

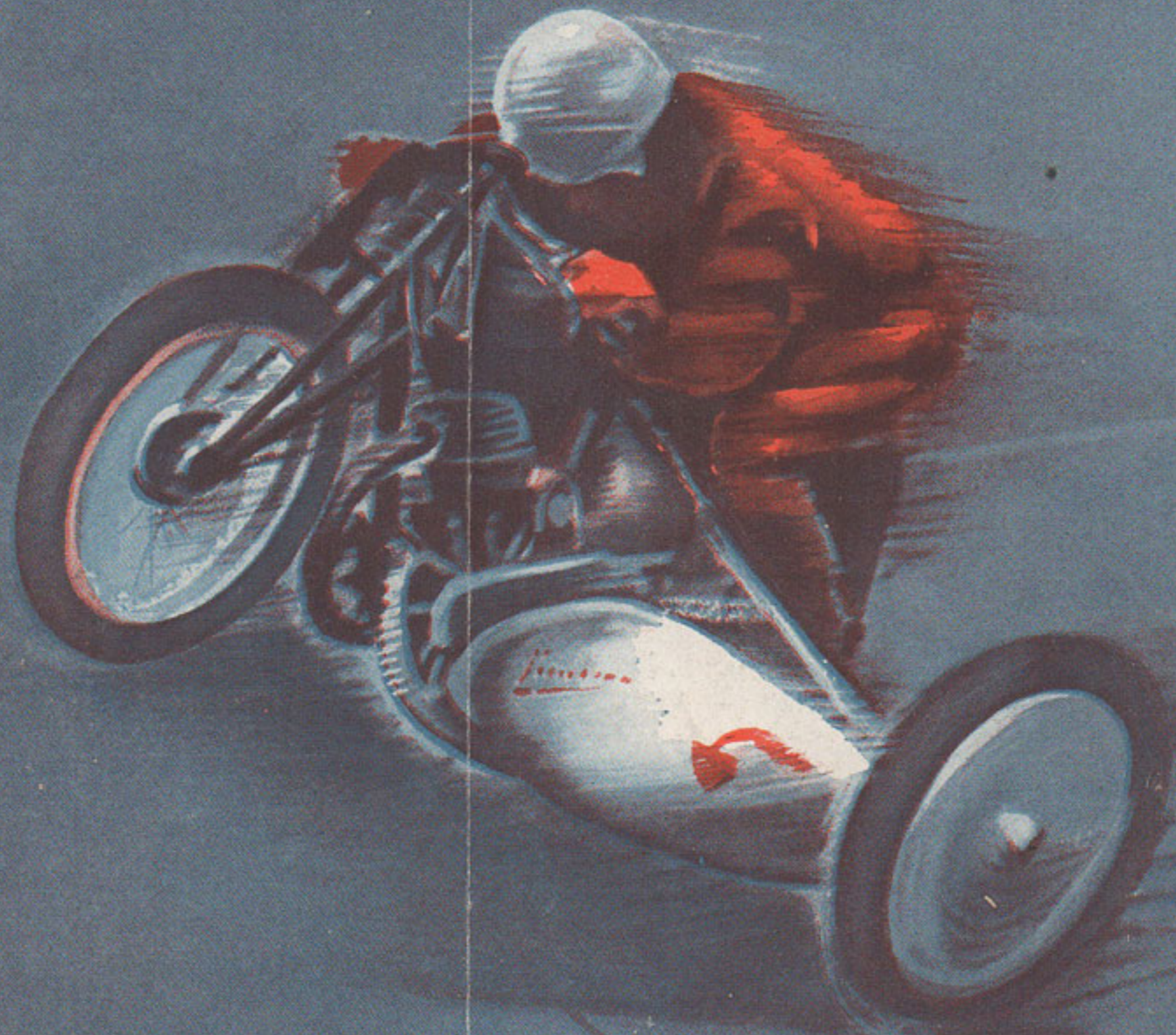
2^e ANNÉE - N° 20

REVUE
MENSUELLE

MARS 1949

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



30 F.

W. BENVEN

LES SIDECARS LOUIS SIMARD & FILS

FONT TOUJOURS LE MAXIMUM

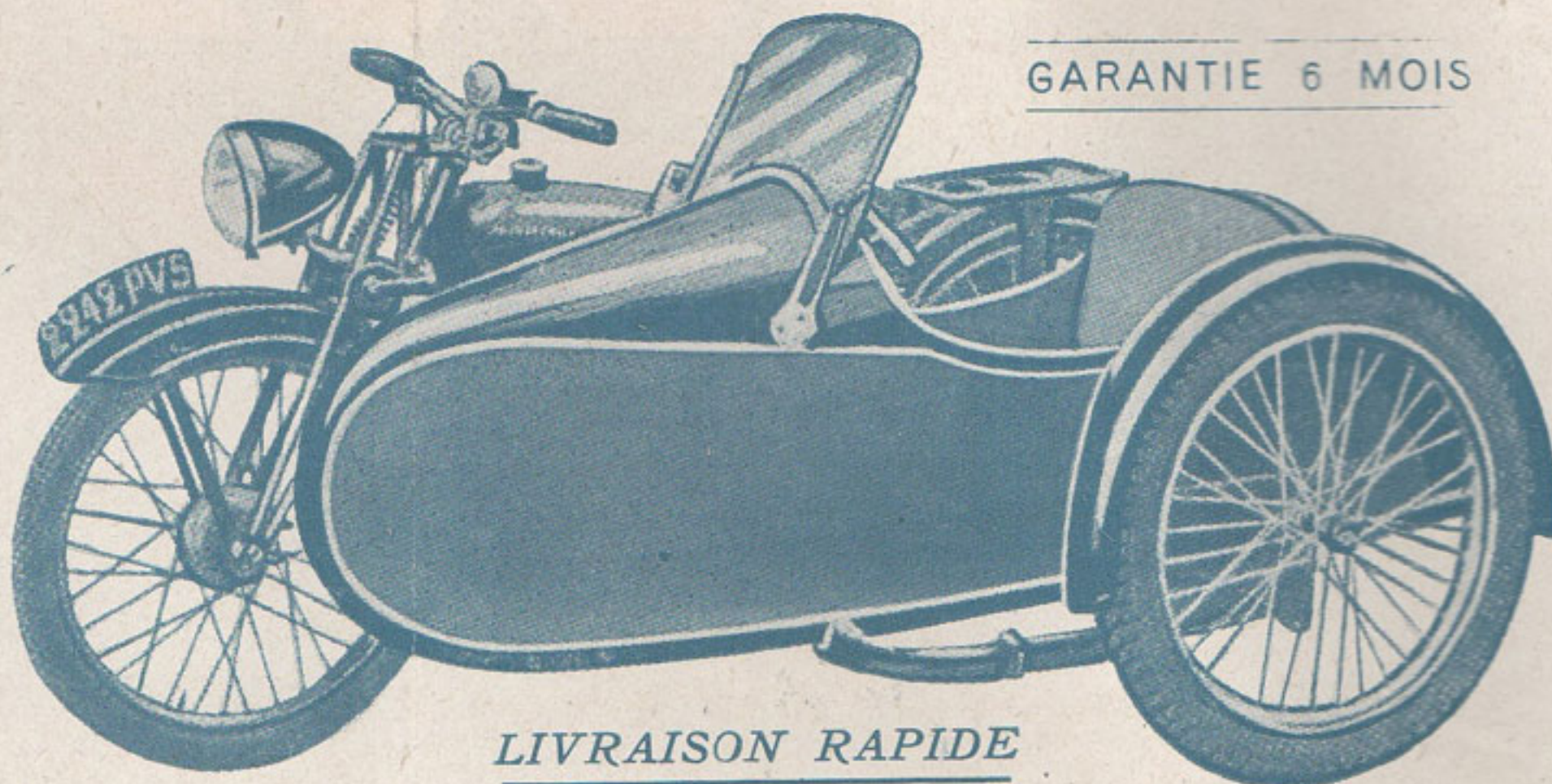
PRIX : 29.500 FRS

Et vous rappellent que depuis plus de treize ans ils fabriquent et améliorent leurs sidecars pour moto de petite cylindrée (100 à 175 cm³), à la grande satisfaction de leur clientèle, de même que leurs modèles pour 250, 350 et au-dessus.

SIDECARS

LOUIS SIMARD & FILS

12, Rue Antoine-Primat
VILLEURBANNE (RHONE)



GARANTIE 6 MOIS

LIVRAISON RAPIDE

POUR LA SEINE : **GRATECAP, 14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET**

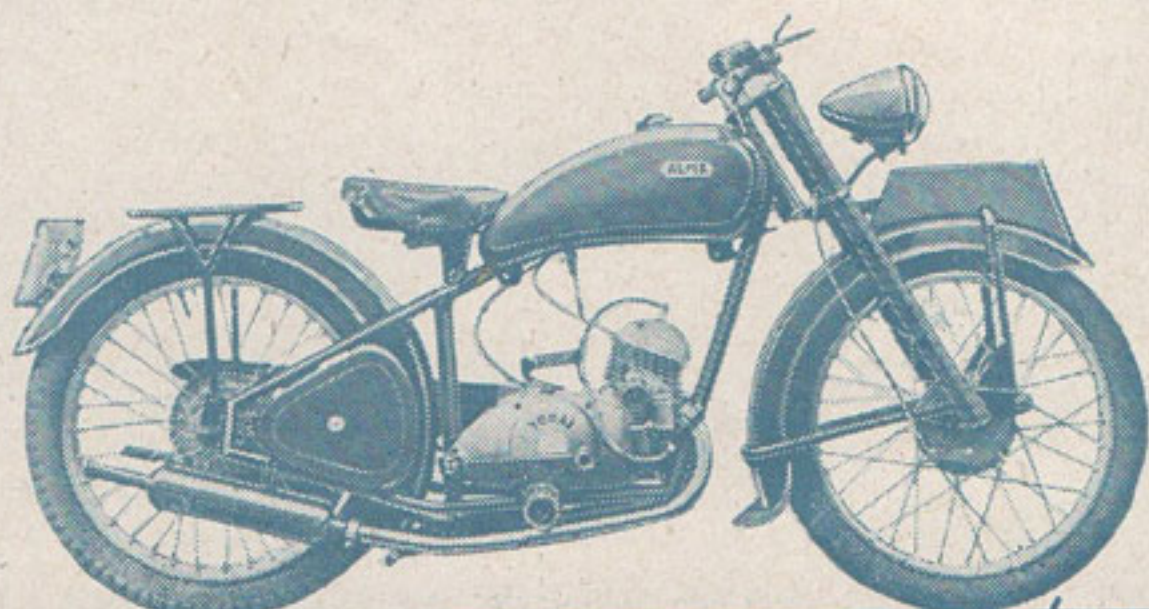
Motocyclettes - Véломoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

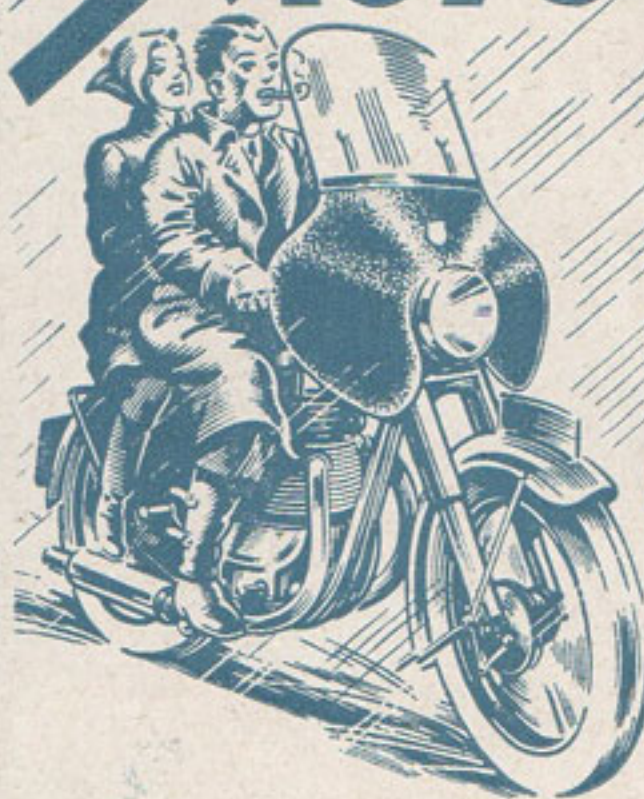
BLOC-MOTEUR YDRAL, 2 TEMPS, 4 VITESSES, SÉLECTEUR
FOURCHE DU TYPE A ROUE TIRÉE INDÉPENDANTE
SELLE A SUSPENSION CENTRALE
RÉSERVOIR 12 LITRES — PNEUS DE 25 x 3.00
ÉMAIL NOIR, PANNEAUX COULEURS
JANTES, GUIDON, TUBES D'ÉCHAPPEMENT CHROMÉS

2 MODÈLES	} VÉLOMOTEUR TYPE Y-125. Puissance : 1 CV. VITESSE : 85 KM.-HEURE
CONSUMMATION	
2 LITRES 1/2	} MOTOCYCLETTE TYPE M-150. Puis. : 2 CV. VITESSE : 95 KM.-HEURE — VENTE LIBRE



Sécurité - Puissance - Confort

MOTOCYCLISTES



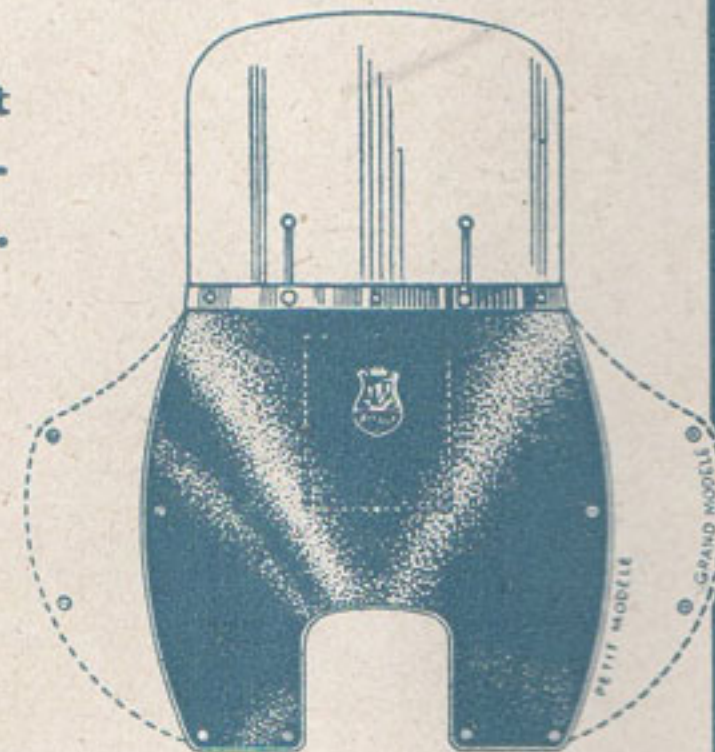
*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

**Voyagez dorénavant
sans fatigue tout en améliorant
votre moyenne.**

**Ensemble élégant
à prix modique.**

RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE



Demandez notre Catalogue illustré

BIPEX

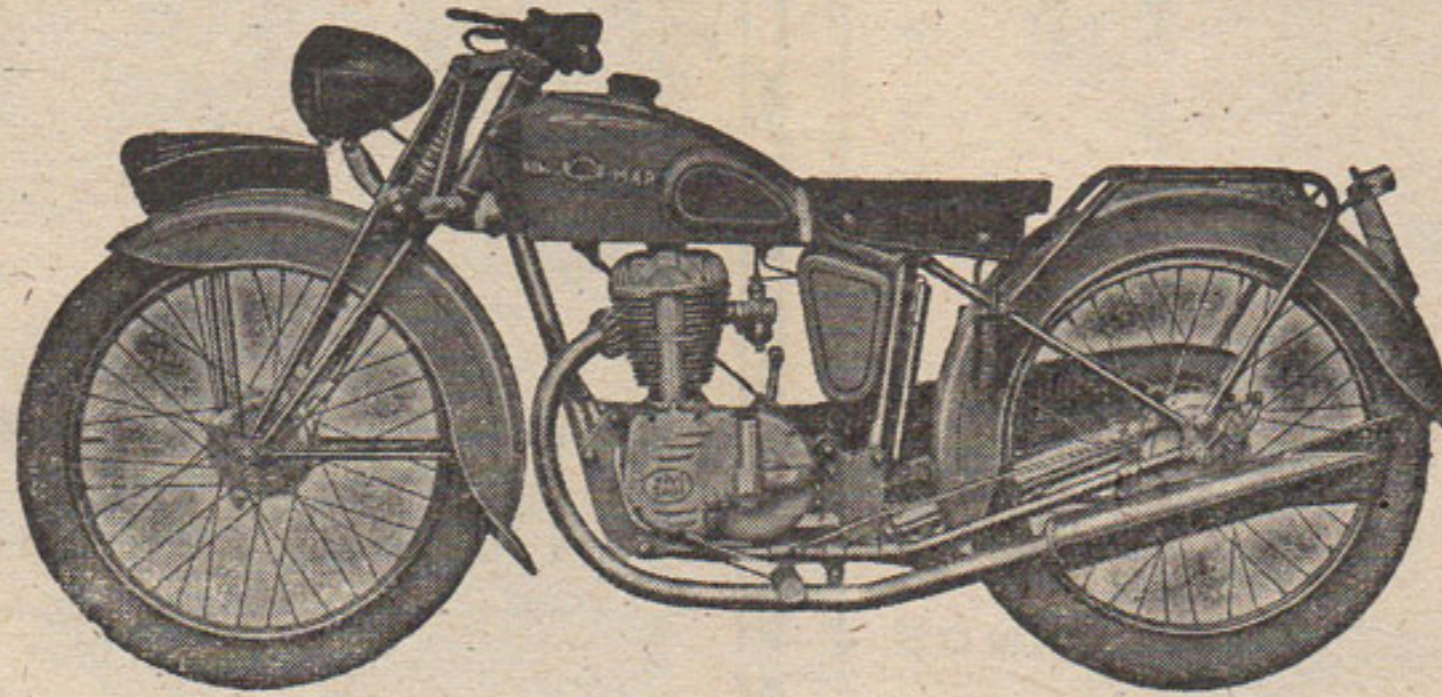
ETS DELANNET
43 & 45, Rue de LA ROQUETTE
PARIS. Tél. ROQ. 85-22

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

Les plus **BEAUX**
VÉLOMOTEURS

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

BOTTES de MOTO

MARCY

1-3, Place de la Bourse

CENTRAL 83-11

(Entre les rues Réaumur et 4-Septembre)

Rayon spécial pour la Ville
et tous les Sports

QUALITÉ • CONFORT

Prix spécialement étudiés



*La plus importante
spécialité française*

VITEX Sélecteurs au pied pour Motos toutes cylindrées

Adaptables sur les principaux types de motos

Livrés complets avec Accessoires
de montage **PRIX depuis 6.500 fr.**

et le **BABY-VITEX**

POUR VÉLOMOTEURS

Montage sans aucune modification

Adaptables sur :

MOTOBÉCANE, PEUGEOT, TERROT, MONET-GOYON,
NEW-MAP (moteur AMC 3 vitesses)
livrés complets, prêts à poser. . . . **4.950 fr.**

et pour GNOME-RHONE R2, R3, **Prix 5.500 fr.**

CONDITIONS SPÉCIALES AUX AGENTS

MARC MARTIN, Constructeur

8, Rue des Plâtrières, PARIS-20^e

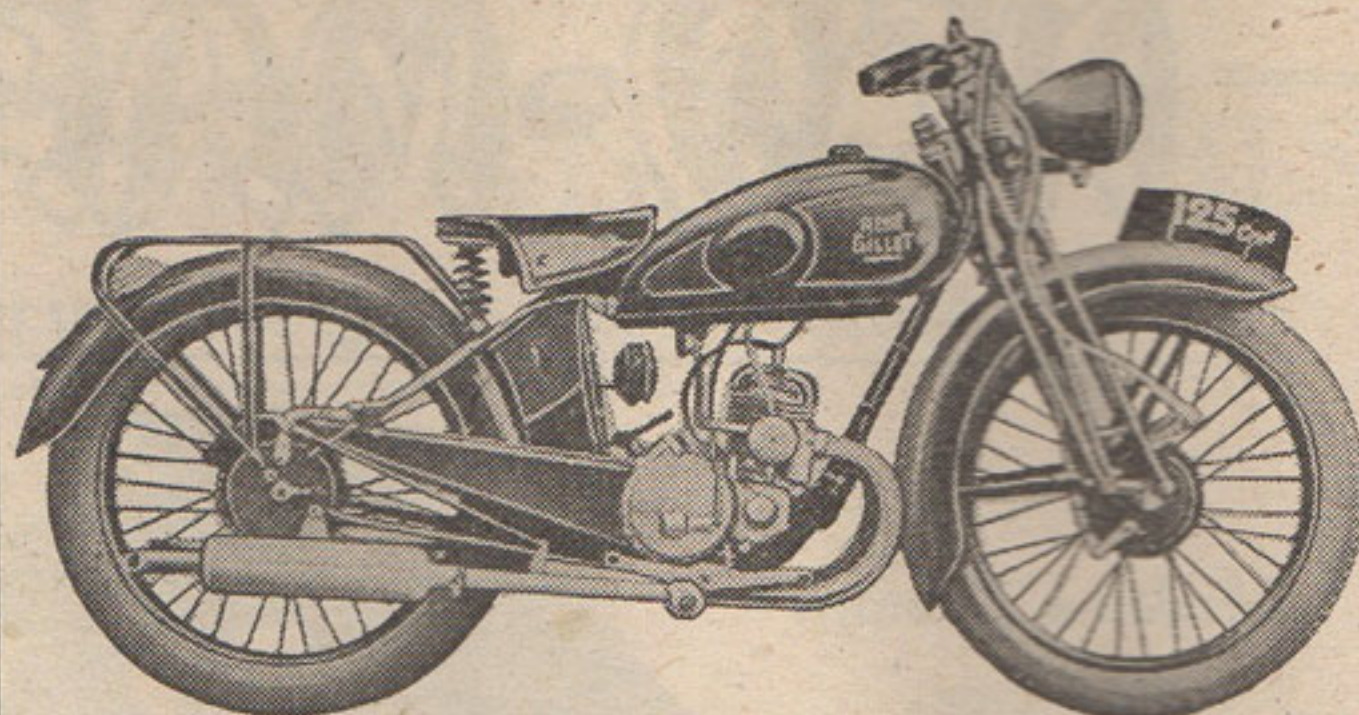
Pour tous renseignements joindre un timbre pour réponse

CYCLES
MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE



René GILLET

Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycleur 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

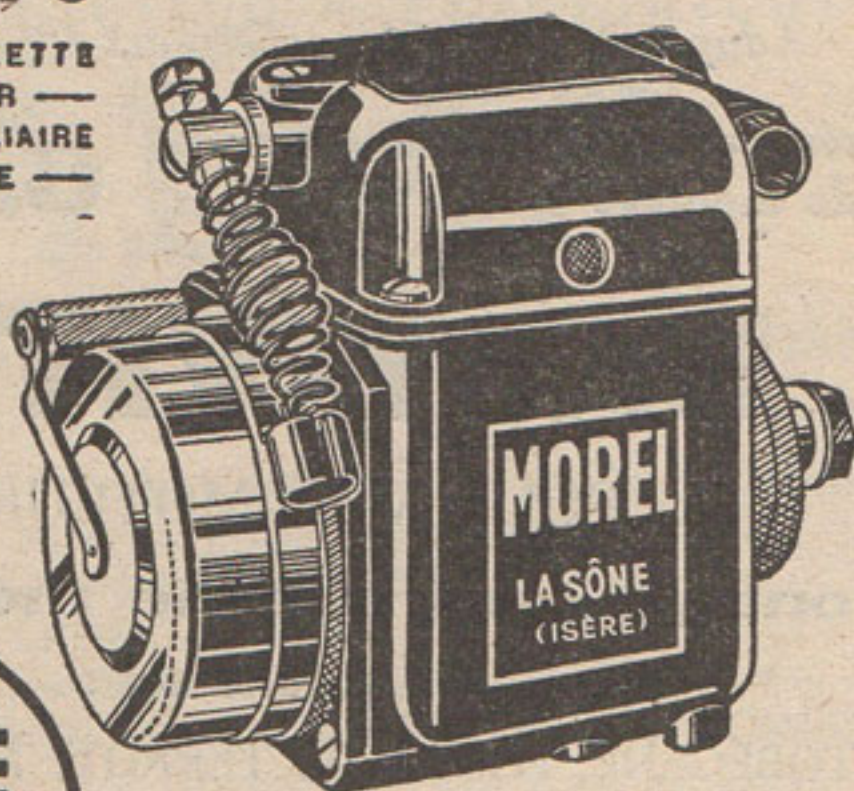
126^{bis}, 128, Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE (Seine) -

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



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 - COMMULATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

ALCYON

VÉLOMOTEURS

I. E. B.

T. E. B.

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

AGENTS PARTOUT

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 B^e PÉREIRE . PARIS . TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

L
U
N
E
T
T
E
S

L
U
N
E
T
T
E
S

D
E
L
U
N
E
T
T
E
B.
11
S.

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT
PARFAITE POUR VÉLO ET MOTO

M
O
T
O

PARE
VISAGE

VISIÈRES
MASQUES

H. GRAND-CHAVIN-LAMY, Fabricant
LES ROUSSES (Jura)

Demandez-les chez votre Fournisseur



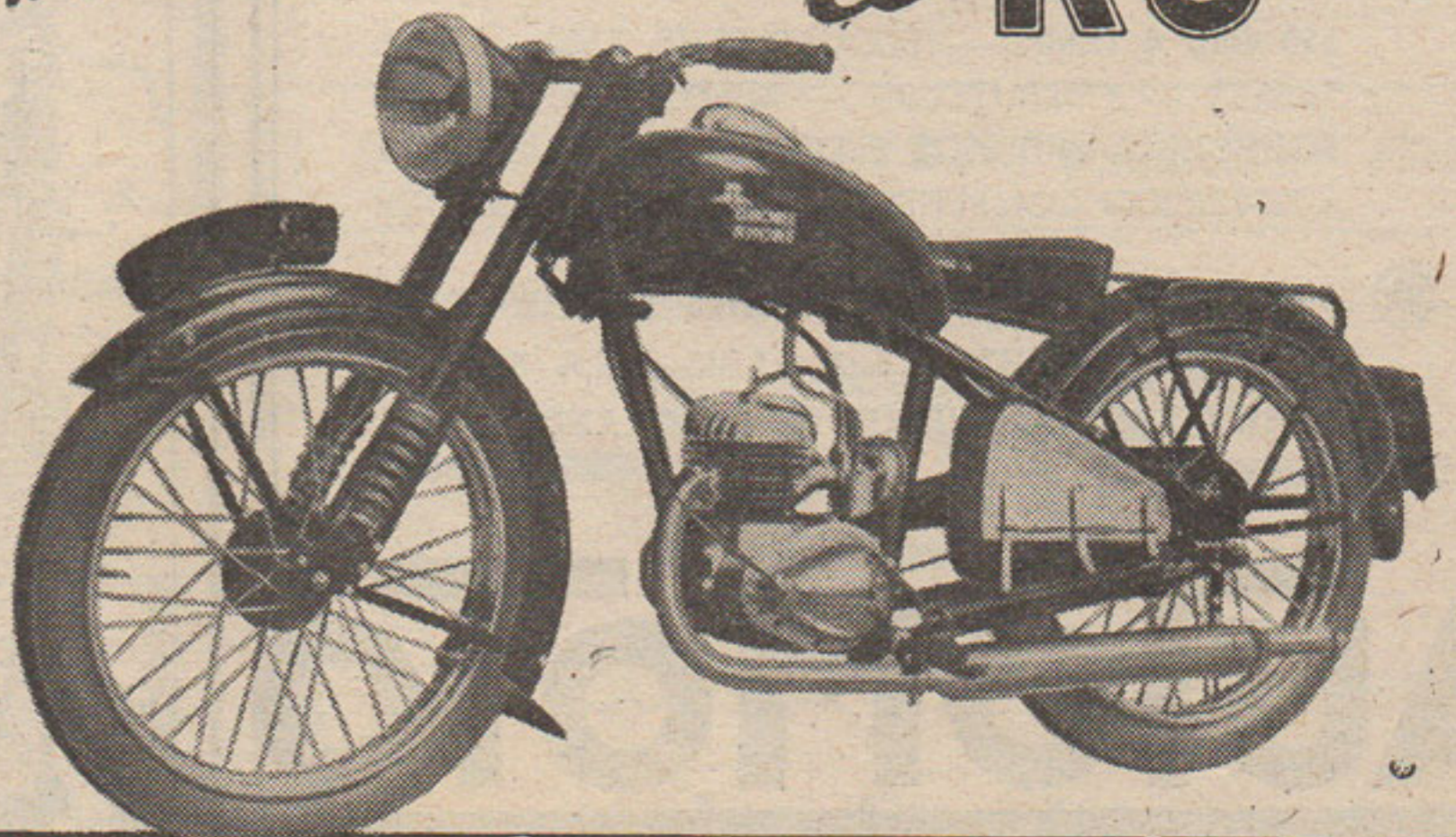
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

150, Boulevard Haussmann . Paris . 8^e . Carnot 33-94

**GNOME
RHONE**

*présente
son nouveau 125^{cm3}
le R3*

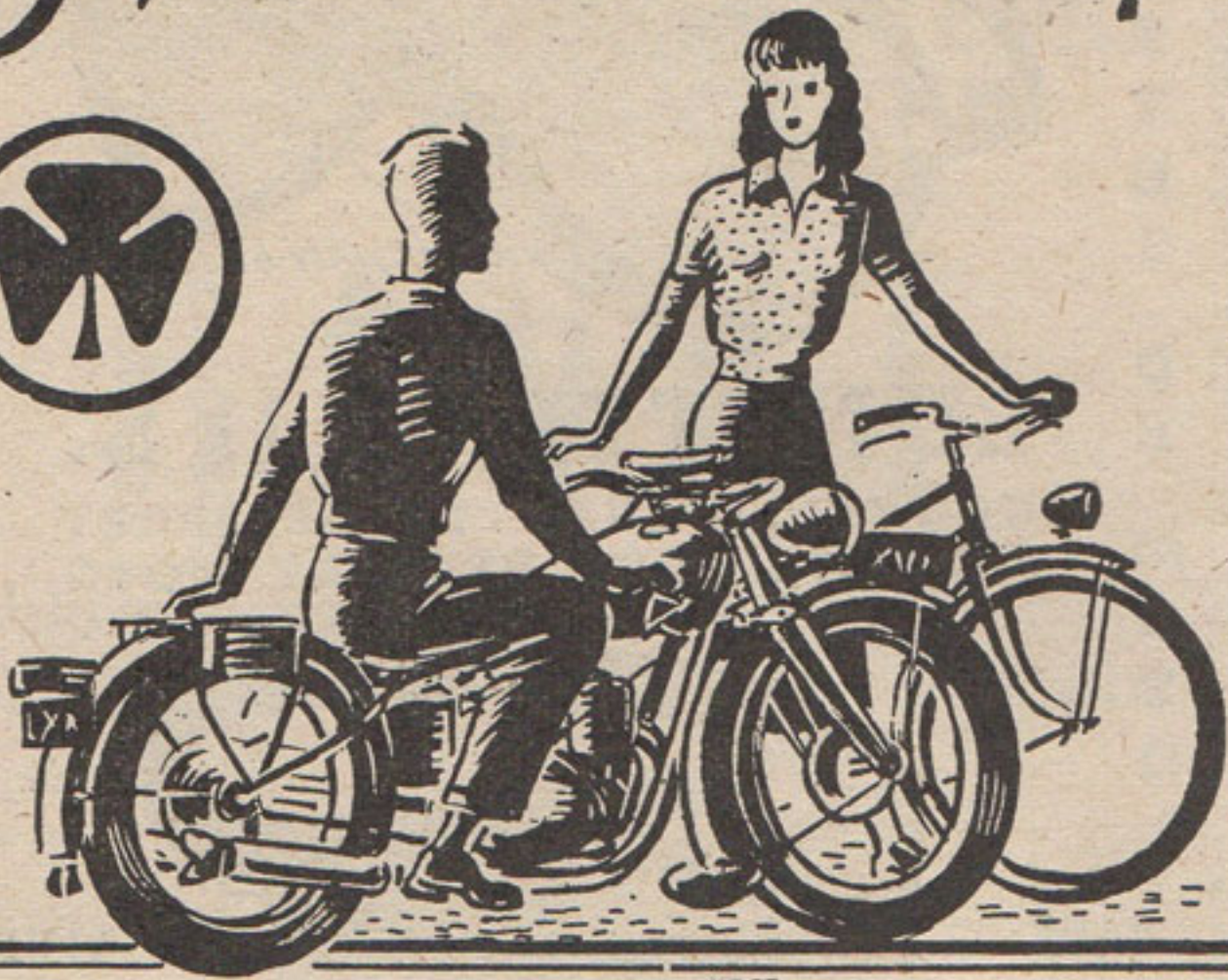
- Bloc moteur 2 temps à piston plat, muni d'une boîte comportant trois vitesses.
- Allumage par volant magnétique.
- Vitesse en palier : 75 Km. heure
- Consom. : 2 L, 5 environ aux 100.Km.
- Cadre en tube.
- Fourche télescopique assurant une tenue de route remarquable.
- Pneumatiques de 25x3 à l'arrière.
- Serrure anti-vol.
- Présentation : émail noir, ou couleur, chromé.



Souple Rapide Confortable

Vente et magasin d'exposition : 49, Av. de la Grande-Armée . Paris (16^e) Kléber 90-56 - Pièces détachées et réparations : 16, R. Félicien-David . Paris (16^e) Auteuil 08-90

3 MODELES... *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)



Attention !!!

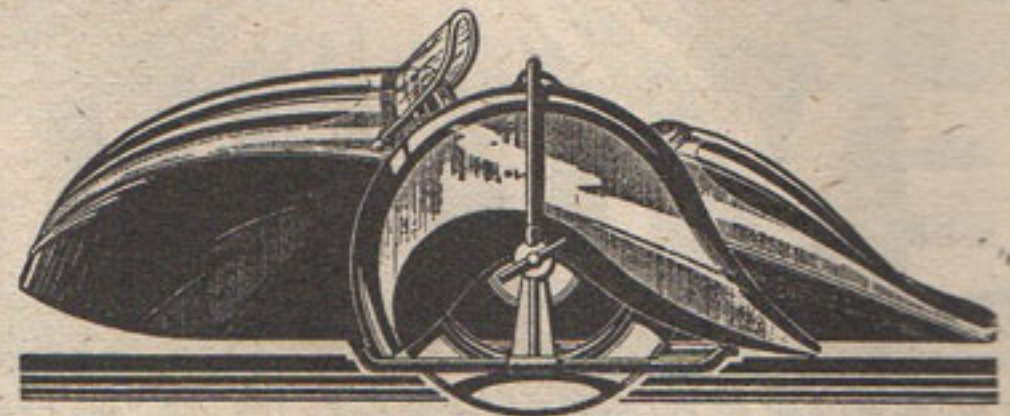
MOVEA

— Importateur exclusif pour la France —
de **B. S. A. - SUNBEAM - NEW-HUDSON**

Bureaux : 79, Avenue de la Grandé-Armée, PARIS (16°)

Ateliers : **Grand Garage de Neuilly**
23, Rue Madeleine Michelis - NEUILLY-sur-SEINE
COP 40-66

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT
Une seule " **BUFFLIER** " 31, Cours Emile-Zola
MARQUE **BUFFLIER** VILLEURBANNE



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE
BAZIN, 18, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○

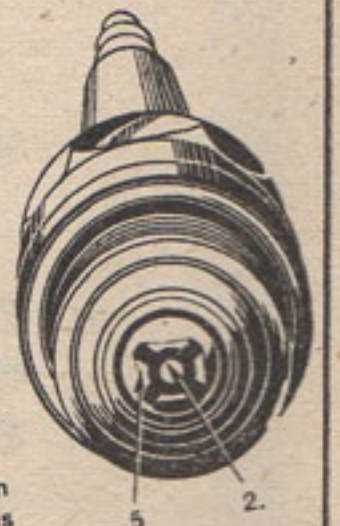
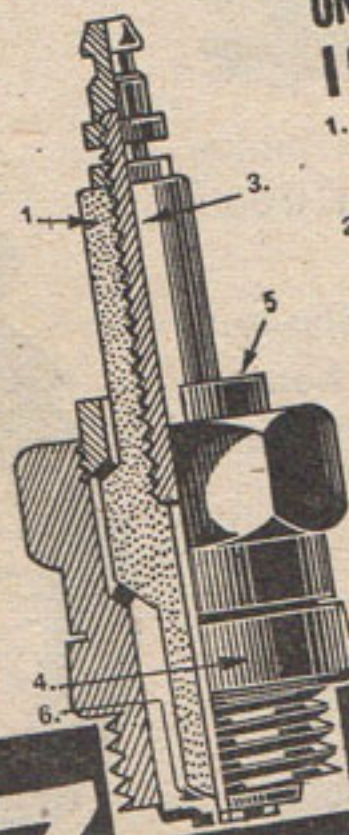
BRIDGE

La seule bougie au monde

"A PONT PORTEUR D'ARC"

UNE TECHNIQUE REVOLUTIONNAIRE IGNORÉE A CE JOUR

1. ALLUMAGE REGULIER, par son isolant en amiantite qui résiste aux plus hautes températures. Suppression des ratés.
2. ETANCHE, par son électrode centrale en alliage inoxydable, "la platinite", qui permet son scellement à chaud dans l'isolant.
3. ISOLANT PROTEGE, par sa forme cylindrique réduite de la partie extérieure.
4. FACILITE DE MONTAGE, par son joint d'étanchéité solidaire de la bougie par sertissage.
5. DEMONTABLE ET INDEREGLABLE, par son montage en "presse-étoupe" bi-conique et coupelle "éclateur" indéréglable.
6. RESISTE A L'ENCRASSEMENT, par son arc porté réalisé pour la première fois dans la bougie d'allumage.



