

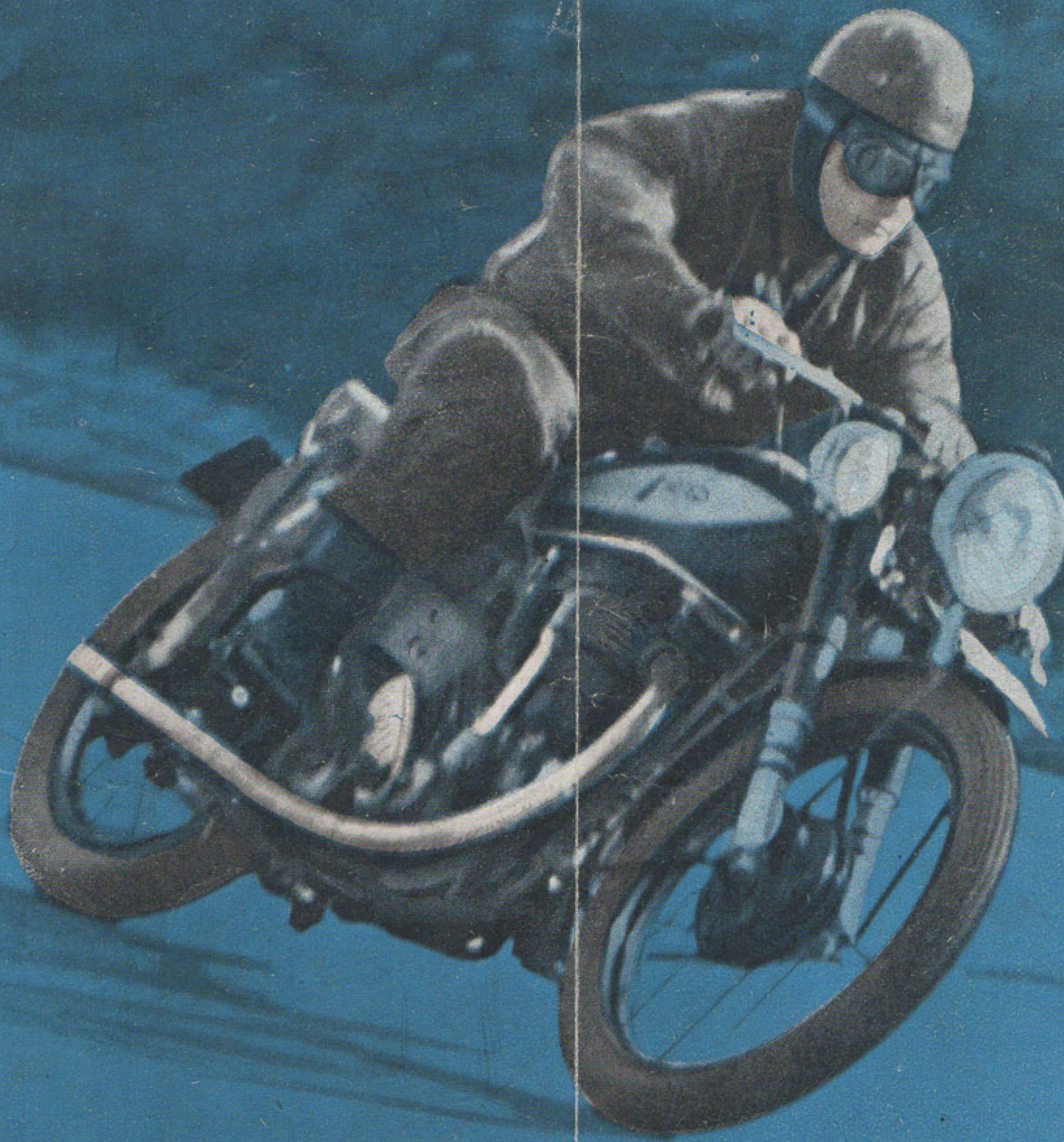
2<sup>e</sup> ANNÉE — N° 24

REVUE  
MENSUELLE

JUILLET 1949

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR:  
Max ENDERS



30f

# MOTOBÉCANE

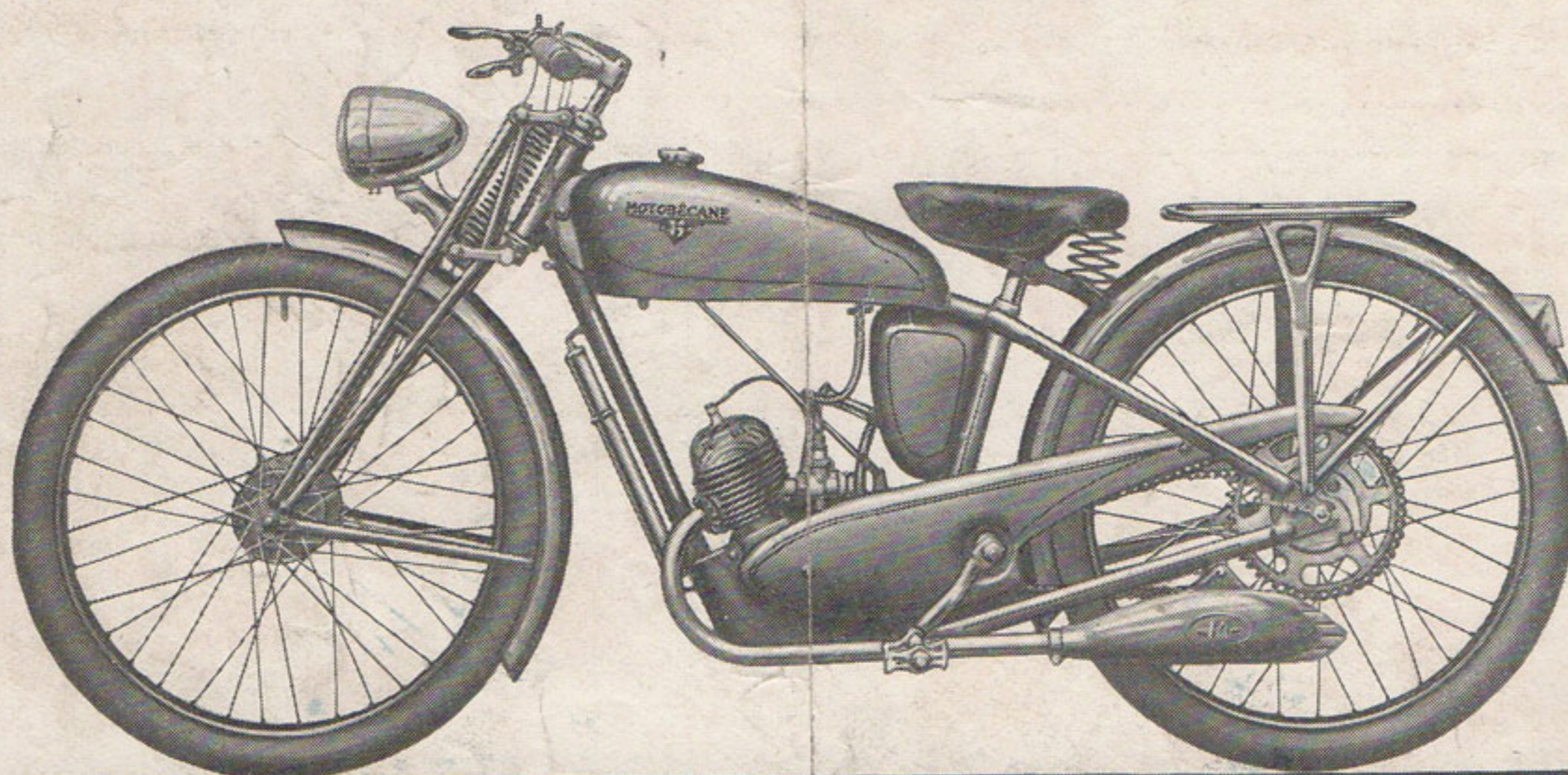


## LE CYCLOMOTEUR " PONEY 50 "

Transmission **SOUS CARTER ÉTANCHE**  
Super-silencieux **VILMAN**

**EST EN VENTE LIBRE**

**PRIX : 44.520<sup>FRS</sup>**



Le " PONEY " se conduit aisément comme une bicyclette, ne nécessite qu'un entretien minime et la grande puissance de son moteur autorise, sans pédaler, les plus durs parcours en plaine comme en montagne.

Ateliers de la " **MOTOBÉCANE** ", 18, Rue Lesault, 18 — PANTIN (Seine)

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

*Sécurité  
Vitesse  
Confort*

**MONET**

SES MOTOS DE  
GRAND TOURISME

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

*et même à deux  
toujours en prise!*

*avec le nouveau*

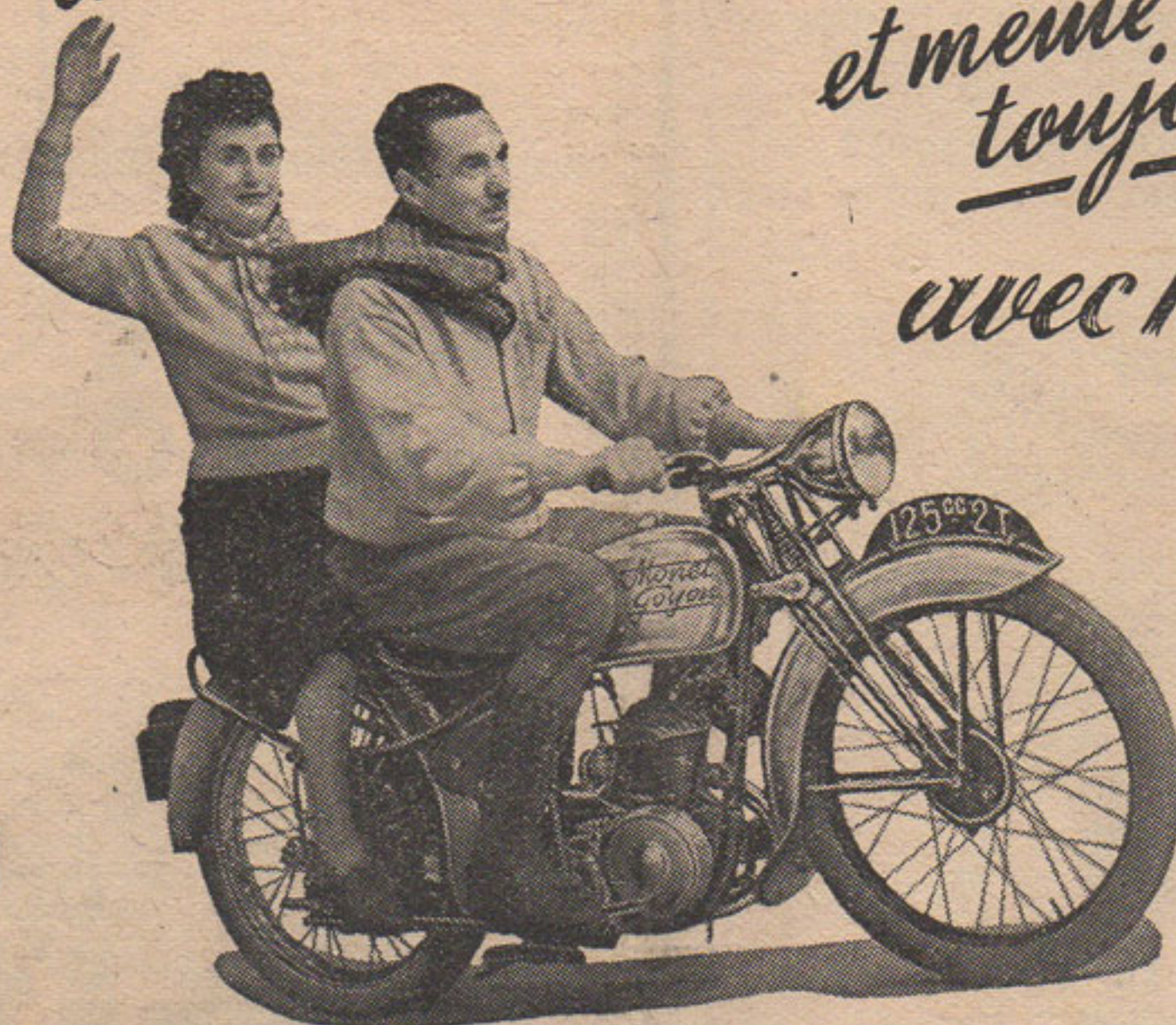
BLOC-MOTEUR  
**VILLIERS**

3 VITESSES A SÉLECT.  
SUSPENSION AR.

**GOYON**

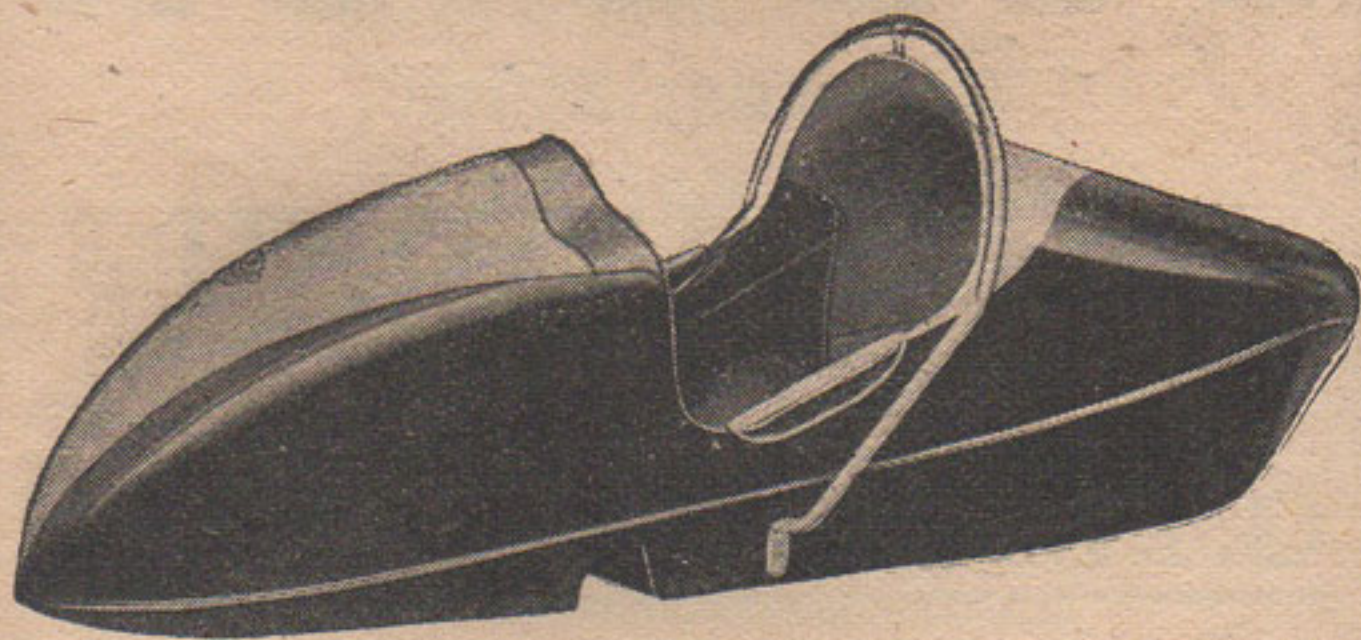
LATÉRALES ET CULBUTEURS  
4 TEMPS — 4 VITESSES  
AVEC SELECTEURS ET SUSPENSION AR.

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



**LE SIDECAR**  
sans concurrence

**L. SIMARD**



Livable **SANS BON** - TRÈS RAPIDEMENT

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)

**A QUALITÉ ÉGALE**  
10.000 francs moins cher

**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)

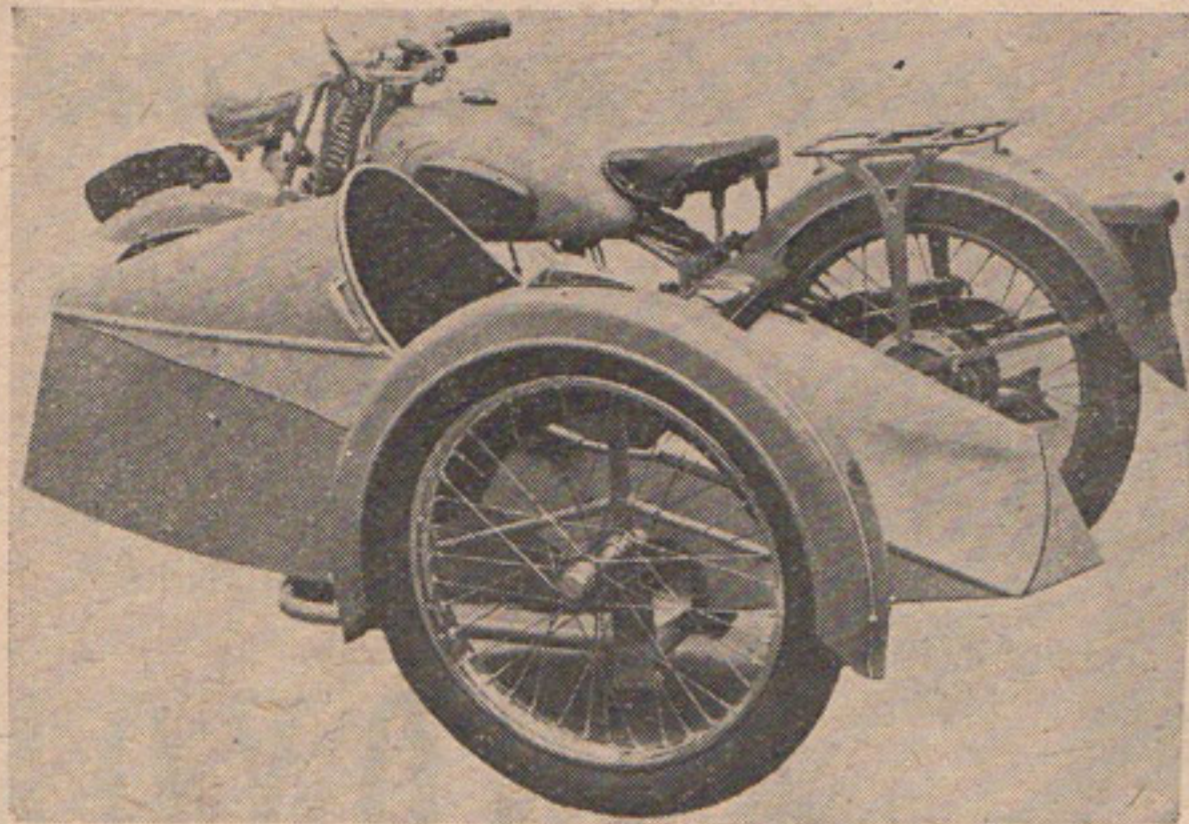
**R. CLERGÉ**, 105-107, bd Lefebvre, PARIS-15<sup>e</sup>

## “IMPÉRIAL” 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 kgs.
- 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.

### TYPE T.49 pour motos légères

Même fabrication que les “IMPÉRIAL” GRAND LUXE



### BOL D'OR 1949

1<sup>re</sup> : 600 cm<sup>3</sup> Sidecars IMPÉRIAL-COINT (Armée française)

PRIX (pneus compris) 39.500

Ets MARMONNIER, 6, Impasse des Sablons, LYON



## L'ACCUMULATEUR HUITRIC MOTO

*équipe les Grandes Marques*

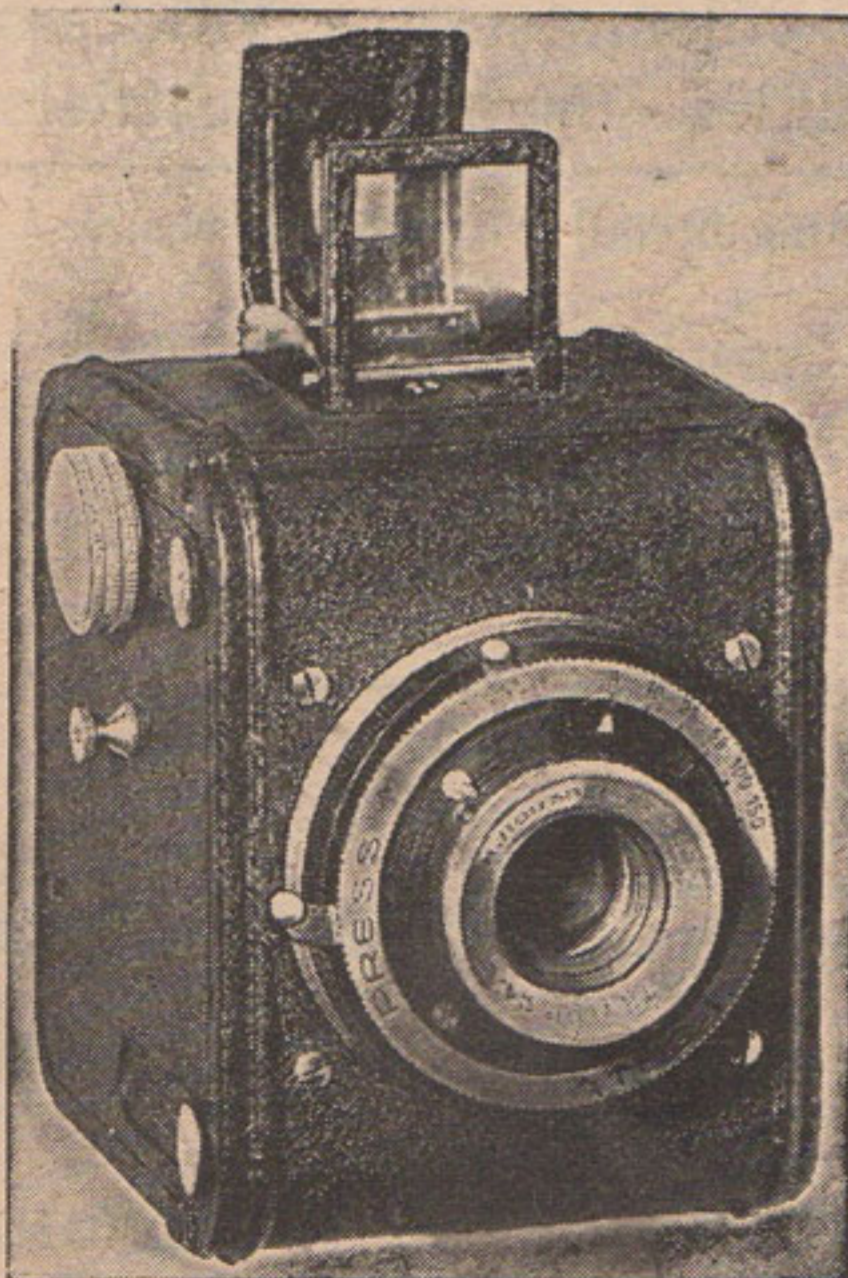
20 ANS DE SPÉCIALISATION  
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE  
DE MOTOCYCLETTES

## ACCUMULATEUR

# Huitric

25 & 26, RUE DES GRAVIERS - NEUILLY-s/SEINE - TÉLÉPH. MAI. 24-82  
58-91

## L'ATLAS



L'APPAREIL  
DE CLASSE  
A LA PORTÉE  
DE TOUS

•  
OBTURATEUR  
DE CLASSE  
A 5 VITESSES

•  
CORPS TOUT MÉTAL

•  
OBJECTIF  
ANASTIGMAT  
ROUSSEL  
4,5 f 75  
A MISE AU POINT  
FRONTALE

12 vues 6x6 sur pellicule 6x9

CHEZ TOUS LES REVENDEURS : 5.500 FRs

L'écrasante supériorité  
d'une machine française

ou

# BOL D'OR

Catégorie 125 cmc.

1<sup>er</sup> - MATHIEU

sur

G. I. M. A., moteur A. M. C.

1.733 km. - record battu de 167 km.

— à la moyenne de 72 km. 230 —

(Ancien record : 69 km. 001)

G. I. M. A., 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES

(Puy-de-Dôme)

VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES

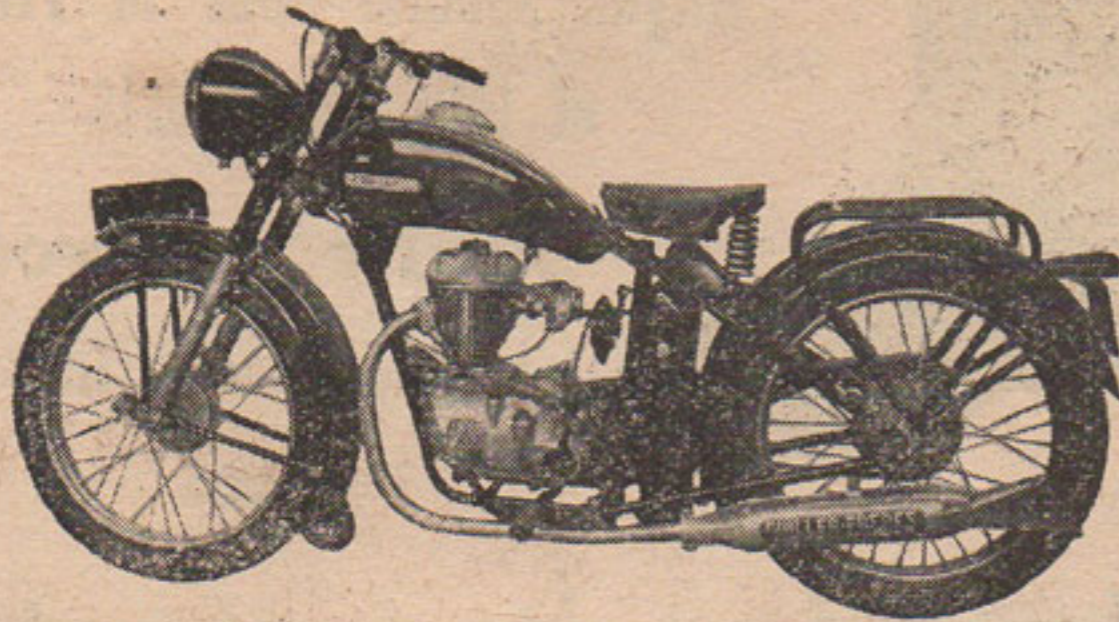
— **GUILLER Frères** —

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

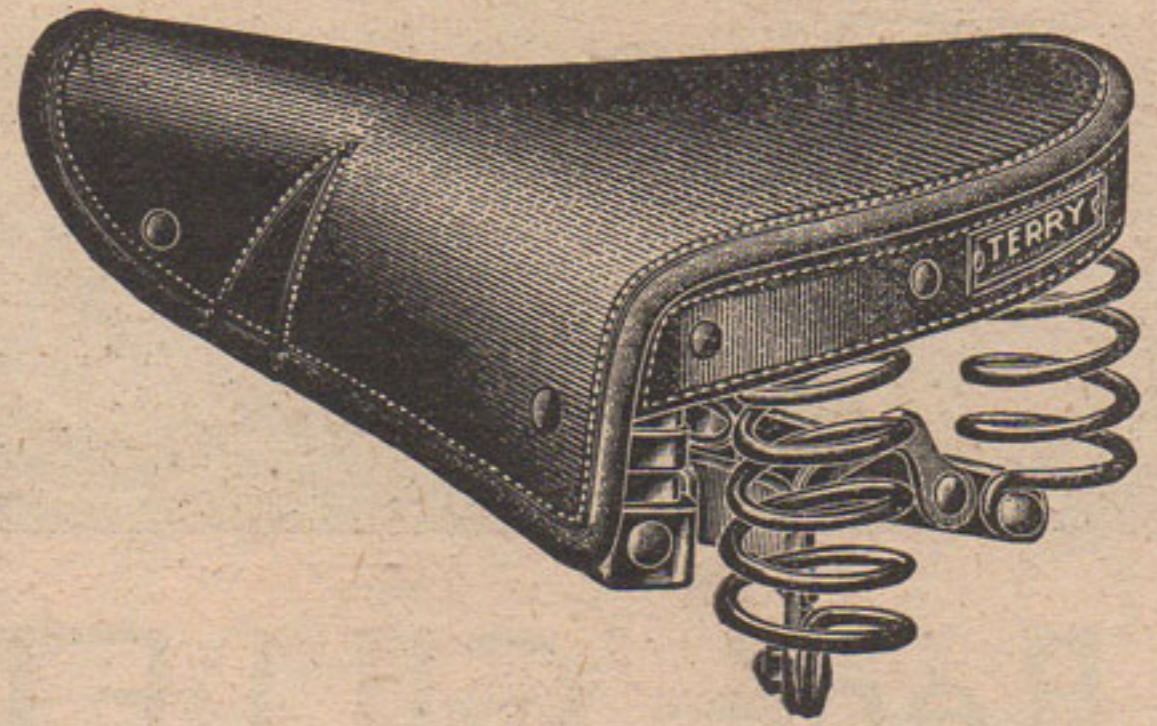
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION AR.



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

**LIVRAISON RAPIDE**

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

**TERRY**

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*

Les Vélomoteurs

**ALCYON**

**LA FRANÇAISE DIAMANT**

**ARMOR**

**LABOR**

**THOMANN**

**OLYMPIQUE**

Etc...

*sont équipés avec les nouveaux moteurs*

**ZURCHER**

**125 cmc.**

(boîte séparée)

3 vitesses

et

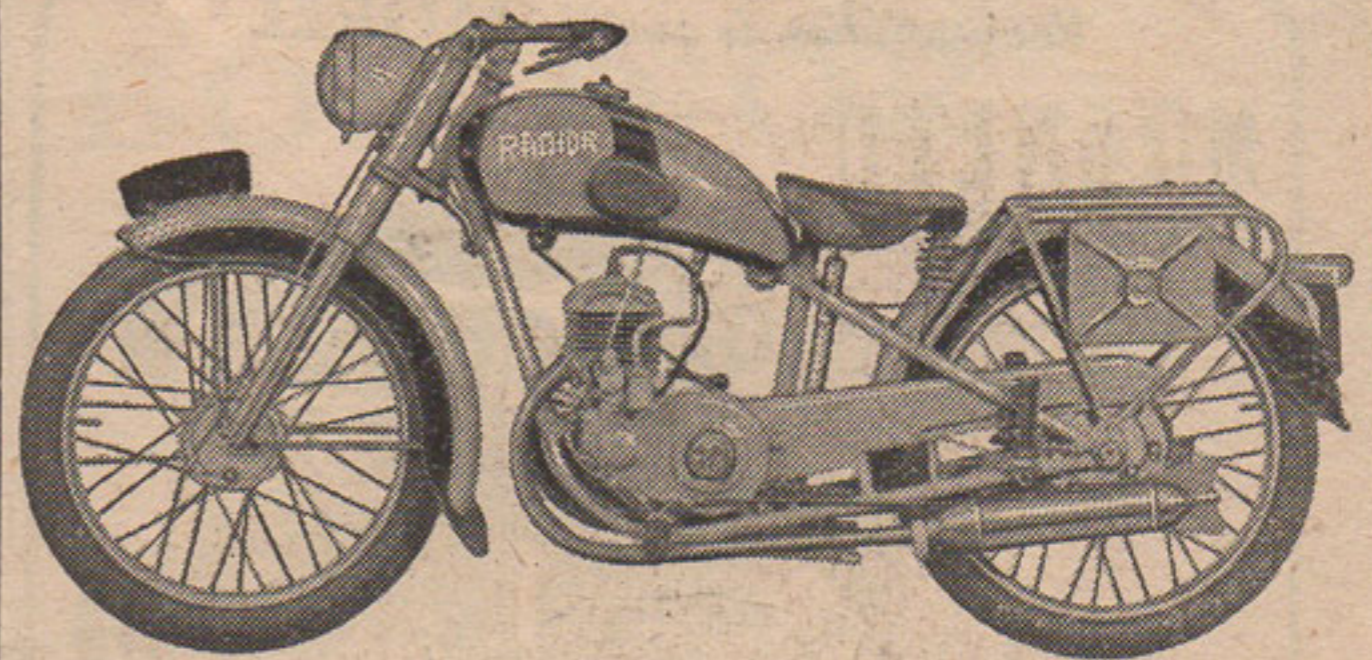
**125 cmc.**

(bloc-moteur)

4 vitesses

**MOTEURS ZURCHER**

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)



**RADIOR**

VÉLOMOTEURS ET CYCLES DE PRÉCISION

MOTEUR "NERVOR" 2 TEMPS, 125 cmc.

