

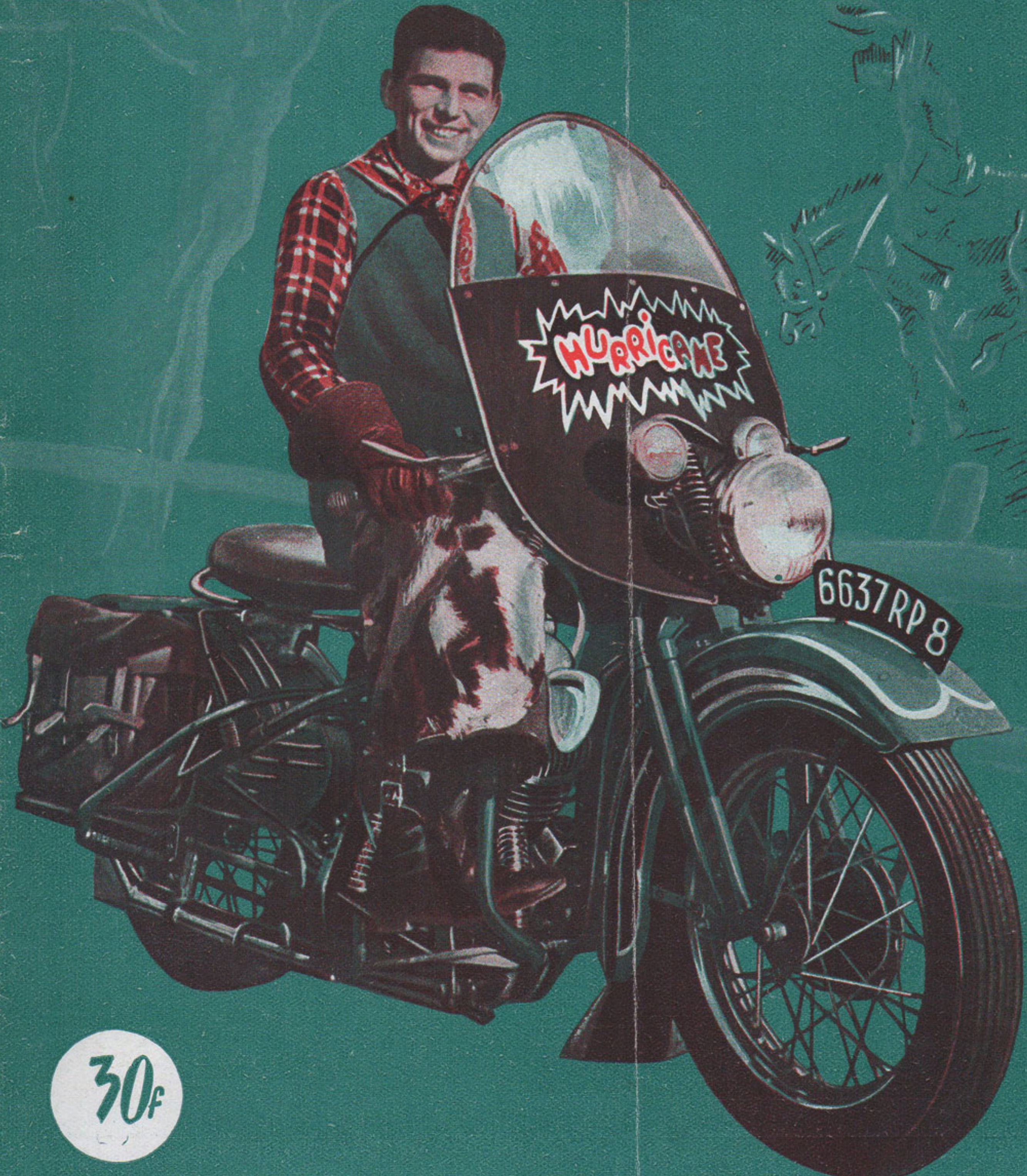
2^e ANNÉE. — N° 22

REVUE
MENSUELLE

MAI 1949

MOTOCYCLES

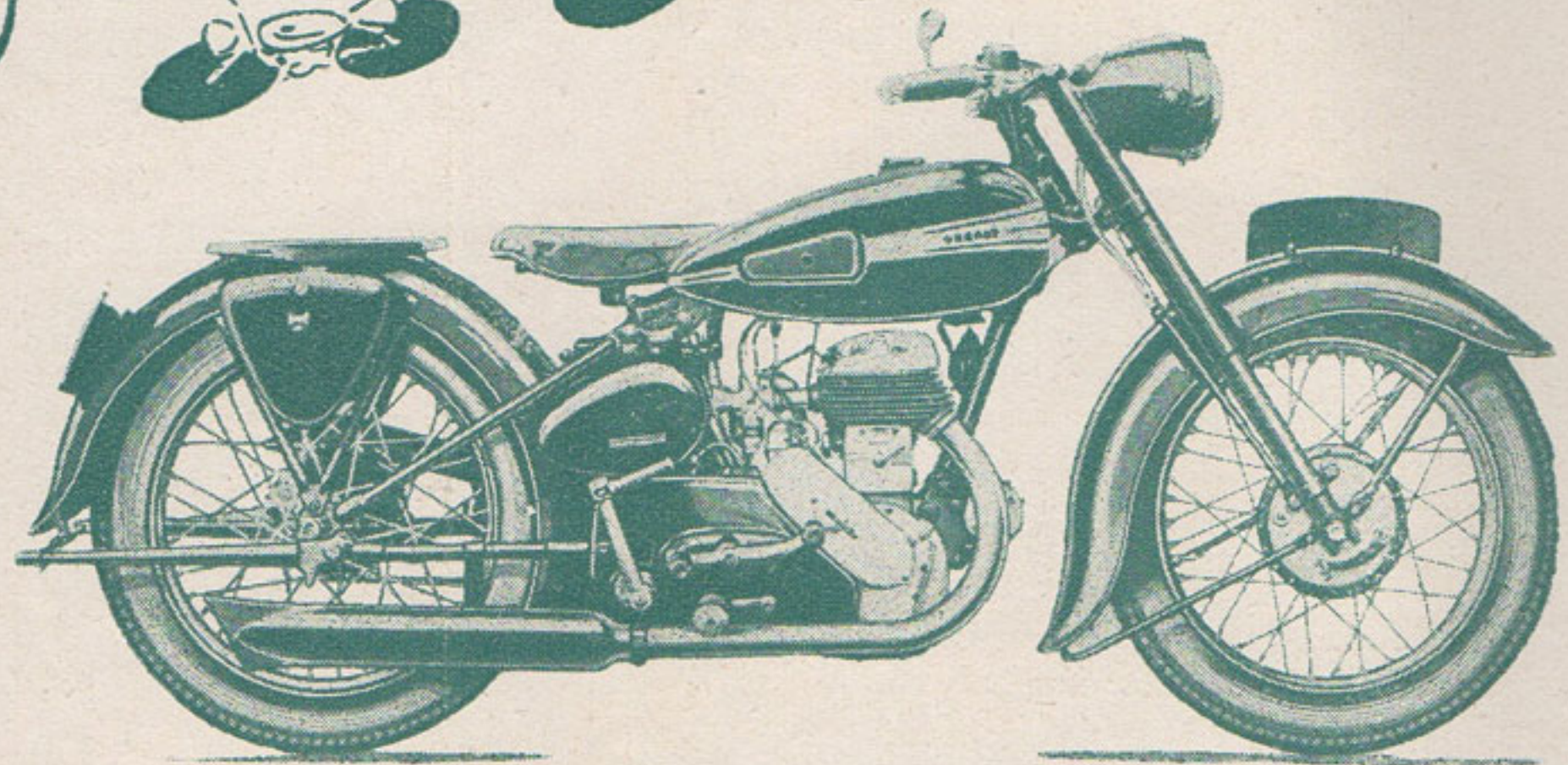
DIRECTEUR:
Max ENDERS



30f

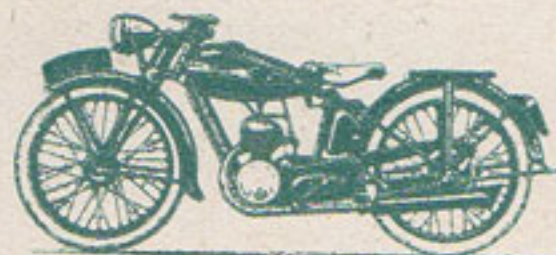
1949 TERROT

présente une gamme complète capable de satisfaire toutes les demandes.



La 350 cm³, type HCT

La classique 350 cm³ "latérale", la plus répandue des motos françaises moyennes pour le solo, le tandem, le side-car léger, l'usage commercial et le tourisme



100 cm³ type M. 349

Hardi grimpeur, capable d'un long service aux citadins et aux ruraux désirant un engin sérieux, solide, économique.

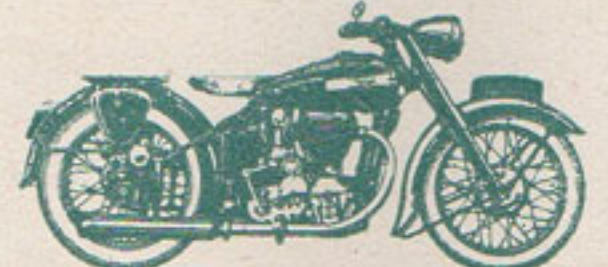
Sans permis de conduire



125 cm³ type ETP

Un vélomoteur 4 temps à soupapes enfermées, bloc 4 vitesses, sélecteur. Aux usagers quotidiens voulant ajouter vitesse moyenne et sportivité aux qualités d'économie et de sécurité.

Sans permis de conduire



500 cm³ type RGST

Une machine de haut sport ! 130 km. à l'heure à gros excédent de puissance pour les grandes randonnées et le side-car lourd

Sur cette gamme complète de 4 modèles, tous éprouvés, tous bien au point

TERROT

appliquera en 1949 les résultats de 40 années de recherches incessantes dans l'amélioration de la suspension
Confort corporel augmenté sur les 4 modèles par la généralisation de la selle à grand débattement - Meilleure suspension AV et encore plus parfaite tenue de route grâce à une nouvelle fourche télescopique (à partir de 125 cc.)
Suspension AR sur la 500 cc. qui en fait une machine de classe internationale

gamme complète **TERROT** *confort parfait* **TERROT**

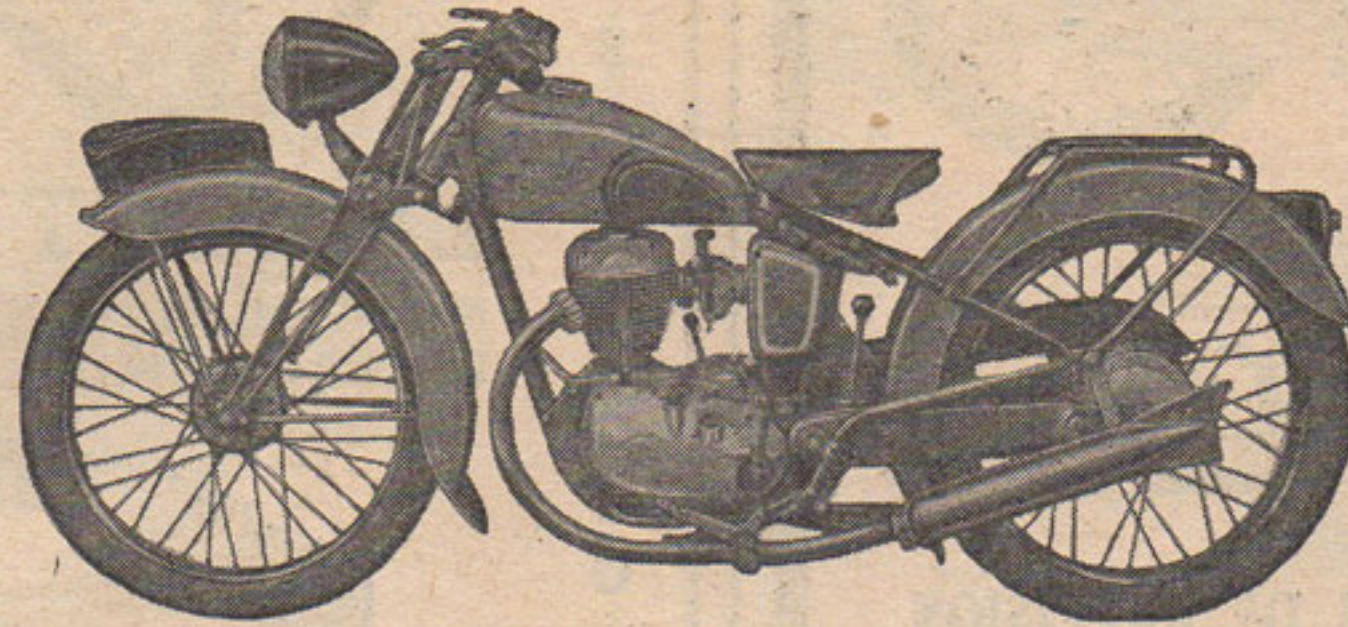
TERROT, 2, rue André-Colomban - DIJON (Côte-d'Or)

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

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

*Sécurité
Vitesse
Confort*



*et même à deux
toujours en prise!*

avec le nouveau

**BLOC-MOTEUR
VILLIERS**

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

MONNET

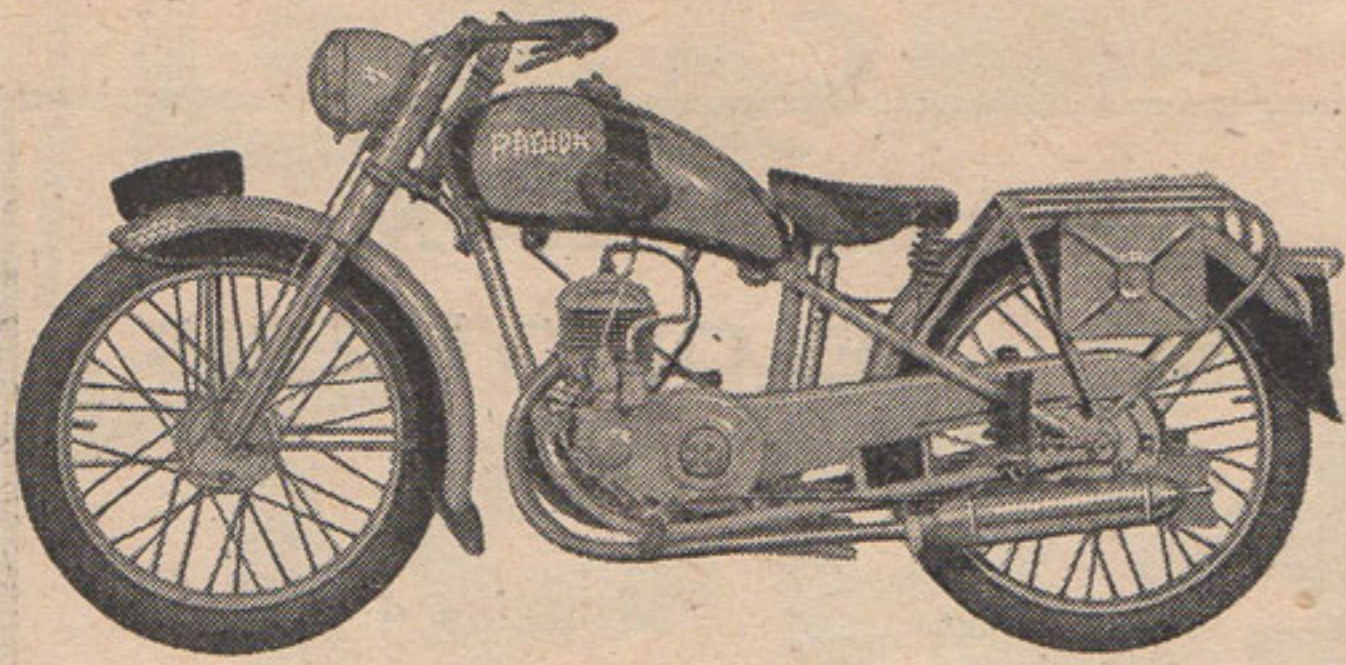
GOYON

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

350 CM³

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

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



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

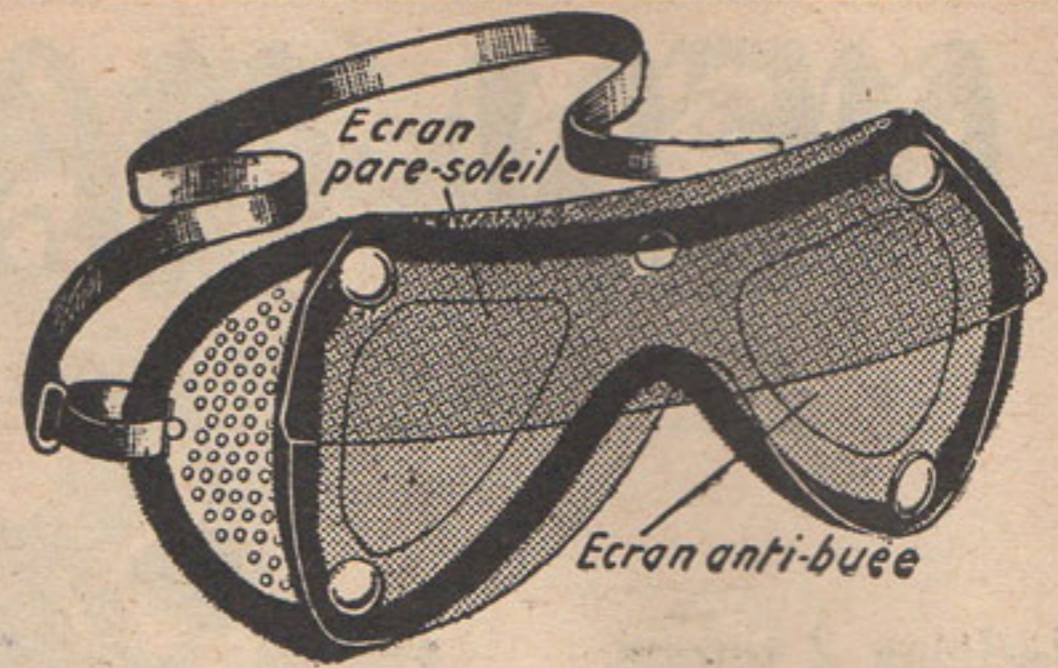
ÉTS RADIOR 9, Av. Pierre-Sémard, BOURG (Ain)

J. CHAPOLARD & GOUBET Père et Fils, constructeurs

L
U
N
E
T
T
E
S

D
E

M
O
T
O



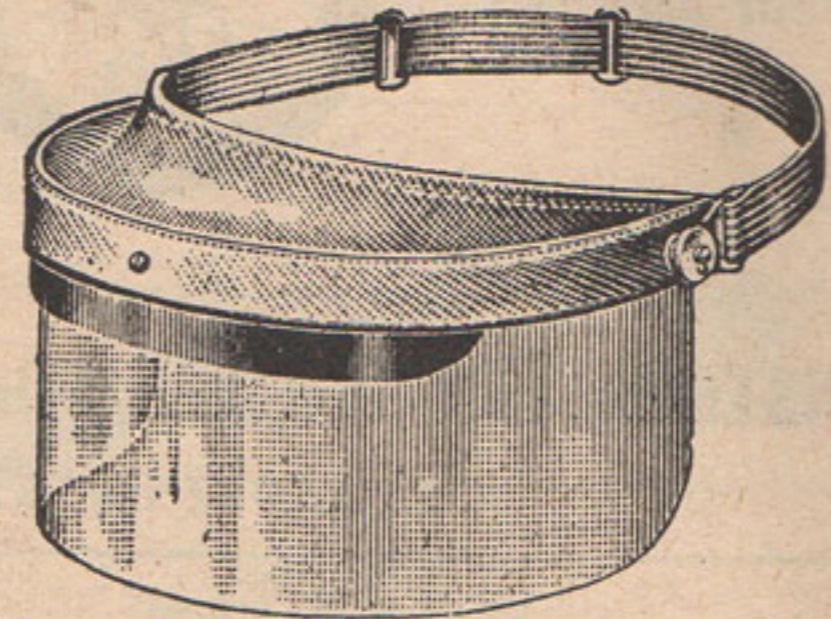
L
U
N
E
T
T
E
S

D
E

S
K
I

LUNETTE B. 11 S.

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT
PARFAITE POUR VÉLO ET MOTO



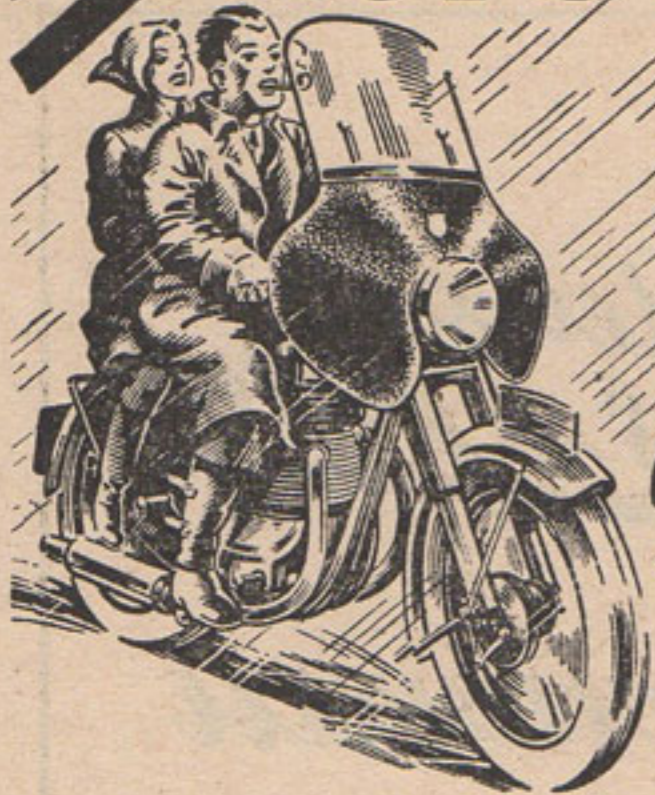
PARE
VISAGE

VISIÈRES
MASQUES

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

Demandez-les chez votre Fournisseur

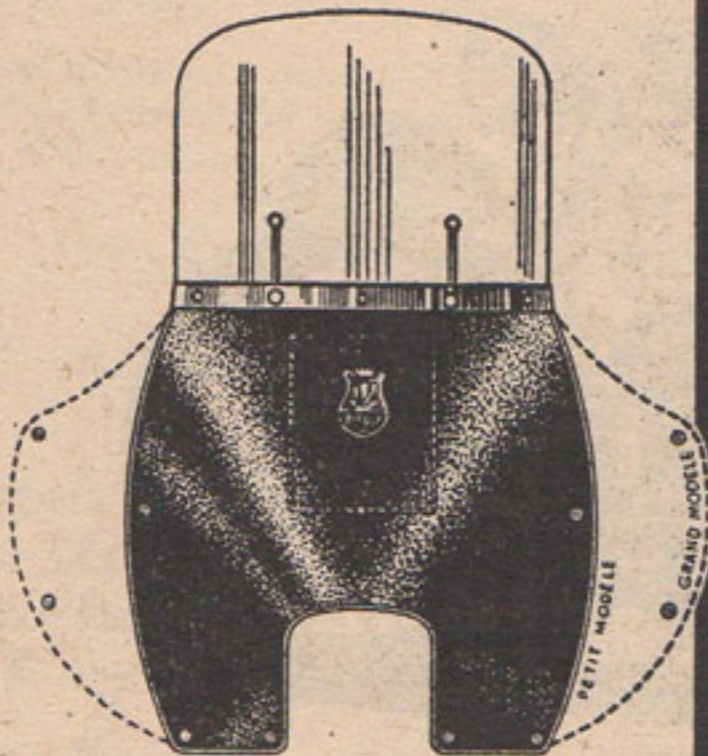
MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorénavant
sans fatigue tout en amé-
liorant votre moyenne.

Ensemble élégant
à prix modique.



RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE



Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

BIPLEX

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

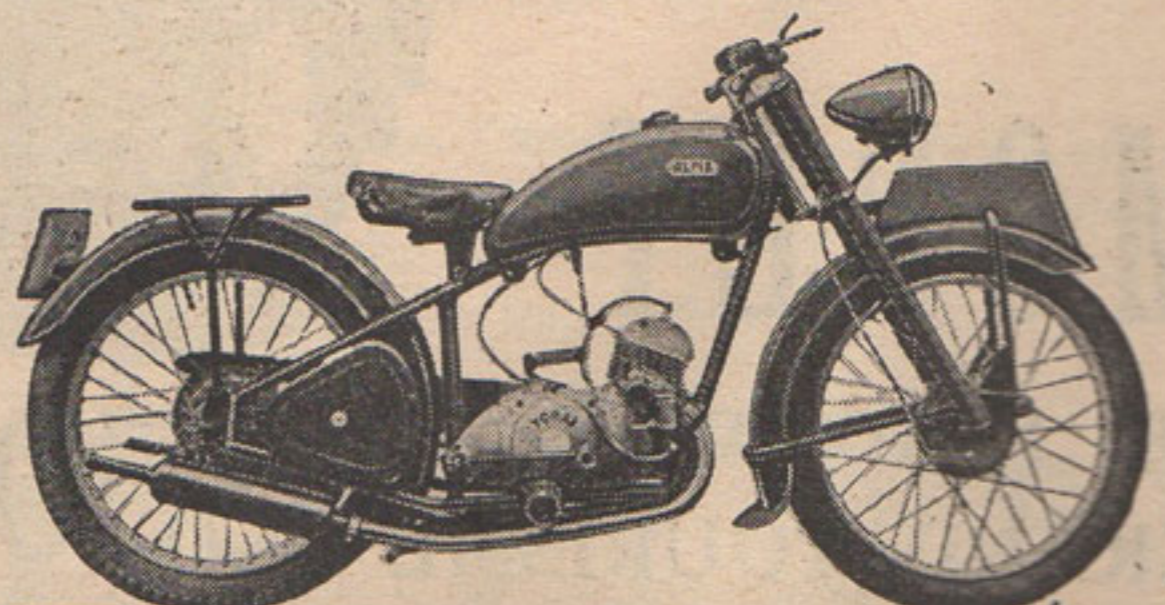
Motocyclettes - Véломoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

BLOC-MOTEUR YDRAL, 2 TEMPS, 4 VITESSES, SÉLECTEUR
FOURCHE DU TYPE A ROUE TIRÉE INDÉPENDANTE
SELLE A SUSPENSION CENTRALE
RÉSERVOIR 12 LITRES — PNEUS DE 25 x 8.00
ÉMAIL NOIR, PANNEAUX COULEURS
JANTES, GUIDON, TUBES D'ÉCHAPPEMENT CHROMÉS

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

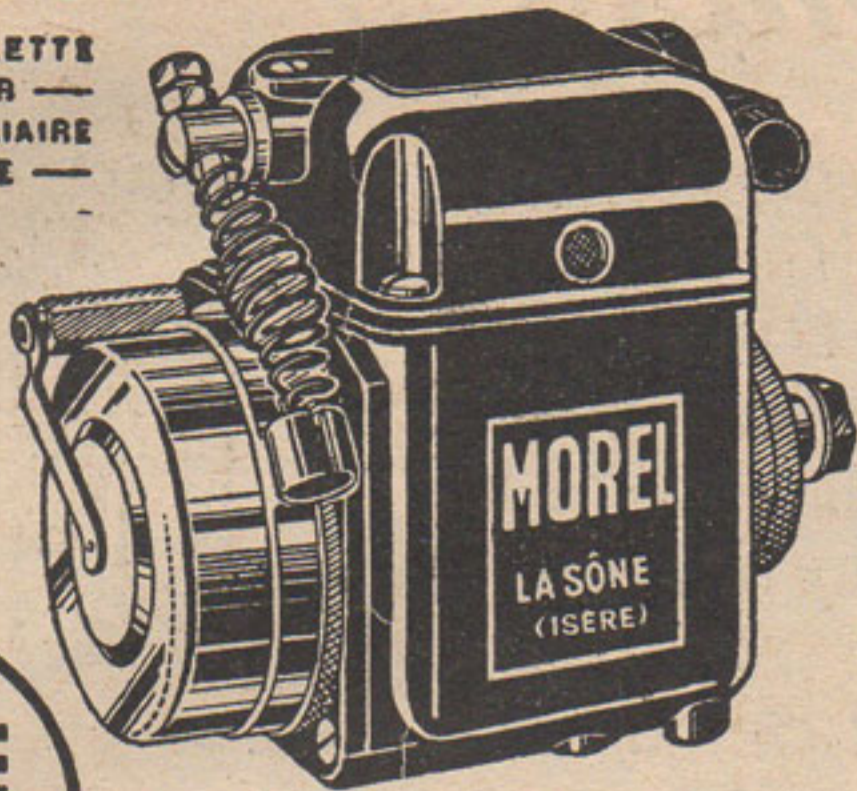


Sécurité - Puissance - Confort

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

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

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

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

Surpuissance...



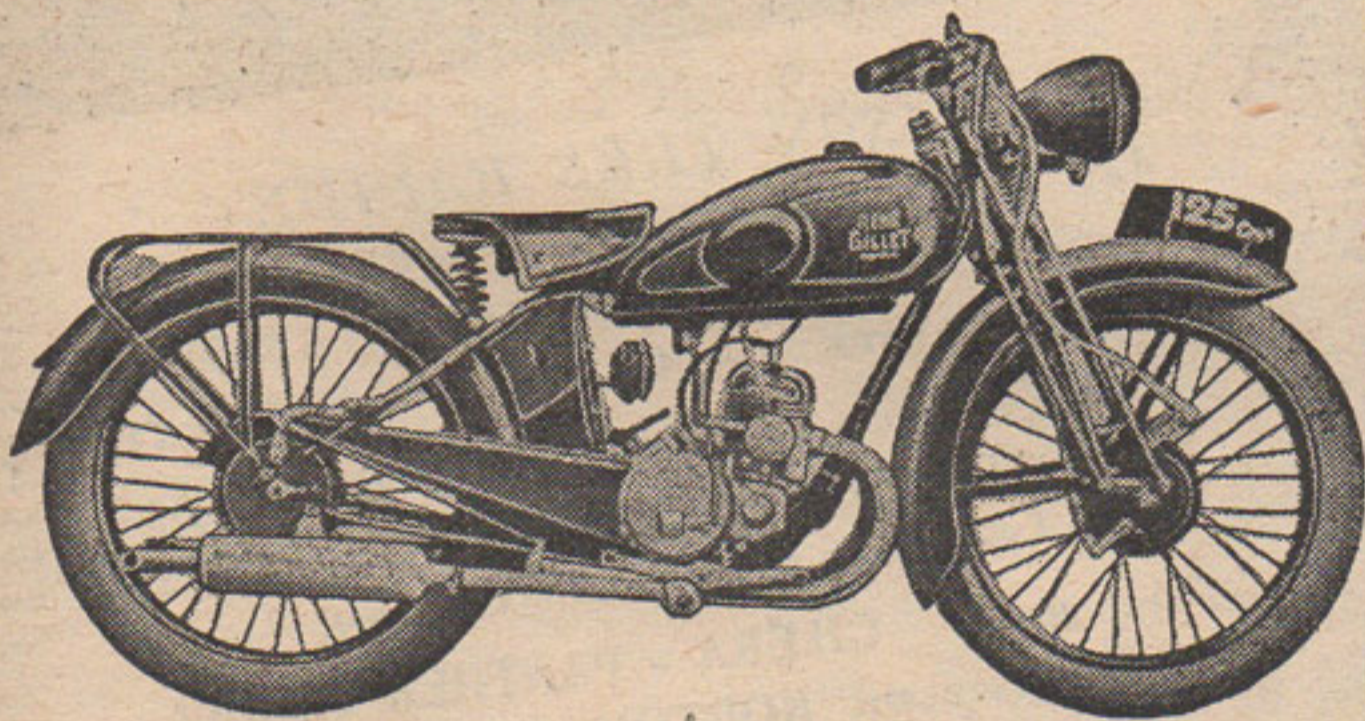
“MOTO-CONCENTRUM”

Livraison en cartons de 50 étuis de 6 ampoules,
chacune d'elles pouvant traiter 5 litres d'essence

PRIX IMPOSÉ DE L'ÉTUI : 145 FRANCS

Éts ELFO, 3-5, Av^e Émile-Massard, PARIS-17^e

Téléphone : ÉTO 37-14 et GAL 44-91



René GILLET

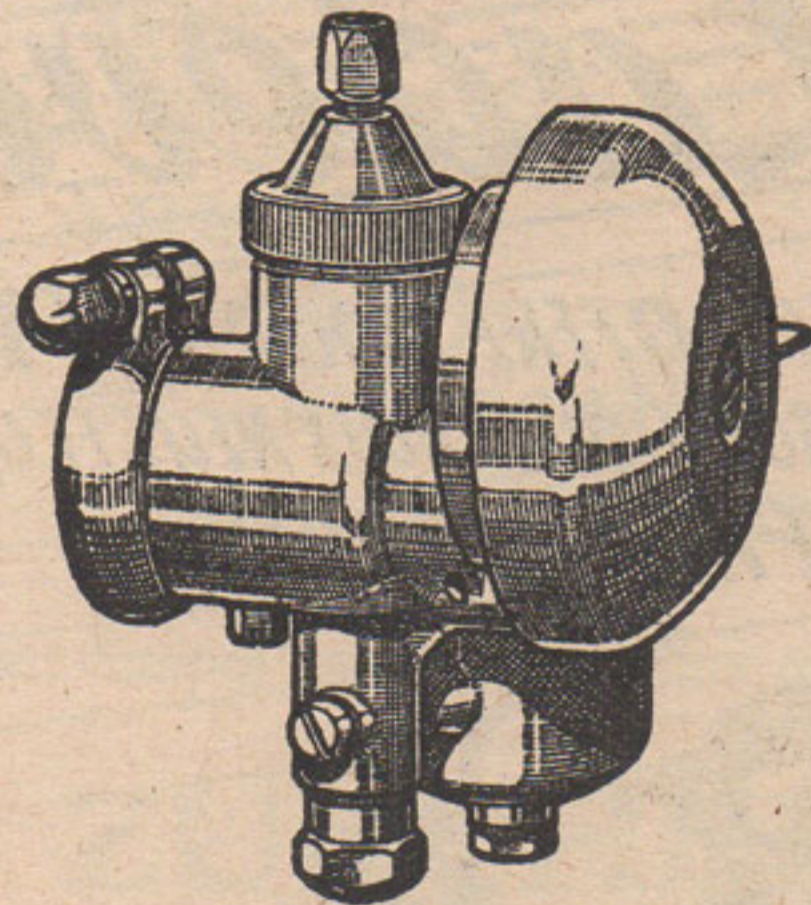
Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

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

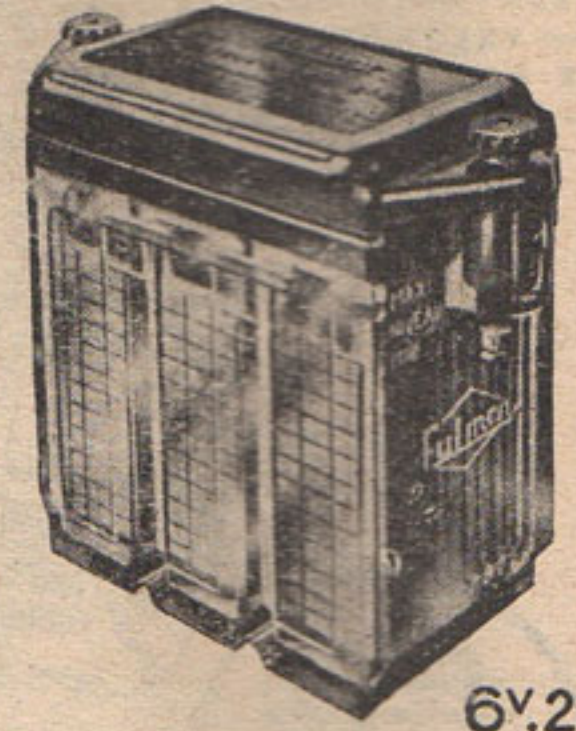
40, rue de Villiers
LEVALLOIS

Quelle que soit la marque de votre moto



6V.14AH

Fulmen met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les **vélocycleurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique**.



6V.24AH

6V.7AH



Fulmen-moto



6V.7AH

Ladevèze

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

LIVRAISON TRÈS RAPIDE
des « **MOTOBÉCANE** » AVEC BONS
des vélocycleurs « **MOTOBÉCANE-PONEY** », à 39.505 fr
des scooters « **A. G. F.** » à 121.086 fr

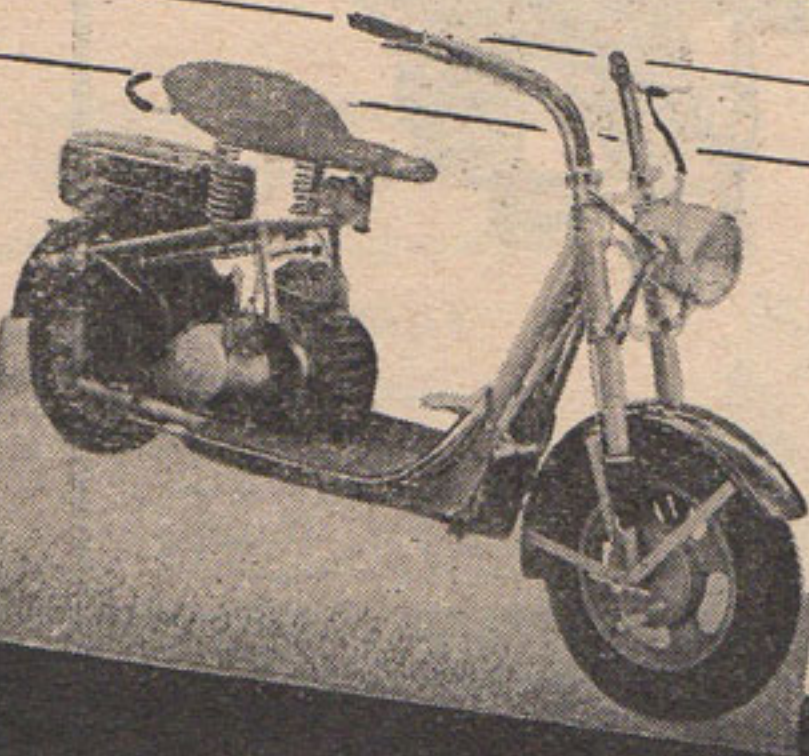
SANS BON, LIVRABLES DE SUITE
50 MOTOS ÉTRANGÈRES DE 1^{re} MARQUE
Garanties 6 mois, ou à l'état de neuf

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

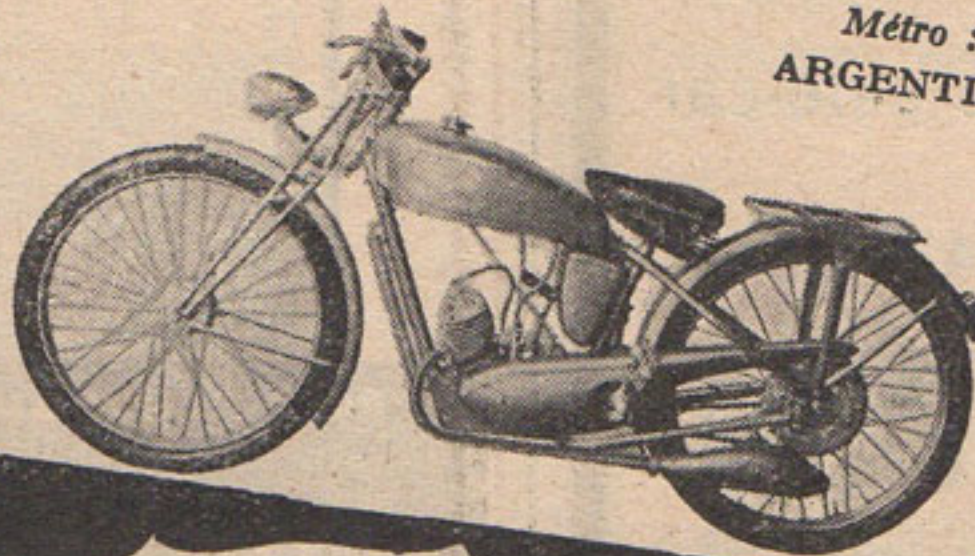
Visitez, vous serez édifiés

LADEVÈZE 50, rue Brunel, 50
PARIS (XVII^e)
Téléphone : ÉTOile 24-66

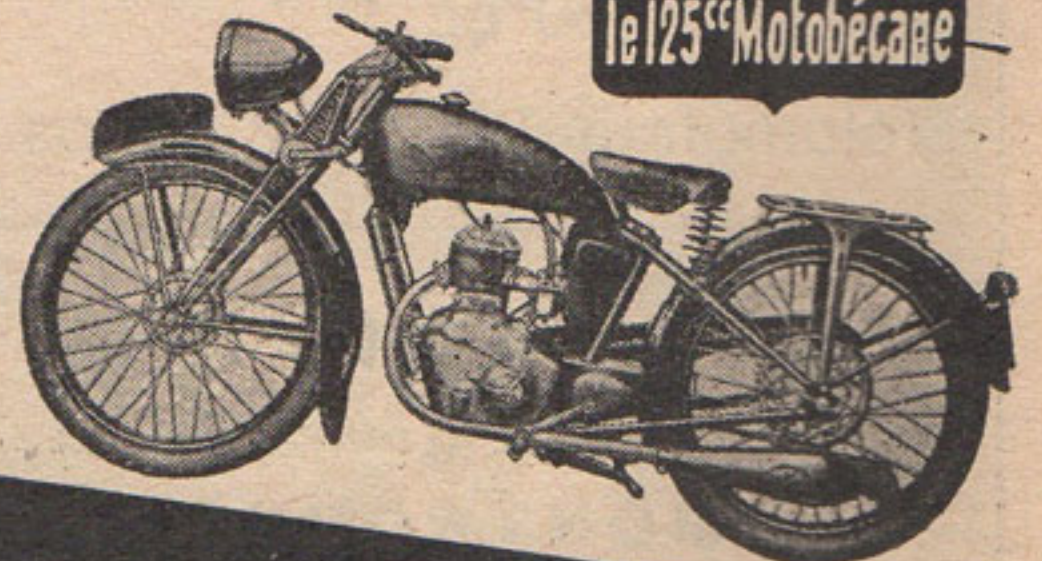
Métro :
ARGENTINE



le Scooter AGF.



le "Poney".



le 125" Motobécane

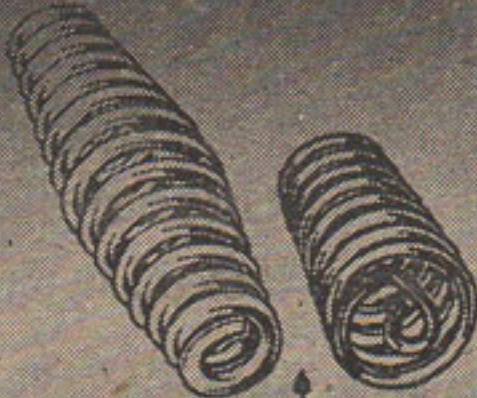
GARRREAU

le spécialiste des machines rapides

Toutes pièces détachées en stock disponibles de suite. Toutes pièces sur commande livrables rapidement. — EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET COLONIES.



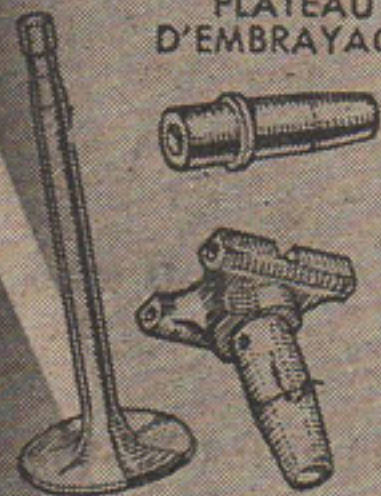
PLATEAU D'EMBRAYAGE



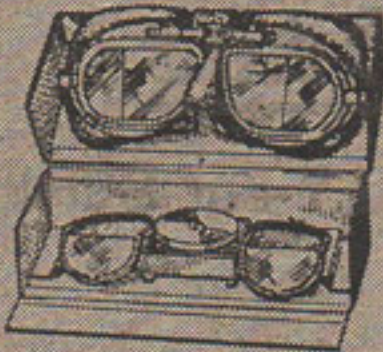
RESSORTS DE FOURCHE ET DE SELLE



PIGNON ET ARBRE DE VITESSE



SOUPAPES ET GUIDES POUR TOUTES MARQUES



LUNETTES 2 JEUX DE VERRES TRIPLEX BLANCS ET TEINTES



BOITE A OUTILS



BOUCHONS DE RESERVOIRS ET ROBINETS FILTRES



MACHOIRES DE FREINS

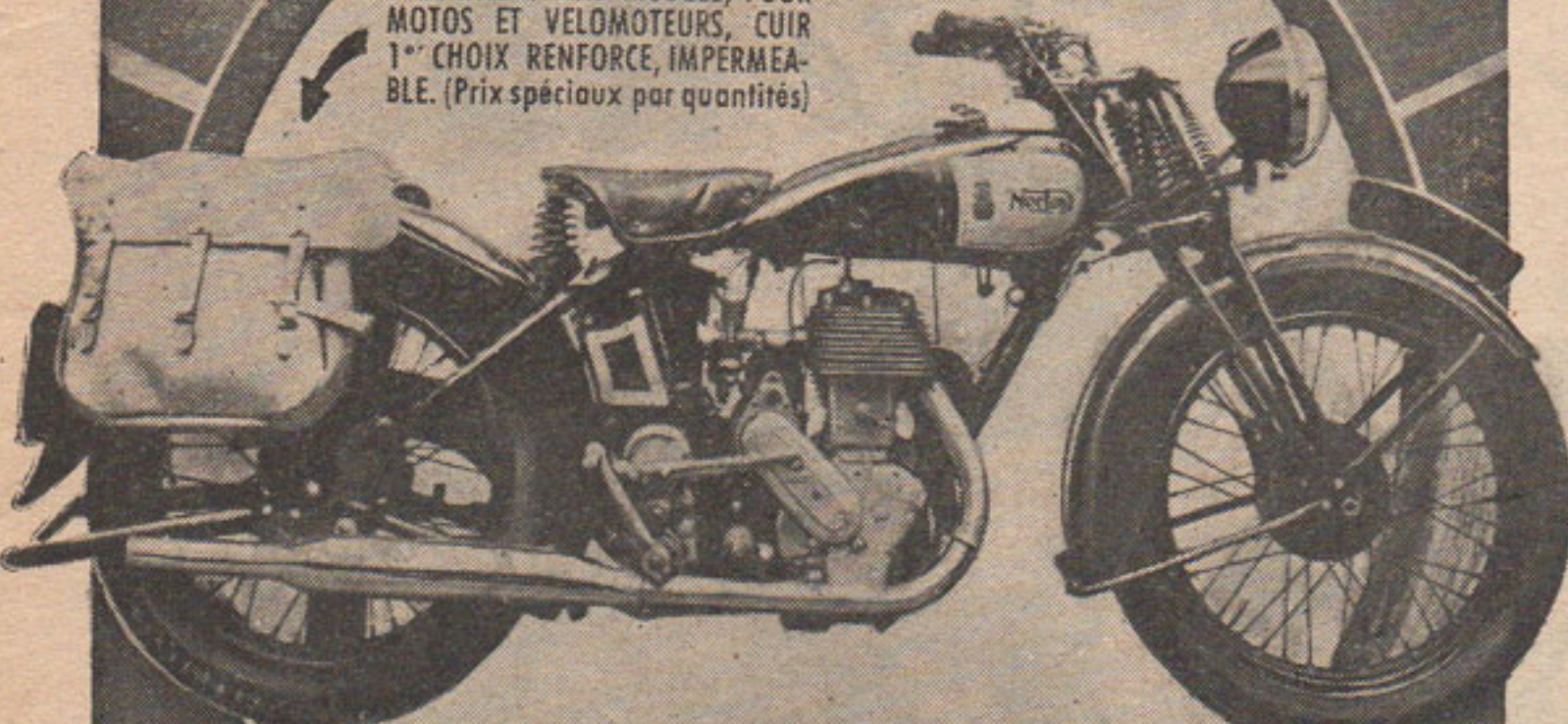


BÉQUILLES LATÉRALES

Norton

16 H 500 LATÉRALES, NEUVES OU SECONDHAND GARANTIES LIVRABLES RAPIDEMENT

SACOCES GRAND MODÈLE, POUR MOTOS ET VELOMOTEURS, CUIR 1^{er} CHOIX RENFORCE, IMPERMEABLE. (Prix spéciaux par quantités)



TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES

Norton

22, RUE ROBERT-LINDE
PARIS-XV^e - TÉL. : VAU. 07-09

BOTTES de MOTO

MARCY

1-3, Place de la Bourse

CENTRAL 83-11

(Entre les rues Réaumur et 4-Septembre)



Rayon spécial pour la Ville et tous les Sports

QUALITÉ — CONFORT

Prix spécialement étudiés

La plus importante spécialité française

Les Vélomoteurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

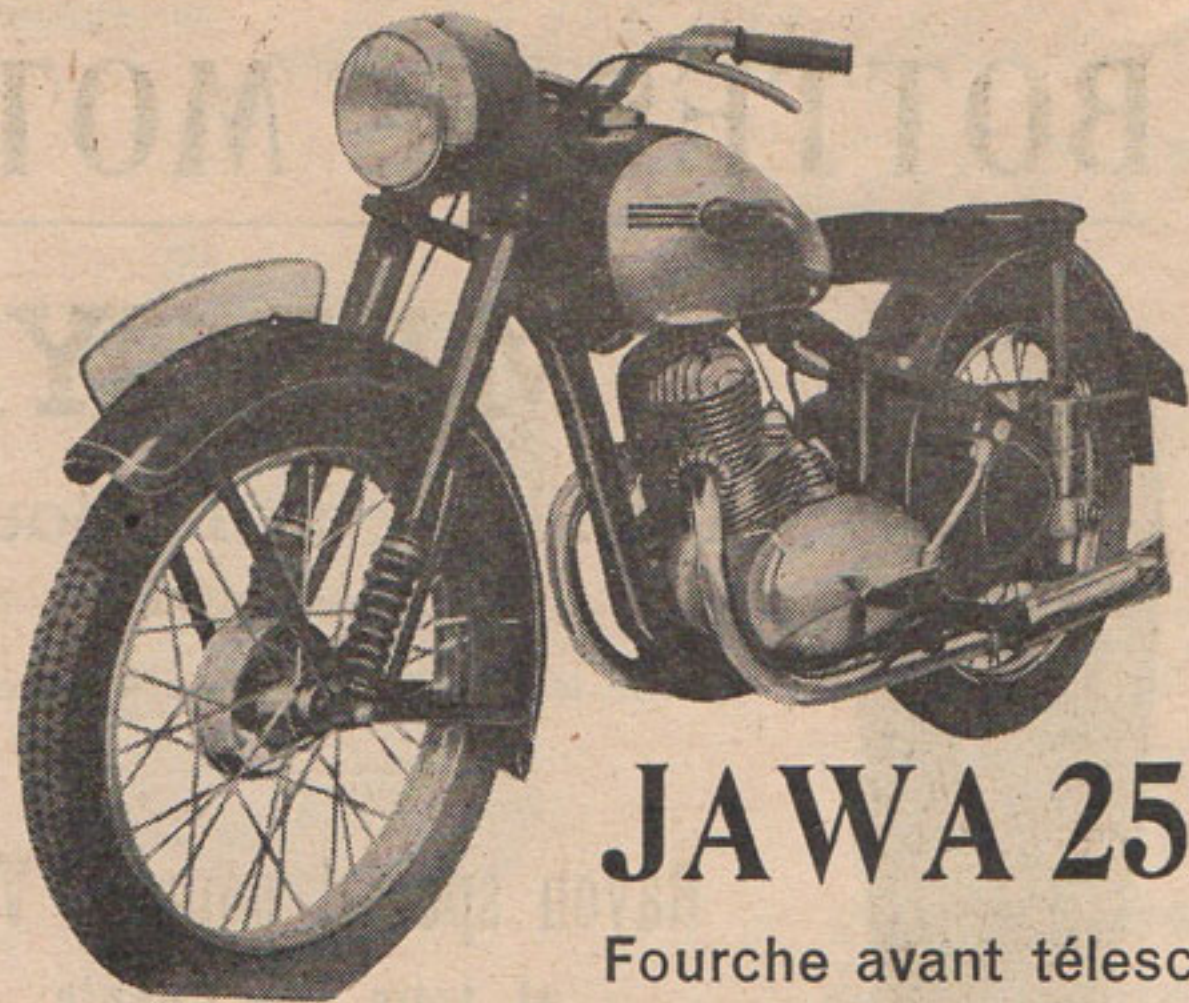
125 cmc.
(boîte séparée)
3 vitesses

et

125 cmc.
(bloc-moteur)
4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

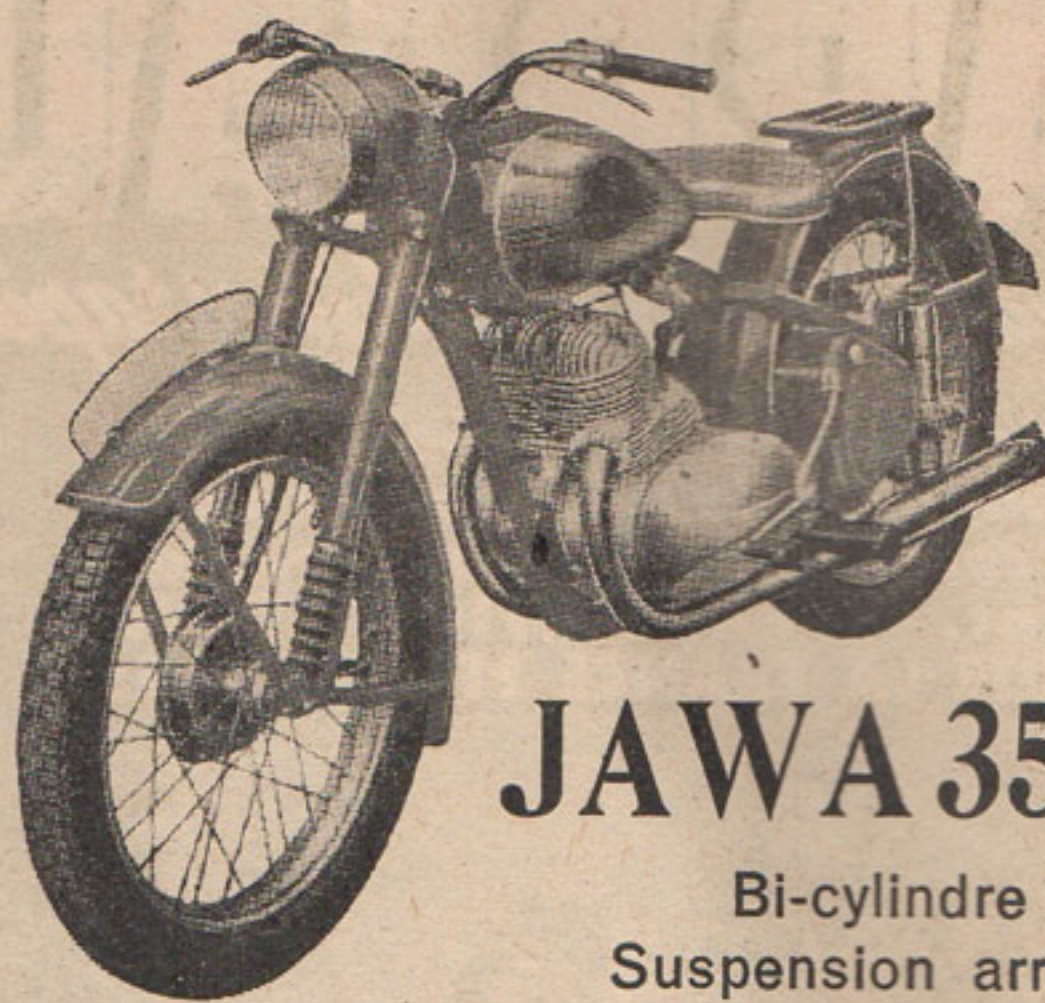
Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)



JAWA 250 ^{cm³}

Fourche avant télescopique

Suspension arrière -- Sélect. au pied, débrayage automatique



JAWA 350 ^{cm³}

Bi-cylindre

Suspension arrière

Fourche avant télescopique -- Sélect. au pied, débray. autom.