3 TYPES
EN 14 ET 18 mm

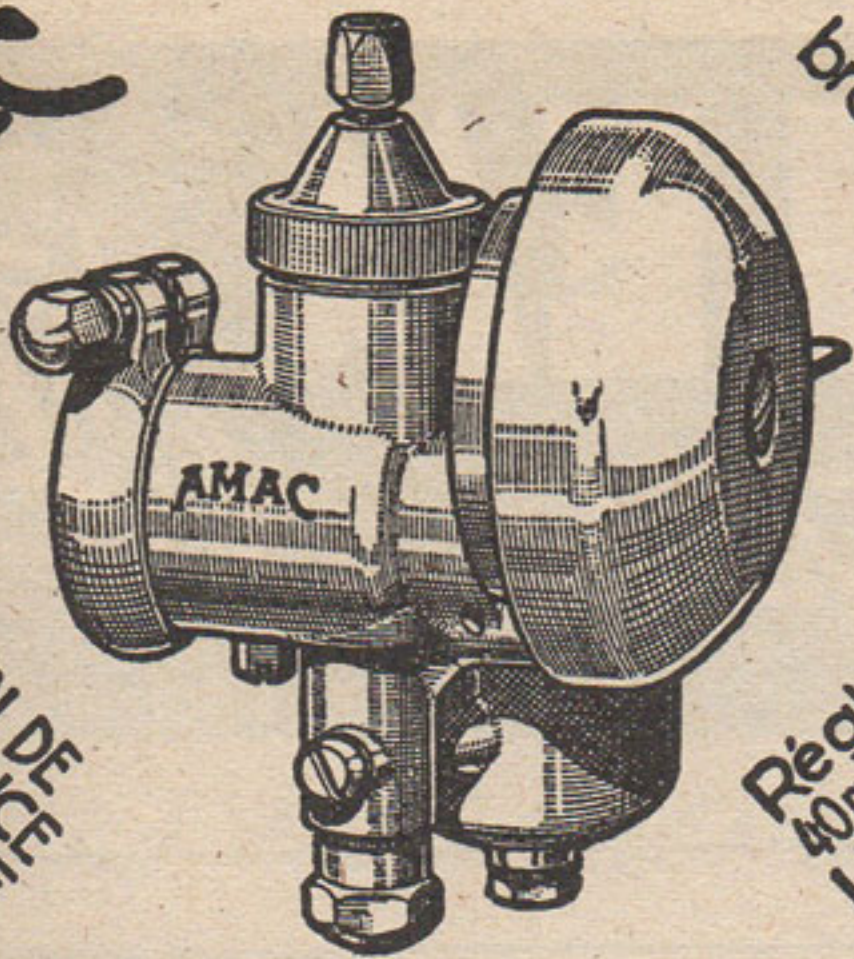
- F - (FROIDE) pour moteurs à fortes compressions et à régimes élevés.
- C - (CHAUDE) pour moteurs lents, à faibles compressions ou usagés.
- S - (SPECIALE) pour moteurs très poussés à régimes élevés.

AGENT EXCLUSIF : A.G.S.A., 22, rue N.-D.-de-Nazareth, PARIS-3^e - ARC. 18-80

1^{ERE} ET 2^{EME} PLACES AU
CLASSEMENT GÉNÉRAL "MOTOS"
DU BOL D'OR 1948

EN VENTE PARTOUT GROSSISTES ET GARAGISTES

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage:
40 rue de Villiers
LEVALLOIS
PER. 06-02

Les SCOOTERS ▼ BERNARDET sont sortis

Demandez renseignements chez nos Distributeurs officiels

**Propres, confortables, agréables à conduire
il faut les voir et les essayer**

104, Avenue de la République, CHATILLON-sous-BAGNEUX

HB SIDE-CARS

VÉLOMOTEURS - MOTOS LÉGÈRES
AGENCES DEMANDÉES

E^{TS} P. HUMBLLOT
72, 79 et 81, Rue du Faubourg Saint-Jacques, PARIS-14^e - Tél. GOBELINS 24-32 et 31-24

YELLOW

*La chaîne française
de qualité*

Une fabrication SEDIS

19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI^e

TUYAUTERIE MÉTALLIQUE SOUPLE

TUBOTOM

LA
MEILLEURE
POUR
MOTOS - VÉLOMOTEURS
Essence et huile

OTOM S.A.
5 bis, Rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

AH !
SI **REYDEL**
pouvait fabriquer ses
BONNES SELLES SOUPLES
à suspension Sandoz !...

Sté des Anc. Éts J. REYDEL, GONDECOURT (Nord)

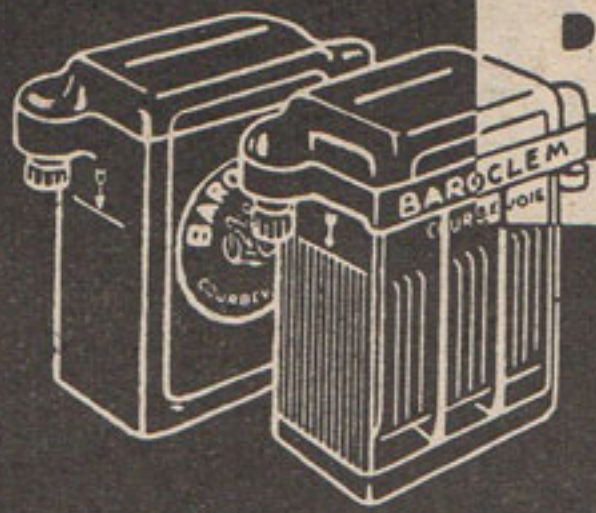
Votre VéloMOTEUR
ou votre moto. à
l'abri du vol avec
**L'ANTIVOL
NEIMAN**
qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

ANTIVOL

STE NEIMAN
31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES
de Qualité
Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS
PANTIN - SEINE



DÉPT. MOTO

BAROCLEM

la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

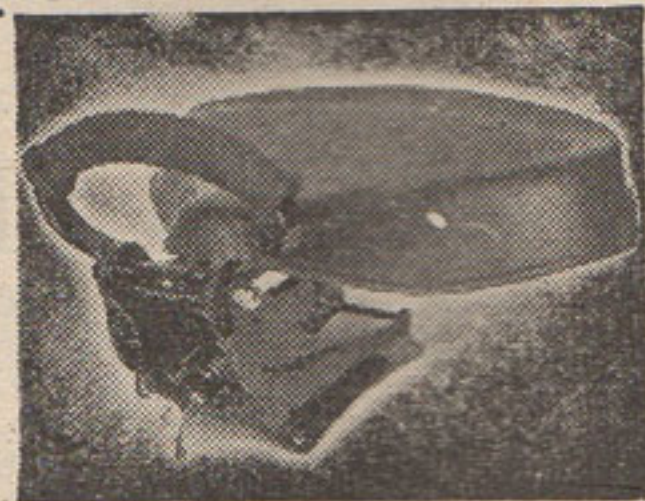
des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

SIÈGES ARRIÈRE

MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

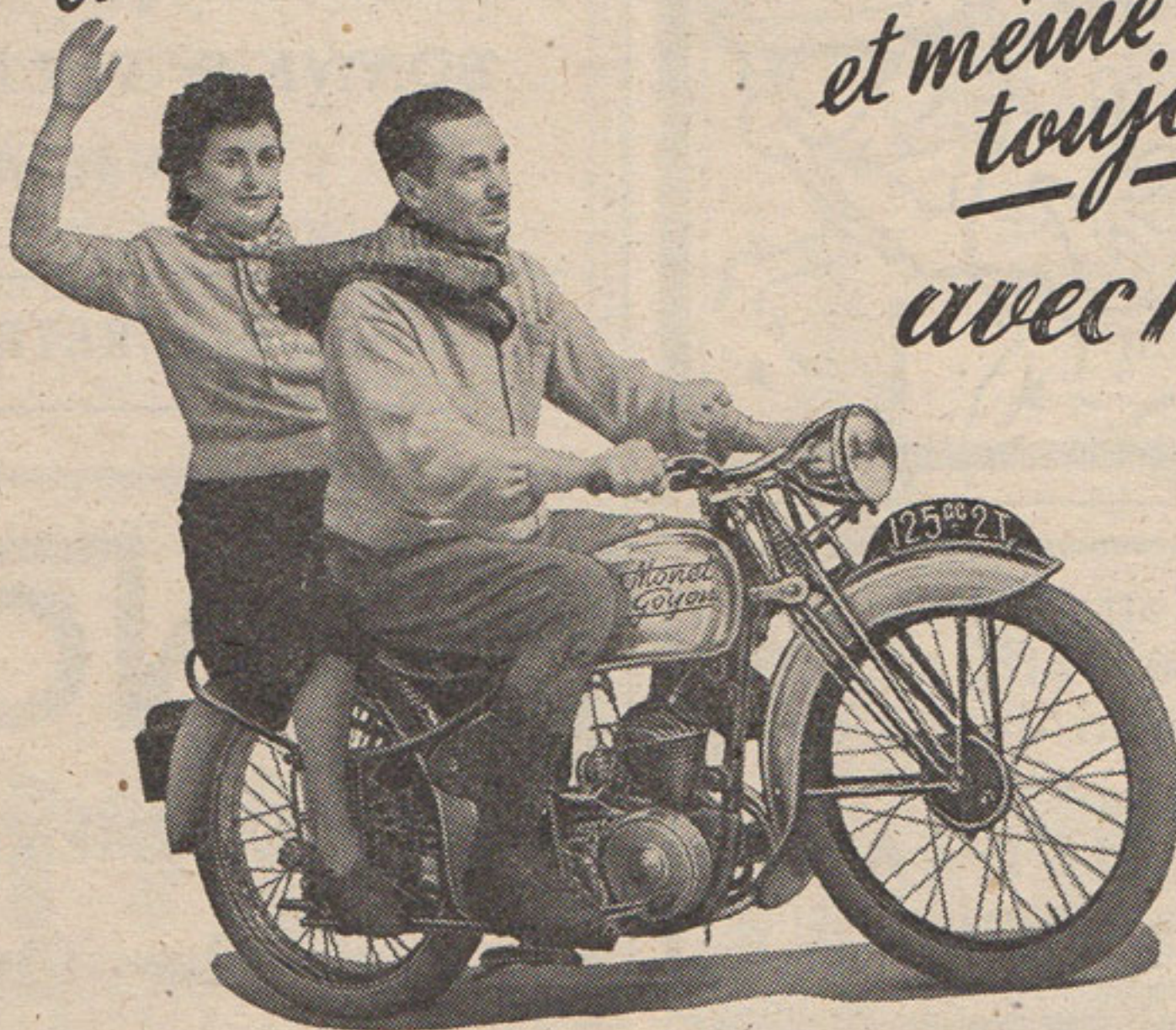
30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

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

*Sécurité
Vitesse
Confort*

*et même à deux
toujours en prise!*

avec le nouveau



BLOC-MOTEUR
VILLIERS

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

MONET

GOYON

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)

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

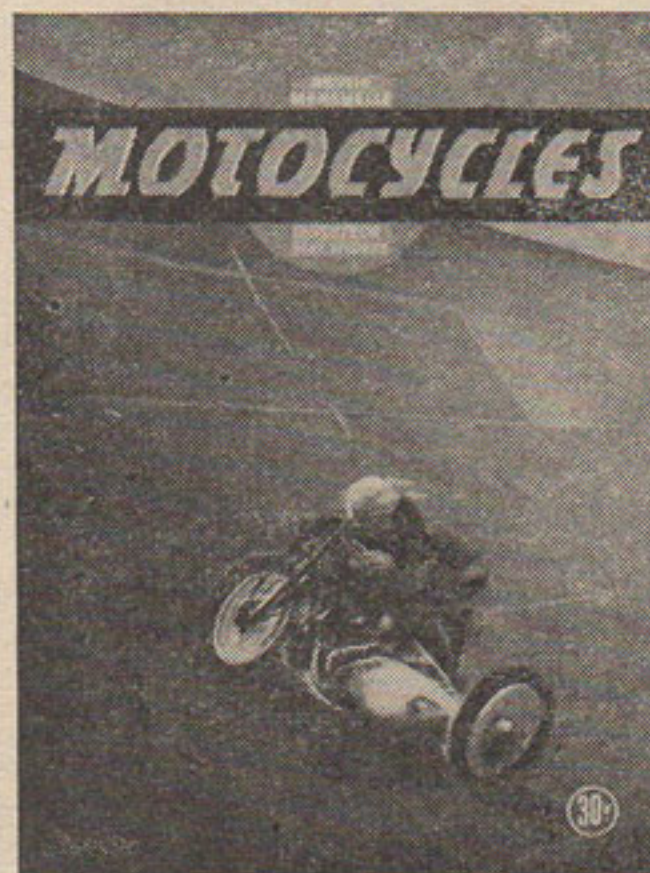
★ ★ ★

Sommaire

MARS 1949 — 2^e ANNÉE — N° 20

	Pages
● LES ÉCHOS	8
● L'AUGMENTATION DU RENDEMENT DES MOTEURS DEUX-TEMPS par G. Loeblich.	12
● 4 ^e SALON DE BRUXELLES par Marianne Weber.....	16
● NOS PHOTOS.....	24
● LE SPORT	25
● DANS LES CLUBS.....	27

NOTRE COUVERTURE



Le champion Vanderschrick en pleine action sur la 350 Sarolée de Morin, au cours de sa tentative de record.

*Ton exemple
dans leur mémoire,
Ton souvenir
dans leur cœur,
Les motocyclistes Français
t'adressent
Jean-Pierre Wimille
leur suprême salut.*

30 janvier 1949.





Les ECHOS du MOIS

Un nouveau Vélocar 125 cmc.

M. Mochet nous a fait faire un petit tour dans un vélocar équipé du 125 cmc. Zürcher à piston plat et nous a fait grimper certaine côte de Suresnes bien connue des essayeurs. Plus que jamais on est surpris de la puissance extraordinaire en côte, malgré leur faible cylindrée et la charge tirée, de ces moteurs 2 temps modernes, quand ils sont bien réalisés.

Un essai du même Zürcher 125 cmc. est en cours sur un vélomoteur Alcyon.

Nos sidecars à l'étranger.

Notre correspondant de Bruxelles nous informe que nos sidecars sont fort goûtés en Belgique. C'est ainsi que Bernardet vient de traiter un marché de 200 sidecars pour la gendarmerie ou l'armée, destinés à être attelés à des motos Gillet-d'Herstal. Il y a néanmoins de la place pour tout le monde au soleil et Précision reste le plus grand constructeur national.

Les contraventions pleuvent.

Nous mettons en garde nos lecteurs contre la recrudescence de contraventions, surtout le soir, à l'arrêt, pour défaut d'éclairage de stationnement. On a beau placer son véhicule sous un réverbère, on n'y coupe pas. Le problème mérite d'être signalé. Puisque nos vélomoteurs sont acceptés par le Service des Mines, sans éclairage de stationnement, on est en droit de supposer qu'ils sont en règle jusqu'au jour où le cataphote sera obligatoire et à la condition que le cabochon réfléchissant soit officiellement admis au même titre que la classique lanterne.

Nous espérons avoir des précisions officielles sur ce cas important et nous vous les communiquerons.

En attendant, prenez vos précautions pour ne pas vous faire coincer.

Qui prépare cette 125?

On parle dans la coulisse d'un vélomoteur 125 actuellement en préparation et dont les caractéristiques générales différeraient quelque peu du classique : moteur horizontal, boîte séparée 4 vitesses au pied, fourche télescopique et suspension arrière par cadre articulé.

Du cycle à la moto.

Le coureur motocycliste Marcel Laurent, un des vainqueurs de Bordeaux-Paris, vient d'ouvrir une station Vélosolex à Alfortville, 153, rue Vaillant-Couturier, qui au dire des experts est un modèle du genre.

Marcel Laurent est également, pour ce secteur, agent de Peugeot-Motos.

Invention française et salade russe.

A la suite de notre écho sur le caoutchouc que les ingénieurs russes tiraient du pissenlit, nous recevons de notre lecteur M. Georges François de Draguignan une mise au point fort intéressante, d'où il ressort que l'initiative de ces recherches revient sans contestation possible à un ingénieur français Mlle Laurence Ballereau.

Voici d'ailleurs la lettre de notre correspondant qui mérite bien, en raison des précisions qu'elle apporte, d'être reproduite intégralement.

Tout en lisant *Motocycles* aussi attentivement que les mois précédents, j'ai été quelque peu surpris par un article intitulé « Pneus salades ».

Dans lequel article vous nous entretenez d'une découverte par des ingénieurs russes des produits de base du caoutchouc dans le vulgaire pissenlit.

Or, il faut être juste sans être chauvin. Mais la chose revient tout de même à des Français ou mieux à une Française :

Mlle Laurence Ballereau, ingénieur de la Société du Caoutchouc S.I.T., qui a présenté en 1946 un important travail sur l'anatomie et la physiologie des plantes à latex en France.

Ce travail a reçu le premier prix de recherche scientifique décerné par l'Institut Français du Caoutchouc.

Il se peut que les Russes mettent au point à l'heure actuelle un procédé de coagulation du latex d'une variété de pissenlit : le « taraxacum-kok-saghyz », originaire du Turkestan russe, et décrit dès 1881 par un voyageur français, Guillaume Capus, sous le nom supplémentaire (il n'était pas assez compliqué) de « bicorne ».

Quoi qu'il en soit les plantes à latex se rencontrent dans de nombreuses familles végétales. Mais rendons à César ce qui appartient à César.

Si vous ne trouvez pas « Motocycles ».

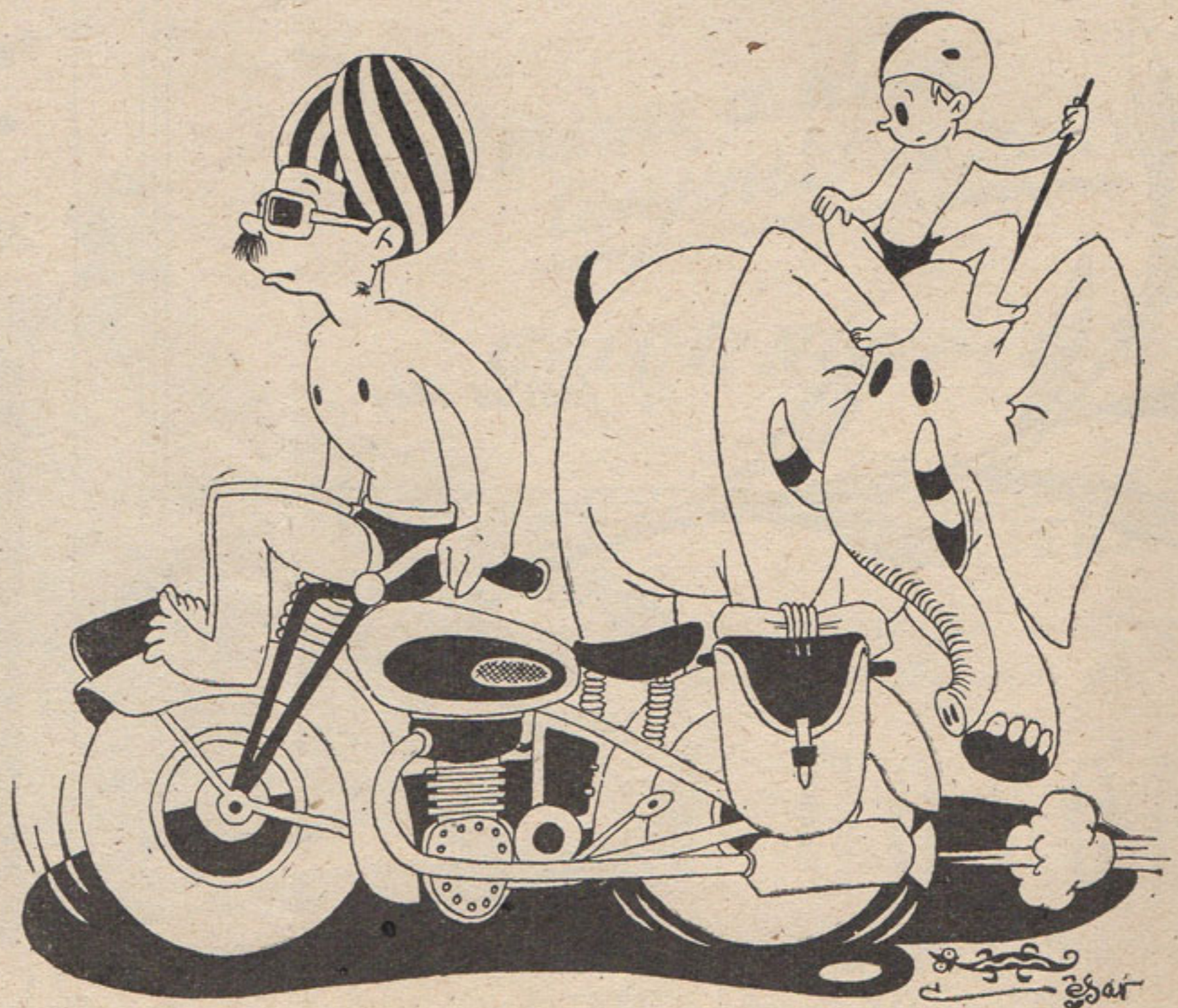


Si vous ne trouvez pas *Motocycles* dans votre kiosque habituel, vous pouvez vous abonner; mais si vous préférez l'acheter chaque mois, nous pourrions avec votre aide assurer la distribution à votre

fournisseur attitré. Demandez à votre vendeur son adresse et toutes références susceptibles d'identifier son kiosque, le nombre de numéros qu'il désire et nous ferons le nécessaire auprès des messageries pour qu'il soit régulièrement approvisionné.

Vous pouvez même développer ce petit jeu en nous indiquant les kiosques de votre voisinage qui ne sont pas ou qui sont mal approvisionnés.

C'est l'application de la formule « Aidons-nous »... Nous vous remercions d'avoir bien mené votre enquête en vous réservant une petite surprise.



Quand le cornac fait de la moto!

L'armée aux matches de moto-ball ou de moto-cross.

Le bulletin d'information du 15 janvier de la F.F.M. publie le communiqué ci-dessous :

« La Section technique de l'armée comprend des officiers qui s'intéressent au moto-ball et au moto-cross parce qu'ils estiment que ces sports sont de nature à former des motocyclistes militaires de grande classe. La F.F.M. prie les clubs organisateurs de ces manifestations d'adresser six cartes d'invitation pour chaque réunion au colonel Foucaud-Pénardil, Section technique de l'armée, groupe motorisation, 1, place Saint-Thomas-d'Aquin, Paris (6^e).

Taxe d'avertissement: 20 = 200.

La taxe d'avertissement, autrement dit la contravention payable au comptant (mais non content) à l'agent verbalisateur, est portée de 20 francs à 200 francs. Ça vaut la peine de réfléchir désormais avant de contrevenir aux règlements de la circulation.

Les agents, eux-mêmes, sont quelque peu gênés de cette « légère » augmentation. Autrefois, ils vous demandaient les vingt balles avec bonne grâce et on s'exécutait avec le sourire. Maintenant les rapports de ce genre sont d'autant plus tendus qu'on soupçonne généralement les agents d'être intéressés à l'affaire, alors qu'en réalité ils ne touchent aucun pourcentage sur les contraventions qu'ils perçoivent. Ils exécutent les ordres, avec un peu plus de contrainte, sans retirer le moindre avantage personnel.

Stations-service pour motos.

On disait entre nous qu'il serait souhaitable qu'il y eut dans Paris des sortes de stations-Service pour nos motos ou vélomoteurs comme il en existe pour les automobiles.

Les motocyclistes qui roulent beaucoup pour leur travail n'ont pas toujours le temps de nettoyer, surveiller, graisser leur machine. Ce n'est pas non plus un travail pour le mécanicien, spécialement outillé pour les réparations proprement dites.

Cette initiative vient d'être prise par l'ami Pascault qui vient d'ouvrir une station-service dans son atelier de la rue Compans, où l'on s'occupe de tout ce qui ennuie ou déconcerne le motard, depuis le dépannage jusqu'à la détection et remise en état du circuit électrique, pour machines de toutes marques et de toutes origines.

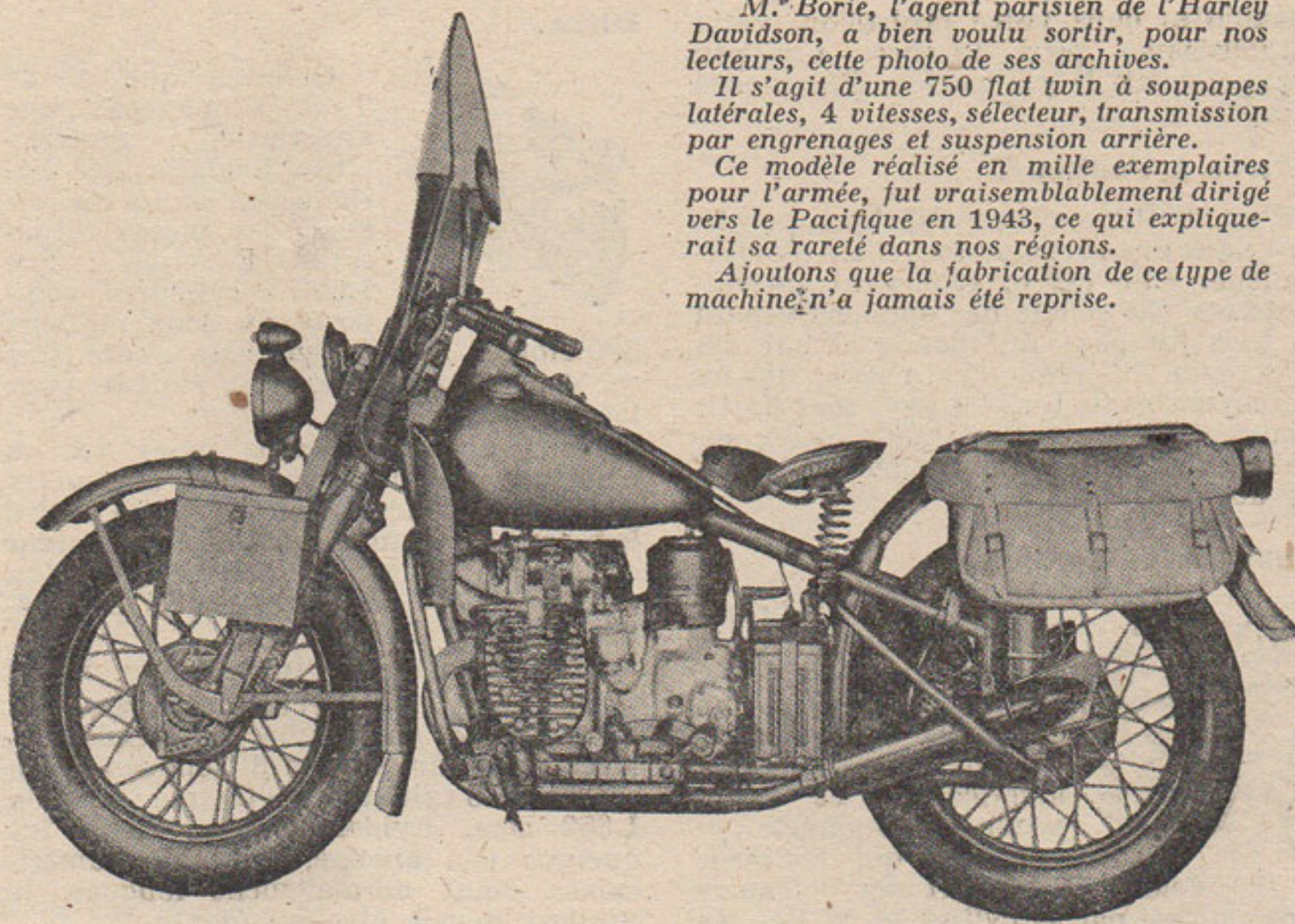
Pneus increvables.

Notre spirituel confrère R. Desdemaines-Hugon ayant mis la main sur des revues vélocipédiques d'antan a fait dans « le Chasseur-français » de savoureuses réflexions sur les nouveautés d'alors qui, devant tout révolutionner, sont néanmoins tombées dans l'oubli. Il cite entre autres cette réclame de Michelin dans un numéro du 26 mars 1893 :

« Personne n'osera tenter la vraie course que fera Michelin au vélodrome Buffalo : mille perforations sans aucune fuite!! Après arrachage des clous, on courra 60 kilomètres... »

Et notre confrère de conclure :

« Hélas, 55 ans ont passé depuis lors et nous attendons toujours la réalisation... du passé. Puisqu'on pouvait faire



M. Borie, l'agent parisien de l'Harley Davidson, a bien voulu sortir, pour nos lecteurs, cette photo de ses archives.

Il s'agit d'une 750 flat twin à soupapes latérales, 4 vitesses, sélecteur, transmission par engrenages et suspension arrière.

Ce modèle réalisé en mille exemplaires pour l'armée, fut vraisemblablement dirigé vers le Pacifique en 1943, ce qui expliquerait sa rareté dans nos régions.

Ajoutons que la fabrication de ce type de machine n'a jamais été reprise.

mille trous à une chambre à air en 1892, nous nous contenterions aujourd'hui du dixième et même de moins encore. »

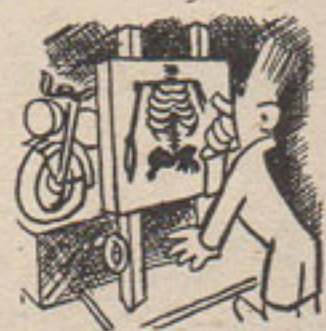
On peut s'étonner en effet, Michelin n'ayant pas été le seul à annoncer le pneu increvable, que tout ce soit borné jusqu'à ce jour à des démonstrations sans résultats pratiques.

La fluorine promet.



Une usine du Minnesota qui traite la fluorine et a poursuivi les études sur l'utilisation de ce produit et de ses dérivés, compte l'utiliser comme produit de base pour les applications les plus étendues, telles que : peinture, caoutchouc, lubrifiants, articles plastiques et, bien mieux, une essence bien supérieure à tous les carburants actuels. Le plus curieux dans ce dernier cas, c'est qu'on donne ce produit comme étant, à l'origine, ininflammable.

Les ondes ultrasoniques aussi.



La General Motors utilise les ondes ultrasoniques pour révéler les fêlures intérieures du métal qu'aucun autre mode de contrôle ne peut déceler.

Le même procédé est utilisé dans l'aviation pour vérifier les fêlures internes invisibles des hélices, tuyauteries, etc...

Pour peu que ce procédé se généralise on pourra bientôt faire superviser sa machine, comme on va se faire ausculter et radiographier périodiquement et, comme avec saint Christophe, on pourra partir rassuré.

Entretien et rendement.

Sur le vu d'attestations indiscutables provenant de transporteurs, de garagistes, d'administrations et d'entreprises privées, nous avons décidé d'essayer à notre tour le produit « Brennus »

dont on parle souvent à l'heure actuelle. Ce produit est dû à l'ingénieur-chimiste M. G.-F. Michot-Dupont, lauréat, entre autres distinctions, de l'Office national des combustibles liquides.

Le « Brennus » est en un seul produit, à la fois un correcteur de carburant et un lubrifiant complémentaire, particulièrement pour les parties chaudes du moteur.

Nous l'utilisons en ce moment sur plusieurs véhicules équipés de moteurs à deux et quatre temps, de cylindrées différentes. Nous avons la nette impression d'une amélioration sensible, mais ne pourrions contrôler qu'ultérieurement l'action de ce produit contre l'encrassement. Nous publierons les résultats.

Heureux lauréat.

La première 250 cmc. qui est sortie de la chaîne chez B.M.W. a été tirée au sort parmi les employés de la maison. Actuellement les firmes allemandes n'ont pas le droit de construire des modèles excédant 250 cmc.

Les prochains Six Jours Internationaux.

Ayant remporté les trophées en 1948, l'Angleterre organisera les Six Jours Internationaux de 1949. En principe ils auront lieu dans le Pays de Galles, quoique le lieu ne soit pas très propice à une telle manifestation. Il n'est pas impossible que l'Ecosse du Nord soit choisie, certains organisateurs trouvant cette contrée plus indiquée.

Film à voir.



Peut-être les sportifs français auront-ils la chance de voir sur leurs écrans le récent film britannique « Once a Jolly Swagman », qui comporte de superbes vues de courses sur cendrée. Nous ne connaissons pas le titre français, mais une des idées du réalisateur est de démontrer que si vous avez atteint le sommet des

possibilités dans votre profession, votre enthousiasme peut tomber. Un peu cynique, mais il y a parfois d'heureuses exceptions.

Lettres à l'éditeur.

C'est le titre d'une rubrique paraissant dans une revue motocycliste d'outre-Manche. Elle est extrêmement intéressante car elle reflète des opinions venant de tous les pays du monde et sur des sujets bien différents. Ceci prouve que les motocyclistes de tous les pays font partie d'une même et grande famille, placée au-dessus des tristes contingences de la vie actuelle.

Divergences d'opinions.



Dans cette rubrique les sujets à l'ordre du jour sont : la 150 cmc. Velocette, la Sunbeam Twin, la motocyclette parfaite, les machines américaines et européennes comparées.

En ce qui concerne la 150 Veloce, la plupart des doléances sont causées par sa cylindrée. Si l'on en croit les lettres une cylindrée de 350 eût conquis plus de suffrages, du moins parmi les motocyclistes pratiquants. Mais ce qu'ils oublient, c'est que la Veloce Limited a créé une machine révolutionnaire, nécessitant un outillage onéreux, qui ne sera amorti que par une vente massive. Cette réussite commerciale ne peut se réaliser que si l'on touche la masse, composée essentiellement de non-motocyclistes. Il a fallu construire une machine légère, sûre et facile à conduire, ce qui explique que le modèle ne retienne pas les suffrages des motocyclistes impénitents. Le refroidissement par eau en fait « tiquer » quelques-uns, mais c'est un facteur de non-usure.

La Sunbeam Twin a également les honneurs du courrier, c'est pour elle que la controverse est la plus violente. Manque de vitesse, aspect lourd, maniabilité moyenne pour les uns, confort merveilleux, silence, souplesse, présentation luxueuse pour les autres. Manque d'unanimité sur la consommation, extrêmement réduite ou très élevée, on ne sait qui croire.

Au sujet de la motocyclette parfaite (si elle existe !) notre charmante concœur belge Marianne Weber est prise à partie par des lecteurs de différents pays. Elle a eu le malheur d'écrire que les motocyclistes anglais ne demandaient pas tellement une forte puissance et haute vitesse de croisière. Et que 1.000 cmc. est la cylindrée idéale. Elle fait l'apologie de la B.M.W. 600 à culbuteurs et il est à signaler qu'aucun motocycliste n'a critiqué ce modèle.

La controverse sur les machines américaines et européennes est en suspens, les deux adversaires restant sur leurs positions, mais signalons toutefois que les Américains sont grands amateurs de motos britanniques.

Un nouveau véhicule pour la police ?

Une photo pour le moins inattendue nous est tombée sous les yeux. Elle représente un policeman anglais, imperturbable comme il se doit, chevau-chant... un scooter. C'est un spectacle qui doit faire sourire même les Anglais, respectueux de la force publique par excellence.

Bitza.



Qu'es-ce que c'est ? Tout simplement une abréviation motocycliste anglaise qui désigne une moto réalisée avec des pièces disparates. Exemple : une 1.000 2 cylindres, composée de deux moteurs

500 Norton A.C.T. logés côte à côte dans un cadre Brough-Superior réalisée pour les sprints.

Nous nous souvenons avoir vu au cinéma il y a bien quinze ans une motocyclette américaine destinée à battre le record du monde de vitesse. Le moteur était un Packard 3 litres, le guidon commandait la fourche par l'intermédiaire d'une chaîne !

Les résultats nous sont restés inconnus !

Un autre motocycliste américain a « extrapolé » un 4 cylindres Henderson. Avec une autre moitié d'Henderson il a réalisé un 6 cylindres. Cylindrée : environ 1.650 cmc. Evidemment le cadre fut quelque peu allongé, les motos américaines étant normalement longues, le résultat devait être étonnant !

Un amateur anglais a construit un « bitza » pour concourir dans les trials. Dans un cadre de Norton 16 H. il a logé un 750 cmc. Austin de voiture à 4 cylindres, refroidissement par eau. Il a d'abord remplacé la culasse fonte par une en aluminium et après quelques trials a, pour gagner du poids et abaisser le centre de gravité, supprimé le refroidissement par eau et fretté le cylindre d'ailettes.

Nous avons vu, dans la banlieue est de Paris, un sidecar avec un moteur 750 cmc. de Rosengart, l'ensemble avait belle allure.

C'est un passe temps passionnant mais qui demande de bonnes connaissances mécaniques.

Au Maroc. Le régime du bon plaisir.

Les propriétaires de véhicules automobiles réquisitionnés pendant la guerre (voitures de tourisme ou de travail, camions, motos, etc.) ont été gravement lésés dans leurs intérêts, car la dévaluation du franc a rendu dérisoire l'indemnité qui leur a été allouée, et qui ne suffirait même plus au taux actuel à acheter une roue de secours.

S'ils avaient pu conserver leur véhicule, celui-ci représenterait aujourd'hui une valeur bien supérieure. Cependant aucune compensation ne leur a été accordée depuis.

