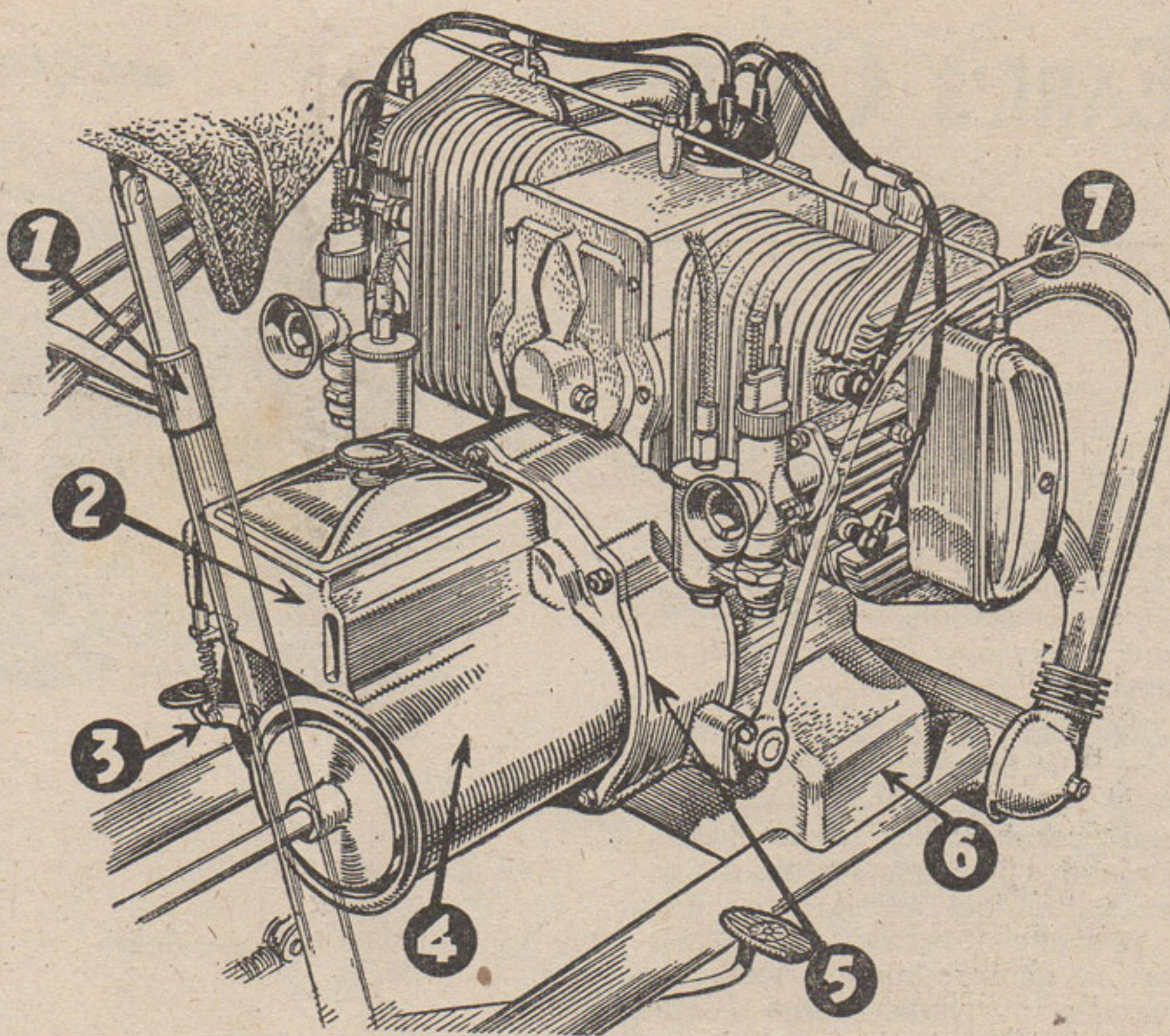
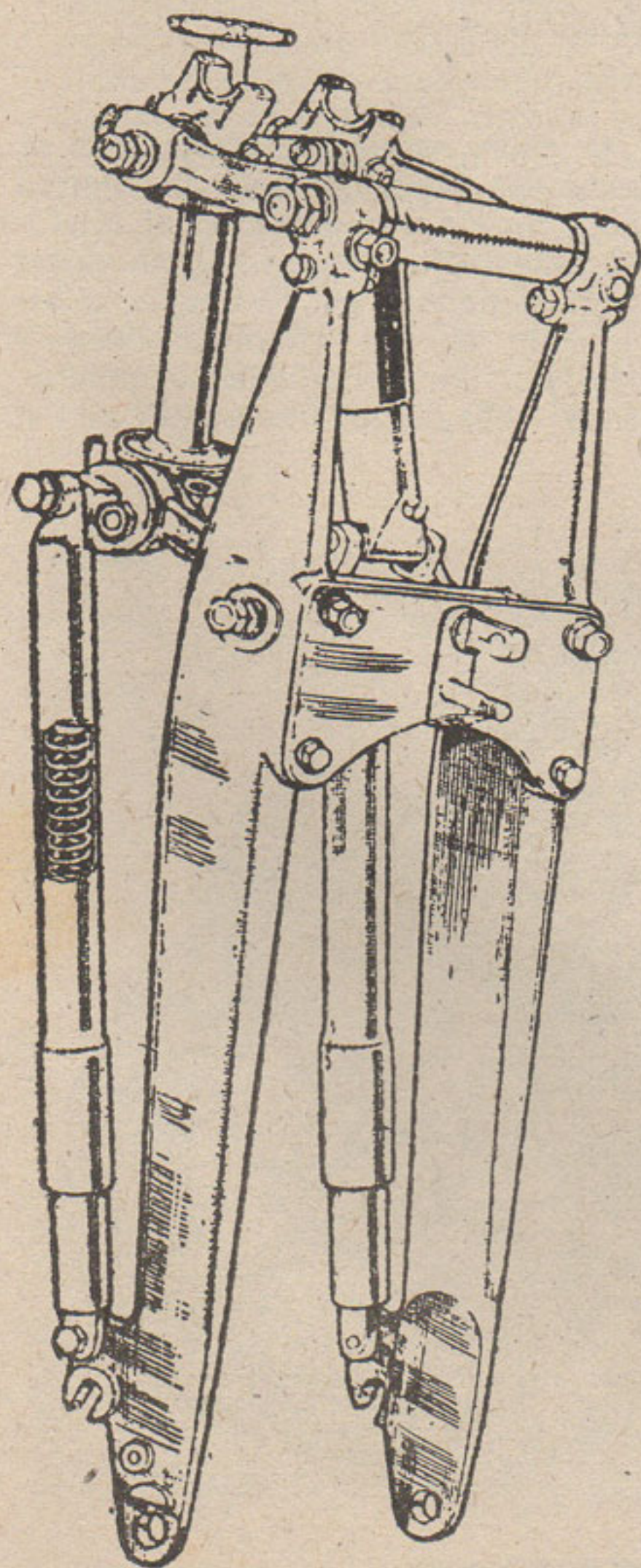
du réservoir d'essence est ramenée au milieu du pare-brise réglementaire grâce à un tuyau de caoutchouc, pour éviter les zones de dépression; c'est vous dire le souci du détail.

Si la conception des machines surprend le visiteur, il lui faut admirer sans réserve leur équipement. Nous avons dit la qualité des chaînes, il nous faut aussi admirer les selles anglaises rarement à bascule, mais parfaites, les carburateurs où le bronze est prodigué partout: il y a des carburateurs à cinq circuits, des modèles T.T. surprenants et inconnus chez nous; des guidons avec des leviers splendides, des poignées tournantes à double effet simultanément gaine et câble qui malgré une faible rotation restent irréversibles. Les aimants permettent des magnétos toutes petites; les transmissions sont établies avec des embouts bronze soudés dans des gaines guipées. Chez Smith des maquettes de tableau de bord montrent un souci de présentation sur grosse machine, assez nouveau.





La curieuse fourche avant de la Wooler.
Ci-dessous : celle des H.R.D.



(1) Ressorts de selle enfermés. (2) Boîte à outils. (3) Pédale d' sélecteur. (4) Joint amortisseur de chocs enfermés. (5) Carter d'embrayage. (6) Carter d'huile. (7) Levier de mise en route.

En revenant en France, on trouve sympathique notre technique des 125, 150 et 175. Evidemment leurs accessoires ne sont pas fameux; il faudrait les faire équiper en Angleterre où leur formule et leur prix sont d'un bon équilibre.

En grosse moto, ébloui par la puissance de l'industrie britannique, on ne peut qu'admirer leurs machines en regrettant toutefois le manque de simplicité et le prix de revient plus à l'ordre du jour sur le continent.

Les constructeurs français cherchent leur voie; espérons que, forts des enseignements de ce Salon, la trouvant bientôt ils nous donneront des machines plus adaptées à notre marché. Ils ont vu juste sur beaucoup de points qui ont fait école; faisons leur confiance une fois de plus et attendons patiemment; puissent seulement les pouvoirs publics comprendre leurs besoins et les fabricants d'accessoires suivre leur effort, si on ne les marchande pas trop, c'est certainement le vœu de tous les motocyclistes.

E. J.

LES DERNIERS SALONS DONT L'ON CAUSE

Trois personnalités du monde motocycliste français nous ont donné leur point de vue, les unes sur le Salon de Londres, l'autre sur celui de Milan.

Il s'agit moins en l'occurrence de sacrifier à l'actualité en donnant un compte rendu de visites plus ou moins journalistiques que de faire le point entre trois tendances différentes, l'anglaise, l'italienne et la nôtre.

Un directeur de bureau d'études, un coureur recordman du monde, un chef de service des courses nous ont exprimé, à partir de ce jour, en toute indépendance, leurs propres réflexions qui n'engagent, comme ait la radio, que la responsabilité de ceux qui les expriment.

Nous devons dire toutefois que nous ne les publions pas à l'aveuglette et que nous les avons reconnus objectives et sincères. Si des lecteurs, constructeurs, fabricants, usagers y trouvent matière à objections, nous ne leur refusons pas le droit de monter à notre tribune, s'ils observent comme ceux qui ont écrit ces pages le franc jeu, sans parti pris.

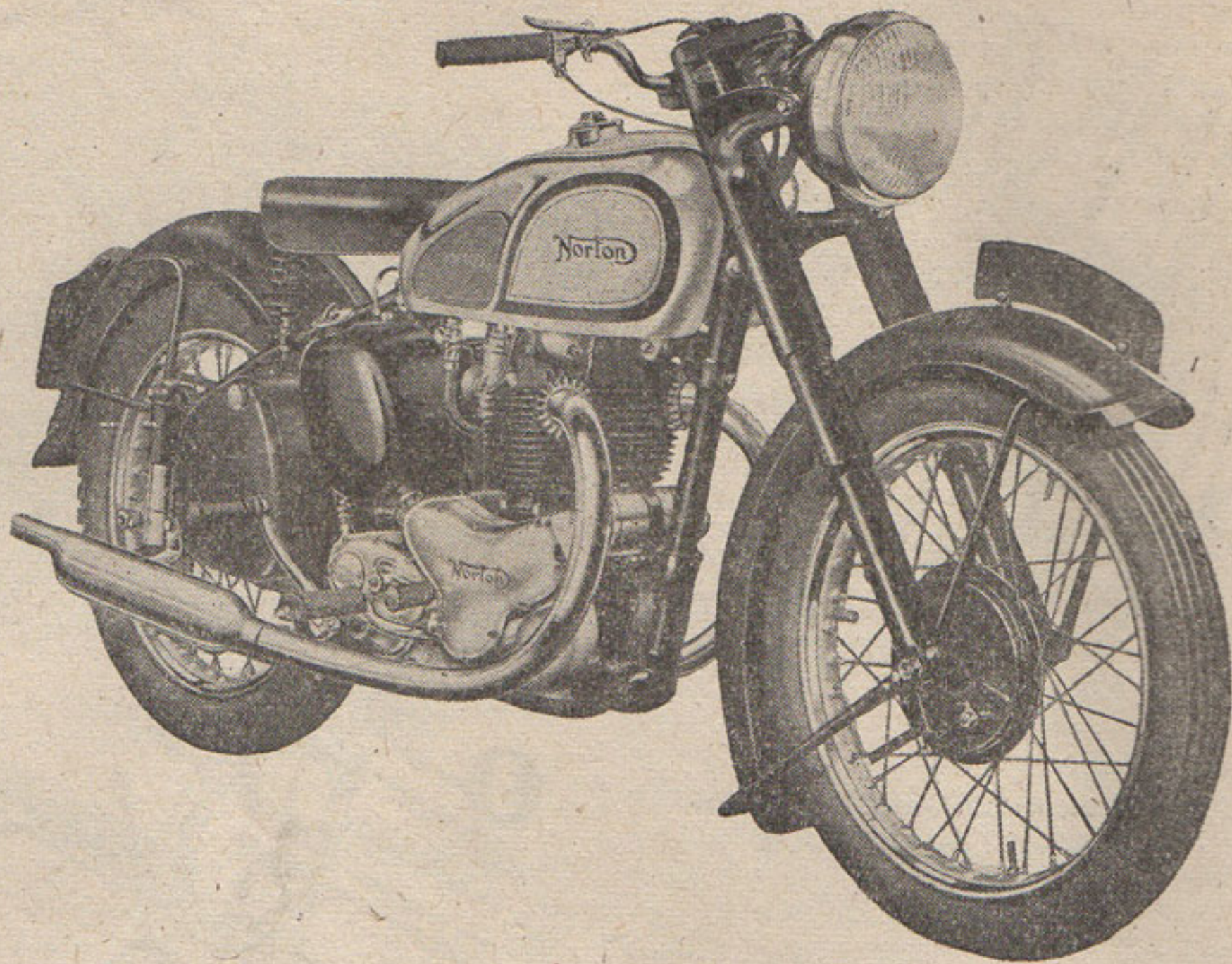
EARL'S COURT

1948

Ainsi que le Salon automobile qui a eu lieu au même endroit quinze jours auparavant nous l'avait démontré, l'industrie anglaise a fait ces derniers mois un prodigieux effort dans le domaine des nouvelles présentations.

Bien que les moteurs, les suspensions et les fourches soient en général restés classiques, nous avons pu remarquer deux choses essentielles : l'apparition d'une moto utilitaire d'une conception tout à fait nouvelle, la « Vélocette 150 cmc. » et d'autre part la généralisation à toutes les marques du vertical twin comme machine de sport, ainsi que du reste nous l'avions prévu l'an dernier dans notre article d'information sur le goût belge en motocyclettes.

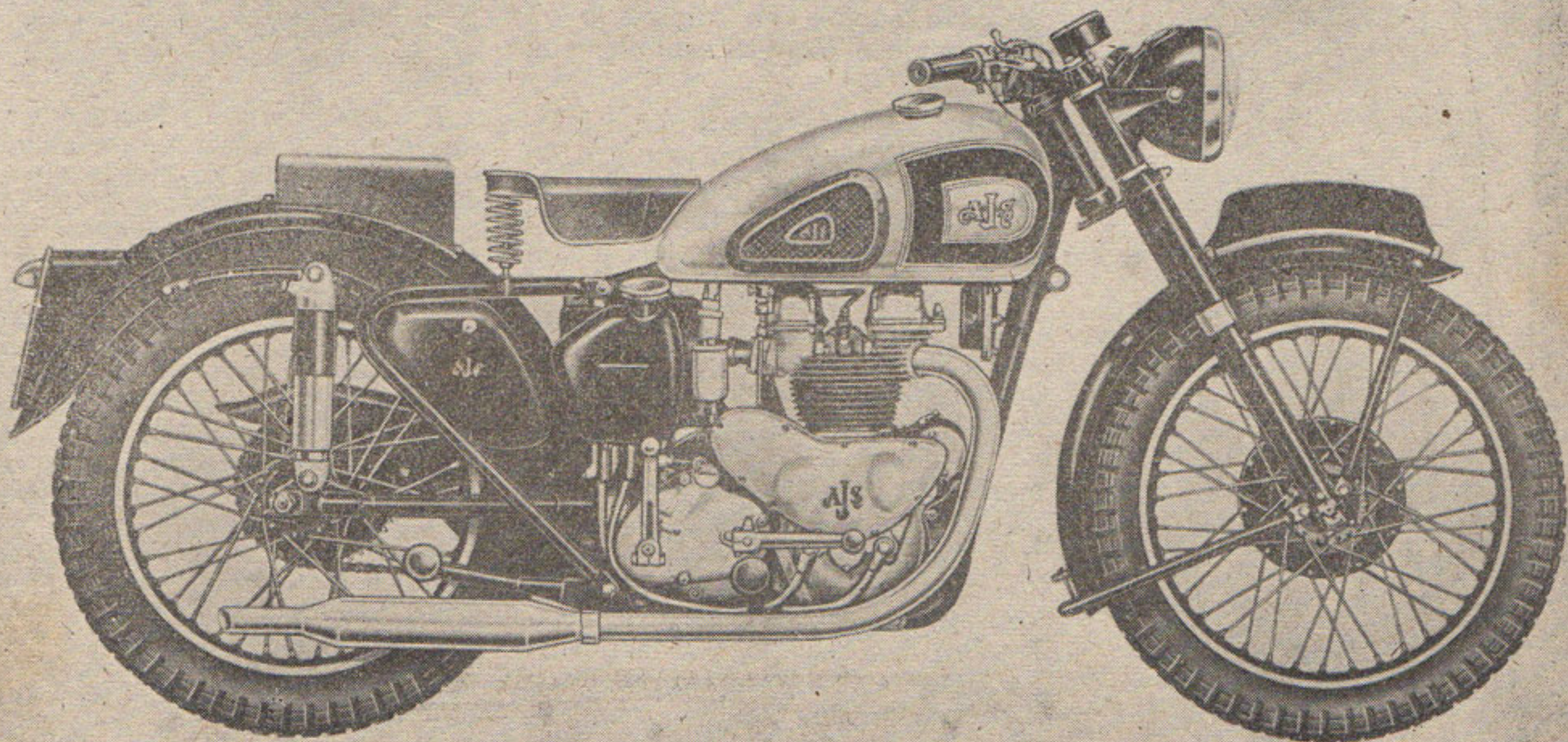
Cette première est d'un type qui révolutionnera peut-être le marché des motos utilitaires — elle ne ressemble à rien qui ait été créé jusqu'à



La nouvelle Norton 500 cmc. bicylindre.

présent: le moteur est un flat-twin de 150 cmc. à soupapes latérales — le refroidissement se fait par eau assurant ainsi un silence mécanique inégalé. La construction en flat-twin élimine à peu près toute vibration et la disposition transversale du moteur rend aisée la transmission par cardan.

Le cadre est en tôle emboutie et se rattache intégralement au garde-boue arrière très enveloppant et efficacement protecteur. La machine est bien suspendue par sa fourche télescopique et son cadre oscillant à l'arrière. Un porte-bagages muni de sacs fait partie intégrante de la



A. J. S. présentait également une twin, dont la tenue de route est parait-il remarquable.

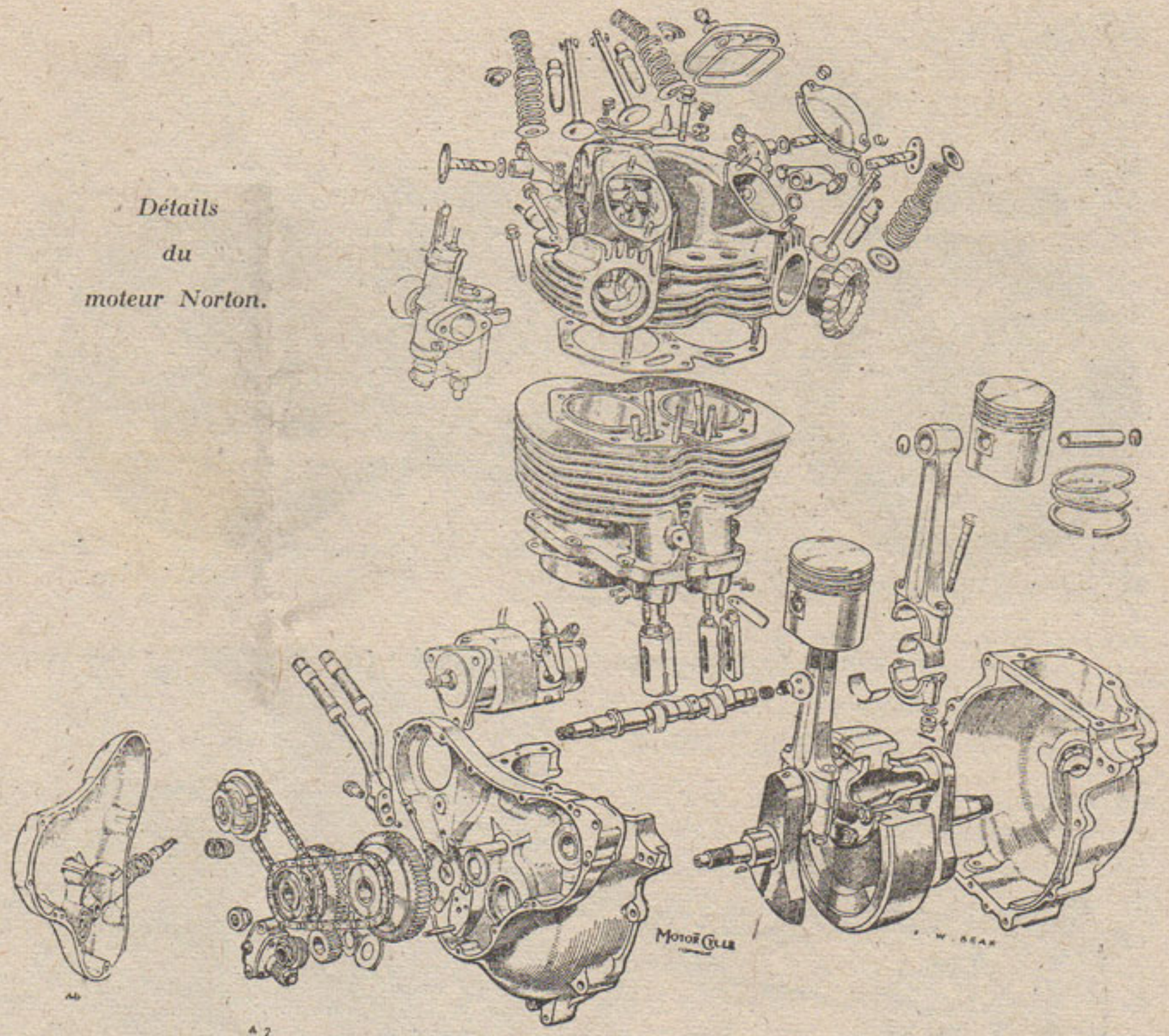
machine et les jambes sont protégées par des tôles soudées au cadre.

Le poids total n'atteint pas 120 kilos et la vitesse maximum est de l'ordre de 80 kilomètres-heure, la vitesse de croisière étant de 60 kilomètres-heure.