DISPONIBLES RAPIDEMENT
Stock pièces détachées

AGENT GÉNÉRAL : **ETS POCH**, 127, Avenue de Neuilly à NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : SAB 61-70

Concessionnaires pour Paris :

NIEL GARAGE, 8, Rue Fourcroy, PARIS-17^e
WAGram 52-62

JEANNIN, 11, Avenue de la Porte-de-la-Plaine, PARIS-15^e
LECourbe 80-62



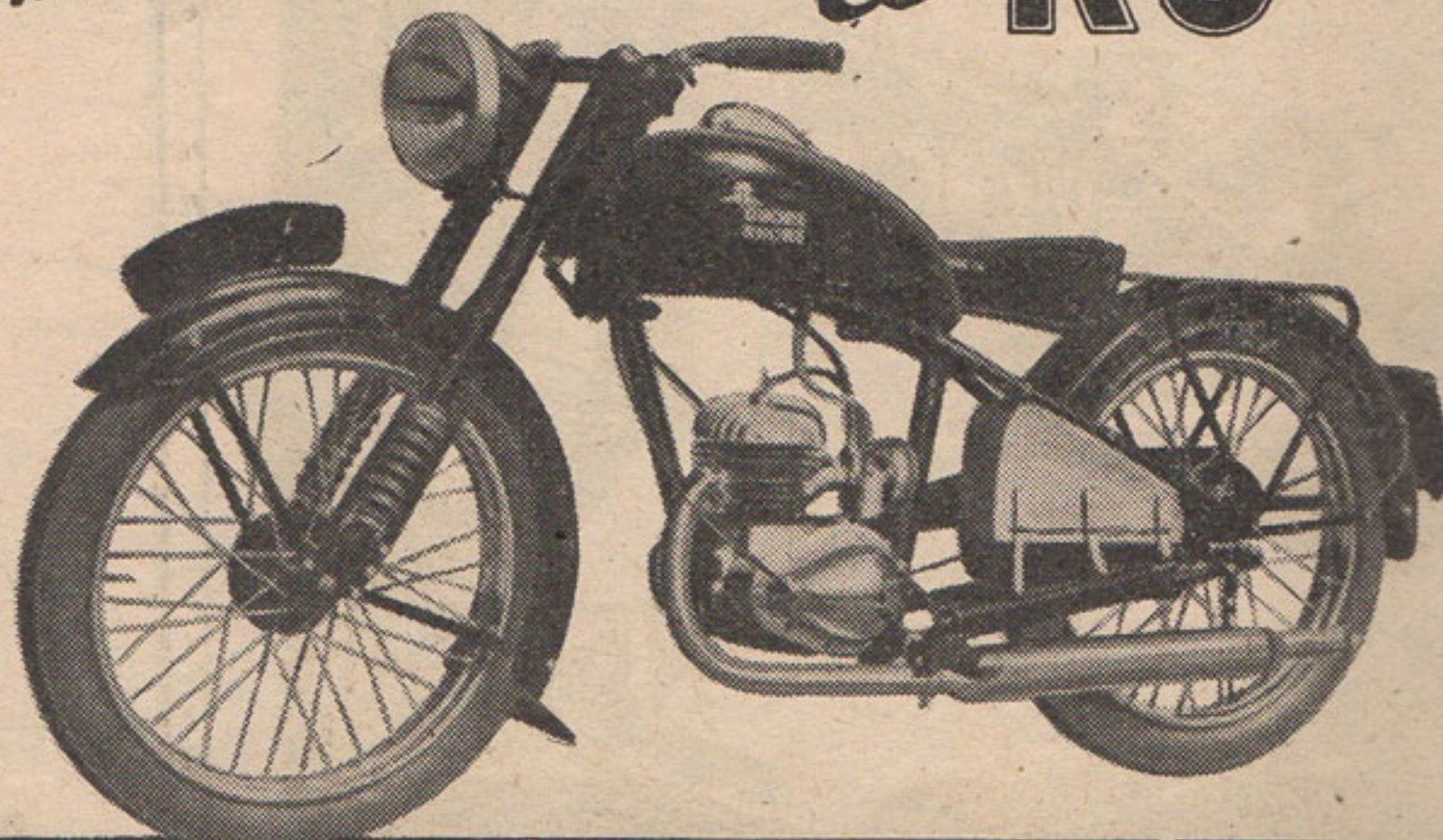
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

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

GNOME RHONE

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

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

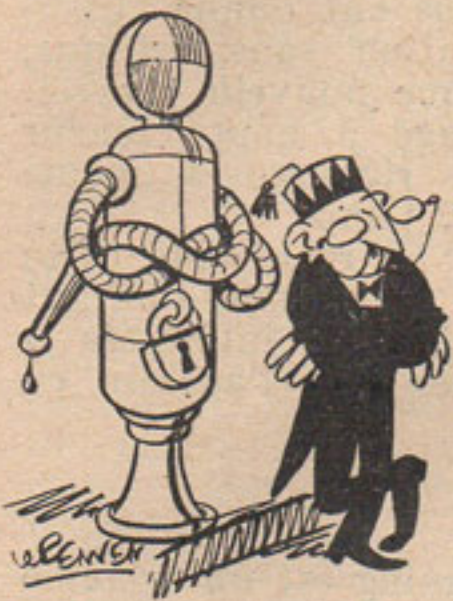


Souple Rapide Confortable

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

Et nous ?



« C'est nous les cloches,
Les Môm's de la cloche,
Motards qui s'en vont
Sans un Bon en poche... »

Sans bon d'essence, ni de vélo-
moteur.

Ce vieux refrain d'une chanson bien réaliste m'obsédait durant la lecture du Journal Officiel, décret 49-480, 8 avril, « fixant les conditions de distribution de certains titres de répartition de carburants ... ».

— Dieu ! qu'en termes odieux ces choses-là sont dites.

D'où il ressort que nous nous mettons jusqu'à nouvel ordre la ceinture.

Ceux de la Distribution rétorqueront que touchant cinq litres par mois, alors que les automobilistes en touchaient zéro, nous n'avons pas à nous plaindre; nous avons, au contraire, été favorisés au delà de toute expression.

La pilule est amère; elle n'est pas encore avalée et nous avons une consolation en attendant mieux : les automobilistes s'apitoient sur notre sort et la Grande Presse, dans son ensemble, s'élève avec vigueur contre un oubli aussi désinvolte à notre encontre, car au fond la moto sert quand même à quelque chose.

Les quotidiens mènent campagne en notre faveur; comme ils ne semblent pas vouloir abandonner la lutte contre le scandale de l'essence, qu'ils mettent tout le poids de leur puissante diffusion dans la balance, il est à présumer que la partie n'est que remise, à brève échéance, souhaitons-le.

Peut-être même ce « papier », écrit en dernière heure, se trouvera-t-il périmé lors de sa parution.

J'aurai manqué un métro (je ne le prends pas souvent), mais comme justice nous sera rendue, c'est là l'essentiel, et je crierai bravo ! la prochaine fois.

Enders Max.

10 litres pour les motos

En dernière minute nous apprenons que les motocyclettes toucheront 10 litres par mois et les moteurs auxiliaires 5 litres à partir de mai.

Nous donnerons toutes précisions dans notre prochain numéro.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS.

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

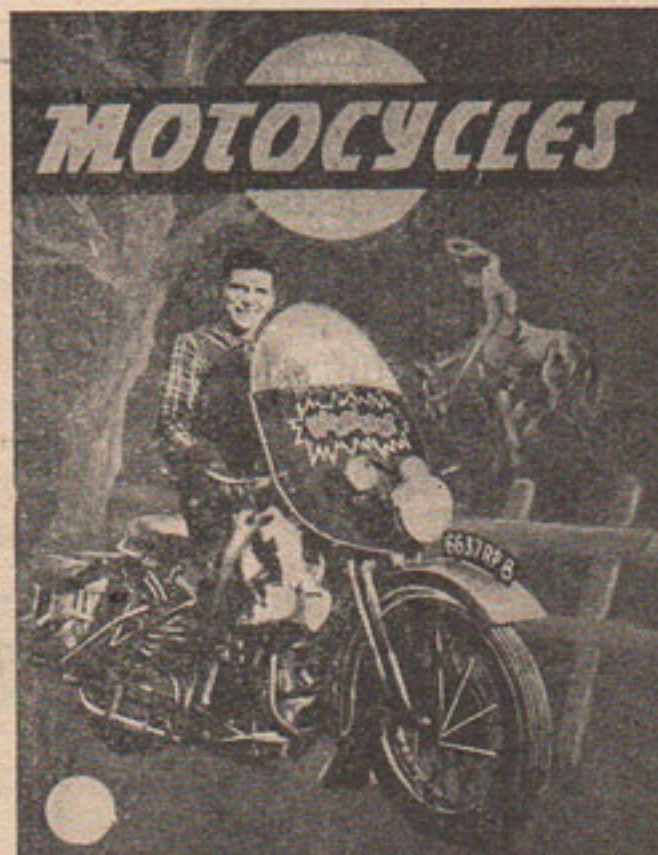
Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50

Sommaire

MAI 1949 — 2^e ANNÉE — N^o 22

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	8
● LE SALON DE LA PHOTO	11
● LES MOTOS " D.K.W. ", par M. Persin	12
● LE SALON DE GENÈVE	15
● LA 125 cmc. "ALCYON", par Max End	17
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	20
● L'HISTOIRE DU SCOOTER	21
● LE SPORT	23

NOTRE COUVERTURE



Ce motocycliste n'est pas américain, c'est un membre très représentatif du Harley-Club de Paris.



Les ECHOS du MOIS

Nous nous excusons.

Notre numéro d'avril est paru avec un certain retard dont nous devons nous excuser auprès de nos lecteurs et abonnés.

C'est, comme dit le speaker, en raison d'un incident technique indépendant de notre volonté: une avarie de machine au départ du tirage qui a détérioré les clichés en deux couleurs de la couverture et nous a contraints d'en faire exécuter deux nouveaux. Quand on veut trop bien faire...

Neiman a changé d'adresse.

Neiman, le fabricant des anti-vols bien connus et des anneaux élastiques pour toutes suspensions, a changé d'adresse, voici la nouvelle :

Etablissements Neiman, 51, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Ancêtres.

Tous les ans a lieu en Angleterre une épreuve réservée aux machines antérieures à 1914. Il peut sembler incroyable aux motocyclistes français qu'il y ait tant de vieilles machines en Angleterre, et elles sont magnifiquement entretenues pour la plupart; 139 machines étaient engagées cette année, la distance à parcourir était de 60 kilomètres. Il y eut 132 partants et 123 arrivants.

Parmi les machines remarquées : une 239 cmc. Raleigh de 1899 à roue avant motrice, et deux Werner. Le coureur d'A.J.S. Jock West pilotait une 245 cmc. Matchless de 1902 qui avait une fâcheuse propension à se faire aider par les pédales ! Une Triumph 500 de 1909 couvrit le parcours en 1 heure 11 minutes. On relève des noms de marques étrangères : Peugeot, Buchet, F.N., Motosacoche.

Super-carburant.

Au cours de sa campagne sur le scandale de l'essence, le *Figaro* fait état de la déclaration d'un technicien, M. Henri Cayre, directeur général de la Confédération générale de la betterave. M. Henri Cayre suggère un mélange de 85 % d'essence et 15 % d'alcool, ce produit national étant surabondant. Ainsi le stock passerait de 400 à 460 millions de litres, le carburant serait meilleur et permettrait même l'économie du tétra-éthyle.

Il nous semblait bien avoir, il y a quelque temps, agité la même question; nous sommes heureux qu'un technicien lui donne un relief tout particulier.

Une moto hollandaise.

Une moto légère très appréciée en Hollande et dont notre confrère « Motor » dit grand bien est la Kapstein.

C'est une moto légère 175 cmc. à culbuteurs, bloc moteur 4 vitesses au pied par sélecteur. Elle est fabriquée depuis quelque temps dans de vastes usines.

L'auteur de l'article rend du reste à César ce qui est à César en précisant que la Kapstein n'est autre que la 175 Motobécane dont une société industrielle hollandaise s'est assurée la licence de fabrication et qu'elle fabrique en série.

Sidecars anglais.

Les sidecars anglais, à notre goût, ne se signalent pas particulièrement par leur élégance. Toutefois un dernier-né semble d'une ligne plus agréable à notre œil, mais, fait curieux, il ressemble étrangement à une de nos récentes productions.

Encore des Jawa.

L'agence française Jawa vient de recevoir de nouvelles licences pour un certain nombre de Jawa et de Ogar et, d'autre part, la commission de l'accord commercial, qui s'est réunie dernièrement, a signé un accord permettant l'importation de 420 machines supplémentaires pour la France métropolitaine, c'est ce que vient de nous confier M. J. Poch, directeur de l'agence française.

Pistons de précision.

La Société Le Piston « Précision » est dirigée par des motocyclistes qui, en contact avec les motocistes et usagers, ont pu mettre au point des pistons adaptables pour toutes motos, y compris celles d'importation ou des Domaines.

Ce sont ces deux derniers points qui nous intéressaient particulièrement quand nous leur avons posé la question au nom d'un certain nombre de possesseurs de motos étrangères embarrassés pour le remplacement de cette pièce.

Les directeurs nous ont donné l'assurance d'une fabrication sans critique, basée sur la technique nouvelle : précision d'usinage; alliage à haute teneur en silicium et cotes rigoureuses, même pour les pistons de 2 temps.

Faisant également les réalésages, cette maison peut fournir un ensemble offrant toute garantie. Avis aux intéressés à qui nous communiquerons l'adresse en cas de besoin.

Planing.

On sait que le planing est un système pratique grâce auquel un coup d'œil suffit pour vérifier à tout instant toutes les sections d'une entreprise : stocks, fabrication, services commerciaux, etc...

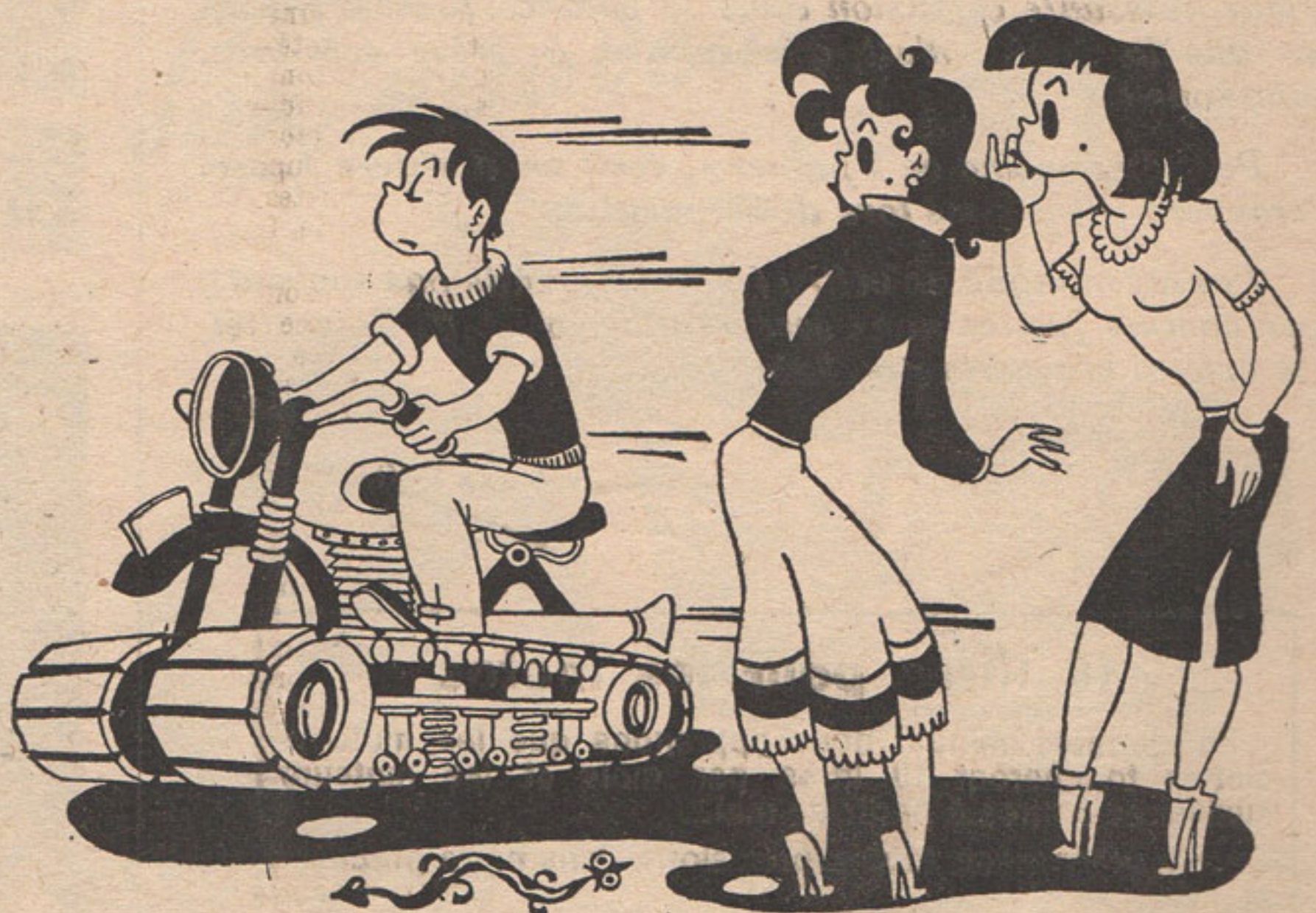
Le procédé Kardex, introduit en France par la Remington Rand S.A. et qui nous a été soumis, apporte une excellente solution au problème qui consiste à voir clair et vite et à suivre pour ainsi dire pas à pas la marche d'une entreprise quelle qu'elle soit.

Et cela nous a incité à la signaler ici à l'attention de ceux de nos lecteurs, constructeurs ou fabricants, qui sont toujours à la recherche des solutions susceptibles d'améliorer leur organisation et le rendement de leurs ateliers.

Indiscrétions avant le T.T.

Depuis un mois déjà les revues spécialisées d'outre-Manche publient des entre-filets relatifs au T.T., qui a lieu comme chaque année durant la première quinzaine de juin. Toutes les usines et écuries de courses travaillent activement en vue de la course N° 1 de l'année.

Aux dernières nouvelles, plus ou moins fondées, on annonce Lorenzetti et Barington sur Guzzi bicylindres en 500 et en 250 avec le nouveau modèle Gam-



Il a fait la guerre dans les chars.

balungino. Piloteraient également des Guzzis 500 cmc., Whitworth et Foster.

Pour le T.T. et les grandes classiques, Velocette vient de construire deux 500 qui seront confiées à Frith et Bills. Ce seront des monocylindres et non des bi comme le bruit courait.

La participation des 4 cylindres Gilera est problématique, malgré l'enjeu du Championnat du Monde. Par contre, on y verra probablement le fameux Ambrosini et sa non moins fameuse 250 Benelli; il espère courir le Junior sur une 350 A.J.S. Les deux coureurs prévus pour piloter les deux Parilla-Bialbero (double arbre à cames en tête) sont R.H. Dale, un jeune Anglais plein de promesses et Ciai, nouveau crack italien. Une 350 Parilla serait bientôt prête.

A propos de T.T., le vainqueur du premier T.T. en 1907, Charles Collier, directeur d'A.J.S.-Matchless, pilotait une 998 Matchless bicylindres de 1912 au cours du dernier Rallye des Ancêtres.

Nouvelles du Maroc.

On nous annonce le mariage du sympathique agent motoriste S. Benabou, de Rabat, avec Mlle Emilienne Dahan.

Le voyage de noces se serait fait en sidecar, l'on précise même : Terrot-Buffier. Nos vœux les plus sincères aux jeunes époux.

D'autre part notre correspondant R. Cerdan nous signale le passage de deux motocyclistes danois se rendant par terre à Monrovia sur sidecar Harley 1.200 cmc., pour tenter la liaison par route impériale Tindouf-Attar-Dakar.

Il nous annonce enfin l'arrivée de la 125 cmc. Gima de Son Altesse Impériale Moulay-Hassan et nous précise que munie des tout derniers perfectionnements, elle est crème et chrome, un vrai bijou, dit-il.

Lampe sans courant.

Les Américains, annonce notre confrère « Les Echos », viennent de réaliser une lampe portative qui ne nécessite aucun courant électrique.

Elle se compose de deux ampoules reliées par un tube de verre contenant du mercure liquide, des particules de phosphore et du néon gazeux.

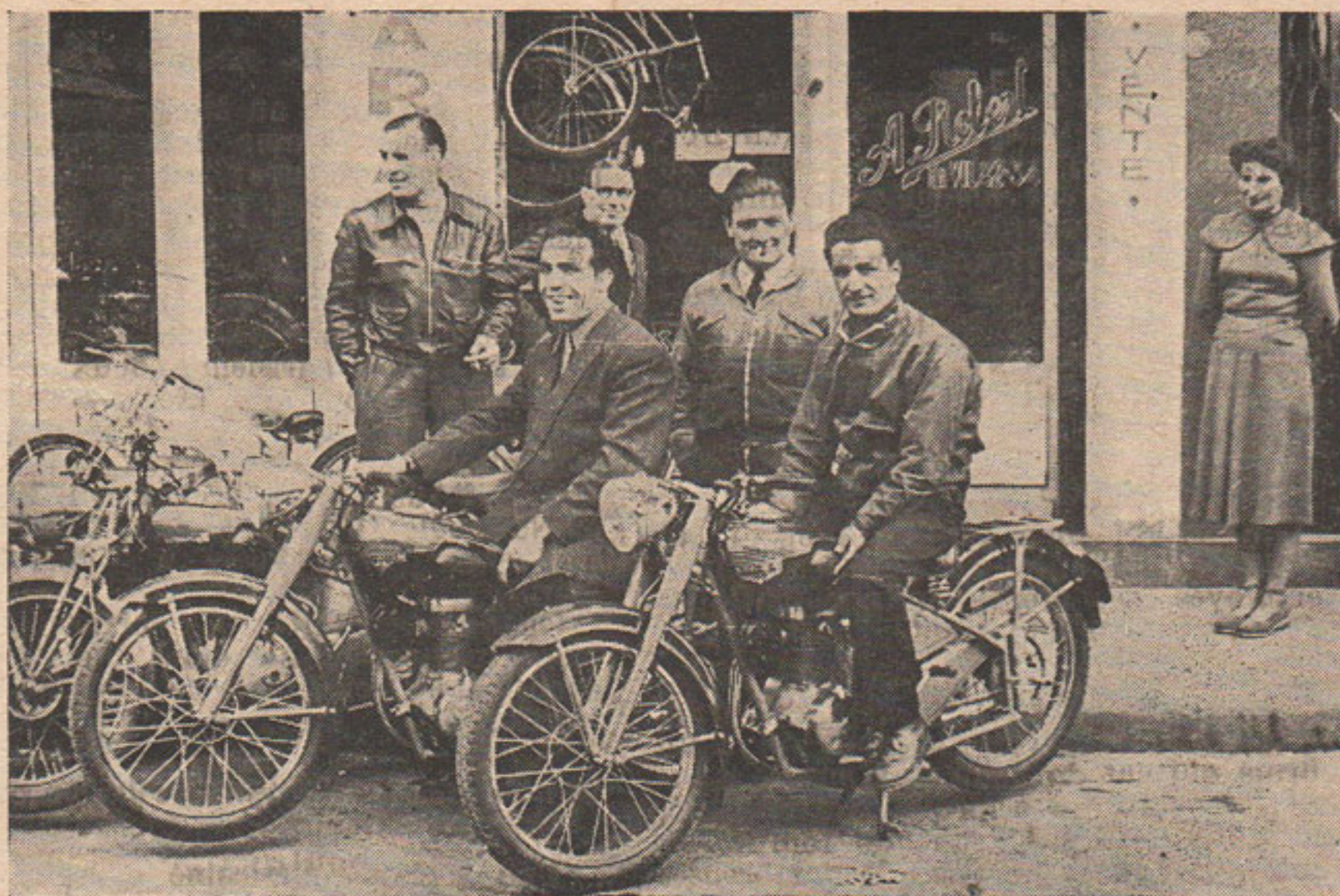
En agitant les ampoules, elles deviennent et restent lumineuses, donnant une clarté très satisfaisante visible à plus d'un kilomètre.

Cela ferait des baladeuses idéales pour les pannes nocturnes, mais il faudrait une moto ou une voiture bien suspendue pour que cette lampe ne reste pas allumée tout le temps.

Précisions définitives sur le caoutchouc de pissenlit.

Mlle Ballereau, ingénieur au Caoutchouc S.I.T., que nous avons citée dans un précédent écho sur le sujet, a bien voulu nous donner les précisions suivantes pleines d'intérêt. Si elles s'écartent un peu de notre sujet favori : la moto, elles n'en ont pas moins un rapport voisin et démontrent la vaste étendue des recherches poursuivies dans tous les domaines.

« En effet, les Russes ne peuvent s'attribuer la découverte du latex dans les nombreuses espèces de pissenlits, répandues d'ailleurs dans le monde entier. Mais c'est à eux que revient l'initiative de la sélection de certaines variétés,



M. Robert le motoriste bien connu du Pré-Saint-Gervais est, sur notre photo, encadré par deux de ses clients particulièrement célèbres dans les milieux sportifs. Il s'agit, à gauche, de Jean Despau et à droite de Théo Médina.

et la mise au point d'une culture à grande échelle du pissenlit, en tant que producteur du caoutchouc.

Leurs recherches ont été particulièrement poussées du fait de la guerre mondiale qui les privait des produits d'exportation. Avec ses immenses étendues cultivables, l'U.R.S.S. se prête fort bien à cette culture.

En France, le kok-saghyz, pissenlit dont le latex est particulièrement caoutchoutigène, s'acclimate parfaitement. Mais pour le cultiver à un plan industriel il faudrait disposer de milliers d'hectares, et le prix de revient de la gomme obtenue serait très élevé. Pour notre pays, qui possède dans ses colonies de vastes plantations d'hévéas, cette culture ne présente donc pas d'intérêt économique.

A noter d'ailleurs qu'il existe chez nous une foule de plantes très communes qui sécrètent un latex plus ou moins caoutchoutifère. Citons, parmi les herbacées les plus répandues : les chicorées et laitues, les scorsonères, les pavots et coquelicots, les euphorbes et, parmi les arbres ou arbustes, le figuier et le laurier-rose, enfin le fusain, producteur de gutta-percha.

Ces latex, s'ils ne sont pas intéressants en tant que source de caoutchouc, contiennent d'autres produits susceptibles de trouver des applications pratiques dans des domaines variés. »

Nos deuils.

M. A. Prévost qui s'est éteint le 26 mars à l'âge de 76 ans avait ouvert son magasin de cycles, devenu depuis « Grande Armée Motos », il y a 52 ans. Précurseur et pionnier, il n'abandonna son œuvre qu'à la limite de ses forces, s'étant acquis une juste réputation de droiture et de probité scrupuleuse.

Ses amis, parmi lesquels nombre de personnalités du monde motocycliste, vinrent, lors des obsèques, lui rendre un dernier hommage.

Cette manifestation générale de sympathie doit être une consolation pour sa famille.

Son fils, M. Jacques Prévost, qui depuis des années travaillait à ses côtés en suivant la bonne tradition de la maison, y maintiendra toujours vivace le souvenir de son père.

Motorisation à outrance.

La loi 49.386 du 21 mars 49 dans son article unique porte de 80 à 120 l'effectif des « baudets nationaux ».

Les motocyclistes seront certainement intéressés par cette nouvelle que nous nous devons de porter à leur connaissance.

La Madone tutélaire.

Beauvais ayant remarqué dans nos bureaux la plaquette de la Madone des Centaures que nous a offert le Président Maco Ré, a tenu lui aussi à joindre à toutes ses médailles celle de la Madone de Castellazzo, patronne des motocyclistes comme saint Christophe est le patron des automobilistes.

Echo d'Australie.

La 250 Velocette à culbuteurs, gonflée par son propriétaire et qui a défilé à plusieurs reprises Anderson et sa Guzzi, atteint 165-170 kilomètres-heure à l'alcool, chiffres que la maison Velocette elle-même met en doute, et pourtant les résultats sont là !

Mélange pauvre.

De Nouvelle-Zélande on annonce qu'une 350 Matchless a couvert 205 milles avec un gallon d'essence, soit 1 litre 365 aux 100 kilomètres, mais on n'a pas précisé la direction du vent !

Assurances.

Les compagnies d'assurances en Angleterre viennent d'abolir la surcharge de 33,3 % qu'ils imposaient aux conducteurs mineurs; ne s'occupant pas de philanthropie, on peut croire que ce n'est pas à la légère que les compagnies ont supprimé cette surcharge et que les J-3 ne sont pas plus mauvais pilotes que leurs aînés.

Encouragements.

Notre confrère britannique « The Motor Cycle » offre 500 livres (environ 600.000 francs) ainsi qu'une coupe au pilote anglais sur machine britannique qui battra le record du monde du kilomètre. (279, par Henne sur 500 B.M.W. à compresseur). Une 1.000 à compresseur est à l'essai, la tentative aurait lieu en septembre au Lac Salé d'Utah, théâtre de tentatives automobiles retentissantes.

Trop de pneus !

La société britannique Avon a dû licencier quarante de ses deux mille employés, ses stocks en pneumatiques devenant trop importants.

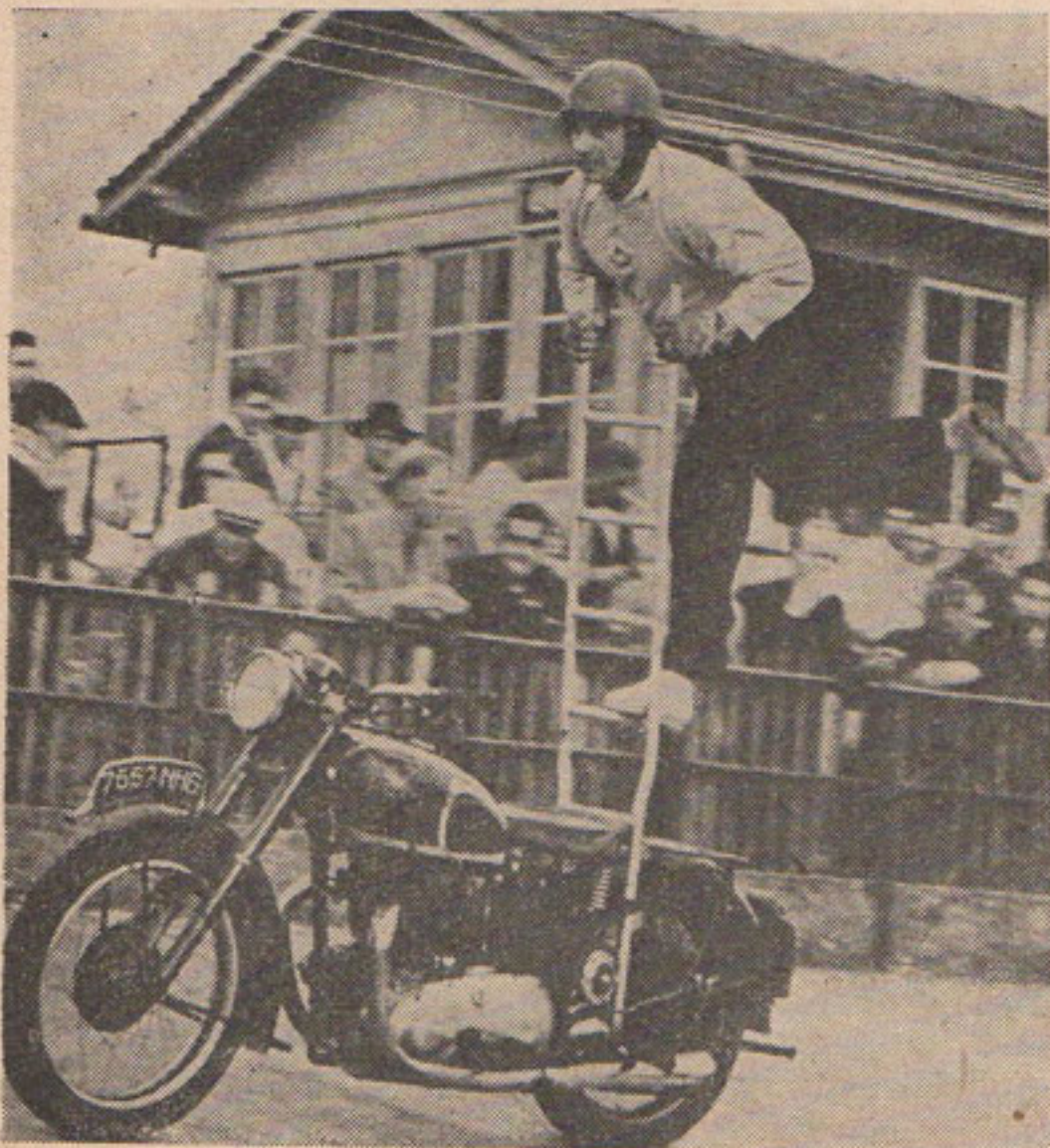
Rudge-Association.

Afin de conserver le nom de cette firme qui eut de nombreux succès sportifs, un club a été formé en Angleterre, les visées du club sont de fournir les pièces détachées pendant de nombreuses années, aider les possesseurs de Rudge afin qu'ils puissent participer aux courses, notamment au T.T., Clubman T.T. et Six Jours Internationaux. Présidaient la séance de fondation, M. Graham Walker, directeur de notre confrère britannique « Motorcycling », vainqueur du T.T. Lightweight en 1931, et J. H. Simpson, vainqueur en 1934, tous deux sur Rudge.

En Italie.

Le sport motocycliste prend une ampleur formidable. Les épreuves de vitesse et de régularité pour scooters, micromoteurs et 125 cmc. ne se comptent plus. La Fédération italienne a contrôlé pendant l'année 1948 plus de 350 courses de vitesse, les courses de scooters et micromoteurs non comprises. Il y a également des courses de scooters avec sidecar!!

Une épreuve de régularité pour scooter Vespa a eu lieu sur le parcours Milan-Zurick-Berne-Genève-Stresa (750 kilomètres en 3 jours de marche à 45 kilomètres de moyenne). Sur 73 partants, 73 arrivés. A noter que 5 d'entre eux avaient attelé un side et emmenaient un passager!

**Tourisme, hôtels, auberges, etc...**

On nous signale au Mont-Dore l'hôtel Castel-Médicis comme très accueillant pour les motocyclistes; hôtel confortable, avec garage gratuit pour les motos et meilleures conditions aux lecteurs de *Motocycles*.

Des gourmets nous ont également indiqué, pour les déjeuners dominicaux dans la région parisienne, deux restaurants dont ils ont apprécié la cuisine et qui ont l'avantage de n'être pas loin de la capitale.

C'est l'Auberge du Grenadier 1830, sur la Nationale 16 à Luzarches, l'autre est l'Auberge de la Poste à Villiers-sur-Morin.

Quand vous faites des sorties isolées ou en groupe, signalez-nous, amis motocyclistes, les coins où vous avez été bien traités.

Concurrence allemande sur les marchés américains.

Une société américaine viendrait de se fonder pour la vente aux U.S.A. de motocyclettes allemandes et particulièrement des 250 cmc. B.M.W.

La première commande passée à l'usine serait de 1.000 motos qui seraient vendues outre-Atlantique aux environs de 650 dollars.

Décidément les Américains en viennent eux aussi à la moto légère : après les Jawa, puis les 125, 250 Harley ou Indian, les voilà friands de la 250 B.M.W.

Bowden toujours sportif.

On nous signale que Bowden a pris la décision d'équiper gratuitement de ses câbles et de ses nouvelles poignées de débrayage et de frein les motos des coureurs internationaux. Ces poignées, de l'avis de ceux qui les ont essayées, sont bien étudiées et d'une excellente réalisation.

Cette initiative démontre que Bowden ne s'est pas désintéressé du sport et comprend que la course est un des meilleurs laboratoires.

Va-t-on revoir la bougie Lodge ?

Si nos renseignements sont bons, les Etablissements Dektereff, agents généraux pour la France de la fameuse bougie Lodge, ont obtenu des licences d'importation pour cet article.

Ils vont donc être en mesure de procurer aux motocyclistes cette bougie très appréciée et particulièrement des possesseurs de moteurs de sport.

Moto-équilibristes.

M. Dauzat nous a rendu visite, c'est un garçon qui sait se tenir à moto, même dans les positions les plus anormales. Et cependant ce n'est pas un professionnel de l'acrobatie puisqu'il est boucher de son métier, alors que son partenaire, M. Nourisson, est tourneur sur métaux.

Tous deux sont de Clermont-Ferrand, mais ont déjà fait des exhibitions très appréciées à Genève, Bourges, Montluçon, Grenoble, Moulins et, l'on s'en doute, Clermont.

Ils utilisent une twin Triumph qui sert également pour les courses de côtes. MM. Dauzat et Nourisson sont des motocyclistes adroits qui démontrent avec une audacieuse aisance que la moto est, par elle-même, une mécanique sûre et bien équilibrée.



Mondanités!!! Mlle Hepburn, la charmante fille du directeur de la maison Norton, est venue rendre visite à M. Garreau, l'agent bien connu de la marque.

Suspension originale.

Un amateur de courses sur prairies (très populaires en Angleterre) a conçu une machine à partir d'une 350 Rudge T.T. Replica de 1933. Le principal inconvénient des fourches télescopiques étant un empattement variable, ce coureur a monté une fourche dite à balanciers (principe Douglas et Guzzi-Gambalunga) à laquelle il a adjoint deux bras de fourche « Téléhydraulique » d'A.J.S., fixés par leur extrémité inférieure à l'axe de roue. Les résultats furent excellents, les variations d'empattement étant des plus réduites.

Un Rallye des grands vins de Bourgogne.

L'Automobile-Club de Bourgogne organise une manifestation automobile qui se terminera par la visite des Hospices de Beaune, célèbres pour leur vin.

La confrérie des Chevaliers du Tastevin recevra les concurrents.

Les prix sont de circonstance : taste-vins en argent et bouteilles de vins de grand cru. La carburation sera certainement excellente.

Un avertisseur électrique.

Le bruit court qu'un spécialiste de la question aurait mis au point et sortirait bientôt, pour les vélomoteurs, un avertisseur électrique n'empruntant pas le courant au volant magnétique et pouvant fonctionner un an sans recharge.

LE SALON DE LA PHOTO

On y reconnaît un réel effort pour le matériel professionnel de laboratoire, mais dans le domaine des appareils nous avons, comme nouveautés, revu la plupart des choses que nous vous avons déjà signalées.

Les classiques 6×9 pliants à pellicule se sont toutefois améliorés; le mécanisme est plus précis, l'optique de plus grande ouverture et la présentation mieux finie.



Le Celtaflex est un 6×6 reflex à deux objectifs

Cependant le si nécessaire télémètre couplé pour la perfection de la mise au point ne se développe pas beaucoup dans ce format, sans doute parce qu'il est trop cher à établir. Le seul que nous ayons remarqué avec ce dispositif est un des modèles 6×9 de chez Demaria; il est particulièrement bien présenté.

On retrouve dans les petits formats le Foca, l'Elgy et l'Elax de Lumière, le Lynx, etc... déjà connus.

L'effort le plus marquant, nous l'avons déjà signalé, est en faveur du Réflex à deux objectifs: l'Altiflex et l'Aiglon déjà présentés, le Celtaflex et le Semflex.

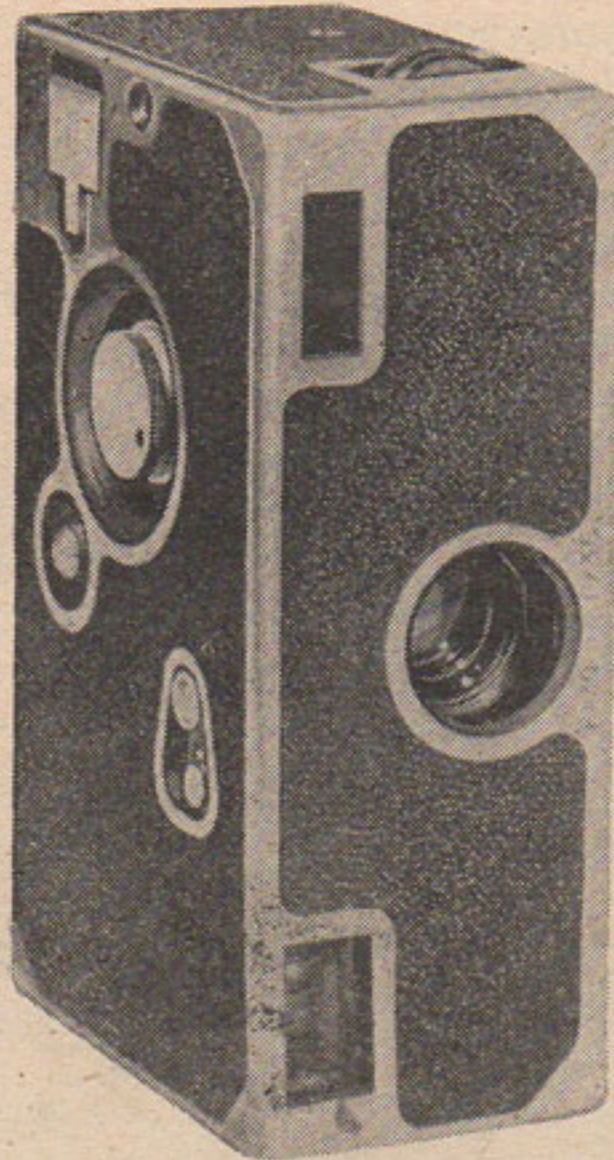
Ce sont des 6×6 donnant 12 vues sur la bobine 6×9.

En 6×6 également une nouveauté intéressante pour le motocycliste en raison de sa robustesse: l'Atlas. C'est un monobloc en duralumin avec objectif de f: 4.5, obturateur à 5 vitesses du 10^e au 150^e de seconde. Un dispositif ingénieux permet l'éjection automatique des bobines. Très compact, rigide et peu encombrant, d'un prix abordable étant donné ses perfectionnements, il est à signaler aux motocyclistes.

Dans les formats supérieurs pas de nouveauté; ils ne tentent guère d'ailleurs que les reporters; leur format et leur encombrement éloignent d'eux la clientèle... et, cependant, leur format 9×12 est directement visible sans agrandissement, ce qui permet à chacun de tirer ses photos soi-même, et c'est une économie et un agrément qui compensent largement le prix plus élevé des négatifs. Le Gaumont, qu'on voit entre les mains de la plupart de nos chasseurs d'images, simple et robuste reste en production française le prototype de ce genre.

Parmi les accessoires, nous avons surtout recherché ceux qui servent à ne pas louper les photos, nous voulons parler des indicateurs de temps de pose.

Il y en a de deux sortes, les photomètres optiques et les cellules photo-électriques. Les premiers sont de beaucoup les moins coûteux et donnent cependant des indications suffisantes pour opérer à coup sûr. On remarque plus spécialement



Le Sjomax appareil complet avec télémètre n'est guère plus gros qu'une boîte de suédoises

parmi ceux-ci le Leudi, pas plus gros qu'un morceau de sucre, et le photomètre Etoile des Etablissements Gravillon, très complet et de lecture simple.

Parmi les cellules photo-électriques, la Guerlux se signale particulièrement à l'attention de ceux qui recherchent le moindre encombrement.

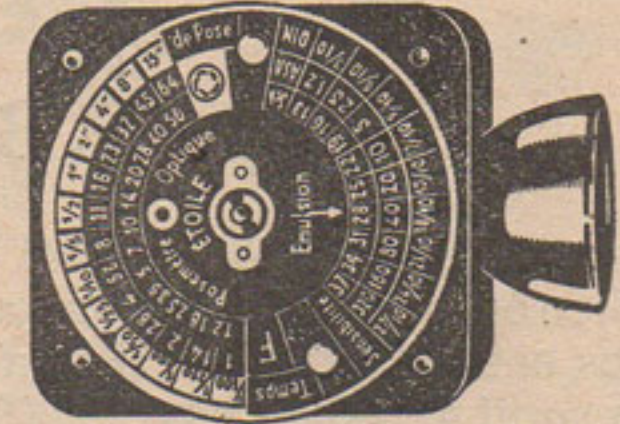
La Guerlux n'a pas pour elle que son faible volume (23×23×46 mm., poids 72 gr.), elle a plusieurs intensités; si bien qu'on peut apprécier le temps de pose non seulement en pleine lumière, mais aussi dans les conditions d'éclairage les plus défavorables.

Pour les autres accessoires, écrans colorés, pare-soleil, pieds, matériel de développement, etc... on retrouve ce que l'on voit dans les vitrines des magasins bien achalandés.

Les pellicules et les papiers les plus connus exposaient dans leurs stands des photos magnifiques avec toutes les gradations appropriées au sujet à traiter.

Kodak a plus spécialement insisté sur sa pellicule: « Plus X », qui est très rapide tout en donnant un modèle parfait et une grande pénétration dans les ombres.

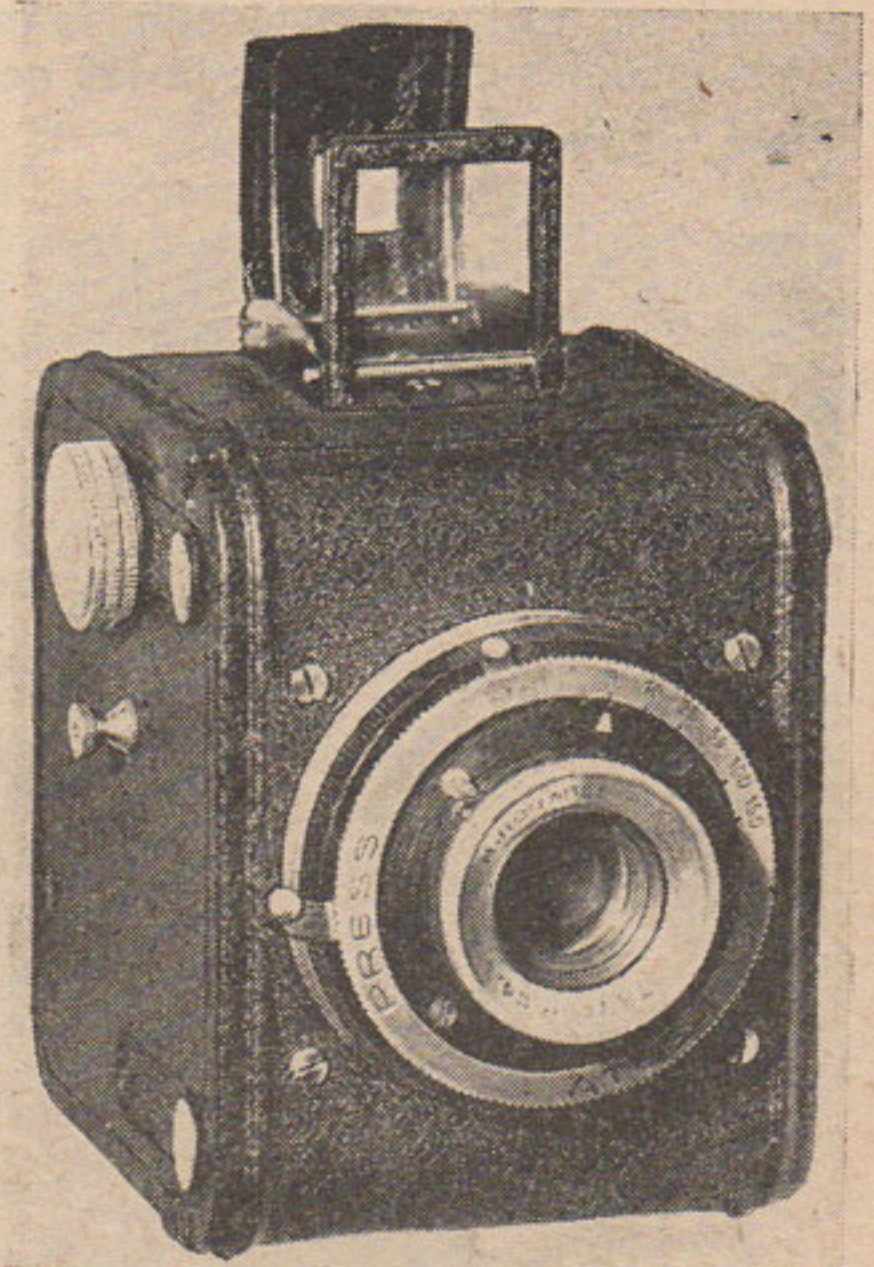
As-de-Trèfle, Lumière, Guilleminot imagèrent également avec bonheur leurs stands.