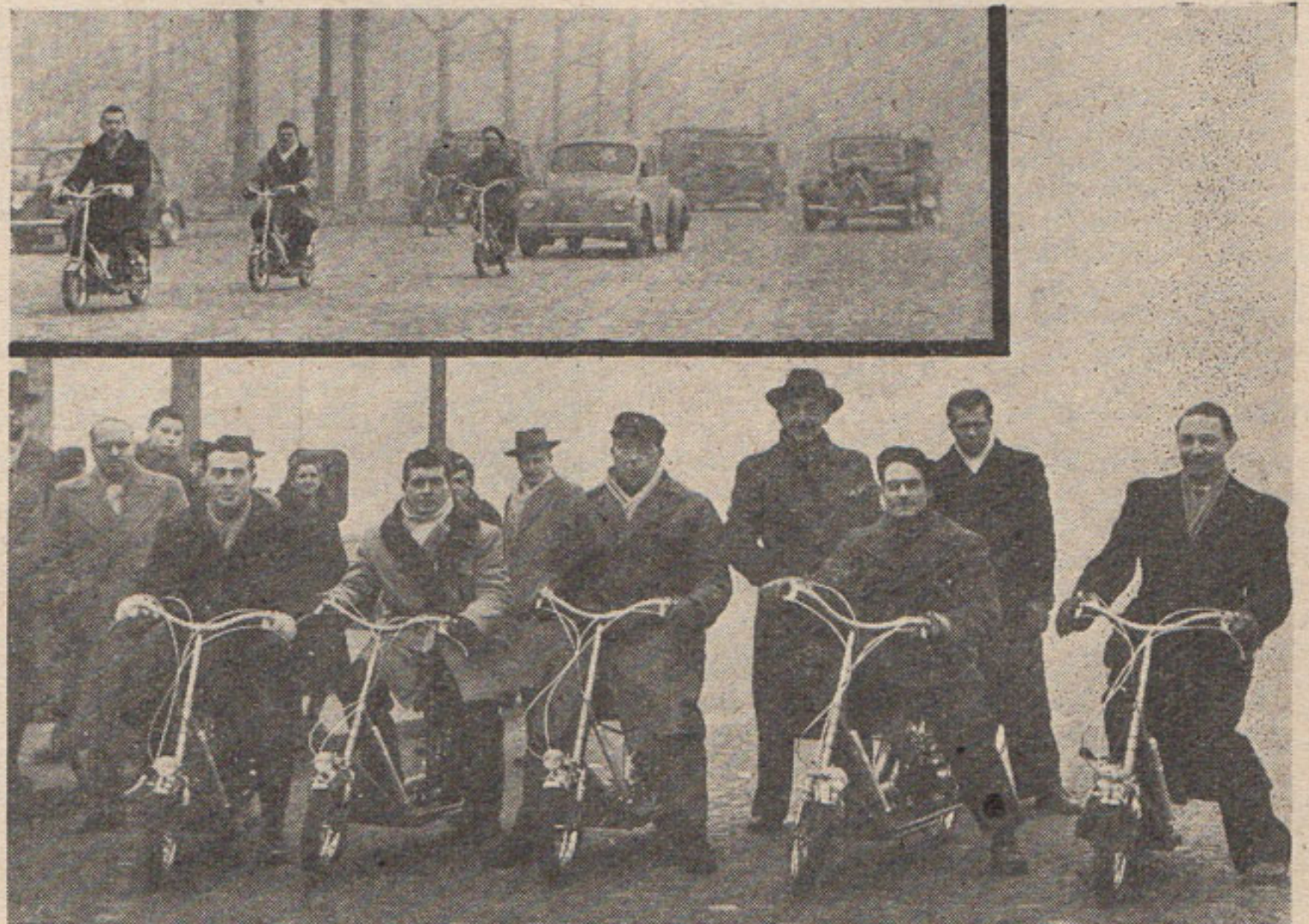
Il eût été de toute justice que les réquisitionnés eussent priorité absolue dans l'attribution des voitures importées, comme on leur avait d'ailleurs promis par lettres officielles. Non seulement, dans la presque totalité des cas, il n'en a rien été, mais le plus grand arbitraire a présidé à l'attribution des bons d'achat nécessaires à l'acquisition des voitures.

Pour faire cesser ce scandale, qui n'a que trop duré, les anciens propriétaires — moutons devenus enrégés — se sont groupés en une Fédération, chaque jour plus nombreuse, et mènent une énergique campagne en vue d'obtenir réparation du grave préjudice qu'ils ont subi par la faute de l'Administration responsable de ces passe-droits.

Ils demandent :

1° l'extension immédiate au Maroc de la loi française du 14 août 1947 qui permet aux « réquis » de racheter leur ancien véhicule moyennant reversement de l'indemnité perçue ;

2° pour ceux qui ne peuvent le retrouver — l'attribution d'un bon d'achat leur permettant d'acquérir une voiture neuve du même type que celle qu'ils ont dû céder pour la défense nationale, au prix d'avant la dévaluation, prix payé par les privilégiés — ou une indemnité compensatrice représentant la différence entre l'ancien et le nouveau prix ;



Présentation à la Porte-Maillot de l'équipe des Scooters « Comindus » à moteur auxiliaire P. P. Roussey. Derrière, en chapeau mou, le constructeur M. Lacombe.

3° la publication des listes d'attributaires, avec mention du motif de délivrance du bon par l'Administration.

On voit par là qu'ils sont résolus à mettre tout en œuvre pour que justice leur soit enfin rendue.

Renseignements et adhésions à M. Constant, 6, rue de Mostaganem, à Rabat (Maroc). Joindre un timbre pour la réponse.

Essence et Administration.

L'autre jour « L'Argus » publiait une lettre officielle des Contributions au Préfet reconnaissant, à ceux qui peuvent faire la preuve de son utilisation pour le travail, le droit de tenir compte dans leurs déclarations de l'essence achetée au marché noir.

Plus récemment, la Préfecture de Police passait à la Presse un communiqué officiel rétablissant dans certains secteurs de Paris le stationnement limité à 30 minutes et avouait que cette décision résultait... de l'importance croissante du trafic automobile!!!

On ne peut plus clairement démontrer que l'essence est mal répartie et que M. Qui-de-droit est sans armes contre le marché noir.

Au Maroc, de l'essence pour les touristes.

Notre correspondant M. Cerdan, de Rabat, nous transmet l'extrait d'un journal local donnant les instructions concernant les attributions d'essence pour les touristes français ou étrangers visitant le Maroc :

1° Français se rendant au Maroc munis d'une lettre de crédit.

a) Par Casablanca : l'Administration des Douanes remettra à l'automobiliste un ticket d'essence de 10 litres, permettant à l'intéressé de se rendre au Service de la Production Industrielle locale avenue Pasteur n° 61 à Casablanca, où les tickets de la lettre de crédit seront échangés contre des tickets du Maroc.

b) Par Oujda : l'échange des tickets de la lettre de crédit contre les tickets marocains, est fait au Service des Mines, Subdivision d'Oujda.

c) Par Arbaoua : l'Administration des Douanes délivre 30 litres d'essence en tickets marocains pour permettre à l'automobiliste de rejoindre Rabat où il se présentera au Contrôle des Carburants, qui fera l'échange des tickets de la lettre de crédit contre les tickets marocains avec retenue des 30 litres perçus au passage en douane à Arbaoua.

Les Services des Douanes devront indiquer sur la lettre de crédit et sur la pièce douanière du véhicule qu'une avance de 30 litres a été faite.

d) Aucune attribution de carburant ne peut être faite aux Français se rendant au Maroc sans lettre de crédit. Ces derniers s'ils n'en sont pas munis doivent s'adresser, par lettre ou par télégramme, à l'O.R.C.P.I. : 3, rue Paul-Cézane à Paris, s'ils sont ressortissants de la région Parisienne, ou au service des Carburants de la préfecture de leur département.

2° Touristes algériens se rendant au Maroc.

Les touristes algériens peuvent recevoir des tickets d'essence marocains en s'adressant à la section de Répartition du pétrole et du charbon en Algérie: 12, boulevard Baudin, Alger.

Vente à crédit.

En mettant en page nos petites annonces, nous en relevons une ayant trait à la vente en 6 ou 7 versements. Cette annonce a répondu par avance à notre précédent « Echo » sur le sujet.

Nous signalons le cas, exceptionnellement dans ces colonnes, à l'attention de ceux de nos lecteurs qui n'auraient pas songé à éplucher notre rubrique des petites annonces.

Un dévoué de la moto disparaît.

Nous apprenons avec regret le décès de M. Ohling, plus connu sous le nom de M. Albert, qui depuis si longtemps était chef d'atelier de l'agence française F.N. à Neuilly.

C'était un fidèle collaborateur de M. Fortin, bien connu de tous les clients de la maison pour sa compétence et sa complaisance.

Prix comparés.

Notre confrère « Les Echos » a publié en éléments de comparaison quelques prix locaux de marchandises dans divers pays. Ces prix sont traduits en francs français au cours officiel de 263 fr. 40 pour un dollar.

Chocolat, saindoux, ampoules électriques sont passés en revue ainsi qu'automobiles et motocyclettes. Pour ces dernières, les aperçus suivants nous sont donnés :

Hongrie : Motocyclette légère, 100 cmc., prix de vente au détail, 4.120 florins (soit 92.700 francs).

Allemagne : Motocyclette B.M.W., 250 cmc., prix de vente au détail, 1.760 marks (soit 139.200 francs).

Italie : Prix de vente en liras : 125 cmc. modèle ordinaire, 215.000 à 300.000 (soit 100.000 à 140.000 francs); 125 cmc., modèle léger (Lambretta ou Vespa), 165.000 (soit 123.200 francs); 250 cmc., 295.000 à 490.000 (soit 138.000 à 228.000 francs); 350 cmc., 450.000 (soit 210.000 francs); 500 cmc., 470.000 à 525.000 (soit 219.000 à 244.000 francs).

Remarques.



Le règlement routier britannique interdit aux motocyclettes sans side-car de tirer une remorque, par contre il est permis à une motocyclette d'en remorquer une autre, à condition que celle-ci puisse être

prouvée en panne. Les Français ne sont pas seuls à subir des législateurs, disons... pleins de fantaisie.

Motos de sport.

« Les succès sportifs jouent un grand rôle dans le motocyclisme d'après-guerre et c'est pour cette raison, principalement, que des modèles spéciaux existent sur notre catalogue, car nous pensons qu'il n'est pas utile de participer aux trials, moto-cross ou courses de vitesses si nous ne produisons pas des modèles permettant aux coureurs privés de satisfaire leur passe-temps favori. ».....

C'est M. J. West, directeur commercial d'A.J.S. qui nous écrit personnellement ces lignes. Quand pourra-t-on en dire autant chez nous?

Y pensez-vous ?



On sait que l'énergie cinétique, c'est-à-dire la quantité de travail emmagasiné (ou force vive) d'un corps en mouvement est égal à $\frac{M V^2}{2}$.

Ainsi pour une moto pesant avec son pilote 150 kilos et lancée à 100 km.-h. on a $M = 150$ et $V = \frac{100}{3,6} = 27,7$ m.

(vitesse en m. seconde) soit :

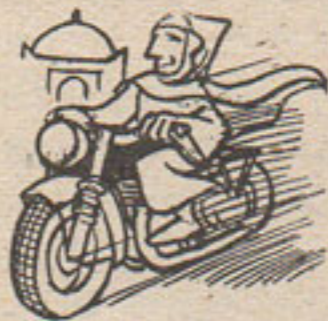
$$\frac{150 \times 27,7^2}{9,81 \times 2} = 5.900 \text{ kg.-m.}$$

C'est l'équivalent d'un poids de 500 kilos tombant d'une hauteur de 12 mètres.

Que diriez-vous si l'on vous exposait au risque de recevoir ce poids sur la tête? C'est pourtant ce risque que vous courez si vos freins sont en mauvais état.

Surveillez-les, graissez les gaines et câbles pour empêcher les brins de se rouiller et de se casser.

R. Cerdan, de Rabat, nous confie :



A Rabat, le prince Moulay Hassan se serait vivement intéressé à la moto GIMA, représentée par M. Benabou, le sympathique agent de cette ville. Il paraît donc probable que nous voyions incessamment le prince impérial circuler bientôt sur une moto de cette marque, ce qui dénote un connaisseur et un sportif.

Pour les pannes de nuit.



Les automobilistes ont depuis longtemps adopté, pour s'éclairer la nuit, une baladeuse branchée sur le circuit de la voiture.

Les motocyclistes qui ont un équipement électrique avec batterie

peuvent également utiliser une baladeuse; en avoir une avec la trousse est une sage précaution.

La lampe magnétique « Véta » mérite dans ce cas de leur être signalée car elle se fixe sur n'importe quelle partie métallique du cadre et dans toutes positions grâce à un puissant électro-aimant. La lampe est protégée par un blindage plastique transparent et incassable.

Un mécanicien complaisant.



Un de nos abonnés dépositaire de « Motocycles » boulevard Saint-Germain et motocycliste à ses heures de liberté, nous signale la complaisance et la courtoisie de M. Jacques Condermine, mécanicien à Igé (Saône-et-Loire), dont il n'a eu qu'à se louer pour un dépannage rapide et bien fait. Avis à nos lecteurs qui passeront dans ce pays.

L'Augmentation du rendement des moteurs deux-temps

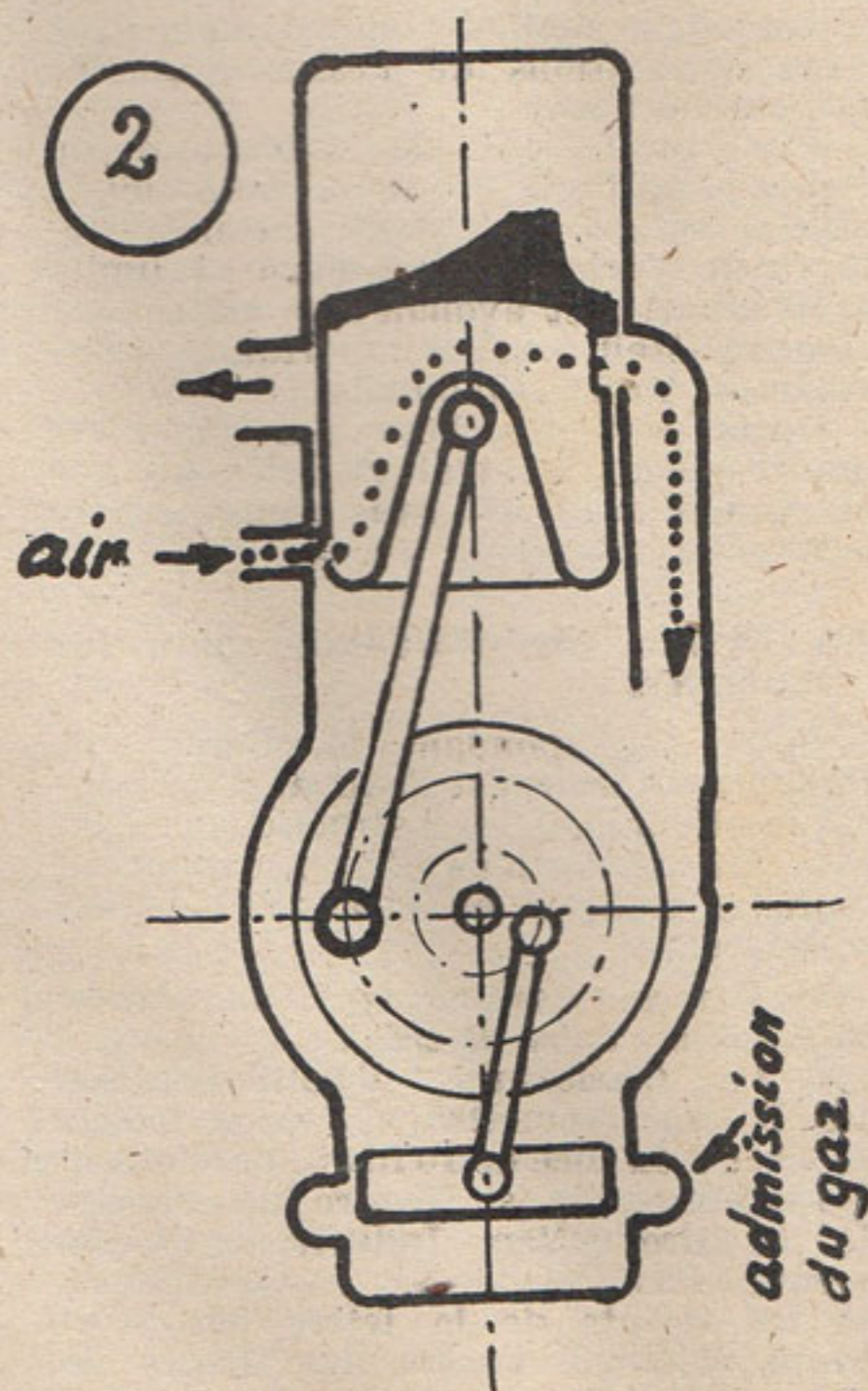
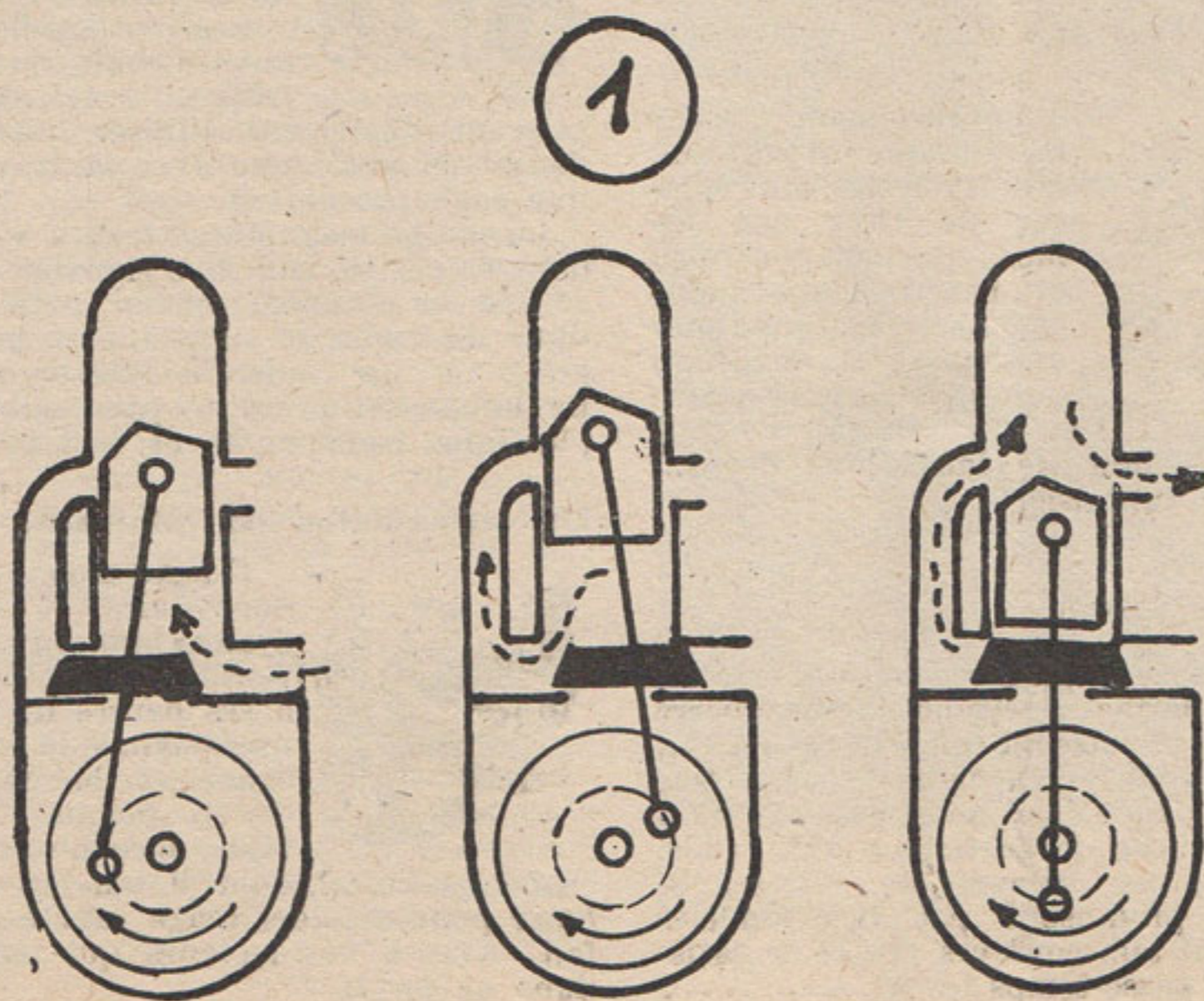
Théoriquement le moteur 2 temps devrait développer une puissance double de celle du 4 temps de mêmes caractéristiques géométriques, puisque ce dernier n'a qu'une course motrice tous les deux tours contre une course motrice par tour dans le 2 temps. En fait, il n'en est malheureusement rien pour différentes raisons que nous nous proposons d'examiner.

Dans le 4 temps la course d'aspiration commence — aux cotes de réglage près que nous pouvons négliger ici — quand le piston se trouve au point mort haut, c'est-à-dire à un moment où il n'y a qu'un faible espace mort au-dessus du piston. Cet espace n'a pas une bien grande importance, au point de vue de l'admission, du fait qu'il ne représente qu'une petite fraction de la cylindrée. Pendant toute la course descendante du piston, la soupape d'admission est ouverte, ce qui assure une aspiration continue.

Il en va différemment dans le 2 temps classique. Pendant sa course ascendante, le piston crée une dépression dans le carter, mais il ne découvre la

lumière de communication du carter avec le carburateur que lorsqu'il arrive à proximité du point mort haut, de sorte que le mélange gazeux pénètre brusquement dans le carter, ce qui n'est pas sans influencer la charge. Sous le piston se trouve en outre un assez grand volume d'air qui n'est pas soumis à l'aspiration, mais subit à chaque tour une compression pendant la course descendante du piston et une détente pendant la course ascendante. Ce volume correspond à un espace mort constitué par le creux du piston et le volume du carter, diminué du volume du vilebrequin et de la bielle. On peut donc, dans le 2 temps ordinaire, estimer l'aspiration par le carter à 65%, contre 85 à 90% dans le 4 temps.

Pour augmenter le rendement et l'approcher le plus possible du chiffre théorique, de nombreux dispositifs ont été imaginés. Ils visent principalement à améliorer l'admission et à réduire l'espace mort. Une étude de toutes les constructions essayées sortirait du cadre de cet article, elles se comptent par milliers. Nous allons en examiner quelques-unes.



La figure 1 représente une des premières réalisations; elle avait pour but d'éliminer l'espace mort du carter et permettait en outre la construction de moteurs multi-cylindres à carter normal.

La bielle, à section circulaire, commande un tiroir qui se déplace latéralement sous l'effet des oscillations de la bielle et sépare constamment le carter du cylindre. La partie du cylindre qui se trouve sous le piston communique par la base avec le carburateur d'une part, et la partie du cylindre au-dessus du piston d'autre part. Pendant la course ascendante du piston, la bielle se trouve à gauche et le tiroir ouvre l'orifice d'admission; le volume engendré par le déplacement du piston, et correspondant à la cylindrée, se remplit de gaz frais. Pendant la course descendante, la bielle vient se placer à droite de l'axe du cylindre, entraînant le tiroir qui ferme l'orifice d'admission et ouvre

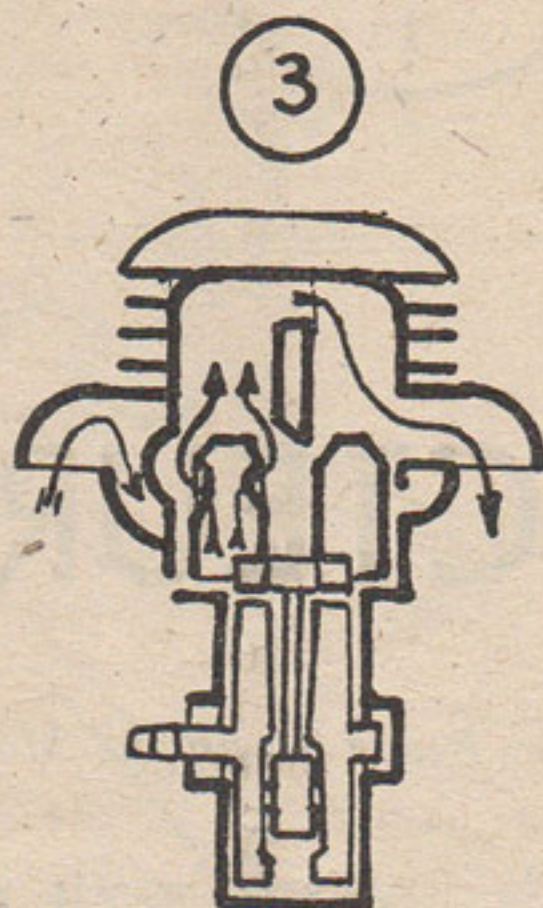
l'orifice de transvasement par lequel le piston refoule les gaz frais vers le cylindre, dont il découvre une lumière en s'approchant du point mort bas. En même temps une autre lumière est démasquée à l'opposé, par laquelle s'échappent les gaz brûlés. Le piston est muni d'un déflecteur dirigeant les gaz frais vers le haut du cylindre.

Les essais de ce moteur furent abandonnés au bout de quelque temps, mais les progrès réalisés dans l'emploi des alliages légers permettraient aujourd'hui sans doute d'obtenir des résultats tout à fait satisfaisants.

La figure 2 illustre schématiquement le principe du moteur Bekamo, détenteur du record du monde aux environs de 1925. Son meilleur rendement correspondait à un régime d'environ 3.600 t/m., chiffre élevé à l'époque. Le moteur se caractérisait par un ralenti particulièrement régulier et lent. L'alimentation était assurée à l'aide d'un piston auxiliaire décalé légèrement par rapport au piston principal, afin d'accroître la dépression dans le carter. Le piston principal est fermé à sa base, de façon que l'intérieur forme canalisation. A travers des lumières dans la paroi du cylindre, il n'aspire que de l'air frais, tandis que le piston auxiliaire, fonctionnant comme pompe, commande les orifices de gaz. On a ainsi sous le piston principal un matelas d'air et le piston auxiliaire refoule le mélange gazeux vers le cylindre. Lors du transvasement des gaz du carter dans le cylindre, c'est donc d'abord de l'air qui pénètre dans le cylindre, chassant les gaz brûlés et assurant le balayage. Ainsi que nous l'avons signalé dans notre article du mois de septembre, il se produit toujours, lors du balayage, un certain mélange avec les gaz brûlés; ce mélange est ici sans importance, puisqu'il ne s'agit que d'air. Comme le piston auxiliaire a un certain retard sur le piston principal, il existe encore une certaine pression après le passage du piston principal au point mort bas et sous cette pression le mélange gazeux est refoulé dans le cylindre. De cette façon on obtient dans le cylindre un mélange contenant moins de gaz brûlés et d'autre part il n'y a pas de gaz frais s'échappant avec les gaz brûlés. On a en outre un léger excès d'air utile à la bonne combustion.

Enfin l'air frais traversant le piston contribué au refroidissement de celui-ci. Notons que le piston fermé en bas n'a été adopté que sur les derniers modèles de ce moteur.

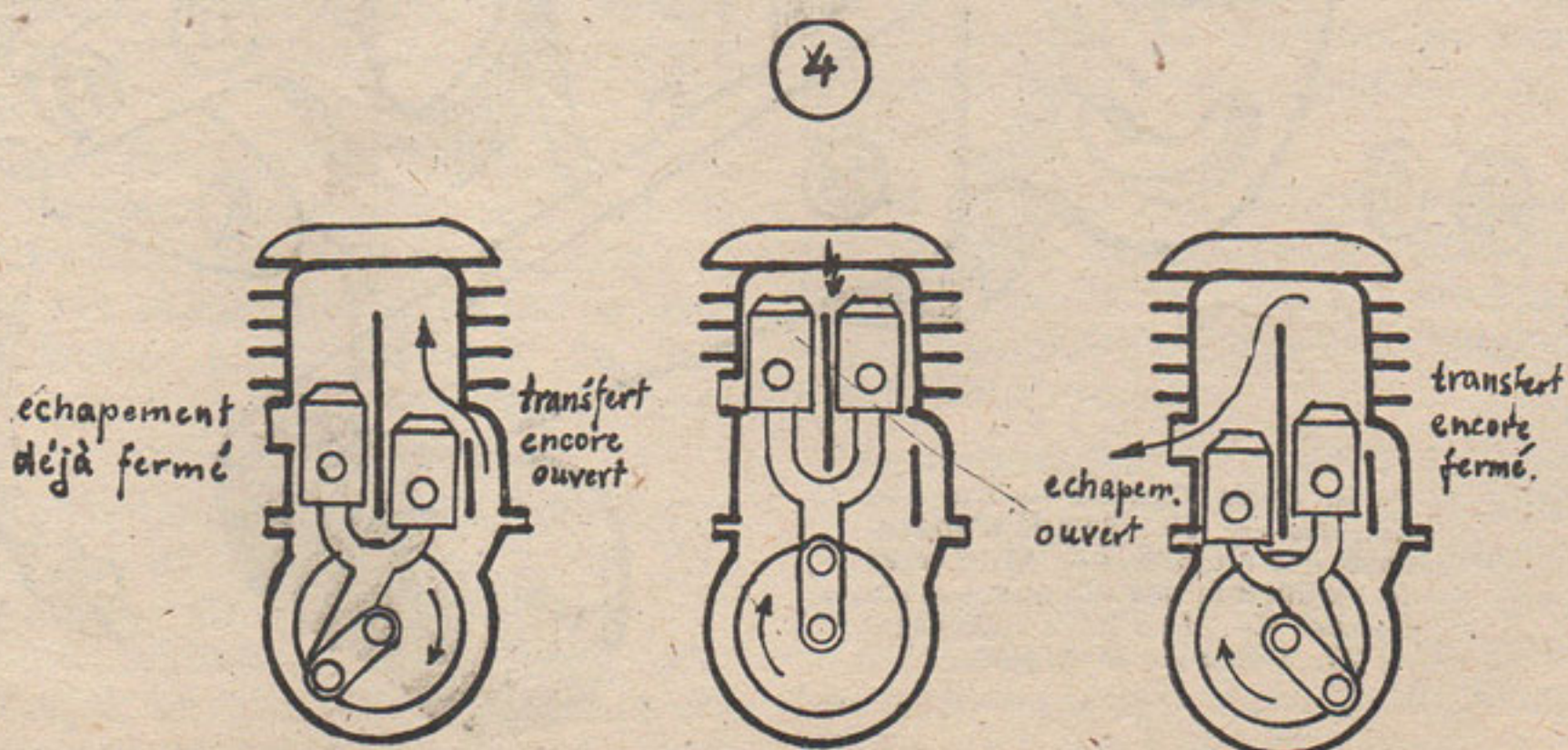
Nous avons utilisé personnellement plusieurs machines de cette marque et nous pouvons affirmer qu'au point de vue régularité de marche, vitesse et consommation — facteur particulièrement important à l'époque — on n'a pas construit jusqu'ici beaucoup de machines supérieures à cette réalisation. Elles avaient des défauts qui n'avaient rien à voir avec la conception du moteur mais résidaient dans le changement de vitesse, l'embrayage (à cône) et la suppression du kick.



La figure 3 est une vue schématique du moteur Garelli dans lequel on cherchait également à éviter autant que possible le mélange des gaz frais et des gaz brûlés, et les pertes résultant de ce mélange. Pour y arriver, on avait remplacé le cylindre unique par deux cylindres adjacents, avec chambre de compression commune. Les gaz frais sont admis dans un des cylindres, tandis que les gaz brûlés sont évacués par l'autre. Comme les deux cylindres communiquent entre eux et que les lumières d'admission et d'échappement se trouvent en bas, on réalise le

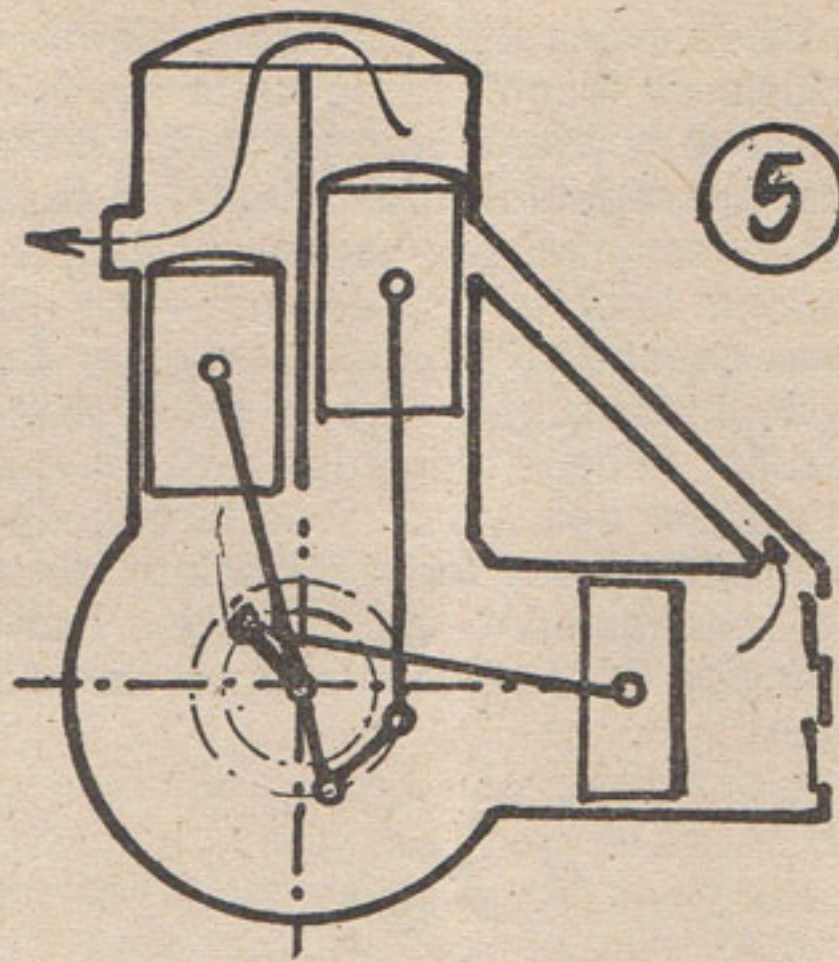
balayage d'une manière assez satisfaisante, sans trop de pertes, en raison du chemin assez long à parcourir par les gaz frais pour remplir les deux cylindres. La construction diffère des dispositions classiques. Les deux pistons sont reliés par un axe commun à une bielle commune. Ceci explique que le système ne peut pas convenir pour des moteurs de forte cylindrée, en raison des difficultés de guidage des pistons. Ce moteur avait un meilleur rendement que le 2 temps normal du fait que les lumières ne sont pas directement opposées, mais séparées par la paroi entre les deux cylindres. On peut donc donner aux lumières une section plus grande et obtenir ainsi une évacuation plus rapide des gaz brûlés et une admission plus rapide des gaz frais, d'où possibilité de faire tourner à des régimes plus élevés.

Une autre solution, qui présente quelque analogie avec la précédente, est représentée par la figure 4. Ce moteur a également deux pistons reliés à une bielle commune qui se termine en fourche. Cette disposition présente l'avantage que les pistons ne se trouvent à égale hauteur qu'aux points morts. L'oscillation de la bielle provoque un basculement de la fourche, de sorte que pendant la course descendante le piston de droite est plus haut que celui de gauche, alors que pendant la course ascendante c'est le piston de gauche qui est plus haut. De cette façon la lumière d'échappement s'ouvre avant la lumière d'admission et se ferme également avant celle-ci. L'évacuation des gaz brûlés a lieu avant l'entrée des gaz frais, ce qui évite le mélange des gaz et les pertes de gaz frais par l'échappement. On invoque également en faveur de ce mouvement relatif des pistons une certaine suralimentation, bien que faible.



Ce système a été réalisé avec plusieurs variantes : soit une bielle par cylindre, toutes deux articulées sur le même maneton, soit une bielle principale avec un bouton latéral sur lequel s'articule la bielle auxiliaire.

La figure 5 montre le moteur DKW-Auto-Union de course, qui détient encore un certain nombre de records. Pour obtenir une meilleure distribution, on emploie deux bielles légèrement décalées. Une troisième bielle, articulée sur un maneton opposé aux deux premiers, commande une pompe qui communique avec le carburateur par des clapets automatiques s'ouvrant sous l'effet de la dépression



quand le piston de pompe se déplace vers l'intérieur, et se ferme lorsque le piston revenant vers l'extérieur comprime le mélange aspiré. Celui-ci est refoulé dans les cylindres par le canal de transvasement. Cette pompe se retrouve également sur des moteurs 2 temps ordinaires. Le carter-moteur n'intervient donc pas dans la distribution. Suivant la cylindrée du cylindre de pompe on peut suralimenter le moteur, ce qui permet d'augmenter la puissance. Cette construction, utilisée uniquement pour des machines sport et course, est trop chère pour les motos normales.

(A suivre.)

