

2<sup>e</sup> ANNÉE - N° 21

REVUE  
MENSUELLE

AVRIL 1949

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR :  
Max ENDERS



30f

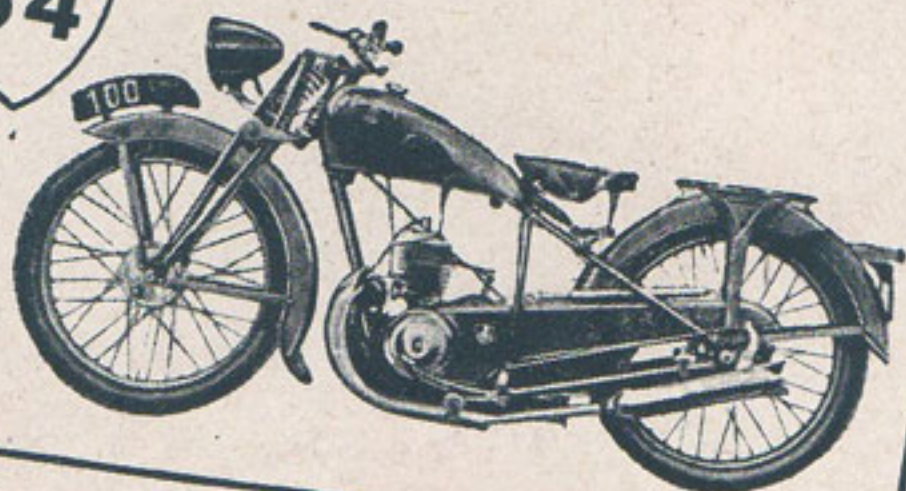
# Toute la Gamme Peugeot



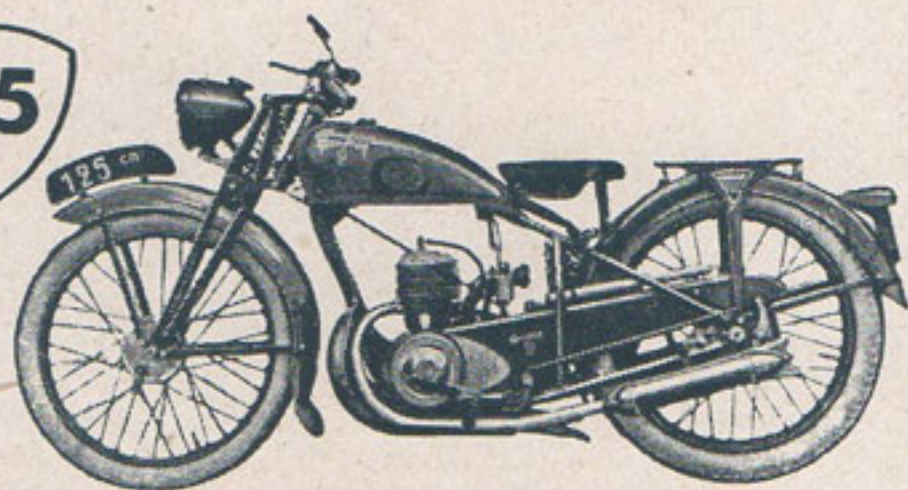
1949

...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

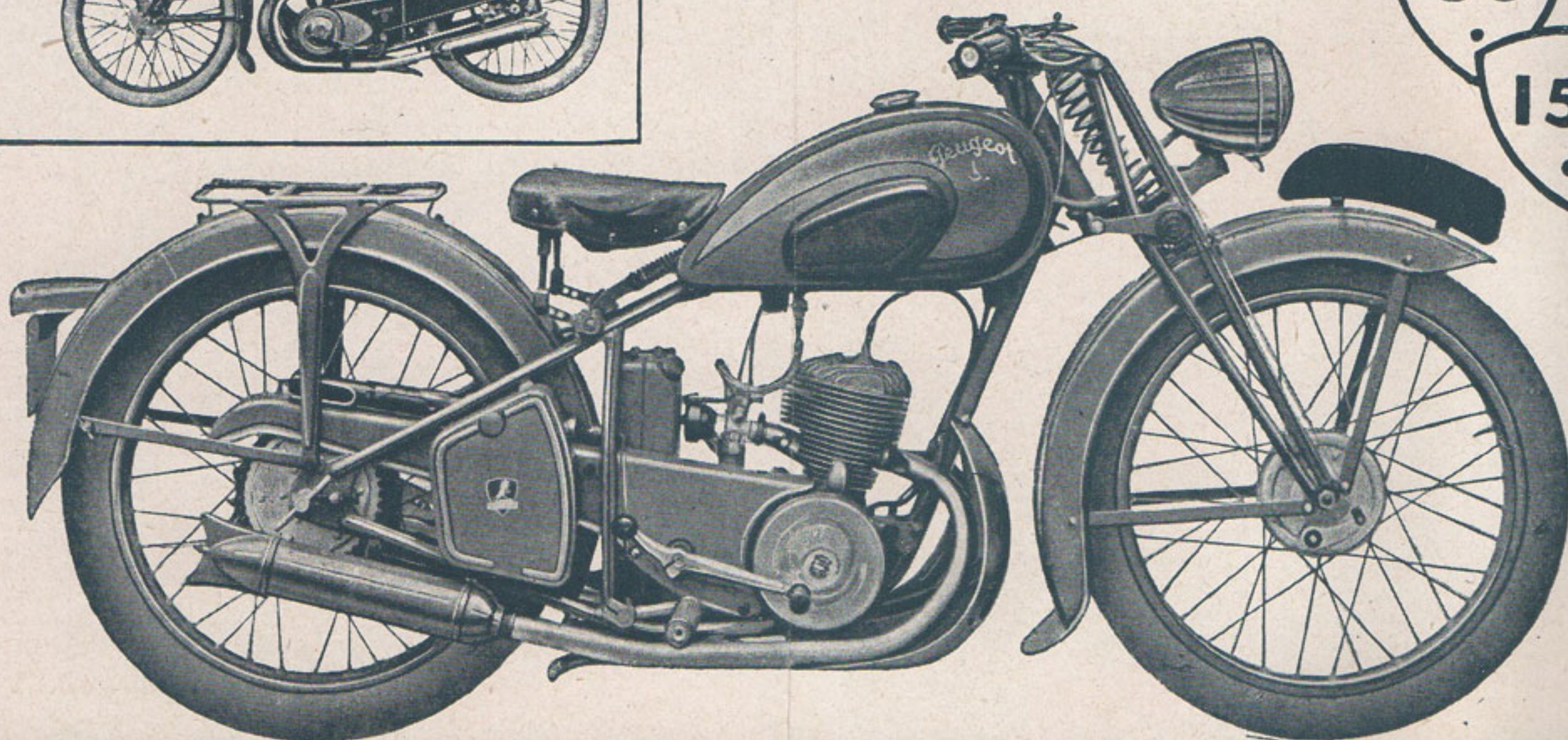


## 4 Modèles : toute une gamme

- \* VéloMOTEUR 100 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- \* VéloMOTEUR 125 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- \* VéloMOTEUR 125 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- \* Motocyclette légère 150 cm<sup>3</sup>, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

56

156



Cycles  
**Peugeot**

BEAULIEU - VALENTIGNEY

( DOUBS )

SB

*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.  
SUPENSION AR.

**MONET**

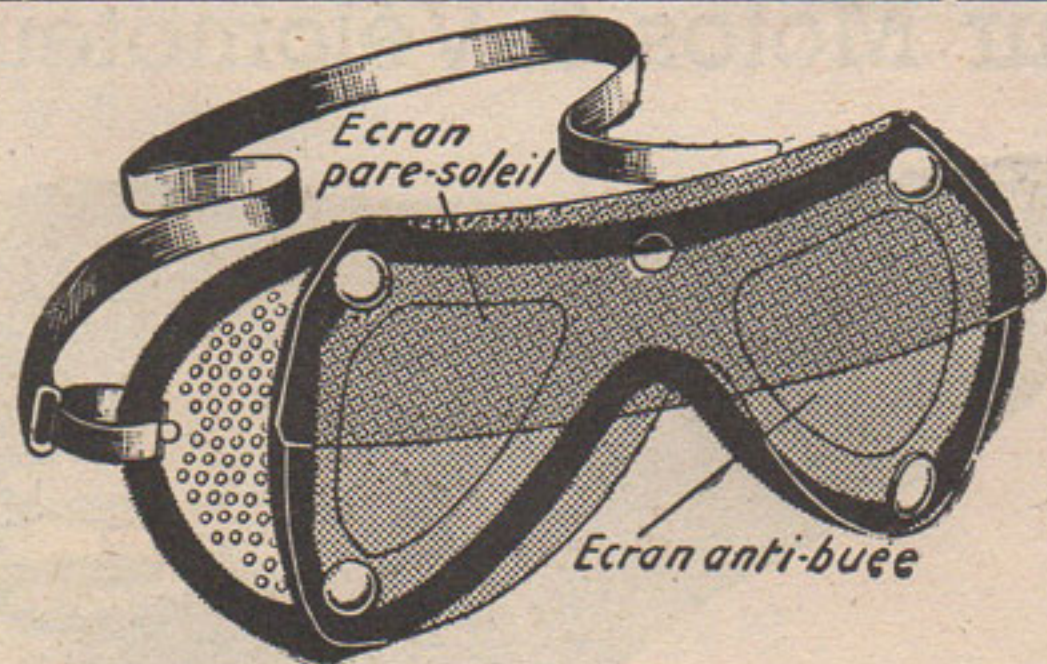
**GOYON**

SES MOTOS DE **350** CM<sup>3</sup>  
GRAND TOURISME

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<sup>e</sup>)

L  
U  
N  
E  
T  
T  
E  
S  
  
D  
E  
  
M  
O  
T  
O

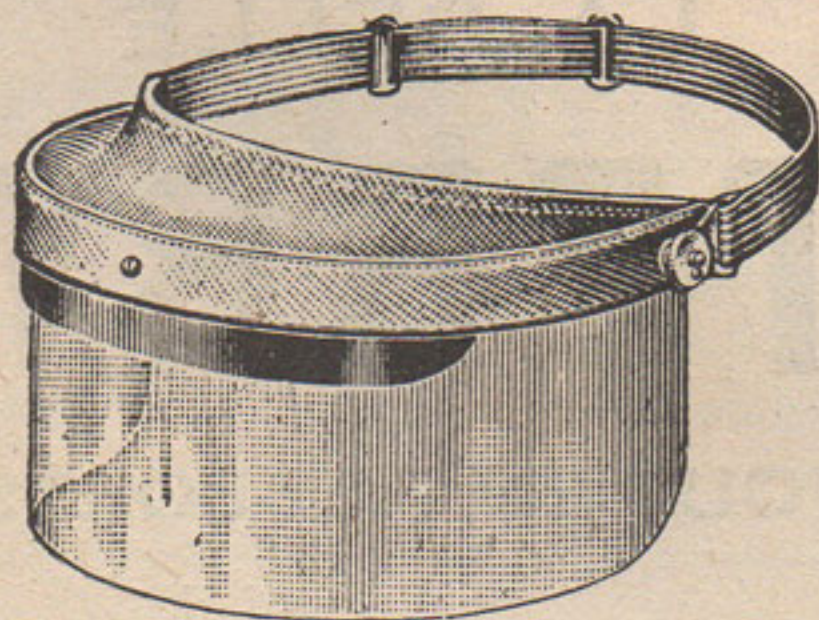


L  
U  
N  
E  
T  
T  
E  
S  
  
D  
E  
  
S  
K  
I

**LUNETTE B. 11 S.**

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT  
PARFAITE POUR VÉLO ET MOTO

PARE  
VISAGE



VISIÈRES  
MASQUES

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

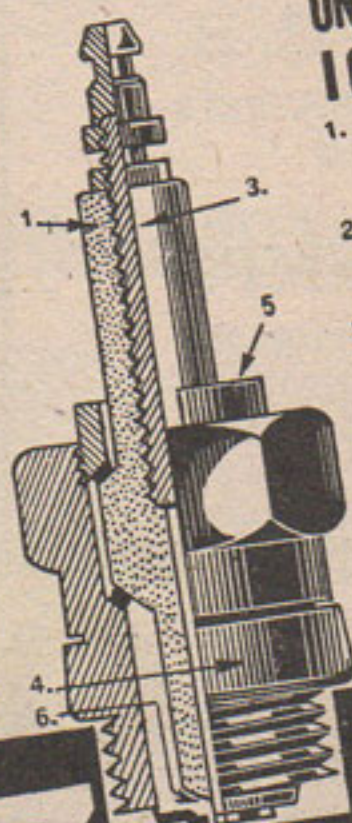
Demandez-les chez votre Fournisseur

**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 solide de la bougie par sertissage.
5. DEMONTABLE ET INDEREGLABLE, par son montage en "presse-étoupe" bi-conique et coupelle "éclateur" indérégable.
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.

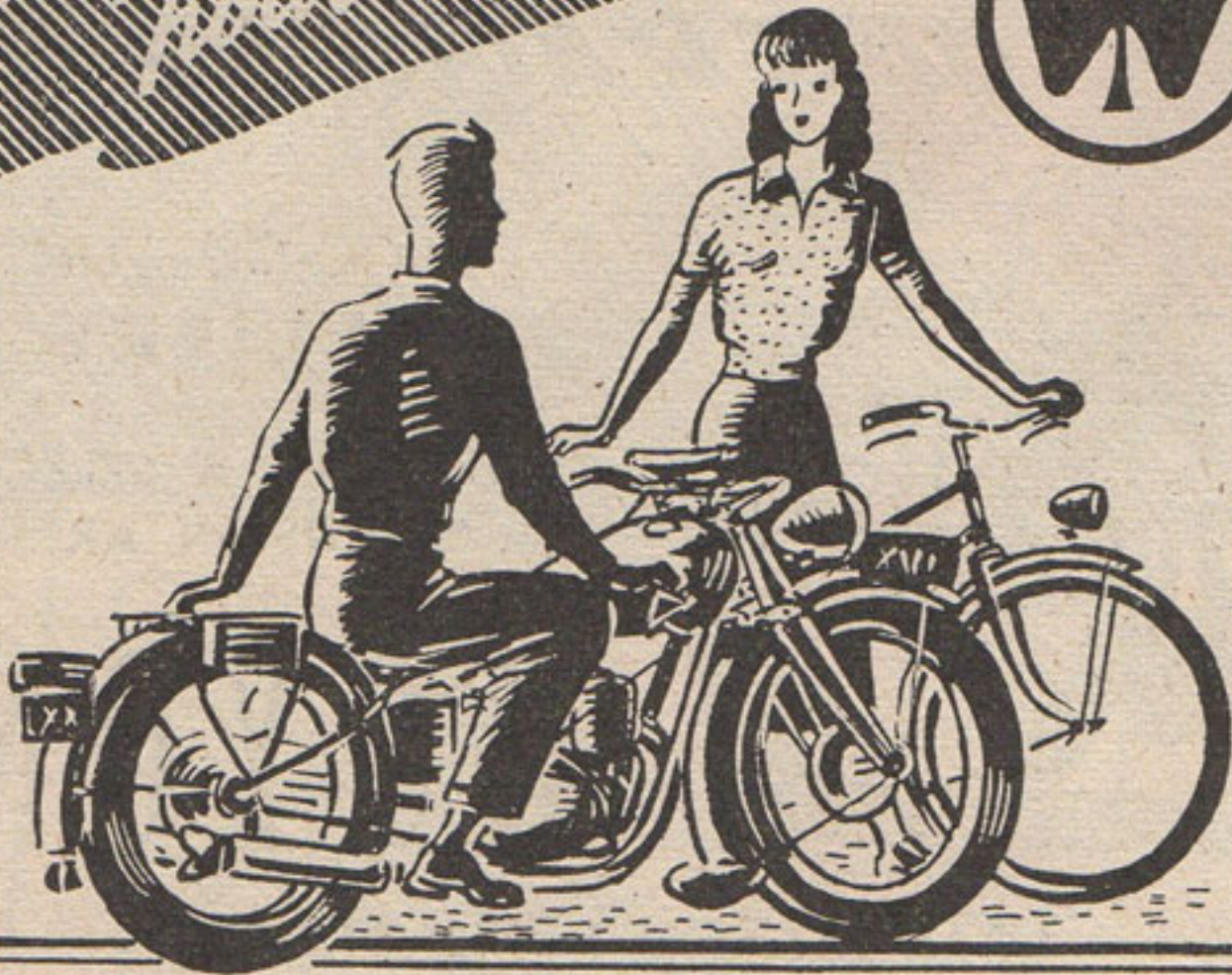
AGENT EXCLUSIF : A.G.S.A., 22, rue N.-D.-de-Nazareth, PARIS-3<sup>e</sup> - ARC. 18-80

1<sup>RE</sup> ET 2<sup>EME</sup> PLACES AU  
CLASSEMENT GÉNÉRAL "MOTOS"  
DU BOL D'OR 1948

EN VENTE PARTOUT GROSSISTES ET GARAGISTES

# AUTOMOTO

*Les vélos de fabrication française pour l'année 1949*



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.

- ⊗ SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX  
Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses
- ⊗ SES VÉLOMOTEURS 125 cm<sup>3</sup>  
A. S. ET A. D.  
2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses
- ⊗ SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.  
4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs  
4 vitesses — Sélecteur au pied
- ⊗ SA MOTO 150 cm<sup>3</sup> - 4 TEMPS  
Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses  
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

# AUTOMOTO

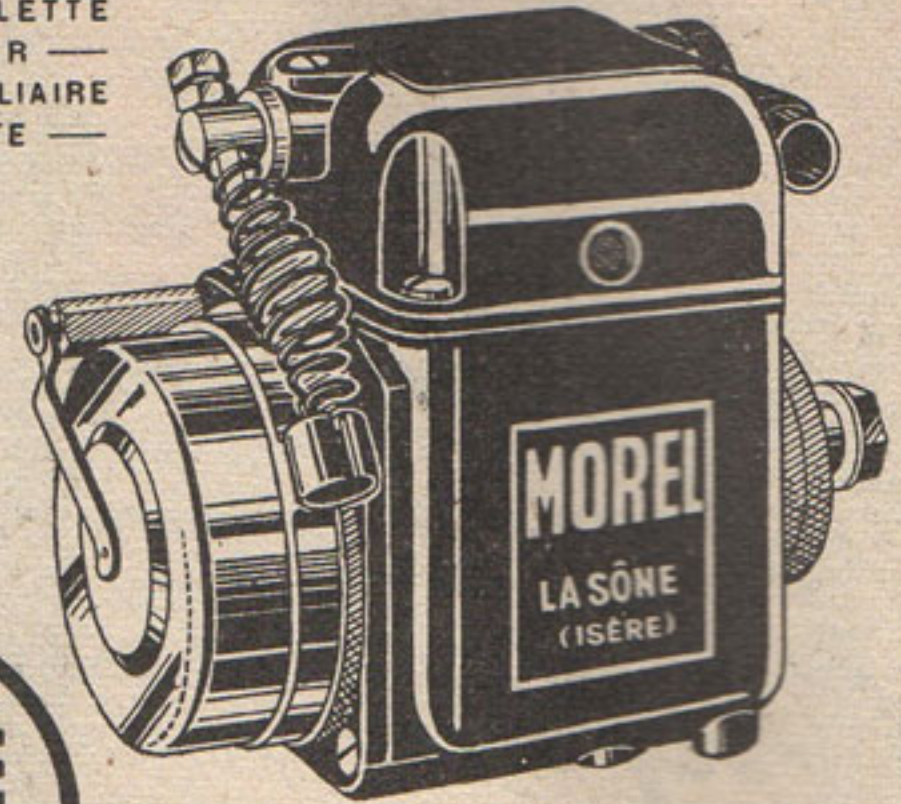
**CYCLES AUTOMOTO**

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



## MAGNETO

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



HAVAS

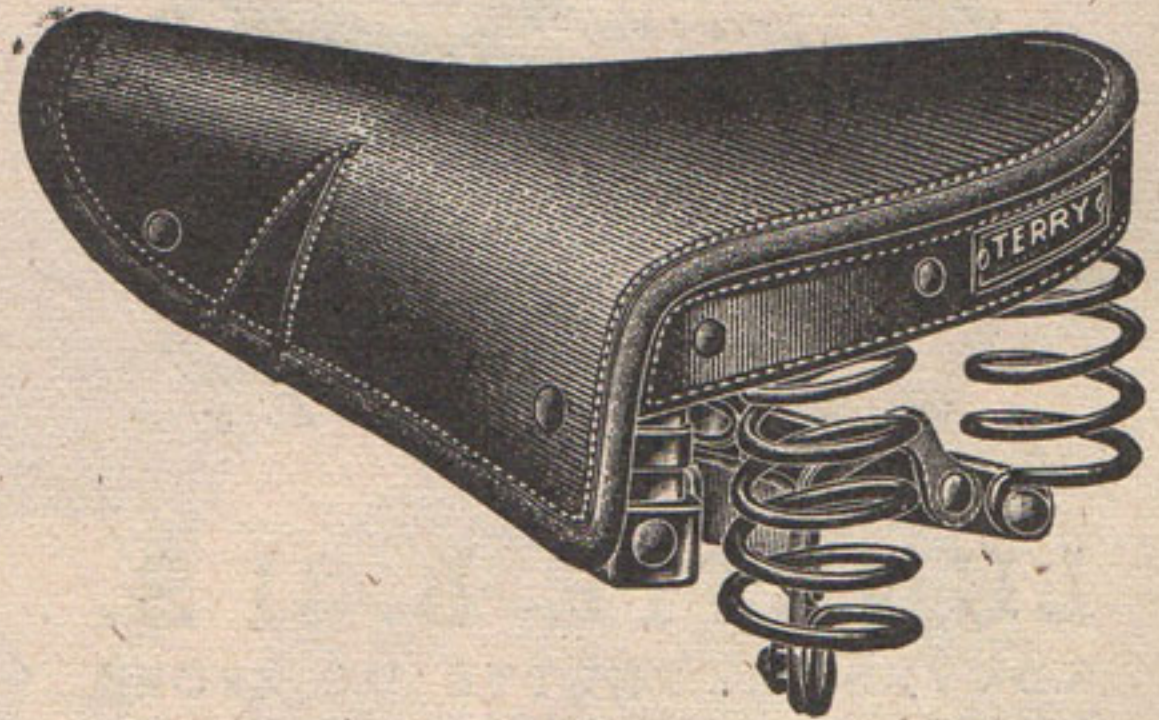
USINES :  
LA SÔNE (ISÈRE)  
DOMÈNE (ISÈRE)

# MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19  
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17<sup>e</sup>) TEL. CARNOT 96.16

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

## Pour Motos & Véломoteurs

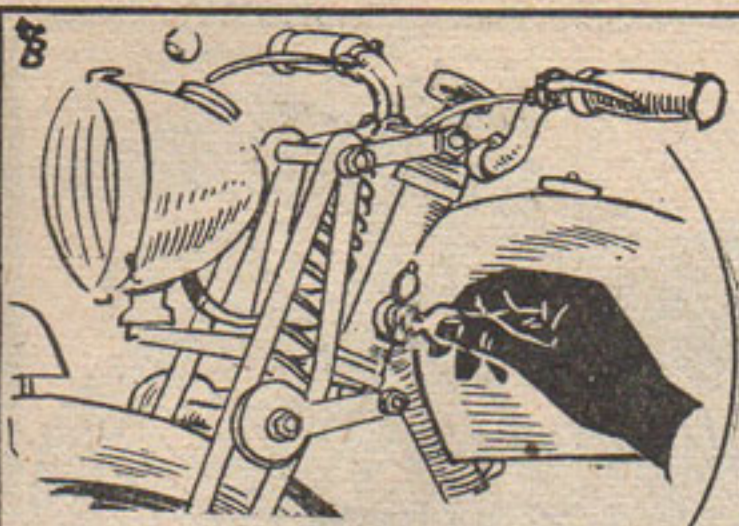


LA SELLE

# TERRY

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*



Nos antivols sont montés sur les vélomoteurs et motos : AUTOMOTO, GRIFFON, MONET & GOYON, METEORE, PEUGEOT, SNECMA, TERROT, TRIUMPH, ZUNDAPP, FN, etc...

Votre Vélomoteur ou votre moto à l'abri du vol avec

## ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

- Monté en série par les principaux constructeurs français & étrangers

51, AV. DE NEUILLY  
NEUILLY-s-SEINE - MAI: 41-35

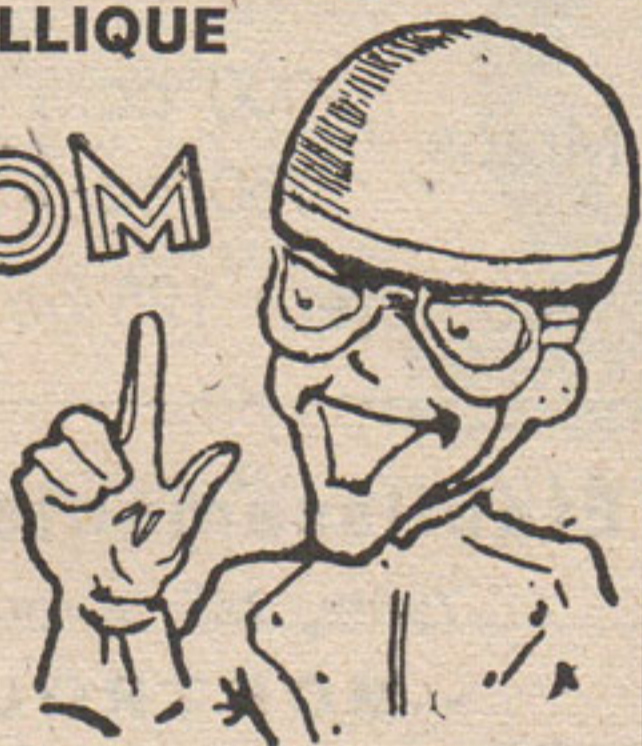
NOUVELLE ADRESSE

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



Les Vélomoteurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

## ZURCHER

125 cmc.

(boîte séparée)

3 vitesses

et

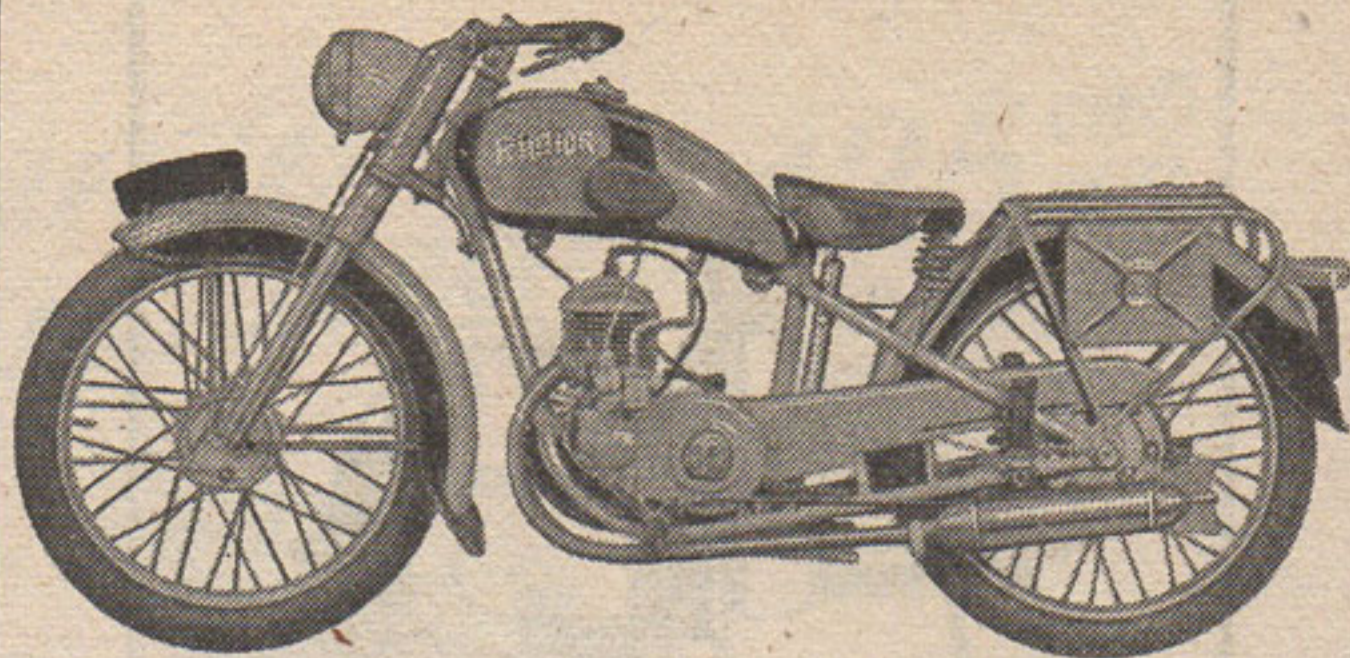
125 cmc.

(bloc-moteur)

4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)



# RADIOR

VÉLOMOTEURS ET CYCLES DE PRÉCISION

MOTEUR "NERVOR" 2 TEMPS, 125 cmc.

A DOUBLE ÉCHAPPEMENT

SUSPENSION FOURCHE TÉLESCOPIQUE HUILE

AGENCE POUR RÉGIONS NON CONCÉDÉES

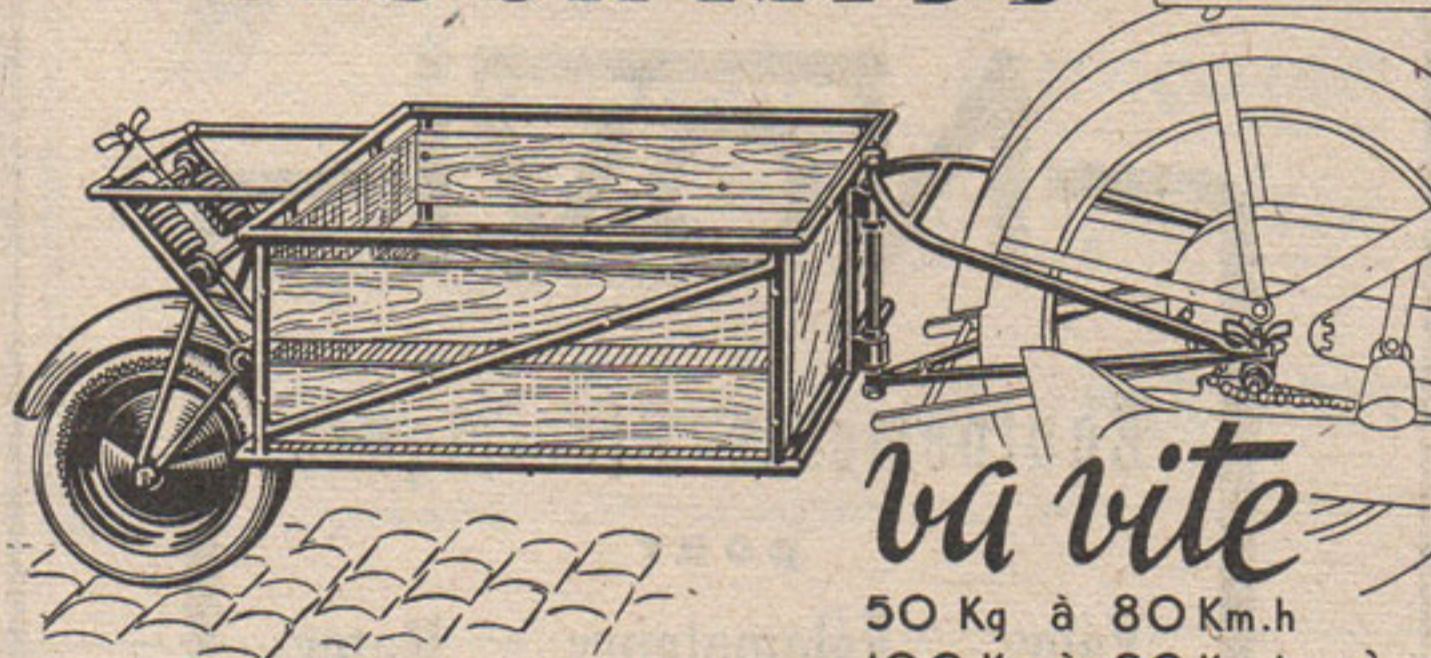
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

ÉTS RADIOR 9, Av. Pierre-Sémard, BOURG (Ain)

J. CHAPOLARD & GOUBET, Père et Fils, constructeurs

La remorque monoroue pour motocyclette

## FULGUR M100



va vite

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

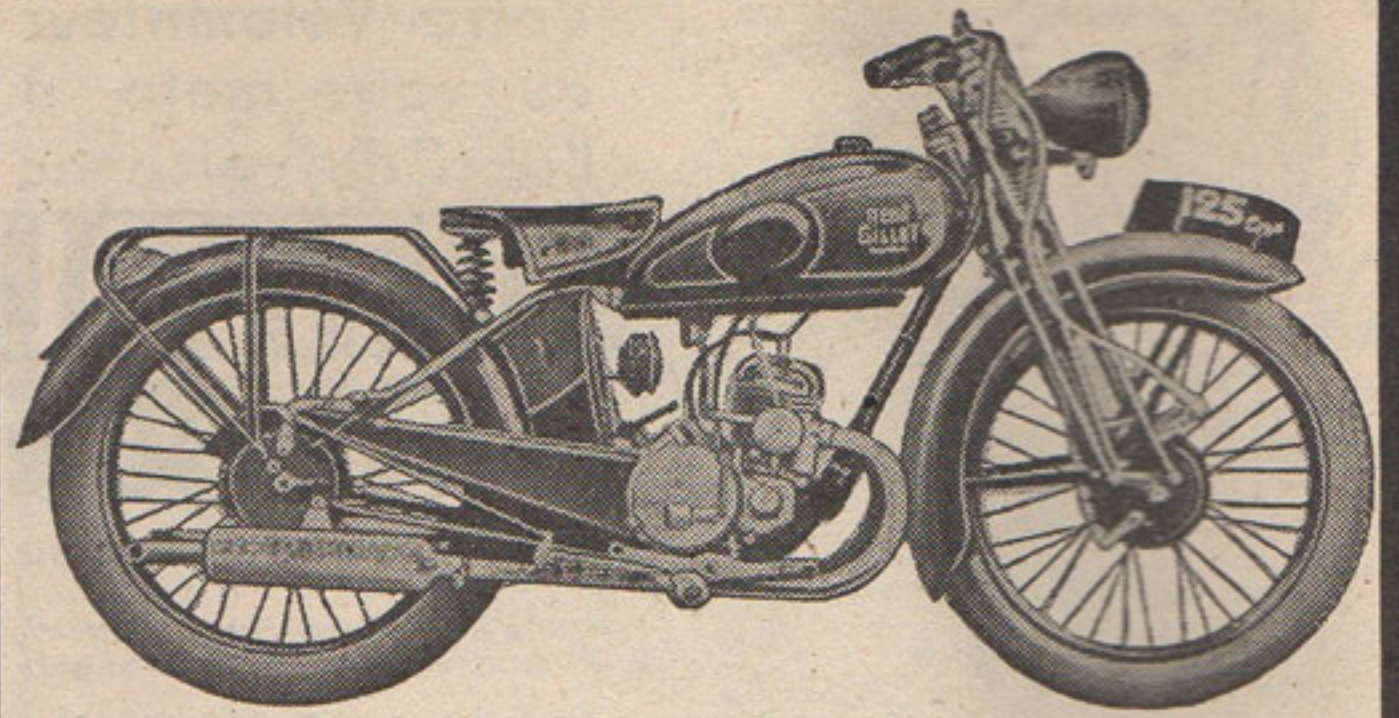
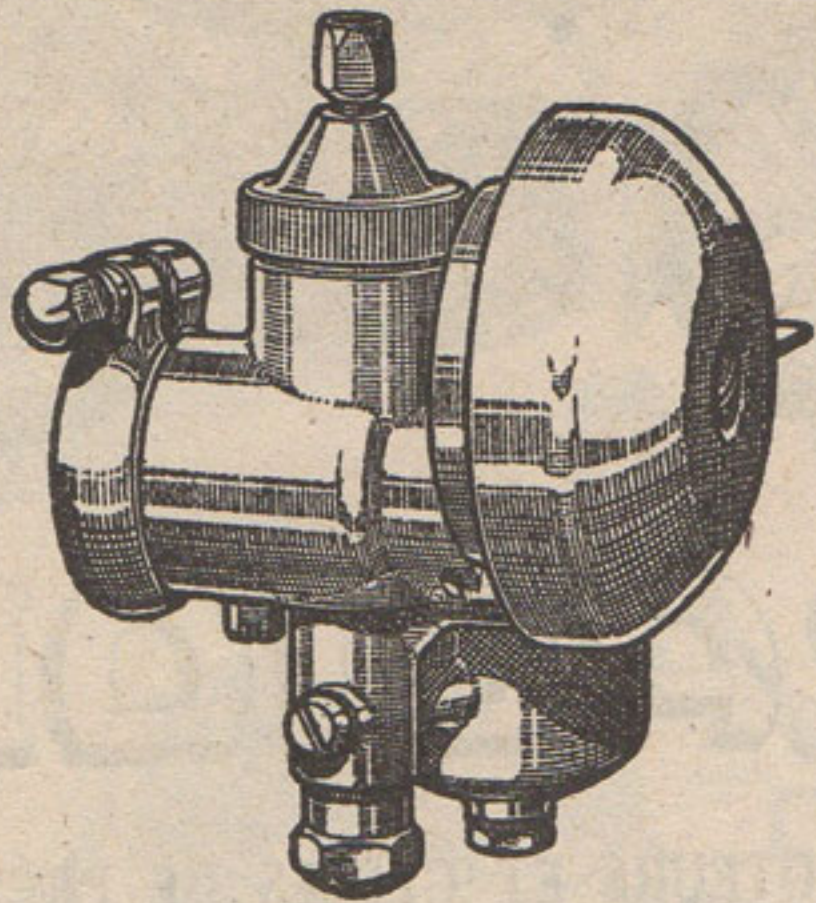
ÉTS TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE



AGF

4 RUE HOCHÉ  
COLOMBES (Seine)  
Tél: CHA 08-43

VENTE  
LIBRE  
LIVRAISON  
RAPIDE



## René GILLET

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

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

**Établissements René GILLET**

126 bis, 128, Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE (Seine) -

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE  
PUISSANCE

# AMAC

ÉCONOMIE  
D'ESSENCE

40, rue de Villiers  
LEVALLOIS

# NOVI

Équipements Électriques

pour

Vélos - Vélocycles - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

TéL. : NORD 66-71

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<sup>e</sup> PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