Grâce à ce photomètre « Etoile » le temps de pose est toujours correct

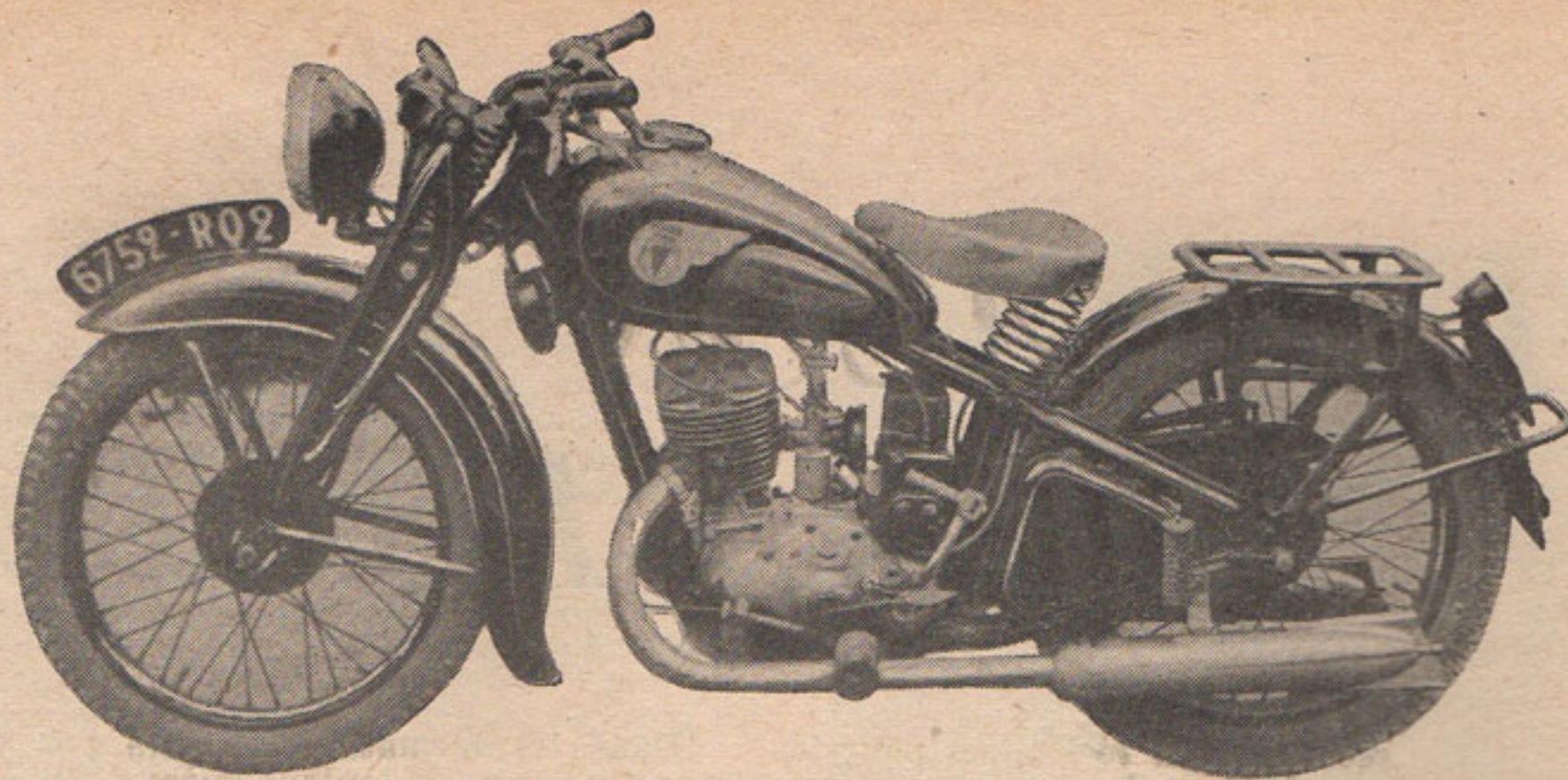
A ce sujet, conseillons une fois de plus aux néophytes de ne pas se laisser tenter par le bon marché, mais de choisir toujours une pellicule de classe dont l'émulsion et la rapidité ne varient pas d'une livraison sur l'autre. Il n'est pas recommandé non plus de changer de marque: on s'habitue à une pellicule, on la connaît et si l'on en change on court à des déboires car tout l'apprentissage est à refaire.

Pour terminer, signalons l'apparition des films en couleurs naturelles; il y en a de vraiment magnifiques, mais c'est un sujet qui mérite d'être traité spécialement car, en raison du prix élevé des films en couleurs, c'est vraiment par trop onéreux de louper une photo.



L'Atlas est un 6×6 monobloc avec objectif f: 4.5 d'excellente qualité

En raison du nombre de demandes de renseignements que nous recevons pour les 190 et 250 cmc. D.K.W., nous jugeons utile de publier ci-dessous les renseignements, précisions et réglages qu'un spécialiste de la marque a eu l'obligeance de nous communiquer.



Les Motos "D.K.W."

du type S. B. (3 vitesses), cylindrée de 190 cmc., 250 cmc.

Ces robustes machines dont la production eut lieu en de très importantes séries entre 1933 et 1942 (l'année 1936 il en sortit 47.000 du type 200 (190 cc.) étaient particulièrement bien conçues : usinage très précis et largement calculé, simplicité mécanique et très grande accessibilité de tous les organes; ces motos légères, munies du fameux moteur deux temps sans déflecteur à piston plat, étaient très en avance lors de leur sortie d'usine il y a une douzaine d'années : toutes étaient pourvues de la roue AR à broche, garde-boue ouvrant très enveloppant, avance automatique par masselottes, réservoir de grande capacité (15 litres, soit 500 kilomètres de rayon d'action), fourche très efficace, finie noir et or sobre mais soignée; allumage par dynamo-delco simple et pratique. Voici quelques détails techniques et les caractéristiques de deux modèles de D.K.W. : **la 190 cc. et la 250 cc. S.B. Sport.**

LA 200 S.B. (190 cc.)

- Moteur deux temps à piston plat, alésage 60, course 59, puissance 3 CV.
- Cadre et fourche en acier matricé.
- Réservoir de 15 litres à grande ouverture (100 mm.).
- Guidon de 22 mm. toutes poignées brasées (phare-code, klaxon en un seul bouton).
- Selle « Drilastic » en caoutchouc toilé, très souple.
- Embrayage à disques liégés multiples **dans l'huile.**
- Carburateur « Amal » n° M. 4/406.
- Roue à jante de 19; pneu de 3×19 à l'AV, 3×25 à l'AR.
- Dynamo-delco « Luma », brevet D.K.W.-Auto-Union.
- Boîtier de toutes les connexions électriques, type S.P. 10.
- Chaîne de 12,7, longueur 1 m. 49.
- Roue AR à broche à 3 tétons, garde-boue AR ouvrant.
- Large coffre à outils.

- Poids 110 kilos.
- Tambour de frein de 150 mm.

CARACTÉRISTIQUES ET RÉGLAGES DE LA 190 cc. D.K.W.

1° Tolérance du piston : 11/100°, piston de 59,89 dans cylindre de diamètre 60 mm. (côté initial **alliage D.K.W. d'origine**).

2° Graissage : 1 litre de bonne huile pour 25 litres d'essence, soit 4%.

3° Avance (**au calage**) : les masselottes de l'avance automatique étant en position de figure B, caler à 6 mm. du point mort haut.

4° Consommation normale : de 2 l. 3/4 à 3 litres.

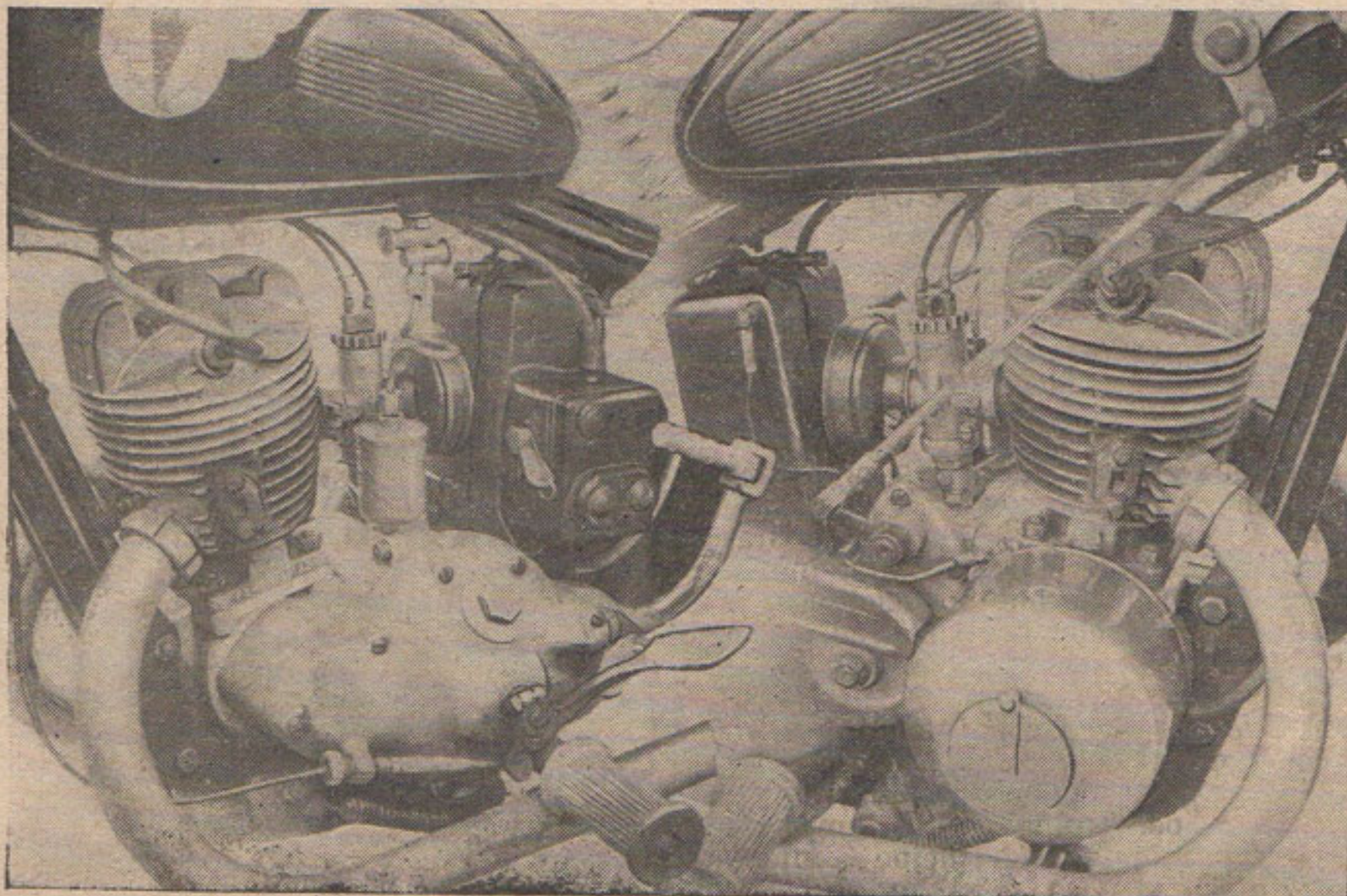
5° Vitesse d'utilisation 65-70 km.-h., vitesse maxima avec démultiplication 19×44 : 80 km.-h.

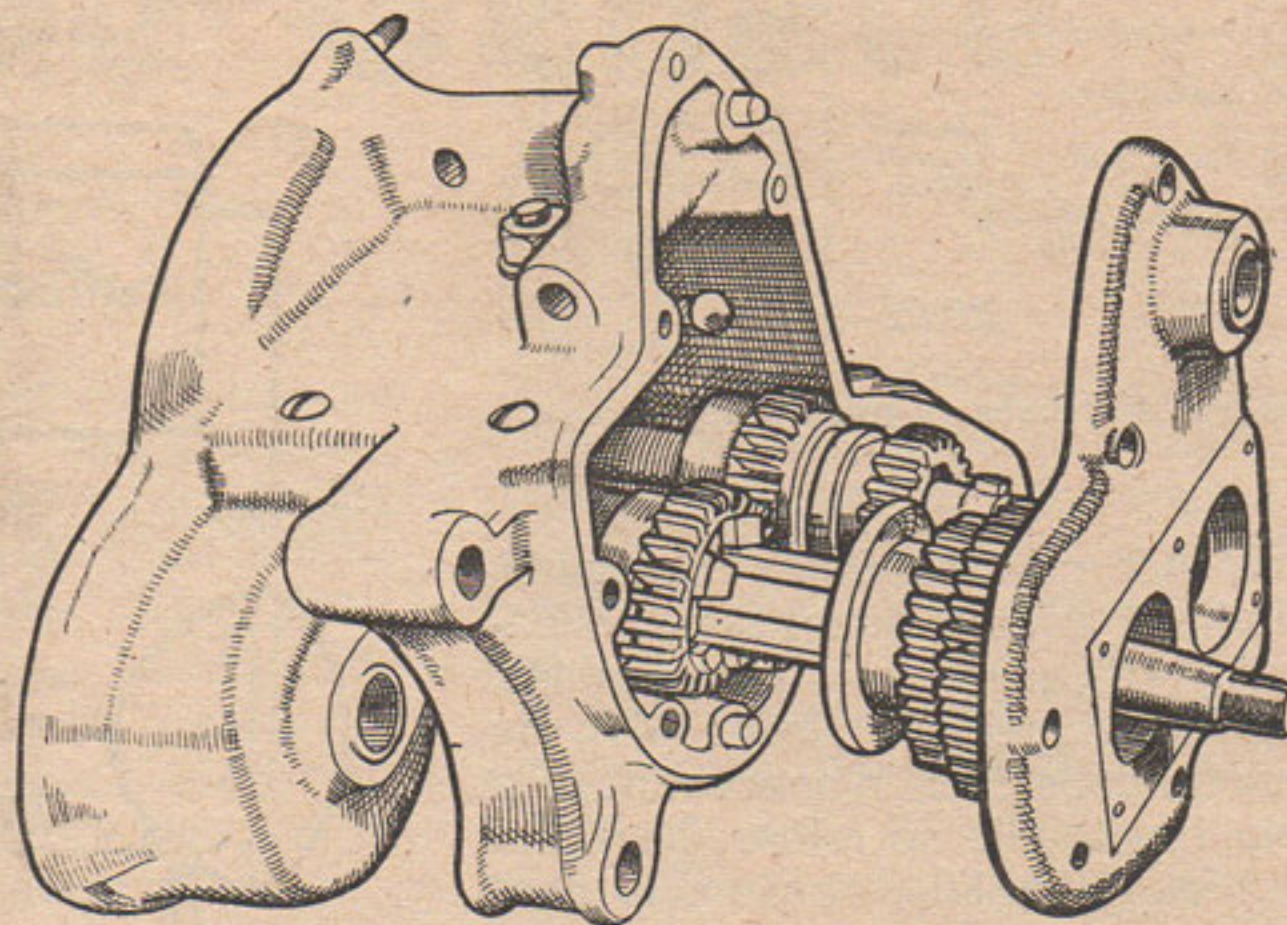
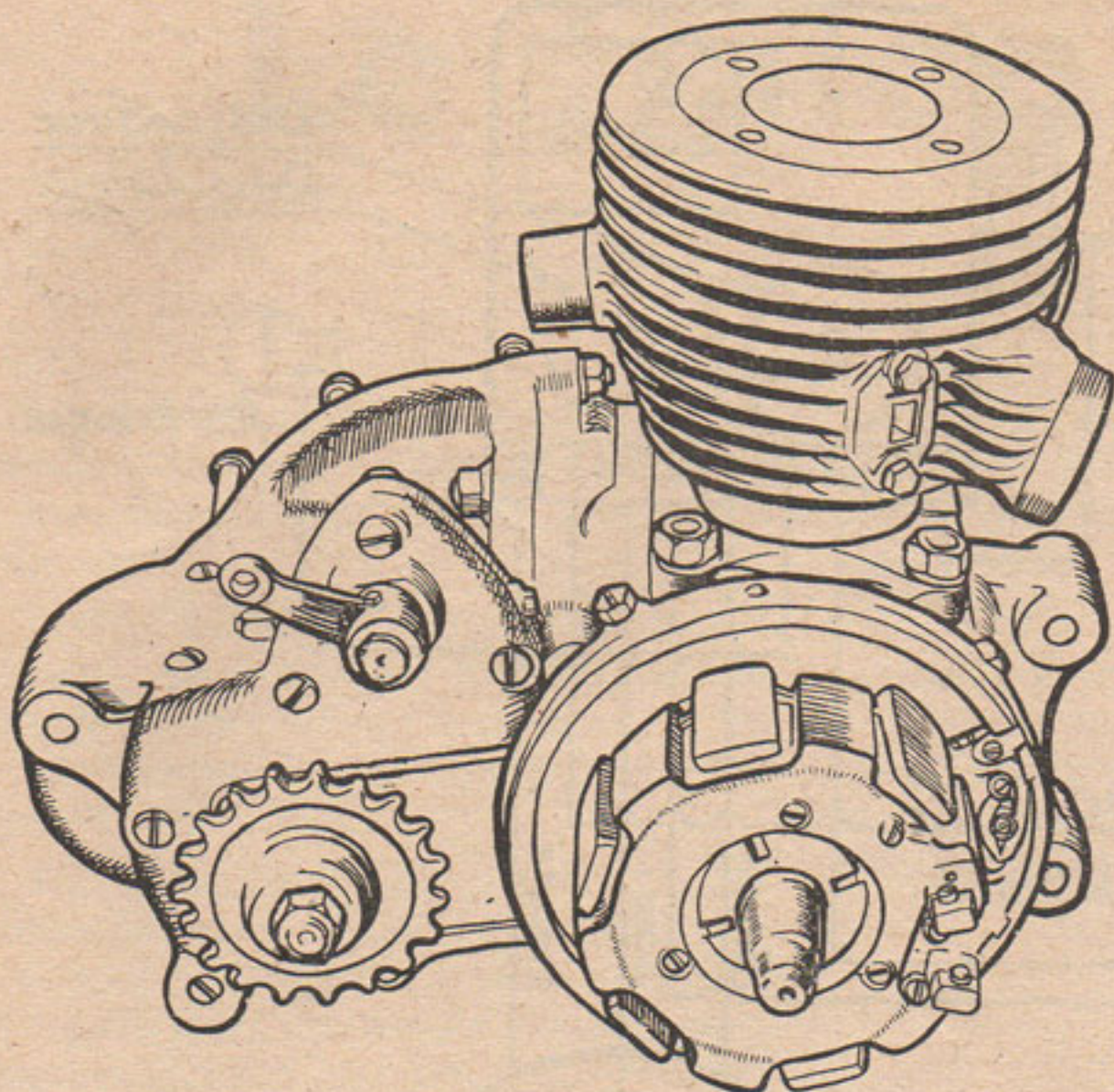
6° Carburateur « Amal » type M. 4/406 ou 75/415, buse d'air de 7/8, boisseau de 5/3, gicleur de 70, aiguille n° 5 au cran du milieu (filtre à air indispensable). (Pour la 198 cc., même réglage, mais avec gicleur de 80.)

7° Boîte de vitesse à trois rapports, pignonnerie démontable **sur la machine même** par simple ouverture d'une portière fixée par 7 vis. Utilisation : 1^{re} de 0 à 20 km.-h., 2^e de 10 à 40 km.-h., 3^e de 30 à 80 km.-h.

8° Volant-dynamo : poids 3 kg. 075, volant-induit assurant l'équilibrage du moteur et la production du courant par un débit **constant** (avec ou sans les phares allumés) de 8 à 10 amp.-h., pour le démontage de celui-ci tournez l'écrou en dévissant (arrache-volant). Le rupteur est en bout du vilebrequin.

9° Boîtier D.K.W. type S.P.10, comportant : toutes les connexions du dispositif électrique, la bobine d'allumage, le disjoncteur et le régulateur.





A gauche : le bloc-moteur D.K.W. volant démonté.
Ci-dessus : la robuste boîte de vitesses aux arbres et pignons largement calculés.

10° Bougie de 14 « Bosch » n° 225 T. 1.

11° Gonflage des pneus : 1 k. à l'AV, 1 k. 200 à l'AR.

12° Graissage du bloc embrayage-boîte de vitesse : utilisez **1/3 de graisse mélangé à 2/3 d'huile.**

**LA 250 cc. S.B. SPORT
(3 vitesses)**

Mêmes caractéristiques que la 190, mais :

Alésage 68 (piston de 67,89 dans cylindre de 68).

Poids 135 kilos.

Carburateur « Amal » M. 76/426, boisseau de 6/3.

Gicleur de 120 ou 130 selon démultiplication ville ou armée (dans les deux cas, filtre à air indispensable), aiguille n° 6 au 2° cran.

Consommation : 3 litres à 3 l. 1/4. Vitesse normale : 75-80 km.-h. (avec 22 x 49).

Vitesse maxima : 100 km.-h. (avec 22 x 44).

Cadre double-berceau à béquille centrale à ressort.

Pneus : AV 25 x 3, AR 26 + 3,50.

Embrayage renforcé (8 disques x la couronne liégée).

Tambour de frein AR de 170 mm.

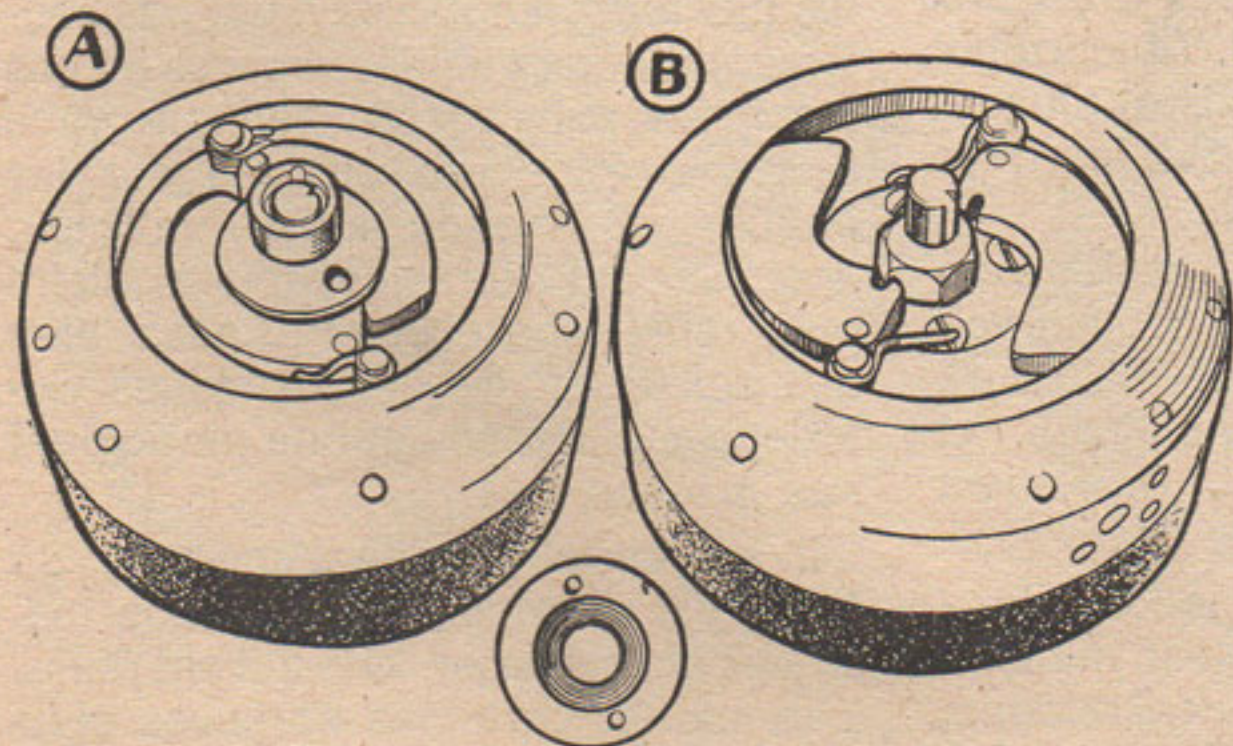
A notre avis la 250 cc. S.B. **est la moto utilitaire par excellence** puisque comptée finalement pour **3 CV** elle permet, grâce à son robuste moteur deux temps, de monter avec un passager en tansad toutes les côtes normales en prise, avec des moyennes de 60-65 **à deux**, consommation 3 l. 1/2 de mélange, ex. : Paris-Troyes (156 km.) en 2 h. 20 pour une consommation de 4 l. 3/4 soit environ

le voyage Paris-Troyes pour **75 francs** de carburant par passager!! Voyez S.N.C.F.... même parcours! Entretien extrêmement aisé, conduite agréable, robustesse inouïe, cette moto munie de son **sélecteur D.K.W. d'origine** est très maniable en ville: bon ralenti, reprises franches et puissantes.

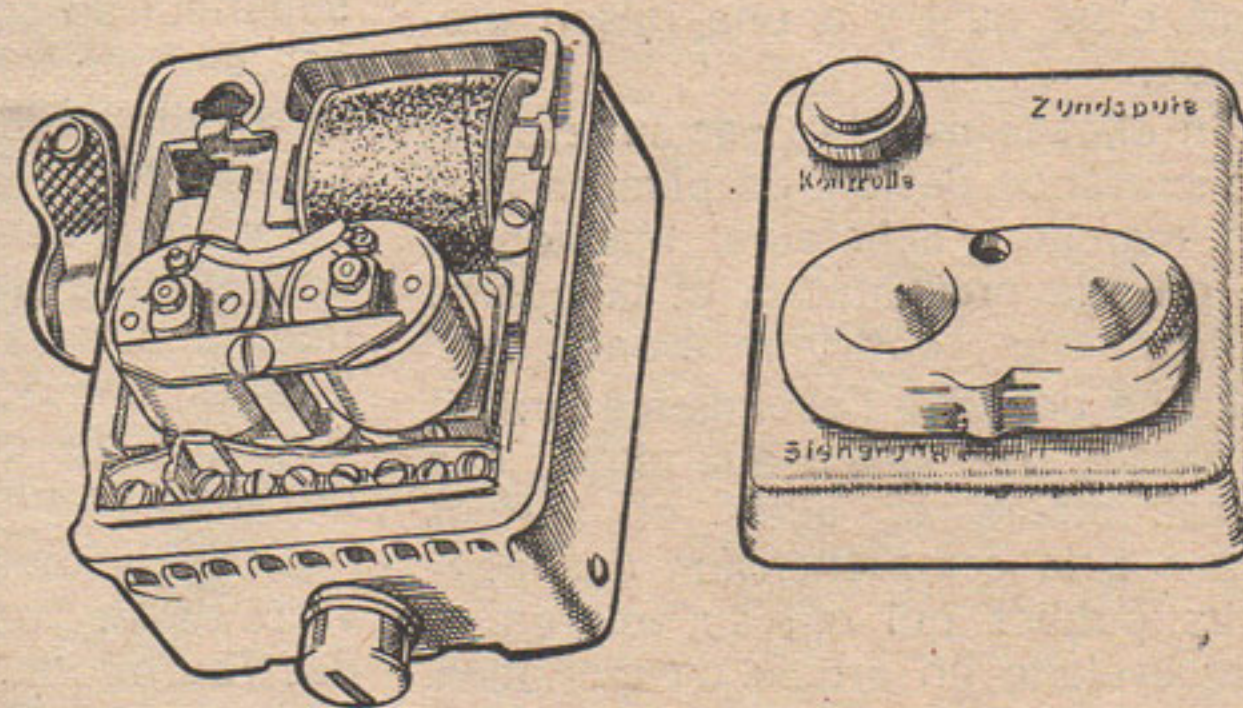
Pour ce modèle, facilité de trouver des pièces d'origine de rechange (pistons D.K.W. notamment).

Par rapport aux modèles du type N.Z. (4 vitesses à sélecteur incorporé à la boîte) **le modèle S.B. 250** est, bien que d'aspect moins moderne, plus robuste et surtout plus pratique tant sous le rapport de l'utilisation que de l'entretien.

De multiples détails tels que : prise de compteur incorporée au moyeu AV, débrayage au pied, compteur kilométrique lumineux, roue à broche : une seule broche à desserrer! garde-



Le dispositif d'avance à l'allumage fait partie du volant magnétique. A. Les masselottes sont au plein retard. B. Avance maximum came enlevée.



Boîtier SP. 10 comportant toutes les connexions du dispositif électrique reproduites schématiquement à la page suivante.

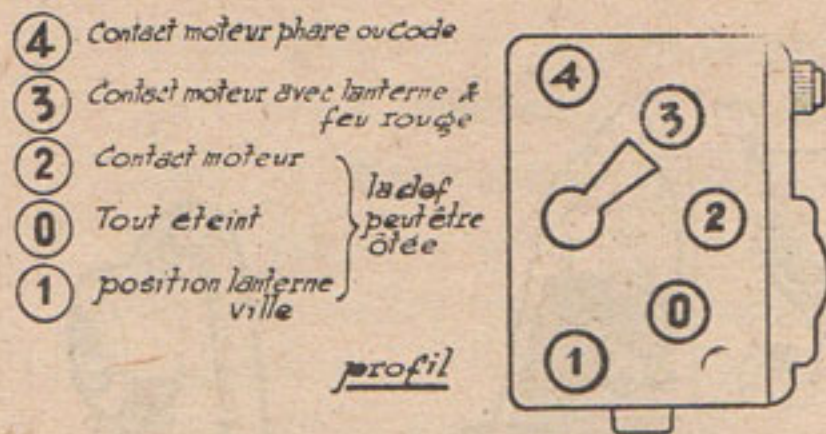
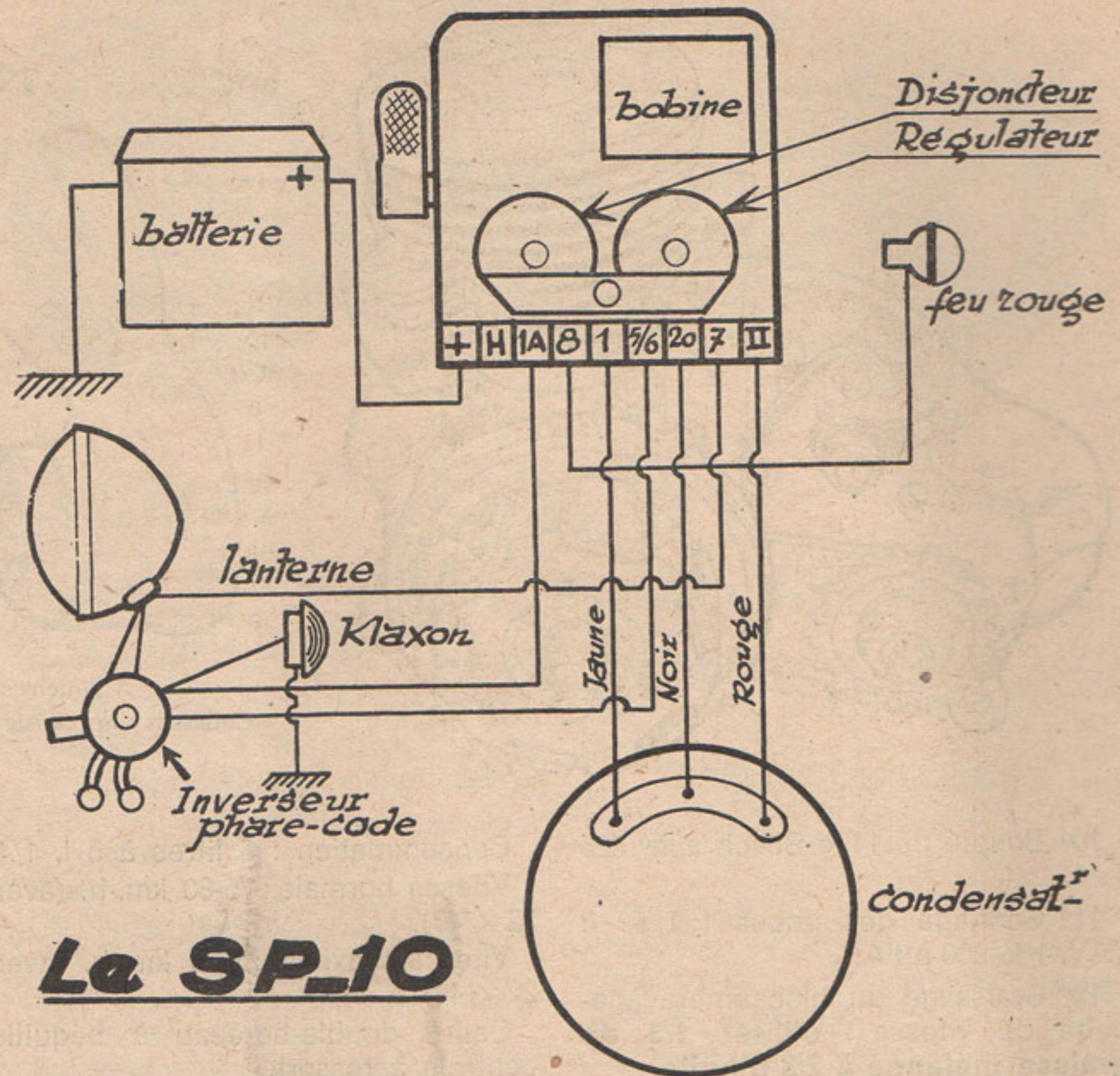


Schéma de marche du contacteur principal.

boue AR ouvrant, freins puissants, fourche à double amortisseur, silencieux efficaces et démontables, béquille automatique : levez l'AR. de la moto, celle-ci se place; avancez la moto, la béquille se relève. Dispositif électrique simplifié, l'ensemble tient dans un boîtier de 80 x 90 mm. fusibles, contact, bobine, disjoncteur et régulateur, le tout fixé contre la batterie de 7 amp. au centre de la moto, à l'abri des chocs ou des coups... font l'agrément de cette moto pratique et sûre. Personnellement nous avons fait **17.670 km. en un an** avec cette machine et l'apprécions davantage chaque jour.

Georges PERSIN.



Le SP-10

EST-CE LA FIN DE L'AUSTÉRITÉ ?

Pour leur programme de 1949 la plupart des firmes anglaises annoncent une gamme de machines plus étendue, le chrome est de plus en plus employé, et certaines marques, délaissant la couleur noire, présentent leurs nouveaux modèles en émail de couleur et au fini irréprochable.

Si les Anglais s'efforcent de présenter un plus grand nombre de modèles, de cylindrées différentes en mono et en polycylindres, si la présentation et les performances s'améliorent, c'est qu'il y a une raison profonde.

En effet le marché, par suite de la concurrence, devient de plus en plus un marché d'acheteurs. Maintenant le prix, la présentation et la qualité influent sur l'acheteur éventuel.

En ce domaine l'abondance revient à grands pas, grâce aux efforts des constructeurs et aussi et surtout grâce à la compréhension des pouvoirs publics qui ont su voir en la motocyclette un article d'exportation permettant de faire entrer un nombre de dollars élevé en Grande-Bretagne pour peu de matériau employé. La

production sans cesse accrue a permis d'exporter un chiffre record de motos et de satisfaire presque toutes les demandes, qui s'étaient accumulées par suite de la guerre, aussi les « spios » (champions du marché noir) ne font-ils plus « d'affaires ». Leur méthode était simple, bien pourvus d'argent ils commandaient des machines à plusieurs agents et, les délais étant variables, suivant la marque et l'agent, revendaient les machines dès qu'elles étaient livrées à un prix supérieur au cours légal. Aujourd'hui cet état de chose n'existe plus et personne ne s'en plaint à part les « spios ».

Il y a quelques jours, dans les journaux d'outre-Manche on pouvait voir une photo représentant M. G.-R. Strauss chevauchant une A.J.S. et son chef de cabinet M. G. Rogers qui était monté sur une Matchless.

Cet instantané a été pris lors d'une visite de M. Strauss, qui est ministre des Fournitures de Grande-Bretagne, à l'usine A.M.C. de Plumstead.

Au cours de son discours il déclara qu'il était très satisfait des excellents

résultats obtenus par l'industrie motocycliste anglaise et qu'il avait voulu voir par lui-même comment cela avait été réalisé. Il a l'intention de visiter un certain nombre de fabriques de motos, car son plan prévoit l'augmentation des livraisons de matières premières à ces usines qui devront à leur tour augmenter leur cadence d'exportation à destination des pays à devises fortes.

L'engouement des étrangers pour les machines anglaises n'est pas seulement dû aux qualités propres de ces machines, mais aussi au fait que grâce à ses victoires en courses sur les circuits du monde entier, la moto anglaise est auréolée d'une gloire qui profite, chose bizarre, aussi bien aux constructeurs des machines victorieuses qu'à ceux qui ne participent pas aux courses.

Il est certain qu'en Amérique du Nord, par exemple, les quelques machines importées en 1945 qui ont réussi à remporter certaines épreuves classiques ont fait plus pour l'exportation britannique que n'aurait pu faire la meilleure publicité.

Le Salon de Genève

Les jours, dit-on, se suivent et ne se ressemblent pas, la nature pouvant à l'improviste se permettre toutes les fantaisies.

Il n'en est pas de même pour nos Salons; se succédant à dates rapprochées, ils ne peuvent l'un après l'autre nous donner un spectacle continuellement renouvelé.

Dans ce court laps de temps les constructeurs n'ont d'autres ressources que de promener d'un palais à l'autre leurs nouveautés de la saison. Heureusement, car nous finirions par ne plus savoir quoi choisir.

Nous avons donc retrouvé au Salon de Genève la plupart des productions internationales décrites ici à l'occasion des Salons de Paris, de Londres, de Milan et de Bruxelles (nous les citons dans l'ordre chronologique).

Cependant Genève nous a donné l'occasion de découvrir de l'inédit.

A tout seigneur, tout honneur, les fabrications suisses étaient représentées par deux marques dont l'une, tout au moins, nous est connue, Condor, dont une centaine d'exemplaires circulent en France.

La 125 cmc. luxe et la 350 populaire

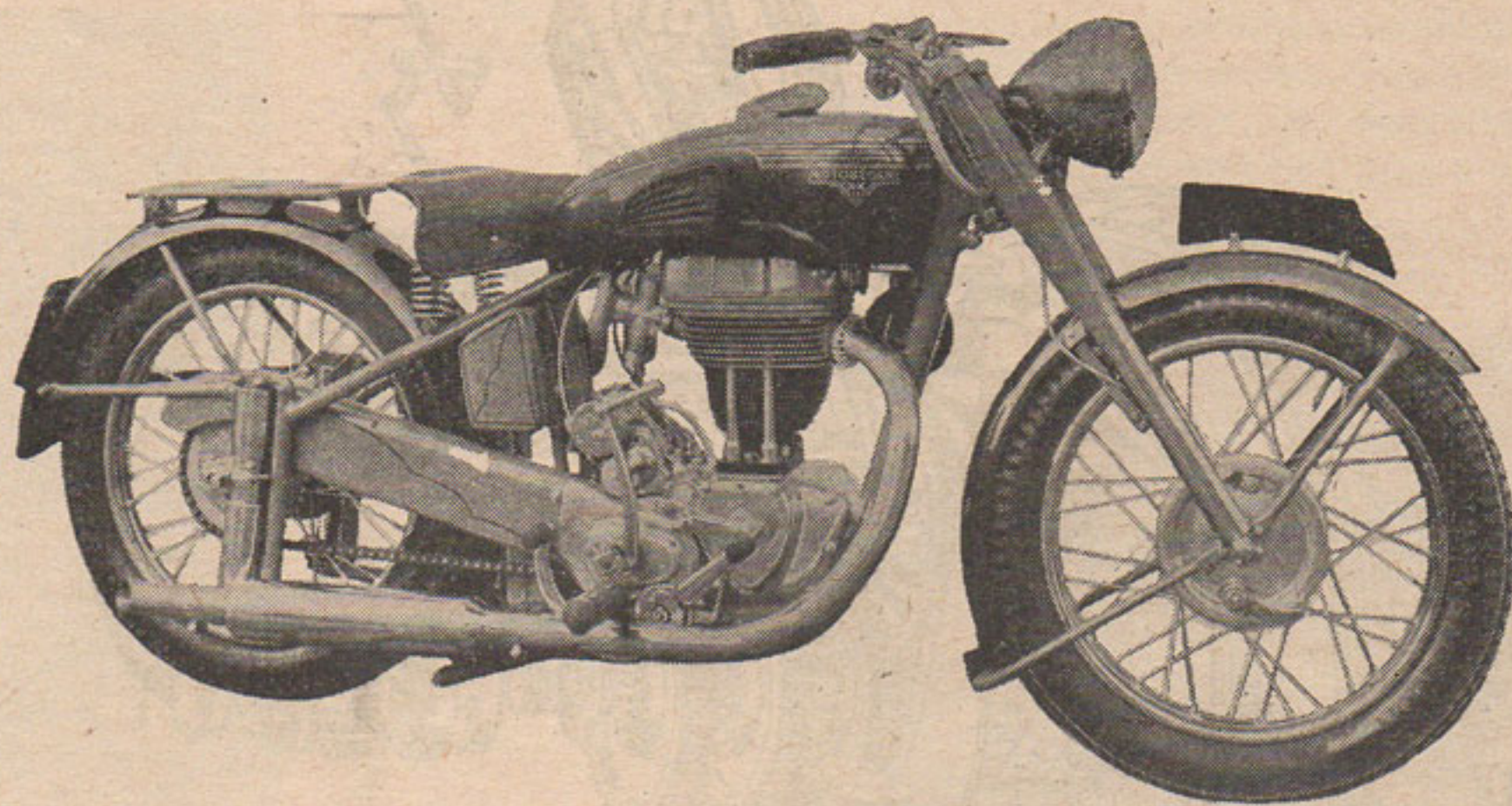
n'ont qu'un intérêt régional tandis que les 580 et 750 à bloc flat-twin à soupapes latérales peuvent viser comme motos de tourisme à la classe internationale par leur qualité et leur fini.

L'autre marque suisse n'est connue en France que de nom; c'est l'Universal, également en flat-twin 580 cmc. mais à soupapes en tête, fourche télescopique et suspension arrière.

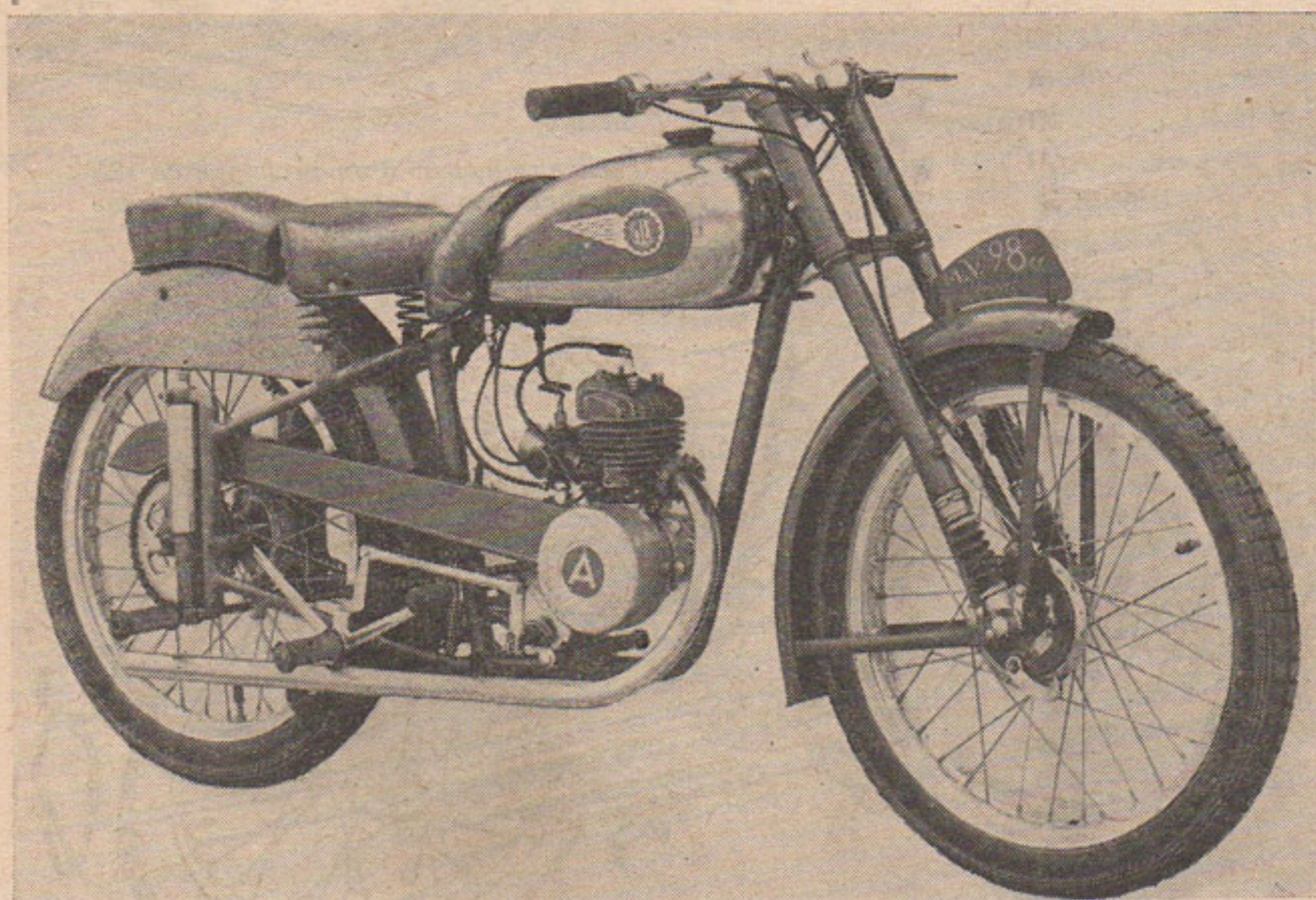
Le fait le plus saillant de ce Salon fut la participation des constructeurs allemands; la plupart des marques connues de nous ont participé à cette exposition avec des modèles nouveaux :

B.M.W. présente une 250 culbutée avec une nouvelle culasse.

Rompant avec la technique nationale, la 250 cmc. N.S.U. nous offre un



La 350 Motobécane fut très remarquée.



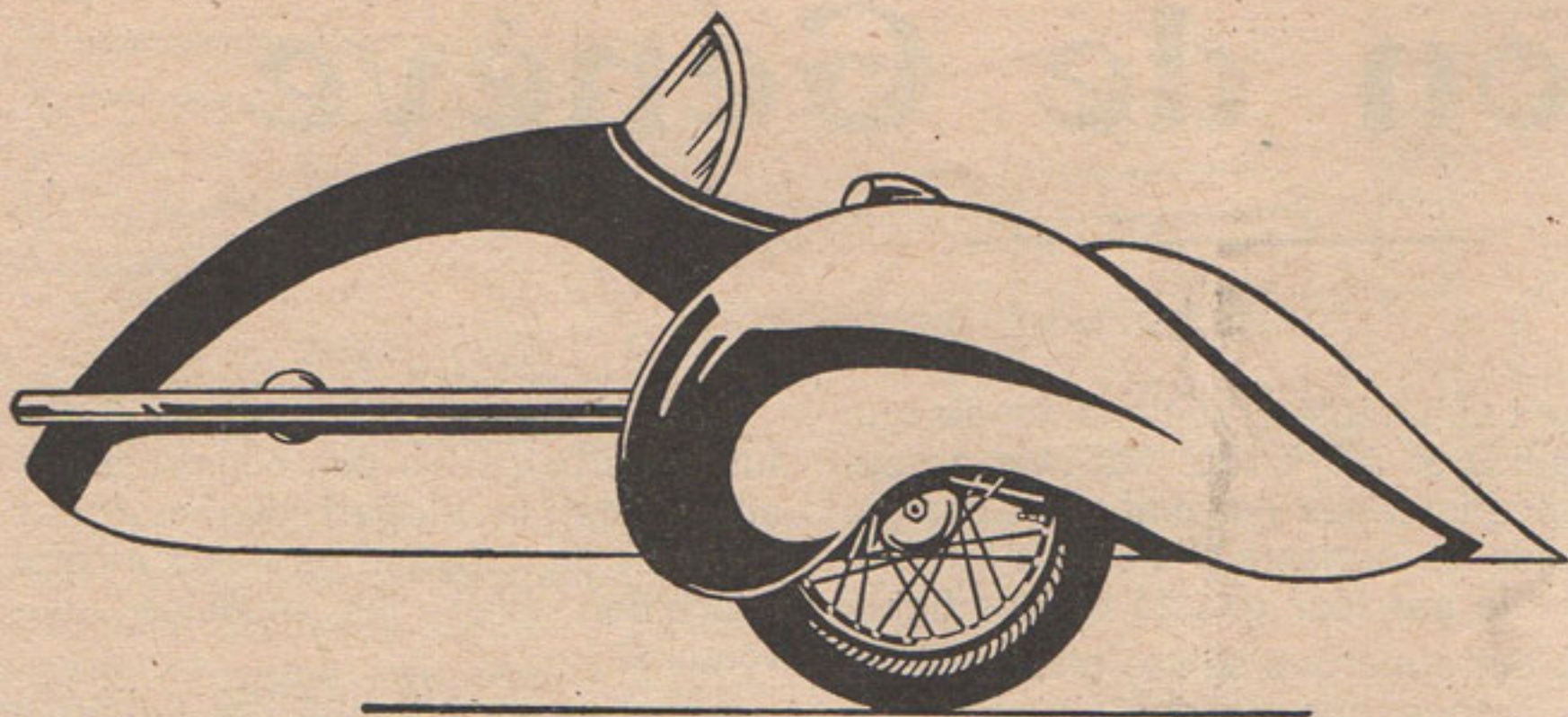
La 125 M.V. de compétition.

moteur à culbuteurs mais avec boîte séparée. La même marque a réalisé une 100 cmc., la Fox à culbuteurs, 3 vitesses avec châssis-poutre en tôle et suspension arrière articulée.

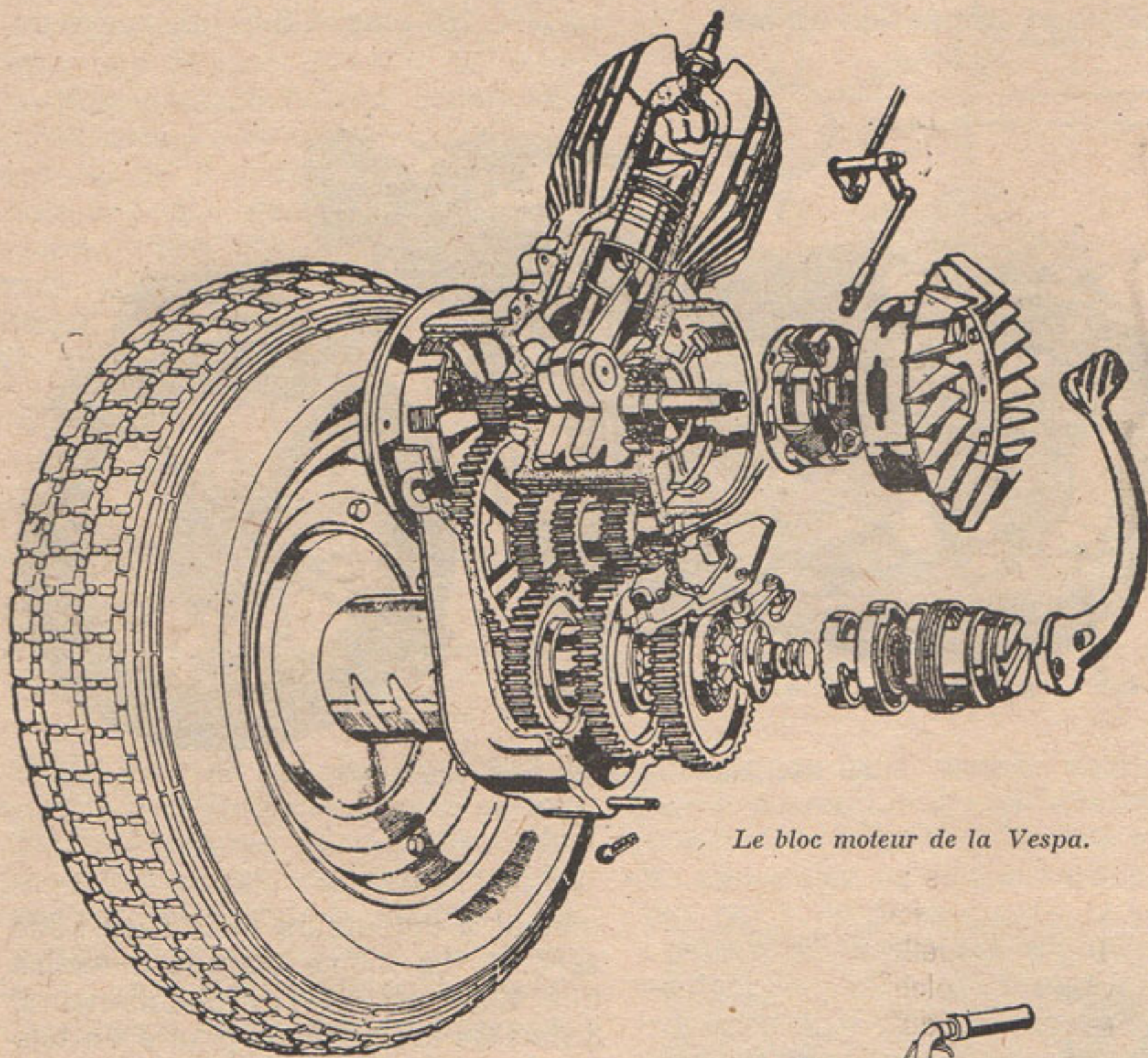
Les deux Triumph allemandes sont des 2 temps : la 125 avec un distributeur rotatif, la 250 cmc. avec deux pistons.