G. LOEBLICH.

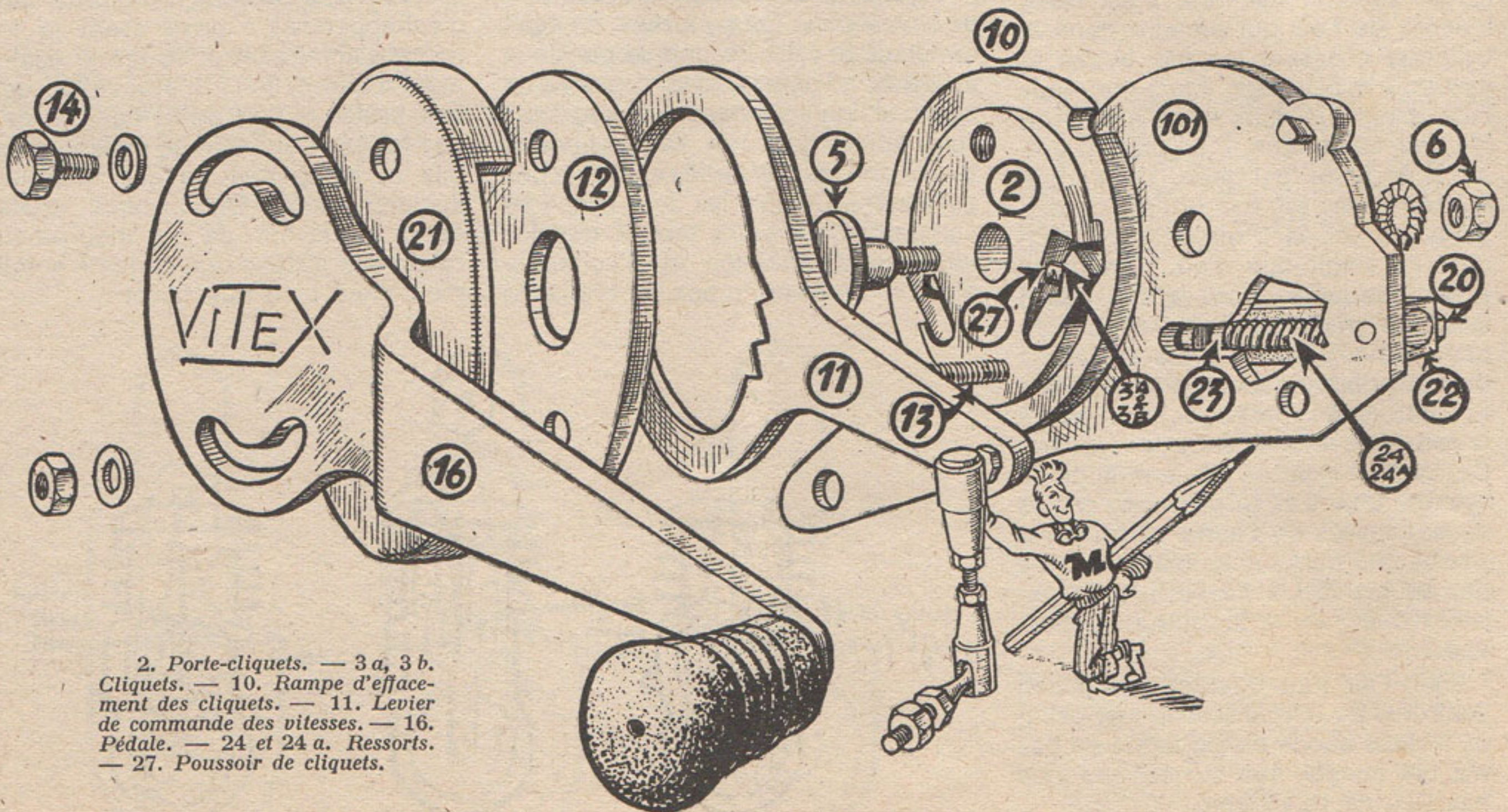
LE SÉLECTEUR VITEX

Nous empruntons à M. Brioult, de la « Revue Technique Motocycliste » les descriptions suivantes :

Le « Vitex » pour motos se compose : D'une pédale simple ou double (16) au goût du client, dont le bras possède deux fentes, permettant de régler la position de la pédale au gré du pilote. Celle-ci est rendue solidaire

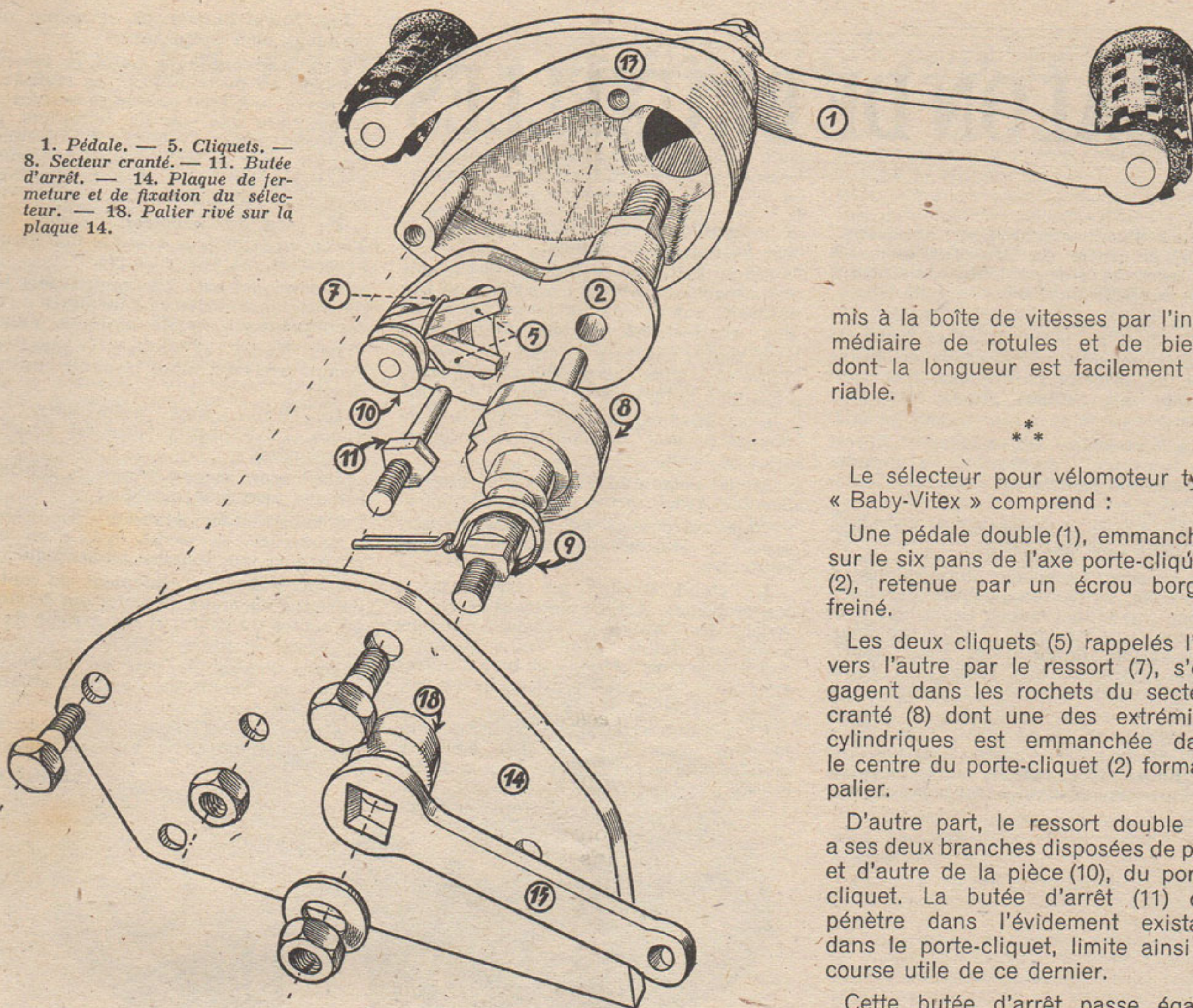
du porte-cliquets (2) par la vis (14) et le goujon (13), l'extrémité postérieure de ce goujon (invisible sur le dessin) pénètre dans le boîtier (22) par la fente découvrant le poussoir (23) et son ressort (24). Le crevé pratiqué

sur le dessin montre un ressort seulement. Le deuxième poussoir comporte également un ressort dont la tâche est différente du premier afin de compenser le poids de la pédale de sélecteur.



2. Porte-cliquets. — 3 a, 3 b. Cliquets. — 10. Rampe d'effacement des cliquets. — 11. Levier de commande des vitesses. — 16. Pédale. — 24 et 24 a. Ressorts. — 27. Poussoir de cliquets.

1. Pédale. — 5. Cliquets. —
8. Secteur cranté. — 11. Butée
d'arrêt. — 14. Plaque de fer-
meture et de fixation du sélec-
teur. — 18. Palier rivé sur la
plaque 14.



mis à la boîte de vitesses par l'intermédiaire de rotules et de bielles dont la longueur est facilement variable.

*
**

Le sélecteur pour vélomoteur type « Baby-Vitex » comprend :

Une pédale double (1), emmanchée sur le six pans de l'axe porte-cliquets (2), retenue par un écrou borgne freiné.

Les deux cliquets (5) rappelés l'un vers l'autre par le ressort (7), s'engagent dans les rochets du secteur cranté (8) dont une des extrémités cylindriques est emmanchée dans le centre du porte-cliquet (2) formant palier.

D'autre part, le ressort double (9) a ses deux branches disposées de part et d'autre de la pièce (10), du porte-cliquet. La butée d'arrêt (11) qui pénètre dans l'évidement existant dans le porte-cliquet, limite ainsi la course utile de ce dernier.

Cette butée d'arrêt passe également entre les deux branches du ressort (9), ce qui permet à celui-ci de faire échapper le cliquet inutilisé, le cliquet inférieur pour faire monter les vitesses, le cliquet supérieur pour les descendre.

L'ensemble de ce mécanisme est logé dans un carter (13) en alliage d'aluminium poli, fermé par une plaque (14) dont la forme et le perçage varient suivant les modèles de machines auxquels ce sélecteur est destiné.

Une bielle (15) est emmanchée sur la partie carrée de la pièce (8). Elle commande la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'une tige réglable montée sur rotules.

Les sélecteurs « Vitex » se fabriquent depuis très longtemps, leur qualité est bien connue; il est facile, en examinant ces dessins, de constater que le point de vue solidité est la base même de la construction dont M. Marc Martin est le responsable.

Il est aisé de comprendre que la queue du goujon de rappel de pédale (13) se trouve prise entre ces deux ressorts qui tendent toujours à replacer la pédale en position de repos après chaque manœuvre.

Les butées sont formées par des plaquettes traversées par les vis de fixation (20). Elles maintiennent ainsi les ressorts dans leur logement.

Les cliquets (3A et 3B) pivotent dans leur logement, un ressort et un poussoir (27) tendent à les appliquer contre la surface interne de la couronne qui est en même temps rampe d'effacement des cliquets. Cette couronne demeure fixe puisqu'une butée pénètre dans une encoche pratiquée au sommet de cette couronne.

Les rampes intérieures soigneuse-

ment déterminées sont destinées à escamoter le cliquet voulu au moment optimum.

Le levier de commande des vitesses (11) a une quantité de crans intérieurs variable suivant le nombre de rapports de la boîte de vitesses à équiper.

Le porte-cliquet (2) est donc engagé à l'intérieur des couronnes (10 et 11) et les cliquets entraînant la pièce (11) par les crans intérieurs qui y sont pratiqués. L'emplacement de ces crans par rapport à la patte de commande varie suivant les cas.

L'ensemble mécanique du dispositif est abrité dans le boîtier (21) garni de graisse consistante pour une longue période, l'entretien est donc réduit à sa plus simple expression. Le mouvement du levier (11) est trans-

4^E SALON DE BRUXELLES

Quel éblouissement pour nous, Parisiens; le centre de Bruxelles avec ses enseignes et ses publicités lumineuses nous rappelle un Paris d'antan.

Les voitures américaines dernier cri fourmillent au point qu'on se demande si elles ne sont pas données en prime avec les fameux bas-nylons, qui, tout compte fait coûtent moins cher chez nous.

La circulation est rapide, et il est très agréable d'emprunter les grandes avenues qui mènent au Palais du Centenaire.

La politesse et la gentillesse des Belges facilitent tous nos actes.

Au cours d'une réception donnée à la Presse, entre deux coupes de champagne (made in France), bavardage avec les confrères étrangers. Thème principal: exportation, importation. Nous apprenons également que toutes ces belles Twins anglaises ne seront livrées qu'en fin 49.

Surprise au stand Gillet: M. Gillet surveille la mise en place de sa nouvelle bicylindre très réussie, mais surprise surtout pour les dames françaises de voir

le magnifique satin blanc répandu à flot autour des machines!

Chez F.N. le cylindre formidable de la machine de cross nous laisse un peu interdit. Sur l'E.M.C. 2 temps, la forme des ailettes est également curieuse.

Il faut s'habituer au nouveau phare Triumph, bien sous certains angles, ainsi qu'à la ligne de la machine de cross.

Chez Norton, la Twin gagne à être vue au naturel. Le modèle de Scramble est très beau.

Tiens! notre ami Faizant présente son Scooter A.G.F. aux côtés du Fly.

Nous retrouvons de vieilles connaissances: Motobécane, Bernardet, très entourées.

Le stand Breslau est formidable: les nouvelles A.J.S. voisinent avec les Ariel, les Matchless. Nous avouons avoir un faible pour cette nouvelle A.J.S. que nous verrions, et bien d'autres avec nous, équipée avec la selle biplace de la Matchless.

Chez Vanderschrick, un Précision pour machine légère (y aurait-il offensive mondiale de la part de ce véhicule démocratique?).

Les Royal-Enfield bi et mono sont vraiment bien présentées.

Nous arrivons à la Golbi, la fameuse machine en porte-à-faux; la réalisation est agréable à l'œil malgré sa nouveauté. A première vue, on ne comprend pas immédiatement l'intérêt du système, mais le prix de vente particulièrement avantageux est bien plus éloquent que toutes les démonstrations.

En plus des Scooters, on voit chez Vespa un trimoteur à caisse marchande, l'ensemble est sympathique.

Socovel présente une gamme fort jolie de machines légères d'inspiration britannique, équipées de moteurs Villiers.

Les Harley et Indian ne sont pas encore arrivées, nous sommes un peu déçus.

Les B.S.A. sont multicolores cette année. La Sunbeam verte est vraiment somptueuse.

Pas encore vue en France, la 250 Puch est une bien jolie machine.

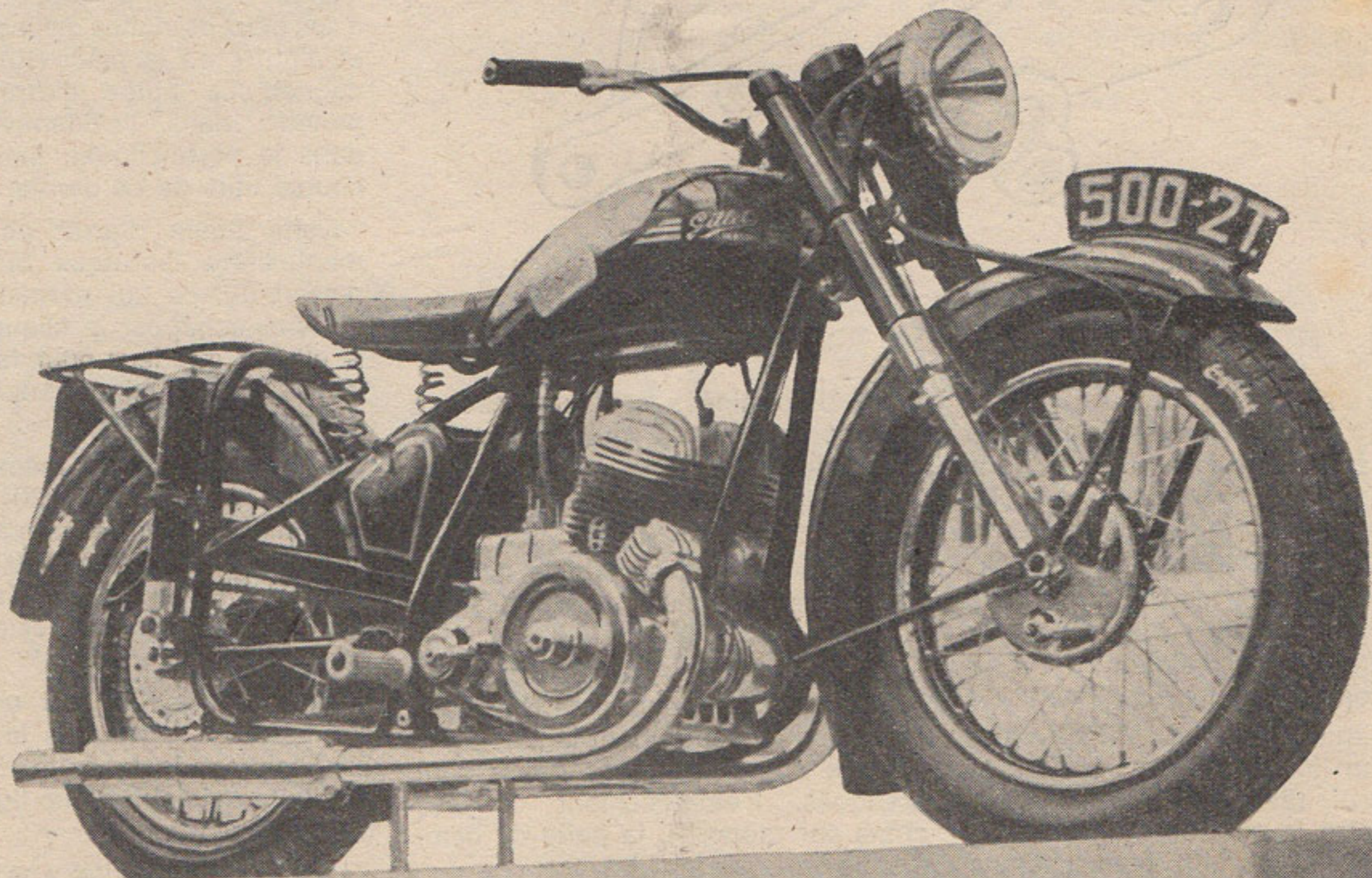
Peu de moteurs auxiliaires. Le Whizzer a modernisé sa partie cycle: on peut remarquer une fourche télescopique.

Nous avons vu également un moteur d'origine allemand. le Lutz, qui se monte au centre du cadre, et un moteur italien placé sur le porte-bagages.

Dans l'ensemble peu de nouveautés depuis les Salons de Londres, Milan et Paris.

Laissons à Marianne Weber le soin de nous détailler ce 32^e Salon de Bruxelles.

A. NEBOUT.



La 500 cc Grand tourisme

En flânant à travers les stands

En matière de motos belges, une fois de plus la présentation artistique de Léon Gillet combla notre esprit et nos yeux. Le plateau tournant, telle une pièce montée dont la base solide composée des petites motos utilitaires, des 250 cmc. tourisme et sport était surmontée en apothéose par la nouvelle 500 cmc. bicylindre 2 temps. Cette pyramide semble être le reflet symbolique de toute cette usine, de ses tendances, de ses activités, restant à travers les années fidèle à ses traditions.

Et pour nous accueillir, le sourire charmant de ce Liégeois jovial qu'est M. Gillet, que je nommerais volontiers le poète des motos. Ses motos sont ses filles aimées. Ce cher M. Gillet n'a rien de la rudesse de l'homme d'affaires. Il tient beaucoup plus du poète, du magicien, aussi du diplomate. Tous ceux qui lui ont parlé, désirent le rencontrer à nouveau; quant aux autres, qu'ils tentent leur chance et surtout ne négligent

Les Saroléa ont de grandes qualités, mais n'en font pas un bruyant étalage. Elles comportent des détails du dernier perfectionnement, introduit tout récemment par les machines anglaises les plus appréciées : le garde-boue arrière est d'une seule pièce, ce qui est plus esthétique; la roue arrière comporte une entretoise dans l'axe, qui permet le démontage de la chambre à air sans démonter la chaîne, ni le frein, perfectionnement aussi agréable qu'utile.

Un autre détail, le compteur kilométrique s'embranchement directement dans la boîte de vitesses — la circulation d'huile est contrôlable par un index visuel — une pompe à huile fonctionnant à débit visible, en sous-verre.

Toutes ces motos équipées de suspension arrière et fourche télescopique sont d'une solidité à l'épreuve de nos routes et ont été conçues pour le touriste, pour le travailleur

et étudiées pour un rendement maximum avec un minimum de frais d'entretien.

Dans le domaine du sport, une série de trois motos du type de moteur 500 cmc. monotube vont être préparées dans des cadres appropriés avec des boîtes de vitesses aux démultiplications exigées pour les besoins du cross. La première de ces machines sera confiée à Nick Jansen, la révélation du Cross des Nations 1948. Souhaitons au pilote et à sa monture la plus brillante destinée.

Dans le domaine de la vitesse pure, rien n'a été décidé pour cette année.

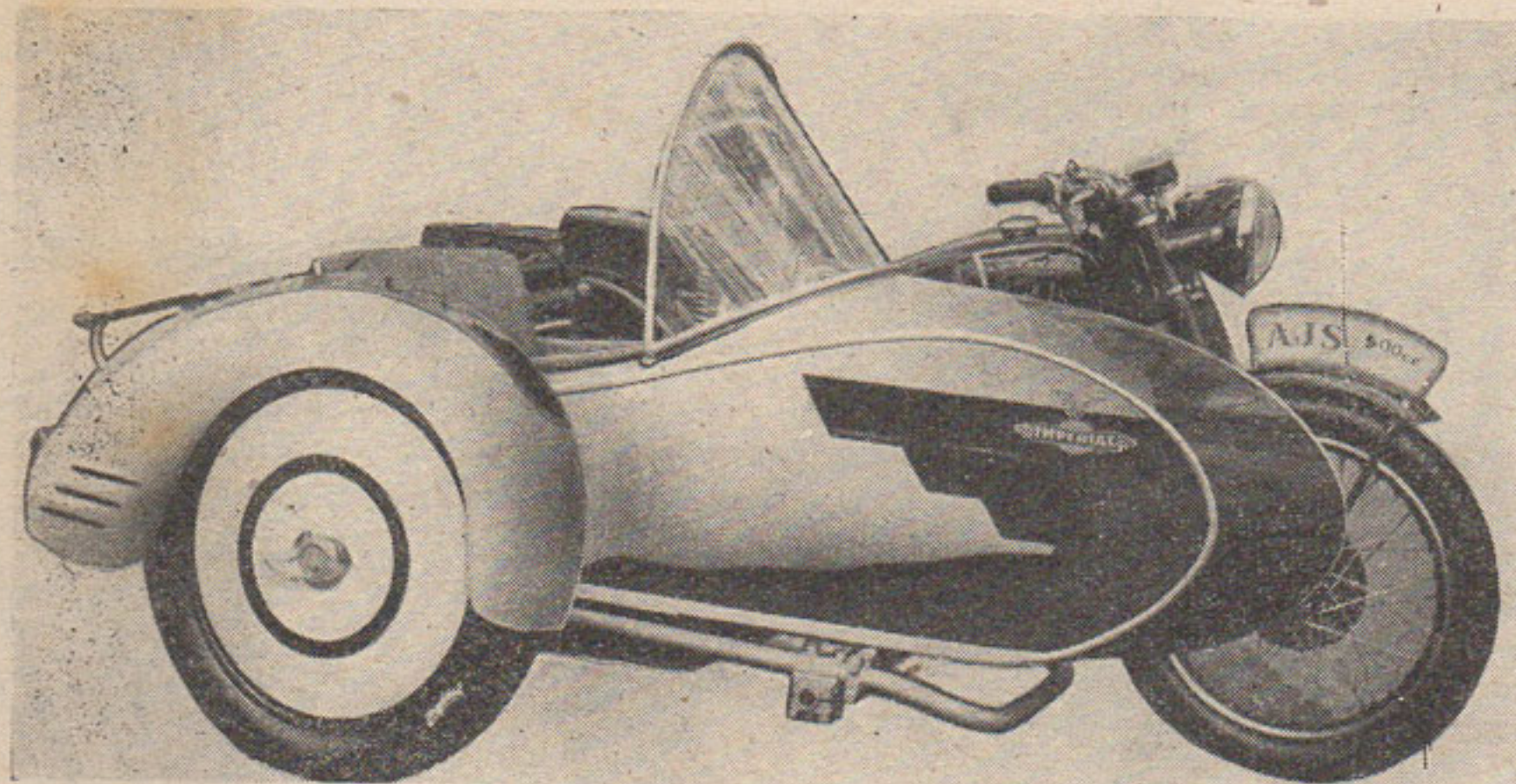
L'usine Saroléa semble menée par un homme éminemment sage et clairvoyant.

F.N. reste militaire avant tout. En plus de la série XIII devenue classique et dont nous avons abondamment parlé, elle expose un de ces ensembles kakis pesant dans les 500 kilos, si pas plus, d'une solidité impressionnante, qui le classe d'emblée dans les blindés. Je ne doute pas que de pareils atteleages puissent servir au dépannage de camions d'un poids élevé.

Actuellement F.N. décide de monter quelques douzaines de motos de la série XIII sur le modèle de celle utilisée par le crossmen Leloup, champion de motocross 1948 en catégorie 500 cmc. senior. Connaissant la solidité, la maniabilité de ces machines et l'adresse du pilote, d'autre part, nous prévoyons une saison brillante pour cette année et quelques très belles victoires en perspective pour la Belgique sur le plan international.

Certes nos constructeurs ne perdent pas le goût des recherches et se perfectionnent chaque jour.

Quant à Socovel, elle réalise le tour de force de présenter au public quatre nouveaux modèles : une 200 cmc. Villiers équipée magnifiquement de fourche télescopique et de suspension arrière; l'ancienne 125 cmc. Villiers montée éventuellement avec fourche télescopique, au choix; une 100 cmc., véritable moto miniature et un vélomoteur qui est l'ancien 98 cmc. dans lequel on a modifié entièrement l'équilibre et la présentation.



Le sidecar Impérial et la 190 cmc Socovel à suspension arrière, fourche télescopique, moteur Villiers.

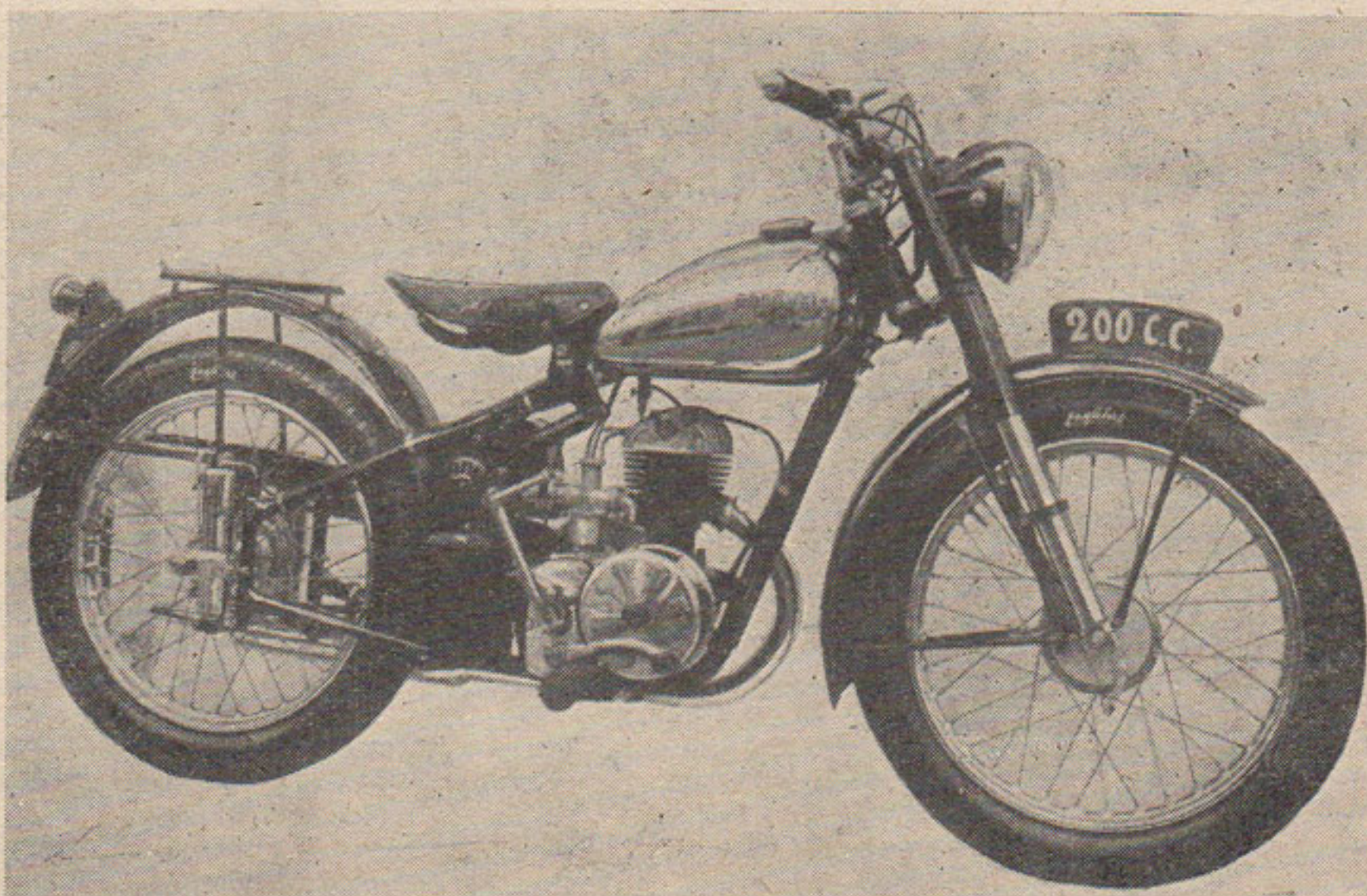
pas de voir cet écrin d'art qu'est le stand Gillet.

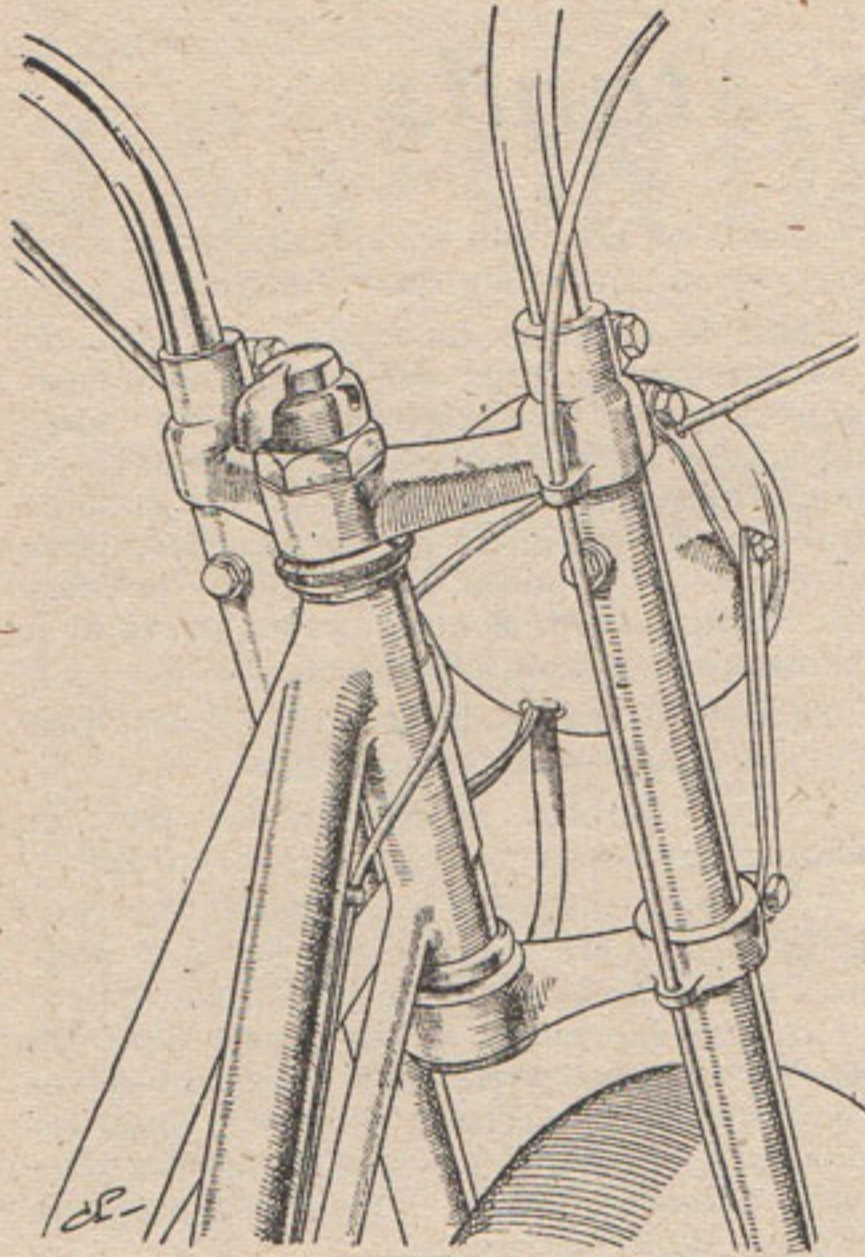
Cette année, Saroléa ne semble pas nous apporter beaucoup de nouveautés, mais il y a une raison à cela. Saroléa avait atteint l'an dernier un stade de perfectionnement très avancé. Leurs types actuels de motos, corrigés dès la fin 1947 étaient, bien qu'à l'état de prototypes, des machines d'un haut degré de perfection.

Nous avons recueilli au cours de plusieurs conversations à ce stand quelques détails qui nous paraissent intéressants à citer :

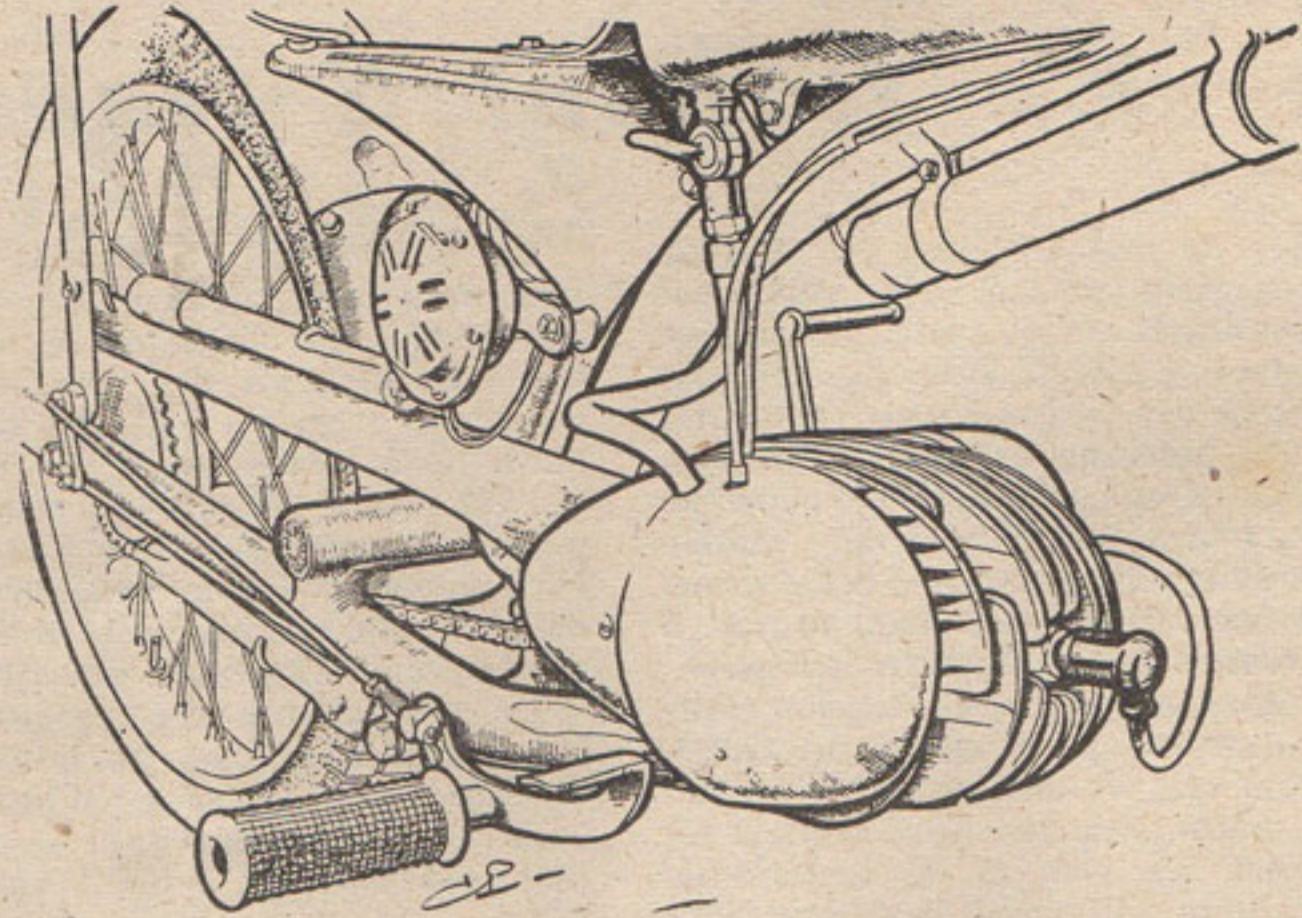
Tout d'abord, pour les amateurs de statistiques, sur 100 motos réparties entre les 350 cmc. et les 600 cmc., les 350 cmc. représentent environ les 2/3 de la production totale, les 600 cmc. 1/3, alors qu'en 350 cmc. 60% environ sont livrées pour le modèle en soupapes latérales, les 600 cmc., au contraire, voient une écrasante majorité du côté de la 600 cmc. culbutée, environ les 4/5 de la production.

Les 600 cmc. soupapes latérales sont utilisées avec sidecar, notamment par nos missionnaires au Congo; la « wegen-wacht » hollandaise a également passé commande pour ce type de machine solide, utilitaire et d'entretien très peu coûteux.

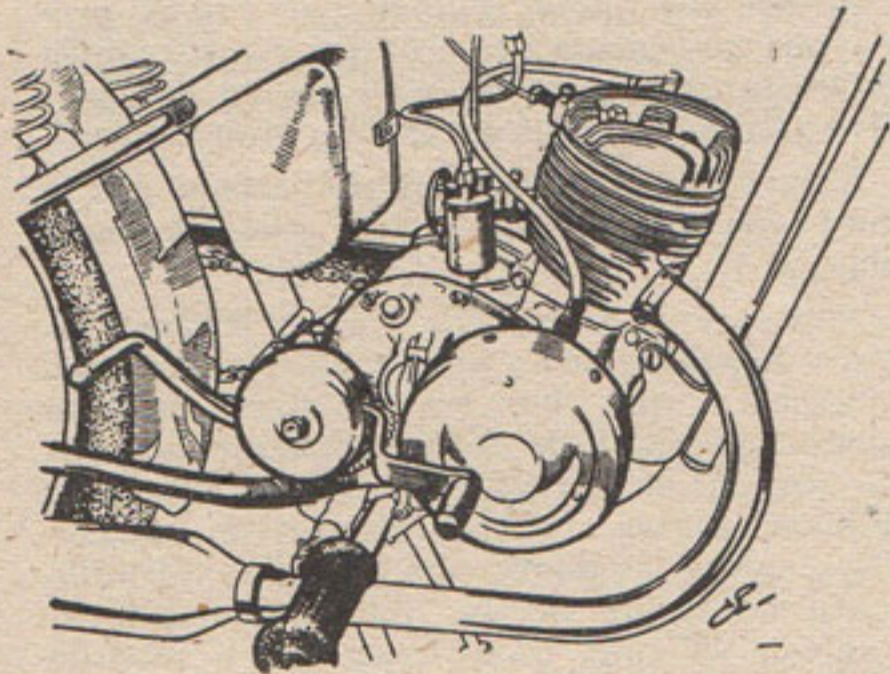




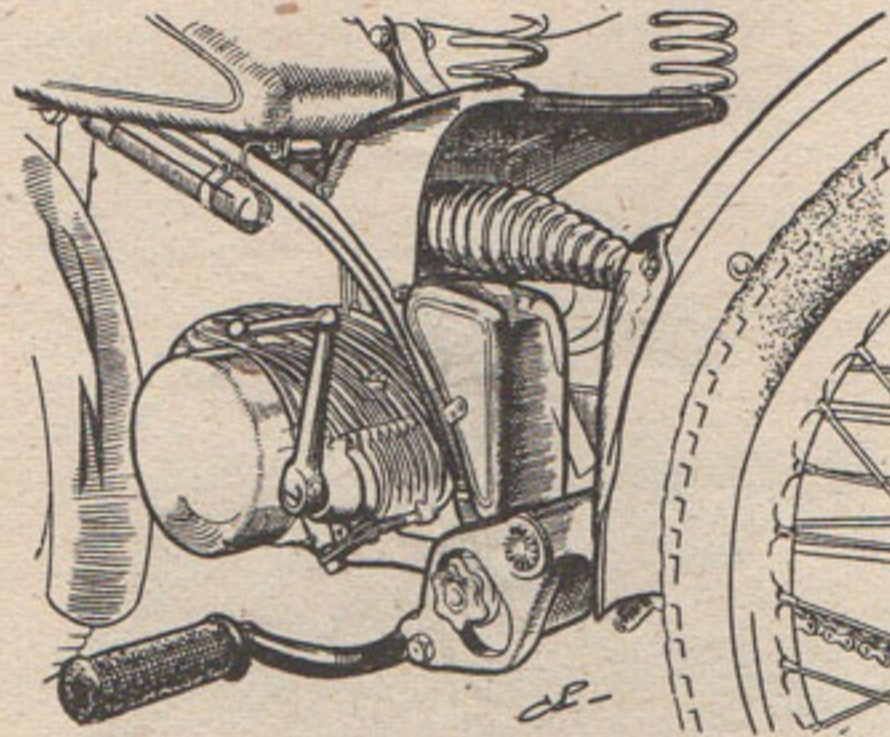
La nouvelle fourche du scooter A.G.F. en métal léger.