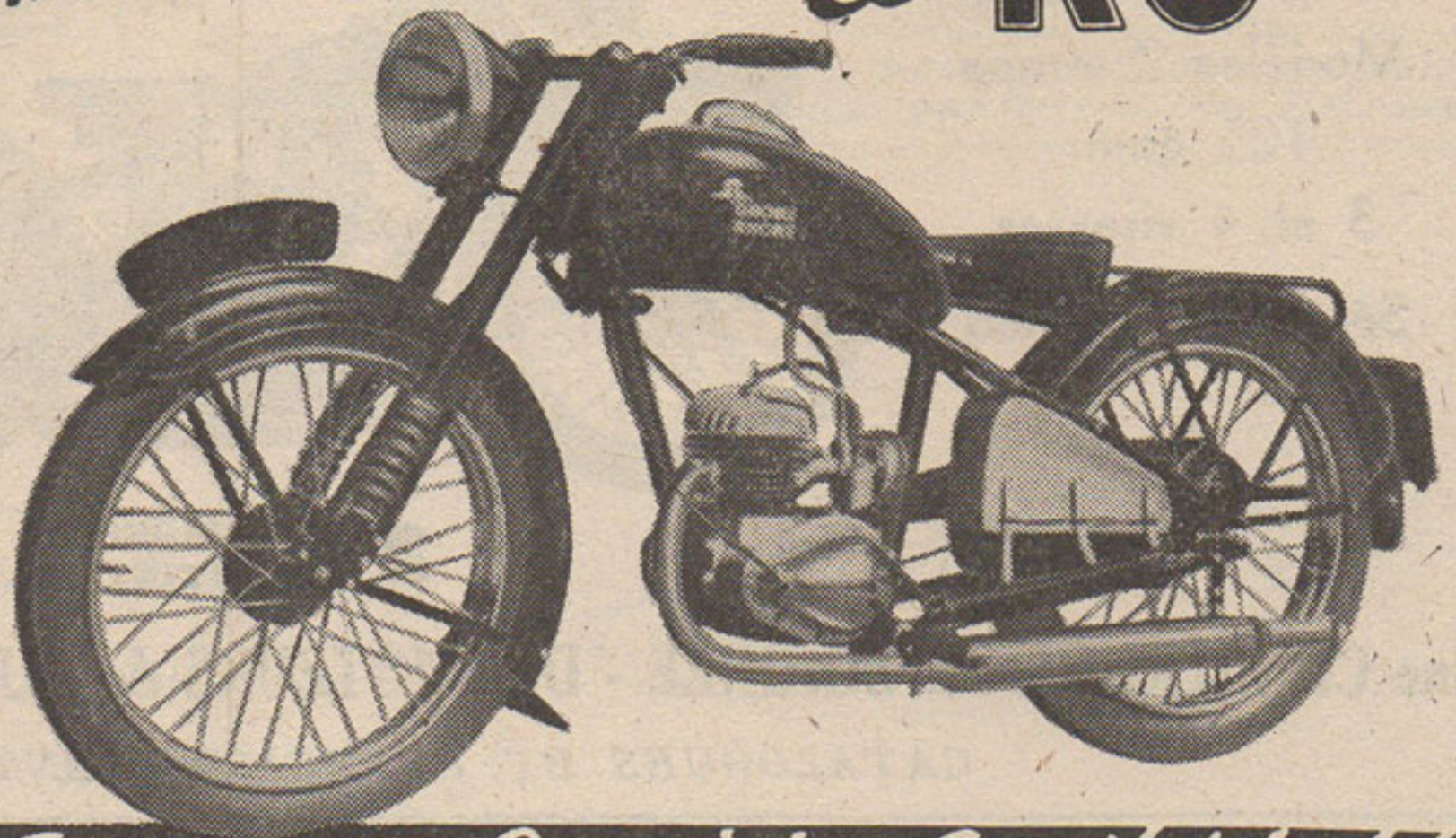


SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION  
150, Boulevard Haussmann . Paris . 8<sup>e</sup> . Carnot 33-94

# GNOME RHONE

*présente  
son nouveau* **125<sup>cm3</sup>  
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<sup>e</sup>) Kléber 90-56 - Pièces détachées et réparations : 16, R. Félicien-David . Paris (16<sup>e</sup>) Auteuil 08-90

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI<sup>e</sup>

*Magneto France*

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

# YELLOW

*La chaîne française*

*de qualité*

Une fabrication SEDIS

19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI<sup>e</sup>

*Venez faire  
un essai des  
nouveaux modèles*

**AUTO  
SERVICE**

**MOTO**

S. A. R. L.

*Chez le Spécialiste*

# MOTOBÉCANE

CYCLE

MOTOS

**PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**

**BLOC "B" AU MODÈLE**

EXPÉDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

RÉPARATIONS SUR DEVIS

**ACCESSOIRES**



CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

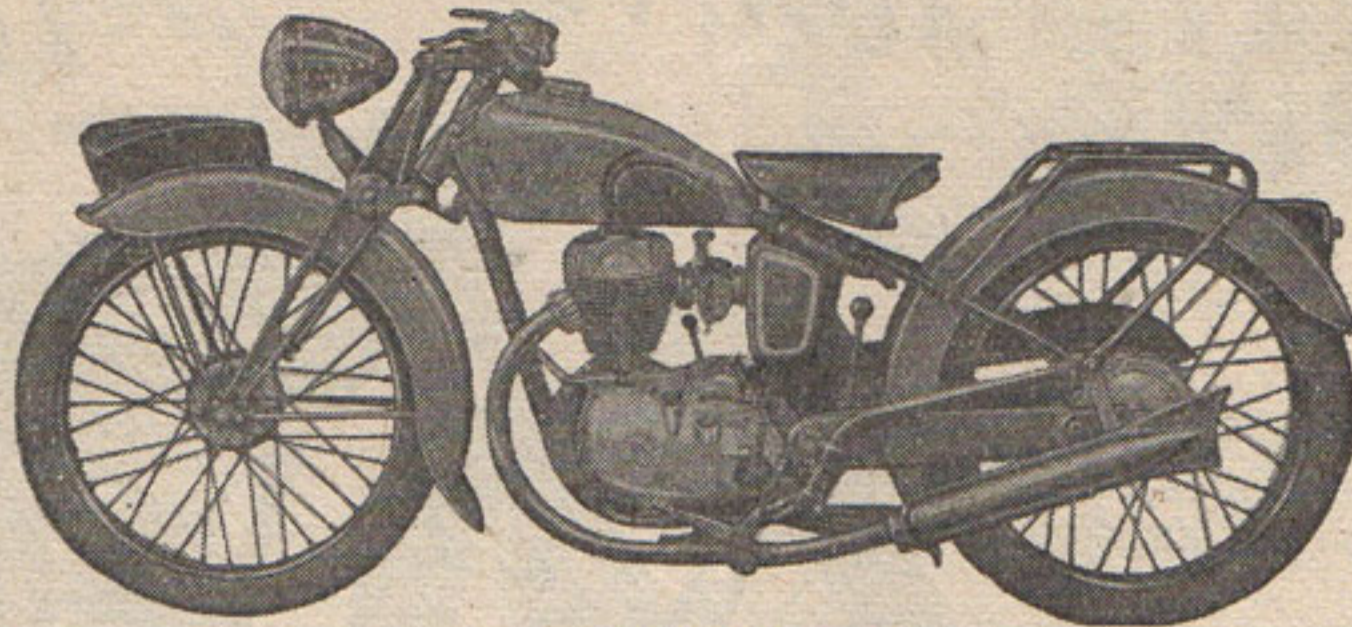
64, Rue de Wattignies, PARIS-12<sup>e</sup>

# 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

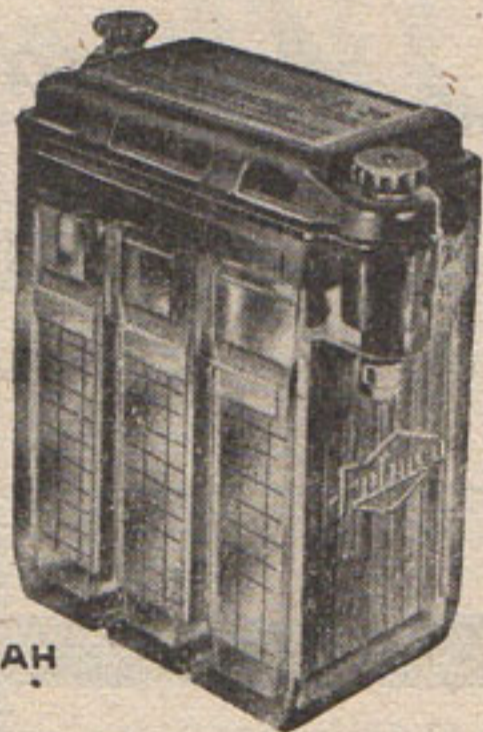
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS - 30, Rue de Charenton

BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

*Conçue et fabriquée spécialement  
pour la moto*



6V.14AH

6V.7AH



La batterie **Fulmen-moto**  
a pour qualités essentielles

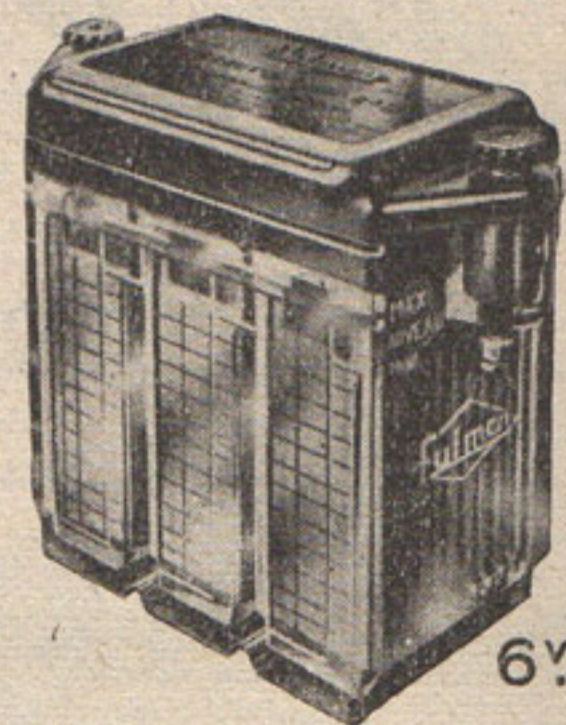
Étanchéité absolue

Inattaquable à l'essence et à l'huile

Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte

Pas de démontages pour vérifier les niveaux

Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

**Fulmen-moto**



# "MOTOCYCLES"

## Conférencier



La Société des Ingénieurs de l'Automobile m'avait convié à faire, au cours de la séance du 25 février, une causerie sur le Motocyclisme.

C'était un honneur pour "MOTOCYCLES" d'avoir à traiter devant des techniciens tous les problèmes qui intéressent l'usager. Les nombreux rapports que nous avons avec nos lecteurs, soit directs, soit par correspondance, nos visites constantes chez les détaillants où nous écoutons discuter acheteur et vendeur, m'ont permis une solide argumentation. La cause du client a donc été plaidée en toute connaissance. C'est une excellente chose que ces contacts entre gens de la Moto, qui ont chacun à étudier des problèmes différents dont la solution doit être cependant unique : la satisfaction du client.

Celui-ci verra, par là, qu'on pense à lui plus qu'il ne croit et qu'on tient compte de ses suggestions dans la mesure du possible.

*Enders Max.*

MOTOCYCLES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLE CARS

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

Rédaction — Administration — Publicité  
14, Rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. ÉTO. 05-50

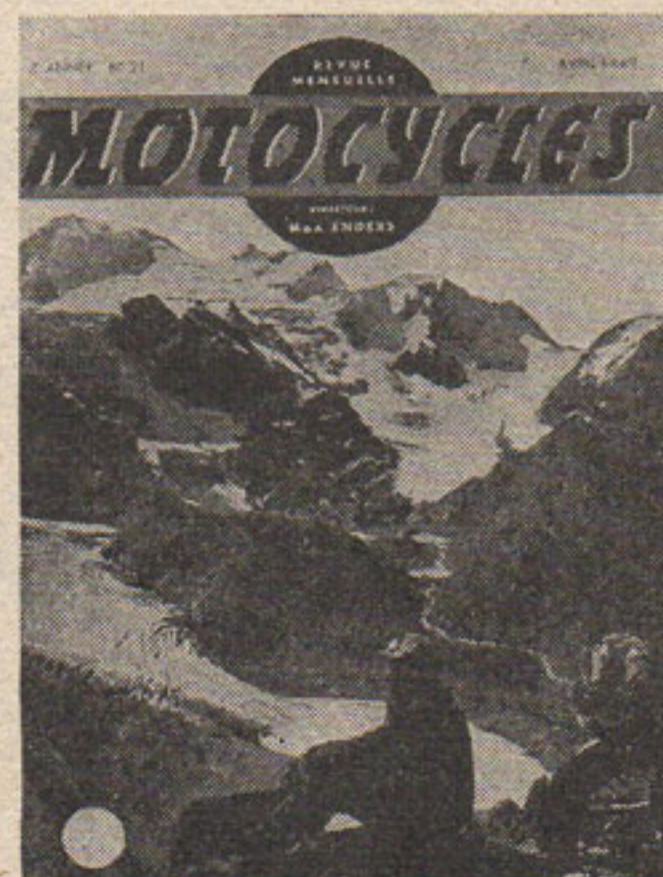
\*\*\*

## Sommaire

AVRIL 1949 — 2<sup>e</sup> ANNÉE — N<sup>o</sup> 21

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS .....	8
● L'AUGMENTATION DU RENDEMENT DES MOTEURS DEUX-TEMPS, par G. Loeblich.	11
● LA 250 SERTUM, par A. Nebout.	13
● L'ANGLETERRE ET NOUS, par Max Enders .....	15
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	16
● LE SPORT .....	21
● DANS LES CLUBS .....	24

## NOTRE COUVERTURE



Un 150 cmc.  
à l'assaut des cimes  
neigeuses.



## Les ECHOS du MOIS

### Sécurité de la moto.

Estimant qu'une motocyclette bien conduite est le plus sûr véhicule sur la route, l'American Motorcycle Association rapporte que bien que les 961 clubs dépendant de l'A.M.A. aient totalisé un kilométrage global de 328.840.000 km. en 1948, il n'y eut qu'un accident à signaler par 571.890 kilomètres.

En dehors de cette preuve irréfutable de sécurité, l'A.M.A. signale la vogue des épreuves motocyclistes en précisant que les différentes courses de côtes, de vitesse ou autres, ont attiré plus de 6 millions et demi de spectateurs. Le sport motocycliste, qui l'aurait cru, est vraiment très populaire en Amérique où les coureurs se révèlent de plus en plus nombreux puisque 1.688 licences autorisant la participation aux épreuves furent délivrées au cours de cette même année.

Nous devons ces précisions à l'amabilité de M. Fred E. Ebel de la Harley-Davidson.

### Pneus increvables.

Comme pour démentir notre récent écho sur les pneus increvables et la part d'incrédulité que nous marquions à leur endroit, les actualités cinématographiques viennent de nous présenter un pneu qui roule impunément sur clous et tessons de bouteilles.

On arrivera bien à trouver la formule. Déjà, dans le passé, certains produits comme le Protex étaient, nous l'avons utilisé personnellement, d'une indéniable efficacité. C'était un liquide qu'on introduisait dans les chambres. Il avait quelques inconvénients, mais contre les crevaisons par clous ou petites coupures c'était une excellente sauvegarde.

### Indice d'« Octave ».

On parle d'essence dans le *Journal Officiel* qui, dans son numéro du 27 février, a inséré un arrêté modifiant l'indice d'octane obligatoire pour les carburants.

Cet indice a été fixé à 68° minimum. Nos moteurs rendront sans doute mieux quand on nous délivrera cette essence. En attendant cet heureux jour, on pourra bien jouer avec les octaves, tant que nos réservoirs restent vides.

### Un ersartz de métal.

Mis au point en Allemagne le charbon « céramique » serait susceptible de remplacer avantageusement l'acier dans de multiples emplois en présentant une résistance supérieure; réfractaire à la corrosion, auto-lubrifiant, parce que grahité, insensible à l'échauffement, ce serait un nouveau matériau capable quand il sera divulgué et fabriqué de révolutionner toute la technique industrielle.

L'extraordinaire de notre siècle est de parvenir à utiliser toutes sortes de produits dans des conditions pour lesquelles ils ne semblaient pas faits.

Nous avons déjà entendu parler des essais de Ford pour réaliser des engrenages en coton comprimé.

### Attrait de la publicité.

Les pages d'annonces présentent toujours un intérêt indiscutable. Non seulement elles constituent un répertoire permanent d'adresses de spécialistes dont on pourra avoir besoin un jour ou l'autre, mais bien souvent elles sont comme la première vitrine ouverte sur une nouveauté intéressante, utile et quelquefois indispensable.

Dans le présent numéro, par exemple, plusieurs articles nouveaux sont annoncés: organes de machines, équipements de pilotes, matériel de photo, etc..., présentés par des spécialistes dont les adresses sont bonnes à retenir, pour les besoins immédiats ou à venir.

Avant de dépenser 30 francs en frais de correspondance, regardez donc si l'adresse ou l'article que vous recherchez ne figure pas dans les pages d'annonces. Bien souvent vous économiserez temps et argent.

### Electro-dépannage.

Pour les réparations d'équipements électriques de toutes marques et origines, français ou étrangers, plusieurs lecteurs nous ont signalé la compétence et l'amabilité des Etablissements Grosjean de la

Porte, très spécialisés dans tout ce qui concerne l'équipement électrique. En cas de besoin nous tenons leur adresse à la disposition de nos lecteurs.

### Du sport en perspective.

Un certain Marcel, frère d'un certain Robert, qui entendent bien l'un et l'autre ne pas lâcher les pédales... un certain Marcel va recevoir prochainement un bloc-moteur à culbuteurs d'une cylindrée pour moto légère. Destiné à être monté dans un cadre à double berceau, il conduirait son pilote vers certaine forêt parisienne pour une balade de 24 heures sur un circuit bien connu.

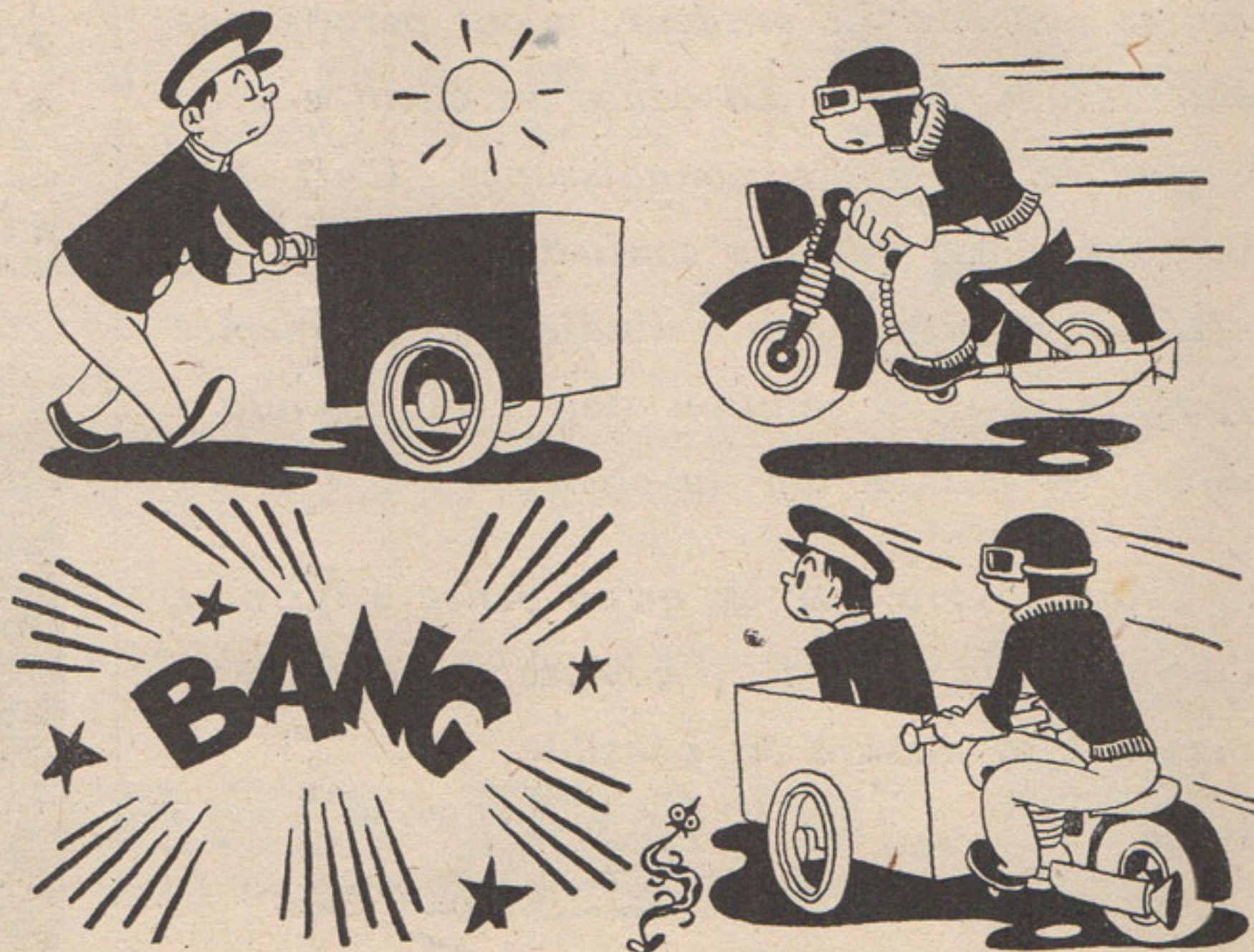
### Le Rallye de la Madone des Centaures.

Plusieurs lecteurs et quelques clubs régionaux, désireux de participer à ce rallye international qui aura lieu le 17 juillet prochain, nous ont demandé la marche à suivre pour connaître les règlements et conditions d'engagement. C'est chose facile, le président-organisateur Marco Ré ayant un correspondant en France qui fournira toute la documentation voulue sur demande accompagnée d'une enveloppe timbrée pour la réponse.

Dès à présent l'on peut préciser que le droit d'inscription est limité à 100 francs.

### Si vous voulez courir en Belgique.

Les coureurs français désireux d'aller disputer des épreuves en Belgique et ne connaissant pas les différentes formalités à remplir pour obtenir les autorisations de passage de la frontière, de changes et d'engagements dans les épreuves, auront, grâce à notre dynamique correspondante Marianne Weber, toutes leurs démarches facilitées en s'adressant à elle de notre part. Ils n'auront qu'à lui écrire à l'adresse suivante: Mlle Marianne Weber, Belgisport, 9, boulevard de l'Abattoir, Bruxelles (Belgique). Sous l'égide de Belgique-Sports et de *Motocycles* elle se fera un plaisir de donner à nos lecteurs tous les renseignements utiles.



Sans parole.

## MOTOCYCLES

### Auto ou voiture à bras?

Quoiqu'il s'agisse de voitures et non de motos, mais au fond les deux genres de véhicules ont des affinités communes, nous nous devons rendre hommage aux « Etudes Automobiles » qui viennent de publier une nouvelle plaquette intitulée comme cet écho. Pour que la France vive, dit cette brochure, il faut produire à bon marché, il faut produire davantage, mais sans autos on produit moins, on produit cher.

Suivent les preuves fournies par les personnalités des corporations les plus diverses, du vétérinaire à l'affineur de fromages. On nous explique pourquoi, malgré l'abondance, nous manquons de pneus, pourquoi contre toute vraisemblance, nous manquons d'essence, alors que nous ne devrions être privés ni des uns ni de l'autre.

Cette brochure est en fait une pétition que chacun est destiné à signer et à retourner aux « Etudes Automobiles » pour appuyer devant M. Qui-De-Droit les justes revendications de ceux pour qui un moyen de transport n'est pas un luxe mais un des rouages indispensables de leur activité.

### Notre Salon.

D'après les dernières nouvelles, le Salon de la Moto serait décalé par rapport à celui de la voiture, de façon à ce que, jusqu'à présent relégués au sous-sol, nos « deux-roues » puissent à leur tour avoir les honneurs bien mérités de la Grande Nef.

On parle pour notre Salon du 28 octobre; d'ici là nous connaissons la décision définitive que nous vous communiquerons aussitôt.

### Parlons photo.

Le Salon de la Photo aura lieu au Parc des Expositions (porte de Versailles) du 1<sup>er</sup> au 10 avril prochains.

Nous y chercherons pour vous le matériel qui vous convient: appareils, accessoires, produits, etc... et nous vous le présenterons dans le numéro suivant cette manifestation.

Vous aurez ainsi la possibilité de constituer ou de compléter à temps votre équipement de photographe pour la belle saison.

### Pour ceux qui souhaitent être Centaure.

Le président Marco Ré nous informe que nombre de motocyclistes français seraient heureux d'appartenir au Club des Centaures de la Madone et demandent quelles sont les démarches à faire et la cotisation à payer; cette dernière est de 200 francs français. Quant aux modalités pour l'obtention de la carte d'adhérent et de membre du club, il suffit que les intéressés s'adressent directement à M. Marco Ré, président du M.C.I.-M.C. Castellazo-Bormida (Italie).

### La « M.V. » et les records.

La « Meccanica Verghera-Agusta » qui construit la « M.V. » a décidé de s'attaquer aux records mondiaux sur 125 cmc. La date de cette tentative n'est pas encore fixée. Mais très probablement dans le courant de ce mois sur une route départementale pour les petits kilométrages, et sur l'autodrome de Monza pour les longues distances.

Les pilotes désignés sont Franco Bertoni, Gianni Léoni et Matucci. Nous faisons à la M.V. les souhaits d'usage.

### Un autodrome anglais

L'Angleterre avait autrefois son autodrome, c'était Brooklands qui appartient à l'autorité militaire.

En modifiant la piste de Silverstone on en a fait un autodrome avec une ligne droite de près de deux kilomètres, une série de courbes de rayons divers et un virage aigu.

Ce circuit pourra être certains jours utilisé par les constructeurs pour leurs essais; les autres jours il sera réservé aux épreuves sportives.

### Monneret et son fils aux 24 heures de Monza.

La maison Sertum vient d'engager huit machines aux 24 heures de Monza qui auront lieu les 17 et 18 avril. Les pilotes seront: Benzoni, Ventura, Fornasari, Francone, Messori, Canestri, Georges et Pierre Monneret.

### Attention aux contraventions.

Actuellement il y a une offensive générale contre ceux qui circulent. Les contraventions pleuvent. On se plaint même du peu de courtoisie que mettent certains agents dans l'accomplissement de la tâche qu'on leur impose. Les quotidiens ont maintes fois relevé le fait. Il n'y a plus de tolérance, ni de complaisance; à la moindre infraction, même bénigne, le carnet à souche fait son apparition au détriment du porte-monnaie.

Repotassez votre Code de la route et épluchez surtout les passages relatifs au stationnement et à l'éclairage à l'arrêt.

Nous vous rappellerons la prochaine fois les fautes vénielles qu'on peut commettre et qui sont considérées maintenant comme péchés mortels, avec une grosse pénitence à la clef.

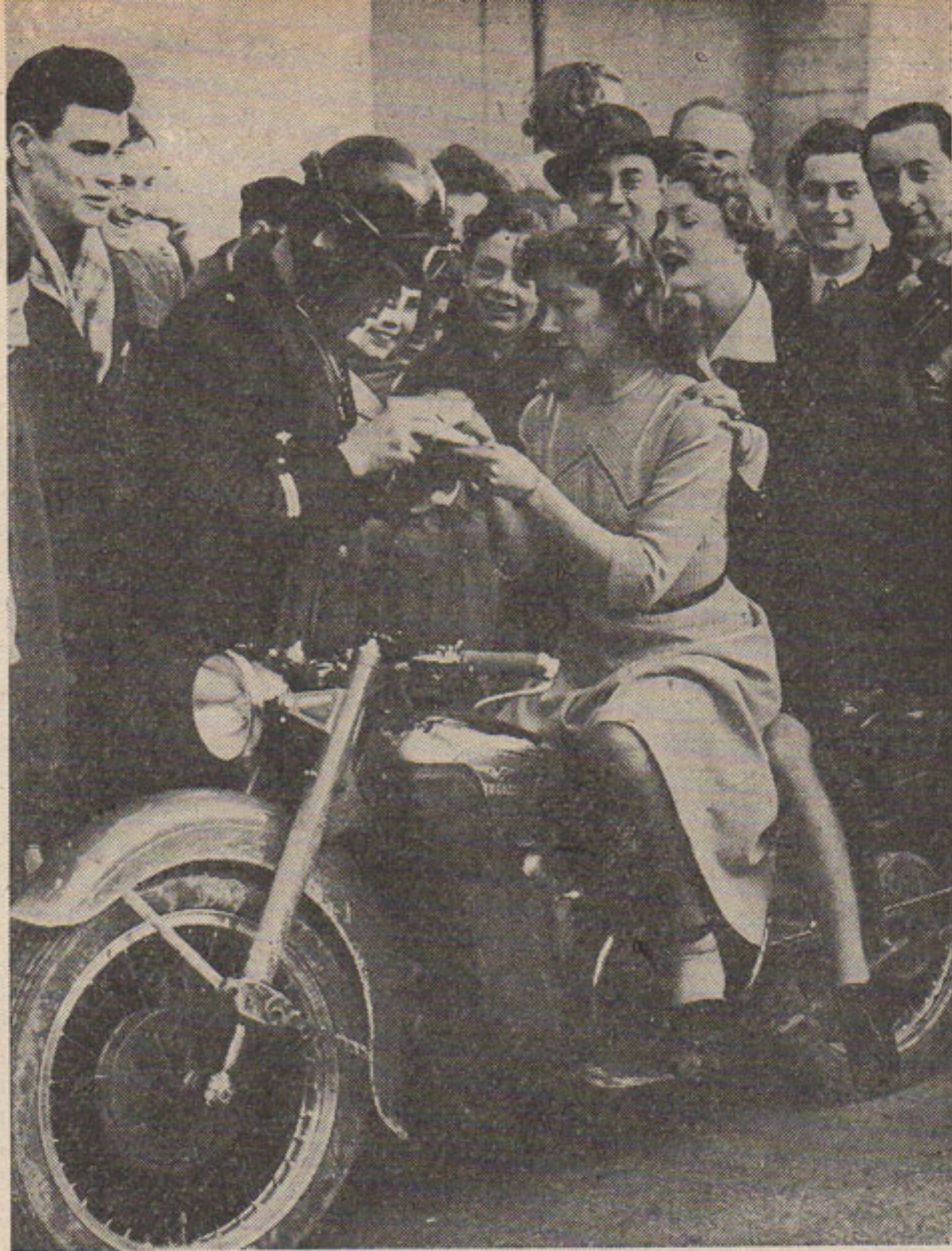
### Motorisation.

Hailé Sélassié, empereur d'Ethiopie, s'est créé une garde du corps motocycliste, composée de dix hommes équipés de Triumph Speed Twin.

La Bulgarie a passé commande également de Speed Twin à moyeu élastique et sidecar pour ses services officiels.

### Les 6 Jours internationaux.

Les organisateurs britanniques des 6 Jours Internationaux ont finalement décidé que le Pays de Galles en serait le théâtre. En dépit de l'avis défavorable de la presse spécialisée, routes étroites, très dangereuses pour les continentaux qui ont l'habitude de circuler sur le côté droit de la route, moyennes imposées élevées sur des routes aux nombreux virages masqués par des haies, et sur lesquelles circulent de nombreux véhicules. Les organisateurs ont pensé que les routes d'Ecosse n'offraient pas assez de variété.



Le Lieutenant de Police, Dauge, spécialiste du cross, dresse une bonne contravention pour excès de vitesse à Mlle Josette Daydé et à Miss Cinémonde !!!

### Montes pour 1949.

Les premiers mois de chaque année amènent inévitablement le renouvellement des écuries de course, de nouveaux noms apparaissent, des anciens se retirent. Chez A.J.S. nous retrouvons les deux anciens R.L. Graham et E.J. Frend, puis W. Doran (2<sup>e</sup> du Senior T.T. 1948) et un jeune Irlandais plein de promesse, H.R. Armstrong. Jock West, directeur commercial de la firme, ne courra qu'occasionnellement.

Norton nous présente à nouveau une redoutable tripléte, à savoir H. Daniell, A. Bell et J. Lockett.

Velocette fournira des machines très spéciales à F.L. Frith et K. Bills, en 350 cmc. ce sera la célèbre K.T.T., et le bruit court qu'une 500 cmc. dérivée de la bicylindre à compresseur de 1939 serait à l'étude.

Parmi les coureurs plus ou moins officieux, Bob Foster aura une 350 cmc. Velocette et une 500 cmc. Guzzi bicylindre, M.D. Whitworth pilotera 350 cmc. Veloce et 500 cmc. Triumph, F. Anderson aura son matériel de l'année dernière, c'est-à-dire Guzzi en 250 et 500 cmc. et A.J.S. en 350 cmc.

Stanley Woods s'occupera des intérêts Guzzi comme par le passé et très probablement Lorenzetti courra le T.T.

Le Senior sera donc très ouvert car il est fort possible que les quatre cylindres Gilera fassent le déplacement, le Championnat du monde étant un enjeu stimulant.

### Chauffage électrique.

Un motocycliste britannique a adapté une dynamo Douglas pour chauffer des gants électriquement, la dynamo est entraînée par friction sur le pneu arrière.

**Littérature pour motocyclistes.**

Aurons-nous en France des livres destinés aux motocyclistes. Les Anglais sont bien partagés. Parmi les plus intéressants citons « l'Histoire du T.T. », « l'Histoire du Manx Grand Prix », « Souvenirs de courses » (59 histoires contées par 48 coureurs connus, de l'époque héroïque à nos jours, parmi lesquels 35 sont des gagnants de T.T.) et « Coureur privé », qui sont les souvenirs de courses d'un sympathique coureur qui n'a jamais joué les premiers rôles mais qui était un sportif convaincu et un strict amateur : L. R. Higgins.

**Sécurité routière.**

Les Américains viennent d'expérimenter un nouveau système pour augmenter la sécurité. Il s'agit d'une bande de ciment qui sépare la route en deux et qui est striée de telle sorte que le conducteur entend comme un ronflement s'il passe dessus. Autre avantage, la nuit cette bande réfléchit la lumière, particulièrement par temps de pluie; toujours grâce aux stries de forme spéciale.

Espérons pour les motocyclistes qu'elle ne dépasse pas le niveau du sol comme dans nos souterrains parisiens.

**Clubs de marques.**

En Angleterre et en Amérique les motocyclistes se groupent quelquefois par marques.

Le plus puissant de ces clubs d'outre-Manche est celui de Scott, le fameux bicylindre 2 temps à refroidissement par eau. La maison Scott a offert dernièrement aux membres leur lunch annuel. Les Scott, de ligne bien personnelle, groupées en nombre imposant devant le restaurant provoquèrent la curiosité.

Actuellement les « fans » (lisez fanatiques) de Rudge cherchent également à monter leur club, bien que la maison ait cessé la construction motocycliste.

Le club Vincent-H.R.D. vient de naître et il publie un magazine : « M.P.H. (miles à l'heure!) ». Autres clubs : le Douglas de Londres, le Corgi et l'Harley-Davidson.

**Une déclaration inattendue.**

Le président d'un tribunal britannique avait à juger dernièrement 16 automobilistes pour excès de vitesse, les témoins étaient évidemment des policemen, au nombre de 23. Avant d'ouvrir la séance il déclara : « Combien il serait plus satisfaisant si la police nous amenait une douzaine de prisonniers convaincus de vol avec effraction, au lieu de perdre son temps à chicaner les automobilistes ! » La presse mena grand bruit autour de cette déclaration, et des 400 à 500 patrouilles motocyclistes avec émetteurs et récepteurs de radio qui seront mises en service dans les semaines à venir, la majorité sera affectée à la lutte contre le crime et non à la police routière.

**Spectateur de marque.**

Encore un fait qui démontre le prestige du T.T. : cette année le duc d'Edimbourg assistera au Senior, la dernière visite royale remonte à 1932, lorsque le duc de Kent fut présent aux épreuves et distribua les prix.

**Courses pour 125 cmc.**

L'Angleterre vient, elle aussi, à la course pour 125, mais les engagements sont supposés peu nombreux car un des organisateurs demande au moins huit concurrents pour assurer une épreuve.

Que fera la France, où existe une pléiade de 125, dans ces compétitions qui, si la vitesse n'en est pas le côté le plus spectaculaire, n'en seront pas moins passionnantes.

**Scott spéciale.**

Un amateur de 2 temps britannique a magistralement transformé une 600 cmc. Scott.

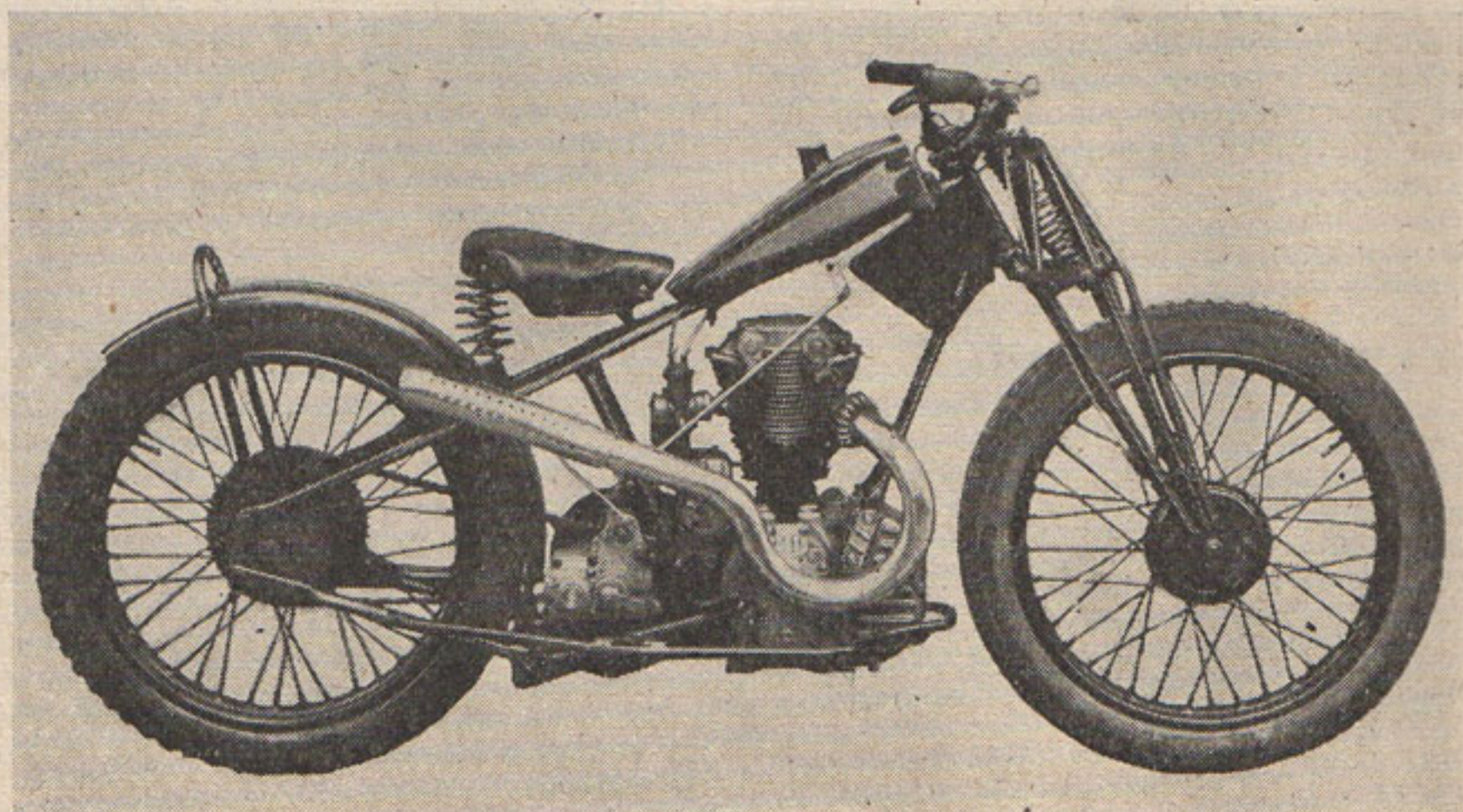
La machine est une T.T. 1928 de 596 cmc. de cylindrée, sur laquelle il a adapté un compresseur Cozette. Primitivement les gaz étaient envoyés dans le carter mais les résultats furent décevants. Sur la Scott, le canal de transfert étant détachable, le constructeur décida d'envoyer les gaz directement dans les cylindres par l'intermédiaire d'un collecteur fixé à la place du canal de transfert et en obstruant l'entrée du carter. Les résultats furent remarquables : 160 km.-h., 6 litres aux 100, marche en 2 temps même au ralenti, départs faciles et reprises formidables.

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un compresseur, mais d'un souffleur, car la charge envoyée dans les cylindres est légèrement inférieure à la cylindrée du moteur (560 cmc.). Le Cozette est logé à gauche de la magnéto et commandé par la même chaîne, le tout se situant au-dessus de la boîte de vitesses.

**Pannes.**

Le Royal Automobile-Club de Grande-Bretagne dresse chaque année les statistiques des dépannages effectués par des sidecaristes (genre A.R.A.). En ce qui concerne les motos, voici pour l'année 1948 : allumage = 20,5 %; cylindres et pistons = 9,5 %; embrayage = 8 %; boîtes de vitesse = 7 %; soupapes = 6,5 %; chaînes = 6,5 %; carburation = 5,5 %. L'allumage reste toujours et de loin l'ennemi numéro 1.

