

2<sup>e</sup> ANNÉE — N° 23

REVUE  
MENSUELLE

JUIN 1949

# MOTOCYCLES

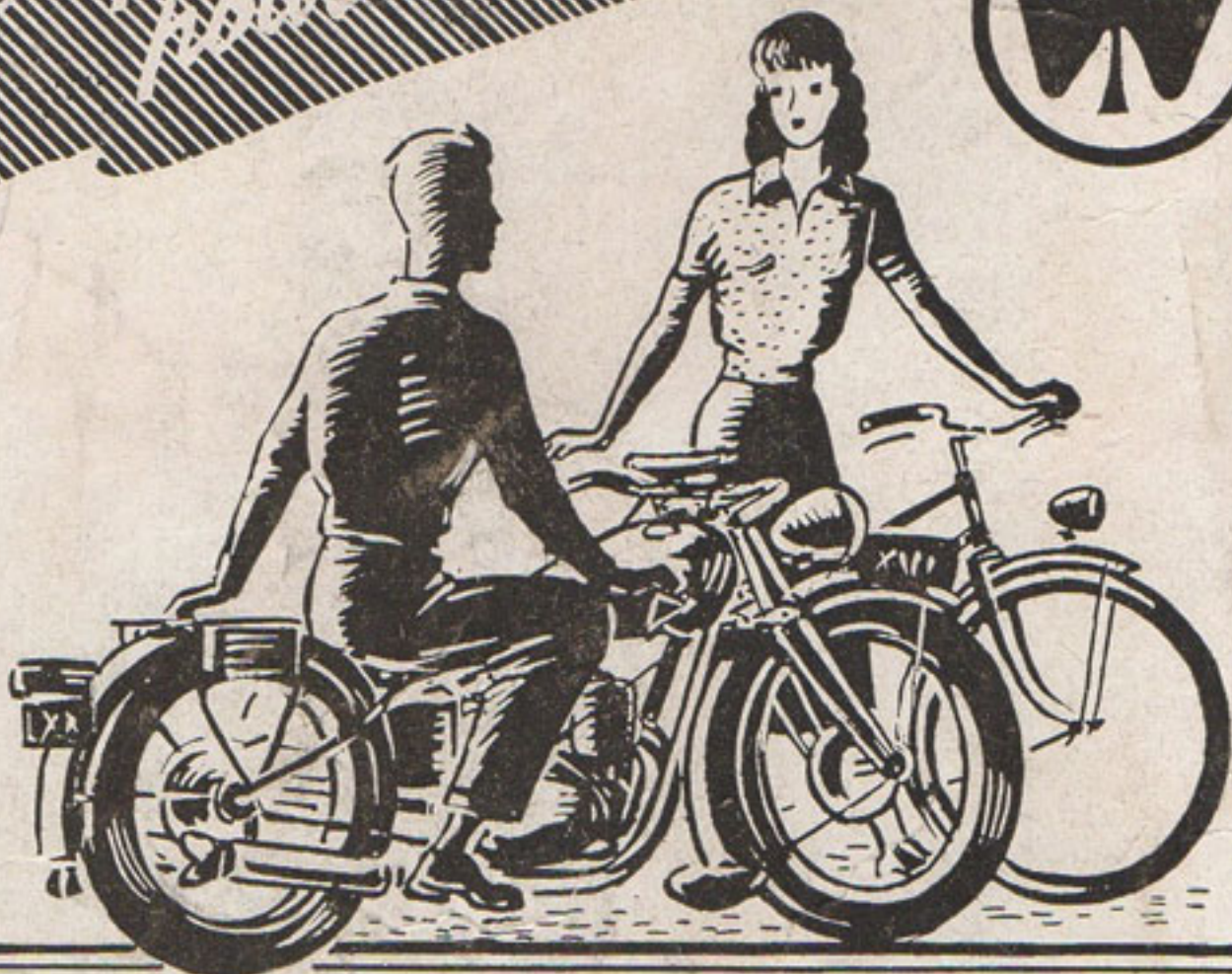
DIRECTEUR:  
Max ENDERS



30F

# AUTOMOTO

Produits de fabrication  
pour l'année 1949



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

⊗ **SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX**

Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses

⊗ **SES VÉLOMOTEURS 125 cm<sup>3</sup> A. S. ET A. D.**

2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses

⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.**

4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs  
4 vitesses — Sélecteur au pied

⊗ **SA MOTO 150 cm<sup>3</sup> - 4 TEMPS**

Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses  
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

# AUTOMOTO

**CYCLES AUTOMOTO**

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



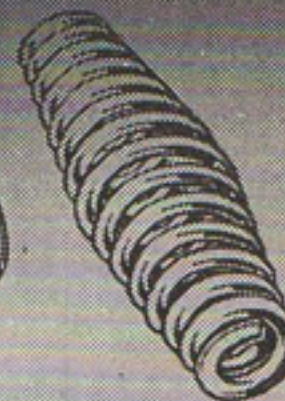
# GARRREAU

*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.**



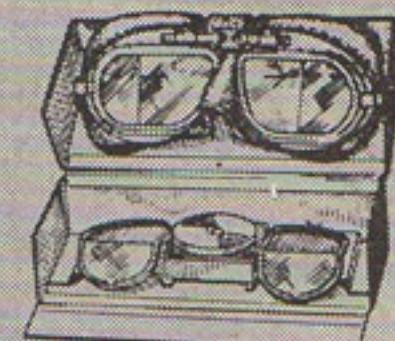
PLATEAU D'EMBRAYAGE



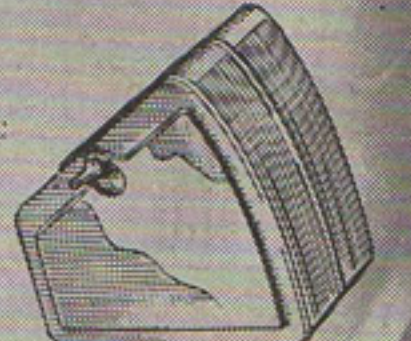
RESSORTS DE FOURCHE ET DE SELLE



PIGNON ET ARBRE DE VITESSE

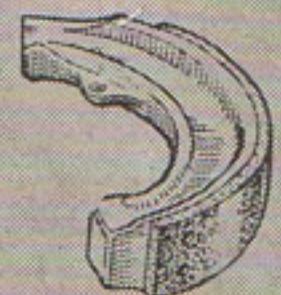
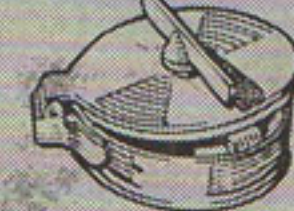


LUNETTES 2 JEUX DE VERRES TRIPLEX BLANCS ET TEINTES



BOITE A OUTILS

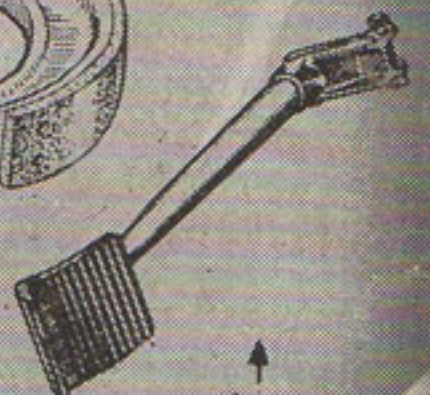
SOUPAPES ET GUIDES POUR TOUTES MARQUES



BOUCHONS DE RESERVOIRS ET ROBINETS FILTRÉS



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<sup>er</sup> CHOIX RENFORCE, IMPERMEABLE. (Prix spéciaux par quantités)



TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES

**Norton**

**22, RUE ROBERT-LINDET PARIS-XV<sup>e</sup> - TÉL. : VAU. 07-09**

# Sertum

Établissements et Administration :

VIALE CERTOSA 226 - TÉL. 90-576, 92-343, 92-189

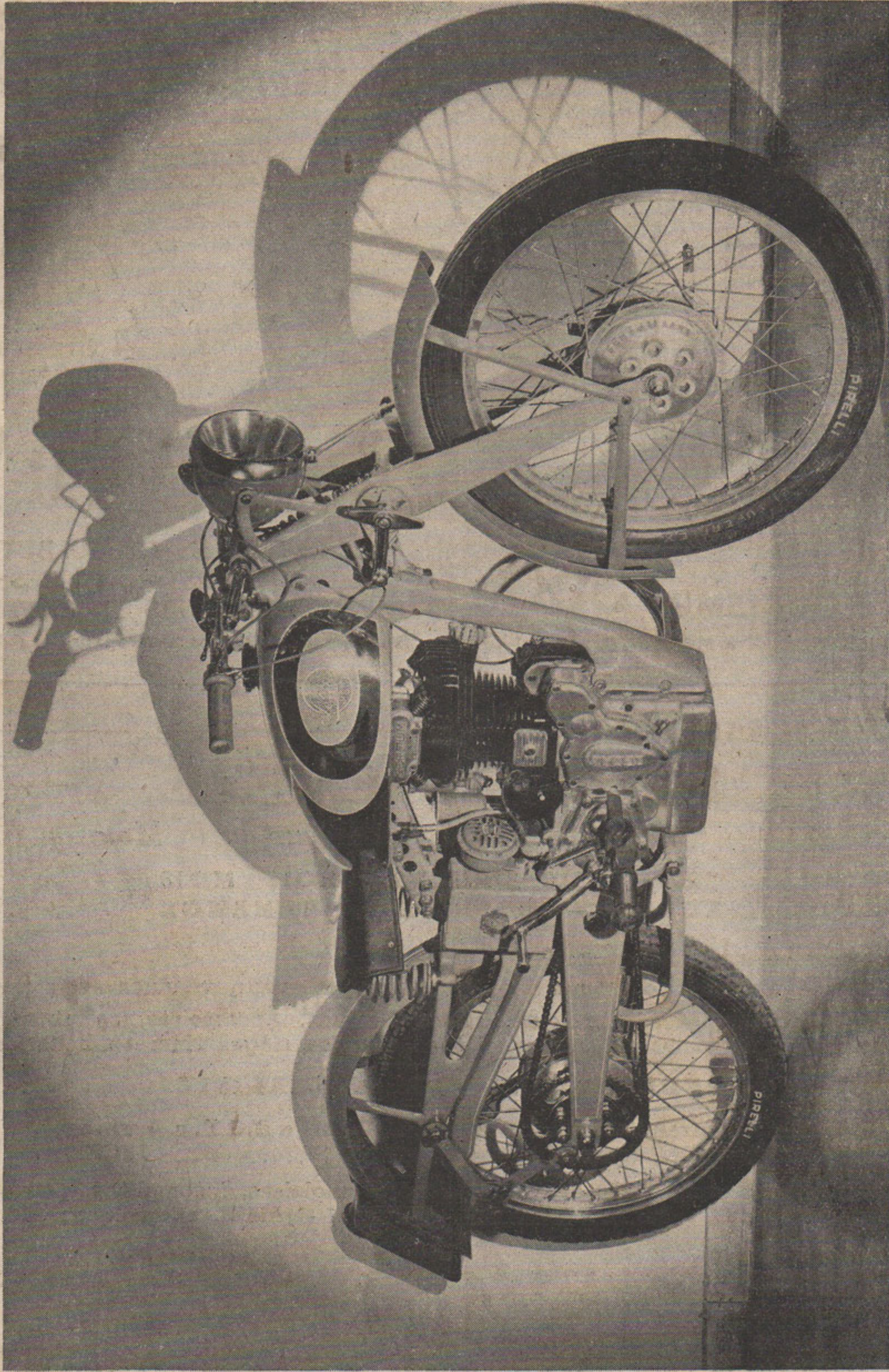
Télégr. : SERTUM - MILAN

Rep. Ventes et Exposition :

VIA QUINTINO SELLA 1 - TÉL. 16-709, 153-692

Boite Postale 977

**ATELIERS MÉCANIQUES FAUSTO ALBERTI - MILAN**



**DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE ET LES COLONIES**

**G. MONNERET**

106 AVENUE ARISTIDE - BRIAND - MONTROUGE (SEINE)

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

*et même, à deux  
toujours en prise!*

*Sécurité  
Vitesse  
Confort*



*avec le nouveau*

**BLOC-MOTEUR  
VILLIERS**

**3 VITESSES A SÉLECT.  
SUSPENSION AR.**

**MONET**

**GOYON**

**SES MOTOS DE  
GRAND TOURISME**

**350** CM<sup>3</sup>

**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<sup>e</sup>)**

**POUR VOS VACANCES**

## **Paul LADEVÈZE**

*vous offre le Sidecar ou la Moto de votre choix*

**CRÉDIT DE DEUX A TROIS MOIS  
ACHAT — REPRISSE — ÉCHANGE**

20 Sidecars, avec ou sans motocyclettes

70 Motocyclettes étrangères de 1<sup>re</sup> marque, 4 vitesses, sélecteur, vendues avec garantie.

Pièces détachées assurées pour toutes motos vendues. Accessoires, chambres, pneus neufs et occasion de toutes dimensions, chaînes, casques, sièges « Mérat », batteries, etc...

### **RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES**

**Livraison immédiate du 128 cm<sup>3</sup> SCOOTER « A.G.F. » 4 vitesses,  
suspension AR., fourche télescopique . . . . . 121.086 fr.**

Prochainement à la vente : 250 épaves, des motos anglaises, incomplètes, pouvant être immatriculées : ARIEL - B.S.A. - NORTON - TRIUMPH - JAMES, et quelques allemandes

Agent Général :  
**ARIEL - PANTHER - GILÉRA**

Représentant :  
**NORTON - DOUGLAS - MOTOBÉCANE**

*Achetez toutes motos d'occasion avec garantie chez*

**Paul LADEVÈZE, Anciens Établissements L. PSALTY, Maison fondée en 1912**

Téléphone : ÉTOILE 24-66

**50, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)**

Métro : ARGENTINE

**EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES**

**Ouvert tous les jours sauf le dimanche**

Motocyclettes - Véломoteurs

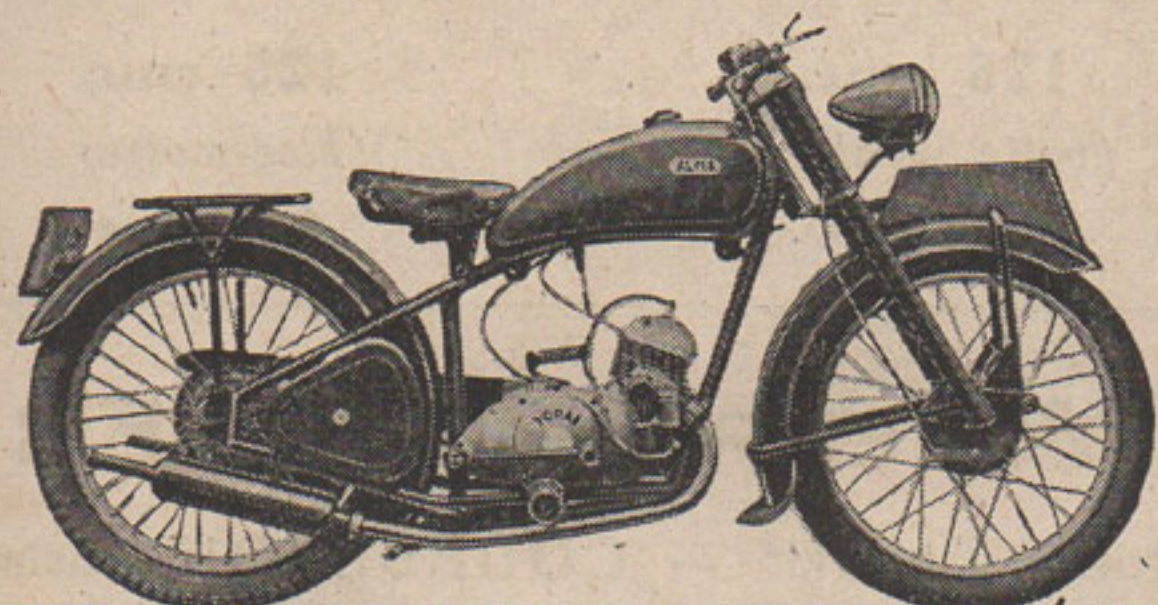
# ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

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

2 MODÈLES  
CONSUMMATION 2 LITRES 1/2

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



*Sécurité - Puissance - Confort*

## BOTTES de MOTO

### MARCY

1-3, Place de la Bourse

CENTRAL 83-11

(Entré les rues Réaumur et 4-Septembre)



Rayon spécial pour la Ville  
et tous les Sports

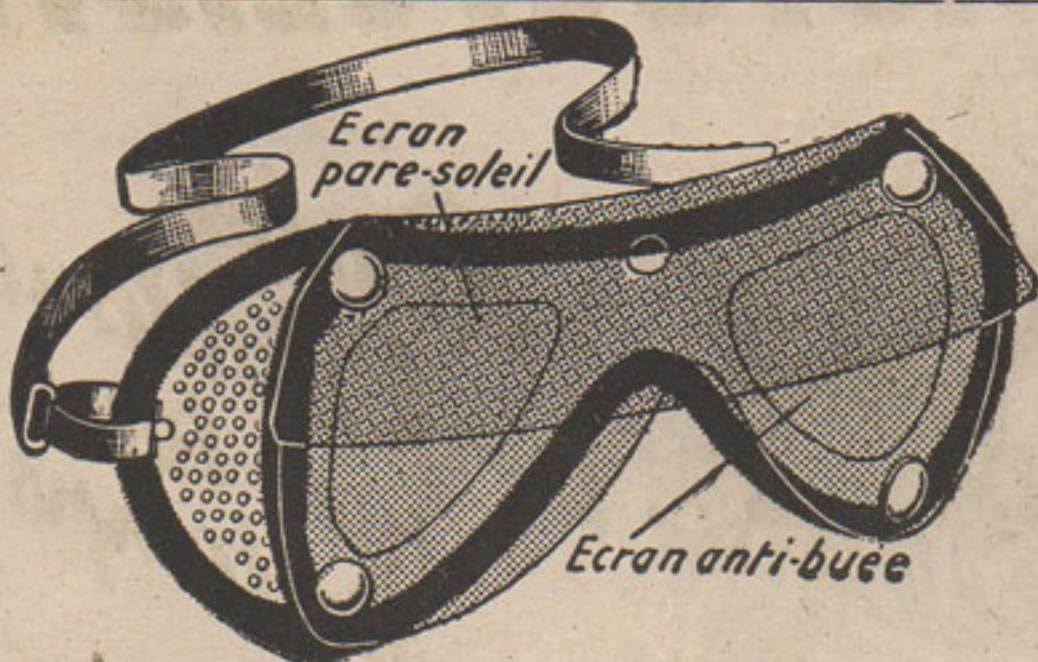
QUALITÉ • CONFORT

Prix spécialement étudiés

*La plus importante  
spécialité française*

L  
U  
N  
E  
T  
T  
E  
S

L  
U  
N  
E  
T  
T  
E  
S



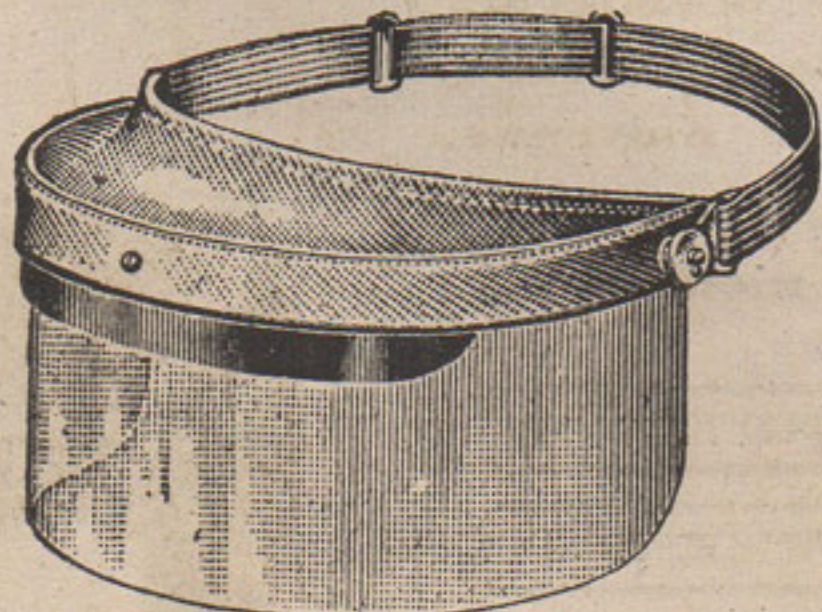
D  
E  
M  
O  
T  
O

### LUNETTE B. 11 S.

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT  
PARFAITE POUR VÉLO ET MOTO

D  
E  
S  
K  
I

PARE  
VISAGE



VISIÈRES  
MASQUES

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

*Demandez-les chez votre Fournisseur*

AGENCE EXCLUSIVE

## MOTOBÉCANE

MOTOS

CYCLES

EXPOSE ET PREND COMMANDE

DE LA

175<sup>cmc</sup> MOTOBÉCANE

A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SÉLECTEUR  
FOURCHE TÉLESCOPIQUE AVANT ET ARRIÈRE

EN VENTE LIBRE

DES

VÉLOMOTEURS 125<sup>cmc</sup>

4 TEMPS, LATÉRALES ET CULBUTÉS

AINSI QUE LES

CYCLOMOTEURS PONEY

50<sup>cmc</sup> - 2 VITESSES

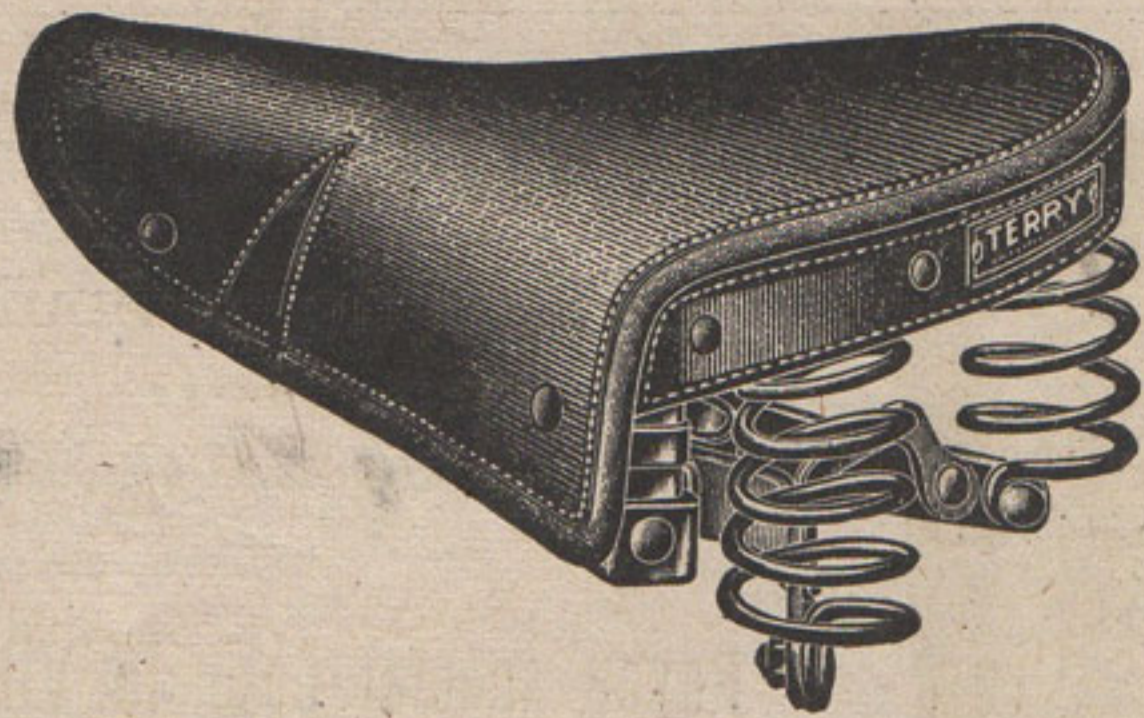
EN VENTE LIBRE

LIVRABLE DE SUITE

BLANCHE AUTO - MOTOS - CYCLES

Ancien<sup>t</sup> A. GENESTE - Gérard DÉsir, Gérant  
71, RUE BLANCHE - PARIS (9<sup>e</sup>) - TÉL. : TRI. 55-50

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

**TERRY**

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*

Les Véломoteurs

**ALCYON**

**LA FRANÇAISE DIAMANT**

**ARMOR**

**LABOR**

**THOMANN**

**OLYMPIQUE**

Etc...

*sont équipés avec les nouveaux moteurs*

**ZURCHER**

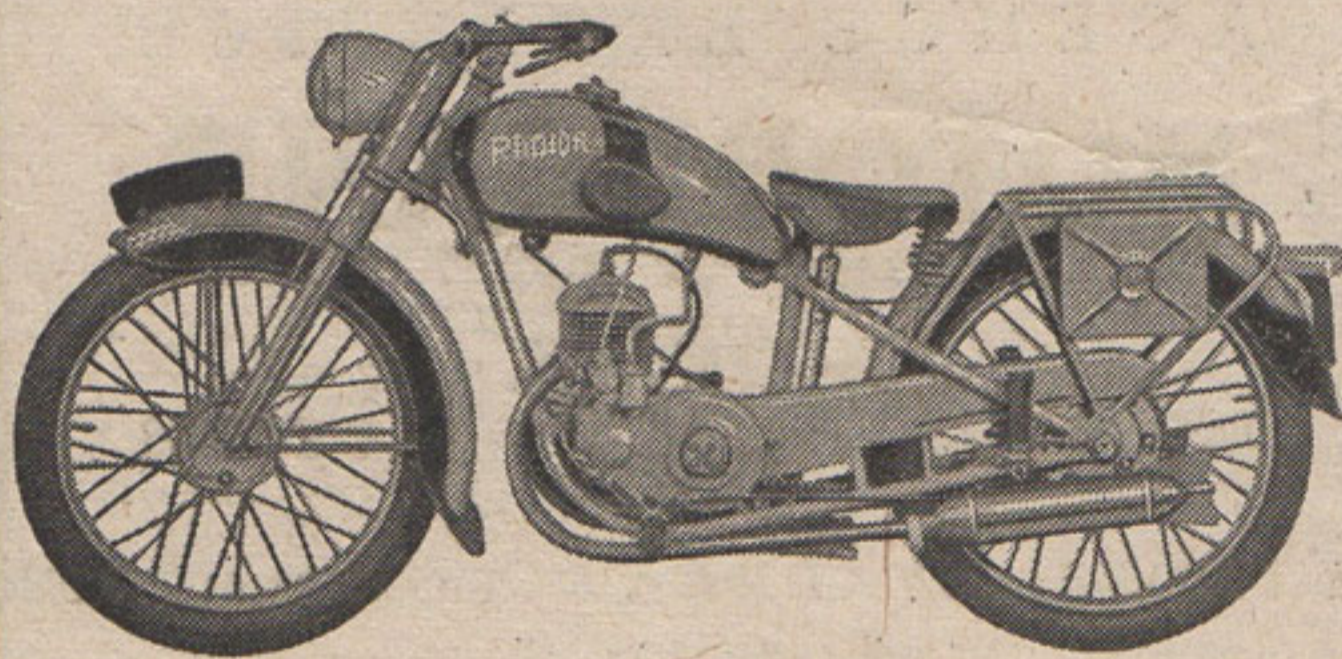
125 cmc.  
(boîte séparée)  
3 vitesses

et

125 cmc.  
(bloc-moteur)  
4 vitesses

**MOTEURS ZURCHER**

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)



**RADIOR**

VÉLOMOTEURS ET CYCLES DE PRÉCISION

MOTEUR "NERVOR" 2 TEMPS, 125 cmc.  
A DOUBLE ÉCHAPPEMENT

SUSPENSION FOURCHE TÉLESCOPIQUE HUILE

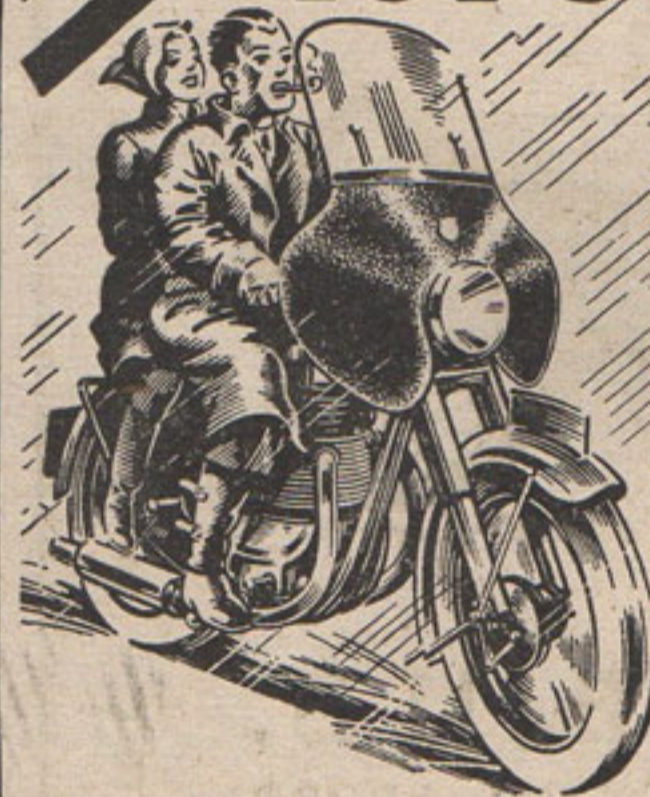
AGENCE POUR RÉGIONS NON CONCÉDÉES

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

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

J. CHAPOLARD & GOUBET Père et Fils, constructeurs

**MOTOCYCLISTES**



*Roulez  
confortablement  
par tous  
les temps*

Voyagez dorénavant  
sans fatigue tout en améliorant votre moyenne.

Ensemble élégant  
à prix modique.

RIGIDITÉ ABSOLUE

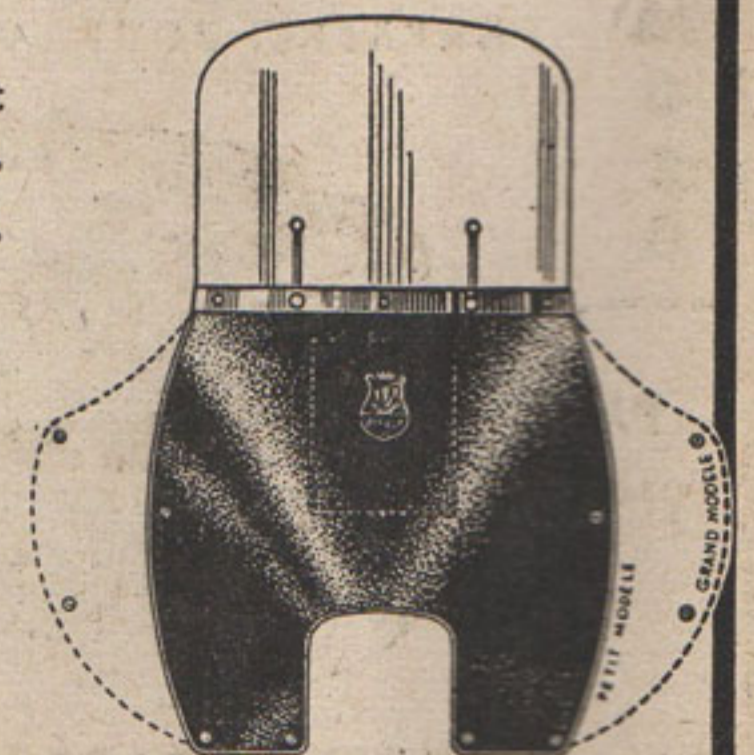
PROTECTION COMPLETE



Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

**BIPLEX**

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

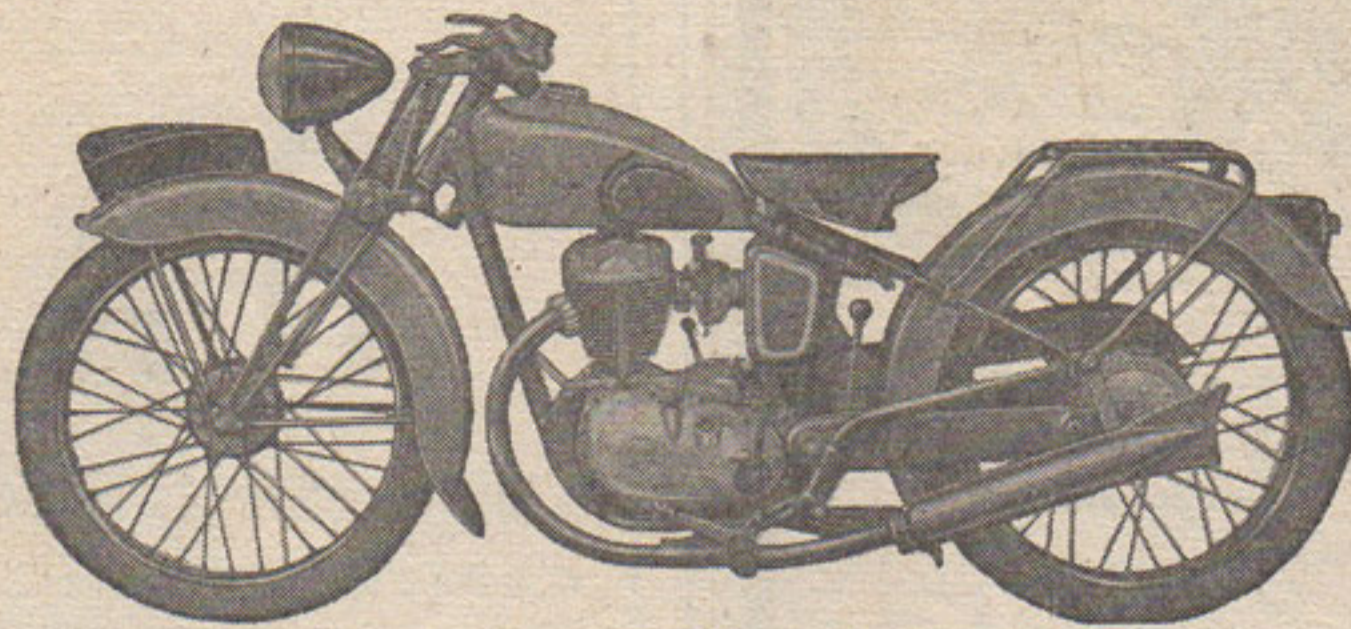


# NEW-MAP

*"La Motocyclette de grand luxe"*

Les plus **BEAUX**  
**VÉLOMOTEURS**

Modèles 2 temps  
125 cmc.  
3 et 4 vitesses  
Sélecteur au pied



Modèles 4 temps  
125 cmc. à culbuteurs  
Suspension AR  
réglable et brevetée

**3** SUPÉRIORITÉS  
INCONTESTÉES

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

*CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE*

## Motocyclettes **NEW-MAP**

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

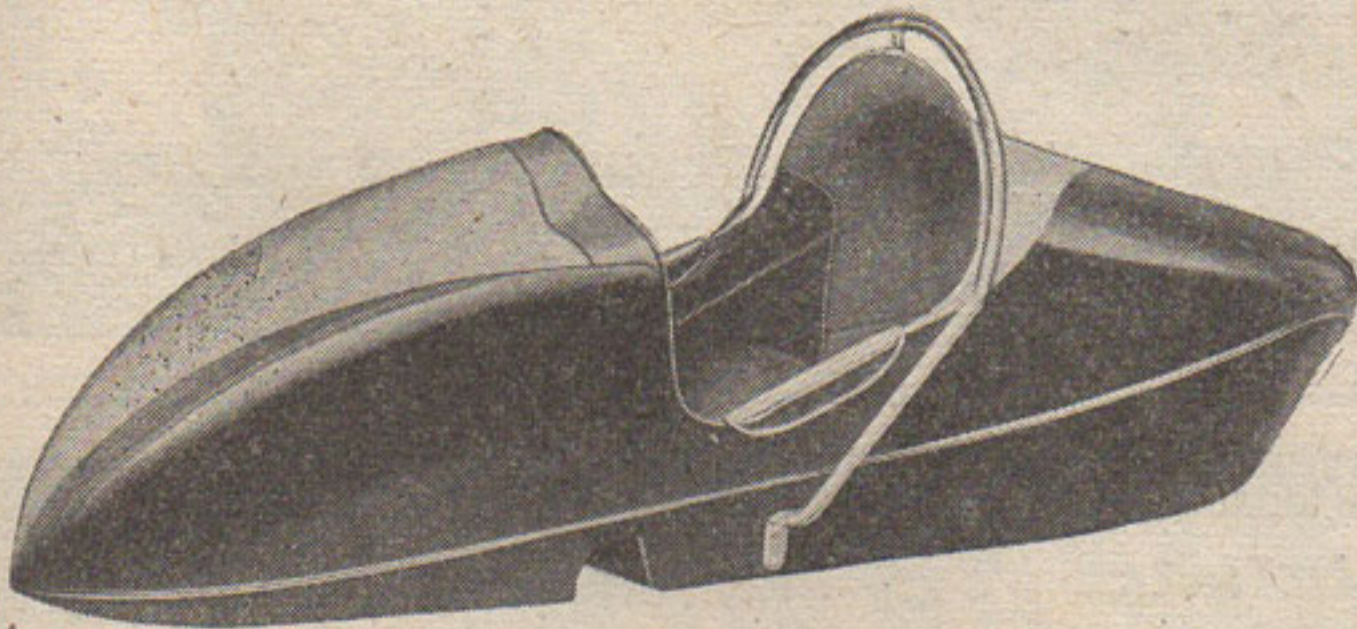
PARIS - 30, Rue de Charenton

BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

**LE SIDECAR**  
sans concurrence

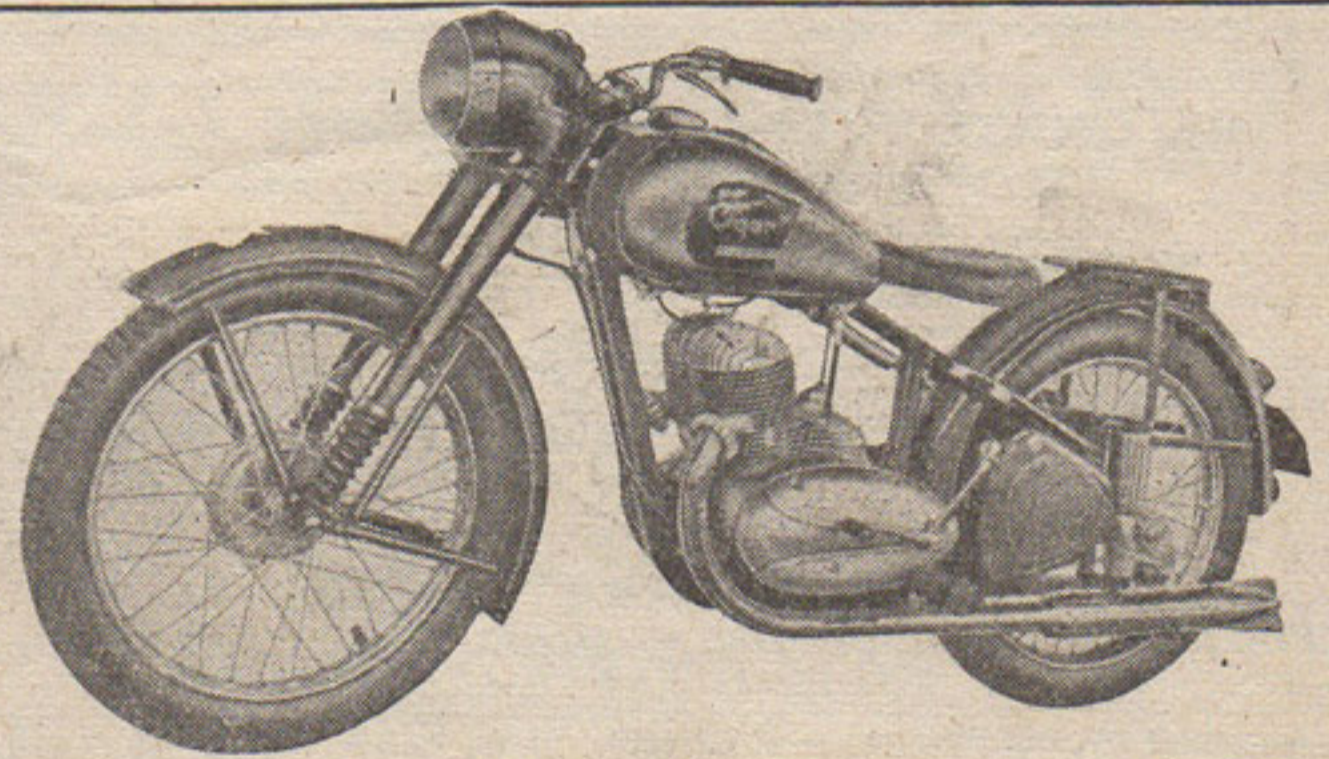
**L. SIMARD**



*Livrable SANS BON - TRÈS RAPIDEMENT*

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)

**A QUALITÉ ÉGALE**  
**10.000 francs moins cher**



**JAWA** 250 cm<sup>3</sup>  
350 cm<sup>3</sup> bicylindre

Fourche avant télescopique  
Sélecteur au pied — Débrayage automatique  
Suspension arrière

**DISPONIBLES RAPIDEMENT**  
**STOCK PIÈCES DÉTACHÉES**

Agent Général : **Établs POCH**

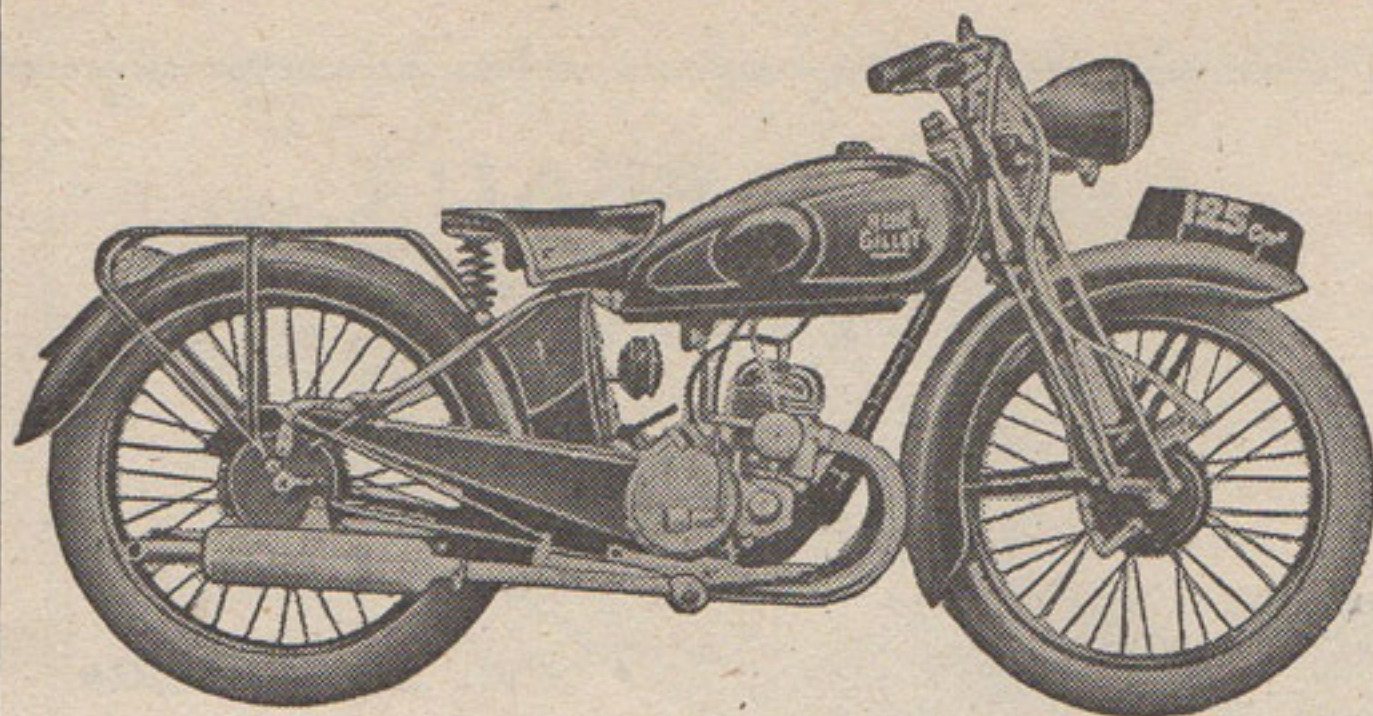
127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE -:- Tél. : Sab. 61-70

Commissionnaires pour PARIS :

**NIEL-GARAGE**

**JEANNIN**

8, Rue Fourcroy (17<sup>e</sup>) Wag. 52-62 11, av. de la Porte-de-la-Plaine (15<sup>e</sup>)  
Tél. : LEC. 80-62



# René GILLET

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

Vélocycleur 125 cc. 2 temps 4 vitesses

## Établissements René GILLET

126 bis, 128, Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE (Seine) -

CYCLES

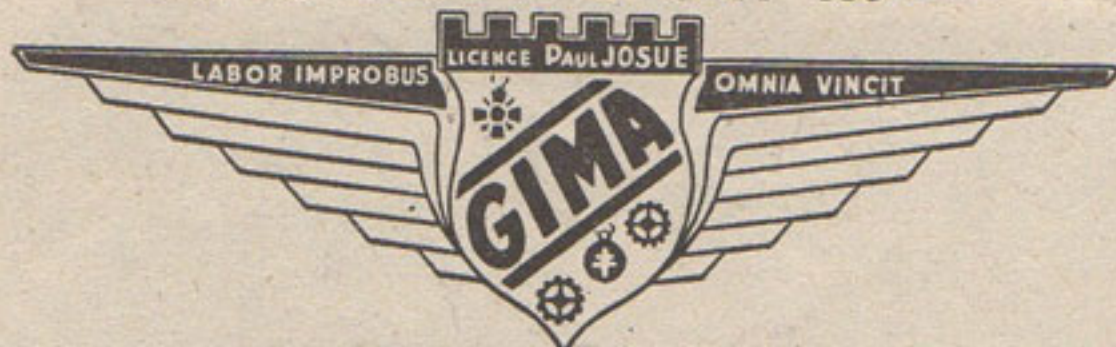
MOTOS & VÉLOMOTEURS

# RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme  
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

Une réalisation qui fait honneur à la technique et à l'industrie française  
VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm<sup>3</sup>  
MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm<sup>3</sup>



MOTEUR "AMC" 4 temps  
FOURCHE TÉLESCOPIQUE — DIRECTION AUTO-STABLE  
CADRE INDÉFORMABLE

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

HB

SIDE-CARS

VÉLOMOTEURS - MOTOS LÉGÈRES  
AGENCES DEMANDÉES



E<sup>TS</sup> P. HUMBLLOT

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

Venez faire  
un essai des  
nouveaux modèles

Chez le Spécialiste

# MOTOBÉCANE

CYCLE MOTOS

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

BLOC "B" AU MODÈLE

EXPÉDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

RÉPARATIONS SUR DEVIS

ACCESSOIRES



CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

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

AUTO  
SERVICE

MOTO

S. A. R. L.

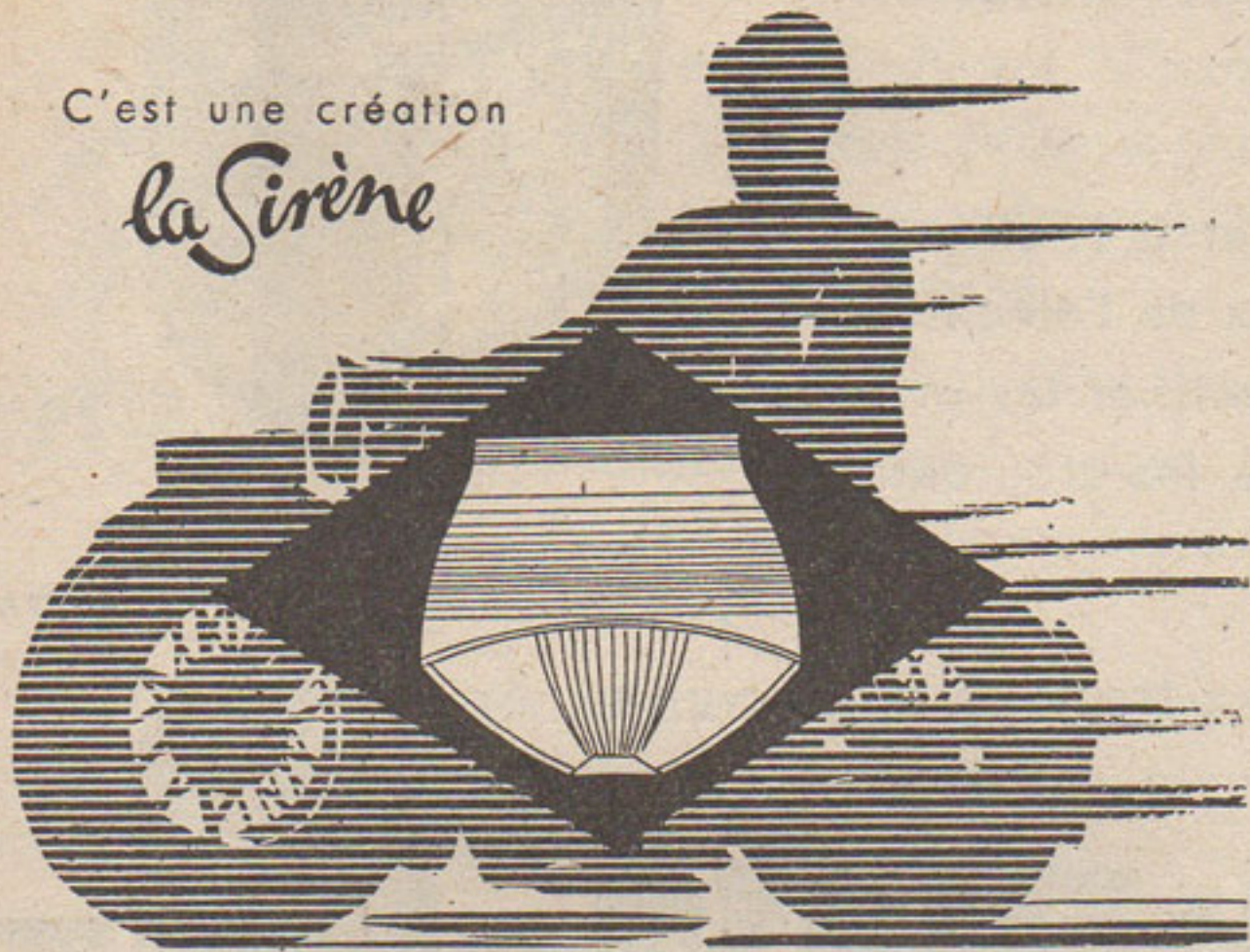


# ELASLIP

le slip élastique à  
**forces dégressives  
invisibles** qui assure  
un maintien efficace.