A DOUBLE ÉCHAPPEMENT

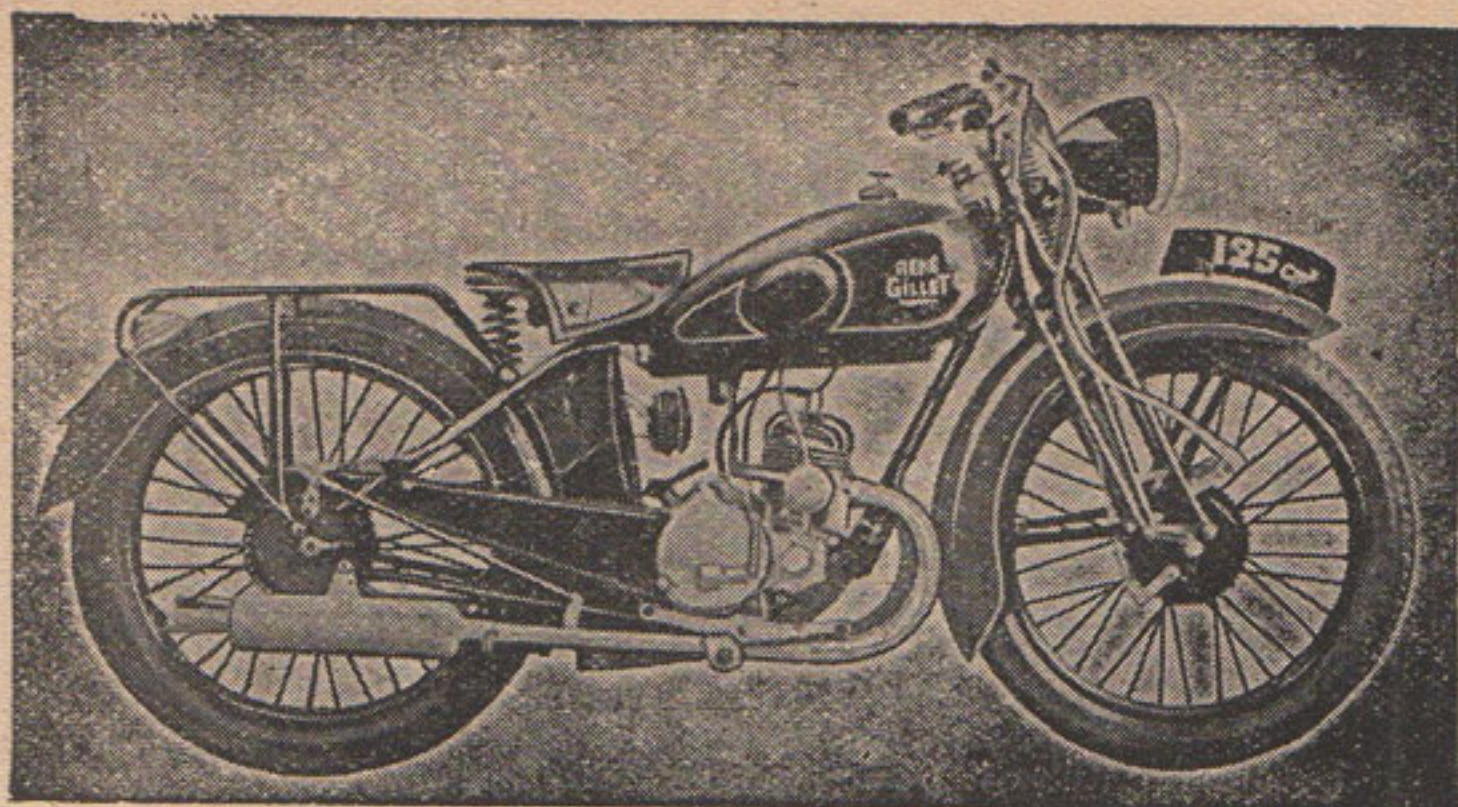
SUSPENSION FOURCHE TÉLESCOPIQUE HUILE

AGENCE POUR RÉGIONS NON CONCÉDÉES

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

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

J. CHAPOLARD & GOUBET Père et Fils, constructeurs



# René GILLET

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

Véломoteurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET  
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand  
- MONTRouGE - Seine -

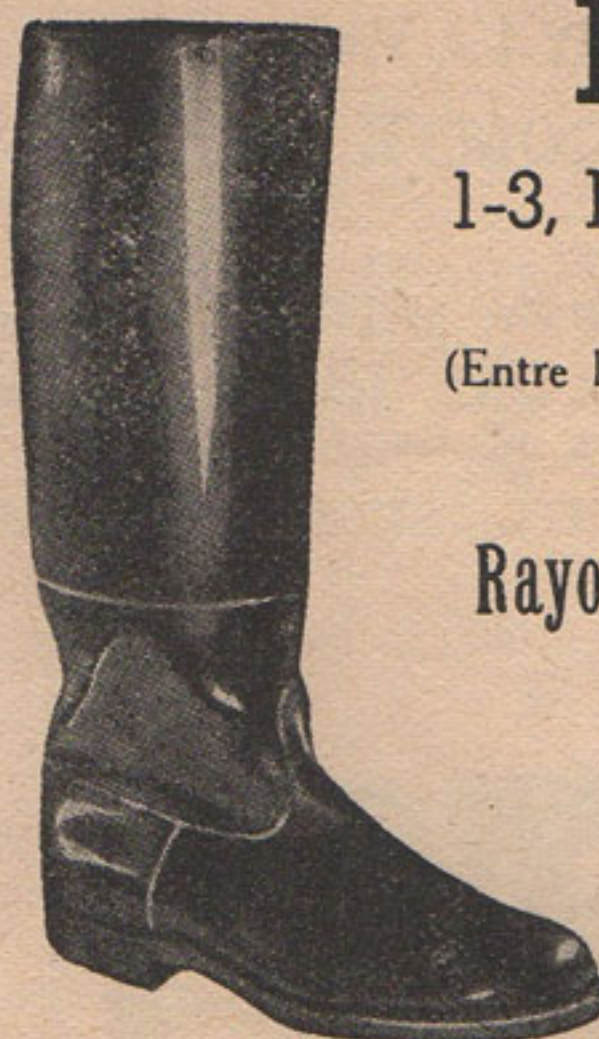
# BOTTES de MOTO

## MARCY

1-3, Place de la Bourse

CENTRAL 83-11

(Entre les rues Réaumur et 4-Septembre)



Rayon spécial pour la Ville  
et tous les Sports

QUALITÉ • CONFORT

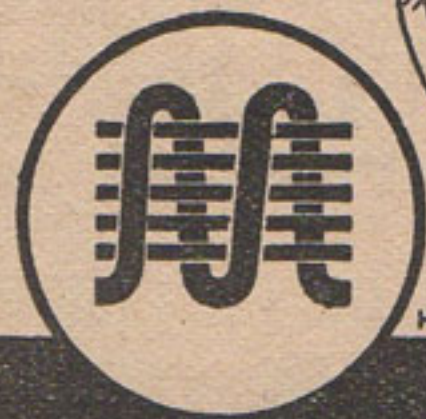
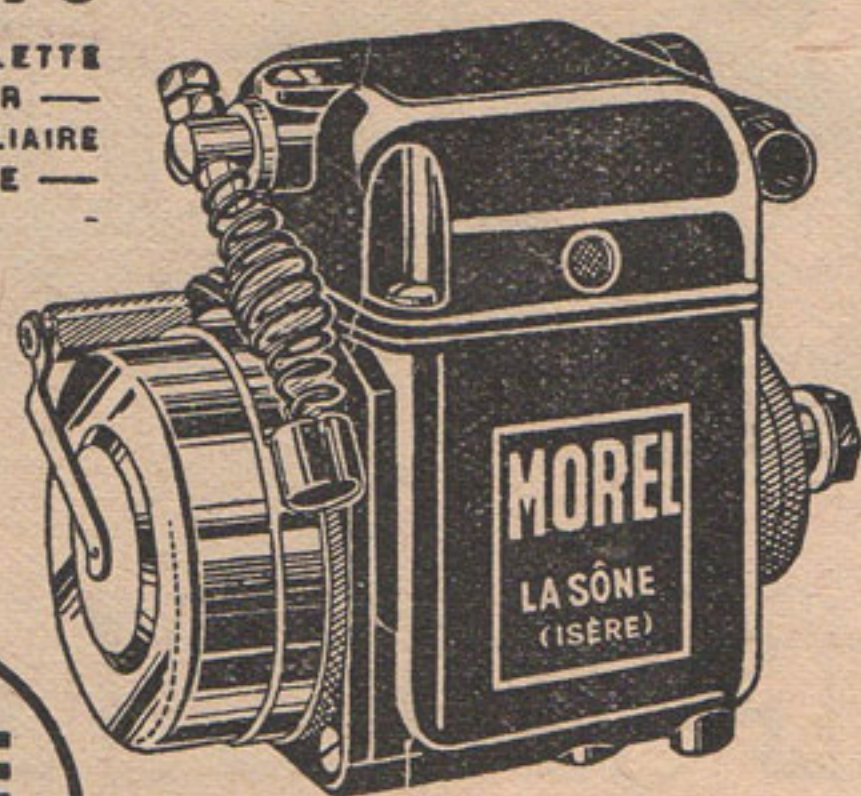
Prix spécialement étudiés

*La plus importante  
spécialité française*

Une production de qualité **MOREL**

## MAGNETO

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



ÉTABLISSEMENTS

# MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

AGENCE A PARIS :

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

49<sup>00</sup>, 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

## CYCLES

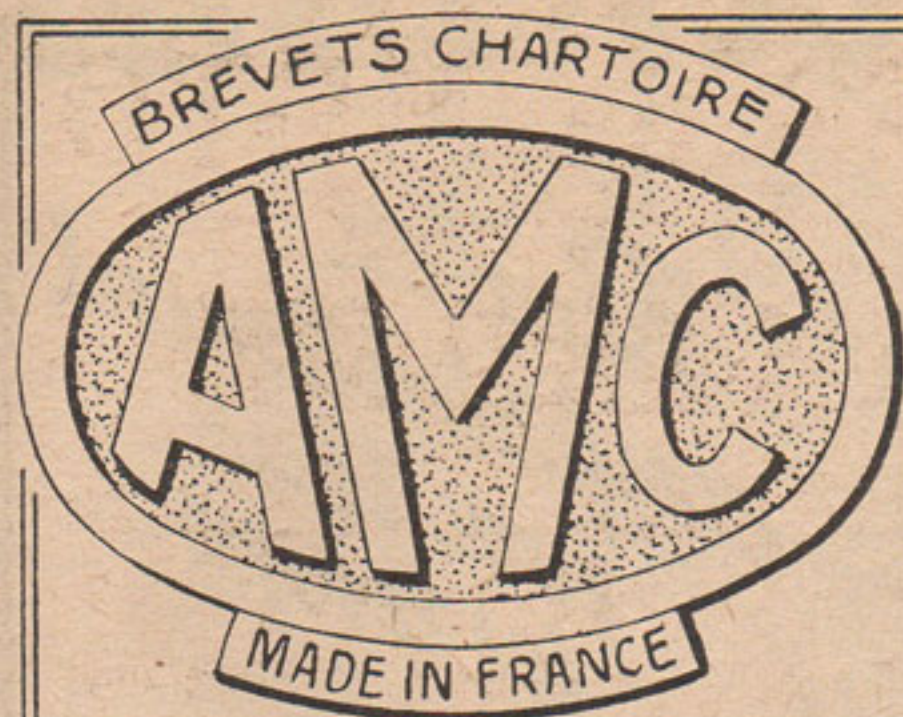
MOTOS & VÉLOMOTEURS

# RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme

CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE



- TOURNANT avec une régularité d'horloge .....
- TENANT LATÊTE du commencement à la fin de l'épreuve sans défaillance ni le moindre incident mécanique .....
- PULVÉRISANT tous les records précédents .....

LES MOTEURS 4 TEMPS A.M.C. ont prouvé leur SUPÉRIORITÉ INCONTESTABLE

3 MOTEURS DE SÉRIE  
partants au

*Bol d'Or* 1949

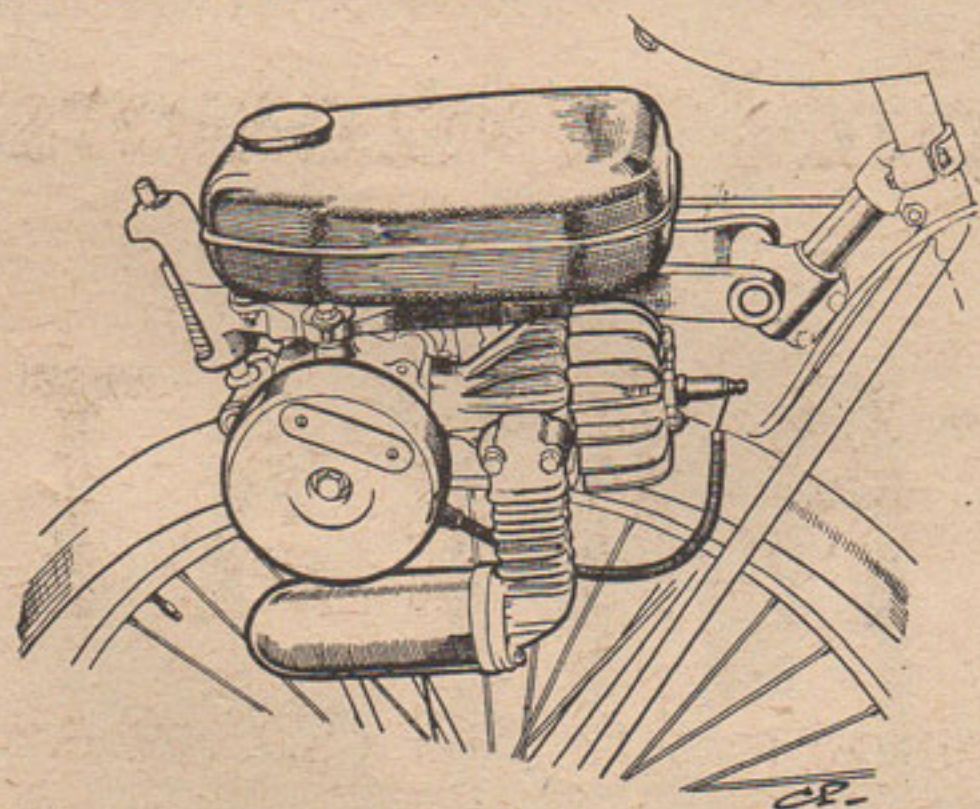
3 PREMIÈRES PLACES

1<sup>er</sup> PAHIN EN 175 MOTEUR A.M.C. 150<sup>cms</sup>  
 1<sup>er</sup> MATHIEU EN 125 MOTEUR A.M.C. 125<sup>cms</sup>  
 2<sup>e</sup> VALEYRE " MOTEUR A.M.C. "

*Résultats mérités d'une TECHNIQUE et d'une REALISATION bien FRANÇAISES*

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9 RUE AGRIPPA D'AUBIGNE TEL. : 46-20 • 46-21 CLERMONT-FERRAND

LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE



**MINI-MOTOR**

**LE PLUS** PUISSANT  
SIMPLE  
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN 20 MINUTES

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS

**MINI-MOTOR** 35, RUE DE CLICHY  
— PARIS-9<sup>e</sup> —

TÉL. : FIG. 66-30

**BOL D'OR**

1949

LES FOURCHES  
TÉLESCOPIQUES  
**R. B. GRAZZINI**

*font une démonstration  
de leurs qualités*

au **BOL D'OR** avec PONSSEN  
2<sup>e</sup> catégorie, 350 cmc. sur son A. J. S.,

*Sa machine était équipée de la*

FOURCHE TÉLESCOPIQUE  
**R. B. GRAZZINI**

16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS-11<sup>e</sup>

Téléphone : ROQ 17-03

Motocyclettes - Véломoteurs

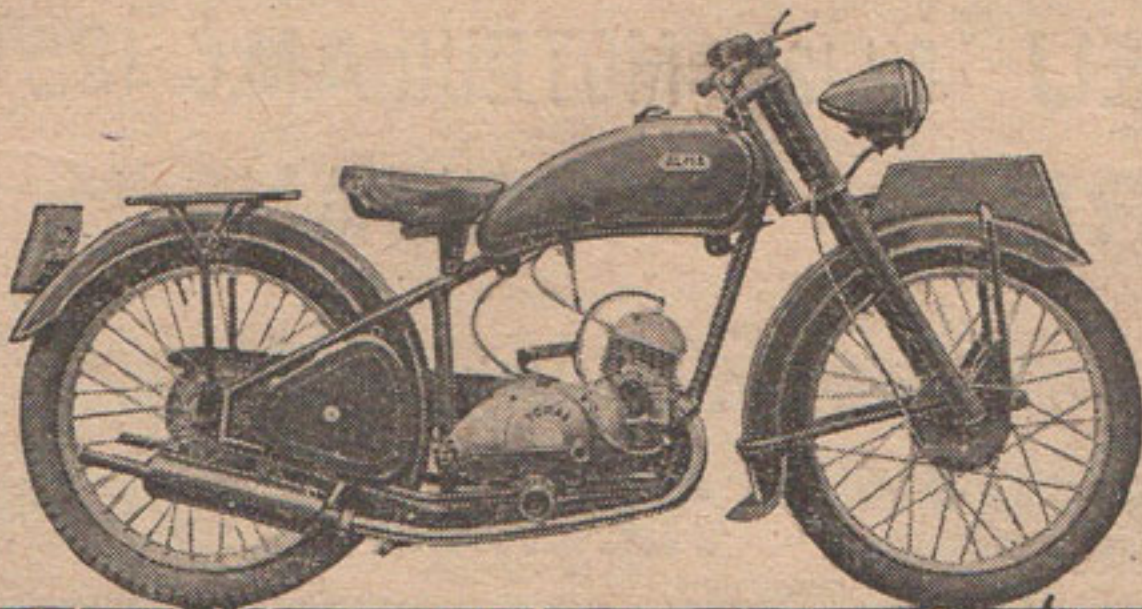
# ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

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

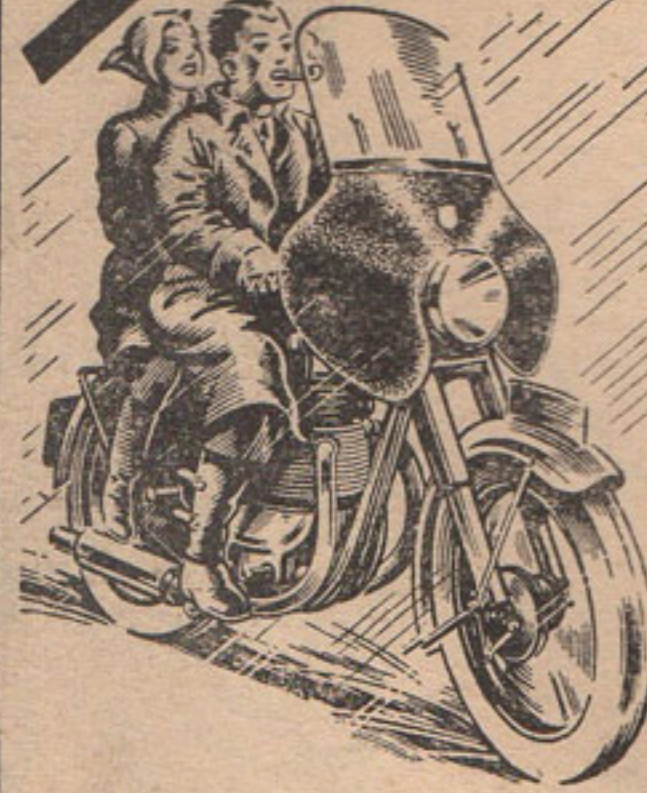
2 MODÈLES  
CONSOMMATION  
2 LITRES 1/2

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*

# MOTOCYCLISTES



*Roulez  
confortablement  
par tous  
les temps*

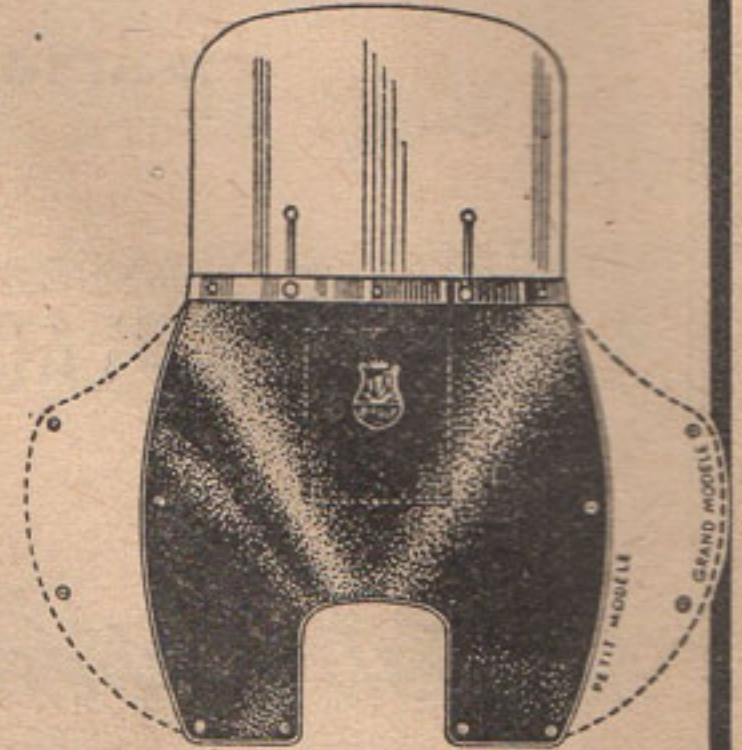
Voyagez dorénavant  
sans fatigue tout en améliorant votre moyenne.

Ensemble élégant  
à prix modique.



RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE



Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

# BIPLEX

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

# DUNLOP

# MOTOS

LEUTH  
P.R.P. 183

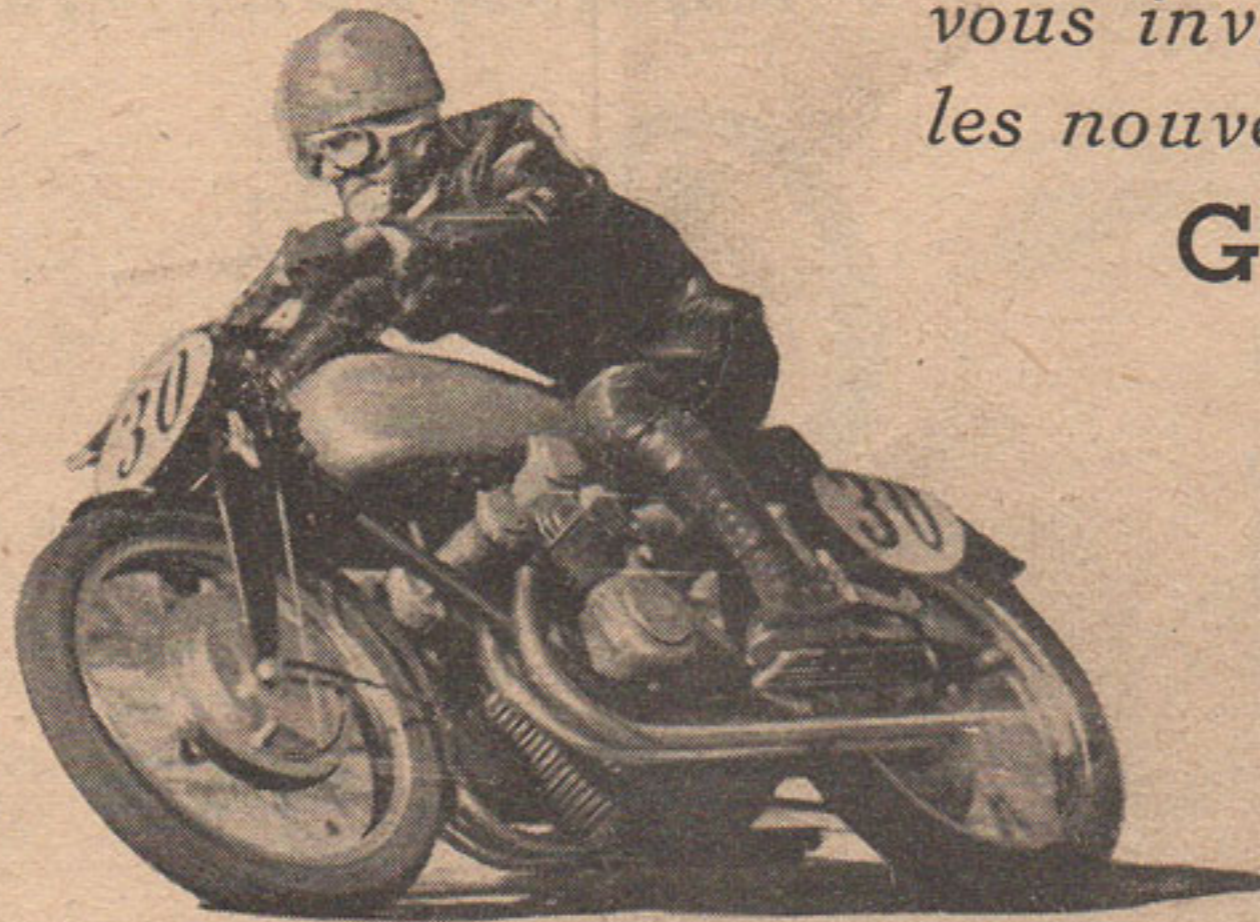


# PAUL LADEVÈZE

Palmarès du mois  
Écurie LADEVÈZE

vous invite à venir admirer  
les nouveaux modèles

## GILERA



500 cmc. SATURNO  
500 et 600 cmc. compétition  
et les sidecars de course

Toujours un grand choix  
des meilleures Marques

NEUF ET OCCASION  
6 MOIS DE GARANTIE  
CRÉDIT 2 A 3 MOIS

B.S.A. - NORTON - ARIEL  
MATCHLESS - TRIUMPH  
N.S.U. - SAROLÉA - F.N.  
Scooter A. G. F. livrable  
de suite, etc...

Ouvert tous les jours sauf le Dimanche

Angoulême :

1<sup>er</sup> - COLLOT (GILERA)

Tarare :

1<sup>er</sup> - HOUEL  
2<sup>me</sup> - COLLOT (GILERA)

Nice :

1<sup>er</sup> - BANDIROLA (GILERA)

Vesoul :

1<sup>er</sup> - COLLOT  
2<sup>me</sup> - HOUEL (GILERA)

24 heures du Bol d'Or :

1<sup>er</sup> - GRILLON  
(350 cmc. Side ARIEL)

Moto-cross international d'Imola :

2<sup>me</sup> - LADEVÈZE (ARIEL)

## Paul LADEVÈZE

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

ÉTOile 24-66

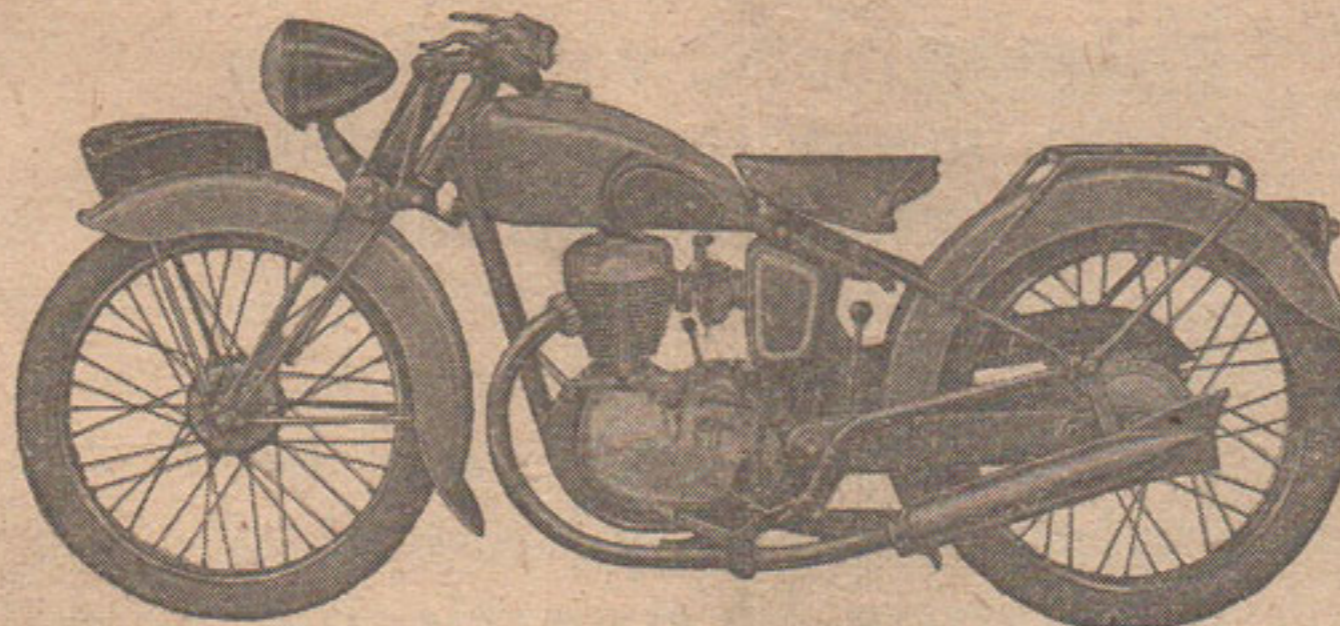
Expéditions France et Colonies

# 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 - Tél. : DiDerot 73-83

AVIGNON, 145, Rue Carreterie - Tél. : 3-53

NANCY, 3, Rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60

MARSEILLE, 17, Rue de Village - Tél. : LY 71-91

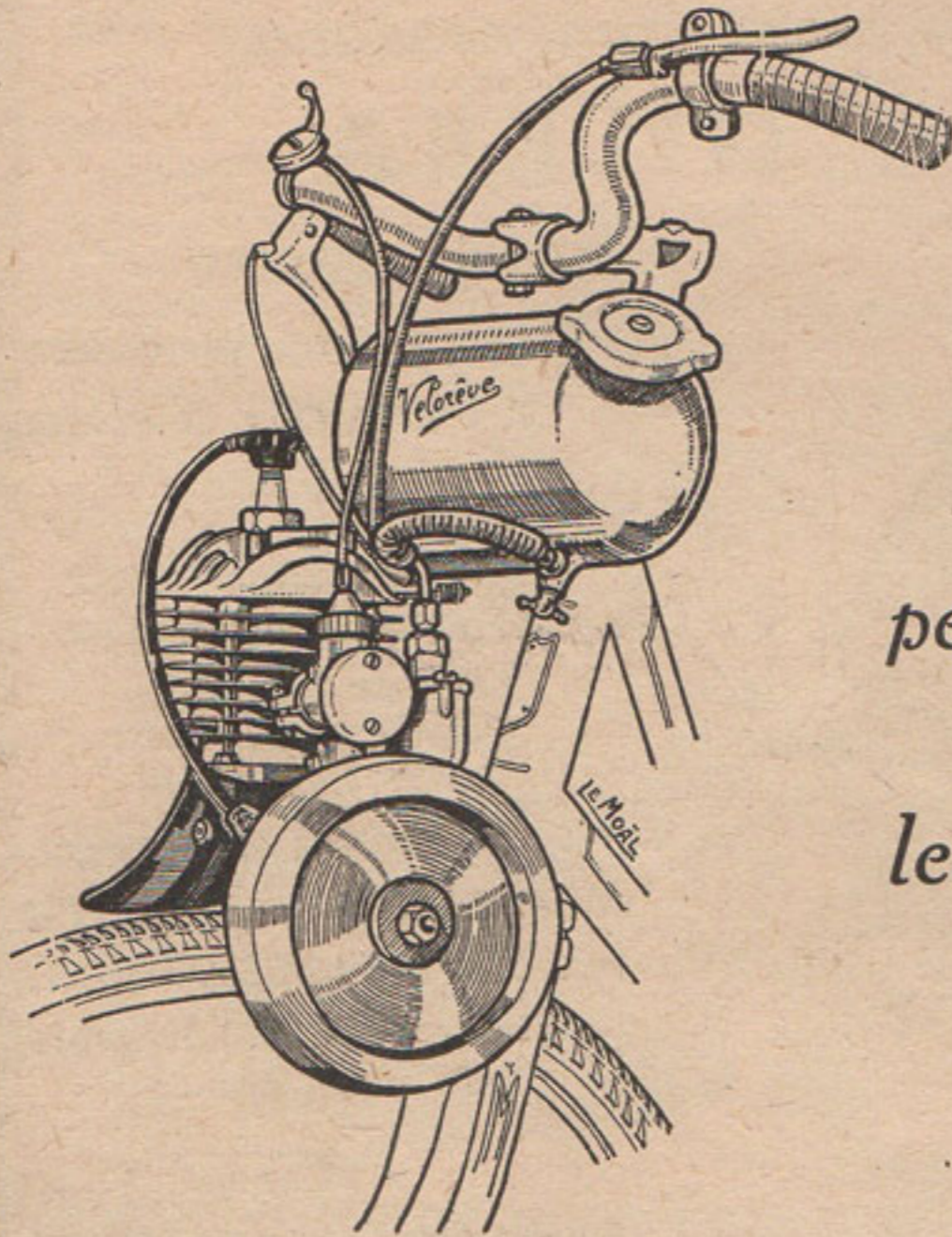
# Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

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 !*

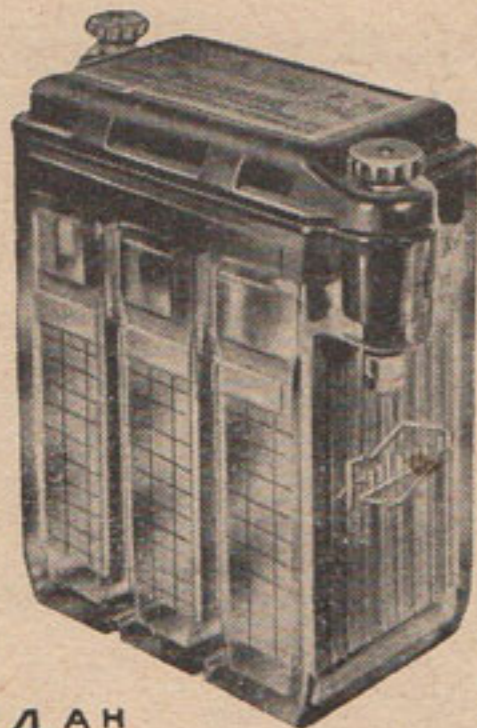
### CARACTÉRISTIQUES

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

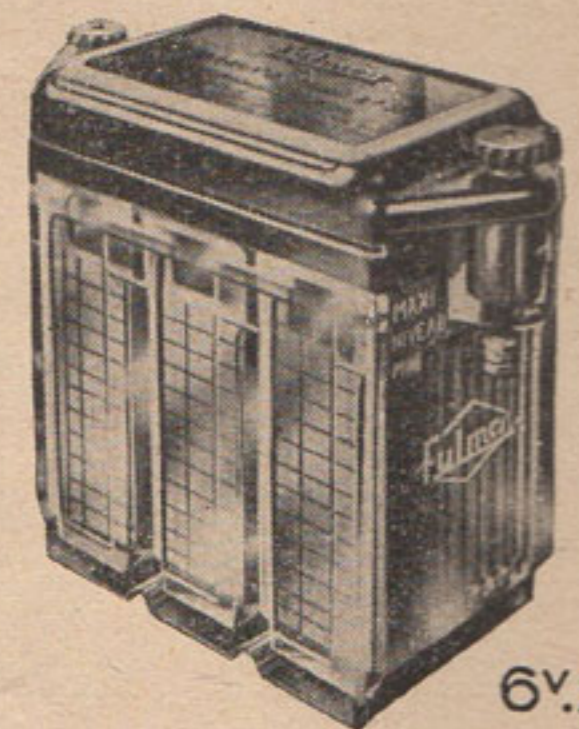
- Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup> ;
- Alésage : 40 ;
- Course : 39,5 ;
- Puissance : 1 cv. à 4.200 tours, régime normal : 3.000 tours ;
- Vitesse : 35/40 km.-heure ;
- Poids : 4 kg. 500 ;
- Consommation : 1,5 litre aux 100 km.