*Une 250 cmc. N. S. U. transformée par M. Pérrard de Reims, pour le moto-ball et le cross.*

**Savez-vous que :**

Dans un moteur de 65 millimètres de course faisant 3.600 t.-min. la vitesse moyenne du piston est de :

$$\frac{2 \times 65 \times 3.600}{60} = 7,80 \text{ m. s.}$$

A mi-course elle dépasse 25 m.-sec. Pour une pression des gaz sur le piston de 1.000 kilos, la pression exercée par celui-ci sur le cylindre dans la partie médiane de ce dernier (mannelon à 45° environ) est du même ordre de grandeur. Tandis que la bielle subit une pression de 1.700 kilos. On voit que l'effort sur le manneton de la bielle est plus grand que la pression des gaz sur le piston.

**Idée géniale.**

Les innovations américaines ne sont pas toujours heureuses : dernièrement, au départ d'une course à Los Angeles, les hommes les plus rapides à l'entraînement occupèrent les derniers rangs et les plus lents les premiers ! Si une telle pratique existait en Europe, les séances d'entraînement vaudraient largement la course de côte au ralenti de la rue Lepic !!!

**Aérodynamisme.**

Tyrell-Smith, qui courait avant-guerre sur Excelsior et Rudge, s'était livré à des expériences de roues flasquées. Le gain de vitesse avec deux roues flasquées était de 5 km.-h. pour environ 140 km.-h. mais la stabilité à ces vitesses était précaire et il dut supprimer les flasques avant, le vent latéral influant sur la direction. Ne conservant que la roue arrière flasquée, l'avantage n'était pas très marqué.

**5 vitesses.**

F.N. avait produit dans les épreuves de vitesse avant-guerre une bicylindre à 5 vitesses. Plusieurs coureurs, au cours d'une réunion technique, parmi lesquels J. Simpson, Tyrell-Smith et G. Wood, estiment que, malgré les risques de bris et une légère augmentation de frottement, une 5<sup>e</sup> vitesse augmentera les performances dans les courses à moyenne élevée, c'est-à-dire à plus de 130.

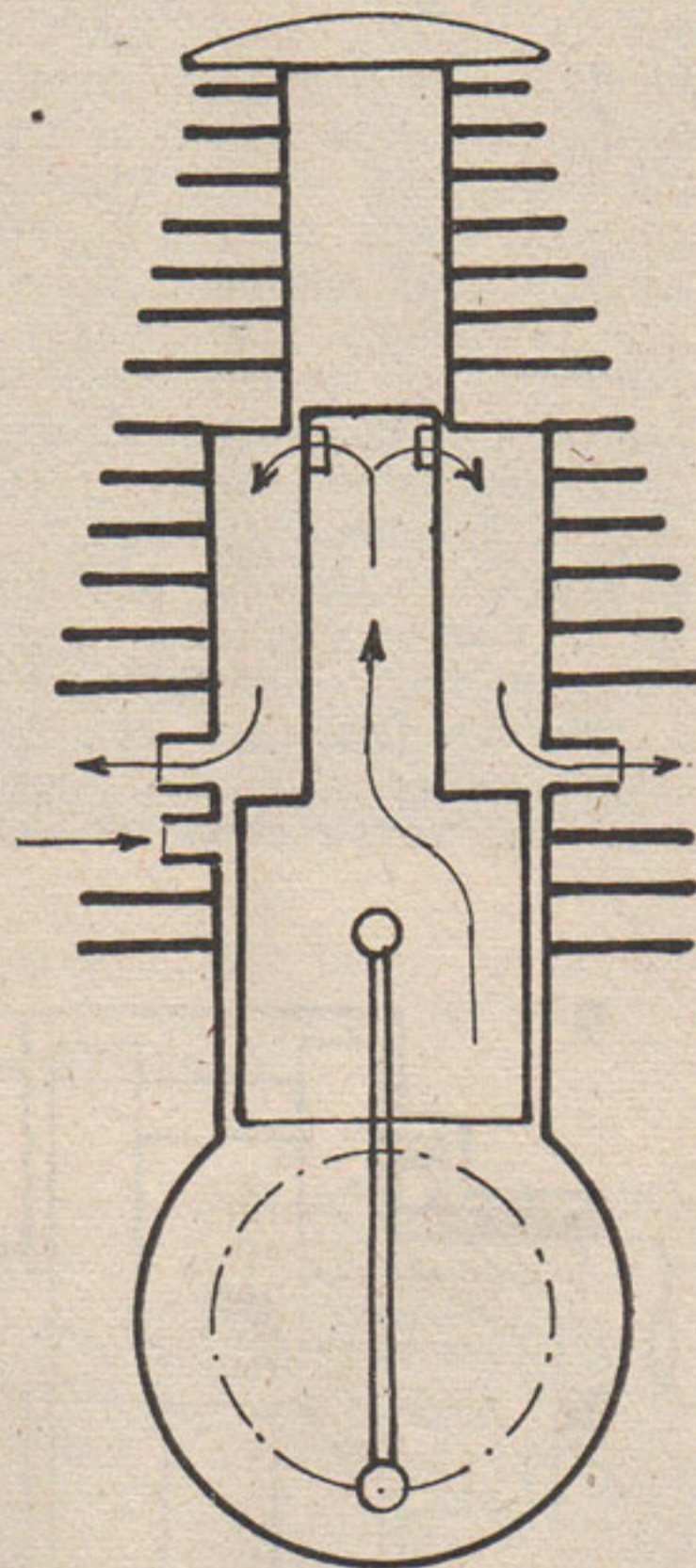
# L'Augmentation du rendement des moteurs deux-temps

Les recherches en vue de l'utilisation du carter comme pompe et d'obtenir malgré son faible rendement une puissance plus élevée ont conduit, parmi d'autres dispositifs, au piston étagé, dont le moteur Schliha (fig. 6) représente une application. L'admission et la précompression se font dans le carter de la façon habituelle. Le piston comporte en haut un prolongement cylindrique qui sert à guider les gaz et qui réduit en même temps le volume du cylindre ce qui permet d'obtenir une charge plus dense. De cette manière déjà on réalise une augmentation de rendement qui est encore accru par la façon dont le courant gazeux est dirigé. Les gaz brûlés sortent en bas, tandis que les gaz frais pénètrent en haut, par des lumières prévues à la partie supérieure du prolongement, d'où un refoulement régulier des gaz brûlés par les gaz frais. Le cylindre, du fait du prolongement du piston, a une forme annulaire. L'étanchéité de la partie inférieure du piston est assurée de la façon habituelle à l'aide de segments supportés par le piston, tandis que le prolongement porte contre un segment noyé dans la paroi du petit cylindre.

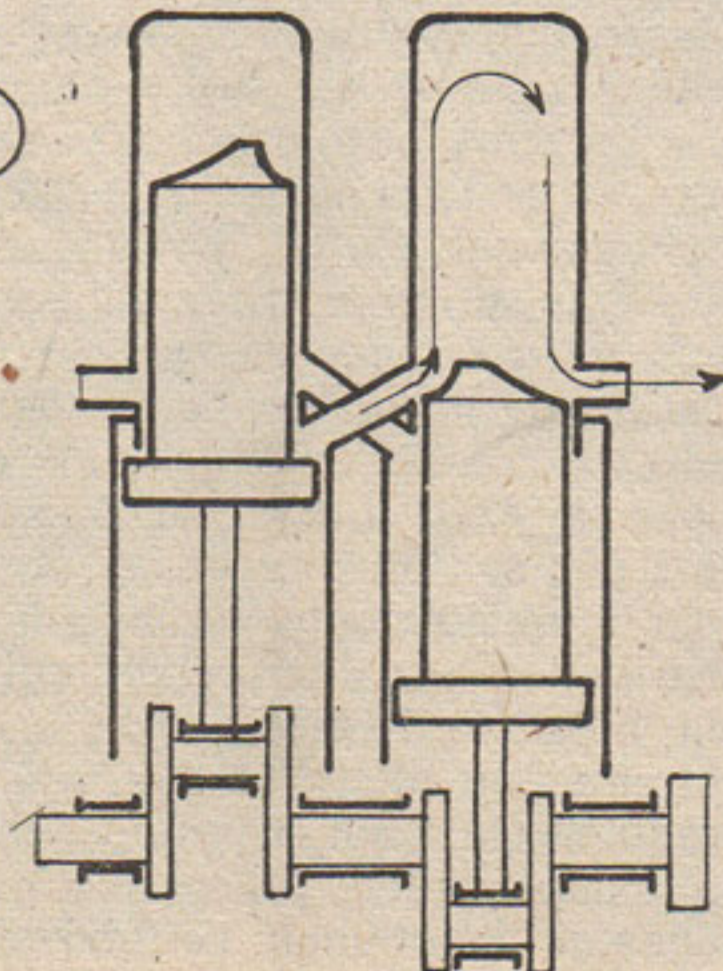
Le rendement de ces moteurs était appréciable. Ils furent réalisés non seulement comme moteurs de motos, mais on a construit également de petits moteurs d'avions.

Un autre système basé sur le même principe (piston étagé), mais sans utilisation du carter, est représenté par la figure 7. Il est employé principalement pour des multi-cylindres. L'admission a lieu dans la partie annulaire inférieure du cylindre et la combustion s'effectue dans le cylindre supérieur. Cette disposition permet également de réaliser une certaine suralimentation, fonction du rapport entre les diamètres des cylindres. On est toutefois limité dans cette voie, du fait que la distribution se fait de la manière habituelle. Si les gaz frais sont admis sous une pression trop élevée, ils risquent de ne pas être suffisamment freinés par les gaz

6



7



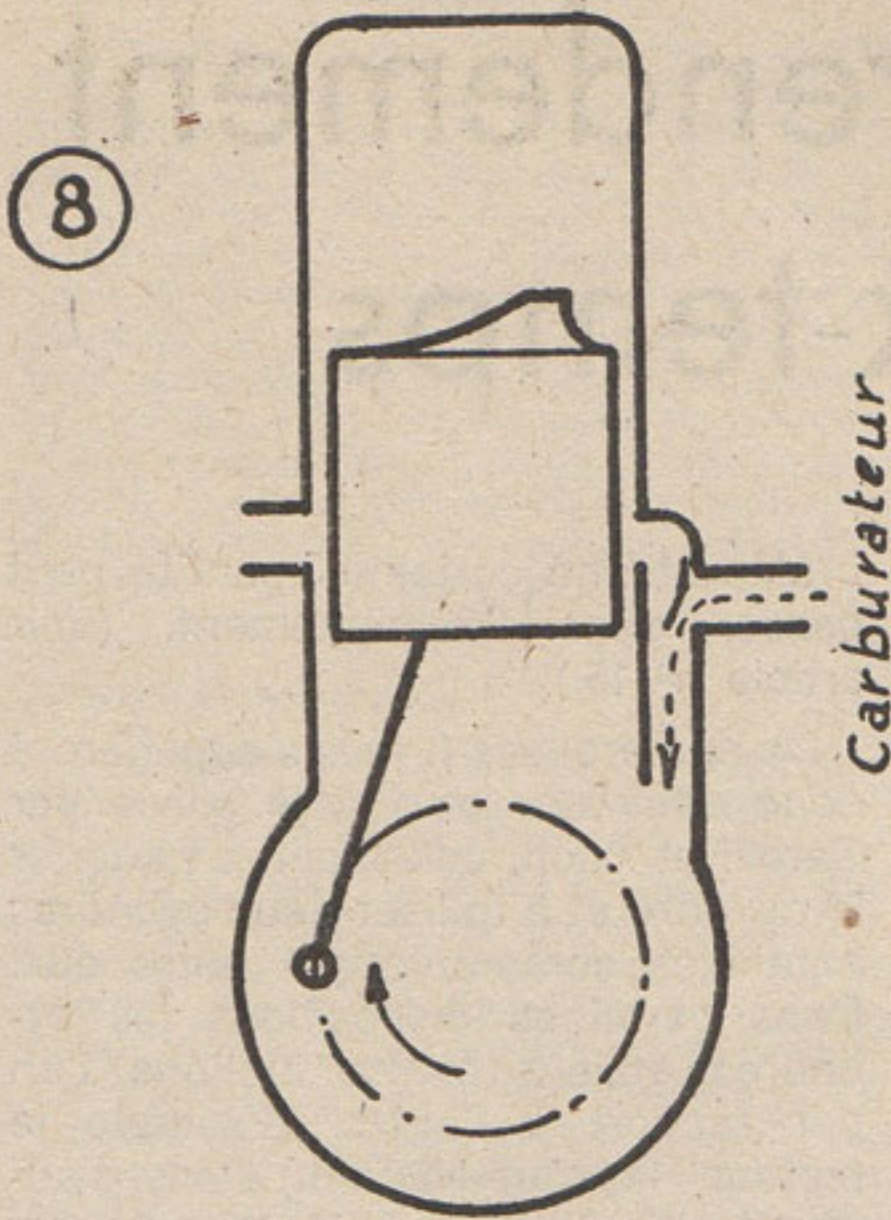
brûlés et une certaine quantité peut passer dans l'échappement. (Voir article n° 15.)

De nombreuses firmes s'engagèrent donc dans une voie déjà suivie par Garelli et Puch, consistant à partager le cylindre et à utiliser deux cylindres parallèles communiquant entre eux. Dans certaines dispositions les cylindres étaient même inclinés l'un par rapport à l'autre. (Exemple le moteur Hausque-Nagant.) Dans d'autres la distribution était assurée par tiroir ou fourreau. Mais le gain de rendement ne compensait ni la complication mécanique ni l'augmentation de prix. Ces machines s'écartèrent de plus en plus de la caractéristique fondamentale du 2 temps qui est sa simplicité. En certains cas ils furent plus chers que les moteurs correspondants à 4 temps et soupapes en tête.

Parmi ces moteurs je voudrais cependant signaler une réalisation remarquable par sa puissance spécifique et sa faible consommation : le moteur Schauer. Il comporte deux cylindres inclinés l'un contre l'autre et communiquant entre eux, mais le cylindre de travail (comportant l'échappement) a un diamètre plus grand que le cylindre assurant la distribution. Les gaz n'arrivent pas radialement, mais tangentiellement. Ils prennent ainsi un mouvement rotatif ascendant et passent ensuite par le canal de communication dans le cylindre principal où ils repoussent les gaz brûlés devant eux. Mais ce moteur aussi est trop cher pour les besoins courants. Il a été utilisé surtout pour des applications spéciales.

On continue aujourd'hui à perfectionner ces principes qui réservent encore des possibilités intéressantes, mais les réalisations sont très compliquées et s'imposeront difficilement dans la construction motocycliste.

Un autre moyen d'augmenter le rendement du 2 temps consiste à prolonger la durée de la période d'admission et d'arriver à une durée aussi longue que dans le moteur 4 temps. Ainsi que je l'ai déjà signalé,



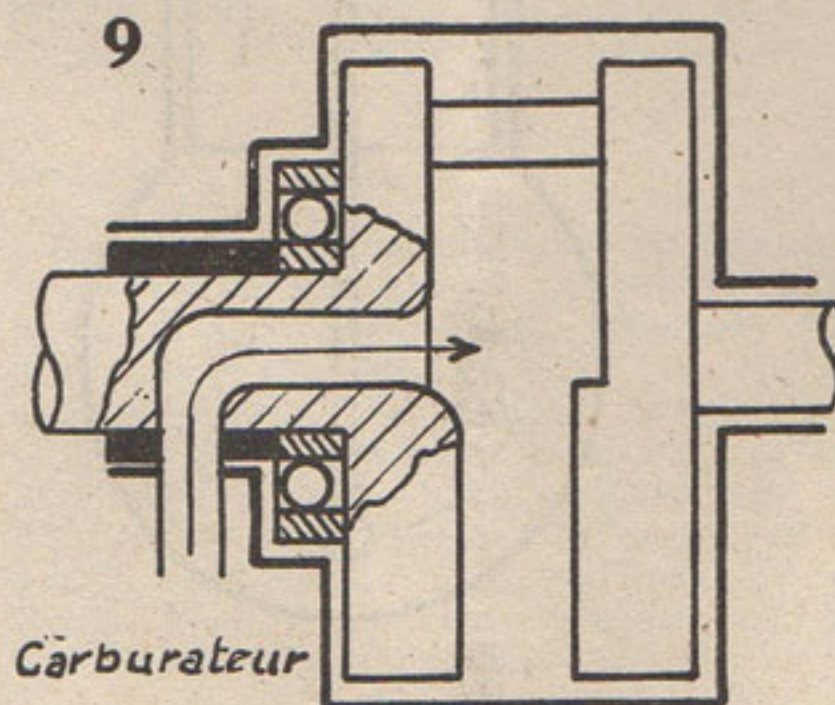
il se produit lors de la course ascendante du piston un certain vide dans le carter; mais l'admission ne peut pas se prolonger pendant toute la durée du fait que le piston ne découvre les lumières d'admission dans le carter qu'aux environs du point mort haut.

On fut donc amené à développer différents types dans lesquels l'admission dure plus longtemps. Je citerai, dans cet ordre d'idées, quelques constructions remarquables.

Un principe assez ancien est basé sur l'emploi d'une canalisation double (fig. 8). La communication du carter avec le carburateur n'est plus commandée par le piston, mais uniquement par la pression et la dépression dans le carter. Le canal de transvasement comporte la bride de fixation du carburateur. (En certains cas celle-ci était fixée au carter.) Dans le canal sont prévus des clapets s'ouvrant vers l'intérieur. Ces clapets s'ouvrent pendant la course ascendante du piston et restent ouverts pendant toute la durée de la course. Ils se ferment dès que le piston redescend. En réalité on n'utilise pas toute la course puisqu'il faut dans le carter une certaine dépression pour obtenir l'ouverture des clapets. D'autres difficultés encore se présentèrent qui firent abandonner cette voie.

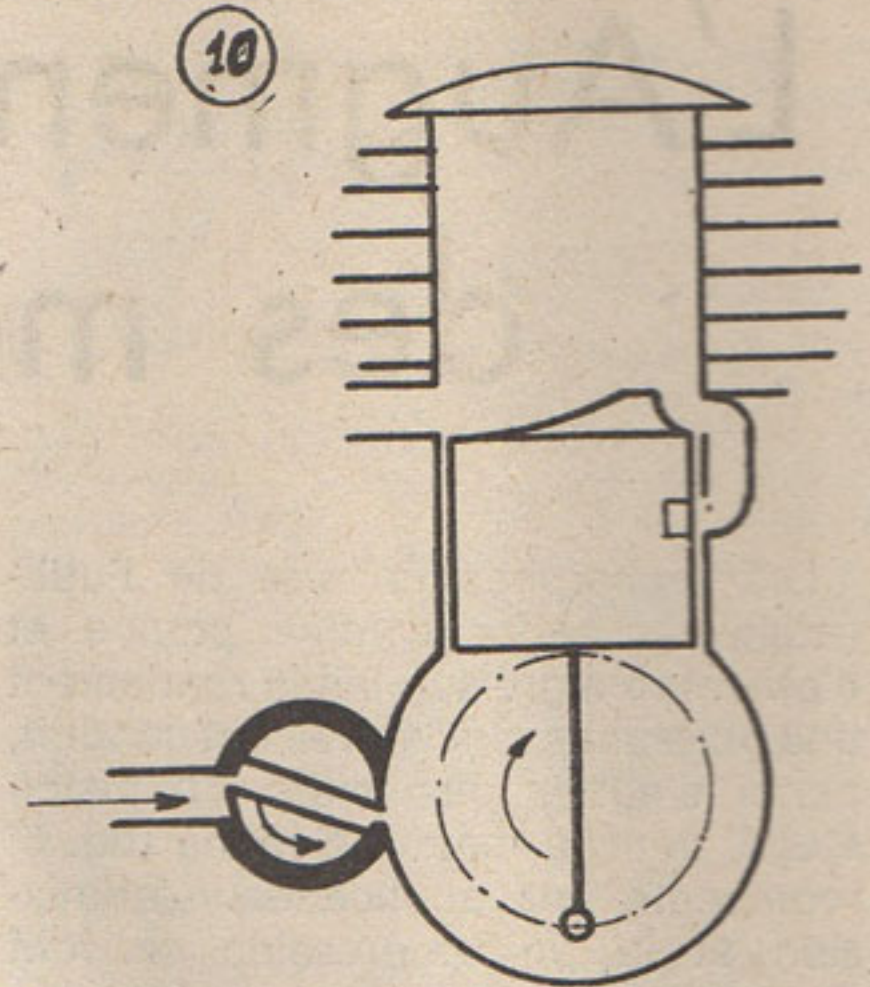
On eut l'idée de commander l'admission mécaniquement comme dans le 4 temps. Nous allons étudier les deux systèmes actuellement les plus répandus.

Dans le premier (fig. 9) la distribution est assurée par le vilebrequin creux (Triumph all. et Goiot) de la façon suivante : Un des tourillons de l'arbre est percé axialement, sur une certaine longueur, et radialement. L'arbre tourne dans une douille percée également d'un trou communiquant avec le carburateur. Quand le piston commence sa course d'admission, le perçage radial dans l'arbre vient se placer devant le trou dans la douille. A mesure que le piston monte, les deux trous se superposent peu à peu et finissent par être juxtaposés entièrement (ce qui correspond au point de levée maximum d'une soupape de 4 temps). puis le passage de communication diminue progressivement et il est complètement masqué quand le piston arrive au P.M.H. Pendant la course suivante, le trou dans le vilebrequin se déplace sur l'arc opposé au trou dans la douille, et les gaz frais se compriment dans le carter. Le transvasement a lieu de la manière normale. Cette solution exige une construction robuste du



vilebrequin et des dimensions généreuses pour éviter les ruptures. Il faut en outre un usinage très soigné pour éviter tous obstacles à l'écoulement des gaz, car les remous susceptibles de se produire annihileraient tous les avantages du système. Bien réalisé, ce moteur donne d'excellents résultats. Le 122 cmc. Triumph développe à 4.600 t/m., une puissance de 5 ch., soit plus de 40 ch. au litre.

La figure 10 montre un moteur avec distribution par tiroir rotatif, solution qui présente l'avantage de ne pas entraîner un affaiblissement du vilebrequin. On peut en outre obtenir un calage précis grâce aux engrenages de distribution. Le tiroir tourne à demi-vitesse du vilebrequin, de sorte que son usure est relativement faible.



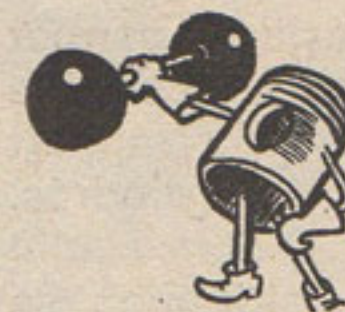
En outre, comme c'est une pièce ronde, son usinage est facile. Le fonctionnement est en principe le même que pour le moteur de la figure 9, une description détaillée est donc inutile.

Nous n'avons donné qu'un bref aperçu des différentes constructions 2 temps. Nous avons simplement voulu montrer au profane combien les ingénieurs du monde entier cherchent à fournir au client des moteurs de qualité et de rendement élevé. Mais un facteur qui pèse lourdement dans la balance, c'est le prix, ce qui oblige le technicien à s'arrêter à des solutions de compromis.

Compte tenu de ceci, quelle doit être la machine idéale pour l'usager moyen? Comment le technicien en voit-il la réalisation?

C'est ce que nous examinerons à l'occasion.

G. LOEBLICH



l'action d'un poids d'une tonne.

Et cela 33 fois par seconde dans le 4 temps et 66 fois dans le 2 temps, pour une vitesse de rotation de 4.000 t./min.

La pression d'explosion est de l'ordre de 30 kg./cm<sup>2</sup>. Cela représente dans un moteur de 30 kg./cm<sup>2</sup> de surface une pression de 990 kilos. C'est donc un peu comme si à chaque course motrice le piston subissait

# LA 250 cmc SERTUM

Chaque pays a une conception particulière de la motocyclette, les Italiens sacrifient beaucoup à l'efficacité. La Sertum est un exemple frappant de cette technique. L'aspect général, les solutions employées dans la construction de cette machine peuvent n'être pas du goût de tout le monde, mais incontestablement cette 250 cmc. possède toutes les qualités demandées à une machine de sport.

Georges Monneret, l'agent de la firme de Milan pour la France et les colonies, nous avait confié une 250 cmc. type V.T. que nous avons



gardé un certain temps, ce qui nous a permis d'apprécier cette mécanique à sa juste valeur.

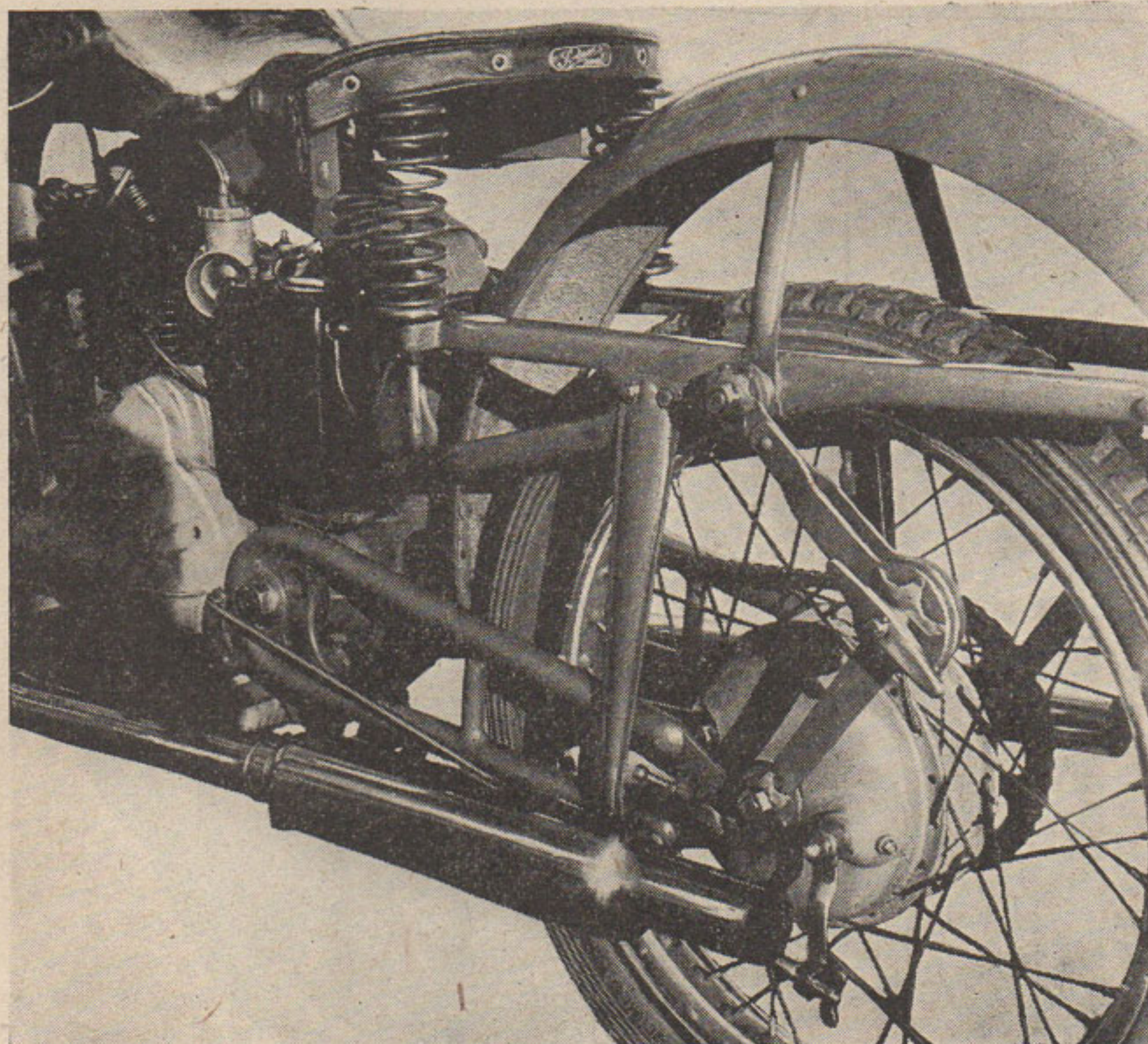
La Sertum est (si toutefois on peut appliquer ce qualificatif à une moto) une machine gaie. Gaie par sa couleur rouge étincelante, gaie par ses départs faciles, gaie enfin par son échappement qui claque sec et résonne malgré tout agréablement aux oreilles du motard le plus tranquille.

Enfourchons la machine, la position est parfaite pour nous qui sommes de petite taille: les genoux collent au réservoir trapu, le guidon et les belles poignées sont bien en mains; par contre les repose-pieds, haut placés, bien à portée des pédales de sélecteur et de frein, doivent amener près du menton les genoux d'un pilote de grande taille.

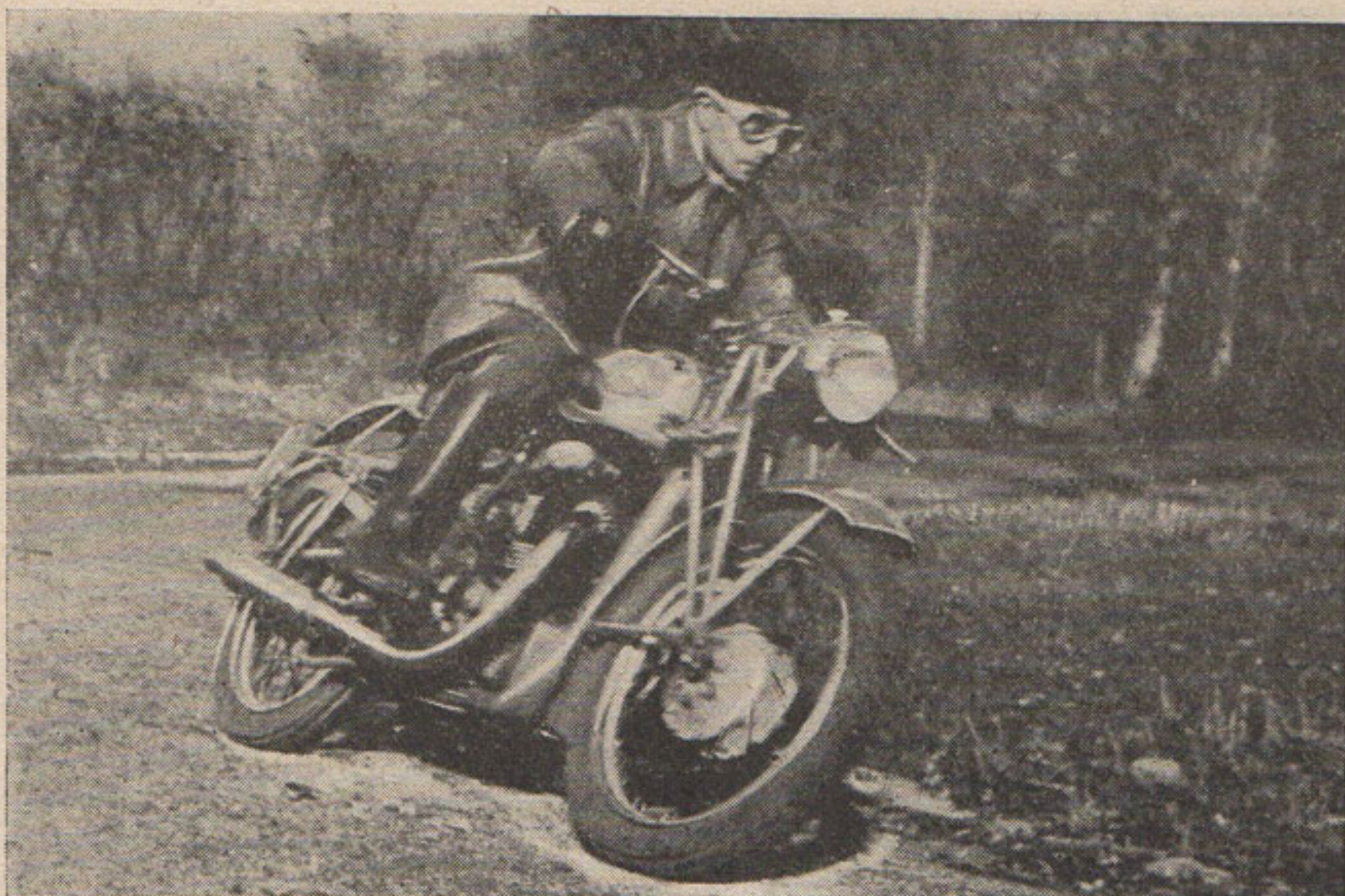
Nous avons eu déjà l'occasion d'essayer une des machines ayant participé au Bol d'Or l'année dernière, et nous retrouvons pendant les premiers kilomètres une curieuse impression de balancement due au manque d'habitude des suspensions à grand débattement. Après réglage des amortisseurs arrière en fonction de notre poids, nous prenons de l'assurance et nous ne pouvons que déplorer la triste obligation de roder notre engin qui n'a qu'une dizaine de kilomètres. Nous constatons néanmoins l'efficacité des freins qui sont surpuissants, on dose à volonté, avec exactitude, la puissance de freinage ce qui contribue à rendre la conduite vraiment agréable.

Par la suite, le moteur étant beaucoup plus libre, nous pouvons jouir (loin des représentants de la force publique) des accélérations tonitruantes et de la bonne tenue de cette machine qui courbe magnifiquement, mais qui cependant est moins plaisante dans les angles aigus.

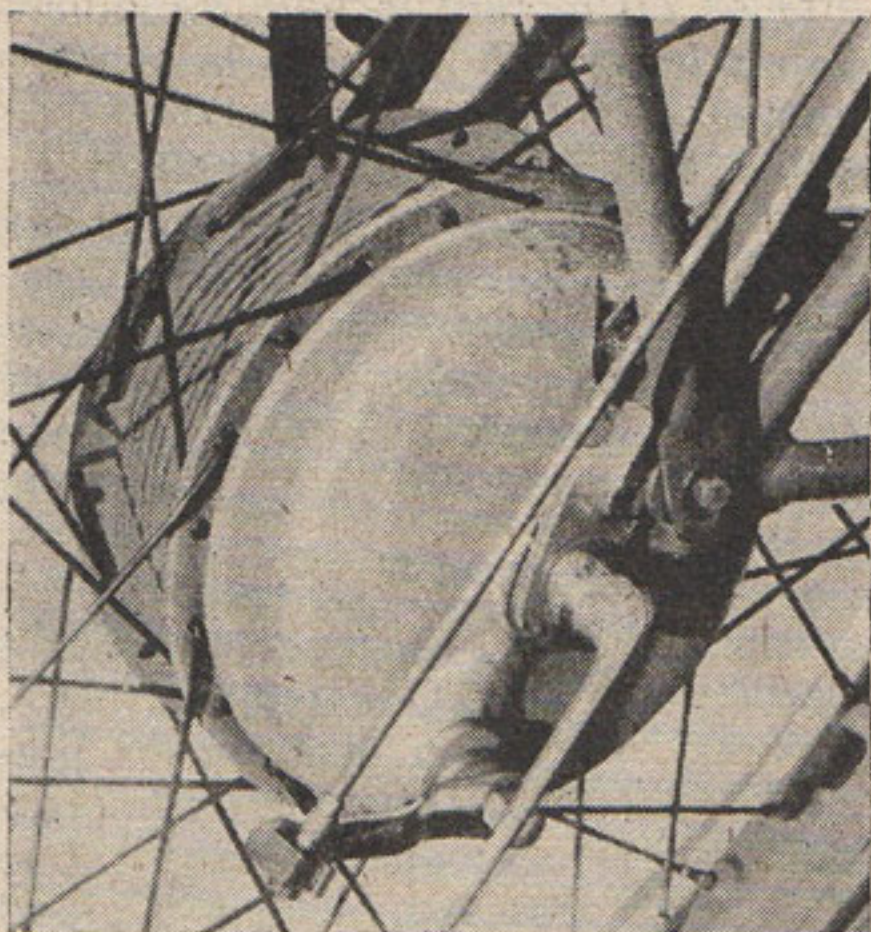
Les pavés et les ondulations sont avalés sans douleur, et quoique le cross ne soit pas notre violon d'Ingres, des parcours effectués dans les sentiers du bois de Meudon nous ont



La suspension arrière à grand débattement est munie d'amortisseur à friction très efficace.



*C'est un plaisir de virer sur la "250 Surtum"*



*Le moyeu, tambour de frein en alliage léger est aussi puissant qu'esthétique*

édifié quant aux possibilités de la Sertum.

Les essais de vitesse pure effectués, pilote bien effacé, nous ont donné un 105 kilomètres chrono, ce qui est plus qu'honorable pour une machine de série destinée au tourisme rapide. C'est d'ailleurs en raison de sa destination que nous lui reprocherons ses pots d'échappement absolument vides qui obligent le conducteur à manœuvrer prudemment la poignée de gaz dans les agglomérations. Cette petite critique ne tient guère comparativement aux qualités de freinage et de tenue de route qui font l'agrément de la machine.

La Sertum est caractérisée par son robuste cadre en tôle emboutie, la

*Notez les proportions généreuses du cadre en tôle emboutie, la sacoche à outils en alliage léger, qui supporte l'avertisseur. Les culbuteurs sont complètement enfermés, mais les ressorts de soupapes travaillent à l'air libre*

fourche avant est en tubes avec amortisseurs à friction. La suspension arrière à grand débattement est assurée par bras et ressort à lames. Le bloc-moteur à transmission primaire par engrenages, est un 250 cmc. 4 temps culbuté. Alésage 66 mm., course 73 mm., ressorts de soupapes en épingle. Le graissage s'effectue par circulation, réservoir d'huile dans le bloc.

Le taux de compression est de 6,5 à 1, le moteur développe 12 CV. à 5.800 tours.

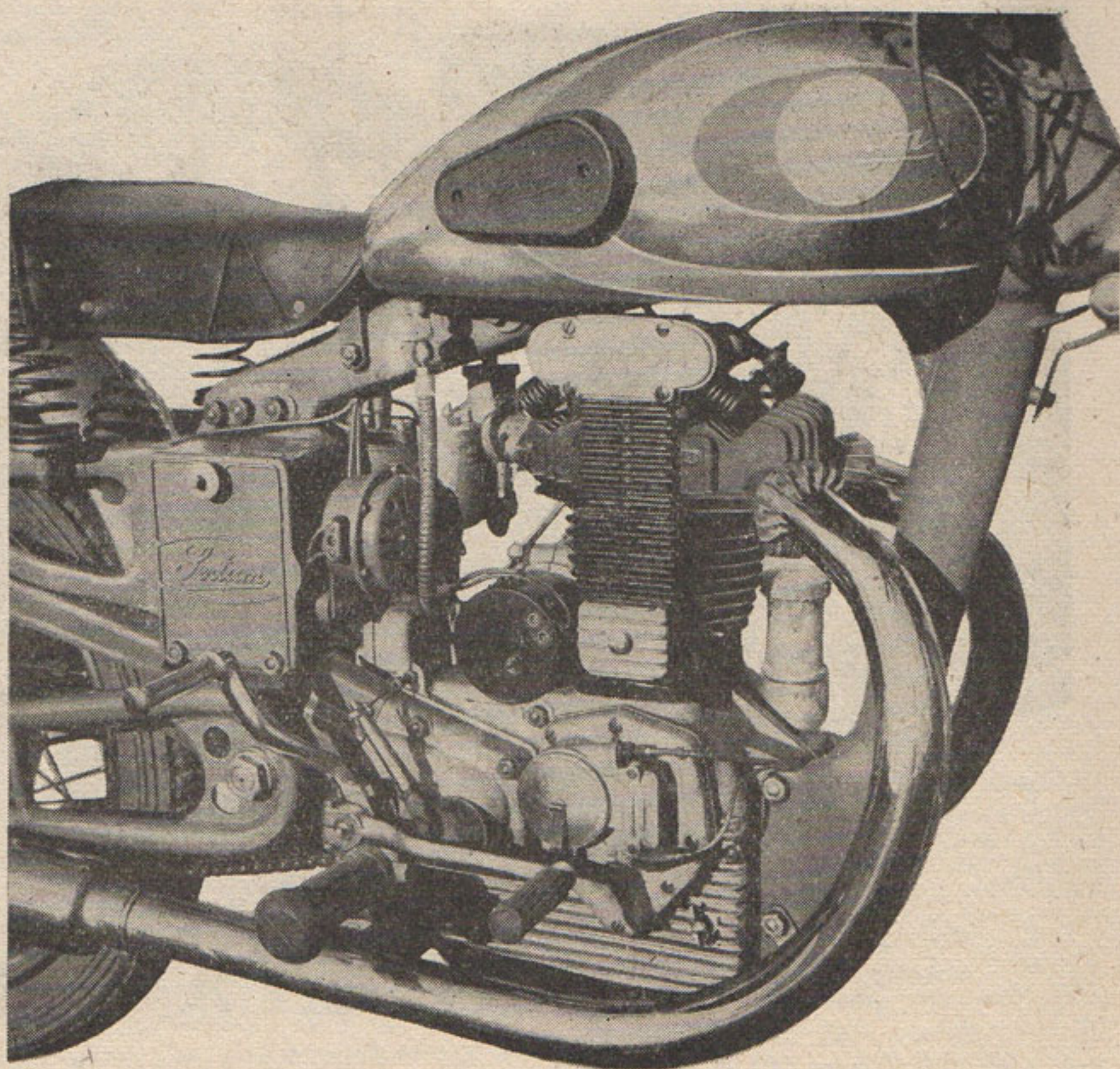
L'allumage est fourni par batterie et bobine 12 volts.