La consommation est réduite à moins de 2 litres au 100 kilomètres, la puissance maximum de l'ordre de 5 CV. à 5.000 tours-minute. Un carburateur spécial a dû être fabriqué avec le concours des experts de l'Amal, qui assurerait un ralenti impeccable et des reprises aisées à toutes les allures. L'allumage est par batterie et bobines, la dynamo étant pourvue d'un aimant permanent qui permet le départ même avec la batterie épuisée. L'équipement électrique est également conçu spécialement par Lucas pour cette machine. Le traditionnel kick-starter a été remplacé par un levier de mise en marche à main n'exigeant aucun effort violent. Le changement de vitesses s'opère également à la main, la seule commande restant au pied étant le frein. L'énumération de toutes ces caractéristiques pouvait faire craindre qu'il s'agisse d'une moto d'un prix élevé. Il n'en est rien, le prix de vente étant de moins de 100 £, c'est-à-dire le prix d'une 250 cmc. monocylindre.

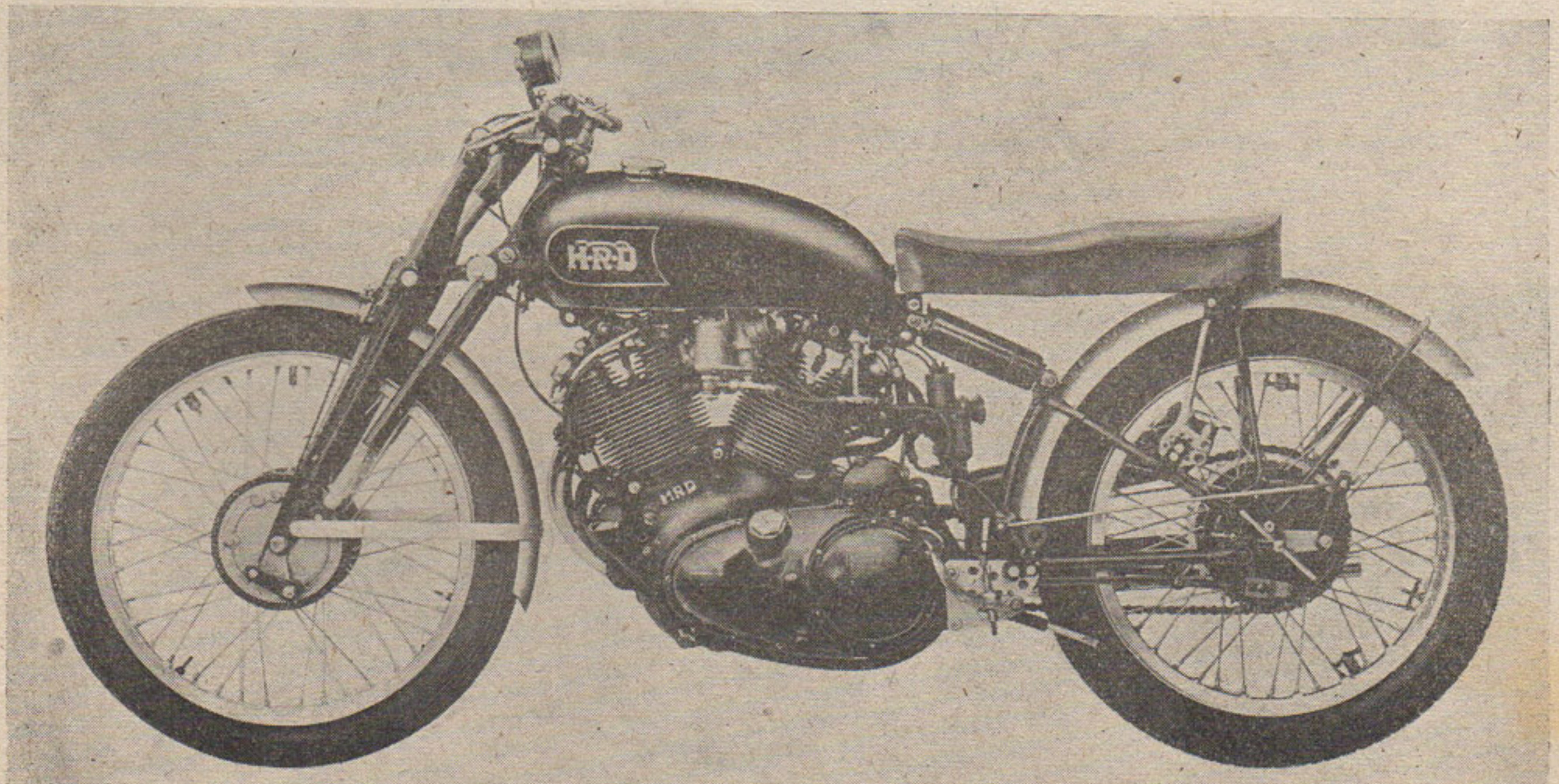
Des frais de production aussi peu élevés ne sont concevables que pour une production en très grande série,

Détails
du
moteur Norton.

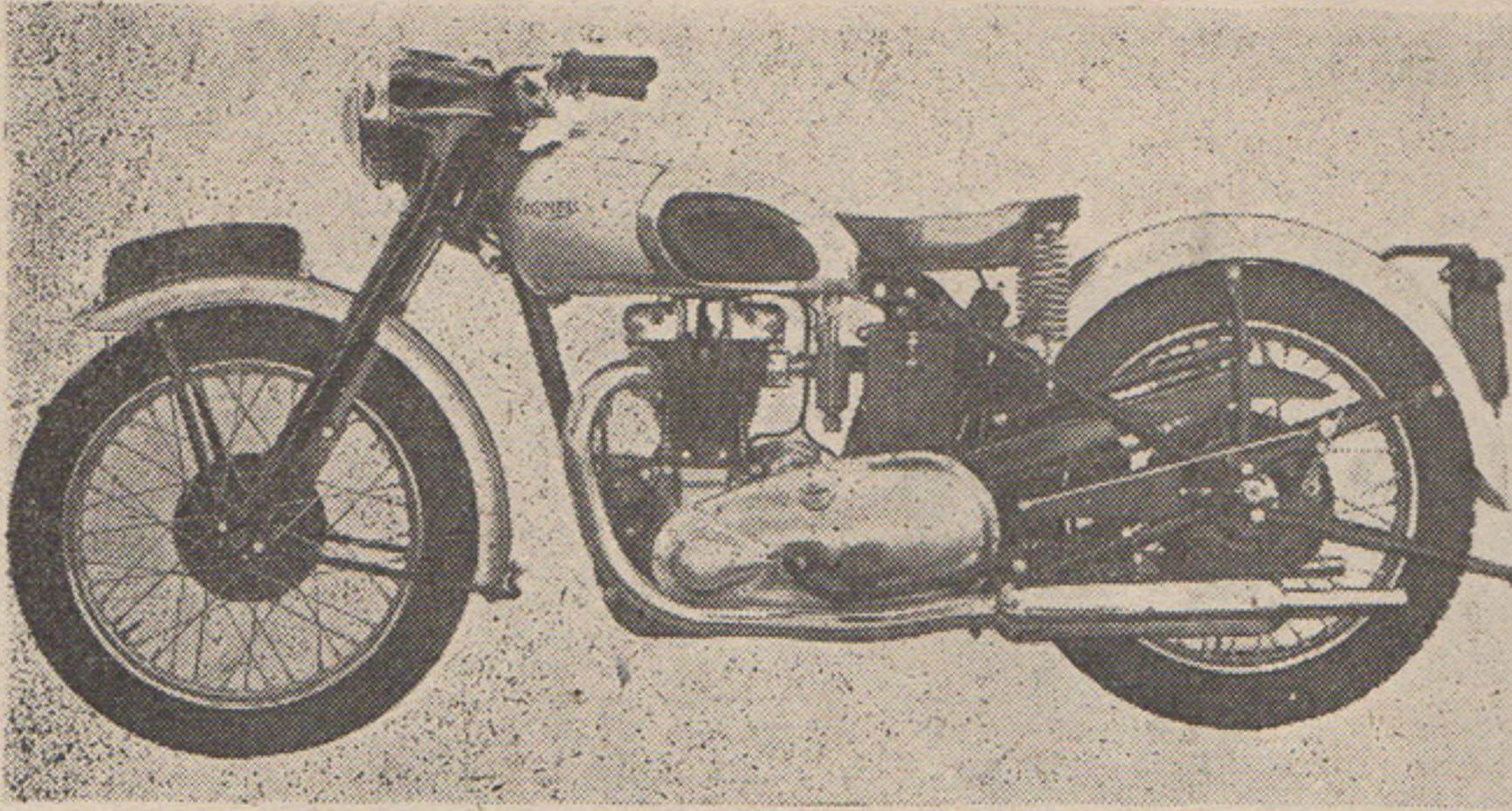


aussi prévoit-on d'inonder le marché par la sortie massive de 15.000 machines en 1949. Le but a été de mettre à la portée de tout le monde, même des plus réfractaires à la mécanique,

une moto robuste, facile à manier, agréable à conduire, et pouvant couvrir un minimum de 3.000 kilomètres sans qu'un mécanicien dût y mettre une clé.



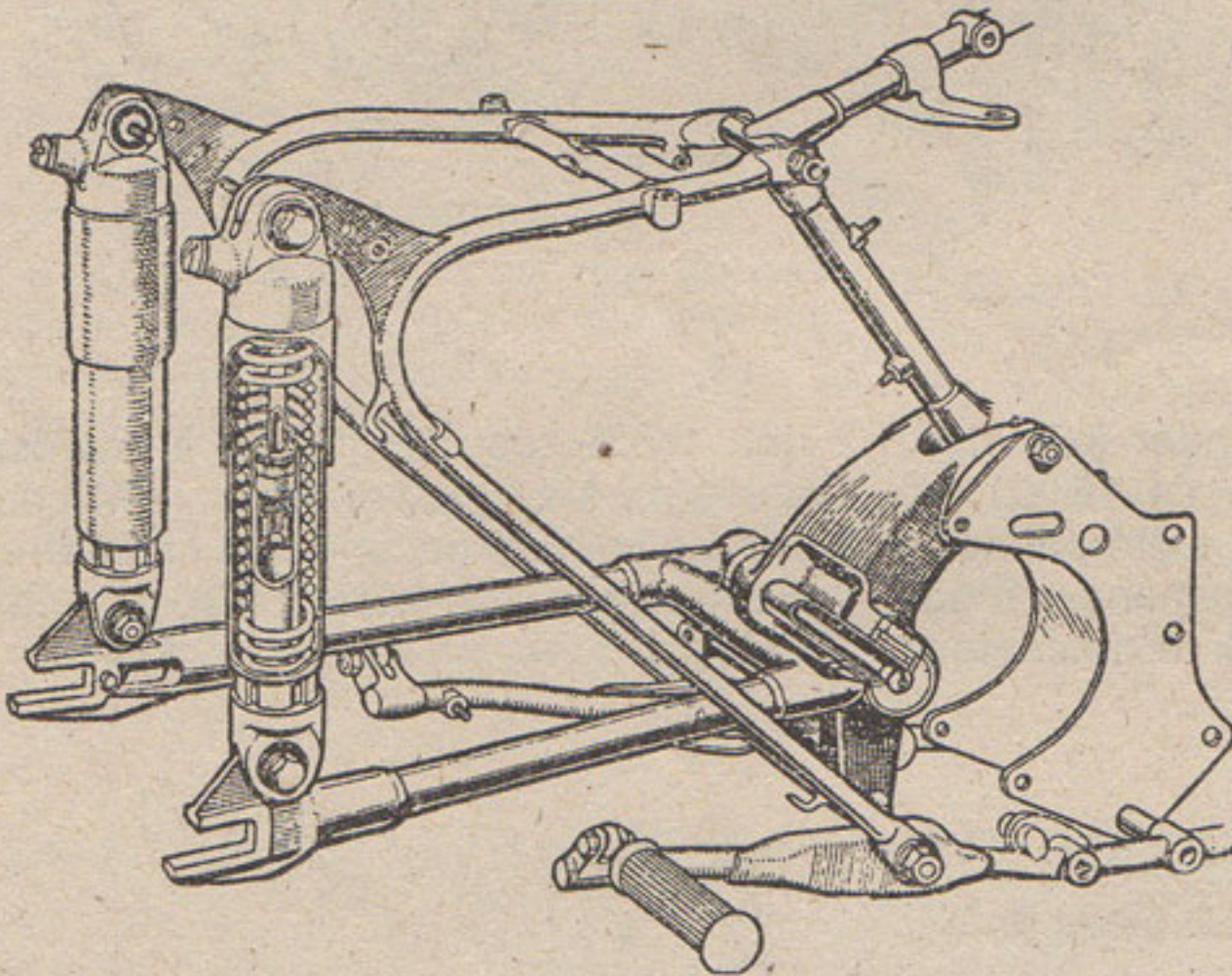
La "Black Lightning", le nouveau racer de la série C des Vincent H. R. D.



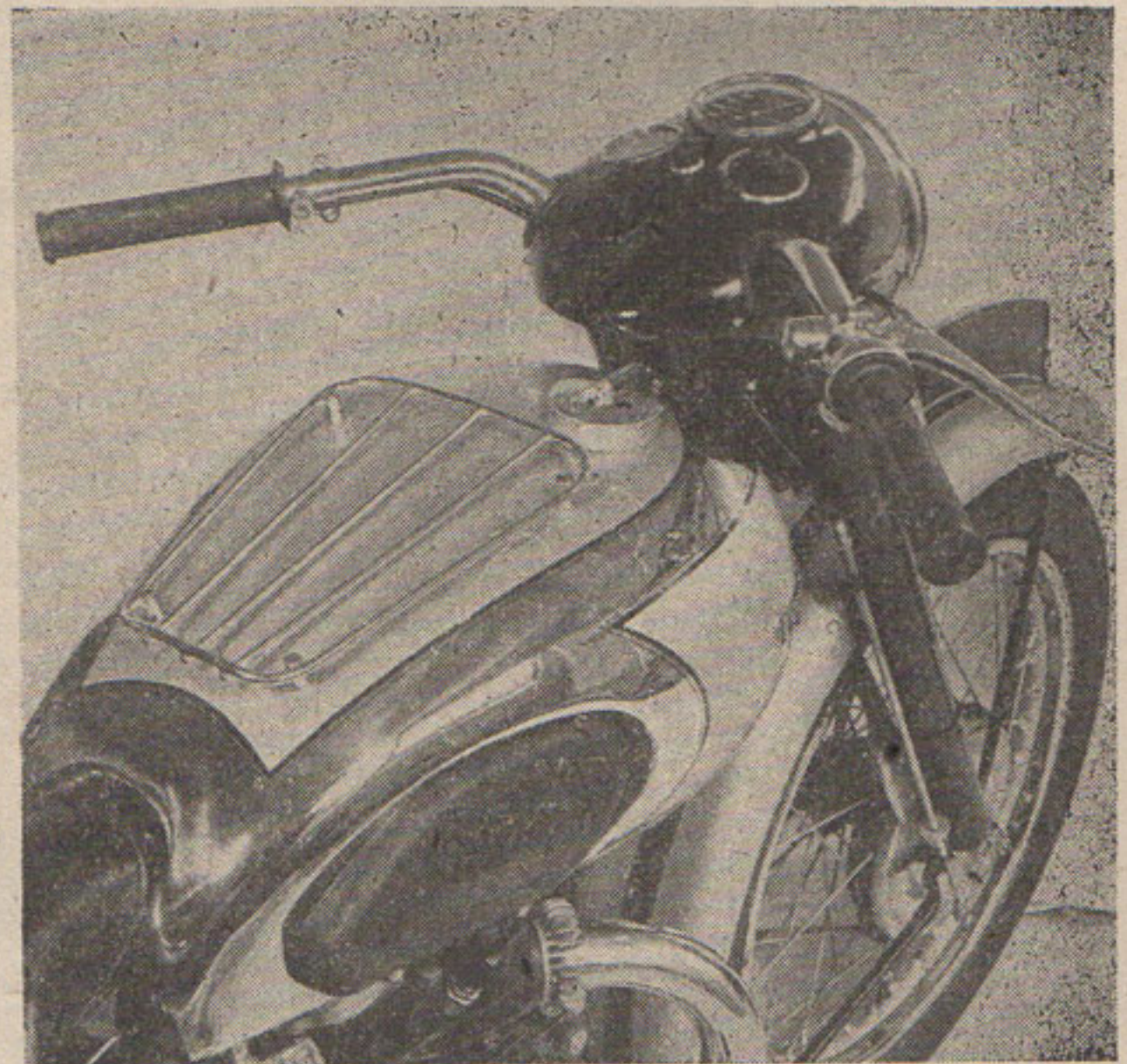
Le rêve de bien des motards : la Triumph "Tiger 100".

En petites cylindrées, il y a un certain choix, mais pas comparable à la variété des innombrables vélomoteurs français. En particulier, il n'existe aucun autre moteur 4 temps en-dessous de 250 cmc. Le permis de conduire étant dans tous les cas obligatoire en Angleterre, les fabricants n'ont pas essayé de tirer le maximum d'une cylindrée limitée.

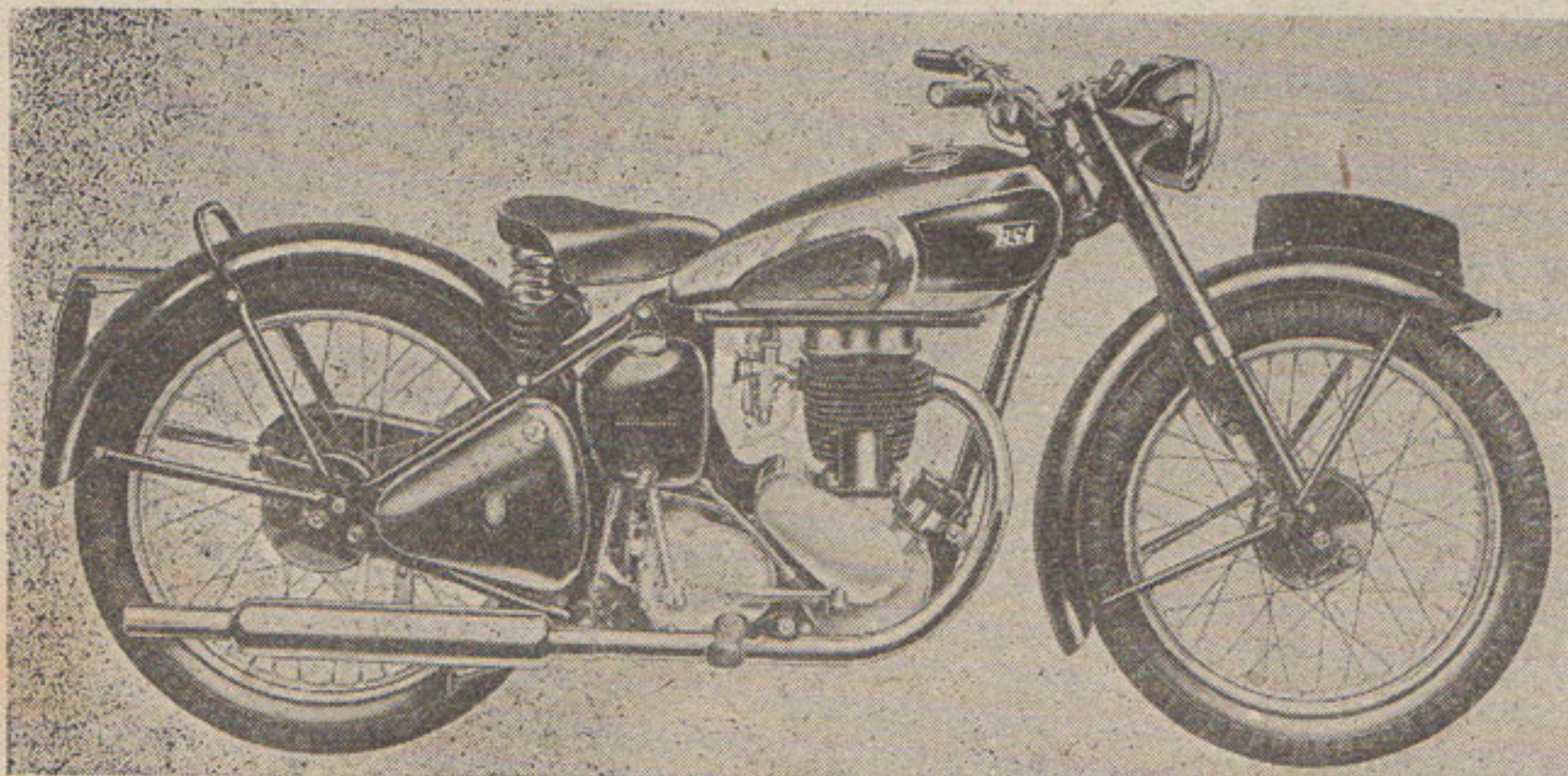
Citons en 125 cmc.: la Royal Enfield, la Excelsior, la Francis Barnett, la James, la Norman et la dernière B.S.A. « la Bantam » vue cet automne à Paris. Leurs performances sont toutes du même ordre de grandeur : 5 CV., 70 kilomètres-heure.



Détails de la suspension arrière A. J. S.-Matchless.



Une grille élégante servira à supporter les bagages sur les nouvelles Triumph.



Agrément de conduite, nervosité, économie sont l'apanage de la 250 B. S. A.

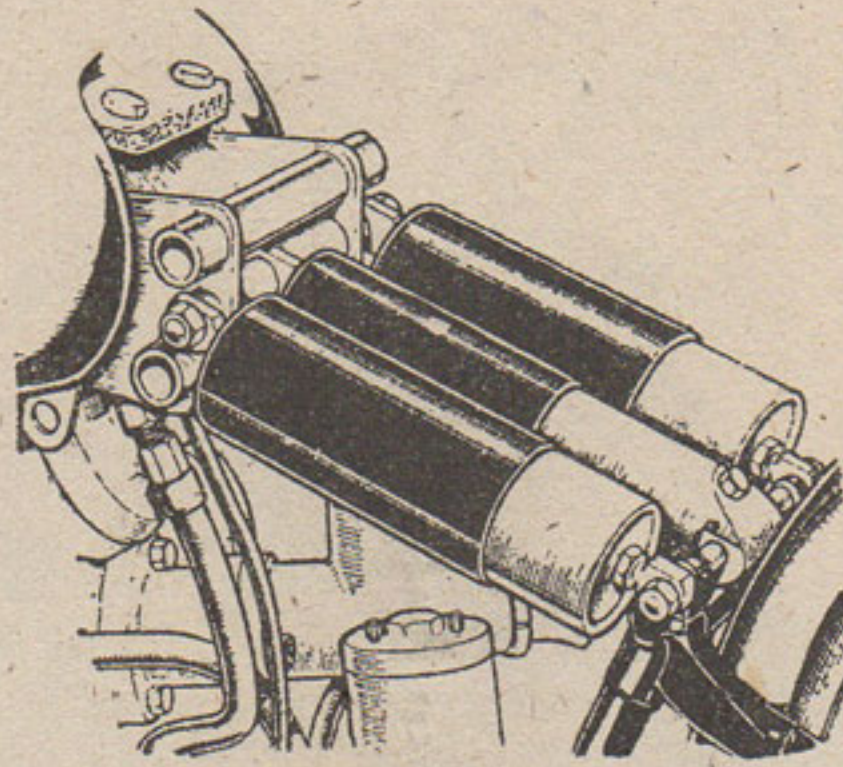
Suivant les cylindrées croissantes, nous trouvons divers vélomoteurs de 200 cmc., qui sont simplement des répliques agrandies des machines précédentes. La fabrication est justifiée par le lancement sur le marché d'un moteur Villiers de 200 cmc. de cylindrée.