C'est une création

*la Sirène*



lavable à l'eau bouillante  
ÉLASLIP remplace le caleçon

VENTE EN GROS: 13, rue des Petits-Hôtels, Paris

## MOTOBÉCANE

STATION-SERVICE

PRENONS COMMANDES de 175 cm<sup>3</sup> télescopiques  
LIVRAISON TRÈS RAPIDE des 125 cm<sup>3</sup> avec bon

RÉVISION GÉNÉRALE DES VÉLOMOTEURS  
EN 48 HEURES — ÉCHANGE STANDARD

**Pierre FORLINI**  
7, Rue Chaligny, 7

MÉTRO : REUILLY-DIDEROT

TÉLÉPHONE : DID. 20-49

Toujours propre avec



# PARA-GLAX

BREVETÉ S.G.D.G.

*Enfin!*  
un pare brise élégant

Fabrication très soignée en Plexiglass de 3 m/m.  
LÉGER - RIGIDE - INCASSABLE  
Rien de comparable avec les fabrications actuelles

17, rue Condorcet  
PARIS-9<sup>e</sup>

## PARA-GLAX

Téléphone :  
Tru. 76-10

Pour le Travail - Pour le Tourisme - Pour le Sport  
Une Moto, un VéloMOTEUR, un Vélo  
s'achète à

## "SAINT-PAUL MOTOS"

1, Rue de Rivoli - Téléph. : ARC 71-46

Métro : Saint-Paul  
.....

Agent des grandes Marques : **Terrot - Motoconfort  
Monet-Goyon - Gnome-Rhône - Triumph, etc.**

Réparations par Mécaniciens spécialistes

Bonnes Occasions

VENTE A CRÉDIT

Ouvert tous les Jours et le Dimanche matin

## SELLES ET TAN-SAD

Genre PAGUSA

Housse rechange pour motos  
DKW — BMW — ARDIE

CONSTRUCTEUR

Stand Villeurbannais de la Moto  
4, RUE DEDIEU, VILLEURBANNE (Rhône)

Remise habituelle aux grossistes et détaillants

## MOTO-SPORT

**R. GUIGNABODET**

informe ses amis et clients, que son activité croissante  
l'oblige, pour cause d'agrandissements, à transférer ses  
Magasins et Ateliers à

**CHELLES (S.-&M.)**

**40, Rue Eterlet - Tél. 742**

(Route Nationale 34 Paris-Meaux)

à dater du 21 MAI.

Sa clientèle y trouvera un stock encore accru de pièces  
et accessoires pour toutes machines françaises et étrangères.

Agent des principales marques françaises, il vous livrera  
le VÉLOMOTEUR ou la MOTO de votre choix.

Il s'est de plus adjoint la représentation exclusive régionale  
des marques suivantes :

**A. J. S. — ARIEL — PANTHER**

**GILERA — SERTUM**

des sides BUFFLIER, suspensions et fourches STIGNANI, BR,  
casques MONNERET et toute la production MOTO-PIÈCE.

Il reste aussi l'agent de vieille date des **JONGHI**  
qu'il livre sans bon, dans un délai incroyable.

Exposition permanente d'occasions à tous prix

**ACHAT**

**VENTE**

# Conçue et fabriquée spécialement pour la moto



6V.14 AH

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

- Étanchéité absolue
- Inattaquable à l'essence et à l'huile
- Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte
- Pas de démontages pour vérifier les niveaux
- Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24 AH

6V.7 AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

## **Fulmen-moto**



6V.7 AH



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

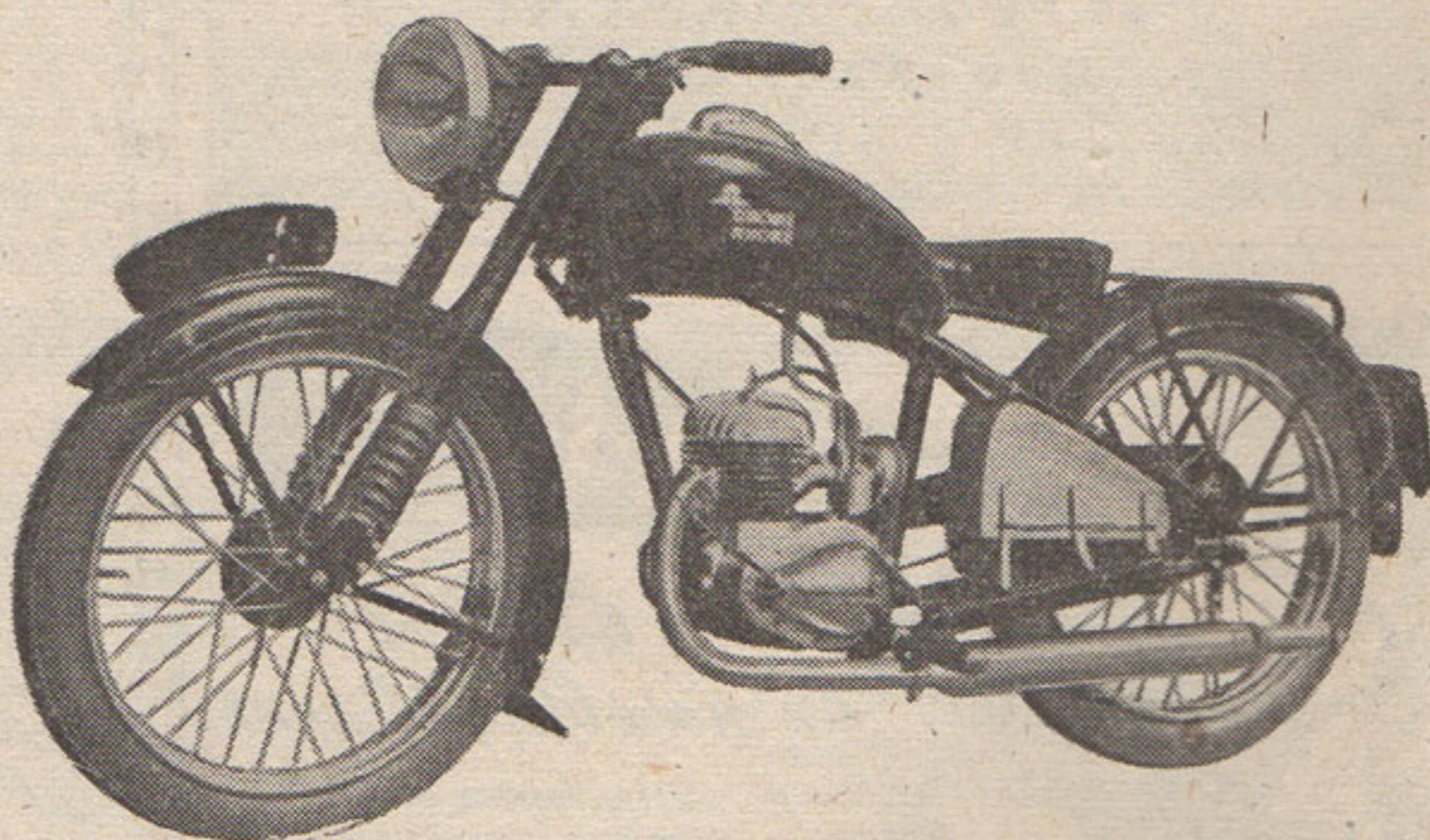
# GNOME RHONE

VÉLOMOTEUR <sup>125</sup> cm<sup>3</sup> type **R3**

Circuit du SUD-OUEST

**1** <sup>ers</sup> *EX-ÆQUO*  
**BERNARD  
BOURGUIN  
TEXIER**

**3** Machines au départ  
Machines à l'arrivée  
**sans pénalisations**



**LIVRAISON IMMÉDIATE**

# 125, Quai des Brumes



*Il y a du brouillard sur notre 125. Nous, Français, qui avons conçu cette enfant, nous n'avons engendré qu'une Belle au bois dormant.*

*Autour de son berceau, le monde entier a fait les plus belles prophéties : beauté, gloire, succès.*

*La fée Carabosse, cependant, veillait ; il y a toujours une fée Carabosse dans les légendes ; le malheur est qu'elle existe aussi dans la réalité.*

*Donc elle est venue, elle, ses vieux lorgnons, sa barbiche en broussaille, ses manches de lustrine et ses bons d'achat.*

*— Tu n'auras, lui dit-elle, d'autres prétendants que ceux agréés par le Souverain-Pouvoir, les porteurs de diplôme contingenté ; seuls ils auront le droit de briguer tes faveurs dans les délais réglementaires, après examen pré-nuptial. Et si tu vas trop vite, gare à toi.*

*Les parents ont dit... « Amen »... hélas !*

*Dès lors, pas besoin de quenouille pour endormir notre belle, comme somnifère le porte-plume avait suffi.*

*Pendant que sur son lit de roses et de lis roupillait notre petite merveille, sa cousine Lambretta s'offrait chez nous, à 97 de moyenne, une petite promenade de 5.000 kilomètres.*

*En bons sportifs nous applaudissons sans réserve, mais non sans penser avec un peu d'amertume que grâce à un rien de liberté et de compréhension nous eussions pu (nous l'avons déjà prouvé) en faire peut-être autant et réveiller ainsi notre prestige.*

*Enders Max.*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLECARS

## MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

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

★ ★ ★

## Sommaire

JUIN 1949 — 2<sup>e</sup> ANNÉE — N<sup>o</sup> 23

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS .....	11
● UN SCOOTER LÉGER.....	14
● PRIX DES MOTOS, VÉLOMOTEURS, Etc... ..	15
● LA 150 D.S.-MALTERRE, par Max End.....	16
● LES ANCÊTRES DU MOTEUR AUXILIAIRE.....	19
● CYCLECARS.....	21
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	25
● LE SPORT.....	26

## NOTRE COUVERTURE

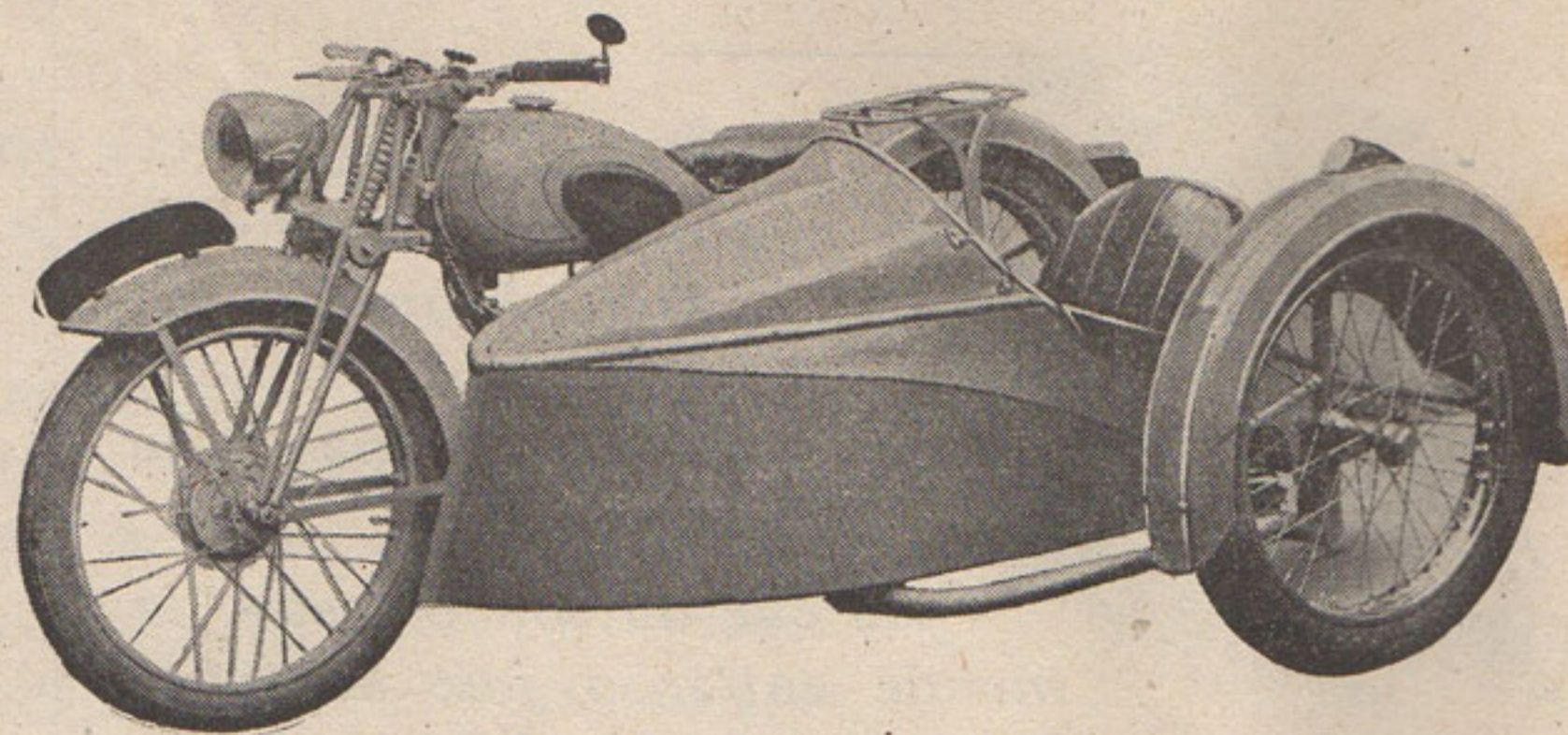


Le belge  
JANSSEN !  
un excellent  
jockey  
d'obstacles.

# "IMPÉRIAL" Présentent leur modèle pour motos légères Type T. 49

LES PLUS BEAUX  
SIDE CARS DU MONDE

- SUSPENSION : AV. blocs caoutchouc. AR, ressorts hélicoïdaux.
- Pneus de 25x3.
- Châssis : tube acier étiré sans soudure.
- POIDS : 38 kg.
- Attelage droit ou gauche sur tous types de motos de 125 à 250 cm<sup>3</sup>.
- Peut être équipé d'un PARE-BRISE en PLEXIGLAS.



**PRIX** (pneus compris) **39.500**

MÊME FABRICATION QUE LES "IMPÉRIAL" GRAND LUXE

ETS MARMONNIER, 6, Impasse du Sablon, LYON-3<sup>e</sup> - Tél. Moncey 81-98

## Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

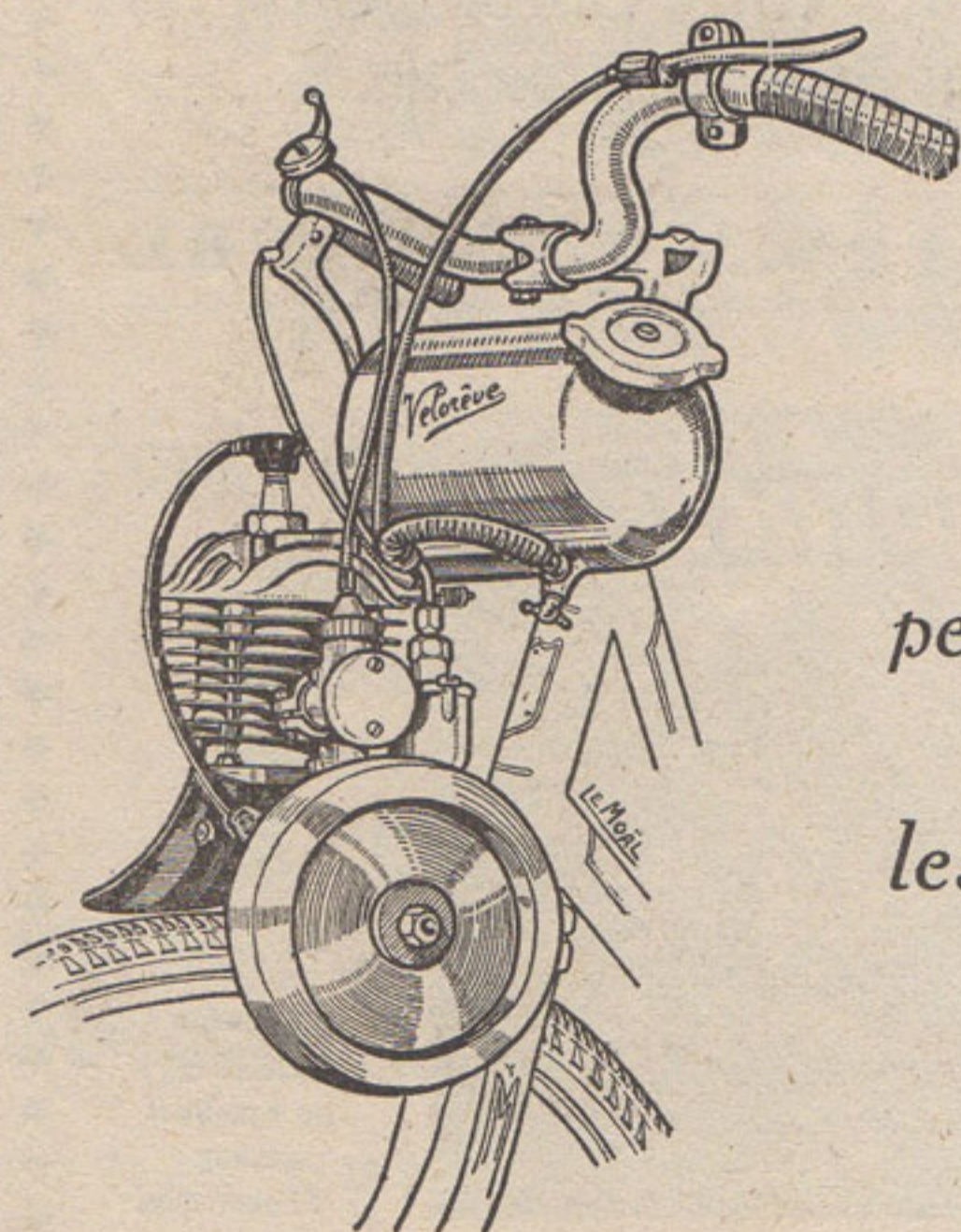
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 18.916.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :  
153, Rue de Noisy-le-Sec  
LES LILAS  
Tél. : BOTzaris 67-24 et 67-25

STATION SERVICE :  
19, Av. de la Porte des Ternes  
PARIS - XVII<sup>e</sup>  
Tél. : ETOile 23-40

### Le VÉLORÊVE

# Cicca



*permet enfin au cycliste*

*les grandes randonnées*

*sans fatigue !*

#### CARACTÉRISTIQUES

C'est un moteur auxiliaire monocylindre à deux temps dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup> ;
- Alésage : 40 ;
- Course : 39,5 ;
- Puissance : 1 cv. à 4.200 tours, régime normal : 3.000 tours ;
- Vitesse : 35/40 km.-heure ;
- Poids : 4 kg. 500 ;
- Consommation : 1,5 litre aux 100 km.

Il est alimenté par un réservoir de 2 litres. La transmission du mouvement se fait par galet sur la roue avant.



## Les ECHOS du MOIS

### Le M.C. de la Madoné.

Le Président Marco Ré nous avise que 8 nouveaux pionniers ont été accueillis au Club, parmi lesquels M. Haecker, président de la F.I.C.M. de Genève et M. J. Quinlet, président de l'U.M.S. également de Genève. Il y a d'ailleurs en Suisse 3 vice-présidents du Club, l'un pour la Suisse française, l'autre pour la Suisse italienne, le troisième pour la Suisse allemande.

L'activité du Président Marco Ré ne se dément pas; il a bon espoir que les Centaures se développeront dans la plupart des pays.

### Inquisition.

Quand, en déplacement, on a à remplir une carte d'hôtel, on est surpris du nombre de questions indiscrettes auxquelles doit répondre le pauvre touriste. Il y a de quoi embrumer les plus beaux paysages.

Passé encore pour nous Français qui sommes habitués à ces formalités sans élégance, mais pour les touristes étrangers que nous souhaitons voir venir nombreux ne pourrait-on trouver des formules plus courtoises?

### Une grande usine pour un petit moteur.

Le petit 50 cmc. auxiliaire du Vélo-rève sera prochainement construit par une importante usine du Nord-Est parisien, déjà spécialisée dans la fabrication de certains accessoires pour motocyclettes.

On se rappelle que ce moteur se monte sur la fourche avant de la bicyclette et qu'il entraîne la roue par un galet en contact avec le pneu.

### Importations. Exportations.

Durant les trois premiers mois de l'année 1949 la France a exporté 1.338 motocyclettes et n'en a importé que 202.

En 1948 pour les trois mêmes mois notre exportation avait été de 496 motos et notre importation de 189.

On ne peut guère se baser sur un trimestre pour en tirer des déductions. Tout ce qu'on peut dire c'est que le volume d'échanges n'a pas été formidable.

### Bizarre rencontre.

Diriger une grande marque parisienne de motos, circuler à bord d'une voiture apparentée à une marque comtoise concurrente et se frictionner le long de la route avec le camion d'une marque dijonnaise, c'est vraiment faire preuve d'éclectisme dans le choix de ses rencontres.

Cette aventure... au coin de la rue est cependant arrivée récemment à l'un de nos grands constructeurs.

### Poney-Cadoricin.

Cadoricin vient d'acquérir 14 cyclo-moteurs « Poney » pour ses services provinciaux.

Domage que ces poneys n'aient ni queue ni crinière; cadoricinées, elles eussent été du plus magnifique effet. Quelle belle propagande eût été pour le shampoing et la brillantine de cette marque.

### J'ai l'honneur de solliciter...

Il paraîtrait que certain commissariat refuserait de légaliser la signature des demandes de cartes grises qui ne sont pas rédigées suivant les termes rituels et périmés : « J'ai l'honneur de solliciter de votre haute bienveillance, la faveur, etc... »

Comme si M. le Préfet perdait son temps à lire toutes les demandes de ce genre qui ne lui sont adressées personnellement que pour la forme.

Pour nous, la meilleure politesse à l'égard des gens très occupés c'est la concision. L'ensemble des commissariats et la Préfecture n'attachent d'ailleurs aucune importance à ces formules désuètes. Pourquoi d'ailleurs ne pas établir des formulaires imprimés qu'il n'y aurait qu'à compléter?

### Savez-vous bourrer votre pipe?

Voilà une bonne recette pour les fumeurs. Une bonne pipe auprès d'un feu de camp le soir est une chose savoureuse.

D'après la *Revue des Tabacs*, il faut bourrer sa pipe en vissant le tabac dans le culot; ainsi il y a continuité dans la charge et le pas de vis favorise un tirage régulier. Nous avons essayé et, ma foi, ça n'a pas l'air d'une blague... à tabac naturellement.

### Motocars.

La formule motocar 125 cmc. retenterait ce directeur d'une importante entreprise d'organes automobiles en alliages légers.

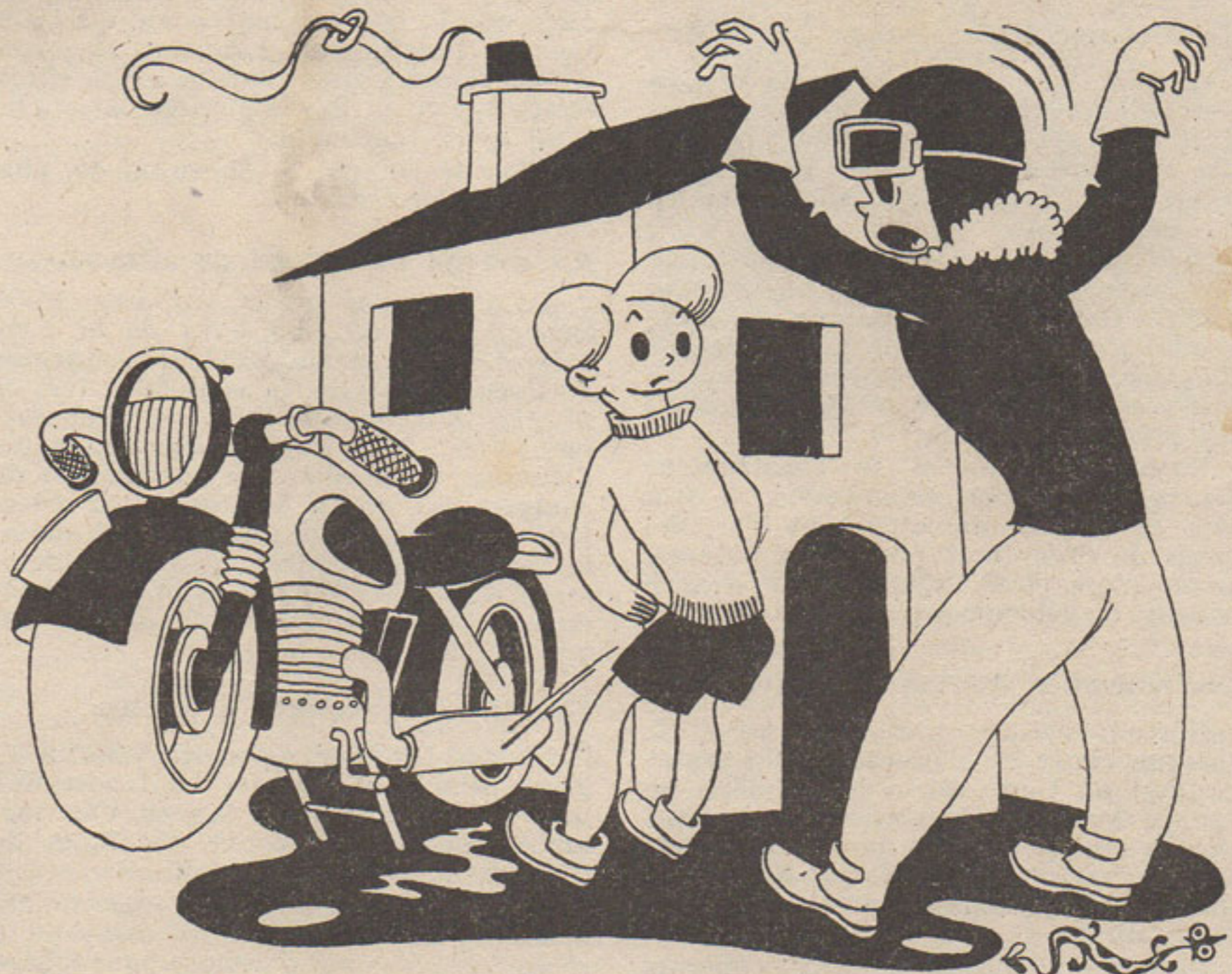
Il en avait déjà réalisé un vers 1937 avec des solutions originales. Il grimpe alertement les côtes qui avoisinent la place Gambetta. Avec les solutions modernes, il peut prétendre à d'excellents résultats. Nous attendons la sortie du prototype.

### Selles doubles.

Il y a quelque chose dans l'air au sujet des selles biplaces. On nous a promis de nous faire voir et essayer le premier modèle très prochainement. Comme quoi les campagnes de presse ne sont pas inutiles quand elles s'exercent à bon escient.

### En casquette.

En feuilletant les revues anglaises on fait, entre autres, deux constatations : la première a trait à l'abondance des épreuves en terrain varié dites « Trials »; la seconde se rapporte aux concurrents de ces épreuves : ils sont tous coiffés d'une casquette; le casque semble proscrire, jusqu'à nouvel ordre tout au moins.



Tu te trompes de pot!

Il est de fait que les v tesses sont peu élevées et le sol assez meuble pour être moelleusement accueillant à ceux qui bûchent.

Toujours est-il que pour ces trials la casquette reste la coiffure type.

#### Formule Sandford.

Un automobiliste demandait à un pompiste s'il pouvait lui faire un mélange essence-benzol.

— Je vais, lui répondit l'autre, vous préparer la formule Sandford.

Ayant profité de l'occasion, un de nos amis, motard, demanda le même traitement. Il nous a dit depuis en avoir été satisfait. Nous demanderons à Sandford son « secret ».

#### Qui veut correspondre avec les motocyclistes australiennes?

Dans notre numéro d'août 1948 nous avons consacré un article au Club des motocyclistes australiennes et souligné leur sportive activité et les services qu'elles rendaient.

L'une des animatrices de ce club, Mlle Carmen Lodge, nous pose dans une récente lettre la question suivante : « Je serais curieuse de savoir si, par l'intermédiaire de votre revue, il me serait possible de trouver un correspondant, garçon ou fille, avec lequel je pourrais correspondre en anglais. J'aimerais faire des échanges de magazines, de résultats de courses, etc... Je pense que je pourrais ainsi acquérir des connaissances qui ne manqueraient pas d'intéresser les jeunes filles de mon club. »

Nous avons naturellement offert à Mlle Lodge toute la documentation que peut lui fournir *Motocycles*, mais si certains de nos lecteurs sont intéressés par cette aimable proposition, nous les mettrons volontiers en rapport avec leur consœur australienne.

#### Un motocar à l'horizon.

Ce motocar avait été présenté au dernier Salon, équipé d'un moteur italien. C'était un pré-modèle qui ne pouvait être mis en série par suite de l'origine du moteur impossible à introduire en France.

Son constructeur ferait actuellement de nouveaux essais avec un moteur A.M.C. 150 cmc. à culbuteurs et boîte à quatre vitesses, le même qui équipe déjà certaines de nos motos légères.

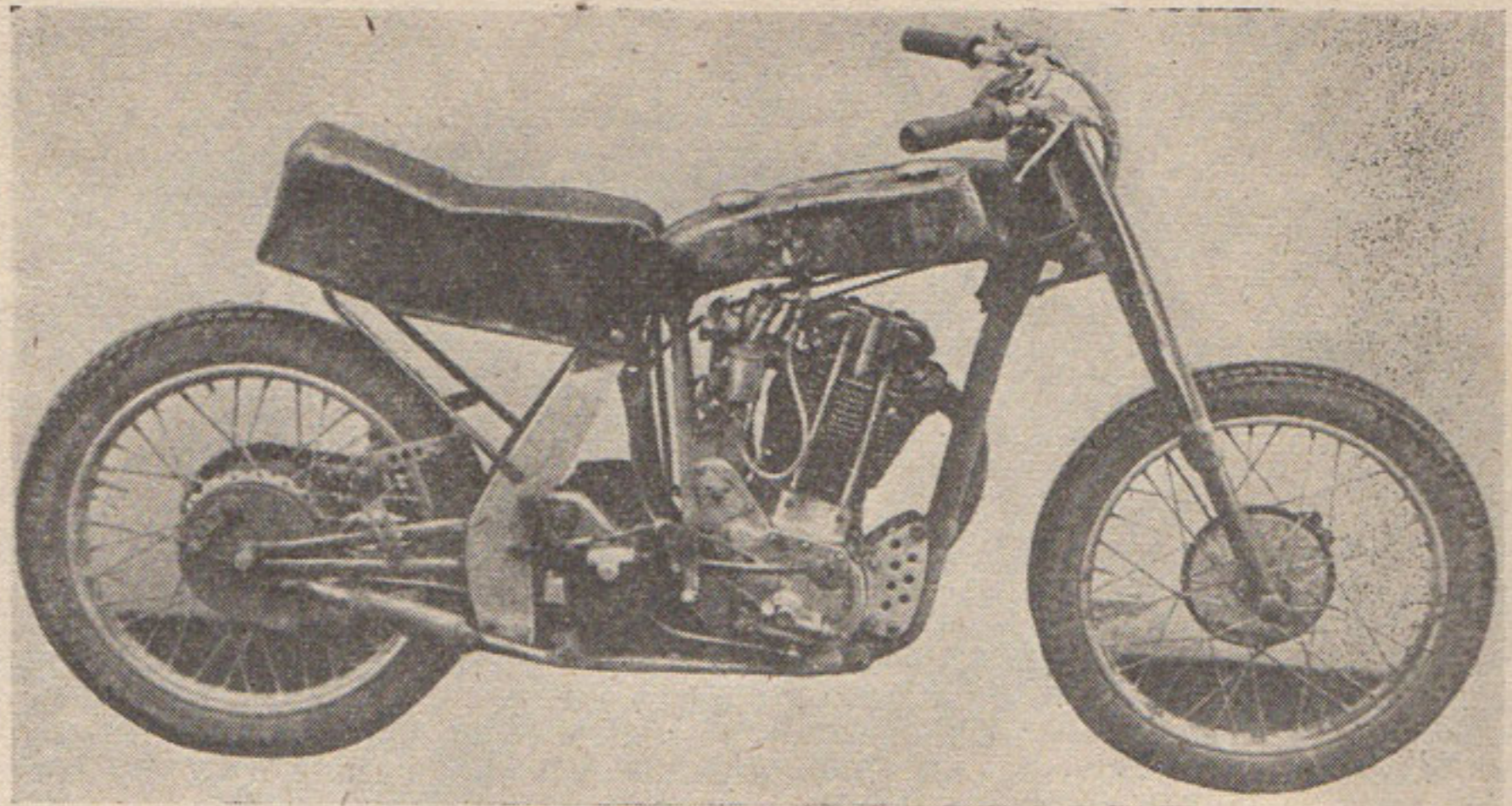
Il paraîtrait que les résultats seraient des plus satisfaisants.

Reste à savoir si le constructeur pourra réaliser son programme. Il y a déjà eu dans ce domaine tant d'espoirs suivis de déceptions pour les amateurs, qu'on n'ose plus annoncer par avance ce genre de véhicule cependant si attendu.

#### Les nouvelles Norton de course.

Norton espère présenter au T.T. quelque chose de nouveau et de sensationnel; de toute façon les modèles de l'année dernière ont une nouvelle fourche télescopique avec l'axe de roue en avant des fourreaux, genre Royal-Enfield et Dowty. On diminue ainsi l'inclinaison de la fourche.

Les Manx, destinées aux coureurs privés, auront maintenant un double arbre à cames en tête.



Pour le cross: un curieux cadre articulé avec moteur Saroléa réalisé par Guit

#### Velocette.

Sait-on qu'il n'y a eu que quatre Velocettes 500 de course monocylindriques construites avant la guerre? A cette époque S. Woods et Mellors les pilotaient.

R. H. Dale qui devait courir pour Parilla en 250 au T.T. (mais elles ne seront pas au départ) aura une Velocette extraordinaire, c'est le mot, car lorsque ses metteurs au point privés conduisirent le moteur chez Veloce Ltd. pour l'essayer au banc, les ingénieurs de la maison déclarèrent n'avoir jamais vu une Velocette développer autant de chevaux que celle-ci. Voici un aveu qui est un véritable compliment.

#### Guzzi.

Guzzi semble avoir délaissé la fourche télescopique pour ses machines de circuit, Lorenzetti y est pour quelque chose. Les 250 officielles du T.T. ont la fourche à balanciers de la Gambalunga ainsi que la 500 bicylindres en V à 120°. Celle-ci possède un nouveau réservoir d'essence qui dépasse le tube de direction et sur lequel est fixé le numéro de course. C'est assez inattendu.

Elle développe 6 chevaux de plus que l'an dernier.

#### En marge du record de vitesse.

Au cours des essais sur une 1.000 Brongh Superior, au bord de la mer, Robert Berry a atteint 236 km.-h. sans être entièrement profilé, le vent était fort et le sable ridé; il espère battre prochainement les 279 km.-h. d'avant-guerre d'Henne. La machine ne possède pas de compresseur, elle a 3 vitesses par sélecteur au pied doublé d'un levier à main, la troisième est engagée, au pied évidemment, vers 220 km.-h. Les pneus spécialement construits par Dunlop sont des 28 x 3,5, lisses.

#### Fourche télescopique originale.

Le constructeur de motocyclettes légères britannique James va lancer une nouvelle fourche dans laquelle les ressorts sont remplacés par des blocs de caoutchouc à dureté réglable.

L'idée paraît excellente, une de ces machines aux mains d'un essayeur a récemment traversé les Alpes pour sonner la fourche, en passant par les pavés du Nord.

#### Daytona.

Cette plage, rendue célèbre par les tentatives de records automobiles, est le théâtre chaque année de courses motocyclistes. Il n'est pas trop tard pour y revenir et signaler les brillantes victoires britanniques.

Le circuit mesure environ 7 kilomètres de long, avec deux lignes droites de 3 kilomètres raccordées par des virages à entrées et sorties délicates en... sable. Une des lignes droites est goudronnée, l'autre est la plage elle-même.

Il y eut 251 engagés pour les deux courses, 100 milles pour les amateurs, et 200 milles pour les experts, le lendemain. Le règlement américain autorise une cylindrée maximum de 750 cmc., et le taux de compression limité à 7,5. Les machines britanniques étaient donc nettement désavantagées!

Dans les 100 milles amateur, Norton se classa 1 et 2 devant une Harley-Davidson, une 350 A.J.S. fut sixième. L'arrivée ne fut pas très orthodoxe, étant dans le milieu d'un des virages (!). Le vainqueur fit un magistral dérapage et renversa le juge à l'arrivée et son fanion à damier, il fallut la photographie pour décider si le pilote avait franchi la ligne sur ou à côté de sa machine! Mais les juges furent cléments.

La course des 200 milles experts fut ardemment disputée, une Triumph Grand-Prix mena les 8/10<sup>e</sup> de la course mais dut s'incliner par suite d'ennuis d'allumage, ce qui permit à Norton de faire 1, 2 et 3. En 6<sup>e</sup> place nous trouvons une B.S.A. et en 18<sup>e</sup> une 350 A.J.S. Le reste des 20 premiers pilotaient des Harley et des Indian.

La vitesse au chrono de la Norton du vainqueur, rapport volumétrique 7,5, essence 80 d'octane, et par temps défavorable, est de 170 km.-h.

#### Câble de remorquage invisible.

Savez-vous que la pratique employée en course par des coureurs de prendre la roue (comme disent les cyclistes) d'un concurrent plus rapide permet à 130 km.-heure de monter à 150? A condition de ne pas dépasser le régime critique et de ne pas perdre plus de 2 mètres sur celui qui vous précède...

**Encore les bitzas.**

Ces engins hybrides, montés par des enthousiastes, font encore parler d'eux. Leurs constructeurs veulent d'ailleurs former un club. Nous en avons deux nouveaux à vous présenter, une 1.130 flat-four avec moteur de Volkswagen! Mono-vitesse avec un braquet de 3,5 à 1, l'embrayage est commandé par conjugaison avec la poignée des gaz, en plus du levier habituel. Magnifiquement présentée en gris et chrome la machine est fort belle, la fourche est une O.E.C. Duplex, suspension arrière par fourche oscillante, genre A.J.S.

Il paraît que malgré son absence de boîte elle est très aisée à conduire et l'embrayage supporte allégrement que l'on triche avec lui.

L'autre machine est plus orthodoxe, c'est une 700 arbre à cames en tête Norton constituée par la juxtaposition de deux 350 sur un unique carter. Le moteur est si parfaitement réalisé que l'on pourrait le croire exécuté par Norton Motor Limited.

**Les Italiens et les 125.**

Encore une cylindrée où les Italiens seront imbattables; voici maintenant la Moretti-Blatto double arbre à cames en tête, il y a la F.B. Mondial du record de vitesse, on annonce encore deux 4 temps et la M.V. 2 temps 2 carburateurs.

Les Italiens semblent plus intéressés de réaliser une machine de course brillante que de gagner de l'argent, et les sportifs ne s'en plaindront pas.