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

## *Quelle que soit la marque de votre moto*

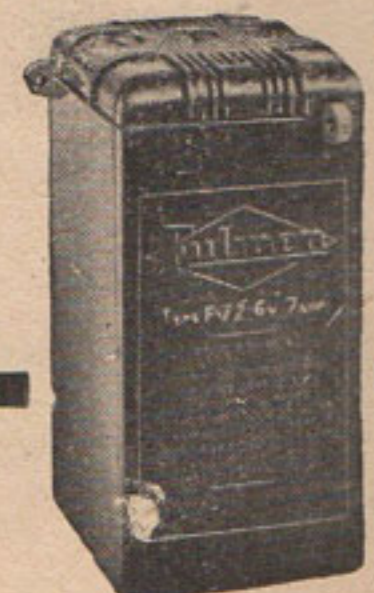


6V. 14 AH



6V. 24 AH

6V. 7 AH



6V. 7 AH

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

# Fulmen-moto.

# Ne tirez pas sur le pianiste... C'est le maestro qui détonne!



*Lisez bien : détonne, je ne veux pas passer pour un garçon mal élevé.*

*Pour nous, c'est le constructeur qui tient le piano; le chef d'orchestre, lui, Monsieur-qui-vous-savez, comme toujours a la baguette... et c'est lui qui fausse la note.*

*En prenant le constructeur à partie parce que soi-disant trop rapace et sans égards pour votre pauvre bourse, vous êtes injustes sans le savoir.*

*Lorsque vous achetez un vélomoteur 75.000 fr., la part des impôts, taxes et charges sociales s'élève (c'est le cas de le dire) à 28.632 francs !... Vous déboursez donc 46.363 francs pour la machine elle-même et vous offrez les 28.000 et autres francs au Trésor public.*

*Vous saviez-vous si généreux ?*

*Ces chiffres, calculés au franc près, sont, soyez-en sûrs, précis et indiscutables : ils s'étalent, bien lisibles et sans équivoque, sur les affiches éditées et diffusées par la Chambre Syndicale du Cycle et de la Moto, pour l'édification publique de la clientèle.*

*On se doute bien qu'un organisme aussi sérieux n'engage pas à la légère sa responsabilité sur de pareilles affirmations et sans avoir le contrôle rigoureux de ce qu'il atteste.*

*Cette révélation se passe de commentaires, assez éloquente par elle-même.*

*Remettez donc le pétard en poche, il y sera à l'aise à côté de la bourse plate.*

*Enders Mag.*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLE CARS

**MOTOCYCLES**

ADMINISTRATEUR  
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

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

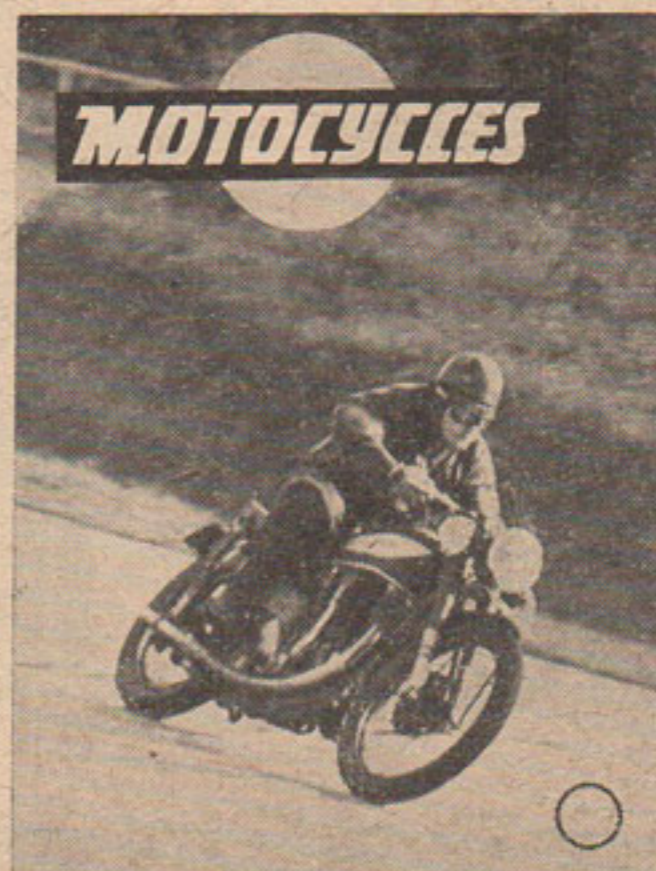
★ ★ ★

## Sommaire

JUILLET 1949 — 2<sup>e</sup> ANNÉE — N<sup>o</sup> 24

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	11
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	17
● CYCLOMOTEURS ITALIENS, par Max End.....	20
● SOUVENIRS, RECORDS ET INCONVÉNIENTS DU TOUR, par Jean Marre .....	22
● LE SPORT .....	23
● DANS LES CLUBS .....	33

## NOTRE COUVERTURE



Le crépuscule  
avant l'aube  
de la victoire  
**LEFÈVRE**  
Le grand  
vainqueur  
du Bol d'Or.

BOL D'OR 1949

catégorie 175 <sup>cm</sup>3



1<sup>er</sup> MARCEL PAHIN

sur une 150 <sup>cm</sup>3 à bloc moteur A.M.C.

**AUTOMOTO**

1.571 kms à plus de 65 de moyenne

RECORD DE LA CATÉGORIE BATTU

MAGASIN D'EXPOSITION :

62, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE  
PARIS (17<sup>e</sup>)

**YELLOW**

*La chaîne française*

*de qualité*

Triomphe dans le

**XXI<sup>e</sup> BOL D'OR**

catégorie 175 <sup>cm</sup>3

avec

**MARCEL PAHIN**

sur Motocyclette

**AUTOMOTO**

**GARRREAU**

*le spécialiste des machines rapides*

**BOL D'OR 1949 :**

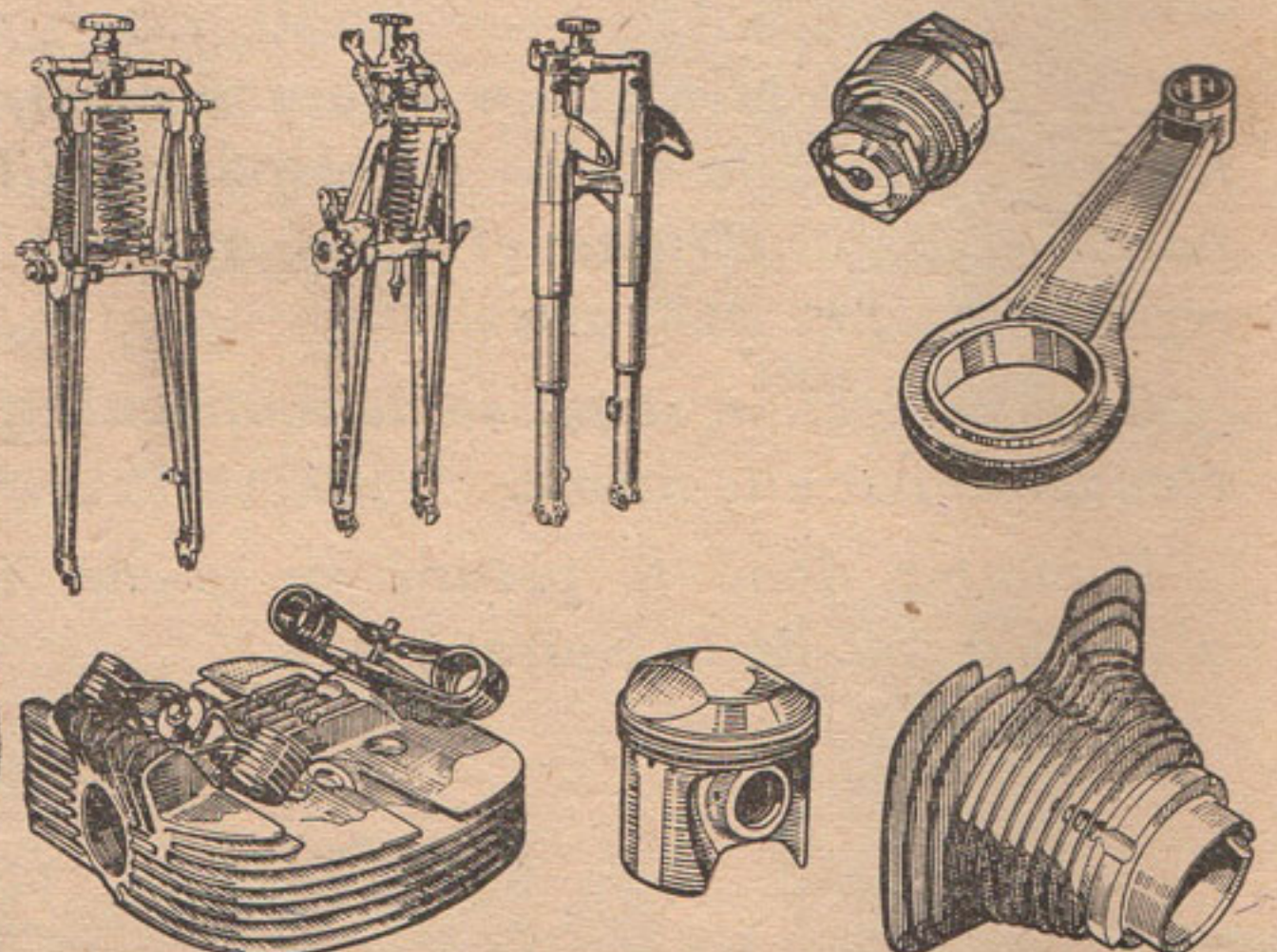
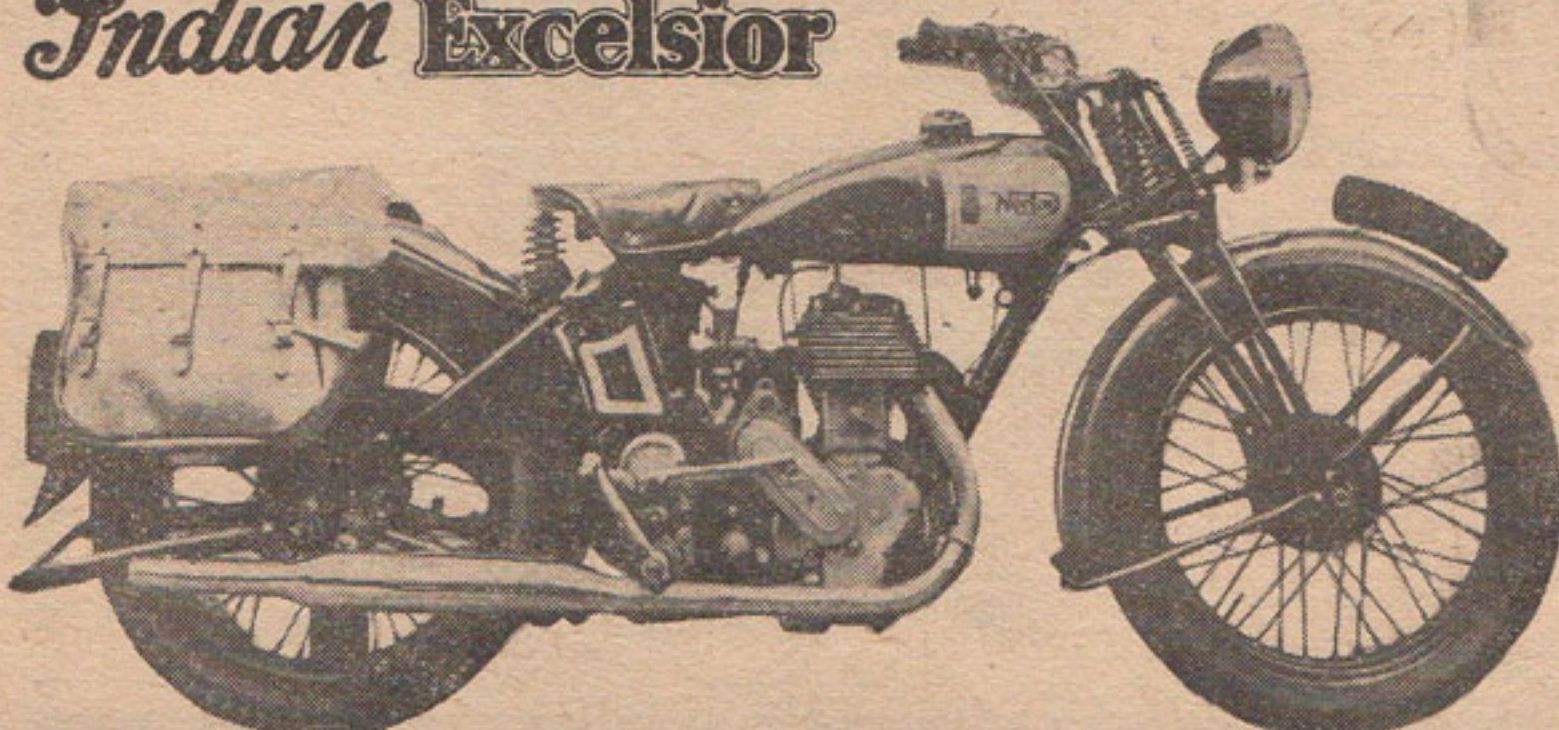
2 NORTON AU DÉPART  
2 NORTON A L'ARRIVÉE

1<sup>er</sup> Lefèvre - 2<sup>e</sup> Lauer

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

THE VINCENT  
**H.R.D. Norton**

*Indian Excelsior*



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



### Les ancêtres du Cross. Qui dit mieux ?

Nous avons signalé la performance de M. Antoine Peugeot à l'assaut de la mer de glace sur une 175 Peugeot. M. Pierre Auzias nous rappelle que, de son côté, il avait accompli un exploit de crossman similaire en grim pant jusqu'au sommet du Sancy et en le redescendant, sous contrôle officiel, sur sa 250 Thomann, ceci se passait le 3 septembre 1932.

### Les Boston's en Espagne.

V. Boston et ses acrobates font en ce moment en Espagne une tournée à succès. Ils sont en ce moment à Bilbao, mais n'oublie pas ceux qui leur ont toujours réservé bon accueil sur les pistes et terrains français. Ils nous chargent d'envoyer à tous leurs sportifs souvenirs.

### Condoléances.

M. Barbé, l'oncle de Blat, bien connu dans le milieu des crossmen, vient d'avoir la douleur de perdre sa petite-fille âgée de 8 ans. Notre ami « Ton-Ton » peut être assuré de toute notre sympathie et de celle des sportifs.

### Il paraîtrait que...

ce spécialiste du sidecar et du scooter exposerait au prochain Salon dans les deux classes : celle réservée aux automobiles et celle destinée aux motocyclettes.

Qu'y aura-t-il dans chacune d'elles?... C'est encore un mystère, mais il faut s'attendre, comme toujours avec cette maison, à de l'inédit bien présenté.

### Pour les jeunes : l'orientation professionnelle.

Notre confrère « La Vie des Métiers » va consacrer désormais une de ses éditions à l'orientation professionnelle.

Dans cette publication, les membres du Corps enseignant, les élèves et leurs familles trouveront une documentation complète sur toutes les professions, les examens, concours et les carrières qui sont offerts à la jeunesse, en France, aux colonies, à l'étranger.

Dans le premier numéro on trouvera, outre une déclaration de M. Yvon Delbos, ministre de l'Education nationale, un article de M. Morice, secrétaire d'Etat à l'Enseignement technique, un article de M. A. Rosier, directeur du Service de la main-d'œuvre, des pages de documentation et d'information sur l'apprentissage artisanal, les carrières d'ingénieurs et de techniciens, les métiers féminins, l'enseignement, l'orientation professionnelle, les carrières coloniales, les carrières libérales et administratives, des reportages sur les centres d'apprentissage et les collèges techniques, etc...

Au surplus, un concours de rédaction doté de 500.000 francs de prix est ouvert à tous les écoliers de France et des colonies. Prix de l'abonnement annuel : 250 francs.

### Suspensions caoutchouc.

L'ingénieur Neiman n'est pas seulement l'homme des antivols, il a réalisé également la suspension par anneaux de caoutchouc qui porte également son nom et qui est largement répandue dans le monde sur les voitures comme sur les motos.

On l'a vue sur les D.K.W., F.N., Gnome-et-Rhône, sur les sidecars Précision et Stoye, sur les tris Juéry; elle a équipé les rapides Georges-Irat; on la retrouve sur le scooter Bernardet; même en course on n'hésite pas à l'adopter : la voiture de course « Véritas », pilotée par Orley, classé deuxième au dernier circuit de Bruxelles, derrière la redoutable Ferrari, était montée sur suspension caoutchouc Neiman.

### Marc Texier est content.

Coéquipier de Bourguin et Bernard dans le circuit du Sud-Ouest que l'équipe termina avec trois premières places *ex æquo*, Marc Texier nous demande de remercier publiquement ceux qui ont contribué à son succès, dont en premier lieu Gnome-et-Rhône dont il loue la qualité et le rendement de la R.3, ensuite, Bourguin et Bernard ses camarades d'écurie et enfin les organisateurs et les sportifs qui ont accueilli les coureurs sur tout le parcours. Voilà un coureur provincial satisfait

de ses contacts avec ses confrères parisiens. Si l'un d'eux aborde la Charente-Maritime, qu'il pousse jusqu'aux Eglises d'Argenteuil et s'arrête à l'agence de Marc Texier, il y sera certainement bien accueilli.

### Un groupe de passionnés du XI<sup>e</sup>.

« Rien encore dans le numéro de juin !!! Nous attendons avec grande impatience le compte rendu détaillé des essais de la 175 Motobécane. Vous ferez-vous languir encore longtemps ? »

Vous n'êtes pas seuls, chers amis, à réclamer cet essai; il y a longtemps qu'il est prévu; nous en avons déjà fait, vous l'avez-vu, de « courts métrages »; mais il y a mieux en route et peut-être pour le mois prochain.

### Pour circuler à l'Etranger avec un cyclomoteur.

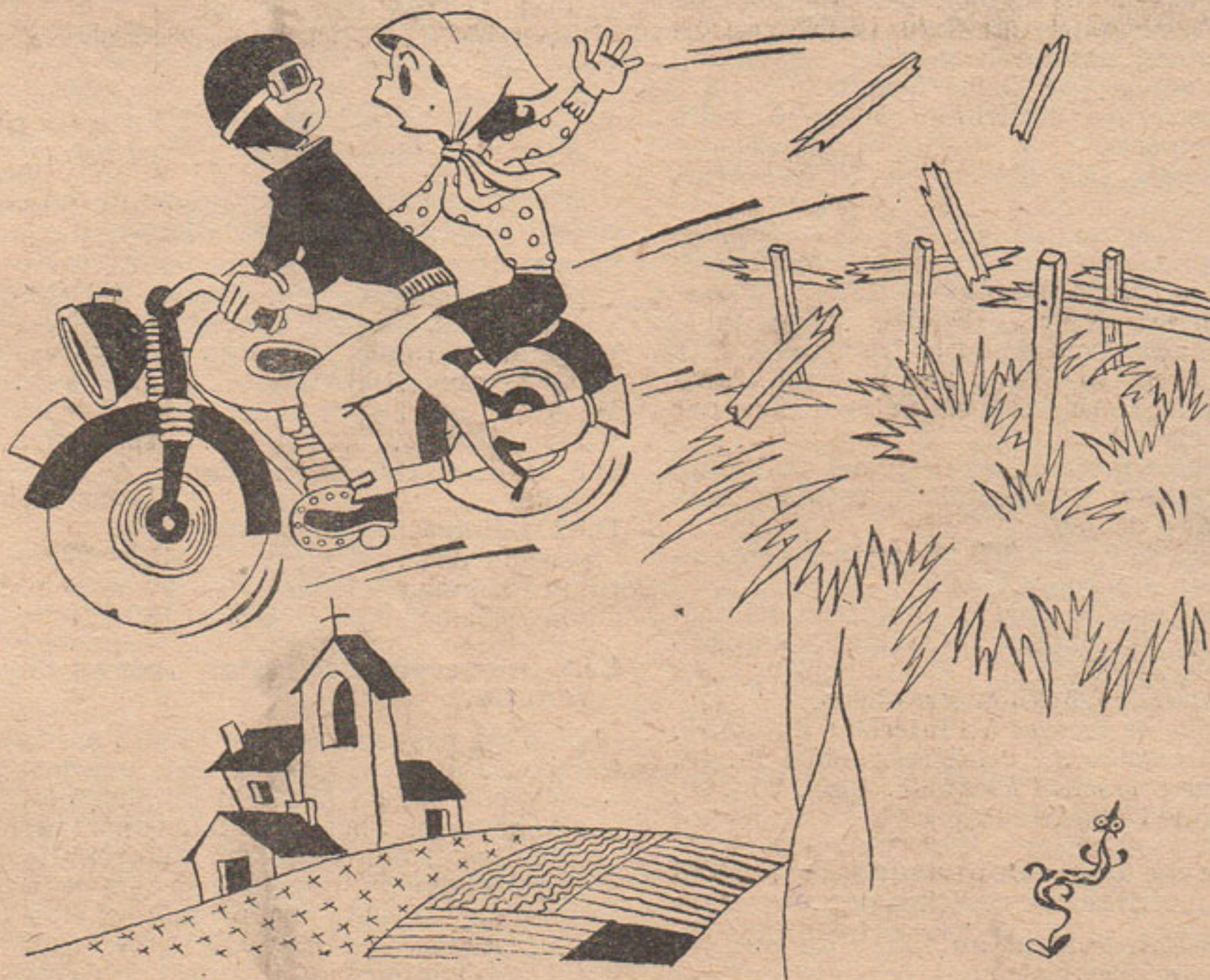
La Fédération communique :

*Les bicyclettes à moteur auxiliaire et de secours pourront être immatriculées et... circuler à l'étranger.*

A plusieurs reprises, la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France avait attiré l'attention du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme sur les difficultés rencontrées par les Français appelés à circuler, à l'étranger, avec des bicyclettes à moteur auxiliaire et de secours. En effet, contrairement à la législation française, certains pays exigent l'immatriculation de tels engins et le permis de conduire pour leurs conducteurs.

Soucieux d'aplanir ces inconvénients, le ministère vient d'autoriser la délivrance des cartes grises pour les bicyclettes à moteur auxiliaire, d'une cylindrée au plus égale à 50 cmc. sur la simple demande de leurs propriétaires.

L'immatriculation sera faite dans les séries spéciales réservées aux vélomo-



Gaston, nous avons oublié le lait sur le feu !

teurs par l'arrêté du 13 septembre 1943. La plaque de police aura des dimensions analogues à celles des motocycles mais avec inscription des numéros en blanc sur fond rouge.

Il pourra être délivré, avec la carte grise, un permis international de conduire, valable pour la conduite des bicyclettes à moteur de secours d'une cylindrée au plus égale à 50 cmc.

#### Guignabodet à Chelles.

Le samedi 28 mai a été inauguré le nouvel Etablissement de Guignabodet à Chelles, au 40, rue Eterlet, sur la route de Paris-Meaux. Quelques personnalités marquantes de la moto étaient présentes dont M. Papin, directeur des Etablissements Jonghi, Brétau, et M. Collet, chef de la police départementale et *Motocycles*.

Bonne réussite au sportif Guignabodet.

#### Motobécane en Angleterre.

On lit dans notre confrère *Motorcycles* l'entrefilet suivant :

« Une licence d'importation a été accordée à la Maison Pride et Clarke Ltd de Londres pour faire entrer en Angleterre des motocyclettes « Motobécane ». Motobécane est une « fameuse » marque française particulièrement répandue dans les petites cylindrées. Il est probable que seul le « Poney » de 50 cmc. sera disponible en Angleterre... »

#### Un cyclecar sortirait en juillet.

Il s'agit du 350 cmc. 2 cylindres que *Motocycles* avait signalé il y a quelque temps déjà, ce qui nous avait valu un afflux de demandes.

Son constructeur vient de nous assurer que la mise en fabrication de la série était prête et que les premiers exemplaires sortiraient en juillet prochain.

Si c'est un démenti à certains paragraphes de notre dernier article sur le cyclecar, nous disons : tant mieux... Voici les caractéristiques de ce véhicule :

**Moteur** 2 cylindres verticaux 2 temps côte à côte 350 cmc., puissance fiscale 2 CV., puissance au frein 12 CV., refroidissement par air canalisé.

**Allumage** par Delco 6 volts.

**Démarrage** électrique, accus 6 volts 45 ampères.

**Châssis** tôle d'acier en U fortement entretoisé.

**Changement de vitesse et embrayage** par plateau 4 vitesses et marche arrière.

**Roues et pneus** : 4,00 + 15.

**Carrosserie** : cabriolet décapotable 2-3 places avec grand coffre arrière.

**Suspension** avant par ressorts transversaux, roues indépendantes arrière par ressorts compensés.

**Freins** mécaniques de grand diamètre.

**Direction** à crémaillère, rotule à ratrapage de jeu.

**Réservoir** pour 300 kilomètres, consommation environ 4 l. 500.

**Tableau de bord** : compteur kilométrique, indicateur de vitesse, ampèremètre, etc...

**Vitesse** : 75 kilomètres-heure.

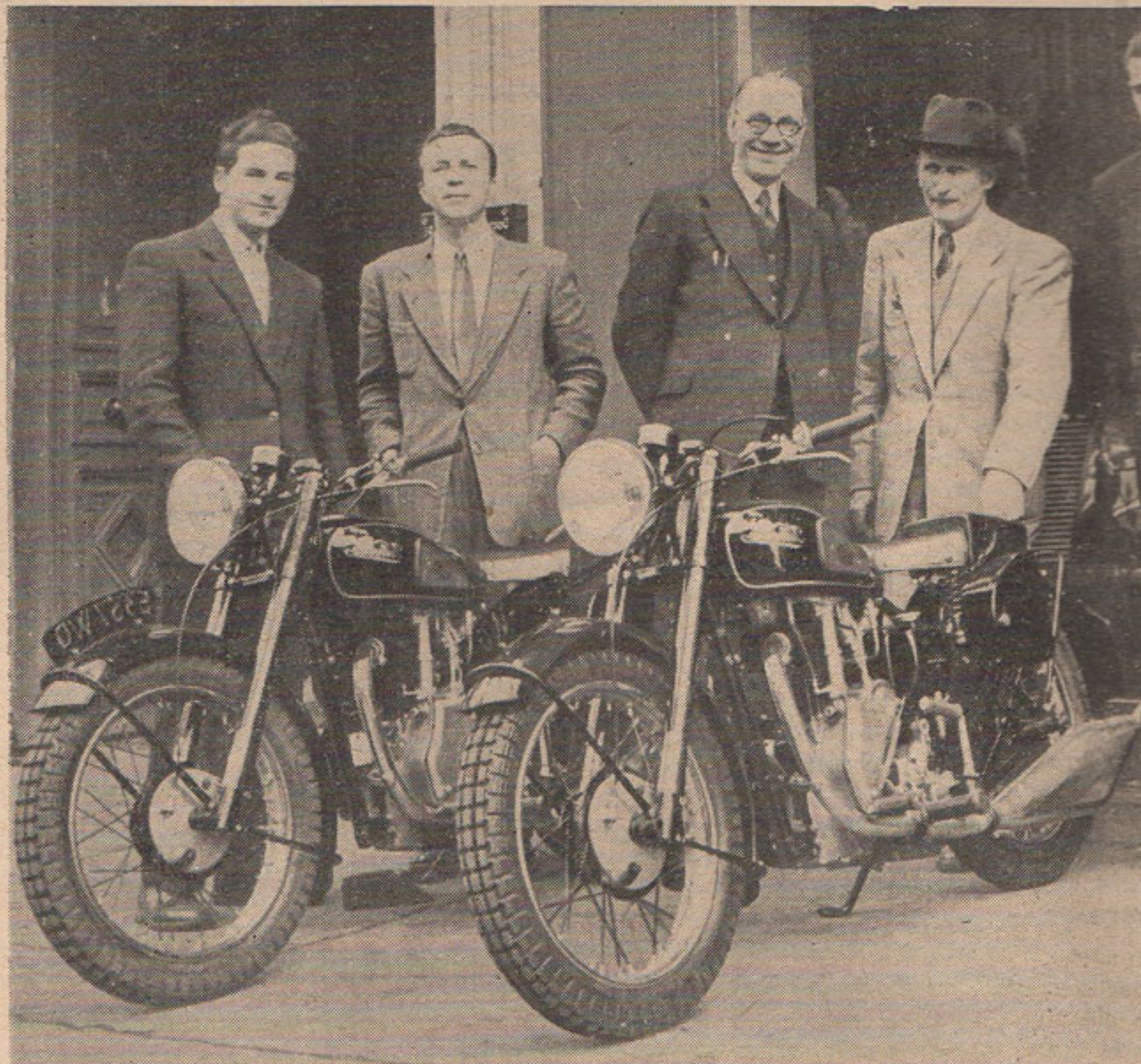
**Roue de secours** à l'intérieur du coffre.

**Empalement** : 2 mètres, voie 1 m. 18.

**Encombrement hors tout** : long. 2 m. 90, largeur 1 m. 28.

#### Le prix des vélomoteurs et motos. Complément et rectification.

Postérieurement au tirage du numéro de juin, Peugeot nous communique les nouveaux prix de ses modèles applicables depuis le 25 mai. Les prix ci-dessous



On peut voir à côté de M. Sondford (à droite) M. G. Denly, directeur de la firme Vélocette.

remplacent donc ceux figurant sur le tableau général de notre n° 23.

Type 55 c : 125 cmc. 3 vit...	66.000 fr.
Supplément p <sup>r</sup> poignée tournante .....	160 fr.
Supplément p <sup>r</sup> volant magnétique renforcé .....	1.000 fr.
Type 56 : 125 cmc. 4 vit. sélecteur .....	82.950 fr.
Type 155 : moto 150 cmc. 3 vitesses .....	75.000 fr.
Type 156 : moto 150 cmc. 4 vit. sélecteur.....	92.950 fr.

D'autre part nous manquons de précisions pour les marques ci-dessous :

Scooter Bernardet nu.....	132.000 fr.
Les différents modèles Magnat-Debon :	
Vélot. 100 cmc., 2 temps	57.550 fr.
Vélot. 125 cmc., 4 temps	83.500 fr.
Moto 350 cmc. latérales ...	123.500 fr.
Moto 500 cmc. culbuteurs..	172.000 fr.
Vélorève-Cicca .....	19.500 fr.
D.S. Halterre 150 cmc., cadre rigide .....	118.000 fr.
D.S. Halterre 150 cmc., suspension AR.....	125.900 fr.
Gima 125 cmc., A.M.C. téles.	120.822 fr.
Gima 150 cmc., A.M.C. téles.	139.271 fr.