Pour l'Anglais, cependant, la véritable moto commence à 250 cmc. de cylindrée — et presque exclusivement à 4 temps où les soupapes en tête (O.H.V.) prennent nettement la faveur. Étaient représentées les B.S.A. C. 10 S.V. et C. 11 O.H.V., ainsi que la Panther.

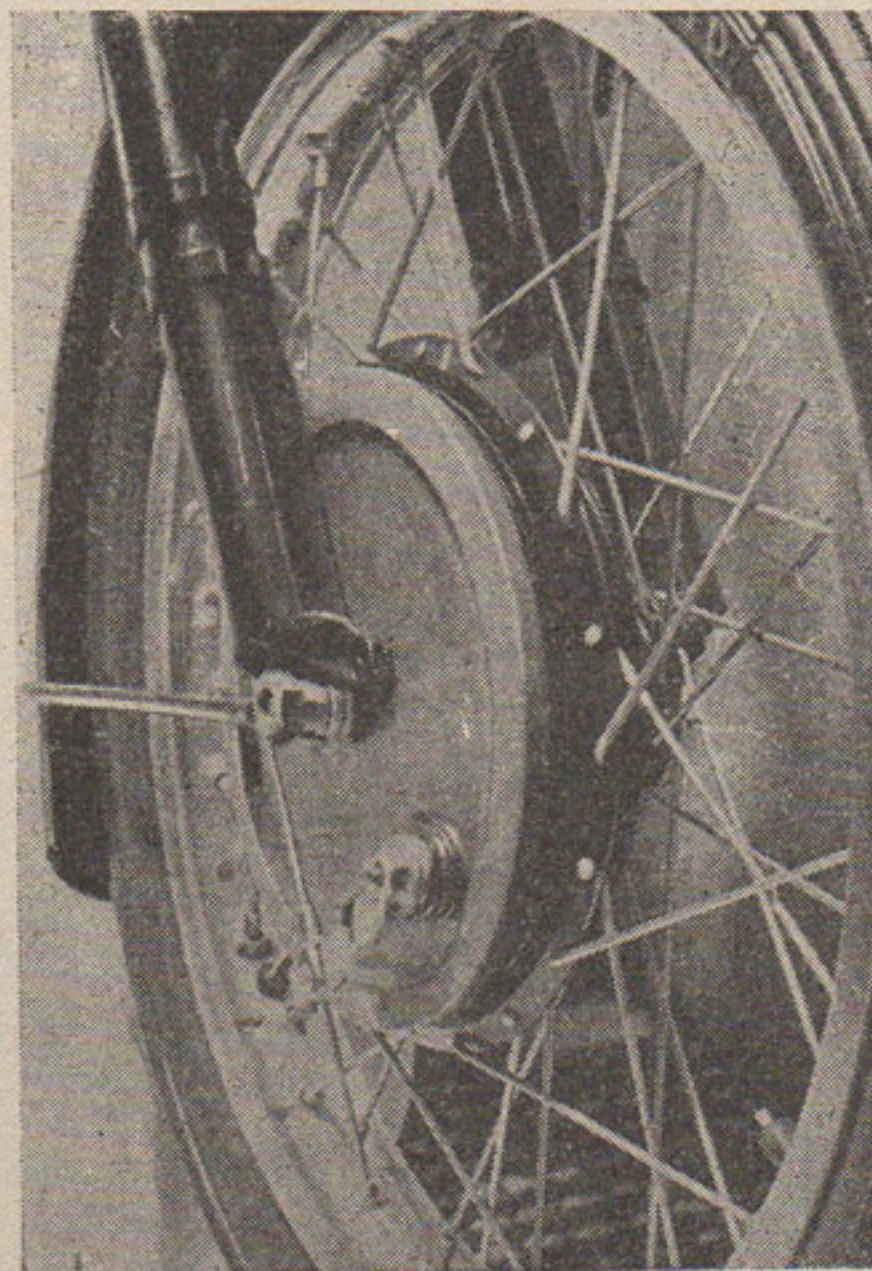
En 350 cmc. signalons l'apparition de l'A.J.S. 7 R, dite « Junior », machine de circuit (A.C.T.) qu'Anderson et Graham ont promenée en Europe au cours de la saison écoulée et dont la mise au point est actuellement parfaite et assure des performances assez remarquables. B.S.A. refabrique la Gold Star d'avant-guerre perfectionnée pour les exigences actuelles et constituant une supervision de la B. 32, destinée au cross ou au tourisme, suivant les pignons dont elle est munie. Signalons aussi une 350 cc. E.M.C. d'inspiration rappelant la Puch et des Panther à moteur vertical cette fois. Citons d'autre part, et non sans regret, la disparition de la Vélocette type sport modèle K.S.S.

LES 500 cmc.

Dans ce domaine nous avons pu admirer à côté des modèles ayant déjà fait leurs preuves, quelques belles nouveautés. La plus extraordinaire de ces nouvelles présentations, au point de vue mécanique, est certes la nouvelle Wooler, vulgairement appelée la « Banane volante » en raison de son réservoir prolongé par le phare, le tout en forme de banane. La « Flying Banana » a un moteur 4 cylindres des plus originaux : 4 pistons disposés en flat four, transmettant leur mouvement à un balancier qui le renvoie par une bielle unique au vilebrequin. L'encombrement et le poids du moteur sont très réduits (130 kilos). Le cadre aussi est assez peu classique. Il comporte une fourche avant rappelant plutôt une suspension arrière ! Nous ignorons si ce beau moteur a, à l'heure actuelle,



Sur les Vincent, un amortisseur hydraulique central complète l'action des ressorts.

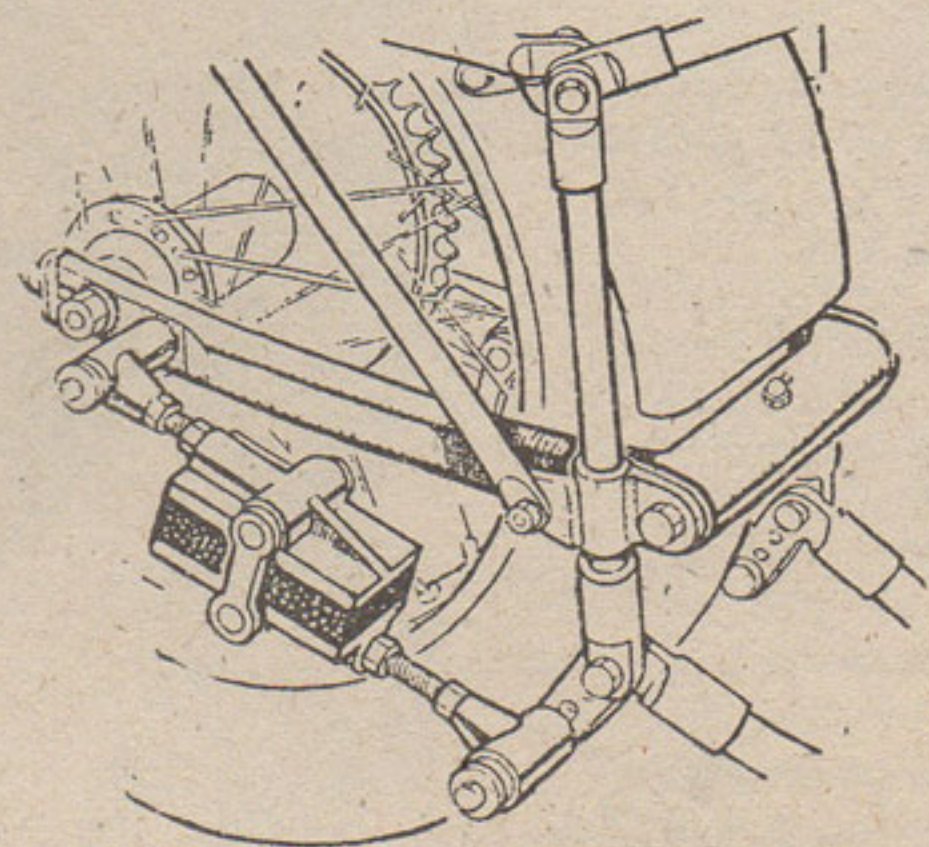
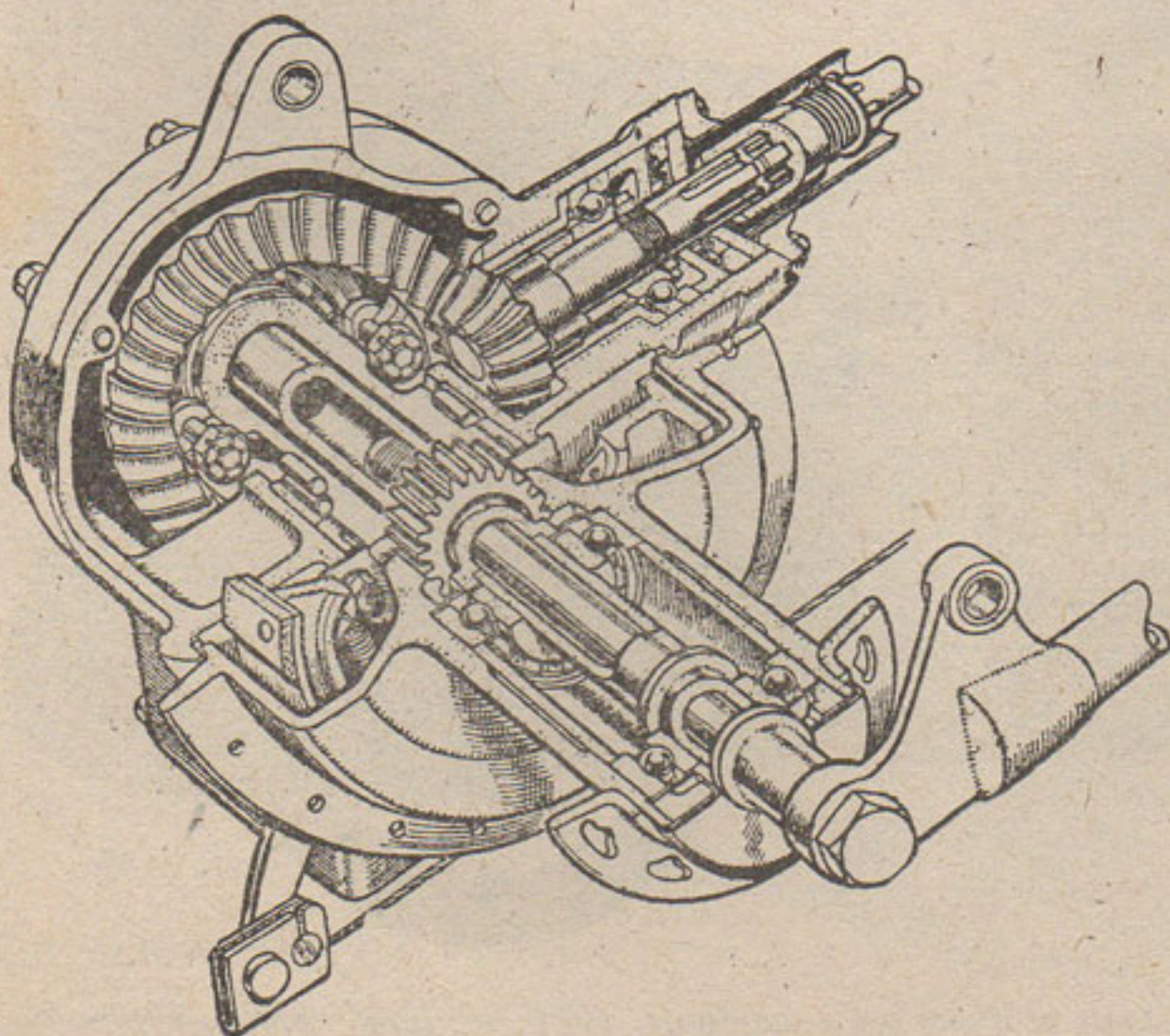


Le frein avant des Triumph « Grand Prix ».

dépassé le stade du prototype. Vincent H.R.D. nous exhibe une monocylindre de 500 cmc. qui nous rappelle à s'y méprendre une 1.000 cmc. sur laquelle on aurait oublié le cylindre arrière. Les essais n'ayant pas encore été publiés, nous ne pouvons donner de précisions quant à la vitesse qui sera sans doute parmi les meilleures performances d'une 500 cmc. sport classique (environ 145 km.-h.). Sunbeam présente la version sport de sa 500 cmc. de tourisme. Elle comporte un moteur plus poussé — une fourche télescopique classique (non plus comme sur la version tourisme) et des pneus d'une section raisonnable

Triumph a ajouté à sa collection une machine de compétition, une Racing twin destinée au cross, la « Super Tiger 100 ».

Toutes les autres nouveautés en 500 cmc. sont des « vertical twin » dont Triumph depuis dix ans a donné l'inspiration. Nous assistons à la véritable consécration des bicylindres verticaux. A.J.S. et Matchless réunis sous une même direction produisent deux motos de cette espèce qui promettent d'être parmi les plus rapides. L'A.J.S. comporte un réservoir de 20 litres — selle classique. La Matchless, au contraire, a un réservoir habituel de 14 litres et une selle double comme sur la Junior course dont ces deux vertical twin ont les performances et la suspension arrière. Cette suspension est d'ailleurs également livrable pour tous les monocylindres habituels. Les bicylindres sont à cylindres tout à fait séparés et les seuls à posséder un vilebrequin à trois paliers.



Ci-dessus : la suspension Féridax à bloc de caoutchouc.

A gauche : le couple conique et le frein arrière de la 149 Vélocette.

B.S.A. ajoute une machine supersport, une A.7 appelée « Star Twin », une Gold Star bicylindre somme toute. Ici encore tous les types à partir de 350 cmc. sont livrables avec suspension arrière.

Norton a également sorti un vertical twin, de même que Royal Enfield, cette dernière, restant dans les traditions de la marque, semble plutôt conçue pour la souplesse que pour la vitesse.

En 600 cmc. il n'y a aucune nouveauté, nous retrouvons en monocylindres soupapes latérales, les B.S.A., Norton et Ariel. En machines à culbuteurs il n'y a que la Panther et en 2 temps bicylindres la Scoot qui est originale à plus d'un point de vue malgré ses vingt-cinq ans.

Une seule 750 cmc., la Zenith, bicylindre en V, soupapes latérales (moteur Jap).

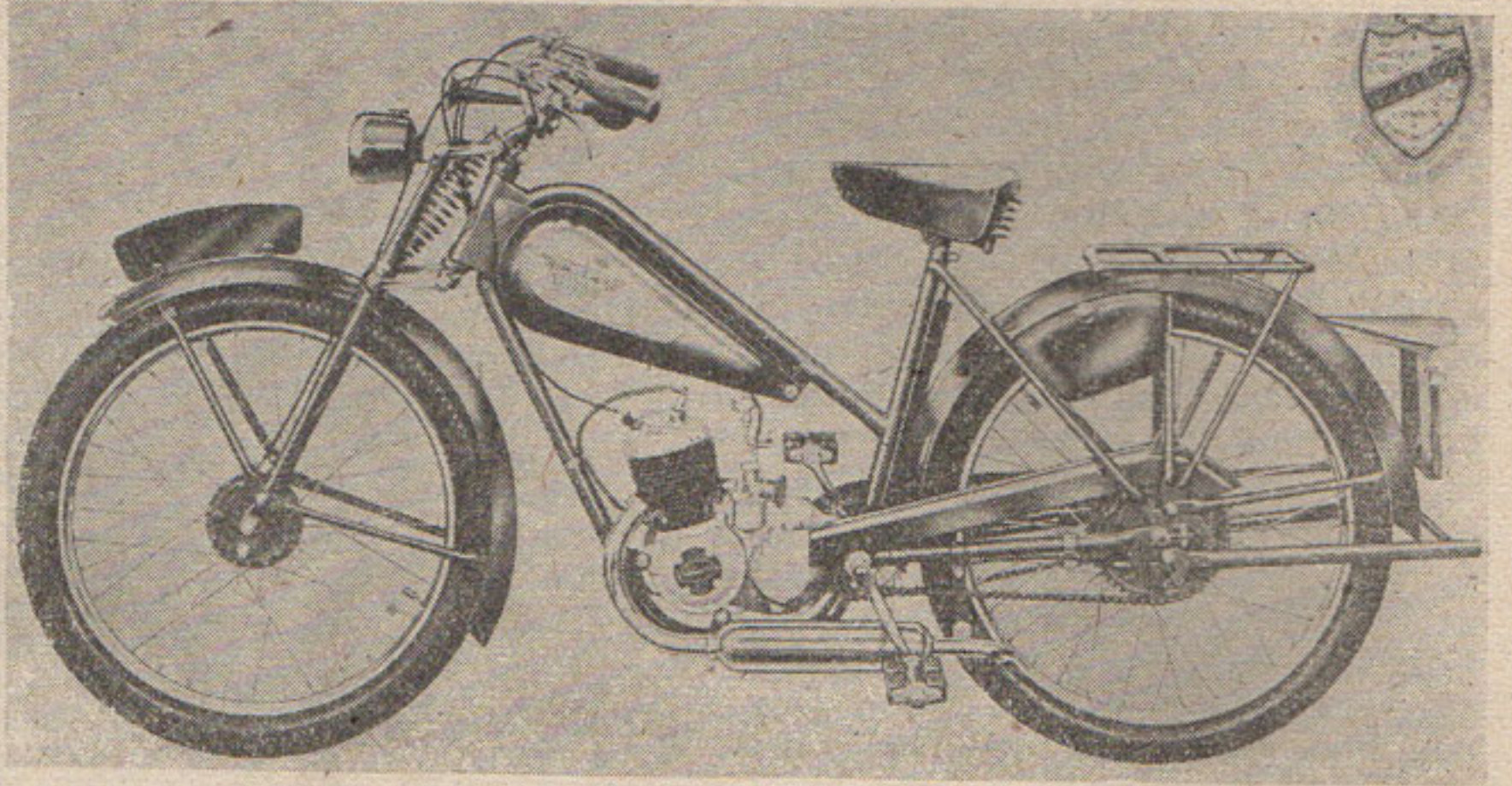
En 1.000 cmc. nous avons deux concurrents, Vincent H.R.D. et Ariel. Cette dernière sort allégée de 25 kilos grâce aux nouveaux alliages du bloc-cylindres; l'allumage est dorénavant assuré par batterie et bobine remplaçant la magnéto qui donnait souvent de petits ennuis à cause de la trop grande vitesse à laquelle les quatre cylindres la soumettaient.

Vincent H.R.D. a mis une nouvelle fourche à parallélogramme sur toutes ses motos. A côté de la « Rapid » (180 km.-h.), il existe un type sport « Black Shadow » (210 km.-h.) et un type course, la « Black Lightning » qui a atteint officiellement au chronomètre 250 kilomètres-heure. Les prix sont en rapport avec les vitesses.

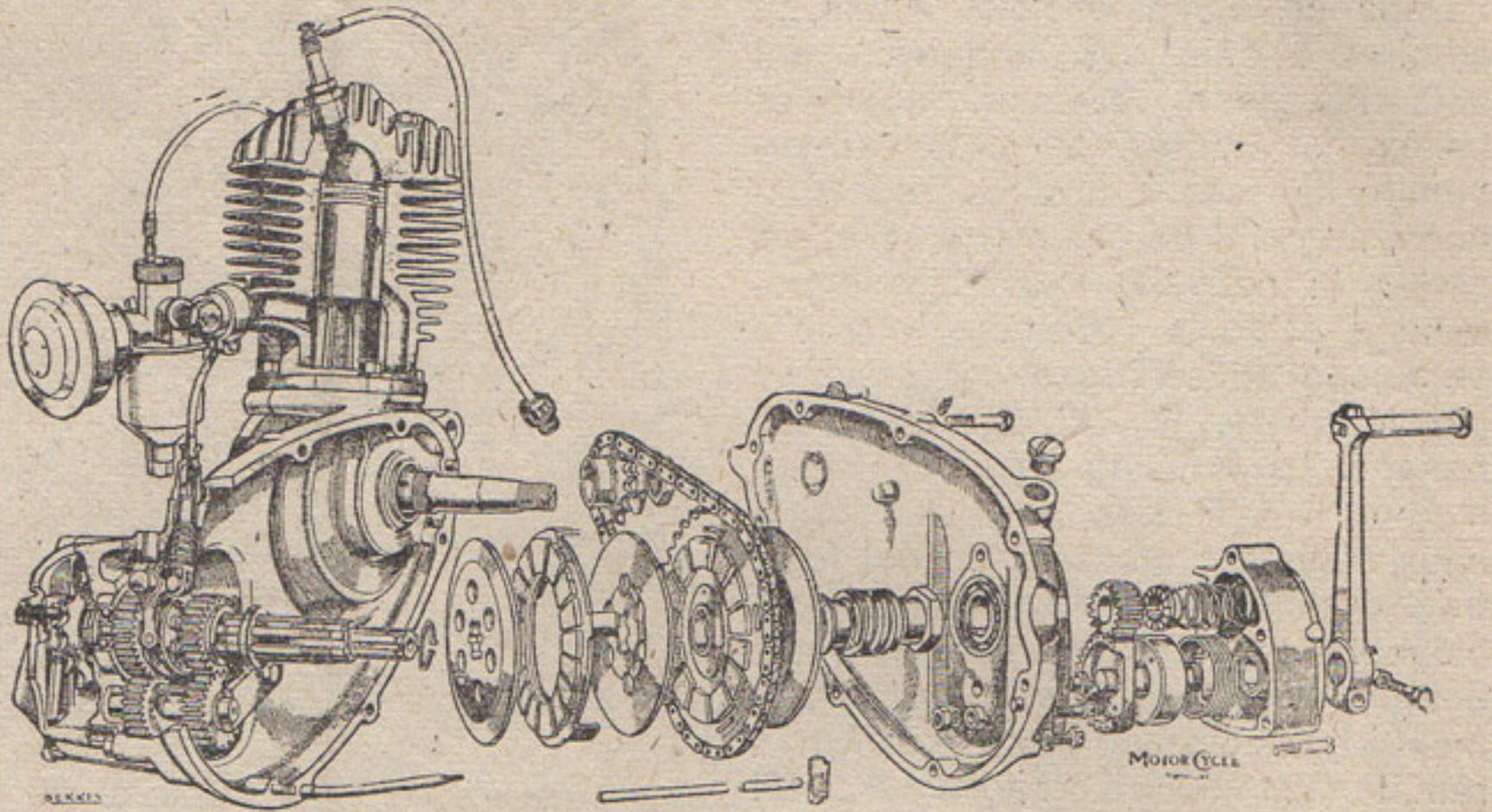
A côté de ces nouveautés nous avons retrouvé la pléiade des types connus depuis des années et sur lesquels nous pensons qu'il serait fastidieux de revenir en détail.

Quoique le Salon de Londres ait manqué de ce caractère international des grands Salons européens qui donnent une idée de la moto dans le monde, Earl's Court nous a démontré que l'industrie anglaise avait marché sous le signe du progrès tant au point de vue moteurs que système de suspension.