La boîte est à 4 vitesses commandées par sélecteur.

Les moyeux, à tambours de frein centraux, sont en aluminium.

Le poids total de la machine avoisine les 150 kilos. Les pneus sont des 300x19, on peut les retirer sans démonter les roues. La présentation générale est très soignée. Il est bien dommage qu'une législation nous prive de mécaniques de ce genre, d'autant plus que la fabrication en France des machines de cylindrées supérieures à 175 cmc. est excessivement réduite.

A. NEBOUT.





# L'ANGLETERRE ET NOUS



Au moment où les Salons se succèdent, nous avons cherché à faire un parallèle entre les industries motocyclistes anglaise et française, la première étant en plein essor alors que la nôtre, malgré de sensibles améliorations, est encore loin de pouvoir répondre même aux besoins du marché intérieur.

Ce rapprochement est quelque peu arbitraire, la fabrication française étant limitée presque exclusivement aux vélomoteurs, alors que les Anglais ont toutes les catégories courantes, y compris les 125 cmc. auxquels ils se sont attaqués et que nous a révélés leur dernier Salon.

Pour établir cette comparaison, nous avons pris contact avec les principaux constructeurs britanniques et avec nos confrères de la presse motocycliste. Nous les remercions ici de nous avoir tous répondu fort aimablement et le plus explicitement possible.

Les documents qui nous ont été soumis sont basés sur la production 1947, les statistiques de 1948 n'étant pas encore terminées; on sait cependant qu'elles révéleront une production considérablement plus élevée, ce qui n'est pas pour nous surprendre car on sait que les usines se sont attelées farouchement au travail.

En 1947, donc, les producteurs ont sorti 111.720 motos réparties sur les diverses catégories classiques de 125 cmc. à 500 et au-dessus.

Dans le même temps, les usines françaises étaient approvisionnées pour construire 43.610 machines dont 40.000 vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. et 3.610 motos.

On constate que l'écart est formidable si l'on tient compte qu'à cette époque les moins de 125 cmc. étaient en Grande-Bretagne la minorité. Nous souffrons certes de difficultés et de rationnements sévères en matières premières. Ici ce sont surtout les produits à base de cuivre qui nous manquent.

Il ne faut pas croire que les Anglais jouent sur le velours; ils ont aussi leurs ennuis et l'acier particulièrement leur fait défaut, à ce point que parfois la finition d'une série est retardée faute d'un organe ou d'un accessoire: garde-boue, bâti de selle, équipement électrique, des bricoles qui arrêtent tout.

Ils ont comme nous de strictes restrictions de courant, des contingents réduits; ils y remédient dans la mesure du possible avec le travail de nuit. Leur sort est donc comparable au nôtre au point de vue des moyens et pour cette raison la demande dépasse la production.

C'est sans doute B.S.A. qui assure le plus grand débit principalement avec sa 125 Bantam et sa 250 à culbuteurs, suivi de près par Matchless et A.J.S. Viennent ensuite à peu près dans l'ordre: Triumph, Norton, Ariel, Royal-Enfield, etc... La Norton la plus populaire est la 500 à culbuteurs E.S.2 à suspension arrière, modèle standard.

Les bicylindres luxueux s'ils sont fort admirés ne sont accessibles qu'aux motocyclistes aisés; la masse reste fidèle au mono de haute qualité dont la faveur croît au fur et à mesure que s'amenuise le pouvoir d'achat. Cependant malgré l'augmentation de prix qui en résulte la suspension arrière connaît une vogue croissante tant sur le marché intérieur que pour l'exportation. Cela tient sans doute au mauvais état général des routes.

On fait une autre constatation: l'orientation de la clientèle vers la 500 plutôt que vers la 350; les prix de chacun de ces types étant presque les mêmes, les amateurs estiment avoir plus de garantie, plus de réserve et plus d'endurance avec la plus forte des deux cylindrées.

Par contre ce sont les 350 qui sont appréciées à l'étranger, surtout dans les pays où l'essence est rare et rationnée.

Cet exposé nous donne l'impression que la grande île est le pays de cocagne des motocyclistes, hélas, pour eux, ils ne sont là-bas guère mieux partagés que nous car 80% de la production est destinée à l'exportation; il ne reste donc pas grand-chose pour le marché intérieur et ceux qui peuvent se payer une moto neuve sont considérés comme des privilégiés.

Par contre, comme il y a en circulation près de 530.000 motos de toutes cylindrées et de tous genres, il en résulte un marché considérable de l'occasion avec un choix très étendu.

Ceux qui feuilletent pour la première fois un « Motorcyclé » ou un « Motorcycling » sont positivement sidérés de découvrir dans l'un comme dans l'autre une bonne douzaine de pages de petites annonces classées par marque, offrant une variété infinie de modèles.

On voit donc circuler une quantité de machines anciennes et généralement impeccables, à l'émail et au chrome brillant comme du neuf; on a là-bas la possibilité de réviser et de rénover même les vieilles pétoires; c'est la coquetterie du motocycliste anglais d'avoir avant tout une mécanique de présentation impeccable.

Ici, l'Angleterre a l'avantage sur nous; il n'y a plus en France de motos d'occasion; les réquisitions de la guerre, le manque de pièces de rechange ont épuisé le parc. Combien de machines se désagrègent peu à peu dans un coin, faute d'une boîte, d'un cylindre? Les stocks des Domaines ne sont pas inépuisables; il est souvent difficile de remettre correctement en état les épaves allemandes qu'ils nous offrent et pour la réparation desquelles trouver des pièces d'origine est bien souvent un problème insoluble.

Que conclure de tout ceci?

Malgré l'exportation massive, l'Anglais peut s'offrir sinon une machine neuve, tout au moins un modèle à son goût. Sur le plan national, les usines travaillent à plein alors que les nôtres, si la cadence de sortie des vélomoteurs s'est améliorée, celle des motos est toujours voisine de zéro. A qui la faute? Aux circonstances en grande partie. Les usines d'outre-Manche n'ont pas, bien au contraire, été arrêtées par la guerre; l'occupation nous a porté un coup dont nous avons du mal à nous remettre; notre industrie a été complètement paralysée. A la libération, nos dirigeants n'ont pas su ou n'ont pas pu s'intéresser à notre sort; ils n'ont pas compris que nous aussi nous pouvions produire, vendre à l'étranger à doses massives et participer ainsi au redressement national. Les séries réduites font les prix élevés et le jeu aisé de la concurrence; le gouvernement anglais par contre a donné tous les atouts à ses industriels, il était juste qu'ils gagnent la partie.

Max ENDERS.



## ÉLÉGANCE ET CONFORT

Pour faire valoir le motocyclisme on se doit d'avoir une tenue correcte, sinon élégante, c'est en plus une satisfaction personnelle.

La tenue motocycliste nécessite toutefois certaines conditions et certains aménagements afin que les différentes pièces du costume soient de coupe agréable tout en assurant l'aisance des mouvements et l'assurance de garantie contre les intempéries.

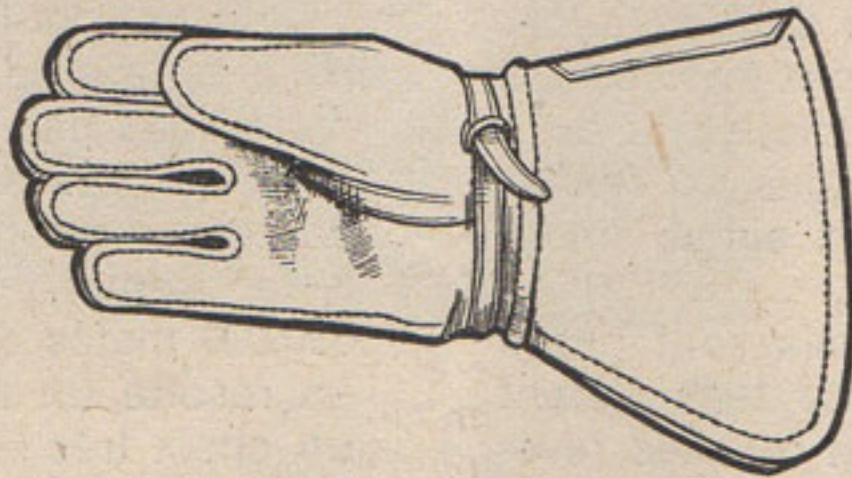


Un blouson ample et bien doublé avec des manches et des épaules spécialement montées est une tenue idéale pour la moto.

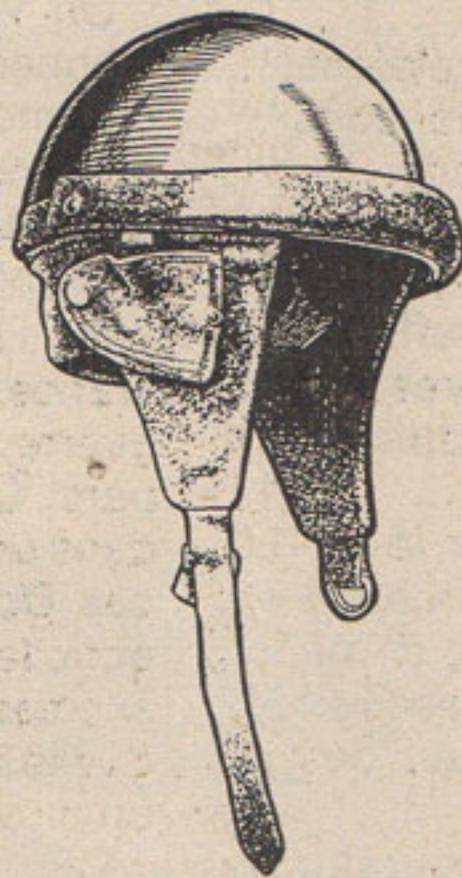
Il y a peu de magasins vraiment spécialisés dans le costume motocycliste car il faut pour sa réalisation une technique spéciale dictée par l'expérience personnelle, ce qui ne peut être exigé d'un tailleur ordinaire.

C'est pourquoi nous pensons rendre service en signalant l'initiative des Etablissements Monneret-Bastille qui ont ouvert un rayon d'articles d'habillement spécialement adaptés à l'usage de la moto : la coupe avec les manches soufflets, le choix du tissu ou du cuir, des doublures chaudes, l'emplacement des poches, tout a été étudié, on

le sent, par des gens qui pratiquent la moto. Les blousons de cuir, de suédine ou de toile, les gants de peau de cheval de coupe spéciale, les bottes en cuir, dont certaines fourrées, ou en caoutchouc, les culottes en poulain ou en mouton, tout est parfait.



Le cuir de cheval convient tout spécialement pour nos gants. La peau en est à la fois souple et imperméable. Quand la coupe en est bien étudiée, ils sont agréables à porter et font long usage.



Un casque spécialement étudié pour la maison Monneret.

lement au point. Il y a des casques spécialement établis pour cette maison, un choix complet de lunettes... bien des choses encore qu'il faut voir sur place avant d'acheter n'importe quoi.

Ce rayon fait partie du même magasin où sont présentés les derniers modèles de vélomoteurs, scooters, moteurs auxiliaires et sidecars.

## DES BOTTES POUR LES MOTOCYCLISTES

Les agents motocyclistes qui ont si belle et si correcte allure sur des machines toujours impeccables font, par leur équipement et particulièrement par leurs bottes, de nombreux envieux.



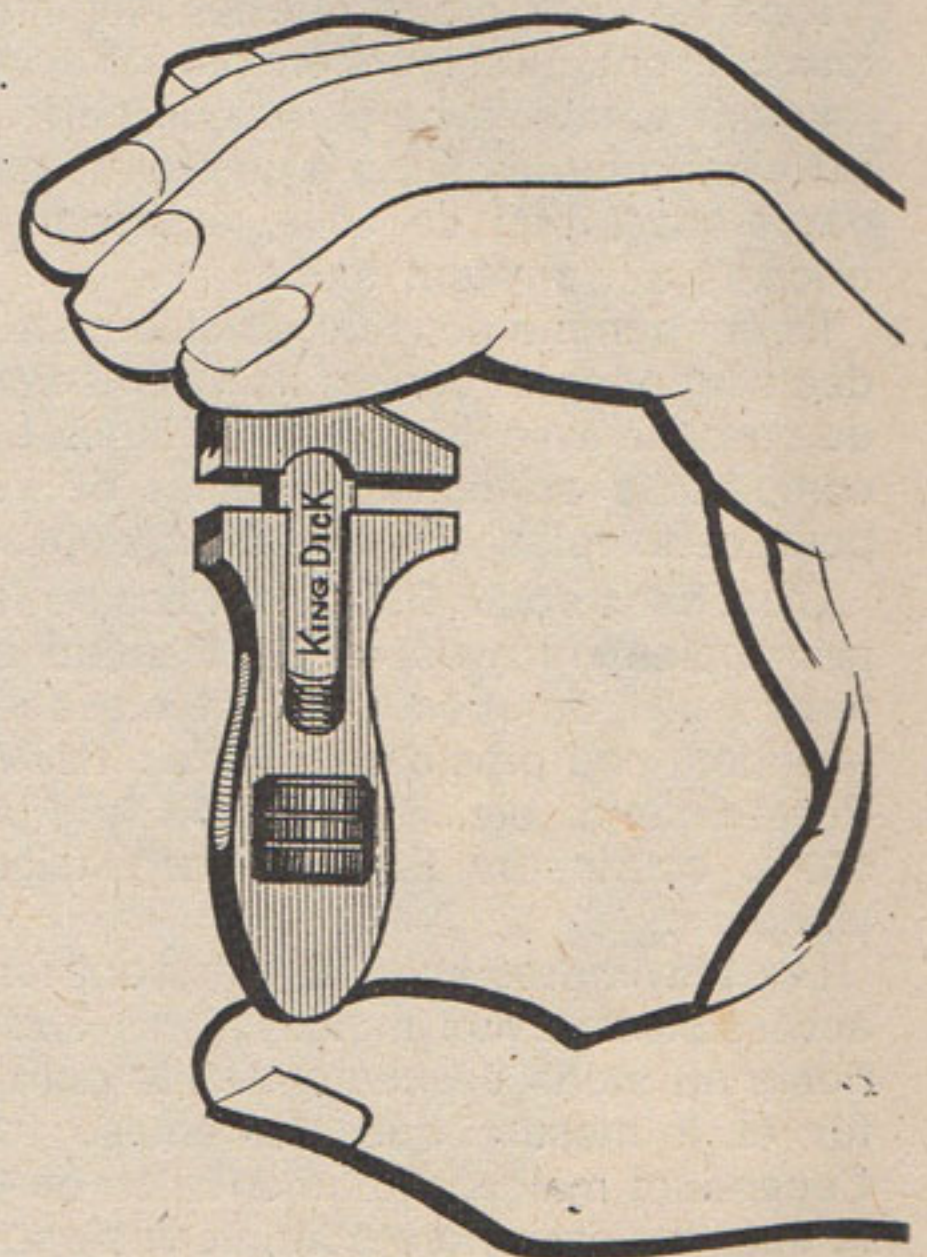
L'élégante botte Marcy, étudiée pour la plus grande aisance du pied.

Or ces bottes si remarquées ne sont pas faites tout spécialement pour eux, mais se trouvent dans le commerce.

C'est la Maison Marcy qui les fabrique. Depuis longtemps spécialisée elle a réussi, et ce n'est pas d'hier, des bottes de coupe élégante, faciles à chauffer, permettant la marche; et imperméables sous l'éclat de leur vernis.

Les motards de presse qui sillonnent par profession les environs de la Bourse connaissent bien les vastes magasins Marcy, entre la rue Réaumur et celle du Quatre-Septembre.

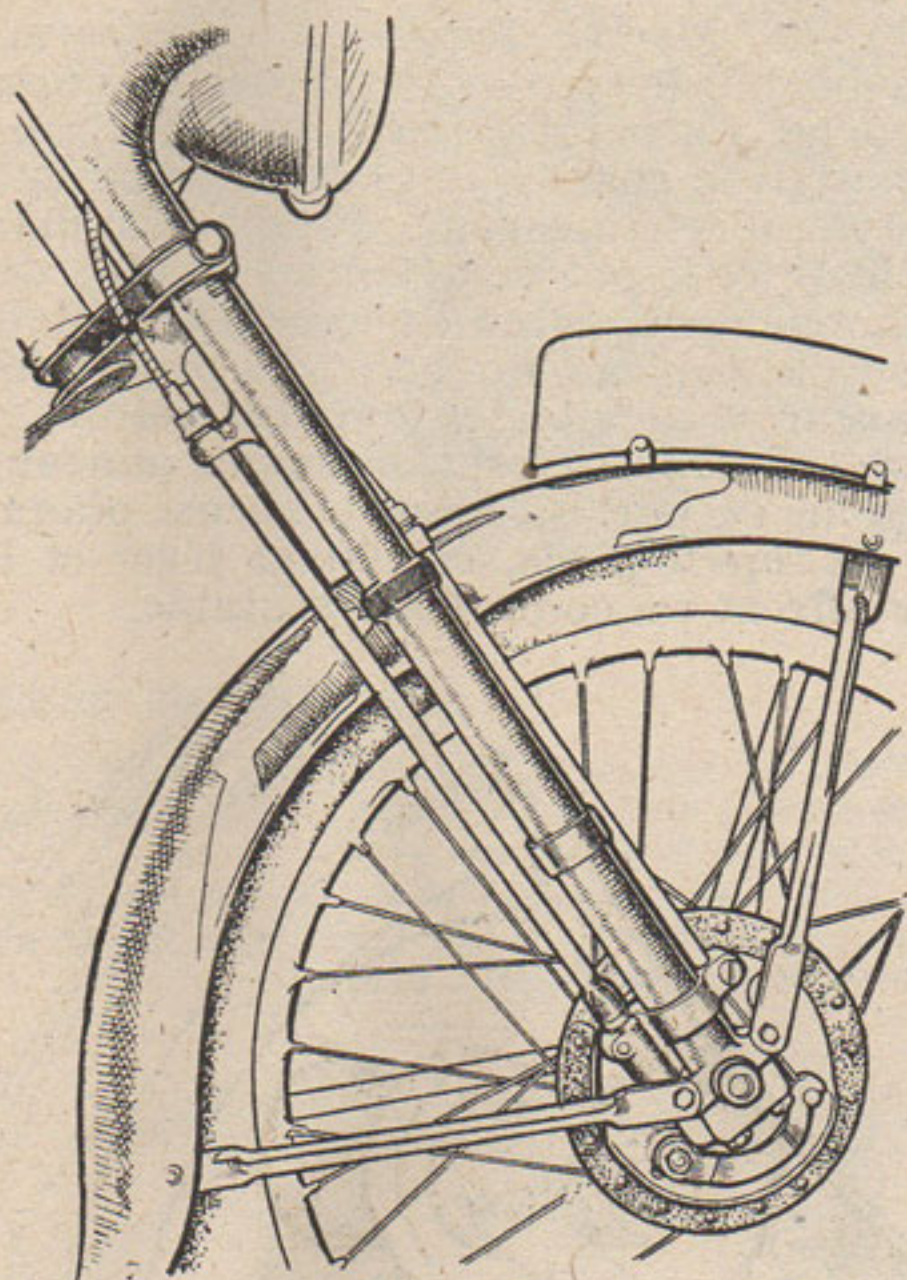
Comme pour le cavalier, la botte est pour le motocycliste la chaussure indiquée; les touristes et les sportifs l'adoptent de plus en plus.



Les fameuses King-Dick sont revenues. Ce sont les plus réputées des clés anglaises. Voici le plus petit de quatre modèles qui constituent la trousse complète.

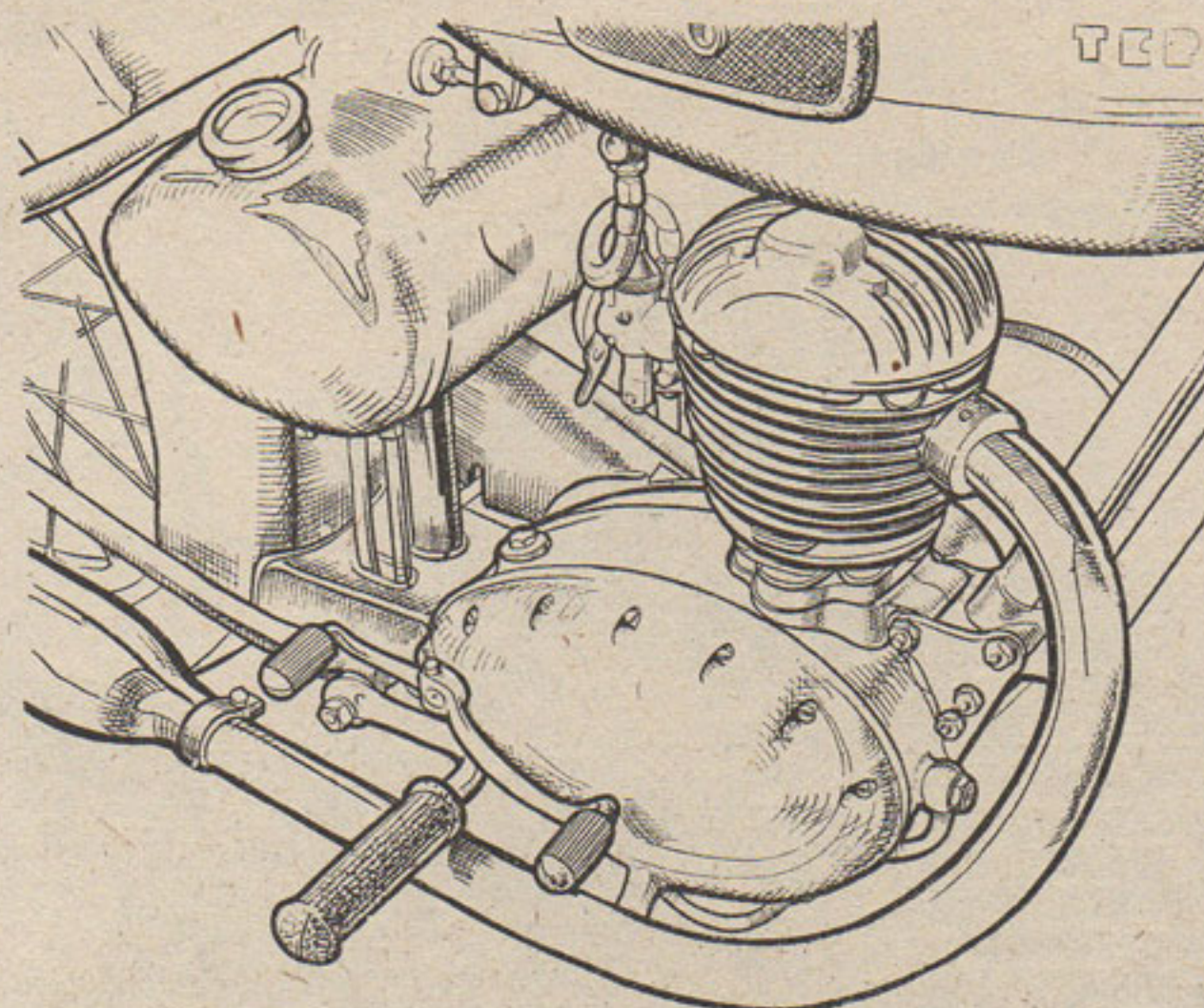
### La 125 Terrot E.T.P.

Les vélomoteurs 125 cmc. Terrot à fourche télescopique commencent à sortir. La maison de Dijon réalise son programme avec une régularité de bon augure.



A droite, le bloc à conservé son aspect extérieur net et sobre. Mais la boîte a été quelque peu modifiée. On remarque à l'arrière le bouchon de remplissage de la boîte et à l'avant le nouvel emplacement du reniflard.

A gauche, la fourche télescopique avec une commande particulièrement réussie du frein avant.



Nous aurons sans doute un de ces prochains jours l'occasion de nous étendre davantage et de réaliser un essai complet, grâce auquel nous pourrons vous signaler les performances et la consommation.

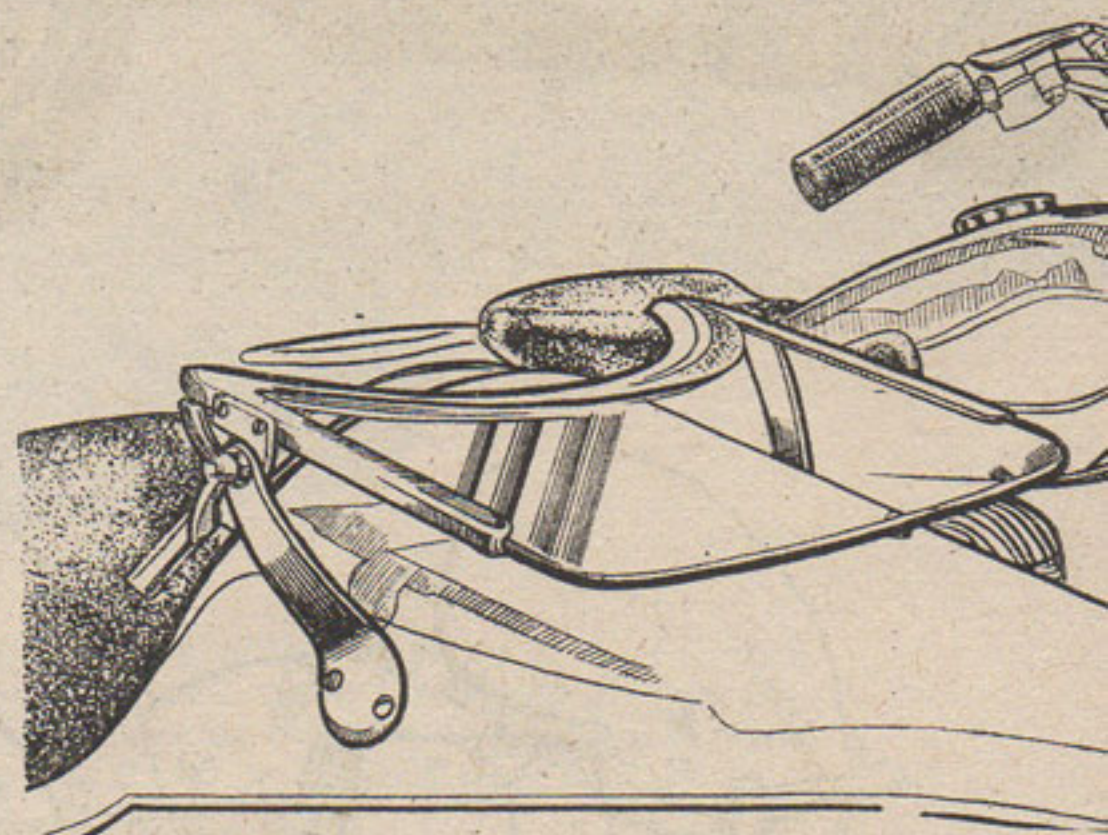
### LE SIDECAR LÉGER : UNE CONFIRMATION

J'ai roulé en 1947 et 48 avec un équipage vélomoteur 54 et 55 Peugeot, avec sidecar Simard, je ne puis que vous dire avoir obtenu de très bons résultats, tel que Beaulieu (Doubs), à Mâcon (262 km.) en 7 heures, avec ma femme comme passagère.

Quelques petits voyages en Suisse par Morteau avec ma femme et mes deux enfants et des déplacements divers par tous les temps.

A. POULOT (Chaumont).

RÉPONSE. — 262 kilomètres en 7 heures, tous arrêts compris, c'est plus qu'une honnête moyenne commerciale surtout sur un parcours aussi accidenté; nous y connaissons quelques bonnes et longues côtes qui se chargent aisément de faire tomber la moyenne.



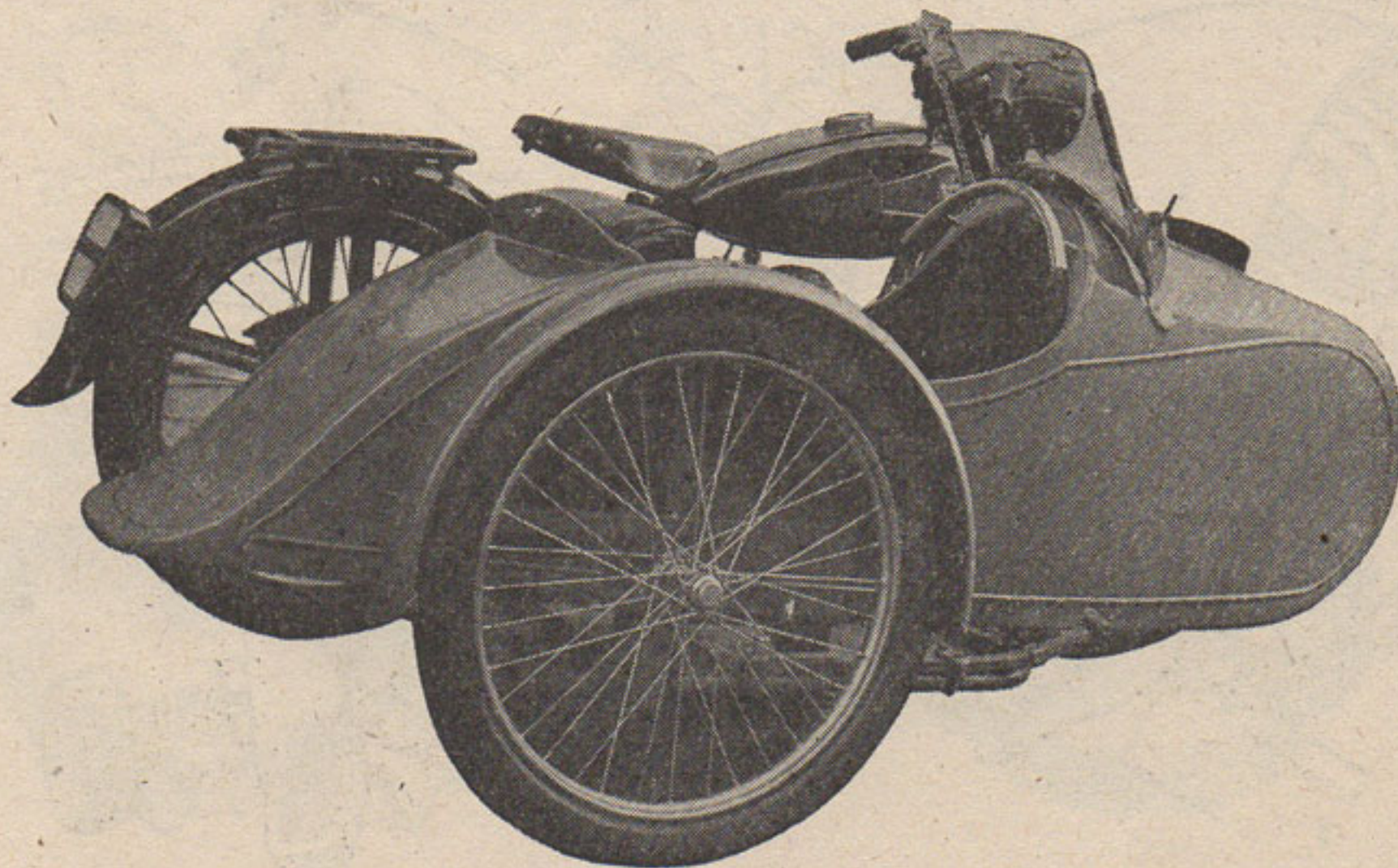
Le sidecar léger est à l'honneur; voici le Simard photographié chez Gratecap, l'agent parisien. Il a belle allure. En haut le pare-brise articulé du même équipage.

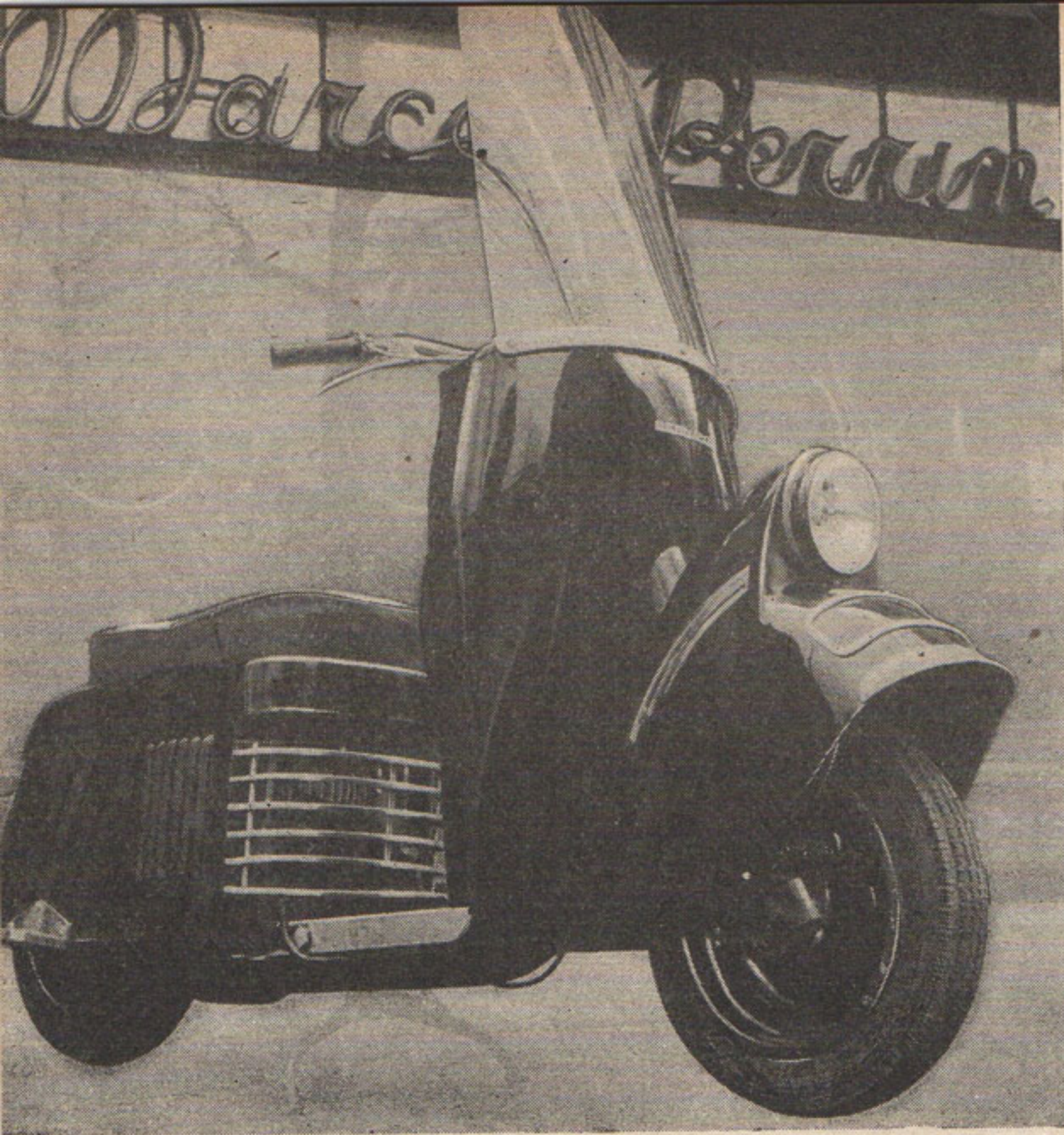
Nous avons repéré un de ces modèles à la vitrine de Moto-Hall. Quoique déjà vendu, M. Habert a bien voulu nous le confier pour faire quelques kilomètres. Il a vraiment confiance en notre doigté pour manier, avec délicatesse, les nouveaux nés.

La fourche télescopique sied bien à cette élégante machine déjà si nette dans son allure générale.

Elle ne procure pas que l'agrément de la ligne; elle ajoute de l'agrément, de la souplesse et de la sécurité à la conduite. Cet avant semble bien calculé comme débattement pour le confort et comme chasse pour la précision et la sécurité de marche.

Outre la nouvelle forme du réservoir, nous avons fait quelques autres constatations en roulant: le moteur a une distribution plus silencieuse. Après examen au retour, nous avons constaté quelques modifications, peu apparentes de l'extérieur, mais qui indiquent que le groupe-moteur a également été travaillé. La présence d'un 6 pans à la partie postérieure du bloc nous a révélé qu'il y avait du nouveau du côté de la boîte; celle-ci est en effet désormais cloisonnée avec une lubrification indépendante par graisse. Cela est sans doute mieux et a, en tout cas l'avantage de supprimer les résonnances des carters et les sifflements des pignons. Nous soupçonnons d'ailleurs qu'ils ont été, eux aussi, l'objet de soins attentifs et clairvoyants.