#### Les mésaventures d'un père de famille.

Ce n'est pas le titre d'un roman populaire ou d'un livre grivois, mais une histoire vécue par un habitant de Sheffield, en Angleterre. Sheffield étant une ville accidentée, il eut l'idée de motoriser la voiture d'enfant que pousse sa femme à l'aide d'une batterie et d'un moteur électriques. Au moment de sa mise en service, il lui fut annoncé qu'il aurait à payer une taxe routière de 7 livres 1/2, soit 8.000 francs annuellement ! Il lui est

interdit de circuler sur les trottoirs (trop dangereux pour les piétons), éclairage avant et arrière, plaques de police et assurance obligatoires, et le véhicule devra porter la lettre L (apprenti chauffeur) tant que son propriétaire n'aura pas passé son permis de conduire les véhicules électriques. A quand la première course pour voitures d'enfants ?

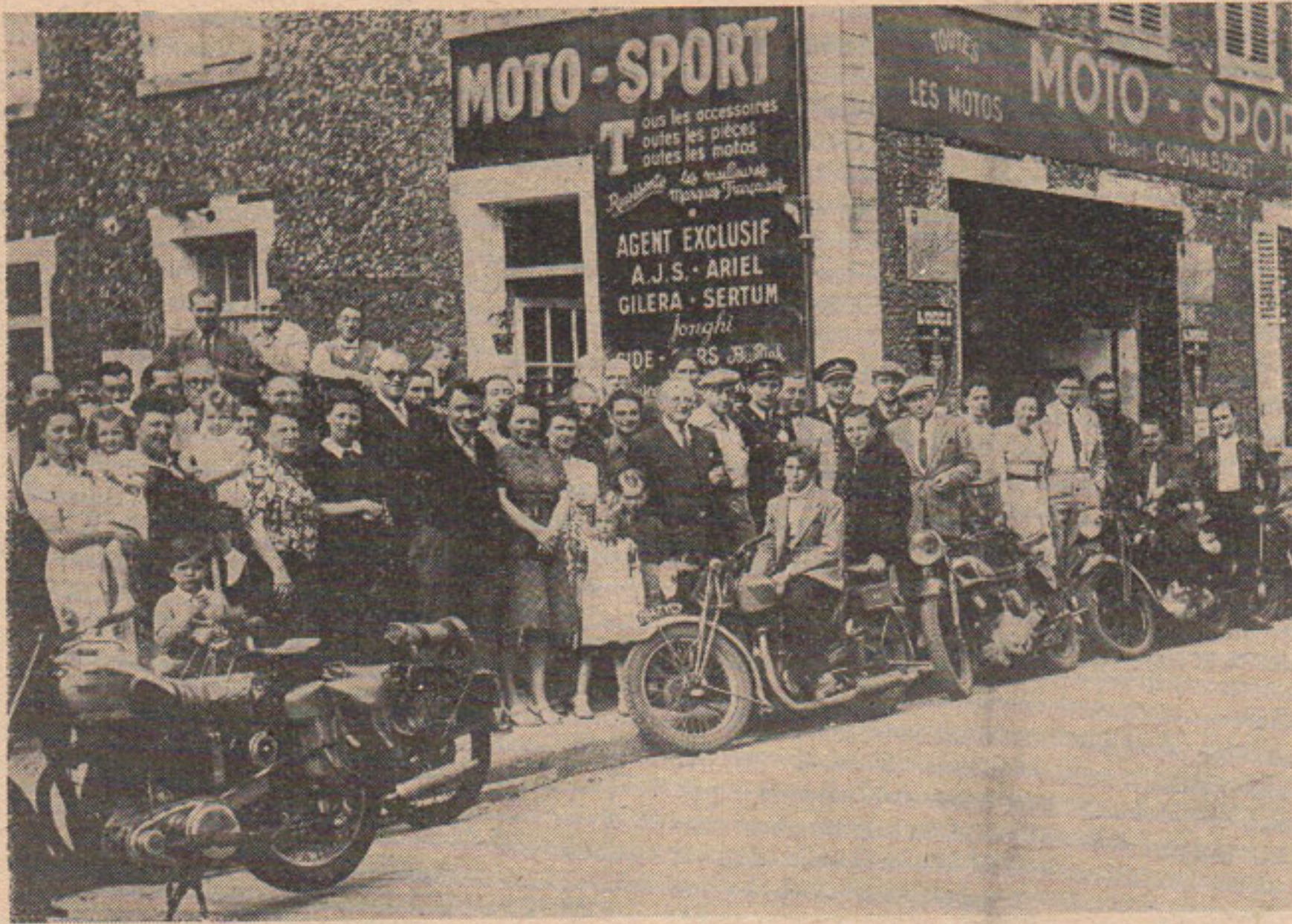
#### En marge du record du monde de vitesse.

La 1.000 Brough-Superior de Bob Berry, qui a échoué dans sa tentative pour reprendre le record d'Henné, était équipée d'un moteur Jap, 2 cylindres en V, à 2 carburateurs et 2 magnétos. Puissance au banc : 86 CV. Consommation : environ 45 litres d'alcool aux 100 kilomètres. Les habitants de Pendine, lieu de la tentative, ont créé un fonds pour l'aider à continuer ses essais, bel exemple de la solidarité sportive britannique.

Deux nouveaux candidats au record sont connus : Noël Pope, 5<sup>e</sup> du Senior T.T. l'an dernier, qui aura à sa disposition une 1.000 Brough-Superior à compresseur, et Dearden, qui pilotera une Vincent-H.R.D. Black Lightning à compresseur. Ces tentatives auraient lieu en Amérique. La vitesse de la Vincent sans compresseur étant de 240 km.-h. sans profilage, il est hors de doute que courant août le record fera un nouveau bond, peut-être les 300...

#### Les Six Jours d'Ecosse.

B.H.M. Viney, sur A.J.S. 350, vient de remporter pour la troisième année consécutive le trial des Six Jours d'Ecosse,



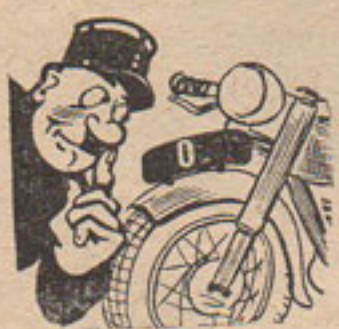
Une foule nombreuse se pressait à l'inauguration du nouveau magasin de M. Guignabodet.

l'épreuve la plus difficile du calendrier britannique. Après avoir perdu bon nombre de points les trois premiers jours, il se ressaisit pour vaincre avec 18 points contre 26 à Holmes sur 350 Royal-Enfield, 3<sup>e</sup> Ratcliffe sur 500 Matchless avec 32 points; Alves, sur 350 Triumph, un des favoris, fut éliminé pour avoir noyé un cylindre en passant un gué! (bielle flambée).

Ces épreuves ne sont pas dangereuses et ne relèvent que de l'adresse, mais quelle adresse! Passages dans des sentiers rocheux à flanc de colline, descentes dans la boue, parcours sous bois, dans le sable ou en hiver sur la neige gelée, etc...

Pour classer les concurrents on crée des sections d'observations, aux points les plus difficiles, et on pénalise proportionnellement : pied à terre, arrêt et chute. Les sidecars sont admis mais quelquefois ils doivent emprunter un parcours légèrement différent à cause de leur encombrement; sidecars et motos sont d'ailleurs un peu spéciaux pour le travail qui leur est demandé. Il serait souhaitable qu'un club puisse en organiser à titre d'essai dans la région parisienne, un grand nombre de concurrents serait assuré, les machines pouvant concourir sans modifications importantes.

#### Immatriculation des vélomoteurs.



Certains sont surpris de se voir dresser un procès-verbal pour défaut d'immatriculation de leur vélomoteur. Le cas est assez embarrassant, le verbalisateur et le délinquant sont également de bonne foi.

En effet, l'immatriculation est obligatoire, mais dans certains départements elle n'est pas absolument exigée, alors, quand on sort du territoire ainsi favorisé, on risque évidemment la... contredanse.

#### En voulez-vous du carburant?



L'essence vendue contre devises aux touristes étrangers a représenté pour les quatre mois d'été 54 millions de litres pour lesquels le Trésor français a touché 6 millions de dollars.

En faisant le bilan de l'opération on trouve qu'il reste à l'Etat une possibilité de rachat de carburant de plusieurs millions de dollars, chiffres concluants, que déforme peut-être quelque peu la cession faite directement par certains de ces touristes à des automobilistes français.

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

#### Batteries de 4 ampères-heure.

Devant les demandes des constructeurs allemands, les maisons Bosch et Noris vont construire des batteries de 4 amp.-heure, ce qui est exactement l'opposé des demandes des motocyclistes et constructeurs britanniques.

#### L'effort de Pirelli en Italie.

Ce spécialiste du pneu fait actuellement un gros effort pour imposer sa marque à l'attention des motocyclistes. Pour ce faire, non seulement ils équipent les coureurs, mais ils dotent les épreuves et les vainqueurs de prix et primes de valeur. C'est ainsi que Pirelli a affecté une somme de 3 millions de livres en prix se répartissant sur des courses comme le T.T. anglais, le Grand Prix

de Suisse, ceux de Hollande, de Belgique, de l'Ulster; le Grand Prix des Nations en Italie, les Championnats du Monde et diverses autres épreuves internationales. Une telle générosité ne peut évidemment être le fait que d'une industrie ayant un puissant volume de vente. Mais la question est toujours la même : pourquoi ce qui est possible de l'autre côté des Alpes ne l'est-il pas du nôtre?

#### Le clairon de l'Armistice.



Louis Sellier, le clairon qui sonna le « cessez le feu » de la guerre 1914-18, vient de mourir à Delle. Ce Franc-Comtois resta fidèle à sa province, malgré les offres, même de l'étranger. Si nous honorons ici son souvenir, c'est qu'il appartenait à l'harmonie des usines Peugeot et qu'il était un peu de notre grande famille.

#### Motocyclisme aux J.-O. 1956?

Le lord-maire de Melbourne, délégué australien au Comité Olympique, au cours d'une conférence à Birmingham a annoncé qu'il rentrait dans ses intentions que des courses motocyclistes figurent aux prochains Jeux Olympiques, qui auront lieu à Melbourne. Dans l'intérêt de notre sport nous devons approuver, mais quelle tâche auront les auteurs du règlement définissant le terme amateur et la description des machines admises à courir!

#### Distinction.

*Motocycles* adresse ses félicitations les plus sincères à son confrère Maurice Berson qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur.

Maurice Berson a consacré sa vie au journalisme sportif; il a beaucoup fait pour la moto dans divers journaux à une époque où cette moto était mal vue des quotidiens. Il y a eu du mérite et a réussi parce qu'il était sincère. C'est une croix bien méritée, ce n'est pas la peine d'en dire plus.

#### Rétroviseurs et 125 cmc.



Des motocyclistes se plaignent d'avoir eu une contravention pour manque de rétroviseur sur leur vélomoteur.

L'agent verbalisateur a, dans ce cas, tort. Le rétroviseur, imposé durant une certaine période sur les moins de 125 cmc., n'est plus obligatoire depuis un certain temps déjà. La suppression de l'obligation du rétroviseur pour les vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. figure dans le décret du 12 janvier 1948, paru au *Journal officiel* du 15 janvier. Il est utile de s'en souvenir puisque nombre de gendarmeries ne semblent pas avoir eu connaissance de ce décret.

#### Un 50 cmc. sous le cadre.

On dit que ce moteur auxiliaire 2 temps d'origine italienne qui se place sous le pédalier est en cours de fabrication en France, sous licence, et que c'est une grande maison de cycles de la proche banlieue Ouest qui s'en occupe. Ce moteur sera vendu, au choix, seul ou installé dans un cadre spécialement conçu pour lui.

### Le Challenge Yellow.



On connaît la sportivité de la chaîne Yellow qui s'exerce surtout en faveur du cyclisme. A l'heure actuelle, après Paris-Valenciennes et la coupe Marcel Vergeat, le classement général donne la première place à Desprez avec 27 points, suivi de Robic, Moujica, etc...

### Que devient Aubier-Dunne ?

Les 100 cmc. Aubier-Dunne ont contribué pour une large part au succès du vélomoteur; ils ont été parmi les premiers, sinon les premiers, moteurs à cylindre aluminium chemisé.

Au cours de la guerre l'usine de Saint-Amand-les-Eaux a été pillée par les Allemands et tout le bel outillage qu'elle contenait enlevé. Il a donc fallu remonter entièrement les ateliers en machines-outils et prévoir la fabrication en conséquence.

Pour l'instant, Aubier-Dunne porte tous ses efforts sur le bloc 125, 3 vitesses, dont les améliorations mécaniques et esthétiques vont se faire par étapes.

C'est un effort long et obscur; ne doutons pas qu'il sera poursuivi jusqu'au bout.

Des projets à plus longue échéance animent la maison : réaliser des moteurs simples, de prix aussi bas que possible, pour le vélomoteur et la moto, afin de contribuer à la réalisation d'une machine vraiment populaire, c'est un beau programme auquel nous applaudissons par avance.

### Polémique autour d'un 2 temps.

Dans un de ses derniers articles notre collaborateur Loeblich avait fait allusion à un moteur 2 temps à admission dans la culasse grâce à un piston et un cylindre à cheminée.

Or il se trouve qu'en 1926 Enders Jack avait réalisé et breveté en France un moteur semblable dont il tirait 55 CV. au litre. Il serait intéressant de savoir lequel de ces deux moteurs à peu près semblables a été breveté le premier, ceci à titre épisodique car les brevets sont actuellement dans le domaine public. M. Loeblich peut-il nous renseigner ?

### Verra-t-on bientôt ce 125 cmc. ?

Il s'agit d'un bloc 2 temps réputé d'origine étrangère et dont un industriel français a obtenu la licence de fabrication. Il paraîtrait que les travaux sont assez avancés et qu'une tête de série serait produite sous peu. On en discute ferme à la Porte Maillot.

### La bougie G.M.D. au Circuit du Sud-Ouest.

Cette bougie avait déjà été signalée comme particulièrement bien adaptée aux moteurs à 2 temps et d'une conception telle qu'elle s'opposait nettement aux « perles ».

Confirmation vient d'en être donnée au circuit du Sud-Ouest par Bernard, entre autres, qui en avait monté une sur son 125 Gnome-et-Rhône avec lequel il se classe 1<sup>er</sup> ex æquo.

### Un passager pour le Rallye de la Madone.

M. Robert Bichard, 28, rue d'Argenty, à Montluçon, cherche un motocycliste participant au rallye de la Madone des Centaures de Castellazzo-Bormida, qui accepterait un passager à frais communs.

### Et nous pendant c'temps-là on reprise les chaussettes (air connu).

D'une récente communication, il ressort que la N.S.U. qui employait 3.400 ouvriers en 1938 a porté son effectif à 4.000 en 1949 pour réaliser un programme de fabrication de 37.000 motos.

37.000 motos pour une seule marque!!! On n'ose pas faire la comparaison avec la production qu'on nous tolère ici.

### Le « Brennus » et la moto.



Ce produit, que nous avons signalé à plusieurs reprises à nos clients comme un appoint appréciable dans les carburants actuels et un des remèdes contre les perles, s'est assez rapidement imposé auprès d'une certaine clientèle motocycliste.

C'est ainsi que le Hall de la Moto nous informe qu'après avoir éprouvé avec pleine satisfaction ce super-carburant sur son matériel personnel et l'avoir ensuite conseillé à ses clients, ceux-ci constatent que le « Brennus » améliore nettement le rendement de leur machine et sa souplesse.

C'est une constatation que nous avons faite nous-mêmes à l'origine.

### Prototypes allemands.

Malgré le ralenti de leur fabrication, les ingénieurs allemands ne restent pas inactifs. Chez Triumph, de Nuremberg, à part la 250 2 temps à double piston qui entre dans son ère de production, il y a une 125 à distributeur rotatif par vilebrequin creux; la marche en 2 temps

est remarquable, la vitesse dépasse 75 km.-h. Chez Zündapp, un seul modèle en fabrication, la 200 cmc. 2 temps à chaîne, mais l'an prochain on espère sortir une nouvelle 250 à 4 temps, peut-être à cardan. Ardie ne produit actuellement qu'une 125 2 temps, 8.000 par an, vitesse : 90 km.-h.! L'an prochain le constructeur pense sortir une mono 250 à 4 vitesses avec un nouveau système de balayage des gaz, on parle de 15 CV. au banc, ce qui donnerait plus de 110!

Chez Victoria on essaye une nouvelle fourche à roue tirée, contrôlée par Silent-bloc pour la suspension, montée sur leur 250 classique.

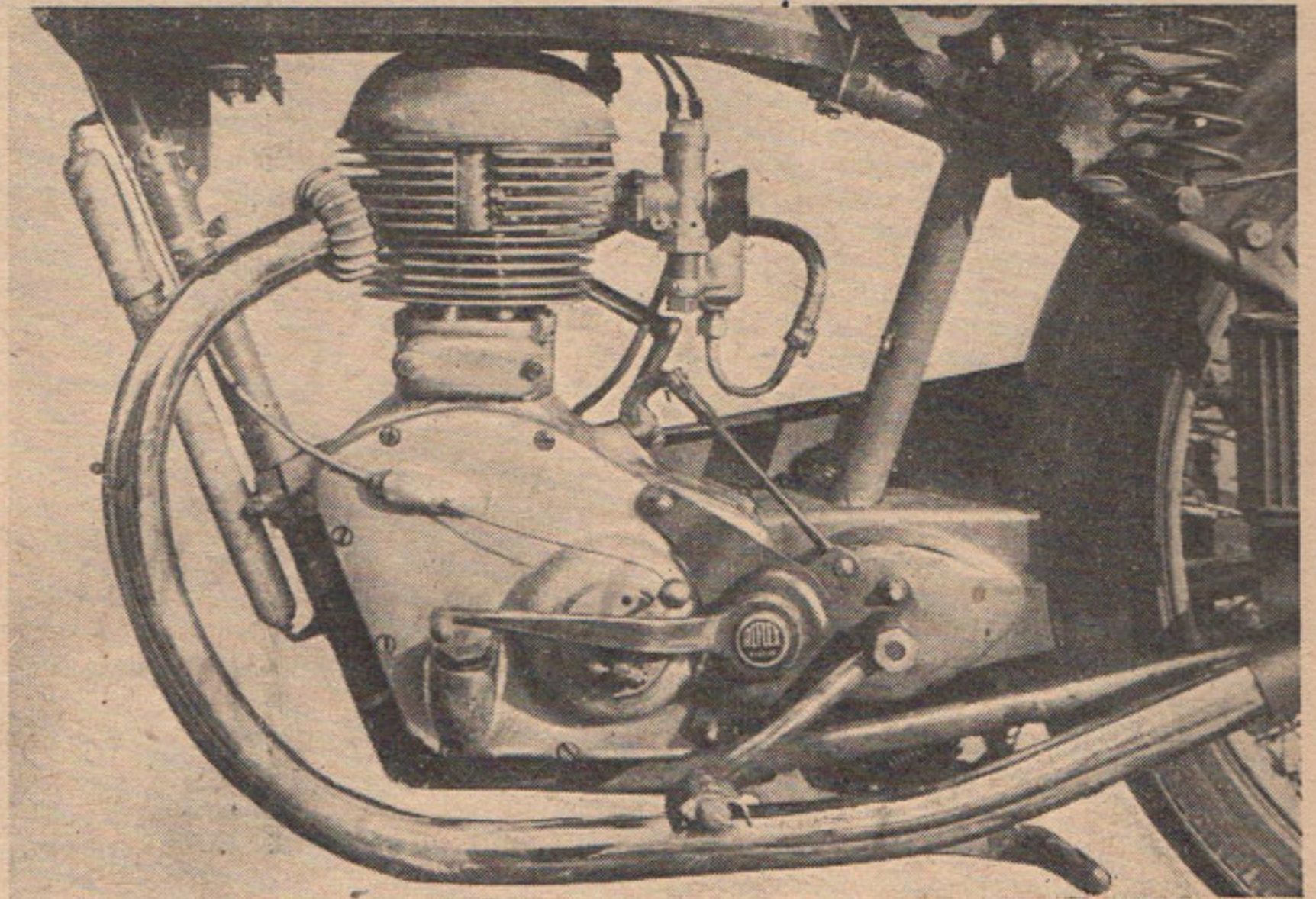
Chez N.S.U. et B.M.W. on n'annonce que des améliorations de détail; par contre chez D.K.W. on signale un 2 temps à pistons opposés, situés transversalement dans le cadre; l'un des vilebrequins entraîne à l'avant une magnéto et à l'arrière un compresseur à vannes, l'autre une magnéto à l'avant et entraîne la boîte de vitesses par l'arrière. Transmission finale par arbre, refroidissement à liquide.

### Campagne inopportune.

En Angleterre il existe une société dont le but est de faire respecter le Jour du Seigneur dans toute son intransigeance. Se reposant sur des lois vieilles de 300 ans, ses membres veulent supprimer les distractions dominicales et en particulier les épreuves motocyclistes, à cause du bruit probablement. D'ailleurs nombre d'épreuves sportives ont lieu le samedi outre-Manche pour ces raisons. On mène grand bruit autour de l'affaire et sous peu elle passera devant le Parlement afin d'essayer d'abroger ces lois tricentenaires et quelque peu dictatoriales.

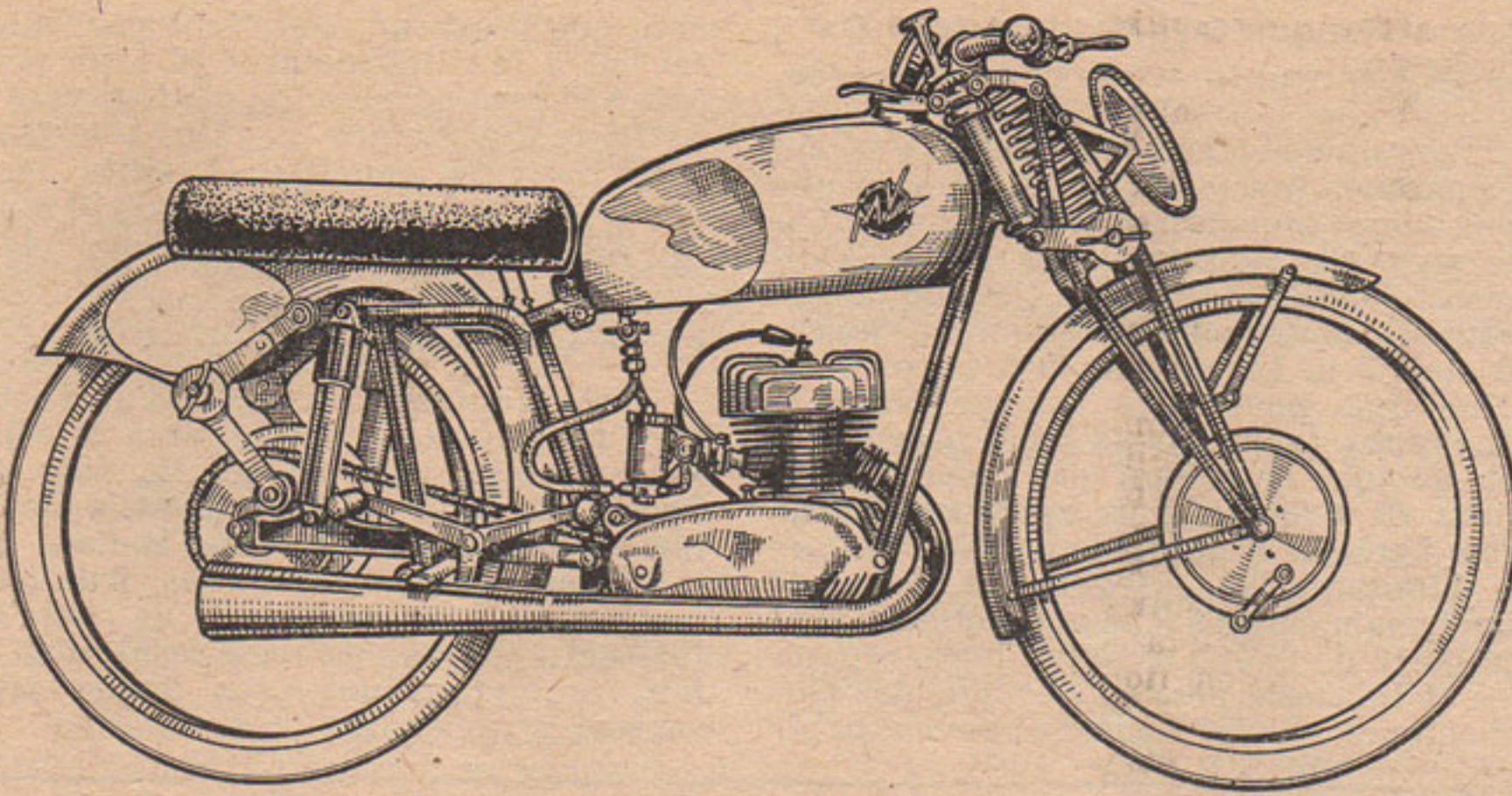
### Jean Behra.

Une opinion intéressante sur notre champion 1948 est celle du célèbre Fergus Anderson: d'après celui-ci Behra à tous les atouts dans son jeu cette année, possédant une des quatre Guzzi-Gamba-



Un jeune motocycliste a équipé un bloc Motobécane D-45 avec un cylindre spécial et une culasse A.M.C. Un sélecteur Reflex complète l'ensemble qui a bonne allure.





La nouvelle 125 cmc M.V. de compétition.

lunga « en captivité », les trois autres appartenant à Lorenzetti, Guido Leoni et Anderson. Pour dire comme les Anglais, Behra ne se sépare jamais de sa machine, entendez par là qu'il ne bûche pas souvent, et dans un virage en épingle à cheveux il est le plus rapide de tous; lorsqu'il aura la parfaite technique des virages ultra-rapides, il sera parmi l'élite. Une telle opinion exprimée par Anderson est une garantie de la classe de « Gianni ».

#### Régime lent?

Le régime maximum de la Guzzi-Gambalunga est de 5.500 tours, ce qui est peu pour une machine de cette classe. Le carburateur mesure environ 34 millimètres d'alésage! La cinquième Gambalunga à sortir est destinée à l'Anglais Maurice Cann.

#### Chinoiseries.

Geminiani sur Guzzi avait gagné la catégorie 250 à San-Remo, les officiels en ont décidé autrement car à l'examen il fut constaté que la bougie était d'une autre marque que celle annoncée! En 1926, au T.T. 250, Ghersi qui avait terminé deuxième sur Guzzi et avait effectué le meilleur tour fut disqualifié pour la même raison. Un peu plus de souplesse de la part des pontifes serait de bon aloi, car eux-mêmes n'appliquent pas toujours scrupuleusement le règlement. A un certain meeting du Sud-Ouest, en 1948, le carburant était à 84 d'octane et cette année à 80, or la F.I.C.M. n'autorise que le carburant à 70-75 d'indice d'octane. Quelles seront les sanctions?

#### Un bitza extraordinaire.

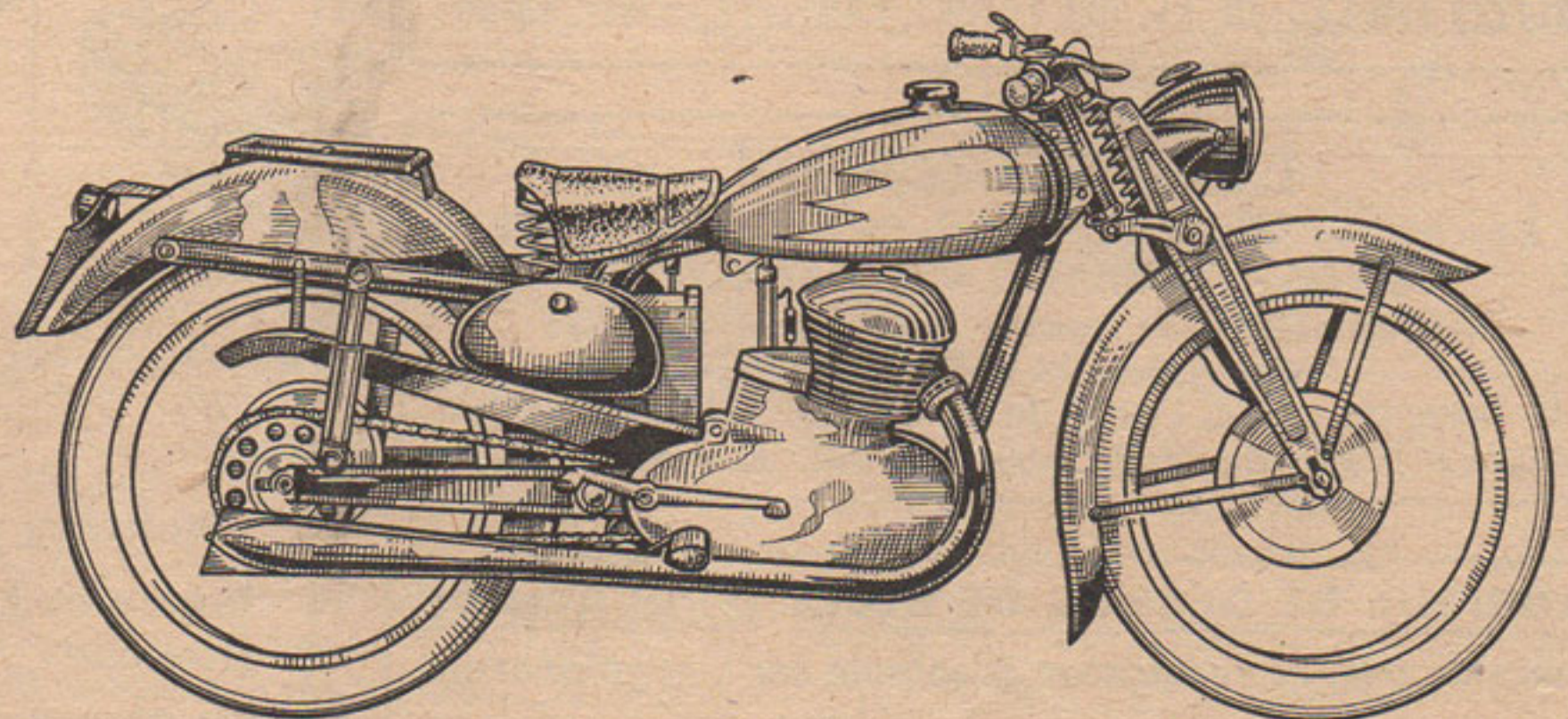
Pour courir sur les petits circuits constitués par les pistes d'envol sur les anciens aérodromes britanniques, un Anglais a magistralement transformé une 600 Ariel à 4 cylindres. Quelquefois ces circuits ne sont pas régis par le règlement de la F.I.C.M. et une catégorie 351 à 1.000 cmc. figure parfois dans le programme de la réunion, souvent le carburant est libre. A ce sujet signalons que la 350 A.J.S. est une machine qui s'adapte particulièrement bien à la marche à l'alcool. Revenons à notre Ariel : voici les principales transformations effectuées.

Refroidissement par eau, les 4 cylindres en bloc et les 4 culasses séparées, 2 compresseurs à 2 vanes, 1 par groupe de 2 cylindres. La course a été diminuée afin d'avoir de meilleures accélérations. Le but du constructeur était d'exécuter un moteur à courbe de puissance rapide, afin d'avoir des accélérations extraordinaires, obligatoires sur un petit circuit. C'est pourquoi les tuyaux d'échappement sont dépourvus de mégaphones et sont de petit diamètre.

Le plus original de la machine est son système de refroidissement. En effet, il n'y a pas de radiateur; l'eau circule, à l'aide d'une pompe, dans les tubes du cadre! Un tube de 6 mm. 35 (1/4 de pouce) joint les deux côtés du cadre et ralentit ainsi la vitesse de circulation d'eau; la surface de refroidissement, d'après un ingénieur, est largement suffisante; d'ailleurs, après les essais, les tubes avaient une température normale. Aux premiers essais la vitesse atteinte fut de 145, mais après mise au point le 200 ne sera pas loin. D'ailleurs les rapports n'étaient pas adéquats car la machine était plus rapide en troisième qu'en quatrième! Félicitations à cet amateur épris de mécanique bien conçue.

#### La 350 Guzzi bicylindre.

Elle n'a de différence avec la célèbre 500 que le vilebrequin (alésage 68, course 48!) et la couleur, argent, au lieu du rouge si célèbre de la marque.



La 250 cmc Morini.

#### Le Leinster « 200 ».

Norton remporte les catégories 500, 350 et... 250. La course des 500 fut enlevée par Barrington, après que Lyons sur Triumph eût mené les trois quarts de la course, mais une chute causée par une flaque d'huile le contraignit à abandonner. En 350 victoire de Parkinson, devant Armstrong (A.J.S.) à 5 secondes, parce qu'il effectua les 310 kilomètres du parcours sans se ravitailler. Mead et sa 250 Norton à double arbre à cames en tête enlevèrent leur catégorie, devant Dehany, sur Excelsior.

#### Le North-West « 200 ».

Disputé en Irlande du Nord, les résultats furent les suivants : en 500, victoire de Bell devant Lockett à 21 secondes et MacCandless à 11 minutes, tous trois sur Norton. En 350, arrivée très serrée après une lutte magnifique entre Daniell (Norton) et Frith (Velocette K.T.T. non officielle), une longueur séparant les deux cracks après 300 kilomètres de course; troisième, un spécialiste de trials qui semble plein d'avenir, Duke, sur Norton, à 3 m. 22 s. En 250 nous trouvons au premier rang Kirby, sur Excelsior; Tattersall (C.T.S.) deuxième et Dehany (Excelsior) troisième.