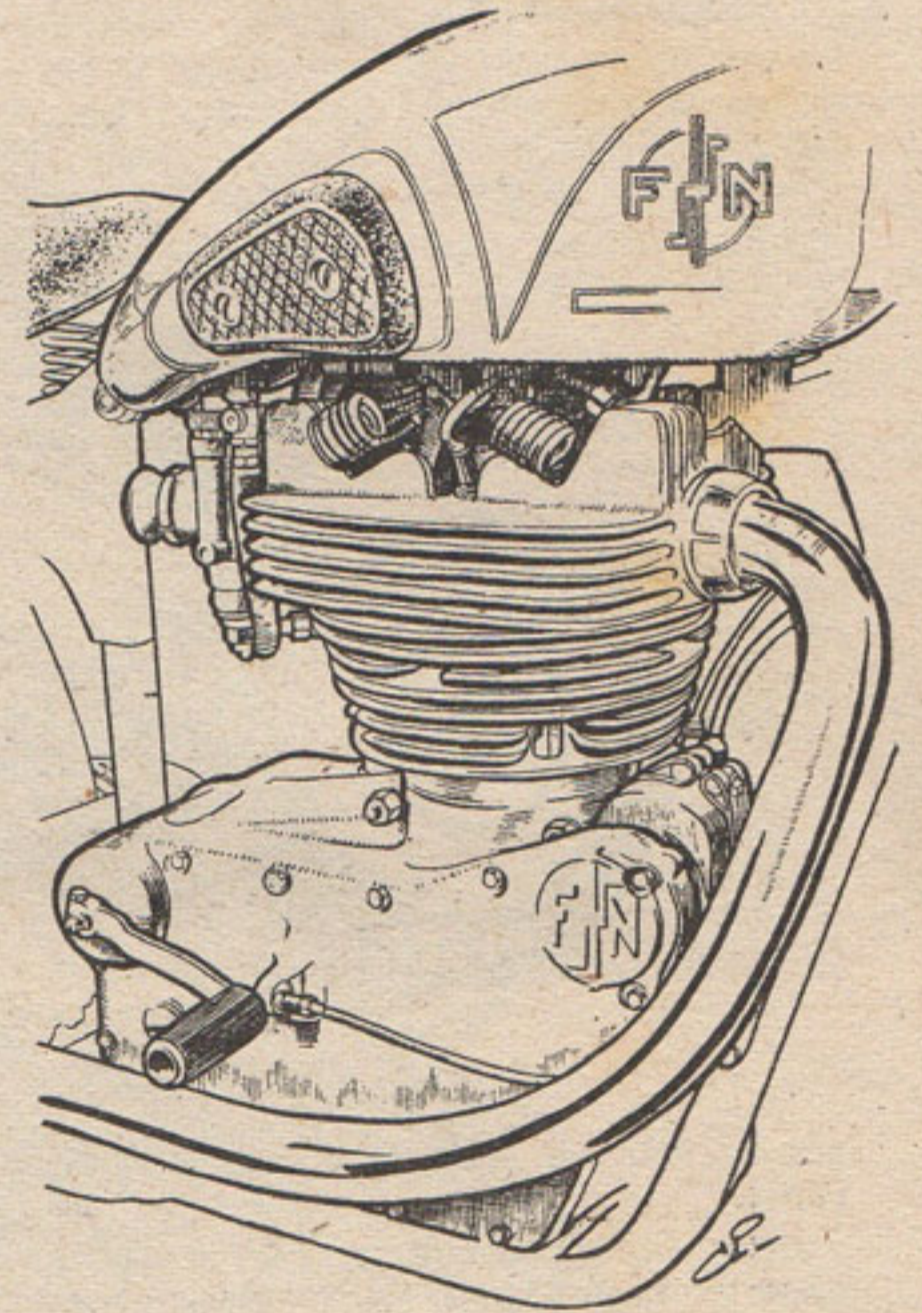
Le moteur de la Golbi et son cadre formant tuyau d'échappement.



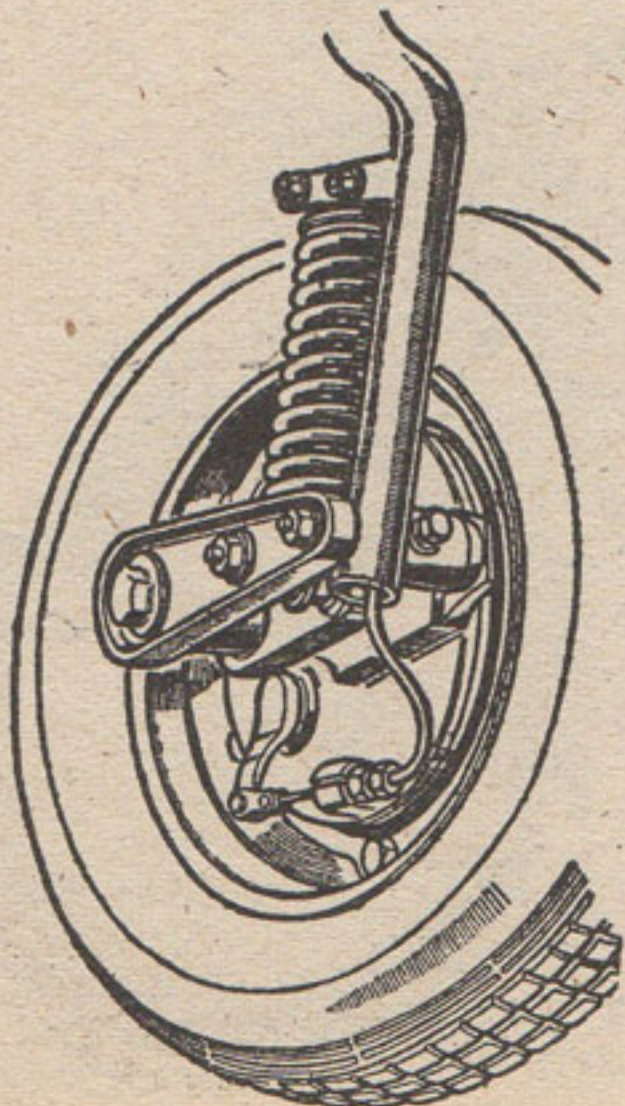
Le bloc-moteur des 125 Gillet-Herstal est muni d'un nouveau sélecteur.



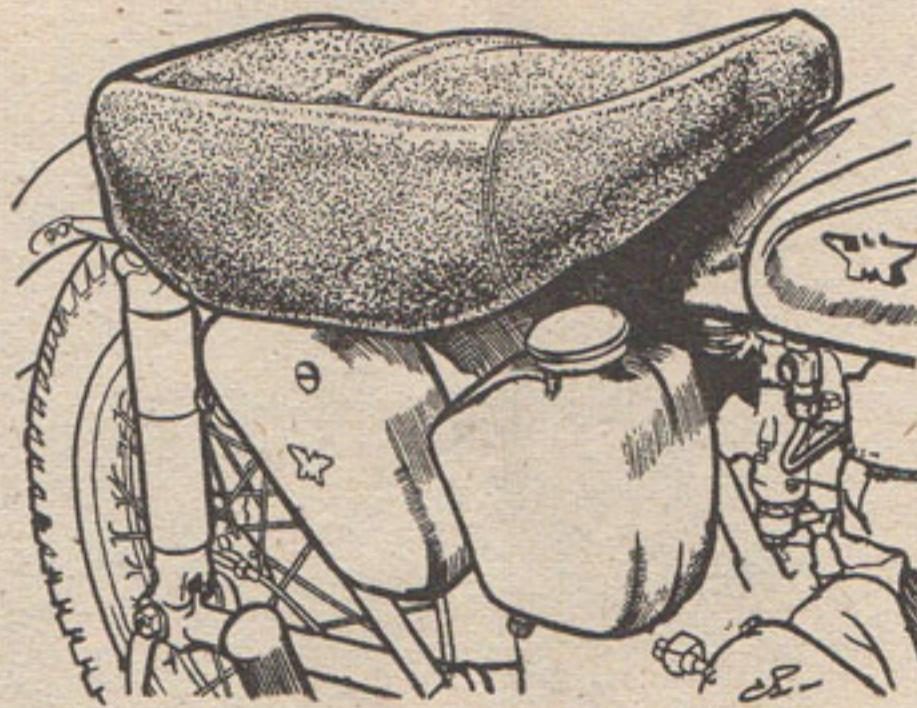
Le Golbi, détail de la suspension arrière avec amortisseur réglable.



L'imposant bloc-moteur arbre à cames en tête de la F.-N. de cross.

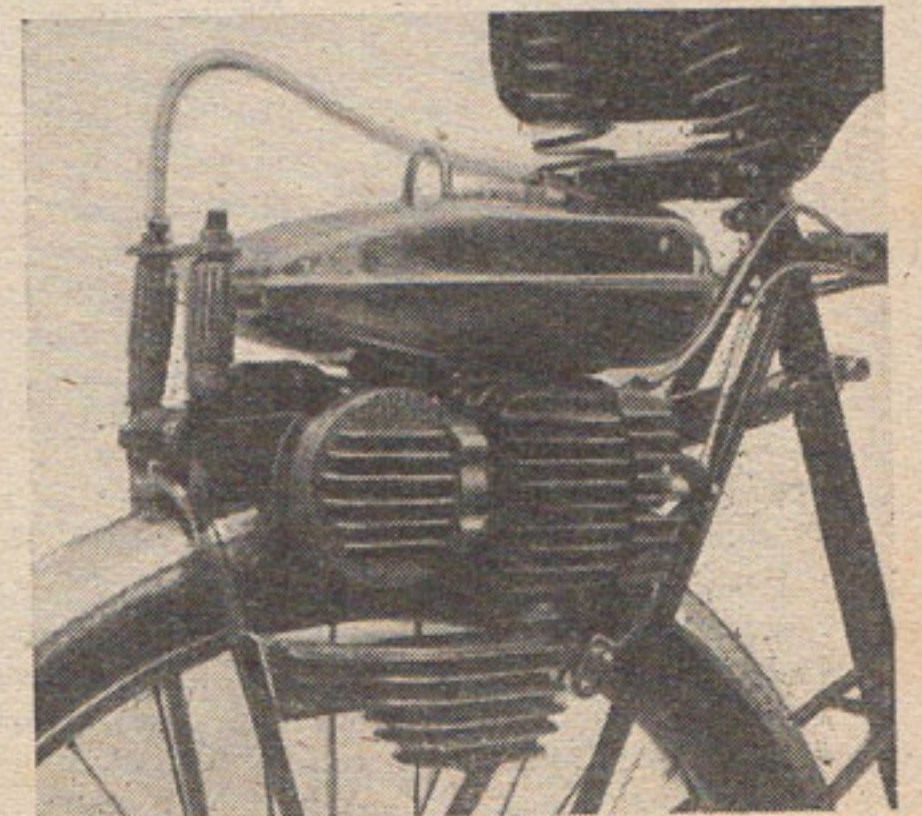


A gauche : la suspension avant, la roue tirée en porte à faux du VESPA.



Ci-dessus : le coussin biplace en caoutchouc mousse de la Matchless bicylindre.

A droite : Un moteur auxiliaire italien GIAMAS.



Toutes ces motos ont un fini impeccable et seront, d'ici six semaines, livrables de stock. Nous en ferons l'essai détaillé en temps voulu, d'ici quelques semaines.

Lion-Rapide présente un moteur 125 cmc. et un 200 cmc. Villiers montés à Alost par une petite firme consciencieuse qui semble appliquée à un travail soigné. La 200 cmc. de luxe a une fourche avant télescopique dont le débattement extraordinaire est de 18 centimètres. La suspension arrière construite sur le même principe a 4 centimètres de débattement. D'ici deux mois ces motos pourront être livrées de stock. Nous en reparlerons en détail.

Une innovation: La Golbi, « la demi-moto ».

D'une conception tout à fait osée, la 98 cmc. Golbi exploite un projet jamais réalisé jusqu'à ce jour. Imaginée par un Allemand, brevetée par un Suisse et réalisée par des Belges, telle est en trois phases l'histoire de cette amusante sauterelle. La suspension de la Golbi est ahurissante de souplesse. Les roues sont interchangeables. Le moteur même est suspendu. Elle est équipée d'une boîte trois vitesses semi-automatiques commandées au guidon. Le poids total est peu élevé (55 kilos) de même que son prix : 9.995 francs belges.

Les sidecars Impérial fabriqués par Verwoegen méritent une mention toute spéciale. Ils peuvent se monter sur deux types de châssis, soit le type « Pullman », soit le type « Touriste ». Les carrosseries varient aussi suivant le choix et le budget, du luxe au grand luxe. Chacun ainsi trouve une petite nacelle à son goût et suspendue d'une façon parfaite, réglable à la main durant le mouvement. La roue est indépendante et prévue pour des pneus 3,50 x 19 en général. Toutes les teintes pourront s'obtenir. Une Matchless montée avec un sidecar Impérial est visible dans les stands spécialement bien achalandés des Etablissements Breslau. Des sidecars à toit réglable sont également en cours de fabrication.

Parlons maintenant de la vedette n° 1 du Salon de Bruxelles.

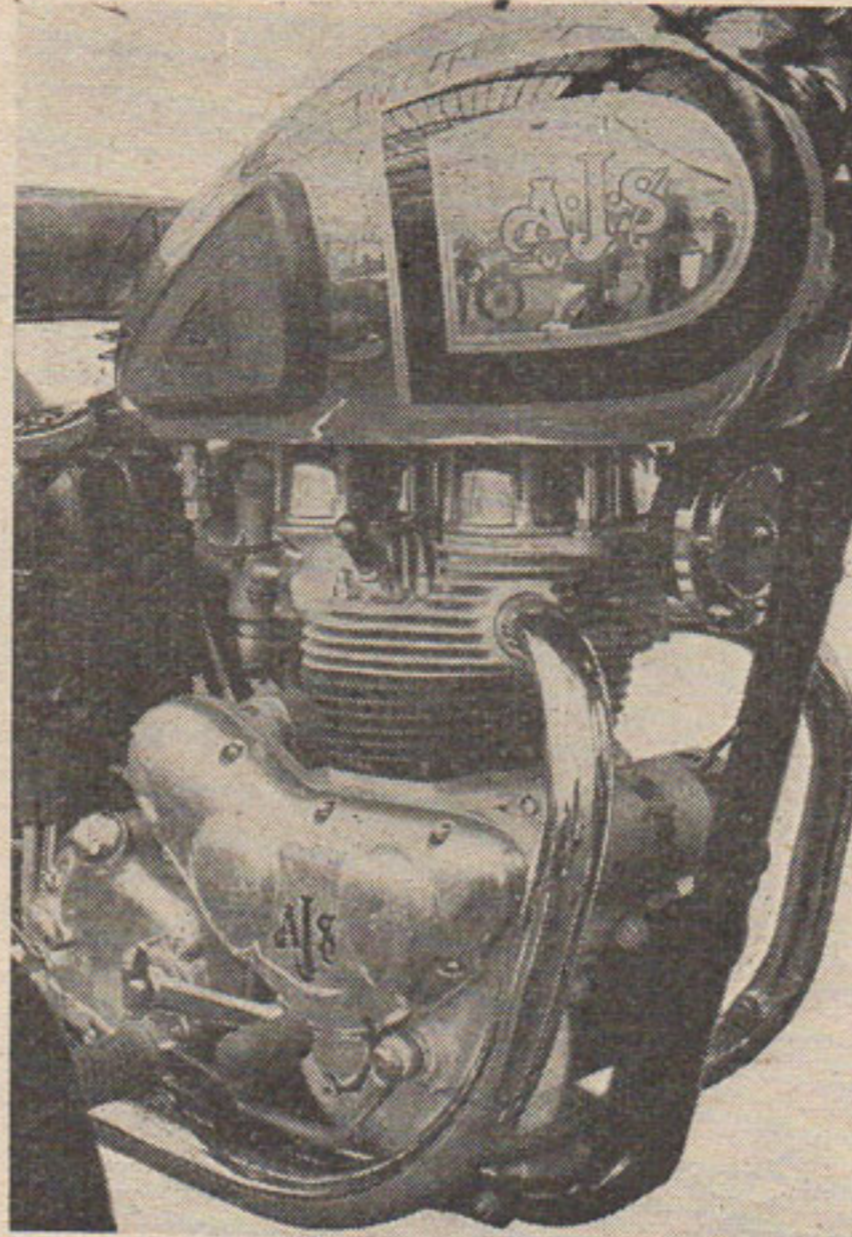
LA NOUVELLE A.J.S. TWIN 500 CMC.

Quand la plus grosse usine de motos du monde décide d'entreprendre la fabrication d'un modèle totalement nouveau, ce n'est pas à la légère qu'elle peut agir. Un outillage valant plusieurs millions doit être spécialement conçu et, si le prix de vente ne doit pas être trop élevé, il importe que la production se fasse en série. Il faut que les prototypes soient les plus exempts de défauts possibles, car il est très difficile de changer quelque chose lorsque la fabrication est lancée.

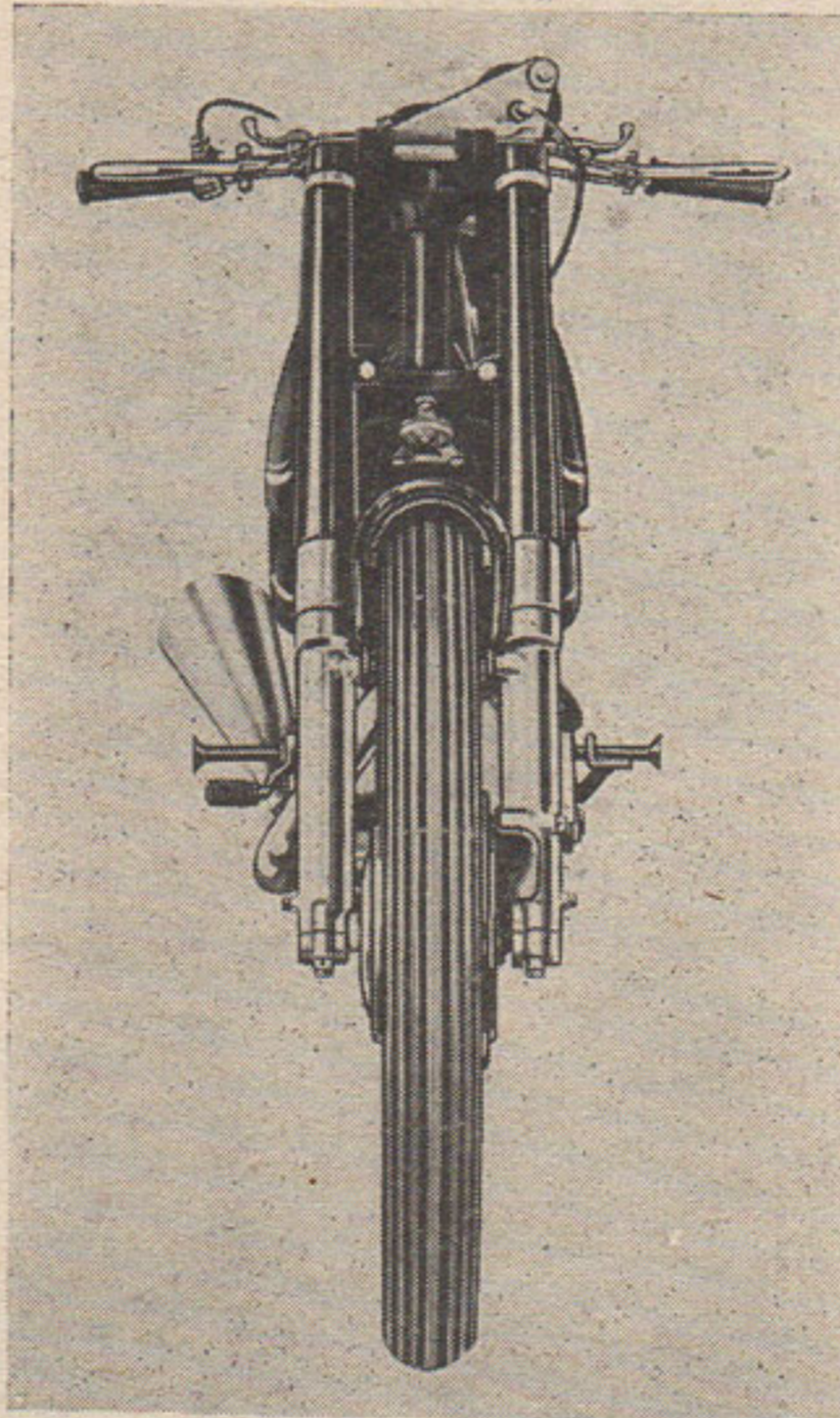
A.J.S. a donc soigneusement étudié la nouvelle machine jusque dans ses moindres détails, et tout porte à croire qu'il s'agit de la plus belle bicylindre sur le marché à l'heure actuelle.

Le moteur se rapproche fort du type course, atteignant son maximum de puissance vers 6.600-tours-minute. Quoique le nombre de chevaux reste pour l'instant encore secret, il est certain qu'il dépasse largement la trentaine et la vitesse maximum serait de 160 kilomètres-heure en équipement touriste et avec tous les réglages telle qu'elle est livrée au client.

Le taux de compression est normalement de 8 et peut être abaissé à 7,25 à l'aide d'une plaque de compression prévue pour les pays où l'essence serait de mauvaise qualité. Les cylindres et la culasse sont en alliage léger, assurant un bon refroidissement. Le vilebrequin est le seul sur le marché à avoir trois paliers et est directement inspiré de la machine de course. L'huile arrive par le palier



La bicylindre A.J.S. et son réservoir de 20 litres.



Une vue assez curieuse de la 350 A.J.S. de compétition.

central et se répartit uniformément entre les deux manchons. L'allumage est par magnéto à avance variable à la main permettant au pilote de tirer ainsi le meilleur parti des possibilités du moteur. Le ralenti est excellent et une vitesse de 20 kilomètres à l'heure en prise est une chose tout à fait possible.

Le réservoir d'essence contient 20 litres, donnant une autonomie de 400 kilomètres.

Chromé et peint en noir avec les initiales X. A.J.S. il confère à la machine un beau cachet.

Le cadre est du type double berceau et comporte une suspension arrière par fourche oscillante, assurant une rigidité latérale à toute épreuve. La fourche avant est du type « Télédraulic » devenu classique depuis la guerre chez cette marque.

La tenue de route est telle que tout frein de direction s'avère inutile — du moins en solo — même aux vitesses maximum dont cette machine est capable.

Rappelons que Matchless sort une machine à tous points de vue identique, sauf pour les détails suivants :

- 1° Le réservoir contient seulement 15 litres.
- 2° Elle est pourvue d'une double selle en un seul morceau, assurant au passager un confort maximum.
- 3° Le couvercle de la distribution est d'aspect légèrement différent.

Espérons que nous verrons sous peu ces belles machines en quantités nombreuses sur nos routes qui — remarquons-le en passant — en sont d'ailleurs absolument indignes. Pour ma part j'attends la mienne au mois d'avril et vous en communiquerai aussitôt l'essai.

À part ce modèle-ci, A.J.S. et Matchless nous offrent leurs classiques 350 cmc. et 500 cmc. monocylindres, munies actuellement de la suspension arrière, ainsi que ces deux machines équipées pour le tout-terrain.

Ariel n'a sorti aucun nouveau modèle cette année-ci, mais a allégé sa classique 1.000 cmc. 4 cylindres de près de 25 kilos par l'emploi d'un bloc-cylindre en aluminium. Les petits ennuis d'allumage ne sont maintenant plus à craindre, la magnéto étant remplacée par une bobine et un rupteur. Les deux bicylindres, sport et de luxe, n'ont pas subi de changement, pas plus que les monocylindres de 350 cmc. et 500 cmc. Une 600 cmc. à soupapes latérales spécialement conçue pour l'usage du sidecar complète la série.

B.S.A. a incontestablement la gamme la plus étendue, allant de la 125 cmc. « Bantam » à la 500 cmc. bicylindre. Celle-ci existe en deux modèles, la A.7 classique et la « Star Twin » à double carburateur et moteur poussé au maximum pour les besoins du sportif. Celle-ci est sans doute parmi les plus rapides de son genre quoiqu'elle ne puisse pas entrer dans la catégorie « course » proprement dite. Il existe également la 500 cmc. monocylindre culbutée ainsi qu'une machine de cylindrée similaire en soupapes latérales. (L'usine fabrique du reste une 600 cmc. presque identique.) En 350 cmc., en plus de la B.31 et de la B.32 bien connues comme machines de route et machines de cross respectivement, il existe une B.32 spéciale dénommée « Gold Star » qui continue la tradition des « Gold Star » d'avant-guerre. Equipée d'un moteur plus poussé que la B.32 ordinaire, elle comporte suspension arrière et est livrée avec les rapports de boîte de vitesses que demande le client, qui a le choix entre deux combinaisons (rapports proches ou espacés) et une multitude de pignons moteurs. Cette moto est livrée avec éclairage, pouvant ainsi servir aussi bien au sport qu'à l'usage quotidien.

En 250 cmc., il existe la C.10 et la C.11 à soupapes latérales et en tête respectivement.

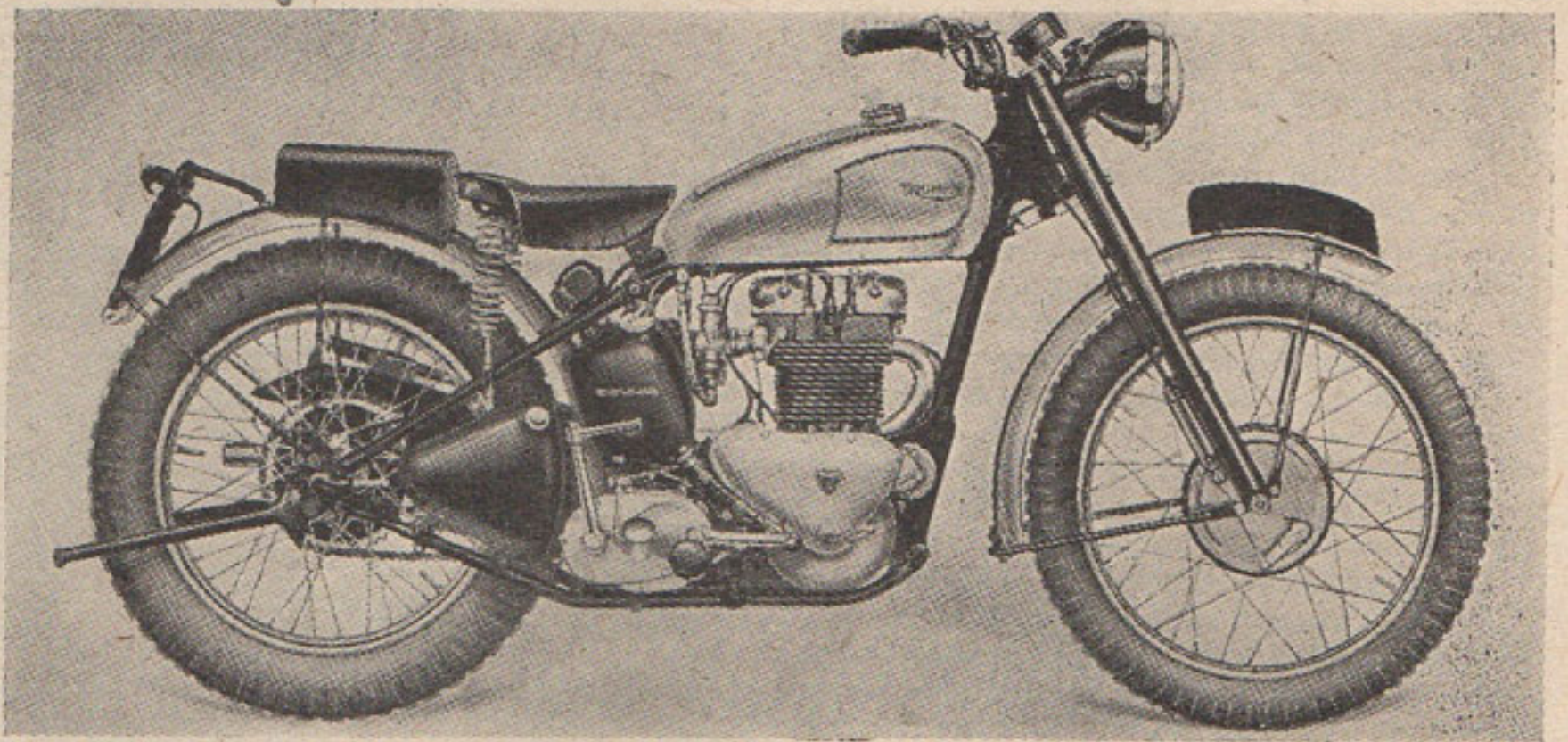
La plus petite moto B.S.A. est en même temps la dernière-née, c'est la première 125 cmc. 2 temps qui sort de cette usine. Munie d'un moteur entièrement fabriqué par la maison, elle se distingue par une consommation très réduite allée à des performances excellentes eu égard à sa petite cylindrée : moins de 2 litres aux 100 kilomètres et une vitesse de pointe de plus de 80 kilomètres à l'heure.

Triumph n'a rien changé à ses modèles existants, si ce n'est l'emplacement du tableau de bord, mais a sorti une 500 cm. de cross qui est une sorte d'hybride entre la Tiger 100 et la machine de course.

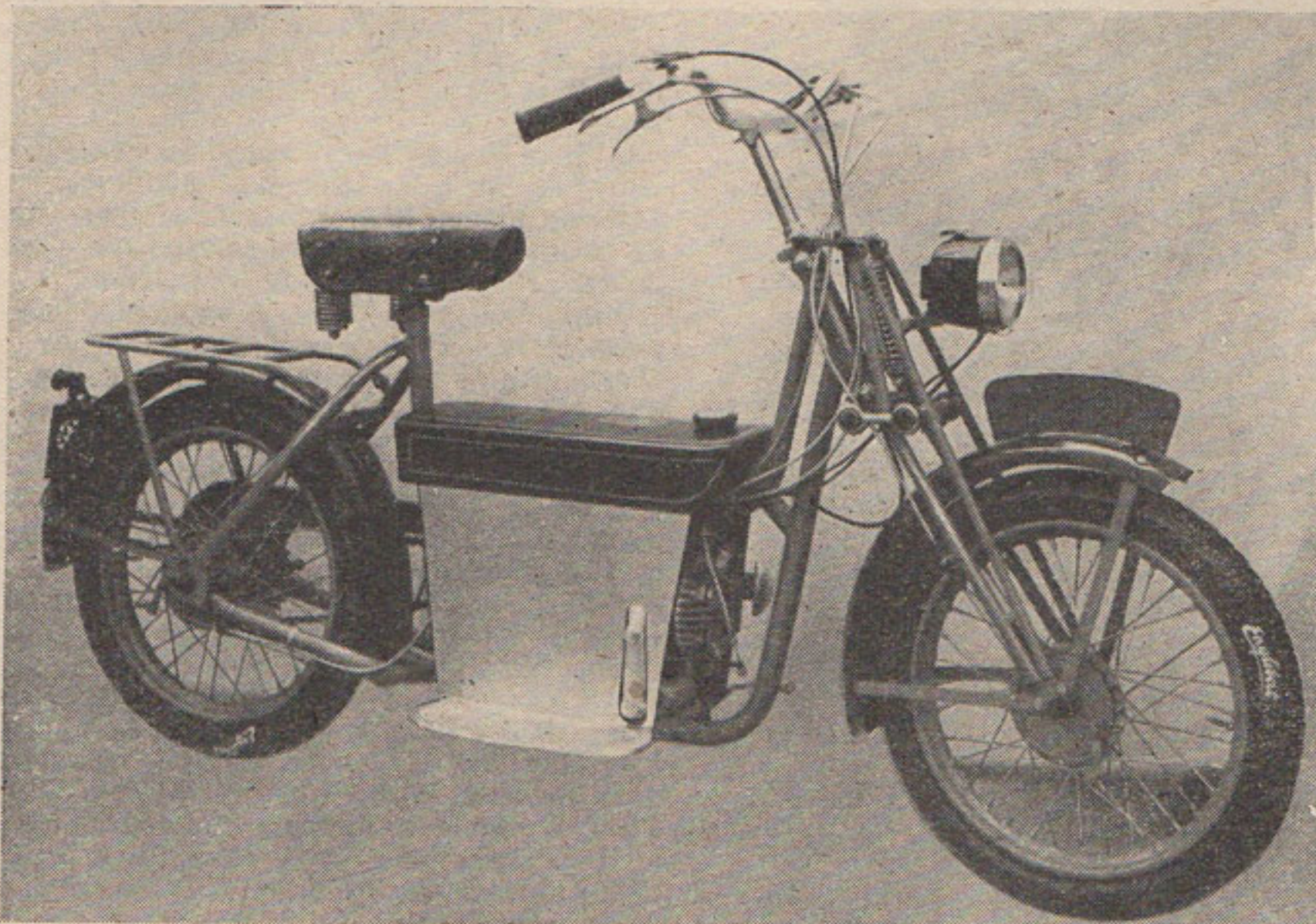
En 500 cm., la « Speed Twin » (5 T) et la « Tiger 100 » remplissent les vœux du touriste et du sportif, la « 3 T » est la seule bicylindre verticale en 350 cm. et est incontestablement une des plus délicieuses machines de sa cylindrée qui soient à l'heure actuelle. Légère, facile au démarrage, souple dans le trafic, elle est quand même capable d'accélération remarquables. Quand à la « Tiger 100 », elle peut atteindre les 150 kilomètres-heure.

Citons également le modèle Grand Prix, strictement de course, qui, au cours de la saison écoulée, fit ses preuves entre les mains de Goffin et de Whitworth.

Vélocette nous montre la grande nouveauté du Salon de Londres : la moto du referendum qui s'adresse à « Monsieur Tout-le-Monde » et



La nouvelle 500 cm. Triumph de cross, cylindres en alliage léger.



Le scooter Fly à moteur Villiers.

qui, rompant avec toutes les traditions existantes, a spécialement été conçue en vue de son utilisation par les moins versés en mécanique. Le moteur est un flat-twin de 150 cm. 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 machine et les jambes sont protégées par des tôles soudées au cadre.

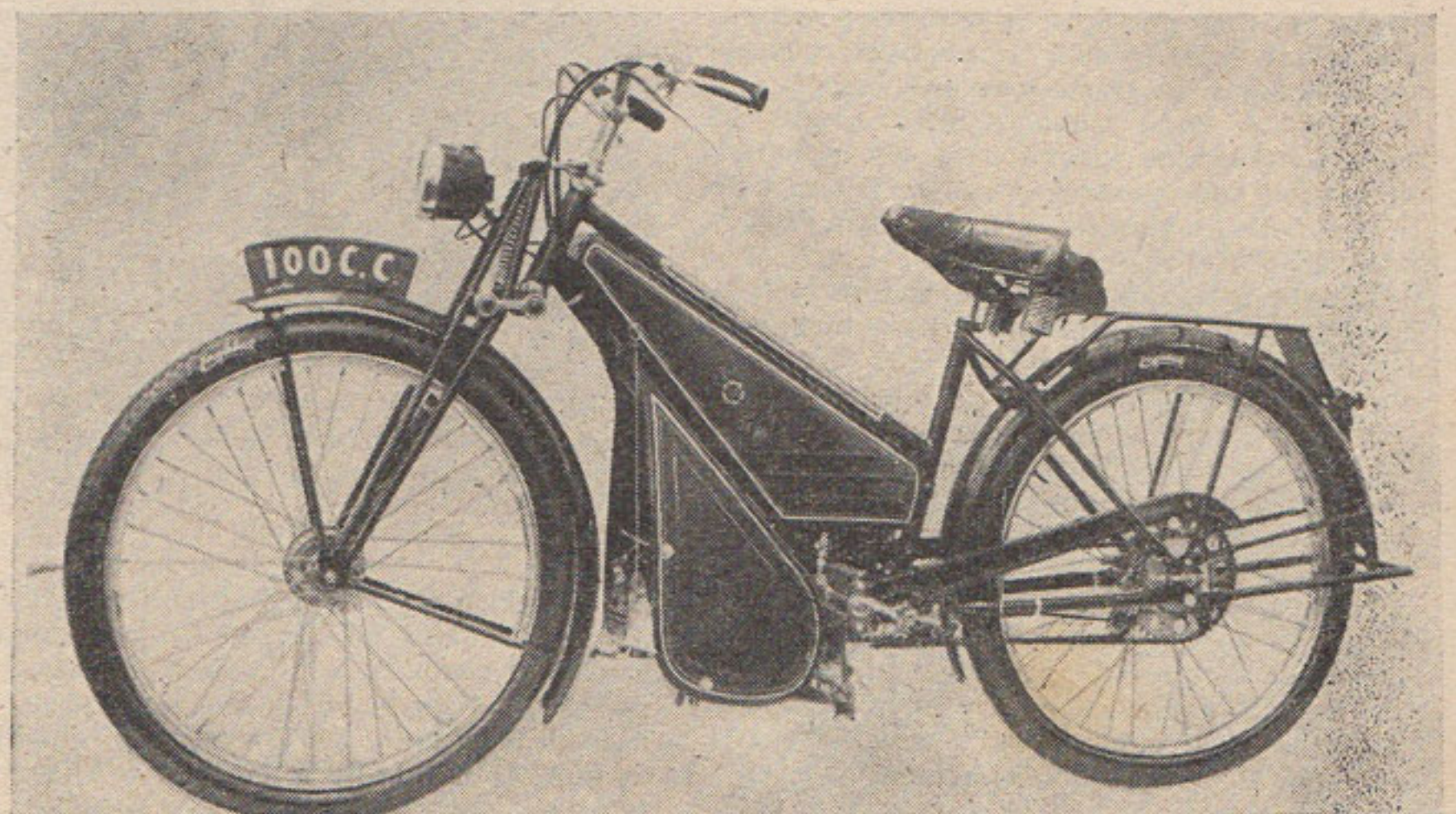
Le poids total n'atteint pas 120 kilos et la vitesse maximum est de l'ordre de 80 kilomètres-heure, la vitesse de croisière étant de 60 kilomètres-heure.