Chez Zündapp la vedette est pour la 250 cmc. 2 temps, modèle essentiellement populaire qui a déjà été décrit ici.

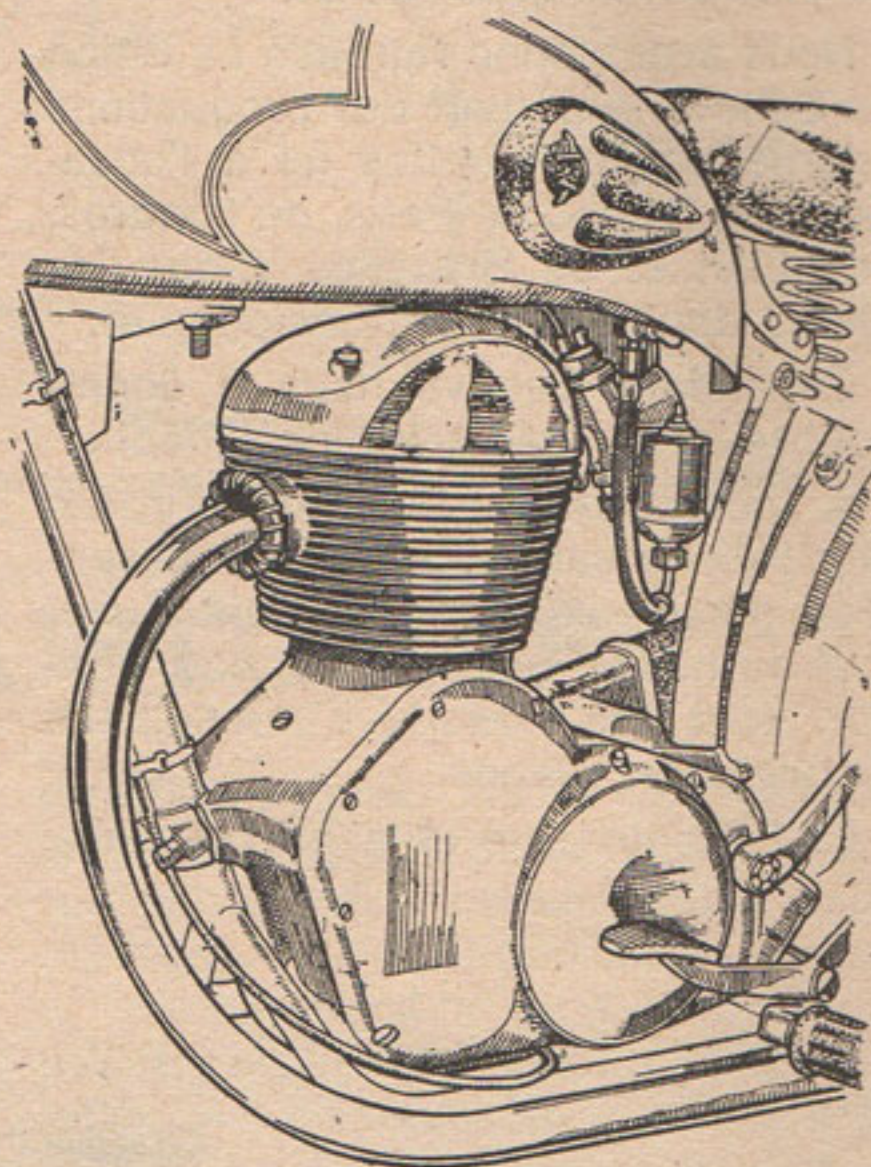
L'Angleterre avait envoyé toutes ses grandes marques avec toute la variété des derniers moteurs deux cylindres parallèles. Mais la grande attraction fut la 150 cmc. Vélocette deux cylindres à châssis en tôle. Tous les amateurs de motos offrant, outre une marche silencieuse et sûre, une bonne protection affluaient sur le stand Véloce dont les autres productions, les prestigieux racers, attiraient les



Un sidecar suisse « Le Geko ».



Le bloc moteur de la Vespa.

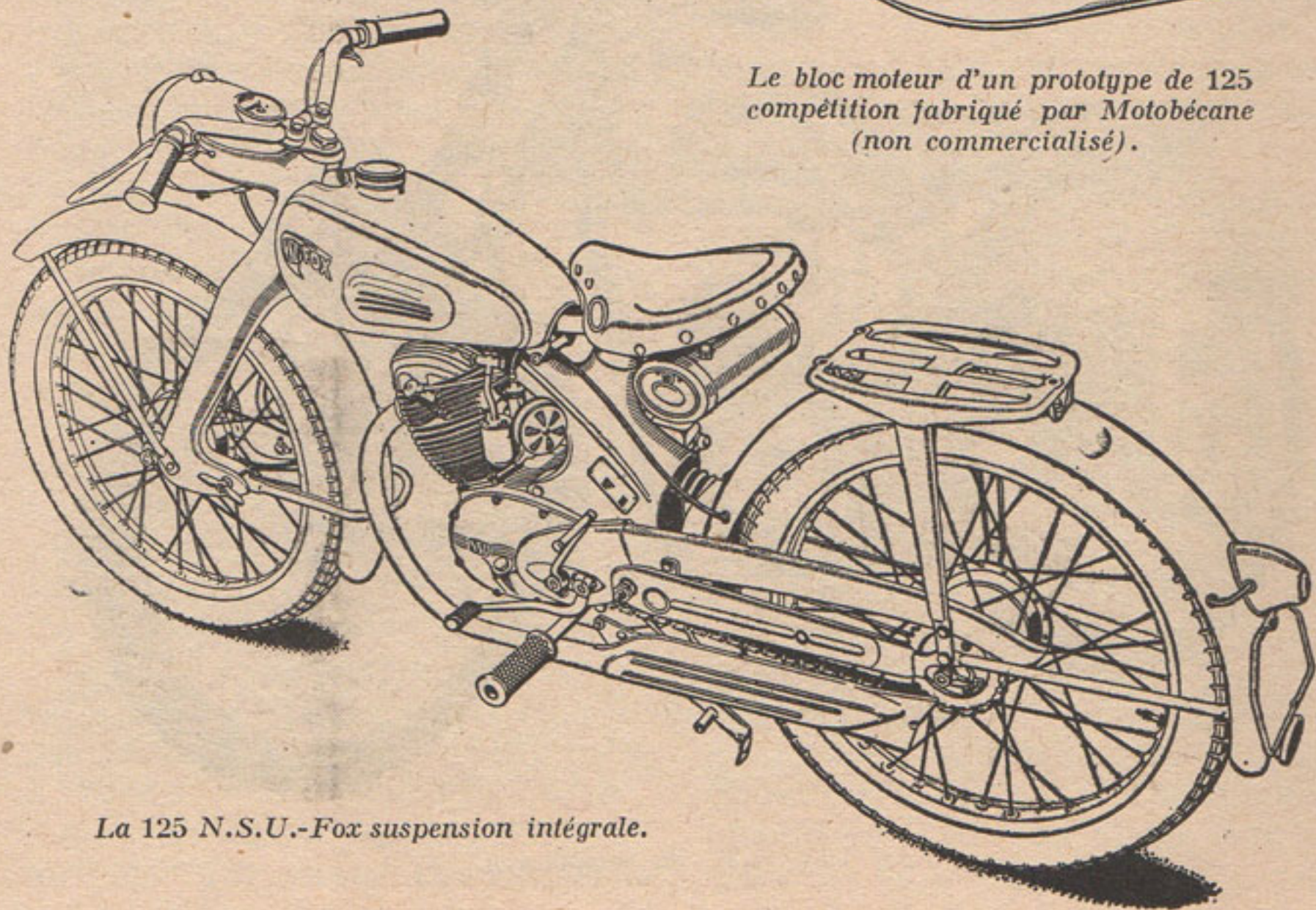


Le bloc moteur d'un prototype de 125 compétition fabriqué par Motobécane (non commercialisé).

sportifs tout comme les Norton, A.J.S., Triumph et autres qui nous sont familières, tout au moins sur le papier.

Les principales marques françaises étaient là aussi, Peugeot avec sa 150, Terrot avec sa 125 télescopique, Motobécane avec la 350 présentée à notre dernier Salon et une 125 cmc. de compétition très entourée. Cette 125 est issue du modèle de série que nous avons déjà décrit; elle a toutefois surpris les sportifs par un détail peu courant sur les motos de course, une chaîne arrière abritée par un carter.

Bianchi, Guzzi, Gilera, Miller, Balsamo avec son cadre en tôle emboutie, illustraient les productions italiennes. Les scooters Vespa et Lambretta



La 125 N.S.U.-Fox suspension intégrale.

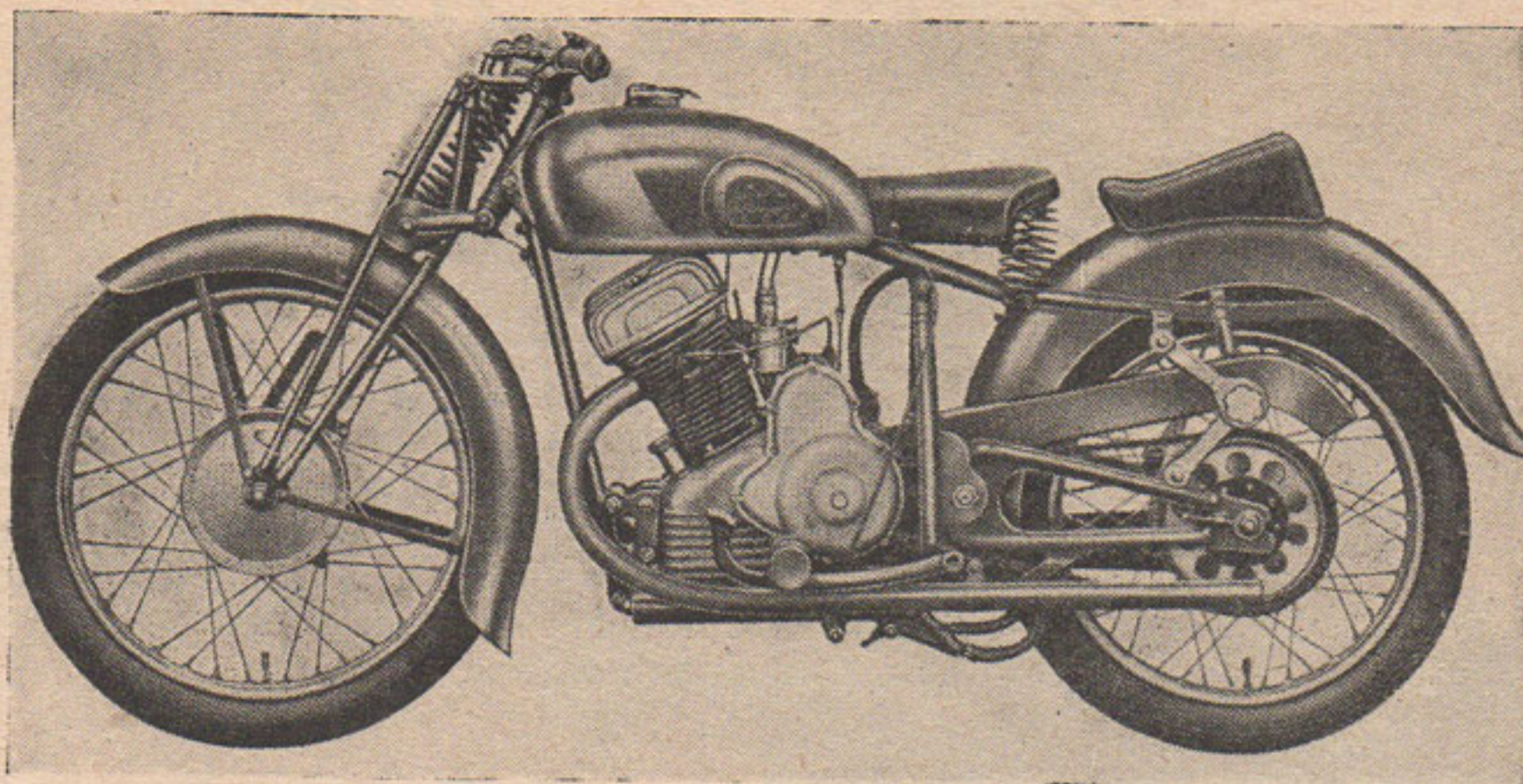
étaient aussi de la fête. La formule scooter semble être, en Suisse aussi, très appréciée; le scooter est en plein essor et se développe rapidement dans tous les pays où il peut avoir accès.

Les trois grandes marques belges étaient, elles aussi, représentées avec les modèles déjà exposés au Salon de Bruxelles. Toutefois la 500 cmc. bicylindre Gillet d'Herstal n'était pas là. Les visiteurs l'ont bien regretté car c'eût été pour beaucoup d'entre eux une véritable révélation.

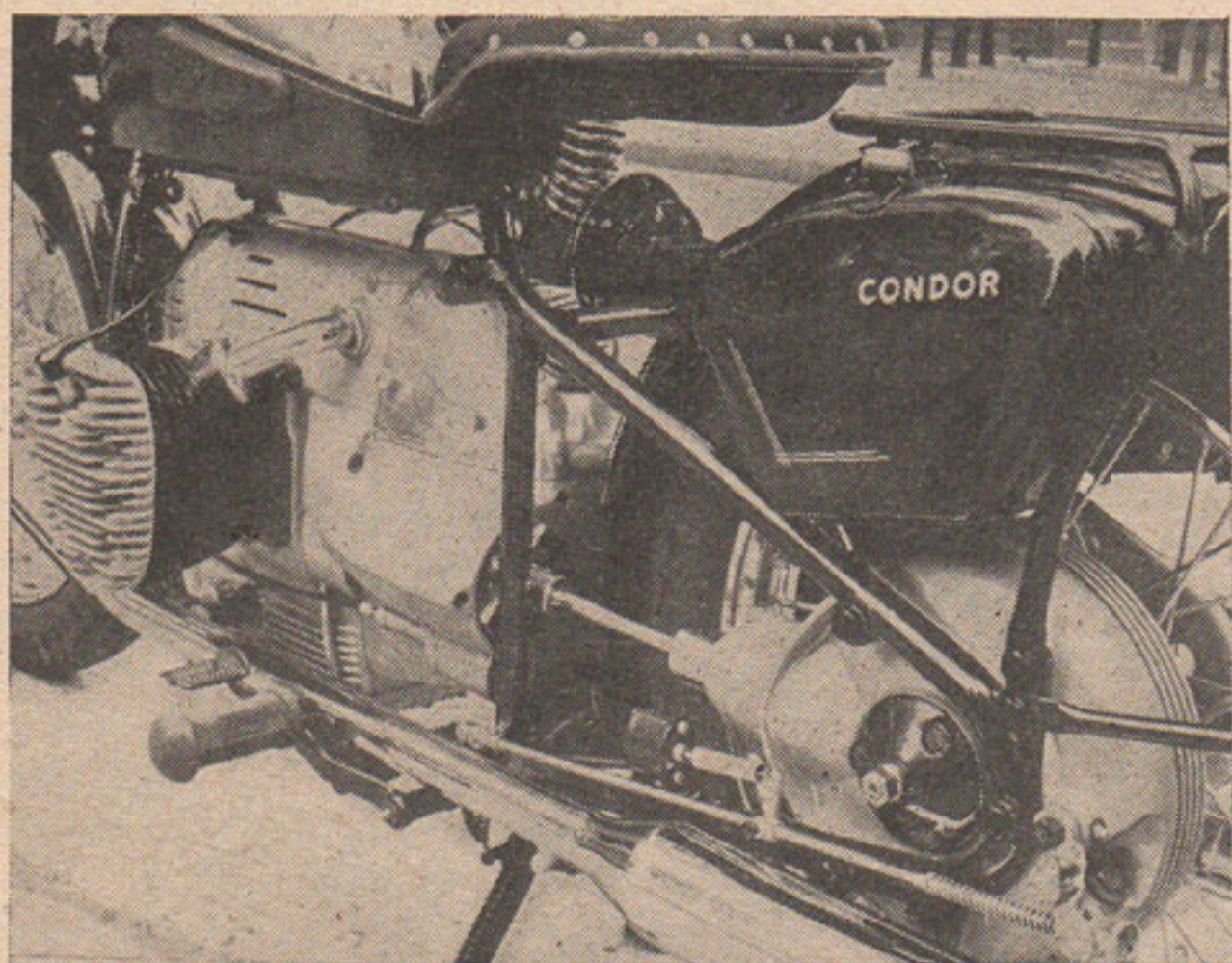
Puch figurait pour l'Autriche avec ses 125 cmc., sport et tourisme, et la nouvelle 250 cmc. qui souleva beaucoup de curiosité; de même que la tchécoslovaque 350 cmc. 2 cylindres 2 temps que nous avons vue à Paris sur le stand Jawa.

Les Américains étaient là aussi avec leurs grosses et leurs petites Harley et Indian, les premières impressionnantes par leur volume et leur décor, les secondes par ce qu'elles caractérisent l'évolution du motocyclisme américain.

Au total, les statisticiens ont dénombré, pour le cycle et la moto, 108 exposants représentant 9 pays; c'est un succès, d'autant que les fabricants d'organes et d'accessoires ne s'étaient pas, eux non plus, abstenus. Pour la même classification, 84 spécialistes pour 10 nations. Parmi les plus marquants de ceux-ci, un des plus remarquables fut le moyeu à suspension arrière présenté par Robail, un tout



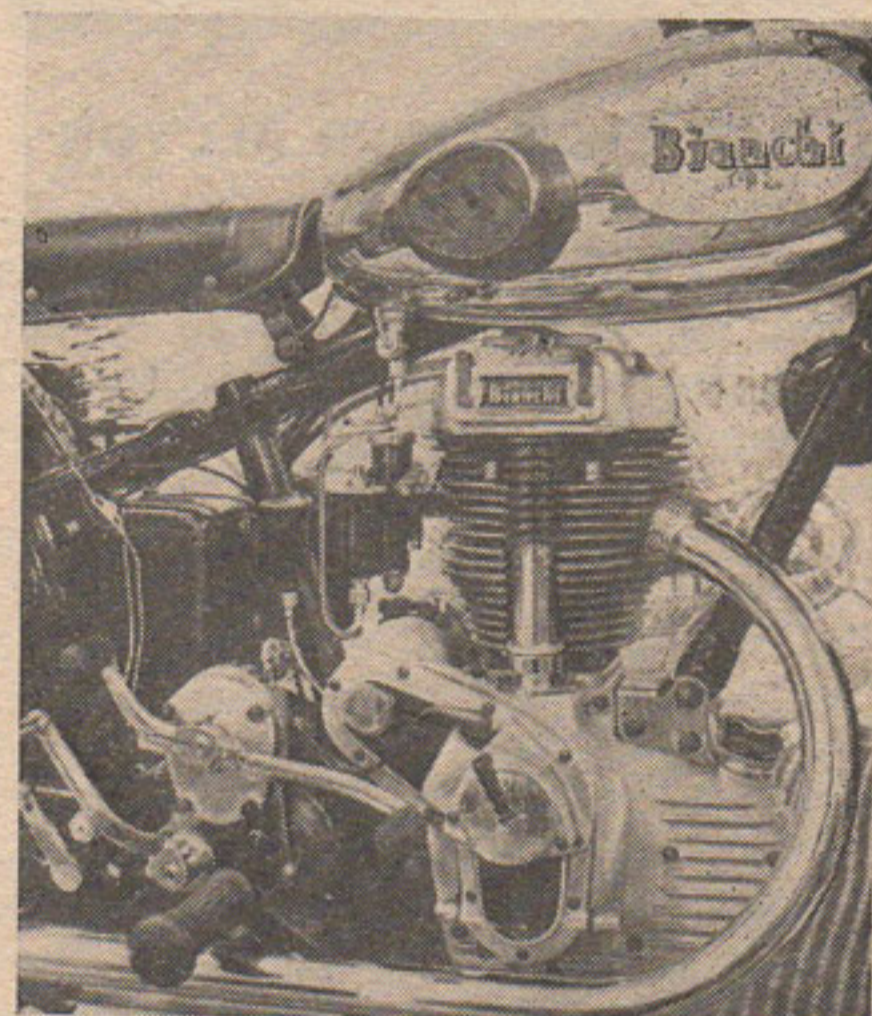
Ci-dessus :
La 250 Muratore bicy-
cindre de compétition.



A gauche :
Détails de la 750 cmc.
Condor.

A droite
L'ensemble moteur de
la 250 Bianchi.

connaître dans les années à venir une vogue croissante qui pourrait s'intensifier encore si une orientation de la fabrication vers des machines populaires (et moins de diversité) pouvait se traduire par des prix plus abordables.



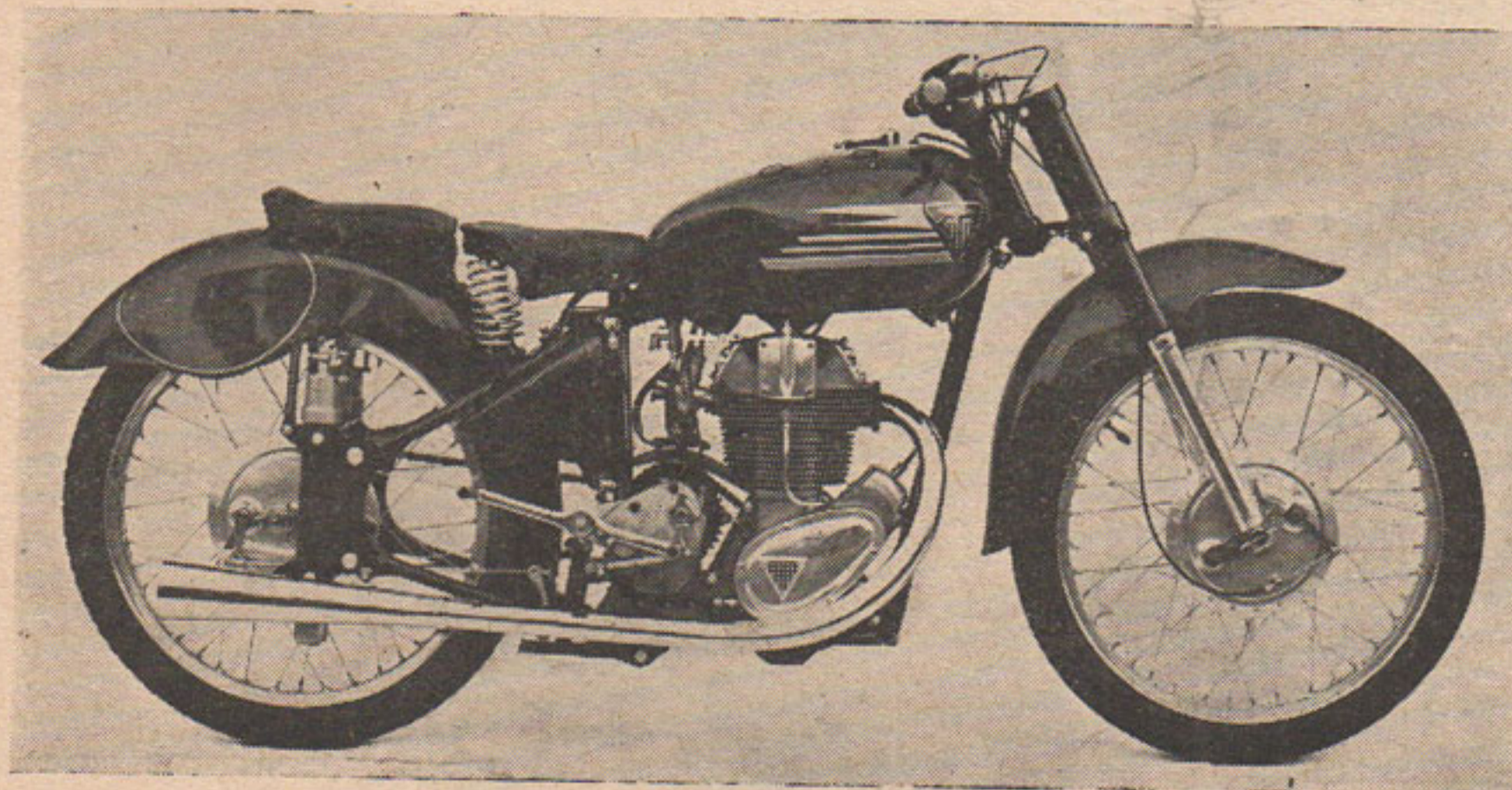
dernier-né, prêt à la dernière minute et qui n'a pas encore eu le temps de se faire connaître chez nous; mais ce n'est que partie remise.

Nos confrères suisses sont très satisfaits de ce Salon dont ils tirent

diverses déductions : ils considèrent comme nous que, favorisée par les circonstances actuelles, la moto est de nouveau en plein essor, qu'en raison des services qu'elle est appelée à rendre et de son économie elle doit

Les experts suisses voient trois types essentiels : un engin très léger, une moto de puissance moyenne et une familiale ou utilitaire de forte cylindrée et souhaitent en outre, hors classe, pour les éclectiques et les sportifs une machine de performance qu'ils semblent situer également dans la cylindrée moyenne, sans préciser si leur préférence va à la 250 ou à la 350 cmc.

En somme, d'après ces considérations et commentaires, venant de sources différentes et de pays divers, on pourrait conclure que sonne actuellement, pour la moto, l'heure favorable. Souhaitons que cet élan général soit, chez nous, comme ailleurs le prélude d'un plein essor.



La M.M. 250 cmc., type compétition.



Alcyon 125.c.c.

d'air peu réglementaire, aussi rond que possible.

Le plus extraordinaire, les goujons tenaient toujours bon et l'embase du cylindre était intacte. J'ai eu beaucoup de mal à faire admettre à ce jeune et insouciant massacreur, qu'au lieu de gémir il aurait dû tresser des couronnes à ce moteur d'aussi robuste complexion et si plein de bon vouloir.

* * *

Le 125 cmc. présenté ici a été conçu avec le même souci de faire du costaud.

Alcyon a, en province et dans les campagnes, une grosse clientèle qui ne sacrifie pas au goût du jour; elle se méfie même des innovations. Quand elle est satisfaite, elle prend les mêmes et recommence.

C'est une des raisons pour lesquelles nous ne trouvons sur cette machine ni fourche télescopique, ni suspension arrière, ni sélecteur au pied.

Il n'est pas dit qu'une réplique ne sera pas ultérieurement présentée avec tous ces avantages. Mais, pour l'instant, on s'en tient au classique.

Toutefois, le groupe moteur bénéficie des derniers perfectionnements: le moteur 2 temps est à piston plat; la boîte possède 4 vitesses à la main (déjà le constructeur laisse prévoir un sélecteur en supplément).

Ce bloc a été présenté au Salon 1947; il a été travaillé pendant deux ans, avant d'être mis en série. Divers prototypes ont été réalisés, essayés, modifiés jusqu'au stade final actuel qui se présente avec les caractéristiques suivantes :

Moteur 125 cmc. par 52 d'alésage et 58 de course, alimenté par un carburateur Gurtner N.R. 17 avec gicleur de 32.

Allumage par volant magnétique à avance fixe (5 mm.). Le volant fournit également l'éclairage.

La boîte, avons-nous dit, est à quatre rapports; elle est commandée à main par secteur au réservoir, avec toutefois la faculté, sur demande, d'être équipée d'un sélecteur au pied.

La liaison moteur-boîte se fait à l'intérieur du carter par une chaîne au pas de 9,52. La chaîne finale reliant la sortie de boîte à la roue arrière est une 12,7 de 120 maillons.

Le groupe-moteur est monté dans un cadre en simple berceau, avec fourche avant à parallélogramme à ressort central, amortisseur de direction et de suspension.

Les roues sont avec pneus de 25x275 à l'avant et 25x3 à l'arrière.

Le poids à vide est d'environ 75 kilos; il n'a rien d'excessif car par son aspect extérieur le 125 Alcyon a les proportions d'une 175 cmc.; il n'est pas étriqué.

Ceux qui l'ont essayé avec moi ont constaté une excellente position; on est bien en selle, sans contrainte et paré pour de longs parcours.

La machine tient excellemment la route; de ce côté on ne peut faire aucun reproche; elle est très souple à conduire et vire bien.

Le moteur est très nerveux, a des accélérations franches, monte bien en régime et se révèle en côte un allègre grimpeur.

La vitesse du modèle que j'ai eu entre les mains avoisine les 80 à l'heure; il n'était ni neuf, ni spécialement réglé; mis exprès en service afin de passer entre toutes les mains,

LE VÉLOMOTEUR ALCYON

De tout temps, Alcyon a eu la réputation de faire du solide: ses cadres sont sains; increvable est le moteur Zürcher que, depuis des décades, il a adopté et auquel il reste justement fidèle.

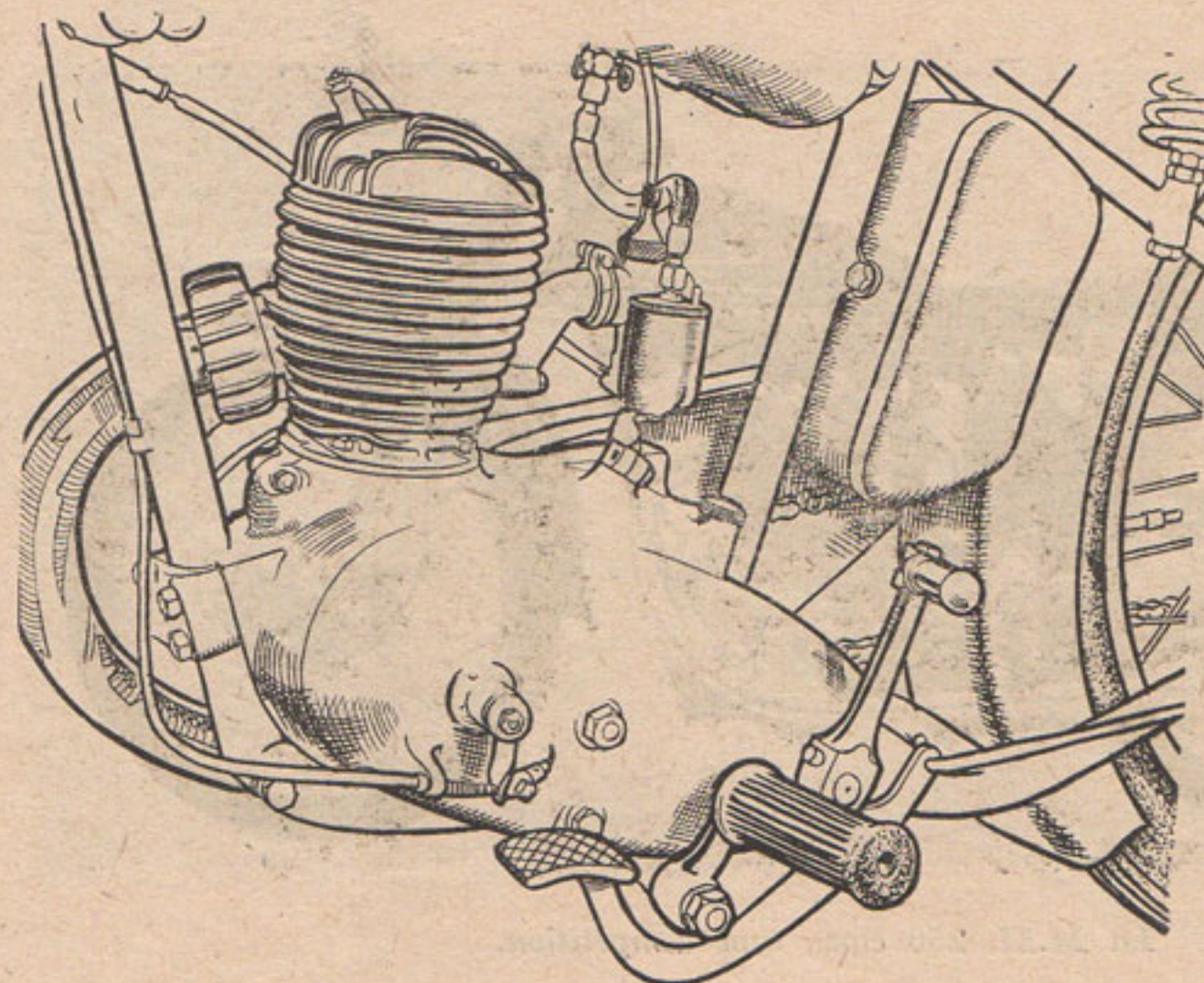
Les motocyclistes des années passées n'ont pas oublié le « Passe-Montagne »: c'était un bloc 2 temps 175 cmc. avec 2 vitesses seulement. Il justifiait bien son nom, se jouant des parcours les plus accidentés.

Type de la petite moto populaire et utilitaire, il serait encore aujourd'hui, tant soit peu amélioré et modernisé, l'engin rêvé pour la foule de ceux dont les moyens sont limités.

Une fois, cependant, j'ai rencontré un Alcyoniste mécontent de son vélomoteur: ce garçon avait, because la guerre, dû troquer sa 8 cylindres contre un 100 cmc.

Il se plaignait, suivant sa propre expression, que son moteur crachait l'huile comme un escargot sa bave et qu'il en résultait des notes élevées chez sa teinturière. Le fait était indéniable, mais après examen, on s'aperçut que le cylindre dansait les claquettes sur le plateau du carter, ses boulons de fixation étant desserrés d'un bon tour chacun. A chaque explosion ledit cylindre dodelinait d'avant en arrière, à la manière d'un métronome.

Et cependant ça partait au kick et ça tournait, malgré cette admission



Le bloc-moteur côté débrayage; carburateur arrière et, conformément aux normes, kick et frein au pied à gauche.

pour que chacun fasse ses observations.

J'ai eu, pour ma part, une critique à faire sur la disposition du secteur des vitesses dont les crans ne me semblaient pas à leur place; il s'agissait, m'a-t-on dit, d'une pièce provisoire, faite à la main; la remarque avait déjà été faite et la correction prévue pour la série commerciale.

Sur route, à allure normale, la consommation est légèrement inférieure à 3 litres de mélange à 6% (8% en période de rodage).

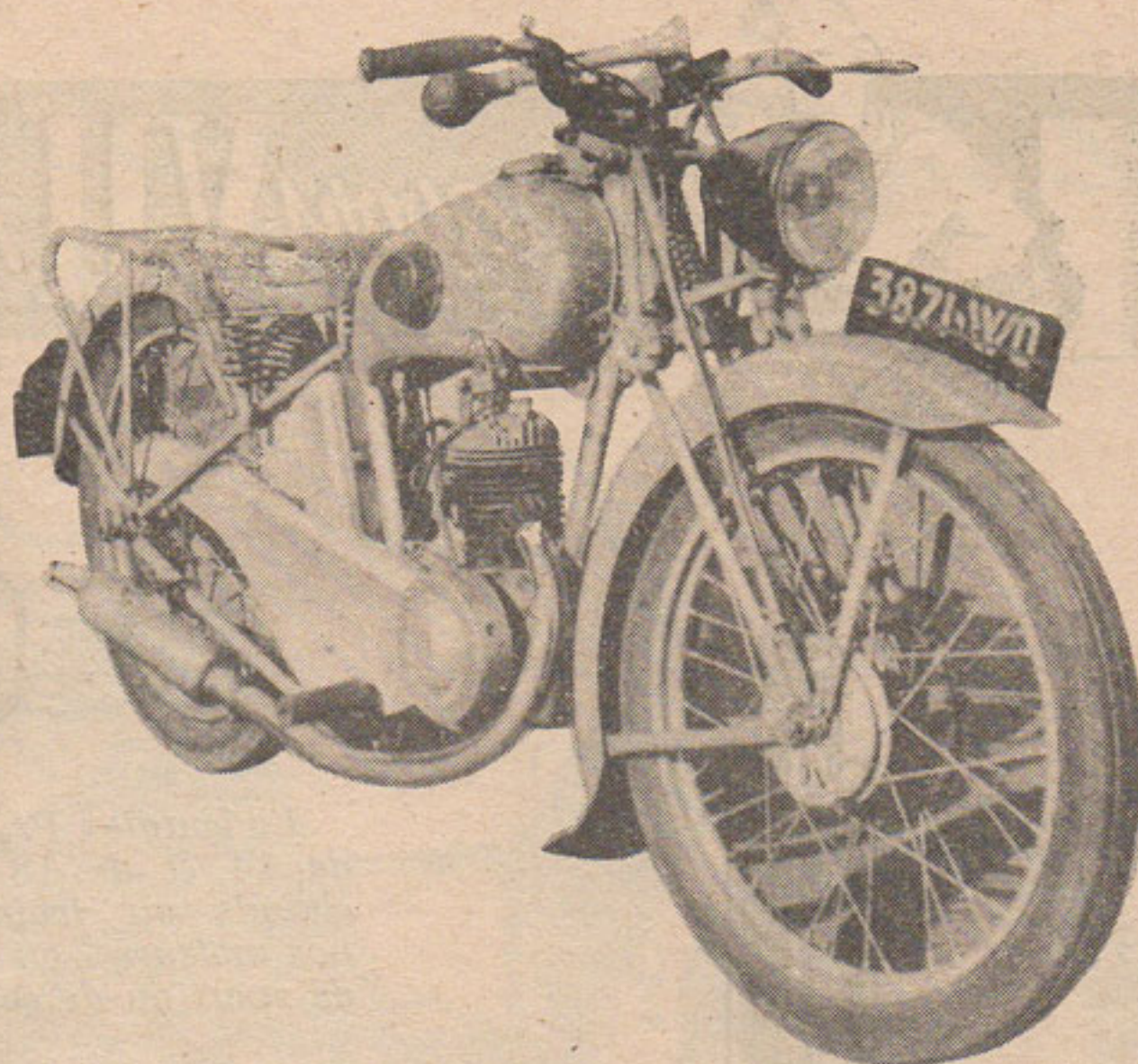
Il y a lieu de signaler le parfait fonctionnement des freins: souples, progressifs et puissants, à l'avant comme à l'arrière.

Le 125 Alcyon m'a donné l'impression d'être bien au point. Son bloc est très propre; le cadre et les organes annexes: garde-boue, porte-bagages, repose-pied, pédale de frein et béquille, sont robustes et solidement fixés. Rien ne ferraille, fait remarquable pour une mécanique dont tout le monde se sert et que personne n'entretient.

C'est bien le meilleur compliment que l'on puisse faire à un outil prévu pour les durs travaux journaliers et appelé à fonctionner fréquemment dans des conditions pénibles, avec une absence de soins à peu près totale.

On aura beau dire qu'un minimum d'entretien est la meilleure assurance contre les pannes et l'usure précoce,

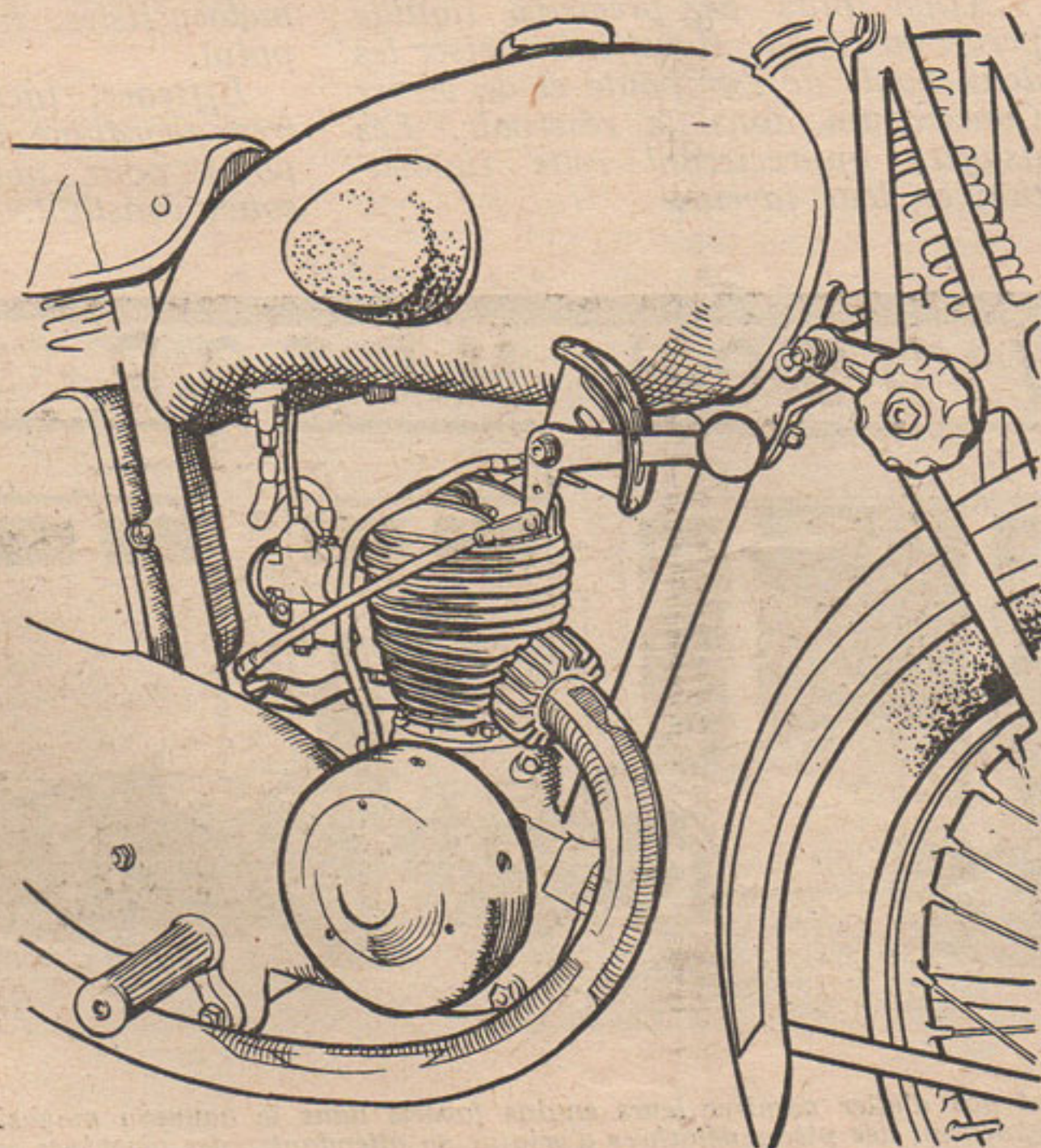
Trapu, bien découpé, ce cadre n'a-t-il pas toutes les proportions d'une moto légère, longuement calculée et solidement construite ?



les usagers pour la plupart, s'ils sont attentifs dans les premiers jours, se soucient de moins en moins par la suite du chiffon et même de la clé anglaise. Du moment que ça roule, tout va bien; moins il y a à faire, plus ils sont contents. Au fond, c'est humain; peu de gens, parmi ceux qui travaillent et peinent, ont le temps et le goût des corvées supplémentaires... Cet Alcyon est bien fait pour eux... ce qui ne veut pas dire qu'il ne conviendra pas, mieux encore, aux motocyclistes méticuleux.

Max END.

Le moteur deux temps à piston plat est un monotube. On remarque, sur ce dessin, le changement de vitesse à main et l'amortisseur réglable de la suspension.



Le point de vue d'un ingénieur sur : LES PERLES

I. — La perle, d'aspect métallique et submétallique, est le résultat d'une sorte de cokéfaction des résidus métalliques, carbonneux, huileux en suspension dans les gaz carburés.

II. — L'analyse chimique de la perle prouve que le métal formant les électrodes de la bougie n'est pas en cause.

III. — La perle se forme d'autant plus vite que le mélange carburé est plus pauvre.

IV. — L'aptitude à la perle étant créée dans un moteur, elle se forme ensuite avec une régularité étonnante.

V. — La perle n'est pas un phénomène inhérent au moteur 2 temps. Il est possible dans certaines conditions de la former sur moteurs à 4 temps, quoique avec une certaine difficulté.

De ce qui précède, il est évident que la perle est une maladie générale se produisant plus fréquemment sur moteurs à 2 temps très modernes pour lesquels on a serré de très près le problème de la consommation. Dans ces moteurs le balayage des gaz aussi bien étudié soit-il laisse, après échappement, des gaz résiduels. Par suite d'un phénomène électro-magnétique les particules en suspension dans ces gaz se trouvent entraînées sur les électrodes. Le phénomène se produit plus facilement en mélange pauvre, en raison de l'existence d'un phénomène électronique sur lequel nous vous fournirons ultérieurement toutes précisions.

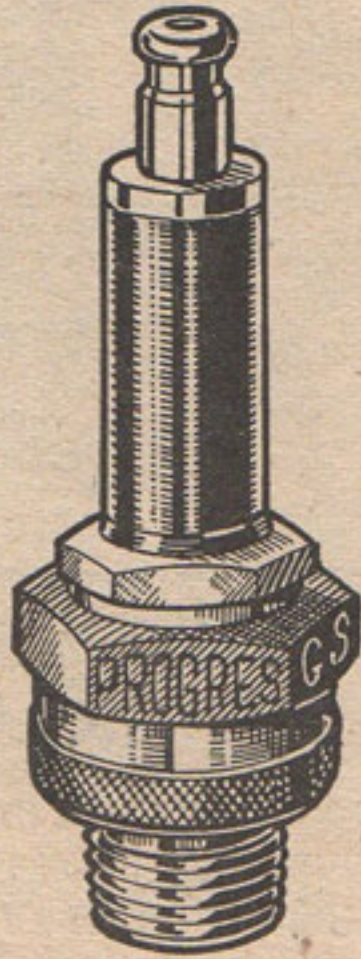
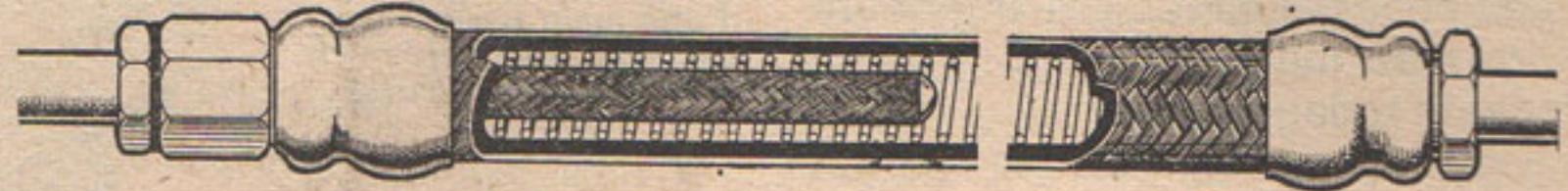


ENFIN ! UN FILTRE A ESSENCE !

De conception nouvelle
le Tubofiltre OTOM sera le bienvenu

Le filtre à essence est un accessoire plus indispensable que jamais; depuis longtemps les motocyclistes le réclamaient en vain.

OTOM vient de résoudre le problème d'une façon élégante, pratique et économique avec sa dernière création le « Tubofiltre », ingénieuse



LA BOUGIE « PROGRÈS »

Les motocyclistes ont un faible pour la bougie à isolant en mica qui a la propriété d'être un isolant parfait, incassable et résistant particulièrement à la chaleur et aux brusques variations de température. La bougie française « Progrès » présente dans ce genre les hautes qualités requises. Extrêmement soignée de fabrication, son isolant est entièrement en mica pur de Madagascar, son électrode centrale de 25/10^e est en nickel pur. Elle est démontable.

La bougie « Progrès » existe en culots de 14 et de 18 et en divers types chauds ou froids correspondant à nos moteurs 2 ou 4 temps, de tourisme, de sport ou de course.

MOTO-CONCENTRUM

Les automobilistes emploient depuis plusieurs années déjà le Concentrum des Etablissements Elfo, produit d'appoint qui, mélangé à l'essence, améliore le rendement et remédie au cliquetis.

Ce produit, toutefois, tel qu'il était présenté n'était pas pratique pour les motocyclistes, les ampoules dans lesquels il était livré étant de trop forte dose pour nos réservoirs de motos.

Les Etablissements Elfo ont comblé cette lacune en créant les ampoules Moto-Concentrum de 5 cmc. à mélanger à 5 litres d'essence.

Ainsi plus de précieux liquide perdu ou éventé. Il suffit de briser les deux bouts de l'ampoule et de verser Concentrum dans le réservoir. Les usagers apprécieront cette innovation en leur faveur.

combinaison d'une tuyauterie souple contenant en elle-même un filtre parfait.

Le Tubofiltre a donc l'aspect extérieur du Tubotom classique, il est seulement à peine plus gros.

L'élément filtrant, également tubulaire et flexible, plonge à l'intérieur de la tuyauterie; il se démonte à volonté sans perte d'essence, mais comme sa surface filtrante est importante, il fonctionne des mois sans nécessiter de nettoyage.

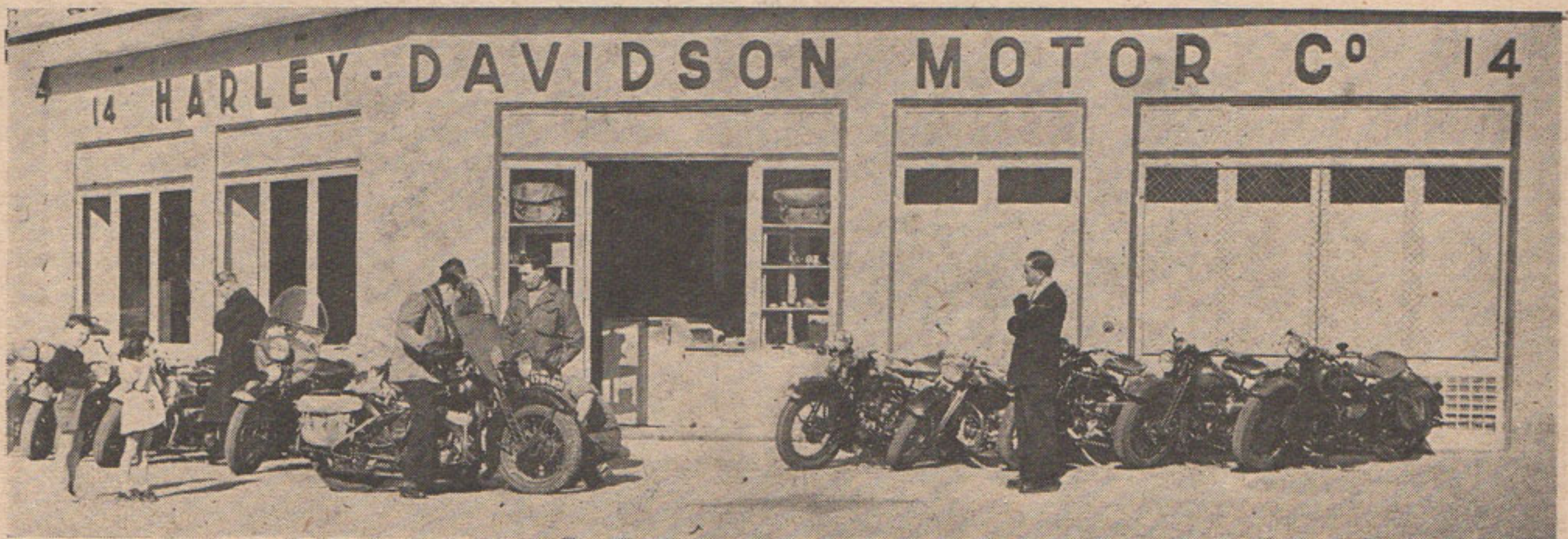
Son efficacité est à ce point absolue qu'il ne laisse même pas passer l'eau.

Il fonctionne dans toutes les positions; il ne comporte ni joint, ni pièce fragile.