Courses extrêmement plaisantes mais trop de concurrents sur un circuit de 18 kilomètres (112), dont un départ en ligne de (76) 350 cmc. Chronométrage insuffisant car le quatrième de la catégorie 250 fut classé premier après réclamation. Nombreuses chutes dont une entraînant la mort de Phillips; huit autres coureurs durent être transportés à l'hôpital, dont Bills, fracture de la clavicle, ce qui rend sa participation au T.T. problématique.

#### Des pièces pour les Peugeot anciennes.



Le Hall de la Moto nous informe qu'il a constitué un stock complet de pièces détachées pour les Peugeot anciens modèles et modèles abandonnés par le constructeur, comme P. 50-51-52, 105-107, etc... Avis donc à ceux qui désespèrent de remettre en marche faute de quelques pièces ces bonnes vieilles machines. Le Hall de la Moto est 20, rue Rébeval, Paris (19<sup>e</sup>).

**Les sidecars de presse ne pourront suivre le Tour de France.**



Le secrétariat général du Tour de France cycliste a été obligé de limiter le nombre de véhicules admis à suivre officiellement la course, ce qui a fait de sa part l'objet d'un communiqué à la presse. On remarque que les motos avec tansad sont admises comme véhicules officiels, mais que les sidecars sont formellement interdits. Ce veto a sans doute une raison valable, mais nous aimerions la connaître.

**L'ami Rouquette, président du M.C.P., nous communique une bonne adresse.**

Lors d'une récente randonnée avec un camarade, je me suis trouvé en panne mécanique à quelques kilomètres de Montargis et j'ai eu affaire à un mécano vraiment chic (il est vrai que c'est un ancien coureur motocycliste), qu'on en juge : il était 9 h. 1/2 du soir, il a téléphoné à Montargis pour nous trouver plusieurs chambres (nous étions cinq personnes), et, quoique ne faisant pas restaurant, il nous fit à dîner, puis après une soirée fort agréable il nous conduisit en voiture à Montargis et... tenez-vous bien ! le lendemain matin à 8 heures il était devant la porte de l'hôtel avec ma moto réparée — et tout cela pour une somme des plus modiques. Voici l'adresse de ce brave

ami, que je recommande tout particulièrement à tous les motards (il a un petit café fort bien achalandé); c'est en venant de Paris, à environ 3 kilomètres de Montargis, sur la gauche : M. Baës Jean, garage «Brise-Lance», kilomètre 110 route de Lyon, Montargis, téléphone 428. Qu'on se le dise.

**Et en voici une autre.**

Après Montargis, Briare. Avant d'attaquer la descente qui conduit à la ville, sur la droite, vous trouvez le Café des Sports, 13, route de Paris (c'est la Route bleue). Il est tenu par Mme Buffard qui sait bien accueillir les clients, leur faire une excellente cuisine et ne pas les fusiller... pour qu'ils reviennent. Et, de fait, le motard qui vous donne cette adresse y reviendra.

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

## MOTOS CYCLES

VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

### Roger LALA & C<sup>ie</sup>

194, Avenue du Maine — PARIS (XIV<sup>e</sup>)  
Tél. : SUFFREN 50-12 — R. G. Seine 290.798 B - C.O.A. Cycle 760-717

AGENCE MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT  
D.S. MALTERRE - Vap Cyclex — Cyclomoteur Poney  
150 cm<sup>3</sup> D.S. MALTERRE — Moteur Vap et Cyclex

*LIVRABLE IMMÉDIATEMENT*

*Remise aux Agents sur stocks*

MOTOS PIÈCES — PISTONS — SEGMENTS, etc., etc...

Réalésages — Embiellages — Pièces détachées adaptables  
toutes marques — TOUT L'ACCESSOIRE

**VENTE BIANCO ÉCHANGE**

92, Avenue de Verdun, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)

Grand choix de motos françaises et étrangères  
Vélocettes neuves et occasion 100 et 125 cm<sup>3</sup>

MOTEURS, BOITES, MAGNÉTOS, DYNAMOS, ROULEMENTS

Vente à crédit Tél. MIC. 22-39

DARMONT SPÉCIAL - SIMCA 5 - TRACTION 7 C.V. - FIAT 6 C.V.

## Sur votre D.K.W. (autos et motos)

*Le fanion-emblème D.K.W. est l'insigne distinctif  
de ralliement de tous les D.K.W... istes*

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

*l'a conçu pour l'ornement de vos machines...*

TOUTES PIÈCES POUR MOTOS D.K.W. types S.B. et K.S. 200 c.c.

## SIDECARS H. B. pour Vélocettes

**Scooter BERNARDET**

VÉLOCETTE

Motobécane TERROT

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

## L. JEANNIN

*Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932*

**VENTE - ECHANGE - REPARATIONS**

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

11, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15<sup>e</sup>)

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

## FABRIQUE DE DESSUS DE SELLE R. BESSIÈRE

*Dessus de selle en caoutchouc adaptable sur tous vélomoteurs*

**Modèle pour moto-curviforme, toilé métallique  
solide et très confortable (Modèle breveté S.G.D.V.)**

*Conditions aux Agents*

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

## BULLETIN D'ABONNEMENT

**MOTOCYCLES**

14, Rue Brunel

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

NOM : .....

Adresse : .....

L'Abonnement partira du N<sup>o</sup> .....

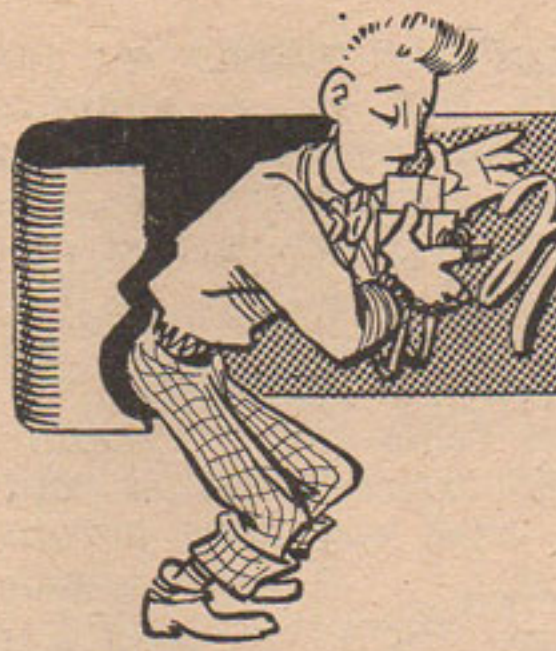
MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

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

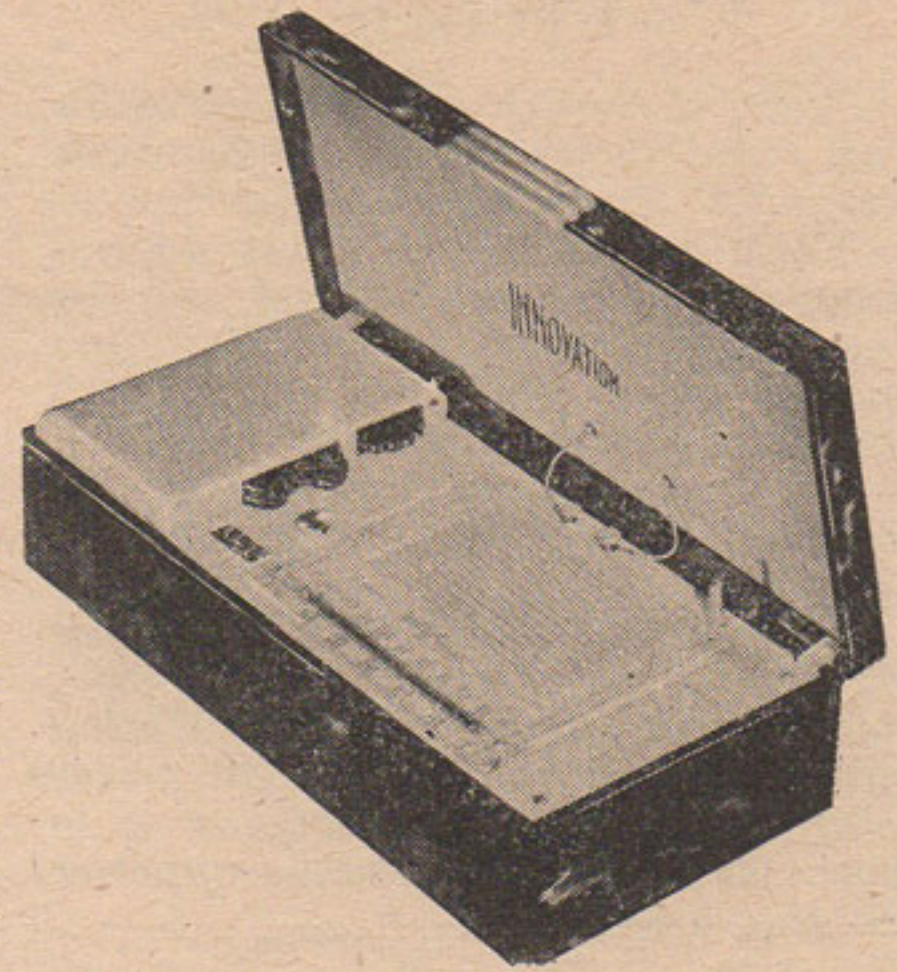
Étranger. . . . . 450 fr.

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.*



nous avons **VU** nous vous



#### UN POSTE MINIATURE

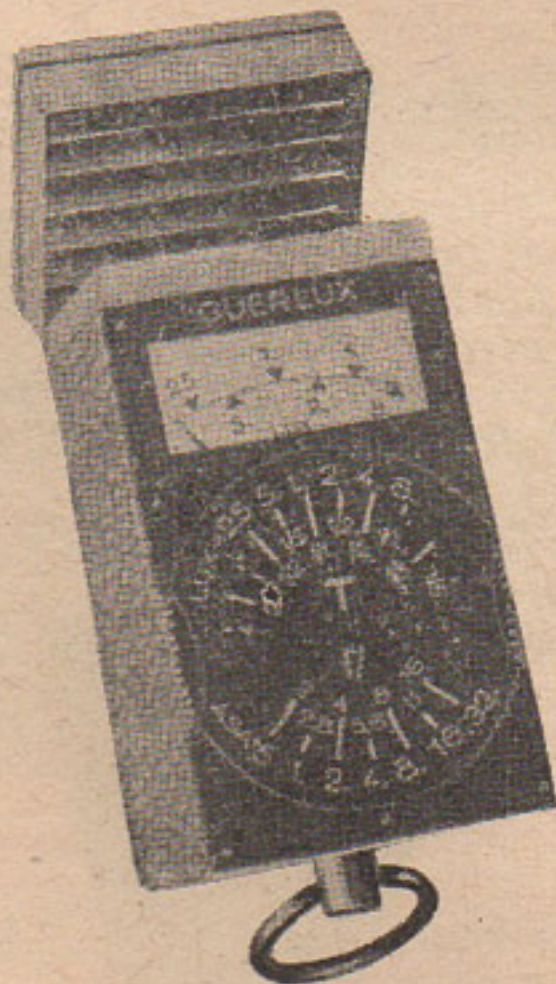
Présenté par la grande maison « Innovation », ce poste que nous avons remarqué aux Champs-Élysées fonctionne sur piles, par conséquent dans toute condition, à la maison, en camping, bref, partout.

C'est un des plus parfaits du genre, il est d'une musicalité et d'une sélectivité sans critique.

#### LA SUSPENSION « MONTLHÉRY »

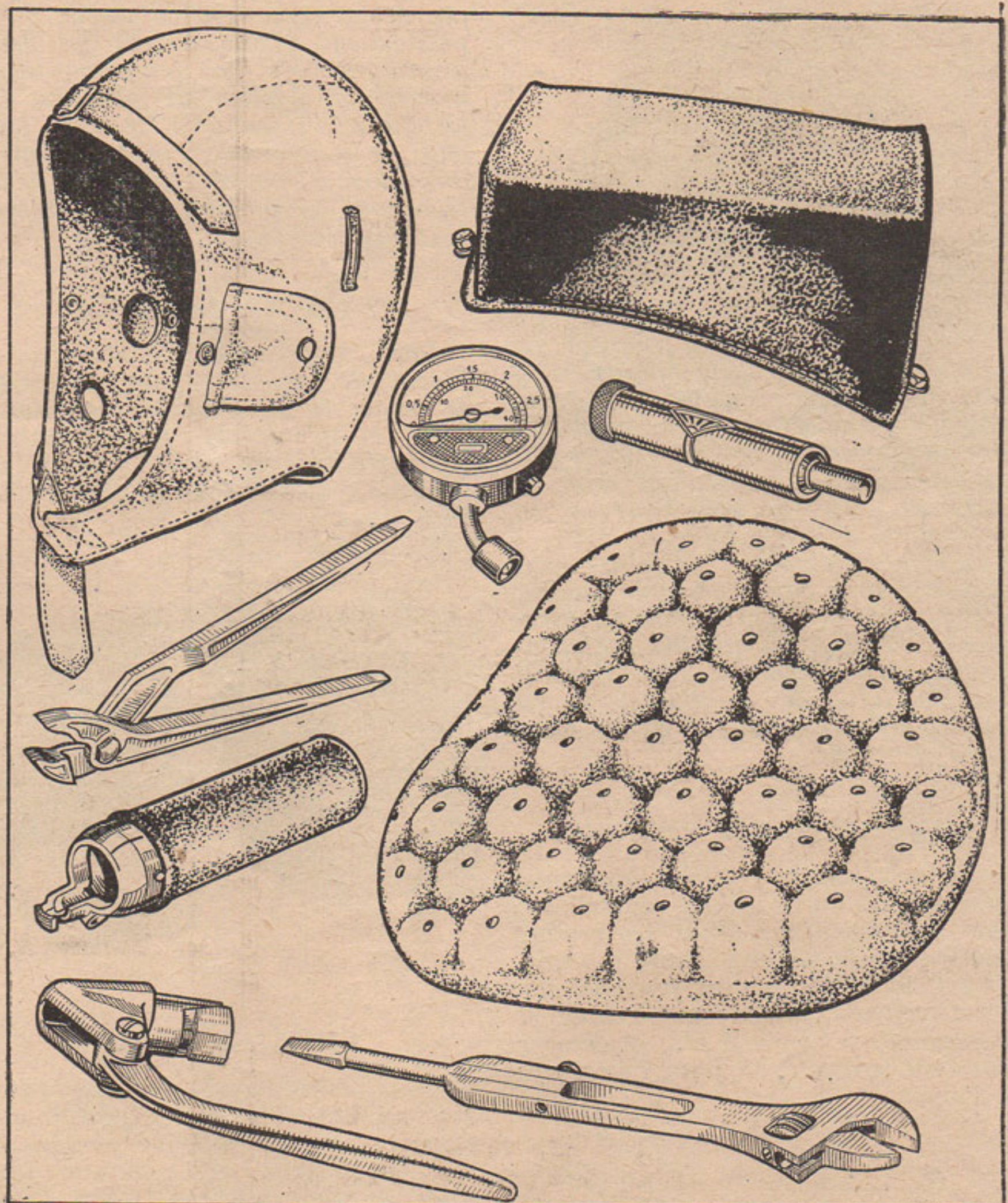
Réalisée par un spécialiste lyonnais, M. R. Lamborot, la suspension arrière Montlhéry est plus spécialement destinée aux motos D.K.W. sur lesquelles elle s'adapte instantanément par échange standard des triangles arrière du cadre. On sait que cet élément du cadre est boulonné et non soudé; il est donc détachable et remplaçable par un élément identique sur lequel a été faite à l'atelier la pose de la suspension télescopique. L'emplacement, l'alignement et l'entre-axe de la machine conservent donc leur cote d'origine. Le débattement est de 6%.

En dehors de ce montage spécial, la Montlhéry peut équiper toute moto et même vélomoteur. Deux modèles sont prévus à cet effet, l'un pour motos de 250 à 500, l'autre pour 100, 125 et 175 cmc.



#### POUR LES PHOTOGRAPHES

Voici le « Guerlux » que nous avons signalé dans notre compte rendu du Salon de la Photo. C'est la plus petite des cellules photo-électriques, elle pèse 72 grammes, cependant sa sensibilité et sa précision pour le calcul du temps de pose sont très grandes.



#### CHEZ REVIL

Revil est un spécialiste de l'accessoire et de l'équipement. Au hasard d'une partie de devantures nous avons repéré dans ses vitrines, parmi de nombreux autres, certains articles fréquemment demandés : serre-tête, siège arrière, coussin alvéolé de selle,

poignées tournantes, leviers et manettes, pinces d'excellente qualité, pompe à graisse, indicateur de pression, et cette clef anglaise combinée avec un tournevis et faisant en même temps pince coupante.

Il y a encore bien d'autres choses à voir chez Revil.

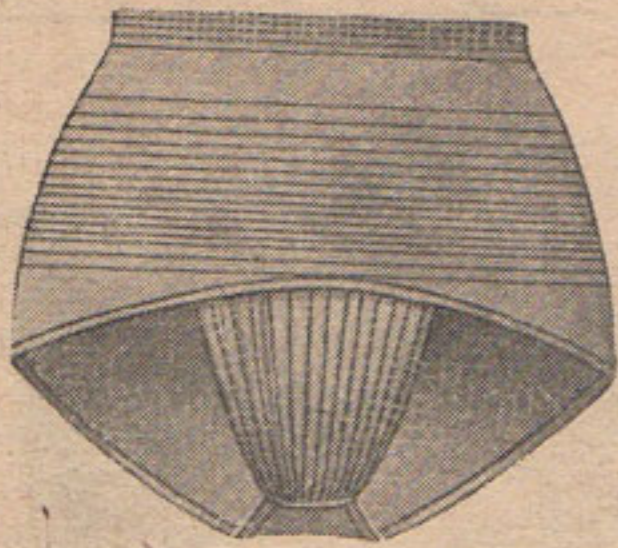
### « L'ELASLIP »

Voici « l'Elaslip » auquel nous avons fait une brève allusion le mois dernier.

Ce slip élastique à forces dégressives invisibles est exécuté sur les mêmes métiers à tricot élastiques que les gaines féminines « la Sirène » de toute forme et de toute nervosité.

On incorpore au tricotage un fil de gomme de grosse section, horizontalement.

Le plus ou moins grand nombre de ces fils de gomme au centimètre de hauteur donne une contention plus ou moins puissante. On arrive ainsi à maintenir les organes à la base de l'abdomen sans apporter de gêne à la taille.

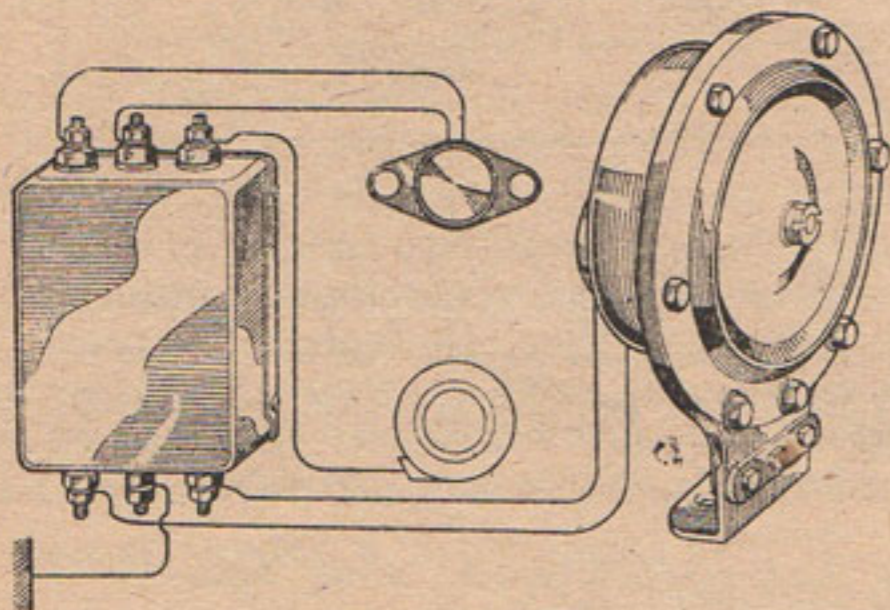


L'«Elaslip», agréable à porter, n'est pas un simple sous-vêtement courant; il a une action qui est un dérivé des découvertes du docteur F.-Z. Glénard dont l'application dans le domaine médical est réservée en exclusivité à la « Sirène ».

La fabrication de l'«Elaslip» avait débuté peu de temps avant la guerre; elle n'a pu être reprise que dernièrement en raison des qualités indispensables exigées pour ce slip. Garanti lavable à l'eau bouillante, il est aussi facile à entretenir qu'un mouchoir de poche.

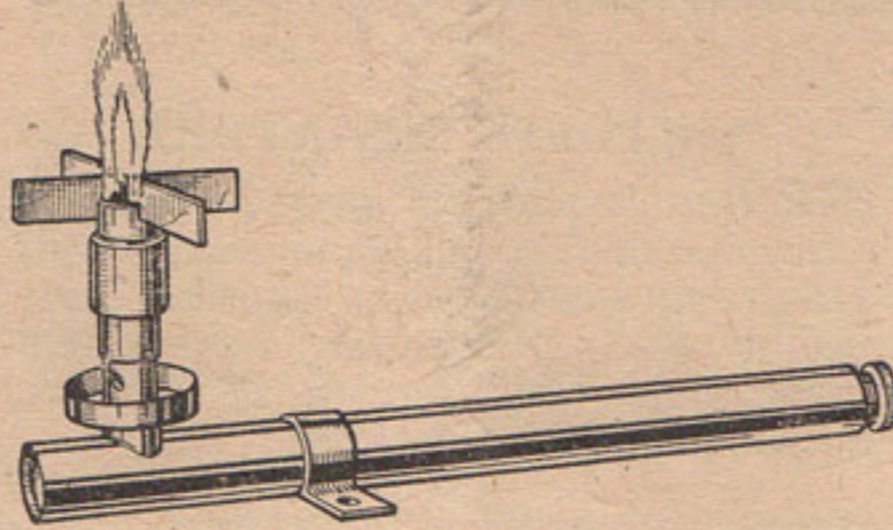
### L'AVERTISSEUR « SANOR »

Cet avertisseur électrique fonctionne directement sur le volant magnétique par l'intermédiaire d'un redresseur, mais sans le secours d'une batterie. Il est de ce fait moins onéreux que l'équipement complet avec cellule et accumulateur de 7 A.H., ce dernier donnant toutefois, en plus, l'éclairage à l'arrêt.



### LE RÉCHAUD « PIP »

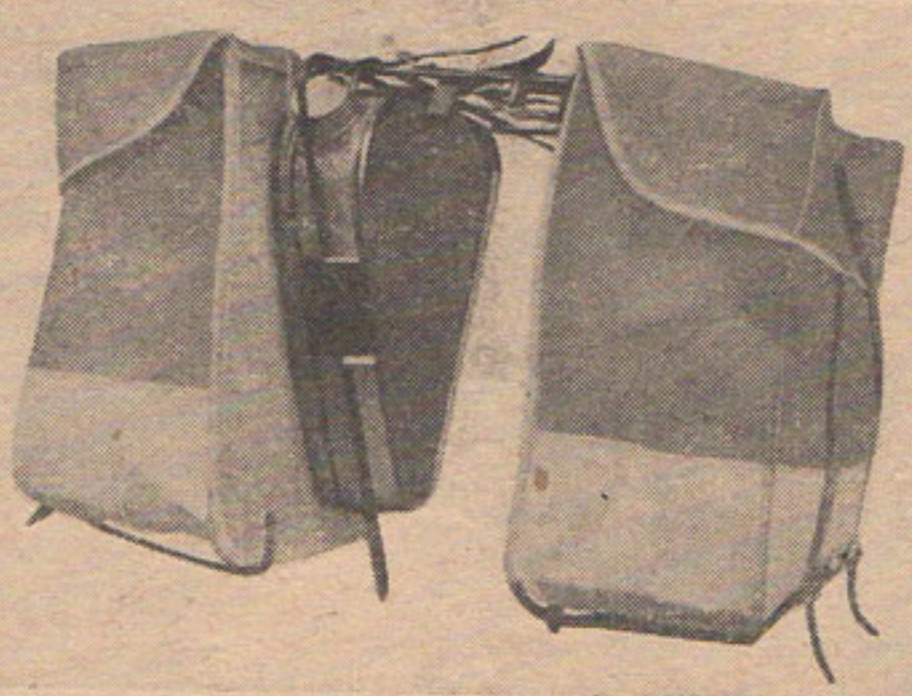
Ce réchaud à l'essence a été lancé par Tito-Landi au cours de la guerre 1914-18; il a rendu de grands services à d'innombrables poilus. Depuis, il a été amélioré. Il est d'un



mécanisme très simple, pas de pompe, pas de pression, pas de risque d'explosion. Il ajoute à cela les deux avantages d'être sans doute le meilleur marché à égalité de qualités des réchauds à essence, et de tenir bien peu de place. Sous la tente après le repas du soir, surmonté d'un manchon, il se transforme en lampe à incandescence.

### POUR « VELOSOLEX »

Chez Deprez, à Courbevoie, ce bidon de secours pour Solexine se monte et se démonte instantanément et n'empêche pas d'équiper le porte-bagages d'une paire de sacs. Ce bidon contient plus de 2 litres.



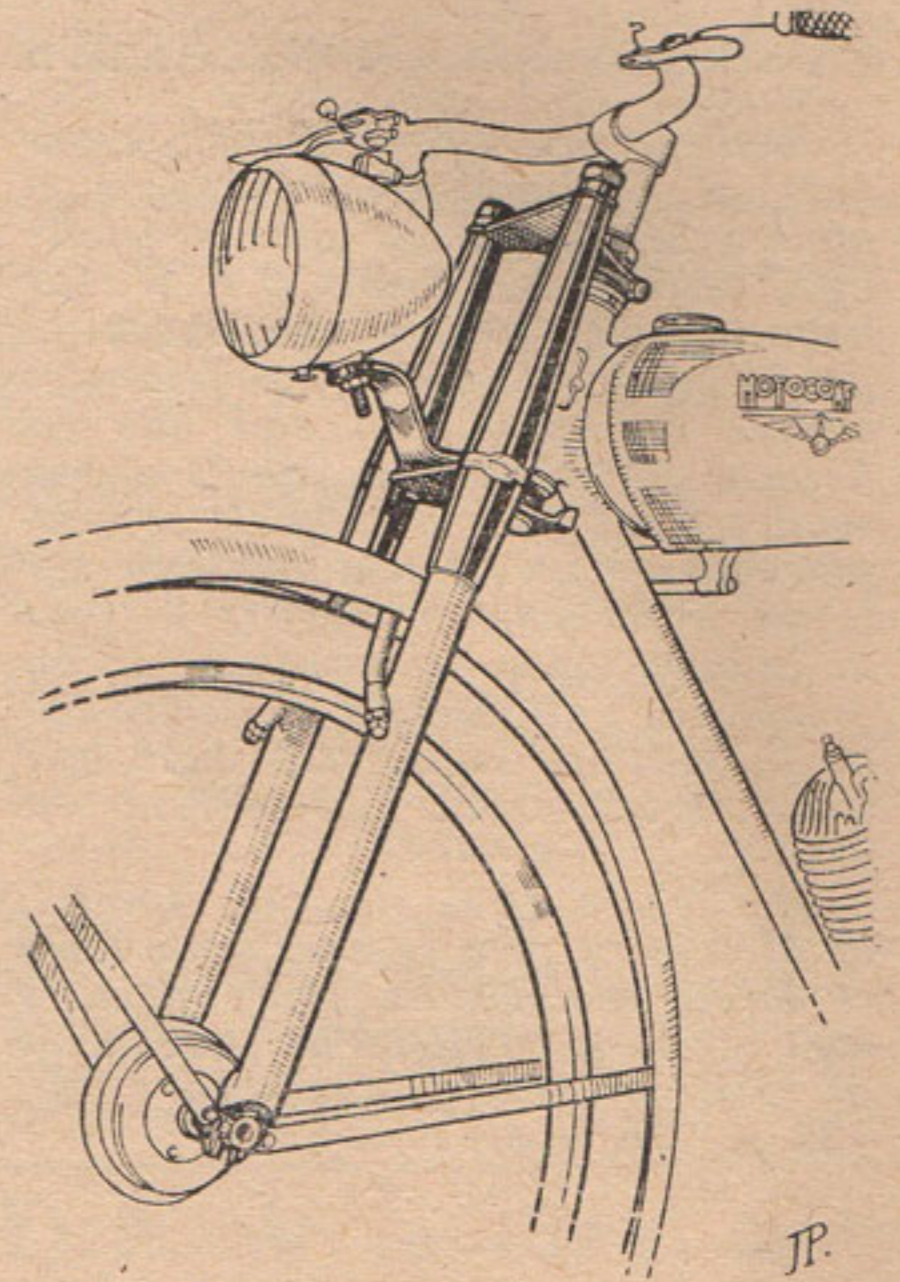
### CHEZ GRAZZINI

Nous avons vu chez ce spécialiste des fourches télescopiques et des suspensions arrière toute la gamme de ses fabrications. Cela mérite une étude spéciale qui fera l'objet d'une prochaine présentation.

Mais, en lever de rideau, voici aujourd'hui une fourche télescopique destinée aux cyclo-moteurs; l'illustration ci-contre la représente équipant un Poney, mais elle peut tout aussi bien s'adapter à tout cadre de bicyclette à moteur auxiliaire. Un bref essai nous en a fait apprécier la souplesse et le confort.

M. Grazzini lui-même, ce que nous n'avons pas osé, a complété la démonstration en escaladant sans précaution les trottoirs. C'est sans doute parce qu'il a des rues si mal pavées dans son voisinage qu'il a conçu et si bien mis au point ses différents types de suspension.

Nous avons remarqué en passant une suspension arrière articulée pour une moto de cross que nous aurons aussi à décrire.



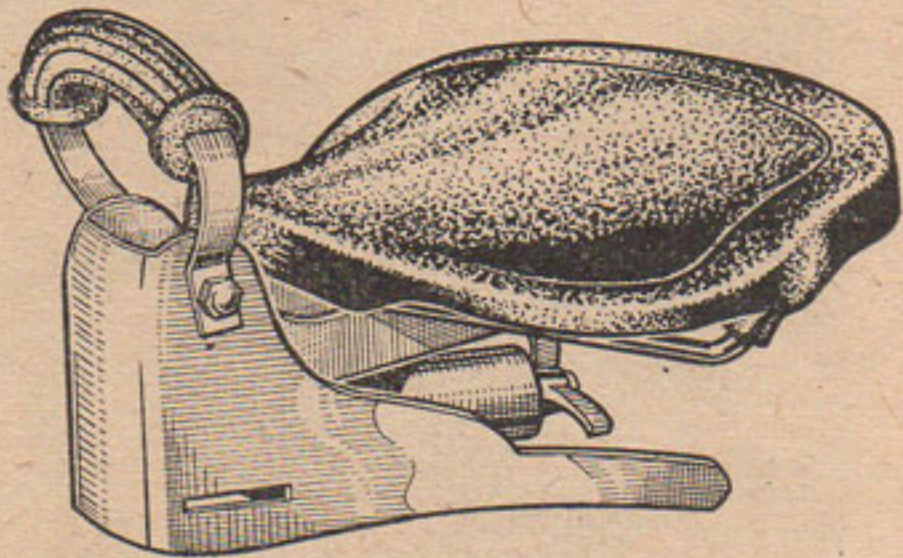
### BOTTE IMPERMÉABLE

Turover, le spécialiste du caoutchouc, a réalisé ces bottes convenant aussi bien à la moto qu'à la chasse et la pêche. Le pied est en caoutchouc, la tige en cuir, elles se lacent comme les bottes dites « aviateur ».