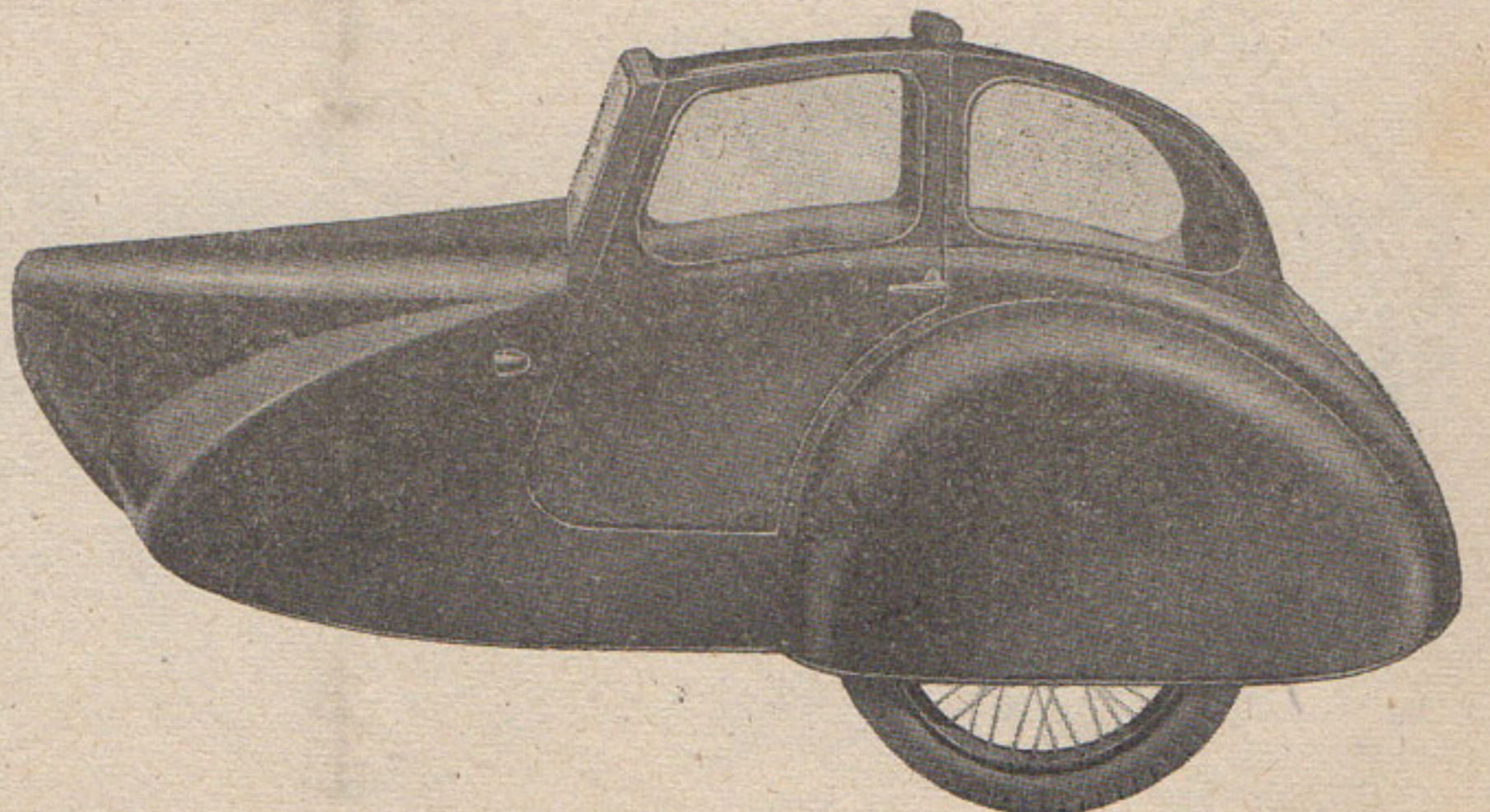
Marianne WEBER.



Une machine très appréciée Outre-Manche : la 98 cmc. James à moteur Villiers.

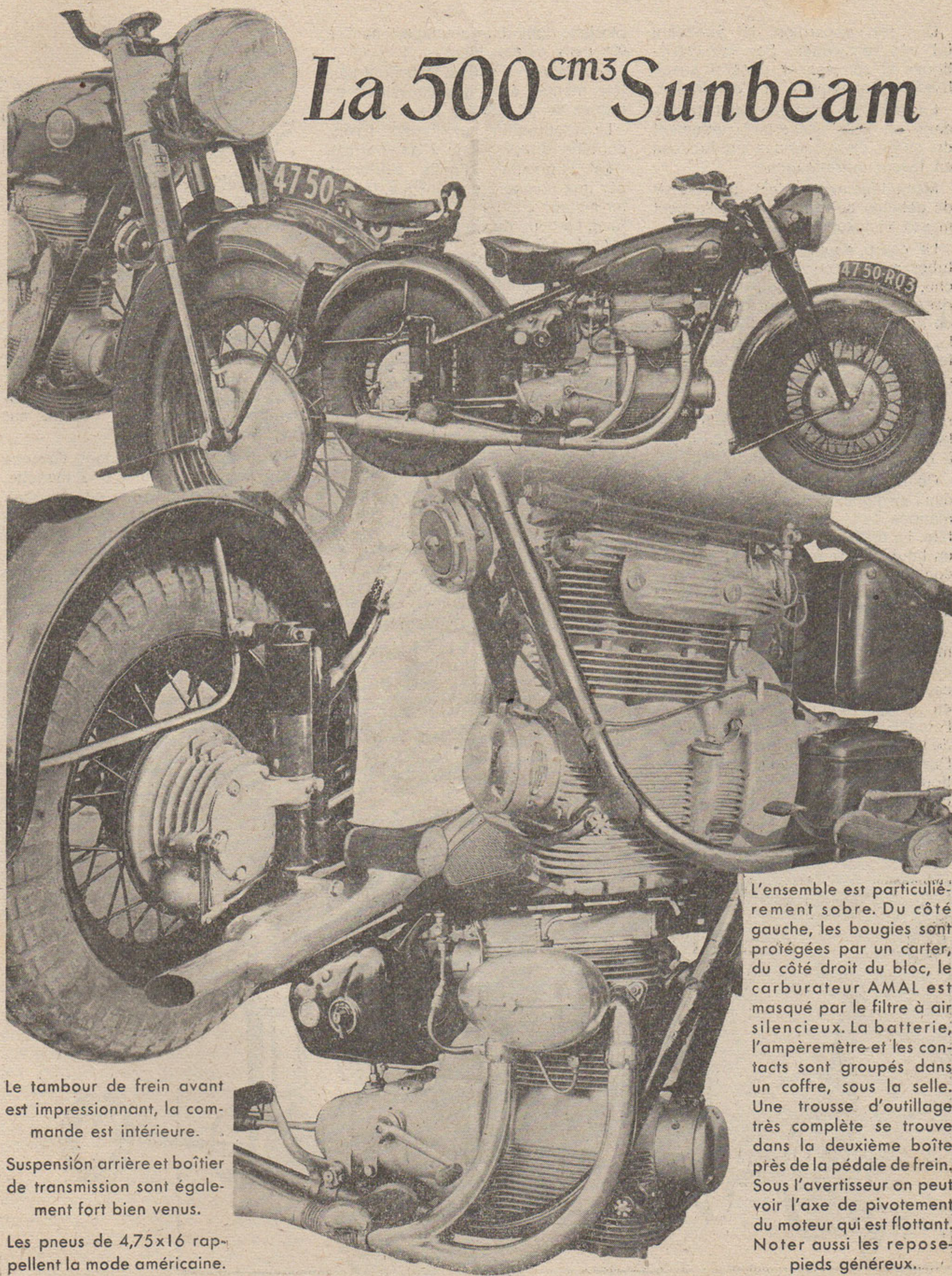


Détails du Villiers 98 cmc., deux vitesses.



Un sidecar très confortable et d'une ligne originale. Le V. P., type "Volante".

La 500^{cm³} Sunbeam



Le tambour de frein avant est impressionnant, la commande est intérieure.

Suspension arrière et boîtier de transmission sont également fort bien venus.

Les pneus de 4,75x16 rappellent la mode américaine.

L'ensemble est particulièrement sobre. Du côté gauche, les bougies sont protégées par un carter, du côté droit du bloc, le carburateur AMAL est masqué par le filtre à air silencieux. La batterie, l'ampèremètre et les contacts sont groupés dans un coffre, sous la selle. Une trousse d'outillage très complète se trouve dans la deuxième boîte près de la pédale de frein. Sous l'avertisseur on peut voir l'axe de pivotement du moteur qui est flottant. Noter aussi les repose-pieds généreux.

Dès son apparition, la Sunbeam fut très remarquée. Ses caractéristiques et son aspect général suscitèrent l'étonnement et l'admiration.

En effet, la machine était traitée dans un style s'écartant nettement du genre classique des productions en faveur outre-Manche.

Mécaniquement, c'est un plaisir de détailler cette 500 cmc. à l'aspect massif et luxueux.

Le cadre, double berceau, est en tubes avec raccords brasés. La fourche, du type coulissant, est caractérisée par l'emplacement des ressorts de suspension dans un tube central. La suspension arrière, à grand débattement, est assurée par des plongeurs à ressorts enfermés.

Dans ce cadre, excessivement robuste, le bloc-moteur est fixé en trois points, sur caoutchouc de façon à osciller librement.

Ce moteur, à deux cylindres verticaux en ligne, est à culbuteurs commandés dans un arbre à cames en tête. Le distributeur d'allumage, placé en bout d'arbre à cames, est entraîné conjointement à celui-ci par une chaîne dont la tension constante est maintenue, par double ressorts.

La culasse, en alliage léger, est munie d'un couvercle étanche. Les cylindres et le carter-moteur sont coulés d'une seule pièce, également en alliage d'aluminium, là encore l'étanchéité et la bonne répartition de la chaleur ne peuvent qu'y gagner. Dans les chemises en acier ansténitique à haute résistance, se meuvent des pistons bombés de façon à compenser la forme des chambres d'ex-

plosion dont les soupapes sont à 90° mais côte à côte.

Les bielles, en alliage léger, ont leur tête montée avec des coussinets en bronze au plomb.

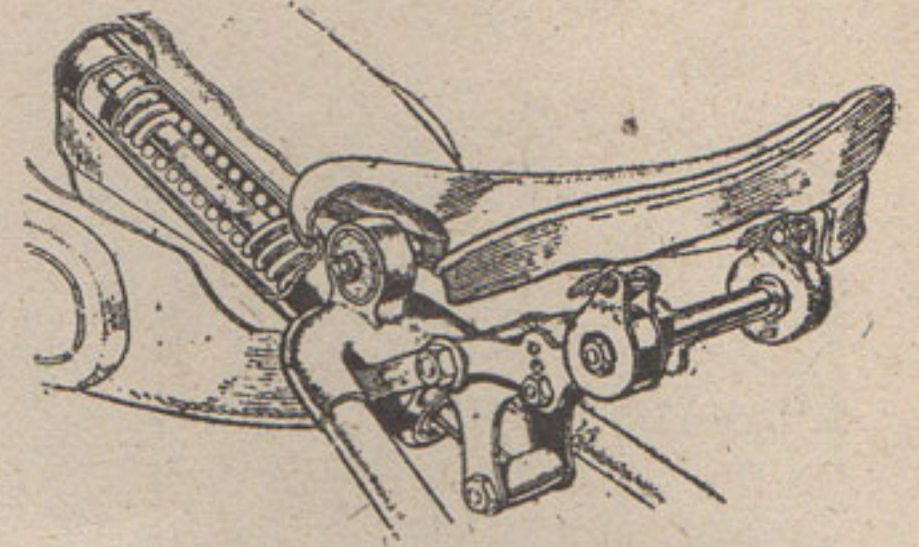
Le vilebrequin, sur paliers lisses, entraîne directement la génératrice.

La circulation d'huile s'effectue par une pompe à engrenages, le carter-moteur contient 3 litres de lubrifiant. La boîte de vitesses est graissée séparément.

L'alésage de 71 mm. et la course de 63 mm. donnent une cylindrée de 498 c/m cubes. Le carburateur est équipé d'un filtre à air silencieux.

La transmission du moteur à la boîte de vitesses s'effectue directement par l'embrayage à disques multiples travaillant à sec. Les quatre vitesses, commandées par sélecteur au pied, ont des rapports de 5,3, 6,5, 9,0, 14,5 à 1. Un arbre, pourvu de deux joints universels dont un amortisseur, transmet le mouvement à la roue par vis sans fin et pignon sous carter.

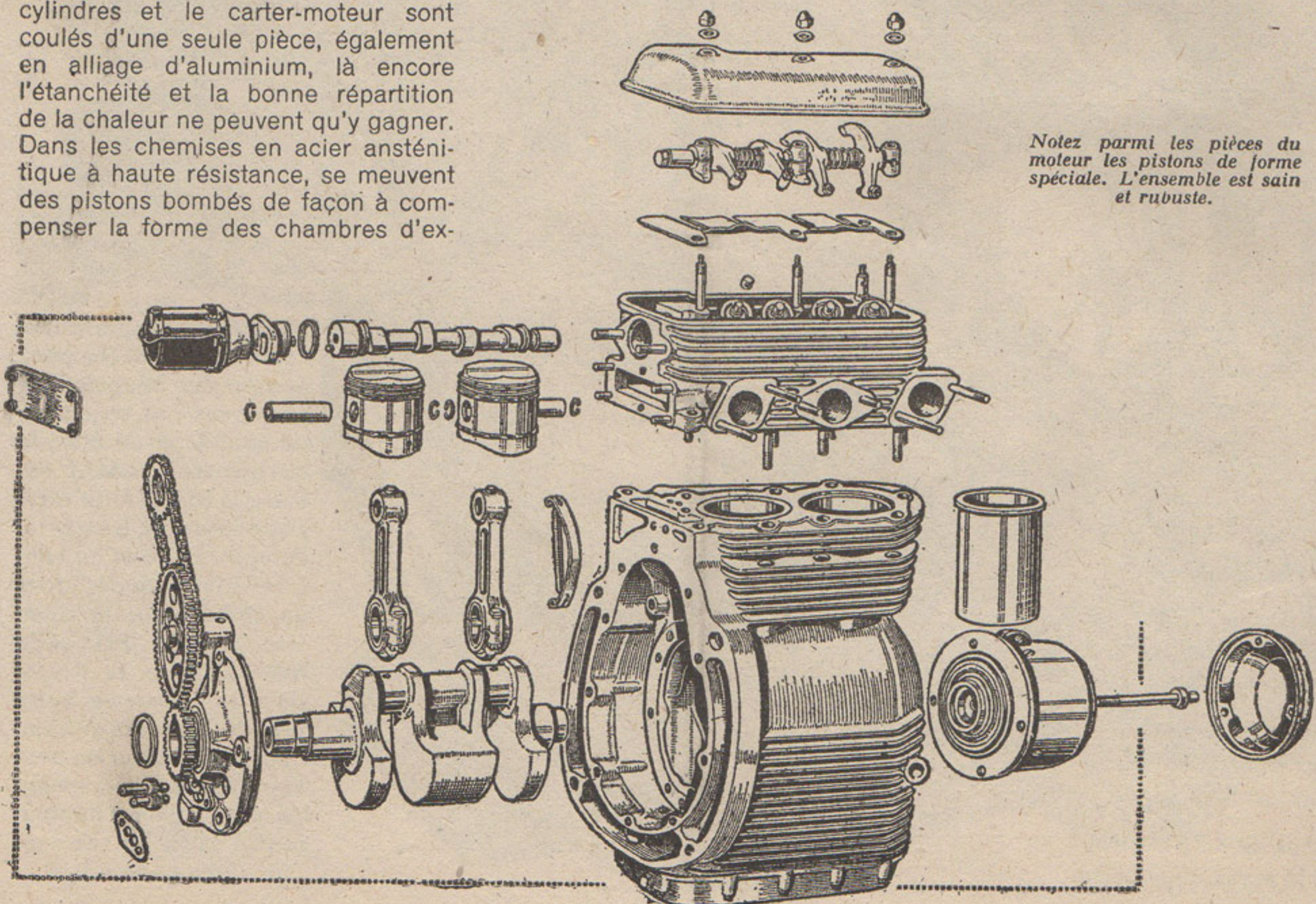
Les roues interchangeables, à démontage rapide, sont montées avec des pneus de 4,75 par 26. La béquille centrale grâce à une série de crans et d'un cliquet permet de laisser la machine à différentes hauteurs de posi-



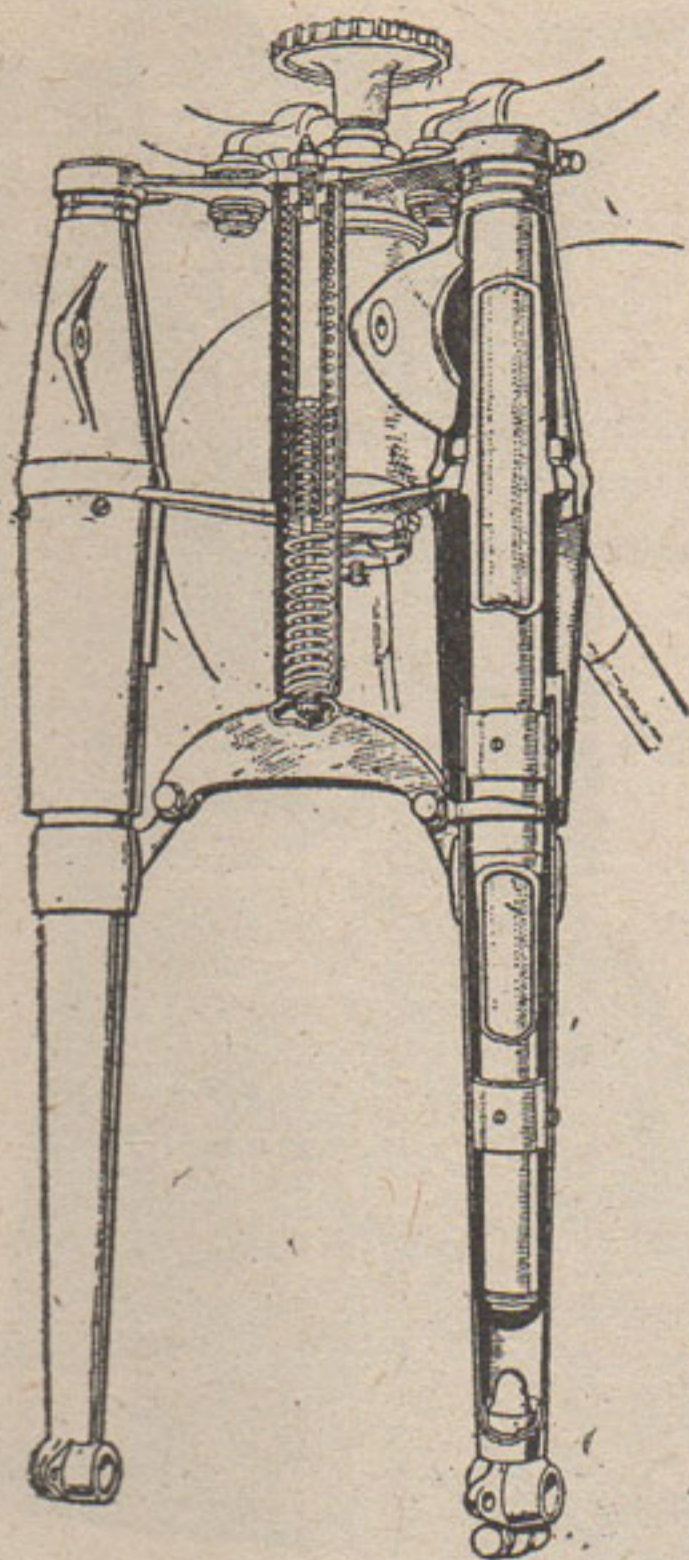
La selle très confortable, est montée sur caoutchouc, le dispositif de suspension est réglable suivant le poids du pilote.

tion; on peut la maintenir simplement en équilibre, les deux roues touchant le sol, ou bien élever carrément la roue arrière. La moto ne peut redescendre qu'après avoir appuyé sur le cliquet.

Le guidon est net et dégagé, l'avance automatique supprime une manette, l'air qui est commandé par poussoir et ressort directement sur le carburateur libère également le guidon. Il ne reste plus à droite que le levier de frein avant et la poignée tournante des gaz; à droite, le levier d'embrayage, la poignée tournante commutateur de phare et le bouton de klaxon.



Notez parmi les pièces du moteur les pistons de forme spéciale. L'ensemble est sain et robuste.



La fourche est bien guidée, travaillant dans l'huile. son action est améliorée par des butées en caoutchouc et un ressort compensateur.

La selle suspendue en un point très confortable. Le fini noir et chrome est particulièrement soigné, l'ensemble fait discret et cosu.

Ce modèle étant très rare en France (nous pensons qu'il y en a trois) l'apparition d'une Sunbeam à la devanture de la maison Ladevèze nous fit glousser d'aise, à juste raison d'ailleurs, puisque 5 minutes après un coup de kick nous faisait entendre le son ouatiné de l'échappement.

Première constatation : départ à froid impeccable; après les recommandations d'usage, nous démarrons pour un petit circuit qui nous permet d'apprécier comparativement les mérites de différentes machines.

Dès les premiers mètres on se sent chez soi. Bien assis sur la large selle. Les mains tombent naturellement sur les poignées de guidon, on peut « ouvrir ». Là aucune surprise, la machine confirme sur la route la première impression visuelle : tout d'abord un confort extraordinaire, venant de la fourche coulissante, de la suspension arrière très souple et des gros pneus qui absorbent les dénivellations de façon impeccable. Une des qualités de la fourche est de ne pas s'écraser outre mesure quand

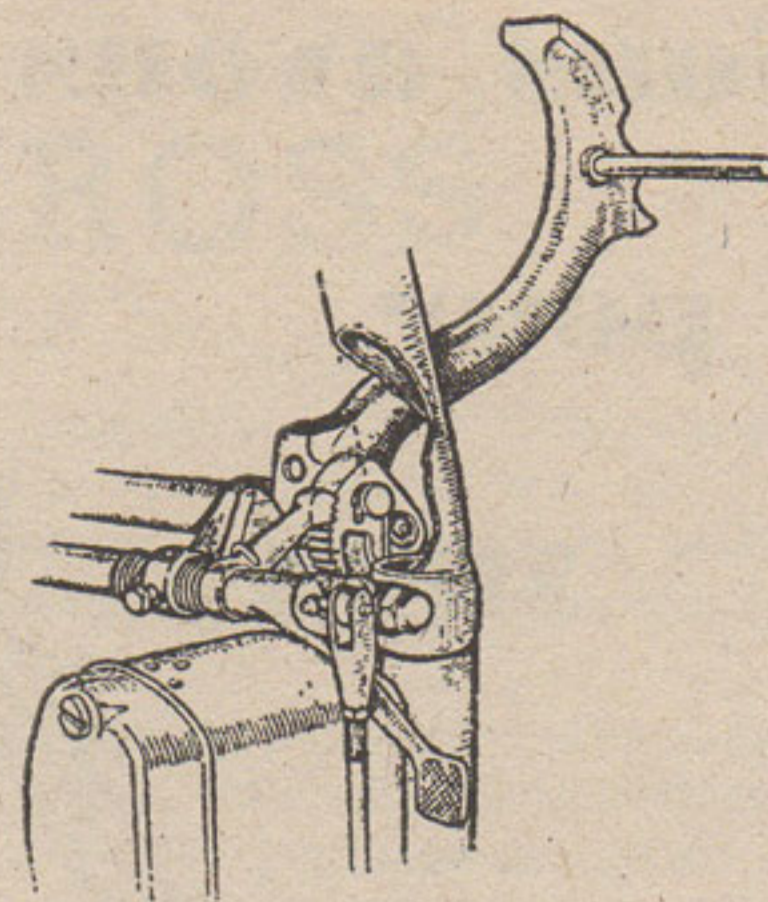
on touche au frein avant. Le guidon monté sur caoutchouc est exempt de vibration, même côté moteur, celui-ci étant flottant.