**Une moto de livraison à traction avant!**

C'est en Angleterre qu'elle est produite, le moteur est un 150 cmc. 2 temps monté en avant de la direction et qui commande la roue avant par l'intermédiaire d'une chaîne. Le cadre est en tôle emboutie et forme soute à marchandises. On y a accès par le couvercle sur lequel est montée la selle. Le réservoir de 6 l. 3/4 est monté sur le guidon, les roues sont petites et de 4,25 de section. Il existe une version 3 roues 3 vitesses, contre deux au modèle décrit ci-dessus. Vitesse maximum : 50 km.-h.

**Tentative d'amateur.**

Le 6 mai dernier Robert Berry a refait une tentative pour s'approprier le record du monde de vitesse sur deux roues. C'est à Pendine, dans le pays de Galles, au bord de la mer qu'eut lieu ce nouvel essai. Le vent était fort et le sable mou. Sa plus grande vitesse dans un sens fut de 261 km.-h., mais dans l'autre 224 (moyenne : 242 km.-h.). En diminuant le braquet, la vitesse moyenne descendit à 220, il remit alors les rapports précédents, mais le vent devenant plus violent, la vitesse fut de 210 km.-h. Il abandonne la tentative de record, provisoirement, quoique les techniciens lui aient déclaré que sa Brough, âgée de 20 ans, n'aurait le record qu'avec l'aide d'un compresseur.

Rendons hommage à un sportif malchanceux, ses deux voyages à Pendine lui ont coûté plus de 200.000 francs, plus ce qu'il a perdu par suite de la fermeture de son garage pendant les tentatives. S'il avait réussi, il remportait un prix de 500 livres offert par une revue britannique et 700 livres de primes offertes par les différents constructeurs d'accessoires, soit 1.280.000 francs.

**Fusion?**

L'Association Motocycliste Américaine désire rencontrer des représentants de la F.I.C.M. afin de pouvoir courir en Europe et permettre aux Européens de courir aux U.S.A.; de plus les candidats britanniques au record de vitesse ne seraient pas dans l'obligation d'emporter des chronomètres, s'ils désirent se rendre au Lac Salé d'Utah.

Les Américains seront obligés de modifier considérablement leurs règlements.

En prévision d'accords futurs, Indian étudie déjà une bicylindre 500 de course, dont les grandes lignes sont celles de la 440 cmc. déjà connue.

**Escorte de qualité.**

Les premières Matchless bicylindres commercialisées sont destinées à la police hollandaise, huit de ces machines escorteront la reine Juliana au cours d'une visite officielle à Rotterdam.

**Nouveau circuit en Irlande du Nord.**

L'actuel circuit de l'Ulster n'étant que provisoirement reconnu, les organisateurs ont recherché un nouveau circuit qui puisse être définitivement agréé. Celui auquel ils se sont arrêtés paraît un circuit type pour épreuves routières de vitesse, distance : 11 km. 500, et situé à quelques kilomètres seulement de l'ancien. Différence d'altitude : 165 mètres.

Pour sa mise en service, 425 millions seront nécessaires...

**Match de scooters.**

Il est de fait qu'on commence à voir circuler des scooters dans Paris. Deux d'entre eux, un français et un italien, se tiraient la bourre l'autre soir dans l'avenue de la Grande-Armée; ce fut le français qui coiffa l'autre... faible revanche de certains records à Montlhéry.

Quelques instants plus tard passait à vive allure un troisième scooter, à flancs d'aluminium, mais non identifié. Prototype ou réalisation d'amateur? Nous voudrions bien le savoir.

**Scooter commercial.**

C'est un scooter en préparation chez nous; il est combiné avec une remorque arrière-train utilisée pour le transport. Pour le tourisme, il se transforme en quelques instants en deux roues avec siège pour le passager.

**MOTO-SPORT  
et ROBERT GUIGNABODET  
S'INSTALLENT A CHELLES**

Le sympathique Robert Guignabodet, trop à l'étroit dans ses ateliers de Briec-Comte-Robert, a décidé d'agrandir ses établissements et de les transférer à Chelles, sur la Route Nationale 34 Paris-Meaux.

Un vaste magasin d'exposition et des ateliers fort bien outillés accueilleront désormais les amis et clients de Guignabodet, toujours affable et prêt pour un bon conseil.

Les motocyclistes sont cordialement invités à visiter les nouveaux magasins.

**Rallye-Ballon Rallye-Montgolfière**

Parmi les organisations sportives des clubs motocyclistes et des fêtes locales, il y a le rallye-ballon, épreuve agréable et de débrouillardise et aussi d'audace, car pour rejoindre un point d'atterrissage il faut emprunter n'importe quel profil de terrain, c'est peut-être cette épreuve qui a donné naissance au moto-cross.

Actuellement les prix de ces organisations sont un peu élevés, mais il ne faut pas oublier qu'un départ de ballon attire une foule de spectateurs, et comme en général les commerçants des localités où se déroulent ces fêtes sont tous intéressés, donc il ne faut pas négliger leur participation aux frais, soit en argent, soit en marchandises qui constituent des prix pour les concurrents. Si le ballon monté est trop onéreux pour la bourse de certains, il y a le ballon en papier chauffé à l'alcool (montgolfière) qui coûte bien moins cher mais qui n'a aucune attraction sportive aux yeux des spectateurs... Le ballon monté, lui, c'est un spectacle que jeunes et vieux n'oublient jamais et reste mémorable dans la cité; les municipalités ont, elles aussi, à participer aux frais, avec intérêt.

A Paris deux sociétés d'aéronautes peuvent être à votre disposition, les Aéronautes dont le siège est 82, rue du Ranelagh (16<sup>e</sup>) et l'Aérostat-Club de la Seine dont le siège est près de la mairie de Saint-Ouen, 47, boulevard Jean-Jaurès, ou à M. Jaffré, pilote breveté, 65, rue de Grenelle, Paris (7<sup>e</sup>), qui est dans toutes les manifestations sportives motocyclistes comme reporter.

Pour les montgolfières en papier, s'adresser à M. Charles Dolffus, 82, rue du Ranelagh, Paris (16<sup>e</sup>).



Le gonflage du ballon.

**La vente à crédit renaît.**

Nous déplorions dernièrement que les motocyclettes ne soient pas encore achetables à crédit comme les meubles, la radio, etc... Or, depuis, certaines maisons et certains organismes ont pris l'initiative de cette formule. Bien mieux, certaines, comme les sidecars Humblot ont mis au point un système de vente en paiements mensuels, au prix du catalogue, sans majoration. Cela se pratiquait assez régulièrement avant-guerre. Il est à souhaiter que ce système de vente se généralise, dans l'intérêt des acheteurs et pour la plus grande diffusion de la moto.

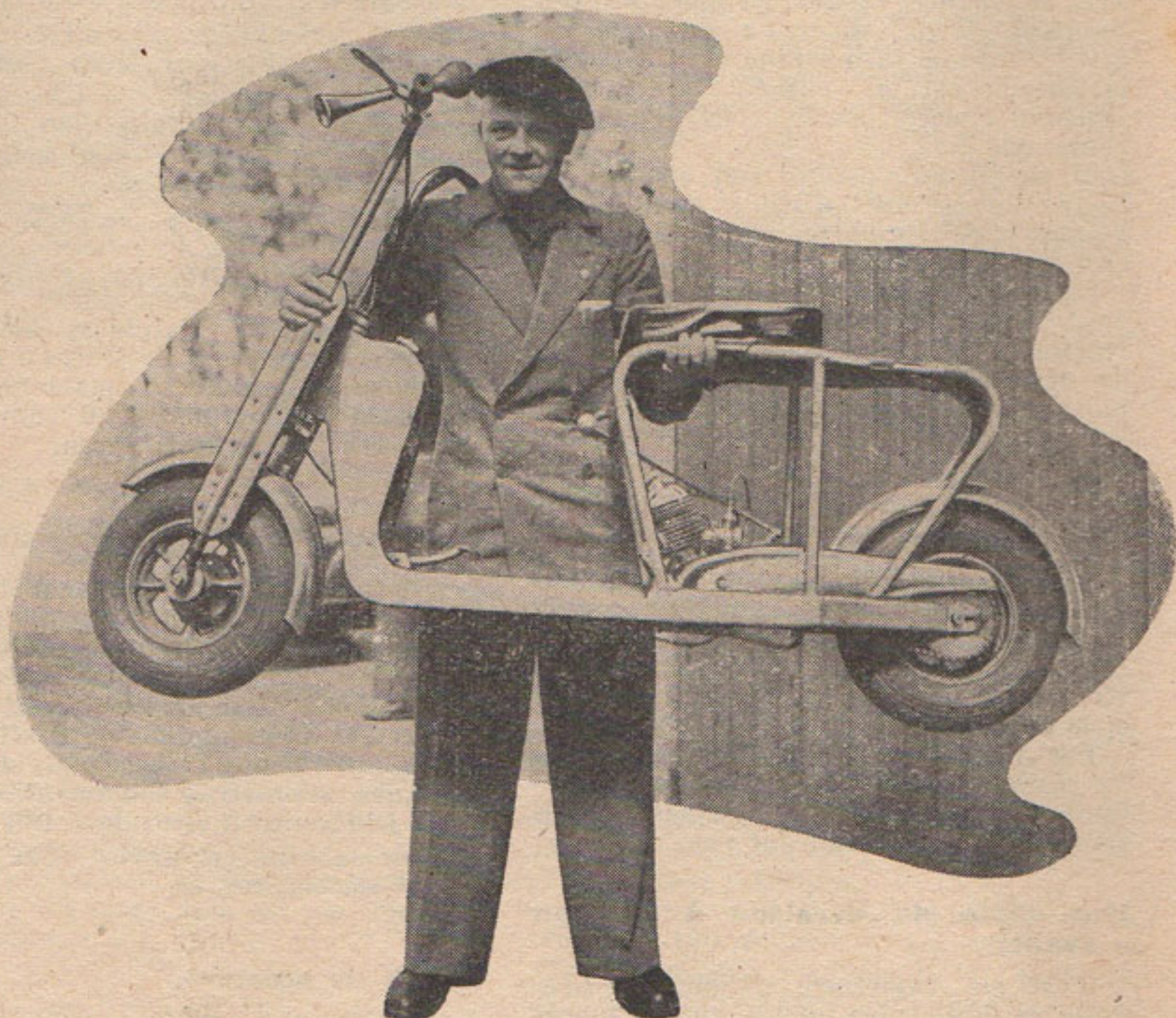
# Un SCOOTER léger

étudié et réalisé par la Société SPEED

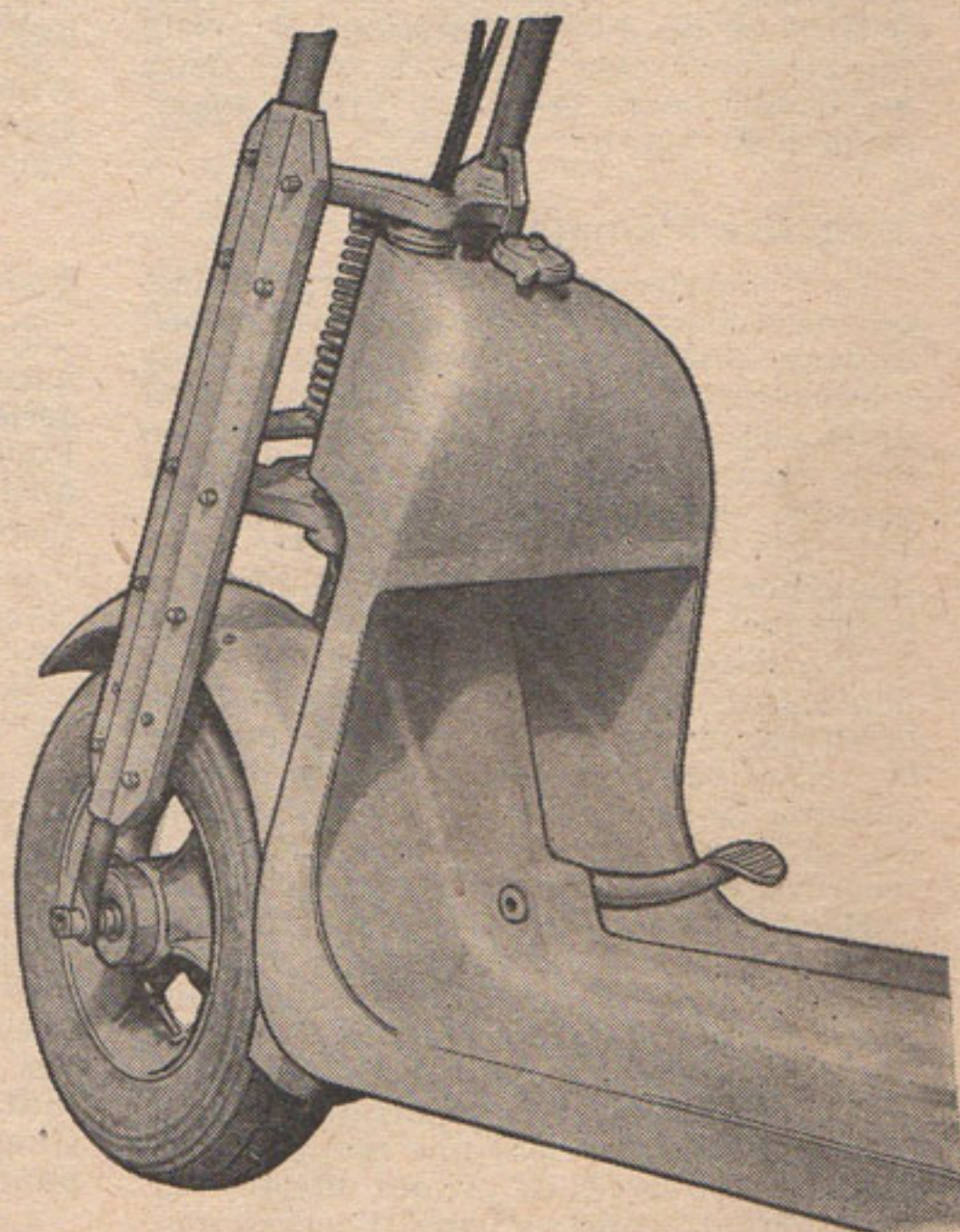
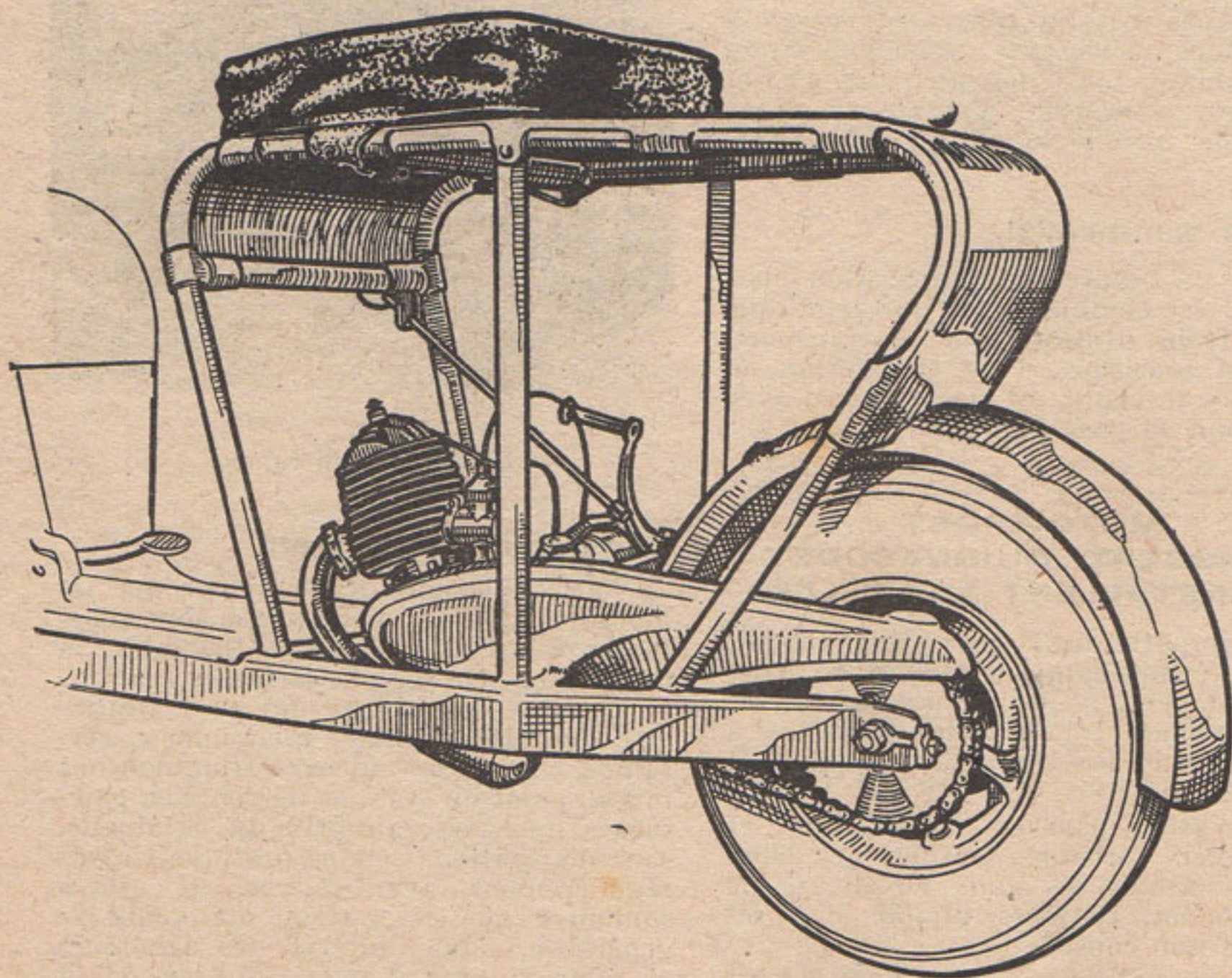


Le châssis est en alliage léger. C'est une belle pièce de fonderie. Il se compose de deux éléments, le train arrière avec le siège étant boulonné sur le plancher ; démontable en quelques instants, son encombrement ainsi réduit de moitié permet le transport aisé en voiture ou en avion.

Le moteur est un 50 cc. avec boîte et kick. Le réservoir qui l'alimente est solidaire du châssis-caisson. La fourche avant est une télescopique. Le poids est de 42 kg. Ce scooter, très agréable à conduire, à une excellente tenue de route. Ce n'est pour l'instant qu'un prototype. Sa mise à la disposition de la clientèle sera annoncée en temps opportun.



*Malgré sa légèreté et son faible encombrement, le nouveau scooter est très confortable, le conducteur dispose d'une place suffisante pour bien poser les pieds.*





# PRIX des motos, vélomoteurs, moteurs auxiliaires français (pris à l'usine)

MARQUE	TYPE	CYL.	CATÉGORIE	PRIX	OBSERVATIONS
A.G.F.		125	Scoter	121.083	
Alcyon	23	125	Vélomoteur	76.000	3 vitesses.
—	20	125	—	98.000	Bloc 4 vitesses.
—	21	125	—	120.000	Bloc A.M.C. 4 tps, 4 v.
—	22	50	Cyclomoteur	45.000	Serwa 4 temps.
Automoto	125 AS.	125	Vélomoteur	75.900	Bloc 2 temps, 3 vit.
—	125 CH.	125	—	110.700	Bloc A.M.C. 4 tps, 4 vit.
—	150 CH.	150	Moto légère	121.000	—
Champion	Baby	50	Moteur auxiliaire	19.300	—
D.M.S.		50	—	19.500	Traction avant.
Diem	D.	50	—	26.500	2 vitesses.
Gima	74	125	Vélomoteur	133.172	A.M.C. 4 temps, 4 vit.
—	84	150	Moto légère	141.771	—
Gnome-Snecma	R.3	125	Vélomoteur	73.600	Luxe.
—	—	125	—	70.150	Standard.
Hémy	102 B.	34	Moteur auxiliaire	25.200	—
—	109	49	—	29.300	Traction AV.
—	Lady	34	Cyclomoteur	40.100	—
—	Starlett	34	—	41.150	—
—	Vedette	49	—	47.850	—
Hurtu	C.49	50	—	43.500	—
Jonghi		125	Vélomoteur	73.200	Normal.
—		125	—	(en homologation)	Nouveau bloc.
—		125	—	—	4 temps A.C.T.
M.R.	Y.4	125	—	112.000	Bloc Lardy.
—	M.4	130	Moto légère	120.000	—
—	M.R.	50	Cyclomoteur	51.000	Bloc Vap. 4.
Monet-Goyon	M.21	34	Moteur auxiliaire	19.250	—
—	S.3.G.B.	98	Vélomoteur	53.900	—
—	S.3.G.C.	98	—	56.000	Luxe sélecteur.
—	S.6.V.6	125	—	(en homologation)	—
—	P.S.	350	Moto	124.960	Lat.
—	I.S.	350	—	(en homologation)	Culb. suspens. AR.
Motobécane	D.45	125	Vélomoteur	65.590	4 temps, poign. tourn.
—	Z.46.C.	125	—	88.088	Bloc culbuté.
—	Poney	50	Cyclomoteur	39.505	—
—	Z.2.C.	175	Moto légère	120.000	—
New-Map	B.K.109	125	Vélomoteur	69.500	3 vitesses à main.
—	B.K.110	125	—	79.500	4 vitesses sélecteur.
—	C.4.T.133	125	—	89.500	Bloc A.M.C. 3 vit.
—	C.4.T.134	125	—	99.500	Bloc A.M.C. 4 vit. sél.
—	C.150	150	Moto légère	118.500	suspension AR.
—	Baby	125	Cyclecar	150.000	—
Peugeot	54.E.	100	Vélomoteur	55.500	Biplace.
—	55.C.	125	—	69.000	3 vitesses.
—	56	125	—	81.000	—
—	156	150	Moto légère	86.000	4 vitesses sélect.
Radiator	R.N.3.T.	125	Vélomoteur	75.900	—
—	R.C.4 V.	125	—	115.500	2 temps, fourche tél.
—	R.C.401	150	Moto légère	130.700	Bloc A.M.C. fourch. tél.
Ravat		100	Vélomoteur	55.000	—
—		125	—	68.100	—
René-Gillet	V.1	125	—	78.200	—
—	7 CV.	750	Moto	149.000	—
—	—	750	Moto-side	214.760	Avec sidecar.
—	9 CV.	1.000	Moto	153.000	—
—	—	1.000	Moto-side	218.000	Avec sidecar.
Roussey (P.P.)		50	Moteur auxiliaire	29.500	Sans embrayage.
—		50	—	31.500	Avec embrayage.
Sublime		350	Moto	(en homologation)	Bicylindre.
Terrot	M.349	100	Vélomoteur	54.700	Bloc 2 temps.
—	E.T.P.	125	—	83.500	4 temps, culb.
—	H.C.T.	350	Moto	123.500	Lat., fourche télescop.
—	R.G.S.T.	500	—	172.000	Culb., fourche télescop.
V.A.P.		50	Moteur auxiliaire	22.630	suspension AR.
Vélorève		50	—	18.500	Débrayage.
Vélosorex		50	Cyclomoteur	33.048	Traction AV.
Vimer		50	—	45.500	—

N. B. — Certains de ces prix peuvent être légèrement majorés s'ils ne sont pas établis taxes comprises.

# La 150

## D.S. MALTERRE

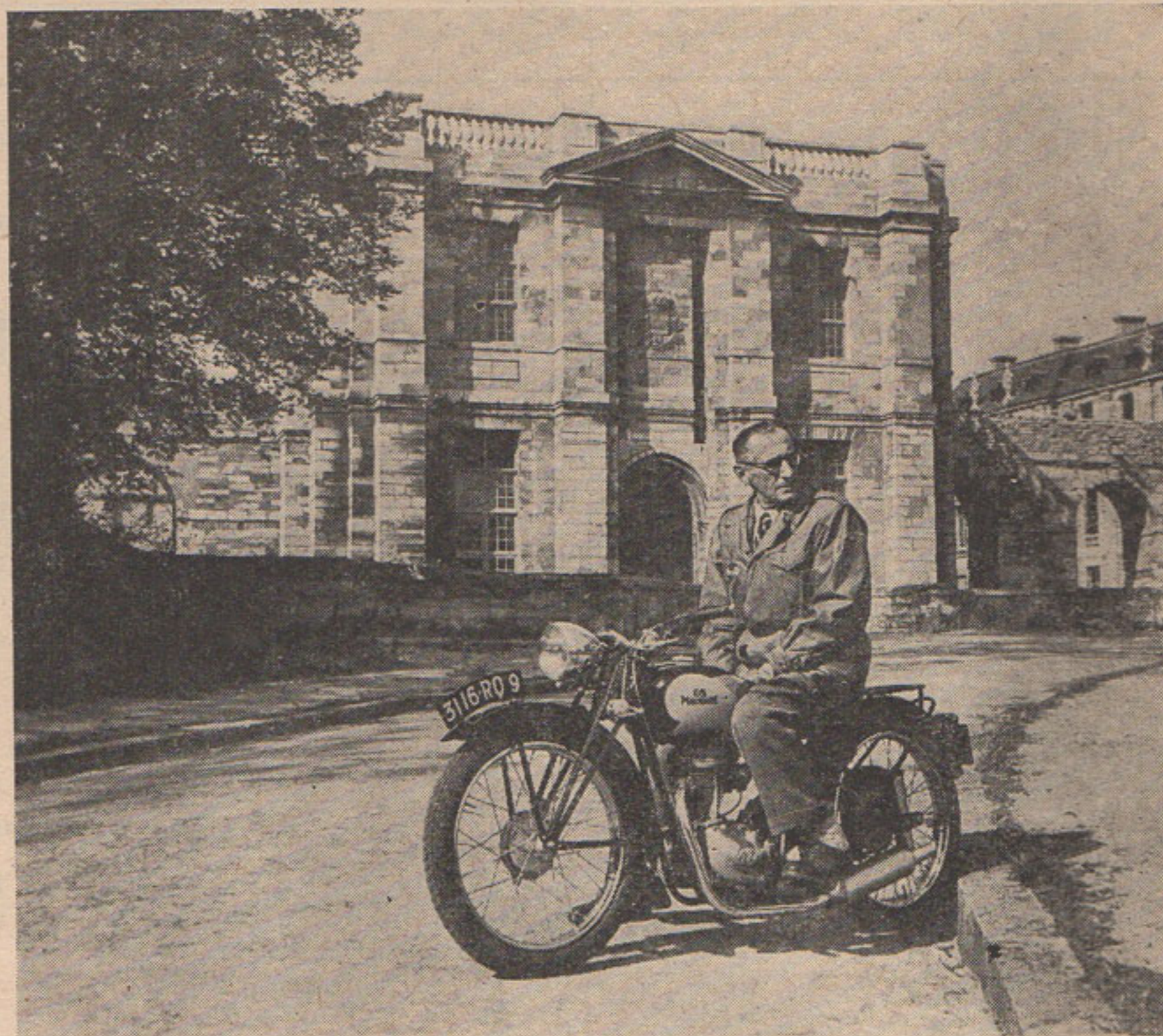
*Une moto légère  
qui attire l'attention*

Un peu d'histoire pour nos jeunes lecteurs afin qu'ils ne prennent pas la Maison D.-S. Malterre pour une nouvelle venue : elle fut fondée en 1925; elle était alors spécialisée dans le gros, si l'on peut dire, puisqu'elle s'occupait de la remise à neuf et de la vente des grosses bicylindres Harley et Indian que les armées américaines nous avaient laissé.

Quand ces stocks furent liquidés, les frères Malterre, fortement impressionnés par la robustesse de ces machines, s'inspirèrent de leurs organes mécaniques pour construire une 500 cmc., moteur à soupapes latérales et boîte à 3 vitesses, positivement incassable.

Plus tard ce fut le vélomoteur qui tenta les constructeurs; ils réalisèrent un modèle apprécié qui était, si ma mémoire est bonne, équipé d'un Aubier-Dunne, fort nerveux pour l'époque.

Au cours des années sombres, la



Maison Malterre suspendit ses fabrications, sans renoncer, pour autant, à reprendre sa place dès les jours meilleurs.

Pour sa rentrée, Malterre nous offre un vélomoteur 125 cmc. et une moto légère 150 cmc., équipés l'un comme l'autre du bloc-moteur A.M.C. 4 temps à culbuteurs.

L'œil toujours ouvert et l'oreille tendue, nous avons appris que la

dernière-née, la 150 cmc. à suspension arrière, venait d'être livrée à un agent de Vincennes, M. Chavanel.

Quelques instants après nous étions chez lui et, pour une courte promenade, lui empruntions à l'improviste la machine, non sans l'avoir au préalable examinée, photographiée et « croquée » sous tous les angles.

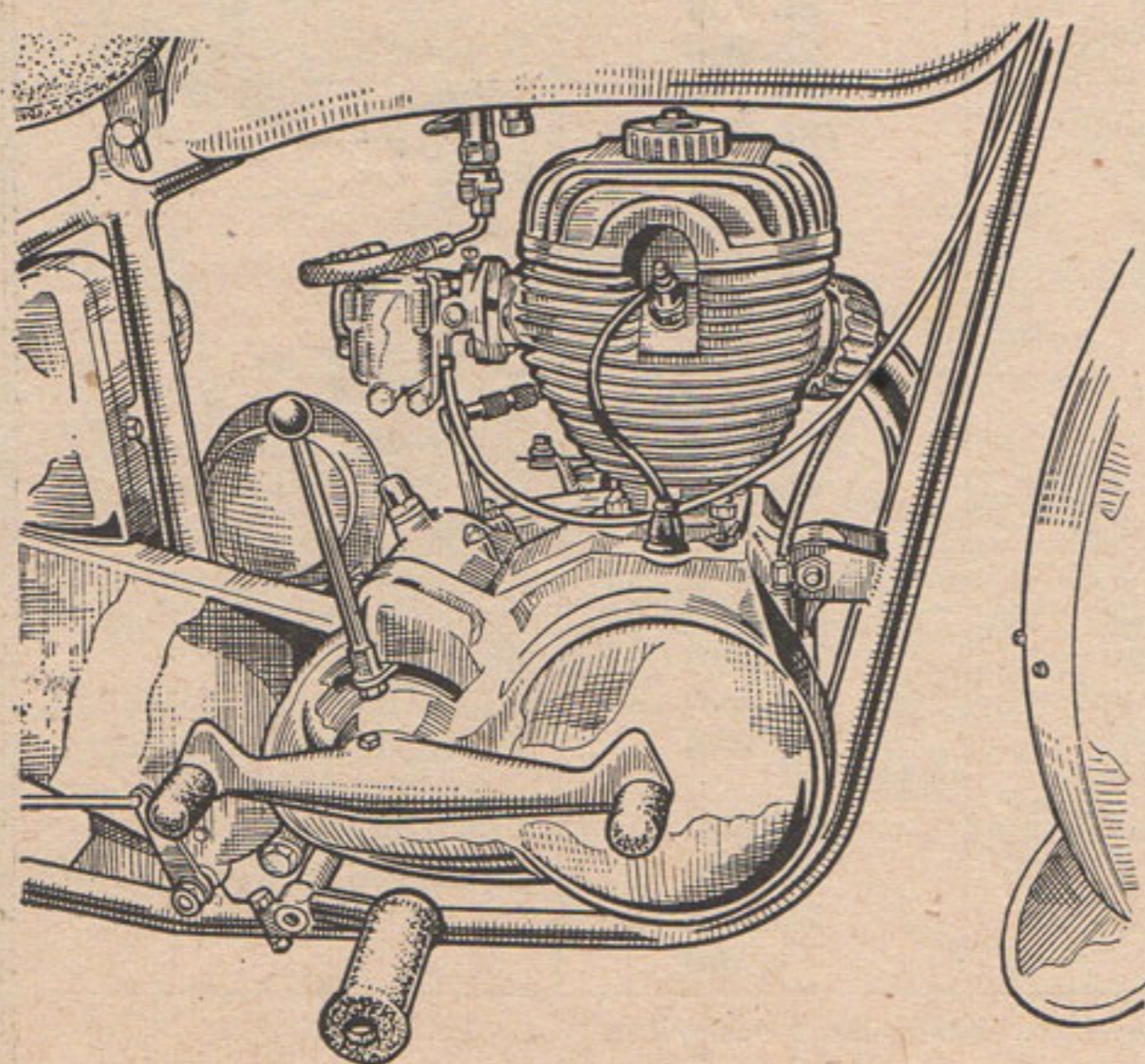
La 150 D.S. se présente bien. Son cadre est un double berceau de dessin très étudié; il a été réalisé en deux versions, avec et sans suspension arrière. C'est la première formule qui nous intéresse présentement.

Cette suspension est d'ailleurs classique, constituée de part et d'autre du moyeu par deux combinaisons de ressorts sous tubes télescopiques.

La fourche avant est à parallélogramme à ressort central avec amortisseurs réglables et frein de direction.

Le châssis est surmonté d'un réservoir de 12 litres, d'un galbe et d'un décor (noir et vieil ivoire) agréables à l'œil. Par sa capacité il permet les ravitaillements de 10 litres avec un rayon d'action de plus de 400 kilomètres.

Les roues sont montées sur des moyeux Ydral et chaussées de pneus 25x3 à l'avant comme à l'arrière.



*Le bloc-moteur A.M.C., 4 temps à culbuteurs, sélecteur au pied et levier de rappel au point mort, est fixé aux 3 points par liaisons amorties sur silentblocs.*

Les détails sont également soignés : une selle en trois points offre le confort de sa large assise; un guidon semi-relevé est orné de leviers corrects et de deux poignées tournantes, celle de gauche commandant l'avance variable.

L'équipement électrique est monté avec soin; ici, il était complété par une cellule et une batterie avec avertisseur électrique et lanterne de stationnement.

Derrière le porte-bagages une poignée du type sport facilite la mise sur béquille centrale.

Le frein au pied est à remarquer spécialement. Il est simple et d'une robustesse rassurante.

Les garde-boue sont enveloppants. La sacoche sous la selle surmonte et protège la batterie de 7 A.H. à remplissage latéral, sans démontage.

Le bloc moteur A.M.C. est fixé en trois points par axes amortis sur des silentblochs supprimant toute vibration

C'est le dernier type, avec la nouvelle culasse, boîte à 4 vitesses commandées au pied par sélecteur et petit levier à main, pour faciliter, si on le désire, le retour au point mort.

Nous avons déjà eu l'occasion de présenter ce moteur aux cours d'essais antérieurs.

Rappelons qu'il est allumé par un

volant magnétique à avance variable logé dans le carter du bloc et alimenté par un carburateur Solex à starter.

La 150 D.S. pèse à vide 84 kilos; sa consommation est légèrement inférieure à 3 litres; sa vitesse en pointe atteint 85 kilomètres à l'heure.

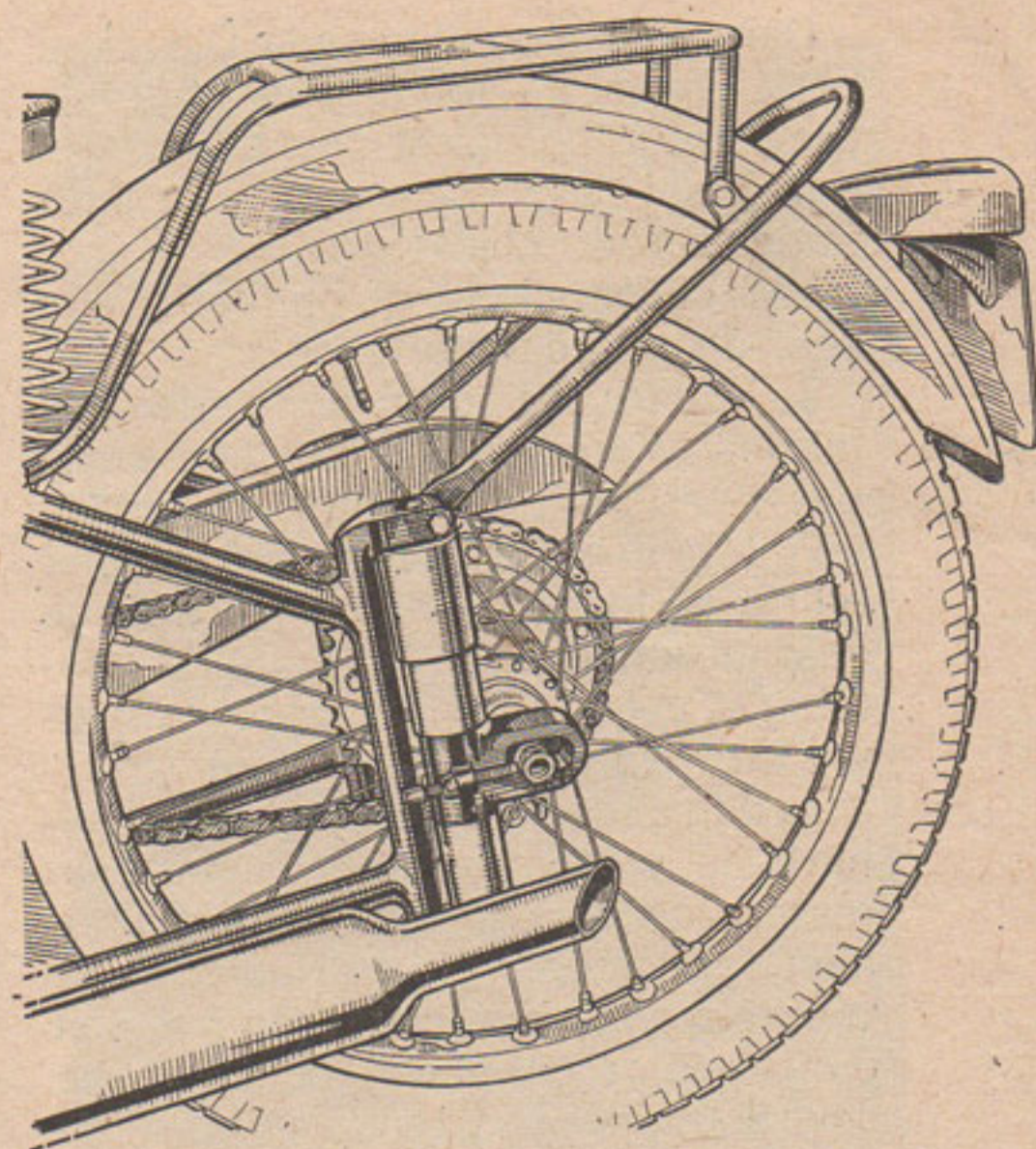
Le prix du modèle à suspension arrière est de 118.000 francs avec équipement électrique simple; il monte à 121.000 et quelque chose avec le dispositif « Redresso-Novî » qui comprend le redresseur, la batterie Fulmen de 7 A.H., l'avertisseur électrique, le commutateur et les canalisations.

Présentée en noir avec ses panneaux clairs sur les flancs du réservoir, la 150 D.S. a l'harmonie des machines bien étudiées et normalement équilibrées.

Ses proportions sont bonnes, la position en selle rationnelle et favorable aux longues étapes; elle inspire confiance; les constructeurs ont su faire solide sans tomber dans le massif.

Cette 3116 R.Q. 9 étant dans son neuf absolu, moteur non rodé, et ne nous appartenant pas, nous n'avons pas voulu en tirer le maximum. La chose importe peu d'ailleurs puisque les performances du moteur nous sont connues.

Ce qu'il importait de contrôler



La suspension arrière, le moyeu Ydral et l'ingénieuse combinaison du porte-bagages avec poignée de levage.

c'était son agrément de conduite et le comportement de sa suspension arrière sur mauvaises routes.

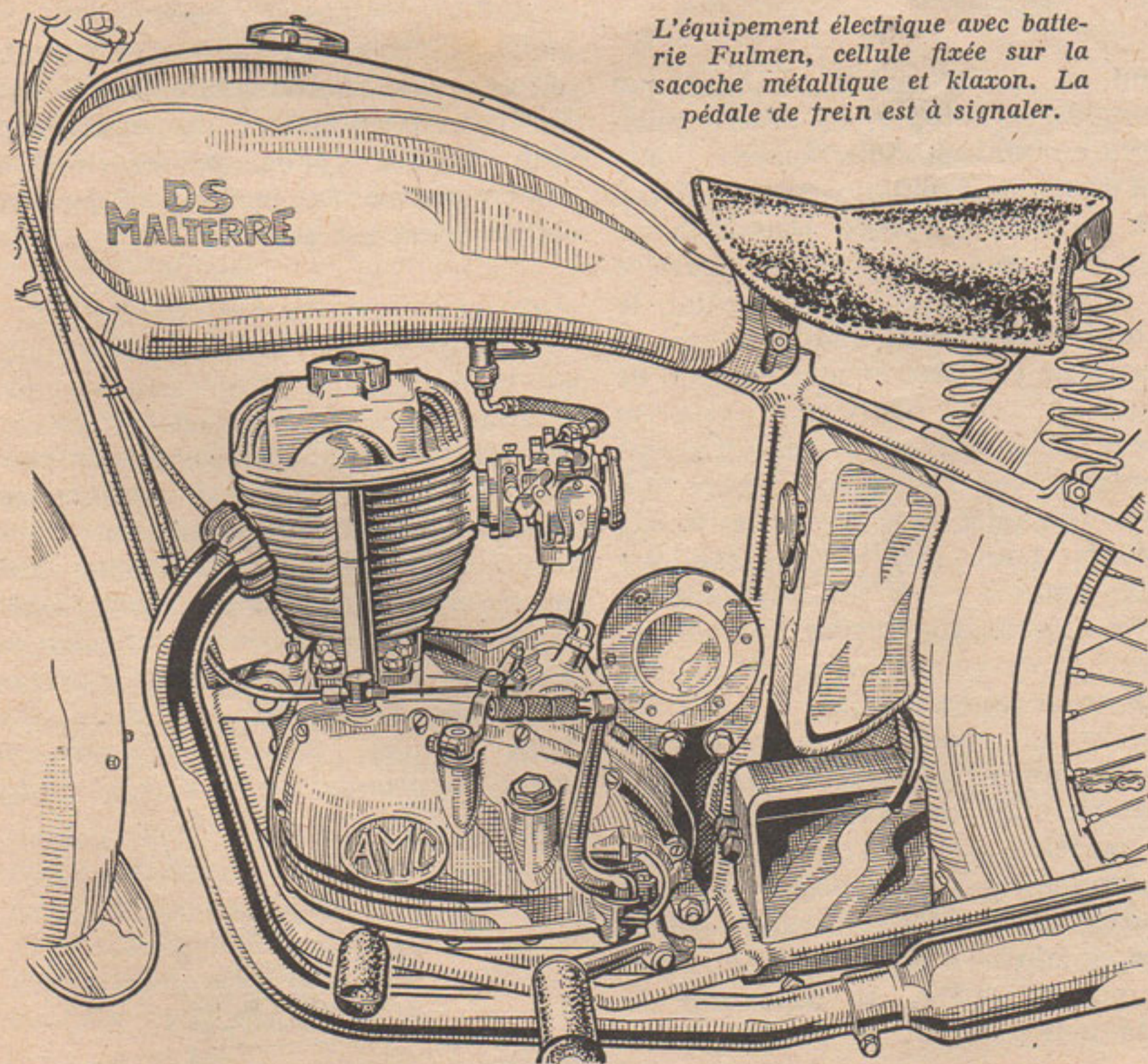
Le Bois de Vincennes offre quelques allées agréablement ombragées, certes, mais parsemées à souhait, pour ce que nous voulions vérifier, de nids de poules judicieusement distribués.

Après un petit tour, pour mise en mains, sur les grandes avenues, nous abordâmes le sous-bois, moi en tête, Nebout derrière, en observateur, avec son sidecar.

J'avoue ne pas avoir ressenti grand-chose dans ces mauvais chemins; dans les passages vraiment mauvais on a tout au plus l'impression de rouler sur une route un peu inégale; en aucun cas l'arrière ne décolle. Pire que les trous, les parcours ondulés sont franchis sans que les oscillations de la machine prennent cette amplitude désagréable qui force à ralentir malgré soi.

A certains moments je distançais nettement mon camarade qui faute d'un arrière suspendu était obligé de louvoyer ou de couper, et perdait du terrain.

Je ne suis pas téméraire sur une machine qui ne m'est pas familière; l'admiration de Nebout pour ma virtuosité s'atténua d'ailleurs bien vite (pauvre de moi) quand, ayant pris la machine à son tour, il constata qu'il n'était pas nécessaire d'être acrobate pour en faire autant, la suspension intégrale encaissant à elle seule tout le boulot.