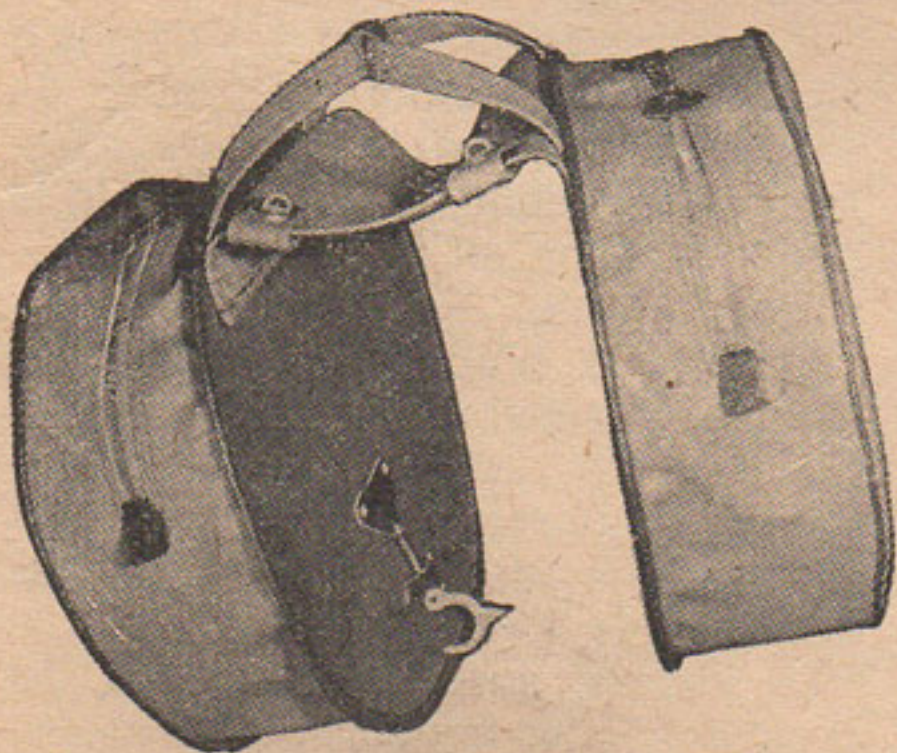


**LE TANSAD « MURCIA »**

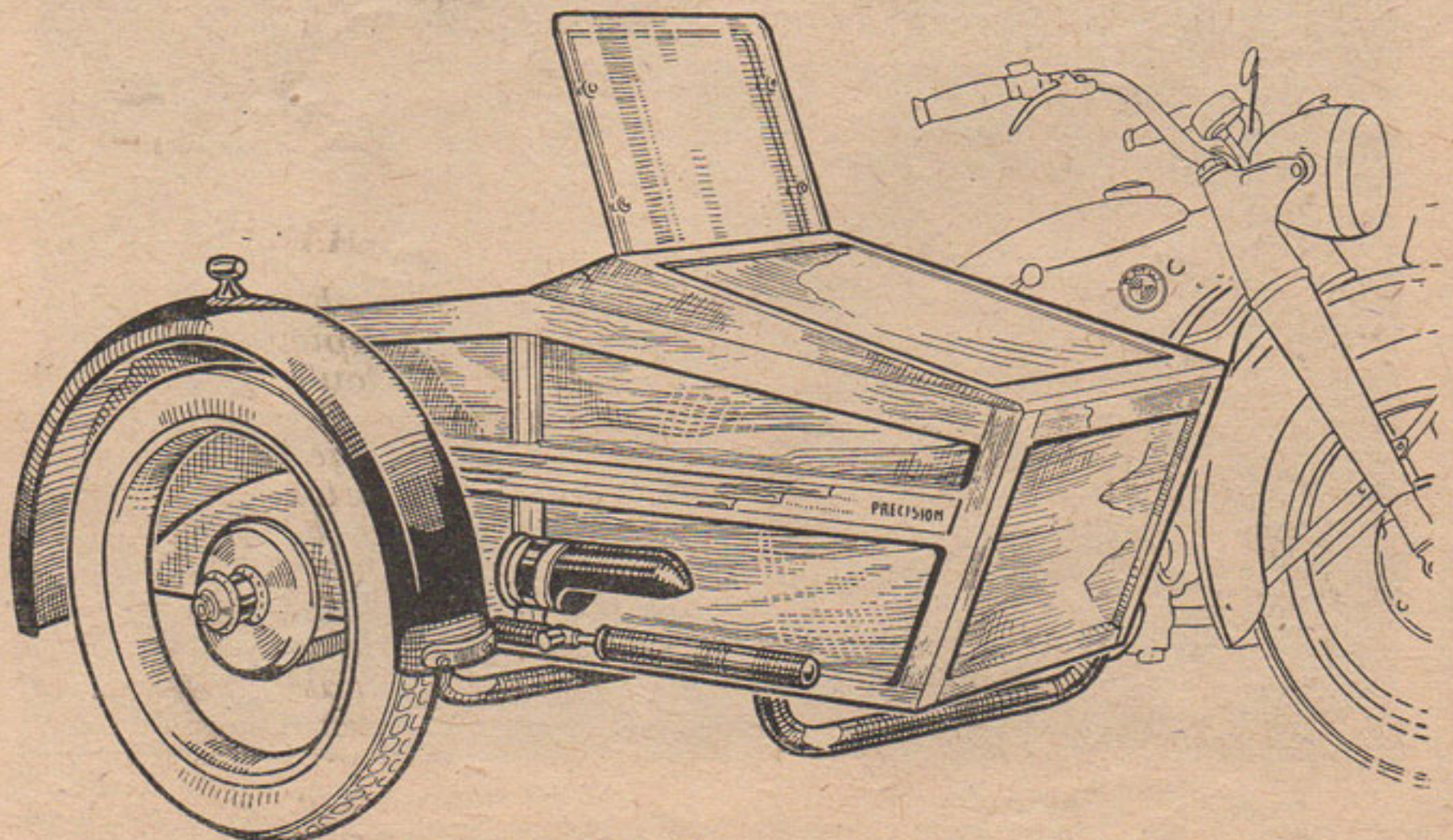
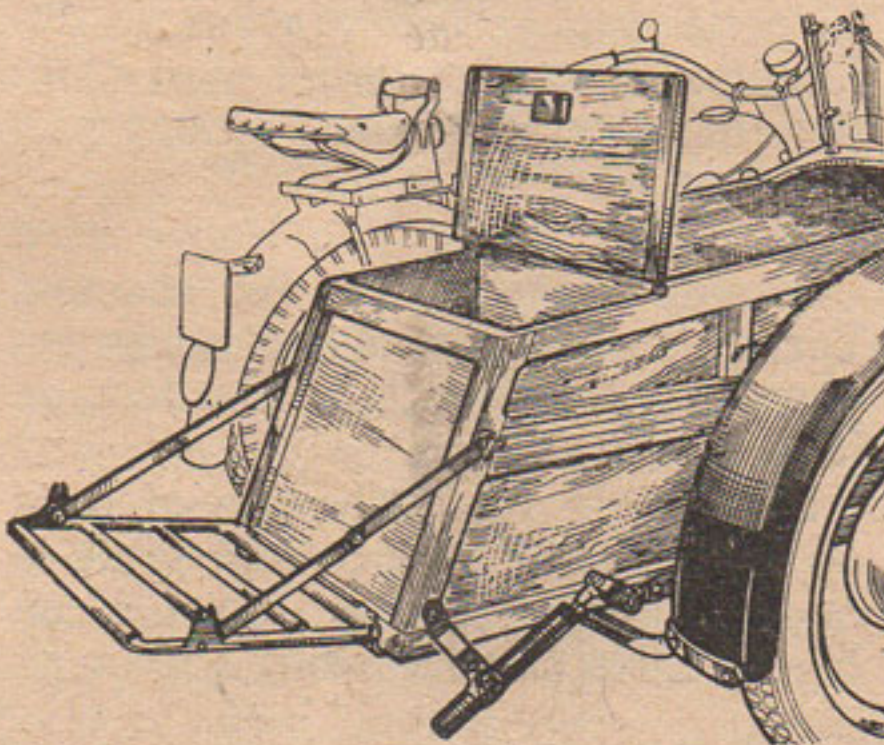
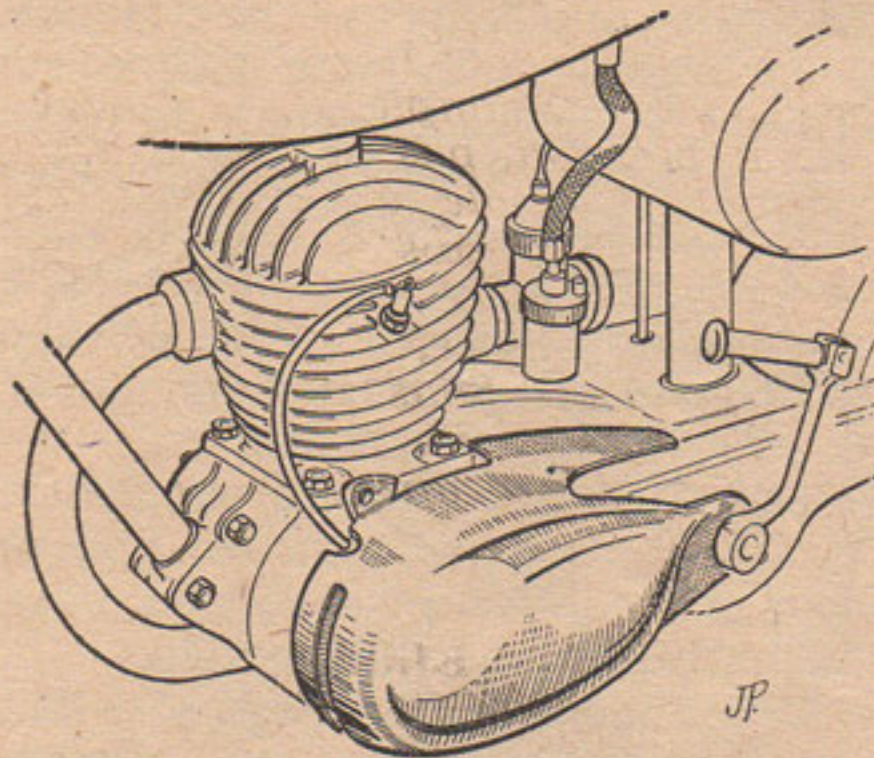
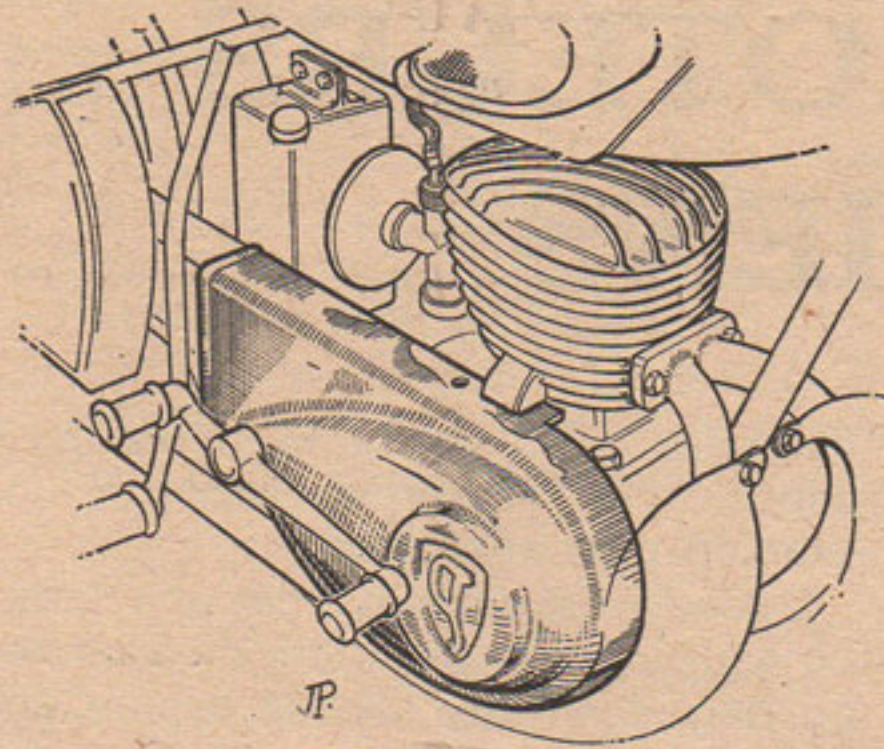
Fabriqué, ainsi que les selles en caoutchouc Pagusa, par la Société des accessoires Murcia, ce tansad est de belle présentation avec son siège en caoutchouc moulé, sa suspension en un point avec ressort réglable suivant le poids du passager.

**LE « VÉLO-CAB » GAMET**

Les sacoches Gamet dites « Vélo-cab » ont quelques particularités; elles sont rondes et de ce fait aussi spacieuses en bas qu'en haut; elles sont fabriquées en Hill-Bag, combinaison de plastique et de textile résistant au soleil, imperméable, infroissable et facile à nettoyer; de plus ces sacoches peuvent se séparer et être utilisées comme sac à main, chacune ayant sa poignée.

**LE NOUVEAU SIDECAR « PRÉCISION »**

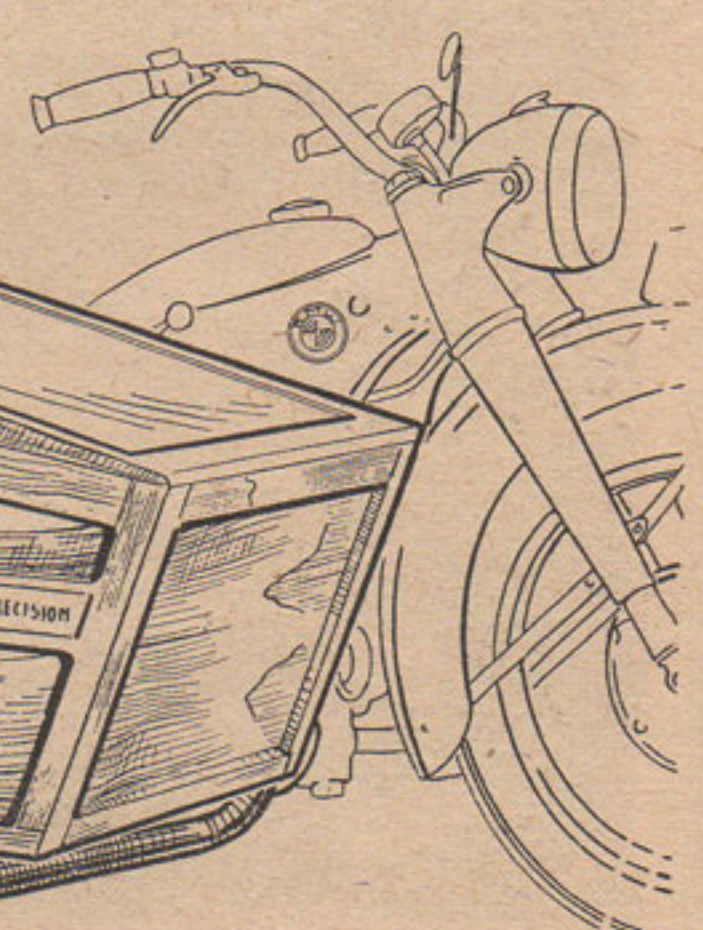
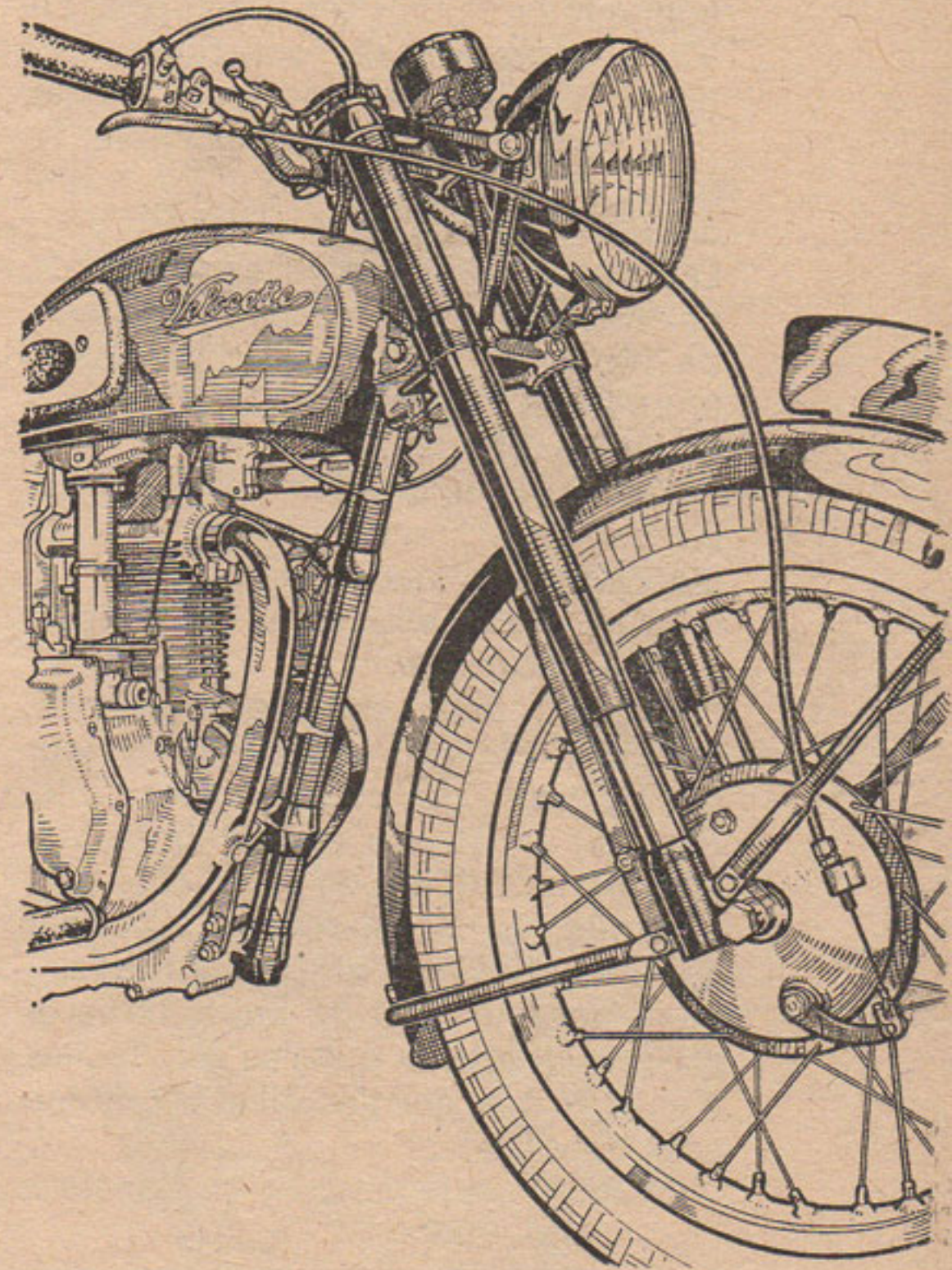
Nous avons pu remarquer sur la machine de M. Adnet un nouveau « Précision » qui a l'avantage de servir à deux fins : travail et promenade. Le couvercle de la caisse est amovible, un grand coffre arrière et un porte-bagages robuste feront la joie des campeurs. L'ensemble est fort bien présenté en caisse bois verni.

**DES CACHE-VOLANT**

On peut voir ci-contre deux carters enjoliveurs de volant magnétique. Le premier est livré en série sur les vélomoteurs Peugeot; le second, qui est réalisé par le coureur bien connu Onda, s'adapte aux 125 Terrot.

**350 VÉLOCETTE**

Quelques K.S.S. sont arrivées chez Habert. Notez la fourche pneumatique « Dowty » qui fonctionne impeccablement et le nouveau cadre interrompu.



# CYCLOMOTEURS ITALIENS

Le "Motom" est un cyclomoteur italien. Les ingénieurs et constructeurs de la péninsule n'envisagent pas ce véhicule comme nous.

Alors que nous cherchons uniquement à soulager le cycliste avec un moteur développant une puissance correspondant à celle d'un cyclo-touriste moyen, alors que nous nous contentons d'une vitesse avoisinant le 30 à l'heure, les Italiens s'efforcent de tirer le meilleur parti de leurs 50 cmc.

Le Motom en est un exemple typique : deux agents de la marque sont arrivés un beau jour à Paris, chez Ladevèze. Ayant franchi le mont Cenis, ils ont procédé par étapes journalières de 200 à 250 kilomètres couvertes, à une vitesse moyenne de 50 kilomètres-heure minimum.

Non contents de cette performance, ils continuent leur périple ayant décidé d'accomplir le tour d'Europe.

Nous avons assisté à leur départ pour la Belgique.

Ce sont deux charmants garçons, corrects, élégants même dans leur combinaison de coupe impeccable. Par leur prestance et leur présentation, ils font déjà une excellente propagande à la marque qu'ils ont adoptée. Les machines sont également dans un état de propreté scrupuleuse; il est vrai qu'elles sont faciles à entretenir et que l'émail et le chrome sont de qualité.

Par là, déjà, la machine se signale à

l'attention des passants, mais son aspect très personnel incite à un examen plus approfondi.

Le cadre est constitué par une sorte de poutre allant de la tête de fourche au moyeu arrière. Elle se sépare en deux branches entre lesquelles repose sur un joint élastique le réservoir. A l'avant, une petite fourche élastique.

Le moteur, à cylindre incliné sur l'avant, est placé à hauteur du pédalier; c'est un 4 temps à culbuteurs enfermés formant bloc avec la boîte à 4 vitesses. Il n'est pas monté rigide sur le cadre, mais s'y adapte par une articulation souple autour de laquelle il peut légèrement osciller.

La transmission finale est par chaîne. Le souci de la sécurité est poussé loin, s'il l'on en juge par les deux freins axiaux, avant et arrière.

La commande des vitesses se fait par poignée tournante, à main gauche. Sur les bagues, la fixe et la mobile, de cette poignée sont gravées les différentes vitesses, le point mort étant déterminé par deux traits rouges qu'il suffit de faire coïncider.

Ce dispositif que l'on trouve avec quelques variantes sur les scooters Vespa, Lambretta et sur d'autres encore, probablement, semble fort en faveur en Italie.

La poignée de débrayage et celle du frein arrière étant solidaires de la bague mobile restent toujours en bonne place sous la main.



La mise en marche se fait au point fixe, la pédale servant de kick.

A droite une autre poignée tournante commande les gaz et voisine avec le levier du frein avant.

Il n'est pas besoin de se mettre en selle et de pédaler pour la mise en route : on la fait au point fixe et à la pédale grâce au petit verrou placé sur le carter moteur qui permet d'actionner le pédalier sans entraîner la roue arrière.

Il y aurait encore bien des détails à signaler sur le Motom : la fixation de solides garde-boue, le porte-bagages, la selle très confortable et jusqu'à la petite sacoche en forme, si judicieusement placée.

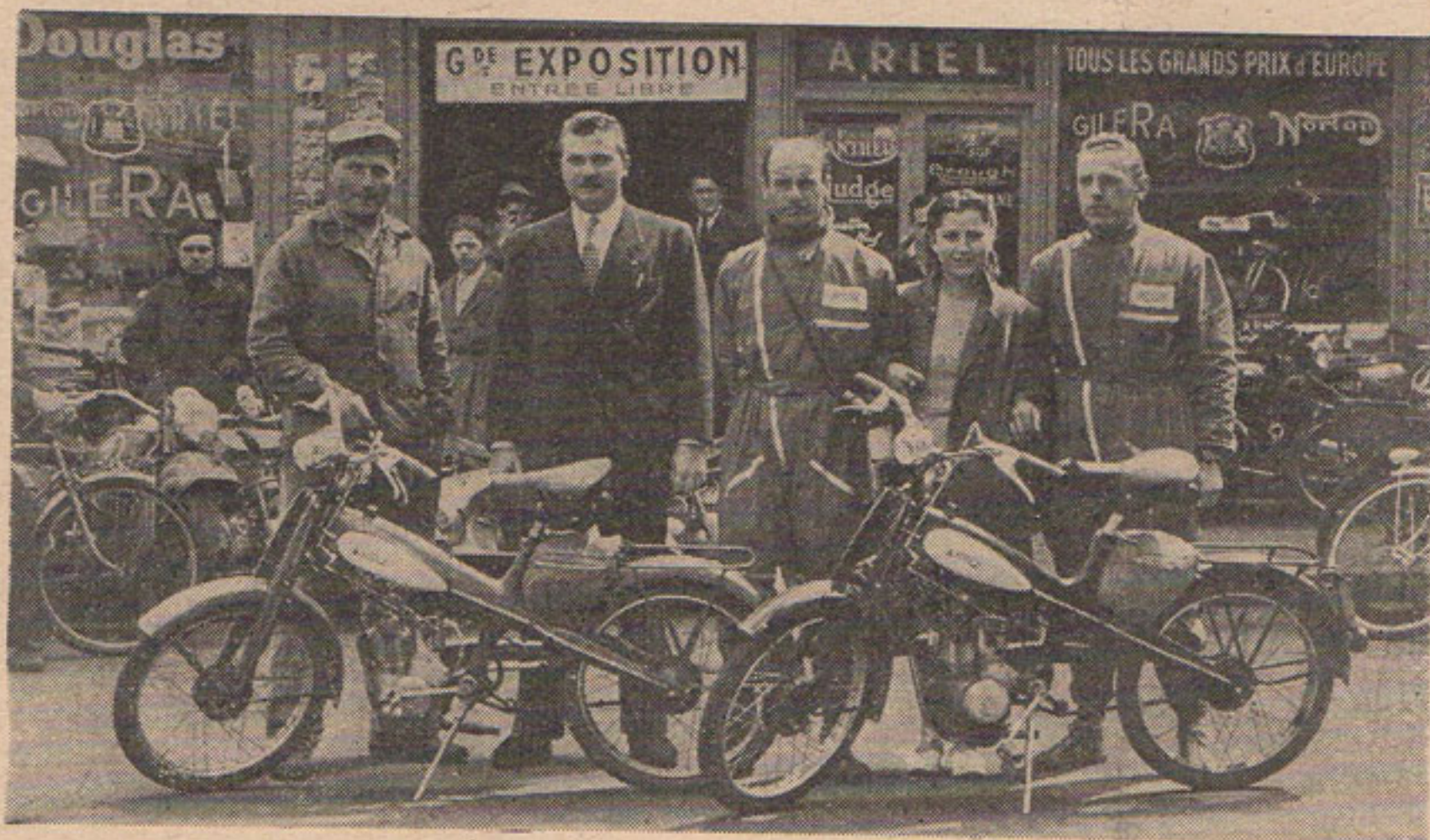
Comme la plupart des motos italiennes, le silence de l'échappement n'a pas été recherché à l'extrême; cela plaira aux sportifs sans trop gêner les riverains car sa tonalité n'est pas désagréable à l'oreille.

La vitesse surprendra un peu les cyclomotoristes français : elle avoisine le 65 à l'heure pour une consommation inférieure à un litre et demi aux 100 kilomètres, ce qui autorise le tourisme à bon compte.

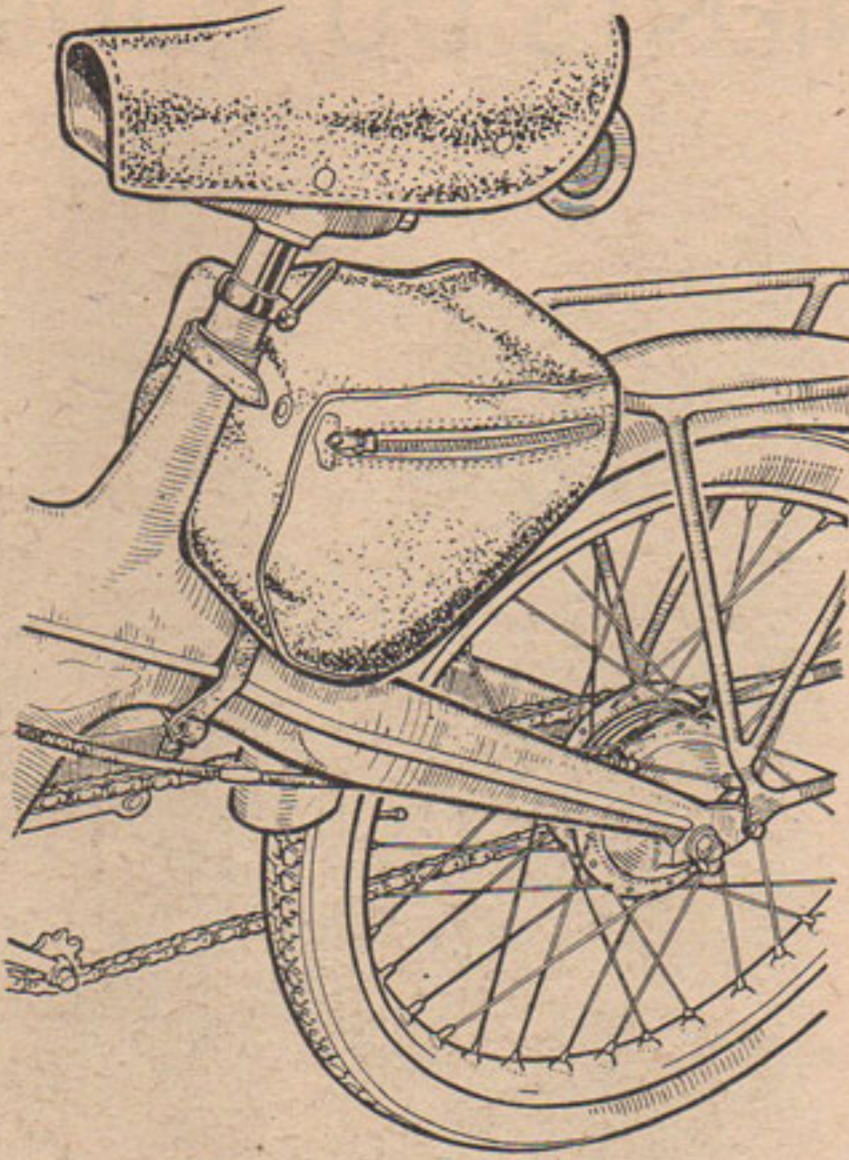
L'un de nos deux voyageurs m'a fort aimablement confié sa machine quelques instants pour une courte promenade.

J'en ai tiré bien du plaisir; le moteur malgré sa faible cylindrée a une accélération très franche; les rapports de boîte sont bien calculés pour grimper alertement les côtes.

Comme, à mon retour, je faisais compliments sur la douceur des com-



MM. Renzo Arcelli, Franco Porta et leur gracieuse interprète posent pour « Motocycles » devant les magasins Ladevèze.



Remarquez le cadre original, la sacoche en forme, large et d'accès facile, et le tendeur de chaîne.

mandes de vitesses, gaz et freins, le propriétaire de la machine m'a fait observer que la question avait été suivie de très près et que le parcours de ces câbles avait été calculé pour supprimer tout rayon de courbures trop accentué: « Jamais, m'a-t-il dit, nous n'avons cassé un seul câble. »

J'ai regardé partir les deux Motom avec regret, car j'aurais aimé que d'autres également puissent les examiner plus à fond.

Je ne suis pas de ceux qui s'extasient d'office sur les productions étrangères; si je m'étends un peu sur ce sujet aujourd'hui, c'est comme je l'ai dit au début parce que nous rencontrons ici une école et une technique assez distinctes des nôtres.

Les Italiens voient le cyclomoteur, comme le scooter d'ailleurs, en sportifs, et nous en pères de famille. En apparence, c'est nous qui devrions avoir raison. Si nous en jugeons par les longs délais de livraison du Velo-solex, par exemple, malgré une cadence de fabrication accélérée, on doit conclure qu'une foule d'acheteurs estiment que ce véhicule est exactement ce qu'il leur faut.

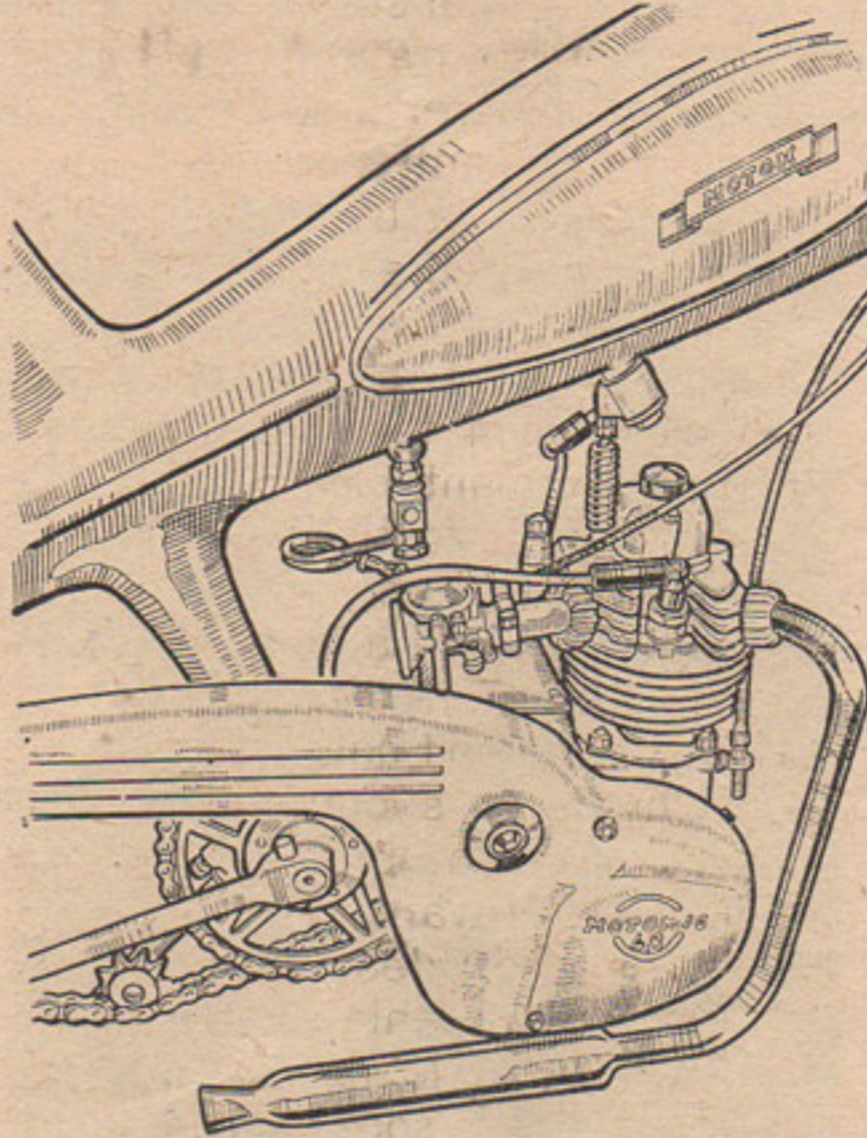
Nous avons tous entendu d'autre part des gens se plaindre que d'autres 50 cmc. étaient, pour eux, trop rapides. On leur objectera qu'on peut toujours régler sa vitesse à son gré; cette critique résultait plutôt de ce que le cadre du vélo n'était pas en rapport avec la puissance du moteur, les freins non plus, bien souvent, et la position du cycliste moins encore.