Sa pose n'entraîne aucune modification puisqu'il se monte simplement à la place de l'ancien tube et que, comme lui, il relie directement le robinet au carburateur sans dérivation extérieure.

Le Tubofiltre OTOM a subi de longs essais avant d'être offert aux motocyclistes, il est parfaitement au point.

Efficace, facile à poser, de prix très abordable le Tubofiltre vient à point pour nous débarrasser d'un souci constant.



Les amateurs de motos américaines ne manqueront pas d'aller admirer leurs engins favoris dans le nouveau magasin de l'agence parisienne Harley-Davidson. Ils trouveront également des pièces détachées d'origine en attendant... des machines complètes.

L'Histoire du Scooter Français

« SCOUTER »

Trop de nos compatriotes et amis motocyclistes ou automobilistes considèrent le scooter comme une invention américaine ou italienne. Il n'en est rien...

La France l'a vu naître sur son sol avec l'Auto-Fauteuil, construit en série vers 1906 à Blois. C'est là, véritablement, le « germe » du scooter... à une époque où aux Etats-Unis on ne songeait pas le moins du monde à pareille solution... (Ce ne sera que trente ans plus tard...)

Cette curieuse machine était dotée d'un moteur à refroidissement par eau 80 x 85 développant 3 CV. 3/4; d'un changement de vitesse et débrayage; allumage par magnéto HT, carburateur automatique; fourche élastique, commande des gaz à main, porte-bagages... et se vendait à l'époque 1.800 francs (or).

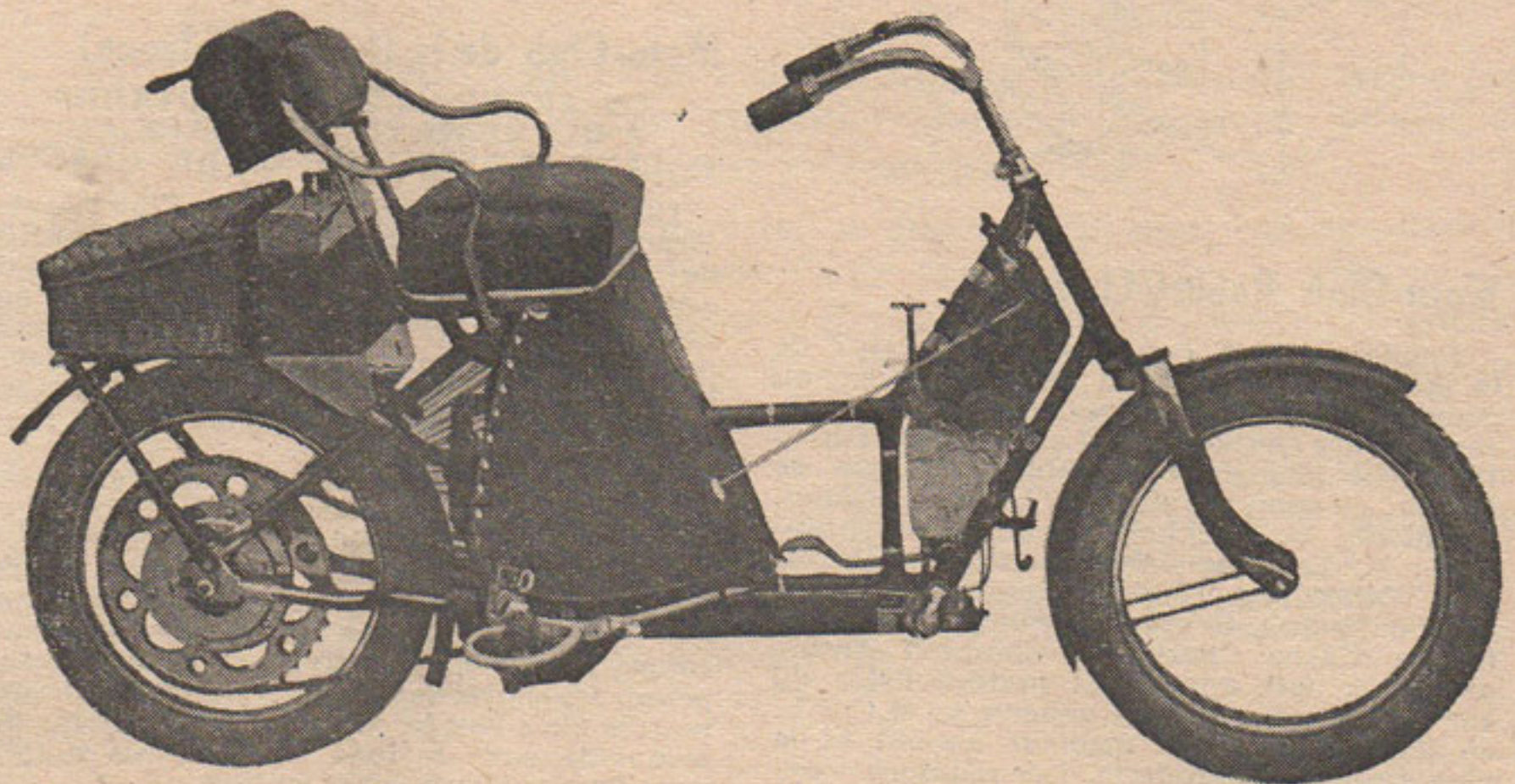
Il faut remonter vers 1937-38 pour trouver trace des premiers « scooters », dans la littérature technique américaine

C'était une sorte de « patinette » motorisée, sans fourche élastique, mais dotée de pneus de forte section et de très faible diamètre. La position du conducteur est presque debout.

En 1938, des engins de ce genre étaient construits aux Etats-Unis par Motor-Glide (Moto-Plane) et par Moto-Scoot.

La vitesse maximum était limitée intentionnellement à 35 mlles par heure, avec une consommation de l'ordre de 2 litr 5 aux 100 km.

En 1938, nous avions sur la planche à dessin un projet de scooter bien français, dont nous avions discuté avec notre ami M. Martin, alors directeur des motocyclettes New-Map à Lyon, mais la mise en route des petites voiturettes Baby-New-Map devait absorber la faculté de production de l'usine de Monchat, et la guerre survint...



Fin 1941 naissait sur notre planche à dessin le scouter H.L. réalisé avec le concours de M. Buttner et du constructeur de sidecars L. Simard. Cet engin à moteur électrique et accumulateurs exposé aux foires de Lyon et de Grenoble 1942 atteignait 20 à 25 km.-h. en palier avec un rayon d'action de 40 km. Le confort était parfait, grâce aux diverses suspensions AV. et AR. et au siège capitonné. C'est de cette idée que devait partir la conception de notre tricycle Trilec qui pouvait parcourir plus de 50 km. sans recharge de la batterie.

Nous entrions ensuite en relations avec le constructeur Champion, de Romans-sur-Isère, dont le moteur 2 temps 50 cmc., à piston plat, développait 1 CV. 2 à 4.800 t/mn. (poids 6 kg. 500) avec une petite boîte 3 vitesses Staub. Les essais furent concluants: vitesse 25 à 30 km.-h. en palier; en seconde les côtes de 5% étaient aisément gravies et les autres en première.

A la suite des essais officiels, l'homologation nous fut accordée, tant en

version « électrique » qu'en version « essence ». Au prix de quels efforts? et de quelles démarches?...

Il fallut la « révélation » au Salon 1947 des scoters italiens (dont 40.000 circulaient aujourd'hui de l'autre côté des Alpes) pour que, enfin, les constructeurs impressionnés par l'accueil du grand public « reconsidèrent » la question dans leurs bureaux d'études... Le Salon de l'Automobile 1948 devait continuer ce même succès; mais, hélas, le pionnier n'y figurait pas pour rappeler que le scooter n'était ni une invention américaine, encore moins italienne, et avait pris naissance en 1906, puis en 1941 sur notre sol de France... berceau de tant d'inventions, exploitées depuis dans le monde entier.

Mais sans soulever prématurément le voile, nous pouvons d'ores et déjà annoncer un scouter pour les jeunes gens et jeunes filles: le « Junior », à moteur Champion 50 cmc. et le « Scoutavia » pour adultes, à moteur Aubier et Dunne 100 ou 125 cmc.

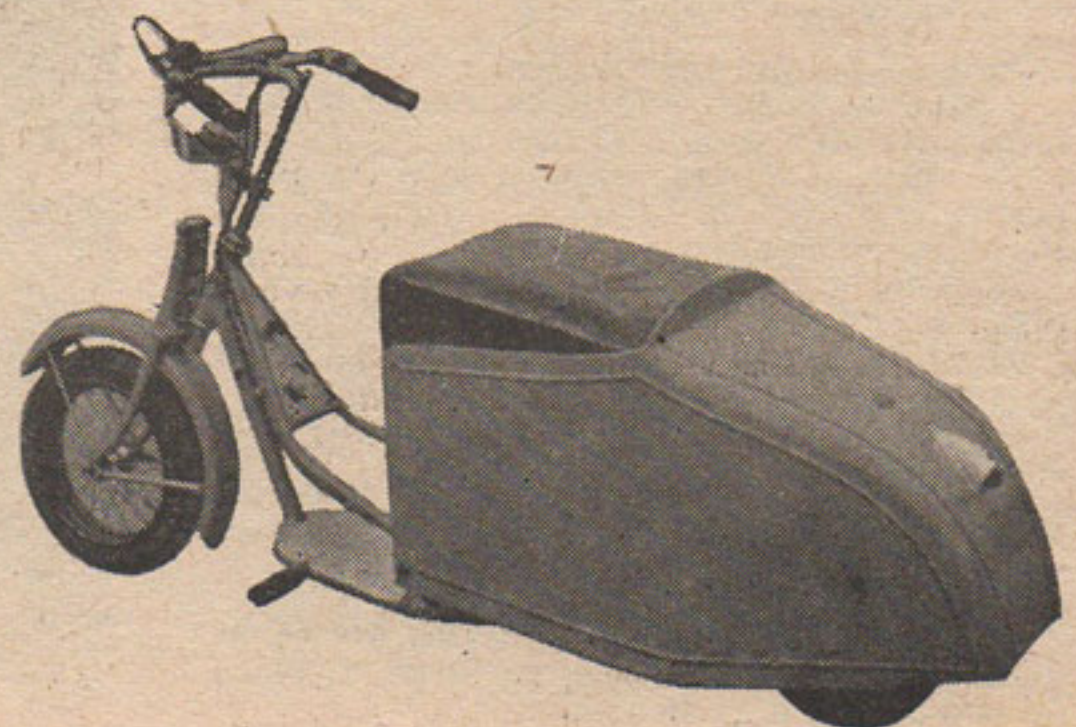
Henri LANOY, ingénieur.



A gauche : Un scooter américain genre patinette avec roues de petites dimensions (1938).

A droite : Le scooter H.L. type 1942, breveté S.G.D.G.

Ci-dessus : L'auto-fauteuil construit en série en 1906.





Moto-Club Robert-Lindet

Fondé en 1948 par quelques fervents de la moto, ce jeune club a fêté dignement, au cours de la sortie du dimanche 3 avril 1949, son premier anniversaire. Le Comité de Direction, élu lors de l'Assemblée générale de février, et composé de : M. Bertin Fernand, président; M. Buchholz Jacques, vice-président; M. Lemoine Jules, secrétaire général; M. Walferdein Roger, secrétaire-adjoint; M. Poulmarch Georges, trésorier; MM. Bé-ranger d'Arce Charles et Cheveleff André, membres, fait appel aux motocyclistes du 15^e arrondissement pour adhérer au M.C.R.L. où ils trouveront le meilleur accueil et la plus grande camaraderie. Les réunions mensuelles ont lieu les premier et troisième jeudis, à 21 h. 30, au siège du club : 18, rue Robert-Lindet à Paris (15^e). Une permanence fonctionne au siège tous les jours, sauf dimanche et fêtes, de 11 heures à 20 heures.

Sidecar-Club de France

La Fédération motocycliste Belge organise cette année les 28 et 29 mai prochain « La Ronde », épreuve de régularité disputée sur 600 kilomètres. Le S.C.F. y engage deux équipes de six coureurs, une en solo, l'autre en sidecar, équipes qui représenteront la France dans cette importante épreuve.

A sa dernière réunion, le S.C.F. a décidé de transférer son siège social à l'adresse suivante : 79, avenue de Saint-Ouen (café Le Balagny). La correspondance doit être adressée au nouveau secrétaire : M. R. Selb, 153, rue Lamark, Paris (18^e).

Moto-Club de La Garenne

Le Moto-Club La Garenne organise son traditionnel Rallye-Muguet le dimanche 1^{er} mai sur Montfort-l'Amaury.

Il fut suivi l'après-midi d'une grande fête motocycliste avec la participation des meilleurs amateurs de la Région Parisienne.

Pour tous renseignements s'adresser à Moulin, 12, rue François-Mauriac, Colombes, ou au Siège, 110 boulevard de la République, La Garenne.

Sporting-Moto-Club Parisien

SPORT, TOURISME, CAMPING

Programme du mois de mai :

8 Mai. — Sortie-muguet, camping à Pontarmé. Rendez-vous Porte de la Villette.

15 Mai. — Sortie-camping près de Maupertuis, à Sainte-Aubierge. Rendez-vous Porte de Vincennes.

22 Mai. — Sortie-camping à Sucy-en-Brie, près de l'auberge « Tartarin ». Rendez-vous Porte de Charenton. Participation au circuit de régularité de l'Île-de-France.

29 Mai. — Sortie-camping à Saint-Fargeau. Rendez-vous Porte d'Italie.

Les départs ont lieu pour les touristes à 9 heures et 13 h. 30 aux lieux de rendez-vous.

Départs isolés pour les campeurs. Renseignements et réunions les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois, au Siège, 1, place de la Bastille, à 21 heures.

Moto-Club de la Drôme (Valence)

UN JEUNE CLUB DE MOTARDS A REPRÉSENTÉ LA FRANCE AU RALLYE INTERNATIONAL DE GENÈVE

Oui, quelques durs du Moto-Club de la Drôme, au total 13, dont 2 dames, sont partis de Valence-sur-Rhône (Drôme) et sont arrivés dans les temps réglementaires au contrôle de Genève. Et durant 220 kilomètres, malgré un très mauvais temps, surtout dans la traversée du Col des Echelles avec la neige, avec vent et froid de -11°, sont arrivés tout de même en bonne forme.

A leur arrivée, ils ont été reçus très fraternellement par le Moto-Club de Plain-Palais. Après une soirée passée en compagnie des motards de ce club, et après une courte allocution du Président, une très belle coupe leur a été offerte. Le lendemain, une deuxième coupe, la coupe du Rallye, est venue récompenser les efforts des motards français qui sont rentrés chez eux le cœur en joie et pleins de reconnaissance à tous les motards suisses pour leur chaleureuse réception.

Moto-Club de Paris

AU M. C. PARIS, CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Voici venir les beaux jours et la Commission touristique du M.C.P. a décidé d'allonger sensiblement le kilométrage des sorties; de son côté la Commission sportive a, après la belle démonstration du club bleu et rouge aux éliminatoires du Bol d'Or, décidé la participation du M.C.P. à toutes les compétitions de la région parisienne et environnantes.

Calendrier touristique de mai :

Le 1^{er}. — Le muguet en forêt de Rambouillet, aux Etangs de Coupe-Gorge, par Sèvres et Versailles. Départ Porte de Saint-Cloud à 9 h.

Le 8. — Larchant par Ris-Orangis (regroupement) et la Chapelle-la-Reine (s'inscrire pour le restaurant). Départ Porte d'Italie à 8 h. 30.

Le 15. — Gouvieux (gymkana organisé par les bigophonistes). Départ Porte de la Chapelle à 9 h. Regroupement à Lamorlaye.

Le 22. — Journée de l'A.U.S., ou à défaut : forêt de Sénart, carrefour d'Orléans. Départ Porte Dorée à 9 h.

Le 29. — La Vallée de Chevreuse près Auzouer, par le Christ et Saint-Rémy. Départ Porte de Châtillon à 9 h.

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

Correspondance : F. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.

Moto-Club Rochelais

L'Assemblée générale annuelle du M.C.R. a eu lieu le jeudi 7 avril au siège, dans une très sympathique ambiance de confiance et de camaraderie.

Le vote à bulletin secret a donné les résultats ci-dessous à une très forte majorité.

Président d'honneur : Docteur Dugé de Bernonville; Vice-Président d'honneur : M. Pinson; Bureau actif, Président : Guyot Louis; Vice-Président : Avril Roger; Secrétaire : Neveux; Secrétaire adjoint : Larelle; Trésorier : Fromiga; Secrétaire adjoint : Gelot; Membres : Durand, Bibard, Bonneau, Savarit; Contrôle : Avril, Trousseau, Barillet; Tourisme : Joubert, A. Kerdode, Lesage, P. Vallet; Sports : Pinson, Fumoleau, Lopez; Fêtes : Mme Revranche, Lambert, Phillipot; Camping : Margie; Ligue : Guyot, Neveux Fromiga, Moreau; Délégués Section de Surgères : Secrétaire, Moreau; Trésorier, P. Sergent; Membres : Molz, Martineau, Priester.

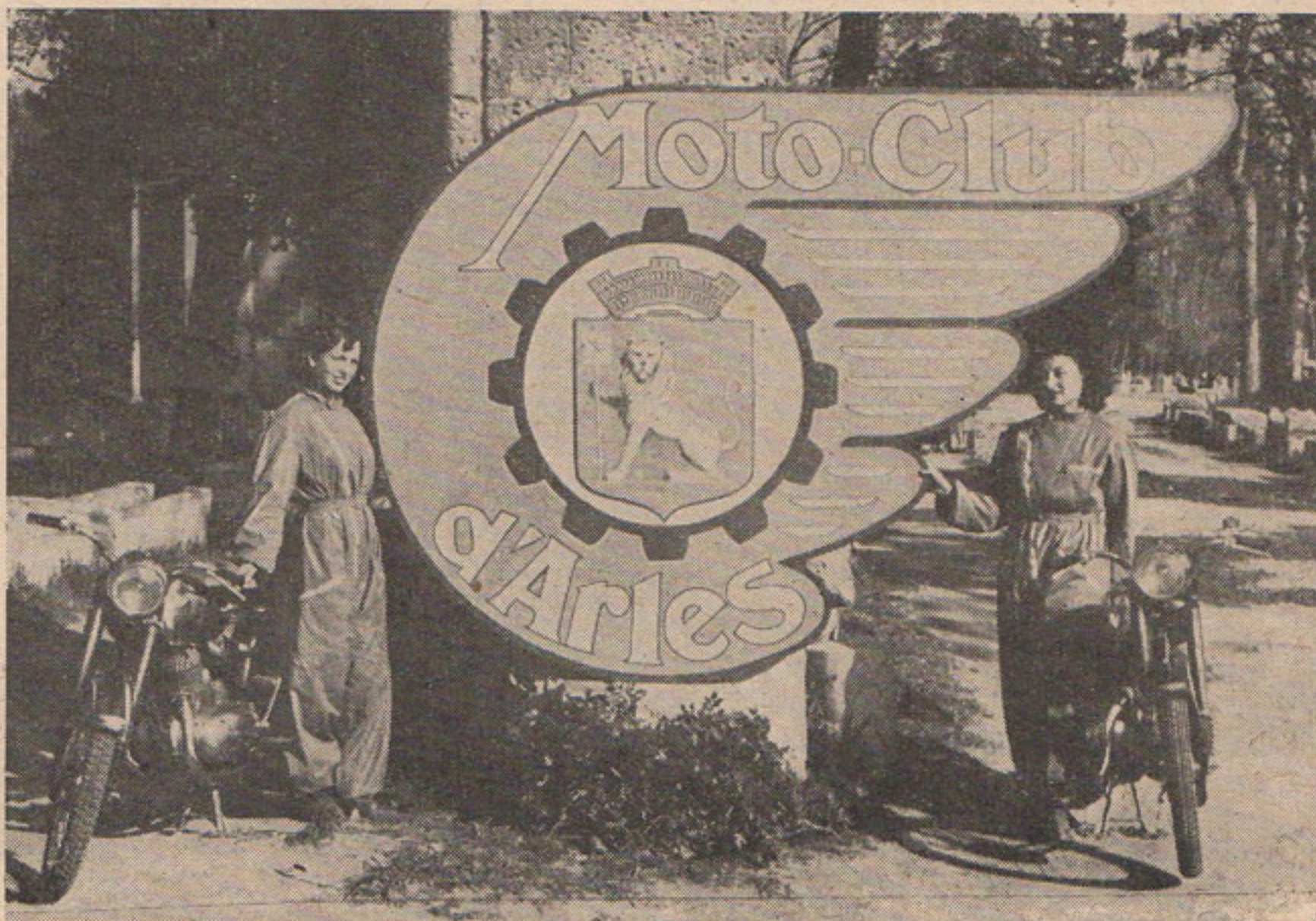
Calendrier du mois d'avril (réalisé)

Le 3. — Sortie entraînement cross à Surgères (14 motos, 23 membres).

Le 10. — Participation à la fête du M.C. Rochefortais (25 motos, 2 sides, au total 47 membres). Exhibition parfaite de nos licenciés Savarit et Lopez sur cendrée.

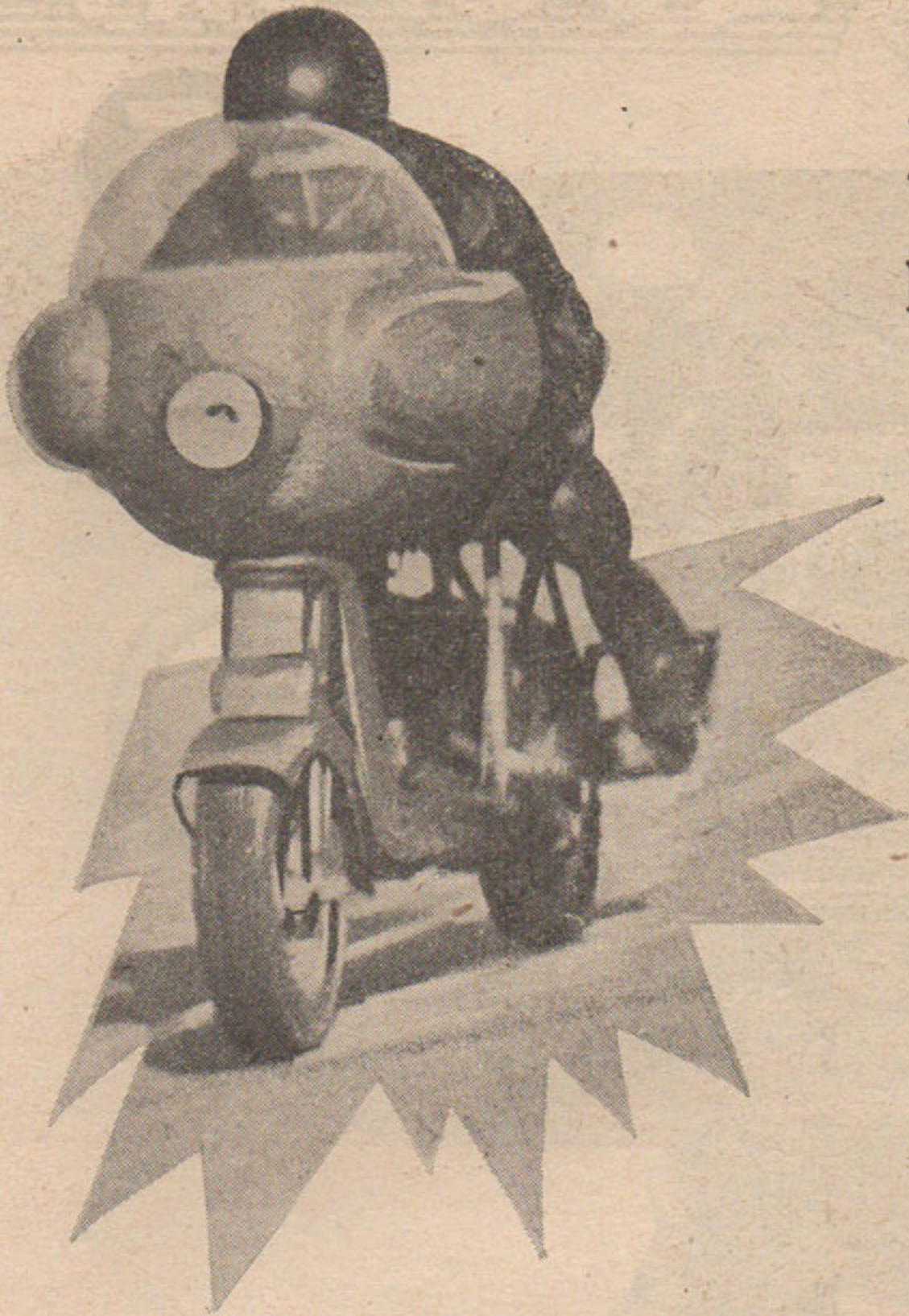
Les 16-17. — Rallye de Pau (inscrits 7 motos et 2 sides = 20 membres). Camp motard en forêt de Mervent (Vendée).

Le 24. — Moto-cross à Surgères avec participation des clubs de la Ligue.



Une belle présentation de l'écusson du M.C. d'Arles.

NOUVELLE HÉCATOMBE DE RECORDS A MONTLHÉRY par le Scooter LAMBRETTA



Les vacances de Pâques ont été utilisées avec succès par la célèbre équipe italienne Masserini, Massetti, Bruori et Rizi pour battre leurs propres records.

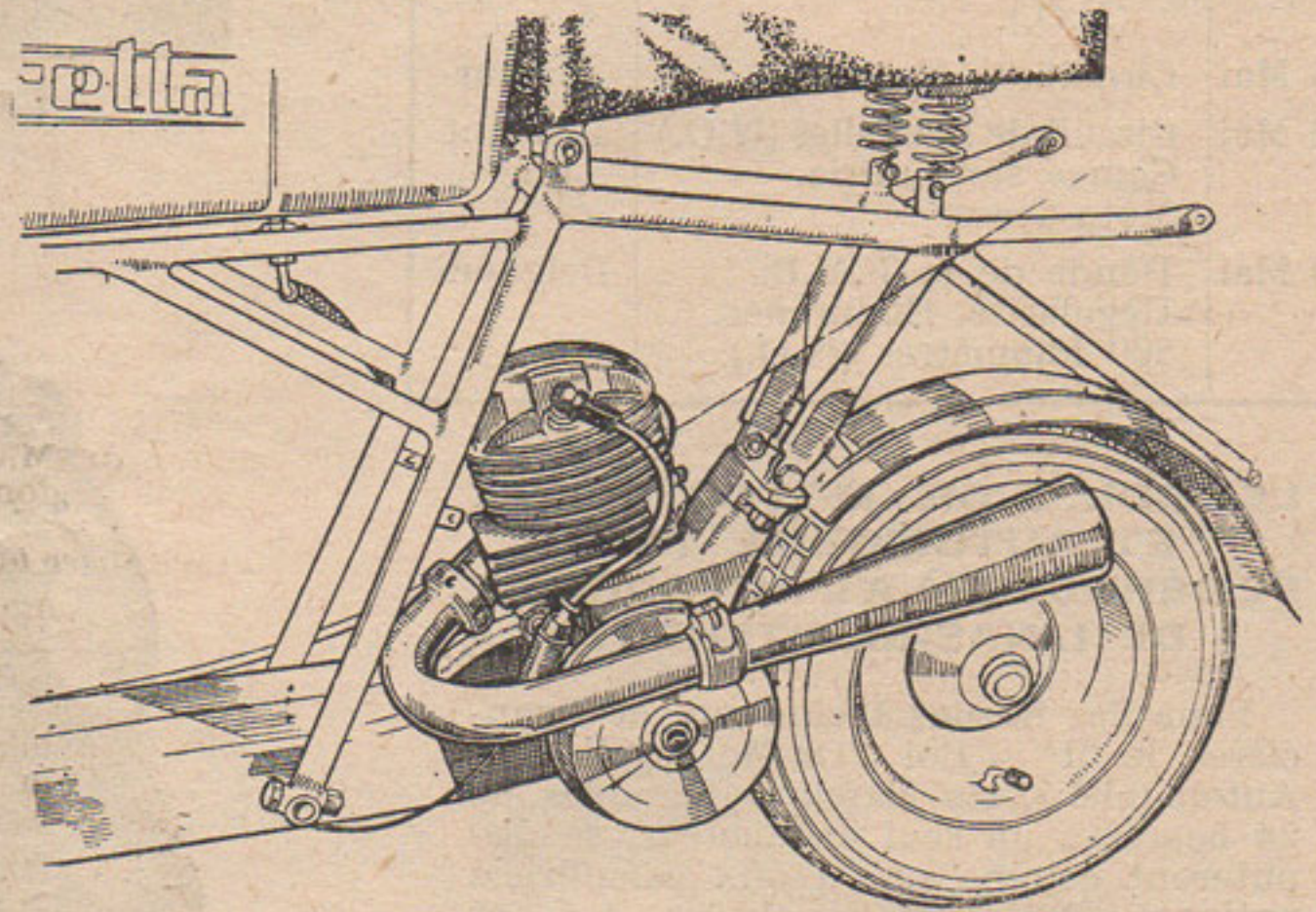
Le scooter Lambretta a une fois de plus fait montre de ses qualités de vitesse et de tenue de route en s'adjugeant le record des 24 heures à 102 km. 067 de moyenne contre 94 km. 517 (ancien record). Ils ont également glané les records suivants :

3.000 km. en 30 h. 32 m. 15 s. 25/100 (moy. 98 km.-h. 239).

2.000 miles (3.218 km.) en 33 h. 1 m. 49 s. 75/100 (moy. 97 km.-h. 445).

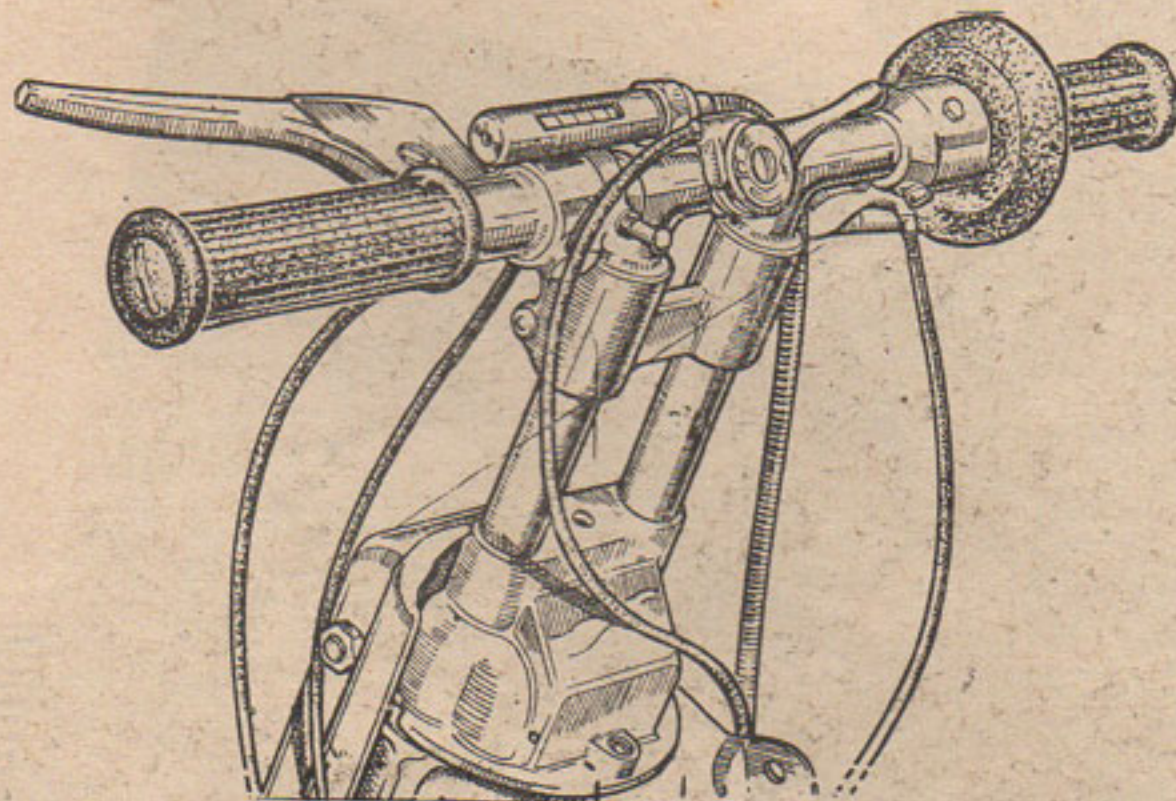
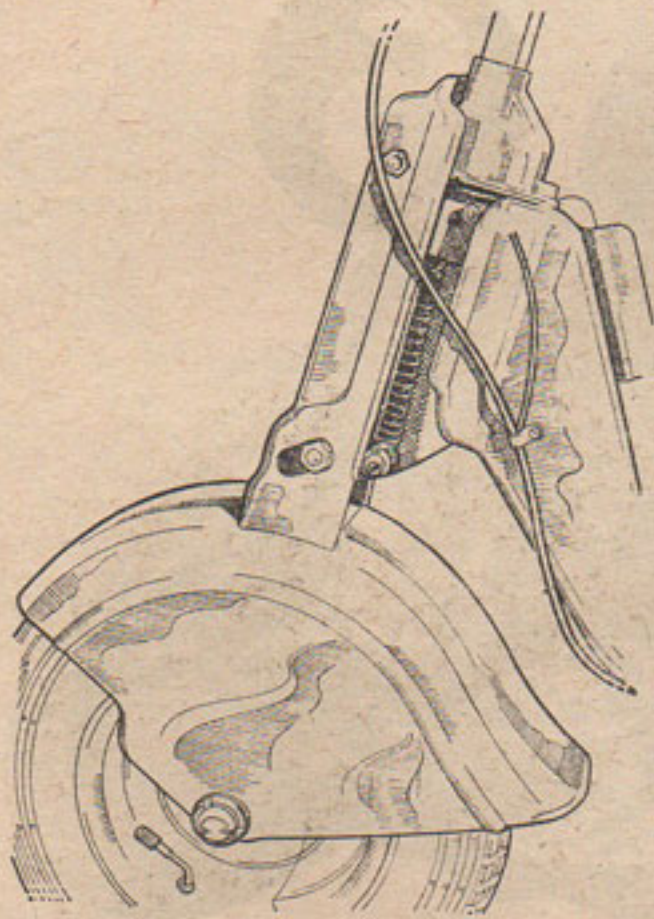
4.000 km. en 41 h. 7 m. 14 s. 30/100 (moy. 97 km.-h. 274).

Les 48 heures : 4.686 km. 417. Moyenne : 97 km. 639. 3.000 miles : 49 h. 23 m. 12/100. Moyenne : 97 km. 759. 5.000 km. : 51 h. 8 m. 3 s. 95/100. Moyenne : 97 km. 781.

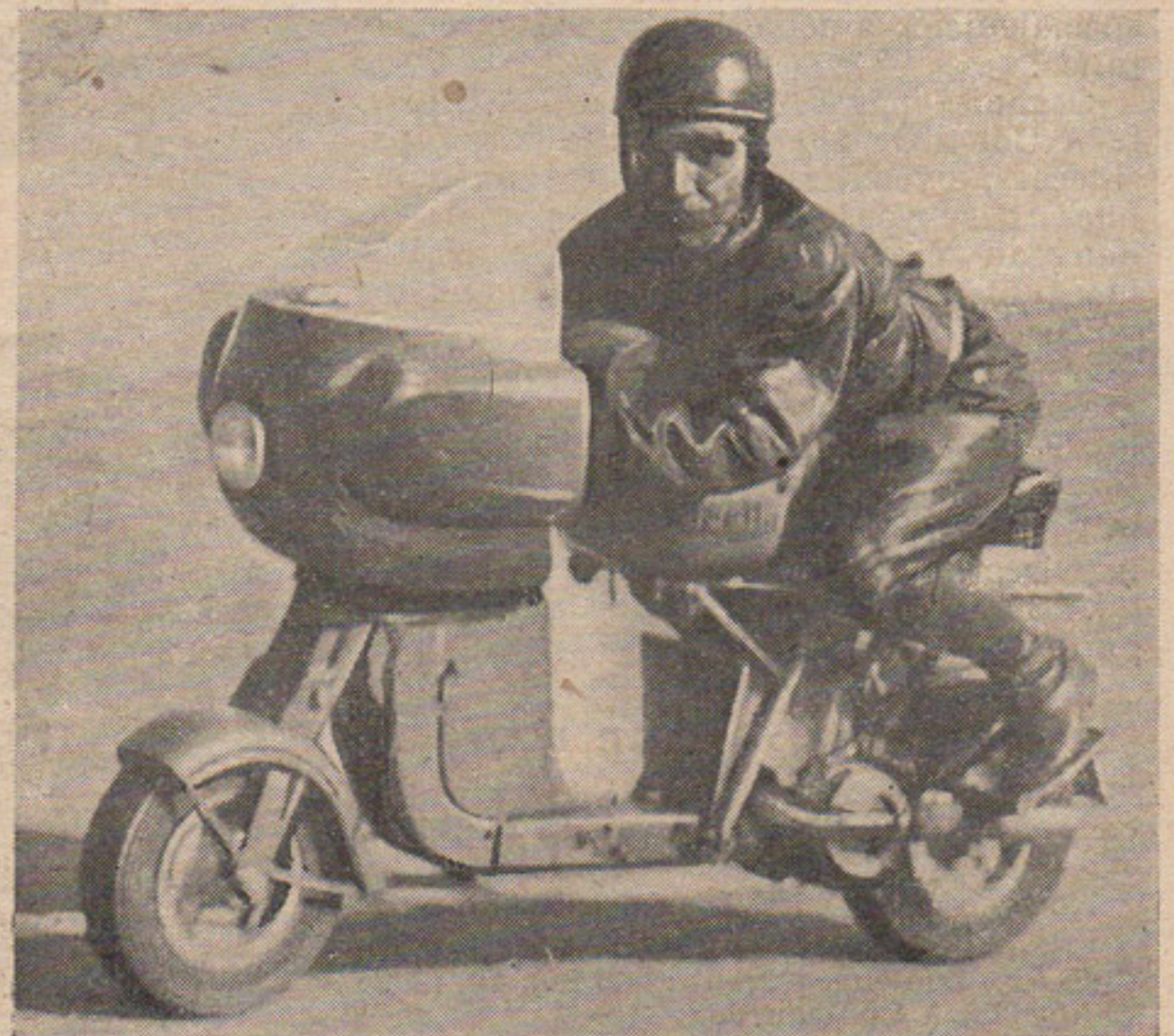


A gauche : la fourche avant du type à parallélogramme.

A droite : le moteur à cylindre fonte et culasse aluminium facilement démontable.



Détails du guidon avec sa poignée tournante gauche à changement de vitesse. Notez l'indicateur bien en vue.



CALENDRIER BELGE POUR MAI

En Belgique les épreuves se distinguent en 4 catégories : les épreuves fermées aux pilotes étrangers, ce sont les épreuves inter-provinciales (I.P.) et nationales (N.), et celles dédiées totalement ou en partie aux pilotes étrangers, les nationales ouvertes (N.O.) et les Internationales (I).

A toutes ces épreuves (N.O.) les Français et (même!) les Hollandais sont les bienvenus et nous espérons les retrouver nombreux à nos moto-cross régionaux qui ont toute la faveur du public. Pour s'engager ou se renseigner, que les pilotes français écrivent à temps à *Motocycles* ou à la F.F.M. qui transmettra à la F.M.B. ou à Marianne Weber, Belgique-Sports, Bruxelles.

EN MAI NOUS INAUGURERONS LES « CIRCUITS »

DATE	NOM — LIEU	PROVINCE
1 ^{er} Mai	Circuit de Floreffe (I). Moto-Cross (N.O.). Moto-Cross (N.O.).	Namur Liège Luxemb.
8 Mai	Kilomètre lancé (N.O.). Moto-Cross d'Herenthals (N.O.).	Anvers Anvers
15 Mai	Circuit de Mettet (I).	Namur
22 Mai	Circuit de Bruxelles (N.O.) Course sur prairie. Moto-Cross.	Brabant Liège
29 Mai	Ronde de la F.M.B. Régularité. Endurance. 800 kilomètres (N.O.).	Belgique

LE BOL D'OR MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILE 1949 SE DÉROULERA A L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY

Pour des raisons techniques et financières, le 21^e « Bol d'Or Motocycliste et Automobile », les classiques courses de 24 heures à un seul conducteur, se disputeront comme prévu aux calendriers national et international les 4, 5 et 6 juin prochain, aux Fêtes de la Pentecôte, à l'Autodrome de Linas-Montlhéry, sur le magnifique circuit de 6 km.283 spécialement aménagé pour la circonstance.

Organisé par l'A.M.C.F. et l'A.C.I.F., le « Bol d'Or » est ouvert aux motos, sidecars, cyclecars et voitures automobiles des classes habituelles; mais le nouveau circuit s'y prêtant parfaitement bien, il sera admis également les voitures de 1 lit. 500.

Des prix et des primes en espèces de grosse importance récompenseront les lauréats et le règlement officiel sera sous peu à la disposition des intéressés.

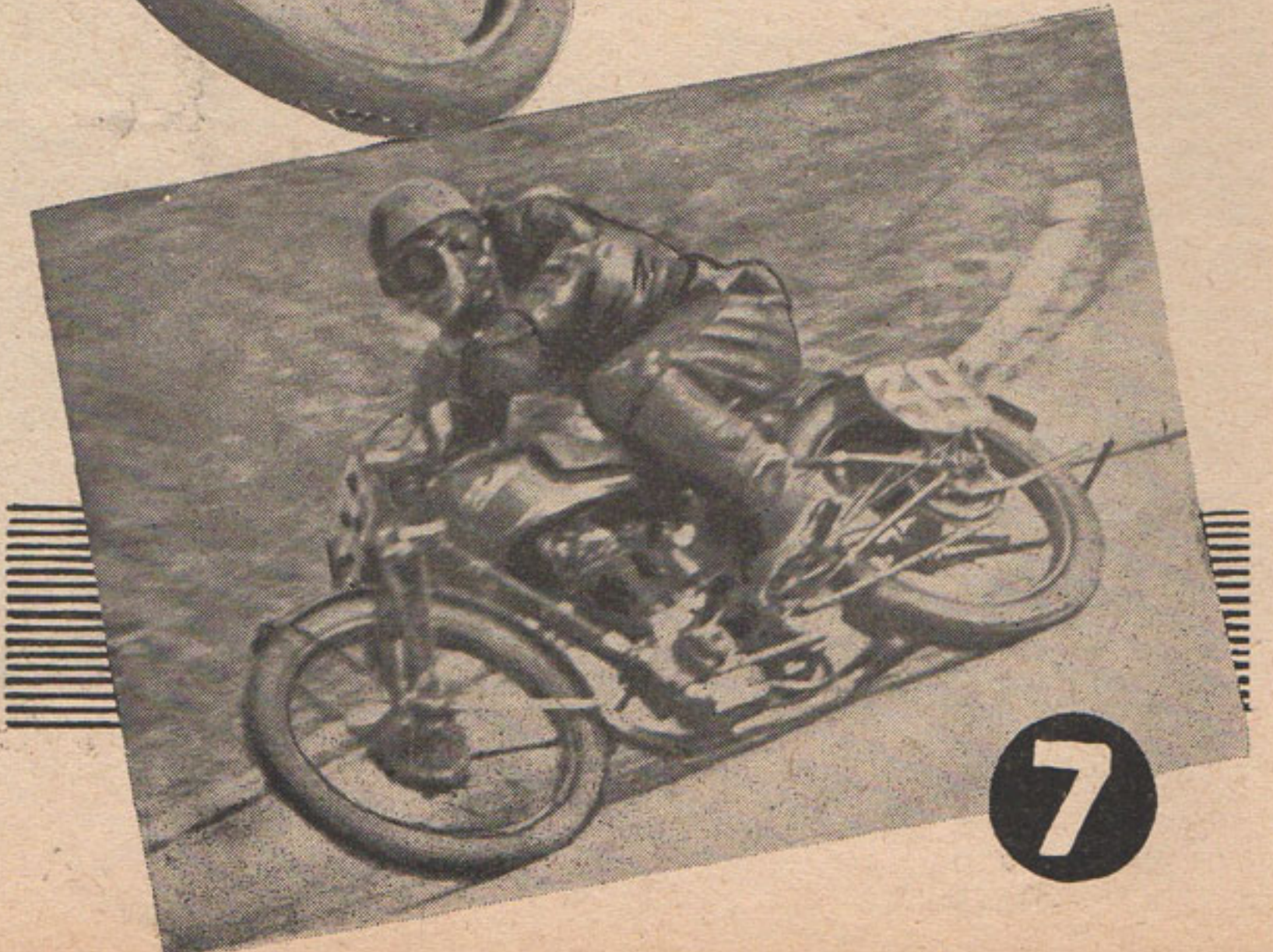
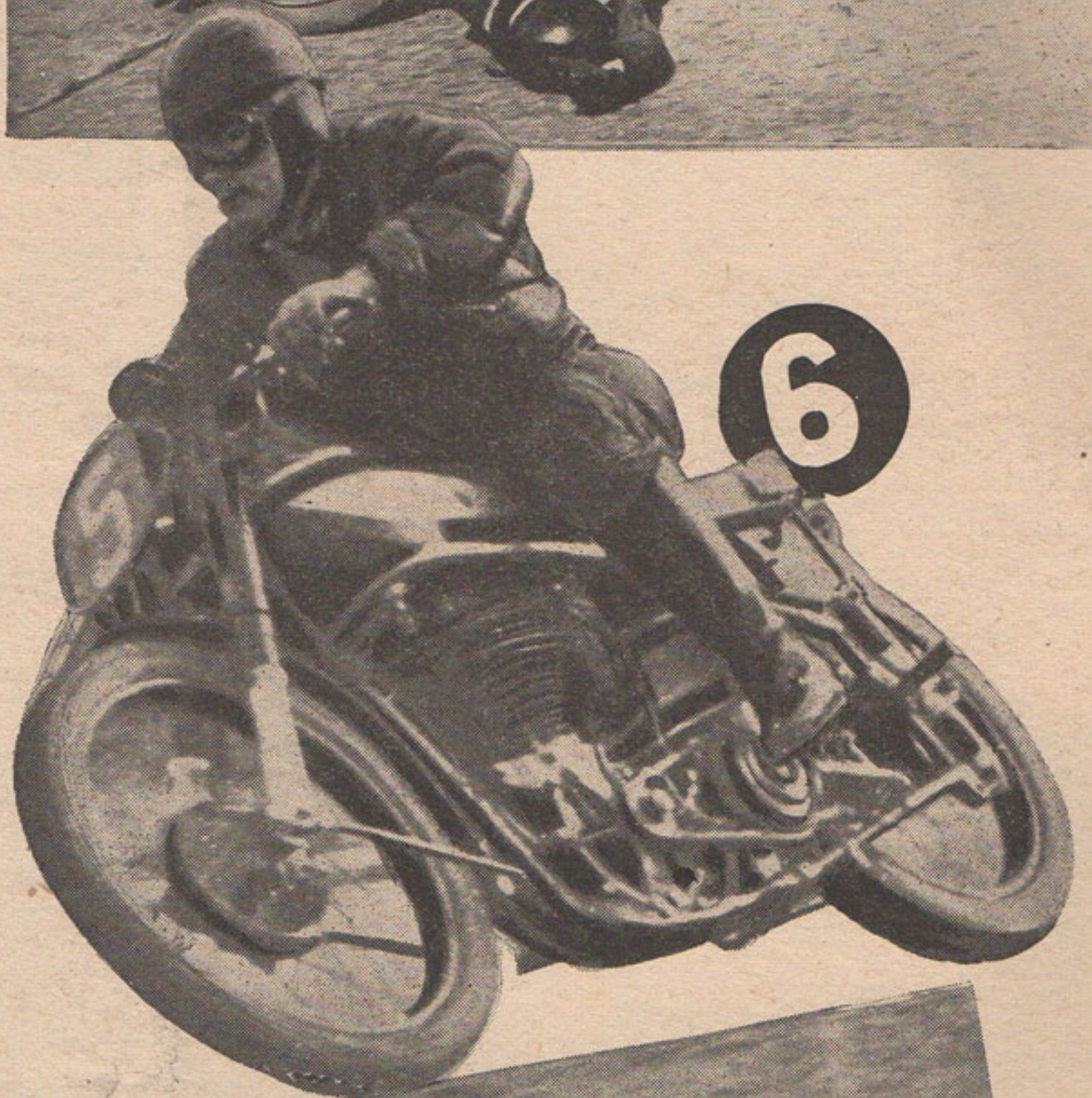
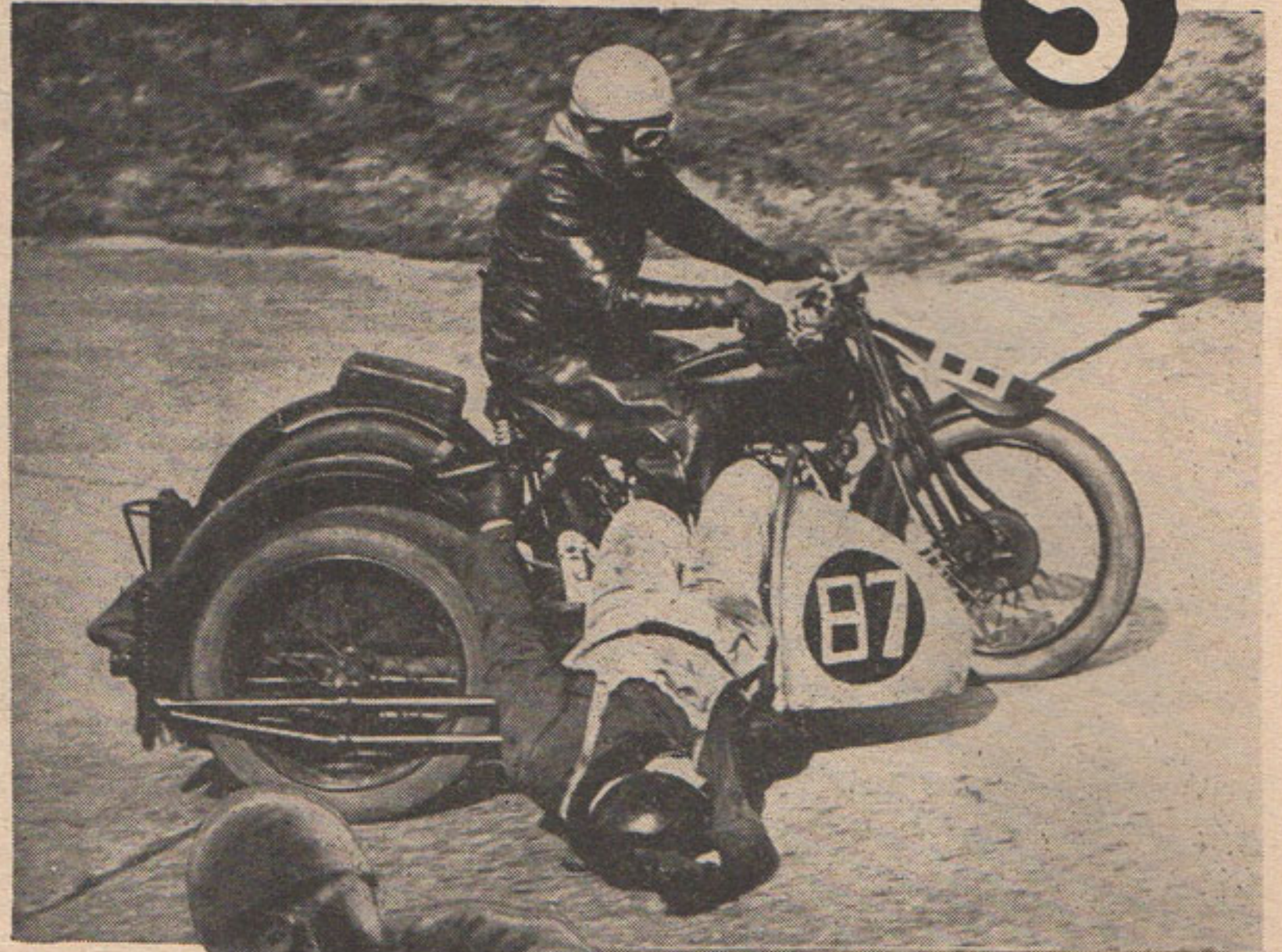
Renseignements et engagements à la Direction de la Course, M. E. Mauve, 29, boulevard Charles-de-Gaulle, Colombes (Seine).