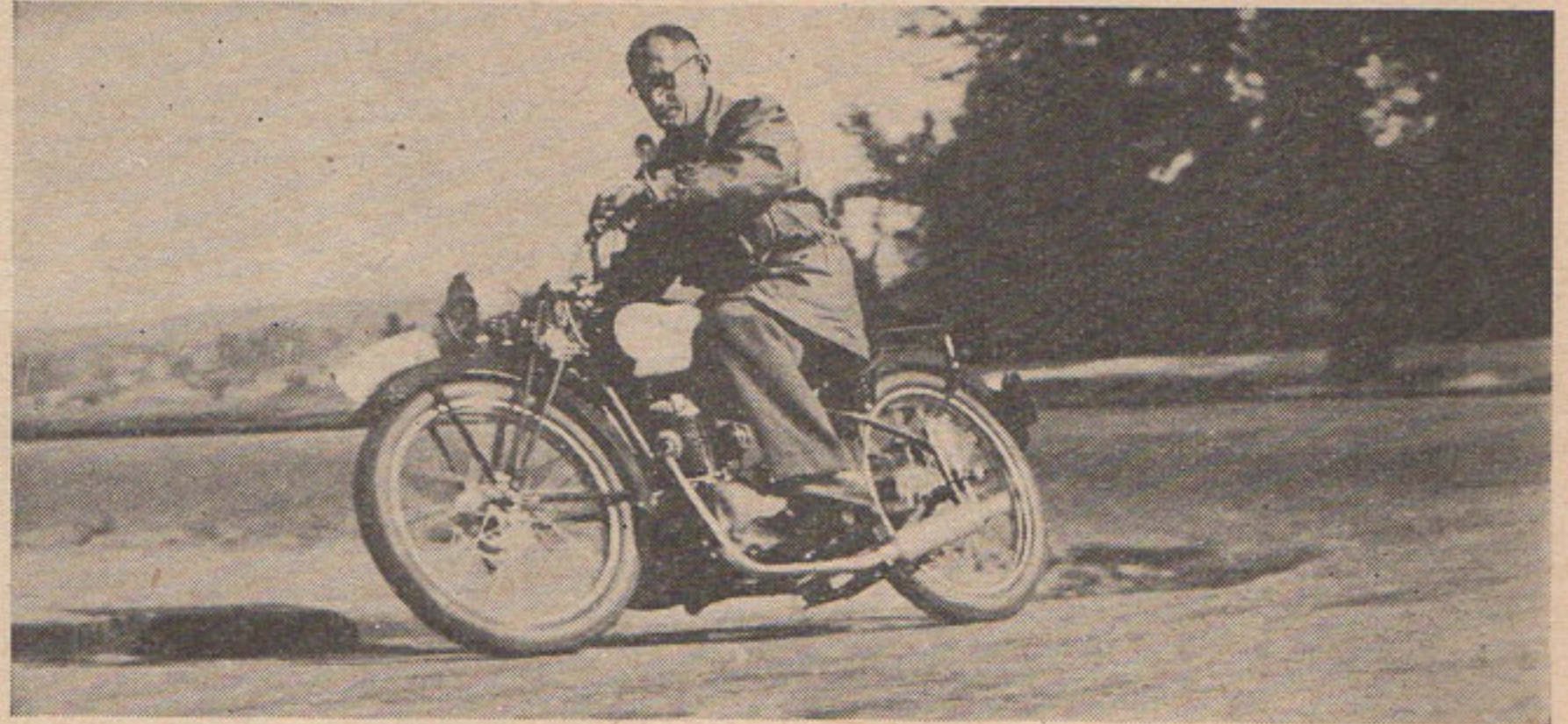
L'équipement électrique avec batterie Fulmen, cellule fixée sur la sacoche métallique et klaxon. La pédale de frein est à signaler.

Dans toutes conditions la D.S. tient parfaitement la route, vire et freine avec précision. C'est une production qui vient s'ajouter aux machines françaises de classe.

Les observations qu'on peut faire sont de peu d'importance :

Je voudrais d'abord demander aux fabricants du moteur s'il ne leur serait pas possible de rabattre davantage à l'intérieur la pédale du kick; quand on est en tenue de ville, elle s'insinue sournoisement sous la jambe du pantalon et cela peut entraver la manœuvre du frein au pied.

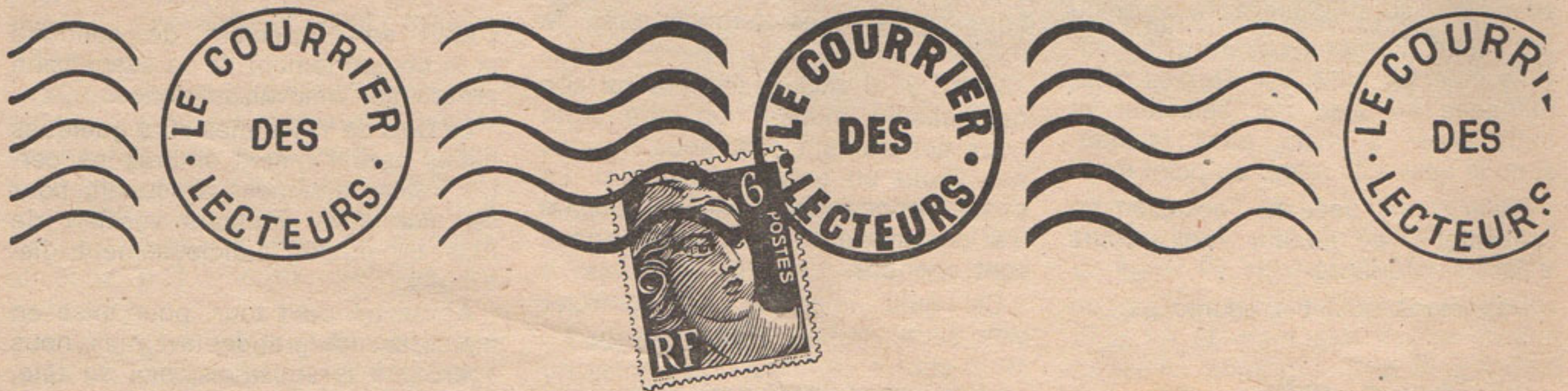
Je demanderai également à M. Malterre de prévoir pour sa béquille un ressort de rappel plus dur afin de mieux l'immobiliser en marche; je voudrais enfin que cette béquille soit prolongée à gauche, comme elle l'est à droite, afin qu'on puisse l'atteindre, pour reposer la moto, aussi bien d'un côté que de l'autre.



A part ces vétilles faciles à corriger, Nebout et moi avons eu beaucoup de plaisir à essayer la D.S. Malterre; nous sommes persuadés qu'elle satisfera la clientèle.

Max END.

*La D.S. vire avec aisance et précision; grâce à la suspension la roue arrière adhère continuellement au sol.*



### POUR UNE MOTO POPULAIRE

Jusqu'à l'occupation, j'ai eu entre les mains beaucoup de modèles jusqu'à la 1.000 cmc., malheureusement depuis la libération je suis comme beaucoup, je dois me contenter de voir les beaux modèles que vous voulez bien nous présenter : anglais, suisses, tchécos ou autres, mais hélas le pouvoir d'achat va chaque jour en s'amenuisant, et chaque jour s'éloigne le rêve de posséder à nouveau l'engin tant désiré. Ne serait-il pas possible de faire une campagne en faveur de la réapparition sur le marché d'une ou deux motos construites en série et à prix abordable à tous, souvenez-vous de l'après-guerre 14-18, — vers 27 ou 28, — il y eut ces 175 prise directe à courroies qui donnèrent pleine satisfaction, « San-Sou-Pap, Motobécane » et tant d'autres ; je me souviens d'une Automoto M.S. 175 cmc. que j'eus neuve pour 1.585 francs et qui marchait admirablement, 40 de moyenne, 55 en palier et jamais un

ennui si petit soit-il. L'Amérique elle-même a compris ce besoin puisqu'elle en fabrique actuellement. Pourquoi donc une firme importante disposant de moyens assez puissants ne ferait-elle pas un pas en arrière (ne dites pas cela à M. Remondini, le roi de la mécanique), moi je verrais et je crois ne pas être le seul, un bon et robuste 2 temps 150 ou 175 prise directe (courroie), mais avec un grand braquet (genre Deryn) pour faire une reprise en ville, par exemple, le cas échéant ; pour l'ouvrier se rendant à son travail ce serait suffisant et mieux que de contempler les *inaccessibles* super-vélocités. Pour les randonnées économiques, à deux où un side, pourquoi pas une robuste 350, 2 temps 3 vitesses (pourquoi Gillet-Herstal ne fait-il construire son modèle « Tour du Monde ») ; pas de chrome, pas de choses extraordinaires, une machine rustique, solide et économique; c'est tout là le rêve, je vous le répète, de beaucoup de petits acheteurs et je pense que la

firme qui se contenterait de produire ces deux phénomènes n'y perdrait pas son temps. Qu'en pensez-vous et qu'en pensent les lecteurs et usagers, la question est posée.

R. LENORMAND,  
Alençon.

Réponse. — *Votre point de vue est celui de très nombreux lecteurs et de nous-mêmes. Il y a certainement quelque chose à faire dans ce domaine. Vous vous rencontrez d'ailleurs avec un de nos éditoriaux au cours duquel nous faisons justement allusion à certaine moto américaine rustique, mais bon marché qui, malgré des solutions vétustes, pourrait prendre une place importante sur le marché grâce à son prix.*



# LES ANCÊTRES DU MOTEUR AUXILIAIRE

Nous avons sous les yeux un ouvrage fort instructif dû à la plume alerte de l'ingénieur Pierre Carré et publié en 1924. Ce livre intitulé « La Bicyclette à moteur » fait l'historique de la presque totalité des moteurs conçus à l'époque et destinés à être adaptés au cadre de bicyclettes courantes.

On retrouve avec surprise en feuilletant les pages, pour autant dire toutes les solutions adoptées aujourd'hui et même quelques autres qui n'ont pas encore été reprises.

Il y eut en ce temps une floraison de moteurs auxiliaires; on en dénombre dans cette brochure, qui ne prétend pas à une nomenclature complète, 19 modèles de conceptions et de marques différentes.

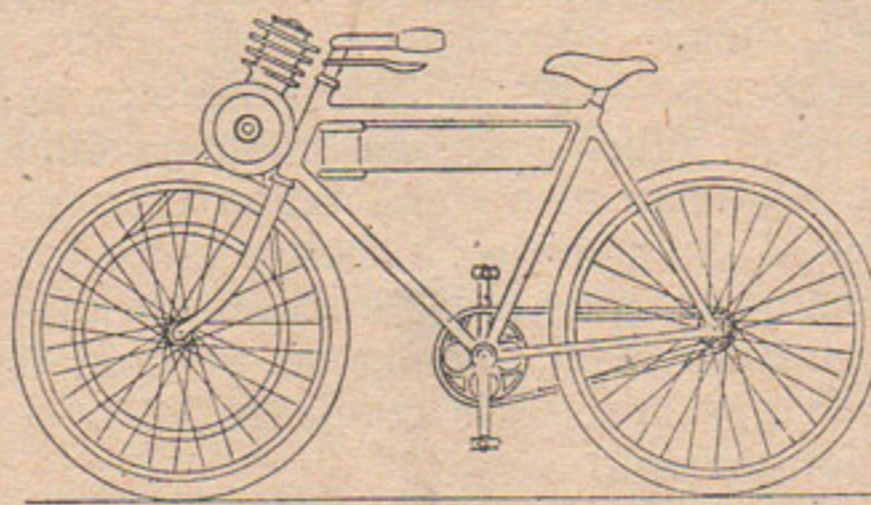
L'auteur fait remonter les origines du moteur adaptable aux environs de 1900 avec la première machine de Werner à moteur monté sur la tête de fourche et transmission par courroie sur la roue avant.

Déjà la lutte était engagée entre deux temps et quatre temps, certains de ces derniers avaient encore la soupape d'admission automatique, alors que d'autres étaient à culbuteurs avec graissage par pompe noyée dans le carter. Les deux temps étaient généralement du type à trois lumières avec précompression dans le carter et piston à déflecteur.

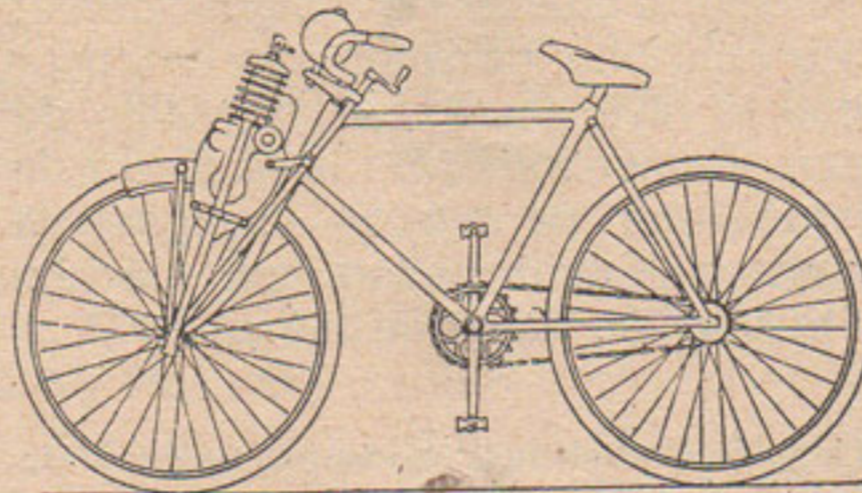
La puissance adoptée par l'ensemble avoisinait trois quarts de cheval; on dédaignait le classement par cylindre; course et alésage étaient des mystères. Quelques indications permettent néanmoins de préciser que ces moteurs oscillaient entre 75 et 100 cmc. avec un poids de 10 à 12 kilos, tous organes de commandes et de transmission compris.

L'auteur a classé ces moteurs par chapitres suivant leur emplacement sur la bicyclette : au-dessus de la roue avant; devant le pédalier; au moyeu avant; dans le cadre; près du moyeu arrière; en porte-bagages arrière; il manque une solution, celle de l'auto-wheel, roue motrice complémentaire articulée qui se fixait à hauteur de la roue arrière.

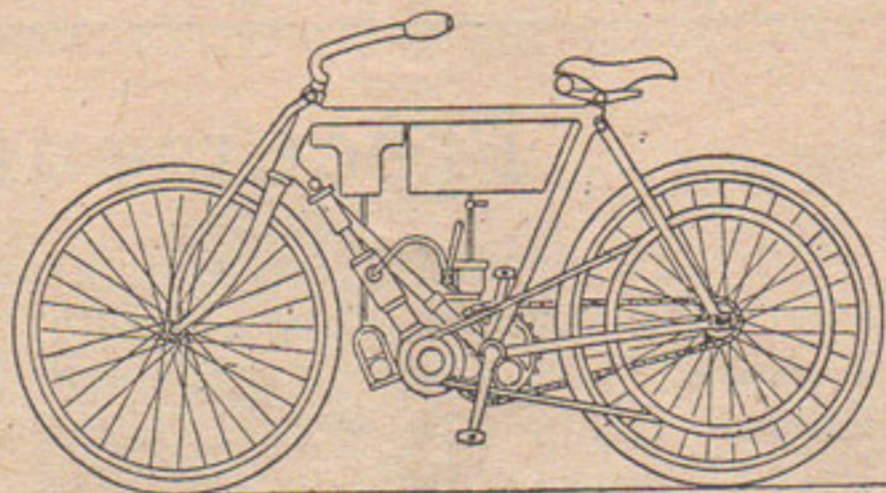
Il y avait, en fait, autant de variétés



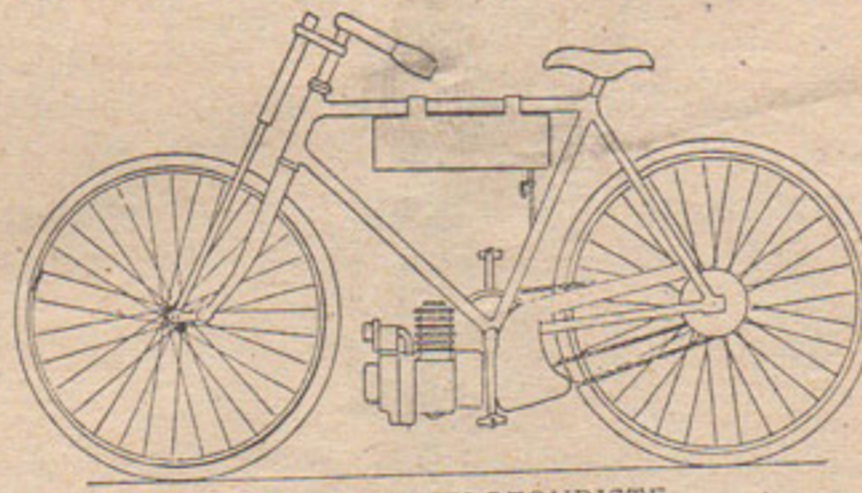
La bicyclette à moteur WERNER est l'ancêtre des engins modernes.



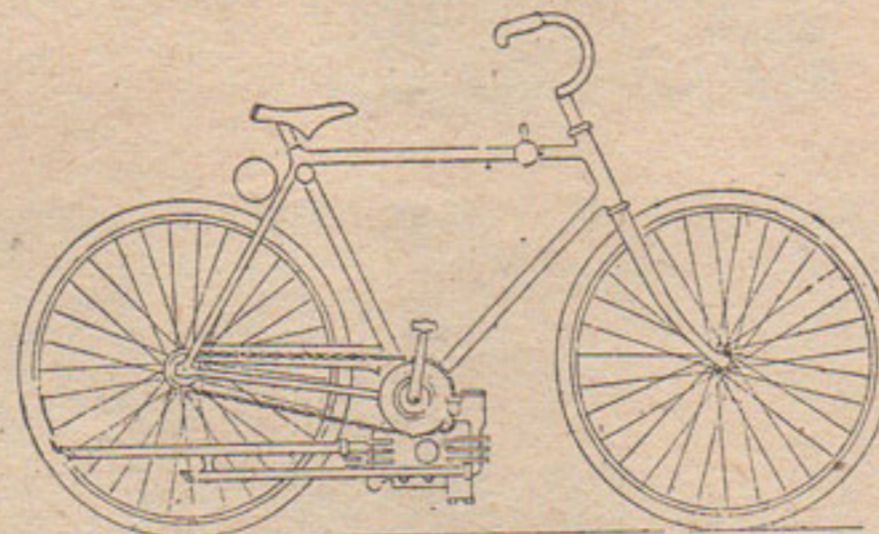
Le CYCLOTRACTEUR.



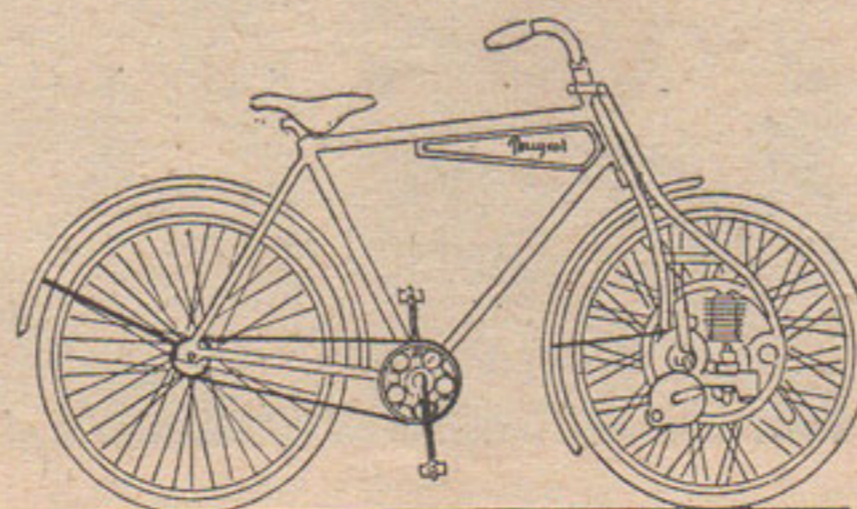
La bicyclette à moteur HERDTLE-BRUNEAU.



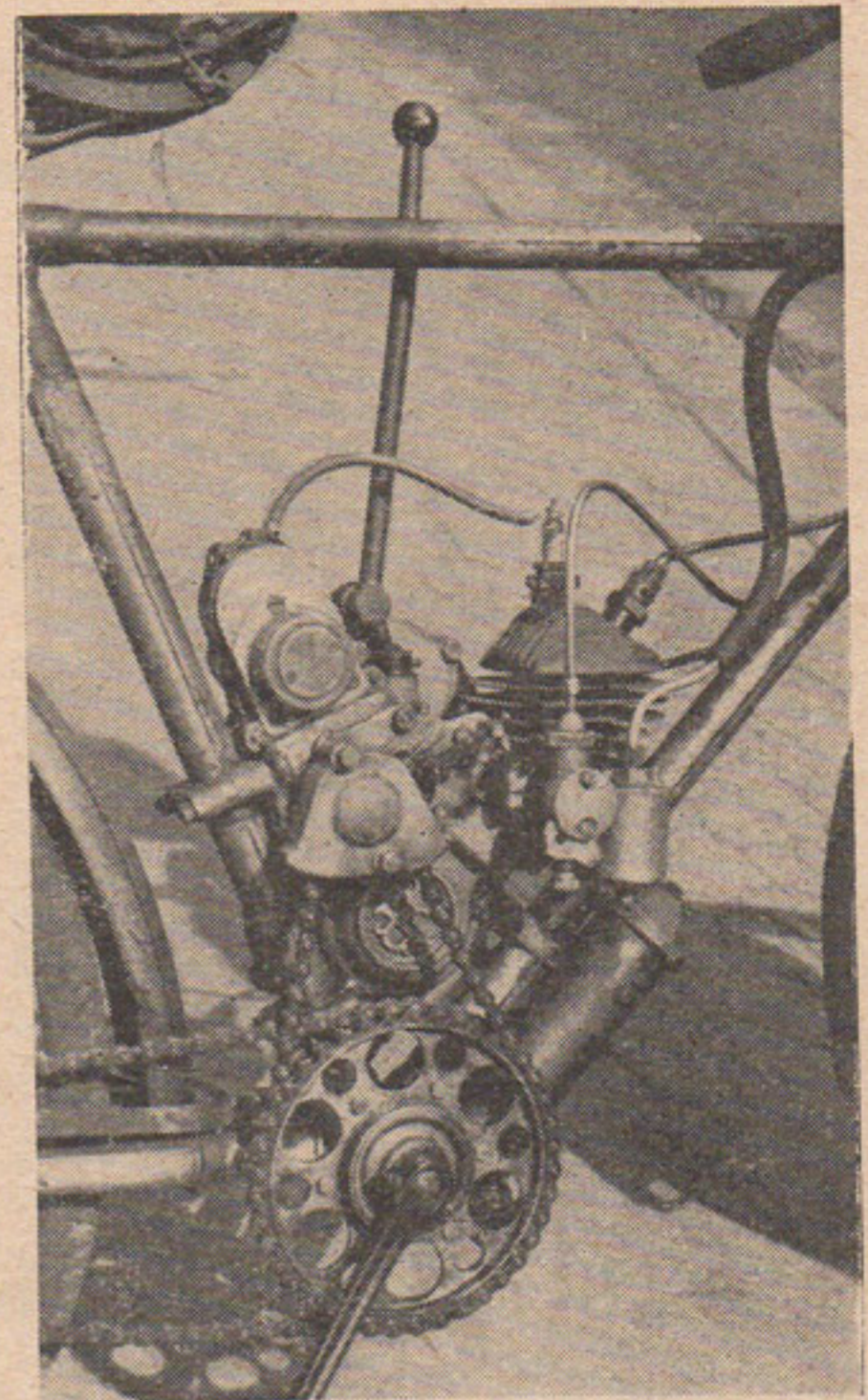
Le VELOTOURISTE



Le TOURISTCYCLE.



La CYCLO-MOTO PEUGEOT



Voici un Rosengart des environs de 1920, avec boîte deux vitesses, et qui est encore en service.

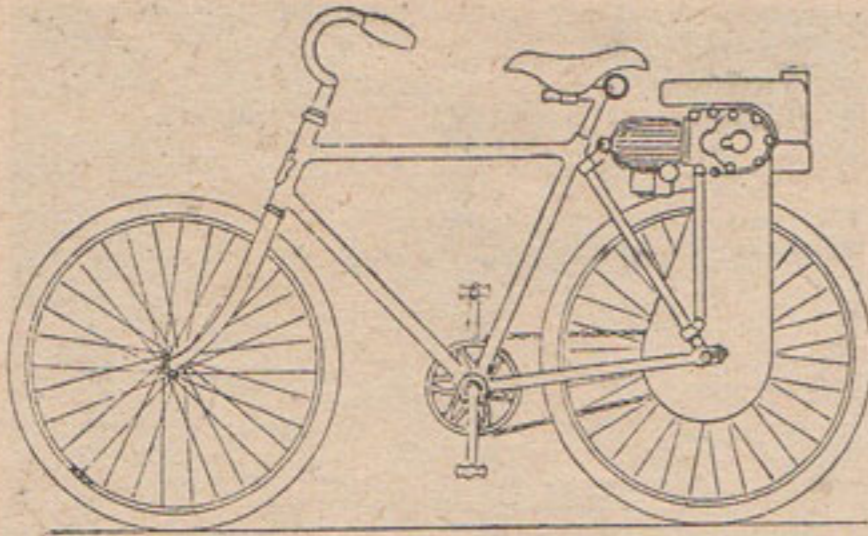
qu'en ce jour. Seuls, depuis, l'Hélium et le Vélo ont trouvé un emplacement inédit, entre le tube de selle et la roue arrière.

A la suite de cette « revue », M. Pierre Carré se demande quel est l'emplacement optimum; il fait d'ailleurs un chaud plaidoyer en faveur de la bicyclette à moteur auxiliaire plus maniable que la moto et plus accessible comme prix; à titre d'exemple, il signale que l'un d'eux coûtait : 420 francs, ce qui représentait à peu près deux mois de salaire d'un ouvrier.

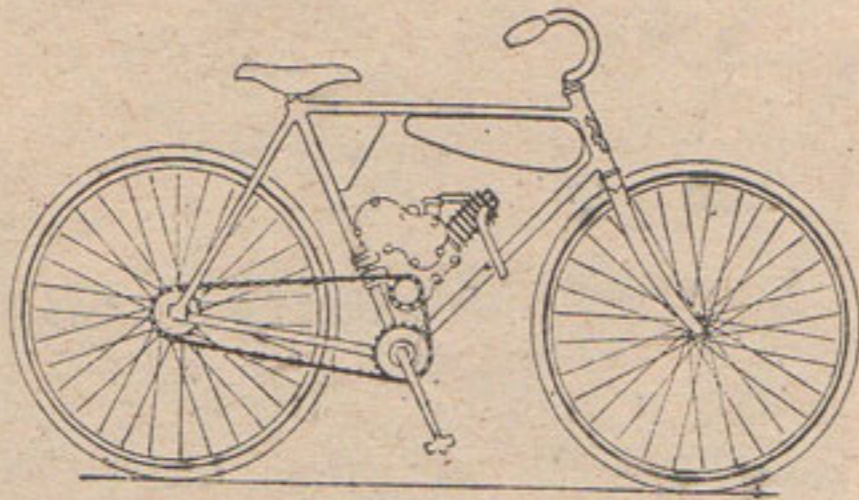
Et cependant, malgré de telles recherches et un effort si méritoire et si général, le moteur adaptable n'a pas eu le succès escompté et n'a pas connu la vogue de nos cyclomoteurs présents, c'est d'ailleurs cette faillite passée qui avait inspiré les détracteurs de la formule actuelle.

Il est à supposer que si les ancêtres du moteur auxiliaire ont eu une existence éphémère, ce n'est pas l'idée qu'il faut incriminer, mais la réalisation.

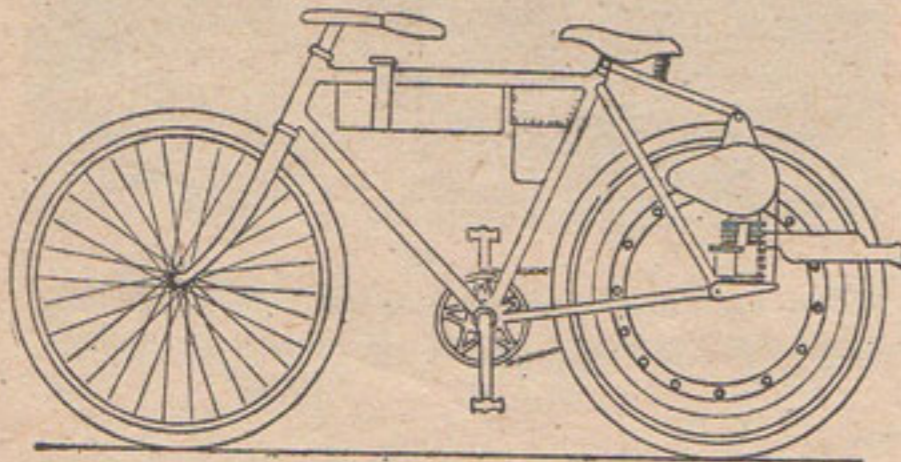
Les quatre temps à soupape automatique étaient capricieux; les deux temps balbutiaient encore; les uns et les autres étaient trop lourds et imposaient aux cadres des bicyclettes des efforts anormaux. En réalité, s'ils n'ont pas vécu, c'est qu'ils sont venus



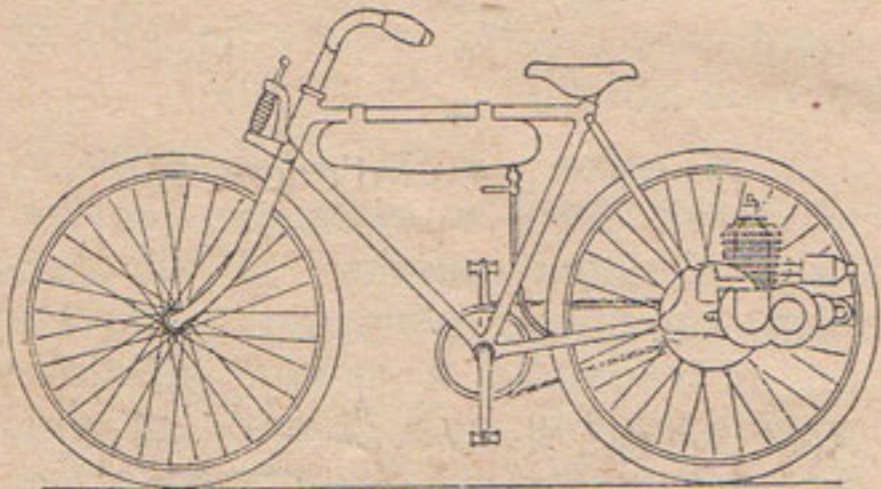
Le groupe LUTETIA.



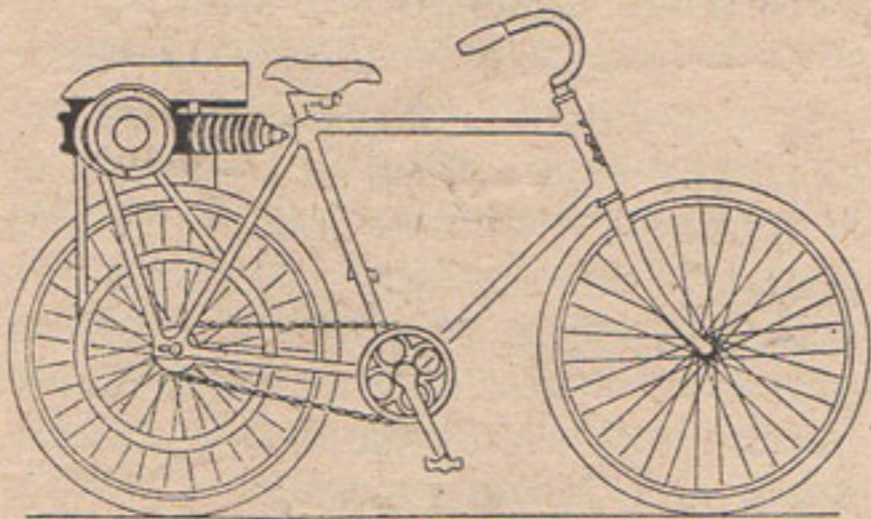
La solution ANZANI



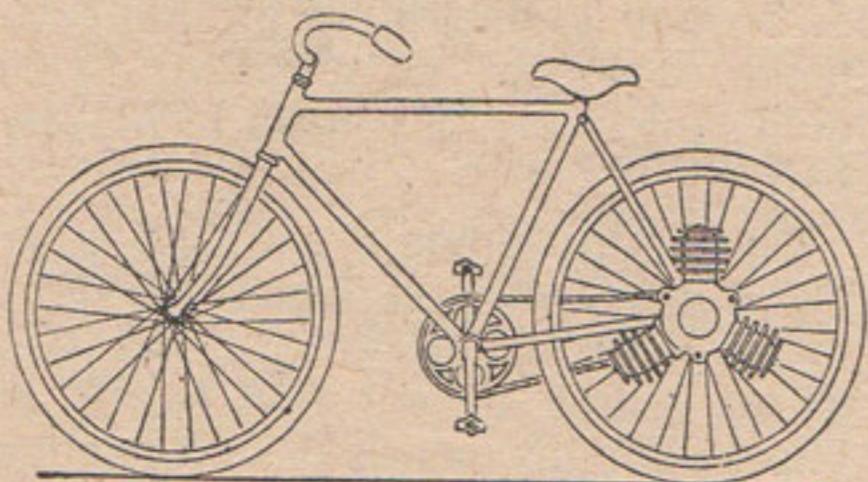
Le MOTOR FLY VOISIN.



Bicyclette à moteur TAVERNIER.



Le groupe D. K. W.

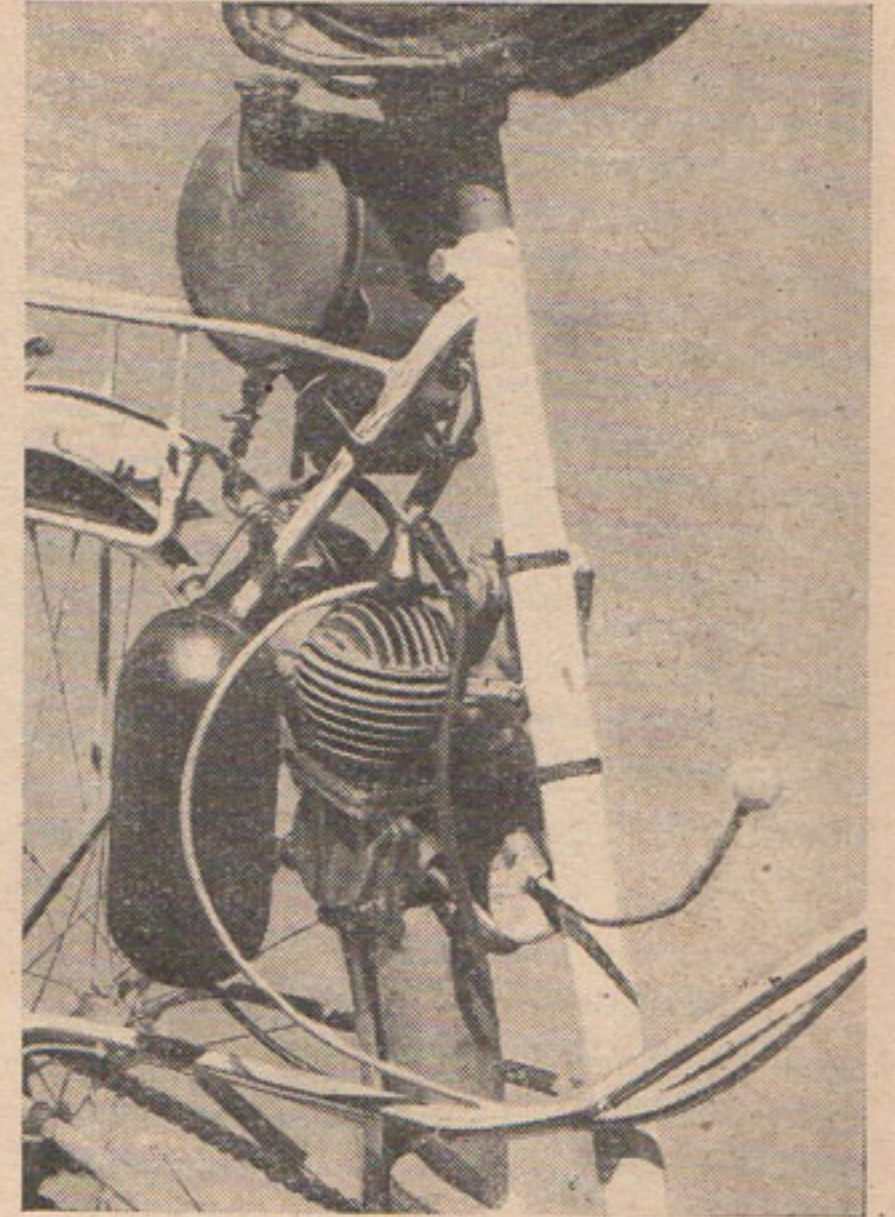


Bicyclette à moteur RIVIERRE

avant terme. La réussite actuelle, dans ce même domaine, résulte du progrès : poids et cylindrée réduits de moitié, puissance accrue, dispositifs d'allumage et d'alimentation bien au point ont permis de mettre entre les mains du plus inexpérimenté un mécanisme sans défaillance et dont il n'a pas besoin de connaître le fonctionnement.

On peut en conclure que des solutions simples sont en réalité la conséquence d'études de longue durée; il a fallu plus de vingt-cinq ans pour que le rêve passé soit la réalité du jour. Remercions M. Pierre Carré de nous avoir permis de souligner la continuité dans l'effort, qui est une des qualités du génie français.

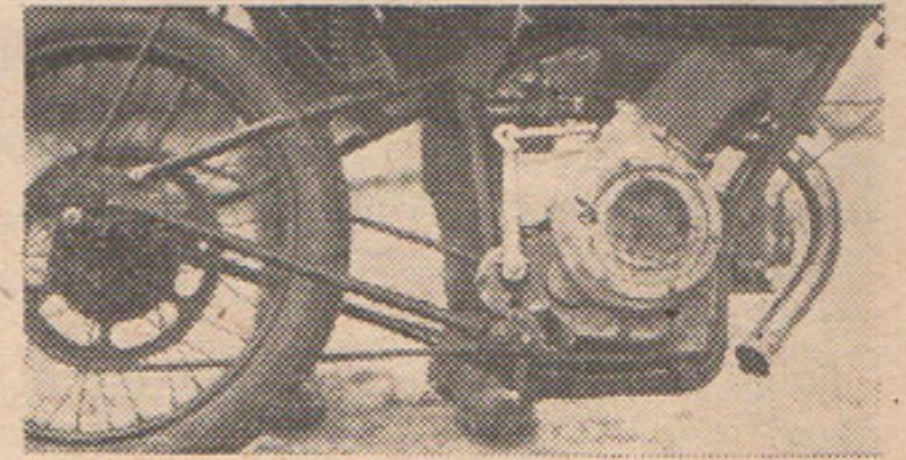
*La seule solution non prévue par les ancêtres : l'Helium.*



## Précurseur du Cross

Un souvenir d'autrefois toujours d'actualité. Avec un 175 cc. Peugeot 4 temps, M. Antoine Peugeot puis Robert Pahin ont, vers l'époque 1933-34, successivement fait l'ascension de la Mer de Glace.

Pour cette performance, car c'en est une, le moteur avait été muni d'un ventilateur, qu'on remarque sur l'une des photos ci-contre, ainsi que d'un plateau arrière donnant un rapport de démultiplication peu usuel.



Vue du moteur avec ventilation spéciale.



M. Antoine Peugeot en pleine ascension.

# CYCLECARS



Nous n'avons plus de cyclecars. Pourquoi? Une quantité de motocyclistes s'y intéressent. Mais qu'entendent-ils par cyclecar?

Un véhicule ayant les solutions mécaniques d'une moto et ses performances, ou, plus exactement, celles d'un sidecar.

Actuellement, nous n'avons que le motocar de M. Mochet et celui de New-Map, qui sont au cyclecar ce que le vélomoteur est à la moto puisqu'ils sont propulsés par des moteurs de 125 cmc. de cylindrée maximum.

dance reçue, le de Rovin, s'il est au goût d'un certain nombre d'amateurs peu soucieux des vitesses et moyennes élevées, n'a pas assez de chevaux pour les sportifs, qui veulent le 100 chrono et le 65 de moyenne.

Nous en revenons donc à évoquer une nouvelle fois le passé et à rappeler les Morgan, les Darmont, les Sandford, etc...

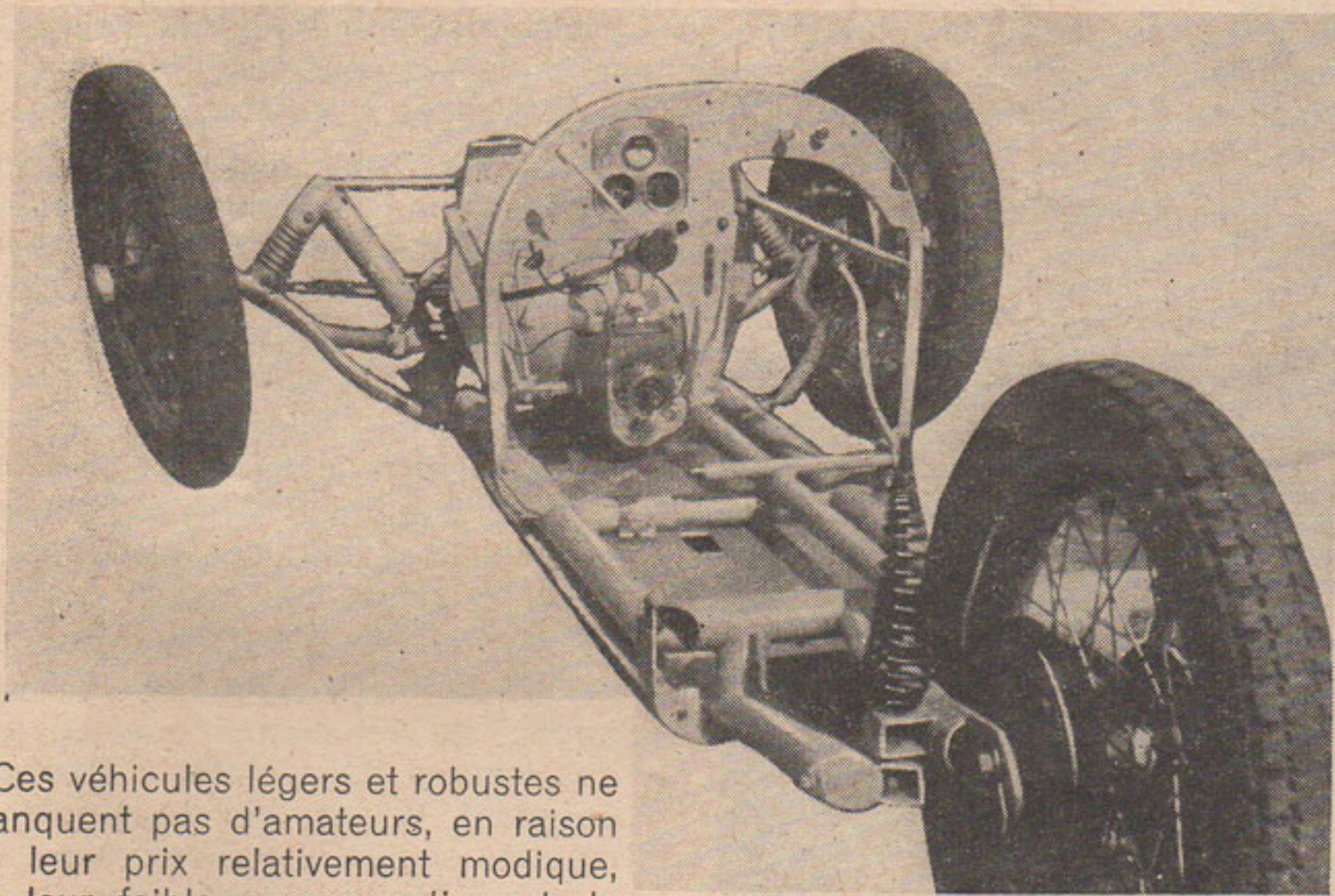
Autrefois le Bol d'Or était pour les cyclecars une magnifique occasion de se signaler à l'attention. Il y avait foule au départ des 350, des 500, des

750 et des 1.100 cmc.; la lutte était ardente entre tous; pas mal de casse, d'ailleurs : les modèles dits « spéciaux », trafiqués et supergonflés par leur propriétaire, ceux construits par des amateurs, n'étaient pas toujours calculés pour les 24 heures, mais d'autres par contre avaient une excellente tenue, ils pouvaient satisfaire les plus difficiles... Que reste-t-il de tout cela? Absolument rien.

Cependant, on nous demande de parler du cyclecar, on en réclame à tous les échos, on s'indigne de ce qu'aucun constructeur ne se décide à en fabriquer.

Nous ne comprenons plus... Si tous ceux qui se sont spécialisés dans cette formule ont été réduits à fermer boutique, c'est sans doute faute de clientèle. Quand le cyclecar existait les acheteurs étaient rares, maintenant qu'il a disparu du marché tout le monde en veut.