Il est certain qu'un Poney qui ferait

le 65 à l'heure n'effraierait pas son conducteur comme une bicyclette atteignant la même vitesse.

C'est ce qui se passe pour le Motom; il ne s'agit pas d'un assemblage mais d'un engin dont tous les éléments ont été étudiés pour se bien concilier.

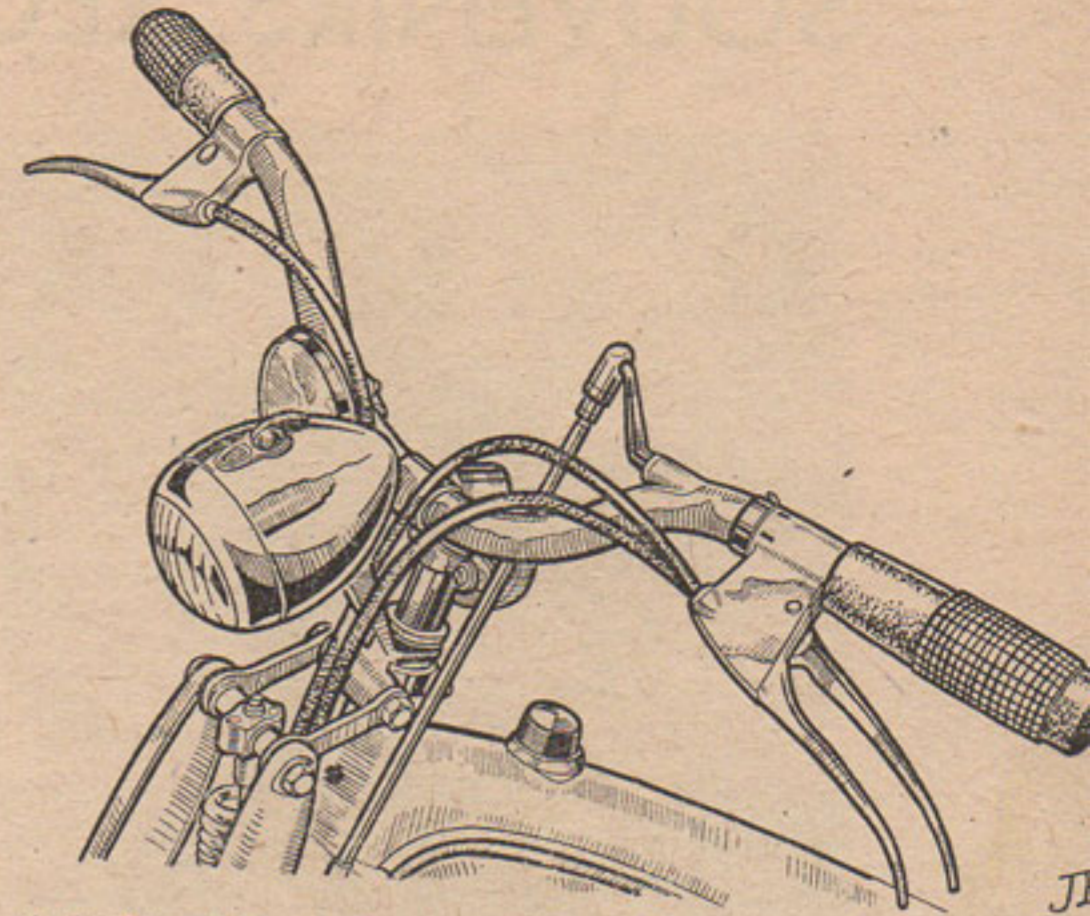
En Italie les motos, même les 125 cmc., sont encore moins que chez nous accessibles à la masse; le cyclo-



Deux vues du bloc-moteur soulignent sa netteté, celle de droite montre la fixation articulée du bloc au cadre.

moteur est naturellement plus à sa portée et donne tout de même par son nerf, ses reprises et sa vitesse quelques agréments à ceux qui ne peuvent briguer mieux.

En outre, le tour d'Europe de nos deux visiteurs laisse entendre que dans d'autres pays on pense comme eux et qu'on est prêt à accueillir cette belle petite mécanique qui sera sans doute un excellent article d'exportation, d'un grand secours pour l'activité

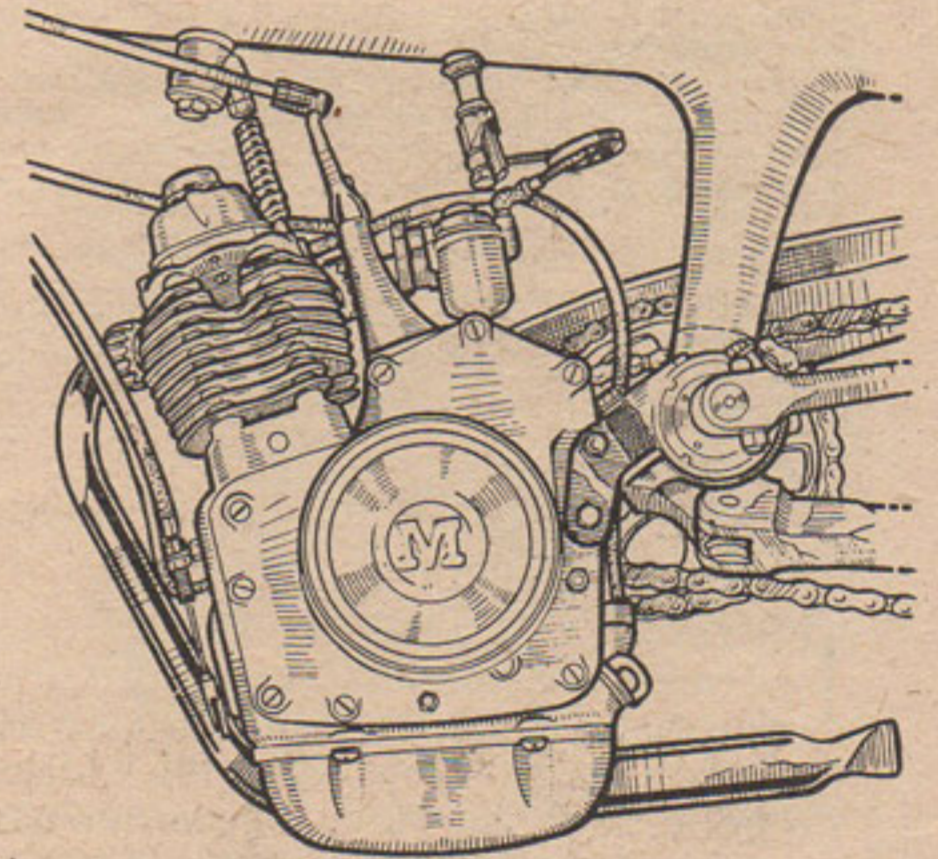


A la branche gauche du guidon, la commande des vitesses se fait par une tringle actionnée par la poignée tournante.

de l'usine Motom. Il en résultera un abaissement du prix de revient au profit des acheteurs nationaux.

Le but de cet article n'était pas tant d'opposer deux tendances, mais plutôt de les confronter, d'en évoquer les avantages et les inconvénients afin qu'éventuellement on en tire toutes conclusions utiles.

Max END.

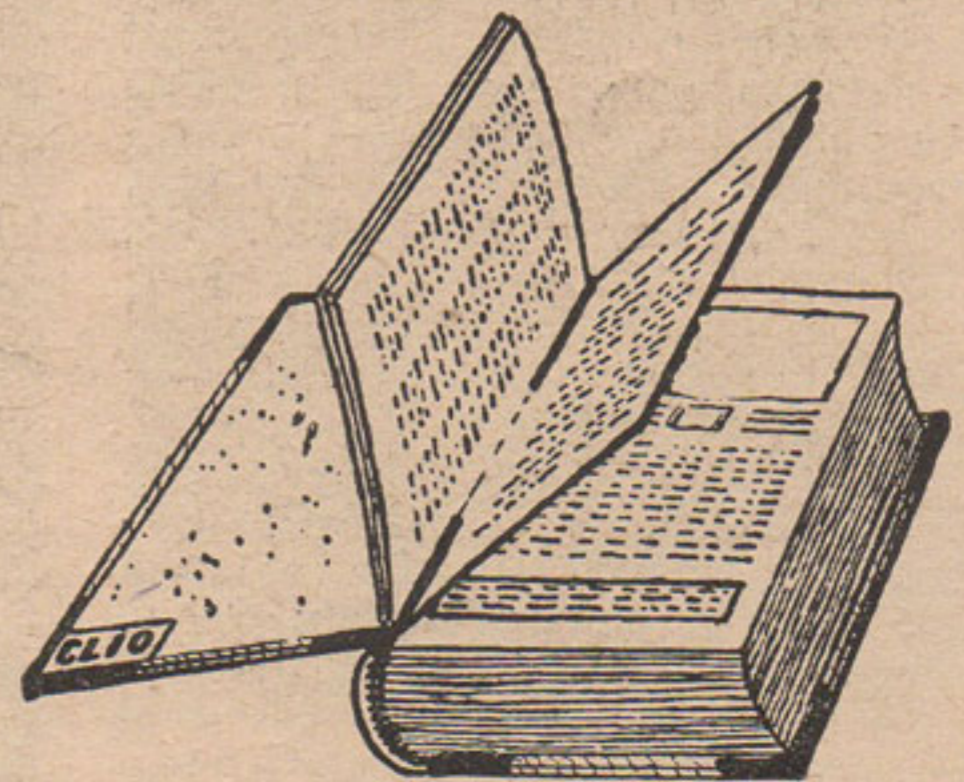


## COMMANDEZ

### VOS RELIURES " MOTOCYCLES "

Elles vous permettront de  
conserver intacte votre  
collection de " Motocycles ".

Envoi contre 250 frs à verser au C. C. du  
Journal Paris 2834-83 ou contre mandat.



# SOUVENIRS, RECORDS, INCONVÉNIENTS DU TOUR



**DANY RCHETTE, dit « CARNERA »**

Ses 34 ans font supporter à la moto 106 kilos répartis sur 1 m. 91. Athlétique, sympathique, c'est un beau garçon.

Il débute en 1931. Il emploie : Gillet, Hustes, Vélocette et B.M.W., mais sa préférence va à la B.M.W. pour les mêmes raisons que celles données par André Schuh.

Comme à eux, la moto-photo lui plaît et c'est l'emploi qu'il aura dans ce Tour 49, le huitième qu'il entreprendra pour un grand hebdomadaire sportif illustré.

Il a parcouru 700.000 kilomètres. En combien de temps ? Cela on ne peut le dire mais voici quelques records qui laissent rêveurs :

- Vélodrome de Reims à Paris-Centre : 1 h. 30;
  - Vélodrome de Tours à Paris-Centre : 2 h. 30;
  - Gare Montluçon à Paris-Centre : 3 h. 30.
- Son avertisseur préféré est le Sanor pour la ville et la Sirène pour les courses.



LS seront 50 au départ de ce Tour, 50 auxquels viendront se joindre une douzaine d'agents motocyclistes de la Police de la Route sous les ordres du lieutenant Jacquet, de Versailles; 50 qui iront recueillir le soleil, la pluie, la poussière que leur distribueront les routes de France.

Par petits groupes ils emporteront le nécessaire pour faire face à toutes les pannes, car le Tour est préparé avec amour comme l'est le Bol d'Or, et les 24 heures consécutives du Bol d'Or sont ici remplacées par 25 journées; 25 journées qui leur apporteront quoi ? Roger Lacroix a de bons souvenirs précédents :

En 1936 à Pau, lors d'un gymkana, un camarade qui devait passer à l'intérieur d'un pneu est resté suspendu à une corde et ne reprit contact avec le sol que grâce à ses amis.

En 1938 une bataille avec farine et œufs frais le fait encore sourire. Heureuse époque !

## ROGER LACROIX

Roger Lacroix a 42 ans. Il mesure 1 m. 71 et pèse 82 kilos.

Il fait ses débuts de motard en 1922.

Il eut une Terrot, une Motobécane, une B.S.A., une B.M.W., une Harley et une Davidson.

Pour les mêmes raisons que son camarade d'écurie, André Schuh, il considère la B.M.W. comme la meilleure moto. Il est lui aussi plusieurs fois millionnaire (en kilomètres)

Dans ce Tour qui sera son huitième, il n'aura pas l'emploi qu'il préfère (moto-photo), il sera motard téléphoniste. Il connaît bien sa moto et la répare lui-même.

Il nettoie la route avec le klacson en ville et la Sirène en courses.



**JEAN CORNIL, dit « LE BEAU JEAN »**

Amoureux du soleil que son torse bronzé retient, Jean pèse 76 kilos pour 1 m. 81. Il est âgé de 37 ans.

Ses débuts motocyclistes se situent en 1930. Il eut : Terrot, Véloce, Ariel, B.M.W. et pour lui aussi la B.M.W. est la meilleure.

Il a déjà parcouru 400.000 kilomètres, dix fois le tour de la Terre... bouclé six Tours de France où son travail préféré est la photo.

Quant à l'avertisseur, ses faveurs vont au Sanor.



**ANDRÉ SCHUH, dit « LE ROUQUIN »**

Timide, effacé, 1 m. 63 et 62 kilos, André Schuh est âgé de 39 ans.

Il débute en 1927 sur une motocyclette; il employa successivement : 1 Motosacoche, 2 Vélocettes, 2 Norton, 2 B.M.W. C'est à la B.M.W. qu'il restera fidèle.

Les raisons de son attachement sont les suivantes : solidité à toute épreuve, rapidité, souplesse grâce à son flat-twin, roues à broches, cardan, etc...

En kilomètres il est plusieurs fois millionnaire; ce Tour 49 sera son dixième et il y aura l'emploi qu'il préfère : la photo.

C'est le roi de la mécanique. Pendant le Tour 48 il cassa une pièce d'embrayage; c'est avec une pièce de voiture 202 qu'il réussit à repartir. Serviable, il fait bénéficier ses camarades de ses connaissances.

Dans les courses il emploie la Sirène et en ville l'Harmonic-Sanor.

Mais le Tour n'est pas toujours joyeux, ensoleillé. Il subit :

En 1935, 23 jours de pluie sur l'ensemble du Tour.

En 1937, il fait une chute dans l'Allos avec Berniaud, de la « Petite Gironde », en bordure du précipice, au passage du peloton.

Enfin, en 1939, il fait la connaissance de sa femme à l'étape d'Annecy, mais cela il le classe dans les bons souvenirs.

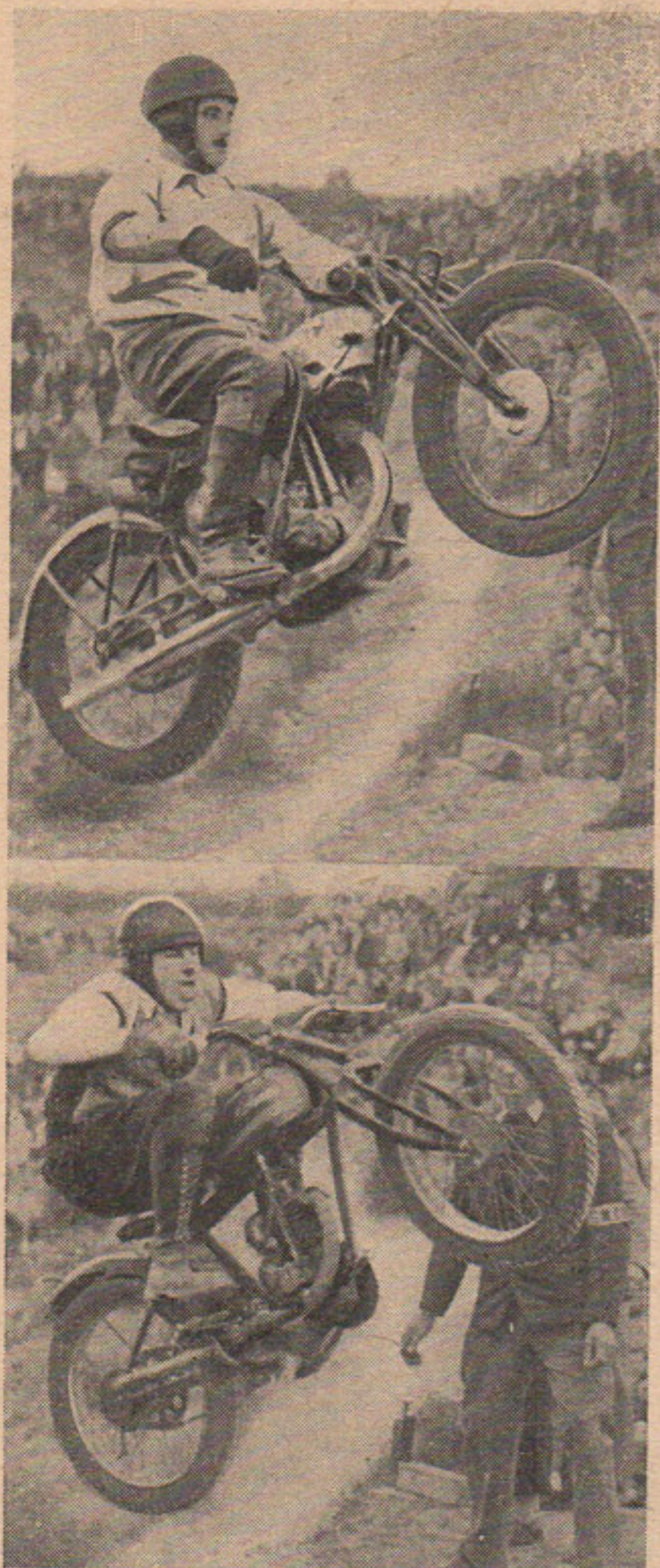
Le Tour 48 a été dur. Descente des cols dans la boue, sous la pluie, la neige. La descente du Galibier avait été transformée en un borbier aussi difficile à traverser pour les motards que pour les coureurs.

Carnera dit : « Chaque Tour est pour moi un bon souvenir ». En effet les moments pénibles s'effacent et il ne reste que la grande camaraderie qui les unit tous.

Rivaux par le travail, ils sont rassemblés par le même amour, celui de la moto.

Jean MARRE.





Notez la différence de style entre ces deux concurrents du Moto-Cross du Roussillon.

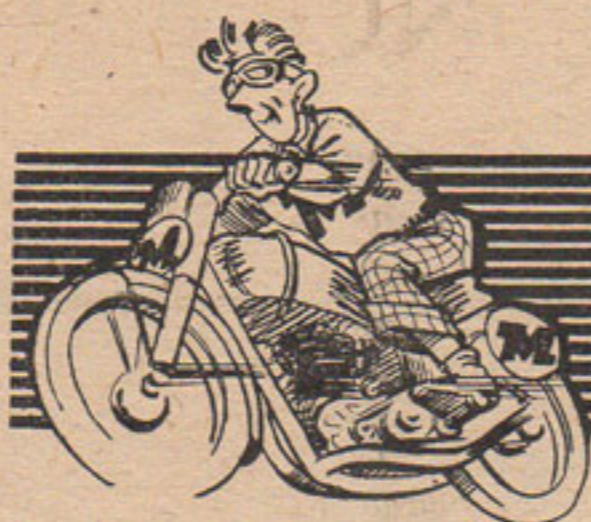
### LE PREMIER MOTO-CROSS DU ROUSSILLON

Surprise incontestée des organisateurs qui, pour leur premier Moto-Cross, connurent une affluence à laquelle ils étaient loin de s'attendre étant donné d'ailleurs le temps plus qu'incertain.

Il est vrai que le circuit prévu : « Las Cobas », est connu de tous les Perpignanais comme très accidenté. Ces buttes presque à pic laissent donc prévoir du « sport » et les spectateurs avides d'émotions fortes ne furent pas déçus. En effet, les « Motards » en compétition se livrèrent à des acrobaties, des descentes et des sauts très spectaculaires qui tinrent en haleine un public vibrant.

Ce premier Moto-Cross organisé par le Moto-Club du Roussillon groupait, outre les Catalans, des adhérents des Moto-Clubs de Narbonne, Béziers, Carcassonne, Lézignan. Tous, sauf les Roussillonnais qui connaissaient le circuit, s'attendaient à un cross classique de moyenne difficulté. Et nous pouvons dire en toute franchise qu'ils eurent en présence des obstacles de cette dure épreuve un mouvement de recul bien compréhensible. Cela ne les empêcha pas d'ailleurs de se comporter brillamment.

Ce fut néanmoins un Catalan, Guichou, qui remporta la finale en couvrant les deux tours du circuit en 3 m. 30 s. Son adresse, son calme firent grande impression. Le deuxième (Combeleran, de Narbonne) ne réalisa que 4 m. 11 s.



# LE SPORT

En résumé, excellente démonstration du Moto-Club du Roussillon qui, encouragé par un tel succès, nous promet pour le début de l'automne un Grand Moto Cross, mais cette fois non plus interdépartemental mais international... et sur un nouveau parcours.

#### Résultats :

150 cmc. : 1. Combeleran (Narbonne) en 4 m. 16 s.; 2. Pech (Lézignan) en 4 m. 30 s.; 3. Ferrand (Lézignan).

175 cmc. : 1. Guichou (M.C.R.) en 3 m. 45 s.; 2. Combeleran (Narbonne) en 4 m. 11 s.; 3. Coll (M.C.R.) en 4 m. 19 s.; 4. Cros (Béziers) en 4 m. 27 s.

250 cmc. : 1. Guichou (M.C.R.) en 3 m. 42 s.; 2. Aristide (M.C.R.) en 4 m. 14 s.; 3. Granger (Narbonne) en 4 m. 20 s.; 4. Combeleran (Narbonne) en 4 m. 22 s.

350 cmc. : 1. Baldelon (Carcassonne) en 4 m. 21 s.; 2. Llupia (M.C.R.) en 4 m. 51 s.

Finale toutes catégories : 1. Guichou (M.C.R.) en 3 m. 30 s.; 2. Combeleran (Narbonne) en 4 m. 11 s.; 3. Aristide (M.C.R.) en 4 m. 14 s.; 4. Coll (M.C.R.) en 4 m. 19 s.

M. RIBIÈRE.

### CIRCUIT D'ENDURANCE DE LA HAUTE NORMANDIE

Rouen 15 mai 1949

Place du Général-de-Gaulle, 6 h. 40... le départ est donné pour les deux premières boucles du circuit. Malgré l'heure matinale nombre de sportifs étaient venus assister aux départs.

Les petites cylindrées partent les premières pour boucler les 483 kilomètres, les autres suivent de minute en minute. Sur 60 engagés, 45 prennent la route.

A 6 h. 55, à bord d'une puissante Delahaye, nous prenons à notre tour le circuit. Dès le premier kilomètre deux concurrents ont des ennuis, mais le gros de la caravane fonce à toute allure jusqu'au contrôle de Buchy où les difficultés commencent : les routes sinueuses ne ralentissent pas l'allure mais il faut montrer de bonnes qualités de pilote. Partout les villageois étaient venus saluer et applaudir les coureurs.

A Neufchâtel-en-Bray il fallut cependant ralentir : routes défoncées, en réfection, souvenirs des bombardements. Après Dieppe, ville contrôle, le long des plages de débarquement routes également en réfection. nous attrapons Saint-Valéry-en-Caux pour redescendre sur Pavilly et toucher le contrôle de Rouen pour repartir sur le Havre par Yvetot (contrôle), puis reprendre les petites routes vers Fécamp (contrôle). A 13 h. 15 passe le dernier concurrent. Nous repartons sur le Havre où nous apprenons que Paray avait bûché dans Quiberville et abandonné. Au Havre Leroy entre en collision avec une voiture et brise sa fourche. Le retour se fait par la vallée de la Seine, Caudebec-en-Caux, Duclair et Rouen. Parmi les concurrents citons Maisonneuve et Lecourt qui ont fait bonne impression. Passet sur sa 175 avait à soutenir les 50 kilomètres-heure imposés aux 350 cmc., ce qu'il fit d'ail-

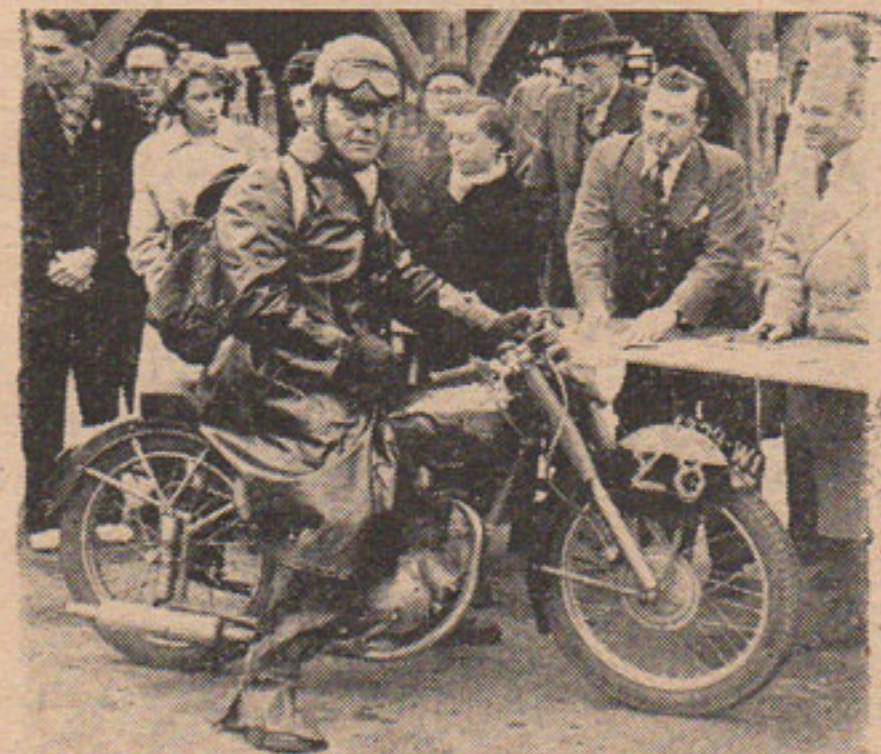
leurs avec brio. Les locaux Gervais en sidecar, les frères Zède, l'équipe Urvoas, le Havrais Lachavre, l'écurie Leberquier-Gervais ont fait une belle démonstration.



Les frères Zède (Monet-Goyon) au départ de Rouen.



L'équipe Jonghi : Urvoas et Bonnal au contrôle de Fécamp.



Passet (Motobécane) au contrôle de Buchy.



Maisonneuve (Magnat-Debon) et Lecourt (48).

L'après-midi, le départ fut donné à 14 h. 40 pour la dernière boucle sur Elbeuf; les coureurs avaient encore à négocier les « 17 tournants » au départ de Moulineau sur une route fraîchement refaite et dont le gravillon rendait les virages bien difficiles dans la traversée de la forêt.

Au retour toujours sinueux l'arrivée était jugée à la Brasserie du Cirque sur les boulevards extérieurs.

Cette épreuve, la 13<sup>e</sup> qu'organisait le club normand, s'est terminée sans grand déchet. Félicitons les organisateurs dont M. Gressent est l'actif président et les autorités départementales qui ont mené à bien cette magnifique épreuve.

J. JAFFRÉ.

#### Résultats techniques

**Groupe Bleu (125 à 250 cmc.).** — Bonnal (M.C. Bondeville); Urvaos (M.C. Bondeville); Lefrançois (M.C. Normandie); Poutraut Claude (M.C. Normandie) 100 points; Pacany Jean (M.C. Normandie) 93 points.

**Groupe Blanc (251 à 350 cmc.).** — Zède Henri, Zède René, Gilbert Paul (Monet-Goyon), Passet (Motobécane), Dubuiger, Pigeon, Tourou, Lemoing, Raulin (M.C. Normandie) 100 points.

**Groupe Rouge.** — Maisonneuve (Magnat-Debon); Hébert, Magnier, Delamare (M.C. Normandie); Depréaux, Lecourt, Maslard, Pointel (équipe Leberquier); Huet (Lille Moto-Club) 100 points.

#### DEUXIÈME CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE BERGERAC du 15 Mai 1949

Le deuxième Circuit National de Vitesse Motocycliste de Bergerac, organisé par le M.C. de Bergerac, a obtenu un réel succès.

Toutes les cylindrées y ont participé, des 125 jusqu'aux 500.

##### Classement :

**Catégorie 125 cmc., 8 tours, soit 23 km. 343** — 1. Réau (M.C. Bordeaux); 2. Bordan (M.C. Bordeaux); 3. Uzé (M.C. Bergerac); 4. Vaqué (M.C. Marmande); 5. Lerat (Guillet); 6. Labénédie (Terrot); 7. Rongieras (M.C. Angoulême);

8. Vidal (M.C. La Réole); 9. Alliot (M.C. Bergerac); 10. Tardy (M.C. Bergerac)

**Catégorie 175 cmc., 10 tours, soit 29 km. 170.** — 1. Dubois (M.C. Bordeaux); 1. Réau (M.C. Bordeaux); 2. Sigala Christian (M.C. Bergerac); 2. Sigala Edgar (M.C. Bergerac); 3. Vaqué (M.C. Marmande); 4. De Ricard (M.C. Agén); 5. Alliot (M.C. Bergerac).

**Catégorie 250 cmc., 12 tours, soit 35 km. 015.** — 1. Brèthes (Excelsior Man); 1. Courronneau (M.C. Bordeaux); 2. Noël (O.K. Suprême); 2. Darrax (M.C. Auch); 3. Rossignol (M.C. Auch); 3. Chevallier (M.C. Angoulême); 4. Robert J.-L. (M.C. La Réole); 5. Vaqué (M.C. Marmande); 6. Peyronnat (M.C. La Teste).

**Catégories 350 et 500 amateurs, 15 tours, soit 43 km. 769.** — 1. (500) Dupras Yvan (M.C. Astaffort); 1. (350) Bernard (M.C. Angoulême); 2. (350) Bonnefoi (M.C. Lesparre); 3. (350) Niéto (M.C. Auch).

**Catégorie 350 cmc. professionnels, 15 tours, soit 43 km. 769.** — 1. Monneret (Vélocette); 2. Guérin (Norton); 3. Laborde (Saroléa); 4. Puyraveau (Matchles).

**Catégorie 500 cmc. professionnels, 8 tours, soit 23 km. 349.** — 1. Behra Jean (Guzzi); 2. Honel Georges (Giléra); 3. Monneret (Vélocette); 4. Guit (Saroléa); 5. Callède (Monet-Goyon); 6. Naudon (Vélocette); 7. Lafon (Triumph).

#### MOTO-BALL

##### Résultats des matches du 15 mai 1949

**Division nationale.** — Avignon bat Orly par 5 buts à 0; A.M.C. Aixois bat Châlons par 7 buts à 2; S.U.M.A. bat Villefranche par 4 buts à 1.

**Division d'excellence : zone Nord.** — Hougate bat Pantin par 1 but à 0; Mulhouse bat Vitry par 3 buts à 1.

**Zone Sud.** — Cavaillon contre Vaison, match nul 0 à 0.

##### Résultats des matches du 29 mai 1949

**Division nationale.** — M.B.C. Villefranche contre M.B.C. Orly, match nul 0 à 0; Versailles M.B.C. contre M.B. Châlons, match nul 1 à 1.

**Division d'excellence : Zone Nord.** — E.M.B. Gennevilliers bat M.B.C. Vitry par 2 buts à 0.

**Zone Sud.** — M.B.C. Marignane bat M.B.C. Cavaillon par 4 buts à 0; M.B.C. Camaret bat M.B.C. Château-Languedoc par 2 buts à 0.

##### Résultats des matches du 29 mai 1949

Résultats des matches du 29 mai 1949 : **Division nationale.** — M.B. Châlons bat R.M.C. Carpentras par 1 but à 0; A.M.C. Aixois

et S.U.M.A. match nul 1 à 1; M.B.C. Versailles et M.C. Villefranche, match nul 0 à 0.

**Division d'excellence : Zone Sud.** — M.B.C. Camaret bat M.B.C. Marignais par 3 buts à 0.

**Zone Nord.** — E.M.B. Gennevilliers bat M.B.C. Pantin par 3 buts à 1.

#### MOTO-BALL

##### Orly-Thiais-Belœil (Belgique)

Le Moto-Ball Belœil (Belgique) avait fait le déplacement pour rencontrer les champions de France 1948. Leur tâche était rude, mais ils ne se déconcertèrent pas pour si peu, ils le prouvèrent car ce fut de rudes adversaires pour Orly, qui durent se dépenser sérieusement pour vaincre. A noter particulièrement la mobilité de la ligne d'avant d'Orly, qui fit une partie éblouissante et, chose aussi agréable, aucune brutalité de la part des deux camps. Une partie rondement menée parfois sèche, mais toujours courtoise. Le public ne bouda pas cette belle réunion et applaudit sans réserve les vainqueurs et les vaincus.