La consommation est réduite à moins de 2 litres aux 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'A.M.A.L. qui assurerait un ralenti impeccable et des reprises aisées à toutes les allures. L'allumage est par batterie et bobine: la dynamo étant pourvue d'un aimant permanent qui permet le départ même avec la batterie déchargée. L'équipement électrique est également conçu spécialement par Lucas pour cette machine. Le traditionnel kick-strater a été remplacé par un levier de mise en marche à la main, sans aucun effort violent. Le changement de vitesse 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 ne s'agisse d'une machine d'un prix élevé. Il n'en est rien, le prix de vente étant de moins de 100 livres sterling, c'est-à-dire le prix d'une 250 cm. monocylindre.

Des frais de production aussi peu élevés ne sont concevables que pour une production en grande série, aussi prévoit-on d'inonder le marché en 1949 par la sortie massive de 15.000 machines. 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 doive y mettre une clé.

En 350 cm., le type M.A.C. existe toujours et n'a subi aucun changement, et la fameuse K.T.T. de course se fabrique toujours en quantités limitées. Regrettons la disparition de la K.S.S. comme machine de sport et de tourisme rapide.



Le 100 cm. Socovel déjà très apprécié des dames, en Belgique.

Vincent H.R.D. nous montre pour la première fois une monocylindre de 500 cmc. qui nous fait penser à la fameuse « Rapide » dont on aurait oublié le cylindre arrière. En 1.000 cmc., le client a le choix entre trois types : la « Rapide », la « Black Shadow » et la « Black Lightning » atteignant respectivement 180, 200 et 241 kilomètres-heure. Voici enfin des machines plus rapides que ne le souhaiteront la plupart des conducteurs les plus intrépides. Reconnaissons surtout la dernière.

Panther fabrique trois types : la 250 cmc., la 350 cmc. et la 600 cmc. Cette dernière est surtout destinée au sidecariste et pour celui qui se contente de performances honorables alliées à une grande endurance mécanique et une consommation très réduite, nous ne pourrions recommander un autre choix.

Douglas continue la fabrication de sa flat-twin de 350 cmc. qu'il produit à ce jour également en version sport. Celle-ci pourrait atteindre un vrai 130 kilomètres-heure, ce qui la classerait parmi les meilleures performances de sa catégorie.

Norton a ajouté à sa série une belle bicylindre vertical twin, conçue comme machine de tourisme rapide. Les autres modèles n'ont pas changé, ce sont :

a) Les types course 350 cmc. et 500 cmc. qui depuis des années ont eu un nombre impressionnant de victoires à leur actif.

b) Les types sport « International » (350 cmc. et 500 cmc.) dérivés des machines de course mais conçus pour la route.

c) Le type E.S.2 culbuté, pas très rapide, mais réputé indestructible.

d) La 600 cmc. latérale pour sidecars.

Royal-Enfield a également subi l'épidémie générale et sort une bicylindre verticale qui semble plutôt être conçue comme machine de tourisme que comme machine de sport. En 350 cmc., notons la « Bullet », réplique du type qui se distingua aux derniers Six Jours Internationaux et dont les performances sportives seraient plus qu'honorables. Les 350 cmc. et les 500 cmc. classiques existent toujours, ainsi que la 125 cmc. légère.

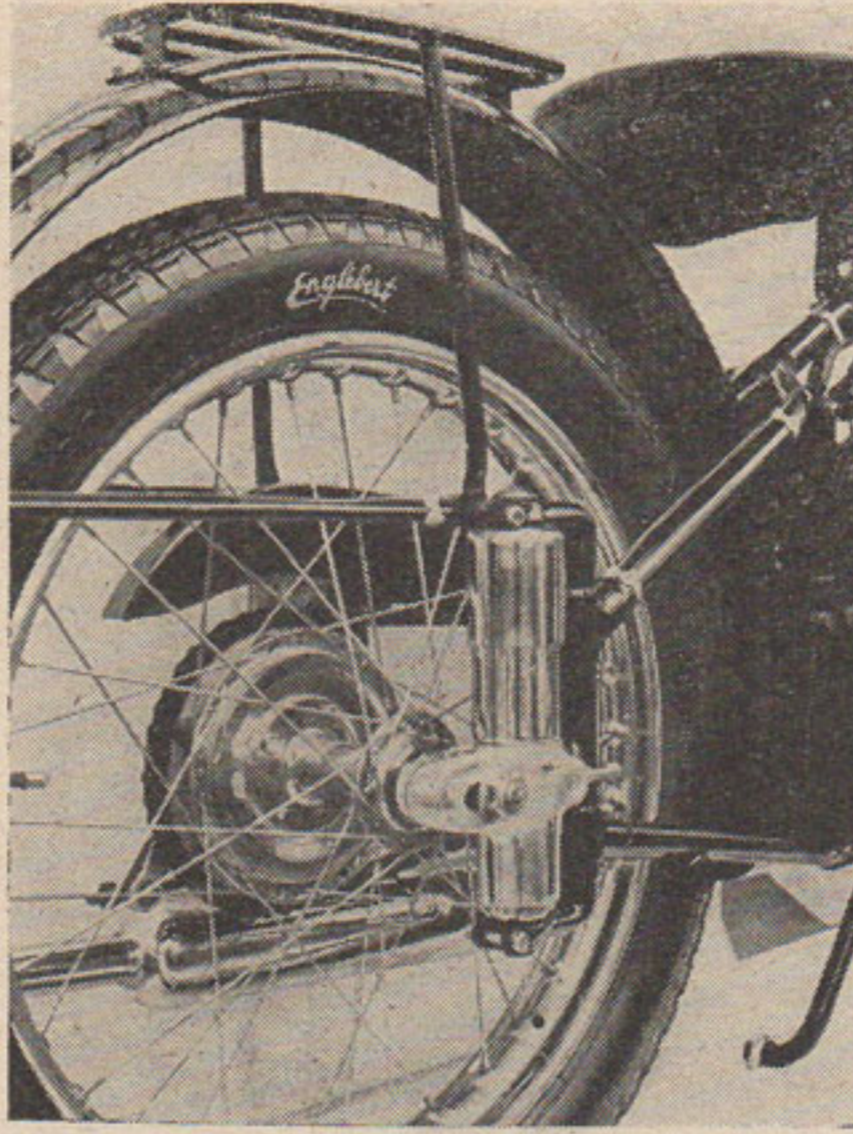
Sunbeam nous offre, à côté de son modèle tourisme rendu célèbre par le choix de Monty à Earl's Court, un modèle sport dont les performances n'ont pas encore été publiées, mais que tout porte à croire qu'elles seront excellentes. La fourche à ressort central a été remplacée par une télescopique classique et les pneus sont de section raisonnable.

À côté des grandes fabriques dont nous venons de parler, il existe une quantité de plus petites firmes qui font appel à des moteurs 2 temps fabriqués par Villiers. Comme ceux-ci existent en trois cylindrées : 98 cmc., 125 cmc. et 200 cmc., il n'est pas étonnant de trouver diverses marques qui nous offrent des machines de ces cylindrées. Citons parmi celles-ci : James, Excelsior, Corgi, Francis-Barnett, Norman, etc... Les performances et autres détails ne diffèrent pas beaucoup d'un montage à l'autre et nous en avons parlé plus en détail à propos des constructions Socovel.

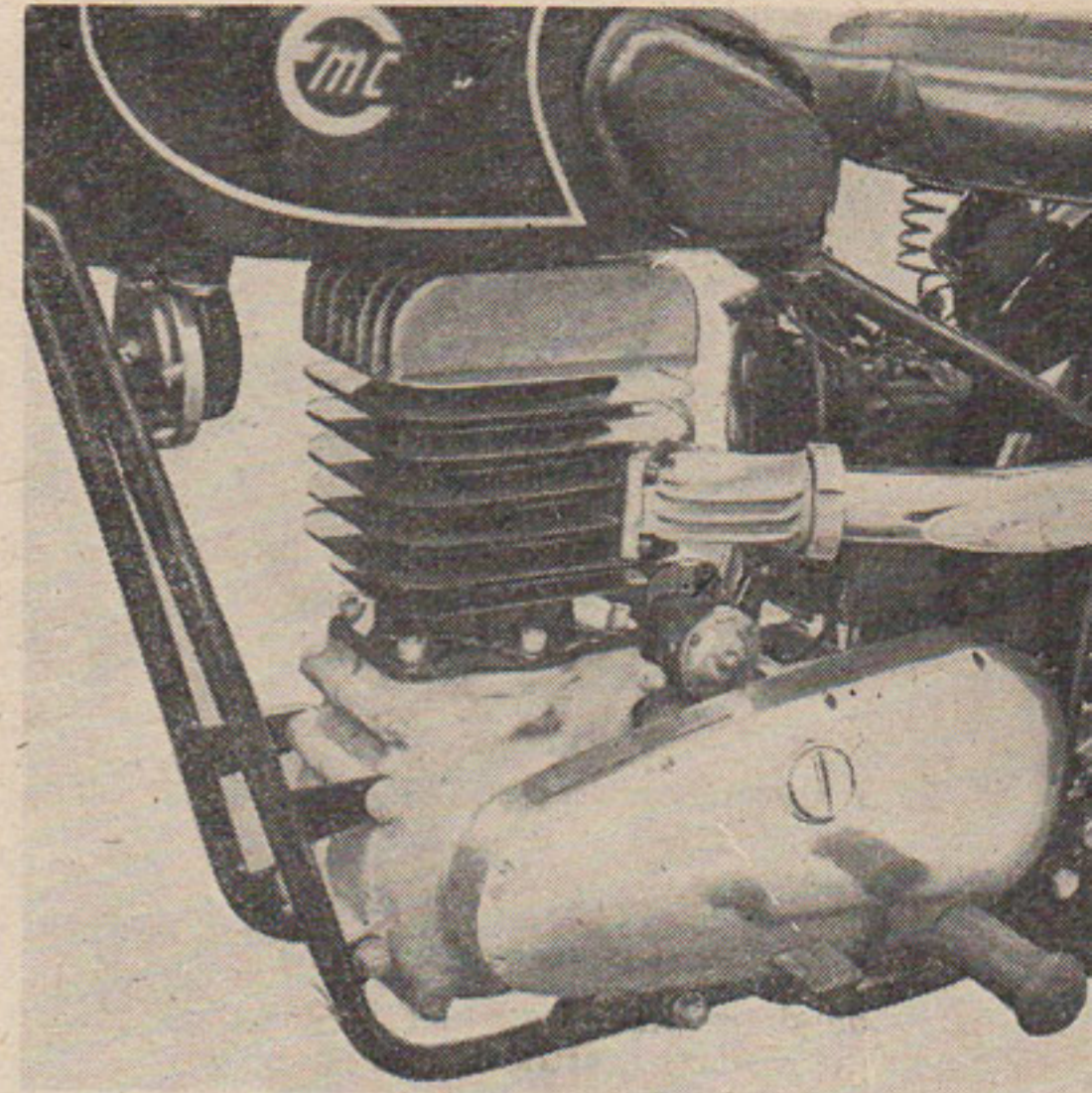
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Chez Harley-Davidson, rien de neuf, toujours les géants de la route et leur miniature 125 cmc. type D.K.W.

Par contre, fin 1948 aura vu naître chez Indian des machines dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles se rapprochent en tous points du type européen classique. L'une monocylindre de 220 cmc., la New Indian Arrow, l'autre vertical twin de 440 cmc., la New Indian Scout. Ces deux machines



Suspension à grand débattement sur Lion rapide.



Le curieux cylindre de l'E.M.C.

sortiront à partir de 1949 de nouvelles usines spécialement montées pour cette fabrication.

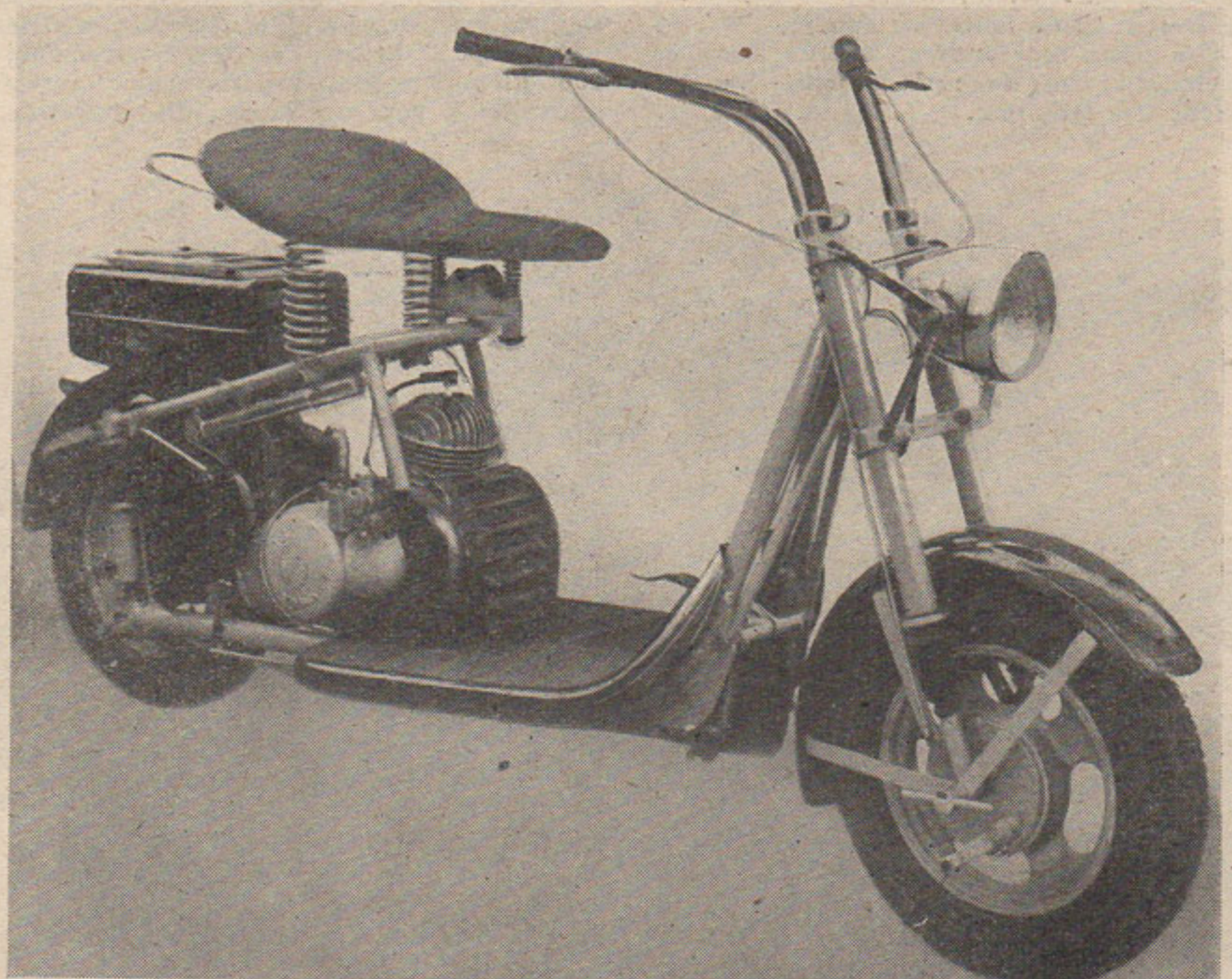
Quelques précisions techniques :

New Indian Arrow (modèle 149)

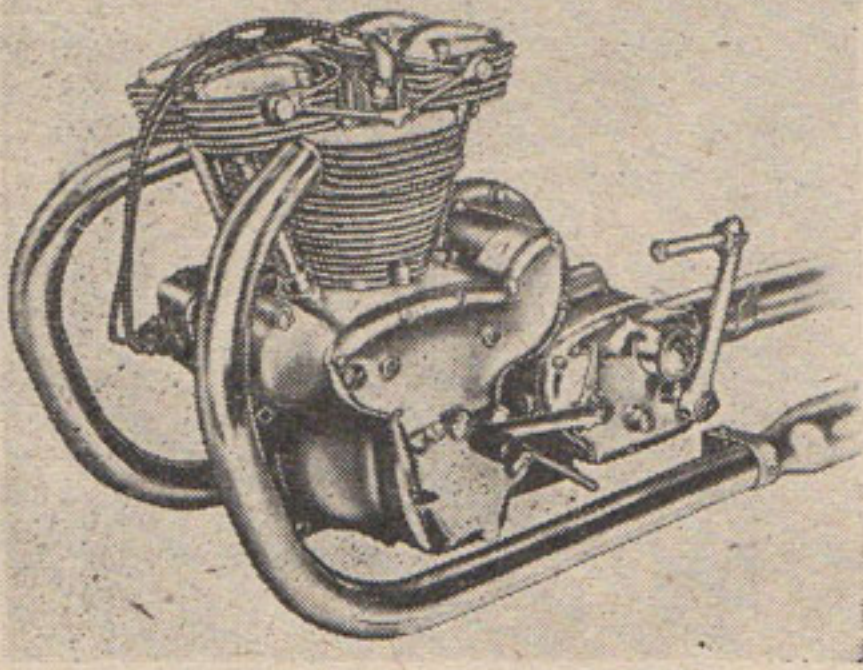
Moteur 220 cmc. soupapes en tête, donnant un excellent rapport poids-puissance. D'un maniement aisé et offrant sécurité, confort, économie. Le poids est de 125 kilos et la puissance de 12 HP. La fourche télesco-

pique est avec amortissement à huile. L'embrayage se fait à la main et le changement de vitesse au pied est à 4 vitesses synchronisées. L'allumage se fait par magnéto. Les tuyaux d'échappement sont chromés. On a prévu une béquille latérale; le guidon est monté sur blocs de caoutchouc et comporte un frein de direction. La poignée d'accélération est très sensible. Les modèles dérivés sont :

1° La Silver Arrow, identique à la New Indian Arrow mais pourvue en plus d'une béquille centrale, de garde-boue chromés, d'un rétroviseur et d'un porte-bagages.



Le scooter A.G.F. équipé de sa selle biplace.



L'ensemble moteur de l'Indian Golden Arrow.

2° La Golden Arrow, identique à la Silver Arrow mais pourvue en plus d'un pare-brise, de deux phares supplémentaires, de barres de protection et de fontes en cuir.

New Indian Scout (modèle 249)

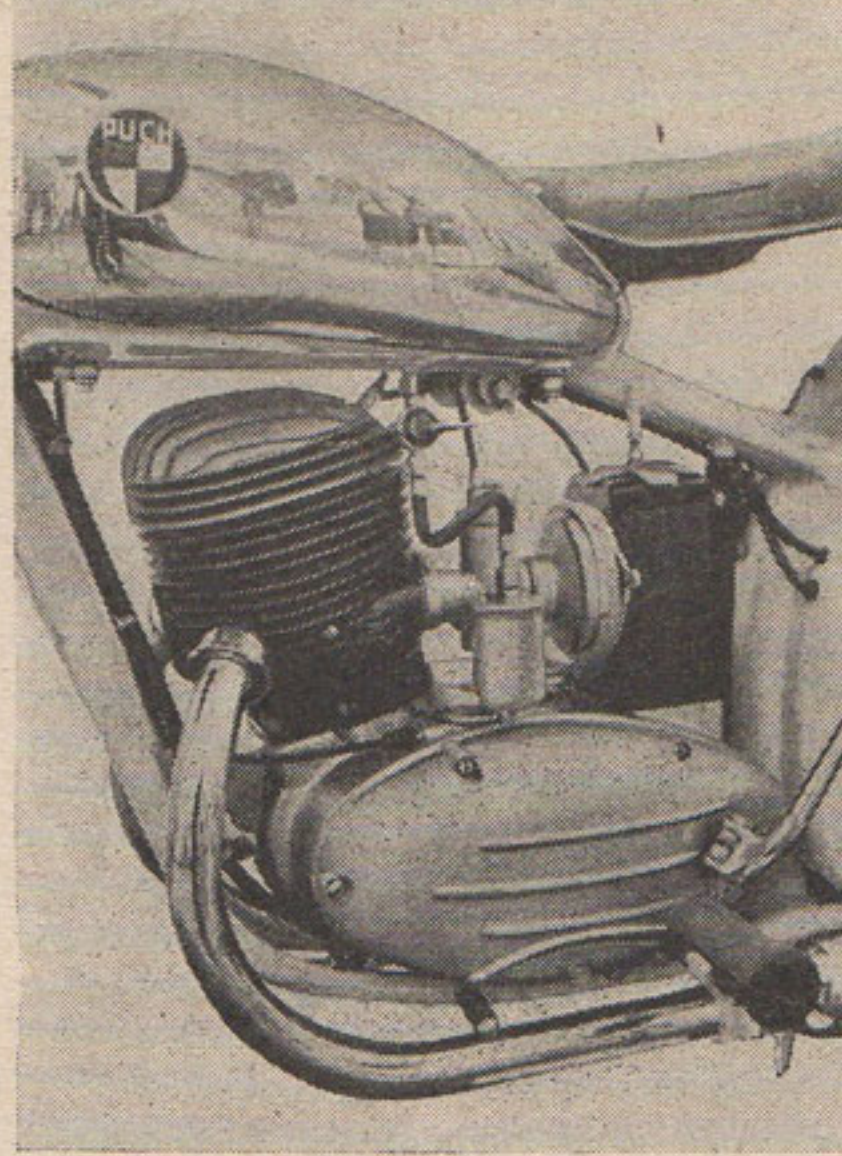
Le modèle courant est un vertical-twin à soupapes en tête, alliant la puissance et la légèreté : 22 HP. et 135 kilos. C'est une machine facile à conduire et de faible consommation. Les suspensions avant et arrière sont télescopiques. Pourvue également de quatre vitesses au pied, d'un embrayage à main, d'un frein de direction, d'allumage par magnéto, d'un guidon monté sur blocs de caoutchouc et d'une béquille latérale. Les chromages sont abondants, y compris sur les jantes et le guidon.

Les modèles dérivés sont :

1° La Sport Scout, identique à la New Indian Scout mais pourvue en plus d'une béquille centrale, d'une fourche chromée, d'un rétroviseur et d'un porte-bagages.

2° La Super-Scout, identique à la Sport Scout mais pourvue en plus d'un pare-brise, de deux phares additionnels, de barres de protection et de fontes en cuir.

Ces motos sont arrivées à Bruxelles avec quelques jours de retard, mais aussitôt furent très admirées.



Le joli bloc de la 250 Puch.

ITALIE

Réduite à sa plus simple expression par une Vespa et un moteur auxiliaire pour vélo, le Cucciolo 50 cmc. à soupapes en tête tirées et non poussées; deux Bianchi: une 125 cmc., une 250 cmc., mais très chères. Les autres merveilleuses machines de sport ont été et restent, hélas, inacquérables régulièrement en Belgique.

AUTRICHE

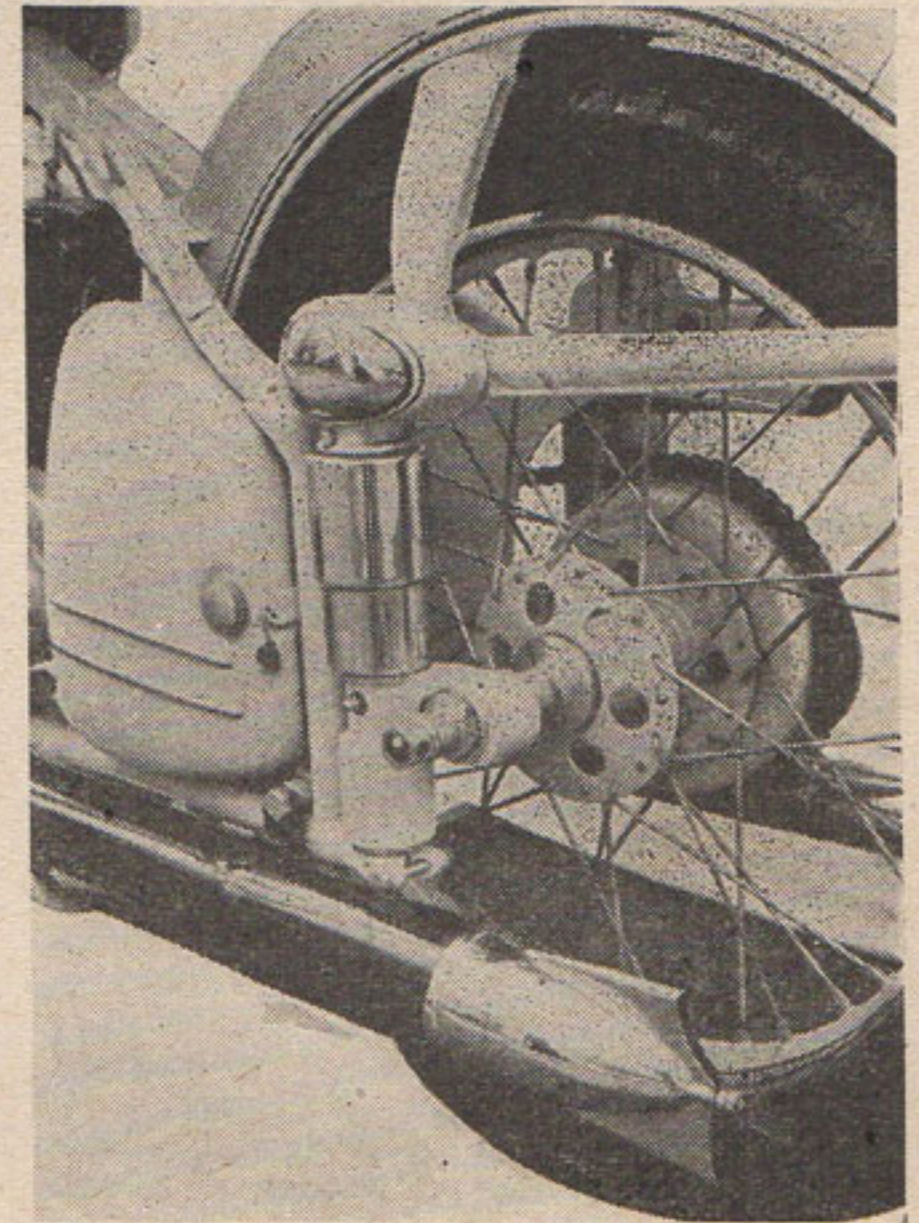
Les Etablissements Breslau réexposent les Puch 125 cmc. 2 temps, 2 pistons, en version touriste qui atteint 85 kilomètres-heure et la version sport allégée et gonflée dépassant les 100 kilomètres-heure, performance certes remarquable pour une aussi petite cylindrée

réalisée en 2 temps. Ces motos pèsent 65 kilos et la version sport 57 kilos environ. Les premières se sont distinguées au cours d'épreuves de régularité et aux Six Jours Internationaux.

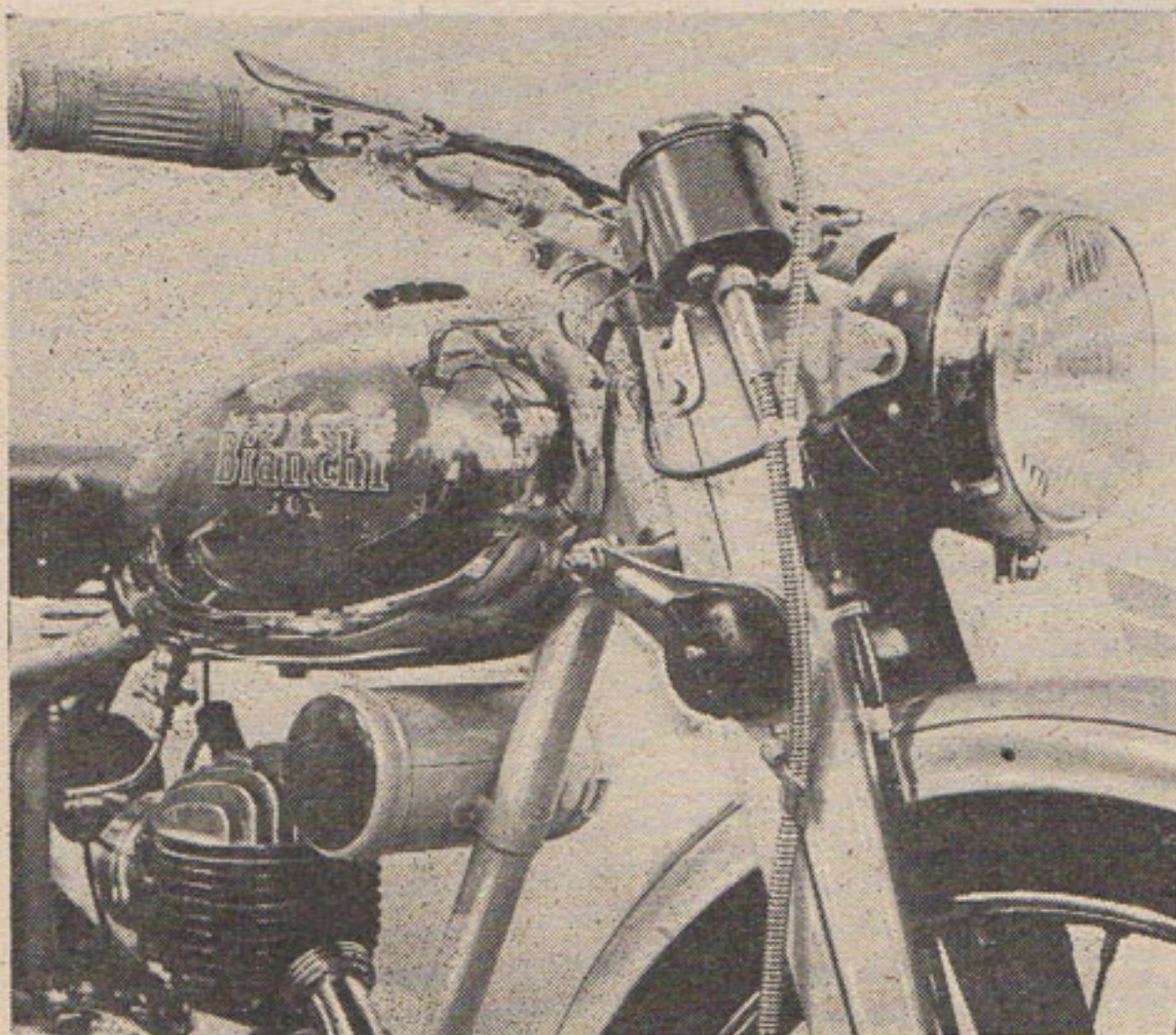
La 250 cmc. Puch (modèle T.F.)

Dans la série Puch, une nouvelle cylindrée est réapparue. Après avoir lancé la 125 cmc. touriste devenue bien connue et appréciée, Puch sortit sans grands frais le type sport, moteur 126 cmc. plus poussé, mieux fini, avec deux carburateurs et cadre allégé.

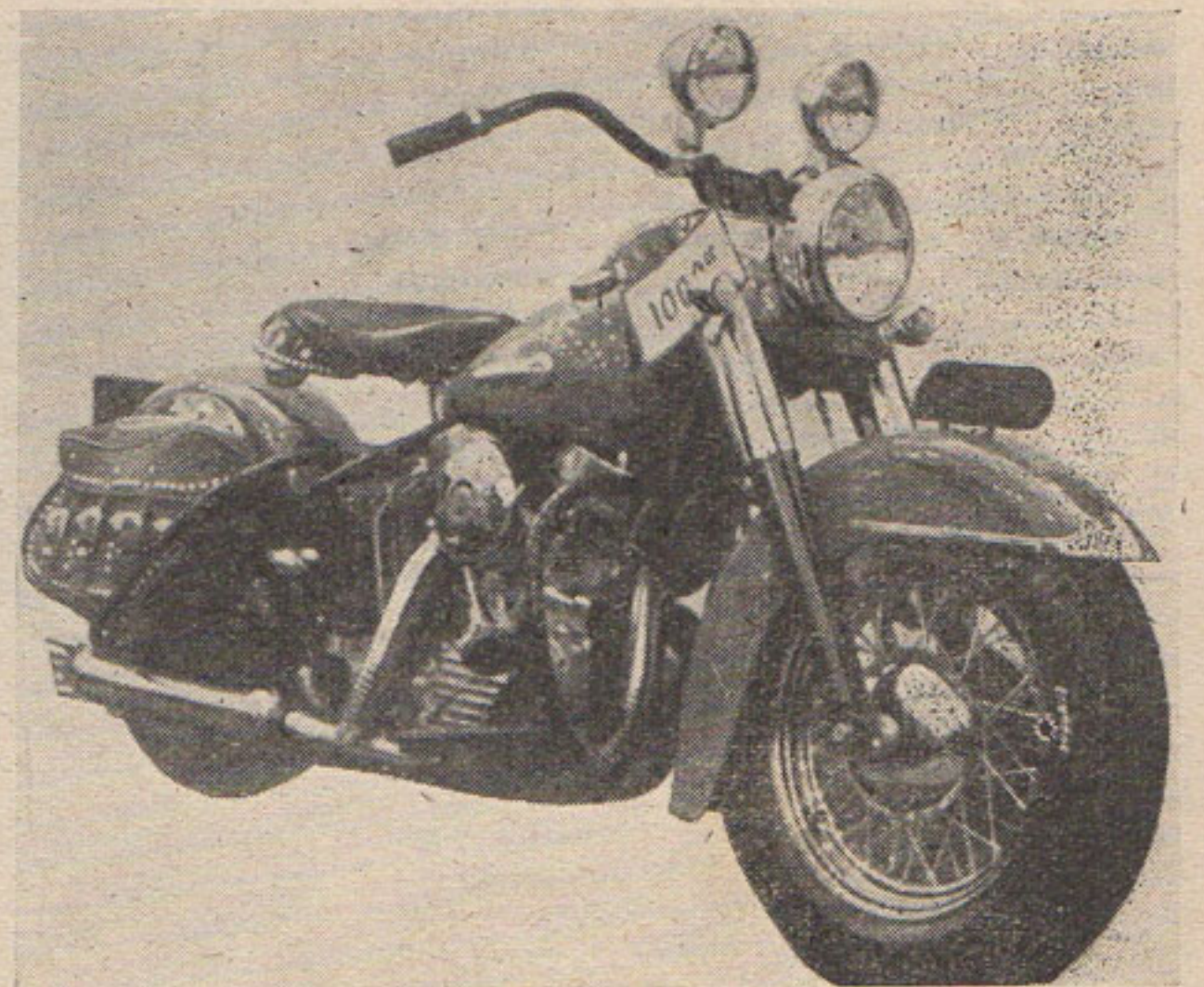
Cette fois il s'agit du modèle de tourisme d'une 250 cmc. offrant un confort exceptionnel; équipée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière également télescopique, la nouvelle 250 cmc. du type T.F. est l'héritière de la célèbre S.4 qui remporta



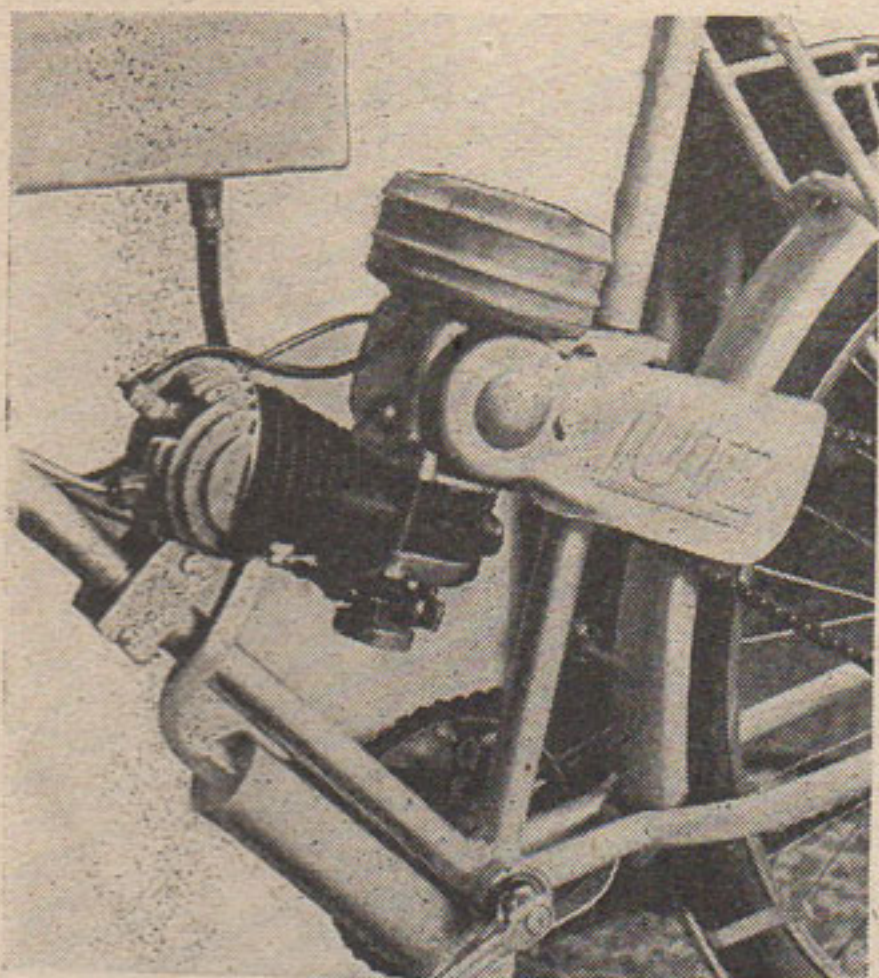
Suspension arrière de la Puch.



Notez la finition de la 125 Bianchi.



La nouvelle 1.000 cmc Harley-Davidson, pur style U.S.A.



Un moteur auxiliaire original, le Lutz.

de glorieuses victoires aux Six Jours Internationaux. Elle constitue le chef-d'œuvre des 250 cmc. Puch à ce jour.

En plus des suspensions avant et arrière, une selle excessivement bien suspendue dans le centre de gravité et située très en avant permet en cas de choc, violents, que ceux-ci soient absorbés par la selle et son siège élastique. Cette selle suspendue évite à peu près toute secousse ou trépidation au pilote.

Pour le passager, un siège arrière monté sur le garde-boue est prévu.

Les aciers ayant servi à la construction de la machine sont fabriqués par les usines Steyr et connus dans le monde entier pour leur résistance et leur qualité. Le fini de cette moto est impeccable. La vitesse maxima de la T.F. est supérieure à 100 kilomètres à l'heure avec des reprises nerveuses désignant la 250 cmc. Puch comme la machine idéale tant pour le sportif que pour le touriste.

Le moteur Puch à 2 pistons et 2 temps avec balayage à courant continu. Alésage 2 x 45 millimètres ; course 78 millimètres. Cylindrée 248 cmc. Taux de compression 1 à 6,2. Puissance maximum : 12 CV. à 4.500 tours-minute.

Le graissage se fait par pompe à huile actionnée par le moteur; donc, la commande s'effectue automatiquement par la poignée des gaz et est de ce fait fonction de la charge et du nombre de tours du moteur. Le réservoir d'huile se trouve logé dans le réservoir d'essence.