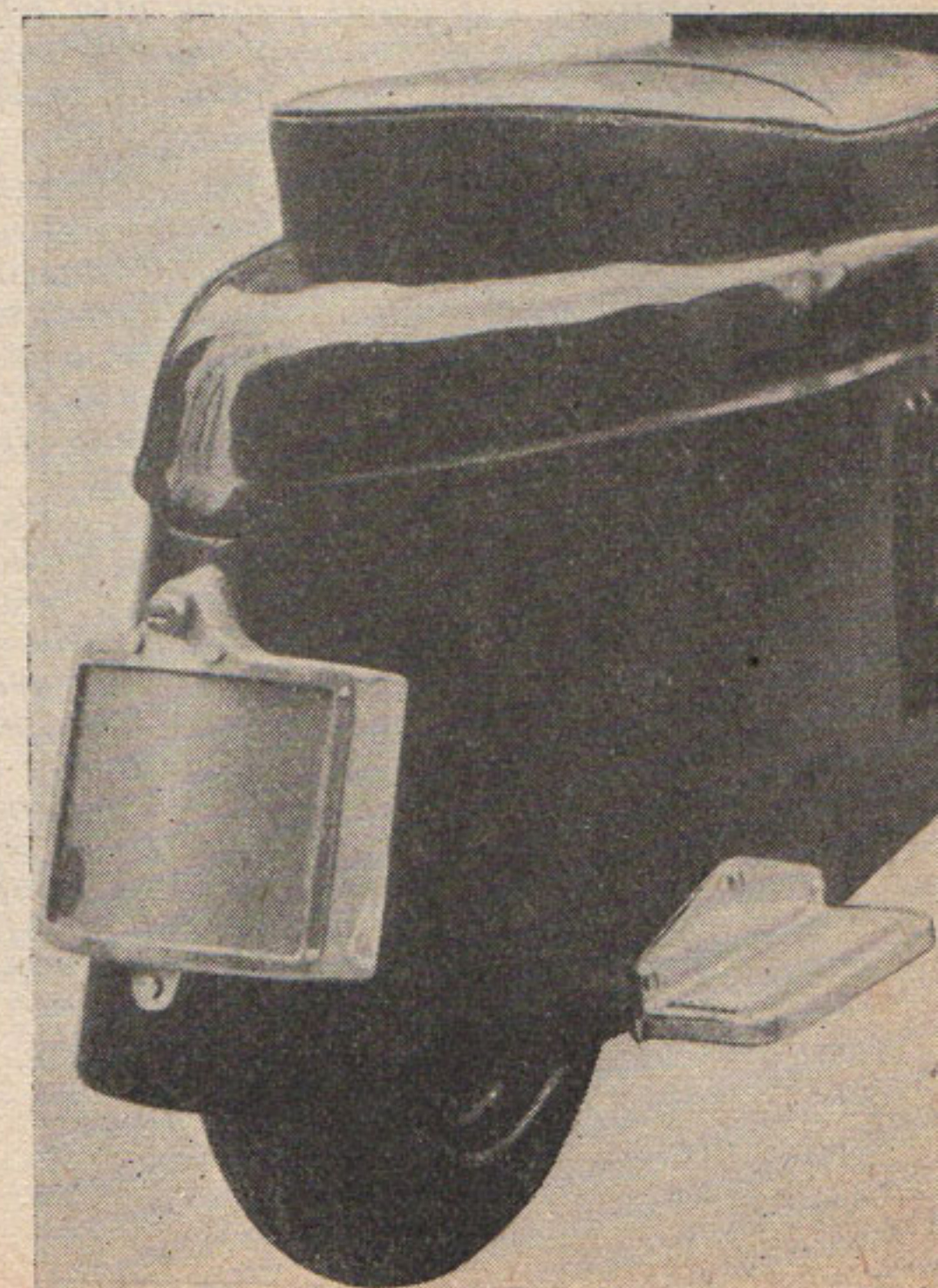
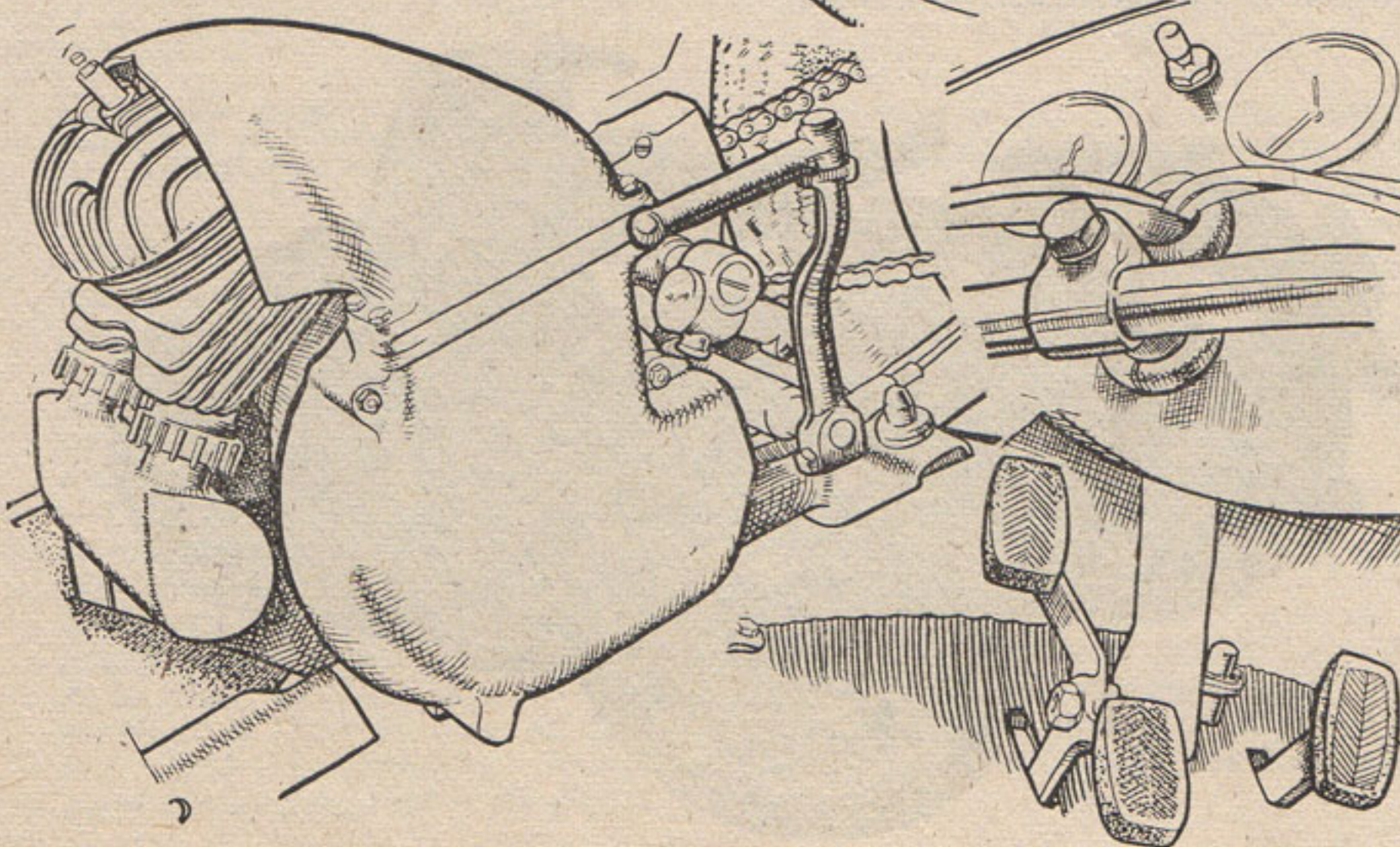
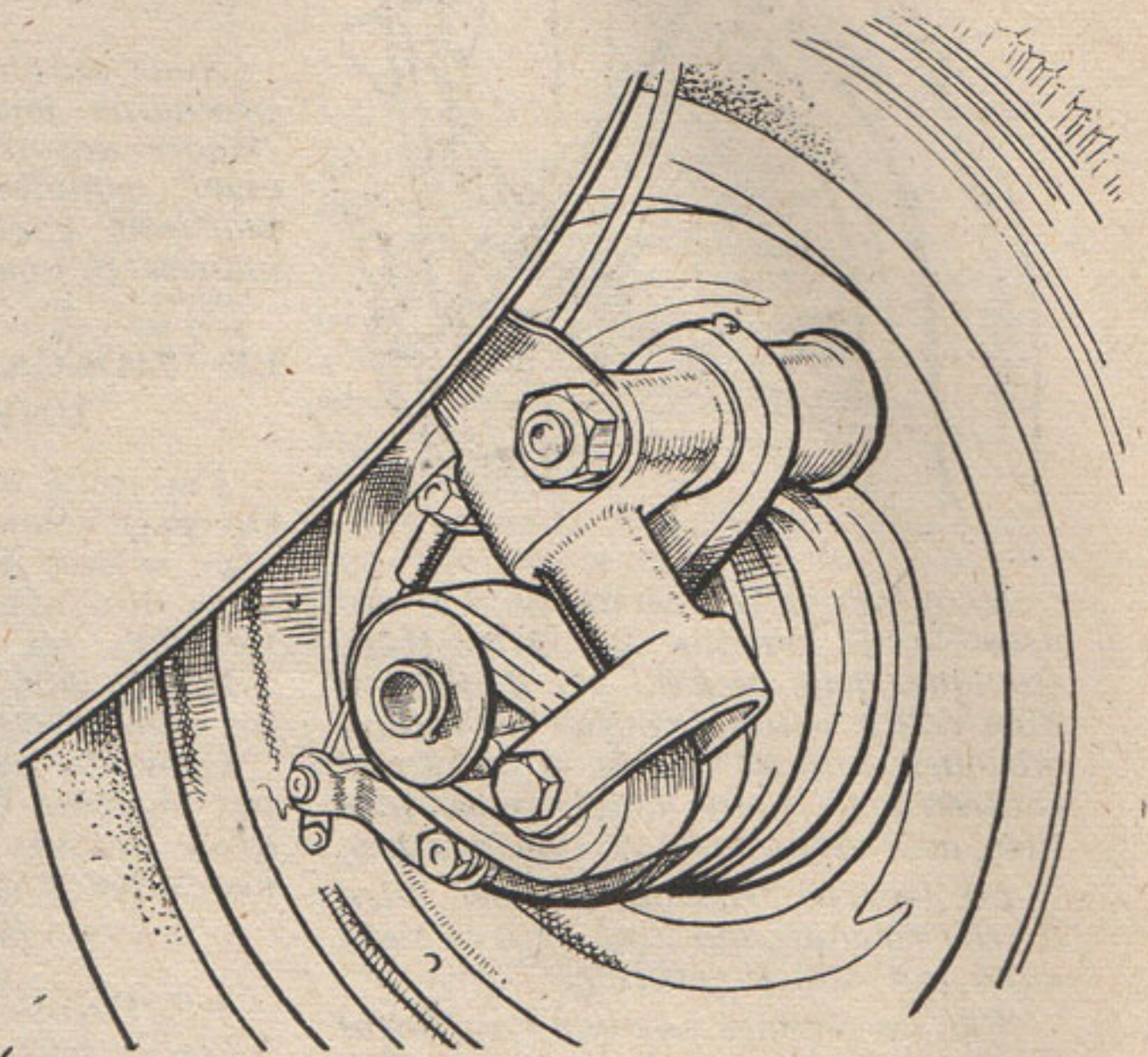
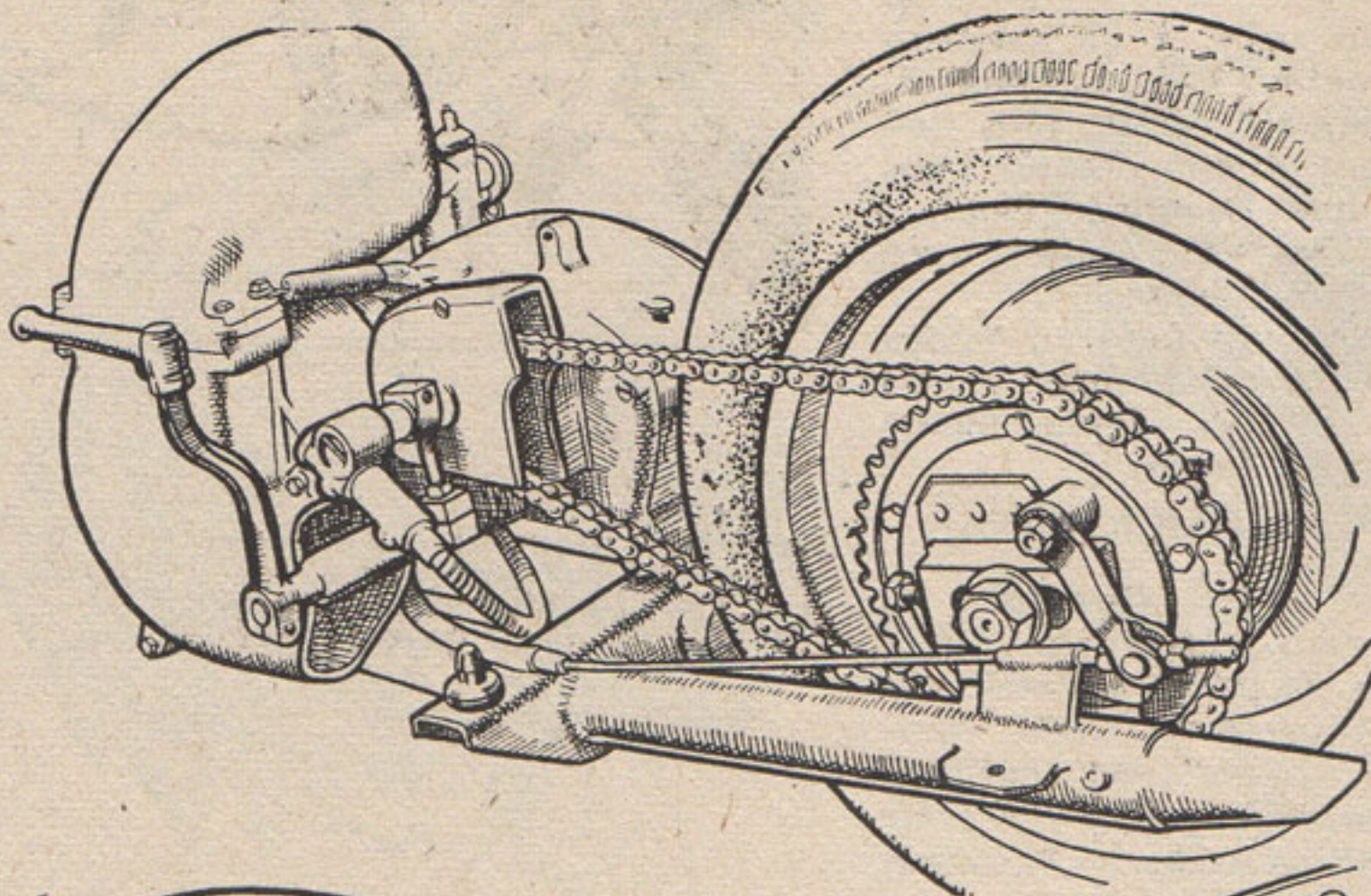




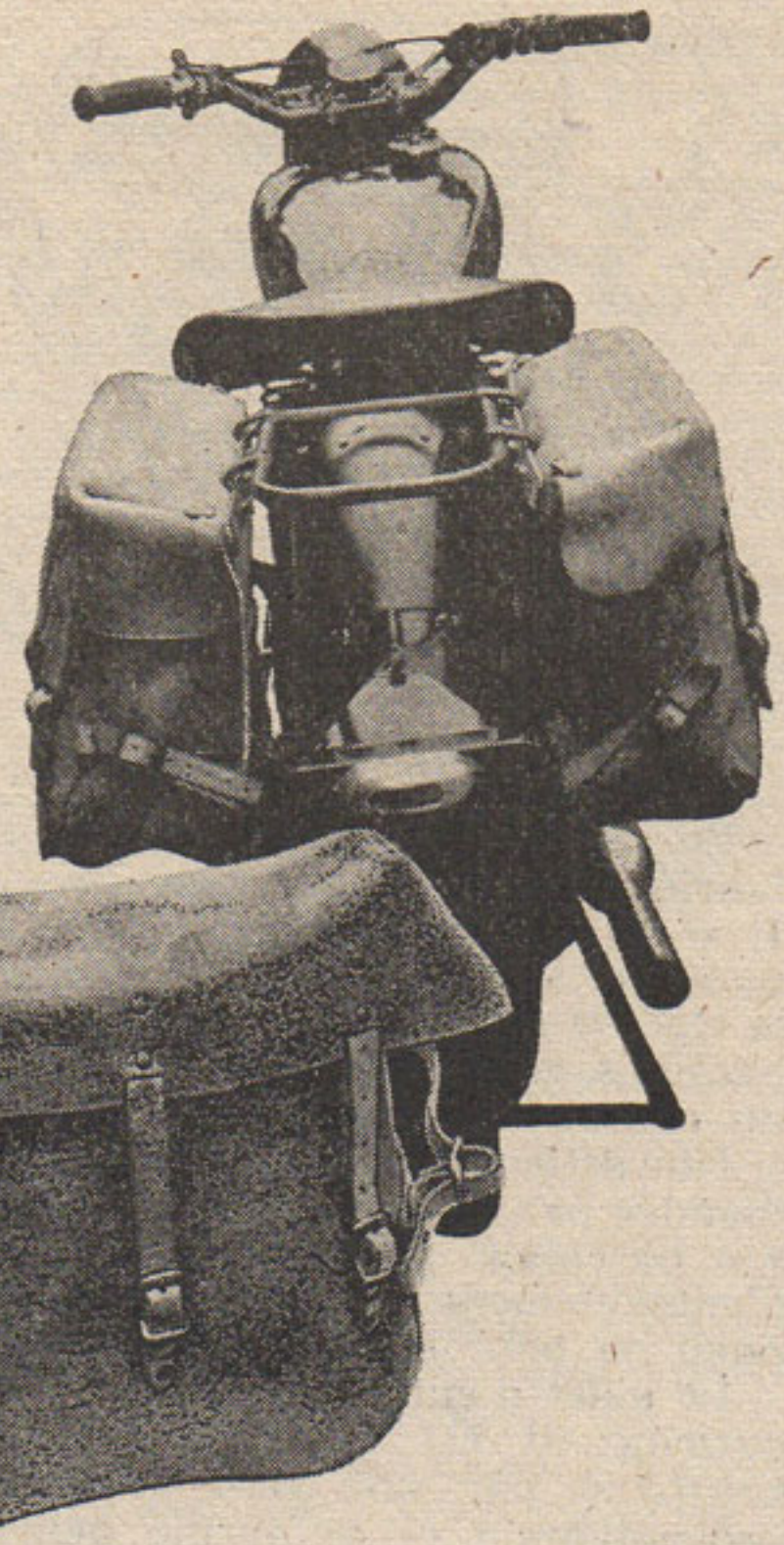
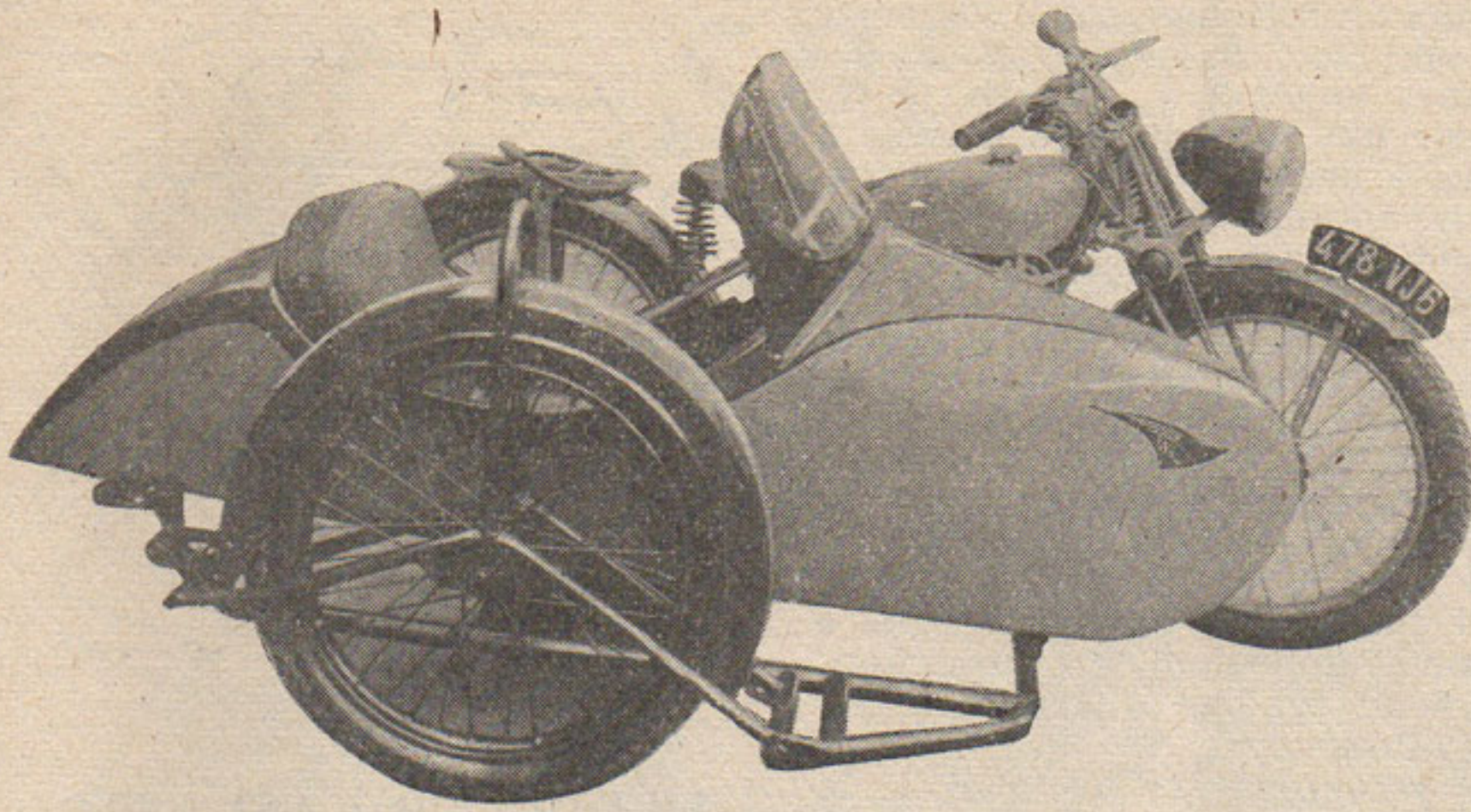
# LE SCOOTER BERNARDET

L'amabilité de Marcel Perrin nous a permis d'examiner en détail le scooter Bernardet que nous voyons à gauche. La pointe arrière soulevée, nous pouvons découvrir le châssis tubulaire servant également de tuyau d'échappement. Plus bas, remarquez la soufflerie et le pot de détente très près des orifices d'échappement, notez également compteur et montre sur le tableau de bord, les pédales de frein et changement de vitesses font très voiture.

A droite, détail de la suspension avant, anneaux caoutchouc, roue en porte-à-faux; luxueuse plaque de numéro; les repose-pieds, en alliage léger et le siège biplace offrent un confort indiscutable.



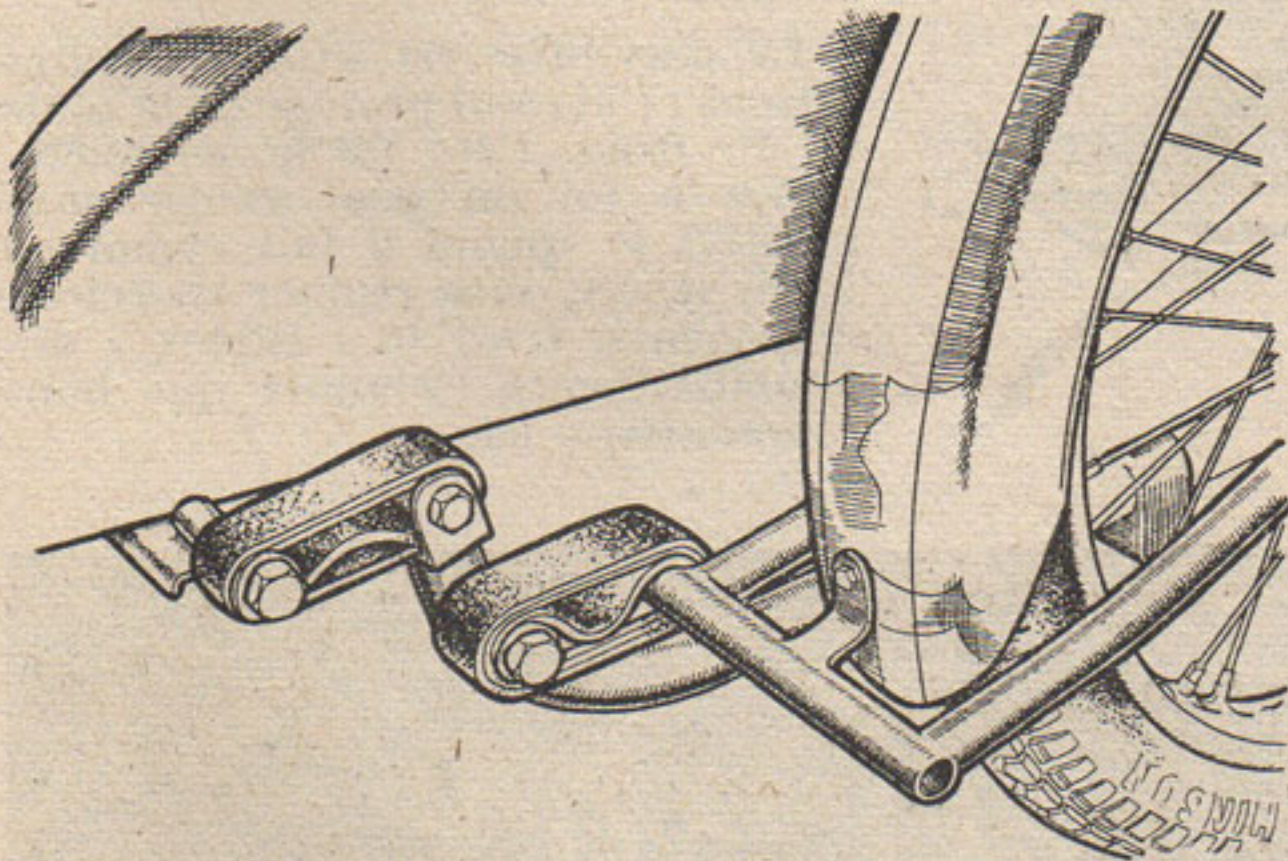
Chez GARREAU



Chez MONNERET

Un sidecar « maison » fabriqué par les Sociétés Monneret pour vélomoteur et moto légère. Carrosserie grand confort, avec pare-brise, roue enveloppée et suspendue.

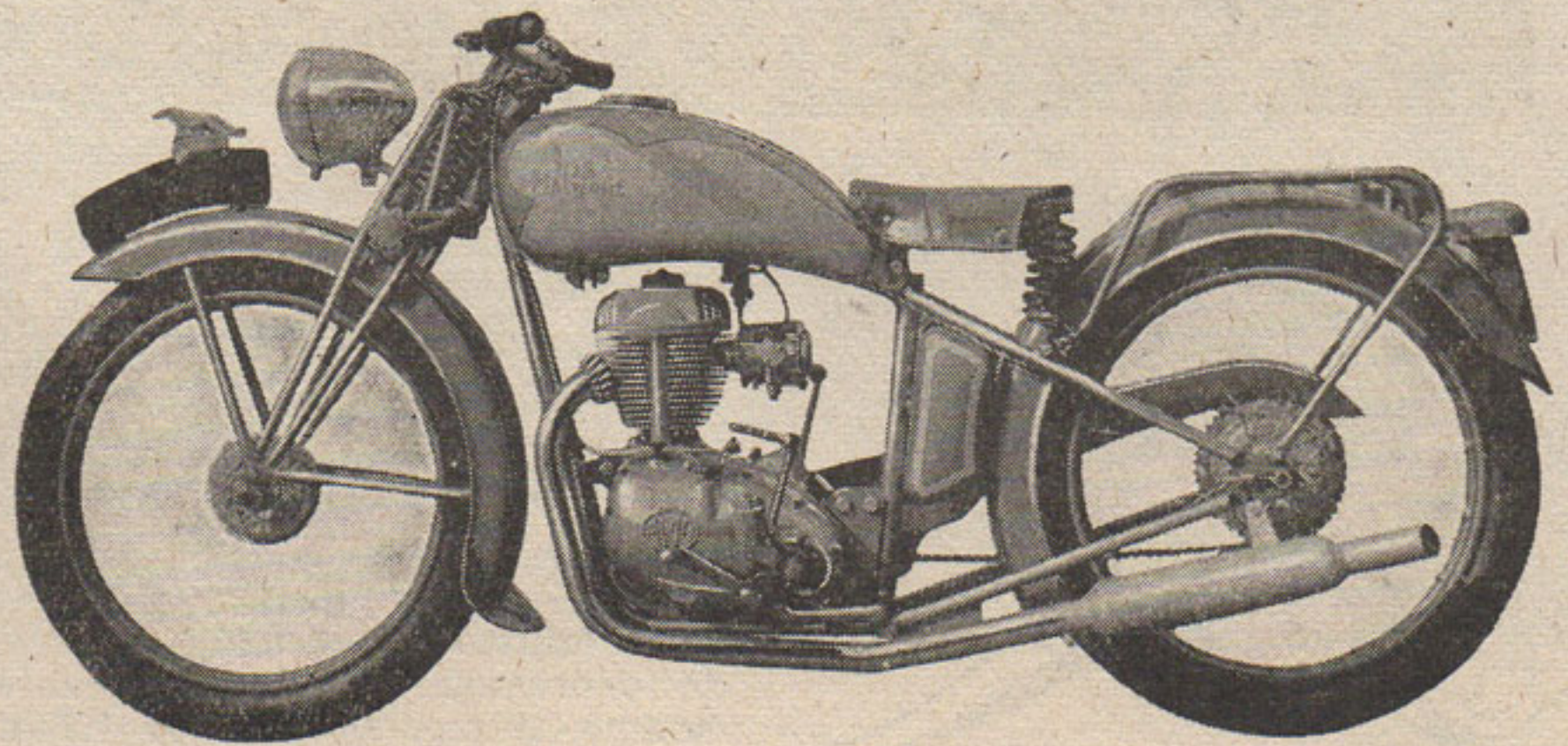
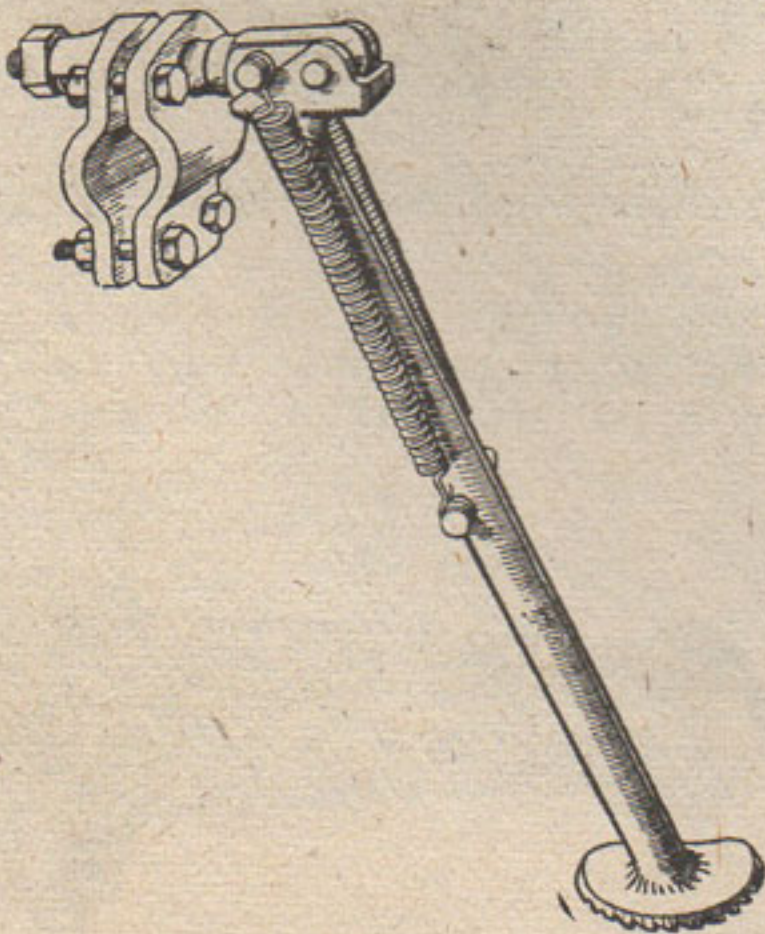
Ci-dessous : Détail de la suspension de la roue du side. On aperçoit qu'elle est assurée non par des ressorts mais par des anneaux élastiques Neiman auto-amortisseurs.

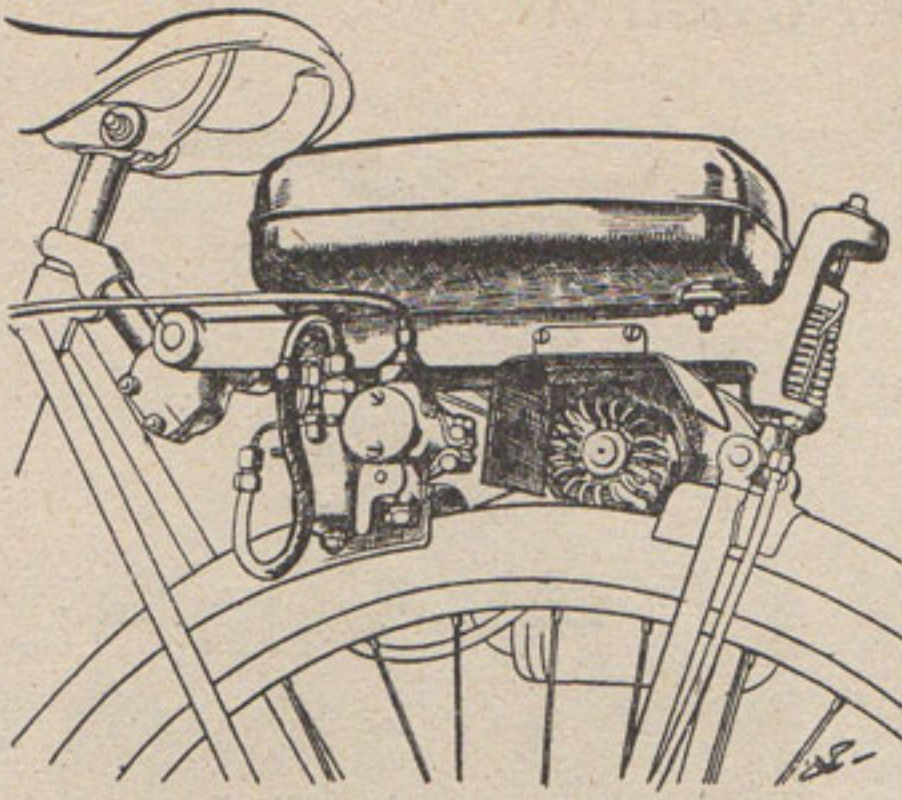


Des sacoches en cuir pour le grand tourisme et le camping, sont de proportions généreuses : hauteur 35 cm., largeur 40 cm., profondeur 20 cm., plus besoin de tirer des plans pour le transport du bagage. Il y a de la place pour tout.

A MOTO-BASTILLE deux nouveautés :

A gauche : La béquille latérale adaptable à toutes machines, vélomoteurs ou motos; ci-dessous : la D.S. Malterre 150 cmc., avec le nouveau bloc A.M.C. est une moto légère de lignes agréables, d'aspect robuste, sur laquelle nous avons fait un petit tour avec grand plaisir. La maison Malterre est une vieille connaissance; nous vous rappelons ses 500 cmc. postivement incassables.





### LE 50 cmc. MINIMOTOR

Ce moteur d'origine italienne est fabriqué en France sous licence. Il se place sur la roue arrière. Le montage se fait par un collier sur la tige de selle et à l'arrière par des haubans reliés aux pattes arrière du cadre.

Une articulation avec ressort commandée par un levier à main permet son basculage pour mettre le galet d'entraînement en contact avec le pneu ou pour le débrayer.

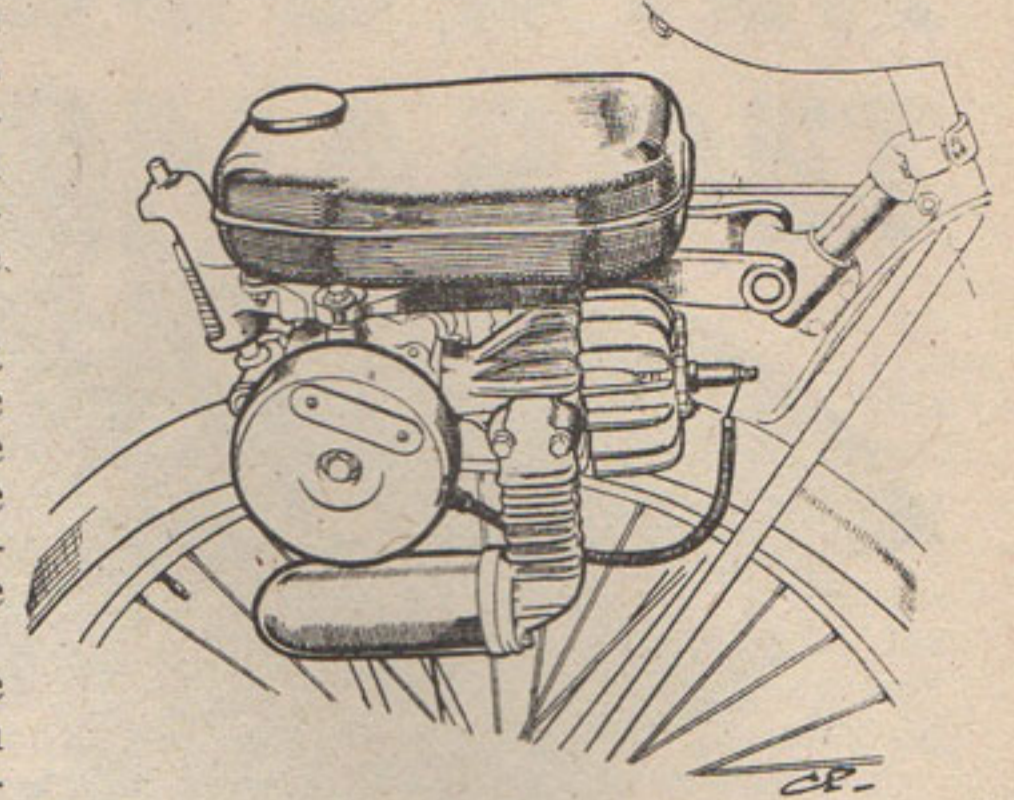
Le galet d'entraînement est assez curieux; il est en métal; il est constitué par une série d'ailettes concentriques et de forme hélicoïdale. Sauf le découpage du garde-boue arrière, l'installation du groupe Minimotor sur le cadre de la bicyclette ne présente ni difficulté ni

recours au bricolage, car il comporte en un bloc homogène tous ses organes annexes y compris le réservoir qui surplombe le moteur à cylindre horizontal avec une disposition appropriée des ailettes de refroidissement.

Ce moteur, avons-nous dit, doit sortir bientôt en France. La licence en a été prise par une importante entreprise. La fabrication en grande série est dès à présent, non seulement envisagée, mais en cours de réalisation.

Il nous a été donné de voir ce petit moteur à l'œuvre, il nous a donné l'impression de tourner parfaitement rond et d'être un excellent grimpeur.

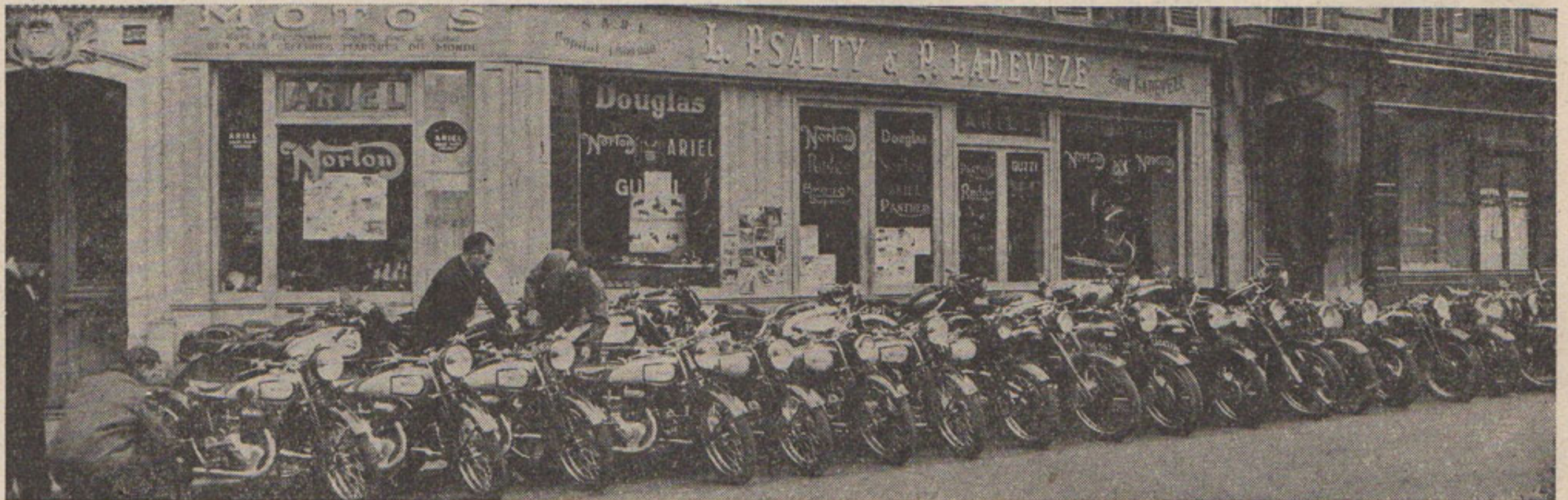
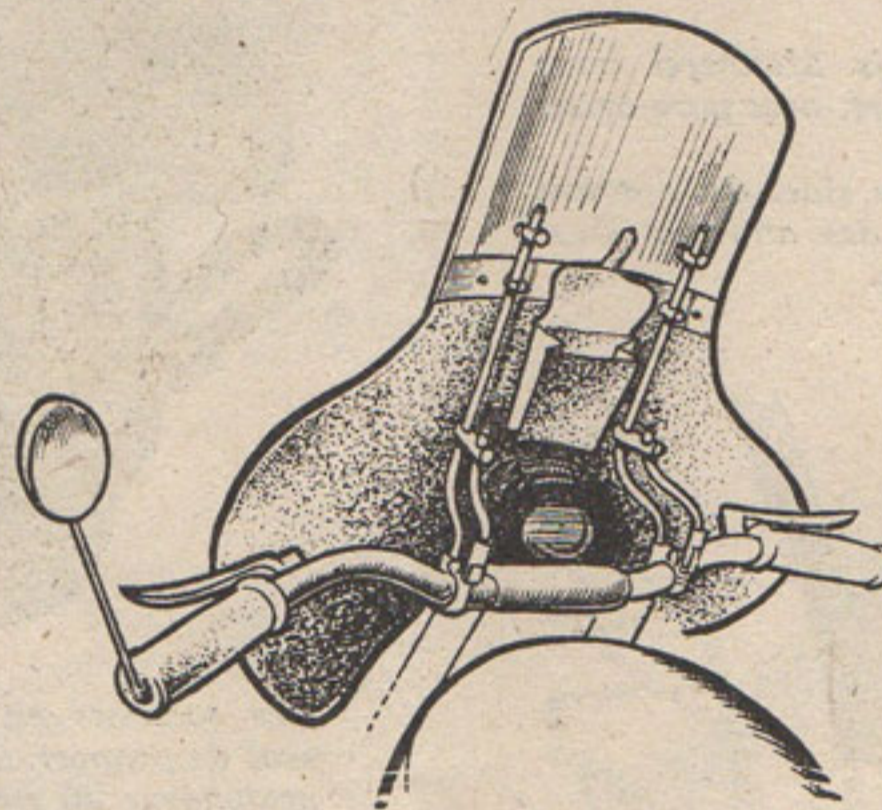
Nous aurons certainement à en faire l'essai dès qu'il pourra être mis à la disposition de la clientèle.