Nous savons bien que les circonstances ont changé, qu'autrefois on trouvait en voiturettes d'occasion des véhicules avantageux que sans doute aujourd'hui, avec toutes les restric-

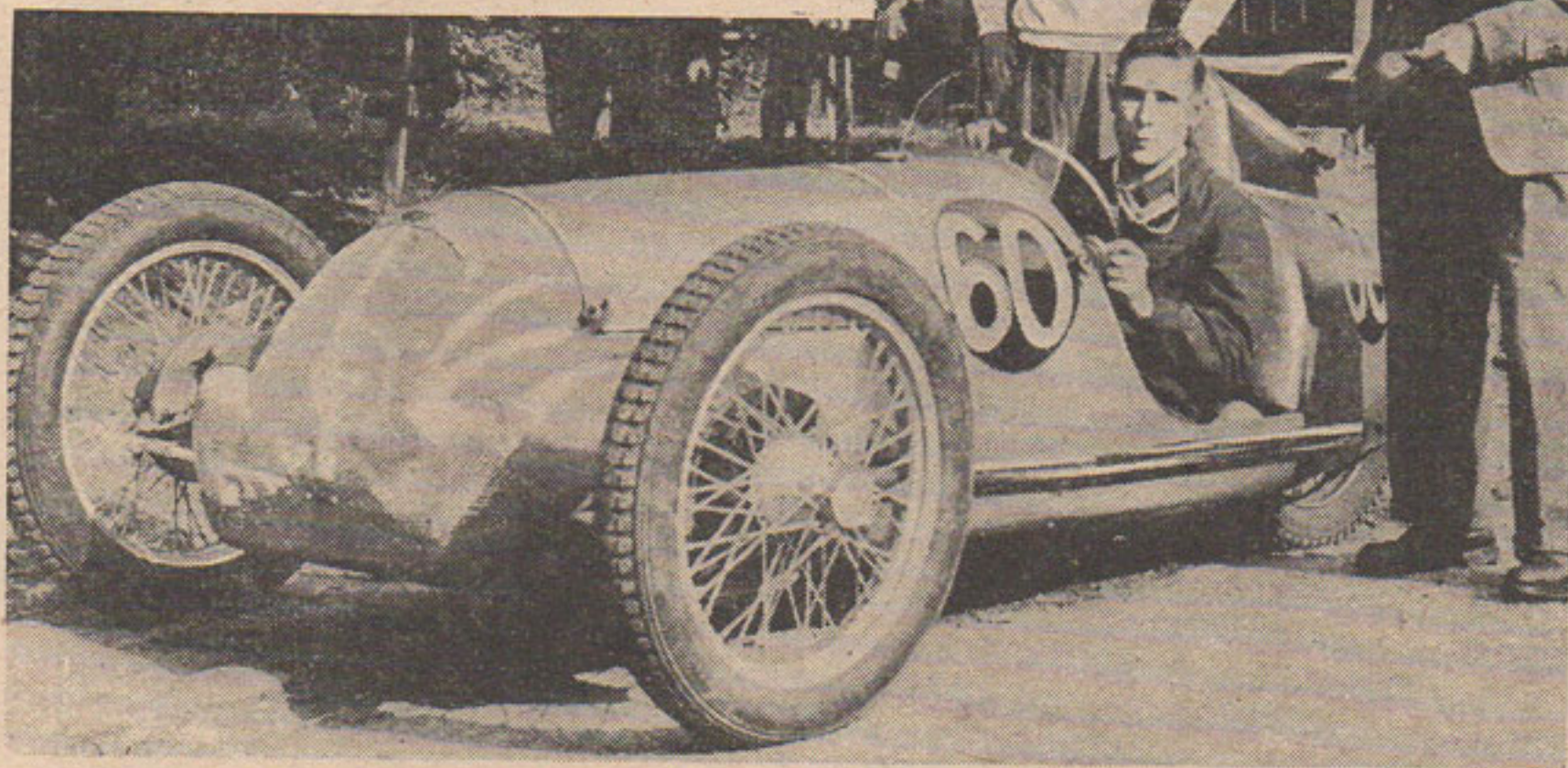


Ces véhicules légers et robustes ne manquent pas d'amateurs, en raison de leur prix relativement modique, de leur faible consommation et de l'exemption de permis de conduire; ils sont, au demeurant, robustes et sûrs: certains d'entre eux ont accompli des trajets surprenants comme des Paris-Nice et retour, sans histoire.

L'entretien est nul, les réparations occasionnelles peu élevées. Si la moyenne qu'ils réalisent est modeste on s'en contente puisqu'on atteint le but aux moindres frais.

Au delà, nous trouvons le de Rovin 450 cmc. qui commence à sortir. Nous en avons demandé l'essai, désireux de le confronter avec un sidecar de même cylindrée afin d'établir, pour nos lecteurs, en parallèle, les performances comparées.

Cependant, d'après la correspon-



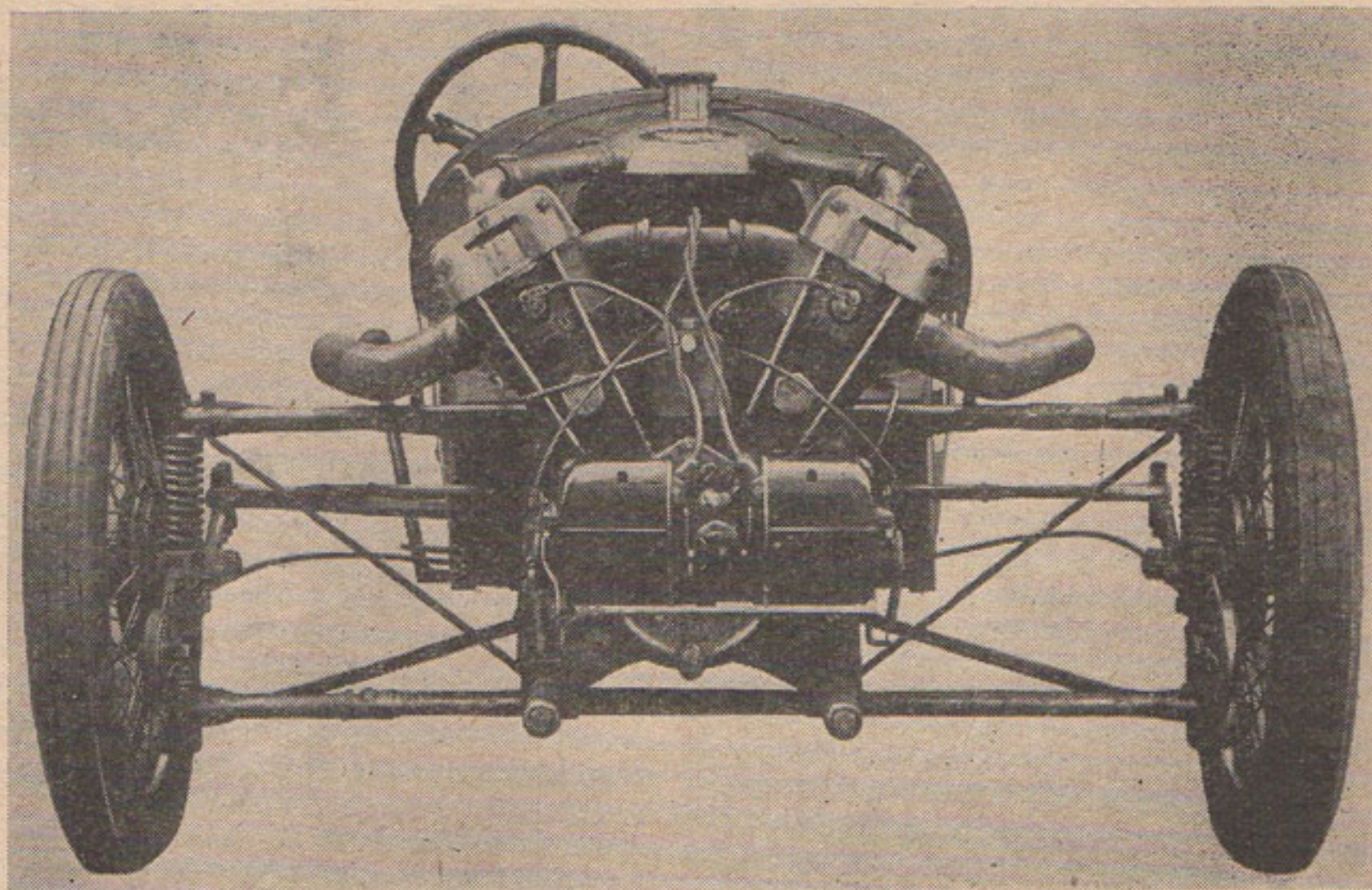
*Il est plaisant le trois roues de M. Corouge et surbaissé à souhait. Son châssis tubulaire est bien haubané; la suspension originale très étudiée.*

tions, un cyclecar satisfait quantité de gens et se vendrait bien.

Mais avouez qu'il faut de l'estomac pour ressusciter, à l'heure actuelle, un engin ayant eu autrefois un succès commercial si discuté.

Qui oserait risquer, aujourd'hui, les dizaines de millions nécessaires à l'établissement d'une tête de série, entreprendre les fastidieuses et souvent infructueuses démarches pour obtenir et l'autorisation de construire et les attributions de matières, avec, pour perspective, un résultat aussi problématique.

Il ne faut pas non plus se leurrer sur le prix auquel atteindrait ce véhicule : en l'estimant aux environs de celui d'un sidecar, ce qui est un minimum, on arrive facilement au delà de 200.000 francs, à la condition de se priver d'accessoires tels que démarreur, capote, roue de secours, essuie-glace, etc... Y aurait-il des acheteurs ? Il faudrait, en outre, compter avec les pouvoirs publics qui institueraient peut-être comme pour le vélomoteur des « Bons d'achat » avec toutes les obstructions qu'ils entraînent.



*Il ferait encore des heureux ce Darmont sport 1100 cmc. Ses performances avoisinaient le 140. C'était un racer robuste et, sur la route, peu de voitures pouvaient le "doubler".*

On voit par là que la solution de ce problème, si simple en apparence, soulève en réalité d'innombrables difficultés.

C'est pourquoi nous voyons de temps à autre les fanatiques du

cyclecar se prendre par la main et se fabriquer eux-mêmes un trois ou quatre roues à leur façon.

Certains spécialistes envisagent d'éditer une brochure explicative, avec planches et dessins à l'appui, qui permettra à ceux que tente l'aventure de mettre eux aussi sur roues l'engin de leur rêve.

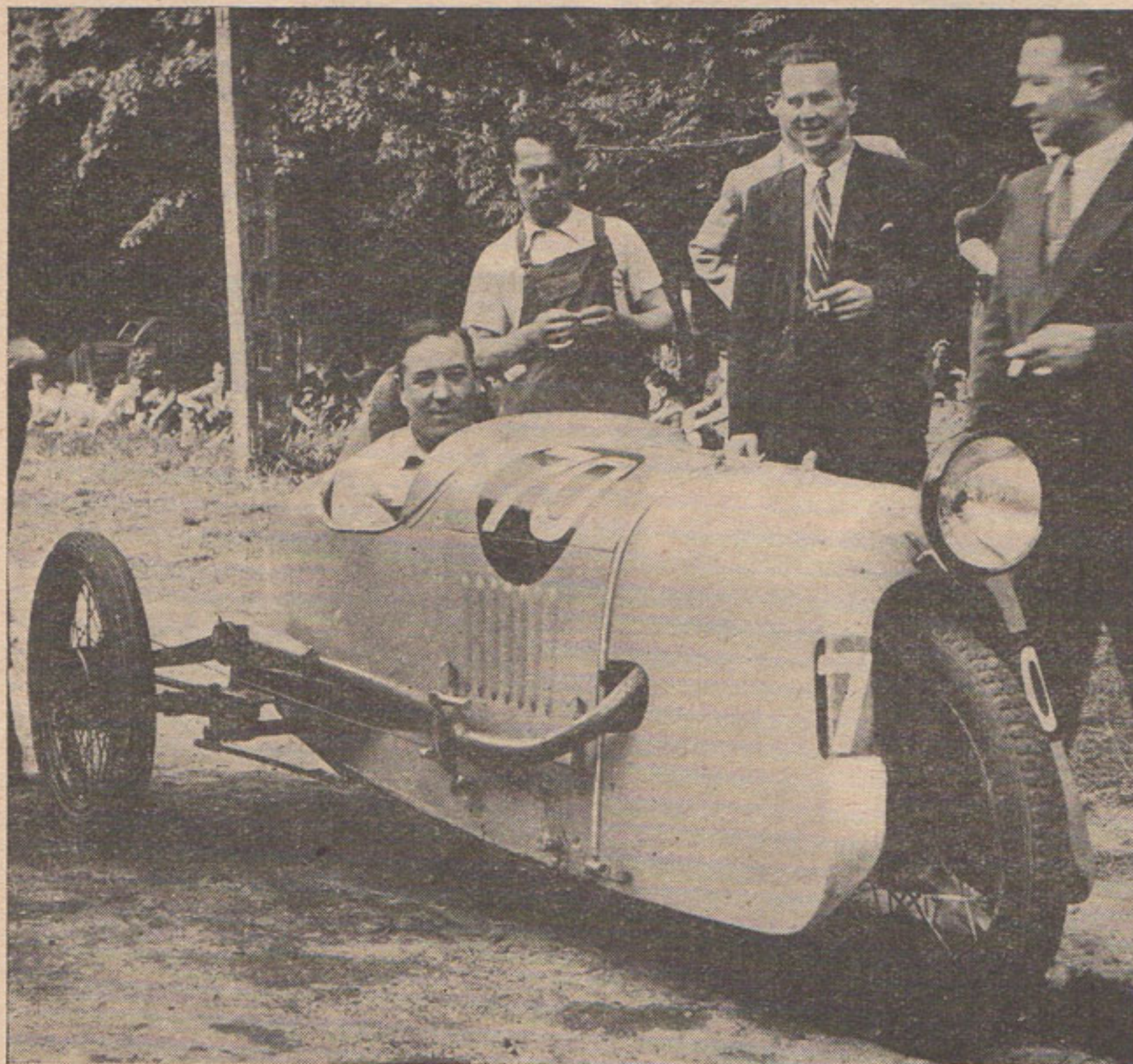
Quand cet ouvrage sera prêt, nous l'annoncerons dans ces colonnes, mais cette fabrication-maison quoique utilisant la plupart des pièces de la moto ne sera quand même pas à la portée de tout le monde.

J'ai eu l'occasion, ces derniers temps, de rencontrer quelques-uns des leaders du cyclecar : Darmont, Sandford, Villard, Violet, Péquignot, d'autres encore, y compris mon frère avec qui j'ai fait si longtemps équipe à l'époque des Enders Jack.

Plus aucun d'eux n'a foi dans le cyclecar et Dieu sait s'ils se sont autrefois dépensé pour lui.

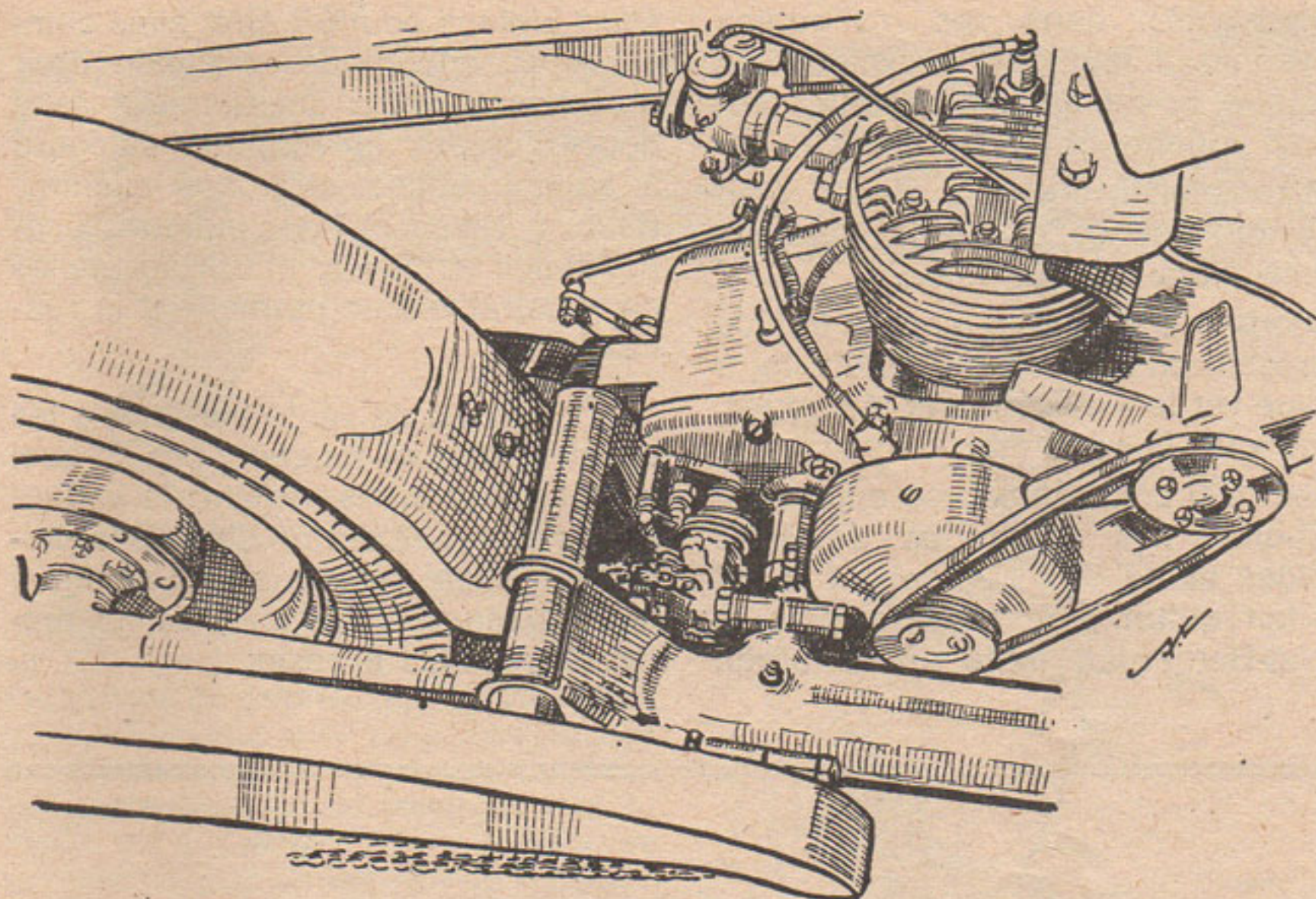
Seul Sandford envisage de refaire, peut-être, quelque chose, mais ce sera plutôt une voiturette du genre du 4 roues qu'il avait sorti en 1939 juste à temps pour qu'au cours de l'exode les Allemands le lui barbotent. C'était, fabriquée en France, une voiturette de la classe des anglaises M.G. et Singer, donc plus chère que les 6 CV. de série des grandes marques, mais avec d'autres qualités sur le plan sportif.

Les tendances actuelles vers une voiturette populaire ne dépassent pas les motocars 125 cmc. Le flat-twin



*Renaud et son fidèle Villard montrent chaque année au Bol d'Or que l'un comme l'autre tiennent toujours le coup. C'est un 350 cmc. qui tape tout de même le 55 de moyenne sur 24 heures.*





Salon, nous ont présenté un modèle populaire qui est à suivre. Son bicylindre 2 temps convient parfaitement à ce genre de véhicule, mais les sportifs aimeraient le voir sur un roadster de lignes aérodynamiques et sans accessoires superflus et coûteux.

Cependant des recherches individuelles se poursuivent. De temps à autre nous voyons surgir un isolé plus ou moins bien venu, mais que leur auteur n'a pas l'intention, ni les moyens de réaliser en séries commerciales.

Nous en présentons quelques exemples ici. C'est d'abord un « trois roues » équipé d'un 125 cmc. Motobécane 4 temps à soupapes latérales dont nous donnons quelques vues de détail.

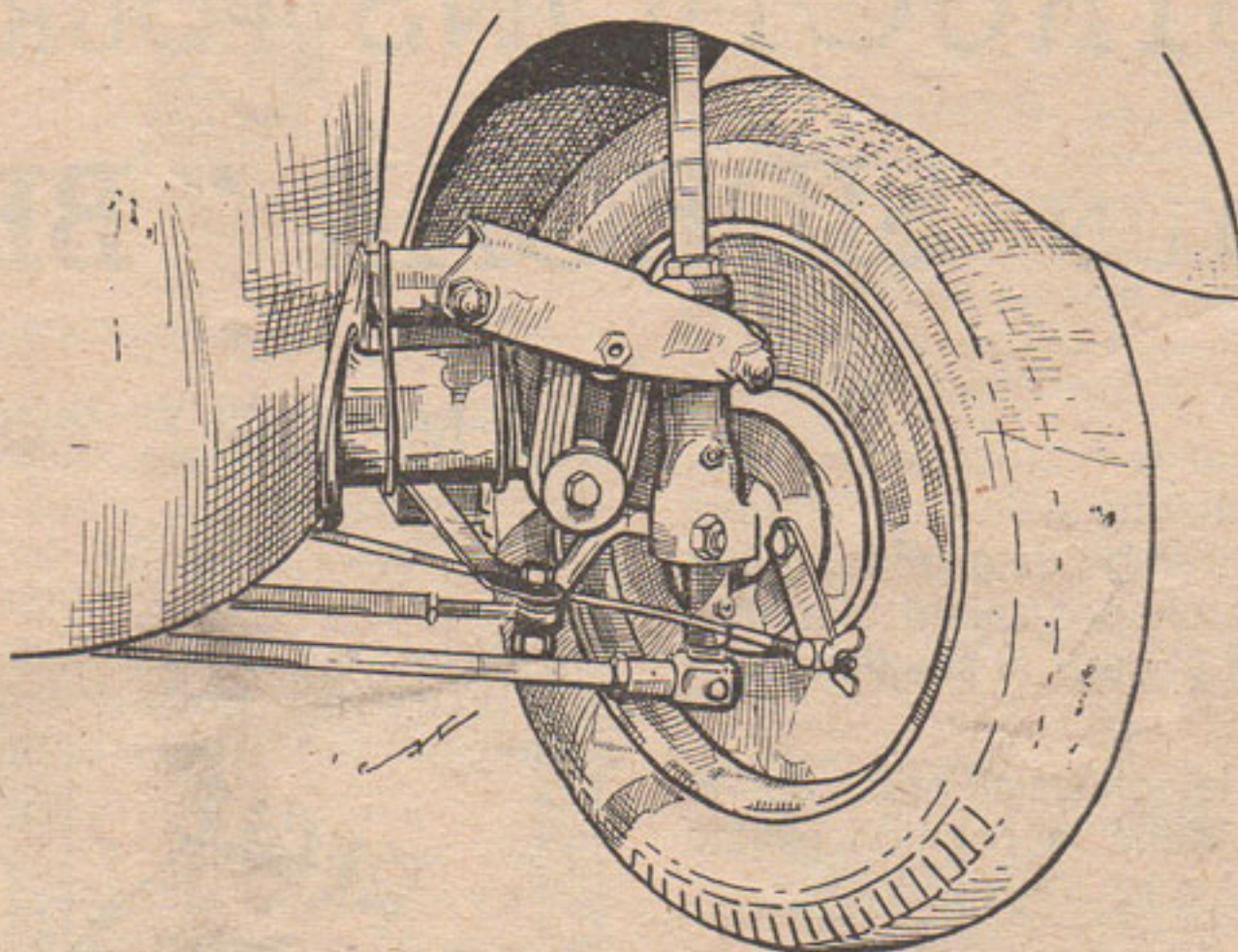
Mathis a disparu, la Dyna-Panhard avec son bicylindre à air de 600 cmc. est plus chère qu'une 202.

Seule la 2 CV. Citroën présentée au dernier Salon peut lutter comme prix contre un sidecar, mais ses performances sont encore inconnues et nous devons attendre qu'elle ait reçu la consécration de la route.

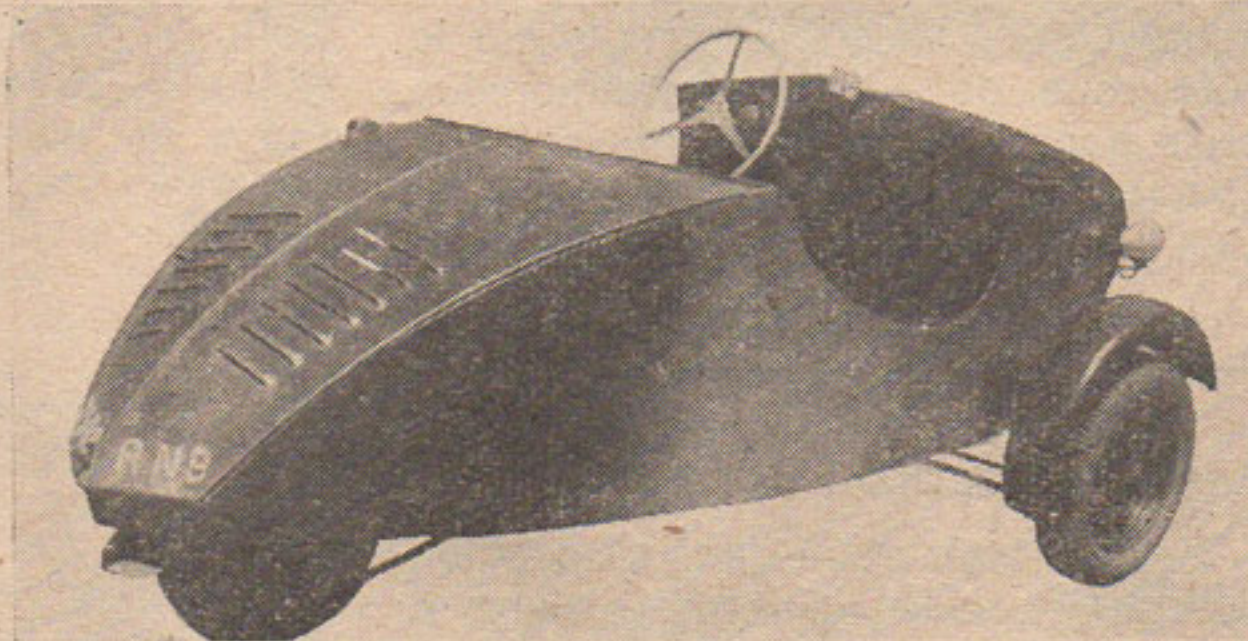
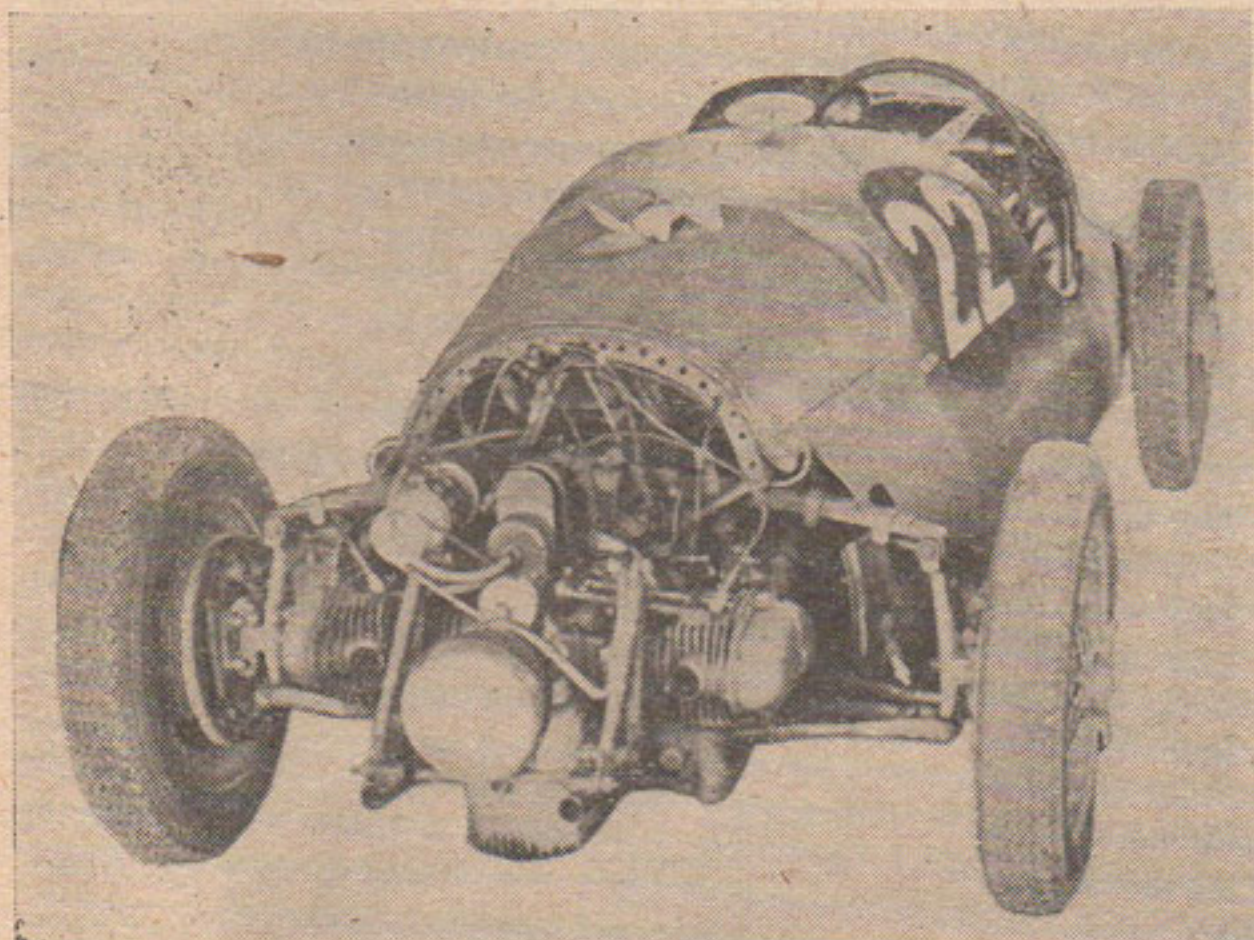
Certains de nos constructeurs de motos s'étaient, eux aussi, intéressés à la question. A Pantin et dans le Doubs des prototypes ont été réalisés; il n'y a pas eu de suite.

Seul New-Map, dans notre milieu, a connu le succès avec sa voiturette à moteur de vélomoteur. Son modèle actuel est tout à fait au point et donne satisfaction à ceux qui pensent se contenter d'un 125 cmc.

Les frères P.-P. Roussey, au dernier



*Notez le refroidissement par hélice et déflecteur sur la culasse. La simplicité n'exclut pas l'efficacité de la suspension par anneaux caoutchouc Neiman.*



*Ce 125 cmc. Motobécane, latérales, s'accommode allégrement de ses nouvelles fonctions sur ce tricyclecar, œuvre d'un particulier expert, adroit et ayant de saines conceptions du sujet. Sa précision de conduite et son confort sont surprenants.*

*A gauche, un 750 cmc. à moteur B.M.W., tenant bien la route, pesant 345 kilos, châssis tubulaire, suspension avant genre Simca 5 et arrière dérivée de Bugatti. Vitesse : 167 kmh. avec l'équipement sport.*

C'est également cette 750 Sport avec moteur B.M.W. qui pèse 345 kg., développe 45 CV. à 5.500 tours et atteint, paraît-il, le 167 à l'heure.

C'est le tricyclecar de M. Corouge, remarqué au Bol d'Or, propulsé par un moteur emprunté à la Volkswagen allemande.

Comme on le voit par ces exemples, tous ces réalisateurs ont été obligés d'avoir recours à des moteurs prélevés sur d'autres véhicules. Autrefois on pouvait acheter en série des Jap, des Mag, des Staub, des Moussard, des L.M.P., tous moteurs existant dans le commerce. Cette industrie, elle aussi,

a périclité; dans les cylindrées moyennes il faut que le cyclecariste fabrique lui-même son moteur, problème coûteux et plein d'aléas.

L'Angleterre, où le cyclecar était répandu, est sur ce point dans la même situation que nous.

Morgan, qui était la marque la plus représentative de cette catégorie, a évolué vers le 4 cylindres et le 4 roues, donc vers la voiturette.

Les 500 cmc. de course engendreront-elles des voiturettes de série rapides et de prix abordable? Il est de fait qu'un petit racer comme le Violet-Bernardet, traité en voiturette

sport biplace pourrait être, sans compresseur, encore assez rapide pour de très nombreux amateurs, et sans doute d'un prix non prohibitif eu égard à sa conception et à ses qualités. Reste à savoir si les conditions économiques actuelles, et surtout celles administratives, en permettent la réalisation.

La moto est de vente libre, mais les constructeurs ne touchent pas de quoi en fabriquer suffisamment; la voiture n'est libre que pour un tiers de la production. Quel régime serait appliqué à un 4 roues 500 cmc. C'est la première question à poser.

# INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE D'UN SIDECAR "BERNARDET"

## MODÈLE "48"

1° Placer sur la motocyclette l'attache avant, l'attache arrière et l'attache sous selle. S'il s'agit de chapes, veiller à ce que ces chapes soient bloquées sérieusement et dans la position verticale.

2° Placer le châssis près de la motocyclette dans la position exacte finale, c'est-à-dire :

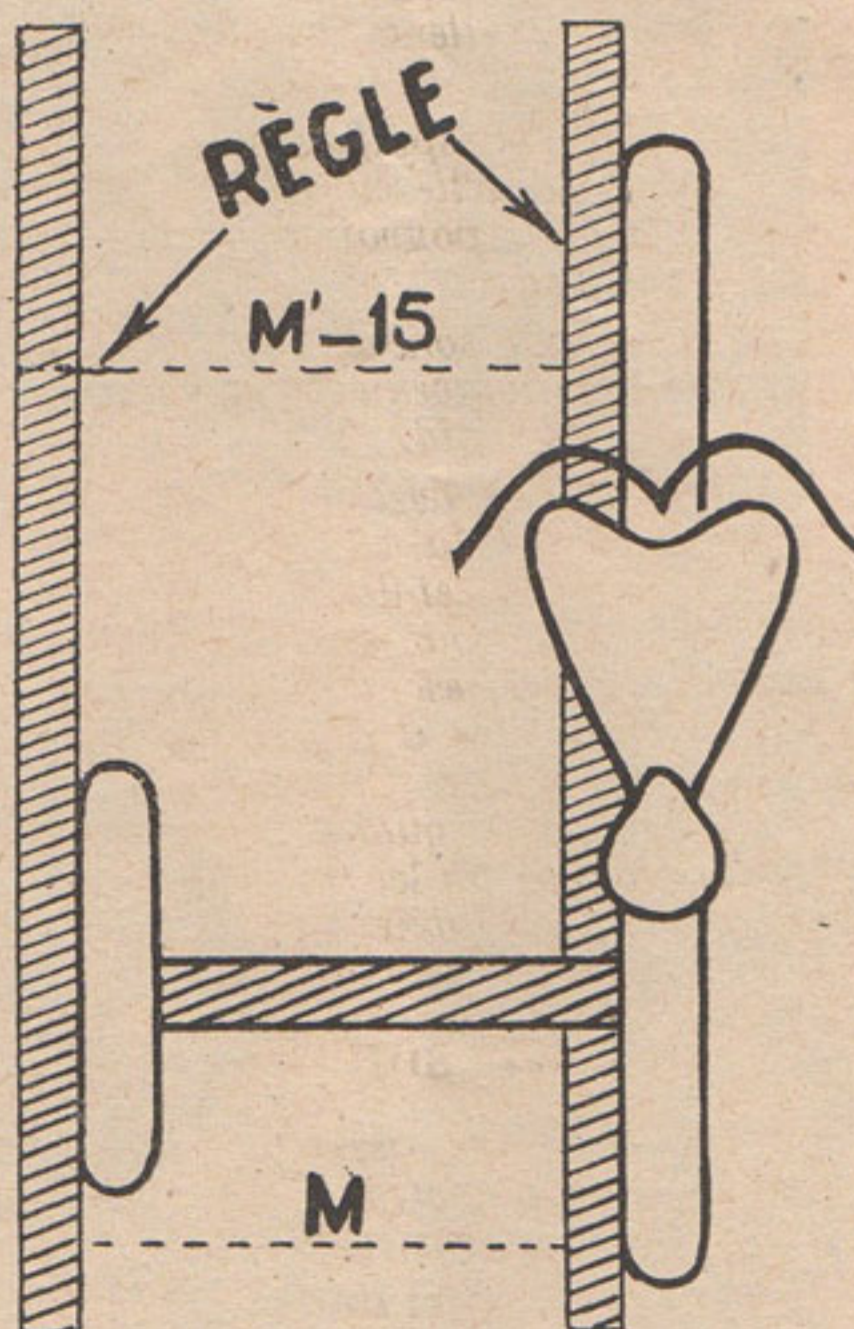
a) la roue du sidecar doit être en avant de la roue arrière de la motocyclette : minimum 50 mm., maximum 200 mm.;

b) le parallélisme de la roue sidecar doit être pincé de 15 mm., c'est-à-dire qu'en plaçant une règle sur le côté roue de sidecar la dimension prise dans l'axe de la roue avant doit être inférieure de 15 mm. à la dimension prise derrière la roue du sidecar ;

c) la poutre centrale du châssis doit être placée exactement parallèle au sol, l'avant du longeron conique doit être plus haut de 15 mm.

3° Le châssis étant dans sa position définitive, relier le bras arrière à l'attache arrière en faisant coulisser le collier sur le châssis et en l'orientant à la demande.

Procéder de la même façon pour le bras avant et bloquer les boulons de fixation du châssis et des bras à l'avant et à l'arrière.



$$M' = M - 15 \text{ mm}$$

Les bras d'attaches sont donc dans leur position définitive, il suffira de percer le tube du châssis pour fixer le boulon de sécurité.

4° Débloquer l'écrou de colonnette et orienter le tendeur dans la direction exacte de l'attache sous selle en le réglant dans sa longueur de manière à ce que la moto soit légèrement inclinée à l'extérieur.

5° Bloquer l'écrou de colonnette; à titre indicatif cet écrou doit être serré avec une clef munie d'un tube d'une longueur de 2 mètres; si cet écrou est serré en respectant ces instructions, la colonnette ne doit jamais se desserrer. Cette colonnette en acier à ressort travaille dans toutes les conditions requises et assure une liaison souple entre la moto et le sidecar.

6° Procéder pour finir au blocage de tous les boulons de ressorts, des boulons de fixation de carrosserie sur le châssis.

7° Le sidecar est alors en état correct de fonctionnement.

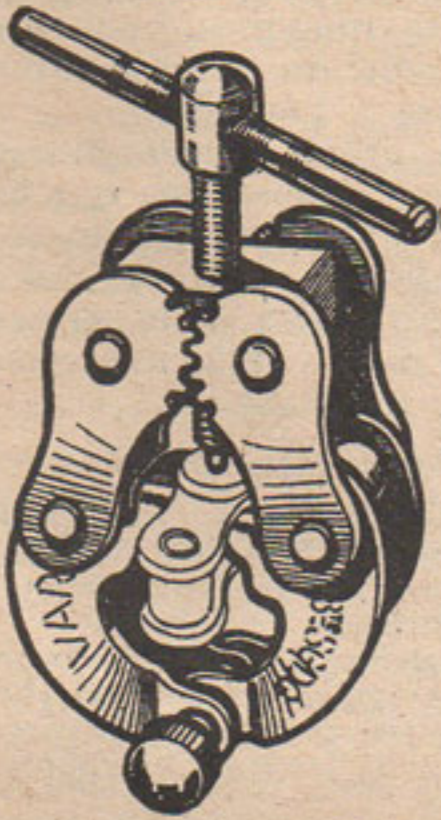
Si le sidecar tire aux premiers essais il suffit de régler l'inclinaison de la motocyclette au moyen du tendeur.

Un sidecar bien monté ne doit tirer ni à droite ni à gauche.



### LE DÉRIVE-CHAINES « VAR »

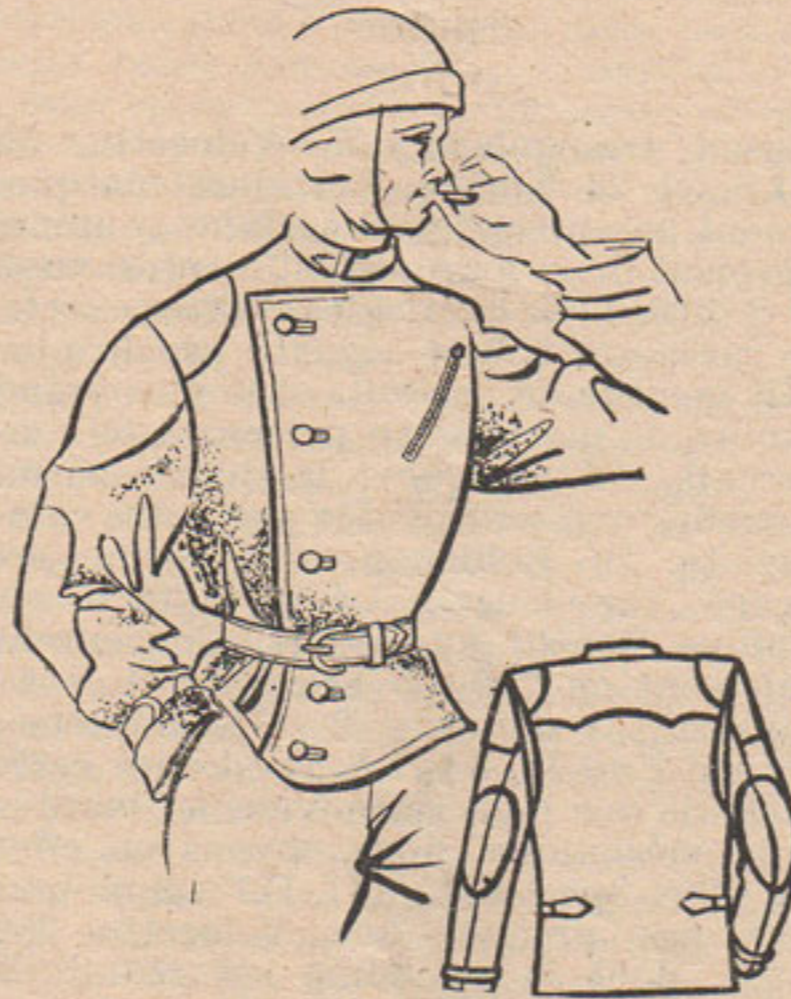
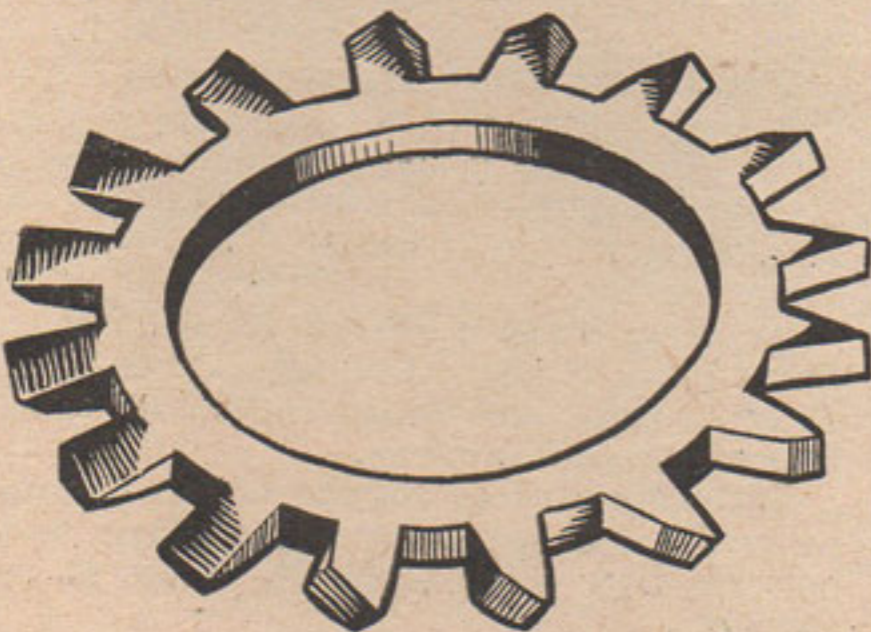
Le dérive-chaînes « Motovélo » est fabriqué par les Etablissements « VAR » qui sont des spécialistes de l'outillage de qualité. Cet appareil est en acier bronzé noir de guerre inoxydable, d'une précision et d'une robustesse absolues, aussi pratique sur la route qu'à l'atelier. Le « VAR » se caractérise par un système de centrage automatique breveté du poinçon au moyen d'un double engrenage.



### LE FREIN D'ÉCROU « BLOCFOR »

La rondelle « Blocfor », spécialité des Etablissements Stokvis, est faite pour empêcher les écrous de se desserrer.

C'est une rondelle en acier à ressort de haute résistance pourvue d'une denture intérieure ou extérieure; chaque dent étant tordue à un angle déterminé mord à la fois sur ses deux faces et s'incruste en quelque sorte entre la pièce à bloquer et son écrou. L'élasticité de la rondelle complète son rôle de frein et rend l'écrou indesserrable sous les vibrations et les chocs.