L'allumage se fait par batterie de 7 ampères-heure sur laquelle se branchent : les phares, les feux, le contact, une lampe-témoin de charge, le stop et le klaxon.

La transmission du moteur à l'embrayage à disques multiples se fait par une chaîne à rouleaux sans fin, l'embrayage et la chaîne étant noyés dans un bain d'huile.

La boîte de vitesses a 4 vitesses commandées par un sélecteur au pied, avec entraînement par clabots. Les rapports totaux à la roue arrière sont :

- 1^{re} vitesse : 18 soit environ 18,
- 2^e vitesse : 9,85 soit environ 10,
- 3^e vitesse : 6,56 soit environ 6,5,
- 4^e vitesse : 5,01 soit environ 5.

Le sélecteur est placé à gauche, de même que le kick-starter qui est escamotable.

La fourche avant télescopique a un jeu de 11 centimètres. Le phare et le compteur de vitesse y inclus sont suspendus.

Le guidon de 69 centimètres de large est équipé d'un frein de direction réglable à la main.

La suspension arrière possède un réglage de force pour les différentes charges ou qualités de route.

Les roues sont de 3 ou de 3,25 x 19, d'un démontage très aisé grâce à la présence d'axes de montage.

Les freins sont très bien conçus pour une utilisation en cas de grande vitesse.

Une béquille mobile soutenant la moto est prévue au centre. Le garde-boue arrière est rabattable. Le réservoir d'essence contient 12 litres, ce qui, pour une consommation de 3 litres aux 100 kilomètres, confère à la machine un rayon d'action de 400 kilomètres.

Pour terminer cet aperçu de la Puch 250 cmc., nous donnerons prochainement un compte rendu de road-test qui donnera le comportement sur route de cette machine.

SUÈDE

La Suède expose une Husqvarna 125 cmc. 2 temps sans grand intérêt pour nous, au surplus malaisée à obtenir pour le moment.

FRANCE

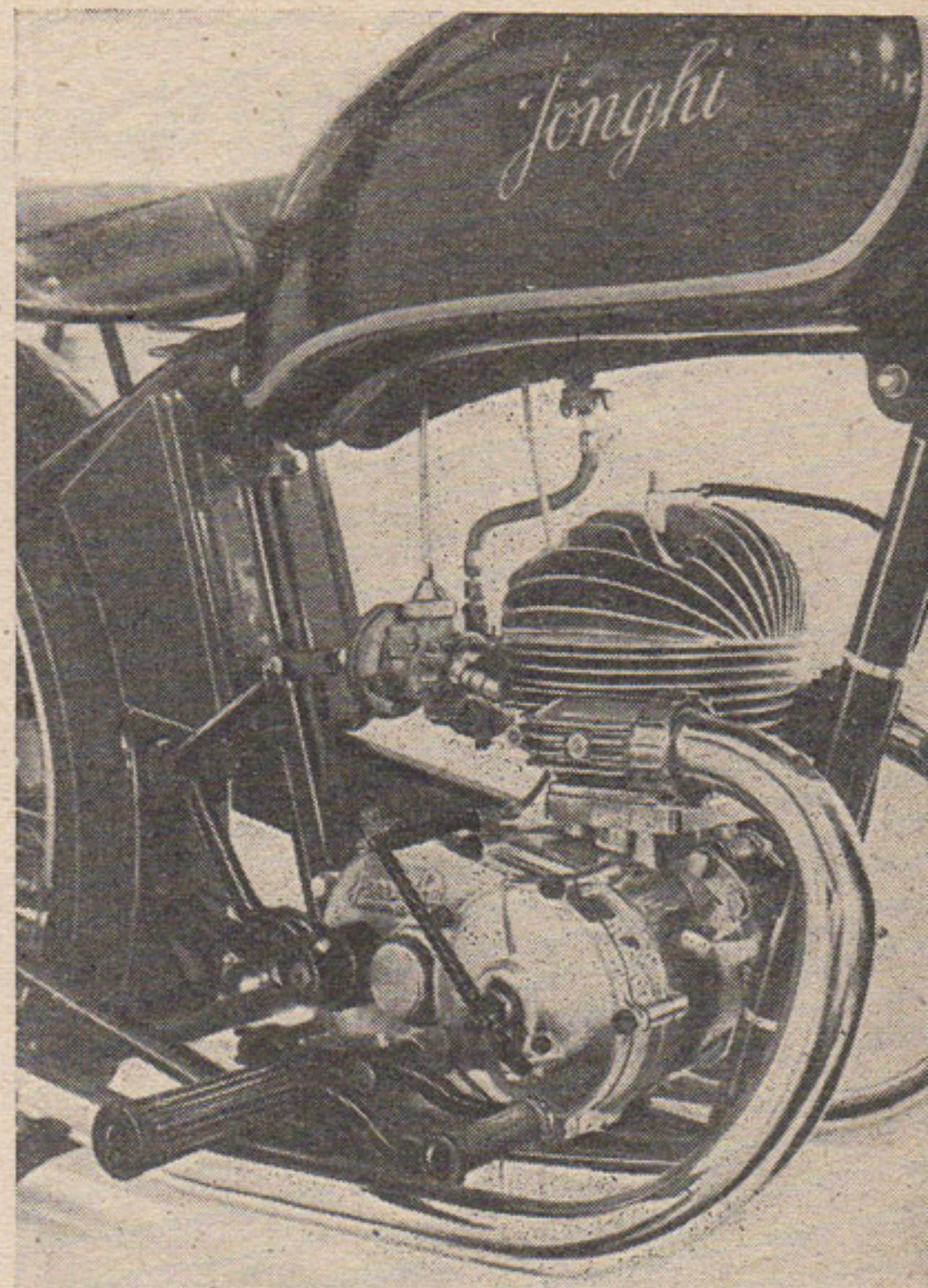
A notre grande déception, les Français ne nous envoient pas tout ce qu'ils auraient pu, en tout cas bien moins que ce que j'ai vu à Paris en 1947 et 1948.

Les Gnome-et-Rhône R.2 et R.3; deux 125 cmc. culbutées Terrot, l'une avec fourche télescopique, l'autre sans, et une classique 500 cmc. latérale.

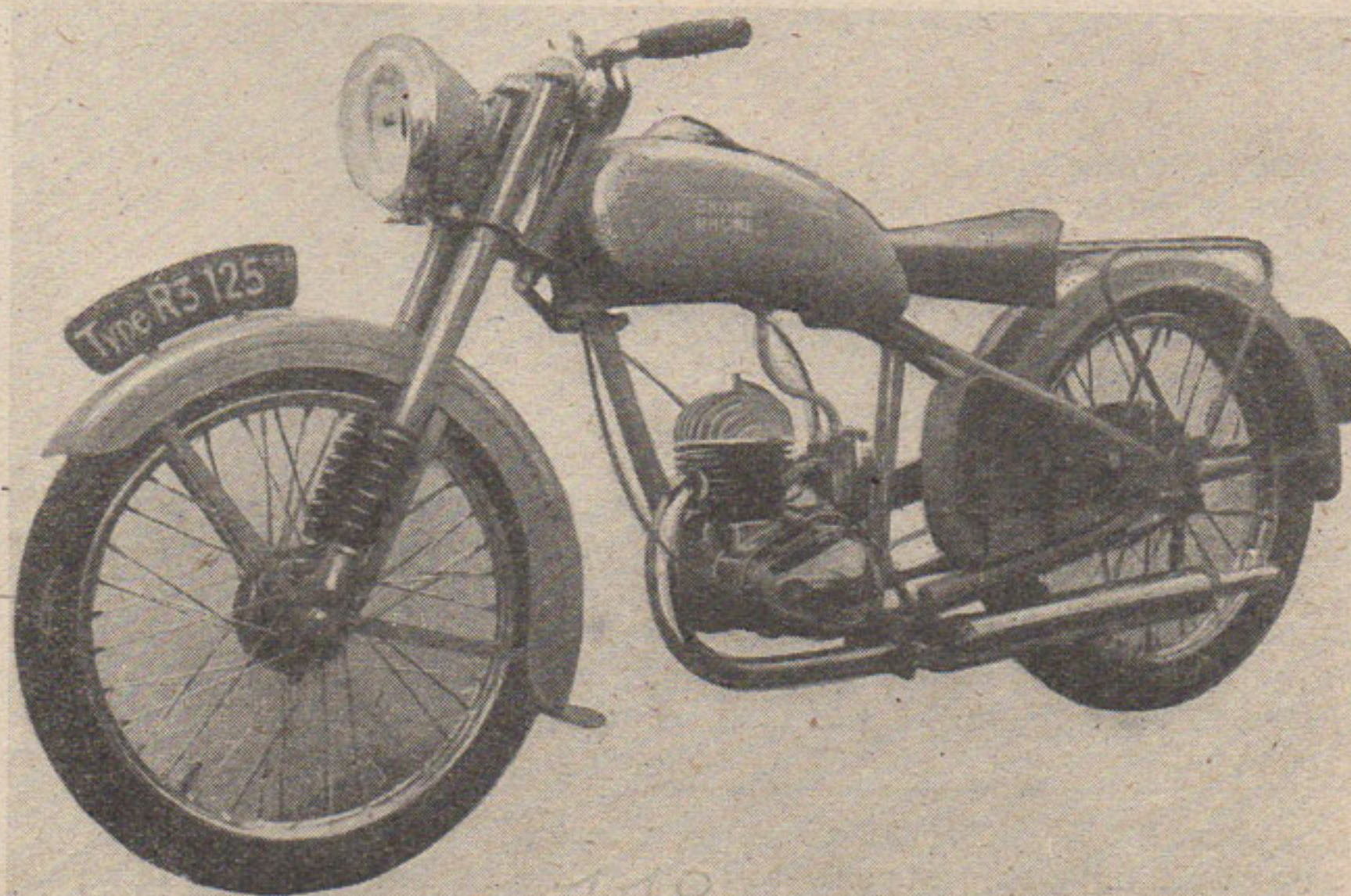
Pour terminer, Motobécane-Motoconfort : deux 125 cmc. 4 temps, l'une latérale, l'autre culbutée, ainsi qu'une 175 cmc. culbutée 4 vitesses au pied, de ligne moderne, bloc moteur bien dessiné.

Nous terminons ainsi un tour d'horizon assez complet quoique demandant des développements qui seront donnés au sujet de modèles particulièrement intéressants et qui paraîtront dans nos pages consacrées aux « Essais routiers ».

Marianne WEBER.



Le bloc-moteur du nouveau 125 Jonghi, particulièrement nerveux, sa fabrication en série est en cours, ainsi que celle de l'arbre à cames en tête.



Le 125 Gnome-et-Rhône : netteté, simplicité, robustesse.

NOS PHOTOS

**Bientôt les beaux jours
et les paysages ensoleillés,
préparons nos appareils**

Bientôt les beaux jours. Les derniers jours d'hiver et le premier soleil printanier donnent un grand charme aux paysages et, par suite, des clichés pleins d'attrait.

Les photographes avertis ne manquent pas cette prime saison et, dès à présent, vérifient leur matériel.

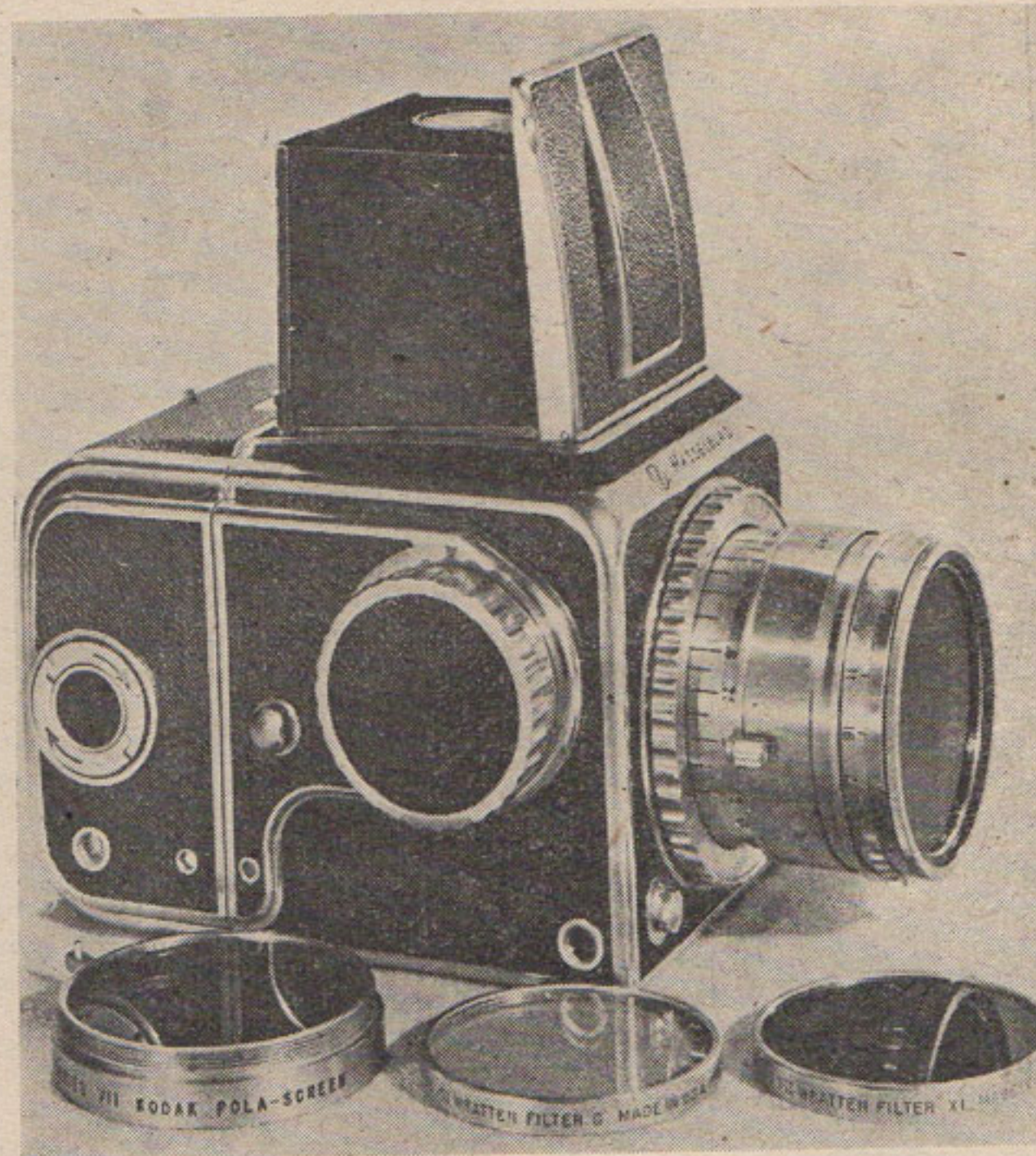
Il peut très bien se faire que l'appareil n'ait pas souffert de l'hiver s'il a été soigneusement rangé, néanmoins il est bon de s'assurer sur les appareils à soufflet que celui-ci longtemps replié sur lui-même ne présente pas de coupure ou de trou, que l'obturateur n'est pas gommé et que ses différentes vitesses sont toujours régulières; que les porte-bobines ne sont pas rouillés.

Les appareils qui ont séjourné au bord de la mer ont besoin d'être tout particulièrement surveillés; l'action du sel et du sable est néfaste pour leur mécanisme; il est indispensable qu'ils soient minutieusement nettoyés. Heureusement ces travaux ne sont pas onéreux et tout bon spécialiste peut les exécuter. Mais n'attendez pas la dernière minute. Si le réparateur est débordé de travail, il ne pourra pas vous soigner aussi bien qu'en période calme.

* *

Beaucoup d'amateurs semblent attirés vers le Reflex qui permet la mise au point rigoureuse et le cadrage impeccable de l'image. Le Reflex à deux objectifs, l'un de visée, l'autre de prise de vue, est le plus généralement apprécié. Le prototype en était le Rollei qui, vu sa rareté et son origine étrangère, est fort coûteux.

Mais notre attention a été attirée par le dernier Atoflex, fabriqué en France et dont le prix, en regard de son fini reste très abordable pour un appareil de cette classe. Tout comme



Voici deux modèles de Reflex: un mono-objectif fabriqué en Suède et que peu d'amateurs connaissent déjà l'Hasselblad avec ses objectifs interchangeables.

L'autre à deux objectifs synchronisés (un de visée et un de prise de vue) est l'Atoflex fabriqué en France et d'excellente réalisation pour un prix malgré tout raisonnable.

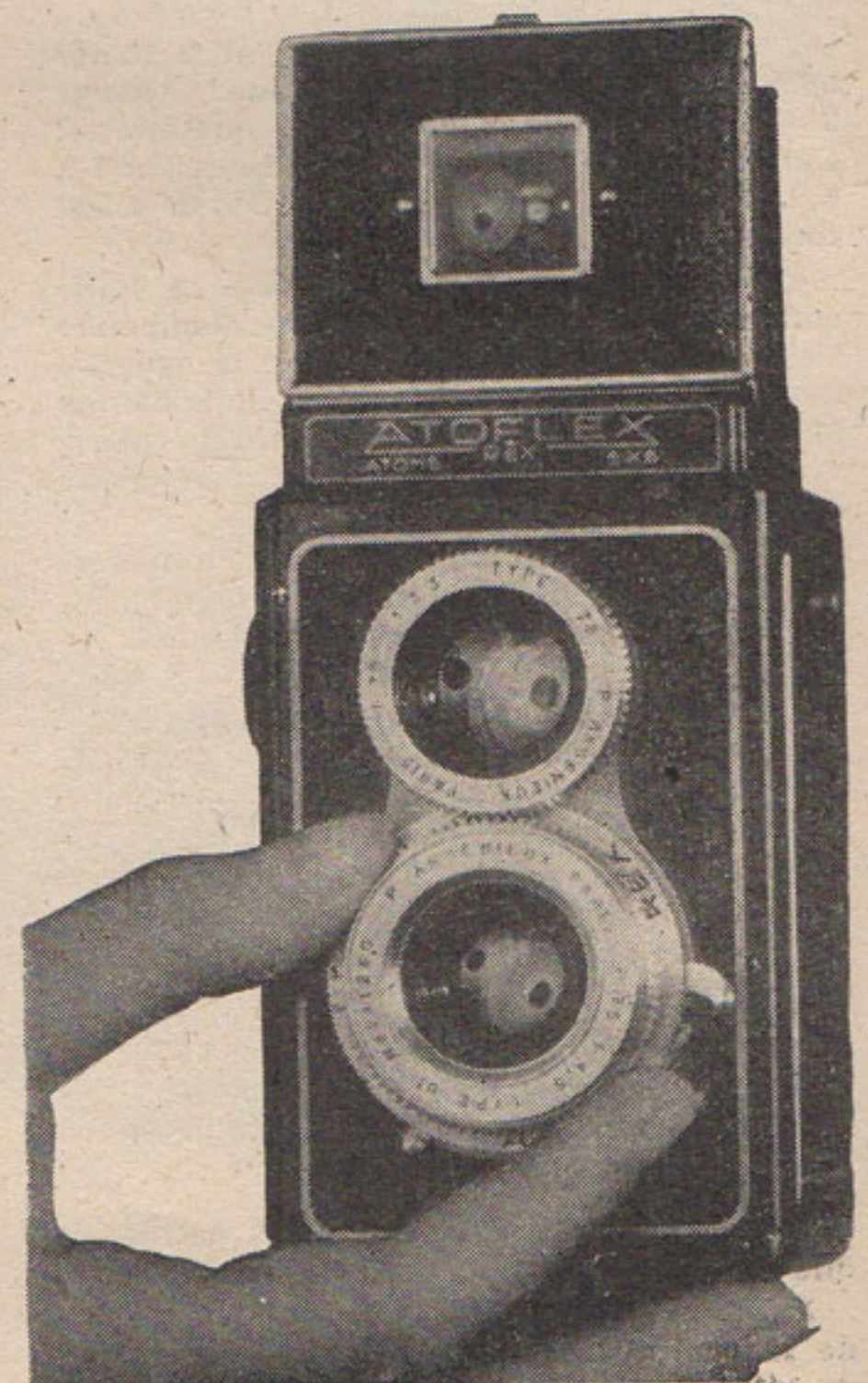
le Rollei, il permet la précision de la mise au point et de la mise en page; il est robuste et doté d'un excellent objectif de grande ouverture 4,5.

Un des derniers-nés, dont peu de Français ont déjà connaissance, est le Hasselblad fabriqué à Stockholm. C'est un Reflex 6x6 mono-objectif, visée par miroir, objectifs interchangeables, obturateur allant jusqu'au 1/600^e de seconde. Nous le présentons ici comme un bel exemple de l'industrie suédoise, mais nous ne savons pas encore s'il sera importé; son prix sera d'ailleurs très élevé sans aucun doute.

* *

Il ne faut pas croire cependant que des appareils de cette classe soient indispensables pour faire de belles photos. On doit réussir même avec un appareil modeste; le vulgaire box avec un temps de pose exact donne toujours d'excellentes épreuves.

Les appareils sont comme les motos: culbuteurs, latérales, grosses ou petites cylindrées, complexes ou rustiques ils font toujours de bonne besogne quand on sait les employer. Ce sera l'objet de notre prochaine causerie.



Appareil 6 x 9 Klopsic reportage, 1 magasin pellicule, 2 magasins de 24 portraits-film, mise au point par lentilles Reflex. Prix : 18.000 francs.
Écrire ou téléphoner à *Motocycles*.

L'ÉCURIE MONNERET

Sera composée de Francone, Pierre et Georges Monneret, qui auront à leur disposition : une M.V. 125 cmc., deux Sertum 250 cmc., une Guzzi 250 et 500 cmc. Gilera, une 350 A.J.S. et une Vélocette 350; tout ce matériel est entièrement neuf. Il y aura encore du beau sport cette année.

PERRIN

Pense faire une bonne saison avec sa 350 Vélocette et il espère pouvoir faire quelques étincelles au guidon d'une 500 cmc. Triumph.

BEAUVAIS

A le bonheur de posséder la Triumph Grand Prix qui était au Salon de Paris. Il espère se partager entre le solo et le side.

UNE NOUVELLE ÉCURIE

Nous apprenons avec plaisir qu'une nouvelle écurie, composée de jeunes pleins d'espoir et de dynamisme, à l'intention de briller au cours de la saison sportive.

Nous verrons dans cette formation : Emo, amateur chevronné qui débutera en professionnel en pilotant vraisemblablement une 250 Guzzi A.C.T. et une

250 D.K.W. pour les épreuves dont les règlements autorisent la suralimentation.

Murit, qui a fait ses débuts la saison dernière en se classant deuxième à La Barrague et deuxième à San Sébastian, fera équipe avec Sceans, autre spécialiste du sidecar et des circuits d'endurance, qui, on se le rappelle, est recordman toutes catégories sidecar du Bol d'Or 1947. Ils piloteront tour à tour une 600 B.M.W. et une Gilera dernier modèle qui doit, paraît-il, faire près de 150 à l'heure en side. Drion et Lapeyronnie attendent, pour leur compte, deux autres machines qui sont en construction, une 750 B.M.W. et une 500 D.K.W. 2 cylindres, refroidissement à eau, fourche télescopique. Nos amis espèrent que grâce à une aide matérielle attendue ces deux machines prendront bientôt le chemin de Montlhéry pour les essais.

Souhaitons bonne chance à ces jeunes qui n'hésitent pas à sacrifier leurs faibles moyens à la cause sportive.

POUR « L'ÉPREUVE QUALIFICATIVE DU BOL D'OR 1949 » « TERROT » OFFRE 8 COUPES

La première course de vitesse de l'année, l'épreuve annexe du « Bol d'Or » motocycliste de l'A.M.C.F., permettant la qualification de certains concurrents à l'épreuve des 24 heures de la Pentecôte prochaine, rentre dans sa phase active d'organisation.

Reprise après 10 années d'interruption, cette course entre les « Amateurs » de valeur révélera les qualités des conducteurs. « L'Éliminatoire du Bol d'Or », organisée depuis de longues années, va servir de galop d'essai aux spécialistes des courses en circuit.

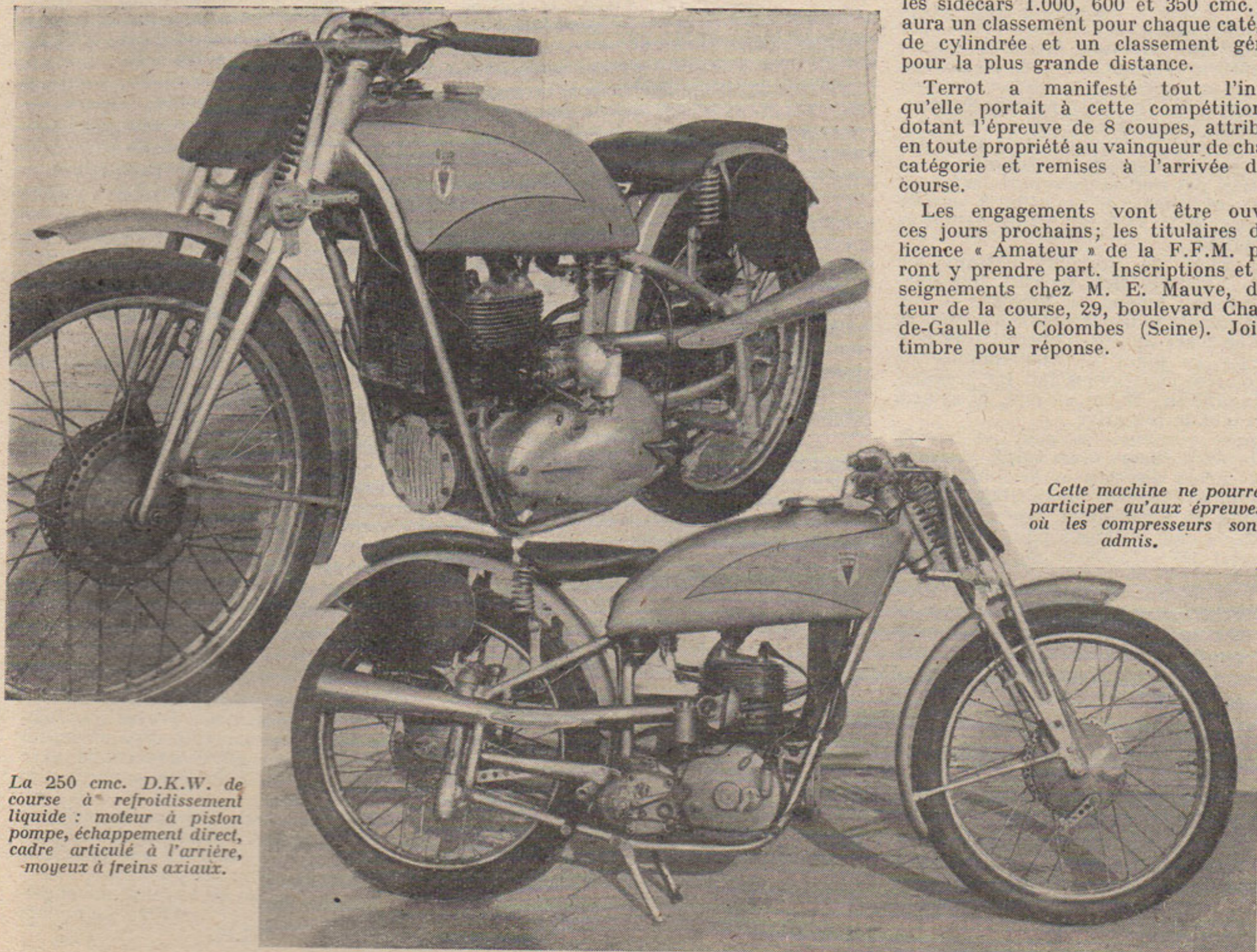
Elle aura lieu sur 3 heures le dimanche 20 mars 1949, sur le circuit de 6 km. 283 de l'autodrome de Montlhéry, utilisant la piste de vitesse, la bretelle de Couard, les virages de la Ferme et du Fay.

Ces 3 heures de vitesse groupant les motos 500, 350, 250, 175 et 125 cmc., les sidecars 1.000, 600 et 350 cmc. Il y aura un classement pour chaque catégorie de cylindrée et un classement général pour la plus grande distance.

Terrot a manifesté tout l'intérêt qu'elle portait à cette compétition en dotant l'épreuve de 8 coupes, attribuées en toute propriété au vainqueur de chaque catégorie et remises à l'arrivée de la course.

Les engagements vont être ouverts ces jours prochains; les titulaires de la licence « Amateur » de la F.F.M. pourront y prendre part. Inscriptions et renseignements chez M. E. Mauve, directeur de la course, 29, boulevard Charles-de-Gaulle à Colombes (Seine). Joindre timbre pour réponse.

Cette machine ne pourra participer qu'aux épreuves où les compresseurs sont admis.



La 250 cmc. D.K.W. de course à refroidissement liquide : moteur à piston pompe, échappement direct, cadre articulé à l'arrière, moyeux à freins axiaux.

Notre premier Record du Monde

FRANÇOISE nous dit :

Au cours d'une conversation avec mon ami Morin, le spécialiste de la Saroléa, l'idée nous vint de s'attaquer à quelques records du monde catégorie sidecars 350 cmc.

Morin possède une Saroléa 350 cmc. monotube de course 6 colonnettes (type Grégoire) assez rapide, ils nous a paru possible d'envisager la question.

Dès le lendemain le projet prenait corps et Morin, son mécanicien Cardon et moi-même commençons le montage spécial de la motocyclette.

Nous ne pouvons affirmer que tout alla pour le mieux au début, nous rencontrâmes de grosses difficultés pour se procurer certaines pièces spéciales en vue d'alléger le plus possible la machine. Puis il nous fallait un sidecar très léger et spécialement étudié pour ce genre d'épreuves. Nous pensâmes immédiatement à Vanderschrick, le constructeur des sidecars « Précision » en Belgique.

Morin partit à Bruxelles pour le contacter.

Vanderschrick fut enthousiasmé par le projet que lui soumit Morin et aussitôt entreprit la construction dans ses ateliers d'un sidecar spécial de record et y réussit puisque, à titre indicatif pour les lecteurs, le sidecar complet avec sa caisse et ses attaches pesait 22 kilos!!! Il nous fut livré par Vanderschrick lui-même. Le montage put s'effectuer rapidement, tout avait été prévu. Il nous fallut ensuite commencer la mise au point définitive du moteur.

Le Salon de Bruxelles battant son plein, Vanderschrick repartit immédiatement par avion, sa présence à son stand étant indispensable. Aussitôt la mise en place du lest (l'opération la plus délicate au point de vue stabilité de l'ensemble) nous avons fait les premiers essais officiels. Morin et moi, le samedi précédant la tentative.

Après plusieurs réglages et essais, Morin fit plusieurs tours à 129, et reprenant encore une fois la machine, je fis un tour à 132. Nos essais étaient satisfaisants et dépassaient nos espoirs au point de vue vitesse; nous décidâmes d'alerter les officiels et chronomètres pour le mardi 25 janvier.

Un télégramme envoyé à Vanderschrick le prévenait immédiatement et la veille de la tentative, après la fermeture du Salon, il reprenait l'avion et arrivait à Paris vers 22 heures.

Le mardi matin nous étions à pied d'œuvre de très bonne heure. Nous éprouvâmes quelques craintes, la piste était gelée. Nous décidâmes d'attendre que le soleil efface toute trace de ce verglas.

Enfin nous pûmes faire quelques essais, je constatai une très mauvaise tenue de route, après vérification des pneus je dégonflai légèrement ceux-ci et après un nouvel essai j'étais satisfait.

Nous étions quatre pilotes craignant que le froid nous oblige à de fréquents changements de pilote, le quatrième était



On reconnaît sur cette photo : Rossignol, Vanderschrick, Françoise et Morin.

Rossignol, bien connu dans le milieu motocycliste pour sa spécialité en Matchless.

Vanderschrick fit quelques tours pour se mettre la machine en main, Rossignol en fit autant et le départ fut décidé. A 11 h. 11, Vanderschrick prenait le premier le guidon. Il fut admirable. Ne connaissant pas la piste (quelques tours d'essais seulement) et très peu la machine, il effectua dans son heure, départ arrêté, 126 km. 504. Premier arrêt pour changement de pilote, ravitaillement complet, changement de bougie par mesure de sécurité. Je repris le guidon pour la deuxième heure et à ce moment la moyenne était descendue à 119. L'arrêt nous coûta près de trois minutes. M'effaçant le plus possible et ayant un maître-couple plus affiné que mes camarades, je couvrais des tours régulièrement à 128-129, ce qui fit remonter la moyenne. On me laissa tourner 1 h. 1/4 car le record des 2 heures était à notre portée, l'anxiété était grande au stand. Le kilométrage parcouru correspondait, à quelques centaines de mètres près, au record de Denly établi sur cette même piste (123 km. 390 de moyenne pour 124 km. 105 à notre actif). Joie au stand, le record des 2 heures était battu.

Nous décidâmes de nous attaquer au record des 3 heures et Vanderschrick, voulant faire ses 2 heures de guidon, reprit aussitôt ma place (ravitaillement très rapide cette fois : 45 secondes).

Hélas, au bout de 4 tours il ne repasse plus, un léger ennui mécanique brisait stupidement notre tentative.

Morin, heureux et navré, heureux pour les résultats acquis avec sa machine sur laquelle il avait apporté tous ses soins et qui répondait aux espoirs qu'il avait mis en elle, navré car il comptait prendre une grande part à un exploit plus grand encore puisque d'autres records étaient visés et que son tour de pilotage arrivait. Un regret fort compréhensible, celui d'ins-

crire son nom à ce beau record lui était refusé. Je suis sûr que c'est partie remise et dans quelque temps, avec l'appui de la maison Saroléa qui, grâce à Morin, a pu mettre un nouveau record du monde à son actif, je suis sûr que nous obtiendrons de meilleurs résultats et que cette fois mon ami Morin aura sa juste revanche.

F. FRANÇOISE.

LES CHAMPIONNATS DE MOTO-BALL 1948

En division nationale : S.U.M.A. de Troyes.

En division d'excellence : M.B.C. Orly

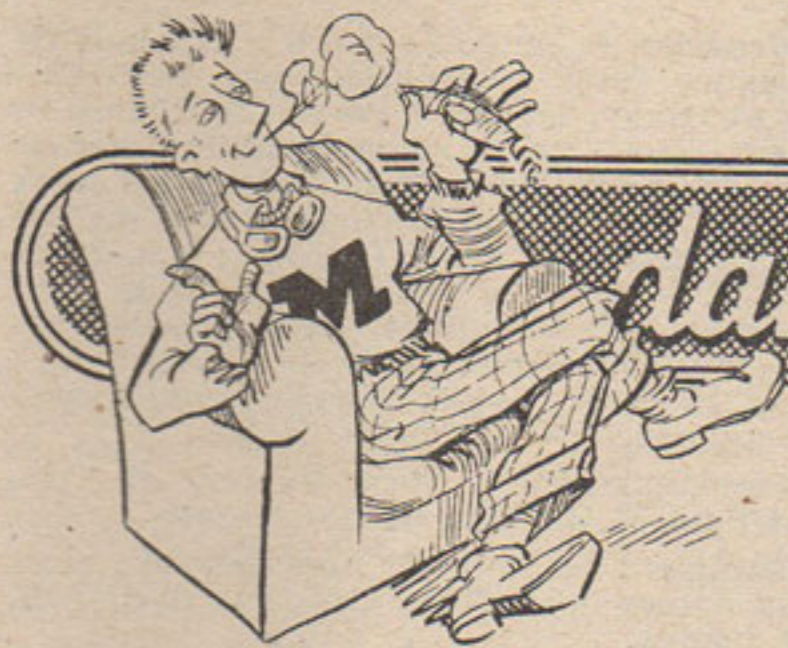
Le 22 janvier, dans les Salons de l'A.C.F., la F.F.M. remettait leur coupe aux vainqueurs du championnat de moto-ball 1948.

Assistant à cette petite fête intime, nous avons senti à quel point les motocyclistes avaient été sensibles à la présence parmi eux du Président de l'A.C.F. et de son amicale allocution au cours de laquelle il avait exalté l'esprit de discipline et d'entraide né du sport d'équipe. Cette camaraderie dans l'effort a été également évoquée par MM. Pérouse et Violet comme un bel exemple à poursuivre et à généraliser. Ils ont fait appel à la presse pour développer le moto-ball. (En ce qui nous concerne nous donnons notre adhésion pleine et entière.)

C'est le S.U.M.A. de Troyes qui remporte le championnat en division nationale et se voit offrir une coupe avec une réplique en réduction pour chacun des équipiers.

Le championnat division d'excellence revient au M.B.C. d'Orly à qui est également offert une coupe et une plaquette à chaque équipier.

Cette cérémonie se termina au champagne dans une atmosphère empreinte de grande cordialité.



dans les CLUBS

Fédération Française de Motocyclisme

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Au cours de sa réunion du 18 janvier 1949, le Comité de la F.F.M. a pris les décisions suivantes :

AFFILIATIONS. — Après examen des dossiers et après avoir enregistré les avis favorables émis par les Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, les affiliations des clubs suivants ont été prononcées :

MOTO-CLUB d'ARIÈS,

MOTO-CLUB SETOIS,

et, sous réserve de fournir des renseignements complémentaires :

UNION MOTOCYCLISTES de l'AUBE,

MOTO-CLUB de la NIÈVRE.

CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS 1949. — Le Comité a arrêté les grandes lignes du règlement du « Championnat des Conducteurs Français 1949 », actuellement à l'étude. Les principaux points de ce règlement sont les suivants :

Le championnat est ouvert aux conducteurs français de motocyclettes de 350 cmc. et 500 cmc. Il y aura un champion pour la classe 350 et un champion pour la classe 500.

Le nombre de conducteurs admis à participer au championnat sera limité à 16 pour les deux classes. Les conducteurs désirant participer au championnat devront s'inscrire à la F.F.M. qui désignera d'office un certain nombre de ces conducteurs sur avis d'une commission consultative de coureurs. Les places restant disponibles seront attribuées aux conducteurs ayant obtenu le meilleur classement dans une épreuve éliminatoire qui sera courue à Montlhéry le même jour que l'épreuve qualificative du Bol d'Or.

Trois courses compteront pour le classement du championnat et les conducteurs seront obligés de prendre part à ces trois courses dans la même classe pour participer au classement.

Ces courses seront les suivantes :

Une course à Montlhéry;

La Coupe Motocycliste de Champagne;

Le Grand Prix de France Motocycliste.

Elles devront comporter un parcours minimum de 120 kilomètres.