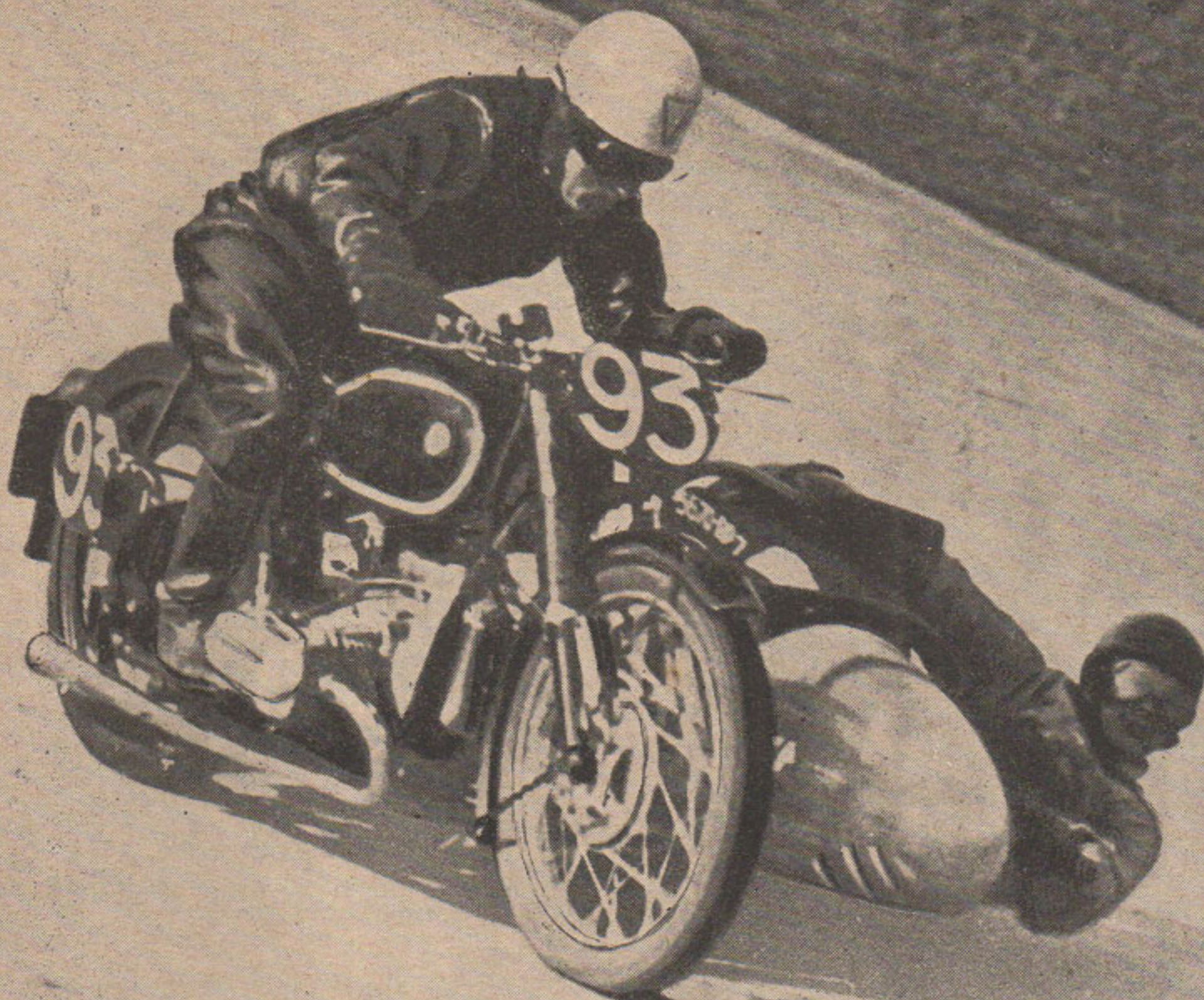
[COURSE DE] LA COTE D'ARS

Le M.C. du Centre organise le 22 mai la course de côte d'Ars pour 175, 250, 350, 500 cmc. et sidecars.

Nous en avons eu avis en dernière minute.

Les engagements sont reçus au siège du Club (droits d'engagement : 200 fr.), 10, place Lafayette, à Châteauroux.



1**SPORT**

(1) Florit du Sidecar-Club de France et son passager Lamontagne en pleine action.

(2) Bancheraud vainqueur en 500 cmc.

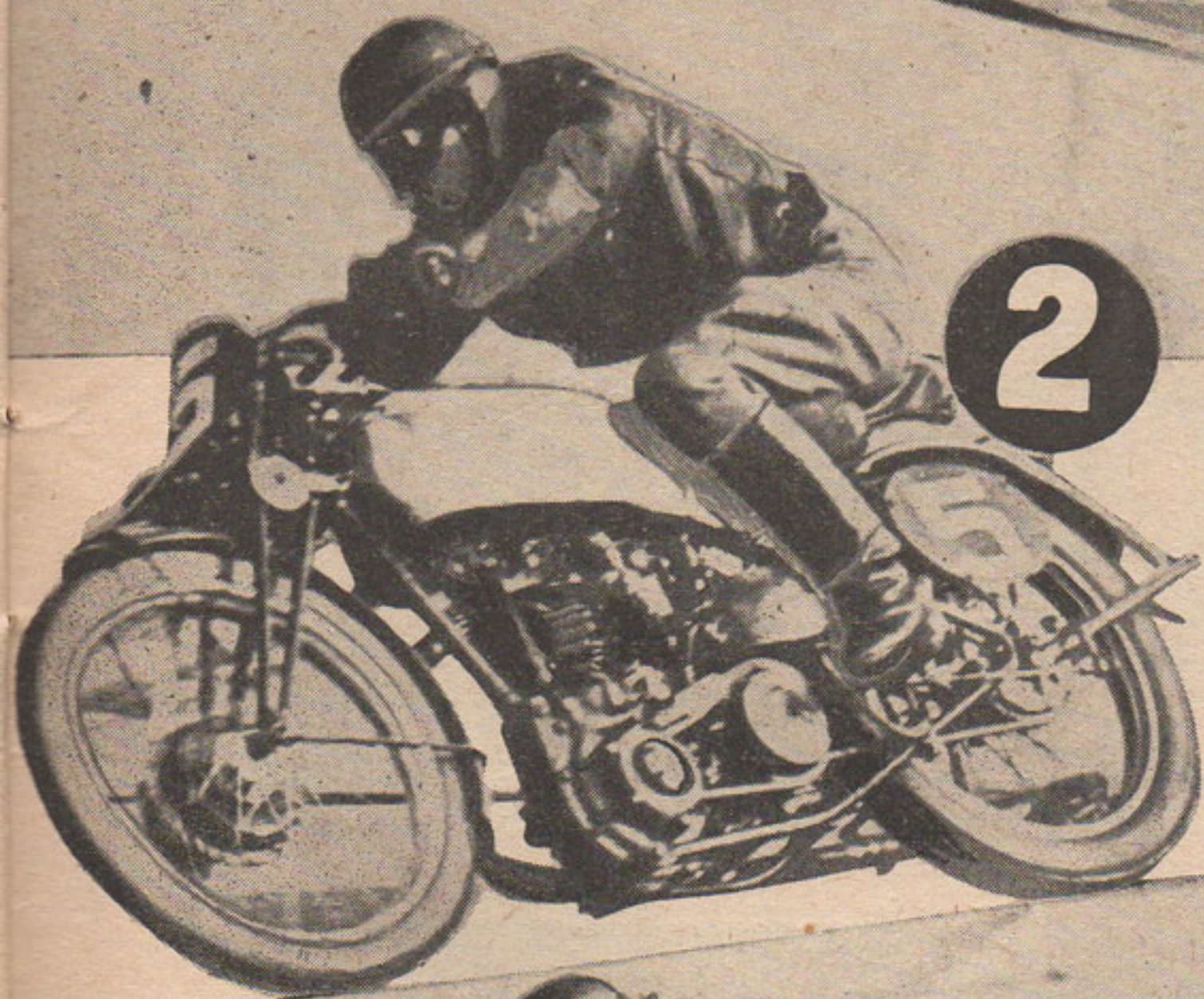
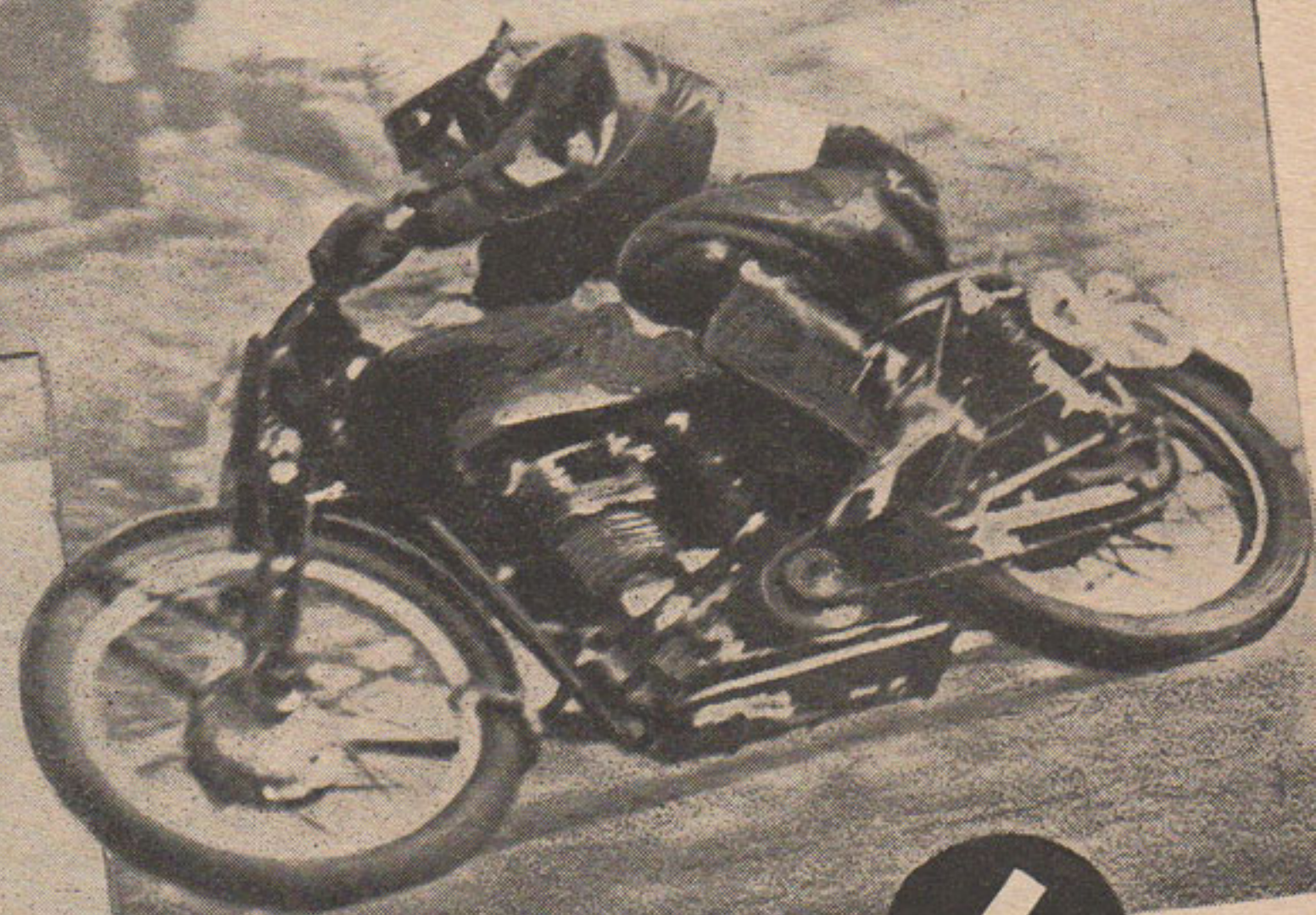
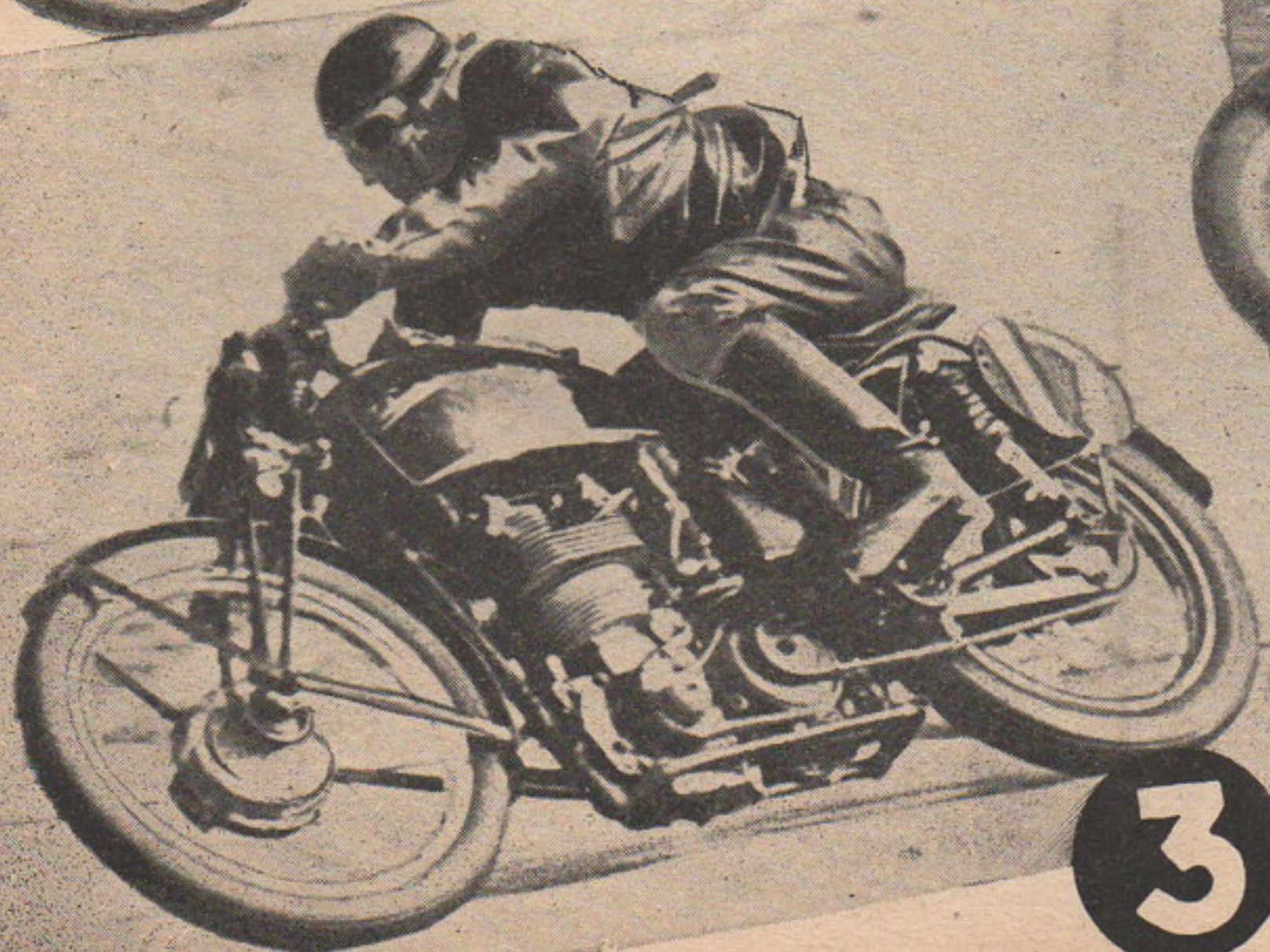
(3) Cherrier 1^{er} en 350, de l'éliminatoire du Championnat de France.

(4) Emo qui remporta l'épreuve de trois heures.

(5) Saint-Vauve 1^{er} des sidecars 1.000 cmc.

(6) G. Lefèvre sur 500 Norton, gagnant l'éliminatoire du Championnat de France.

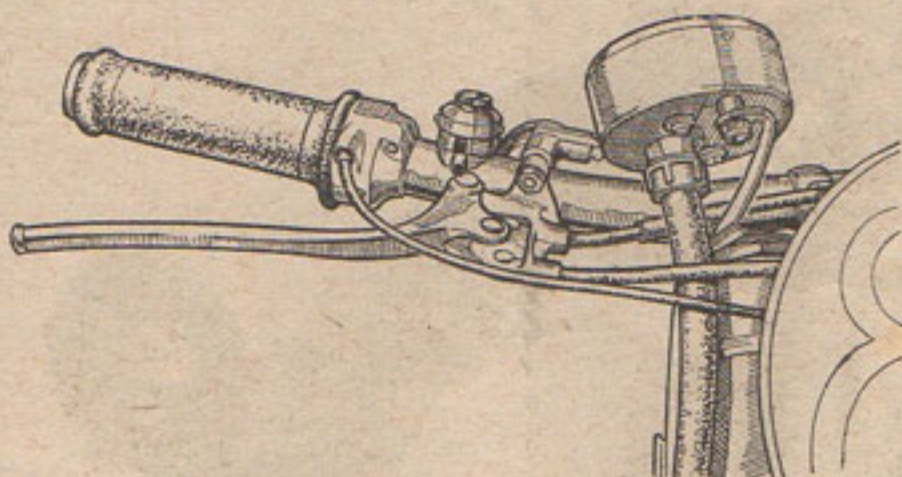
(7) Daoust qui, pour sa première course, prit une belle place de second en 350.

2**4****3**

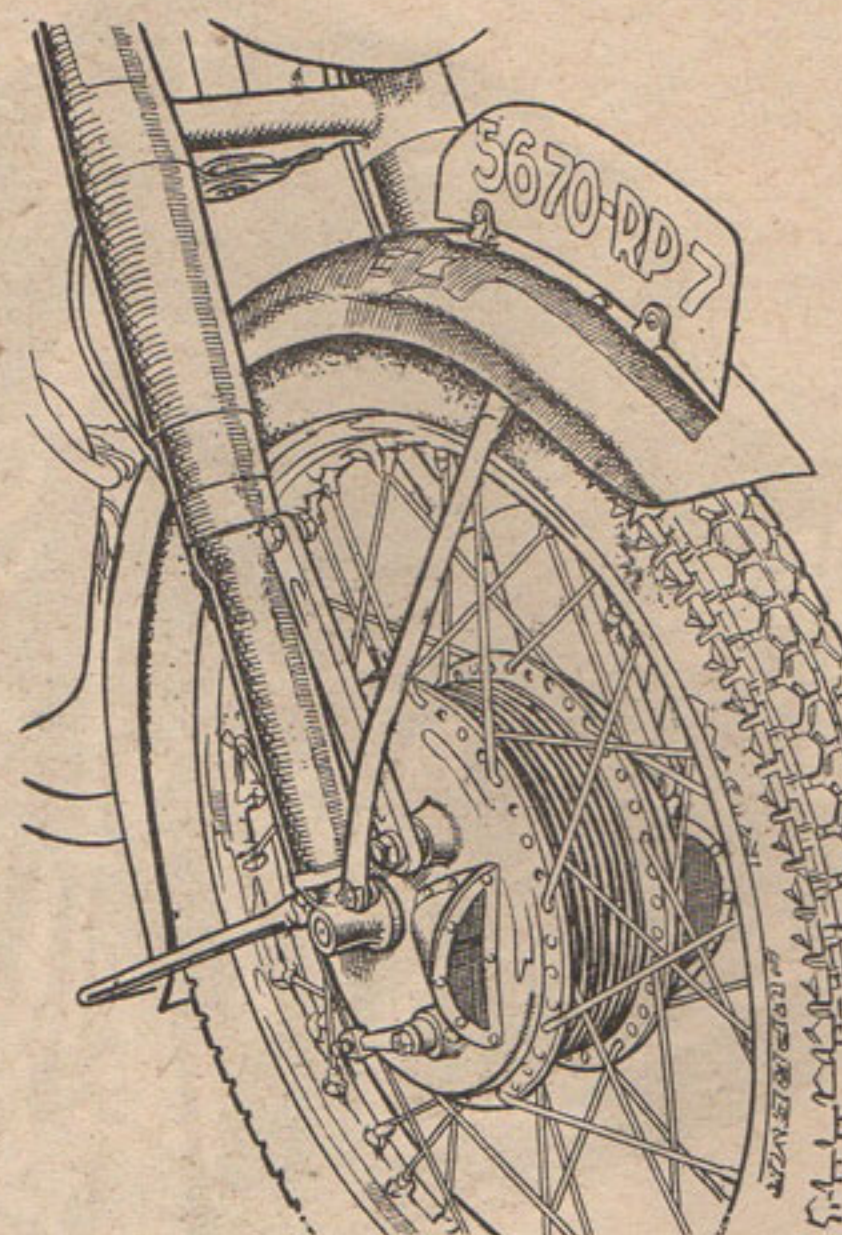


ÉLIMINATOIRE DU BOL D'OR

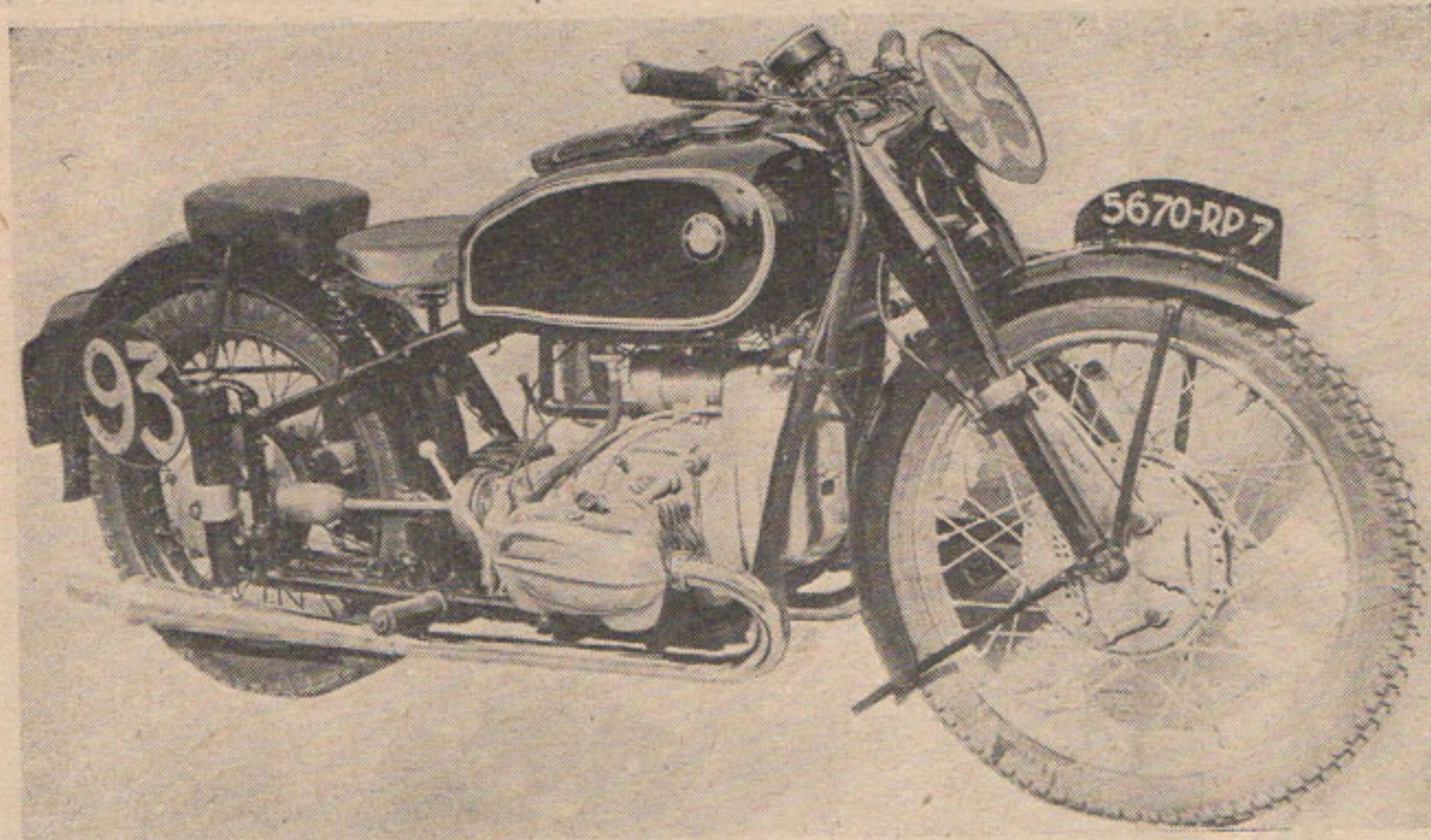
Comme on a pu le constater, au cours de cette épreuve, les amateurs étaient managés par des professionnels, et la présentation des machines ne pouvait qu'y gagner, le manque de place ne nous permet pas de passer tous les engins en revue, noter cependant les détails de la B.M.W. de Florit et de la Norton de Méry.



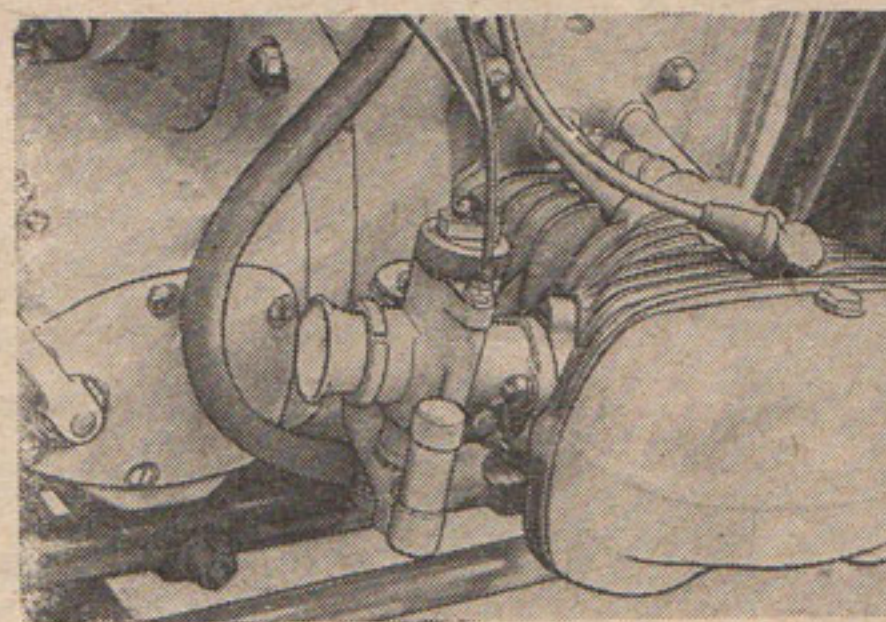
Poignée de frein avant avec poulie double commande



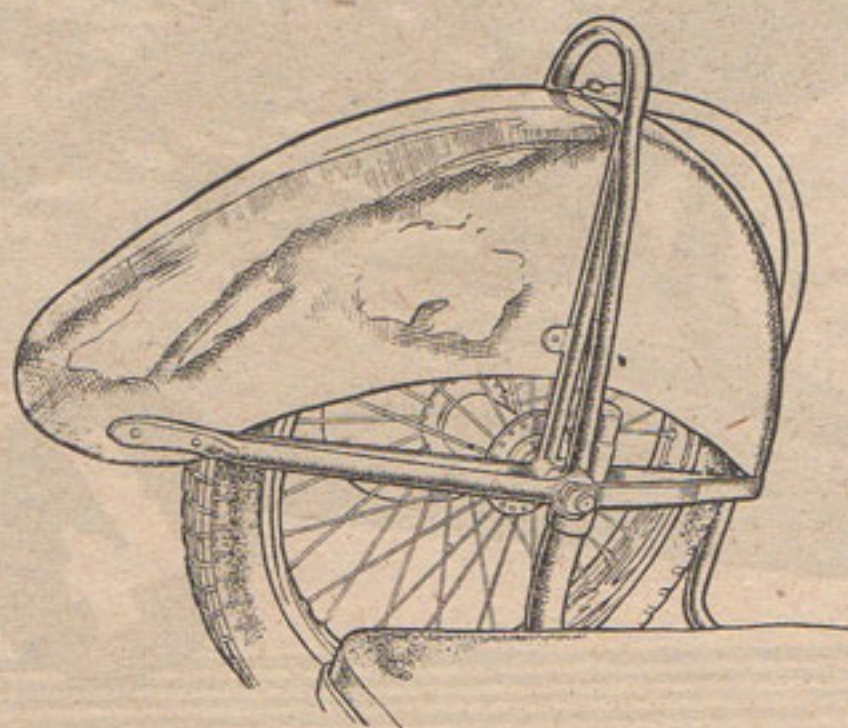
Le frein avant avec double jeu de mâchoires et aération très étudiée.



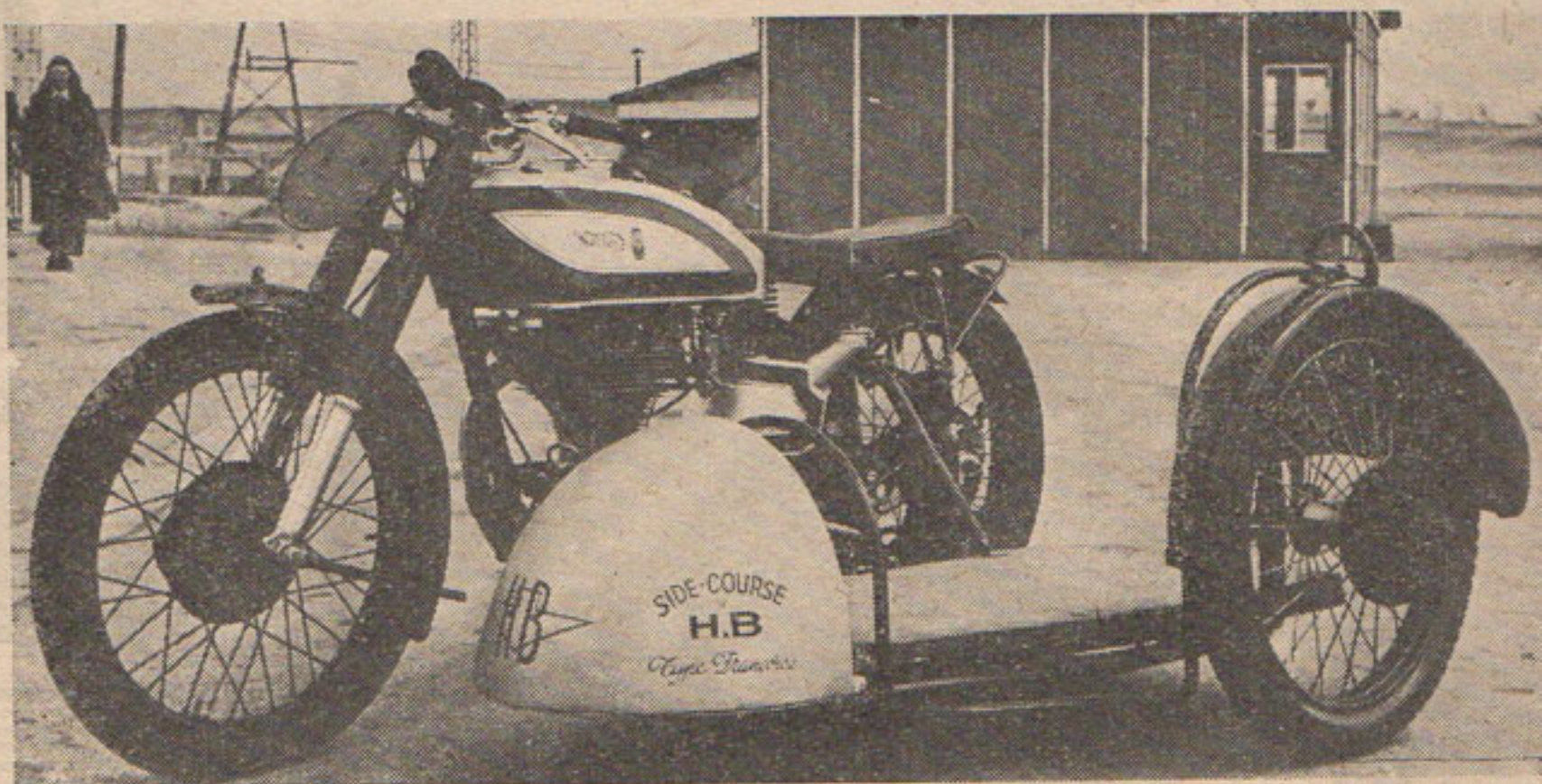
Malgré une douzaine d'années d'existence ce type de machine est encore vraiment en avance sur bien des réalisations actuelles.



Les carburateurs comportaient une petite cuve supplémentaire, que l'on voit ici en premier plan. Leur contenance était suffisante pour compenser l'effet de la force centrifuge dans les virages.



L'attache légère et robuste du garde-boue aérodynamique.



Le nouveau side de course H.B. type Française qui équipe la Norton de Méry.

MOTO-CROSS DE TOULOUSE 27 Mars 1949

Des milliers de spectateurs ont répondu à l'appel du Moto-Club Toulousain et ils n'ont pas été déçus; le temps s'y prêtant malgré un vent assez fort les épreuves ont eu lieu avec acharnement, les coureurs locaux ayant à cœur de défendre leurs couleurs et ils s'y employèrent de leur mieux.

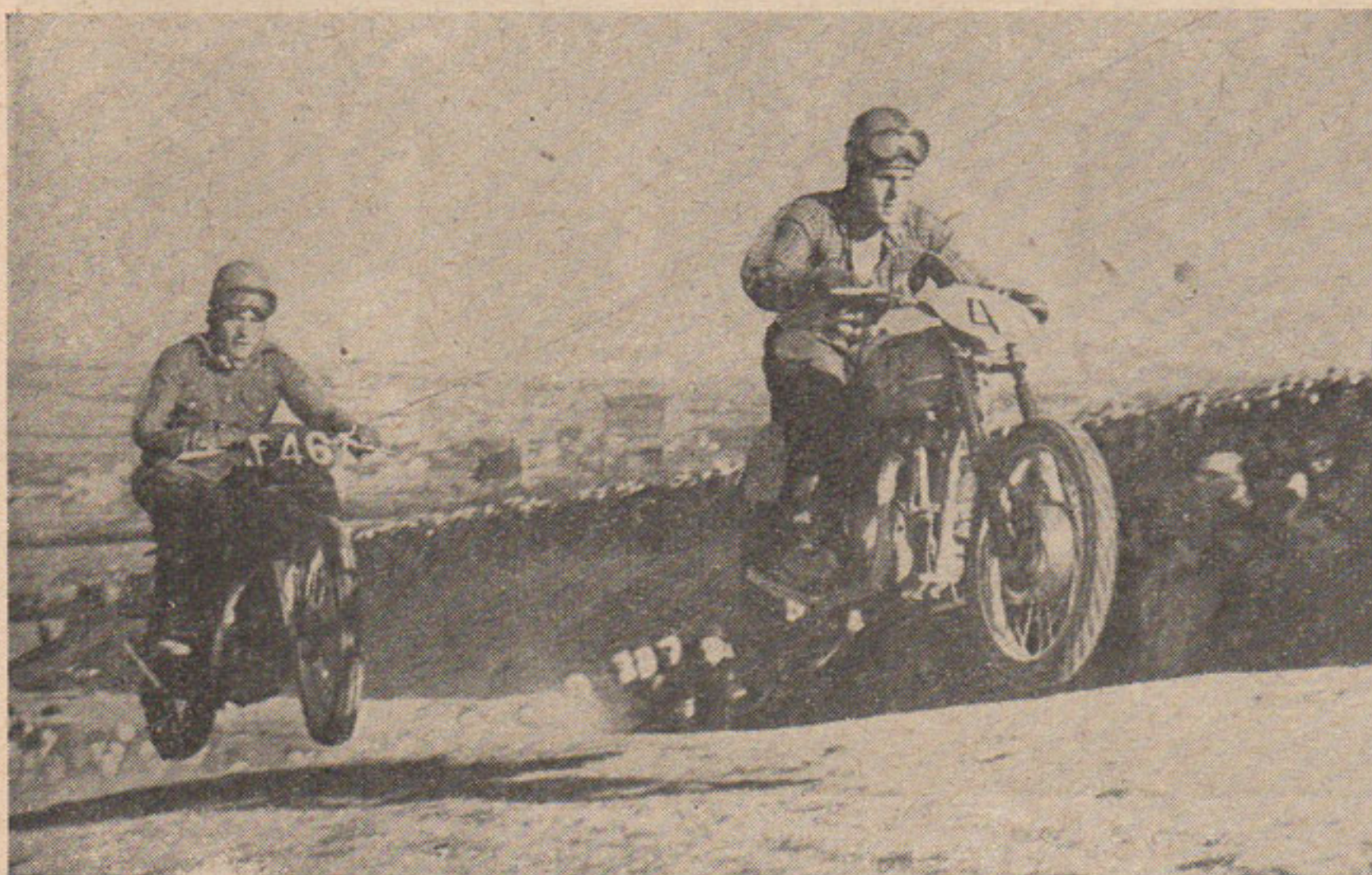
Parmi les plus combattifs il faut citer le jeune Matéos qui, malgré la présence des as parisiens, ne se laissa pas intimider et son co-équipier Dargent en fit de même; en catégorie 175, 250 cmc. Matéos remporta une manche mais, devant un Legrand vraiment supérieur, dut s'incliner dans la finale.

Dans les catégories 350 et 500 cmc. les Parisiens Ladevèze et Huc jouèrent de malchance, Ladevèze brisa sa roue AR et Huc vit sa chaîne sauter, ce qui le handicapa sérieusement.

Legrand, Brassine et Verrechia furent les héros de la journée. Verrechia, parti en tête, la conserva tout le long de la course, ce fut une belle empoignade entre les trois hommes mal renseignés sur les tours qu'ils avaient à accomplir et vu l'ardeur que chacun déployait au dernier tour; Legrand sauta Verrechia



Le jeune Matéos en pleine action.



Ci-dessus : Le duel Verrechia-Brassine au cours du Moto-Cross de Toulouse.
En bas : Adnet au Moto-Cross de Buzenval.

Résultats MOTO-CROSS DU 27-3-49 BUZENVAL

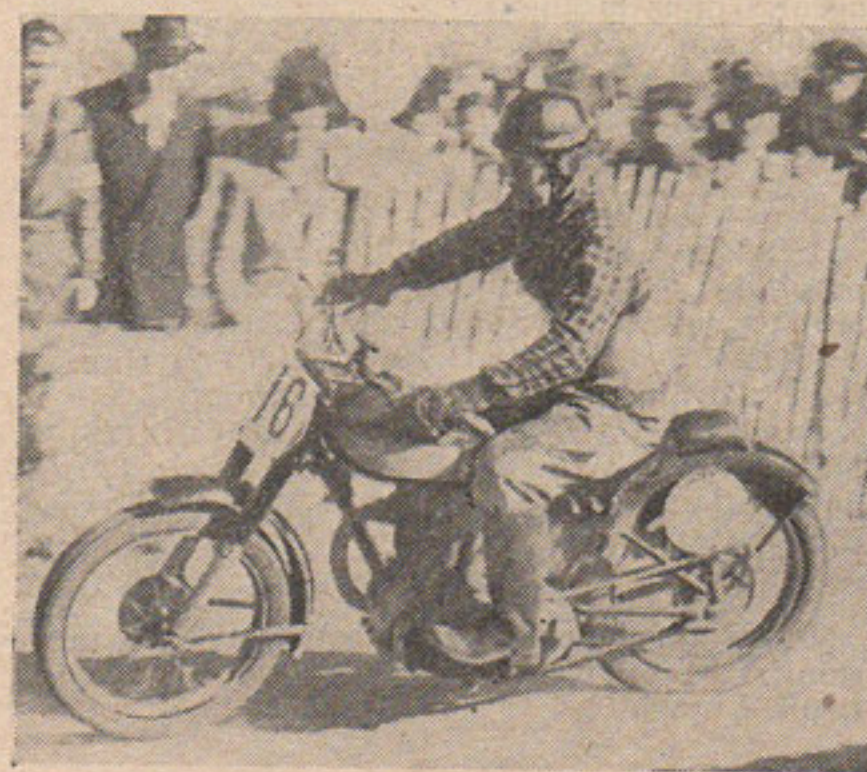
Favorisé par un temps merveilleux, le Moto-Club Clodoaldien qui en est à sa troisième organisation de moto-cross peut se vanter d'avoir obtenu un résultat très encourageant. Un public très nombreux massé sur les flancs des carrières de Buzenval a assisté aux exploits des meilleurs spécialistes de cross. Le champion de boxe Laurent Dauthuille a donné le départ des courses et fut très acclamé.

Nous avons eu aussi la chance d'avoir la doublure au cinéma de Gaby Morlay, laquelle remit les bouquets aux vain-



d'un quart de roue. Cette finale fut la plus palpitante de toutes; dans le record du tour ce fut Gilbert Brassine qui réalisa le meilleur temps avec 1 m. 15 s.

Les coureurs d'Amiens et de Reims ont fait de leur mieux.



Legrand à Toulouse.

queurs. Organisation parfaite, programme très réussi.

Résultats techniques :

125 cmc. — 1. Melioli (M.C. Clodoaldien, 12^e victoire consécutive); 2. Sablé (Motor-Club); 3. Bergerioux (M.C. Clodoaldien); 4. Godey (M.C. Clodoaldien).

250 cmc. 1^{re} Elimatoire. — 1. Adnet (Motor-Club); 2. Kilbourg (Dreux); 3. Derouele (M.C. Châtillon); 4. Fantuz (A.M.S.).

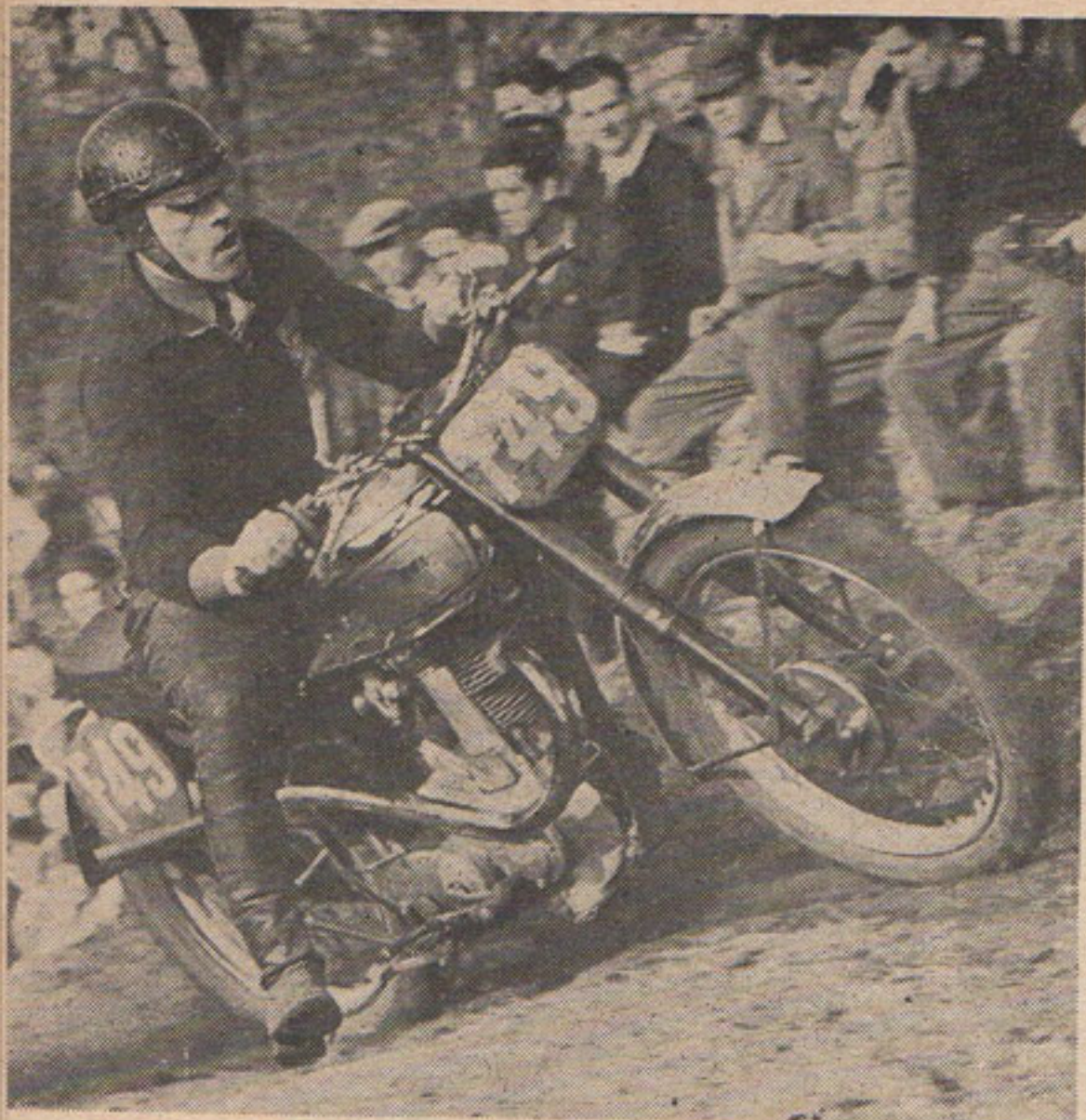
250 cmc. 2^e Elimatoire. — 1. Godey (M.C. Clodoaldien); 2. Melioli (M.C. Clodoaldien); 3. Théveney (M.C. Châtillon); 4. Poitte (M.C. Clodoaldien).

350 cmc. 1^{re} Elimatoire. — 1. Ancel (M.C. Meaux); 2. Bocquet (Motor-Club); 3. Dauge (A.M.S.); 4. Sutra (M.C. Clodoaldien); 5. Martin (M.C. Clodoaldien).

350 cmc. 2^e Elimatoire. — 1. Deshaies (A.S.P.P.); 2. Godey (M.C. Clodoaldien); 3. Adnet (Motor-Club); 4. Auzat (A.S.P.P.).

500 cmc. 1^{re} Elimatoire. — 1. Prieur (A.M.S.); 2. Mesplède (A.S.P.P.).

MOTOCYCLES



Deshaies toujours imperturbable au cours du Cross de Buzenval.

2^e Manche. — (4) 1. Verrechia; (46) 2. Gilbert Brassine; (21) 3. Viaud; (25) 4. Darrouy; (39) 5. Girard; (27) 6. Falda.

3^e Manche. — (1) 1. Ladevèze; (6) 2. Offteter; 3. Dargent.

Finale des 350-500 cmc.

1. Legrand (Motor-Club); (4) 2. Verrechia; (46) 3. Brassine Gilbert; (34) 4. Thuillier; (42) 5. Tisserand; (25) 6. Darrouy.

Tentative record de tour. — 1. Gilbert Brassine 1 m. 15 s.

DU SPORT A LA ROCHELLE

Le Moto-Club Rochefortais organisait le 10 avril une grande journée de sport motocycliste avec la participation des remarquables champions Deshaies et Bonnin, de l'A.S. Police de Paris, et le concours des meilleurs licenciés professionnels et amateurs de la Ligue du Poitou.

Le matin, un défilé très réussi (mais peut-être un peu lent pour les grosses cylindrées) contribua à attirer au Parc des Sports la foule des grands jours.

Le spectacle fut de qualité et révéla deux jeunes espoirs licenciés amateurs au M.C. Rochelais, les coureurs Savarit

et Lopez, qui eurent l'insigne honneur d'être opposés sur cendrée aux cracks parisiens sans pour cela se décourager.

Leurs parcours très applaudis démontrent qu'ils ont peut-être l'étoffe de futurs champions.

Le très bon coureur régional Bardoul fit une chute heureusement sans gravité à une chicane et dut se retirer de la compétition.

Les excellents professionnels de la Ligue : Rossignol, Guérin, Chevallier, Thomas, firent en vitesse pure des matches très appréciés. Le comique motard Lambert, du M.C. Rochelais section de Surgères, sur moto du premier âge fit une démonstration très amusante d'acrobatie.

LA COUPE CHIRON-RABILLER EST ATTRIBUÉE A NANTES

Le club ayant réalisé le meilleur classement des épreuves remportait la Coupe Chiron-Rabiller, offerte par ses établissements.

Nantes remporta la coupe avec 18 points devant Cholet et Angers clas-

500 cmc. 2^e Elimatoire. — 1. Blat (A.M.S.); 2. Deshaies (A.S.P.P.); 3. Bonnin (A.S.P.P.); 4. Lerouge (Motor-Club); 5. Théveney (M.C. Châtillon).

250 cmc. Finale. — 1. Adnet (Motor-Club); 2. Godey (M.C. Clodoaldien); 3. Poitte (M.C. Clodoaldien); 4. Melioli (M.C. Clodoaldien); 5. Théveney (M.C. Châtillon).

350 cmc. Finale. — 1. Deshaies (A.S.P.P.); 2. Auzat (A.S.P.P.); 3. Godey (M.C. Clodoaldien); 4. Adnet (Motor-Club); 5. Bobio (Motor-Club). A noter que Deshaies accidenté le vendredi précédant la course a couru avec cinq agrafes dans la cuisse.

500 cmc. Finale. — 1. Blat (A.M.S.); 2. Deshaies (A.S.P.P.); 3. Prieur (A.M.S.); 4. Mesplède (A.S.P.P.); 5. Théveney (M.C. Châtillon).

Catégorie 175-250 cmc.

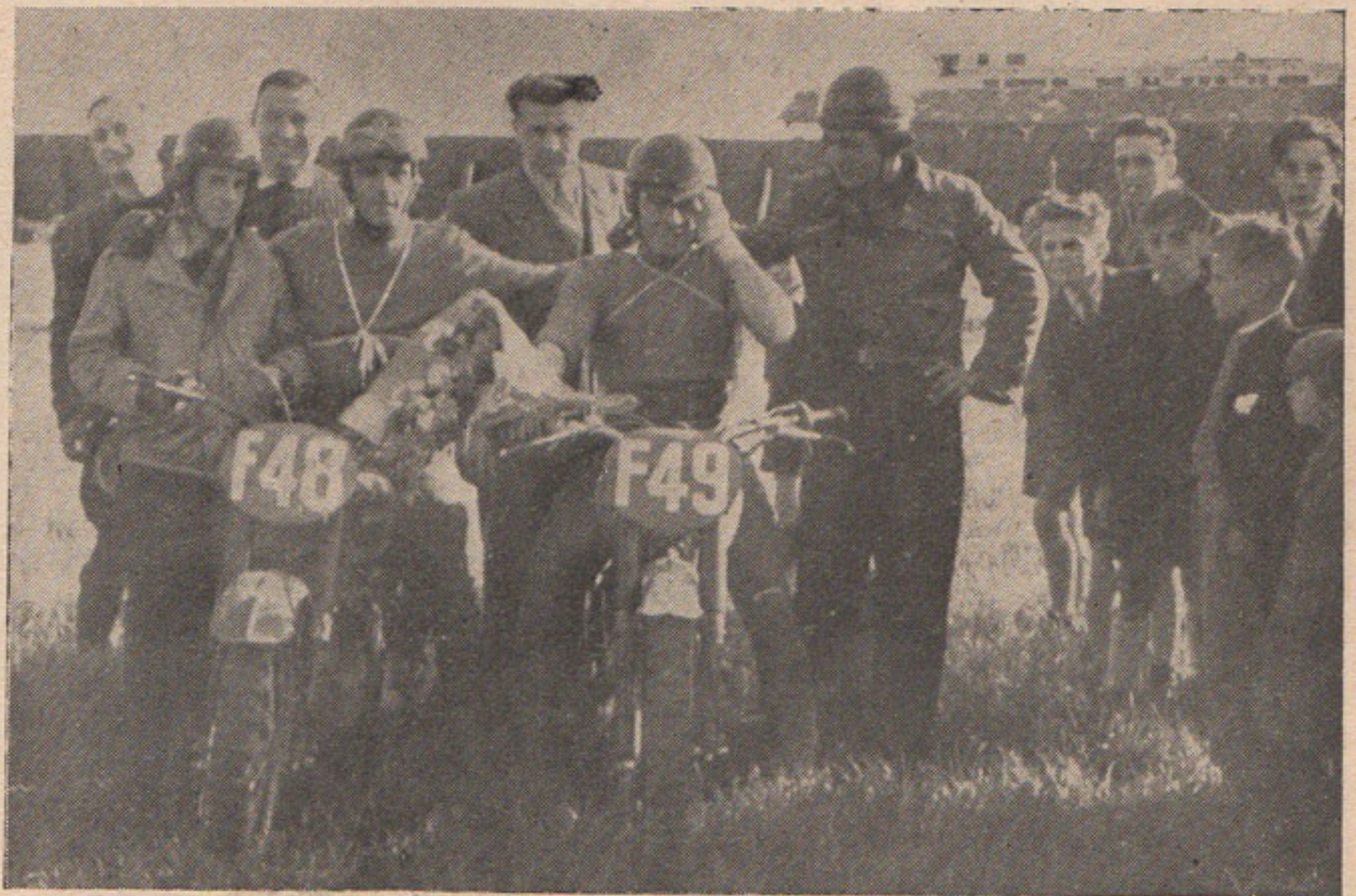
1^{re} Manche. — (16) 1. Legrand; (29) 2. Samouillan; (12) 3. Brulé Lionel; (25) 4. Darrouy; (19) 5. Fossier; 6. Sombardin; 7. Gras.