### LE BLOUSON « BOL-D'OR »

Le spécialiste « Paracuir » a profité de l'expérience des courses pour mettre au point un blouson de cuir spécialement adapté à l'usage de la motocyclette.

Il comporte comme les vestes des coureurs des renforts aux épaules et aux coudes, excellents protecteurs en cas de bûche.

Le col a été spécialement étudié pour une éventuelle étanchéité en cas de pluie et pour pouvoir s'harmoniser avec le foulard.

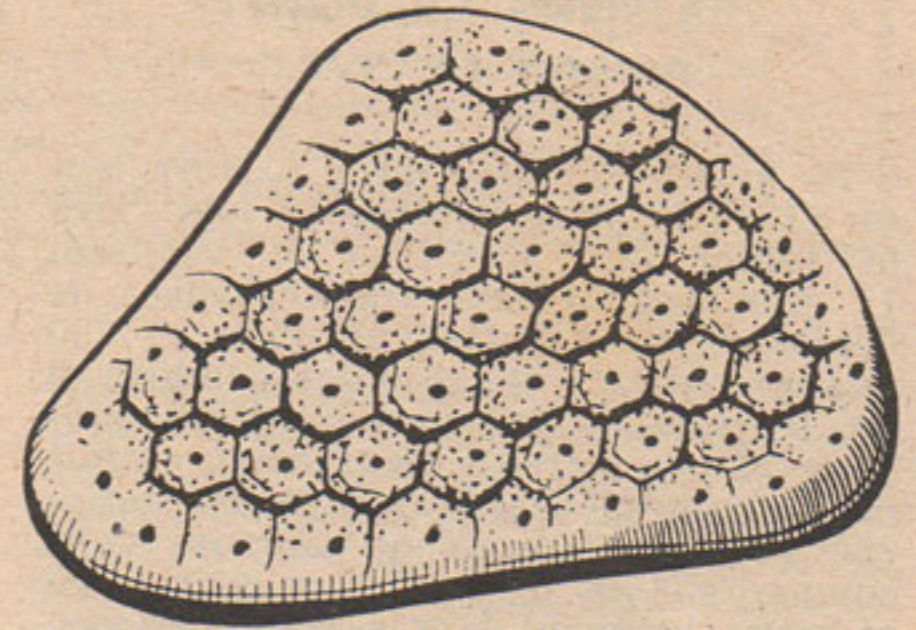
Les manches sont à soufflet pour l'aisance des mouvements et à coupevent contre le froid.

La différence avec le blouson de course est que celui-ci est plus long; serré avec une ceinture, il se boutonne très bas pour que les pans ne flottent pas; il est muni de vastes poches intérieures et d'une extérieure à fermeture éclair. Cuir et doublure sont d'excellente qualité. On trouve à la même maison les culottes de cuir canadiennes et tabliers.

### LE CONFORT SUR LA ROUTE

Etre le mieux assis possible en roulant est un point important que recherchent les motocyclistes.

« Turbigom » offre un coussin spongieux alvéolé, qui s'adapte sur toutes les selles de motos et vélomoteurs. Ces coussins vendus entre 700 et 800 (franco) assurent un grand confort en supprimant les trépidations.

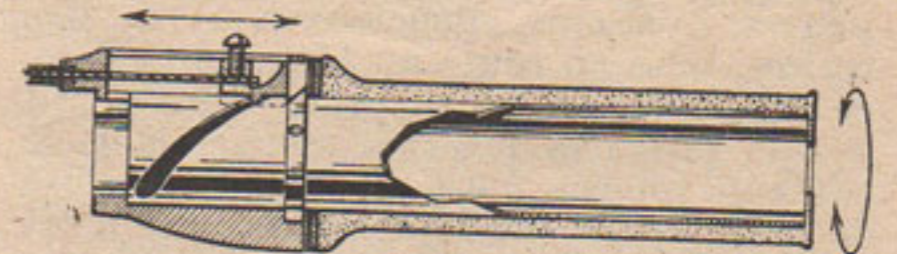


### MIEUX QU'UNE CEINTURE

On remarquera dans ce numéro la présentation de l'Elaslip. C'est, comme son nom l'indique, un slip qui n'est pas un simple sous-vêtement mais qui par sa texture et son tricotage combiné avec des fils de gomme judicieusement orientés, maintient les organes abdominaux avec plus d'élégance, plus d'efficacité et moins de volume que la ceinture bien connue des coureurs.

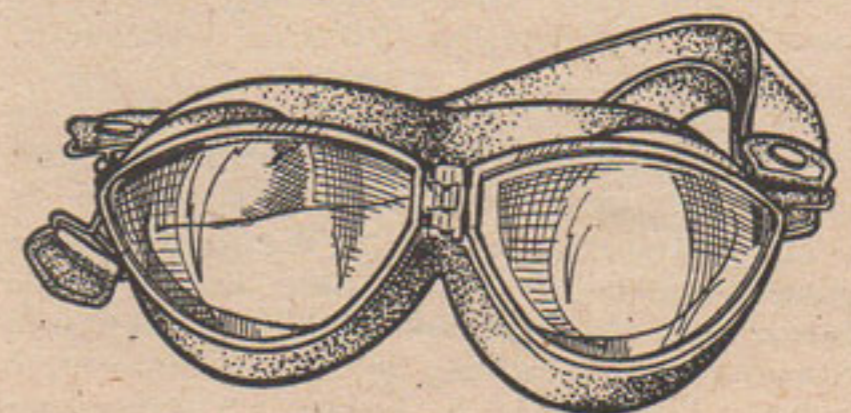
C'est un docteur abonné de cette revue, donc motocycliste, qui, après essais personnels, nous a conseillé de signaler à nos lecteurs l'Elaslip, déjà adopté par ceux qui pratiquent les sports athlétiques ou l'équitation. C'est la Société La Sirène, bien connue des sportives, qui a eu l'idée de penser également à nous, pauvres hommes...

### CHEZ SAKER



La nouvelle poignée tournante à tirage rectiligne.

### CHEZ LAGADEC



Une belle lunette.

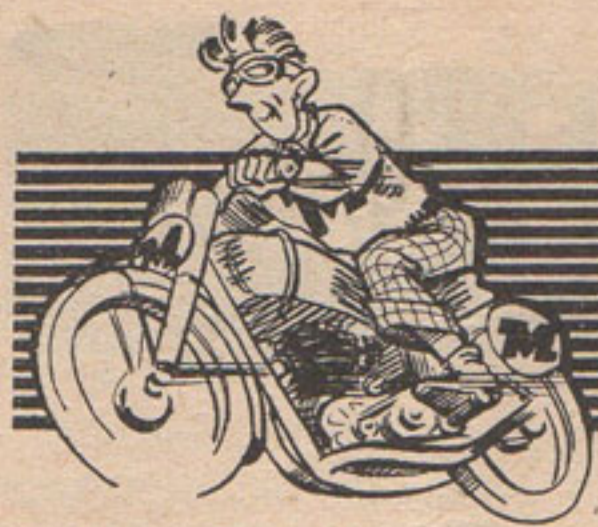
## FAISONS LE POINT AVANT LE T.T.

La grande semaine du T.T. aura lieu du 12 au 19 juin, le lundi 13 juin verra le Junior (350 cmc.) et le vendredi 17 juin auront lieu conjointement le Senior et le Lightweight (500 et 250 respectivement). A ce sujet combien il est regrettable que l'on traite la catégorie 250 en parente pauvre, de ce fait un coureur doit choisir entre les catégories 250 et 500 et nous ne pourrions voir, comme c'était le cas avant-guerre, de coureurs s'alignant dans les trois épreuves. Ajoutons que c'était un critérium de résistance, car disputer trois courses de 425 kilomètres (sur 7 tours d'un circuit à des moyennes allant de 115 à 145) en cinq jours n'est pas à la portée de tout motocycliste. Le règlement en vigueur cette année est légèrement modifié. En voici les grandes lignes : Nombre de coureurs au départ limité à 100 en 350, 75 en 500 et 25 en 250. Comme ces chiffres devaient être dépassés les organisateurs ont prévu un ordre de priorité, à savoir : 1° la participation étrangère; 2° les machines officielles, limitées à six par marque, et 3° les coureurs privés, qui sont la majorité. Parmi ceux-ci aura lieu un tirage au sort pour éliminer l'excédent d'engagés et nommer les remplaçants, 20 pour le Junior et 20 pour les Senior et Lightweight réunis.

Contrairement aux années précédentes les coureurs des catégories 350 et 500 ne partiront pas séparés et à 10 secondes d'intervalle, mais par paires à 20 secondes. Départ en ligne pour les 25 Lightweight, 5 minutes après le départ des dernières 500.

Le mercredi 15 juin aura lieu les trois épreuves du « Clubman's T.T. », épreuves pour amateurs sur machines de série à modifications strictement limitées. Les phares, dynamos, silencieux peuvent être retirés, mise en route au kick obligatoire, ce qui oblige à avoir un repose-pied pliant si l'on prend la position course. Mais le contrôle interne n'est pas aisé et l'utilité de telles courses est contestable car il est impossible de vérifier si les machines sont strictement de série.

Au 30 avril, date limite des engagements, nous trouvons 90 candidats en 500, 125 en 350 et 39 en 250. Les participants à la course des 500 se trouvent réduits à 70, ainsi les coureurs en 250 seront 30, ceci afin d'avoir une juste proportion entre le nombre des engagés et les sélectionnés. En 500 nous trouvons en présence 42 Norton, parmi lesquelles la triplète Daniell, Lockett et Bell, 14 Triumph pilotées uniquement par des coureurs privés, les 4 A.J.S. officielles — elles seront particulièrement dangereuses — les 2 nouvelles Velocette 500 de Frith et Bills, et 2 Guzzi, celle de l'Espagnol Martinez et les deux bicylindres pilotées par Foster et Whitworth. Il est probable que ce dernier ne pourra prendre le départ, sa chute de Pau l'obligeant au repos. Lorenzetti qui devait participer au Junior sur une nouvelle 350 bicylindre, construite sur les mêmes données que la 500, ayant été retiré de cette catégorie, Stanley Woods le remplacera peut-être, mais dans ce cas il lui faudra un remplaçant en 250. Whitworth manque de chance, après avoir chuté (après l'arrivée!) à Berne l'année dernière il ne put participer au T.T. Venons-en à la catégorie 350, ici nous avons un



# LE SPORT

tournoi triangulaire, 35 Velocette, 35 A.J.S. et 24 Norton. Certaines marques ne sont pas précisées et certains coureurs prévoient deux marques différentes, aussi est-il difficile de donner les chiffres exacts. La catégorie 250 se signale par le plus petit nombre de partants et le plus grand nombre de marques en présence : 30 concurrents, 12 marques ! 9 Guzzi, parmi lesquelles une sera pilotée par notre compatriote P. Collignon. Ambrosini est engagé sur Guzzi, Léon Martin sur l'unique Benelli au départ. Concourent également en 250 : 5 Excelsior, 1 New-Imperial, 4 Rudge, 2 OK.-Suprême, 1 Royal-Enfield, 3 C.T.S. C'est dans cette catégorie que nous retrouvons les mordus de la mécanique, nous voyons en effet une Elbel-Special et une L.E.F., le moteur n'est pas précisé; une Velocette 350 K.S.S. dont la cylindrée est réduite à 248 cmc. 5, une A.J.S. 350 et une Norton 350, toutes deux ramenées par chemisage à 250! Car si les constructeurs anglais délaissent la 250, des amateurs britanniques essaient de défendre leurs couleurs contre les Guzzi italiennes.

Et nous arrivons à l'instant délicat des pronostics, tous les partants et leurs montures n'étant pas connus avec certitude. A tout seigneur tout honneur, commençons par les 500 : les trois cracks de Norton sont d'égale valeur, quoique Daniell soit désavantagé par temps de pluie par sa vue; chez A.J.S., accordons la confiance à Graham et Friend, les deux anciens; que feront Frith et Bills sur les nouvelles Veloce? Foster sera à craindre avec une Guzzi; quant à l'autre Guzzi, on ne sait qui la pilotera, mais s'il pleut et que Lorenzetti soit au guidon, malgré qu'il soit nouveau venu au T.T. il peut gagner. Sur ses performances du début de saison et sa machine, l'auteur de ces lignes voit Graham gagnant, mais sans aucune garantie! L'année dernière il n'y avait qu'un rescapé parmi les ténors, ce qui permit à deux coureurs privés de prendre les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places et à une 350 A.J.S. de terminer 4<sup>e</sup> en 500 cmc. En 350, lutte très ouverte, quoique l'on doive donner la préférence aux Velocette. Sur sa classe et sa victoire de l'année dernière, Frith peut être de nouveau vainqueur. Les Norton seront très près et les 350 A.J.S. officielles auront certainement de nouveaux chevaux depuis l'année dernière. Victoire d'Ambrosini en 250 s'il court sur sa Benelli, 2<sup>e</sup> Cann, Barrington ou Thomas, tous trois sur Guzzi; mais avec la glorieuse (?) incertitude du sport, sait-on jamais?

Quels que soient les résultats, ils seront tous méritants et ceux qui auront la chance de pouvoir s'y rendre verront du beau sport dans l'île de Man.

## GRAND CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE PERNES

### Catégories 100 et 125 cmc.

Dimanche 1<sup>er</sup> mai le M.C. Pernois a organisé son 2<sup>e</sup> Grand Prix des 100 et 125 cmc. Très bonne organisation et très joli circuit redevables à MM. Courbet, Camus, Forest, Berthet, etc... Grosse affluence de mordus malgré la proximité de fêtes folkloriques. Il est seulement à déplorer que la pluie se mette à tomber au moment de la finale des 125, rendant le circuit très glissant.

Nombreux partants équipés de machines très rapides, ce qui valut aux spectateurs des bagarres spectaculaires émaillées de quelques bûches sans gravité sauf celle du sympathique Laberle qui se blessa à l'épaule.

Rendons grâce aux organisateurs de ces nombreuses épreuves qui permettent aux jeunes qui montent de se produire et de se faire la main sur des machines strictement dérivées de la série, et surtout à la portée des bourses modestes.

Voici les résultats :

#### Catégorie 100 cmc.

1<sup>re</sup> éliminatoire. — 1. Bonnet R. (Salon); 2. Maigrot (Salon); 3. Ayme (Avignon).

2<sup>e</sup> éliminatoire. — 1. Onde (Avignon); 2. Beny (Avignon); 3. Gache (Avignon).

3<sup>e</sup> éliminatoire. — 1. Maurice (Avignon); 2. Darloy (Avignon); 3. Schaad (Le Thor).

Finale des 100 cmc. — 1. Maurice (Avignon), 22 m. 40 s.; 2. Darloy (Avignon); 3. Schaad (Le Thor).

#### Catégorie 125 cmc.

1<sup>re</sup> éliminatoire. — 1. Bonino (Grenoble); 2. Brest (Salon); 3. Escaller (Avignon).

2<sup>e</sup> éliminatoire des 125 cmc. — 1. Rivero (Cannes); 2. Romieu (Cannes); 4. Vienno (Grenoble).

#### Finale des 125 cmc.

1. Bonino (Grenoble); 2. Escaller (Avignon).

## CIRCUIT DES STATIONS THERMALES

Le Moto-Club du Comminges et l'Union Motocycliste du Midi ont décidé de faire revivre le Circuit des Stations Thermales du Comminges, le 31 juillet prochain.

Le parcours de 320 kilomètres a été neutralisé en deux demi-étapes avec un arrêt pour le déjeuner en Espagne à Viella.

1<sup>re</sup> Demi-étape : Saint-Gaudens, Encausse, Aspet, Salies-du-Salat, Aurignac, Boulogne, Saint-Plancart, Saint-Gaudens, Labarthe-de-Rivière, Barbazan, Siradan, Saint-Béat, Fos, Pont-du-Roy, Viella;

2<sup>e</sup> Demi-étape : Viella, Pont-du-Roy, Saint-Béat, Cierp, Luchon, le col de Peyressourde, Arreau, Lannemezan, Montrejeau, Saint-Gaudens.

Cette épreuve de régularité qui connut autrefois un succès très important sera ouverte aux possesseurs de motos et de voitures.



# PLAIDOYER PRO-MOTO

Comme on le dit à la radio, les opinions émises ici n'engagent que la responsabilité de ceux qui les expriment... mais du moment que nous leur donnons accueil, c'est que nous estimons qu'elles valaient d'être exprimées, le droit de réponse étant toujours acquis.

La saison sportive 1949 est ouverte, que va-t-elle nous apporter de nouveau? Nul n'en sait rien.

Les conditions pécuniaires des organisateurs, des coureurs et surtout des spectateurs seront vraisemblablement les X de cette équation.

Il est un fait évident que déjà l'année dernière, soit par suite de tracasseries administratives, soit par un manque déjà sensible de devises, on a supprimé beaucoup d'épreuves pourtant inscrites au calendrier.

Nous espérons toutefois que cette année, malgré une crise monétaire encore plus accentuée, ces épreuves auront lieu. D'abord en tant que « mordu » et spectateur et ensuite pour ceux qui ayant englouti des sommes respectables en matériel et mise au point puissent l'utiliser.

Il faut d'ailleurs constater, au sujet de ce matériel spécial, que la France si longtemps à la tête de tous les progrès est à l'heure actuelle littéralement à la queue, ce qui n'est guère flatteur pour notre amour-propre national.

Triste est la situation du coureur sportif qui, pour pouvoir figurer honorablement en compétition, est obligé de dépenser des sommes élevées pour acquérir et entretenir du matériel étranger, matériel qui fait une importante réclame pour l'industrie de nos voisins.

Car quoique puissent dire ou penser nos constructeurs nationaux, la course est une merveilleuse réclame et un puissant banc d'essai. La majeure partie des motards rêvent de posséder une Norton, une Guzzi, une Vélocette ou Vincent H.R.D., ou autre marque victorieuse en course, non pas pour « tirer » ce qu'elles ont dans le ventre, mais par orgueil. Et il est des amateurs qui n'hésitent pas à acheter pour plus de deux cent mille francs une de ces machines parce qu'ils ne trouvent pas l'égale en France.

Or, à moins de prétendre que nos ingénieurs manquent d'esprit inventif, que nos usines sont tout au plus capables de produire des

bicyclettes, ou que nos dirigeants s'en f..., nous pensons jusqu'à preuve du contraire que la France est capable de produire des machines, sinon supérieures, mais tout au moins égales aux machines étrangères.

Dans cet ordre d'idée les initiatives privées font éclater ce fait : un Remondini a su construire un 125 cmc. possesseur de nombreux records. La 350 cmc. Sublime conçue par des particuliers est... sublime... je pense d'ailleurs que ce modèle équipé, gréé et destiné à la compétition pourrait être dangereux. De nombreux artisans (j'allais dire « artistes ») ont monté eux-mêmes des engins qui ont lutté victorieusement en course contre les racers étrangers. Mes vieux amis les frères Mougier, les Feuillaine, les Berlie, les Lafont et tant d'autres que je m'excuse de ne pas citer, ont relevé le gant avec succès. Pourquoi des maisons ayant ingénieurs, matériel et toutes possibilités ne le veulent pas?

Ceux qui voudraient ne peuvent pas, ceux qui pourraient ne veulent pas.

La course est l'apanage de quelques coureurs équipés d'un matériel spécial et coûteux, nous les admirons sans réserve; mais il faut reconnaître que l'émulation est discutable. Il n'en serait pas de même si des maisons françaises se décidaient à commercialiser pour un prix abordable des machines de course comme l'avait fait avec bonheur Terrot avant-guerre. Ces machines, sorties en petite série, seraient livrées à des prix de 200 à 300.000 francs par exemple aux amateurs qui en termineraient la mise au point, car toute machine de course sortant de l'usine peut être modifiée à l'infini, et c'est là le secret de certains metteurs au point qui réussissent à tirer des résultats stupéfiants grâce à des secrets de signolage personnels et jalousement gardés. Que ne tirerait-on pas du fameux 500 cmc. A.C.T. Koeler-Escoffier, enfant du regretté Guiguet, s'il était commercialisé?

Quant au sujet organisation pure, nous nous permettrons de regretter certaines pratiques qui tendent à se généraliser, comme de

considérer, par exemple, un Grand Prix Motocycliste comme le hors-d'œuvre de toute manifestation mécanique. On reporte tout l'effort pécuniaire et publicitaire sur la partie voiture, ne réservant que les miettes de ce festin aux pauvres motards. C'est une erreur grossière de penser que les motos attirent peu de monde et voici un exemple. Il y a deux ans se courait en Avignon un G. P. motos comportant toutes les catégories (j'y reviendrai d'ailleurs) et une course de voitures jusqu'à 1.100 cmc. En fait de voitures la participation, essentiellement régionale, comportait comme vedettes Trintignant et Bodet, ce qui n'avait rien à comparer avec les écuries Talbot, Delage, Maserati ou autres.

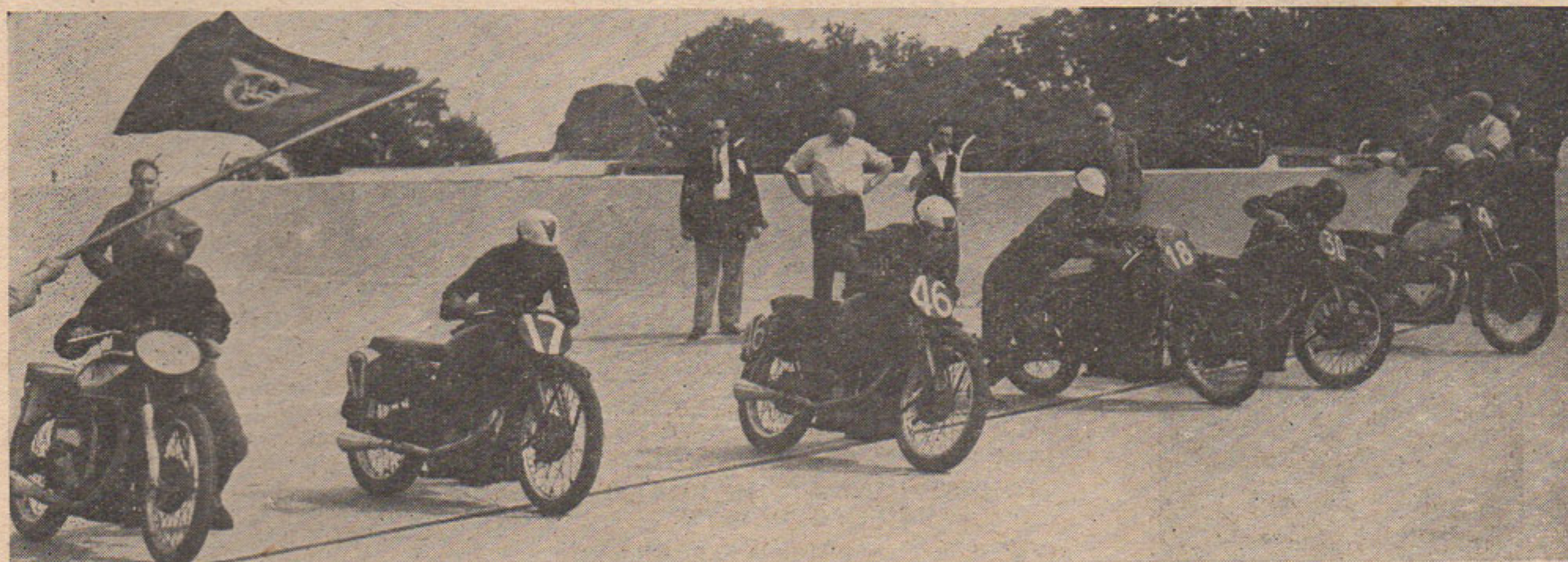
Eh bien, il vint en Avignon, et de très loin, une bonne dizaine de milliers de spectateurs, peut-être plus, ce qui prouve que tout de même la moto attire son monde. Une autre pratique bizarre consiste à faire courir les motos le samedi et les voitures le dimanche. Pourquoi? Les spectateurs ne sont pas tous milliardaires. Il leur faut partir, selon le kilométrage à parcourir, le samedi matin quand ce n'est pas le vendredi après-midi, coucher une ou deux nuits à l'hôtel, prendre plusieurs repas et payer deux fois l'entrée du circuit.

Résultat : ceux qui sont mordus pour les deux-roues ne viennent pas ou peu voir les motos et partant les voitures, alors qu'ils se déplaceraient pour voir les deux le même jour. D'autre part, qu'ils soient ouvriers ou commerçants, ils sont obligés de prendre un jour de congé ou de fermer leur magasin un jour où, en principe, les affaires sont bonnes.

Que diraient les turfistes si pour le Grand Prix de Paris on faisait courir les épreuves d'encadrement le samedi et le G. P. le dimanche?

Enfin, et pour terminer ce modeste réquisitoire, pourquoi a-t-on supprimé dans bon nombre de ces épreuves les catégories 125, 175, 250 cmc. et side 350 cmc.?

Ces catégories sont aussi intéressantes que les autres et ont leurs amateurs. De plus, elles sont encore accessibles à certains coureurs



Départ du match motocycliste de la Coupe d'Argent.

De gauche à droite : Lefèvre (Norton); Charrier, Emo, Houel, Monneret, tous sur Vélocette et Beauvais (Triumph).  
La victoire revint à Charrier dans la finale, les deux éliminatoires furent gagnées respectivement par Lefèvre et Emo.

peu fortunés et peuvent servir à révéler de nouveaux cracks, car il faut penser que les jeunes « secoueraient le cocotier » s'ils en avaient les moyens. Le moto-cross qui prend tout doucement la vedette n'utilise-t-il pas toutes ces catégories ?

Tous les faits précités risquent de replonger la compétition dans le néant où l'avait plongée l'occupation.

Que faire, me direz-vous?... Eh bien, au risque de me faire maudire par les amateurs de bolides à quatre roues, je suggère deux idées qui en valent d'autres.

1° Puisque les motos n'intéressent que

peu les A.C., il n'y a qu'à organiser des Grands Prix spécifiquement motocyclistes à des dates différentes des G. P. auto, expérience-référendum qui permettrait de situer la clientèle moto par rapport à la clientèle auto.

Nous ne prendrons que les exemples, un peu spéciaux pour l'engouement, que suscitent le Bol d'Or et celui du moto-cross.

2° Pourquoi ne pas ressusciter les innombrables courses de côte régionales, relativement faciles à organiser, où tout amateur habile a sa chance soit dans toutes les catégories motos et side, mais encore dans les catégories cyclecars et voitures jusqu'à

500 cmc. Avant-guerre certaines régions en avaient une vingtaine dans un rayon de 200 kilomètres.

Il ne s'agit là, bien entendu, que de suggestions, car, en tant que serviteur obscur du sport motocycliste que je ne suis pas près d'abandonner, je puis assurer que circuler incognito au milieu des spectateurs de toutes classes est terriblement instructif, plus peut-être que les échos des tribunes d'honneur.

En attendant de respirer à nouveau notre bonne vieille odeur de benzol riciné, et sans rancune, vive la saison 1949 et vive *Motocycles* !

J. PORTE.

### CIRCUIT DE NICE

Le circuit de vitesse de Nice organisé par l'Amicale Motocycliste Niçoise a vu la victoire très applaudie du champion de France Behra en 500 cmc.

En 350, le Tchèque Franta Juan triompha devant Perrin, qu'un ennui de bougie retarda; celui-ci, malchanceux, dut également s'incliner en 500 cmc., une avarie de moteur l'obligeant à ralentir.

350 cmc. — 1. Franta Juan (Vélocette); 2. Perrin (Vélocette); 3. Bellochio (Guzzi); 4. Houel (Vélocette); 5. Monneret (Vélocette).

500 cmc. — 1. Jean Behra (Guzzi) en 1 h. 3 m. 19 s. (moy. 94 km. 973); 2. Perrin (Triumph) en 1 h. 3 m. 49 s.; 3. Georges Monneret (Vélocette) en 1 h. 3 m. 54 s.; 4. Collignon; 5. Laffont; 6. Piveteau; 7. Tison.

Meilleur temps : Jean Behra en 1 h. 0 m. 25 s. (moy. 104 km. 145).

### CIRCUIT DU SUD-OUEST

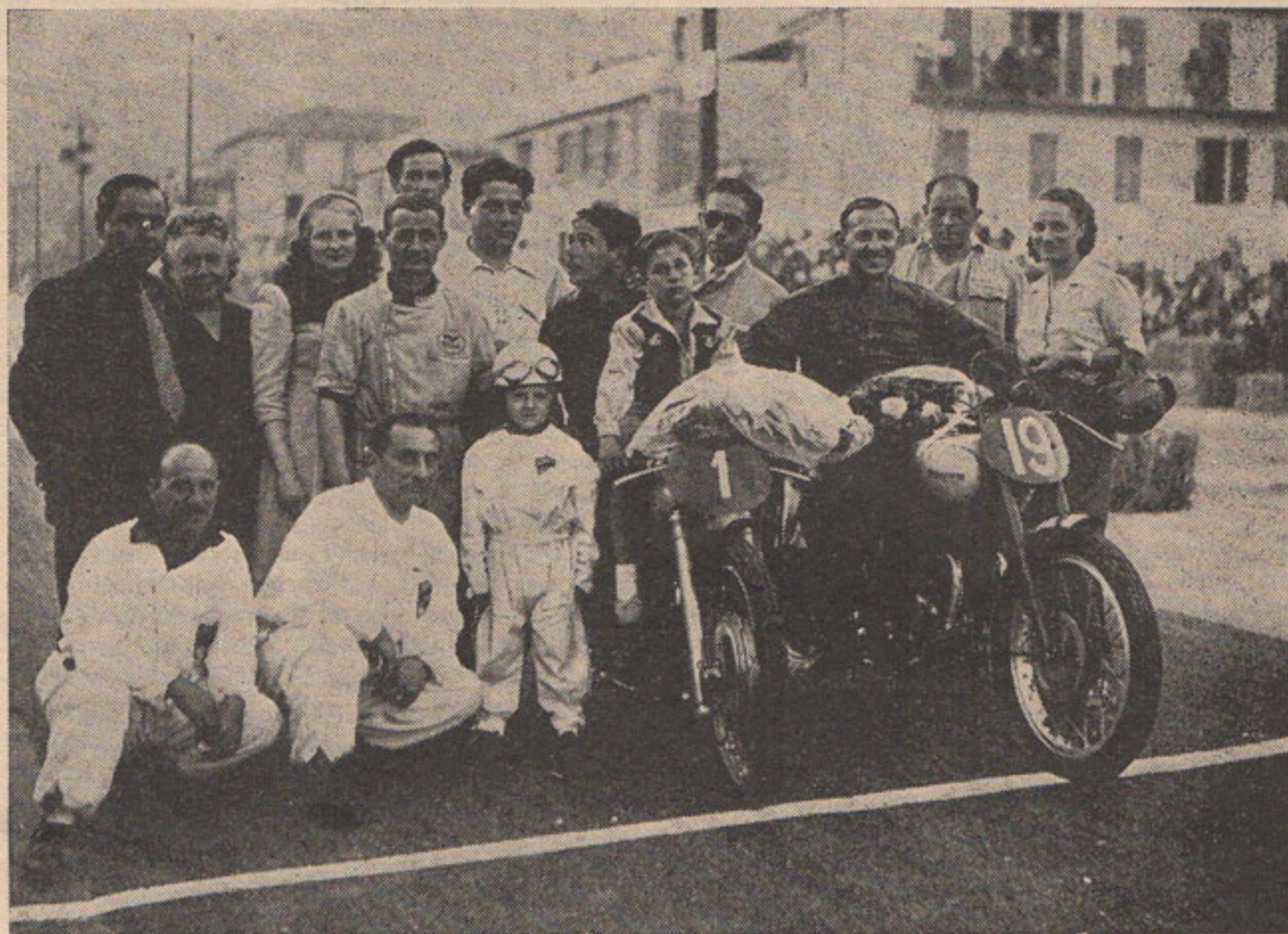
952 kilomètres : Bordeaux-Pau et retour avec une étape, ainsi se présentait l'épreuve de régularité organisée par le M.C. Bordeaux.

Une nombreuse participation assura le succès de cette belle épreuve et fit une éclatante démonstration du motocyclisme dans les régions traversées.

Un fait saillant fut la participation de plusieurs de nos marques nationales dans la catégorie 125 cmc., comme on le verra par le classement. Est-ce une indication pour les compétitions ultérieures ?



M. Gérard Labarbe remporte la Coupe du Sud-Ouest en 500 m.



Behra et Perrin à Nice, aux côtés d'un futur champion italien de 5 ans, pilote émérite de scooter.

Voici le classement :

125 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Ruiz de Léon (vainqueur de la Coupe), Gillardeau, Brunetière, Bernard (Gnome-et-Rhône), Soucaret, Labénédie (Terrot), Bourgain (Gnome-et-Rhône), Texier (Gnome-et-Rhône), Réau, Serres, Roux, Bordan.

175 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Marsan (vainqueur de la Coupe), Proteau, Duhau, Carle, Lacombe.

250 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Janneau (vainqueur de la Coupe), Callède, Oklé, Plat.

350 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Allemand (vainqueur de la Coupe), doct. Mespplier, Saint-Germain, Gibert, Magne, Brèthes.

500 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Labarbe (vainqueur de la Coupe offerte par « Sud-Ouest »), Becker, Ambouillet, Besse, Bruel, Bouyée, Mirzeau, Juzanx, Peyrelongue.

Au-dessus de 500 cmc. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Ruaud (vainqueur de la Coupe), Acot, Lavat, Bourron, Carrère, Roudey.

Sidecars. — 1. *ex æquo*, sans pénalisation : Pujos et Alberdy (vainqueur de la Coupe), de Langlade, Jubert.

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTOCYCLISTE

C'est le 7 août 1949 à Saint-Gaudens, sur le magnifique circuit du Comminges, que, sous les auspices du Moto-Club du Comminges et de l'Union Motocycliste Toulousaine, sera disputé le Championnat de France Motocycliste.

Les organisateurs s'occupent déjà de cette importante manifestation sportive et d'ores et déjà ils mettent tous leurs moyens en œuvre pour en assurer une parfaite réalisation. La réfection de la route en matériaux enrobés se poursuit activement et on a effectué l'agrandissement du virage de la Garrenne qui permettra un gain supplémentaire de vitesse, et nul doute que le record du tour à plus de 146 km.-h. de moyenne détenu par Graham sur la bicylindre A.J.S. ne soit battu.

### MOTO-CROSS INTERNATIONAL D'AVIGNON

Après l'essai de l'année dernière, le Moto-Club d'Avignon organisait dimanche 24 avril son Moto-cross international. Sur un nouveau parcours de 1 km. 700 émaillé de grandes difficultés telles « la Baignoire », le « col des Chèvres », le « Trou-du-Diable » les as du sport nouveau, Sauvin (Avignon), Gamba (Reims), Darrouy (Toulouse), Guit (Toulouse), Blat (Paris), Bonnin, Deshaie, Margerie (Paris A.S.P.P.), Castel, Bryon (Toulouse) rivalisèrent pour tenir en haleine un public très nombreux qui semble goûter de plus en plus les séances d'acrobatie et

de dirt-track qui caractérisent cette sorte de compétition.

Le matin un ciel couvert ne laissa pas de rendre inquiets les organisateurs qui, sous la présidence de M. Pons, de Léon Doux, Du Chaffaux, André Challe, Jules Bernard, André Rebellin officierant avec leur habituel désintéressement sacerdotal.

Côté hommes il est, je crois, superflu, de se répandre en éloges dithyrambiques sur les as de l'A.S.P.P. Bonnin, Deshaie et Margerie qui furent les meilleurs. Pour ma part, j'ai trouvé en Blat de l'écurie Mazoyer un « cherreur » égal à ses concurrents de l'A.S.P.P. Gamba de Reims fut brillant, son classement en fait foi.

Parmi les régionaux, hormis l'Avignonnais vétéran des courses Sauvin, qui ne put donner toute sa « fougue », son embrayage l'ayant abandonné, les Toulousains primèrent, Guit, sur sa machine personnelle munie d'une suspension arrière de sa fabrication, se distingua. Il est dommage que divers incidents mécaniques n'aient pas permis de le voir en pleine action. Les autres Toulousains firent des prodiges et seront à suivre de près.

Très bon chronométrage dû à M. Ruffin, de l'U.M.F.

#### Coupe d'Avignon (250 cmc.)

8 tours. — 1. Gamba (Reims), 21 m. 29 s. 1/5, moyenne 37 km. 977; 2. Sauvin (Avignon), 2 m. 36 s.; 3. Castel (Toulouse). Bryon (arrêté).

Gamba prend la tête talonné par Sauvin qui trahi par son embrayage ne peut l'inquiéter.

#### Coupe du Vaucluse 500 cmc. Internationale

1<sup>re</sup> série, 6 tours. — 1. Deshaie (A.S.P.P.), 14 m. 42 s., moyenne 41 km. 632; 2. Margerie (A.S.P.P.), 16 m. 04 s.; 3. Darrouy; 4. Guit.

Guit tombe en panne, repart, bourre tant qu'il peut sans inquiéter les deux champions de l'A.S.P.P. qui règlent l'affaire entre eux.



Une phase du duel Adnet Maury au cross d'Argenteuil, celui-ci serre de près son concurrent.

2<sup>e</sup> série, 6 tours. — 1. Blat (Ec. Flèche d'Argent); 2. Gamba (Reims). Moyenne 41 km. 708.

Blat prend la tête au premier tour, Bryon qui n'a pas l'air d'être à son affaire est distancé, Bonnin bûche, Bryon et Gamba se retirent victimes d'accidents mécaniques, il ne reste plus que Blat et Gamba, le premier gagne sans être inquiété.

Repêchage, 5 tours. — 1. Guit (Toulouse), moyenne 41 km. 975; 2. Darrouy (Toulouse); 3. Bonnin (A.S.P.P.).

Guit qui cette fois-ci n'a pas de panne prend la tête au début talonné par Bonnin qui perd un de ses tuyaux d'échappement, perd du temps et ne peut remonter ses adversaires.

Finale, 10 tours. — 1. Deshaie (A.S.P.P.) 22 m. 52 s., moyenne 44 km. 463; 2. Bonnin (A.S.P.P.); 3. Blat (Ec. Mazoyer); 4. Guit (Toulouse); 5. Margery; 6. Darrouy.

Départ superbe. Guit, Deshaie, Bonnin, Blat se disputent le commandement. Guit dont les deux amortisseurs arrière ont cassé manque le virage avant la ligne d'arrivée, repart courageusement. Bonnin et Deshaie bagarrent dur et Blat comble son retard tour par tour. Le public est littéralement emballé par la lutte. Deshaie arrache finalement la première place.

### MOTO-BALL

Résultats des matches du 1<sup>er</sup> mai 1949

#### Coupe de France

Avignon bat Châteaurenard-Languedoc par 3 buts à 0.

S.U.M.A. bat Orly par 4 buts à 1.

Aix bat Montoux par 2 buts à 1.

M.B.C. Villefranche bat R.M.B. Ondaine par 3 buts à 1.

E.M.B. Gennevilliers bat Colombelles par 3 buts à 1.

#### Résultats des matches du 8 mai 1949

Division d'excellence Sud. — Vaison contre Châteaurenard-Languedoc match nul 1 à 1; Marignane bat Montoux par 3 buts à 0.

#### Résultats des matches du 8 mai 1949

Division nationale. — Avignon bat Villefranche par 4 buts à 0; Carpentras bat Orly par 3 buts à 1.

Division d'excellence (Zone Nord). — M.B.C. Vitry bat M.B.C. Paris par 2 buts à 1.

### CHAMPIONNAT DE MOTO-BALL

Division nationale : A.M.C. Aixois-M.C. Villefranche, match nul (1 à 1).

Division d'excellence : M.B.C. Châteaurenard-Languedoc bat Montoux par 4 buts à 0.

#### Coupe de France

R.M.C. Carpentras bat M.B.C. Camaret par 3 buts à 0.

### LE FESTIVAL DE LA MOTO DE LA CROIX ROUGE FRANÇAISE

La Croix Rouge Française organise le 11 juin au Parc des Princes un Festival de la Moto avec le concours de la Police parisienne, des coureurs Maucourant, Hordelahry, Bobby Peneau, F. Meynier, Hurreau, Borgotti. Y prendront part également des crossmen réputés : Deshayes, Roger Bonnin, Marjorie, Lemoine, Fantuz, Amedeo; enfin les acrobates Vial, Boulard et Poitte.

### DE BONS VŒUX POUR RAY BONIN

On se souvient que Ray Bonin s'est fracturé la jambe à Amiens. De nombreux lecteurs sportifs se joignent à nous pour adresser au sympathique Ray les vœux les plus sincères de prompt et complet rétablissement.



La fameuse descente sableuse qui vit quelques bûches sans gravité.

### MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL (8 mai 1949)

Malgré la finale de la Coupe de France de Football qui avait lieu au stade de Colombes, les carrières d'Argenteuil étaient garnies d'un public enthousiaste. Sur les pentes sablonneuses les coureurs ont rivalisé d'adresse, surtout dans la longue descente où certains ont mordu la poussière, sans mal d'ailleurs pour beaucoup, sauf Lebaill qui dû être transporté à l'hôpital, le guidon dans sa chute lui ayant touché durement les côtes.

Dans les différentes épreuves les petites 125 cylindrées qui luttaient avec les 250 cmc. ont fait bonne impression.

A noter les nombreuses primes offertes par les spectateurs, dont Jo Bouillon et Joséphine Baker.

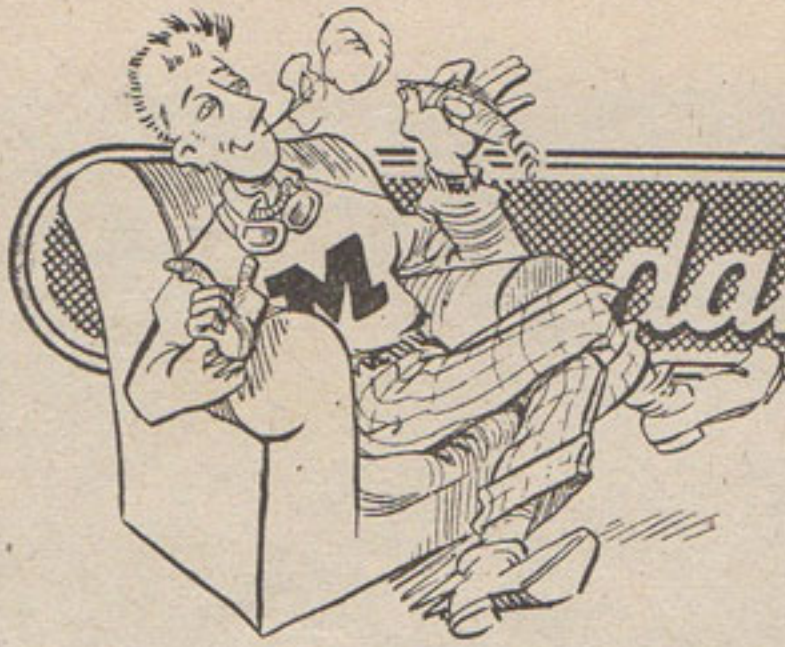
Le Moto-Club Clodoaldien fit une belle démonstration. Sutra dut abandonner pour grippage du boisseau de carburateur par le sable. Bobio, du Motor-Club, se défendit comme un lion contre la meute déchaînée de l'A.S.P.P. où Deshaies, Bonin et Mesplède tournaient à toute allure, ainsi que Thuillier, d'Amiens, et ses deux équipiers.

Dans les séries 125, 250, Adnet et Moury se détachèrent nettement du lot des concurrents et c'est Moury, du M.C. d'Orléans, qui enleva la finale des petites cylindrées.

#### Classement général :

Finale 125-250 cmc. — 1. Moury (M.C. d'Orléans); 2. Foch; 3. Urien; 4. Vial; 5. Adnet.

Finale 350-500 cmc. — 1. Deshaies (A.S.P.P.); 2. Mesplède; 3. Boisserie; 4. Auzat; 5. Bobio; 6. Thuillier.



## dan les CLUBS

### Motor-Club

Le Motor-Club a le plaisir d'inviter ses amis connus ou inconnus à aller encourager les coureurs de son écurie tango et vert et, ce, à de nombreuses occasions.

Pour le seul mois de mai en effet et malgré le nombre et la diversité des compétitions partout nous serons représentés, que ce soit en moto-cross, en vitesse ou en régulante.

Et les dirigeants du Motor sont heureux de constater que parmi les jeunes coureurs formés dans l'ambiance Motor-Club certains donnent des gages de satisfaction. Qu'un coureur arrivé ou qui croit l'être quitte le club qui l'a aidé à sortir cela peut paraître décourageant, mais les dirigeants du Motor ne perdent pas de vue que le but d'un club motocycliste est de former des coureurs et à ce point de vue nous croyons que l'exemple n'est pas néfaste, car il n'y a qu'à compiler les résultats des dernières épreuves pour voir que les champions encore au Motor ou issus de celui-ci possèdent une classe certaine.