A ce sujet, il est toujours surprenant pour nous, motards, de voir un bloc mécanique frétiller allègrement dans un cadre à certains régimes. Pratiquement cela supprime totalement, aux accélérations et inversement, les effets de l'inertie, réactions que l'on constate généralement sur les moteurs axés longitudinalement par rapport au cadre.

Malgré sa grande souplesse, le moteur monte bien en régime, on reprend à 30 km.-h. en quatrième sans bruit. Tout dans la Sunbeam est douceur : les commandes d'embrayage, de freins, les accélérations et par-dessus tout un silence remarquable. Ces qualités font de la S-7 une belle machine de tourisme.

Les seules petites critiques que nous lui ferons concernent son aptitude moyenne à virer et le talonnement de la suspension arrière (un changement de viscosité de l'huile peut sans doute remédier à cela). Pourtant le 70 de moyenne est à la portée de n'importe quel conducteur et sans jamais dépasser 90, 95 km. à l'heure, vitesse à laquelle la machine se comporte merveilleusement. Le compteur encastré dans le phare est bien visible, heureusement car le confort fait perdre un peu la notion de l'allure.

La Sunbeam possède encore une qualité fort appréciée à l'heure actuelle : c'est sa sobriété, 4 litres



La béquille à cliquets, d'un emploi aisé, se manœuvre sans effort.

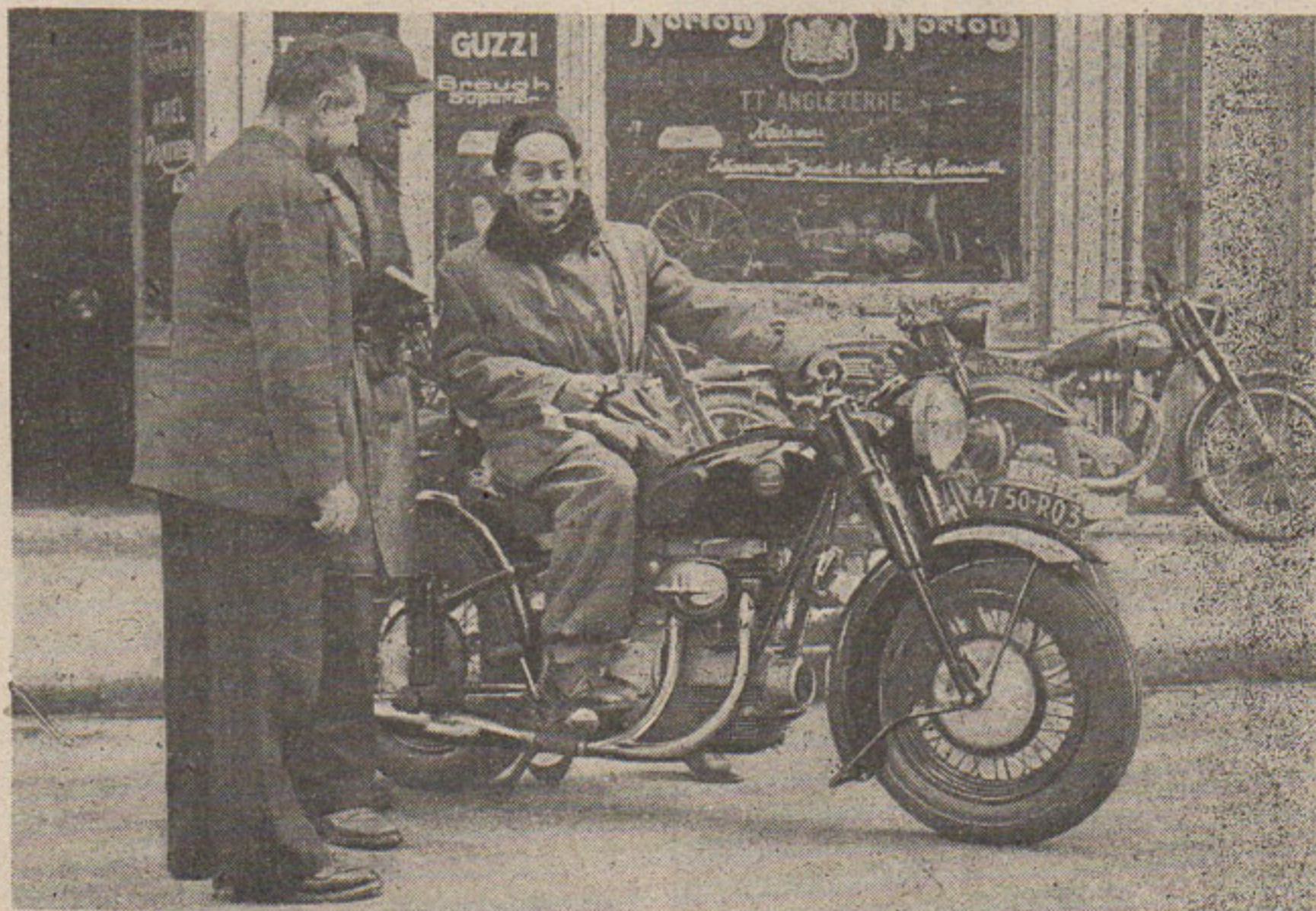
et demi aux 100 kilomètres avec un passager en tansad.

Nous avons roulé sous la pluie battante et nos dernières craintes au sujet de la tenue de route sur sol mouillé se sont évanouies.

Nous pensons que cette machine ferait la joie de bien des motocyclistes, touristes impénitents, malheureusement son acquisition est soumise aux lois du moment. Aussi nous remercions M. Ladevèze de nous avoir permis d'apprécier les qualités de cette belle mécanique.

A. NEBOUT.

Dessins Motorcycle et Motorcycling.

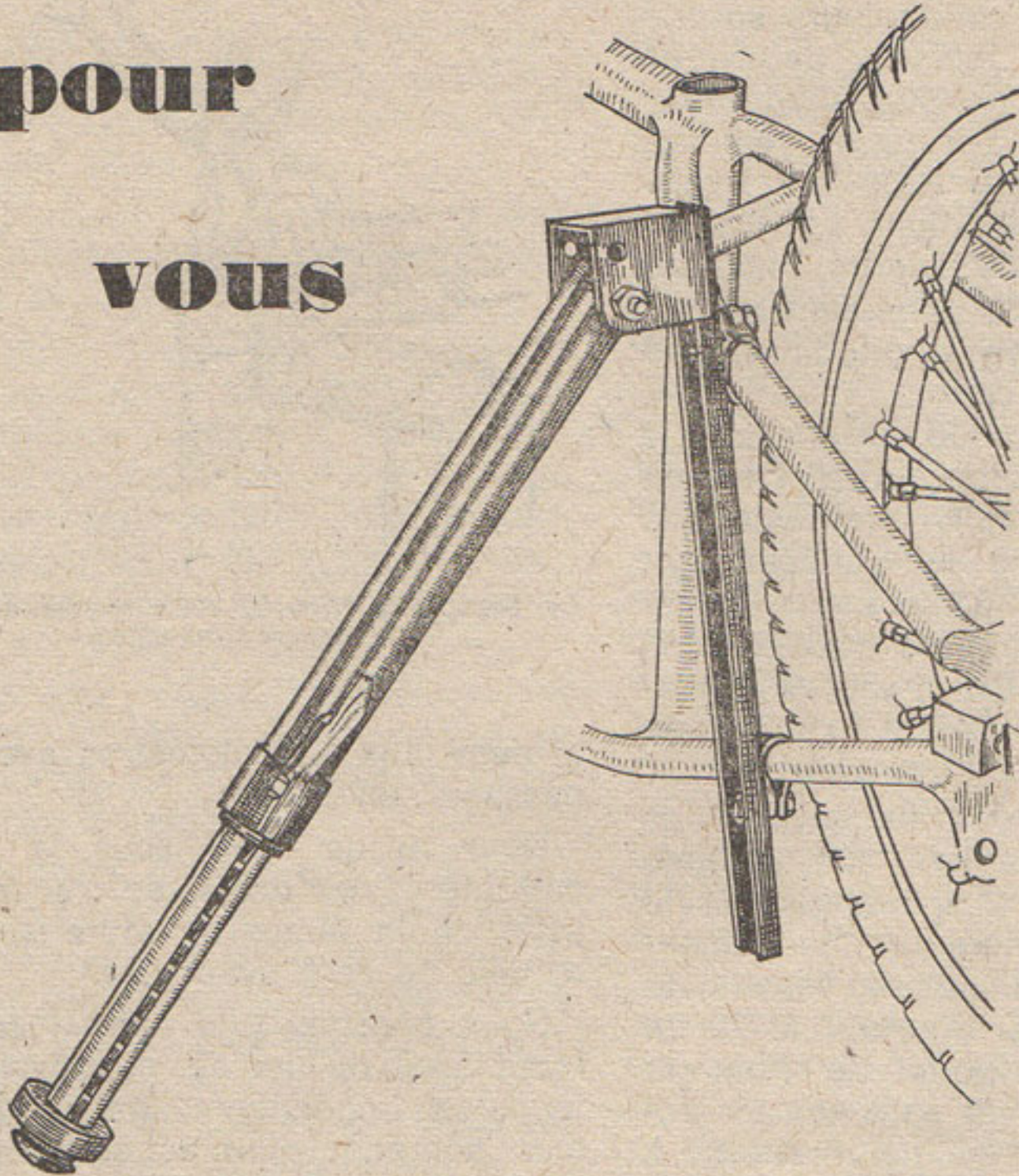


Le sourire satisfait de Nebout est le meilleur compliment qu'il puisse faire après un essai.

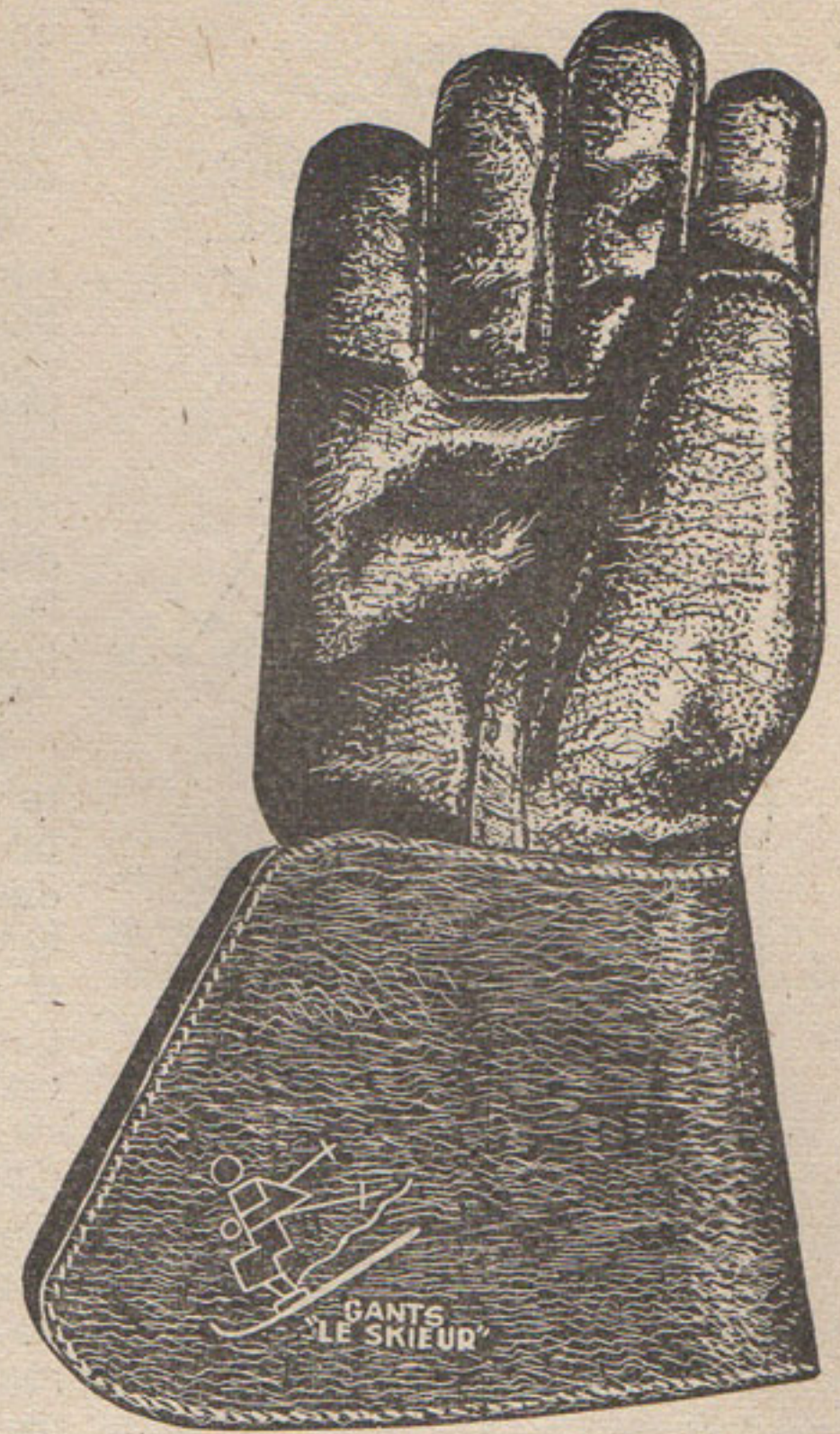
Nous avons vu

pour

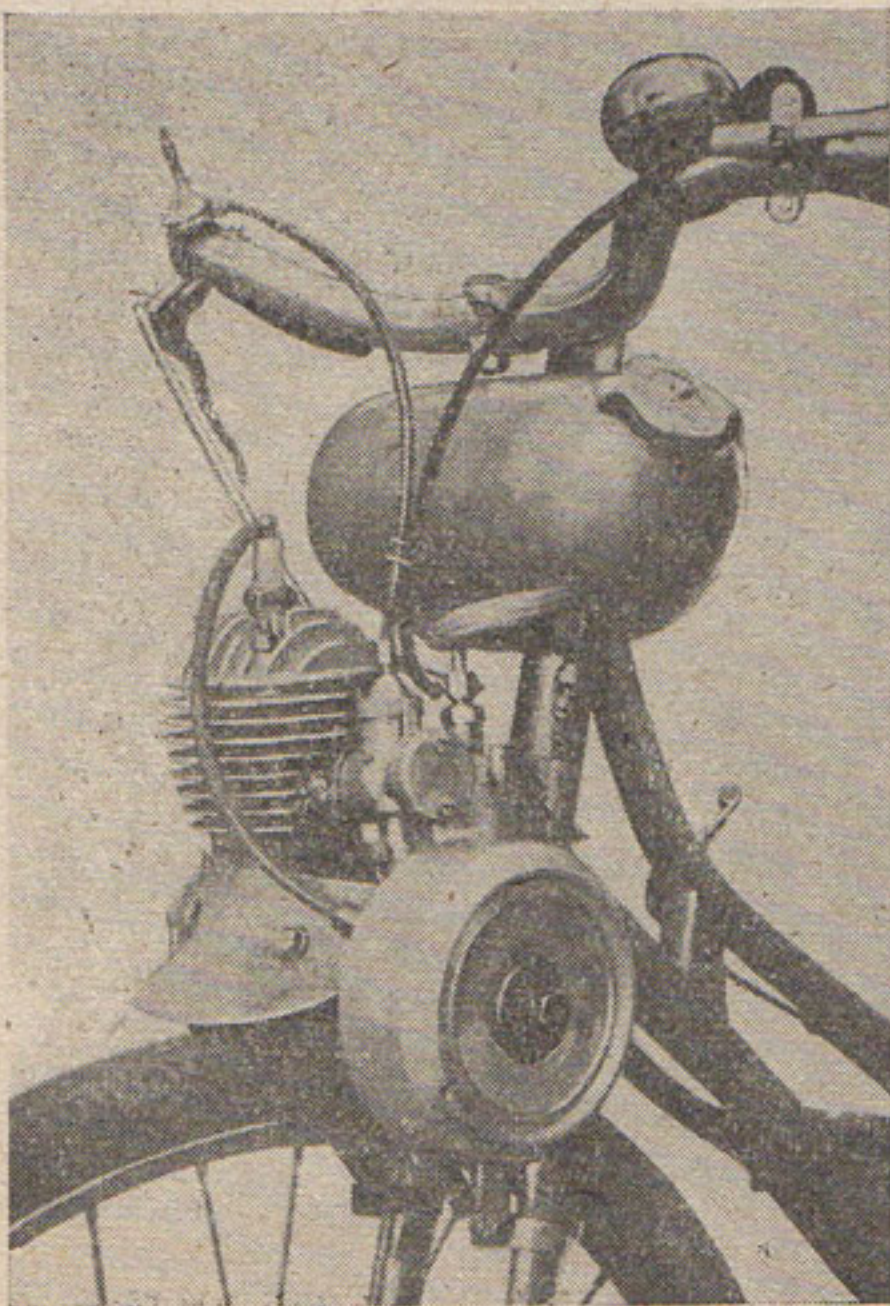
vous



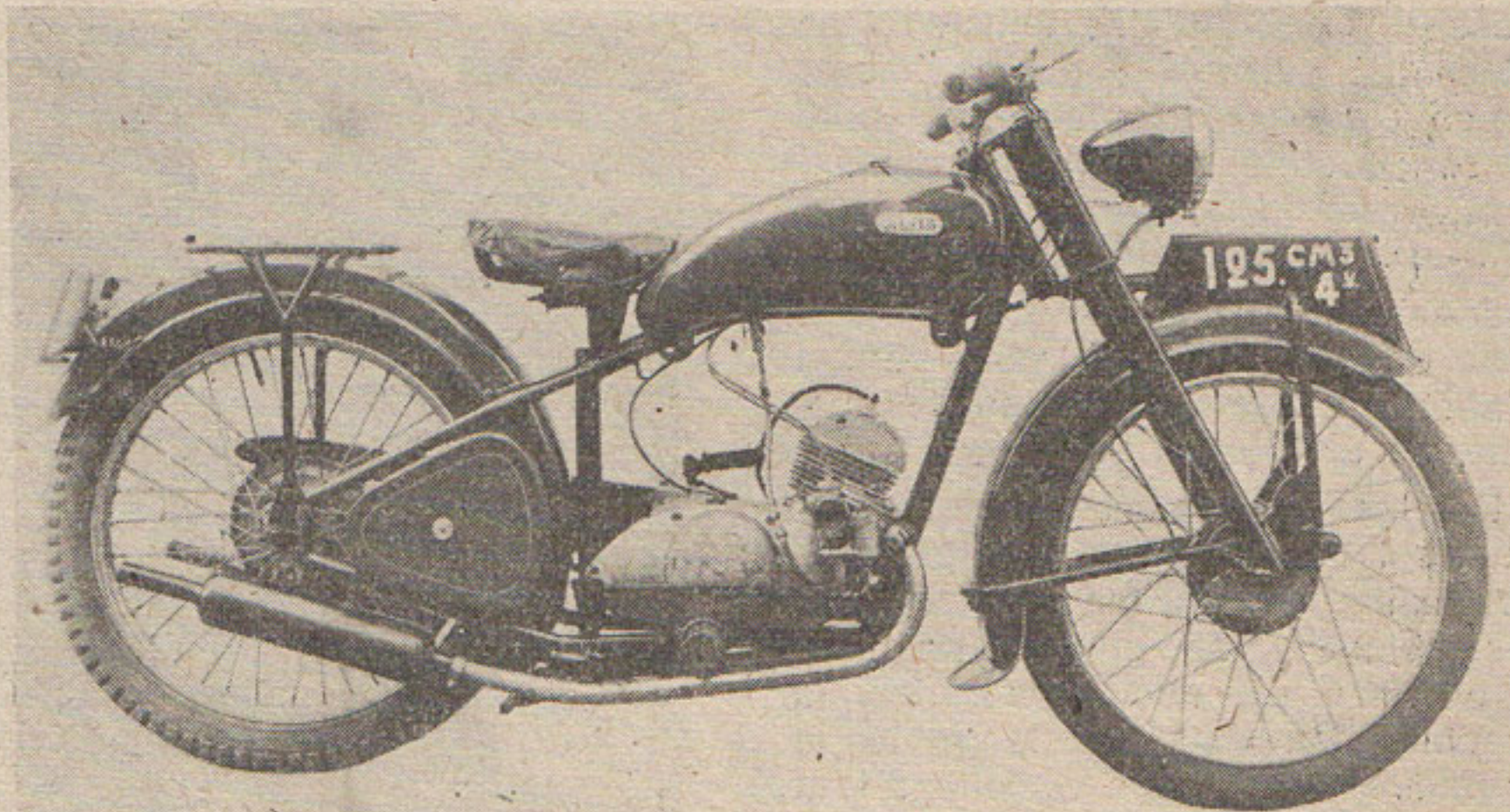
Une béquille latérale adaptable sur toutes les machines. Son système de rampe à crans permet l'inclinaison de la moto à l'angle désiré.



Parfaitement étudiés pour le ski, les gants "Le Skieur" ont pour le motocycliste des qualités indéniables : imperméabilité, absence de coutures fragiles à l'intérieur des doigts, souplesse, confort parfait grâce à la généreuse manchette de cuir à soufflet et à l'élastique qui maintient très bien le gant au poignet, assurant ainsi une protection efficace contre le vent.



Le "Vélo-Rêve", moteur auxiliaire à transmission par galet, est rapide et d'un prix abordable. Il ne nécessite aucune transformation pour son montage.



L' "Alma" est construit à Clermont-Ferrand par M. Mauriange. Il est monté avec un 125 cmc. Lardy. La particularité du cadre réside dans sa fourche télescopique avec roue tirée. La suspension de la selle est également très étudiée, réglable suivant le poids.

LA F.N. DE CROSS

Nous empruntons à notre confrère belge « Moto Magazine » une description de la nouvelle machine de cross, expérimentée actuellement par la Fabrique Nationale d'Herstal.

On sait que l'excellent Leloup, montant une de ces nouvelles machines, vient d'enlever le championnat de Belgique de moto-cross 1948, catégorie seniors.

Dans les grandes lignes, on reconnaît à la fois sur cette machine le cadre caractéristique de la nouvelle série XIII; avec un moteur dont le carter rappelle les fameuses M.86 et M.11.

En réalité, s'il y a en effet une réminiscence de l'une et de l'autre, il y a beaucoup plus encore dans cette machine spéciale pour le moto-cross.

On remarquera en effet que le cadre n'est pas tout à fait celui de la série XIII. Il s'agit d'un cadre spécial surélevé, et on notera la présence d'amortisseurs hydrauliques à l'avant comme à l'arrière.

La fourche avant est du type à roue tirée, — évidemment, — tandis que la fourche arrière oscillante est d'un type spécial renforcé, comme il se doit pour le moto-cross.