### LE PARE-BRISE EST UTILE

Le pare-brise connaît un succès mérité, c'est pourquoi sa technique s'améliore. Celui que l'on voit à gauche est complété par un tablier augmentant la protection et supprimant les remous d'air. Il s'évase latéralement et protège les mains; une pochette peut recevoir cartes ou petit outillage.

Le pare-brise est utile en toutes saisons: l'hiver il protège de la pluie et du froid, l'été de la poussière. Grâce à lui on peut rouler sans lunettes et quand il fait chaud en tenue légère, sans risquer les refroidissements. C'est le « Biplax » des Etablissements Delannet que nous reproduisons ici.



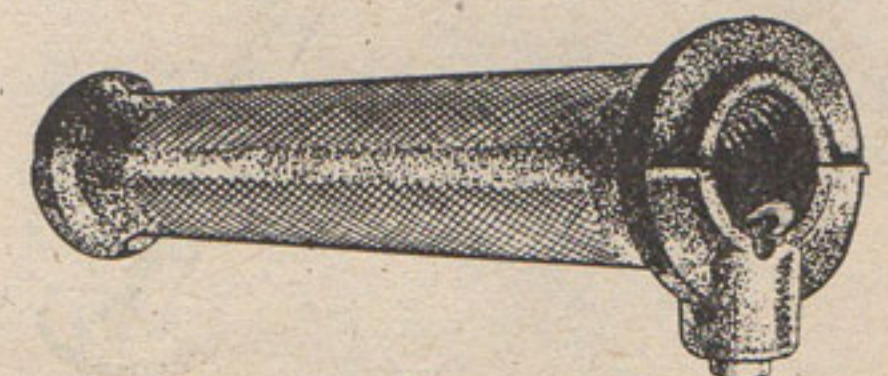
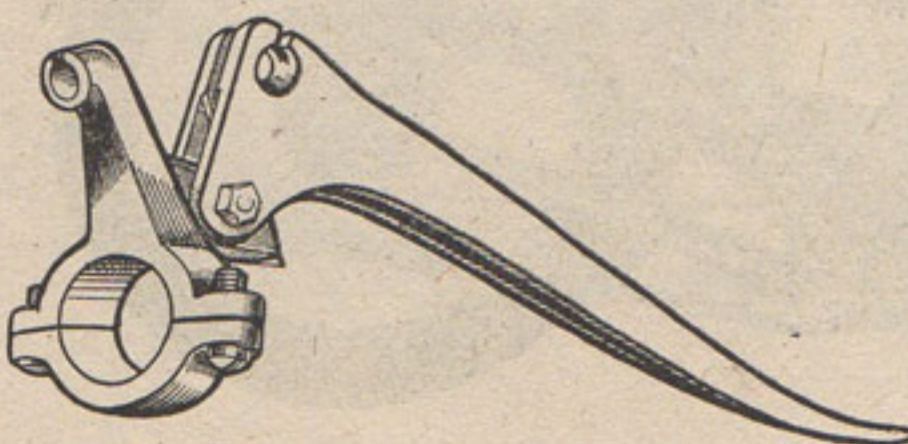
### CHEZ LADEVÈZE

Malgré cette exposition impressionnante de motos étrangères, Lade-

vèze ne se désintéresse pas de nos productions nationales; il est en effet agent de Motobécane. Le Scooter, aussi, l'a tenté: il représente l'A.G.F. dans les deux cylindrées 125 cmc., catégorie vélomoteur sans permis et 130 cmc., sans bon d'achat, mais avec permis.

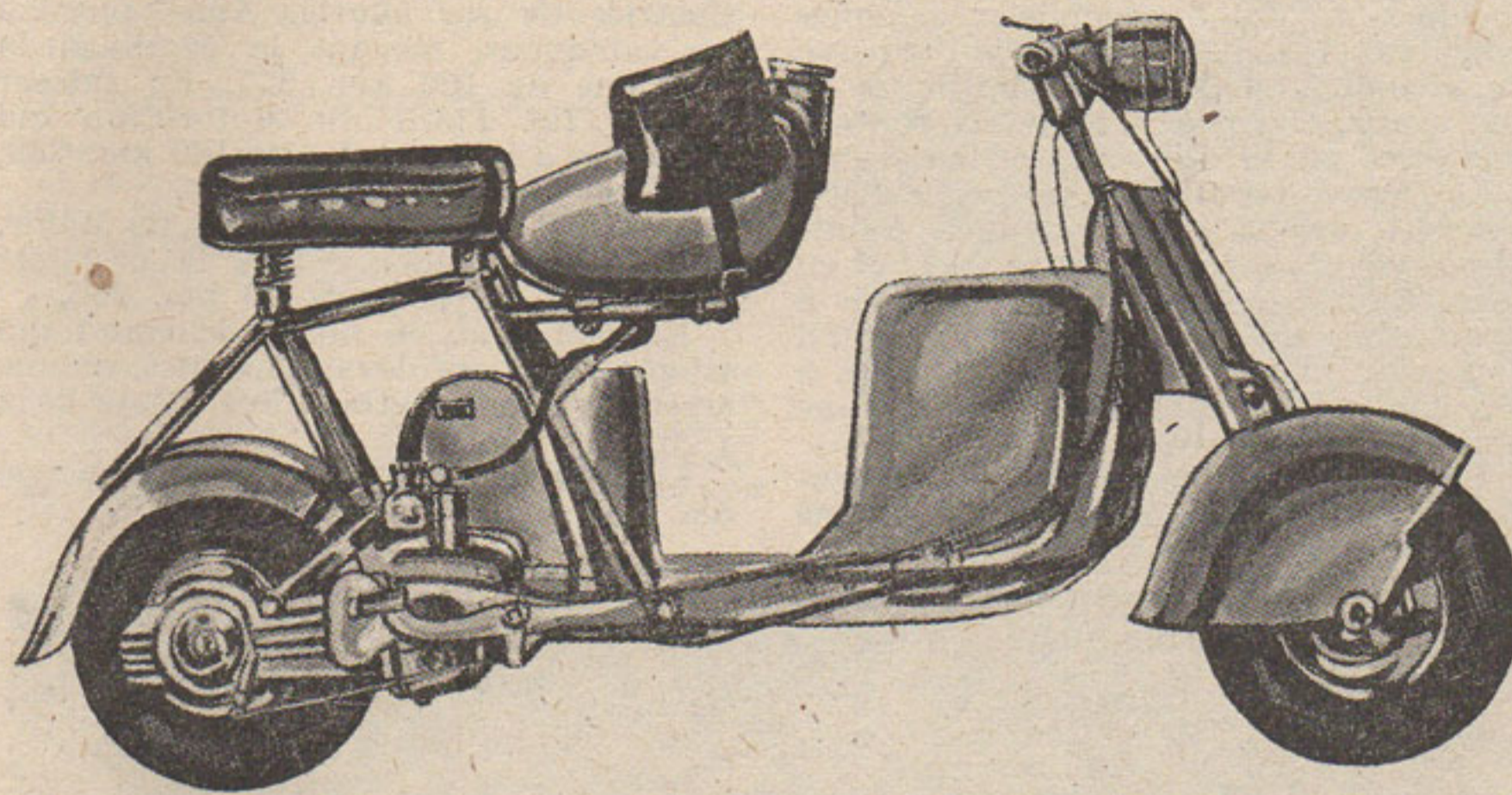
On trouve également chez lui des accessoires de qualité et d'excellente fabrication, témoin ce levier de débrayage, et des nouveautés comme cette poignée de caoutchouc

dans laquelle est incorporé le bouton de klaxon que l'on aperçoit à la partie inférieure du dessin.



# LE SPORT

## « LAMBRETТА » A BATTU 13 RECORDS MONDIAUX



Le Lambretta des records du monde, tout en conservant ses caractéristiques générales, a un aspect quelque peu différent des modèles de série.

Voici le tableau des records de la Lambretta comparés avec les précédents records établis :

Records Lambretta	Classe 4 (125 cmc.)	Records précédents
3 heures, moyenne km.	94,318	Rapeau - Prester A. D. - km. 83
4 » » »	94,376	» » » 81
5 » » »	93,941	Wech - Train » 83
6 » » »	94,596	» » » 84
7 » » »	95,448	» » » 82
8 » » »	95,448	» » » 82
9 » » »	95,592	» » » 82
500 km. » »	94 023	» » » 84
500 mg. » »	95,556	» » » 82
	Classe 6 (175 cmc.)	
7 heures, moyenne km.	95,448	Rapeau - Aubier Dunn - km. 92
8 » » »	95,448	» » » 92
9 » » »	95,592	» » » 91
500 mg. » »	95,556	» » » 91

Le vendredi 11 février 1949 une maison italienne s'appropriait 13 records mondiaux avec un scooter 125 cmc. Lambretta.

L'autodrome de Monza n'étant pas libre, les records furent établis sur le parcours Rome-Lido d'Ostia, bien que ce parcours ne fut pas idéal; car il présente des courbes, des montées, des descentes et divers obstacles. En somme une route pour tous véhicules, rien de comparable à Monza (Monza moins bien que Montlhéry).

La Lambretta était pilotée par : Angonox Mario, Brunori Oreste, Masetti Umberto et Rizzi Riccardo. Tous pilotes de classe.

La petite machine était évidemment dégarnie, mais pas autant qu'on pourrait croire, car l'équipement était complet. Sans carénage spécial aérodynamique.

## LE [MOTO-CROSS DE ROMAINVILLE

Le premier moto-cross de la saison, organisé par le Motor-Club le dimanche 13 mars à Romainville, a connu un succès mérité. Malgré le temps menaçant, les sportsmen étaient venus nombreux applaudir les exploits de nos spécialistes de ce sport si spectaculaire.

La réunion est ouverte par une course de 125 cmc. sur 5 tours du circuit de 1.300 mètres. Mélioli du M.C. Clodoaldien prend la tête dès le départ et la garde jusqu'à la fin. Résultat : 1. Mélioli en 9 m. 27 s. 1/5; 2. Lery, 10 m. 09 s.; 3. Sablé, 10 m. 17 s. Meilleur tour : Lery, 1 m. 51 s. 3/10.

Ensuite 1<sup>re</sup> éliminatoire en 250 cmc. : Perlin, de l'écurie Ladevèze, prend la tête et gagne facilement en 13 m. 54 s. Viennent ensuite : Moury, 14 m. 07 s; Legrand, même temps, etc. Meilleur tour : Perlin en 1 m. 42 s. La 2<sup>e</sup> éliminatoire en 250 cmc., voit la victoire de Gamba



Le départ des 250 cmc. au moto-cross de Romainville.

en 14 m. 58 s., meilleur tour en 1 m. 49 s. 2/10, suivi d'Adnet en 15 m. 33 s., Mélioli en 15 m. 43. Puis c'est au tour des 350 cmc, la première série est remportée par Brassine en 13 m. 31 s., meilleur tour : 1 m. 39 s. 2/10, suivi de Perlin, 13 m. 59 s.; Lorillère, 14 m. 17 s., etc.

La 2<sup>e</sup> série est remportée par Bobio en 14 m. 56 s., meilleur tour : 1 m. 48 s. 4/10, suivi de Hofstetter, 15 m. 12 s.; Margerie, 15 m. 15 s. Puis ce sont les deux séries en 500 cmc., la première voit la victoire de Brassine en 13 m. 26 s., meilleur tour : 1 m. 37 s. 2/10, suivi de Ladevèze, Lysseran-Blat (A.S.P.P.) à un tour. La 2<sup>e</sup> série est remportée par Legrand en 13 m. 40 s., meilleur tour 1 m. 39 s.; Nuc, 13 m. 44 s.; Brûlé, 14 m. 05 s.

Après un court entr'acte c'est la finale des 250 cmc. sur 12 tours. Moury du M.C. Orléans prend la tête et marche très fort, Adnet semble se réserver et Perlin qui a eu des ennuis de carburation est en retard, mais remonte très bien, à 4 tours de la fin il est obligé de s'arrêter crevé à l'avant et c'est la fin. 1. Moury en 21 m. 45 s. 3/10; 2. Klym (M. C. Orléans), 22 m. 18 s.; 3. Adnet, 23 m. 01 s.; 4. Gamba; 5. Mélioli, etc...

Comme il se fait tard les demi-finales en 350 et 500 sont supprimées et l'on donne tout de suite le départ de la finale des 250 et 500. Seize concurrents au départ de cette épreuve sur 15 tours.

Au premier tour Brassine passe en tête talonné par Huc, Ladevèze, Bobio, Deshaies, Blat, etc... A mi-course il n'y a plus qu'une dizaine de coureurs, les autres étant arrêtés pour diverses raisons, crevaisons, ennuis de sélecteurs, etc..., quelques chutes sans gravité agrémentent cette épreuve. La fin arrive et Brassine franchit le premier la ligne d'arrivée suivi de très près par Huc, Legrand, Ladevèze qui furent étourdissants de virtuosité.

350-500 : 1. G. Brassine en 25 m. 29 s. 2/5; 2. Huc; 3. Legrand; 4. Ladevèze; 5. Deshaies; 6. Brûlé; 7. Bobio; 8. Margeve.

Pour terminer félicitons le Motor-Club pour la parfaite organisation à tous points de vue de cette épreuve d'ouverture de la saison.

### ELIMINATOIRE DU BOL D'OR le 20 mars 1949 (Montlhéry)

Le départ est donné à 9 h. 30, un beau temps mais froid favorise cette belle réunion; dès le départ l'allure est très vive : les 125, 175, 250 et les sidecars vont d'un train d'enfer, dès le début quelques-uns ont des ennuis mécaniques insignifiants; dans le milieu de l'épreuve les abandons pour bris mécaniques se font sentir, très peu il faut le dire; nos amateurs ont réellement le feu sacré.

Le Dery, avec son allure particulière, a surpris par sa parfaite tenue. Saint-Girons en 125 mène l'épreuve de bout en bout. En 175 un seul concurrent mais il termine en beauté! A remarquer qu'il s'agit d'un moteur réduit de 250 cmc. à 175 cmc. par son pilote Duc, qui fut d'une régularité surprenante.

Une heure fut accordée pour le déjeuner et à 14 heures le départ fut donné

aux 350, où le train fut mené à toute allure : dès le début Aimo et Cherrier se tirèrent une bourre sans merci, se relayant au commandement à tour de rôle; une stupide panne d'essence priva Cherrier de ses efforts. Aimo termina en vainqueur, menant la course à la moyenne de 106 km. 927. En sidecar 600 ce fut Florit du Motor-Club qui triompha à la moyenne de 100 km. 739, suivi de Lecourt.

En 1.000 cmc. Sainte-Vauve, du Motor, poulain de Mendel, enlève la première place à la moyenne de 80 km. 252.

En 500 cmc. ce fut Bañcheraud qui triompha de peu devant Langlet, qu'une erreur de chronométrage avait doté de la victoire.

La réunion se termina par la course des 500 cmc.



Ci-dessus :

Les vainqueurs de la première épreuve éliminatoire du Bol d'Or. De gauche à droite : Sainte-Vauve, side 1000 cmc.; M. Filjean, des Établissements Terrot, qui vient d'offrir les coupes; Saint-Giron, 125 cmc.; Duc, 175 cmc.; Juigné, 250 cmc.; Florit et Lamontagne, en side 600 cmc.

A gauche :

Emo, vainqueur en 350 cmc. A sa droite : M. Mauve, organisateur de la Journée et Cherrier qui remporta la palme également en 350 cmc. dans la dernière course.

Nous reviendrons en détail sur cette journée.

### ELIMINATOIRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Au départ Beauvais (n° 4) prit la tête et la tint pendant 4 tours, suivi de Lefèvre [qui grignotait à chaque tour un peu de terrain; sur 20 tours il ne fallait pas se laisser intimider et c'est en vainqueur que le poulain et gendre de Garreau triompha de Beauvais qui fit une bonne course.

Cherrier fut l'adversaire le plus mordant, sa 350 cmc. talonnait sérieusement les deux premiers. Collignon, sur sa Guzzi, fut régulier; Pierre Monneret eut un incident mécanique; Stignani, plus lent que ses adversaires, termina néanmoins. Venin termina également.

J. JAFFRÉ.

### PREMIÈRE ÉPREUVE QUALIFICATIVE 3 heures

Motos 125 cmc. : 1. Saint-Giron (A.M.F.), 228 km. 140 (moyenne 76 km. 046); 2. Buzenac (A.M.C.F.), 216 km. 613 (moyenne 72 km. 201); 3. Gaulier (Motor-Club), 207 km. 339; 4. Nemest (M.C. Berry), 201 km. 220; 5. Belliard (A.M.C.F.); 6. Coulon (M.C. Touraine).

Motos 175 cmc. : 1. Duc (Motor-Club), 220 km. 106 (moyenne 73 km. 368); 2. Brunet (Motor-Club), 168 km.

Motos 250 cmc. : 1. Juigné (M.C. Touraine), 270 km. 448 (moyenne 90 km. 149); 2. Moury (A.M.C. Orléans), 259 km. 148 (moyenne 86 km. 382); 3. Bouhey (A.M.S.), 246 km.; 4. Rous





(A.M.C. Orléans); 5. Beaume (A.M.C.F.); 6. Poisson (M.C. Puteaux).

**Sidecars 600 cmc.** : 1. Florit (S.C.F.), 302 km. 218 (moyenne 100 km. 739); 2. Lecourt (S.C.F.), 206 km. 39 (moyenne 68 km. 797); 3. Méry (S.C.F.); 4. Tano (M.C. Châtillon).

**Sidecars 1.000 cmc.** : 1. Sainte-Vauve (Motor-Club), 240 km. 757 (moyenne 80 km. 252); 2. Fournier (M.C.P.), 165 km. 176 (moyenne 55 km. 058).

#### DEUXIÈME ÉPREUVE QUALIFICATIVE (3 heures)

**Motos 350 cmc.** : 1. Aimo (S.C.F.), 320 km. 762 (moyenne 106 km. 920); 2. Daoust (Motor-Club), 297 km. 420 (moyenne 99 km. 140); 3. Lagarde (M.C. Clodoaldien), 270 km.; 4. Lamonet (M.C. Paris), 264 km.; 5. Hersant (M.C. Châtillonnais), 259 km.; 6. Godard (M.C. Clodoaldien).

**Motos 500 cmc.** : 1. Bancheraud (A.M.S.), 313 km. 996 (moyenne 104 km. 665); 2. Robert Lenglet (M.C. Paris), 313 km. 773 (moyenne 104 km. 591); 3. Robbes (M.C. Châtillonnais), 297 km. 600; 4. Lechelon (M.C. Berry), 297 km. 200; 5. Cherrier (S.C.F.), 297 km. 100.

#### ÉLIMINATOIRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

**Motos 350 cmc.** : 1. Cherrier (Vélocette), 20 tours soit 125 km. 668 en 1 h. 0 m. 38 sec.; 2. Guérin (Vélocette), 18 tours en 1 h. 1 m. 31 sec. 3/10.

**Motos 500 cmc.** : 1. Lefèvre (Norton), 20 tours soit 125 km. 663 en 59 m. 47 sec. 6/10 (moyenne 125 km. 227); 2. Beauvais (Triumph), 20 tours en 1 h. 0 m. 19 sec. 8/10; 3. Collignon (Guzzi), 18 tours en 1 h. 1 m. 58 sec. 1/10; 4. Venin (Saroléa), 17 tours en 1 h. 1 m. 52 sec. 3/10.

#### LES DERNIERS RECORDS DE LAMBRETTA

Du 23 au 24 mars, les coureurs Brunori Oreste, Massetti Umberto, Masserini Massimo, Rizzi Riccardo se sont appropriés 33 records du monde. Cette performance ne fait que confirmer la qualité des Scooters Lambretta, construits par les Etablissements Innocenti de Milan, sous la direction générale de l'ingénieur Lauro, de l'ingénieur Torre pour la partie technique et de M. Scotti pour la direction commerciale.

L'autodrome de Montlhéry, théâtre classique des records mondiaux, voyait le mercredi 23 mars à 8 h. 47 le Scooter 125 cmc. Lambretta partir à la conquête des records, les pilotes se relayant toutes les 2 h. 30.

Au cours de la nuit quelques ennuis d'ampoules d'éclairage vinrent freiner la moyenne; néanmoins, au bout de 24 heures, l'équipe des champions italiens s'appropriait non seulement les records de la catégorie 125, mais également pour la catégorie 175 : les 10 heures, 11 heures, 12 heures, 1.000 milles, 2.000 kilomètres et 24 heures.

Les records de 1.000 milles, 2.000 kilomètres et 24 heures sont en outre valables en catégorie 250 cmc.

##### Records battus

100 milles : 1 h. 29 m. 7 s. 55/100, moy. 108 km. 340 (ancien record : 1 h. 37 m. 9 s., moy. 99 km., par Morini, sur M.R., le 18 septembre 1927 à Monza).

2 heures : 217 km. 810, moy. 108 km. 905 (ancien record : 197 km. 177, moy. 98 km. 589, par Morini, sur M.R., le 18 septembre 1927, à Monza).

3 heures : 321 km. 942, moy. 107 km. 314 (ancien record : 282 km. 954, moy. 94 km. 318, par Angonoa Brunori, Massetti et Rizzi, sur Lambretta, le 11 février 1949, sur l'autoroute de Rome à la mer).

4 heures : 433 km. 219, moy. 108 km. 304 (ancien record : 377 km. 272, moy. 94 km. 318, la même équipe et à la même date).

500 km. : 4 h. 36 m. 21 s. 53/100, moy. 108 km. 554 (ancien record : 5 h. 19 m. 1 s., moy. 94 km. 023, par la même équipe et à la même date).

5 heures : 539 km. 284, moy. 107 km. 856 (ancien record : 469 km. 705, moy. 93 km. 941, par la même équipe et à la même date).

6 heures : 647 km. 852, moy. 107 km. 975



Lefèvre vainqueur de l'éliminatoire du Championnat de France, sur 500 Norton. On reconnaît à ses côtés Beauvais, Mauve et Garreau.

(ancien record : 567 km. 576, moy. 94 km. 596, par la même équipe et à la même date).

7 heures : 754 km. 723, moy. 107 km. 817 (ancien record : 668 km. 136, moy. 95 km. 448, par la même équipe et à la même date).

500 milles : 7 h. 30 m. 28 s. 52/100, moy. 107 km. 184 (ancien record : 8 h. 25, moy. 95 km. 600, par la même équipe et à la même date).

8 heures : 858 km. 768, moy. 107 km. 346 (ancien record : 763 km. 584, moy. 95 km. 448, par la même équipe et à la même date).

9 heures : 966 km. 193, moy. 107 km. 354 (ancien record : 860 km. 328, moy. 95 km. 592, par la même équipe et à la même date).

1.000 km. : 9 h. 17 m. 40 s. 69/100, moy. 107 km. 588 (ancien record : 12 h. 13 m. 6 s. 47/100, moy. 81 km. 840 par Welch et Kohler, sur Train, le 13 octobre 1933 à Montlhéry).

10 heures : 1.049 km. 128, moy. 104 km. 912 (ancien record : 816 km. 621, moy. 81 km. 662, par la même équipe et à la même date).

11 heures : 1.135 km. 425 (moy. 103 km. 220). Anc. rec. : 900 km. 880 (moy. 81 km. 900, par Wech-Kohler sur Train, le 13-10-33 à Montlhéry).

12 heures : 1.223 km. 299 (moy. 101 km. 999). Anc. rec. : 982 km. 151 (moy. 81 km. 850, même équipe, même date).

1.000 milles : 16 h. 18 m. 10 s. 70/100 (moy. 98 km. 714). Anc. rec. : 20 h. 59 m. (moy. 76 km. 690).

2.000 km. : 21 h. 19 m. 3 s. 13/100 (moy. 93 km. 819).

24 heures : 2.268 km. 431 (moy. 94 km. 517).

#### CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE DE BERGERAC

Le deuxième circuit motocycliste de vitesse se courra le 15 mai 1949 sur le magnifique parcours de 3 kilomètres de Bergerac, ville et banlieue.

D'ores et déjà, le nombre des concurrents étant limité, les coureurs désirant participer au circuit sont priés de se faire inscrire au secrétariat du Moto-Club de Bergerac, 75, rue Pozzi à Bergerac.

Les courses suivantes sont inscrites : 100, 125, 250, 350 et 500 cmc. (amateurs et professionnels).

#### MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MONTREUIL

Le dimanche 3 avril, à 14 heures, va se disputer le premier Moto-Cross organisé par l'A.M.S. pour l'année 1949.

Les carrières de Montreuil vont retentir des cris d'enthousiasme des spectateurs venus pour encourager les coureurs français aux prises avec les internationaux anglais et belges.

Le Belge Nick Jansen, considéré à juste raison comme le plus rapide Européen, assisté de ses compatriotes Van Hove et Blancquaert, va se heurter au grand champion Basil H. Wall vaincu à Montreuil.

Nick Jansen qui réussit à Spa en Belgique en août 1948 le double exploit de remporter la coupe d'Europe des Nations et de battre B.W. Hall, va se retrouver pour la première fois avec son redoutable rival à Montreuil le 3 avril.

Pour tous ceux qui connaissent la classe de ces deux champions, un pronostic est difficile à émettre et peut-être profitant de leur rivalité un Verrechia, un Ladevèze ou un outsider, survient-il à point pour retirer les marrons du feu.

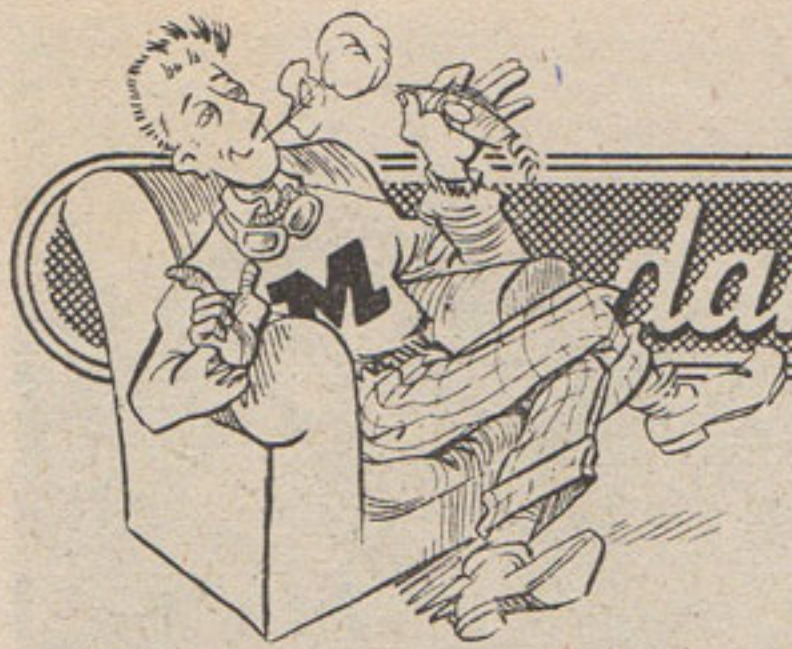
Il y aura trois courses en 250 cmc., trois courses nationales en 350 cmc. et 500 cmc.

Les courses seront radiodiffusées sur tout le parcours par le speaker Jean-Jacques Vital.

Le nouveau circuit permet une visibilité de 60% du parcours pour tous les spectateurs.

Les villes de Lille, Amiens, Reims, Orléans seront représentées.

Les organisateurs devant l'afflux des engagements ont fort à faire pour étudier le palmarès, de façon à ne prendre que les coureurs ayant une classe certaine pour garder aux divers Moto-Cross de Montreuil son caractère de Motos-Cross de grande classe.



## dans les CLUBS

### Fédération Française de Motocyclisme COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Au cours de sa réunion du 11 mars 1949, le Comité de la F.F.M. a pris les décisions suivantes :

**Affiliations.** — Après examen des dossiers et vu l'avis favorable émis par les Ligues Motocyclistes Régionales, le Comité a prononcé l'affiliation des Clubs suivants :

M.C. Vauréen, M.C. Montmorillonnais, Sidecar-Club de France, Amicale Motocycliste d'Antibes, M.C. d'Eure-et-Loir.

Sous réserve d'apporter quelques modifications à leurs statuts : M.C. Rochefortais, M.C. Puteaux, Amicale Marseillaise Motocycliste, M.C. Montilien.

Et à compter des dates suivantes auxquelles ils auront atteint les six mois d'existence légale : 2 avril, M.C. Langonais; 4 avril, Buffalo Moto-Club; 12 avril, M.C. Lezignanais.

Le Comité accepte la demande de changement de titre présentée par le Moto-Club Basco-Béarnais qui devient désormais le Moto-Club du Béarn.

**Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 1949.** — Le Comité a arrêté ainsi qu'il suit la liste des conducteurs qualifiés d'office pour participer aux épreuves du « Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 1949 » : MM. J. Behra, J. Collot, G. Houel, A. Lhéritier, G. Monneret, M. Perrin, A. Barthe, R. Loyer et Y. Cauchy.

**Requalification.** — Le Comité ratifie les décisions prises par son Bureau relativement à la requalification de MM. Blat, Ray Bonin, Gilbert Brassine, Marcel Brassine, Dauge, Lorillère, Le Moal et Tisserand dans les mêmes conditions que celles prises précédemment pour d'autres coureurs qui se trouvaient dans le même cas. Ces conditions seront maintenues pour les demandes de requalification qui parviendraient à la Fédération avant le 30 mars. Après cette date, le Comité réexaminera la question.

Le Comité décide d'autre part de limiter au 1<sup>er</sup> avril 1949 les suspensions qui avaient été infligées à MM. Bryon, Delboy et Guit.

**Pénalité.** — Après avoir pris connaissance du rapport adressé par la Ligue Motocycliste des Flandres sur la participation du M.C. Picard à l'organisation d'une course irrégulière, qui a eu lieu à Amiens le 17 octobre 1948, le Comité décide d'infliger une suspension de trois mois au M.C. Picard à compter du 18 décembre 1948 et une amende de 2.000 fr.

**Visite des circuits.** — Pour répondre à la demande qui lui a été faite par la Commission interministérielle, le Comité décide que tous les circuits de vitesse devront être visités par une Commission avant d'être autorisés. Cette Commission sera chargée d'établir un rapport fixant les conditions d'aménagement et les mesures de sécurité à imposer, conformément à la circulaire ministérielle de juillet 1935.

**Congrès de la F.I.C.M.** — Le Comité désigne MM. Pérouse et Violet pour représenter la F.F.M. au Congrès de Printemps de la F.I.C.M. qui aura lieu à Luxembourg du 6 au 9 avril prochain.

**Grand Prix de France Motocycliste 1949.** — Le Grand Prix de France Motocycliste 1949 sera organisé par la F.F.M., l'U.M. du Midi avec le concours des clubs affiliés à la Ligue Motocycliste Régionale des Pyrénées, sur le

circuit du Comminges mesurant 11 kilomètres environ.

Les classes admises sont les motocyclettes 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc. sans compresseur.

Les parcours ont été fixés comme suit : 250 cmc. : 14 tours (154 km.); 350 cmc. : 16 tours (176 km.); 500 cmc. : 18 tours (198 km.).

Il y aura une course pour chaque classe. Toutefois, si la classe 250 cmc. comporte moins de 10 partants, la course se disputera en même temps que celle des deux autres classes qui réunira le moins de concurrents.

### Ligue Motocycliste de l'Île-de-France (3<sup>me</sup> Région).

La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France affiliée à la F.F.M. a réuni le 10 mars dernier ses clubs adhérents en assemblée générale annuelle.

Le président Mauve, dans une allocution très applaudie, fit un vaste tour d'horizon de l'activité déployée par la Ligue en 1948. Le secrétaire Cantalice présenta un rapport moral très détaillé qui fit ressortir une excellente vitalité de la L.M.I.F. Enfin le trésorier Freisse donna un bilan financier fort satisfaisant.

Ensuite on procéda, par vote secret, au renouvellement du Comité de Direction pour 1949, furent élus à l'unanimité :

**Président** : Mauve Eugène, Association Moto-Cyclecariste de France.

**Vice-Présidents** : Bedon Marcel, de l'Association Motocycliste de la Seine; Rouquette Fernand, du Moto-Club de Paris; Voyer Marius, du Motor-Club.

**Secrétaire général** : Cantalice Gabriel, du Moto-Club Châtillonnais.

**Secrétaire adjoint** : Croizard Louis, du G.S.I.F. de l'A.M.F.

**Trésorier** : Freisse André, du Sporting Moto-Club Parisien.

**Délégué touristique** : Robbé Jean, du M.C. Banlieue-Nord.

**Délégué sportif** : Bouvet Roger, du M.C. Sévrien.

Différentes questions importantes furent traitées intéressant les problèmes sportifs et les rapports avec la Fédération Française de Motocyclisme. Quatre nouvelles adhésions furent enregistrées au cours de cette séance : Moto-Club de l'Eure-et-Loir, Sidecar-Club de France, Moto-Club de Puteaux et le Buffalo M.C. Bientôt nous compterons deux nouvelles associations dépendant de notre délimitation régionale : l'Union Motocycliste de Choisy-le-Roi qui fait sa réapparition et le Moto-Club de Limeil-Brevannes qui vient de voir le jour. Actuellement notre Ligue Régionale compte 19 clubs représentant une force importante dans l'Île-de-France.

Enfin, notons que le siège social de la Ligue de l'Île-de-France a été transféré au Café « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, Paris-IV<sup>e</sup> où se tiendra la prochaine réunion mensuelle prévue pour le jeudi 14 avril 1949, à 21 heures précises. Toute la correspondance à adresser au secrétaire : G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

### Moto-Club Châtillonnais

#### X<sup>e</sup> SOIRÉE ANNUELLE A CHATILLON

Le M.C. Châtillonnais fêtant son 17<sup>e</sup> anniversaire organisa une soirée précédée d'un banquet, sous la présidence d'honneur de M. Ed. Depreux, député de la Seine, auquel assistèrent parmi les personnalités locales M. Chrisostome, maire de Châtillon, M. Dolivet, maire de Fontenay-aux-Roses; les coureurs Georges et Pierre Monneret, Houel, Kiéné, diverses personnalités de la presse

sportive et motocycliste, et MM. Brethiot et Friths; au total 160 convives.

A l'issue du dîner, le président Cantalice en une brillante improvisation rappela les efforts, la progression et les succès du club depuis sa fondation et qui laissent plein d'espoir pour son avenir. Ensuite, le M.C.C. offrit à Georges Monneret un souvenir en hommage à son dernier exploit de novembre et des dix-huit records du monde qu'il battit sur 500 A.J.S. en compagnie des coureurs anglais West et Graham.

**Nota.** — Il est rappelé à tous les sociétaires qu'à partir du mois d'avril deux réunions bi-mensuelles auront lieu le premier et le troisième jeudis à 21 heures au Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-s.-Bagneux (Seine). Donc, prochaines réunions les jeudis 7 et 21 avril. Le 7, établissement du calendrier mensuel du mois d'avril et détails sur l'organisation du Moto-Cross de Clamart qui doit avoir lieu le lundi de Pâques, 18 avril.

### Sporting Moto-Club Parisien

#### SPORT, TOURISME, CAMPING

##### Programme du mois d'avril

3 avril : Sortie-camping près de Meaux, à la Forêt Noire. Rendez-vous Porte de Pantin à 9 heures et 13 h. 30.

10 avril : Sortie-camping à Saint-Martin-du-Tertre. Rendez-vous Porte de la Chapelle. Participation au circuit de régularité de l'Île-de-France.

17 avril : Sortie-camping à Puiset pour les fêtes de Pâques. Rendez-vous Porte d'Italie.

24 avril : Sortie-camping à Ermenonville, la Petite Sablière. Rendez-vous Porte de la Villette.

Renseignements et réunions les premier et troisième mercredis de chaque mois, au Siège, Brasserie Henri-IV, 1, place de la Bastille.

### Sidecar-Club de France

Le Sidecar-Club de France a ouvert brillamment la saison sportive 1949. En effet à sa réunion du 16 février 1949 il a fêté ses nouveaux recordman du monde : Fernand François, Frans Vanderschrick, Jean Morin et Fernand Lacour. Un vin d'honneur fut offert en leur honneur et il fut bien entendu question des courses à venir.

Le Sidecar-Club de France sera bien représenté aux trois heures éliminatoires du Bol d'Or par Aimé, Cherrier, Lamontagne qui piloteront de rapides 350 cmc., tandis qu'en sidecars Mougins, Lecourt (qui aura comme passager le spectaculaire Vitran) et Méry donneront du fil à retordre à leurs adversaires.

**Côté touristique.**

Une grande sortie sur Aywaille (Belgique) est prévue pour Pâques, ou nos amis nous attendrons; cette sortie d'assez grande envergure à déjà groupé un certain nombre de participants, elle permettra de préparer nos touristes à un grand rallye ou le Sidecar-Club de France est invité à présenter une équipe les 28 et 29 mai.

Renseignements aux réunions qui ont lieu les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis de chaque mois au siège « Café des Sports », 89 bis, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>).

### Moto-Club de Paris

#### AU M.C. PARIS, CHAQUE DIMANCHE, UNE SORTIE

**Calendrier d'avril.** — Le 3 : Les hauteurs de Corneille et les Moulins de Sannois, par la Garenne et le Pont de Gennevilliers. Départs : Porte Champerret 9 h. et 13 h. 30.

— Le 10 : Participation au Circuit de l'Île-de-France. Sortie sur les points de départ et d'arrivée du circuit. — Les 16, 17 et 18 : Sortie de Pâques sur le Morvan: Sermizelle, par Melun (regroupement), Montereau, Joigny (regroupement). Départs : samedi 7 h. et 8 h. 30 (groupe rapide) et 14 h. Le dimanche 6 h. Porte Dorée. Visite des grottes d'Arcy-sur-Eure, Vézelay et la Vallée du Cousin. S'inscrire, *dernier délai*, à la réunion du 6 avril. — Le 24 : Dampmart (les bois de la Vallière et la Marne), par Chelles, Lagny. Départs : Porte de Vincennes 9 h. et 13 h. 30.