2^e Manche. — (26) 1. Matéos (20) 2. Gamba; (12) 3. Brulé Georges; (32) 4. Claraz.

Finale. — (16) 1. Legrand (M.C.); (26) 2. Matéos (M.C.T.); (12) 3. Brulé Lionel; (29) 4. Samouillan; (25) 5. Darrouy; (19) 6. Fossier; (20) 7. Gamba.

Catégorie 350-500 cmc.

1^{re} Manche. — (16) 1. Legrand; (42) 2. Tisserand; (34) 3. Thuillier; (41) 4. Lorrillère; (12) 5. Brulé Lionel.



A gauche : Savarit du M.C. Rochelais, Deshaies, Bonnin (A.S. Police).

sés ex æquo, 7 points et Vannes, 3 points.

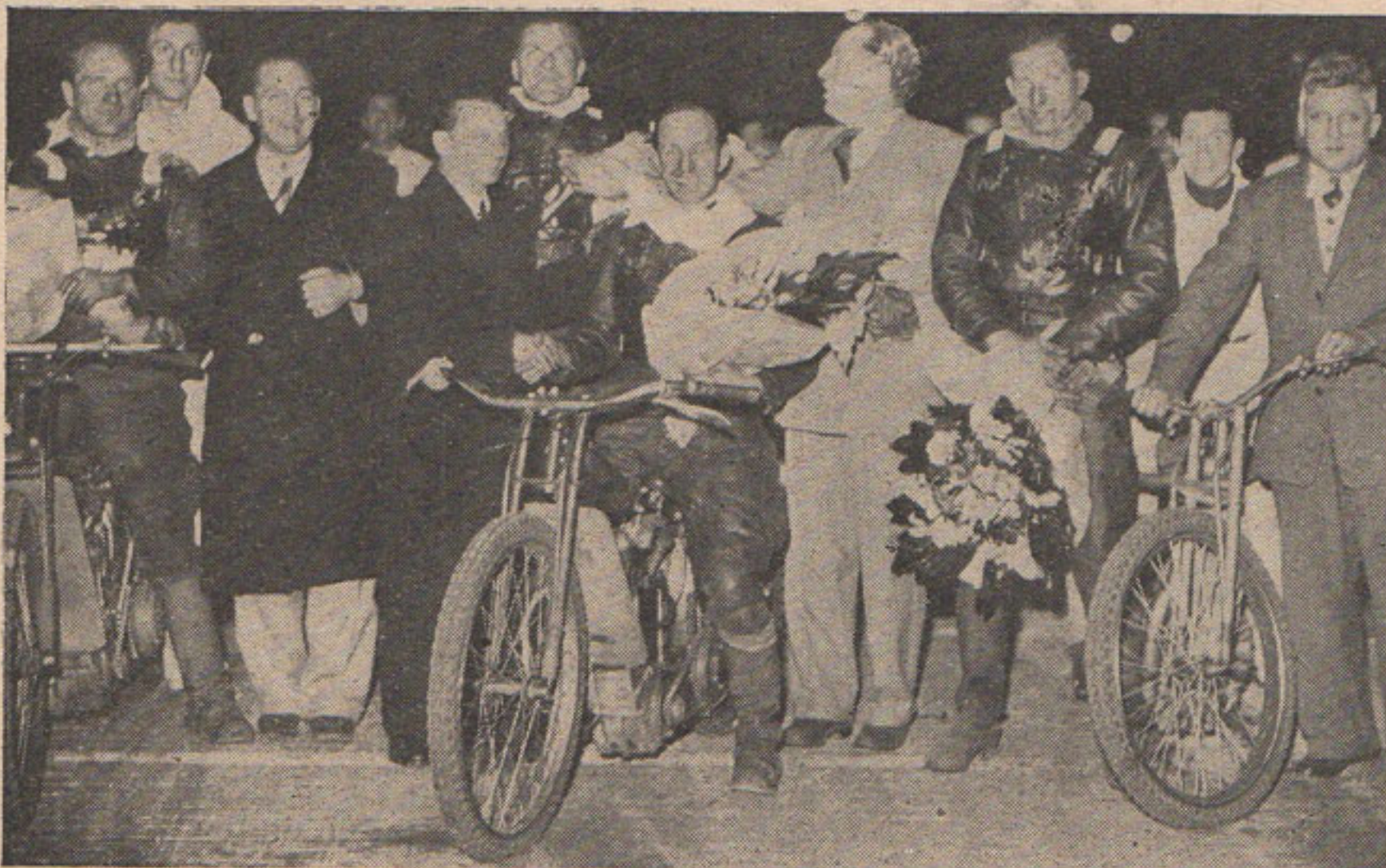
Le meilleur tour a été effectué en 1 m. 35/100 par Hazianis, de Nantes, en 350 cmc. et Laisné, sur 1.000 cmc. classé ex æquo.

PREMIÈRE NOCTURNE DE SPEEDWAY A BUFFALO LE 2 AVRIL 1949

Le capitain Wetswood présente au public parisien sa première réunion de speedway, organisation tout à fait remarquable, une parfaite discipline est observée, les départs sont donnés par un appareil à déclenchement électrique.

La lutte fut âpre entre les équipes anglaise, australienne et hollandaise sur le sol dur de l'ancienne cendrée. Les vitesses, les coudes à coudes et l'adresse des concurrents ont emballé le public.

De gauche à droite : Henk Steman, capitaine, Van Aartsen, Henk Dammers, Arend Hartman, en vêtement clair W. Weswood, à droite Ch. Bellissent.





BEAU SPECTACLE A MONTREUIL

Favorisée par un temps splendide, la première réunion internationale de motocross organisée par l'A.M.S. le dimanche 3 avril aux Buttes de Montreuil a connu un succès mérité. Une foule de sportifs, évaluée à 45.000 spectateurs, était venue encourager nos espoirs qui, pour la première fois de la saison, allaient se mesurer aux as étrangers.

La réunion commencée à 14 heures par une épreuve de 250 cmc. réservée aux débutants, voyait la victoire de Fantuz devant Vial et Jacquemard. 1. Fantuz (A.M.S.), les six tours en 10 m. 48 s. 1/5; 2. Vial, 11 m. 30 s. 3/5; 3. Jacquemard, 12 m. 47 s. 3/5.

Quelques minutes plus tard le départ était donné à la catégorie 250. Cette course était remportée par Moury après une lutte acharnée avec Legrand qui devait s'incliner de peu. Moury et Legrand sont deux jeunes crossmann à suivre car ils possèdent des dons certains de pilotes de grande classe. 1. Moury (A.M.C. Orléans), 10 m. 21 s.; 2. Legrand (M.C.F.), 10 m. 22 s.; 3. Mariani (A.M.S.), 11 m. 10 s.

Puis c'est tout de suite la première série des 350 cmc. nationaux qui se courait sur huit tours et après une très belle course Blondeau enlevait la première place. 1. Blondeau, 14 m. 08 s.; 2. Guit (M.C.I.), 14 m. 33 s. 2/5; 3. Bulot (A.M.S.). Le meilleur tour fut effectué par Blondeau en 1 m. 41 s.

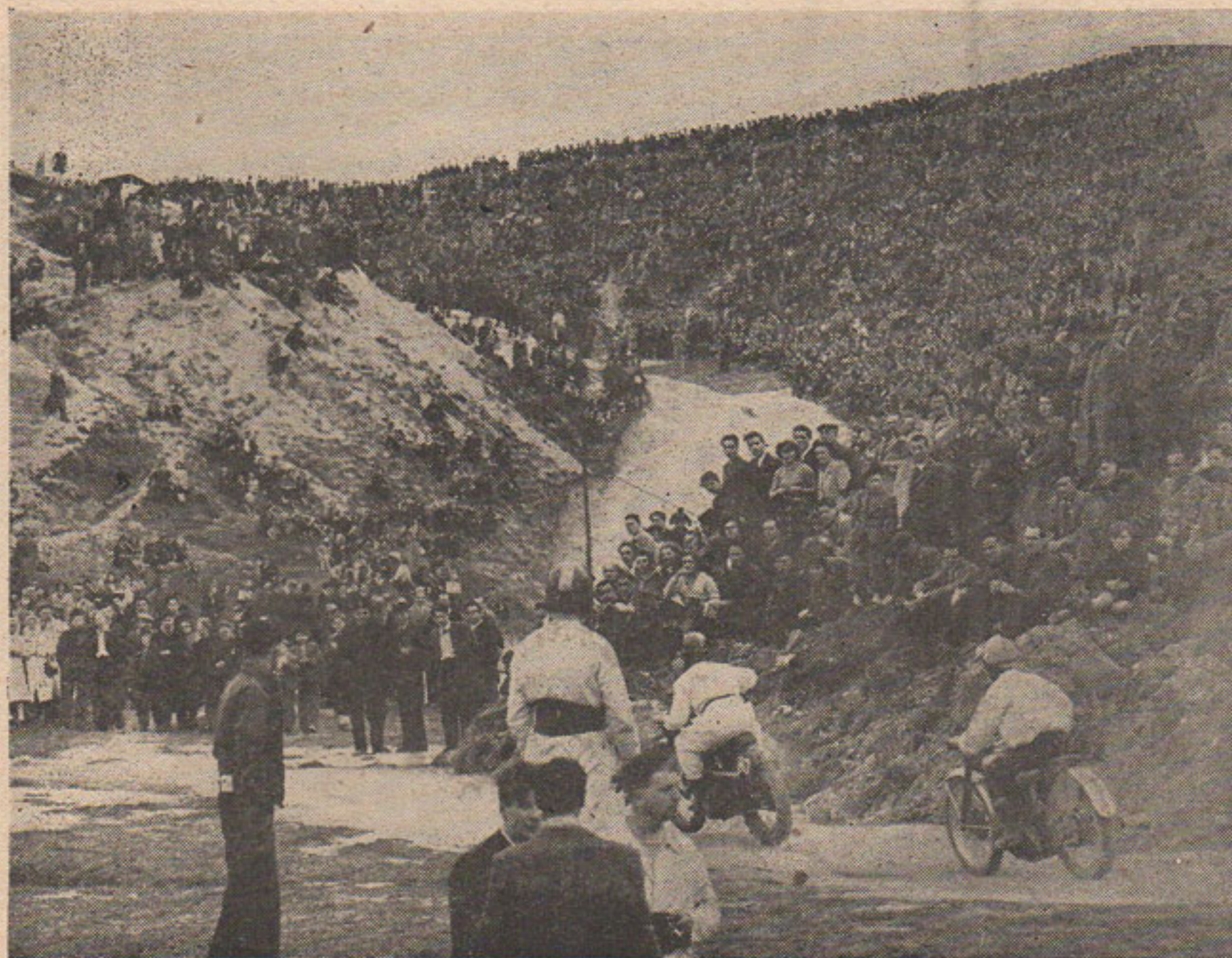
La deuxième série est magnifiquement remportée par Prieur (A.M.S.) en 13 m. 49 s.; 2. Margerie (A.S.P.P.), 14 m. 23 s.; 3. Hofstetter (A.M.S.), 14 m. 42 s.

Après quelques minutes le départ est donné à la première éliminatoire des 350 et 500 Internationaux. Avec sa virtuosité et son flegme habituel le grand champion britannique Basil Hall gagne aisément en faisant les dix tours en 16 m. 29 s. 4/5 devant Ladevèze 2^e en 16 m. 39 s.; 3. Legrand, 16 m. 39 s. 4/5; 4. Matague (belge), 16 m. 56 s.

La deuxième série est remportée par Jansen (belge) en 16 m. 14 s. 3/5; 2. Brassine M. (B.M.C.), 16 m. 22 s.; 3. Verrechia (A.M.S.), 16 m. 50 s.; 4. Bonnin (A.S.P.P.), 17 m. Meilleur tour par Jansen en 1 m. 34 s.



Hall sur Matchless dans un saut magistral.
En bas à gauche : Remarquez l'affluence considérable.



Il ne reste plus maintenant que trois épreuves, les finales des catégories 250 et 350 nationales et 500 internationale.

En 250 qui se dispute sur dix tours après une lutte acharnée, c'est Legrand (M.C.F.) qui gagne en 17 m. 22 s.; 2. Maury (M.C. Orléans), 17 m. 29 s.; 3. Fantuz (A.M.S.), 17 m. 41 s.; 4. Théveney (M.C.C.), 18 m. 05 s.; 5. Gamba (M.C. Reims), 18 m. 25 s. 2/5.

La finale des 350 cmc. nous fait assister à la victoire de Prieur (A.M.S.) qui domine nettement tout le lot de ses adversaires et tout au long des douze tours que comportait cette finale se maintient en tête malgré les assauts répétés de Margerie et de Guit. 1. Prieur (A.M.S.), 20 m. 34 s. 4/5; 2. Margerie (A.S.P.P.), 21 m. 17 s. 1/5; 3. Guit (T.M.S.), 21 m. 32 s. 2/5; 4. Hofstetter (A.M.S.), 21 m. 47 s.; 5. Bulot (A.M.S.), 22 m. 33 s.

MOTOCYCLES

que son habileté et son cran ont fait remonter en troisième position et qui livre un terrible assaut à Brassine qui résiste. Mais c'est la fin et Hall remporte ce premier cross international de la saison en 32 m. 16 s. 4/5; 2. G. Brassine (B.M.C.), 32 m. 28 s.; 3. Jansen (Belgique), 32 m. 28 s. 2/5; 4. Matagne (Belgique), 32 m. 59 s.; 5. Bonnin (A.S.P.P.) à un tour; 6. Brûlé à huit tours.

Si de par sa chute Jansen ne put mieux faire que de remonter de la dernière à la troisième place, il a quand même enlevé le record du tour du circuit à son avant-dernier tour en 1 m. 31 s. 2/5.

Pour terminer félicitons l'A.M.S. pour le grand nombre de membres de ce club engagé dans ce cross, ce qui aussi est un record.

Le MOTO-CROSS de CLAMART

Sur le nouveau circuit de la « Fosse-aux-Loups » s'est disputé le moto-cross de Clamart, parcours très vite mais aussi très accidenté qui a mis à l'épreuve hommes et mécaniques : la fameuse descente en lit de rivière avec montée très brusque a vu bien des pilotes, qui rataient leurs vitesses, rester au milieu de la montée et même gêner les autres concurrents, et les spectateurs aidant en se tenant par la main tiraient d'embaras les malchanceux qui repartaient avec beaucoup de retard; ce fut le cas de Moury, parti en tête de sa série, de perdre un temps précieux qu'il ne put jamais combler. Vainqueur de la 2^e série il ne put participer à la finale des 250 n'étant pas classé dans la première épreuve.

Dans les autres épreuves il y eut quelques bûches sans gravité : Blondeau, d'Amiens, manqua un virage et fut reçu par les taillis, ainsi que Angel, du Motor.

La finale des 250 revint à Godey qui manifesta une classe grandissante. Adnet eut des ennuis de bougies. Raymond Bonnin termina 2^e malgré tout son mordant.



Bonin (A.S.P.P.) 1^{er} en 500 cmc.

La 1^{re} série 350 cmc. après une lutte endiablée jusqu'aux derniers tours fut enlevée par Deshaies, suivi de Lorrillière.

La 2^e série 350 cmc. fut aussi indécise que la 1^{re} et c'est Mesplède de l'A.S.P.P. qui prit la 1^{re} place devant Bobiot.

La finale des 350 et 500 cmc. fut emmenée à toute allure par Huc suivi de Roger Bonnin et Deshaies; au bout de quelques tours. Huc bûcha assez durement mais plein de cran il reprit la lutte mais ne put faire mieux que de terminer.

Roger Bonnin passa la ligne d'arrivée en vainqueur, suivi de Deshaies et Thuillier qui fut très régulier; Brassine qui menait sa série eut des ennuis mécaniques et abandonna.

J. JAFFRÉ.



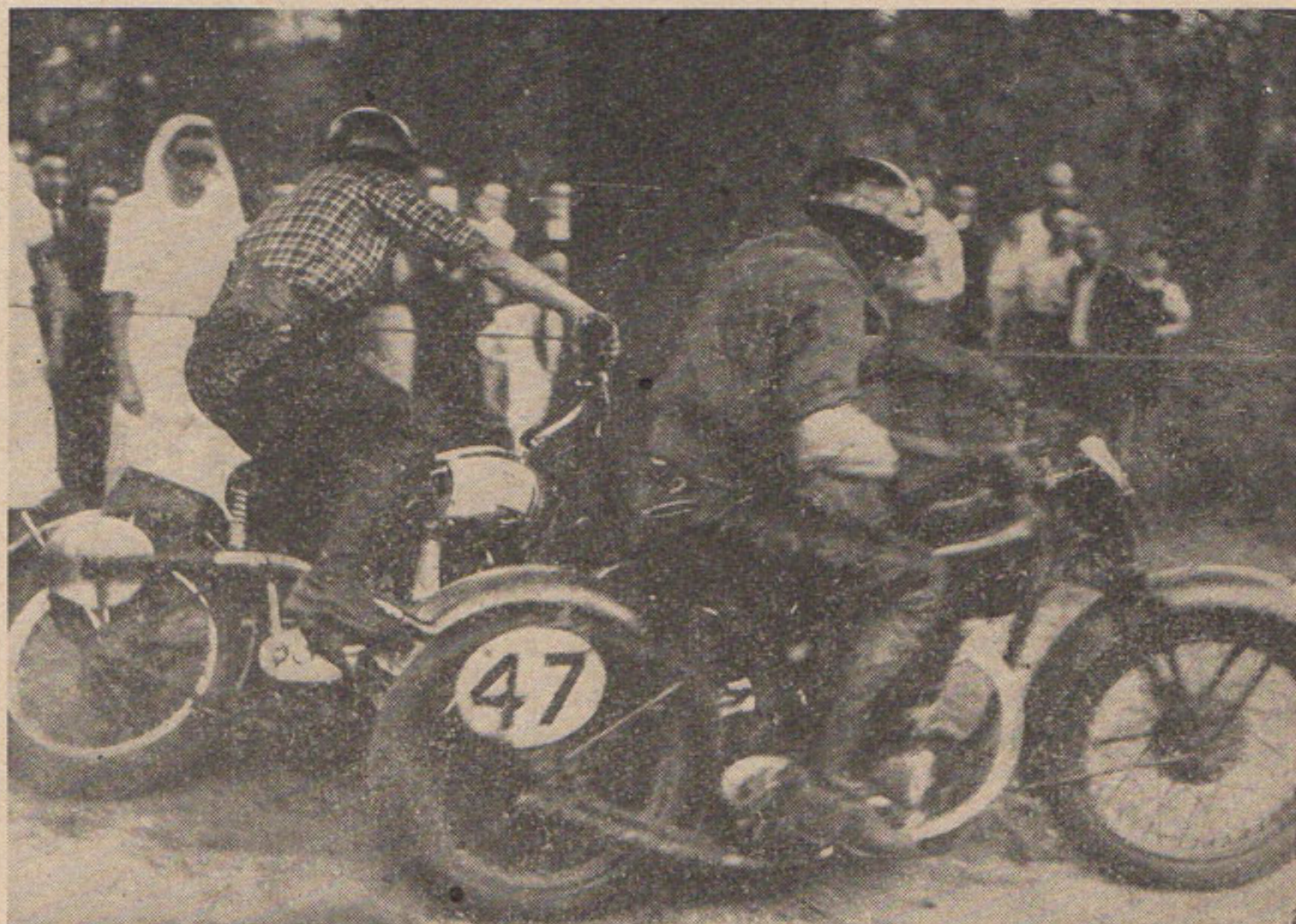
Lorrillière à la sortie de la Fosse-aux-Loups.

C'est enfin la grande course attendue par tous avec impatience et qui mettra aux prises sur vingt tours les concurrents qualifiés aux cours des éliminatoires en 500. Nous nous attendons à une lutte sévère entre l'Anglais Hall et le Belge Jansen, bien que les Français aient aussi leur mot à dire en cette circonstance.

Dès le départ Verrechia est en tête et emmène le peloton à une allure qui laisse prévoir une lutte sévère et qui aussi nous donne à penser que nombre de machines demanderont grâce avant la fin.

Hall parti sur la deuxième ligne se trouve dans la queue mais tel que nous le connaissons il n'y restera pas longtemps. A la fin du premier tour Verrechia est toujours en tête suivi de Jansen, Ladevèze, Brassine. Hall est sixième. Jansen bûche et au troisième tour se trouve bon dernier. L'allure est toujours très rapide. Au sixième tour Hall qui était remonté à la deuxième place réussit à passer Verrechia. Peu après Verrechia casse et est obligé d'abandonner, dommage car il avait fait grosse impression. Pendant ce temps Jansen malgré un garde-boue cassé bourre tant qu'il peut et remonte sûrement. En tête Hall talonné par un jeune qui n'a pas fini de nous étonner et qui, par son habileté, son audace et son sourire déchaîna l'enthousiasme des spectateurs. Il s'agit du jeune G. Brassine qui nous démontra de très brillante façon que sa jeunesse ne l'empêchait pas de tenir tête aux grands as du cross. Derrière, nous trouvons Ladevèze qui abandonnait peu après, Matagne, Bonnin, Jansen, Brûlé, etc...

En tête Hall conserve son avance car il se rend compte que Brassine se rapproche dangereusement, suivi de Jansen



Mesplède ayant « tassé » Huc, celui-ci va tous freins bloqués « emboufir » l'arbre.

RESULTATS

Finale 250 cmc. — (25) 1. Godey (M.C. Clo-daldien); (F. 1) 2. Raymond Bonin; (F. 18) 3. Brûlé Lionel; (F. 19) 4. Adnet; (10) 5. Amédéo; (73) 6. Theveney; (11) 7. Fantuz; (21) 8. Baselis.

Finale des 350 et 500 cmc. — (F. 48) 1. Roger Bonnin (A.S.P.P.); (F. 49) 2. Deshaies; (F. 50) 3. Thuillier; (F. 19) 4. Adnet; (47) 5. Mesplède; (33) 6. Bobio; (F. 6) 7. Huc.

1^{re} série 250 cmc. — (25) 1. Godéré; (F. 1) 2. Raym. Bonin; (F. 18) 3. Brûlé Lionel; (21) 4. Baselis; (10) 5. Amédéo; (24) 6. Melioli; (F.) 7. Legrand.

2^e série 250 cmc. — (98) 1. Moury; (73) 2. Thevenet; (11) 3. Fantuz; (22) 4. Brûlé Georges; (F. 19) 5. Adnet; (3) 6. Lemoine.

1^{re} série 350 cmc. — (F. 49) 1. Deshaies; (F. 41) 2. Lorrillère; (F. 28) 3. Lusseirand; (F. 30) 4. Ofteter; (35) 5. Struge; (43) 6. Camus; (F. 70) 7. Angel.

2^e série 350 cmc. — (47) 1. Mesplède; (33) 2. Bobiot; (76) 3. Boisserie; (34) 4. Delacroix; (23) 5. Boisserie; (88) 6. Blondeau.

1^{re} série 500 cmc. — (F. 6) 1. Huc, meilleur tour 1 m. 21 s.; 2. Roger Bonin; 3. Ladevèze; (F. 31) 4. Verrechia; (F. 4) 5. Blat; (F. 46) 6. Brassine.

2^e série 500 cmc. — (F. 19) 1. Adnet; (F. 50) 2. Thuillier; (76) 3. Boisserie; (84) 4. Gavois; (F. 28) 5. Leisserand.

Finale 250 cmc. — 1. Godéré; 2. Bonin Raymond; 3. Brûlé Lionel; 4. Adnet; 5. Amédéo; 6. Theveney; 7. Fantuz; 8. Baselis.

Finale 350 et 500 cmc., sur 12 tours. — 1. Bonin Roger (500); 2. Deshaies; 3. Thuillier; 4. Adnet; 5. Mesplède; 6. Bobiot; 7. Huc.

CROSS MOTOCYCLISTE DE L'A.M.N.B.B.

Le Moto-Cross de l'Amicale Nantaise a obtenu un succès populaire dépassant les prévisions les plus optimistes.

Chaque série fut âprement disputée. Particulièrement dans la catégorie 350 cmc., qui vit Hazianis battre le record du tour en 1 m. 32 s.

Résultats des Finales

Catégorie 175 cmc. — 1. Le Ménager (Vannes); 2. Allain (Nantes-Rezé); 3. Rineau (Nantes); 4. Bazil (Nantes); 5. Odéon (Nantes).

Catégorie 175 cmc. — 1. Guillemois C. (Angers); 2. Douillard.

Catégorie 250 cmc. — 1. Juré (Cholet).

Catégorie 350 cmc. — 1. Chouan (Nantes); 2. Belloc (Nantes); 3. Pedeau (Nantes); 4. Hazianis (Nantes); 5. Le Hir (Nantes); 6. Crochard (Cholet).

Catégorie 500 cmc. et au-dessus. — 1. Retière (Nantes); 2. Lumineau (Nantes); 3. Laisné (Nantes) sur 1.000 cmc.

MOTO-CROSS DE CHOLET

La jeune et dynamique société choletaise de motocyclistes a montré, une fois de plus, sa vitalité en organisant hier dimanche, au Bordage-Galland, un moto-cross qui a dépassé toutes les espérances de ses promoteurs.

Près de cinquante concurrents affrontèrent les épreuves, en classement selon les différentes cylindrées.

A part quelques chutes insignifiantes et inévitables, en raison de la sévérité du parcours, il n'y eut aucun accident.

Le Palmarès

Catégories 100 et 125 cmc. — Finale : Rineau (Nantes), en 5 m. 14/100; Laisné (Nantes), en 5 m. 18/100; Le Ménager (Vannes), en 5 m. 39/100; Pierrel (Nantes), en 5 m. 40/100.

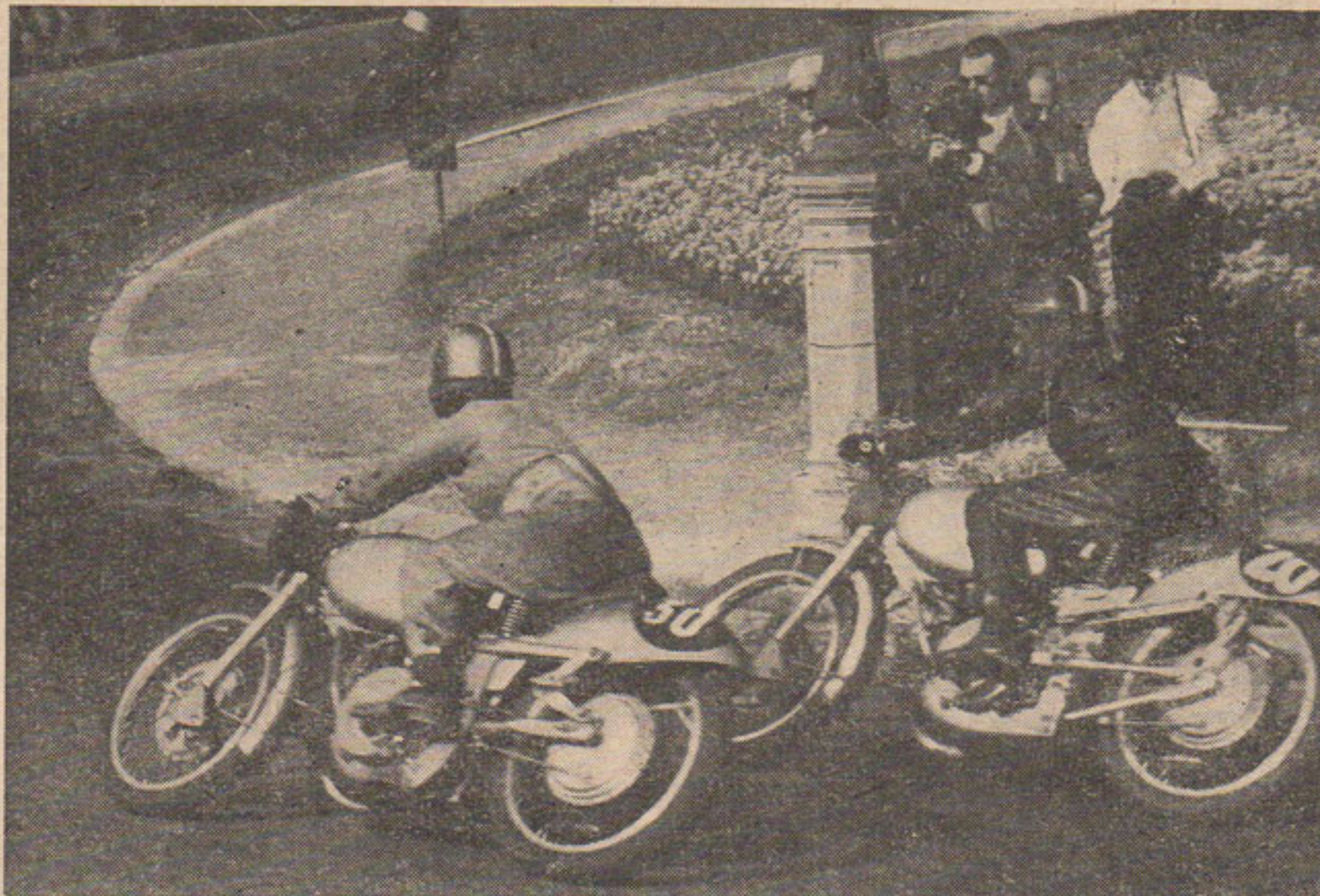
Catégories 175 et 250 cmc. — Finale : Juret (Cholet), en 5 m. 33/100; Guillemois (Angers), en 5 m. 68/100; Landreau (Cholet), en 5 m. 84/100; Baudry (Cholet), en 5 m. 88/100.

Toutes ces épreuves disputées sur trois tours de circuit.

Catégorie 350 cmc. (sur 4 tours de circuit). — 1. Clémot (Angers), 6 m. 65/100; 2. Belloc (Nantes), 6 m. 78/100; 3. Chouan (Nantes), 6 m. 95/100; 4. Schambourg (Vannes), 9 m. 27/100; 5. Le Hir (Vannes), 9 m. 50/100.

Catégories 500 et 1.000 cmc. (sur 4 tours). — 1. Redière (individuel), en 6 m. 61/100; 2. Laisné (Nantes), en 6 m. 75/100; 3. Lumineau (Nantes), en 6 m. 81/100.

L'ITALIEN LORENZETTI SUR GUZZI, VAINQUEUR A PAU BATTANT DE PEU SON COMPATRIOTE PAGANI



Behra et Lorenzetti sur les 500 cmc. Gambalunga.

Grande première de la saison 49. Le Moto-Club Basco-Béarnais comme chaque année a eu le privilège d'ouvrir la saison des courses de vitesse.

La jolie cité paloise a bénéficié pour son Grand Prix d'un temps radieux et sinon d'une affluence record (les temps sont durs) d'une course très spectaculaire, celle des 500 cmc.

Si la course des 350 cmc. n'a pas offert l'intérêt que l'on en escomptait c'est que l'Anglais Wood, vainqueur de cette catégorie, a tenu la tête de bout en bout et n'a guère été inquiété à aucun moment.

Sur les 15 engagés, 13 seulement étaient sur la ligne de départ; l'Anglais Weddell accidenté sérieusement aux essais avec une fracture compliquée de l'épaule n'a pu prendre le départ et vraisemblablement nous ne le verrons plus en course.

Quant à Anerson il semble que sa machine lui ait donné bien des soucis au cours de l'entraînement.

Jusqu'aux deux tiers de la course, le

Belge Goffin resta en deuxième position derrière Wood puis il dut laisser sa place au Tchèque Fanta Juhan.

L'Italien Lorenzetti quoique sur une Guzzi 250 cmc. devait, bien que parti avant-dernier, terminer troisième après une course splendide.

Du côté français, Georges Houel, après s'être accroché longuement en troisième position, a dû finalement abandonner, sa suspension arrière s'étant complètement dérégulée.

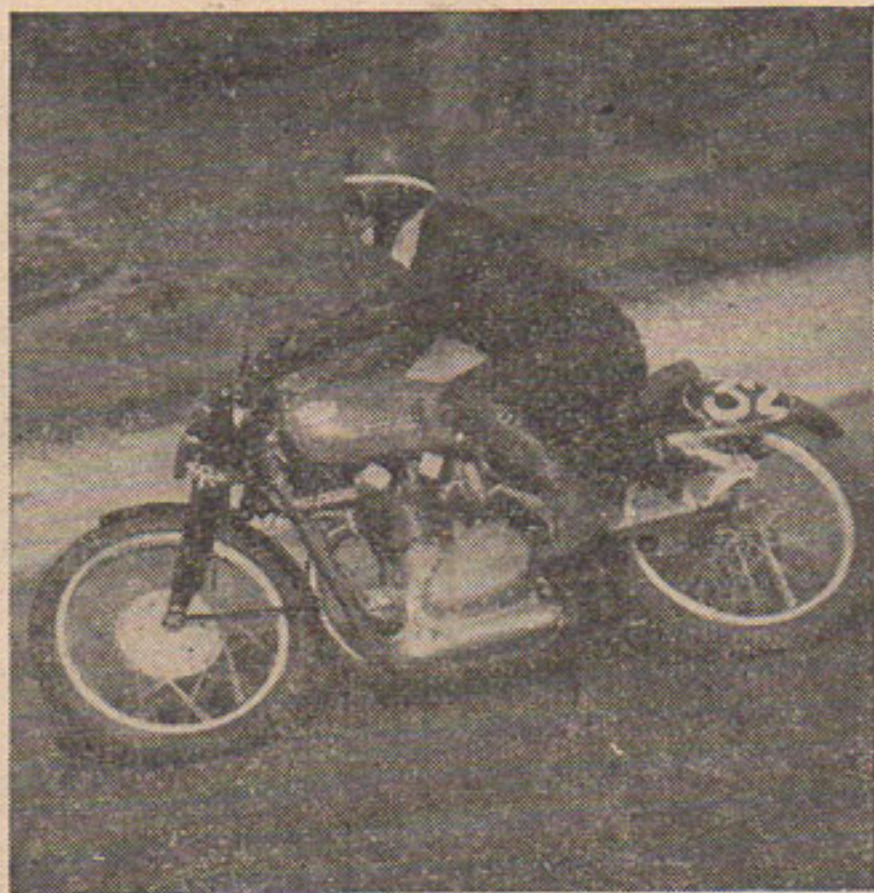
Le Français Marcel Perrin par suite d'un encrassement persistant de bougie et après plusieurs arrêts à son centre de ravitaillement a dû également, et malgré un très bon début, renoncer à continuer la course.

La course des 500 cmc. par contre nous a donné bien des émotions fortes et nous a fait assister au début à un duel entre Pagani, Lorenzetti et Behra. Finalement notre compatriote qui a fait une course courageuse, handicapé par une main et un pied en mauvais état par suite de sa chute à San-Remo, a dû se contenter d'une place de troisième qu'il a bien mérité d'ailleurs.

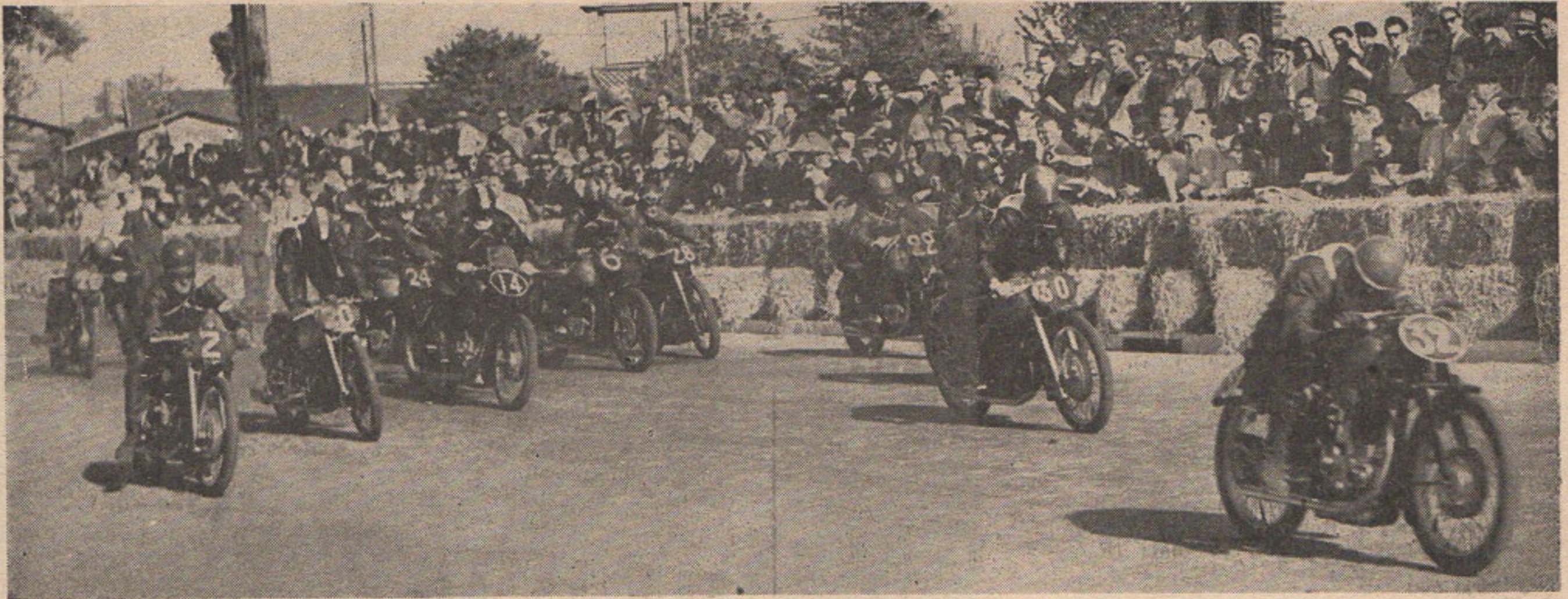
Au quatrième tour nous eûmes une grosse émotion lorsque l'Anglais Weddell en sortie de la courbe des tribunes vit sa direction flotter dangereusement. On crut quelques instants qu'il allait se redresser mais finalement il percuta sur une botte de paille et fit un saut à plus de cinq mètres de hauteur. Fort heureusement il amortit sa chute en tombant une première fois sur les bottes de paille avant de rebondir sur le sol.

Il s'en sortira très vraisemblablement au meilleur compte grâce à son casque... et à une chance inespérée.

Le début de la course fut mené par Pagani jusqu'au cinquième tour puis Lorenzetti reprit la tête, puis successivement ils prirent la place de leader à tour de rôle et c'est à un duel sans merci entre la Gilera et la Guzzi que nous assistâmes. Il devait se terminer par la victoire de Lorenzetti.



Pagani sur 500 Gilera.



Pau. Le départ des 500 cmc.

Nos amis Georges Houel et Marcel Perrin eurent eux des ennuis mécaniques, le premier avec sa boîte de vitesse et le second avec la perte d'un écrou de roue arrière.

A signaler également une course très régulière du Belge Goffin et de l'Anglais Oliver, seul Britannique resté en course, les autres s'étant retirés à la suite de l'accident survenu à leur compatriote Weddell.

M.-L. ROSENTHAL.

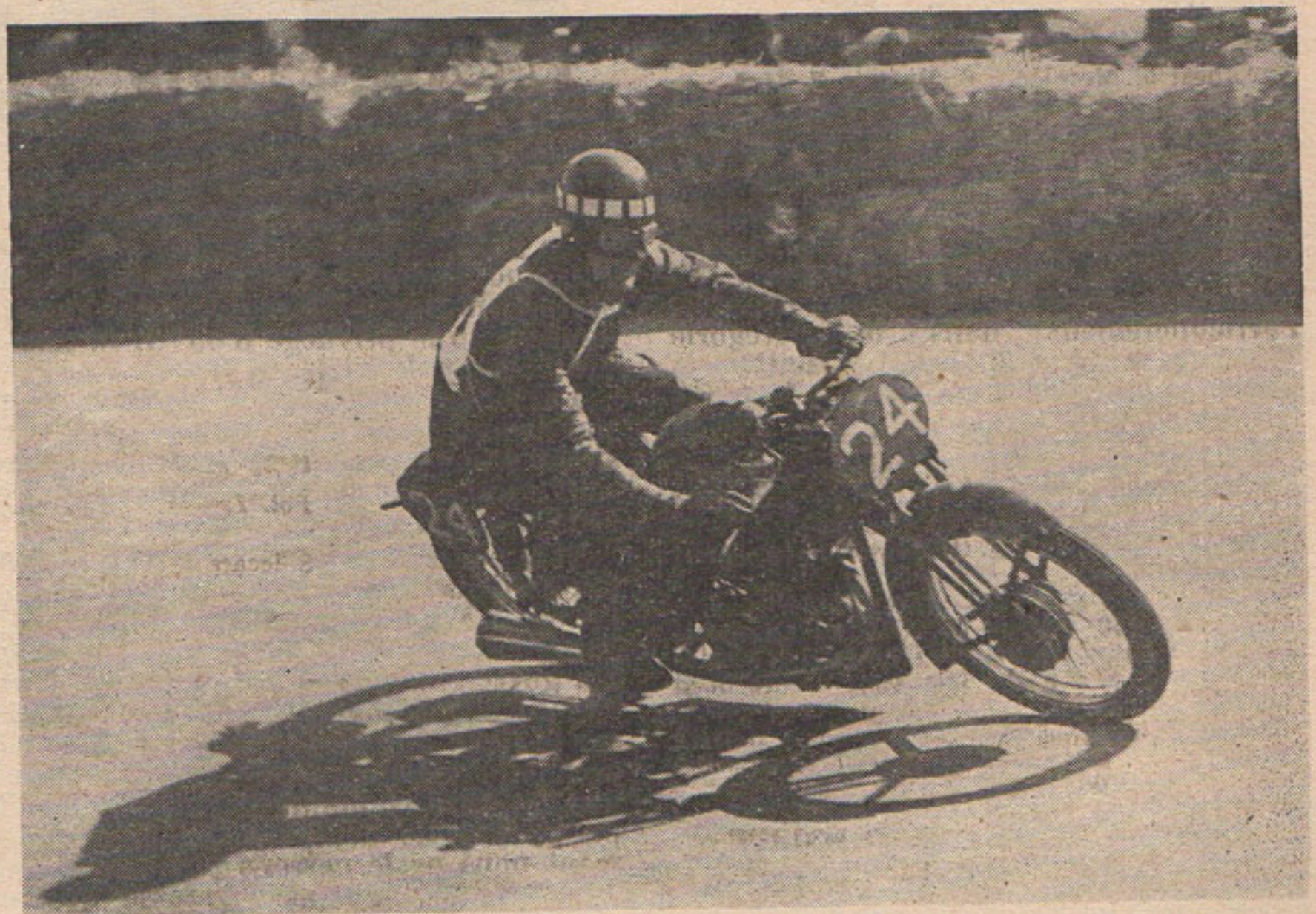
LES CLASSEMENTS

Motos 350 cmc. — 1. Wood, sur Vélocette, 35 t., soit 96 km. 915, 1 h. 9 m. 41 s. 2/10 (moyenne 83 km. 443), record battu; 2. Franta Juhan (Vélocette), 1 h. 10 m. 28 s. 8/10; 3. Lorenzetti (Guzzi), 1 h. 11 m. 4 s. 3/10; 4. Oliver (Vélocette), 1 h. 11 m. 7 s. 2/10; 5. Guy (Norton), 34 t., 1 h. 10 m. 54 s. 9/10; 6. Goffin (Vélocette), 1 h. 12 m. 25 s. 2/10; 7. Jenkinson (Vélocette), 32 t., 1 h. 9 m. 51 s. 3/10; 8. Laurent (A.J.S.), 31 t., 1 h. 6 m. 37 s. 8/10; 9. Cauchy (Vélocette), 29 t., 1 h. 11 m. 45 s. 6/10; 10. Barthe (Vélocette), 28 t., 1 h. 11 m. 12 s. 9/10.

Meilleur tour : Wood (Vélocette), 1 m. 57 s. 8/10 (moyenne 84 km. 62).

Motos 500 cmc. — 1. Lorenzetti (Guzzi), 40 t., soit 110 km. 760 en 1 h. 15 m. 43 s. 8/10 (moyenne 87 km. 748), record battu; 2. Pagani (Gilera), 1 h. 15 m. 44 s. 1/10; 3. Behra (Guzzi), 39 t., 1 h. 15 m. 45 s. 2/10; 4. Goffin (Triumph), 38 t., 1 h. 16 m. 32 s.; 5. Oliver (Norton), 38 t., 1 h. 17 m. 11 s. 8/10; 6. Collet (Gilera), 37 t., 1 h. 16 m. 35 s. 5/10; 7. Perrin, 31 t., 1 h. 15 m. 58 s. 7/10; 8. Lafon (Triumph), 25 t., 1 h. 8 m. 16 s. 6/10.

Meilleur tour : Pagani (Gilera), 1 m. 49 s. 5/10 (moyenne 91 km. 035), record battu.



Wood en pleine courbe (350 Vélocette).

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

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

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

SIDECARS H. B. pour Vélocoteurs

Scooter BERNARDET

VÉLOCETTE

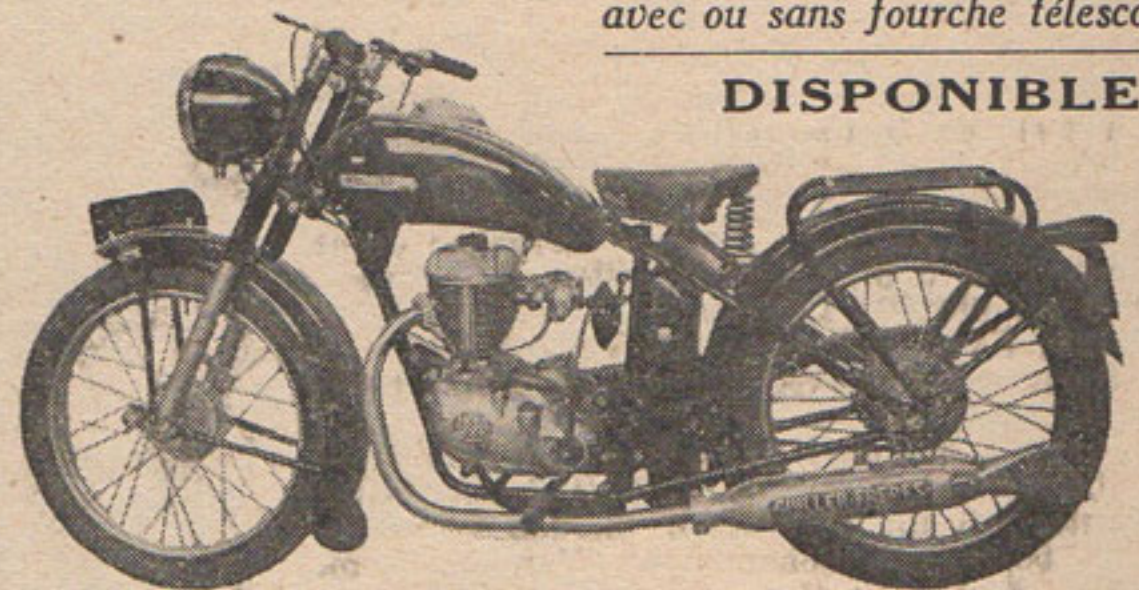
Motobécane TERROT

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

VENTE LIBRE — GUILLER 2 CV. culbuteurs

avec ou sans fourche télescopique

DISPONIBLE



MOTO-BASTILLE, 6, Boul. Richard-Lenoir, PARIS (11°)

ACHATS

ACHÈTE pièces ou mot. 125 Puch ou épave. — ROUX, 81, rue Sablonat, BORDEAUX (Gironde).

CHERCHE bielle av. fourche pour Darmont spé. 6 CV. — MONTMAYEUR, 4, route de Lyon, AUXERRE (Yonne). Tél. : 7.64.

PAIE bon prix pour D.K.W. 500 solo réc., bon ét., si crédit : 25.000 fr. par mois. Très sérieux. — Philippe VOIS, 263, rue Lecourbe, PARIS (15^e). Tél. : Klé. 48-05, soir.

ACHÈTE comptant vélomoteur et motos. — DELAIRE, 4, impasse de la Gaité, PARIS (14^e). Tél. : Dan. 55-43.

350 CULB. GNOME-ET-RHONE CM.2, cadre tube, double berceau ou équivalent. — M. FOURNIER, 16, rue des Postes, AUBERVILLIERS (Seine).

CACHE-CULBUTEUR complet en alu. ancien modèle pour Simca 8. — BONDON, 29, rue Sigorgne, MACON (S.-et-L.).

ACHÈTE en confiance 125 cmc. 2 ou 4 temps, récent, peu ou pas roulé. — Faire offre détaillée à M. CHEVANNE Christian, 86, rue du Corbeau, MAUBEUGE (Nord).

500 RENÉ-GILLET. — LOUVIOT, 69, rue Paul-Dupont, CLICHY-SOUS-BOIS (Seine). Tél. : 22.

ÉPAVE 500 cmc. Dresch. — VIGUIER, 9, rue Beauséjour, SURESNES (Seine).

SUIS ACHETEUR moteur Sach 1 CV. 3 vit. kick. — MARAIS, 28, cité Vauban, ANGERS (M.-et-L.).

VENTES

B.S.A. 500 cmc. twin A.7. 7.000 km. impeccable. Px : 320.000 fr. — Visible sauf samedi et dimanche : 22 ter, boulevard Général-Leclerc, NEUILLY-SUR-SEINE.

SCOOTER A.G.F. strictement neuf, 800 km. Px 90.000 fr. — Visible sauf samedi et dimanche : 22 ter, boulevard Général-Leclerc, NEUILLY-SUR-SEINE.

B.M.W. R.12 750 cmc. parf. ét. Px 160.000 fr. Harley-Davidson parf. ét. 750 cmc. Px 175.000 fr. — PERRIN, 50, avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine). Tél. : Mol. 24-62.

VÉLOMOTEUR PEUGEOT 125 cmc. 3 vit. comme nf. Px 75.000 fr. Mobyclub comme nf. — Jean DUTHEIL, place de Stalingrad MEUDON (S.-et-O.). Tél. : Obs., 10-35.

AUTOMOTO 350 A.17, lat., très bon ét. méc., roue à broche, tansad, pas nfs. Px 70.000 fr. — Visible ts les jours. Vélo-porteur complet. Px 9.000 fr. — ARNAUTOLOU, rue Billot, à GROSLAY (S.-et-O.).

GNOME-ET-RHONE 2 CV., 500 cmc., 3 vit. Parf. ét. — POITTIERS, 16, rue du Pont-Hardi, LAGNY (S.-et-M.).

VÉLOMOTEURS, moteurs auxiliaires nfs et occasion — TITO, 4, impasse Roux, PARIS (17^e).

MOTOBÉCANE 125 cmc. 4 tps comme nve, roulé 1.800 km. Px 70.000 fr. — Ecrire : DELAYEN, 4, chemin de la Ruellette, BEAUVAIS (Oise).

ZUNDAPP D.B.K. 3 CV. gd luxe, comme nve. Px 115.000 fr. au plus offrant. — RENE, 1, place Vaucelles, TAVERNY (S.-et-O.).



Les petites ANNONCES

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

Réception des annonces le 18 dernier délai

TERROT 100 cmc bon ét., volant nf, tansad, poignée tournante. — COUDY, 44, rue Vieille-du-Temple, PARIS (4^e).

TRIUMPH anglaise 500 culb. impeccable. av. sidecar Bernardet grand sport (toit ouvrant). — DELAUNAY Serge, 7, place des Jacobins, LE MANS (Sarthe).

TRIMOTEUR sans permis, très bon ét., 3 roues 25x3 plus 1 pneu nf., à saisir 60.000 fr. — BERTON, 84 bis, rue de Picpus, PARIS (12^e).

MOTO 175 cmc. 2 tps, 3 vit.; Rovin 35; Vélo H. 5.; tente montage 2 personnes. — R. EHRMANN, 74, rue du Général-Leclerc, BOIS-COLOMBES (Seine).