Les roues, munies respectivement d'un pneu 27x3 à l'avant et d'un 27x4 à l'arrière, possèdent un rayonnage renforcé.

Les tambours de frein, qui méritent de retenir l'attention, sont en magnésium et possèdent de larges ailettes assurant un refroidissement véritablement parfait. Le diamètre intérieur des tambours est de 180 mm.

Les garde-boue ont, eux aussi, été spécialement dessinés pour la machine.

Quant au bloc-moteur, de 500 cmc. de cylindrée (alésage 80 mm., course 99 mm.), il comporte une distribution par arbre à cames en tête, ce qui constitue une disposition rarement utilisée en cross. L'embellage est articulé sur galets, avec cage.

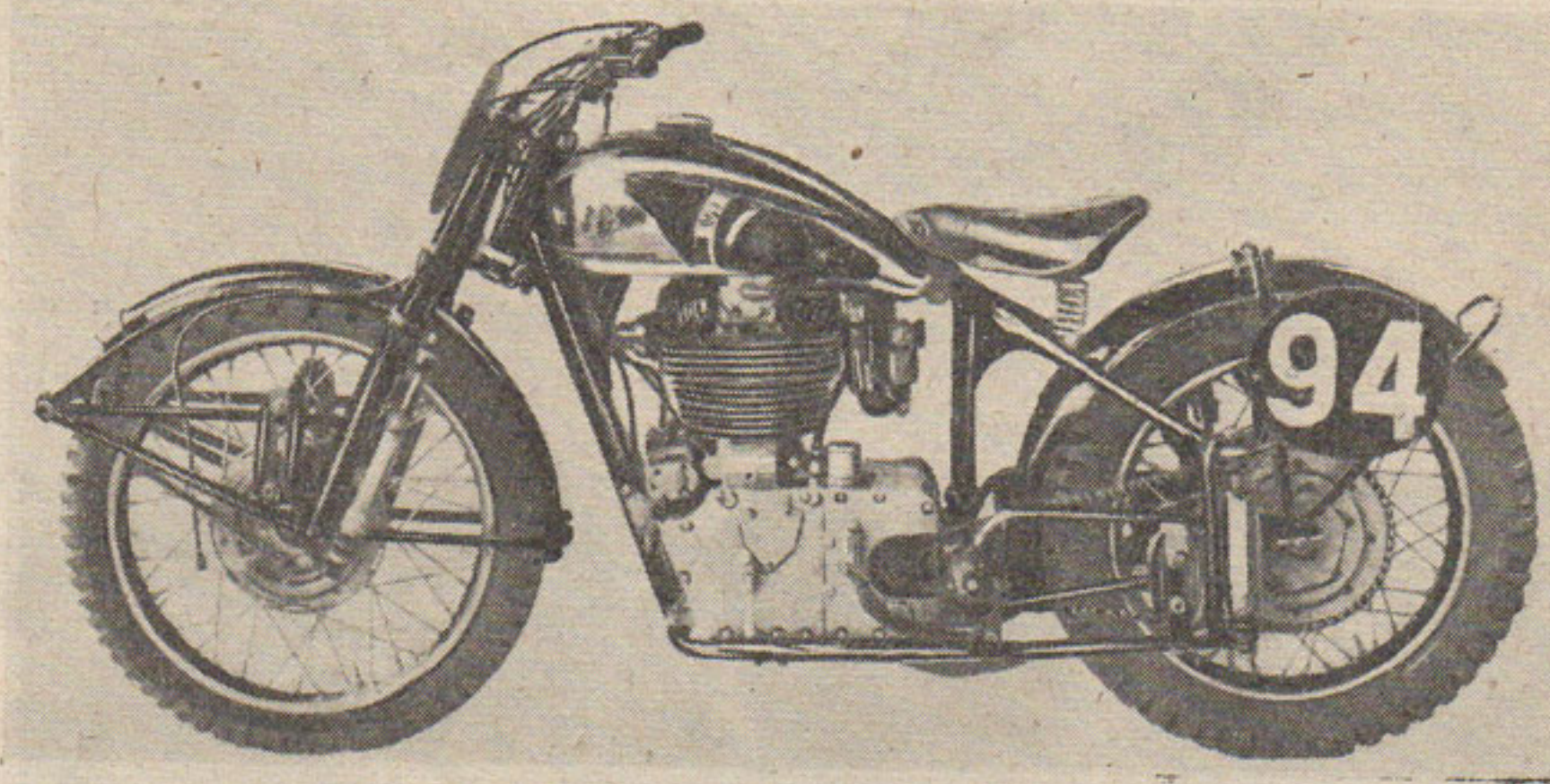
Autre détail à retenir : le cylindre est

en magnésium, avec très larges ailettes de refroidissement. Ce cylindre reçoit une chemise en acier. Le boîtier des cames est également en magnésium.

Le carter est en alliage d'aluminium. L'allumage est confié à une magnéto Bosch, et le graissage est confié à une pompe à engrenages.

Les rapports de démultiplication entre le moteur et la boîte des vitesses sont les suivants : 3,8/1 en première, 3,28/1 en deuxième, 2,8/1 en troisième et 1,82/1 en quatrième. Le carburant est le mélange 50/50 essence-benzol.

On notera la forme du guidon, étudiée pour assurer au pilote une

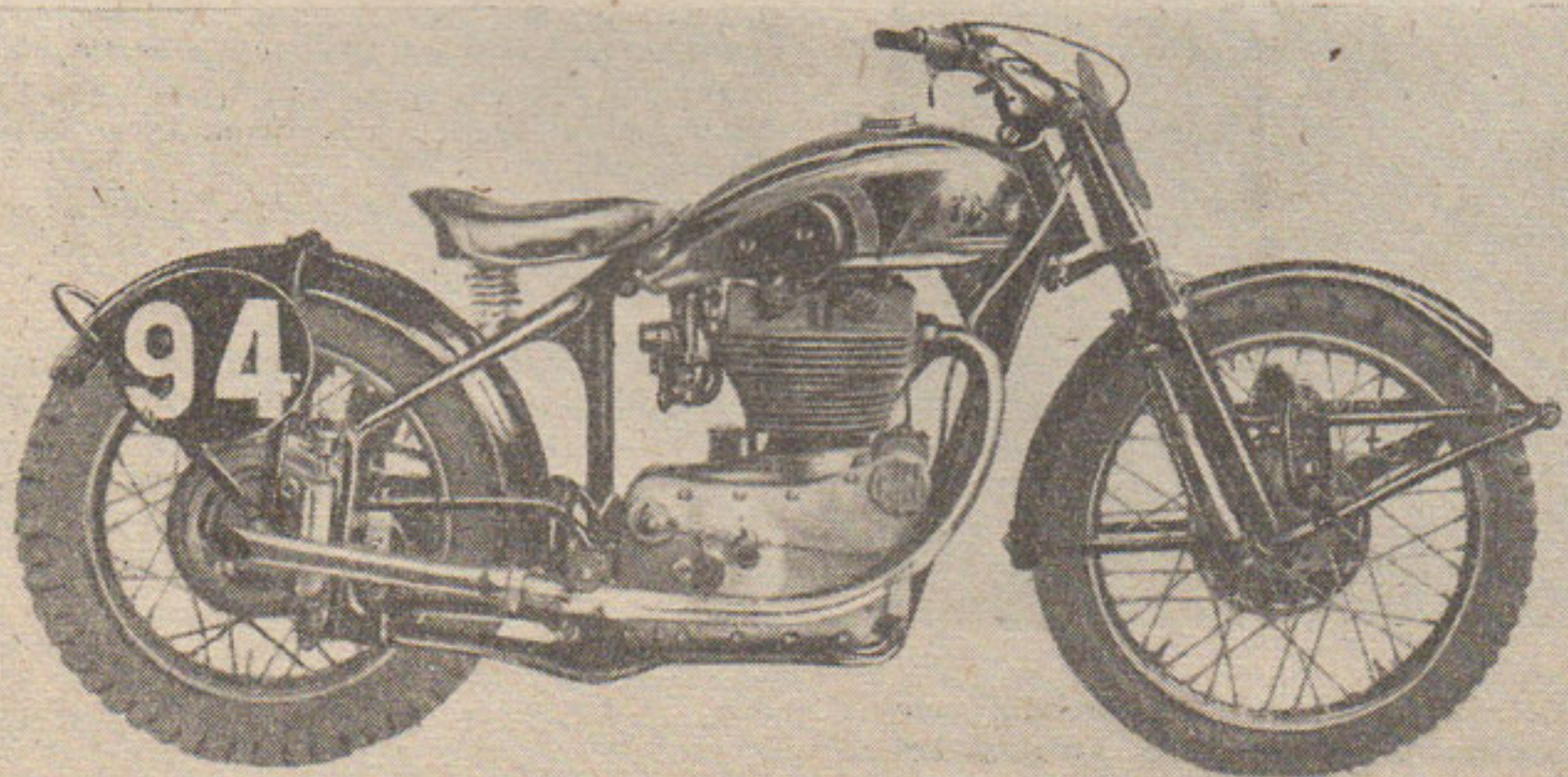


Cette machine pilotée par Leloup, a remporté de multiples victoires en Belgique.

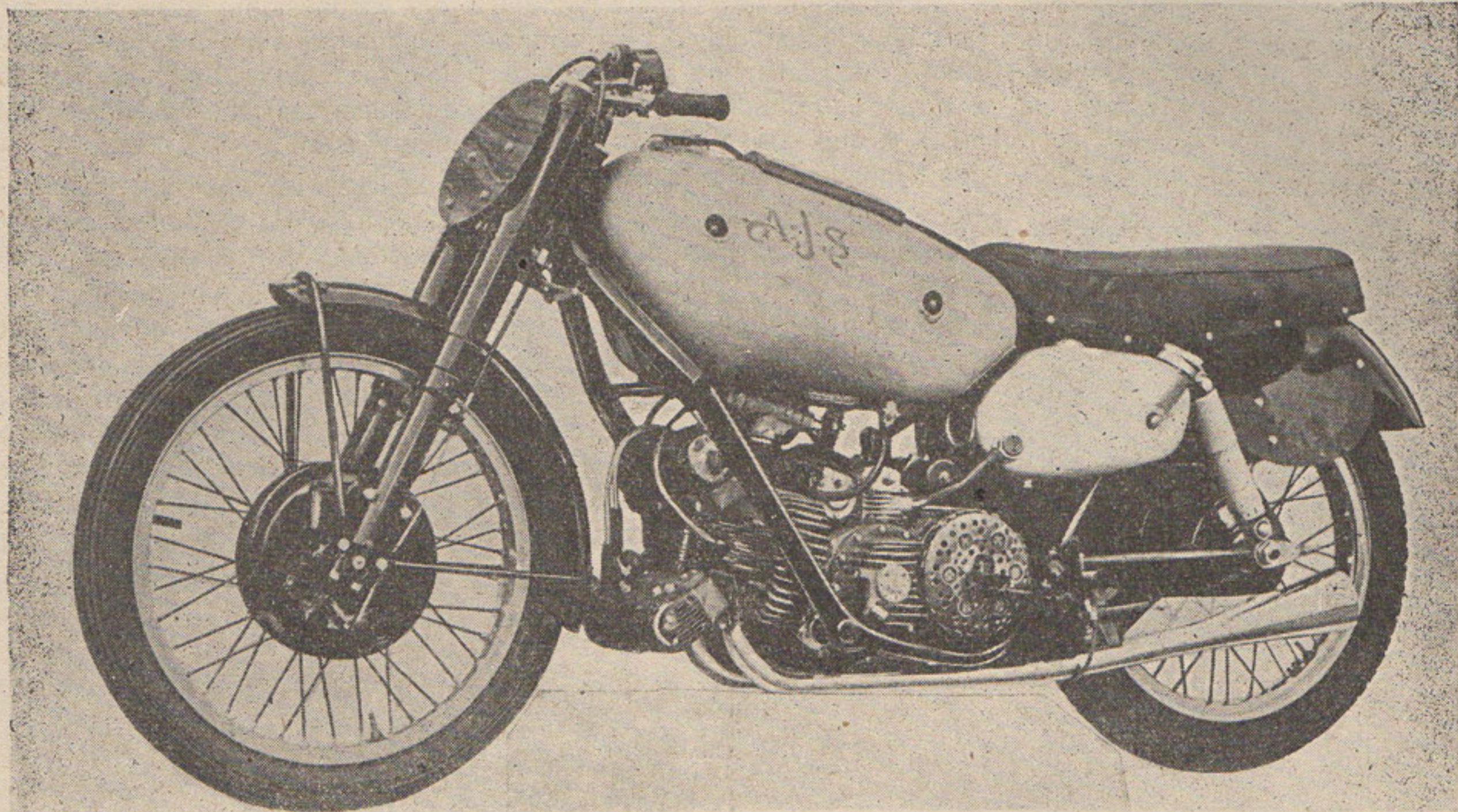
aisance maximum lors des manœuvres difficiles.

Nous ne sommes pas encore autorisé à en dire davantage sur ces belles machines. Elles ont déjà montré ce que pouvait en tirer un pilote de valeur.

Puissent-elles constituer le premier maillon d'une chaîne glorieuse, qui nous permettrait à nouveau d'applaudir, comme par le passé, aux succès de la belle industrie nationale belge.



LE SPORT



La 500 A.J.S. qui, aux mains de Monneret, West et Graham, a battu dix-huit records du monde.



Voici, au cours d'une réception, M. et Mme Simonetti remettant à M. A. Remondini une coupe offerte par les Établissements Borgo au jeune recordman. A droite : M. Max Enders et M. Remondini père.

Les Records

Le 12 novembre, entre midi et 17 heures, Georges Monneret, les anglais West et Graham ont battu à Montlhéry les records suivants :

2 heures : 356 km. 753 (moy. : 178 km. 376).
Ancien record : 338 km. 106 (moy. : 169 km. 053).

3 heures : 524 km. 074 (moy. : 174 km. 691).
Ancien record : 501 km. 643 (moy. : 167 km. 214).

4 heures : 691 km. 666 (moy. : 172 km. 916).
Ancien record : 623 km. 666 (moy. : 155 km. 917).

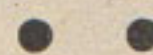
5 heures : 862 km. 137 (moy. : 172 km. 427).
Ancien record : 779 km. 768 (moy. : 155 km. 954).

500 km. : en 2 h. 51 m. 48 s. (moy. : 174 km. 621).
Ancien record : 2 h. 59 m. 24 s. 40/100 (moy. : 167 km. 218).

500 milles : en 4 h. 40 m. 20 s. 52/100 (moy. 172 km. 218).
Ancien record : 5 h. 10 m. 7 s. 67/100 (moy. : 155 km. 678).

Ces records appartenaient à l'équipe belge Milhoux-Charlier et sont valables en 750 et 1.000 cmc.

Le tour le plus rapide fut effectué par Monneret en 49 sec. (187 km. 217) temps égalé par Graham au dernier tour.





F.I.C.M.

CONGRÈS DES 25-26-27 NOVEMBRE 1948

Le Congrès de la F.I.C.M. s'est tenu à Londres du 25 au 27 novembre au siège du Royal Automobile-Club.

16 nations étaient représentées à ce Congrès : Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie.

La France était représentée par M. A. Pérouse, président de la F.F.M. et par M. Violet, vice-président.

Commission Sportive Internationale

Calendrier. — La C.S.I. a arrêté le Calendrier International Motocycliste pour 1949 (voir annexe jointe).

Compresseur. — La définition du moteur non suralimenté a été complétée comme suit : « Est considéré comme moteur à alimentation normale, tout moteur dans lequel l'admission d'air, ou de mélange carburé, est uniquement provoquée par le déplacement du piston moteur de type normal. »

Tout moteur ne répondant pas à cette définition sera considéré comme suralimenté.

Scoter. — Les scooters sont admis dans les manifestations sportives motocyclistes, y compris les courses de vitesse. Suivant les décisions des Unions Motocyclistes Nationales intéressées ils pourront courir dans les classes de motocyclettes de même cylindrée, ou faire l'objet de classes « bis ».

Grands Prix Internationaux. — Dorénavant, les Grands Prix Internationaux (un par pays) devront être disputés sur des circuits mesurant au minimum 6 kilomètres au tour et des parcours minima sont imposés à chaque classe de motocycles :

Motos 125 cmc. : 100 km.; 250 cmc. : 125 km.; 350 cmc. : 150 km.; 500 cmc. : 200 km.; sidecars : 100 km.

Cette nouvelle réglementation doit permettre l'établissement d'un Championnat d'Europe par addition de points. Un projet de règlement de ce championnat sera soumis au Congrès de Printemps.

Pistes et terrains sportifs permanents. — Les exploitants de pistes ou de terrains sportifs permanents devront obtenir une licence spéciale qui leur sera délivrée par l'Union Motocycliste Nationale intéressée. Cette licence donnera à l'utilisateur d'un terrain sportif à caractère permanent l'autorisation de faire disputer sur ce terrain des manifestations sportives organisées dans les conditions édictées par le Règlement National de l'U.M.N.

Moto-Ball. — La Fédération Française de Motocyclisme a été chargée d'établir un projet de règlement international pour le Moto-Ball.

Service médical. — Les U.M.N. ont été invitées, autant que faire se peut, à prévoir l'organisation d'un service médical pour l'examen des conducteurs avant les courses.

Conseil Général

Après avoir adopté les procès-verbaux des réunions d'avril à Bruxelles, et le rapport du secrétaire général, le Conseil général a procédé à l'élection d'un vice-président en remplacement de M. M.-D. Ball. A été élu à ce poste le professeur A.-M. Low, vice-président et directeur général de l'Auto-Cycle Union.

Modification des statuts. — Le conseil a procédé à l'examen d'un projet de statuts de la F.I.C.M. auquel ont été apportées quelques modifications de détail. M. H. Haecker, président et M. A. Pérouse, vice-président, ont été chargés de la rédaction défini-

tive de ce document qui sera probablement adopté en dernière lecture au Congrès de Printemps.

Commission de Tourisme. — Le Conseil a décidé de rétablir la Commission de Tourisme en lui donnant un statut analogue à celui de la C.S.I. Une Commission composée des représentants de la Belgique, de la France, de la Hollande, de l'Italie et de la Suisse a été chargée d'établir le projet de statut de cette Commission de Tourisme, projet qui sera soumis au Congrès de Printemps.

Congrès de Printemps 1949. — Le Conseil a décidé que le Congrès de Printemps aura lieu à Luxembourg au début du mois d'avril 1949.

CALENDRIER INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE 1949

Avril

- 4 : Italie. — Grand Trophée Motocycliste à San Remo.
- 10 : Autriche. — Course de Baden (sur piste sablée).
- 15 : Grande-Bretagne. — Course de Silverstone.
- 17 : France. — Circuit Int. Motocycliste de Pau.
- 18-19 : Italie. — 24 Heures à Monza.

Mai

- 1 : Belgique. — Circuit de Floreffe.
- 7 : Irlande. — Leinster 200.
- 7 ou 8 : Pays-Bas. — Circuit de Landvoort.
- 8 : Espagne. — 6° Prix Int. de Barcelone.
- 8-9 : Italie. — Concours Milano-San Remo.
- 14 ou 21 : Irlande. — North West 200.
- 15 : Belgique. — Circuit de l'Entre-Sambre et Meuse.
- 15 : Autriche : Course de Rankweil (Vorarlberg).
- 22 : Espagne. — 5° Prix Int. de Madrid.
- 22 : Suisse. — Circuit d'Erlen.
- 22 : Autriche. — Tourist Trophy Autrichien.
- 26 : France. — Circuit Motocycliste du Baldago's Moto-Club.
- 28-29 : Suède. — Course du S.M.K. à Stockholm St. Erzsloppet.
- 29 : Suisse. — Circuit d'Olten.
- 29 : France. — Prix Motocycliste de Bigorre-Lourdes.

Juin

- 4-5 : France. — Bol d'Or Motocycliste.
- 5 : Italie. — Prix de la F.M.I.
- 5 : Belgique. — Circuit des Frontières.
- 11 : France. — Circuit Motocycliste des Remparts à Angoulême.
- 12 : Tchécoslovaquie. — Grand Prix de Tchécoslovaquie.
- 12 : Belgique. — Circuit de la Cambre.
- 13-15-17 : Grande-Bretagne : Courses du Tourist Trophy.
- 19 : France. — Circuit Int. Motocycliste du Médoc.
- 26 : Italie. — Course Int. de Monza.

Juillet

- 2 : Pologne. — Grand Prix de Pologne.
- 2-3 : Suisse. — Grand Prix de Suisse à Berne.
- 3 : Belgique. — Circuit du Limbourg.
- 9 : Pays-Bas. — Grand Prix de Hollande du K.N.M.V. (Dutch T.T.).
- 9-10 : Autriche. — Course Int. du Stade de Vienne.
- 10 : France. — Circuit de l'Albigeois.
- 10 : Suisse. — Circuit de Locarno.
- 10 : Autriche. — Course d'Innsbruck.
- 14 : France. — 3° Circuit de Vitesse de la Ville de Bordeaux.
- 17 : Belgique. — Grand Prix de Belgique.
- 17 : Suisse. — Circuit de Wallisellen.
- 17 : Italie. — Rallye Int. Madonnina dei Centauri.
- 24 : Espagne. — 2° Prix de Guipuzoka San Sebastian).

- 24 : Belgique. — Circuit de Gedinne.
- 30-31 : France. — Rallye d'Evian.
- 31 : France. — Course de côte du Mont Ventoux.
- 31 : Italie. — Prix Int. de Recanatis.

Août

- 7 : France. — Grand Prix de France.
- 7 : Autriche. — Circuit de Vitesse de Lustenau.
- 14 : Suisse. — Circuit de Lugano.
- 14-15 : France. — Circuit de Vitesse de la ville de Cannes.
- 14 : Tchécoslovaquie. — Circuit du Président Dr. Ed. Benes-Tabot.
- 20-21 : Italie. — Rallye Int. de Cortina d'Ampezzo.
- 21 : Irlande. — Ulster Grand Prix.
- 21 : Tchécoslovaquie. — Circuit Olomouc.
- 28 : Suisse. — Circuit de Porrentruy.
- 27-28 : Autriche. — Rallye des Alpes.
- 27-28 : Pays-Bas. — Circuit de Zandvoort.
- 28 : Norvège. — Grand Prix de Norvège.
- 28 : Tchécoslovaquie. — Circuit de Pilzen.

Septembre

- 4 : Italie. — Grand Prix des Nations.
- 4 : Suisse. — Circuit de Lausanne.
- 4 : France. — Circuit d'Avignon.
- 11 : Suisse. — Course sur gazon à Zurich.
- 11-18 : Grande-Bretagne. — Concours Int. des Six Jours.
- 25 : Espagne. — Grand Prix d'Espagne (San Sebastian).
- 25 : Autriche. — Course de côte Int. du Ries à Graz.

Octobre

- 1^{er} : Espagne. — Circuit de Madrid.
- 8 : Espagne. — II° Prix Pena Motorista Barcelona.

Moto-Cross

Avril

- 10 : France. — Motocross de Lorraine à Verdun.
- 24 : France. — Motocross du M.C. d'Avignon.

Juin

- 3 : France. — Motocross de l'Amitié du M.C. du Nord.
- 12 : Italie. — 3° Motocross Int. Imola.
- 19 : France. — Motocross de la Région Parisienne de l'A.M.S.