Tous renseignements et itinéraires détaillés les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois à 21 h. « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli et chez Bovière, 6, rue Mazet; « Moto-Record », 151, rue Marcadet; Café Favier, 40, rue Saint-Paul.

Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10<sup>e</sup>).

### Motor-Club Dracénois

L'Assemblée Générale de janvier 1949 a apportée quelques modifications au Bureau de notre Association dont le renouvellement a été effectué comme suit :

*Président* : Marcel Garcin; *Vice-Présidents* : M. J.-P. Wallet, M. Porte Régis, Cauvin Jules; *Trésorier* : Renoux Louis; *Secrétaires* : Fraise Maurice, Joly Robert.

Notre club a fait inscrire au calendrier national 1949 une épreuve dite « Course de côte d'Ampus » qui se courra le 18 avril 1949 sur une distance de 7 km. 200, d'un pourcentage moyen de 11% émaillé de 117 virages.

Epreuves ouverte aux licenciés professionnels et amateurs. Nombreux prix en espèces, coupes, etc...

Inscriptions reçues du 10 mars 1949 au 15 avril 1949 au siège du Bureau, chez M. Marcel Garcin, boulevard Carnot à Draguignan (Var). Pour le règlement de l'épreuve et tous renseignements complémentaires, s'adresser ci-dessus.

### Amicale-Motocycliste Flérienne

#### TOURISME, SPORT, CAMPING

Le 1<sup>er</sup> février a eu lieu l'installation du nouveau Comité pour 1949. Ont été élus au bulletin secret :

*Présidents d'honneur* : Jean Collard et Léopold Charles; *Président actif* : Maurice Bidault; *Vice-Président* : Maurice Champion; *Secrétaire général* : André Renouf; *Trésorier-secrétaire adjoint* : Maurice Lamy; *Membres* : Armand Keller, Roger Laigre, Marcel Chennevière, Guy Blin.

Le nouveau Bureau a approuvé le programme proposé à l'Assemblée générale, sauf quelques modifications de date. Banquet-anniversaire reporté au 27 mars. Grand bal les 9 et 10 avril. A partir de mai reprise d'une sortie et réunion mensuelles. Participation prévue au Circuit d'Endurance de Haute-Normandie ainsi qu'au Bol d'Or. Maintenu au 19 juin grande journée motocycliste avec participation des Boston's. Le 25 juin déplacement aux 24 heures du Mans avec l'appoint d'un car. Le 4 septembre grand match de moto-ball. Pour cette saison, le programme de gymkana est maintenu avec formule améliorée. A la demande de la Fédération, il est décidé d'aider à la création de la Ligue régionale motocycliste.

Tous les moyens vont être mis en œuvre pour la mise sur pied d'une équipe de moto-ball.

La prochaine réunion mensuelle a été fixée au 7 mars prochain à 20 h. 30, au siège social.

Le Comité prie instamment tous les Amicalistes de vouloir bien se mettre à jour de la cotisation de l'année, soit 200 francs, s'ils veulent continuer à bénéficier des ristournes accordées par les Compagnies d'Assurances. Prière d'adresser cette somme à M. Maurice Lamy, trésorier de l'A.M.F., rue Laforest à Flers.

Motocyclistes et amateurs de sports mécaniques, aidez-nous à réaliser nos projets en adhérant au Grand Auto-Moto-Club de Basse-Normandie « l'Amicale Motocycliste Flérienne », siège social Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale à Flers.

### Amical-Moto-Club d'Antibes-Juan-les-Pins

Composition du nouveau Bureau de l'Amical-Moto-Club d'Antibes-Juan-les-Pins, élu en Assemblée générale le 20 février 1949.

*Président* : M. Guillaumont; *Vice-Président* : M. Rochon; *Secrétaire* : M. Lasserre Guy; *Secrétaire adjoint* : M. Lasserre René; *Trésorier* : M. Vauquelin; *Trésorier adjoint* : M. Pitto; *Assesseurs* : MM. Formento et Boyer F.

### Moto-Club de Touraine

A la suite de l'Assemblée générale extraordinaire tenue le 27 février dernier, a été élu à l'unanimité le Bureau suivant :

*Président* : M. Seigneur R.; *Vice-Présidents* : M. Dumoulin et M. Hardouin E.; *Secrétaire général* : M. Sainson J.; *Secrétaires adjoints* : M. Vermelle J. et M. Charnassé P.; *Trésorier général* : M. André R.; *Trésoriers adjoints* : M. Boyer R. et Loison.

*Chronomètres-pointeurs* : MM. Legrand, Martin R., Fremery, Desforges A., Desforges J., Jousset.

L'activité du M.C.T. en 1949 s'étendra sur bon nombre de sorties, gymkanas et sur le circuit de régularité d'Indre-et-Loire; et en plus du circuit de vitesse de Tours, amateurs, la section sportive organisera des épreuves sur vélodrome, sur gazon et des moto-cross.

### Moto-Club Rochelais

Répondant à l'appel de la Ligue Motocycliste du Poitou qui organisait le dimanche 6 mars à Royan une importante réunion, quelques motards rochelais décidés et endurants participèrent à la sortie.

Au départ 16 motos et 2 sidecars, soit 31 motards. Conditions atmosphériques déplorables.

Ni le froid, ni la neige, ni le verglas même ne purent avoir raison de nos intrépides représentants qui s'embarquaient pour un circuit de 200 kilomètres.

Demi-étape au siège du M.C. Rochefortais où son sportif président, M. Thibault, nous réservait un accueil chaleureux rehaussé d'une « tournée » d'un cognac bienvenu.

Le groupe au grand complet atteignait son but avec un léger retard sur l'horaire.

A l'issue de la réunion au cours du déjeuner pris en commun dans le cadre charmant de l'hospitalière auberge « La Coupole », notre sympathique camarade Durand n'eut aucune peine à créer l'ambiance par de bonnes histoires, de gentilles petites mises en boîte et surtout par la direction de chœurs très entraînés, heureux de manifester leur enthousiasme en entonnant les chansons du M.C. Rochelais.

Le président de la Ligue, M. Barrouilhet, d'Angoulême, voulut bien nous exprimer sa satisfaction d'abord pour la valeur sportive d'un déplacement en groupe par un temps aussi déficient et ensuite pour l'esprit d'entraide et de camaraderie qui n'a pas cessé de se manifester au cours de cette journée.

### A. M. F.

C'est le 24 avril que le Métro (U.S.M.T.) ouvre la saison des rallyes motocyclistes de l'A.M.F. Ce grand prix d'ouverture appelé « Grand Prix du Métro » obtient chaque année un grand succès puisque 150 concurrents sont prévus au départ contre 120 l'année dernière.

Le circuit qui comprend 139 km. 500 empruntera une partie de la vallée de Chevreuse. Le départ et l'arrivée auront lieu au vélodrome de la Croix-de-Berny.

Cette belle épreuve qui se prolongera l'après-midi par un « gymkana » « Moto-Cross » au vélodrome, sera dotée de 20.000 fr. de prix.

Pour tous renseignements, s'adresser au Bureau de l'U.S.M.T., 18, rue de Naples, Paris (tél. : Laborde 73-51 — Poste : 6023).

### Moto-Club d'Auvergne

Le circuit de régularité dit « Ronde d'Auvergne des Petites Cylindres », qui devait se disputer le 10 avril prochain, n'aura pas lieu.

Cette décision a été prise à la suite de la réception des tarifs d'assurance pour les compétitions de ce genre. La prime est aussi élevée que pour un circuit de vitesse.

D'autre part, les pouvoirs publics n'envoient aucune attribution de carburant pour cette sorte d'épreuve. Nous nous voyons donc dans l'obligation d'abandonner une organisation qui nous avait déjà causé beaucoup de travail.

Nous maintenons par ailleurs nos dates de notre circuit de vitesse et de notre course de côte de La Baraque qui se disputeront respectivement les 10 juillet et 18 septembre.

### Groupement Motocycliste de l'A.-C. Lorrain

Contrairement à ce qui a été publié dans le précédent numéro, la section de Verdun organisera son Moto-Cross international le 22 mai prochain.

### Moto-Club d'Arles

Samedi dernier à la Salle des Fêtes se déroulait à Arles la soirée des motards et, s'il en fut une charmante et correcte, celle-ci mérite une mention spéciale pour sa tenue et son ambiance.

Le Moto-Club remercie les nombreuses personnes qui ont assisté à son gala. La présentation au public de l'écusson insigne du Moto-Club, aux couleurs de la ville, obtint un magnifique succès. Après le lâcher de ballons par grappes qui amusa tous les danseurs, la pénétration dans la salle d'une moto scooter française, dernier modèle, montée par un couple fut très chaleureusement applaudie.

Dirigé par son jeune et dynamique chef Dino Cecchini, l'orchestre se classa parmi les meilleurs.

En résumé excellente soirée qui nous a permis d'apprécier les efforts de ce jeune club, méritant d'être encouragé et qui nous promet pour cette année une belle journée de sport mécanique... la création du premier grand prix motocycliste de la ville d'Arles.

Motocyclistes, venez grossir l'effectif du Club aux couleurs jaune et bleu.

### Moto-Club Angérien

Le Moto-Club Angérien s'est réuni en assemblée générale le 5 mars 1949. Après un brillant exposé du président sur l'activité du club au cours de l'an passé, il s'avère que notre société, grâce à son dynamisme, peut être très satisfaite des résultats obtenus, ce qui ne peut que nous inciter à resserrer nos liens de bonne camaraderie et de grands sportifs pour faire mieux encore. A l'issue de cette réunion la composition du nouveau Bureau, élu par l'assemblée, s'établit comme suit :

*Président d'honneur* : M. Bolière; *Président* : M. Denis M.; *Vice-Président* : M. Guibeau Y.; *Secrétaire général* : M. Texier Marc; *Secrétaire adjoint* : M. Travel André; *Trésorier* : M. Conte André; *Délégué Sport et Tourisme* : M. Vol Marius; *Délégué adjoint Sport et Tourisme* : M. Masson; *Comité répartition* : M. Joyeux, M. Texier Raymond; *Administrateurs* : MM. Reynaud, Vol Marius, Texier Raymond, Masson.

### Moto-Sport Nimois

#### SPORT - TOURISME - CAMPING

Le dimanche 6 mars a eu lieu à son siège, Café Gambrinus, 18 boulevard Jean-Jaurès, au milieu d'une atmosphère très amicale, la première réunion du nouveau club. Le bureau suivant a été élu :

*Président* : Mauzac; *Vice-Présidents* : Jonquet, Lesur; *Secrétaire général* : Peyre; *Secrétaire adjoint* : Vincent; *Trésorier principal* : Veysseyre; *Trésorier adjoint* : Trescol.

Le club compte déjà une cinquantaine de membres parmi lesquels plusieurs nous ont demandé leurs licences d'amateurs qui, nous espérons, feront briller nos couleurs bleu et or.

Sorties touristiques, moto-cross, course de régularité et de vitesse sont déjà à l'étude et en bonne voie de réalisation.

#### AVIS IMPORTANT

Nous rappelons à MM. les Présidents et Secrétaires de Clubs qu'en raison de la date de parution de « Motocycles », il est indispensable que leur communiqué nous parvienne au plus tard le 15 de chaque mois pour pouvoir être inséré dans le N° qui sort 8 jours plus tard. Nous les en remercions par avance.

## ACHATS

**ACHÈTE** moteur Villiers 250 décu-lassable. — TRESCOL, 3, rue Ste-Anne, NIMES (Gard).

**CHERCHE** moteur ou épave Henderson 4 cyl., ét. indiff. — DELMES, 7, rue de Crimée, PARIS (19<sup>e</sup>). Tél. : Déf. 25-99.

**MOTO** 125 ou 250 cmc. récente. — Détails et prix : CAMUS, 7, rue Denfert, ROCHEFORT.

**ACHETEUR** moteur ou moto 125 cmc. D.K.W. même incomplet. — SPITZ, La Maix, REMIREMONT (Vosges).

**ACHÈTE** moto 198 cmc. D.K.W. B.M.W. ou N.S.U., 4 vit. de préférence même sans pneus. — BERGERES, 73, rue Victor-Hugo, CAUDERAN (Gironde).

**CHERCHE** culasse pour moto F.N. type M. 67 B. avec ou sans soupapes. — MARCQ, 14, rue Roger-Salengro, KREMLIN-BICETRE (Seine).

**CHERCHE** Harley M.P. 750 cmc. état de marche. — Faire offre AMIANT, 10, rue des Bons-Enfants, SAINT-OUEN (Seine).

## VENTES

**INDIAN** 1200, susp. ar. avec side. — STARK Ed., 21, rue Beaurepaire, Paris (10<sup>e</sup>). Tél. : Bot. 73-63.

**EX-GARAGISTE** vend outillage complet d'atelier en totalité ou par lots, 6 CV. Renault N.N., C.I. 4 pl. impeccable. — LEPELIER, 64, rue Claude-Bernard, PARIS (5<sup>e</sup>). Tél. : Por. 15-14.

**TANDEM**, moteur VAP., ét. nf, juste rodé, 8 vit., 3 freins, compt. éclairage, pneu et ch. nfs, sacoches, porte-bagages. — POTEL Jean, 1, rue N.-D.-de-Bonne-Nouvelle, PARIS (2<sup>e</sup>) (heures repas).

**RENÉ GILLET** 4 CV ét. nf, pneu nfs, tansad Mérat, poignées tournantes, compteur Jeager. — Visible ADAM, 14, rue Mesnil, PARIS (16<sup>e</sup>). Tél. : Pas 17-25.

**ENSEMBLE** ou séparément side Gnome-et-Rhône 500 cmc. 1940, ét. impec. av. susp. ar., pneu nfs, roue secours compl. Px 140.000 fr. à débattre. — CAVERT, rue Rollinat, GUERET (Creuse).

**350 F.N.** bloc moteur av. ou sans side. Px 85.000 fr. — TRESCOL, 3, rue Ste-Anne, NIMES (Gard).

**VÉLOMOTEUR** 125 cmc. New-Map, 4 tps culb., 3 vit., roulé 300 km. avec compteur. Px 90.000 fr. — DELPECH André, PEYRILLAC CARLUX (Dordogne).

**F.N. M 70**, 350 cmc., bon ét. méc. et général, pneu nfs. Px 65.000 fr. — Visible ts les jrs après 18 h. et dimanche matin, CHANTEFORT, 211 bis, boul. J.-Jaurès, BOULOGNE-SUR-SEINE (Seine).

**GNOME-ET-RHÔNE** AX 2 av. sidecar, ensemble impec. comme nf, 3 pneu nfs, 2 batteries. — A. KREIS, 134, boul. Raspail, PARIS (6<sup>e</sup>). Tél. : Dan. 59-80/81.

**LA MAISON** G. FERRY, 50, rue de Longchamp, NEUILLY-SUR-SEINE, vous offre mèches pour jantes motos et vélocycleurs aux meilleures conditions.

**1 MOTOBÉCANE 125** 4 tps impec., 1 vélocycleur Aleyon nf, 1 vélocycleur Monet-Goyon, nf, 1 side Précision, 1 side vélocycleur sport alum., 2 sides vélocycleur, 1 Jonghi 350 lat. — CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, VINCENNES. Tél. : Dau. 41-30.



*les petites*  
**ANNONCES**

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

Réception des annonces le 18 dernier délai

**STANDART** 500 cmc. lat., 4 vit. sélect. Px 150.000 fr., parf. ét., pneu nfs. — LEBRETON, 9, rue Georges-Leblanc, CLAMART (Seine).

**GNOME-ET-RHÔNE** 100 cmc., bon ét., pneu nfs. — DEMUTH, 77, rue de Vaugirard, PARIS (6<sup>e</sup>). Tous les jours sauf samedi et dimanche.

**SANDFORD** Ruby. Fr. Lookeed, impec. — Ecrire : FEVRE, 47, avenue de Clichy, PARIS.

**TRIUMPH** Tiger 100 impec. — MARIAT, 98, rue Chaucournet, ARGENTEUIL.

**CHASSIS** Morgan frêne et bois bonne construction, pneu nfs et ch. Px intéressant. — L. PAGES, place Carrée, SAINT-AMAND-MONT-ROND (Cher).

**POUR Racer** 500 châssis carrossé S.S., moteur et moto Terrot 350 spéciale. — OZANNE, 141, rue de Billancourt, PARIS. Tél. : Mol. 14-38.

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères  
Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18<sup>e</sup>) — MON 60-60

Possesseurs de D.K.W. — B.M.W.

Selles PAGUSA Caoutchouc

Adaptables sur toutes machines

**MURCIA** 70, Rue des Bienvenus  
VILLEURBANNE (Rhône)

REMISES HABITUELLES AUX AGENTS

BON ACCUEIL et tous renseignements

par un spécialiste de la route pratiquant

**PASCAULT**, 20, Rue Compans (19<sup>e</sup>) - BOTzaris 69-20

Réparations et mise au point toutes marques

TERROT, MOTOBÉCANE, MONET-GOYON, B.S.A., etc.

Vente, Montage et équilibrage Sidecars

Redressage et mise en ligne Cadre, Fourche, etc.

## BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE  
ENTRETIEN  
ÉCONOMIE

VENTE EN GROS :  
31, Rue Chèvre  
ANGERS (M.-et-L.)



**MOTOBÉCANE** 100 cmc., 3 vit. Gd routier luxe ent. chromé, roue arrière renforcée, 4 pneu dont 2 et 2 cham. nfs. compteur, tansad. Abs. de confiance. Px 60.000 fr. — DUTHILLEUL, 82, rue de la Folie-Méricourt, PARIS (11<sup>e</sup>) (samedi).

**RENÉ-GILLET** 125 cmc. 1948, 4 vit., sélect., roues à broche. Px 75.000 fr. — Tél. : Opé. 33-31.

**500 CMC. MOTOCONFORT** super-culasse, 4 vit., sélect., roulé 7.000 km. impec. — R. DEBYS, 5, rue Perrier, MACON (S.-et-L.).

**TERROT** E.P. 125 cmc., 4 tps culb., 4 vit. sélect. neuve. — MAHOUS, 12, rue de la Juiverie, ETAMPES (S.-et-O.). Tél. : 640.

**1200 INDIAN**, roulé 10.000 km., entier. d'origine, présentationivoire et chrome, selle biplace, sacoches cloutées. Px : 140.000 fr. — SCHRA-DER, 57, route Jouy-Montigny, METZ (Moselle).

**DEUX CARROSSERIES** de sidecars Bernardet. Px 10.000 fr. les deux. — Jean DUTHEIL, place Stalingrad, MEUDON (Seine). Tél. : Obs. 10-35.

**TRAIN** 350 vend cause départ. Px : 30.000 fr., bon ét. — MAR-CHAND, 15, avenue Pierre-Grenier, BILLANCOURT (Seine).

**VÉLOMOTEUR** 100 cmc. Monet-Goyon K.S.3., 3 vit. ét. nf, roulé 3.500 km. Px : 48.000 fr. — B. DELAUNEY, FRENEUSE-SUR-RISLE (Eure).

**VENDS** magnéto Lavalette ent. révisée. Px 4.000 fr., conv. pour Terrot type L. — G. BOULANGER, PETIT-MESNIL (Aube).

**TERROT** 2 CV. à chaîne, 2 vit. au pied, moteur refait, pneu nfs. Px 30.000 fr. — BRUGUIERE A., St-PAUL-LE-JEUNE (Ardèche).

**VENDS** ou échange contre moteur auxiliaire VAP 4 ou Roussey, 1 moteur Villiers 17S. rodé, volant révisé, 1 boîte 2 v., 1 roue avant neuve, éclairage. — R. SOMPOUX, ROM (Deux-Sèvres).

**N.S.U.** 198 cmc., 3 CV., 2 tps, parf. ét. méc., bons pneu, roue à broche, équipée compteur, batterie, éclairage. Px 90.000 fr. — COUSI, 23, rue du Général-Patton, CHARTRES (E.-et-L.).

**INDIAN** 5 CV. dep. 40.000, side dep. 12.000, Harley 750 à reconstruire complètes, moteurs Harley. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20<sup>e</sup>).

**MONET-GOYON** 350 cmc. lat. 2 tps, bon ét., bons pneu, équipée. Px 60.000 fr. — Ecrire Gérard RIMBERT, VIENNE-EN-VAL (Loiret).

**TRIUMPH** Hérisson 250 cmc. impec. méc. et présentation, pneu nfs. Puch 250 parf. ét. Ga. 105 chromé. Boîte, cyl., cul. avec fourche, carb. Puch 250. — A. RE-NEAUME, 47, rue de Loches, TOURS.

**500 MARC** ét. nf. Px 85.000 fr. — PELISSOLO, 1, rue Michel-Colombier, COURBEVOIE (Seine) (de 19 à 20 heures).

**GNOME-ET-RHÔNE** 3 CV. type Junior 1939, entier. revis. à nf. à débattre. — SAINT-SEINE, 9, rue Raynouard, PARIS (16<sup>e</sup>) (après 20 heures ou bien heures de travail). Tél. : Gob. 36-48.

**A RECONSTRUIRE** B.S.A. M.20, Norton 16.H, Gillet 500 culb., F.N. 600 sup. cul., Monet-Goyon 350 culb. sélect., N.S.U. 198-250 sup. cul. D.K.W. 350. New-Map side 500 sélecteur B.M.W. R.35. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20<sup>e</sup>).

**SIDE** René-Gillet 750 susp. arr., ét. nf. bons pns, 4 vit. Px 160.000 fr. — **BENETEAU**, AZAY-LE-RI-DEAU (I.-et-L.).

**GILLET H.** 350 supersport bon ét. Px 90.000 fr. — S'adresser le samedi avant 16 heures, **CHARPENTIER**, 58, rue de Belleville, PARIS (20°).

**SIDECAR** non terminé avec roues et pns nfs. Pneu à talon de 600x55. Moteur Aubier-Dunne 100 cmc., bon ét. — **BOUTTET**, 4, avenue du Gén.-Leclerc, **BOURG-LA-REINE** (Seine).

**OCCASION** voiturette 2 pl. 1 CV., 3 vit., ét. nf. — Visible samedi et dimanche, **BAUDOUIN**, 143, rue d'Alésia, PARIS.

**TERROT** 500 cmc. culb. impec. — Garage **PEREIRE**, 86, rue Gide, à **LEVALLOIS**. Tél. : Pér. 21-12.

**INDIAN** avec sidecar susp. ar., noire et chromée comme neuve. — **BOUVET**, 28, Grande-Rue, **SABLE** (Sarthe).

**VENDS** Stylson compét. monté Jap Racing 175 cmc., ét. mec. parf., boîte neuve, 1 pneu nf. — **SEGUY**, 35, r. Richard-Duvernay, **ANGERS**.

**UN TANDEM** en très bon ét., marque « Goéland », genre demi-course, émaillé bleu, 4 vit., éclairage, compteur, 2 selles cuir, 2 freins « Jey » et 1 tambour. — **Paul HUGUET**, 26, rue Gounod, **SAINT-CLOUD** (Seine-et-Oise).

**FONDS** motos-cycles, cse départ. Agent Motobécane, New-Map, Ravat, Vap. — **Georges BEAL**, **SAINT-RAMBERT-SUR-LOIRE** (Loire).

**VÉLOS** à moteurs auxiliaires VAP 3 parf. ét. de marche, modèles hommes et dames. — S'adresser **JUENNE**, 25, avenue Parmentier, PARIS (11°).

**VENDS** plus offrant épaves Triumph allemande 350 cmc., mot. René-Gillet 2 cyl. et diverses pièces motos allemandes provenant des Domaines. — **DECAMPS**, 23, quai de la Ville, **BETHUNE** (Nord).

**MOTOBÉCANE** sup. cul. 500 cmc. 4 vit., sélect., toute équipé, bon ét. Px 150.000 fr. 1 sidecar Bernardet caisse commerciale. Px 20.000 fr. Sidecar Zundapp 750 cmc. type Russie, caisse bois. Px 150.000 fr. — **Robert KIENE**, 73, quai du Point-du-Jour, **BILLANCOURT** (Seine). Tél. : Mol. 64-02.

**350 PEUGEOT** culb., 3.500 km. — **BODVING**, 29, rue de Billancourt, à **BOULOGNE** (dimanche matin).

**MATCHLESS** 350 culb. sport d'origine, sélect. au pied, peu roulé, soignée, ét. exc. — **MICHEL**, 5, rue Lecourbe, PARIS (15°) (samedi après 14 heures).

**LES POIGNÉES "SOUPI" POUR MOTOS**



**VELOMOTEURS**  
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L.  
43, Rue Marius Aulan, LEVALLOIS. Pér. 06-35

**C'est le confort sous la main EN VENTE PARTOUT**

**500 ET 350 MOTOBÉCANE** cul., sélec. Terrot 2 cyl. avec side. Side Précision origine à gauche. 1 vélomoteur Motobécane 4 tps et 2 tps. — **PASCAULT**, 20, rue Compans, PARIS. Tél. : Bot. 69-20.

**MOTOBÉCANE** 100 cmc., modèle 39, bon ét. Px 45.000 fr. — **PETERS**, 3, rue Pierre-Béguin, **SAINT-DENIS** (Seine).

**B.M.W.** R.35, 350 cmc., fourche télesc., cardan, ref. origine, exc. ét. — Tél. : 110 **BLANC-MESNIL** (S.-et-O.) (sauf mercredi).

**CYCLOREX** sur vélo ét. nf. Px 30.000 fr. Motobécane 100 cmc. impec. Px 55.000 fr. — **VILLEFRANCHE**, 1, route des Puits, **VAUCRESSON** (S.-et-O.).

**VÉLOSOLEX** nf. garanti, susp., guidon, selle, compteur Jaeger, levier basculeur, réservoir secours, deux sacoques, béquille. Px 50.000 fr. — **GADENNE**, **MERS-LES-BAINS** (Somme).

**POIGNÉE COMMUTATRICE SAKER**

Une merveille!  
BREVETÉE S.G.D.G.



**TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN PRIX DE DÉTAIL 1 200 Frs SAKER LEVALLOIS**

**DARMONT** 4 roues 6 CV. refroid. eau 6 lit. aux 200 km., ét. nf. Px 150.000 fr. — **NAMIAS**. Tél. : Opé. 04-46.

**NORTON** 500 cmc. ét. nf. Px 150.000 fr. — **GARAGE BRUNEL**, 20, rue Brunel, PARIS (17°).

**PEUGEOT** 125, refaite nf., pns nfs, tansad. — **DUCOURANT**, 130, boulevard Murat, PARIS (après 18 h. 30).

**GNOME-ET-RHONE** 350 cmc. lat., 4 vit., sélect. — Visible vendredi et samedi, **TAILLANDIER**, 61, rue de la Prévoyance, **VINCENNES** (Seine).

**350 ARIEL** culb. ét. impec. Px 180.000 fr. — **GALLON**, 16, rue Saint-Arthème, **CLERMONT-FERRAND** (P.-de-D.).

**750 HARLEY** parf. ét., garantie marche arr Px 120.000 fr. — **ROUGIER**, rue Lavoisier, **LESPINASSE**, **PERIGUEUX** (Dordogne).

**TANDEM** très bon ét., 6 vit., chaîne libre double, plat. nfs, bs pns. Toute confiance. — **NOGUES**, 61, rue M.-Ripoche, PARIS (14°).

**SAROLEA** 350 lat. 43 sél., parf. ét. Px 100.000 fr. repr. 500 avec ou sans side ou 6 CV. FIAT. — **HECART**, 85, boul. du Port-Royal, PARIS (13°). Tél. : heures bureau Ely, 09-58.

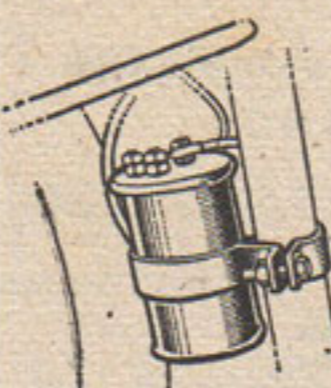
**VENDS** lot comprenant 2 épaves Dollar 250 culb. av. pap. sur roues, 350 culb. moteur ref. sur roues et av. pap., nombreux access. Moteur 500 culb. Mag. Px 60.000 fr. — **LEGER**, 26, rue de l'Union, **NOISY-LE-SEC** (Seine).

Sur votre vélomoteur...

**L'ÉCLAIRAGE**

et un avertisseur puissant

EN PERMANENCE



avec

**WELCOS**

déposé

**LIORET**

193, rue de Paris - PANTIN

Tél. : VIL, 91-39

**DOLLAR** 250 cmc. 3 CV., bon ét. général, bloc chaise, 3 vit. — **MALLADOT**, visible ts les jrs, 6, rue Voltaire, **SAINT-OUEN** (Seine). Px 40.000 fr.

**1200 INDIAN**. Px 105.000 fr. 500 B.S.A. Px 130.000 fr. 250 Triumph. Px 80.000 fr. B.M.W. R.73. B.M.W. Px 200.000 fr., etc... — **TRANSACTMOTOS**, 104, rue Haxo, PARIS (20°). Tél. : Mén. 99-86.

**GUCCIOLIO** ensemble unique 4 vit. moyen suspendu, freins tambour, éclair. accu., roues et pns renforcés, valeur 70.000 fr., roulé 1.200 km., vendu 55.000 fr. — Téléphoner (matin seulement) : Inv. 33-71.

**NORTON** 500 cmc. culb. mod. 18, 4 vit., sélec., parf. ét., 4 pns et 1 pign. side. Gillet-d'Herstal 175 cmc. 2 tps, 3 vit., parf. ét. René-Gillet 100 cmc., 2 tps, bloc moteur nf. Motobécane 100 cmc. lat., mod. luxe sélec. et 100 cmc. 2 tps bon ét. Monet-Goyon 175 cmc. 2 tps 1938 ét. nf. — **THOMASSON**, 43, rue Jacob, PARIS (6°).

**N.S.U.** type 201 Z.D.B. 2 tps, 4 vit. équipée tansad, sacoques gd tourisme, gd porte-bagages, état. de marche. — **FAURE**, 31, cours Washington, **AGEN** (Lot-et-Gar.).

**NEW-MAP** 100 cmc. bloc moteur A.M.C., 4 tps culb., impec. — Ecrire : **REYNAUD**, 30, rue René-Leynaud, **LYON** (1<sup>er</sup>).

**SIDE CARPIO** 125 cmc. comme nf. émail vert 2 tons. Px 32.000 fr. — **BOURGEOIS**, 82, boul. de Belleville, PARIS (20°).

**JEAN MORIN** vend sa 350 Sarolea qui a battu le record du monde des 2 h. et sa 500 Sarolea de course, ainsi que plusieurs Sarolea de tourisme, toutes ces machines en parf. ét. et garanties. — **MORIN**, 12, rue Steinlen, PARIS (18°).

**SIDE** seul pour 350 cmc. et plus. — **BAUCHY**, 63, boul. Barbès, Paris. Tél. Mont. 45-10.

**VELO** avec moteur « CYCLEX », entier. neuf, compteur, papier pour essence. Px 48.500. **METTETAL**, 89, rue du Docteur-Bauer, **SAINT-OUEN**. Tous les jours de 8 h. à 5 h. sauf samedi et dimanche.

**SANDFORD** 5 CV., aluminium, capote pare-brise. — 78, avenue des Ternes, PARIS (17°).

**VENTE A CRÉDIT**

**A CRÉDIT** en 6 et 7 versements : sidecars, scooters, vélos à groupe auxiliaire, vélomoteurs. Livraison 30 jours. — Ecrire avec envel. et 2 timbres pr réponse : **LALANNE**, à **PRECHAC-SUR-ADOUR** (Gers).

**ÉCHANGES**

**PNEU** 26x3,5 et 27x4 contre réservoir Terrot 12 à 15 l., tablier cuir d'occasion. — **HUBERT**, 26 bis, boulevard Diderot, PARIS (12°).

**ÉCHANGE** 5 CV. Citroën, peint. capote neuve, mec. parf., pns impec., contre moto 500 ou 750 si exc. ét. ou Darmont spéc. — Lettre détaill. : **SIBRA**, à **ROUZE** (Ariège).

**LICORNE** 5 CV. L.610 1934 coupé 3 places. Px 140.000 fr. — **PORTE Étienne**, rue Galeran, **MEULAN** (S.-et-O.). Tél. : 128.

**COMPTEUR** Jaeger lumineux comme nf contre compteur Harley M.P. — **HELLE RANGER**. Téléphoner à Mén. 48-38.

**VOITURES**

**SALMSON** S.4.C. 8 CV., dbl. arbre à câmes en tête coach 4 places. Px 160.000 fr. — **Jean DUTHEIL**, place de Stalingrad, **MEUDON** (Seine). Tél. : Obs. 10-35.

**DIVERS**

**SOCIÉTÉ Bo-Chrome**. Cuivrage, nickelage, chromage et tous dépôts électrolytiques, 10, rue Ernest-Renan, **ISSY-LES-MOULINEAUX** (Seine). Tél. : Mic. 21-20.

**A VENDRE** 1.500 fr. (cse double emploi) rasoir électrique M.F., comme nf, avec mode d'emploi et entretien. — Ecrire : **DESCLAUX Maurice**, **TETHIEU** (Landes).

**OUVRIER** mécanicien motos, sérieux, très bonnes références, cherche place France ou Étranger, écrire à **M. LEBRERE Louis**, à **AIRE-s-l'ADOUR** (Landes).

**PHOTOGRAPHIE**

*Un choix Unique*

**PHOTO-HALL**

PHONO-RADIO-CINÉMA-PHONO

**5, RUE SCRIBE PARIS 9<sup>e</sup>**

**CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO**

« **ASNIÈRES-PHOTO** » spécialiste du petit format : Leica, Foca, Retina, Rolleiflex nfs et occasions garantis. Transformation du Leica I et II en modèle III et III A. Bleuissement d'objectifs cartouches Kodachrome 24 à 36. — **ASNIÈRES-PHOTO**, 78 bis, av. de la Marne, **ASNIÈRES** (Seine). Tél. : Gré. 49-13 (de 8 h. 30 à 19 h. 30, ouvert le dimanche de 10 à 12 heures).

**INTERCONTINENT**

**MAISON** spécialisée en motos et vélomoteurs s'offre représenter fabriques ou grossistes motos et vélomoteurs, pièces rechanges, garnitures, etc..., régions Tanger (Maroc). — S'adresser **TINGIS**, 44, rue Jeanne-d'Arc, **TANGER**.

CYCLES  
MOTOS ET VÉLOMOTEURS

**RAVAT**

Établissements RAVAT - Société Anonyme  
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

AH !  
SI **REYDEL**

*pouvait fabriquer ses*

**BONNES SELLES SOUPLES**

*suspension Sandow !...*

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

LICENCE FRANÇAISE

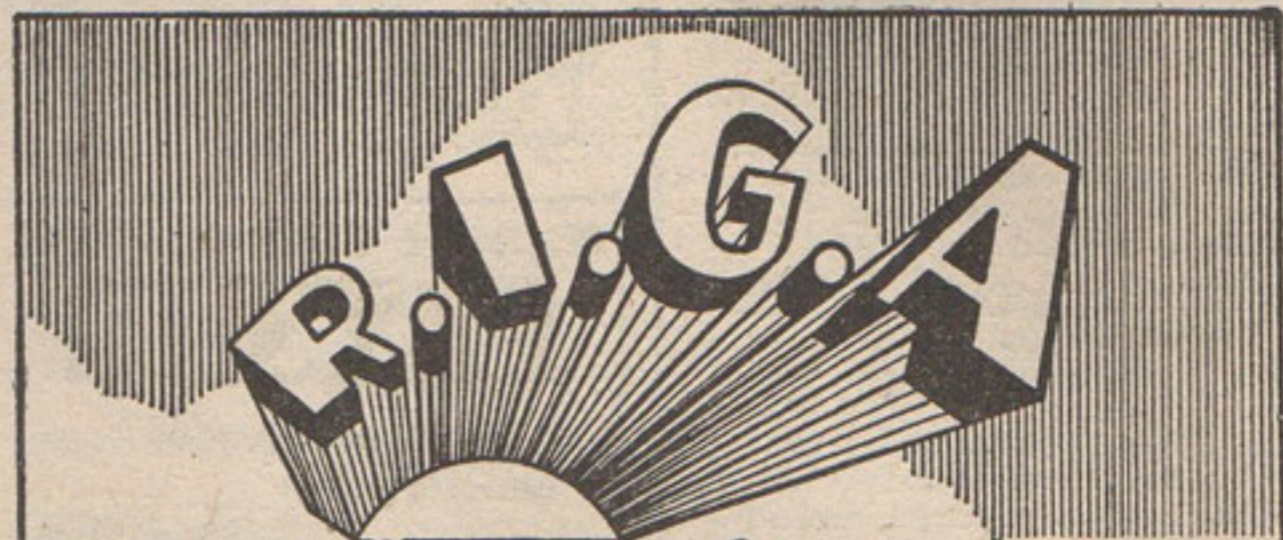
**D.K.W. AUTO UNION**

**83 STATION SERVICE 83**  
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45  
46-70 46-79

PARIS (XVI<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT



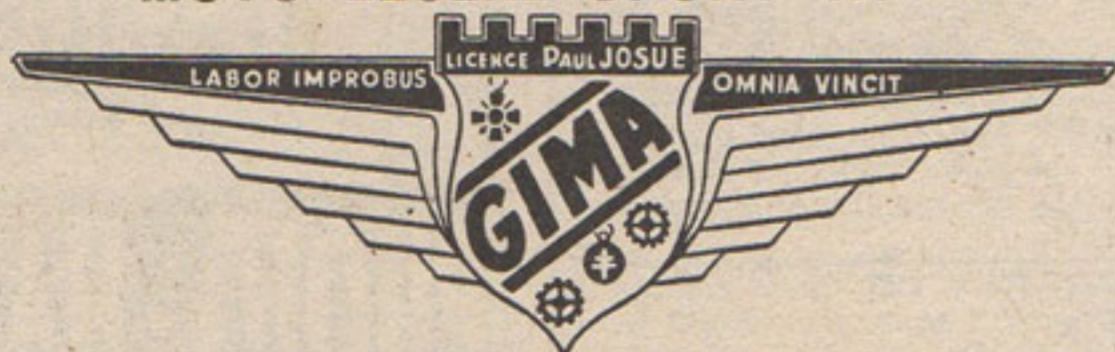
RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE RÉGULAGE  
RÉALÉSAGE MOTOS-AUTOS  
TOUTES MARQUES

189, Av<sup>e</sup> GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -  
TEL. MAL. 26-79

Une réalisation qui fait honneur à la technique et à l'industrie française

**VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm<sup>3</sup>**  
**MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm<sup>3</sup>**



MOTEUR "AMC" 4 temps

FOURCHE TÉLESCOPIQUE — DIRECTION AUTO-STABLE  
CADRE INDÉFORMABLE

Groupement Industriel Métallurgique et Automobile, 24, rue Pasteur, CHAMALIÈRES (P.-de-D.)  
DISTRIBUTION EXCLUSIVE : Société Centrale de Constructions Mécaniques, 14-16-18, rue de  
Madrid, VICHY (Allier), Tél. 54-33 et 134, Av. de Malakoff, PARIS, Tél. Kléber 69-14 et 61-80

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<sup>e</sup>)

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

Commandez dès maintenant votre

**SIDECAR "H. B."**

SANS BON — LIVRABLE DE SUITE

Caisse commerciale . . 35.200 fr. — Touriste . . 42.500 fr.