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères
Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON 60-60



Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920
52, Rue de la Fraternité
Bot. 11-26 ROMAINVILLE

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLESSE - ÉLÉGANCE

BON ACCUEIL et tous renseignements
par un spécialiste de la route pratiquant

PASCAULT, 20, Rue Compans (19^e) - 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.)



4 CV. J.A.P. culb., 2 pns nfs, avec side léger, 1 à 4 CV. ens. ou sépar. — DUPUIS, 10, rue de Nanterre, à SURESNES (Seine).

TERROT 500 cmc. R.G.A.S., roulé 2.800 km., px 150.000 fr. ou échange contre side ou solo 350 cmc. 4 vit. même état. — F. VERRIER, à BRAZEY-EN-PLAINE (Côte-d'Or).

AUTOMOTO 350 lat., mot. ét. nf. Px 58.000 fr. — Téléphon. Klé 09-27.

PARTICULIER vend Zundapp K.500 civile, 4 vit. d'origine, roulé 2.000 km. depuis 1945. Px 140.000 fr. Cause double emploi. — Maurice BRAILLY, 191, faubourg Croncels, TROYES (Aube).

AUTO-CAMPING 4 sacs couchage duvet bon ét. très confort., intér. — ROBERT Claude, 65, rue Manin, PARIS. — Tous les soirs sauf samedi et dimanche à partir de 20 h. 30.

SANDFORD 4 cyl., moteur Ruby, culbuteurs, ou échange contre moto récente. — MULLER, 22, avenue Claude-Vellefaux, PARIS (10^e).

URGENT cause départ col. Harley dern. modèle luxe 1.200 cc. 4 vit., roues 145x400, selle biplace, 3 project., consommation 6 l. Px 180.000.

PUCH 250 cmc. équip. cross. Px 35.000 fr. — JEANNEAU Fils, LES HERBIERS (Vendée).

VENDS ou échange contre vélomoteur propuls. h. bord Sachs 3 CV. B.E.T.B., 40, rue Diderot, BEZIERS (Hérault).

VENTE ou échange Harley, Ariel, Norton, D.K.W., A.J.S., N.S.U., Gillet-Herstal, Standard : susp. fourche télescopique et précision. Sidecars nfs et occ. Vélomoteur Villiers et diverses marques françaises nfs. Traction 7 CV. Simca 6 et 5. Stock moteurs, boîtes, dynamos, magnétos, pièces détachées moteurs Cucciolo. — BIANCO, 92, avenue de Verdun, ISSY-LES-MOULINEAUX.

250 CMC. BLOC MOTEUR, lic. D.K.W. Sélect. 4 vit. Bon ét. méc. — BELLEC, 121, rue de la République, PUTEAUX (Seine).

100 CMC. TERROT mod. 1946, très bon ét. Px 50.000 fr. — MORISSET, SERIGNAC - SUR - GAR. (Lot-et-Garonne).

MONET-GOYON 4 CV., bloc moteur, parf. ét., tansad. Px 60.000. — ANDRIEU Eugène, 64, route de Clermont, BEAUVAIS-MARISSEL (Oise). Tél. : 488.

VÉLOMOTEUR Ravat 125 cmc. 3 vit. Peugeot 100 cmc. 3 vit., type 54, ét. nf. Alcyon 100 cmc., type AS, 3 vit. Magnat-Debon 100 cmc. 2 vit. Ravat 100 cmc. monovitesse, bon état. Tandem Lutetia remis à nf garanti. Px intéressants. — E. JACQUEMOT, 15, avenue de la Marne, MONT-ROUGE (Seine).

FOURCHE cadre réservoir 125 cmc. René-Gillet. — M. FOURNIER, 16, rue des Postes, AUBERVILLIERS (Seine).

NEW-MAP 500 cul. Jap a side. — REY, 65, rue Fessart, PARIS (19^e).

175 MONET-GOYON parf. ét. — M. DERMEN, 24, rue de Gallieni, BOULOGNE.

UN TANDEM spécial, pneus 500x55, pour moteur auxil. Px 32.000 fr. Un tandem Petit-BI, Px 18.000 fr. Pneus 25x3 Dunlop fort. — DIETZ LE PETIT-BI, 9, rue Mazarine, PARIS (6^e).

REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélocipède

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

VÉLOCIPÈDE Monet - Goyon 100 cmc., monovitesse, chaîne, débrayage, contre moteur auxiliaire 50 cmc. sf Vap et similaires. — Ecire pour offre et rendez-vous : **PROVENZANO**, 2, rue Massy, CHAMPLAN par LONGJUMEAU (S.-et-O.).

ÉCHANGE moto D.K.W. 250 cmc. 4 vit. sélect., ét. impecc. noire et chrome, mot. très bon ét., pns nfs, équip. grand luxe, valeur 120.000 fr. contre 500 anglaise ou allemande récente. — **FRAIPONT**, 11, rue Porte-Notre-Dame, CAMBRAI (N.).

FONDS DE COMMERCE

RAISON SANTÉ cède avec facilités boutique plus atelier Paris (15^e) située près Vél d'Hiv. pont de Grenelle; boutique pour cycles et motos, articles de sport, jouets et voitures d'enfant, etc. Loyer 12.000 fr., bail 9 ans. — **CHAURAND**, 10, rue Linois, PARIS (15^e).

TOURISME-HOTELS

LE MONT-DORE (Auvergne)
Thermal et Touristique
HOTEL CASTEL MEDICIS
Tout confort
Garage gratuit pour motos

L'AUBERGE DU GRENADIER 1830, à 30 km. de Paris, vous offre dans un cadre attrayant une cuisine renommée. : **LUZARCHES**, près CHANTILLY. Tél. : 21.

A VILLIERS-SUR-MORIN, un site pittoresque, de belles promenades, de bonnes pêches et une excellente cuisine à **L'AUBERGE DE LA POSTE**.

PRÈS DE LIMOGES, à SAINT-PONT-D'ÉYGEAUX, l'**HOTEL JEAN GIRANDOLLE**. Excellente cuisine par le patron. Prix modérés.

Pour D.K.W. (type S.B.)

Pignons sortie de boîte de 18 à 22 dents. Couronnes AR fixes et pour roues à broche. Clefs de contact, ressorts de Kick, décalques, pistons.

Echange Standard } **BOITIERS, EMBIELLAGES, DYNAMOS
CARTERS, EMBRAYAGES, CYLINDRES**

PERSIN, 92, av. de Rigny à BRY-sur-MARNE (Seine)

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE

MIEUX QUE LE NEUF

Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de tringles

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION

LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

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

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

DIVERS

REPRÉSENTANT intr. grossistes région Ouest cherche cartes fabricants cycles, motos, autos, access. — **J. DELATTRE, BRIOLLAY** (M.-et-L.).

RAYONNAGES et roues complètes pour motos, vélocipèdes, cyclo-moteurs, etc., redressage et recentrage, dévoilage. — **Marcel ROCHE**, 4, imp. Roux, PARIS (17^e). Tél. : Car. 34-12.

SURMOULAGE-MOTO de tringle à tringle 300 x 19, 325 x 19, 350 x 19, 400 x 19. Travail unique. — **J. MERLET**, 14, rue de Plaisance, PARIS (14^e). Tél. : Suf. 63-97.

ANCIEN MÉCANICIEN aviation maritime cherche travaux, études et dessins (exécution pour industrie ou perspective pour présentation commerciale). — Ecire au journal qui transmettra.

REVEL (Et.), 82, av. des Ternes. Eto. 15-53. — Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuisards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V.M.

GARAGE gratuit et avance argent solution rapide pour motos et voitures à vendre. — **Service M. CHENEL**, Ets N.A.R.A., 13, rue Chante-Coq, PUTEAUX (place de la Mairie) samedi et dimanche matin ou sur rendez-vous. Tél. : Lon. 25-12.

2 ENV. nvs d'avant-guerre pr B.A.M. 650 x 45 et 50 C. à tal. Quelques anc. pns moto 650 x 55, 60, 65, 4 pns de 650 x 65 à tal. pr voitures à bras, 2 roues 715 x 115 av. pneu à réparer, 1 roue nve 730 x 130, 2 roues 710 x 90, 4 jts 760 x 90, quel. exc. pare-clous 700 x 80, 715, 730 et 13 x 45. Carb. Fil. Magn. Mea B.1 fixe à gauche, ét. nf. Mot. aux. Champion exc. ét. Anc. Sic-D.K.W. 2 CV. inc. et accid. Cadre vélo homme demi-ball., grde mar. d'avant-guerre., bon ét. et propre. Poste T.S.F. bat. mod. — **M. BRETON, BRETEUIL** (O.).

PHOTOGRAPHIE

« **ASNIÈRES PHOTO** », spécialiste du petit format : Leica, Foca, Retina, Rolleiflex nfs et occasions garantis. Transformation du Leica I et II en modèles III et III A. Bleuissement d'objectifs. — **ASNIÈRES PHOTO**, 78 bis, avenue 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).

Un choix
Unique AU

PHOTO-HALL
PHOTO-RADIO-CINÉMA-PHONO

5, RUE SCRIBE
PARIS 9^E

CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

GARAGE BERTRAND

87, Avenue Foch - Tél. 46-23

— BEZIERS

MOTOS-VÉLOCIPÈDES

Meilleures marques
françaises et étrangères

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

VENTE A CRÉDIT

— 12 Mensualités —

PISTONS MAHLE — montés en série — par les Constructeurs

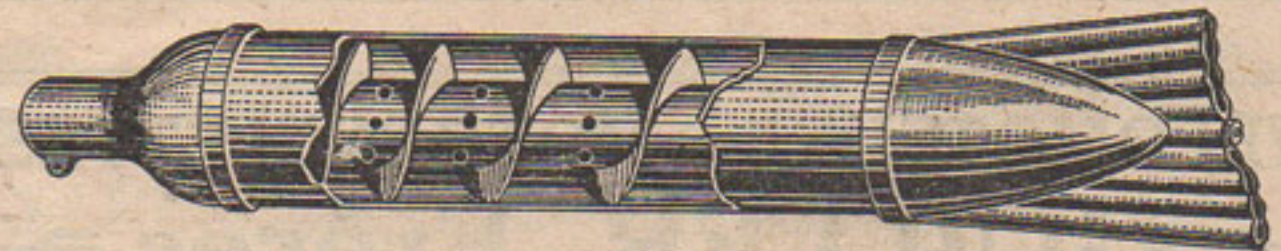
B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.

A. CHARDONNET, 16^{ter}, Rue Etienne-Marcel, PANTIN

— Téléphone : Nord 99-40 —

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier Concours du T.C.F.



Silence parfait sans diminution de puissance
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps

3, Rue d'Évreux -- COURBEVOIE (Seine)

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

NOM :

Adresse :

L'Abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française 300 fr.
Étranger. 450 »

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

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

Imp. J. HERBERT, 66, rue Kléber, Levallois. C.O.L. 32.0005.

CYCLES
MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

ALBERT ROBERT

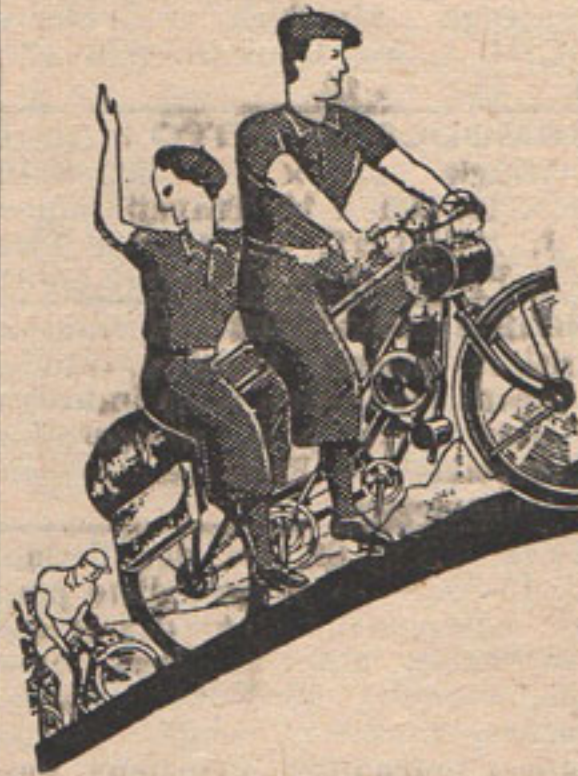
Livraison très rapide des Vélocycleurs avec bon
Motobécane PONEY, livrables de suite

ÉCHANGES STANDARD

Embiellages, cylindres, réservoirs, fourches
volants magnétiques

11, Rue André-Joineau - LE PRÉ-S^T-GERVAIS

Téléphone : VILlette 82-34



*Pédalez sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX
"DERNY"

*La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DERNY-MOTOR

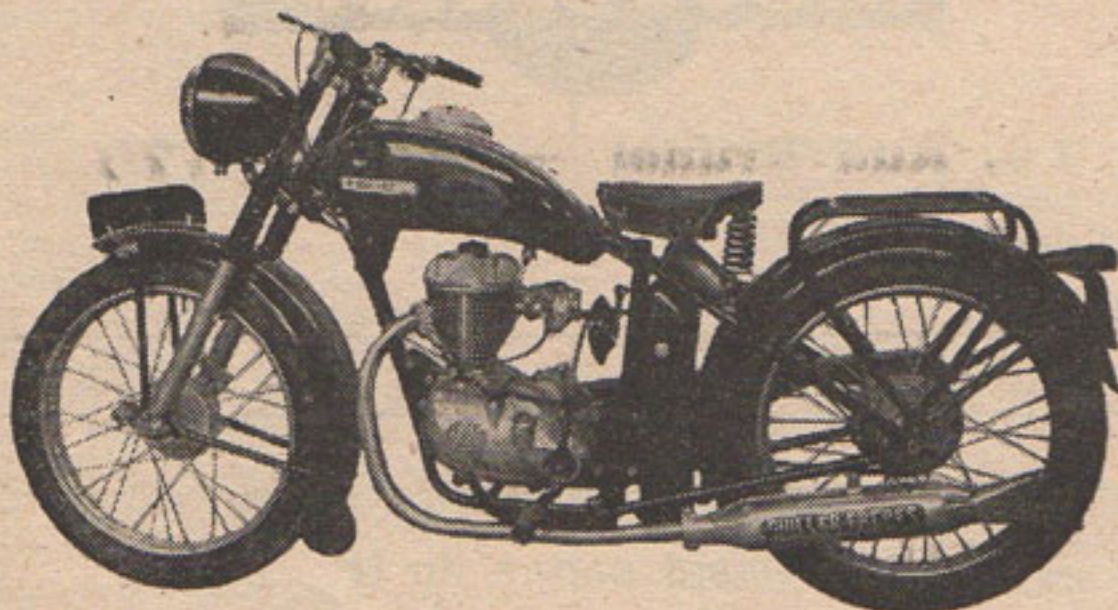
— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

49, Av. de St-Mandé, PARIS-12^e
Tél. : DID. 76-01

VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES
— GUILLER Frères —

1, PLACE PUY-LA-VAU
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

BLOC-MOTEURS 2 temps, 100 cm³ et 125 cm³, 3 vitesses
BLOC-MOTEURS 4 temps A.M.C., 108 cm³, 125 cm³,
150 cm³, 3 et 4 vitesses, sélecteur au pied
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION AR.



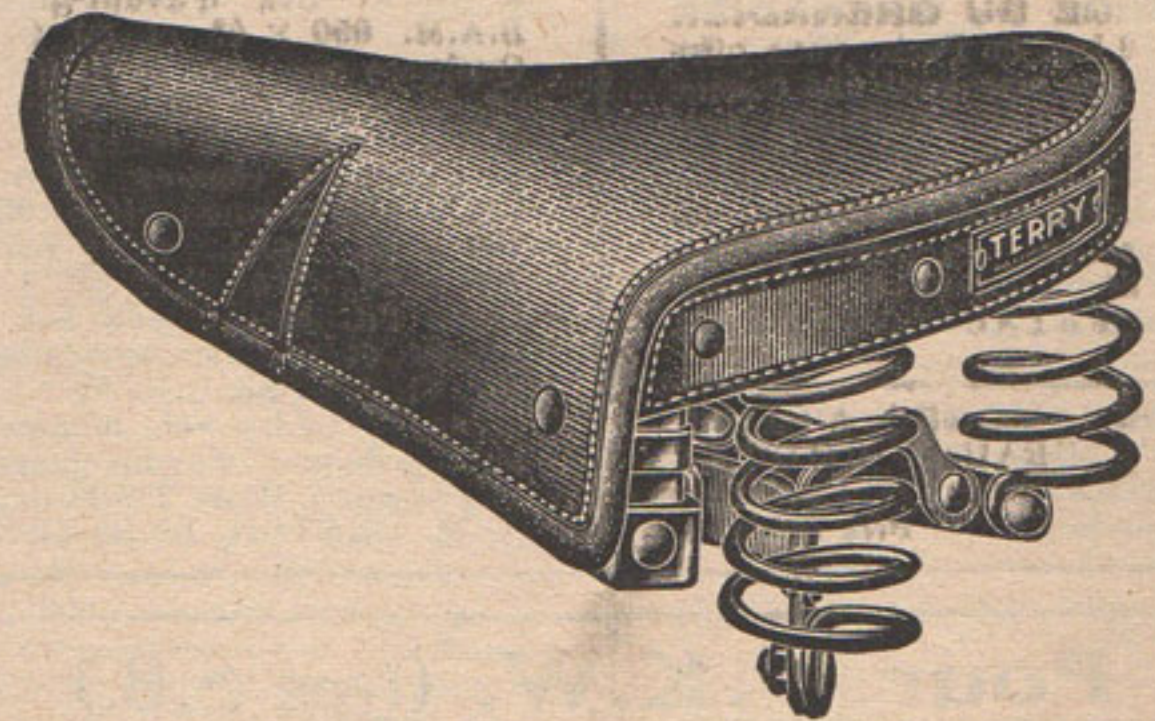
*Motoristes assurez-vous l'exclusivité
Demandez nos tarifs*

LIVRAISON RAPIDE

AGENTS EXCLUSIFS

PARIS : MOTO-BASTILLE, 6, Boulevard Richard-Lenoir
LYON : ALEXIS-MOTO, 3, Avenue Maréchal-Lyautey
MARSEILLE : GANIER, 17, Rue du Village
BORDEAUX : RISAM, 48, Rue du Pas-St-Georges
LILLE : FRANÇOIS, 8, Rue Gantois

Pour Motos & Vélocycleurs

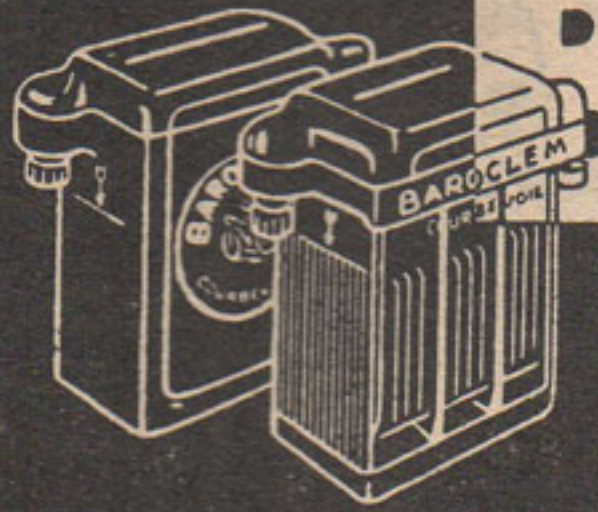


LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



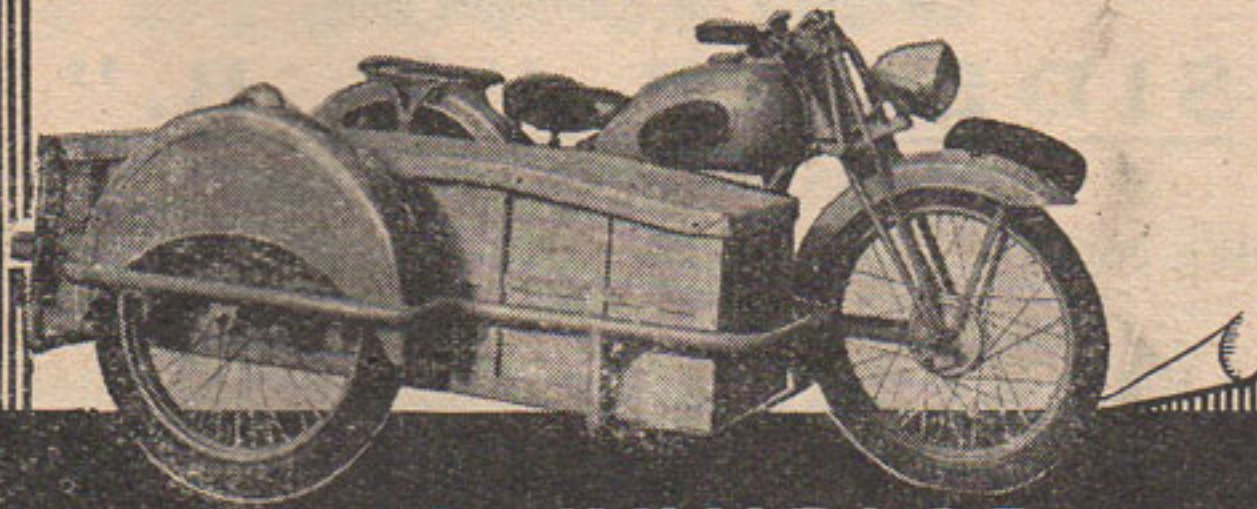
DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

HB

SIDE-CARS

VÉLOMOTEURS - MOTOS LÉGÈRES
AGENCES DEMANDÉES



E^{TS} P. HUMBLLOT

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

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

"MAGURA"

que vous pouvez vous procurer à
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, Rue Belidor — PARIS (17^e)

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS

Établ^s GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré



G. & M. BRASSINE

10, Rue Courtois — PANTIN (Seine)

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MONTREUIL

Gilbert BRASSINE, 2^e du classement général

sur

MOTO G. & M. BRASSINE - MOTEUR G.M.B.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE G.M.B.

MISE AU POINT - RÉPARATIONS

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 Motos

VENTE EXCLUSIVE A MM. LES GROSSISTES

Échantillons et Tarif sur demande



AGF

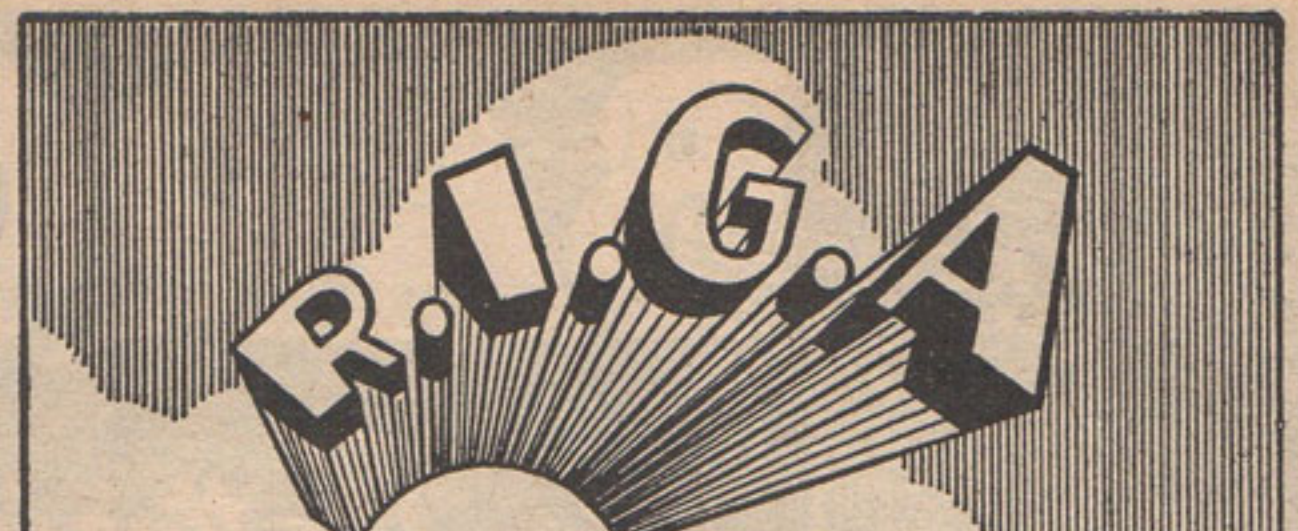
4 RUE HOCHÉ
COLOMBES (Seine)
Tél. CHA 08.47

**VENTE
LIBRE
LIVRAISON
RAPIDE**

La bonne selle souple **REYDEL**

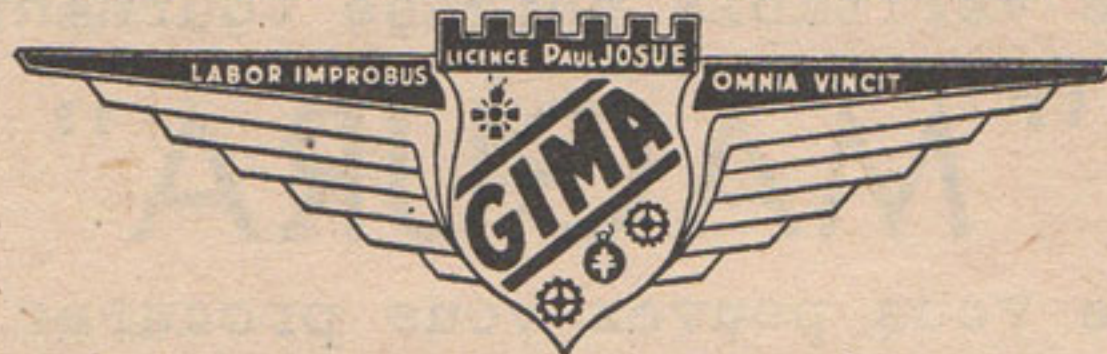
...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE
EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES
189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
TEL. MAL. 26-79

LA MOTO LÉGÈRE 150 cc.



Moteur A.M.C. — A la consommation d'un vélomoteur
et les performances d'une 250

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

Agent : M. PRÉVOST, 20, avenue de la Grande-Armée, PARIS-17^e

Enfin !... un **SIDECAR** pour Vélomoteurs
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^e Édouard-Vaillant — BOULOGNE-BILLANCOURT

Métro ; Porte de Saint-Cloud

Téléph. : MOL 29-62

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

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^e) - Tél. : ROQ. 63-78

Robert KIÉNÉ

Agent des grandes Marques :

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

Scooters **A.G.F.** en vente libre

Vélomoteurs livrables de suite avec bon

73, Quai du Point-du-Jour

BILLANCOURT

Téléphone
MOL. 64-02

LICENCE FRANÇAISE

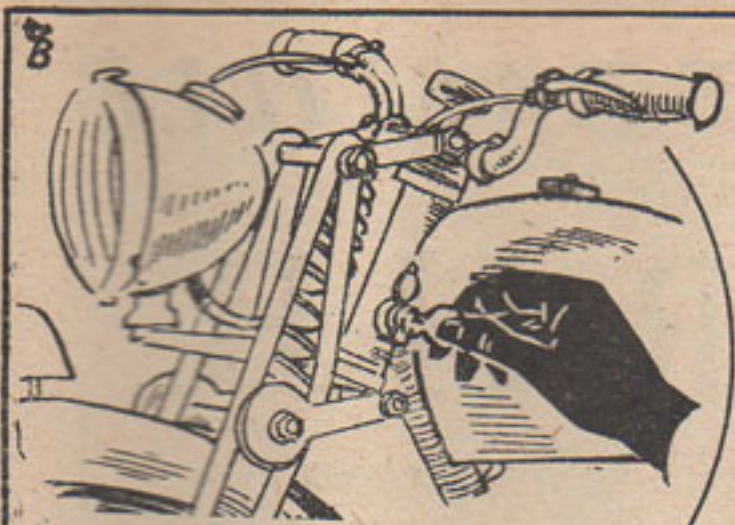
D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT



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

**L'ANTIVOL
NEIMAN**

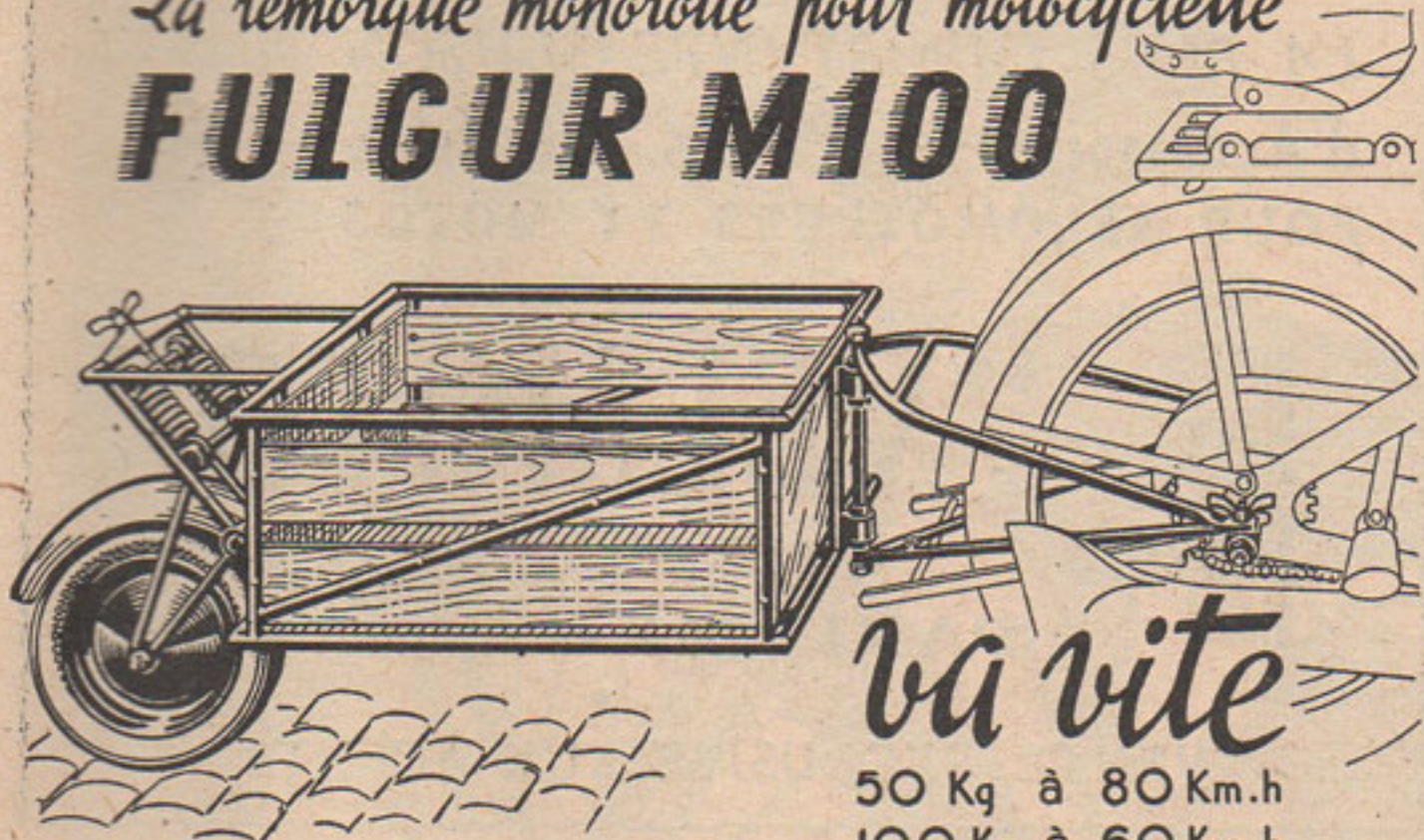
qui bloque la direction

Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

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

NOUVELLE ADRESSE

La remorque monoroue pour motocyclette
FULGUR M100



va vite

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

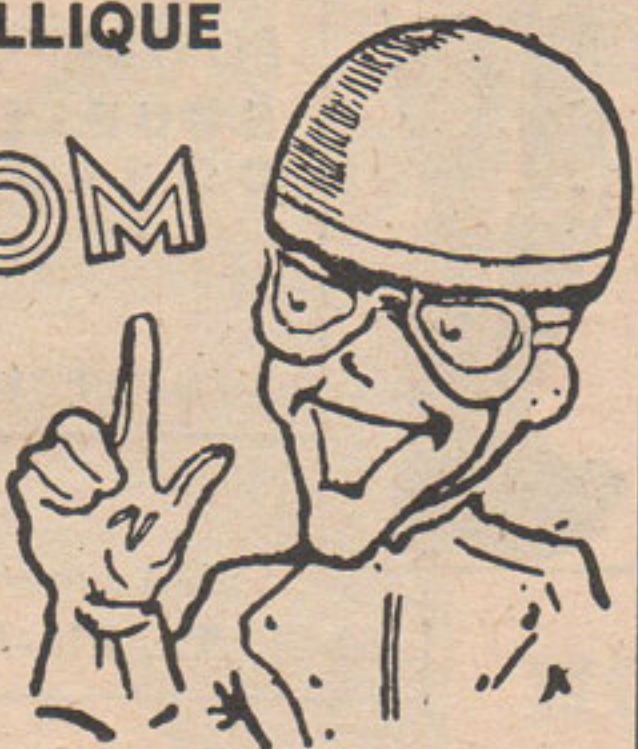
E^{ts} TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

**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



Étab^{ts} PERTUISOT

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

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

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

Novi

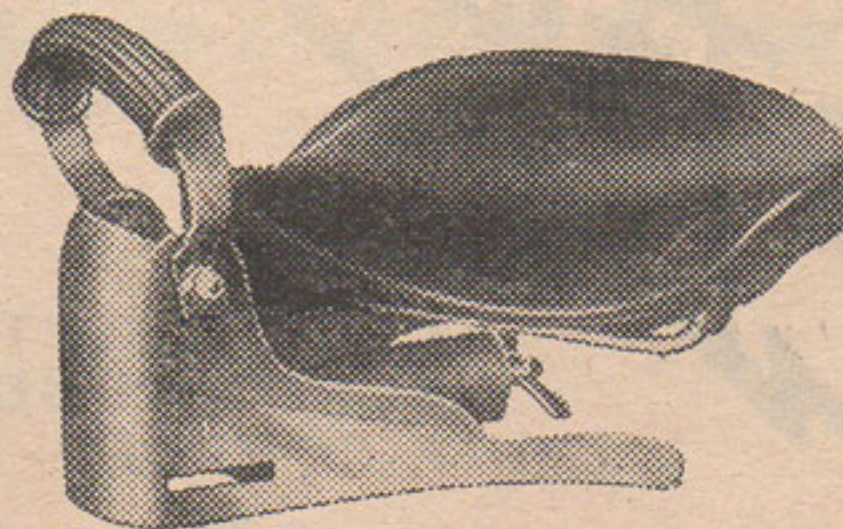
SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

Société des Accessoires "**MURCIA**"
S. A. R. L. Breveté France et Étranger



70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE
(Rhône)

A un prix modéré, confort et qualités assurés

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult



PARIS
XII^e

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

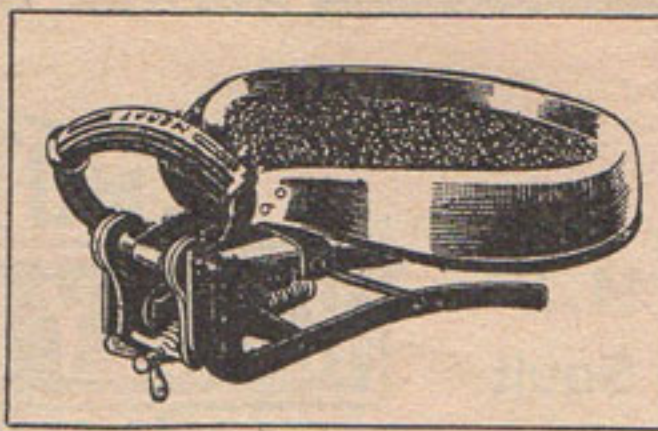
YELLOW

La chaîne française
de qualité

Une fabrication SEDIS

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

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

MONNERET-BASTILLE

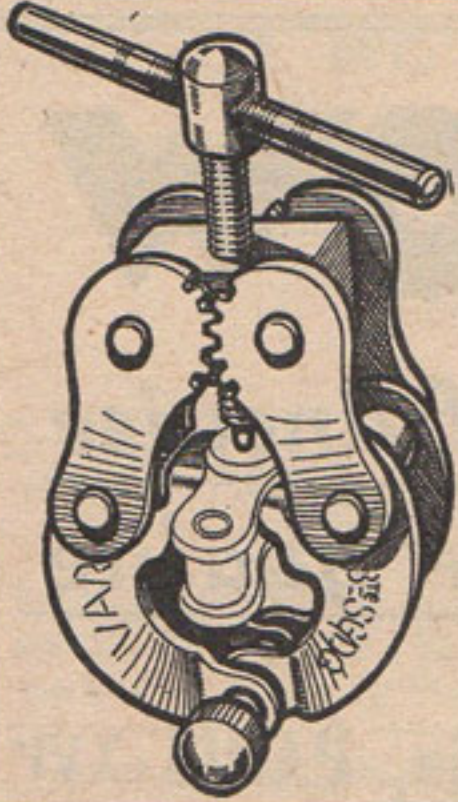
vous livre le

SIDECAR H.B.

pour le vélomoteur, à votre choix

EXPÉDITION EN PROVINCE PAR SERVICE RAPIDE
contre remboursement

7-9, Boul^d Beaumarchais, PARIS



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^{ts} V. A. R.

12, Rue de la Folie-Méricourt — PARIS (11^e)

VOL 02-37

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



"VELMOTO"

6, RUE DE LUNÉVILLE, 6

PARIS (19^e) -:- Métro : Ourcq

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS



**STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO**

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

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES

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

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



Efficace contre la pluie, le froid et le vent

LA BOTTE PULL-OVER

protège et garantit le motocycliste

**SOUPLE — EXTRA LÉGÈRE
CONFORTABLE — SOLIDE**

Tige en toile imperméabilisée

— Claque caoutchouc —

S'ENFILE PAR DESSUS LA CHAU SURE

TUOVER

Société Anonyme au capital de 24.000.000 de Frs

82-84, Av. Ph.-Auguste, PARIS-XI^e ROQ. 98-11
(3 lignes)

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

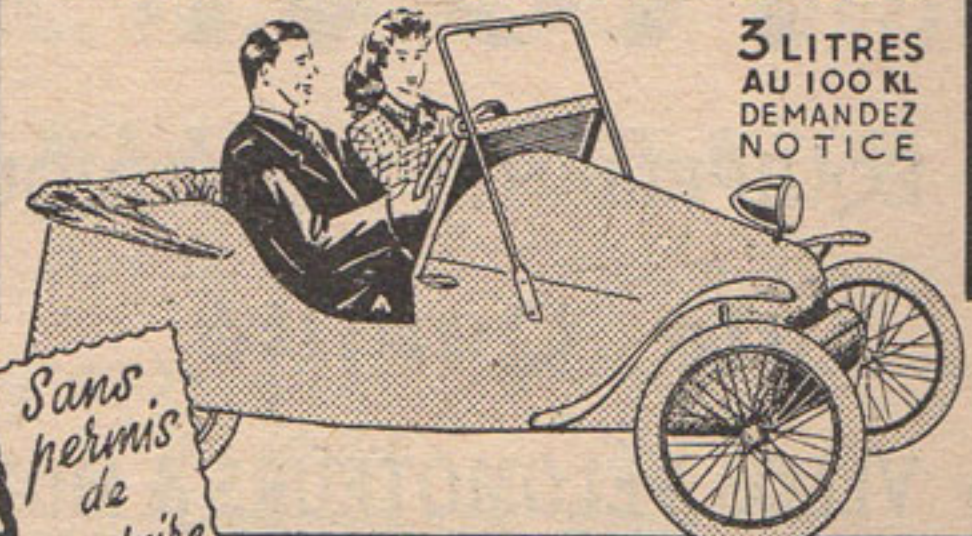
des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Voiturette

CH. MOCHET TYPE C.M.
A MOTEUR 125^{cc} 3 VITESSES

3 LITRES
AU 100 KL
DEMANDEZ
NOTICE

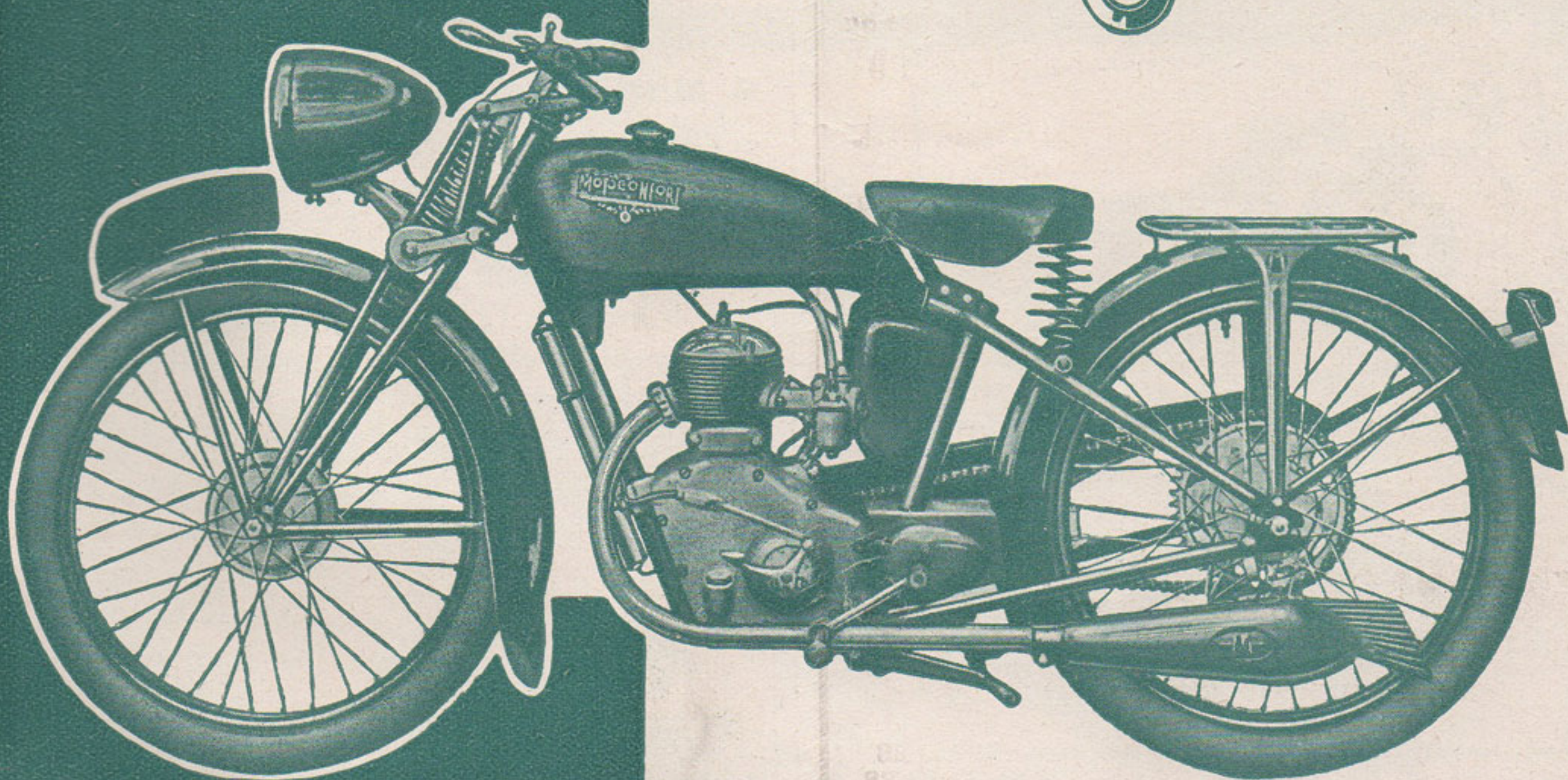


Sans
permis
de
conduire

68, RUE ROQUE DE FILLOL
PUTEAUX (Seine) Tél. LON. 07-25

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

64.680

FRANCS

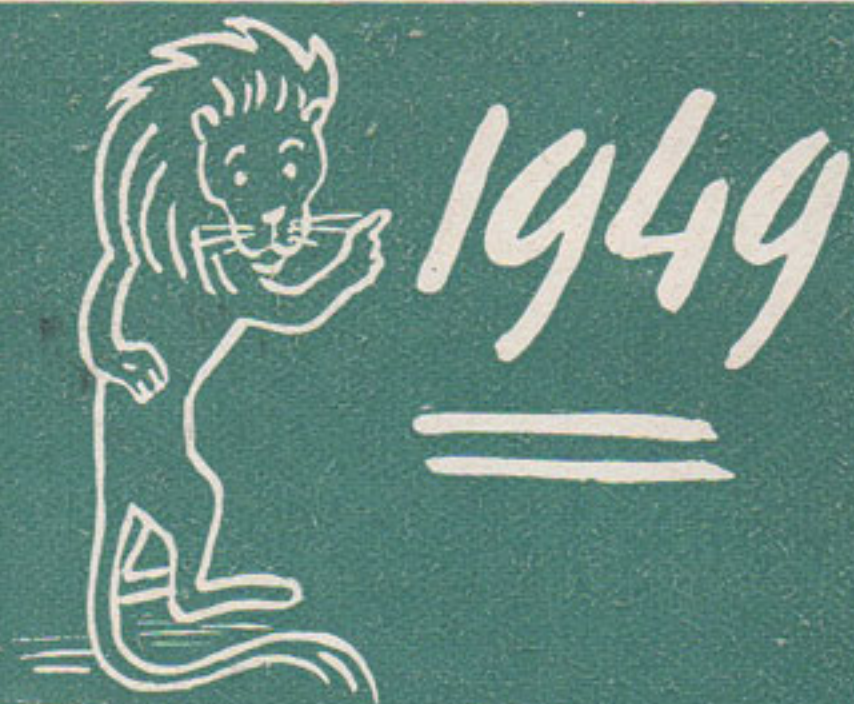
MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES

TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

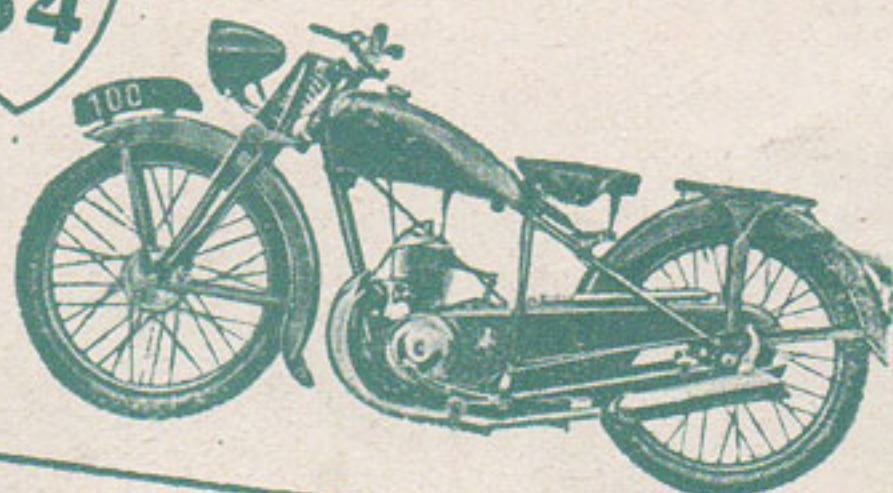
MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT. PANTIN (Seine)

Toute la Gamme Peugeot

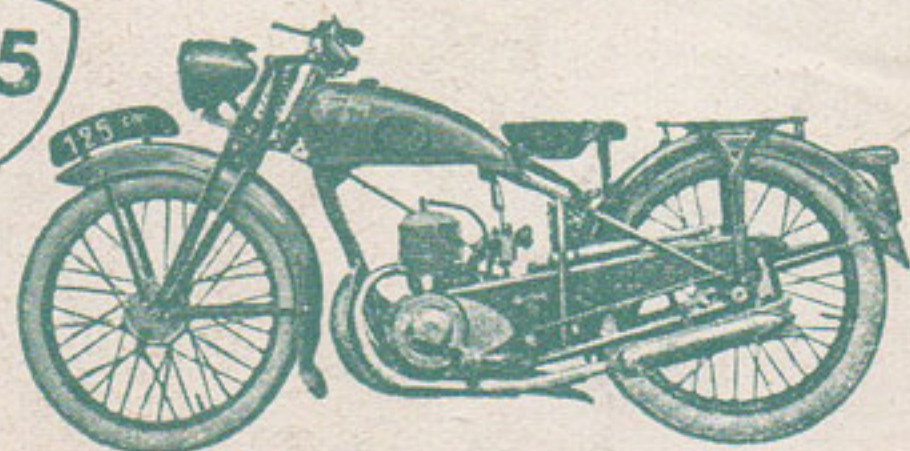


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55

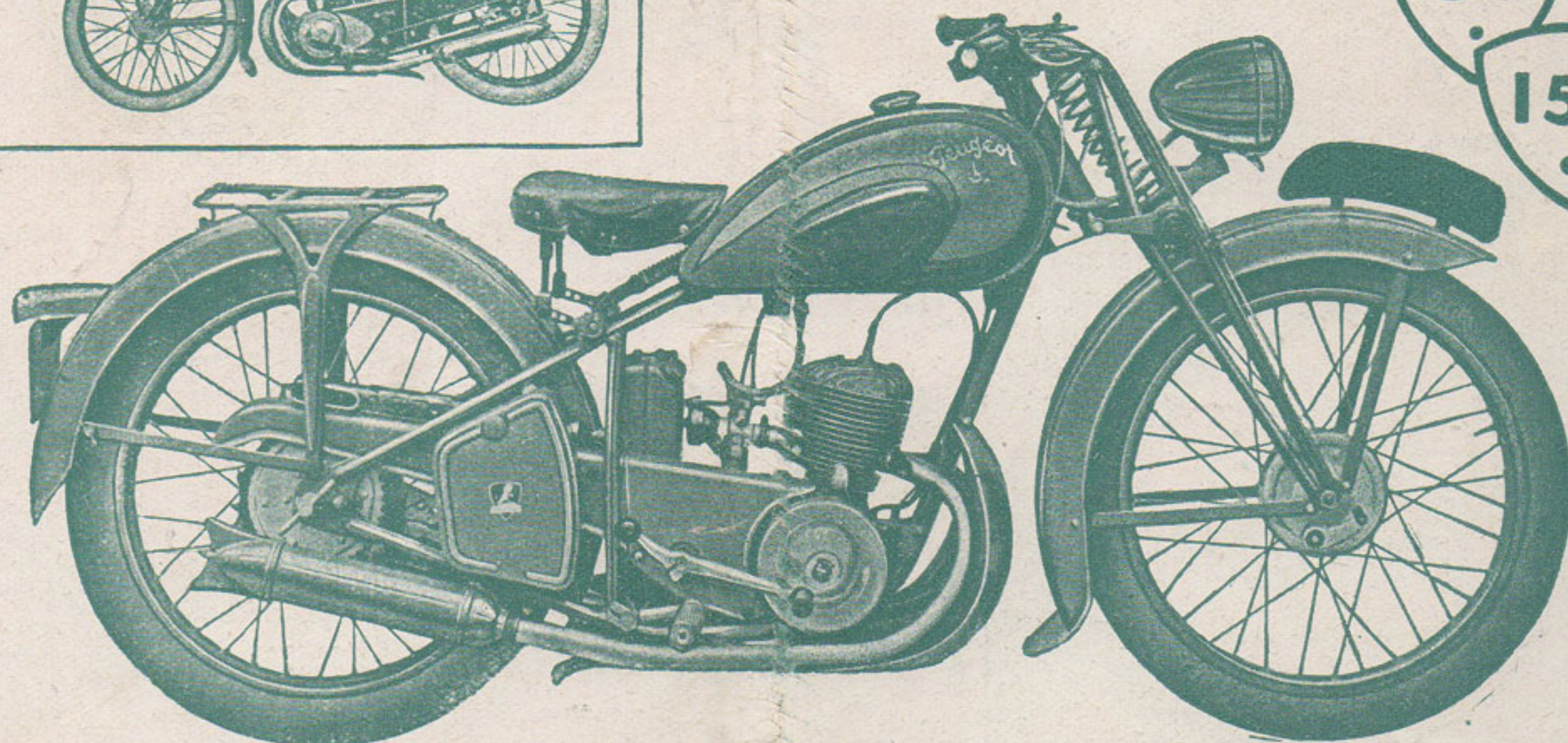


4 Modèles : toute une gamme

- * Vélomoteur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- * Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

56

156



Cycles
Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)