Juillet

- 14 : France. — Motocross du M.C. Banlieue Nord.

Août

- 7 : Belgique. — Grand Prix de Belgique de Motocross.
- 21 : France. — Motocross des 3 Nations du M.C. du Nord.
- 28 : Grande-Bretagne. — International Motocross Meeting.

Septembre

- 4 : France. — Motocross de la Banlieue Nord.
- 11 : France. — Motocross de la Région Parisienne de l'A.M.S.

Octobre

- 2 : Luxembourg. — Grand Prix du Motocross du Luxembourg.

Moto-Club Châtillonnais (Tourisme-Sport-Camping)

Au cours de sa dernière réunion mensuelle tenue en décembre, le M.C.C. a proclamé les résultats des différents championnats institués au cours de l'année 1948 entre les sociétaires.

Championnat sportif

- 1. Robbes Claude; 2. Théveney; 3. Boiché; 4. Betbeze; 5. Béras, etc...

Championnat touristique

- Catégorie Dames : 1. Mme Liégeard; 2. Mme Lacombe; 3. Mme Gohin; 4. Mme Cantalice; 5. Mme Giat, etc...

- Catégorie Messieurs : 1. Gohin André; 2. Lacombe; 3. Liégeard; 4. Cantalice; 5. Iralde, etc...

Ces championnats justifient et prouvent l'activité toujours croissante dans le domaine touristique et sportif au sein du club aux couleurs bleu et jaune.

D'autre part, les lauréats recevront leurs récompenses publiquement au cours de la Dixième soirée annuelle qui aura lieu à une date ultérieure où se déroulera un banquet

suivi de bal de nuit, et sur laquelle organisation nous reviendrons en temps utile.

Dans notre dernier communiqué nous avons omis de signaler l'adresse du siège de la Section locale créée dans le XVI^e arrondissement de Paris, celui-ci est fixé au café de notre sociétaire M. Pailler Albert, sis 69, avenue Kléber, qui se fera un plaisir de renseigner tous les motards désireux d'adhérer à la section.

Rappelons encore que la prochaine réunion mensuelle aura lieu le jeudi 6 janvier 1949, à 21 heures, au Siège social; nos sociétaires sont priés de bien vouloir y assister. En outre nous réserverons notre plus cordial accueil à tous les isolés qui voudront bien assister à cette séance amicale.

Pratiquants de tous véhicules mécaniques ne restez pas plus longtemps isolés... adhérez au groupement spécialisé de la Banlieue Sud qui vous procurera de nombreux avantages et mettra sa compétence à votre disposition. Un renseignement ne coûte rien, il vous sera donné tous les jours au Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sur-Bagneux (Seine), ou en écrivant au Président G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sur-Bagneux, qui vous documentera sur l'activité de l'association.

Moto-Club Maintenon

Séance du 1^{er} octobre, renouvellement du Bureau. Sont élus pour la saison 1948-1949 : Président M. Seguin, Vice-Président MM. Quatre-bœufs et Zerwette, Secrétaire général M. Gaté, Secrétaire-adjoint M. Violette, Trésorier général M. Ferré, Trésorier-adjoint M. Duval, Assesseurs MM. Guerrier, Le-fevre et Hamard.

Le 24 octobre en soirée a eu lieu, dans une atmosphère de franche gaieté et de bonne camaraderie, le Bal du M.C.M. A défaut de manifestation touristique imputable au manque de carburant, tous les sportifs de la région s'étaient donné rendez-vous à cette brillante soirée et s'en donnèrent à cœur joie au rythme d'un orchestre renommé.

En résumé, belle manifestation du Moto-Club de Maintenon, qui laisse bien augurer pour la saison prochaine.

L'activité du Moto-Club Basque.

Fondé il y a un peu plus d'un an à Biarritz, le Moto-Club Basque compte maintenant 180 motocyclistes rattachés

aux sections qui ont dû être créées dans les villes suivantes : Bayonne, Biarritz-Saint-Jean-de-Luz-Hendaye, Hasparren et Mauléon.

Bayonne en organisant de magnifiques courses sur piste (ou brillèrent nos cracks régionaux : Lamouzy-Bacherès, Zamora, Ibarra, Vivière, etc.), le quartier Lahubiague en innovant une formule de gymkana de qualité, Biarritz avec le circuit de vitesse de l'esplanade de la plage et le gymkana acrobatique, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye furent les étapes de rallyes touristiques qui firent mieux connaître nos régions aux motards venus de l'extérieur ; Mauléon qui nous offrit la primeur d'un moto-cross très U.S.A. où le sympathique Garat fit merveille, et enfin à tout seigneur... Hasparren qui aura les honneurs de l'étape gastronomique de la sortie de clôture du dimanche 17 octobre qui réunira en un banquet fraternel la grande famille du Moto-Club Basque.

Sur le plan extérieur, les coureurs basques furent partout sur la brèche, à Pau, Vic-Bigorre, Bordeaux, Comminges et ceci malgré de faibles moyens et le handicap certain de machines peu adaptées à s'aligner avec les bolides internationaux qu'ils affrontèrent cependant avec sérénité, soutenus par leur amour pour les sports mécaniques, et aussi par les supporters fidèles du club qui les suivirent jusqu'à Saint-Sébastien, au premier Grand Prix du Real Moto-Club du Guipuskoa, impeccablement organisé par nos amis péninsulaires, où brillèrent en 250 cmc. les couleurs françaises avec la victoire de Collignon, en 350 cmc. avec Perrin et en 500 cmc. avec Behra devant les as espagnols qui firent tous une fort belle course.

Le champion de France Behra admire la médaille qui lui a été offerte au cours de la réception organisée en son honneur place de la Concorde; on reconnaît à droite Houel, 3^e du classement du Championnat des conducteurs, en bas, à droite, Behra et Perrin après leur victoire en 500 et en 350 au Grand Prix du Real Moto-Club de Guipuskoa.

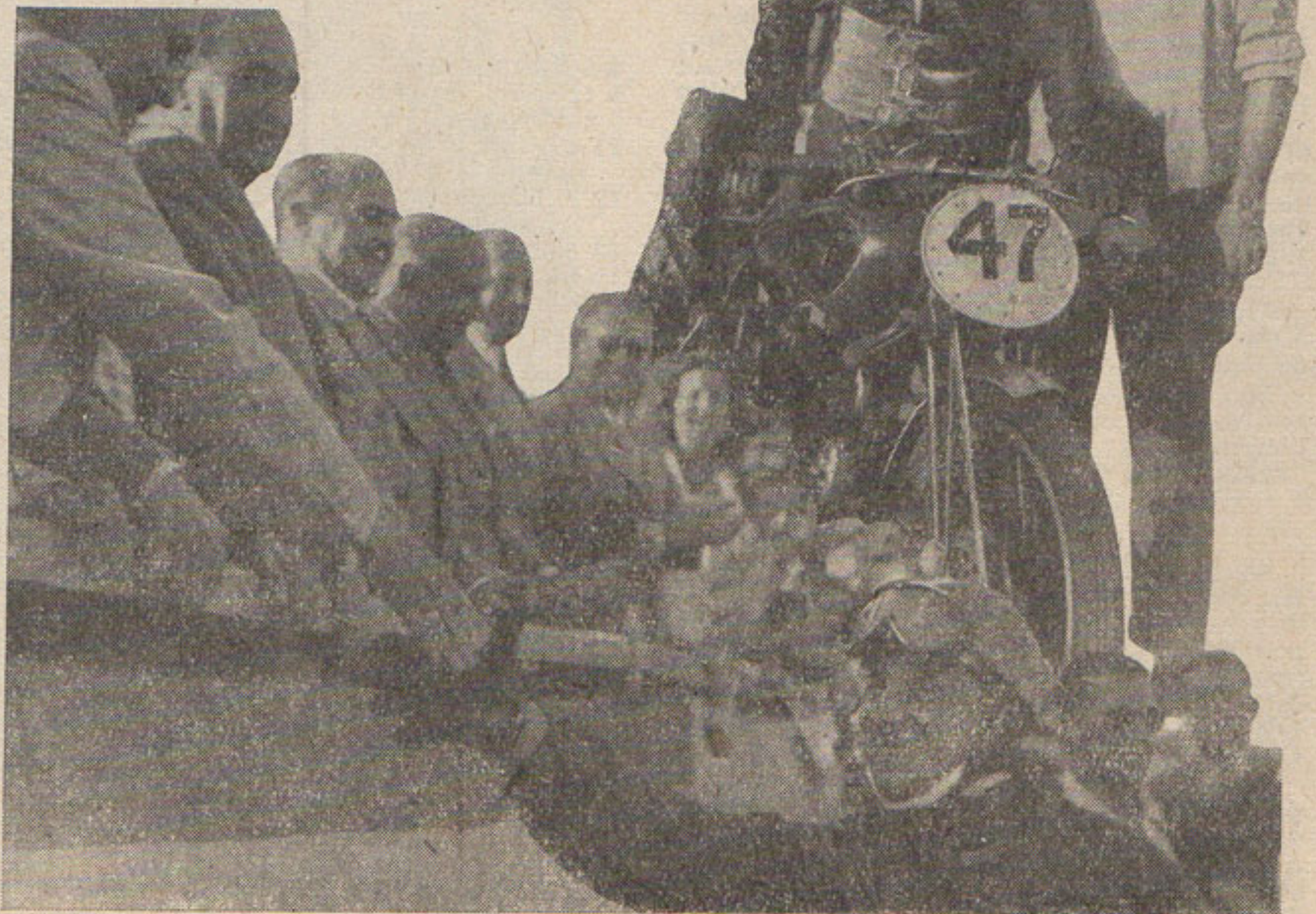


LE MOTOR-CLUB PROTESTE

Nous tiendrions à voir dans Motocycles l'exposé de notre protestation au sujet d'un moto-cross qui eut lieu à Nantes et pour lequel les organisateurs s'étaient passé du concours des Parisiens, ceux-ci ayant les dents trop longues.

Or, cette désignation « des Parisiens » nous choque au plus haut degré, car s'il est notoire que des coureurs réclament des primes assez importantes, ce ne sont pas tous les coureurs parisiens et nous tenons, nous, au Motor-Club à ce que l'on sache qu'au contraire nos coureurs ont un esprit sportif plus développé puisque, au cours de la saison 1948, ils se sont déplacés souvent en province, sans bénéfice, simplement pour prêter leur concours à des clubs, dans l'espoir que leur présence aiderait ces clubs à retrouver la place qu'ils méritent dans le sport motocycliste.

Le Secrétaire général,
A. BAULE.





PETITES ANNONCES.

La ligne de 36 lettres, signes ou espaces : 100 francs

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE MIEUX QUE LE NEUF

Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de tringles
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION
LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

16, Cité Dupont (50, Rue St-Maur), PARIS-X^e Roq. 00-43

ACHATS

ACHÈTE bouteille oxygène, acétylène. — POULAIN, 24, rue de la République, GUEBWILLER (Haut-Rhin).

ACHÈTE moteur Villiers 350 cmc. 2 temps, même à refaire. — Roger MABIRE, SAINT-GEORGES-DU-VIEVRE (Eure).

RECHERCHE moteur 350-500 cmc. bicylindre préférence, exc. ét. — COMBE, 1, place Sully, CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme).

250 cmc. étrangère ou échange contre 125 Terrot culb., comme neuve. — COMBEAU, 66, rue Barrault, PARIS (13^e).

SUIS ACHETEUR Moto N.S.U. 200 cmc. 2 tps, 4 vit., même très mauvais ét. ou sans roues. — COLLART A., 1, rue de la Vis, SAINT-GILLES (Gard).

CHERCHE Dax-Rafale. — MARC, 8, rue des Plâtrières, PARIS (20^e).

ACHAT EP. Vélo. Motobécane B.I.V. 2 avec papiers. — GICQUEL, 22 bis, rue Louise-Michel, LEVALLOIS (Seine).

CHERCHE 750 cmc. René-Gillet av. ou sans side, dern. modèle. — MEYER, 10, rue Delambre, PARIS (14^e).

CHERCHE nf. ou occ. cylindre Gnome, R. lat. 350 type M. 1 — Faire offres avec prix à BREUVART, BRIZAY (L-et-L.).

VENTES

N.S.U. 100 cmc. cause double emploi, impecc. 2 pns 1 ch. 26x2,25 séparément. — P. BUONSOLAZZI, 16, rue de Montmorency, PARIS (3^e).

PNEU A TALON 650x50. — BRACONNIER, 46, rue de Souché, NIORT (Deux-Sèvres).

VENDS magnifique paire de bottes aviateur point. 42, cuir gras tanné au chêne. ét. nf. Px 5.000 fr. — Roger MABIRE, SAINT-GEORGES-DU-VIEVRE (Eure).

MOTOCYCLETTE Peugeot, type 54, 1 CV., bon ét. Px 50.000 fr. — Téléphoner : GRA. 21-58, 18, quai Polaugis, JOINVILLE-LE-PONT (Seine).

TRIUMPH ALLEMANDE Hérisson 2 temps, bicylindre. Bn ét., environ 125.000 fr. N.S.U. 3 CV. occasion type 198 bis, 100.000 fr. environ. — Offre à M. BLOCH, 29, rue des Archives, PARIS (4^e).

TANDEM équipé moteur Serwa 50 cmc. 4 temps culb. ét. nf. — Ecrire DUFOUR, 114, cité Tresson HERSERANGE (M.-et-M.).

MOTO Terrot 350 H.C.4, 4 v. sél., parf. ét. Type 47. Px 100.000 fr. — Après 20 heures, THIEBAULT, 5, rue Ravignan, PARIS (18^e).

500 TERROT R.G.S.E. 4 vit., sélect., culbut., sortie 48, roulé 5.000 km., comme neuve. Sidecar précision allemand Stoye, roue neuve parf. ét. Px 20.000 fr. — DOMIN, 26, avenue de la Défense, COURBEVOIE (Seine).

PARTICULIER vend Side 500 B.S.A. Etoile B., parf. ét. — Voir dimanche, SICARD, 77, rue Crozatier, PARIS (12^e).

VÉLOMOTEUR Rhony'x 2 temps, moteur Stainless refait neuf, pns nfs. Px 30.000 fr. — Ecrire pour rendez-vous MALLADOT, 11, rue Raspail, SAINT-OUEN (Seine).

TANDEM Olympique ét. nf., 8 vit., pns et ch. nfs. Visible tous les jours à partir de 19 heures. — M. CHOQUAT, 107, rue de la Glacière, PARIS (13^e).

VENDS Moto Imperia 350 culb., boîte Hurth, sélecteur, ét. général imp., mécanique et pns nfs. Visible tous les jours. — MOREAU, 3 bis, rue des Remises, SAINT-MAUR (Seine).

OCCASION : 2 serre-tête cuir parf. ét. Px 600 fr. — Visible tous les jours aux bureaux de *Motocycles*, 14, rue Brunel, PARIS (17^e).

F.N.M. 70, pns nfs, mot. bn ét., bien équipée pour la route, compt., kla. Cicca, lum., tansad, mallette arrière, nombr. acc. Px 60.000 fr. — Samedi et dimanche ou écrire PETAIN, 25, rue du Canal, SAINT-DENIS (Seine).

PRESTER JONGHI 125 cmc. 2 tps, 3 vit., sél. au pied. Et. gal excel., pns nfs, poignée tournante, tansad. Vends ou échangerais contre 250 ou 350 cmc. même valeur. — R. RICHARD, 1, avenue de la Mairie, ORGEVAL.

GULLER 150 cmc., moteur A.M.C. 4 temps, 4 vit., sélec. Sortie septembre 1948, roulé 2.000 km. Px avec accessoires 105.000 fr. — Ecrire ou voir le soir après 19 heures, LOUIS J., 22, rue Jean-Moinon, PARIS (10^e).

VAP sur vélo extra 26.500. — MORINIERE-LA-HUME (Gironde)

4 VÉLOMOTEURS Motobécane 125 cmc. D. 45 nfs. 5 Poney 50 cmc. nfs. 2 Motos 350 cmc. D.K.W. neuves. 2 Moteurs 125 Motobécane D. 45 nfs. 2 Moteurs G.R. 2 temps nfs Motobécane. Pignon rochet de kick 125 Ardie. 3 Saxonnettes M.R. 2 Moteurs 100 cmc. Sachs. Disque d'embrayage pour moteur Ardie. — M. MAUCOURANT, 147, boulevard Ney, PARIS (18^e).

350 cmc. D.K.W. N.Z. 4 vit. sélec., compteur, tout équipée bon ét. 350 cmc. Excelsior arbre à cames, 4 vit. 1.300 cmc. Harley ét. nf. 4 vit. 350 cmc. B.M.W. R. 35 bon ét. 350 cmc. New. Imp. susp. AR., 4 vit. 100 cmc. moteur Alcyon, bn ét. — R. KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BOULOGNE-BILLANCOURT. Mol. 21-26.

PEUGEOT P. 54 parf. ét. Prix: 48.000 fr. — 40, place du Marché, MEUDON. Tél. : OBS. 10-35.

NORTON-MANX 500 cmc. nve. — MERY, 47, boul. Saint-Marcel, PARIS (13^e). Port-Royal 07-30.

MONET-GOYON moteur Villiers 3 CV. Px 58.000 fr. — FRANCE-MOTO, 31, avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE.

SPLENDIDE 1.000 cmc. Harley-Davidson culb., 4 vit., avec ou sans sidecar, très intéressant. Zundapp type Russie refaite impecc. avec ou sans sidecar. — BEAUVAIS, 11, rue Emile-Level, PARIS (17^e). Tél. MAR. 57-81.

VÉLOMOTEUR Super Hironnelle, Saint-Etienne. Moteur Aubier-Dunne refait à neuf à l'usine, en rodage. Cylindrée 100 cmc., pns et chambres ét. nf. Px 30.000 fr. — Roland FIEVEZ, 6, rue d'Ablain-St-Nazaire, BETHUNE (P.-de-C.).

B.S.A. W.M. 20, mécanique entier. révisée, pns et peinture nfs. Px 110.000 fr. — Robert MORICE, 18, rue de la République, LUCÉ (E.-et-L.).

SIDE MAGNAT-DEBON complet plus une roue de secours, le tout chaussé nf encore emballé, à vendre cause difficultés garage. Px 50.000 fr. — VERGNES, Bert Central télégraphique, BORDEAUX.

TERROT 125 cmc. 4 vit., sélec. ét. parf. — GURITARD, 3, rue Victor-Hugo, COLOMBES (Seine). Tél. : CHA. 22-09.

VÉLOMOTEUR Terrot 100 cmc. 3 vit., pns nfs. Px 45.000 fr. — BERNARD, Cycles et Motos, FRANCHEVILLE (Rhône).

MOTOBÉCANÉ mobyclub 125 cmc., bloc culb. sél., 4 vit., susp. AR. Compteur, accus, klaxon. Sortie 1948. Et. nf. trs belle machine. Au plus offrant. — J. THERY, 44, rue Jean-de-Bologne, DOUAI (N.).

PONT AR. roues indépendantes pour Mercedes 8, 10 CV., cadre complet D.K.W. 350 cmc., avec papiers. — NOURRY, 19, rue de la Monnaie, RENNES (I.-et-V.).

HARLEY-DAVIDSON type MP neuve. Indian-Chief susp. AR. trs bon ét. — MATHIEU, 5, rue de Rouen, PARIS (19^e).

M.R. mot. Sach 100 cmc. trs bon ét. Culotte, combinaison cuir neuves, fourrées. — ANDURAUD Marcel, 250, rue Etienne-d'Orves, COLOMBES (Seine).

INDIAN, stock complet, pièces détachées récentes d'origine. — TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

VENDS magn. sidecar « Motobécane » 5 CV., sup. cul. 4 vit., sélect. au pied, parf. ét. — AGARD René, Commissariat de Police, PÉRI-GUEUX.

SANDFORD 5 CV et 6 CV d'occasion. — 78, av. des Ternes.

MOTEUR TERROT 350 cmc. lat., culasse fixe, complet bon état. boîte 3 vit. TERROT 250 cmc. av. embrayage, Dynamo moto. — VARNIER, COUSSEY (Vosges).

ÉCHANGE

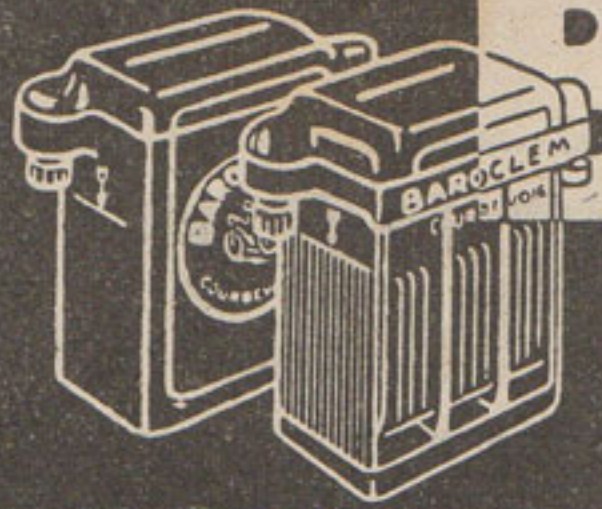
ÉCHANGERAIS 125 Terrot culb. 4 vit., comme neuve, contre Terrot 350 lat. 4 vit. — COMBEAU, 66, rue Barreault PARIS.

DIVERS

REVIL (Ets), 82, avenue des Ternes, ETO. 05-50, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires : motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-tête, gants, manchettes de guidon, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selles caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc...

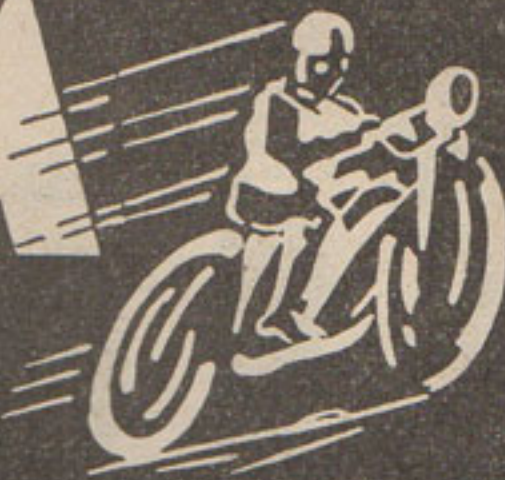
L'HOTEL JOLI-SITE à Combloux (Haute-Savoie) réserve aux lecteurs de *Motocycles* un bon accueil et des conditions intéressantes pendant la saison des sports d'hiver. — HOTEL JOLI-SITE, COMBLOUX (Haute-Savoie).

A ALGER, créé depuis 1920, une maison bien spécialisée dans la moto et le vélomoteur. Offrez-lui votre fabrication en machines complètes et en pièces détachées. — DUCCESCHI, 23, boul. Baudin, ALGER.



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES
M O Y E U X



TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.