Le classement sera établi par addition de points correspondant aux places obtenues dans les trois courses. Ces points seront attribués comme suit :

le premier comptera.....	8 points
le second comptera.....	5 —
le troisième comptera.....	4 —
le quatrième comptera.....	3 —
le cinquième comptera.....	2 —

Le conducteur ayant obtenu le record du tour dans sa classe comptera 2 points.

Dans chaque épreuve il sera établi un classement spécial pour les conducteurs participant au championnat.

Le conducteur déclaré « Champion de France en 350 cmc. » et le conducteur déclaré « Champion de France en 500 cmc. » recevront chacun une médaille et un prix de 50.000 francs en espèces offerts par la F.F.M.

COMMISSION DE MOTO-CROSS. — MM. Baule, Bedon, Bouvet, Castel et Violet ont été désignés pour faire partie de la Commission de Moto-Cross.

CARBURANT DE COURSE POUR 1949. — Conformément au vœu exprimé par la F.I.C.M., le Comité décide que, dans la mesure des possibilités, le carburant utilisé dans les courses de vitesse sera de l'essence de tourisme à 80 d'octane.

COMPRESSEUR. — Le Comité décide d'autre part de maintenir l'interdiction du compresseur dans les courses de vitesses pour 1949.

Moto-Club Limousin

Le Comité de direction du Moto-Club Limousin, réuni le mardi 11 janvier 1949 à son siège, Bar Henry, 12, place d'Aine à Limoges, a élu comme suit son Bureau pour l'année 1949 :

Président d'honneur : M. Betoule Jean, 8, rue Saint-Benoît; *Président* : M. Lansade Roger, 25, rue Auguste-Renoir; *Vice-président* : M. Leymarie Fernand, rue du Parc; *Vice-président* : M. Vinatier Paul, 6, rue Darnet; *Secrétaire* : M. Bouchoule Albert, 36, rue du Petit-Treuil; *Secrétaire adjoint* : M. Lahore Victor, 33, faubourg Montjovis; *Trésorier* : M. Ponchard Louis, 69, rue Messonnier; *Trésorier adjoint* : M. Serru Henri, 12, place d'Aine; *Membres du Comité* : MM. Galinet Jean, 79, rue François-Perrin; Bois Lucien, 66, rue François-Perrin; Simon Henri, rue Lucien-Dumas à Saint-Junien; *Président de la Commission sportive et Délégué à la Ligue motocycliste* : M. Aubour, boulevard Georges-Perrin.

Amicale Motocycliste de Nantes

En réponse à une protestation justifiée du Motor-Club au sujet de notre moto-cross, nous tenons à nous excuser auprès de tous les amis sportifs honnêtes pour la malheureuse appréciation parue dans notre compte rendu; et nous précisons qu'il n'a jamais été dans notre intention de mettre sur le même plan les affairistes du sport et les véritables sportifs honnêtes qui constituent heureusement la majorité de la grande famille des motocyclistes.

Nous prenons acte de l'esprit sportif des amis du Motor-Club et à l'avenir nous choisirons nos amis parisiens parmi ceux qui sont dignes de représenter notre beau sport motocycliste.

Le Président de l'A.M.N.,
G. GROS.

Sport Motocycliste Forézien

Comité d'honneur :

M. A. SAILLET, *Président Fondateur du R.M.B.O.*;

M. P. LOUIS, *Adjoint aux Sports de la ville de Saint-Etienne*;

M. A. DUMONT, *Conseiller municipal de Saint-Etienne*.

Comité Directeur :

Président actif : M. Haon Pierre; *Vice-présidents* : MM. Rouchouse G. et M. Moine; *Secrétaire général* : M. Vidal Antoine; *Secrétaires adjoints* : MM. Georges U. et Celle M.; *Trésorier général* : M. Menabe; *Trésoriers adjoints* : MM. Cavinato E. et Mounier J.; *Conseillers au Tourisme* : MM. Davier H. et Richaud A.; *Conseillers au Sport* : MM. Chommeton et Gagnaire P.; *Conseiller aux Fêtes* : M. Passe Lous.

A.T.P.T.

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU DIMANCHE 9 JANVIER 1949

Pour la première fois dans les annales de la Société, il a fallu pour tenir cette assemblée, abandonner le siège social et avoir recours à un local des Etablissements Terrot. En effet, l'A.T.P.T. compte maintenant un tel nombre de membres réellement actifs que le siège social est devenu trop exigu pour une telle réunion et encore, malgré le changement, de nombreux membres durent-ils rester debout.

Cette affluence démontre que malgré les difficultés actuelles cette Société déploie une activité de plus en plus grande et que si le manque de carburant oblige à réduire le kilométrage des sorties, celles qui sont effectuées gardent un attrait indiscutable.

Il serait trop long de détailler le bon travail accompli au cours de cette réunion, aussi nous bornerons-nous à dire que tant dans le domaine fonctionnement intérieur que dans celui de l'activité, d'importantes décisions furent prises, résumant pour chaque cas la majorité des assentiments et de ce fait contribuant à la satisfaction générale de tous les membres. Le calendrier de sortie comprendra, entre autres, la sortie de Pentecôte à Grenoble et pour la même date une sortie sur une moindre distance dans le Jura, ce qui permettra à tous les membres de sortir suivant leur possibilités en carburant; et pour terminer souhaitons que l'année qui commence permette la réalisation de tous nos projets et l'A.T.P.T. connaîtra encore de belles journées.

Moto-Club Rochelais

Le dimanche 16 janvier, pour la deuxième fois depuis sa « résurrection » le M.C.R. organisait son banquet annuel.

Malgré quelques abstentions imputables à l'épidémie de grippe qui sévit actuellement, une quarantaine de convives avaient pris place autour d'une longue table — si sympathiquement familiale — abondamment et délicatement servie par la maître traiteur Plisson. Quelques camarades et amis avaient d'ailleurs tenu à corser le menu initial, pourtant déjà coquet, en le dotant de dons en coquillages et en bonnes bouteilles.

Une ambiance magnifique et une gaieté de bon aloi composaient cette atmosphère jeune et dynamique qui suffit à faire oublier pour quelques heures les soucis de la vie quotidienne.

Au dessert, le Président dans un « impromptu » sans prétention exprima ses regrets et ses remerciements, traduisant en cela la pensée de tous les motards présents.

Les regrets s'adressaient à tous ceux qui n'avaient pu pour diverses raisons participer à la fête. En particulier au Président d'honneur, médecin de son métier, retenu par les devoirs de sa profession; à l'ami Roger Avril, vice-président et super-mordu qu'un deuil récent a cruellement éprouvé, et aux camarades de la section de Surgères qui par manque de carburant avaient été contraints de s'abstenir.

Les remerciements englobaient tous ceux et toutes celles qui avec dévouement et persévérance maintiennent cet esprit club, synonyme de franchise et de fraternité.

En conclusion à ces paroles simples mais sincères plusieurs bans furent joyeusement frappés en l'honneur de l'ami belge Frelinckx; de Sexé, parrain de la section Tourisme; du coureur Boulanger parrain de la section sportive; de notre sympathique supporter M. Moinard; de notre presse sportive, sans oublier naturellement « Dyna » la chienne mascotte du Club qui se tient si fière durant les sorties sur le réservoir de certaine D.K.W.

Et c'est ensuite le tour des chanteurs, des monologues et des musiciens qui maintiennent tard dans la nuit cette ambiance de cordialité et de gaieté si conforme avec le slogan du Moto-Club Rochelais :

« TOUJOURS AMIS »
TOUJOURS UNIS. »

Sidecar-Club de France

Sous l'impulsion des fondateurs, Fernand Françoise et Jean Morin, le Sidecar-Club de France reprend son activité touristique et sportive d'avant-guerre. Voici la constitution du Comité de direction :

Président : Marcel Coessin; *Vice-Président* : Roger Selb; *Trésorier* : Henri Maurer; *Secrétaire* : Jean Morin; *Directeur sportif* : Fernand Françoise; *Directeur touristique* : Marcel Mougin; *Assesseurs* : Raymond Vitran et Willy Borghy.

Plusieurs membres sont engagés aux éliminatoires du Bol d'Or, cela pour le côté sportif. Une sortie touristique est prévue pour les fêtes de Pâques sur la Belgique, pour aller rendre visite à nos amis d'Aywaille.

Siège social : Café des Sports, 89 bis, avenue de la Grande-Armée, à Paris. Permanence chez Jean Morin, 12, rue Steinlen, Paris (18°).

Réunion au siège les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois. Qu'on se le dise !

Sporting Moto-Club Parisien

TOURISME - SPORT - CAMPING

Le 5 février a eu lieu l'Assemblée générale du S.M.C.P. Le président a ouvert la séance et fait le compte rendu de l'année écoulée, ensuite eurent lieu les élections, dont voici les résultats :

Président d'honneur : M. Baudoin; *Président actif* : M. Freisse; *Vice-Président* : M. Richard; *Secrétaire général* : M. Cochin; *Secrétaire adjoint* : M. Thorr; *Trésorier général* : M. Champé; *Trésorier adjoint* : M. Honvenaegel Paul; *Directeur touristique* : M. Lassire; *Directeur de camping* : M. Roche; *Délégué à la Fédération* : M. Freisse.

Malgré les difficultés actuelles, c'est ce Comité qui aura la tâche de donner une nouvelle activité aux trois sections du S.M.C.P. Aussi dès maintenant nous informons les sportifs que nous sommes en mesure de leur procurer la licence fédérale, laquelle est indispensable pour participer aux épreuves sportives.

Aux touristes qui désirent faire des sorties agréables avec de bons camarades, venez vous faire inscrire; et enfin aux campeurs motorisés, du vélomoteur à la voiture, adhérez au S.M.C.P. qui vous procurera la licence de l'U.F.A.C. et où, à partir de fin mars, vous pourrez profiter des nombreux terrains particuliers mis à notre disposition. Vous serez sûrs chaque fin de semaine de trouver au village du S.M.C.P. une ambiance agréable.

Nul doute qu'avec ce programme les couleurs jaune et rouge vont connaître une nouvelle vitalité.

Renseignements et réunions tous les 1^{er} et 3^e mercredis du mois, au siège social, 1, place de la Bastille, Brasserie Henri-IV. Téléph. : Arc. 16-39.

Moto-Club Châtillonnais

TOURISME - SPORT - CAMPING

Notre Association a tenu les assises de sa 17^e Assemblée générale le 6 février devant une très nombreuse assistance de sociétaires du club qui élirent le Comité de direction 1949, comme suit :

Comité d'honneur. — *Président* : M. Edouard Depreux, député de la Seine, ancien ministre. *Vice-Présidents* : M. M. Christostome, maire de Châtillon. MM. Georges Monneret et Marcel Perrin.

Comité actif. — *Président et Délégué à la Ligue régionale* : M. Cantalice Gabriel. *Vice-Présidents* : H. Dourlans et R. Jeannin. *Secrétaire général* : E. Lafosse. *Adjoints* : M. Pelisson, J. Sergant. *Trésorier général* : M. Boulet. *Adjoint* : A. Hot. *Assesseurs* : R. Dolique, R. Eytier, F. Pré. *Directeur sportif* : R. Kiéné. *Adjoints* : M. Labourel et Renault.

Les Commissions de travail ont également été renouvelées et une quarantaine de membres s'occuperont plus spécialement du développement du tourisme, du camping, du sport, des fêtes et de la propagande, du service de Croix-Rouge, du cinéma et de la radiodiffusion; et comme par le passé une section « Vélomoteur » fonctionnera à l'intention des petits clubs, membres du M.C.C.

Le président dans une allocution très applaudie retraça la grande activité et l'accroissement considérable du M.C.C. Le secrétaire dans un exposé très clair fit un excellent rapport moral. Enfin le trésorier donna un bilan de la saine gestion financière 1948; tous ces rapports furent adoptés à l'unanimité.

On ébaucha les projets d'avenir sur la prochaine saison sportive 1949, beaucoup de réalisations si le carburant est plus facile, et à ce sujet le M.C.C. a profité de cette assemblée pour demander à ses membres actifs une action qui sera ensuite menée près des pouvoirs publics pour une amélioration de l'allocation mensuelle. Enfin une collecte fut faite parmi l'assistance au profit du monument J.-P. Wimille, celle-ci a produit la coquette somme de 5.000 francs, fonds qui seront versés à l'A.G.A.C.I., chargée de cette souscription.

Puis on parla de l'organisation de la 10^e Soirée annuelle qui aura lieu le samedi 5 mars dans les salons La Tourelle, à Vanves, cette soirée comprendra un banquet suivi d'un grand bal de nuit de la Moto; de nombreuses inscriptions furent enregistrées, assurant dès maintenant la réussite de cette traditionnelle soirée amicale et sportive au cours de laquelle seront distribuées les récompenses des différents championnats institués en 1948.

La prochaine réunion mensuelle est fixée au jeudi 3 mars 1949, à 21 heures, au siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux, date limite pour les inscriptions de la soirée du 5 mars, présence de tous nos sociétaires, ainsi qu'aux isolés désireux de venir se documenter sur l'activité et les avantages réservés aux membres du M.C. Châtillonnais, le club gai! — Renseignements et adhésions reçues tous les jours au siège.

Moto-Club de Paris

AU M.C.P. PARIS CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Le mercredi 3 février il y avait fête à la réunion du M.C.P.; c'était en effet le 20^e anniversaire du Club aux couleurs bleu et rouge.

Le président Rouquette (membre de la toute première heure) retraça la vie du club, rappela la mémoire des membres disparus, parla de tous ceux qui firent leurs premières armes au M.C.P. et qui depuis sont devenus des coureurs réputés. Le secrétaire général Bonheur se fit l'interprète de tous les membres pour remercier M. Rouquette de son long dévouement au club qui lui est si cher et à qui il donne le meilleur de lui-même; un vin d'honneur vint clôturer cette petite fête de famille, empreinte de la plus franche camaraderie.

Calendrier de mars. — Le 6 : Les bois de Charmaux (près Marcoussis) par Petit-Clamart et Orsay. Départ : Porte Châtillon 9 h. et 13 h. 30. — Le 13 : Ermenonville (mer de sable) par Survilliers. Porte Villette : 9 h. et 13 h. 30. — Le 20 : Les éliminatoires du Bol d'Or à Montlhéry. Porte Orléans : 8 h. 30 et 13 h. 30. — Le 27 : Point de vue de la Canchoiserie, par Versailles, Neauphle-le-Château, Maule et Beule. Porte de Saint-Cloud : 9 h. et 13 h. 30. — *Les départs seront donnés à l'heure exacte.* — Parcours fléchés.

Renseignements : chez Favier, 40, rue Saint-Paul et Bovière, 6, rue Mazet.

Réunions : les 1^{er} et 3^e mercredis du mois « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 heures.

Correspondance : M. Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris (10°).

Amicale Motocycliste de Nantes-Basse-Bretagne

Le 6 mars, à Nantes, moto-cross amateur toutes catégories.

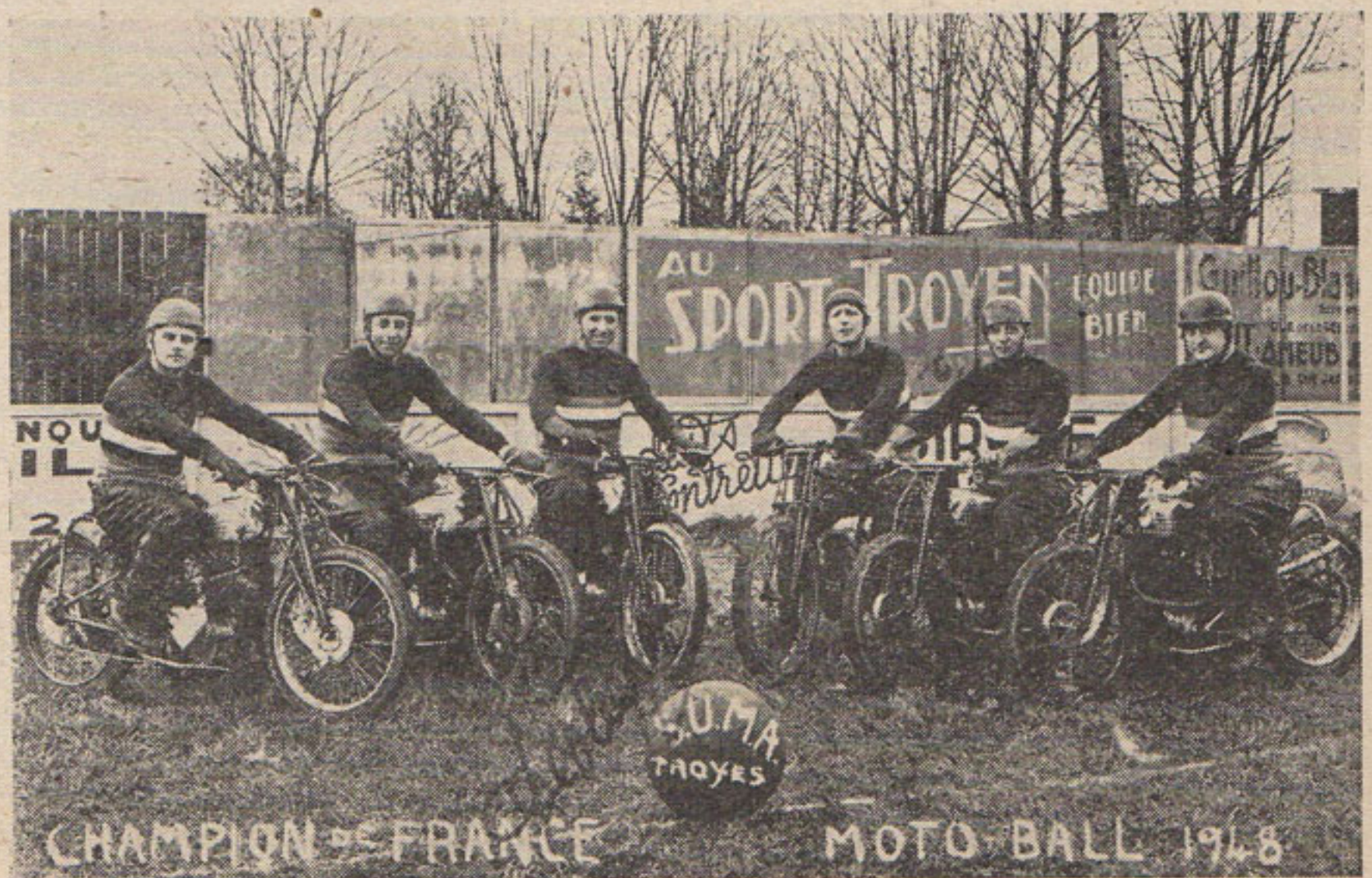
Nous rappelons que les demandes d'engagement doivent être adressées au siège, Café Toulouse, place du Commerce, Nantes, jusqu'au 27 février inclus.

Dans une atmosphère très amicale s'est tenue le 30 janvier l'Assemblée générale du club, de nombreuses interventions très positives ont marqué la discussion sur toutes les difficultés actuelles, des vœux furent émis pour une amélioration de la répartition du carburant.

L'important comité de direction élu à l'unanimité témoigne de la volonté de tous les amis de travailler au renforcement accru de leur club.

Président d'honneur : M. Besson; *Président* : M. Gros; *Vice-Président* : M. Ménoret; *Secrétaire* : M. Chardronnet; *Secrétaire adjoint* : M. Allaire; *Trésorier* : M. Loyau; *Trésorier adjoint* : M. Boudaud; *Responsables portif* : M. Serpaud; *Responsable tourisme* : M. Cuguen; *Responsable des fêtes* : M. Taoc; *Adjoint* : De Leuw; *Responsable du service d'ordre* : M. Maillard; *Adjoint* : Barillon; *Responsable sanitaire* : D^r Guyon; *Chronométrateur officiel* : M. Dauphin; *Speaker officiel* : M. Servais; *Rapporteurs des courses* : MM. Chouan, Pierrel, Laisne.

S. U. M. A., de Troyes
dont ci-dessous l'équipe
remporte le Championnat de Moto-Ball
en Division Nationale.



MONNERET-BASTILLE

vous livre le

SIDECAR H.B.

pour le vélomoteur, à votre choix

EXPÉDITION EN PROVINCE PAR SERVICE RAPIDE
contre remboursement

7-9, Boul^d Beaumarchais, PARIS

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

KERSA



43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

TUYAUX ECHAPPEMENT

Modèles spéciaux d'après modèle ou croquis

SILENCIEUX - TROMBLONS

bruts ou chromés, tous modèles disponibles

Marc MARTIN, Constructeur

8, Rue des Plâtrières, PARIS-20^e

Pour tous renseignements joindre un timbre pour la réponse

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES
ÉCHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
BIELLES MANETONS
EXIGEZ la MARQUE
MOTO-PIÈCE
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

Étab^{ts} PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17^e)

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

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

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



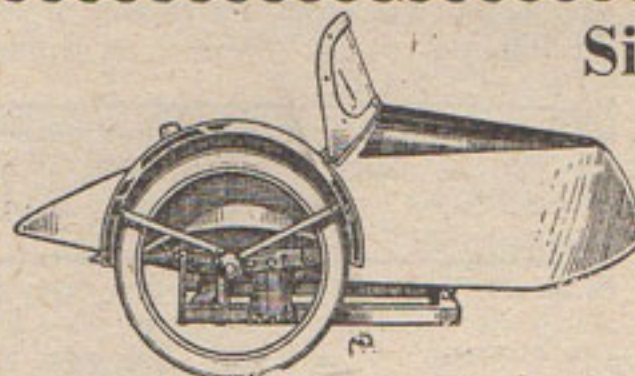
STRASBOURG

P. BIERLEIN

7^A, Rue de Rosheim

Téléphone 208-38

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE



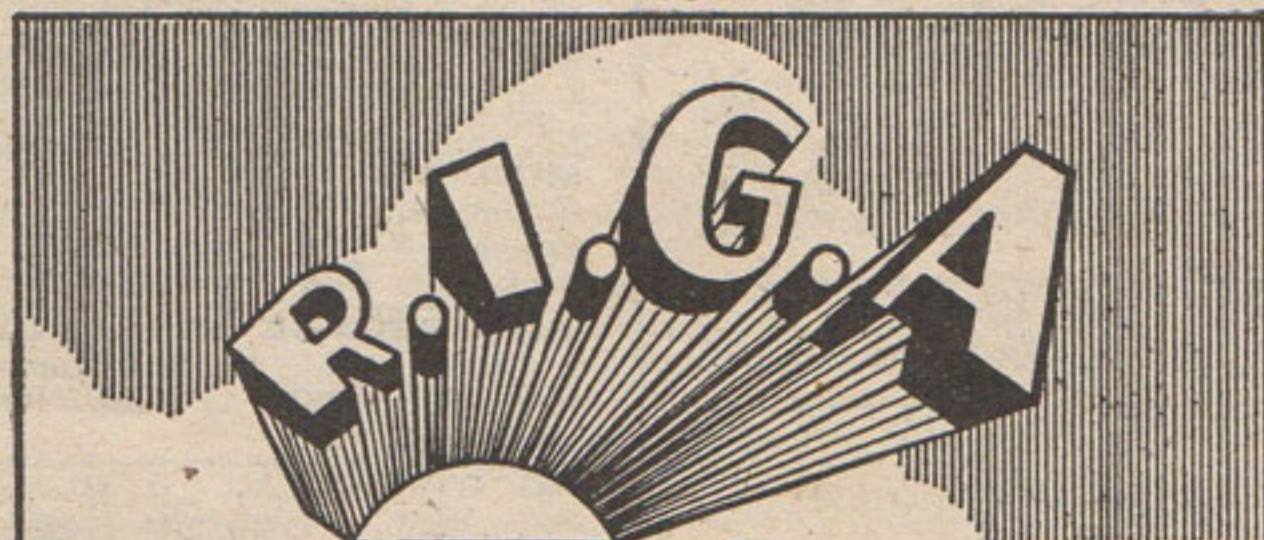
Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920

52, Rue de la Fraternité
Bot. 11-26 ROMAINVILLE

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLÉSSE - ÉLÉGANCE



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av^e GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
TEL. MAL. 26-79

SIDECARS H. B. pour Vélomoteurs

Scooter BERNARDET

VÉLOCETTE

Motobécane TERROT

MOTO-HALL, 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e - Gal. 78-95

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

RECORD du MONDE des 2 heures catégorie SIDECAR 350 cm³ : 124 km. 105 de moyenne

Battu le 25 janvier 1949 à l'autodrome de Montlhéry

par la **SAROLEA** personnelle de **JEAN MORIN** le spécialiste **SAROLEA**

par **FRANS VANDERSCHRICK** et **FERNAND FRANÇOISE**

Des ennuis avec votre **SAROLEA**...

JEAN MORIN vous conseillera !

12, Rue Steinlen, PARIS (18^e). Métro Place Clichy

Tél. : MONcey 92-36

Réparation - Mise au point -:- Tourisme - Sport - Course

Pour une belle machine — une bonne révision
une bonne mise au point — de bons conseils

S'adresser au Spécialiste **B.M.W.**, **NORTON** et **TRIUMPH**

Fernand FRANÇOISE

122, rue Clignancourt, PARIS-18^e - Tél. MON 49-48 et 10-65

PIERRE STERNY

SPÉCIALISTE METTEUR AU POINT

TOUTES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Le Meilleur Palmarès des Coureurs Français

TOURISME

55, Rue de Mouzaïa, PARIS (19^e) NOR. 89-91

BON ACCUEIL et tous renseignements

pour votre réparation minime ou importante, chez

PASCAULT, 20, Rue Compans (19^e) - B9Tzaris 69-20

Dépannage dans Paris et Banlieue

Redressage et Mise en ligne Cadre, Fourche, etc...

Montage et équilibrage Sidecars

Détection, Réparation circuit électrique défectueux

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^e)

Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

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-XI^e Roq. 00-43

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 !

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

• • •

NOM :

Adresse :

L'Abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

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.

Chez PAUL LADEVÈZE

50, RUE BRUNEL - PARIS-15^e - ETO. 24-66

Vous trouverez toujours 50 Motos étrangères de toutes marques à vendre avec garantie de 3 à 6 mois
Accessoires, Pièces détachées

AGENT DES MARQUES :

GILERA — ARIEL

Douglas — Rudge — Panther — O.E.C. — Norton —
Brough Superior — Sides Précision — Scooter A.G.F.



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

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 VéloMOTEURS
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

Si vous n'êtes pas satisfait de
votre POIGNÉE TOURNANTE, essayez
une véritable poignée tournante

"MAGURA"

que vous pouvez vous procurer à
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, Rue Belidor — PARIS (17^e)

AVANT D'ACHETER VOTRE MOTO

Consulter le Spécialiste de la Moto reconstruite

HARLEY-DAVIDSON

Présentation Luxe


MOTOS-DANTON - 14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 19-11

Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

SELLE BIPLACE ADAPTABLE -:- PARE-BRISE

Distributeur Sidecar SIMARD



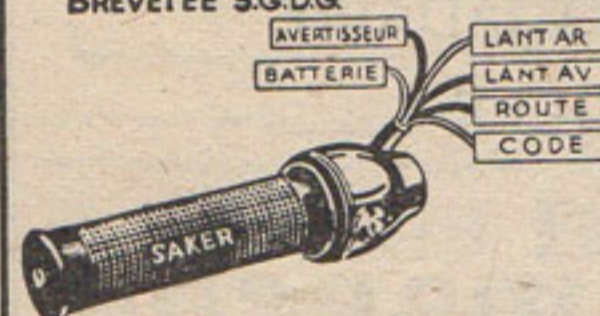
AGF

Livré immédiatement
SANS BON
chez
R. KIÉNÉ
73, Quai
du Point-du-Jour
BILLANCOURT
Tél. : MOL. 64-02

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)

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

Commandez dès maintenant votre

SIDECAR "H. B."

SANS BON — LIVRABLE DE SUITE

Caisse commerciale . . 46.000 fr. — Touriste . . 47.500 fr.

marcel perrin

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

Métro : Porte de Saint-Cloud

Téléph. : MOL 29-62

DEPREZ - COURBEVOIE

MOTOBÉCANE

Peugeot - Gnome-et-Rhône - Monet-Goyon

SCOOTER A.G.F.

SIDECAR H. B.

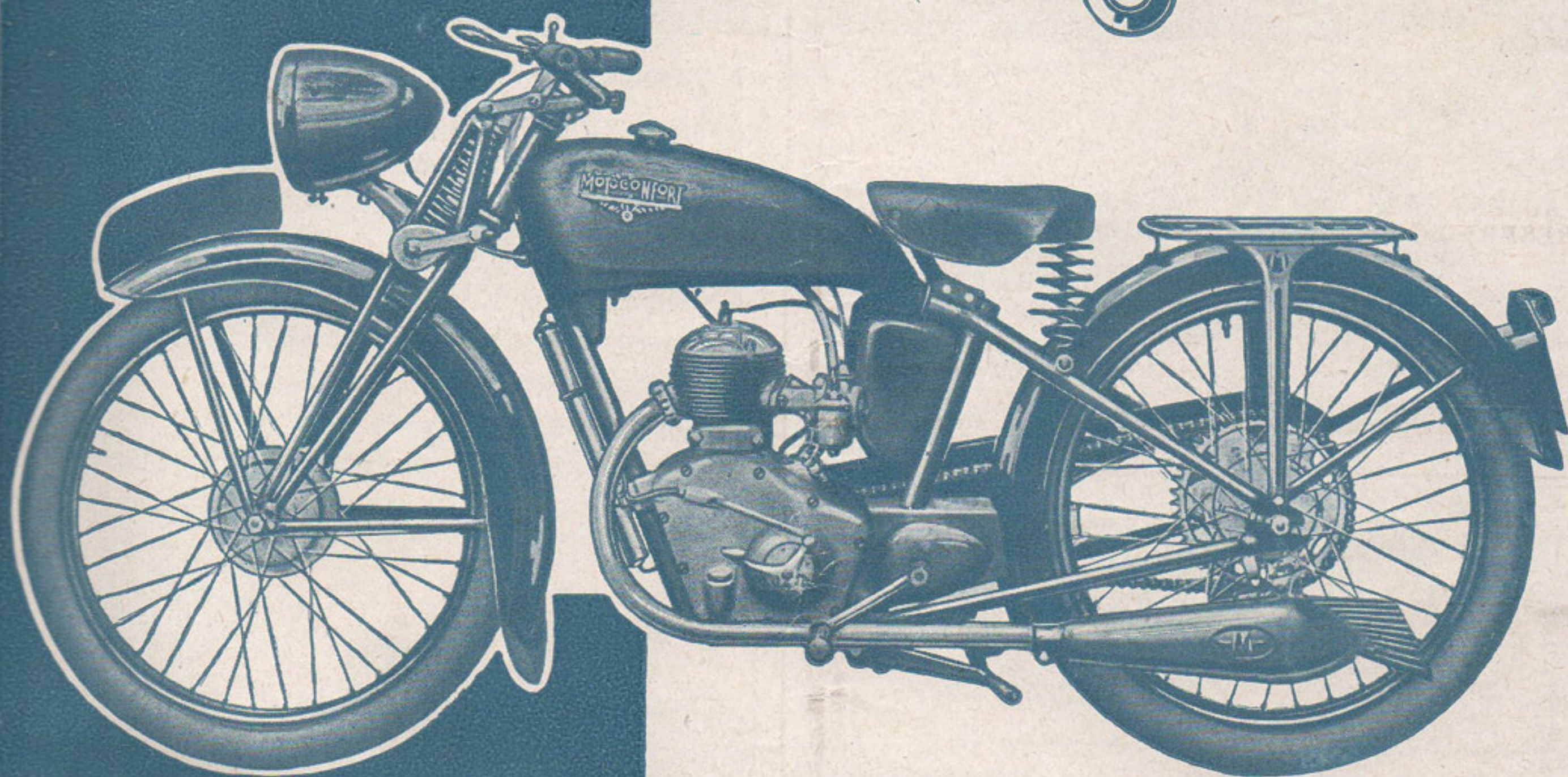
STATION-SERVICE "VÉLOSOLEX"

ET TOUTES MARQUES

187^{bis}, Rue Armand-Sylvestre -- COURBEVOIE

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

64.680

FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES

TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

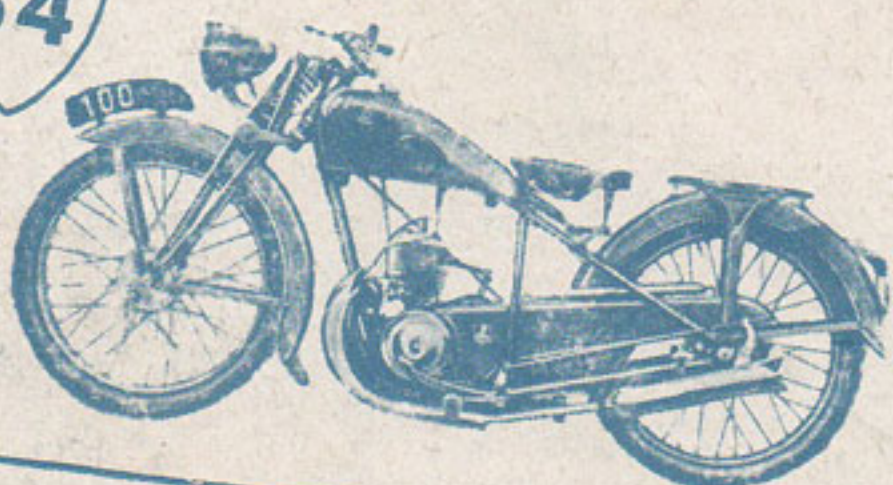
MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)

Toute la Gamme Geugeot

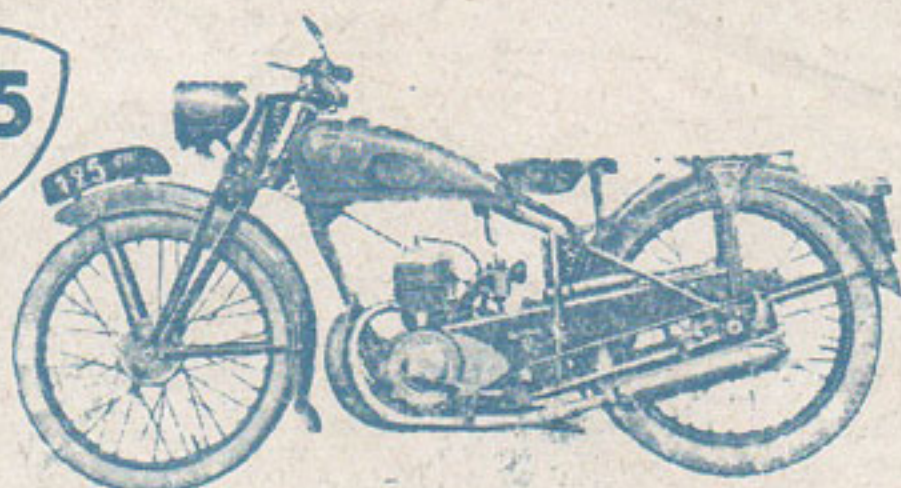


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55

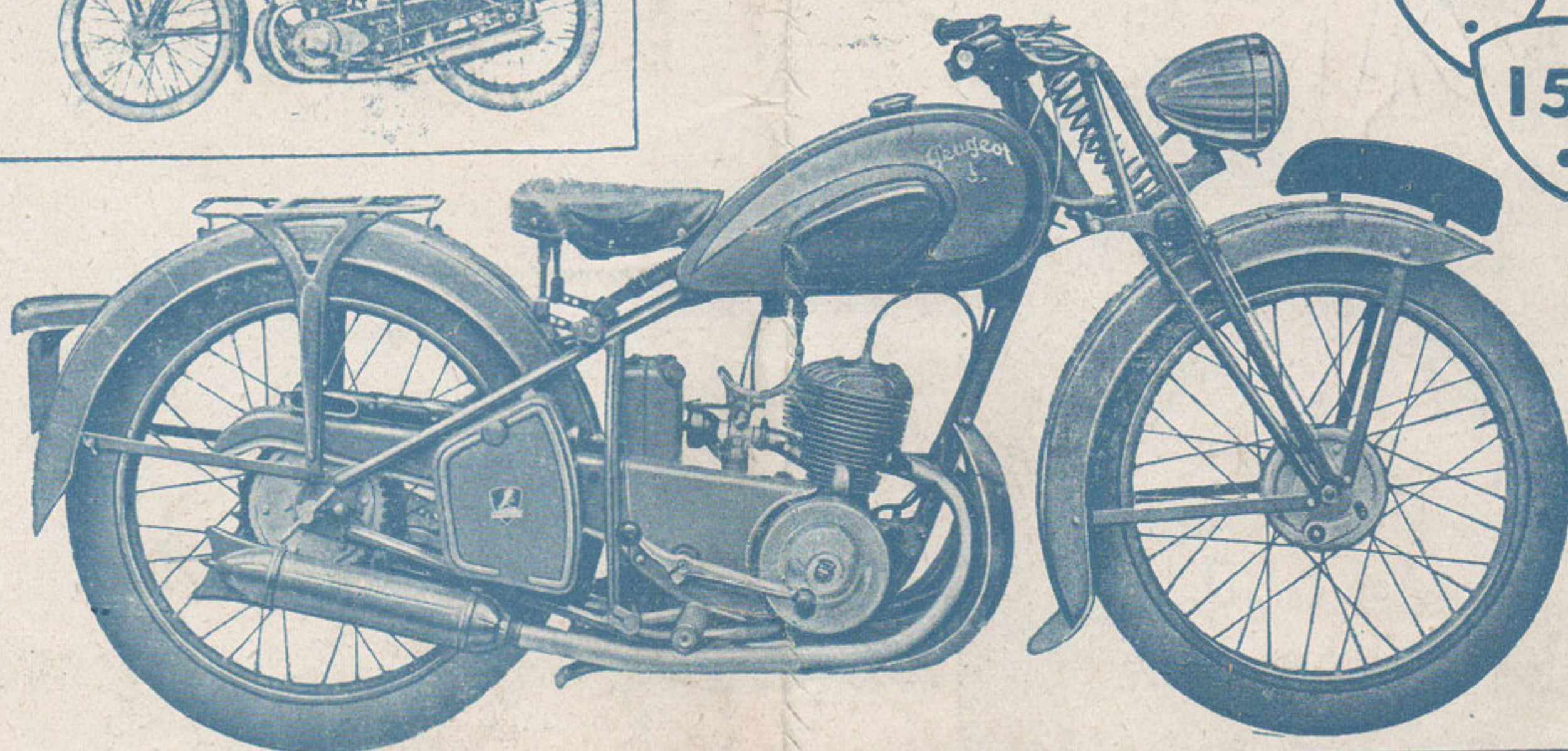


4 Modèles : toute une gamme

- * VéloMOTEUR 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- * VéloMOTEUR 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- * VéloMOTEUR 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
Geugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)