**marcel perrin**

50, Av<sup>e</sup> Édouard-Vaillant — BOULOGNE-BILLANCOURT

Métro ; Porte de Saint-Cloud

Téléph. : MOL 29-62

Groupe auxiliaire  
pour

BICYCLETTES  
ET TANDEMS



**LE PLUS PETIT  
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS**

1 CV. - 2 VITESSES - 1 LITRE 4 AUX 100 KILOMETRES

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

23, Rue de Bagnolet - PARIS (20<sup>e</sup>) - Tél. : ROQ. 63-78

FABRIQUE d'ACCESSOIRES pour Cycles et Motos

**"LAQUEZ"**

5, Rue de Lunéville -:- PARIS (19<sup>e</sup>)

Dessus de Selles Vélo, Véломoteur et Moto  
Tabliers - Cuissards - Manchettes - Rétroviseurs  
Poignées caoutchouc à collerette en 22, 25 et 28 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>  
Amortisseurs adaptables pour moyeux Idéal

VENTE EXCLUSIVE A MM. LES GROSSISTES  
Échantillons et Tarifs sur demande

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

**Étab<sup>ts</sup> PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17<sup>e</sup>)

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

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

**MONNERET-BASTILLE**

vous livre le

**SIDECAR H.B.**

pour le vélomoteur, à votre choix

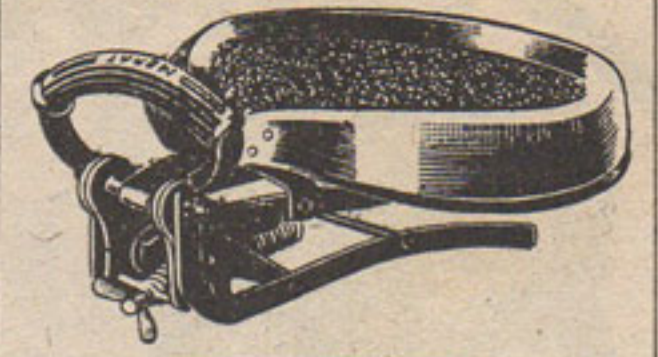
EXPÉDITION EN PROVINCE PAR SERVICE RAPIDE  
contre remboursement

7-9, Boul<sup>d</sup> Beaumarchais, PARIS

SIÈGES ARRIÈRE

**MERAT**

Breveté France et Etranger



Le seul qui

procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

**Robert KIÉNÉ**

Agent des grandes Marques :

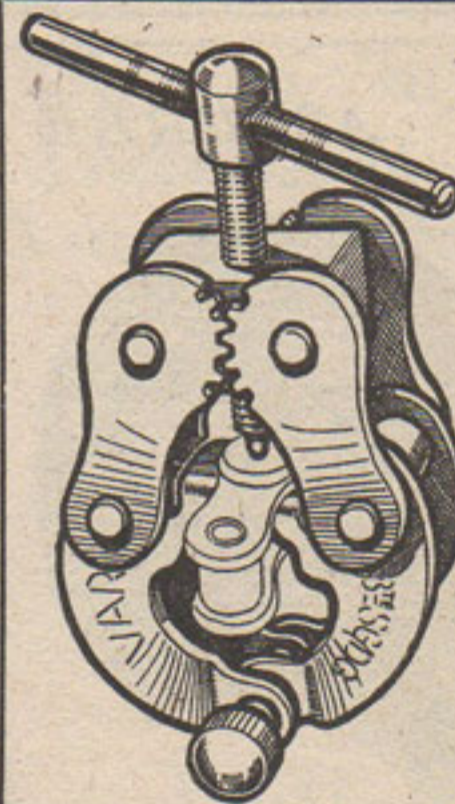
MOTOCOMFORT - MAGNAT-DEBON - GILLET d'HERSTAL  
Moteurs auxiliaires CYCLEX et Side-Cars BERNARDET

Scoters A.G.F. en vente libre

Vélomoteurs livrables de suite avec bon

Téléphone  
MOL. 64-02

73, Quai du Point-du-Jour  
BILLANCOURT



Plus de pannes de chaînes  
sur la route, grâce au

Dérive chaînes "MOTOVELO"

V. A. R.

L'outil sérieux indispensable dans la sacoche  
comme à l'atelier

Ne l'OUBLIEZ PAS dans votre TROUSSE de BORD !

En vente chez tous les Agents et Grossistes  
du Cycle et de la Moto

**Établ<sup>ts</sup> V. A. R.**

12, Rue de la Folie-Méricourt — PARIS (11<sup>e</sup>)

VOL 02-37



**STÉ CENTRALE**

DE

**PIÈCES MOTO**

44, Rue de la Condamine - PARIS (17<sup>e</sup>)

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

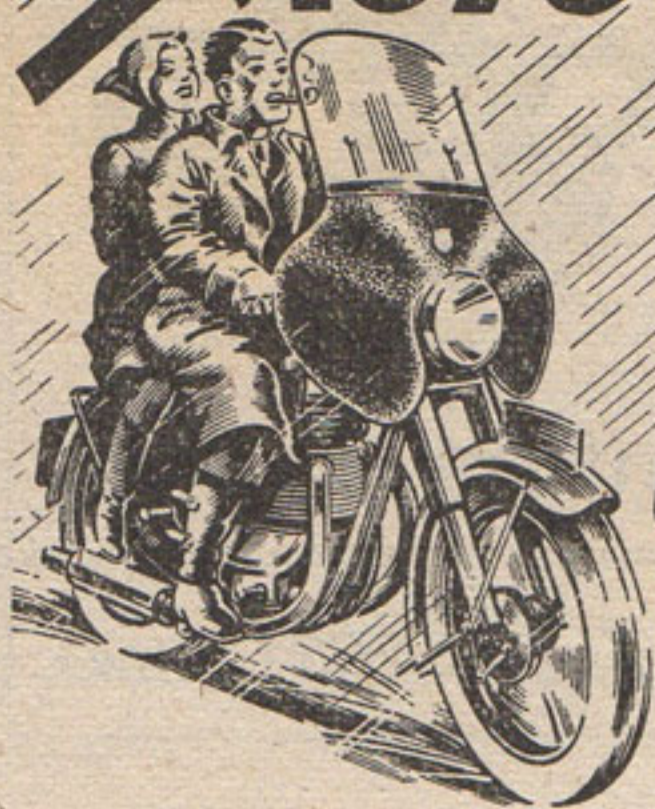
EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélomoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

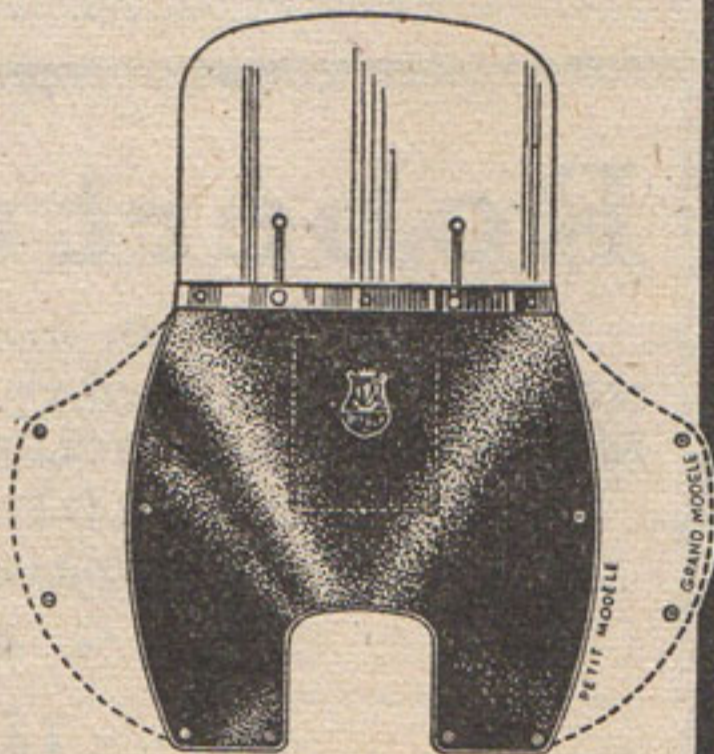
# MOTOCYCLISTES



*Roulez  
confortablement  
par tous  
les temps*

Voyagez dorénavant  
sans fatigue tout en améliorant votre moyenne.

Ensemble élégant  
à prix modique.



RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE



Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

## BIPLEX

ET<sup>S</sup> DELANNET  
43 & 45, Rue de LA ROQUETTE  
PARIS. Tél. ROQ. 85-22

ST. ROULEUR

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE  
par

## "LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



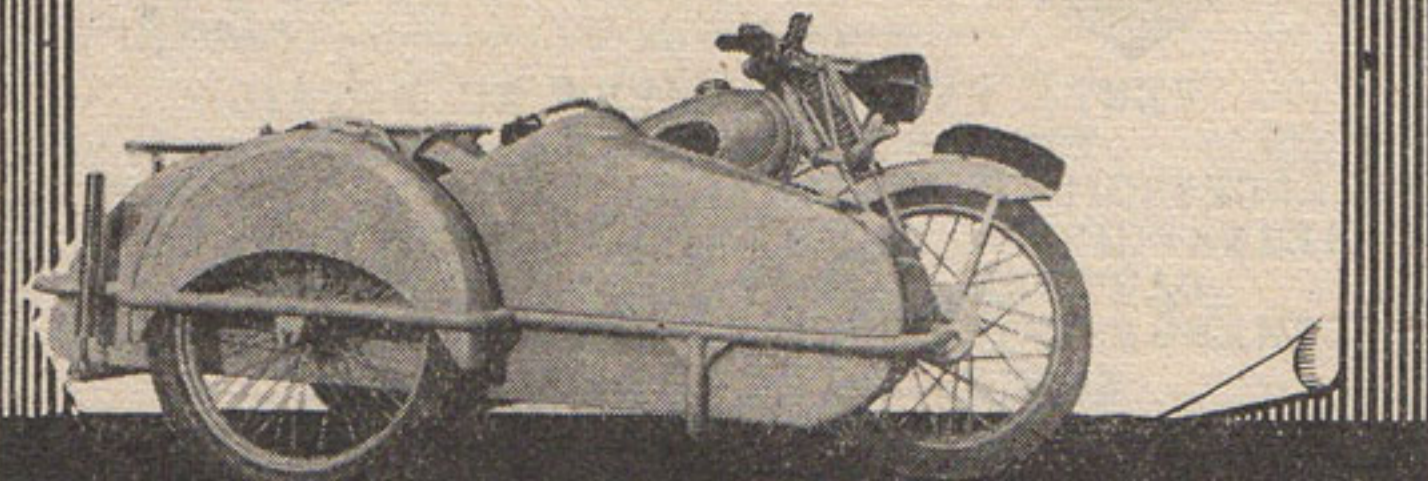
VENTE EN GROS

Établ<sup>s</sup> GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré

# HB

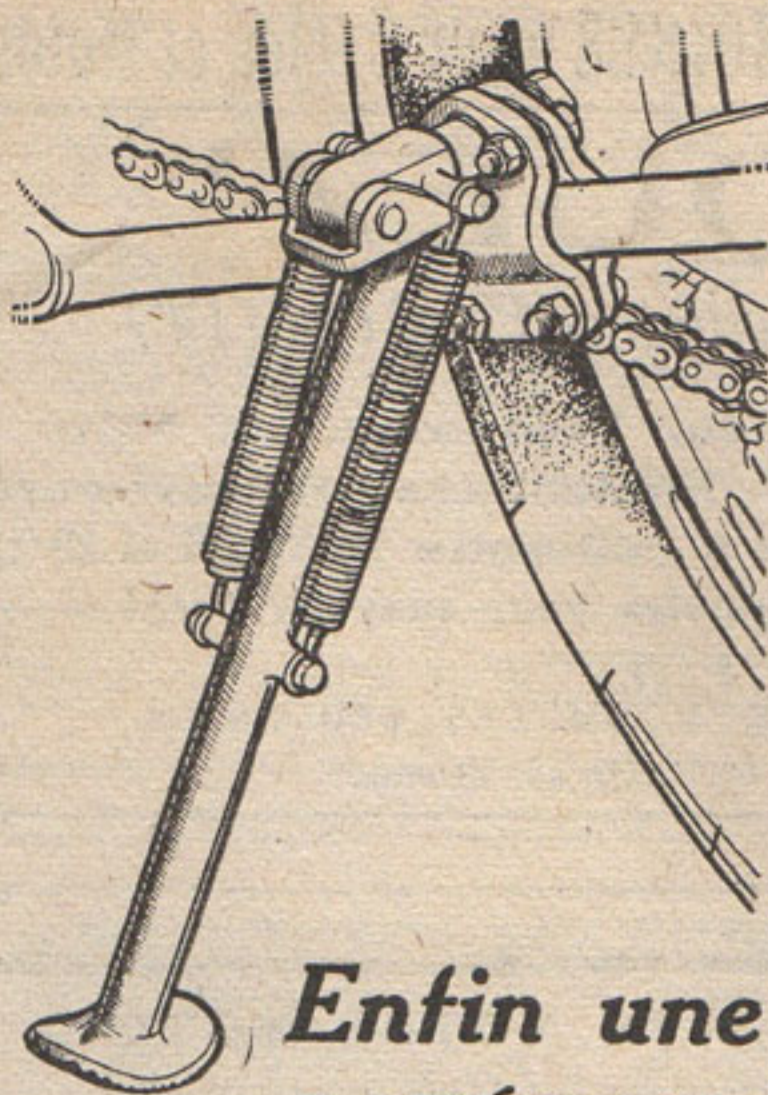
## SIDE-CARS

VÉLOMOTEURS - MOTOS LÉGÈRES  
AGENCES DEMANDÉES



ET<sup>S</sup> P. HUMBLLOT

72, 79 et 81, Rue du Faubourg Saint-Jacques, PARIS-14<sup>e</sup> - Tél. GOBELINS 24-32 et 31-24



MODÈLE  
Bté S.G.D.G.

MARQUE  
DÉPOSÉE



## Enfin une BÉQUILLE LATÉRALE PRATIQUE!!!

ADAPTABLE A TOUTES GROSSES MOTOS  
MOTOS LÉGÈRES ET VÉLOMOTEURS

## Rémi DANVIGNES

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup> - Tél. Roq. 29-28

VENTE GROS & DEMI-GROS

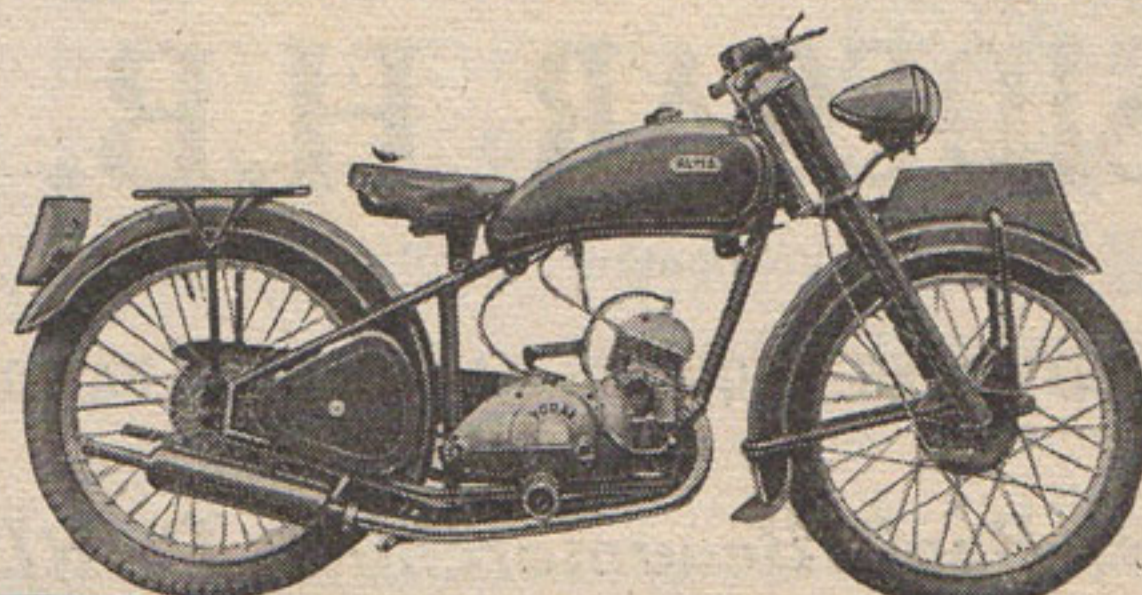
## Motocyclettes - Vélomoteurs

# 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*



# BERNARDET FRÈRES SIDE CARS

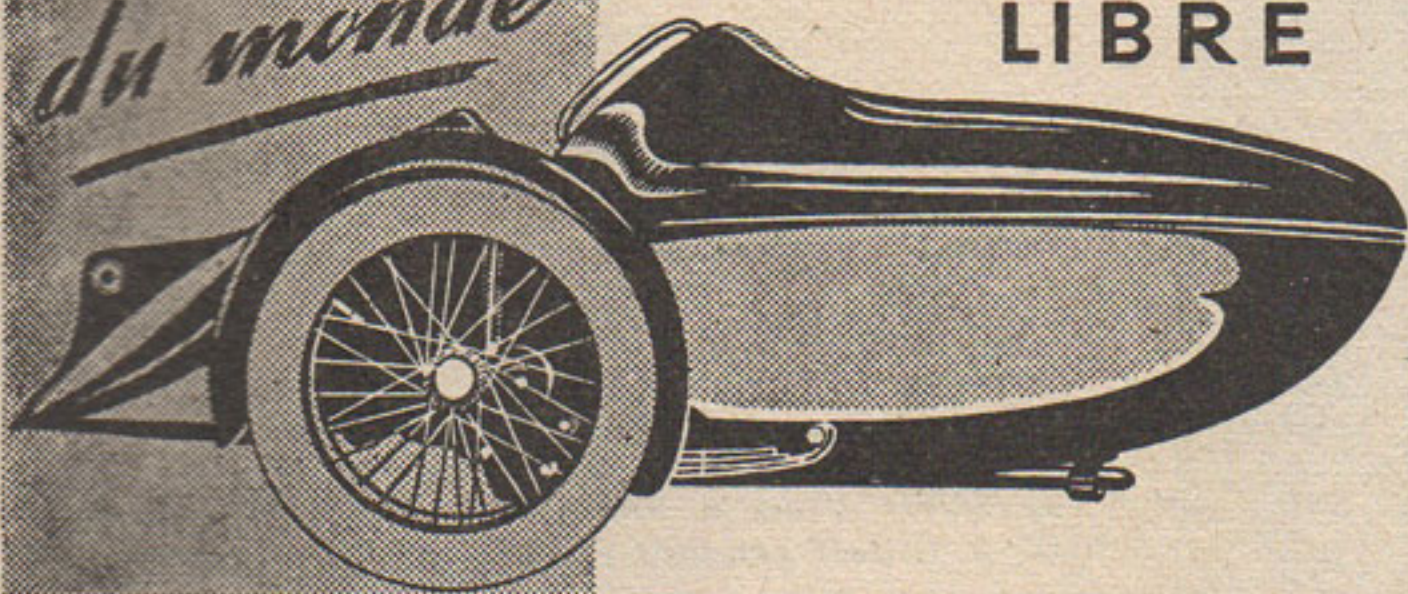
# 22

## RECORDS

*du monde*

*grand routier  
grand sport*

VENTE  
LIBRE



104 AV DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON s/BAGNEUX T.ÉL. ALESIA 24-20

SOYEZ  
CONFORTABLE...

*Equiper  
le nouveau*

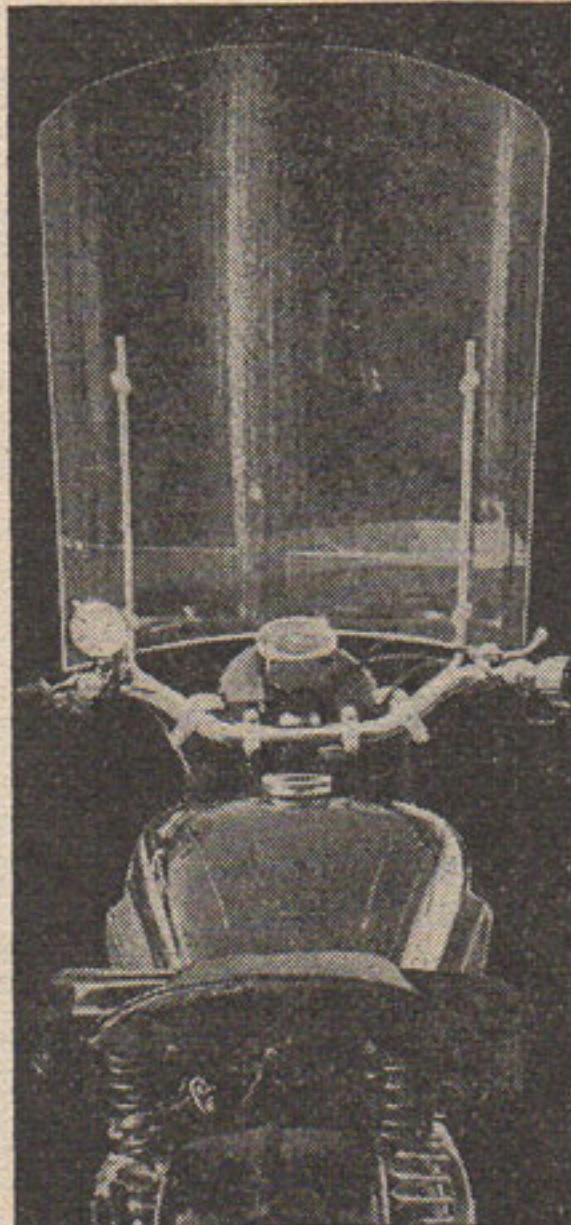
# PARA-GLAX

" GRAND TOURISME "

*Spécialement  
étudié pour  
une protection  
totale!*

POUR MOTO,  
VÉLOMOTEUR

BREVÉTÉ  
S.G.D.G.



### CARACTÉRISTIQUES:

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

\*

### PARA-GLAX

17, Rue Condorcet, PARIS - Tru 76-10

PARA-GLAX  
" GRAND TOURISME "

*Une conduite intérieure au guidon de votre Moto!!*

Pour Vélocycleurs et Petites Motos



## "ROTORSON"

L'AVERTISSEUR  
QUI S'IMPOSE

Breveté S.G.D.G.  
Modèle déposé

Le seul à dépression indépendant de l'aspiration du moteur

Pierre PERROTIN fabricant, 1, Bd. Foch, ANTIBES

## VÉLOMOTORISTES

*roulez en toute sécurité en employant l'*

## AVERTISSEUR ROTORSON

à entraînement sur volant magnétique

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

Éts P. PERROTIN ANTIBES (A.-M.)  
Téléphone 409-02

POSE IMMÉDIATE SUR PARIS

Moto-Bastille 6, Boul<sup>d</sup> Richard-Lenoir  
PARIS (XI<sup>e</sup>)

LA PLUS IMPORTANTE MAISON  
d'Accessoires et Pièces détachées  
POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOS



# "VELMOTO"

6, RUE DE LUNÉVILLE, 6

PARIS (19<sup>e</sup>) - Métro : Ourcq

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

## MARCEL PERRIN

vous présente

la MOTO LÉGÈRE 150<sup>cm<sup>3</sup></sup> E. HUIN

MOTEUR A.M.C.

Livable de suite sans bon

150<sup>cm<sup>3</sup></sup> 127.487 fr. - 125<sup>cm<sup>3</sup></sup> 113.220 fr.

50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE - Mol. 29-62

AGENT TOUTES MARQUES

Métro : Porté St-Cloud

La pièce d'ORIGINE

# HARLEY-DAVIDSON

ne se trouve qu'à l'Agence officielle :

14, Boulevard Soutt — PARIS (XII<sup>e</sup>)

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE, ÉCHANGE STANDARD MOTEURS  
MOTOS RECONTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

## SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup> Prix au dernier Concours du T.C.F.



Modèle à passage libre des gaz — Silence parfait sur quatre temps — Puissance comme à échappement libre

3, Rue d'Évreux — COURBEVOIE (Seine)

## PIERRE STERNY

SPÉCIALISTE METTEUR AU POINT

TOUTES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Le Meilleur Palmarès des Coureurs Français

TOURISME

55, Rue de Mouzaïa, PARIS (19<sup>e</sup>) NOR. 89-91

## Le VÉLO-RÊVE

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

vous séduira par sa simplicité

— Prix : 18.500 fr. —

79, Avenue des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>)

CHAQUE SEMAINE, dans chaque foyer

LE GRAND HEBDOMADAIRE

— DE LA FAMILLE —

# Bonjour-Dimanche

Rédacteur en Chef : Jean NOHAIN

le Magazine qu'on lit sept jours !

Fabrication d'Accessoires Moto - Vélo - Auto

Selles - Tansad  
rectangulaires

pr Vélomoteurs  
et Motos

# FAMVA

3, Rue Pasteur

SAINT-PRIX (S.-&O.)

REPOSE-PIEDS  
caoutchouc

PORTE-BIDON  
D'HUILE

SIÈGES RÉGLABLES BREVETÉS pour Vélomoteurs et Autos

VENTE EXCLUSIVE A MM. LES GROSSISTES.

Échantillons et Tarif sur demande

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17<sup>e</sup>)



NOM : .....

Adresse : .....

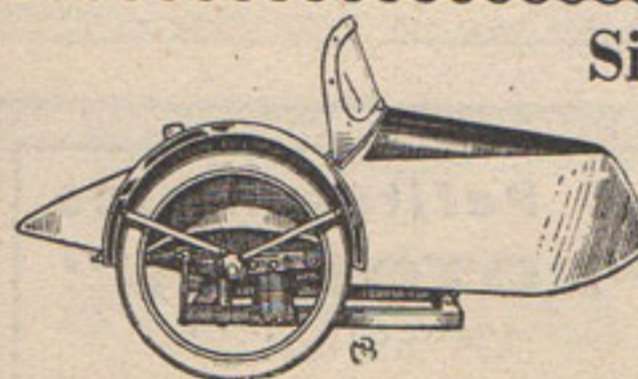
L'Abonnement partira du N°.....

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.



## Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920

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

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLESSE - ÉLÉGANCE

## 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<sup>e</sup> Roq. 00-43

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

# KERSA



43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

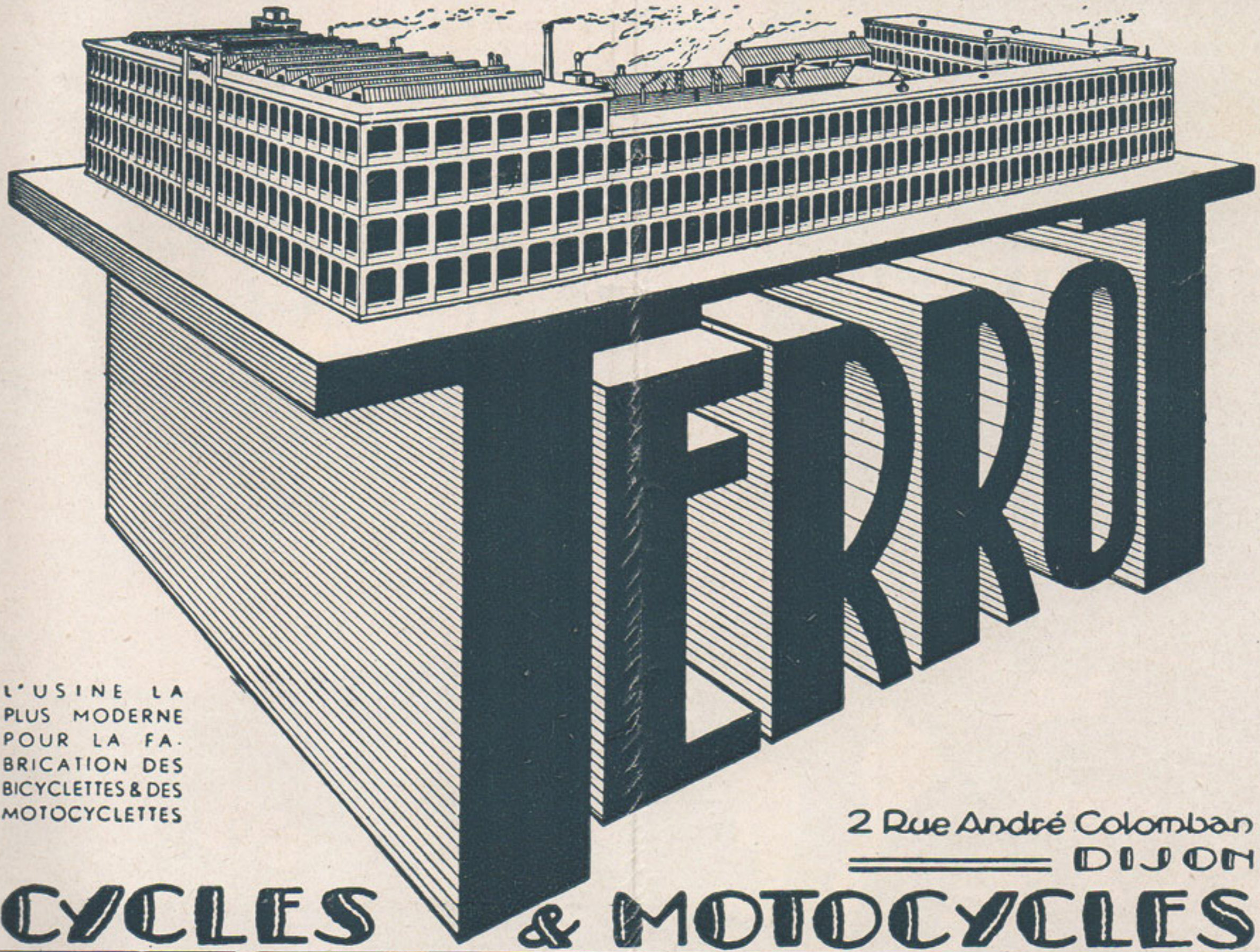
VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

# REYDEL

## DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —



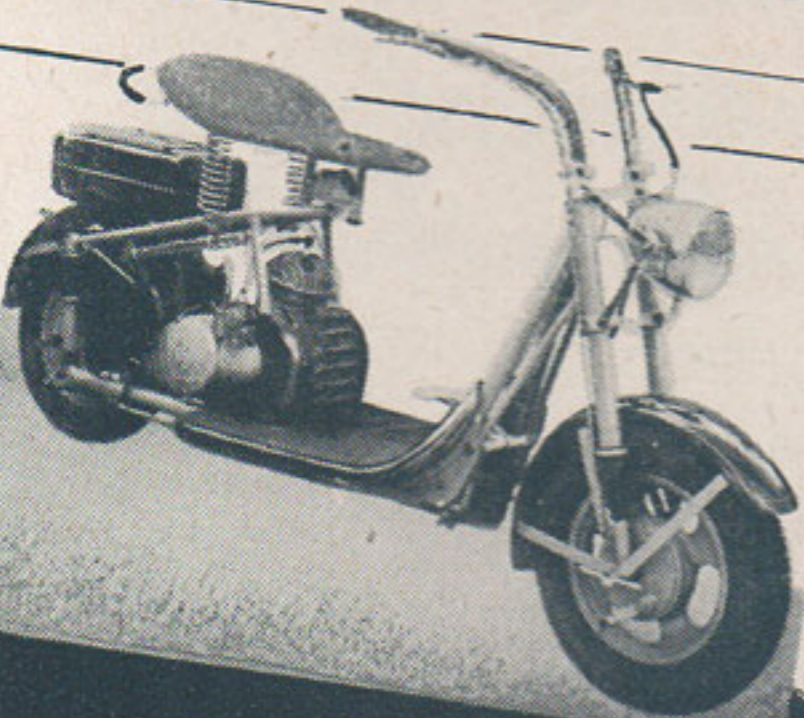
L'USINE LA  
PLUS MODERNE  
POUR LA FA-  
BRICATION DES  
BICYCLETTES & DES  
MOTOCYCLETTES

2 Rue André Colombar  
**DIJON**

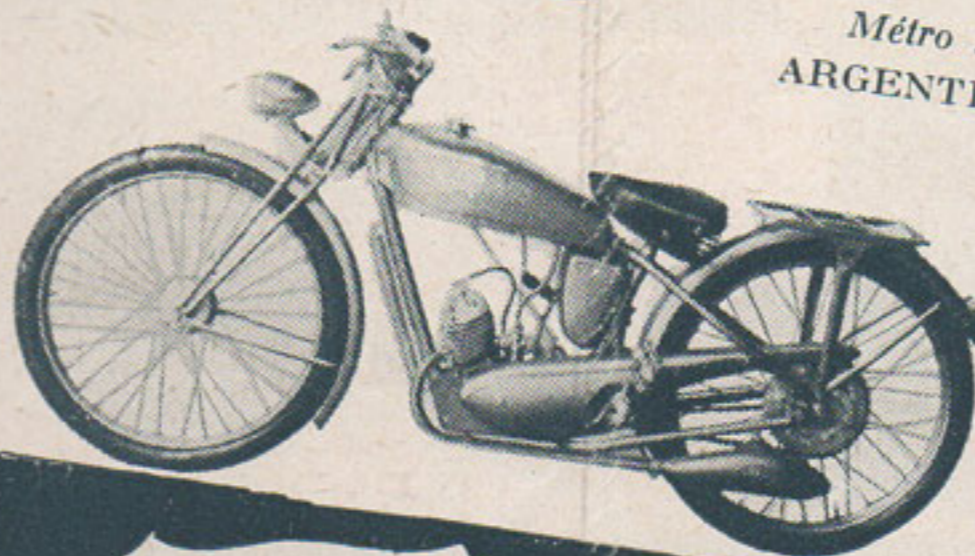
**CYCLES & MOTOCYCLES**

*Ladevèze*

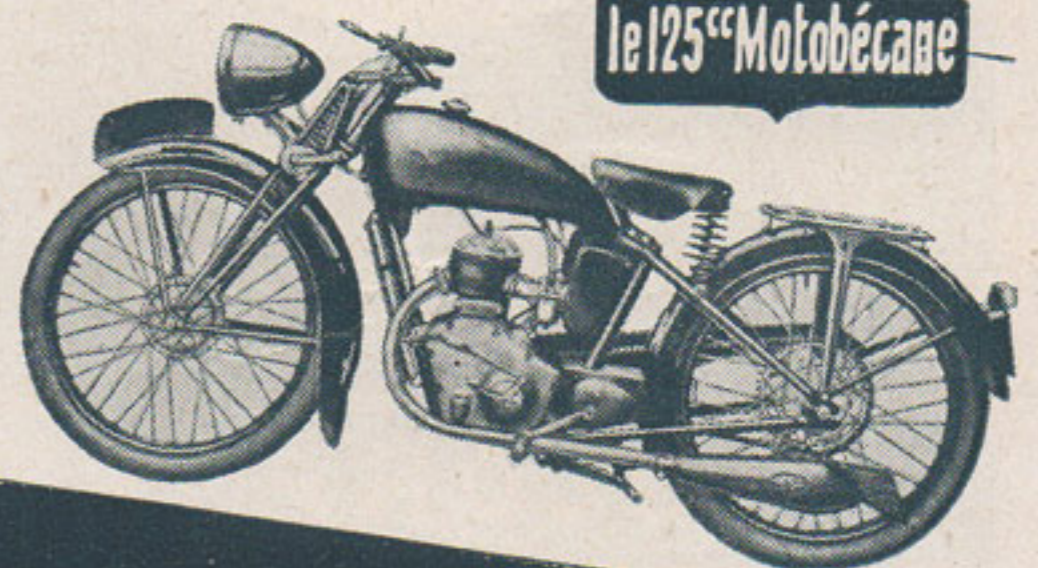
*VOUS OFFRE POUR VOS VACANCES  
UN MAGNIFIQUE CHOIX NEUF ET OCCASIONS,  
VENTE AVEC GARANTIE.*



le Scooter AGF.



le "Poney".



le 125<sup>cc</sup> Motobécane

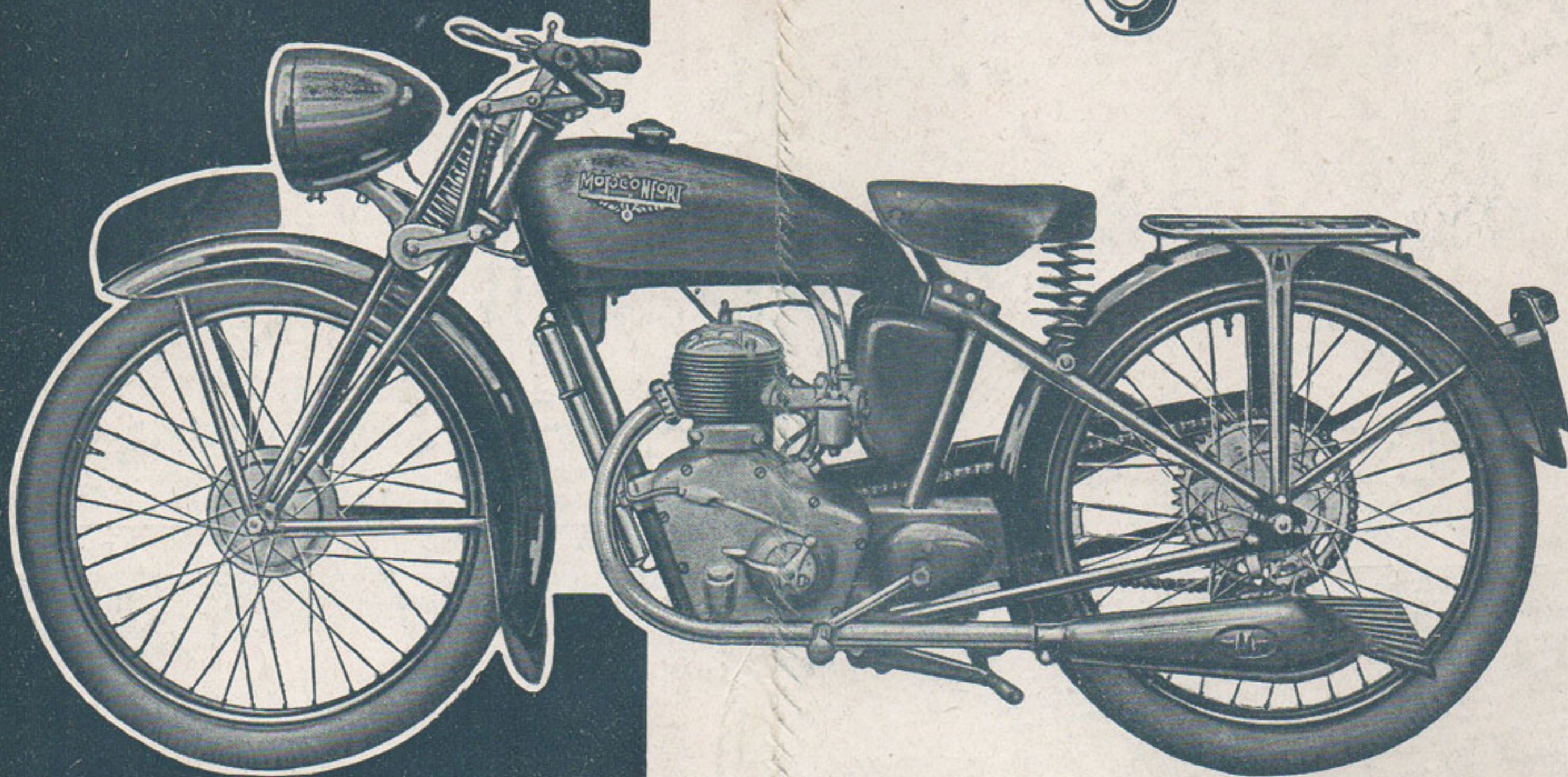
LIVRAISON TRÈS RAPIDE  
des « MOTOBÉCANE » AVEC BONS  
des vélomoteurs « MOTOBÉCANE-PONEY » à 39.505 fr  
des scooters « A. G. F. » à 121.086 fr  
SANS BON, LIVRABLES DE SUITE  
50 MOTOS ÉTRANGÈRES DE 1<sup>re</sup> MARQUE  
Garanties 6 mois, ou à l'état de neuf

Agent général : GILÉRA - PANTHER - ARIEL  
Représentant NORTON - DOUGLAS

Visitez, vous serez édifiés  
**LADEVÈZE** 50, rue Brunel, 50  
PARIS (XVII<sup>e</sup>)  
Téléphone : ÉTOile 24-66

Métro :  
ARGENTINE

**VÉLO MOTEUR**  
**BLOC MOTEUR 4 TEMPS**



**PRIX:**  
**64.680**  
**FRANCS**

**MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES**  
**TYPE C.45.B**

*Graissage intégral par  
circulation intérieure automatique*

**MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)**