C'est ce qui peut permettre au Motor-Club d'être présent, par exemple, le 15 mai à Montreuil en cross, à Orléans en vitesse et en Normandie pour la régulante, et nous serons également présents à la Ronde de Belgique. Faisons confiance à tous nos coureurs et que la course leur soit favorable.

### RALLYE MUGUET DE LA GARENNE FILIALE A.M.F.

Le Club de la Garenne, filiale de l'A.M.F., organisait son Rallye-Muguet sur Montfort-l'Amaury. Le départ eut lieu de Charlebourg-Bezons. Dès 8 h. 45 une brise très fraîche accompagnait les concurrents qui eurent à lutter avec les secondes et le vent. De plus un parcours très sinueux élimina beaucoup de postulants à la première place : passant par Saint-Germain, l'Étang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Villepreux, Neauphe-le-Château pour le dernier contrôle de Le Pontet, avant d'atteindre Montfort-l'Amaury, les erreurs de parcours furent nombreuses.

Après le repas pris soit en pique-nique, soit au restaurant, tous se retrouvèrent l'après-midi sur le stade pour les différentes figures du gymkana, avec courses de vitesse sur prairie, ronde des chaises, dégustation de gâteaux sans y mettre les mains, ce qui néces-

sitait parfois la dégustation à plat ventre sur le sol et les mains au dos. A noter que ce sont des jeunes filles de la localité qui se sont mises gracieusement à la disposition des organisateurs, pour un gâteau que ne ferait-on pas !

Dans l'ensemble bonne journée de propagande du sport et du rire.

#### Résultats du Rallye

1. Lerouge (C.O.B.); 2. Tsi; 3. Baisemain; 4. Doll; 5. Léger; 6. Brohand; 7. Guillarmo; 8. Riotte; 9. Letertre; 10. Lépine.

### Moto-Club de Paris

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

*Calendrier de juin, fêtes de la Pentecôte :*  
Participation et sortie sur le Bol-d'Or à Montlhéry. Sortie de trois jours sur la mer à Tourville-la-Chapelle. Départs : samedi à 13 h. 30 et dimanche à 6 heures, Porte Maillot (s'inscrire à la réunion pour les chambres).

Le 12. — La Forêt de Carnelle (Pierre-Turquoise). Départ Porte de la Chapelle à 9 heures.

Le 19. — La forêt de Villers-Cotterets (route des Faîtes) par Dammartin. Départ Porte de la Villette à 8 h. 30.

Le 26. — La forêt de Saint-Arnoult, par Palaiseau et Orsay. Départ Porte d'Orléans à 8 h. 30.

Toutes ces sorties sont agrémentées de visites touristiques et jeux divers. Par ailleurs la Commission sportive a envisagé la participation à de nombreuses compétitions de vitesse et de tourisme, tant dans la région parisienne que dans les régions limitrophes. Le M.C. Paris est un club pour les jeunes, le meilleur accueil leur est réservé et des coureurs chevronnés sont à leur disposition pour les renseigner et les guider.

Tous renseignements : les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois à 21 heures « aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli (Hôtel de Ville). Itinéraires détaillés : chez Favier, 40, rue Saint-Paul; Bovière, 6, rue Mazet et « Moto-Record », 151, rue Marcadet.

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

### Moto-Club de Cannes

#### Composition du Bureau 1949

Président d'honneur : S.M. Bao-Daï, empereur d'Annam; Présidents honoraires à

vie : MM. Weisveller, Platon, Schultz; Président : M. Louis Dotto; Vice-Présidents : MM. Poirier, Gastaldi, Billard; Secrétaire général : M. Ginoux; Secrétaire adjoint : M. Bayle; Trésorier général : M. Gleize; Trésorier adjoint : M. Racine; Assesseurs : MM. Derenne, Mezzasona, Bianco, Astor, Gougassian, Driot, Rebour; Commission touristique : MM. Gastaldi, Poirier, Desieustre, Milleret; Œuvres sociales : Mmes Depagne, Poirier, Bayle, Milleret; Commission sportive : MM. Gianni, Blanchet, Dutron, Zandrini, Milleret, Llorca, Esmenar; Délégué à la presse : M. Tuson.

### Sport Motocycliste Forézien

Une grande épreuve d'endurance motocycliste à Saint-Etienne, les 18-19 juin prochains, sous le patronage de la Municipalité de Saint-Etienne et de la Revue mensuelle « Motocycles ».

Les fervents des sports mécaniques se réjouiront en apprenant l'organisation, par notre dynamique club local, le « Sport Motocycliste Forézien », d'une grande épreuve d'endurance reliant notre ville industrielle à la capitale.

Il s'agit de :

Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne Motocycliste, sur un parcours de 1.007 kilomètres, en épreuve d'endurance et de régularité avec moyennes imposées suivant les cylindrées.

Catégorie 1 : motocyclettes jusqu'à 250 cmc., 45 kilomètres à l'heure; catégorie 2 : motocyclettes de 250 à 300 cmc., 50 kilomètres à l'heure; catégorie 3 : motocyclettes de 350, 500 et 750 cmc., 60 kilomètres à l'heure.

Itinéraire : Saint-Etienne-Moulins-Paris-Moulins-Mâcon-Lyon-Saint-Etienne.

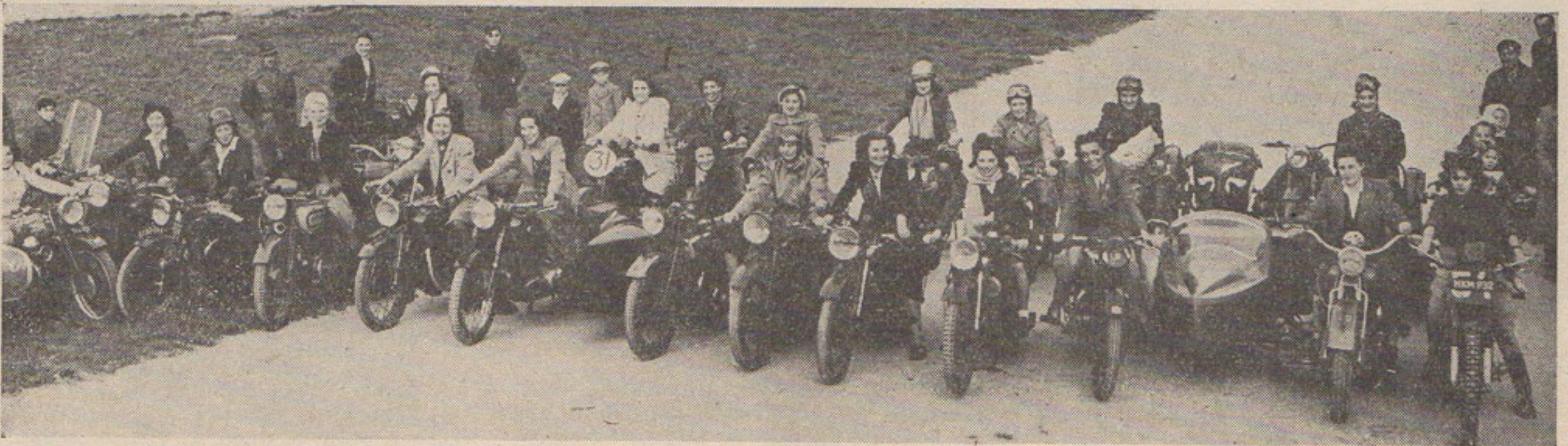
Chaque groupe partira de la place Jacquard dans l'après-midi du 18 juin et l'arrivée est prévue le 19 juin entre 14 heures et 16 heures, au Stade de l'Étivalière.

En cette occasion, à 16 heures, un match de moto-ball sur le terrain de l'Étivalière opposera une sélection Moto-Ball-Sport Forézien-Racer-Moto-Ball Ondaine à une équipe réputée du Nord de la France, probablement les porteurs du maillot tricolore, Champions de Moto-Ball 1948.

Mais revenons à notre circuit d'endurance, qui sera avant tout le gros événement de ces journées motocyclistes, pour indiquer que cette épreuve nationale est ouverte à tous les pilotes licenciés de la Fédération Française de Motocyclisme et que des formules d'engagement sont à la disposition des concurrents éventuels sur demandes adressées au siège du Sport Motocycliste Forézien « Les Colonnes », 17, place Jean-Jaurès, Saint-Etienne.

Une indemnité de parcours et les bons d'essence nécessaires à l'épreuve seront attribués aux participants.

Nous engageons vivement les concurrents éventuels à remettre leur engagement à droit simple avant le 5 juin à minuit; clôture des engagements à droit double le 12 juin à minuit, S. M. Forézien « Les Colonnes », 17, place Jean-Jaurès, Saint-Etienne.



La section féminine de l'AMS pose pour la postérité.





L'épreuve des chaises, au cours du gymkana de l'U.S. Métro : Les concurrents jouent la partie avec une fougue et une gaité vraiment spectaculaires.

**Nous prions Messieurs les Secrétaires des Clubs de prendre note que les communiqués doivent nous parvenir pour le 15 du mois, dernier délai.**

### SILENCIEUX WILMAN

FORME TROMBLON

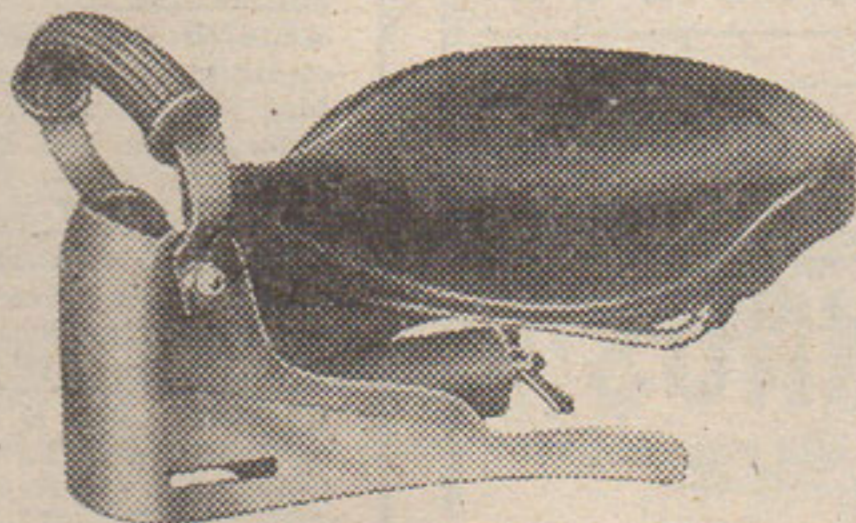


à spirale démontable

**3, Rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)**

### Société des Accessoires "MURCIA"

S. A. R. L. Breveté France et Étranger



**FABRICANT**  
des selles caoutchouc  
**PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus  
VILLEURBANNE (Rhône)

**A un prix modéré, confort et qualités assurés**

### RALLYE-RÉGULARITÉ DE L'U.S. MÉTRO

24 avril 1949

L'U.S. Métro a fait disputer son annuel Rallye-Régularité qui a remporté un beau succès d'engagements puisque 111 concurrents prirent le départ entre 8 et 9 heures du stade-vélodrome de la Croix-de-Berny pour une boucle de 139 km., passant par Chevreuse, Le Perray, Houdan, Le Mesnil-Saint-Denis, Dampierre, Châteaufort, Palaiseau, Antony et la Croix-de-Berny, les moyennes variaient entre 36 et 50 km.-h., le classement était jugé à la seconde. 10 concurrents furent pénalisés à Houdan. Tout le long du parcours et dans les localités traversées un nombreux public encourageait les concurrents qui, grâce au service d'ordre, franchissaient les localités en toute sécurité. Havel de l'U.S. Métro triompha devant son camarade de club, Doll.

Les clubs suivants avaient répondu à l'appel des organisateurs :

M.C. Antony, M.C. de l'Est, M.C. de Meaux, La Garenne, Rueil, Vitry, C.O.B. et l'U.S. Métro qui remporta tous les challenges au classement par équipe. L'après-midi un gymkana organisé sur le stade-vélodrome, avec ses diverses épreuves comiques et d'adresse, ainsi qu'en vitesse sur la piste. Un nombreux public assistait à cette belle réunion.

#### Classement :

1. Havel (U.S. Métro); 2. Doll (U.S. Métro); 3. Léger (U.S. Métro); 4. Ravenot (M.C. Est); 5. Riot (Métro); 6. Brochart (Métro); 7. Brohan (Métro); 8. Saint-Giron (La Garenne); 9. Hautducoeur (Métro); 10. Minier (Métro).

Challenge U.S. Métro : 1. U.S. Métro.

Challenge de la Gadollière : 1. U.S. Métro.

Coupe Pochet : 1. U.S. Métro devant le M.C. de l'Est.

### A. C. d'Alsace

Le XVII<sup>e</sup> Grand Circuit des Vosges, organisé par l'Automobile-Club d'Alsace, 5, avenue de la Paix à Strasbourg, aura lieu cette année le 26 juin. Le règlement en paraîtra incessamment.

Dès maintenant, nous croyons savoir que cette épreuve aura les caractéristiques suivantes :

Selon la tradition, cette manifestation nationale ouverte constituera un concours de régularité et d'endurance.

Les véhicules seront répartis comme suit :

*Motos-solo.* — Classe A : cylindrée maximum 250 cmc.; classe B : cyl. max. 350 cmc.; classe C : cyl. max. 500 cmc.; classe E : cyl. max. 1.000 cmc.

*Motos-side.* — Classe B-S : cylindrée maximum 350 cmc.; classe F : cyl. max. 600 cmc.; classe G : cyl. max. 1.000 cmc.

Le parcours, beaucoup plus long que précédemment, atteindra 586 km. environ et sera jalonné notamment par les points ci-après :

Strasbourg (départ). Seltz, Wissembourg, col du Pigeonnier, La Petite-Pierre, Saverne, Wangenbourg, Schirmeck, col de la Charbonnière, Villé, Sélestat, Ribeauvillé, Colmar, Neuf-Brisach, Mulhouse, Masevaux, col du Hundsruck, Saint-Amarin, col de Bramont, col de la Schlucht, col du Bonhomme, col des Bagenelles, Sainte-Marie-aux-Mines, col de Fouchy, Andlau, Obernai, Molsheim, Strasbourg (arrivée).

Les vitesses moyennes imposées, également augmentées, s'échelonneront cette fois-ci de 45 et 60 km.-h. selon la catégorie des véhicules.

En outre, les *ex æquo* seront départagés à l'arrivée par une épreuve annexe d'accélération et de freinage.

Si l'on ajoute à cela que des contrôles secrets pourront être établis sur l'itinéraire, dont les observations compteront pour le classement, on constatera que le XVII<sup>e</sup> Grand Circuit des Vosges se présente comme une épreuve beaucoup plus sévère que ses devanciers des trois dernières années.

Les engagements, ouverts à partir du 1<sup>er</sup> mai 1949, seront reçus jusqu'au 12 juin inclus, date de rigueur, au siège de l'A.C.A., 5, avenue de la Paix, Strasbourg.

## ACHATS

**ÉPAVE ALOYON** « La Française » 2 CV. — GIROD, 43, avenue Jean-Jaurès, AUBERVILLIERS (Seine).

**RECHERCHE** Bloc 250 à 350 ét. nf. même sans papiers. — Envoyez rens. et prix : A. PESEZ, SAVY-BERLETTE par AUBIGNY-EN-ARTOIS (Pas-de-Calais).

### DELAIRE

4, impasse de la Gaité, PARIS-14<sup>e</sup>

Tél. Dan. 55-43.

### ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

**RECHERCHE** 2 cul., 2 carb., arb. cam. pous., soup. Réservoir essence B.M.W. R. 66. Couver-chaine. Réservoir à essence N.S.U. 250 cmc. Roue avant rés. ess. B.M.W. R. 11, 2 pistons 45,5. Triumph Hérisson 250 cmc. magnéto Dyno. 500 Terrot R.D.A. Vilebr., 2 carb. Magn. dyn. B.M.W. R. 75. — JAOUEN, Motos, PLOUZANÉ (Finistère).

**CHERCHE** couple conique solo B. M. W. R. 71, nombre de dents 10/36. NEST, 64, rue d'Illzach, MULHOUSE.

### REMORQUE

préférence Terrot

GROSZ, 111, avenue Victor-Hugo PARIS-16<sup>e</sup>. Tél. Klé.14-25 (de 10 à 12 h. et de 15 à 19 h.).

## VENTES

**MOTOBÉCANE** 250 cmc. moteur Jap. — S'adresser M. LAGNEAU, 16 bis, rue Emile-Landrin, BOULOGNE (Seine), le soir après 18 h.

**MONET-GOYON** 350 cmc. bloc mot. ent. refaite. — TOURTE, 1, rue Amiral-Courbet, ALFORT (Seine). Prix intér.

**PEUGEOT** 350 latérale P. 112, parf. ét. email et mécanique. — LHOTELLIER, 22 rue L.-Blériot, BUC (Seine-et-Oise).

**VEND ou ÉCHANGE** belle Zundapp 500 cmc. lat. 2 cyl., 4 vit., impeccable, pns nfs, avec ou sans side. Px solo 140.000 fr., ensemble 165.000 fr. ou contre 500 ou 600 culb. anglaise ou allemande ou 750 lat. même ét. Harley-Davidson de préfér. — CUOQ Camille, 10, rue Claude-Dervertière, SAINT-ETIENNE (Loire).

**D.K.W.** 125 cmc. type armée, ét. nf. Px 88.000 fr. — L. de VILLEFRANCHE, 1 rte des Puits, VAUCRESSON (S.-et-O.).

**GNOME-ET-RHONE** 750 culb., ét. nf. mot. à roder révisé par usine. Px 150.000 fr. — 16, rue Félicien-David, PARIS.

**TRIUMPH** 350 cmc. cul., ét. impeccable, pns nfs. Au plus offrant. — Visible chez BOVIÈRE, 6, rue Mazet, CHOISY-LE-ROI (Seine).

**TERROT** 500 cmc. R.S.S.E. course ét. absol. nf. 1937. Px 150.000 fr. 150 km.-h. — ROBBES Claude, 52, boulevard Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

**GILLET-HERSTAL** 500 cmc. culb., mod. 38, comme nve. — S'adresser Roger REDRON, BLANCAFORT (Cher). Pressé.

**LIVRE FRANCO** cycles Favor (dame 11.700 fr., homme 13.000 fr., mixte 13.600 fr.) pour 36.500 ou échange contre vélomoteur récent à réviser. — S'adresser G. BOULANGER, PETIT-MESNIL (Aube).



*les petites*  
**ANNONCES**

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

**CABRIOLET** 190 S. Peugeot 4 CV. Px 70.000 fr. 500 cmc. Gnome-et-Rhône D.2 parf. ét. Px 80.000 fr. — BAR, 10, rue Marat, SAINT-CYR (S.-et-O.).

**R. CHAVANEL** vend sa 125 course rap., t. bon ét. — 76, rue Fontenay, VINCENNES (Dau. 41-30).

**N.S.U.** 250 cmc. parf. ét. — Téléphoner Gam. 04-46. — 4 vit. sélec.

**D.K.W.** 500 N.Z. 2 cyl. 2 tps, 4 vit. sélect. susp. ar., remise à nf. Téléphoner Inv. 03-91 de 13 à 14 h. 30.

**6 PNEUS** et chambres moto, 1 pneu vélomoteur, 1 compteur moto bi-talisateur. Motoconfort 500 cmc. culb. sélect. 4 vit. tr. bon état. Px 145.000 fr. — ETINGER, 12, rue de l'Eglise, SAINT-CLOUD (Seine) (le soir et le samedi).

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

**TOUTES MARQUES** Françaises et Étrangères  
Spécialiste BMW

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

## PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE

MIEUX QUE LE NEUF

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

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**ELECTRO-VULCANISATION**

LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

16, Cité Dupont (50, Rue St-Maur), PARIS-XI<sup>e</sup> Roq. 00-43

## SIDECARS H. B. pour Vélomoteurs

**Scooter BERNARDET**

VÉLOCETTE

**Motobécane TERROT**

MOTO-HALL, 78, Av. des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup> - Gal. 78-95

## BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE  
ENTRETIEN  
ÉCONOMIE

SERVICE  
DE VENTE :

31, Rue Chèvre  
ANGERS (M.-et-L.)



**VÉLO** à mot. aux. Monet-Goyon abs. nf. Px 35.000 fr. — R. CHAMPAGNE, TARNOS (Landes) par BOUCAU (B.-P.).

**MORGAN** 6 CV. lat. refroidissement eau, bon ét. de marche. Bicyclette mot. aux. ét. nf. — BETTON, 65, faub. du Temple. PARIS (10<sup>e</sup>).

**MOTO** sidecar 4 CV. Mag culbut-refait nf., caisse, porteur de jour, naux. Tansad. Parf. ét. méc., présentation impec. — VICTOR, 12, rue François-I<sup>er</sup>, COLOMBES (S.).

**ROYAL ENFIELD** 350. Norton 600 av. side. B.S.A. 350-500. Harley M.P. Indian 500.-1.200. Standar 500 compétition. Gillet-Herstal 500 N.S.U. 198-250 sup. cul. F.N. 600 sup. cul. Gnome-Rhône 125, 350, 750. Triumph 198 M.R. Sachs. Monet-Goyon 350-500. René-Gillet 750, 4 vit. Ardie 125. Epaves B.M.W. 350-750. Royal 350. B.S.A. 350-500. Harley. Indian. Triumph. N. S. U. 198. — **M. RIEUCAU, MOTO-REUNION**, 64, place de la Réunion, PARIS (20<sup>e</sup>).

**POUR INDIAN** : 4 jantes et 3 pns 18 x 4, 1 carburateur Schebler. Px 6.000 fr. — RAMBAUD, 2, rue du D<sup>r</sup>-Canteleau, LES SABLES-D'OLONNE.

**PEUGEOT** 125 cmc. 2 tps. Salon 1948. P.56, sélect. 4 vit., roue à broche, access. Compteur. Avertisseur. Et. impec. Px 100.000 fr. équipée. — Téléphoner heures repas RICHARD, Mai. 75-84.

**500 MAGNAT-DEBON** 47. Px 130.000 fr. Side. roue de secours. Px 30.000 fr. — GAILLARD, 8, rue des Blés, STAINS (Seine).

**BELLE MOTO** tourisme Jap 250 cmc., 4 vit. sélect. 125 Peugeot ét. nf. Motobécane 100 cmc. Poney 60. — FORLINI, 7, rue Chaligny, PARIS (12<sup>e</sup>).

**PARTICULIER** vend Terrot 175 cmc. type L.U., mot., pns nfs. Eclairage. Px 65.000 fr. — CHAUDIERE, 1, villa Violet, PARIS (15<sup>e</sup>). Tél. Vau. 34-83 ou Pro. 90-34.

**MOTOBÉCANE** 100 cmc. BLV.2 parf. ét. Pneu nf., tansad-compteur. Px 58.000 fr. — COLIN. Tél. Klé. 89-20.

**CYCLECAR** Darmont M. ét. impec., mot. et pns nfs. Px 70.000 fr. — Albert VAQUETTE, ATHIES (Somme). Tél. 24.

**NORTON** A.C.T. International bon ét. général à vendre ou à échanger contre 500 Terrot dernier modèle ou 350 de moto-cross. — André PECH, agence TERROT, AZILLE (Aude).

**DOLLAR** 350 cmc. bon ét. général. Bloc chaise. Px 35.000 fr. — Ecrire LEGAGNEUX, 15, rue du Cardinal-Lemoine, PARIS (5<sup>e</sup>).

**PEUGEOT** 350 cmc. culb., side Bernardet grand routier, tansad Mérat 1948, roulé 2.000 km., email vert et beige. Le tout impec. — MOFFLET, 43, rue de la Comète, ASNIERES (Seine).

**VENDS ou ÉCHANGE** Gnome-et-Rhône super-major 350 cmc. culb. bloc 4 vit. sélect., révisée ent. bons pns, contre 500 cmc. culb. impec. mod. récent. — PUDLO Edouard, CŒUVRES-ET-VALSERY (Aisne).

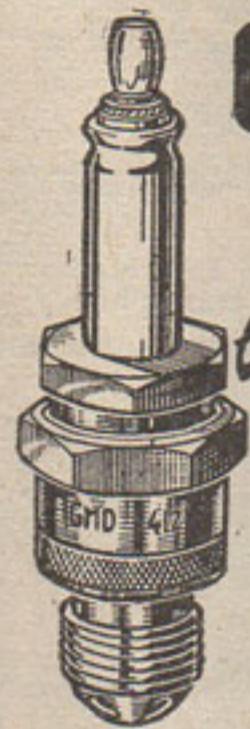
**TERROT** 350 HC. 4 neuve, pas rodée, tansad Mérat. Px de facture. — Ecrire M. POUILLY, 124, rue Victor-Hugo, VIEUX-CONDE (N.).

**INDIAN** 500 G.D.A. ét. nf, pns nfs. — NAVET, 3, rue Moussard, LUISANT (Eure-et-Loir).

**INDIAN** 12 CV. tr. bon ét. Px très intéressant avec ou sans sidecar. — S'adresser Francis BORDIER, 21, avenue Victor-Hugo, PARIS (16<sup>e</sup>). Tél. Klé. 05-69.

## LA BOUGIE

# GMD



évite  
l'encrassement

GAMME DE  
9 TYPES  
POUR TOUS MOTEURS

26, Av. de la Libération  
BOURG-LA-REINE (Seine)  
Tél. : ROBINSON OI-30

**VENDS** vélomoteurs Peugeot 100, 125, 150 cmc. ét. nf., cause maladie. — JEAN, 4, place Edouard-Renard, PARIS (12<sup>e</sup>). Tél. Did 57-71 (timbre pour réponse).

**MATCHLESS** 350 cmc. civile, neuve d'origine, garantie. — VIROULAUD, 34, rue Molière, MONTREUIL (Seine). Tél. Tri 53-96.

**MOTOSACOCHE** Mag Suisse 350 culb. 4 vit. sélect., moteur ref. nf, pns, batt., carb. nfs, parf. ét. général. — BRAGA Cycles, COGNIN (Savoie).

**A.J.S.** 250 cmc. culbutée, état parfait. Essai sur parcours. BODIN, 7, rue Marcel-Dubois HASIS (12<sup>e</sup>).

**100 CMC.** Magnat-Debon neuve, 100 cmc. Peugeot P.54 ét. nf., 100 cmc. Prester bon ét. Px 45.000. 125 cmc. Motobécane 4 tps tr. bon ét. Px 65.000 fr. 500 cmc. Terrot lat. 4 vit. Px 110.000 fr. Tri Peugeot ét. nf., 2 carrosseries. — R. KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. Mol. 64-02.

**NORTON-MANX** 500 cmc. nve. — HUMBLLOT, 79, rue du Faub.-St-Jacques, PARIS. Tél. Gob. 24-32.

**HARLEY-DAVIDSON** 1.000 cmc. side, éclairage, t. bon ét. + 2<sup>e</sup> moteur complet. Occasion, px 65.000 fr. — Visible le dimanche de 10 à 12 heures, DAPPOIGNY, 74, rue de Lévis, PARIS (17<sup>e</sup>).

**HARLEY-DAVIDSON** 750 cmc., parf. ét. Px 170.000 fr. — NEBOUT, 22, rue de la Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.). Tél. Obs. 15-26.

**PETIT TRI PEUGEOT** dernier mod. équipé semi-cabine, av. ess.-glace électrique, etc... Vends ou échange contre scooter. — CHENEL 13, rue du Chante-Cog, PUTEAUX (Seine).

**KÖHLER-ESCOF** K.L.5 500 cmc. 4 vit. sortie 1947, com. nve. Px intér. 2 casques F.N. nfs. — HOFMANS, 16, rue Pestalozzi, PARIS (5<sup>e</sup>) (de 14 à 19 h., sauf dim. et lundi).

**TERROT** R.G.A.S. 500 super-cul. av. side d'origine 1947. 7.000 km. — HURION, 45, rue de la Duée, PARIS (20<sup>e</sup>).  
Motocycles. B. Gonod.

**URGENT.** 1.200 Indian parf. état av. side et roue secours. Px 115.000. DENIZOT, 103, rue Parmentier, HOUILLES (S.-et-O.).

**TERROT** 5 CV. culb. av. side Bernardet. Pns ét. nf. — Visible après 18 heures, R. ANDRE, 10, rue Montauban, PARIS (15<sup>e</sup>).

**VÉLOMOTEUR** 125 cmc. Motobécane Z 46 C., susp. arr., 4 vit., sélect. Batterie. Jamais roulé. Au plus offrant. — Ecrire CAMINADE, 53, rue de Lisbonne, PARIS (8<sup>e</sup>).

**MOTOBÉCANE** 3 CV. bon ét., pns nfs. — Charles MATHIAS, 25, rue des Ursulines, SAINT-DENIS (Seine).

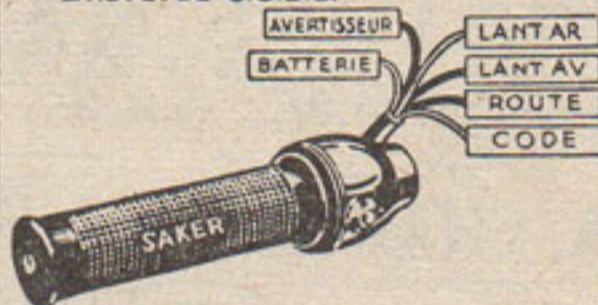
**N.S.U.** 500 CV. spéc. A.C.T., susp. arr., origine. — R. CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, VINCENNES (Seine). Tél. : Dau. 41-30.

### POIGNÉE COMMUTATRICE

## SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



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

**PEUGEOT** 350 CV. culb. neuve. — BODVING, 29, rue de Billancourt, BOULOGNE (Seine). Dimanche et lundi matin.

**F.N.** 1949 dern. mod. 350 cmc. lat., siège arrière neuve, à roder. Px 190.000 fr. — Ecrire ou s'adresser le soir : WANAMAKER, 64, rue de Tolbiac, PARIS (13<sup>e</sup>).

**B.M.W.** R. 73 absolument neuve. Occasion unique. — HURNI, 13, passage Lathuille (place Clichy), PARIS (18<sup>e</sup>). Tél. : Mar. 58-27.

**VÉLOMOTEUR** type spécial, rapide, bloc mot. 2 tps. sélect. Kick, droite et gauche. Px 65.000 fr. — BOYER, 169, avenue d'Orléans, ANTONY (Seine).

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

**MOTOBÉCANE** 125 cmc., 4 tps. 3 vit., com. nf. Monet-Goyon 100 cmc. — TITO, 4, imp. Roux, PARIS (17<sup>e</sup>).

**VÉLOMOTEUR** 100 cmc. Motobécane bon ét., type grand routier. Px 45.000 fr. — S'adresser Café, 60 rue du Théâtre, PARIS (15<sup>e</sup>).

**B.M.W.** R.20. Parf. ét., bien chausée. Px 100.000 fr. — Ecrire M. HOCHARD, 2, rue Nungesser-et-Coli, PETIT-QUEVILLY (Seine-Inf.).

## 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)

**JONGHI** 125 cmc. Px 65.000 fr. Terrot M.T.R. 3 vit., kick. Px 50.000 fr. Alcyon 100 cmc. nf, 3 vit., kick, Px 60.000 fr. Peugeot P. 52, 2 CV. Px 25.000 fr. — R. CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, VINCENNES (Seine). Tél. : Dau 41-30.

**URGENT. TRIUMPH** mod. 1940 d'origine, 500 culb. 11.000 km. réels. Pas roulé depuis 1943. Px 165.000 fr. — CLERMONT, architecte, caserne Bellevue, SAINT-LO (Manche). Tél. : 426.

**JONGHI** 125 CV. 3 vit. sélect. au pied, pns nfs, email noir et or, mot. bon ét., poignée tournante. Aile arr. amovible. Px 45.000 fr. — CHABANNES, 16, rue Bel-Air, MARSEILLE. Tél. : Ly. 60-67.

**GNOME-ET-RHONE** 500 culb. D 4 av. side sport. Piston, segm. carburateur. Chaînes nve, réalés., embiell., av. facture. Pns 25 % us. Px 75.000 fr. à débattre. — CIVEL, 7, rue Ponscarne, PARIS (13<sup>e</sup>).

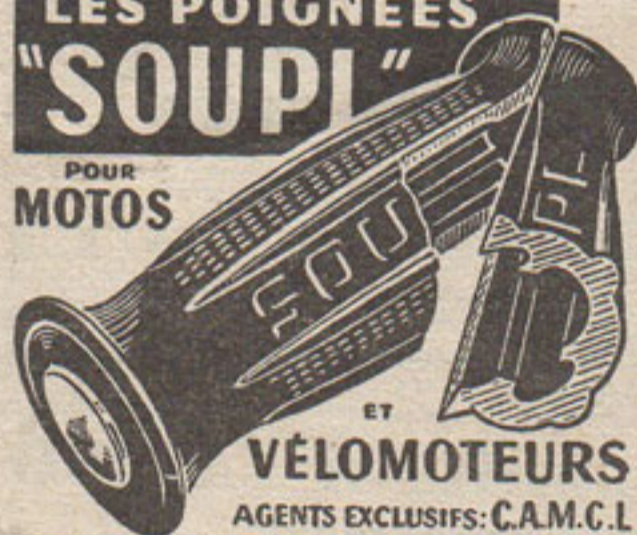
**VÉLOMOTEUR** Jonghi 125 cmc. 1948, comme nf. — André VICTOR, 43, rue Cler, PARIS (7<sup>e</sup>). Après 19 h. 30.

**GNOME - ET - RHONE** R. 2, 125 cmc. 1948, trs bon ét., sélect., pare-brise nfs. - 60.000 fr - Ecrire DE GEYER 127, rue du Ranelagh, PARIS (16<sup>e</sup>).

### LES POIGNÉES

## "SOUPI"

POUR  
MOTOS



ET  
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I

43, Rue Marius Aulan. LEVALLOIS. Per. 06-35

C'est le confort  
sous la main  
EN VENTE PARTOUT

**AMILCAR** 7 CV. C.G.S. grand sport, pns bon ét., capote neuve. D.K.W. 198 cmc. parf. ét. de marche. Vends ou échange contre cond. int., ensemble ou séparé. Px modéré. — JARDRET, Les Glycines, route de Saint-Pierre, BAYONNE (Basses-Pyrénées).

**MOTOBÉCANE** 3 CV. mot. JAP anglais, bon ét., très bons pns, mot. refait garanti. Px 45.000 fr. — TARDIEU, 145, bould Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

**GNOME-ET-RHONE** 500 D. 5 remise à nf. Ferais évent. reprise tandem ou mot. aux. vélo. — GAUTIER, 14, rue de Strasbourg, ASNIERES (Seine). Tél. Fla. 06-95.

**MOTO** JAP 175 cmc. 2 temps neuf. Px 13.200 fr. Kodak 620 bon état avec sac cuir. Px 7.700 fr. — M. Paul ETCHEMENDY, Collège USTARITZ (Basses-Pyrénées).

**NEW-IMPERIAL** 500 culbutée-suspension arrière, sidecar Bernar, det grand sport, état neuf. — CRINIÈRE, 43, rue du Plateau, VINCENNES.

**F.N. 600** 1939 peu roulé. Rep. autre moto au épave. — ESPAILLARD, VEUILL (Charente).

**VENDS** 100 cmc. Aubier-Dunne, débray. bn ét. Px 16.000 fr. — S'adr. concierge, 7, rue des Solitaires, PARIS (19<sup>e</sup>).

**VENDS** plus offrant 125 cmc. D.K.W., toute beauté, à roder. — LECOINTE, NEUFCHATEL-en-SAOSNOIS (Sarthe).

**VENDS** Motobécane 350 cmc. culb. bon état. Vends ou échange D.K.W. 3 CV., état neuf, contre 4 CV. Rosengart. — Ecrire où s'adresser VIEVILLE, 29, rue Croix-St-Loup, MEAUX (S.-et-M.).

**VENDS** propulseur de bateaux marque « Evinrude-Motors » 2 CV., 108 cmc., 2.800 t.-m., 2 temps, 2 CV. refr. par pompe, échapp. noyé, état neuf garanti d'origine. Px 40.000 fr. — HEYDACKER, mécanicien à JOUE-LES-TOURS (Indre-et-Loire)

**TANDEM** à vendre 35.000 fr., mot. Cyclorex, pn. nfs, 3 vit., 35 kmh. tr. bon état. — M. LESAUX, 78, boul. Fontainebleau, ESSONNES (S.-et-O.).

**MOTOBÉCANE** 125 lat. peu roulé, 70.000 fr. — BOURRAQUI, 15, av. Rapp (7<sup>e</sup>).

### VOITURES

**VOITURETTE** Vélocar avril 1948, révisée, 3 vit., 4 pns et chambres nfs en sus. Px intéressant. — MARTIN, 13, rue Colette, PARIS (17<sup>e</sup>). Tél. Mar. 37 01.

**CABRIOLET** 6 CV. sport 2 places ét. mec. et peinture impec. — M. FERRIERE, 17, rue Lamartine, CORMEILLES-EN-PARISIS (S.-et-O.).



## PHOTO-HALL

PHONO-RADIO-CINÉMA-PHONO

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

CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

# REYDEL

DESSUS  
de  
SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES

LEICA — FOCA  
ROLLEIFLEX  
KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES-  
PHOTO”

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin

### ÉCHANGES

ÉCHANGE couple conique side  
9/35 contre solo 10/36 B.M.W. R.71.  
— NEST, 64, rue d'Ilzsch, MUL-  
HOUSE (Haut-Rhin).

### VENTE A CRÉDIT

A CRÉDIT : vélomot., scooters,  
motos 150 A.M.C. Plus mod. nou-  
veaux. Frais réduits dep. dern. an-  
nonce. Invite anc. demand. récrire.  
Possibil. pour 350 cmc. si arrhes.  
Pas de mod. sans bons pour les cat.  
en demandant. Rép. cont. envl.  
+ 2 timbres. — A. LALANNE,  
ag. gén., PRECHAC-SUR-ADOUR  
(Gers).

### DIVERS

QUINCAILLERIE CONDOR-  
CET, 101, av. du Général-Leclerc,  
BOURG-LA-REINE. — Forets,  
alésoirs, limes, pinces, tarauds et  
filères rectifiés et ord. — Spécialiste  
pas anglais et américains et tout  
l'outillage pour mécanique générale.

ANNONCES GRATUITES chaî-  
nes div. Exposé c. timbre SVP. —  
Ecrire A.E.I.G.A. Roger GOU-  
DRON, PONT-DE-ROIDE (Doubs).

REVIL (Et.), 82, av. des Ternes.  
Eto. 15-53. — Seul spécialiste pour  
tous équipements et accessoires  
moto, cycle, auto. Tabliers, cuis-  
sards, casques, serre-tête, vestes,  
sacoques, musettes, sièges arrière,  
poignées tournantes, silencieux, des-  
sus selle caoutchouc, accus, sélec-  
teurs V.M.

RAYONNAGES et roues com-  
plètes pour motos, vélomoteurs,  
cyclo-moteurs, etc., redressage et  
recentrage, dévoilage. — Marcel  
ROCHE, 4, imp. Roux, PARIS (17°).  
Tél. Car. 34-12.

GARAGE gratuit et avance argent  
solution rapide pour motos et voi-  
tures à vendre. — Service M. CHE-  
NEL, 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.

### TOURISME-HOTELS

LE MONT-DORE (Auvergne)

Thermal et Touristique

HOTEL CASTEL MEDICIS

Tout confort

Garage gratuit pour motos

Marcel  
BEAUVAIS

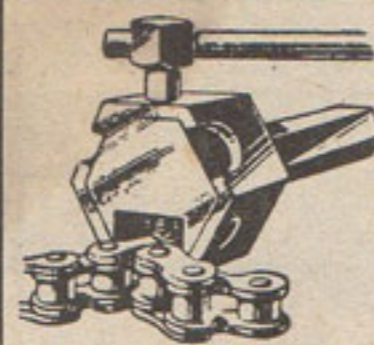
livre

IMMÉDIATEMENT  
VÉLOMOTEURS

et tous

SIDECARS

11, RUE ÉMILE-LEVEL  
PARIS-17° — MAR. 57-81



Le Dérive-chaînes EKA

pour toutes chaînes vélomoteurs et motos

Pas de pièces mobiles, pas de prise de jeu

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE 9, Rue Belidor  
- PARIS (17°) -

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

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

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

PISTONS MAHLÉ — 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 —

Roger CHAVANEL

vous livrera RAPIDEMENT avec ou sans bon  
suivant leurs cylindrées, des

JONGHI - MONET-GOYON - D.S. MALTERRE

RÉPARATIONS — MISE AU POINT

ACHAT — VENTE — ÉCHANGE

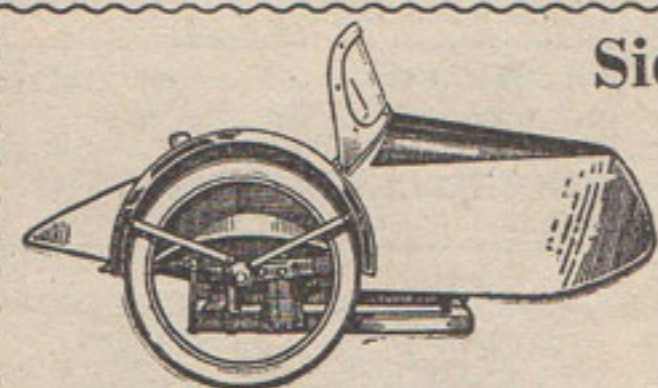
FABRIQUE DE DESSUS DE SELLE R. BESSIÈRE

Dessus de selle en caoutchouc adaptable sur tous vélomoteurs

Modèle pour moto-curviforme, très confortable

Conditions aux Agents

37, Quai des Deux-Ponts - NOISY-LE-GRAND (S.-et-O.)



Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920

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

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLESSE - ÉLÉGANCE

Pour vos Vacances :

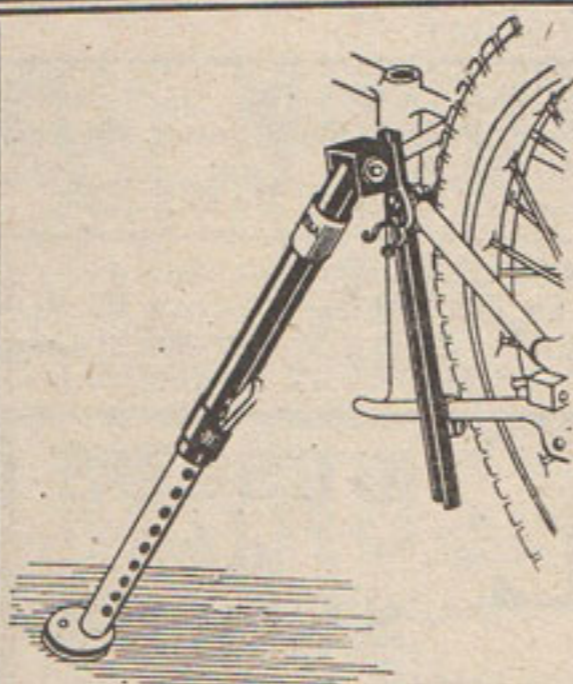
des SACOCHES de qualité !!

CUIR DE 1<sup>er</sup> CHOIX, RENFORCÉ

GRAND LUXE, IMPERMÉABLE

Hauteur 35 cm., Largeur 40 cm., Épaisseur 20 cm.

GARREAU, 22, Rue Robert-Lindet, PARIS (XV°)



La Béquille latérale

EKA

Se monte instantanément  
sur tous Vélomoteurs  
et Motos

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE 9, Rue Belidor  
- PARIS (17°) -

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI<sup>e</sup>

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

LICENCE FRANÇAISE

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

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

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

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

VENTE et ACHAT

**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

Vélocycleurs livrables de suite avec bon

Téléphone  
MOL. 64-02

73, Quai du Point-du-Jour  
BILLANCOURT

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE  
par

**"LE CASQUE GENO"**

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



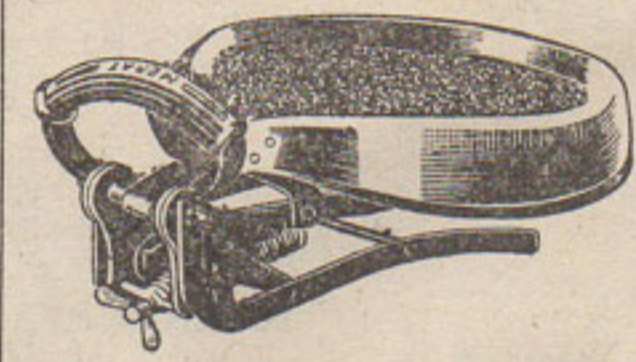
VENTE EN GROS

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

SIÈGES ARRIÈRE

**MERAT**

Breveté France et Etranger



**Le seul qui  
procure un confort parfait**

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

Fabrication d'Accessoires Moto - Vélo - Auto

Selles - Tansad  
rectangulaires

pr Vélocycleurs  
et Motos

**FAMVA**

3, Rue Pasteur

SAINT-PRIX (S.-&O.)