NIVEL

225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS
TÉL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU

Robert KIÉNÉ

Agent des grandes Marques :

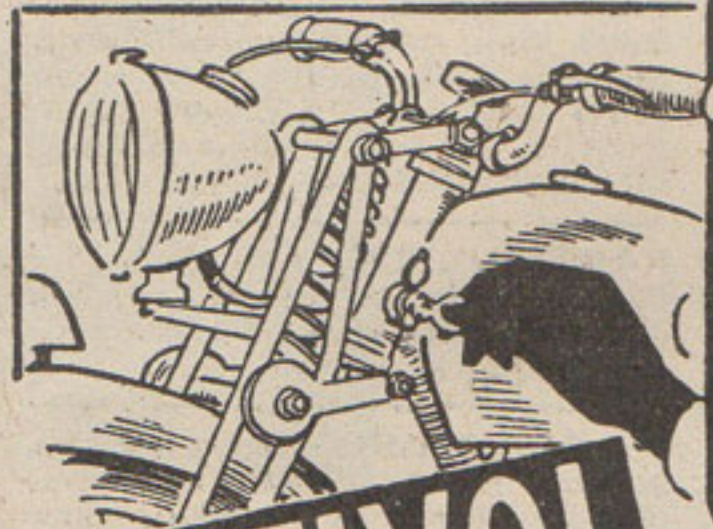
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - GILLET d'HERSTAL
Moteurs auxiliaires CYCLEX et Side-Cars BERNARDET

Scoters A.G.F. en vente libre

Vélocycleurs livrables de suite avec bon

Téléphone
MOL. 21-26

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT



Votre Vélocycleur
ou votre moto à
l'abri du vol avec
**L'ANTIVOL
NEIMAN**

qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

ANTIVOL

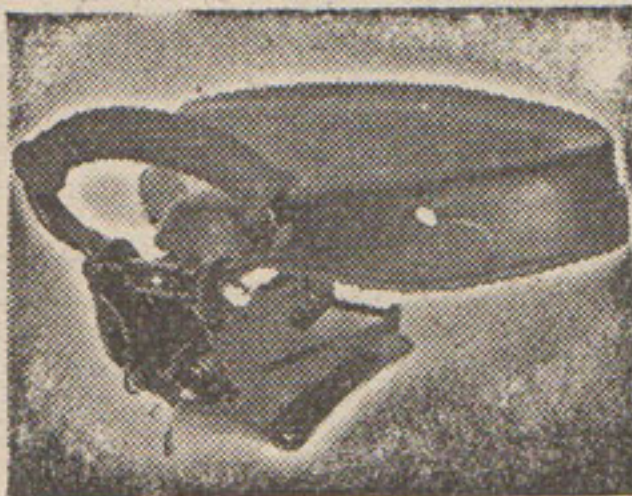
STE

NEIMAN

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17°)

SIÈGES ARRIÈRE MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17°)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES
EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocycleurs
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, C-Z

11 avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15°)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

PAUL LADEVÈZE

50, RUE BRUNEL - PARIS (17°) — TÉL. : ÉTO. 24-66

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. C. - RUDGE
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

"GILERA"

Visibles : 50 motos de toutes marques étrangères

ACHAT DE TOUTES MOTOS RÉCENTES AU COMPTANT
- DÉPOT VENTE -

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17°) - Téléphone : GAL. 78-95

Étab^{ts} PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17°)

RÉPARATION D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES
FOURNITURES - PISTONS COMPLETS
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83

Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45
46-70 46-79 PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

MOTOS-DANTON

LE GRAND SPÉCIALISTE DE LA MOTO

HARLEY-DAVIDSON

STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES HARLEY-DAVIDSON

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET - PER 19-11

EN VENTE LIBRE

Commandez sans attendre votre

SCOOTER "BERNARDET"

chez le distributeur qualifié

marcel perrin

SIDECARS - MOTOS - VÉLOMOTEURS
ET MOTEURS AUXILIAIRES TOUTES MARQUES

- 50, Avenue Édouard-Vaillant, 50 -

Tél. : MOL 29-62 BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)

Métro : Porte de Saint-Cloud

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS



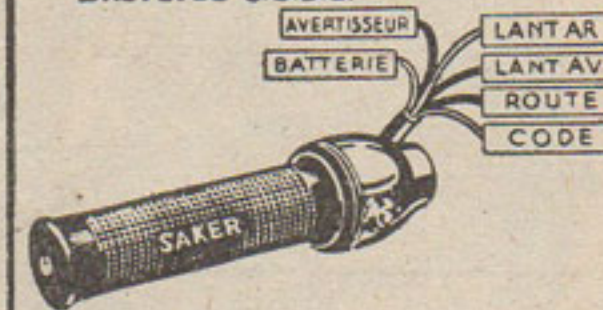
43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN
PRIX DE DÉTAIL 1200 Frs
SAKER LEVALLOIS

Pour 190 et 198 cmc.

D. K. W.

ÉCHANGES STANDARD (Cylindres - Embiellages
Boîtier S.P. 10, Dynamos
Moteurs complets)

Couronnes de roue AR
Pignons sortie de boîte
Ressorts de kick
Bougie spéciales - Décalques, etc.

PERSIN

92, Av^e de Rigny - BRY
(Seine)

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES
ÉCHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
BIELLES MANETONS
EXIGEZ LA MARQUE
MOTO-PIECE
CAGES
A GALETS AXES
ET CÔNES DE MOYEUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...
TEL. CHA. 18-79
30, R. Aug. Buisson
LA GARENNE (Seine)

DEMANDEZ la liste des agents régionaux

CHAQUE SEMAINE

dans chaque foyer

LE GRAND HEBDOMADAIRE

DE LA FAMILLE

Bonjour Dimanche

ACTUALITÉS - DESSINS HUMORISTIQUES
CONTES - ROMANS - NOUVELLES - JEUX
REPORTAGES et de magnifiques Photographies
— dans les pages illustrées en Héliogravure —

Bonjour Dimanche

Rédacteur en Chef : **Jean NOHAIN**

le Magazine qu'on lit sept jours!

Vient de paraître:

LE BOTTIN DU CYCLE

Edition 1948

- TÉL : +LITRÉ 54-95

Annuaire Général du Cycle et des Industries connexes. Cet ouvrage contient toute la documentation indispensable aux professionnels du Cycle, constructeurs, réparateurs, marchands, accessoiristes, etc..

UN VOLUME de 1100 pages. 700 frs + Taxes

DIDOT-BOTTIN - 19, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS-7

Enfin!... un **SIDECAR** pour Vélocipédistes et Motos légères

Commandez dès maintenant votre

SIDECAR "H. B."

SANS BON — LIVRABLE DE SUITE

Caisse commerciale .. 36.500 fr. — Touriste .. 39.500 fr.

marcel perrin

50, Av^e Édouard-Vaillant — BOULOGNE-BILLANCOURT

Métro : Porte de Saint-Cloud

Téléph. : MOL 29-62

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

• • •

NOM :

Adresse :

L'Abonnement partira du N°

MONTANT DE L'ABONNEMENT :

France et Union Française 300 fr.

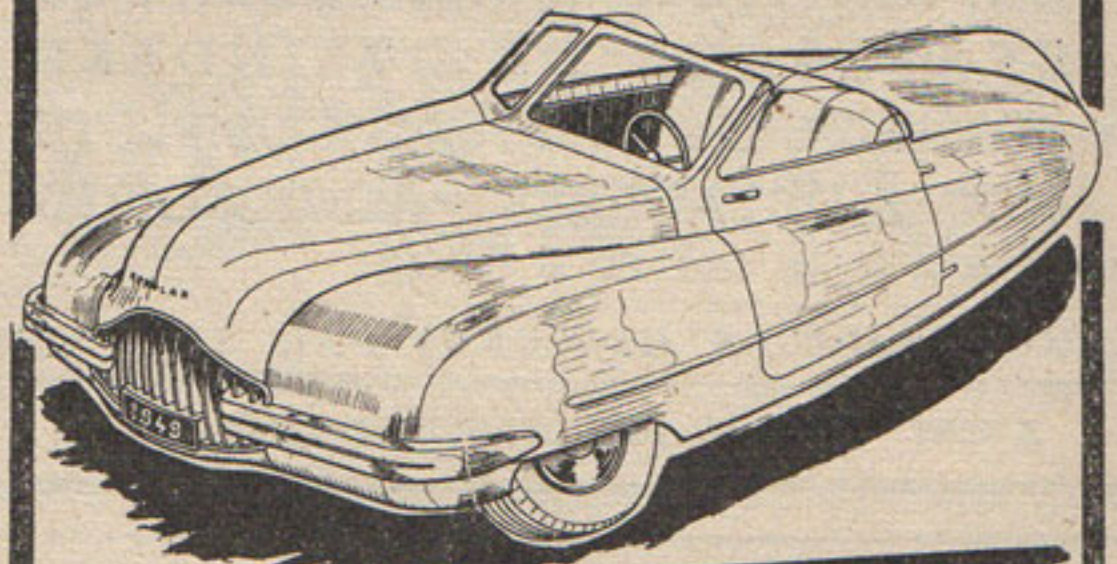
Étranger. 450 »

payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par Mandat-Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire,

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

AEROCAR

2 PLACES



*Une Auto que vous pouvez
Construire vous-même*

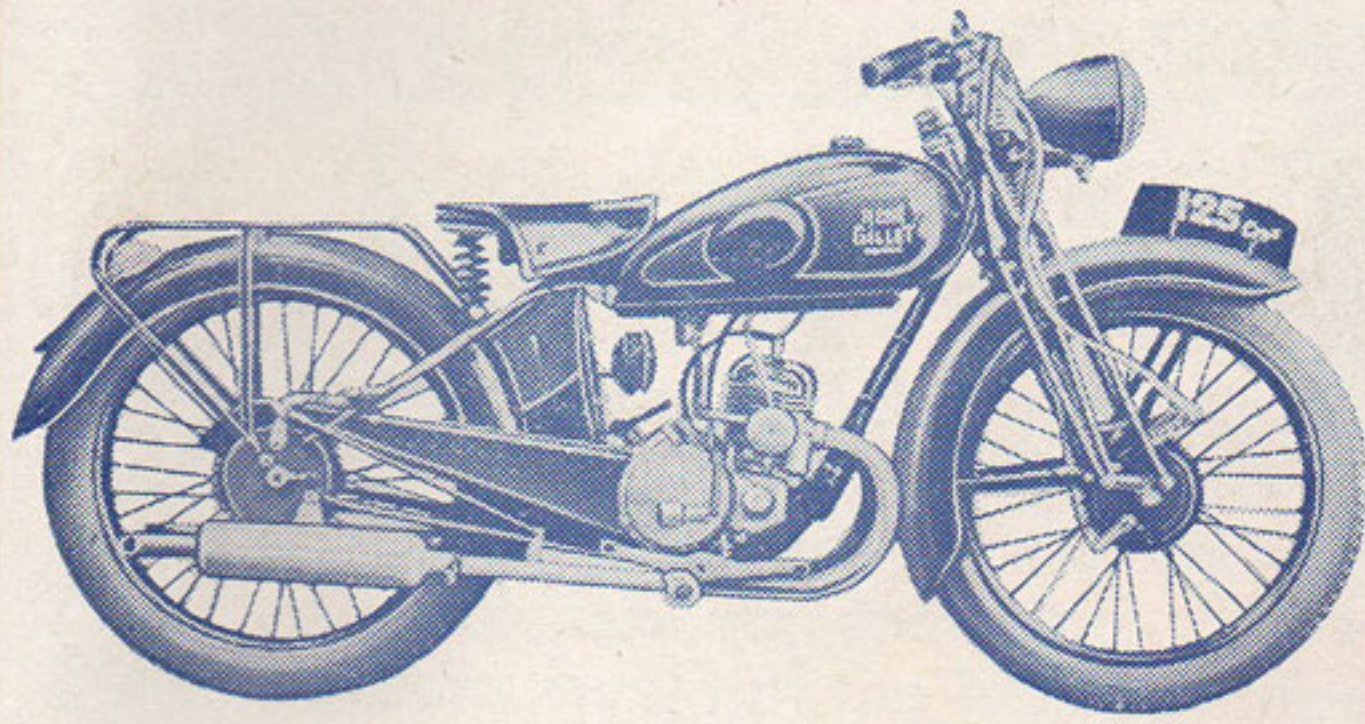
SANS PERMIS DE CONDUIRE
MOTEUR 125 cm³ - VITESSE 50 km/h

CATALOGUE
AEROCAR
Contre
20 Francs

Nous Livrons Tout le
Matériel de fabrication

PLANS
COMPLETS 1500
PLUS 80 FR^S D'ENVOI

A. MORIN
7, RUE DES GARDES - PARIS - 18



René GILLET

Motos $\left. \begin{array}{l} 1000 \text{ cc.} \\ 750 \text{ cc.} \end{array} \right\}$ en solo ou side-car

Vélocycleur 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

126 bis, 128, Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE (Seine) -



AGF

4 RUE HOCHÉ
COLOMBES (Seine)
Tél. CHA 08.47

**VENTE
LIBRE**
LIVRAISON
RAPIDE

LA PIÈCE D'ORIGINE

HARLEY - DAVIDSON

ne se trouve qu'aux agences officielles

IMPORTATEURS DIRECTES

PARIS

BORIE

22, Rue de Picpus
XII^e

Téléphone DID. 27-44



STRASBOURG

P. BIERLEIN

7^A, Rue de Rosheim

Téléphone 208-38

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

NEW-MAP

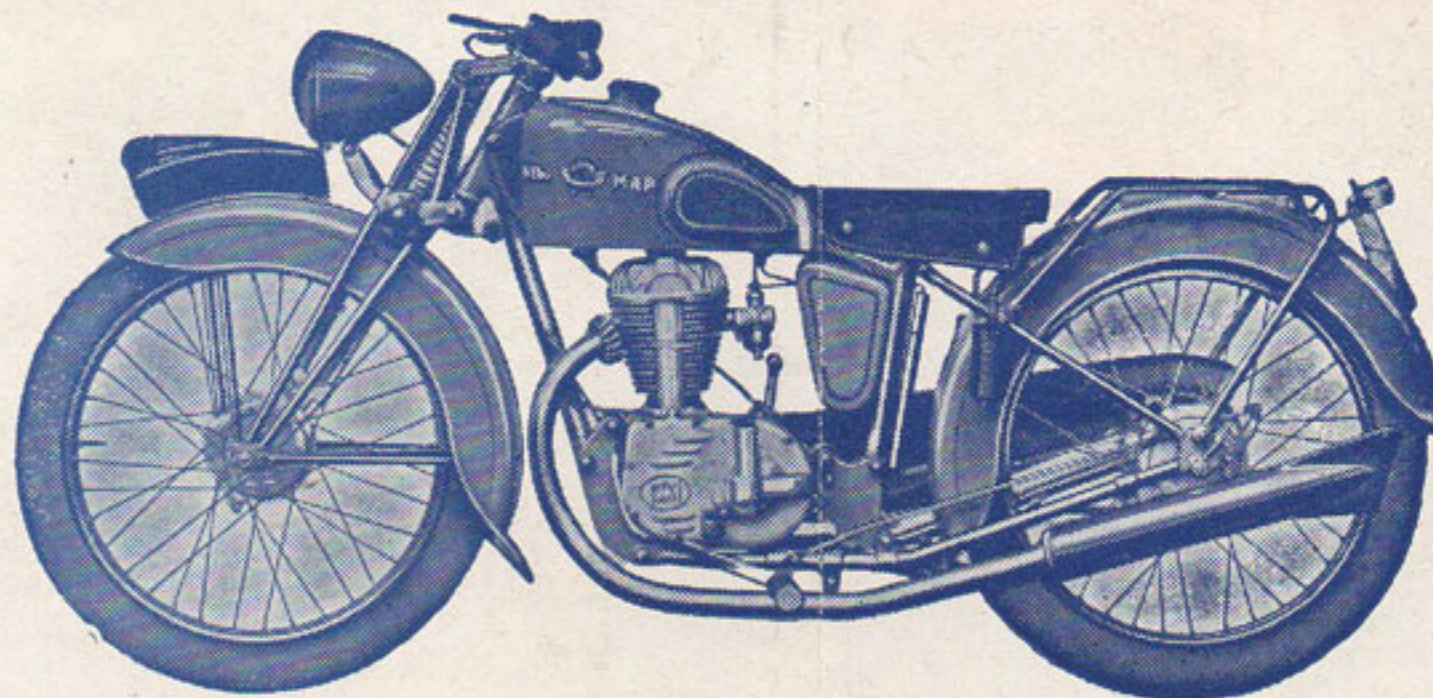
"La Motocyclette de grand luxe"

Modèles 2 temps

125 cmc.

3 et 4 vitesses

Sélecteur au pied



Modèles 4 temps

125 cmc. à culbuteurs

Suspension AR
réglable et brevetée

3 SUPÉRIORITÉS
INCONTESTÉES

Une CONSTRUCTION SOIGNÉE - Des MOTEURS de QUALITÉ - Une PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS - 30, Rue de Charenton

BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

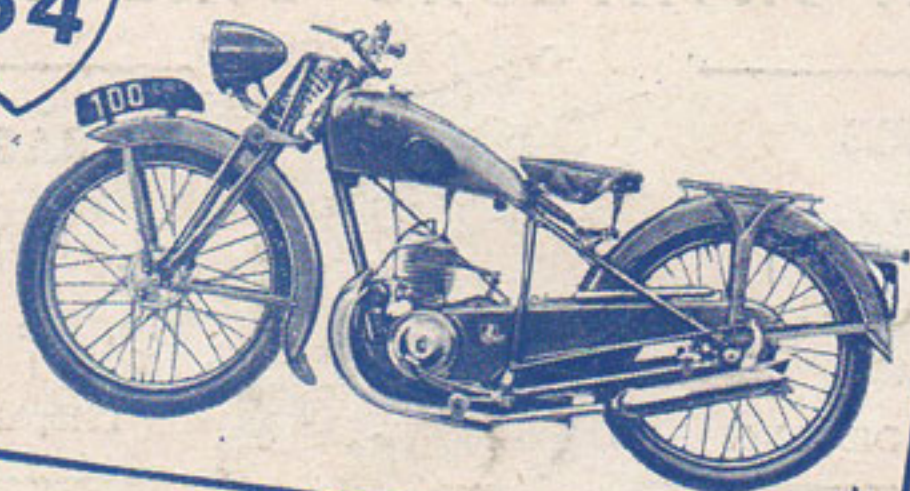
ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

Toute la Gamme Peugeot

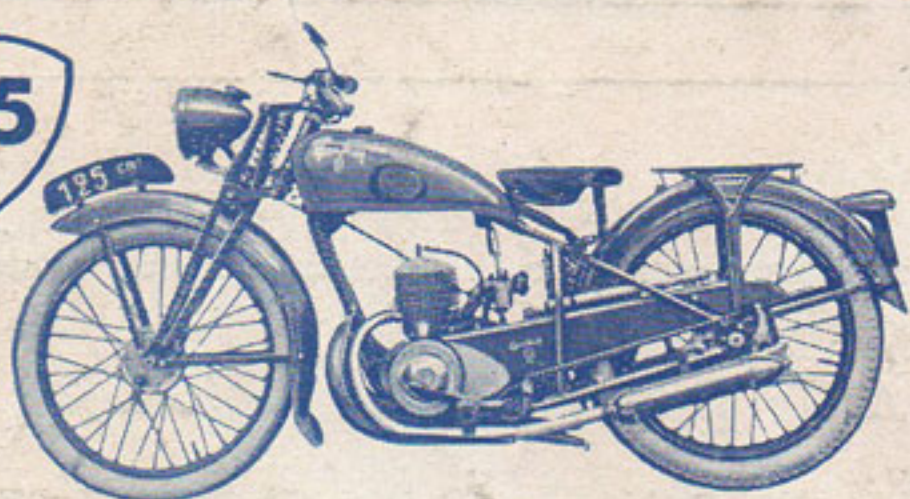


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55



4 Modèles : toute une gamme

*Vélocycleur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.

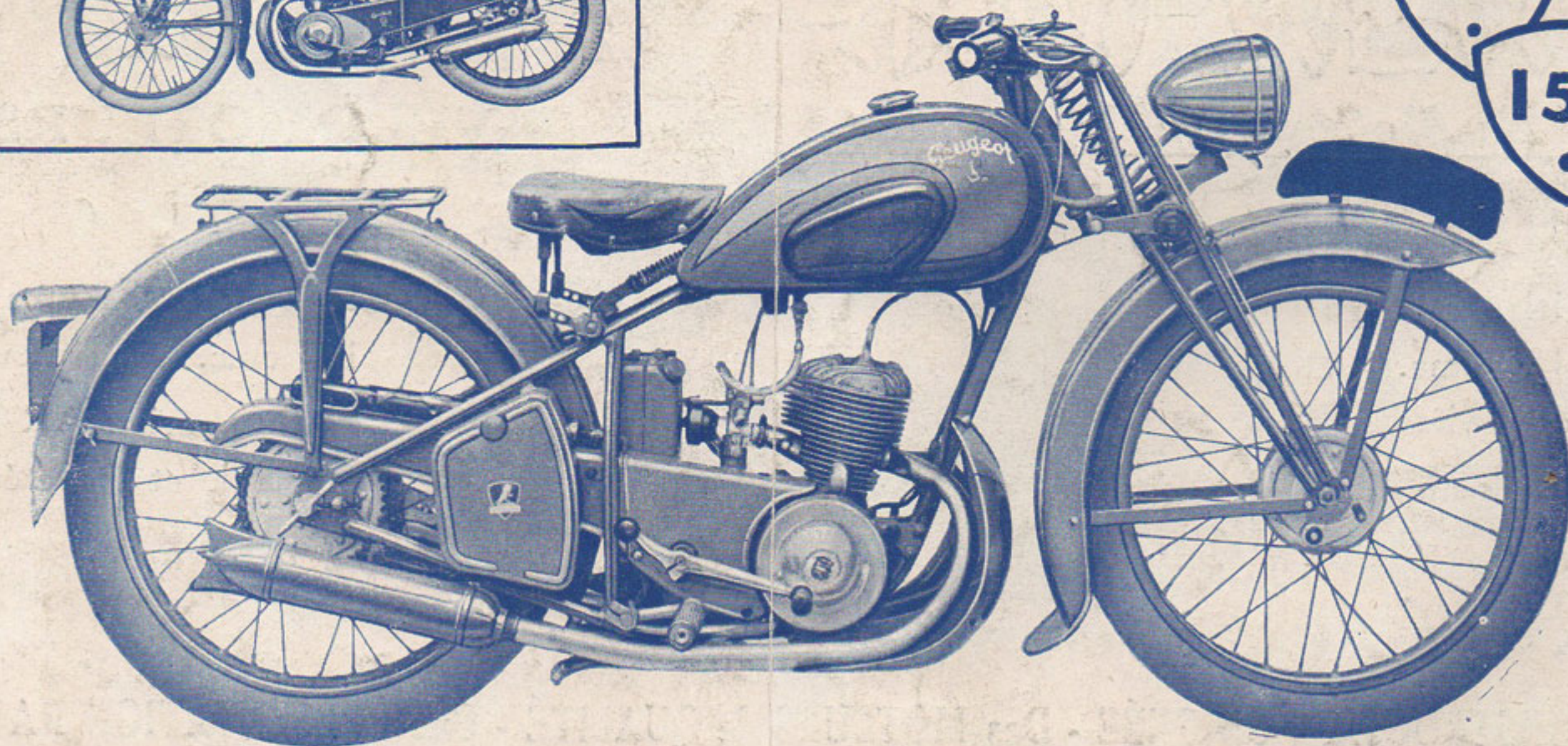
*Vélocycleur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.

*Vélocycleur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.

*Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

56

156



Cycles
Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)

1949