REPOSE-PIEDS  
caoutchouc

PORTE-BIDON  
D'HUILE

SIÈGES RÉGLABLES BREVETÉS pour Vélocycleurs et Motos

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

AVANT D'ACHETER VOTRE MOTO

Consulter le Spécialiste de la Moto reconstruite

**HARLEY-DAVIDSON**

Présentation Luxe

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

Téléphone PEReire 19-11

Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

SELLE BIPLACE ADAPTABLE - PARE-BRISE

Distributeur Sidecar SIMARD



**AGF**

4 RUE HOCHÉ  
COLOMBES (Seine)  
Tél: CHA 08-49

**VENTE  
LIBRE  
LIVRAISON  
RAPIDE**

# VIMMER

## MOTEUR AUXILIAIRE

s'adapte sur toutes  
les Bicyclettes

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER :

**Établissements "IMEREX"**

2, Rue Brunel, 2

PARIS (17<sup>e</sup>)

*Seul l'agent qualifié*

## Marcel PERRIN

*peut vous livrer immédiatement*

100 et 125 cm<sup>3</sup> MONET-GOYON - 100 cm<sup>3</sup> TERROT  
125 cm<sup>3</sup> GNOME-RHONE R.S. - SCOOTER BERNARDET  
150 cm<sup>3</sup> E. HUIN moteur A.M.C. - Tous les Sides

*et très rapidement*

MOTOBÉCANE D'45 - TERROT E.T.P.C.

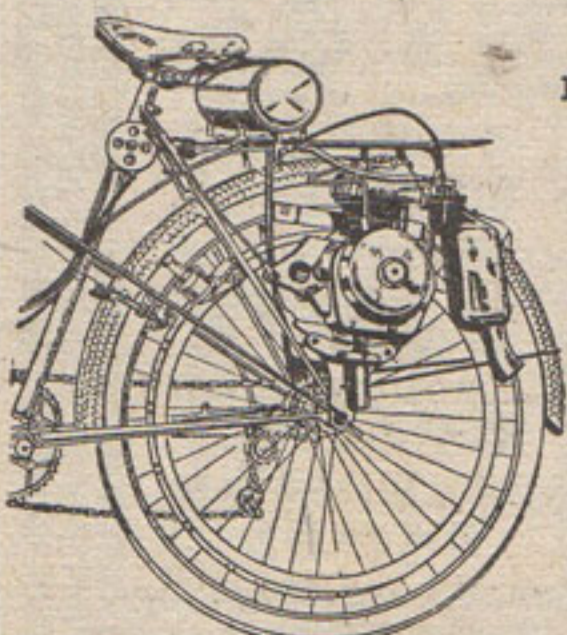
**50, Avenue Edouard-Vaillant - BOULOGNE**

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOL. 29-62

*Le plus petit moteur auxiliaire à  
4 temps culbuté pour :*

**BICYCLETTE et TANDEM**



Type 7.5002  
Nouveau modèle  
Cylindre alu  
chemisé

Culasse aluminium  
1 cv. - 2 vitesses - 1 l. 4 aux 100 km.  
Vitesse : 40 km. à l'heure

**S. F. M. P. D.**

23, Rue de Bagnolet - (PARIS-20<sup>e</sup>)

Tél. : MEN. 23-87

AGENCES DISPONIBLES



## LA MAISON DU MOTEUR

Moteurs pour vélomoteurs - Vélocars  
Voitures de mutilés - Usagers industriels

Cylindrée 250 AUBIER-DUNNE 2 T pour boîte séparée  
» 175 » - 2 T »  
» 130 Bloc YDRAL 2 T 4 V sélecteur  
» 125 » » 2 T 4 V »  
» 125 » JONGHI 2 T 3 V sélecteur  
» 125 » AUBIER-DUNNE 2 T 3 V  
» 100 » » »  
» 100 AUBIER-DUNNE 2 T pour boîte séparée  
» 100 » industriel  
» 50 V. A. P. pour bicyclette

**CYLINDRES** échange standard JONGHI et AUBIER

REMISE à NEUF des moteurs AUBIER-DUNNE et JONGHI

*PIÈCES DÉTACHÉES*

PRESTER — AUBIER-DUNNE — JONGHI

Livraison **MOTO JONGHI 126** immédiate  
Sans **BON D'ACHAT** (permis de conduire)

**R. CLERGÉ, 105-107, bd Lefebvre, PARIS-15<sup>e</sup>**

## BULLETIN D'ABONNEMENT

### MOTOCYCLES

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

NOM : .....

Adresse : .....

L'Abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française .. . . . . 300 fr.

Étranger. . . . . 450 »

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

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

Pourquoi achetez-vous  
ces machines de marque  
chez

# MONNERET

Parce que  
ses 97 records du monde  
lui confèrent

LA COMPÉTENCE QU'ON NE DISCUTE PAS

Monet Goyon **TERROT**

**MOTOCOCONFORT**

**GNOME  
RHONE**

**MONNERET  
TYPE  
ALMA**



**A.J.S.**



**LIVRAISONS  
IMMÉDIATES**

les plus belles  
expositions en France  
dans ses deux magasins

106, AVENUE ARISTIDE BRIAND. MONTROUGE. SEINE.

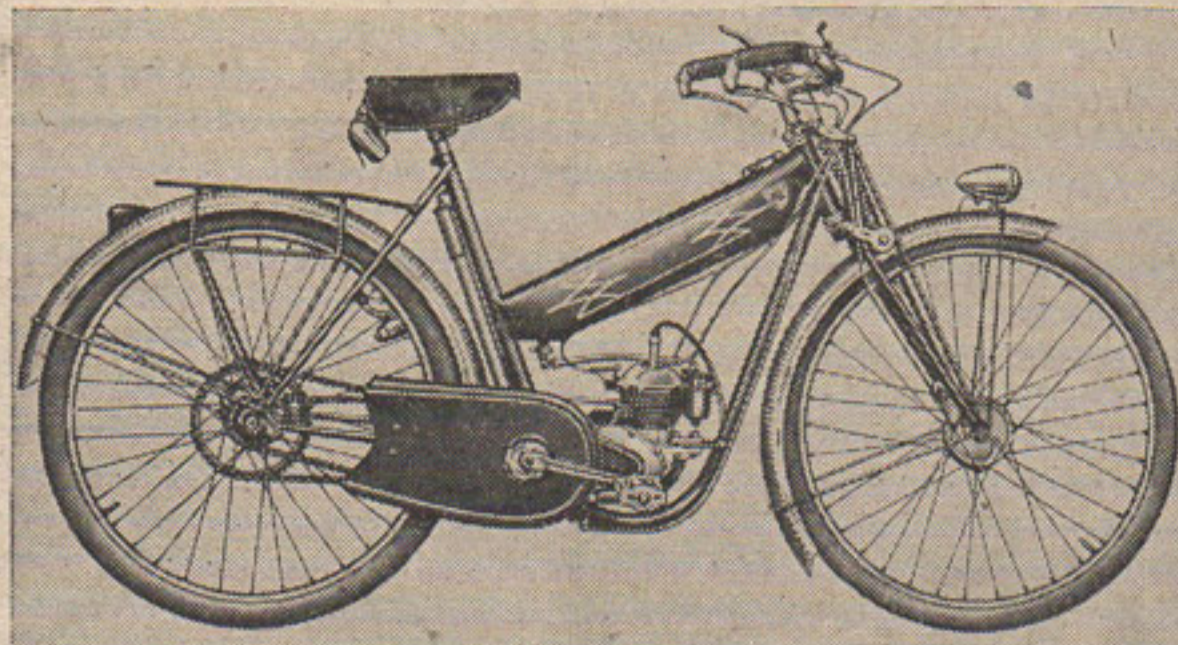
ET 7-9, BOULEVARD BEAUMARCHAIS, PARIS

## VÉLOMOTEURS



VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU  
**B O L D ' O R**  
M.R. présente son nouveau CYCLOMOTEUR

MARQUE  
DÉPOSÉE



**BLOC-MOTEUR VAP-4** 48 cm<sup>3</sup>, 2 temps, débrayage  
Type 125 cm<sup>3</sup> - 4 vitesses - Sélecteur au pied  
Type L. 3 - 125 cm<sup>3</sup> - 3 vitesses

Ces modèles peuvent être livrés en **SUPER-CONFORT  
MOTORISTES**, assurez-vous l'agence M. R.

**MANDILLE et ROUX, Constructeurs**  
30 bis, Rue des Prairies - PARIS (20<sup>e</sup>)

Téléphone : ROQ. 69-68

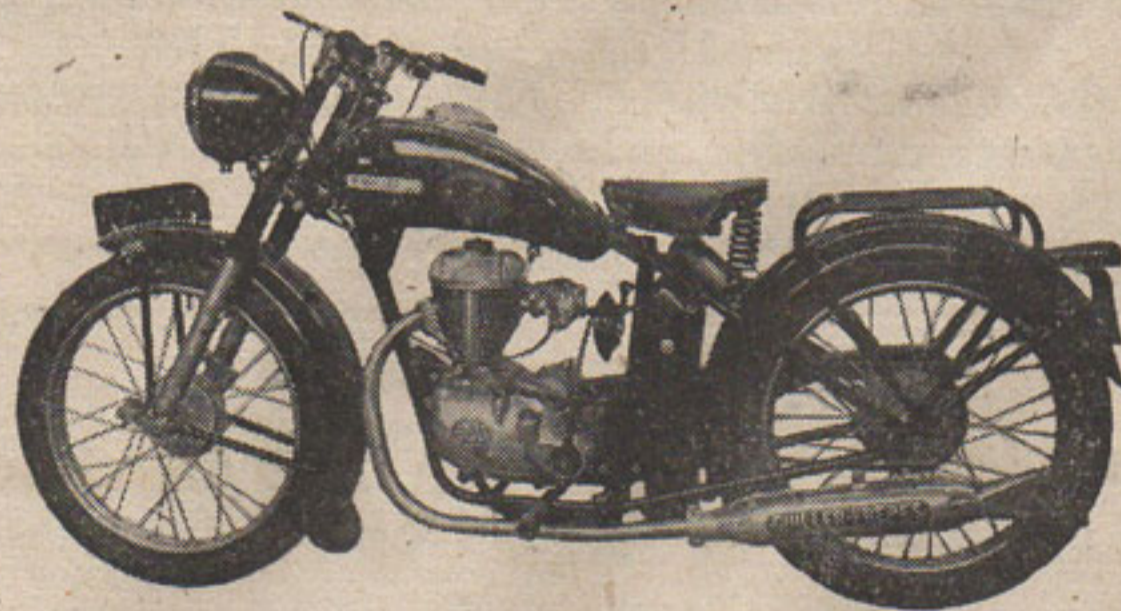
**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ**

### VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES

— **GUILLER Frères** —

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

**BLOC-MOTEURS** 2 temps, 100 cm<sup>3</sup> et 125 cm<sup>3</sup>, 3 vitesses  
**BLOC-MOTEURS** 4 temps A.M.C., 108 cm<sup>3</sup>, 125 cm<sup>3</sup>  
150 cm<sup>3</sup>, 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

# YELLOW

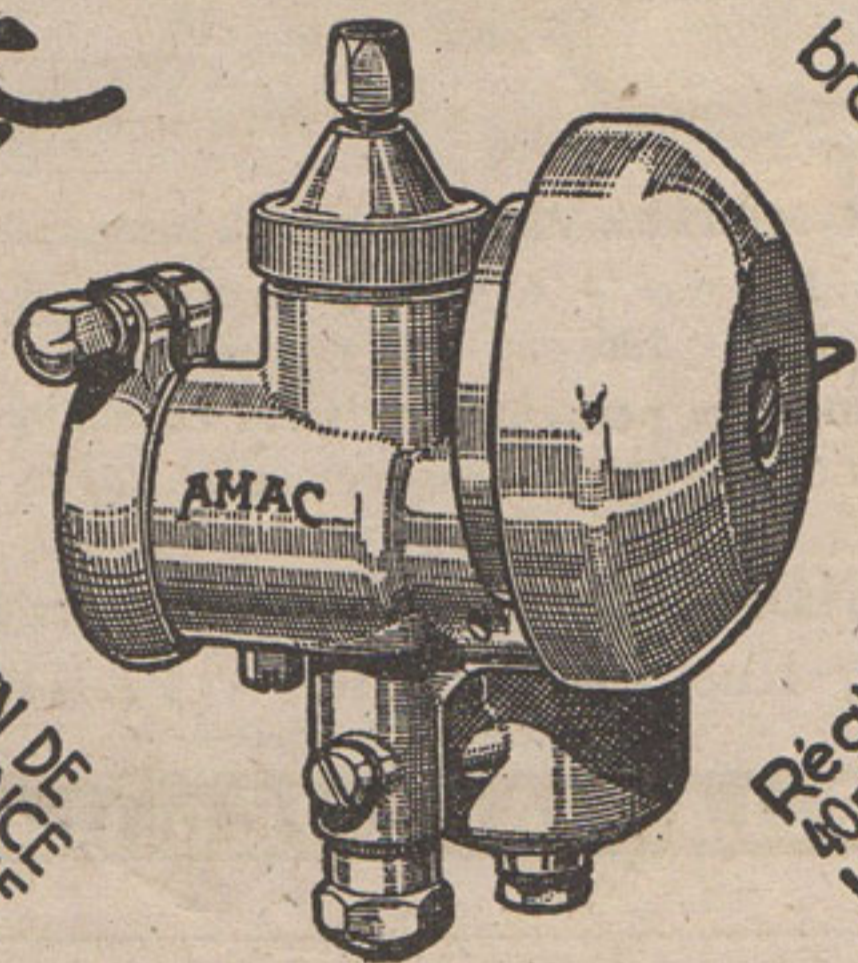
La chaîne française

de qualité

Une fabrication SEDIS

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

Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage:  
50 rue de Villiers, 322  
LEVALLOIS  
PER. 06-02

FABRIQUE d'ACCESSOIRES pour Cycles et Motos

## “LAQUEZ”

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

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

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

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...

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



## “VELMOTO”

6, RUE DE LUNÉVILLE, 6

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

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS



## STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

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

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES

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

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

# NOVI

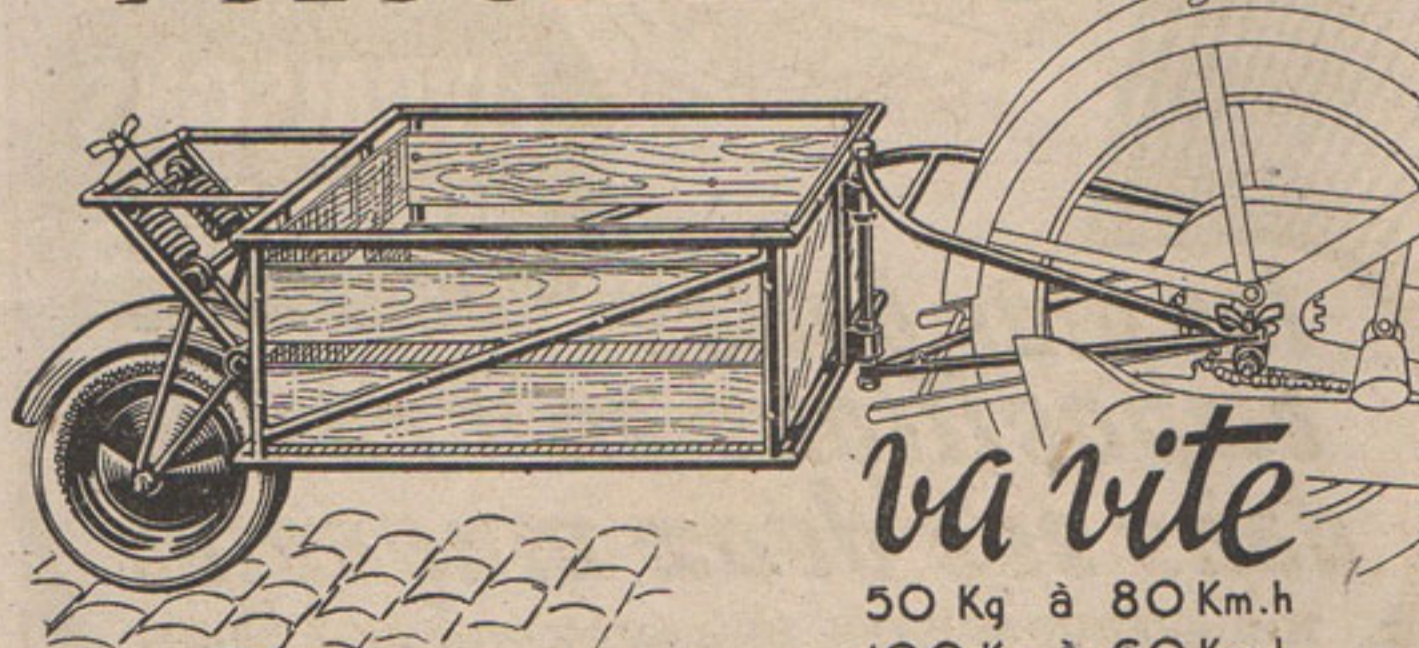
SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

La remorque monoroue pour motocyclette  
**FULGUR M100**



va vite

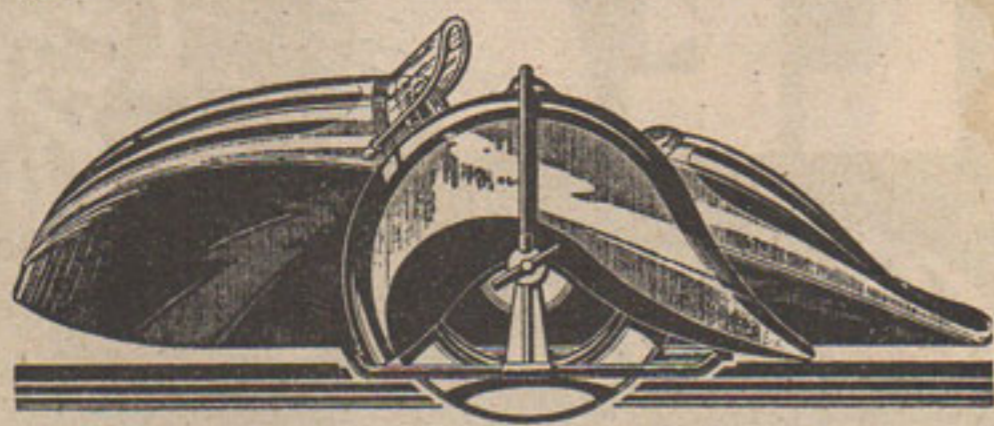
50 Kg à 80 Km.h  
100 Kg à 60 Km.h

E<sup>TS</sup> TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE



ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

Une seule " **BUFFLIER** " 31, Cours Emile-Zola  
MARQUE **VILLEURBANNE**

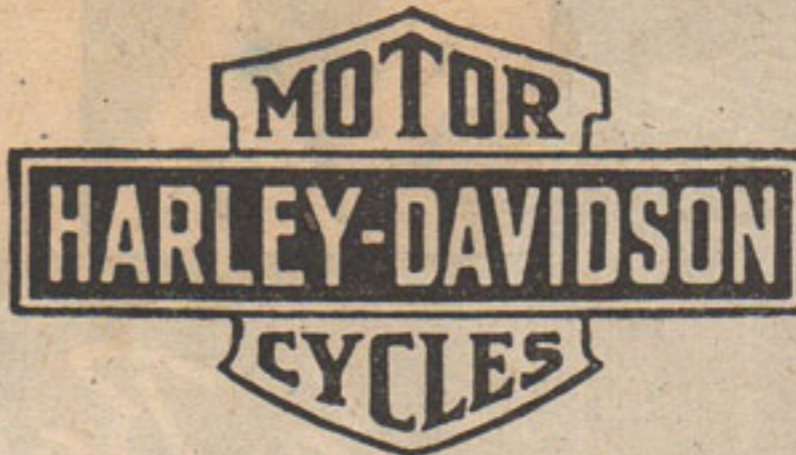


Agents à Paris

**DESPREZ**, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE  
**BAZIN**, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX 0 0 0 0

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd  
Soult



PARIS  
XII<sup>e</sup>

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

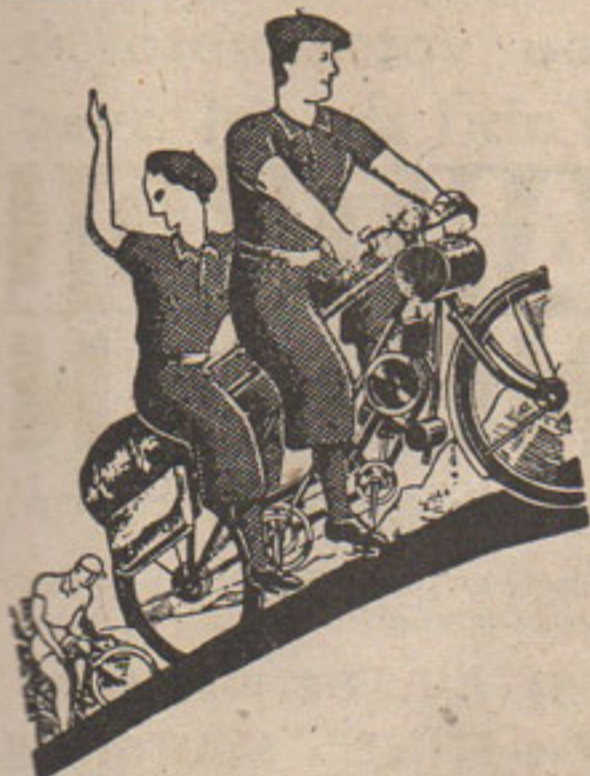
Pédalez sans effort  
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX  
" **DERNY** "

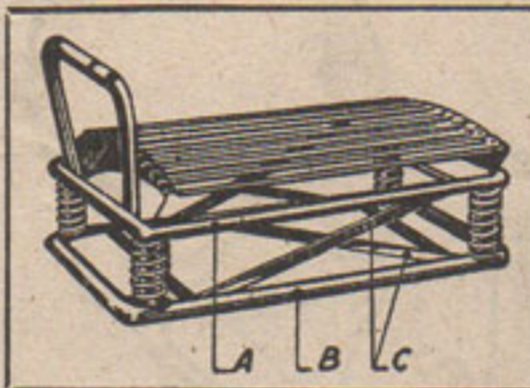
La nouvelle formule de la bicyclette  
et du tandem

**DERNY-MOTOR**

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —  
49, Av. de St-Mandé, PARIS-12<sup>e</sup>  
Tél. : DID. 76-01



**TANSAD MARVEL**  
" Confort "



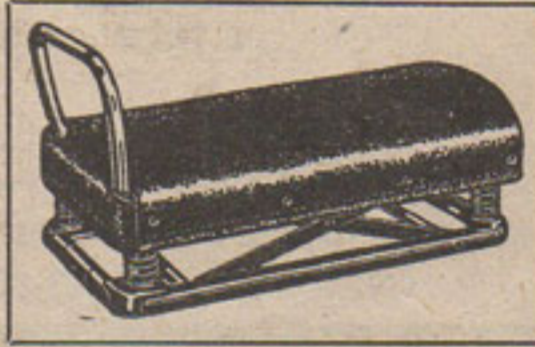
Suspension horizontale d'une grande  
souplesse assurée par 2 cadres reliés  
procurant le plus grand confort aux  
passagers

Prix et notices chez les Grossistes

ou aux

Établissements **MARVEL**  
122, Avenue Philippe-Auguste  
PARIS-11<sup>e</sup>

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17



**CHROME - CUIR**

TOUT L'ÉQUIPEMENT  
POUR LA MOTO  
ET LA VILLE

.....  
**VÊTEMENTS DE CUIR**

.....  
Exigez la Marque **CHROME-CUIR**  
chez tous vos Fournisseurs

38, Rue du Château-d'Eau  
Tél. : NORD 08-09 **PARIS-X<sup>e</sup>**



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 CHAUSSURE**



**TUROVER**

Société Anonyme au capital de 24.000.000 de Frs

82-84, Av. Ph.-Auguste, **PARIS-XI<sup>e</sup>** ROQ. 98-11  
(3 lignes)

**POIGNÉES TOURNANTES  
POUR MOTOS**

PRIX AU DÉTAIL 335 FR<sup>S</sup>



**ROLEO**

REMISE AUX GROSSISTES

**ROLLET.C<sup>IE</sup>**  
64, RUE DE LA POLIE MERICOURT, PARIS - XI<sup>e</sup>  
R.C. SEINE : 176 275 - TEL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWEERTS

**VELOTO**

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL

Léger — Rapide — Résistant

MOTEUR : 2 temps — 80 cmc. de CYLINDRÉE permettant d'atteindre  
88 à 90 km. en palier et la montée de toutes les côtes

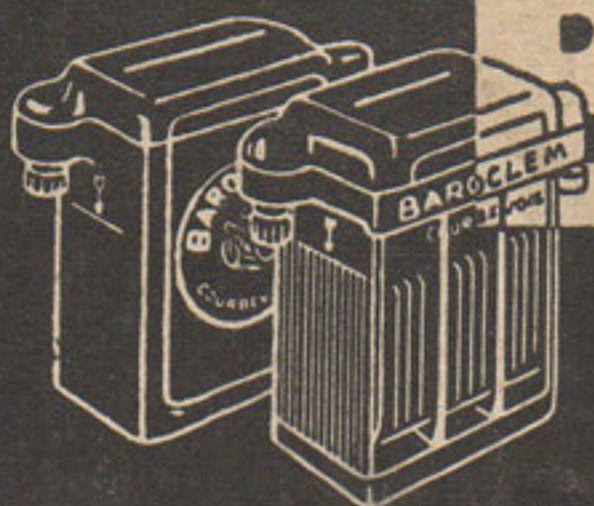
POIDS : 28 kgs — CONSOMMATION : 1 l. 1/4

— PNEUS spéciaux renforcés de 880 Ballon —

Étab<sup>ts</sup> **VELOTO**  
PARIS

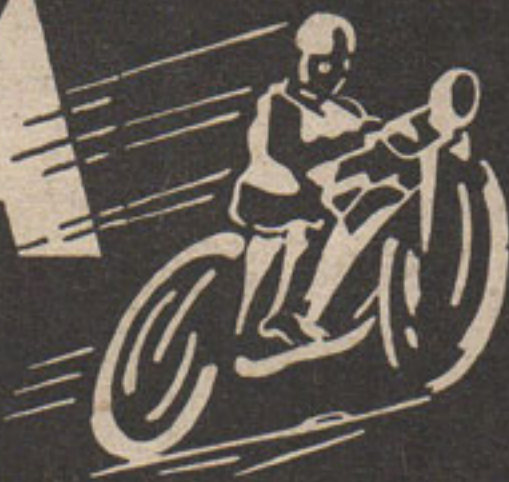
6, Rue de Richemont (13<sup>e</sup>)

Téléph. : GOB. 06-06



# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

## TUBOFILTRE OTOM

TOUT EN UN

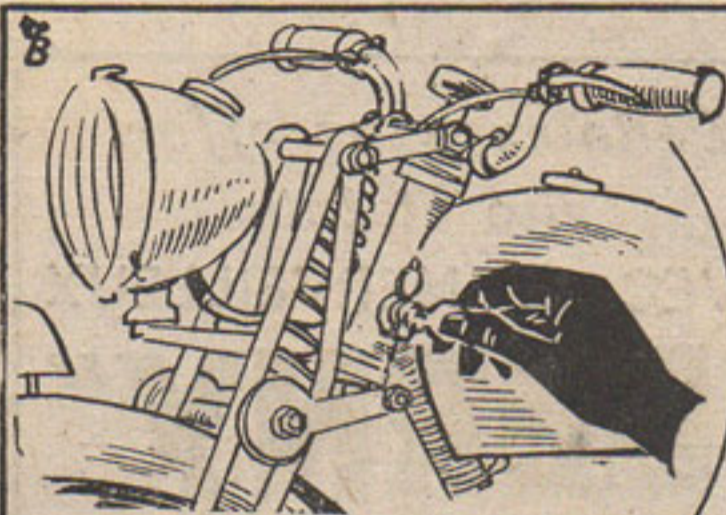
*Un tuyau souple étanche  
Un filtre parfait*

Se monte comme  
un tube ordinaire



OTOM S.A.

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



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

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

### ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux  
constructeurs français & étrangers

NOUVELLE ADRESSE

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

## BERNARDET FRÈRES SIDE CARS

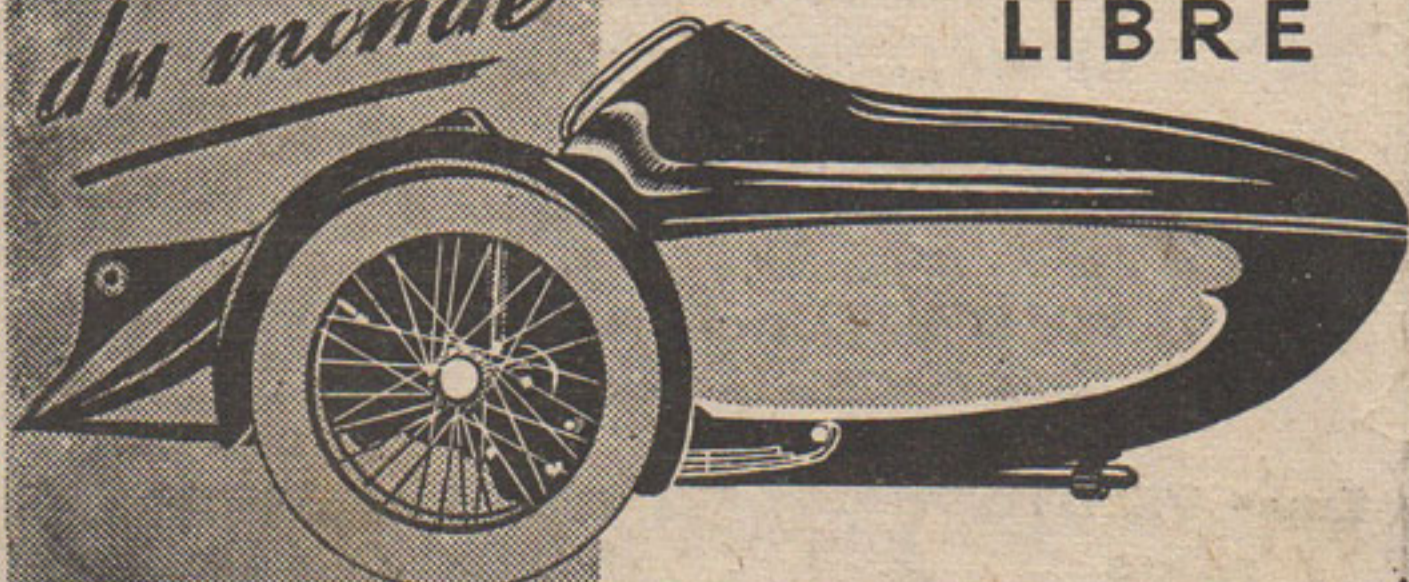
# 22

### RECORDS

*du monde*

*grand routier  
grand sport*

VENTE  
LIBRE

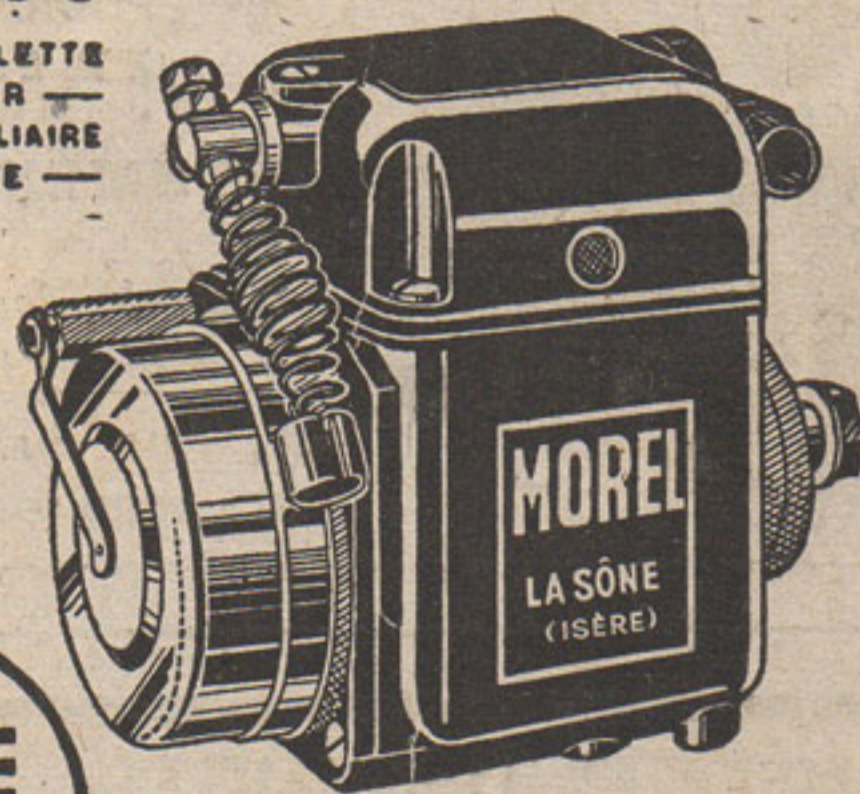


104 AV DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON s/BAGNEUX Tél. ALESIA 24-20

Une production de qualité **MOREL**

## MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

# MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

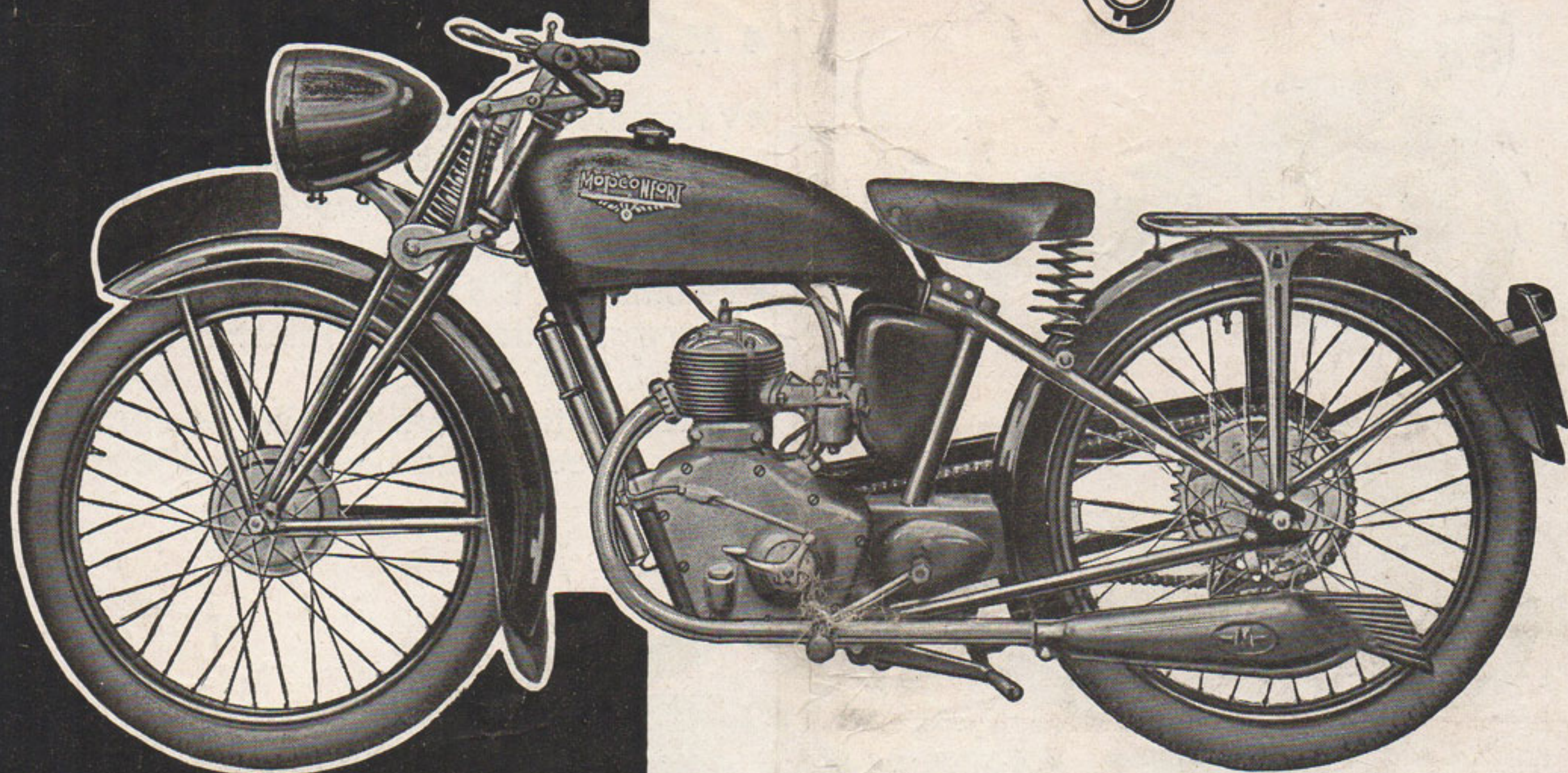
DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) TEL. 19

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

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

*Matières plastiques - Ebonites - Rivets*

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



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

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

*Graissage intégral par  
circulation intérieure automatique*

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

# Toute la Gamme Geugeot

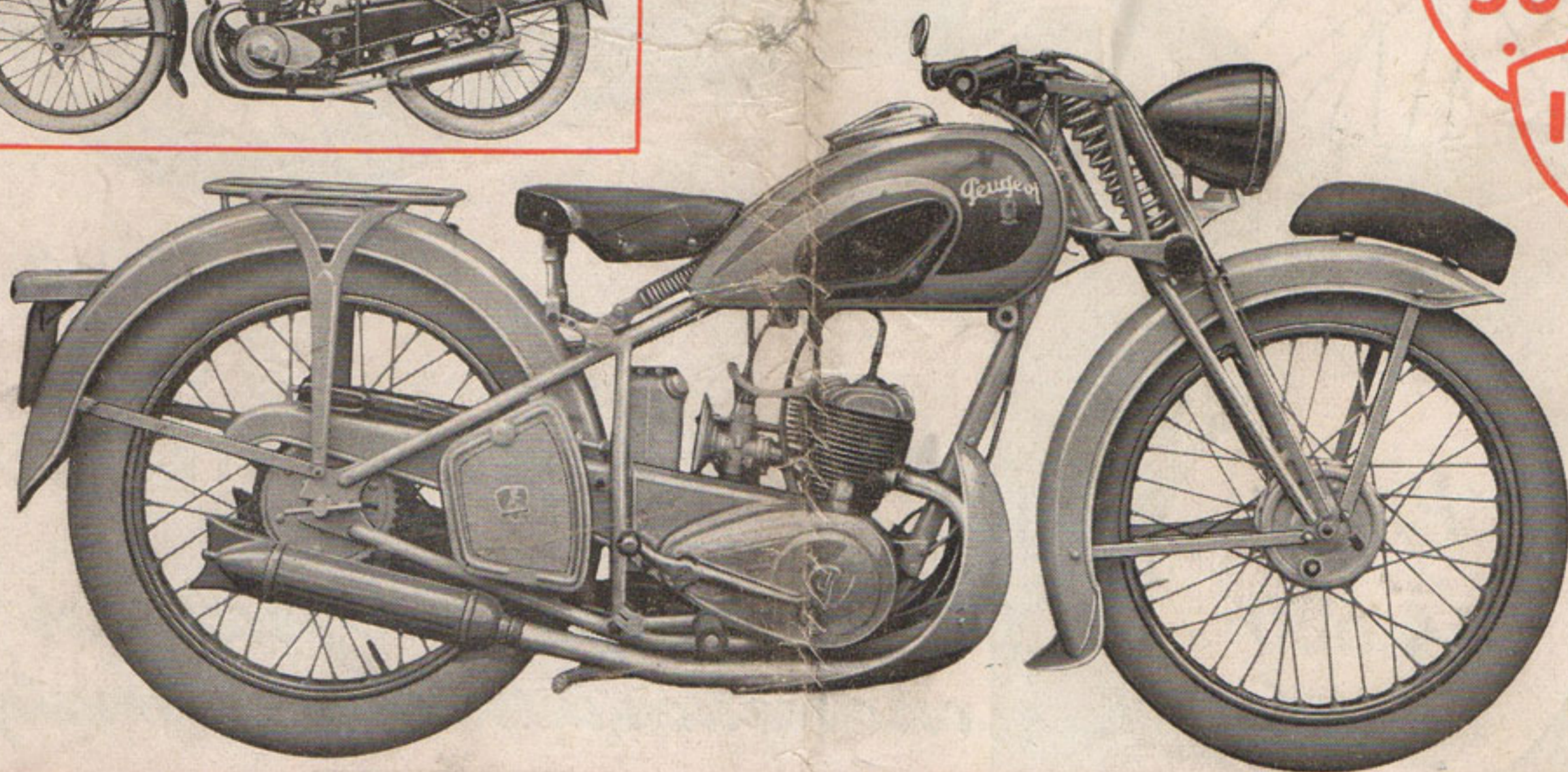
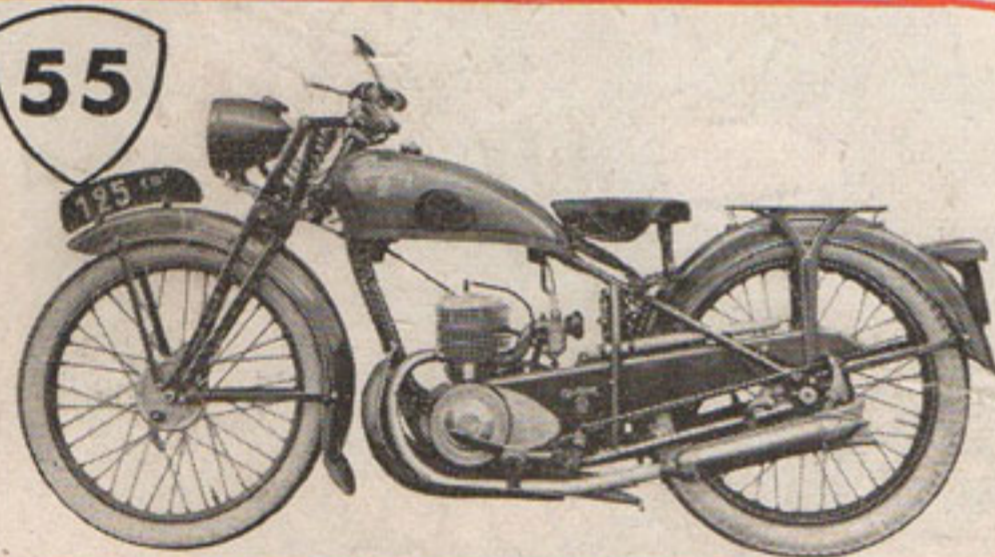
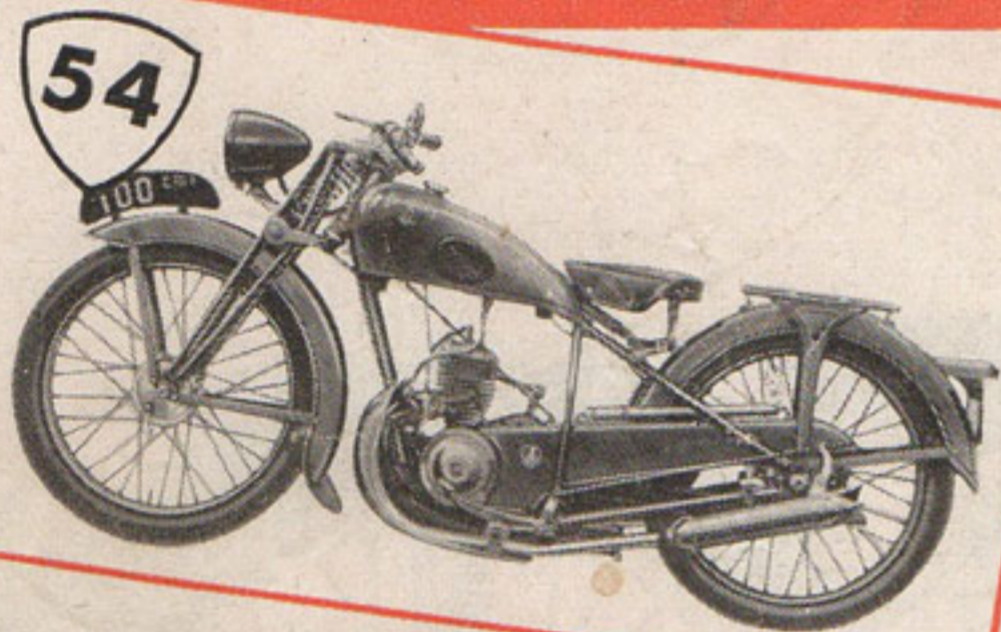


1949

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

## 4 Modèles : toute une gamme

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



Cycles  
**Geugeot**

BEAULIEU - VALENTIGNEY ( DOUBS )