**Résultats :** Orly-Thiais bat Belœil (Belgique). 3 à 0.

J.J.

#### Moto-Ball

##### CHAMPIONNAT DU CENTRE DE MOTO-BALL

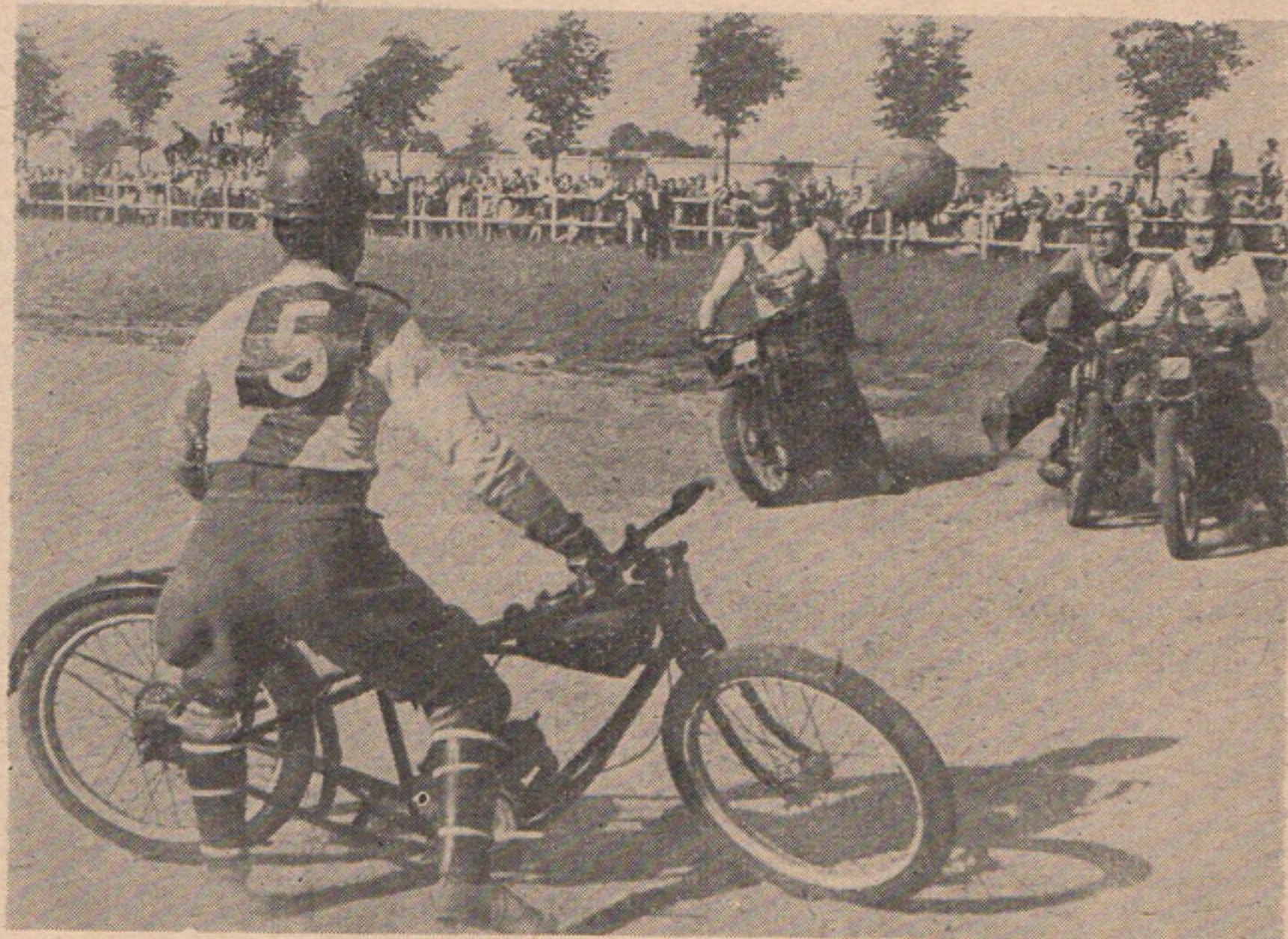
Au cours d'une réunion tenue au Chambon-Feugerolles, le 11 mai dernier, le Moto-Ball Sport Forézien, le Racer-Moto-Ball Ondaine et le Moto-Club Ricamandots ont fixé les dates de Championnat du Centre 1949.

En effet, par suite de la création de la nouvelle région Centre, la F.F.M. a décidé de doter cette compétition d'une coupe et de récompenses individuelles à l'équipe gagnante pour l'année en cours.

L'an prochain, les clubs du Centre seront intégrés dans le championnat de France opposant les clubs du Nord, du Sud et du Centre.

Ci-dessous, l'ordre des rencontres avec indication du match sur le terrain du club premier nommé.

26 juin : R.M.B. Ondaine c. Forézien, stade de la Pourratte.



Une phase du match Orly-Thiais-Belœil.

10 juillet : M.B.S. Forézien c. R.M.B. Ondaine, stade de la Chaléassière.

17 juillet : R.M.B. Ondaine c. M.C. Ricamarie, stade Unieux.

28 août : M.B.S. Forézien c. M.C. Ricamarie, stade Chaléassière.

4 septembre : M.C. Ricamarie c. R.M.B. Ondaine.

18 septembre : M.C. Ricamarie c. M.B.S. Forézien.

### CIRCUIT DE VITESSE DE CARPENTRAS

Catégories 100 cmc. et 125 cmc.

Dimanche 5 juin s'est disputé le premier Circuit de vitesse de Carpentras pour catégories 100 et 125 cmc. Beau temps, affluence de spectateurs, bonne organisation. Voici les résultats. : *Catégorie 100 cmc.*, 1<sup>re</sup> série : 1. Escallier; 2. Faure; 3. Gache. 2<sup>e</sup> série : 1. Darlay; 2. Schaad; 3. Bouchet. 3<sup>e</sup> série : 1. Aymé; 2. Bonnet; 3. Cartoux.

*Finale des 100 cmc.* : 1. Aymé en 14 m. 37 s. 3/5; 2. Schaad 14 m. 50 s.; 3. Escallier 14 m. 55 s.; 4. Darlay 15 m. 10 s.; 5. Faure à 1 tour; 6. Cartoux à 2 tours; 7. Bouchet à 3 tours. Meilleur tour Schaad.

1<sup>re</sup> Eliminatoire

*Catégorie 125 cmc.* : 1. Miliani; 2. Vienne

2<sup>e</sup> Eliminatoire

1. Donino; 2. Escallier; 3. Bordé.

*Finale des 125 cmc.* : 1. Donino 12 m. 40 s. (52 km. 350); 2. Miliani 12 m. 59 s.; 3. Escallier; 4. Vienne; 5. Vidal; 6. Gastin.

Meilleur tour Miliani.

### Moto-Cross de Sèvres

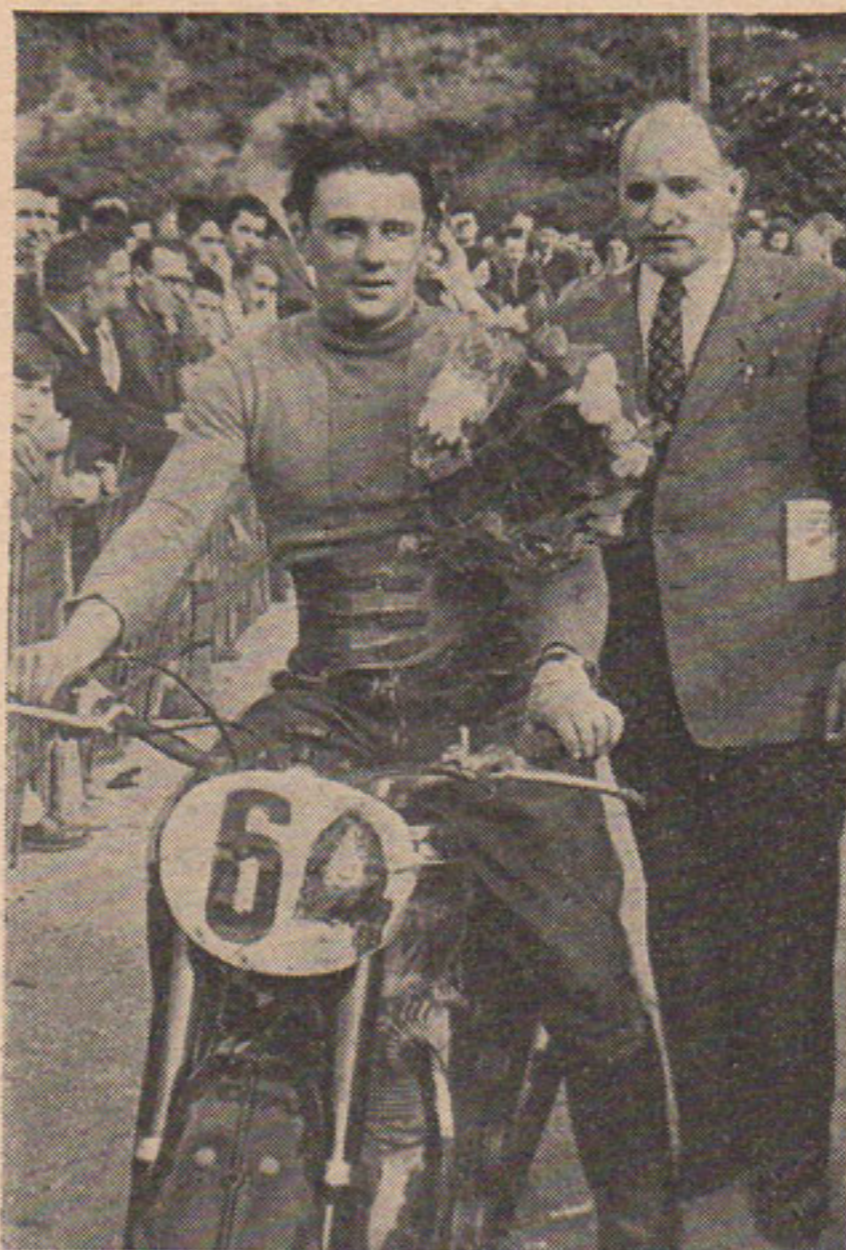
29 MAI

Un terrain de sport en pleine ville; au fond une colline abrupte! C'est dans ce décor que le Moto-Club Sévrien a organisé son premier Moto-Cross d'environ 500 mètres au tour; mais la grimpe était dure à avaler, la descente en lacets plus difficile encore. Quelques concurrents s'en sont aperçus en prenant contact avec les taillis qui la bordent. Mais sans gravité puisqu'ils repartaient aussitôt. La série la plus appréciée fut la catégorie 125 cmc., malgré leur faible cylindrée elles ont trouvé le moyen de battre les 250 cmc... il faut dire que leurs pilotes étaient de qualité; Godey et Meliolé ont fait merveille.



Godey pendant son tour d'honneur.

En 350 cmc. la lutte fut âpre, les 15 tours du parcours ne permettaient pas de faire un pronostic. Bobbio mena une course régulière malgré le handicap que lui faisaient subir ses adversaires en calant dans la montée et se mettant par suite en travers de la piste.



Mesplède de l'A.S.P.P. vainqueur des 500 cmc. aux côtés de M. Vanneau.

La série 500 cmc. a donné bien des émotions, les machines étant plus lourdes et aussi très rapides. Au départ, chacun voulant prendre la tête, il faillit y avoir accrochage évité de justesse par Blat, mais les photographes ont eu chaud; de bout en bout la lutte fut sévère entre Deshaie, Bonnin, Mesplède et Prieur. L'A.S.P.P. se tailla la part du lion aux applaudissements chaleureux des opérations,

Classement général :

125 cmc. (5 tours) : 1. Godey (Saint-Cloud); 2. Melioli (Saint-Cloud); 3. Azey; 4. Finale 250 cmc. (15 tours) : 1. Godey; 2. Macchi; 3. Melioli; 4. Theveney. Finale 350 cmc. (15 tours) : 1. Bobbio; 2. Deshaie; 3. Chaumette; 4. Brocherieux. Finale 500 cmc. : 1. Mesplède; 2. Bonin.

### RECORDS BATTUS A MONTREUIL!

#### Record de vitesse et record d'affluence

Le dimanche 15 mai, l'A.M.S. organisait aux Buttes à Morel, déjà bien connues du public sportif parisien, la deuxième réunion de cross « International » de la saison. La course d'ouverture sur 6 tours réservée aux débutants en 250 et 350 cmc. nous fit assister à une belle empoignade entre ces jeunes débutants amateurs et se terminait par la victoire de Vial, en bonne forme, qui bouclait les 6 tours en 11 m. 01 s. avec une avance appréciable.

1. Vial (M.C.M.), 11 m. 01 s. 3/5; 2. Cousin (A.M.S.), 11 m. 30 s. 4/5; 3. Lorent (A.M.S.), 11 m. 45 s. Meilleur tour par Lorent en 1 m. 48 s. 1/5.

La deuxième course, et la première manche des 500 cmc. Internationaux (nouvelle formule instaurée par l'A.M.S. et qui donne le maximum de chances à tous les concurrents), mettait aux prises sur 10 tours les Anglais Hall et Viney, les Belges Meunier et Mingels, les Italiens Abbertazzi et Milani et nos as français : Ladevèze, Brassine, Verrechia, Legrand et les motards de la police parisienne, Blat et Bonin. Nous assistâmes à une rude empoignade entre Hall et Meunier qui, tout à tour, enthousiasmèrent le public tant par leur audace que par leur

virtuosité. Le train très rapide occasionna quelques bûches; il y eut aussi de nombreuses crevaisons. Au cours de cette manche, le Belge Meunier, lancé à la poursuite de Hall, portait le record du tour à 1 m. 31 s. 3/5. Mais Hall remporte cette première manche.

1. Hall (G.-B.), 15 m. 30 s. 1/5; 2. Meunier (B.), 15 m. 37 s.; 3. Verrechia (F.), 15 m. 58 s.; 4. Mingels (B.), 16 m. 18 s.; 5. Viney (G.-B.), 16 m. 45 s.; les Italiens Abbertazzi et Milan terminent respectivement 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>.

La troisième course inscrite au programme, catégorie « Nationale » 250 cmc., se dispute sur 15 tours. Là encore quelques bûches et crevaisons. L'allure est très rapide. En tête, Fantuz et Fossier ne se ménagent pas. Adnet qui se rapprochait à chaque tour des deux hommes de tête, bûche deux tours avant la fin et malgré son guidon tordu repart de plus belle mais ne pourra malheureusement combler ce retard. A l'avant-dernier tour Fossier saute Fantuz et passe le premier la ligne d'arrivée.

1. Fossier (U.M.M.), 26 m. 15 s.; 2. Fantuz (A.M.S.), 26 m. 20 s.; 3. Théveney (M.C.C.), 26 m. 58 s.; 4. Adnet (M.C.), 27 m. 25 s.; 5. Godey (M.C.C.); 6. Poitte (P.E.); 7. Melioli. Meilleur tour par Adnet en 1 m. 43 s.

La quatrième course est une « Nationale » 350-500 cmc. sur 15 tours. Prieur, tout au long de l'épreuve, tint la tête et nous montra sa classe de façon éclatante. De leur côté les motards de la police tournent fort régulièrement et le classement s'établit comme suit :

1. Prieur (A.M.S.), 25 m. 43 s. 1/5; 2. Mesplède (A.S.P.P.), 26 m. 13 s. 1/5; 3. Margerie (A.S.P.P.), 26 m. 27 s. 1/5; 4. Bobbio (M.C.), 26 m. 31 s. 1/5; 5. Pérard (U.M.M.), 26 m. 44 s.; 6. Lutra (M.C.C.) à 1 tour.

La cinquième course est la deuxième manche des 500 Internationaux. Les coureurs prennent place lorsque, au moment de donner le départ, le directeur de la course s'aperçoit qu'il n'a que huit hommes sur dix? Où sont donc Viney et le célèbre Basil W. Hall? Le speaker en profite pour le réclamer en chantant : « Où es-tu Basil! » (air connu), pour la plus grande joie des spectateurs. Enfin, nos deux hommes arrivent et gagnent leurs places. Mais, énervés par l'attente, il y a plusieurs faux départs; Abbertazzi casse sa chaîne... Enfin tout rentre dans l'ordre et nos dix coureurs s'élancent.



Bobbio 1<sup>er</sup> des 350 cmc. à Sèvres.



Ci-dessus, de gauche à droite : Verrechia, Meunier, Milani.

Ci-dessous : Basil Hall, brillant vainqueur.

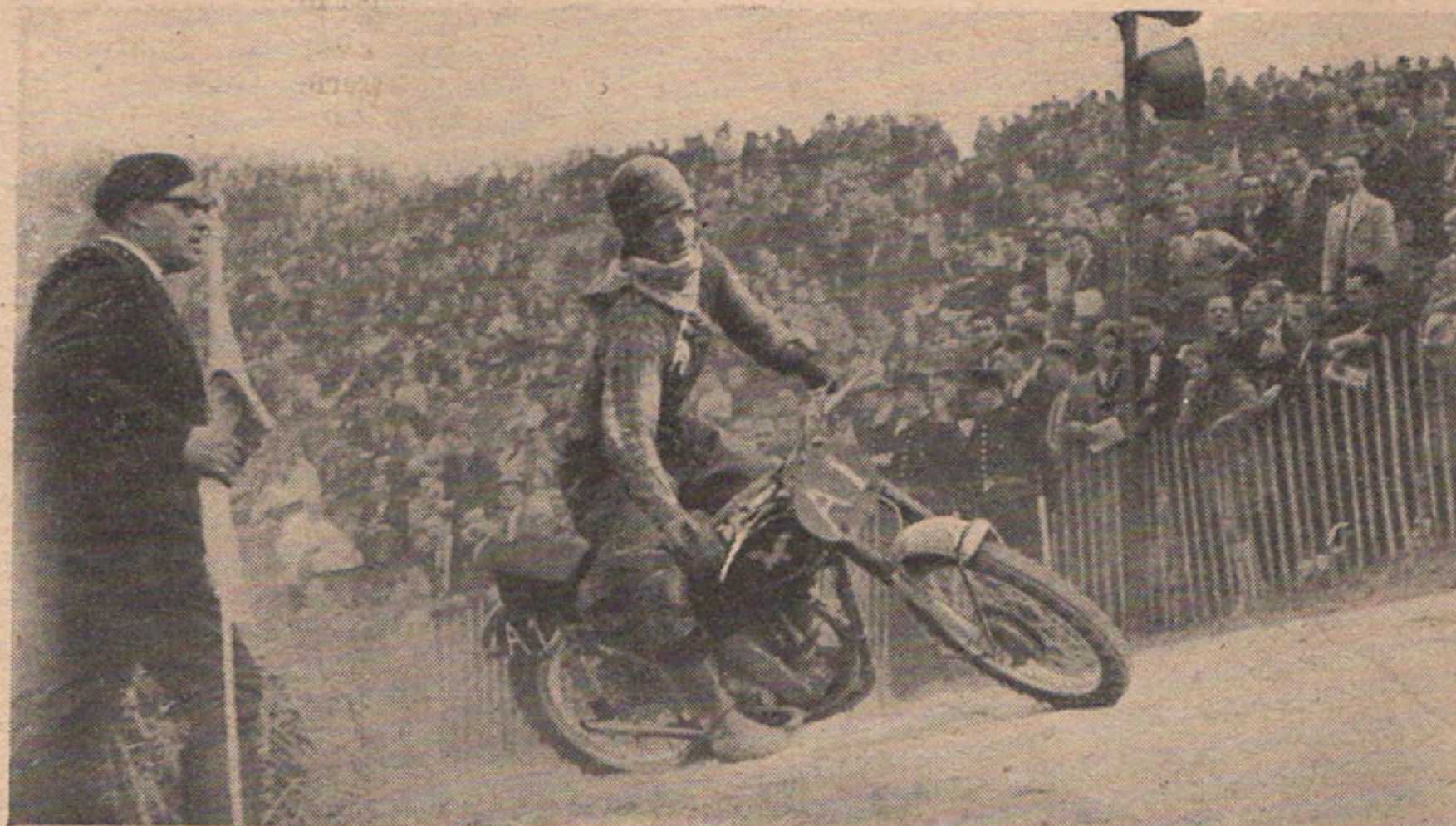
Meunier a pris la tête avec Hall dans sa roue qui, tel le chat guettant la souris, n'attend que l'occasion de le passer. Derrière ces deux hommes nous trouvons Mingels qui montait la nouvelle F.N. A.C.T. de cross, une bien belle machine au bloc formidable et à la tenue de route impeccable..., Verrechia, Brassine, Abbertazzi, Ladevèze, Viney, Legrand, Blat, Milani, etc... A mi-course Abbertazzi bûche dans un virage et Ladevèze, qui était dans sa roue, ne peut l'éviter et lui passe dessus; Abbertazzi repart mais pour s'arrêter au quartier des coureurs. Il n'est pas blessé : plus de peur que de mal. Ladevèze crève au tour suivant. Pendant ce temps Hall, au septième tour, littéralement déchaîné, passe Meunier au virage devant le chronométrage, et par la même occasion bat de nouveau le record du tour, propriété de Meunier dans la première manche. Le nouveau record est de 1 m. 29 s. 4/5. Et Hall remporte la deuxième manche.

1. Hall (G.-B.), 15 m. 23 s. 2/5; 2. Meunier (B.), 15 m. 26 s. 1/5; 3. Mingels (B.), 16 m. 04 s. 2/5; 4. Viney (G.-B.), 16 m. 06 s.; 5. Verrechia (F.), 16 m. 08 s. 2/5; 6. Brassine (F.), 16 m. 21 s.; 7. Legrand (F.), 16 m. 40 s. 1/5; 8. Blat (F.) à 1 tour; 9. Milani (I.) à 1 tour; 10. Bonnin (F.) à 1 tour.

La sixième course en 350-500 cmc. Internationaux français se déroule sur 15 tours, voit de nombreuses chutes, notamment celles de Thuillier, Hue, Tisserand et Brassine nous donne des émotions en cassant ses freins. Les meilleurs hommes se succèdent tour à tour au commandement et c'est finalement Deshaies qui remporte cette épreuve.

1. Deshaies (A.S.P.P.), 25 m. 34 s.; 2. Lorillère (B.M.C.), 25 m. 45 s. 1/5; 3. Lusseyran (A.M.S.), 26 m.; 4. Perlin (écurie Ladevèze), 27 m. 58 s. 1/5; 6. Brassine, 28 m. 02 s. 1/5.

Et pour terminer la réunion c'est la troisième manche des Internationaux, toujours sur 10 tours. Hall, certain de remporter la première place au classement général par ses deux précédentes victoires, ne force pas l'allure et se contente de suivre Meunier; à un moment li se laisse même passer et passe en troisième position.



Ce manque de combativité lui vaut de nombreux coups de sifflets des spectateurs. Meunier se trouve donc en tête, suivi de Hall, Verrechia, Viney, Legrand, Mingels, Milani, Blat; et la finale se termine dans l'ordre indiqué.

Le classement général voit donc en tête Hall (G.-B.); 2. Meunier (B.); 3. Verrechia (1<sup>er</sup> des Français); 4. Mingels (B.) et Viney (G.-B.).

PIERRE.

#### LE M.C.I. DES CENTAURES NOUS COMMUNIQUE :

Le Conseil de Présidence a élu président d'honneur du M.C.I.M.C. M. Marcel Haecker qui est le président de la F.I.C.M.

Nous adressons à M. Marcel Haecker toutes nos félicitations pour cette distinction qui honore et consacre son incessante action en faveur du motocyclisme international.

Quant au IV<sup>e</sup> Rallye international de la Madone, qui se déroulera le 17 juillet,

tous les clubs y participant avec au moins 6 membres recevront la grande plaquette en bronze, véritable objet d'art.

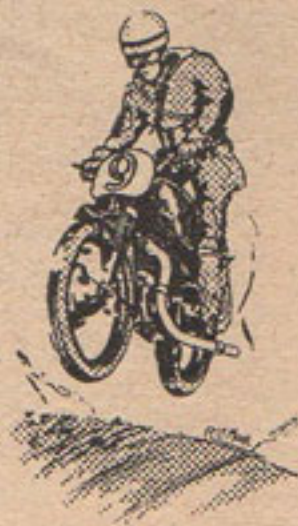
Le président Marco Ré espère que la participation française sera importante cette année; elle est en tout cas assurée d'un chaleureux accueil.

Le Conseil de Présidence réunit d'ailleurs de hautes personnalités des divers pays où le motocyclisme est répandu, qu'on en juge plutôt :

**Président d'honneur** : M. Marcel Haecker, de Genève. **Président effectif** : Dr. Comm. Marco Re, de Castellazzo-Bormida. **Vice-Présidents** : M. Albert Ducraux, de Lausanne (Suisse française); Sig. Silvio Carmine, de Bellinzona (Suisse italienne); Hr. Joseph Soehner, de Zurich (Suisse allemande); Sr. José Alsina d'Escaldes, d'Andorra (Andorra); Sr. César Viamonte, de Barcellona (Espagne). **Commissaires** : M. Charles Aerts, d'Anvers (Belgique flamande); M. Maurice Piplart, de Mons (Belgique wallonne); M. René Labau, de Narbonne (France); Comm. Leone Massetti, de Rome (Italie). **Secrétaire général** : Dr. Piero Lava, d'Alexandrie. **Conseillers** : Comm. Mario Salani, de Florence; Sig. Amedeo Venturini, de Gênes; Comte Gaetano Besane, de Milan; Rag. Mario Bocca, de Turin;

Comm. Giuseppe Doglioli, p'Alexandrie, Cav. Pietro Giraudi, de Castellazzo-Bormida; Rag. Domenico Attrovio, d'Alexandrie; Sac. Cav. Luigi Pratti, de Castellazzo-Bormida; Dr. Lorenzo Capriata-d'Alexandrie; Avv. Cav. Pio Astuti, de Castellazzo-Bormida; Sig. Giacomo Negri, de Castellazzo-Bormida. **Questeurs** : Sig. Teresio Poggio, Sac. Giovanni Maestri, Sig. Longo Pietro.

« Motocycles » décline toute responsabilité en ce qui concerne les programmes ou listes d'engagés insérés dans les exemplaires des revues vendues à l'occasion des manifestations sportives.



# LE 21<sup>e</sup> BOL D'OR

Sur le circuit routier de Montlhéry, le départ du 21<sup>e</sup> Bol d'Or, organisé par l'A.M.C.F. et son directeur M. Mauve, a été rendu quelque peu délicat par suite d'une malencontreuse et tenace averse qui exigeait de la part des coureurs quelques précautions élémentaires.

C'est sans doute à cette manifestation atmosphérique antisportive que Tatave, le grand vainqueur, doit d'avoir loupé de 16 kilomètres le cap des 2.400 et du 100 de moyenne?

Dans cette épreuve toutes les catégories étaient représentées avec l'appoint d'une équipe de la Gendarmerie nationale engagée dans différentes catégories, mais qui fit une magnifique démonstration d'ensemble, comme on le verra plus loin.

Il y avait, au départ 57 partants, 36 furent classés à l'arrivée; le déchet, comme on le voit, a été assez copieux. Nous reconnaissons au terme de ces 24 heures : 4 motos de 500 cmc.; 11 de 350 cmc.; 4 en 250 cmc.; 2 en 175 cmc.; 9 en 125 cmc.; 3 sidecars 1.000 cmc.; 1 side 600 cmc. et 2 sidecars 350 cmc.

C'est en 250 cmc. que le déchet semble avoir été le plus important; sans doute les pilotes des rouges machines italiennes se sont-ils laissés dominer par leur esprit de lutte et ont-ils mené leur monture trop rapidement par une pareille épreuve.

La Norton du vainqueur Lefèvre, de l'écurie Garreau, par contre semblait être maintenue volontairement par son cavalier bien au-dessous de ses possibilités. Grâce à cette tactique le sage Tatave ne connut d'autres arrêts que ceux nécessités par le ravitaillement; il devança ainsi le deuxième, Lauer, égale-

ment de l'écurie Garreau, de plus de 400 kilomètres, suivi à moins de 10 kilomètres par l'adjudant Massiot, de la Garde républicaine et chef de l'équipe de la Gendarmerie nationale, Sutra et Venin fermant la marche avec des écarts plus ou moins importants.

Le vainqueur de la catégorie 350 cmc. est Fradin de l'A.M.C.F., suivi de trois gendarmes (c'est peut-être pourquoi il se sauvait si vite!), Ponsen des Gardes républicains de Satory, Marcadier, maréchal des logis chef au 1<sup>er</sup> escadron du Train et Ouvrardot de la Garde républicaine de Paris. Ces trois derniers ont fait en faveur des motocyclistes de la Gendarmerie nationale une magnifique performance d'ensemble, terminant dans un mouchoir (ou si vous préférez, un drap, de lit) avec moins de 60 kilomètres entre le premier et le dernier d'entre eux.

Ils sont suivis par Rossignol qui eut des ennuis mécaniques malgré une belle préparation, mais sûrement pas avec ses magnifiques moyeux. C'est plutôt du côté de la boîte que ça a dû se passer... toujours la glorieuse incertitude du sport.

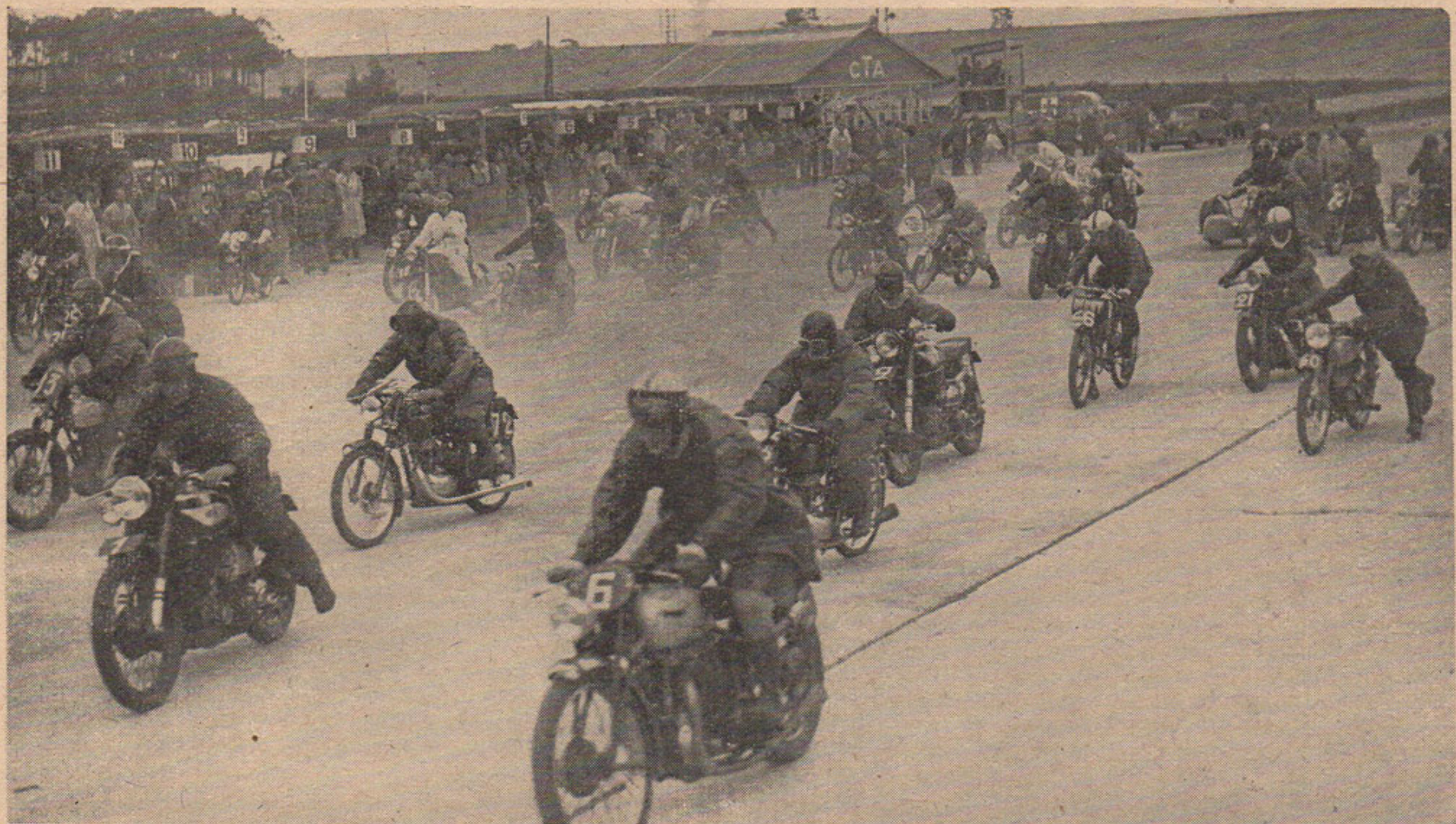
En 250 cmc. c'est un amateur qui remporte la catégorie, Gillard du M.C. d'Auvergne, à 73 km. 278 de moyenne.

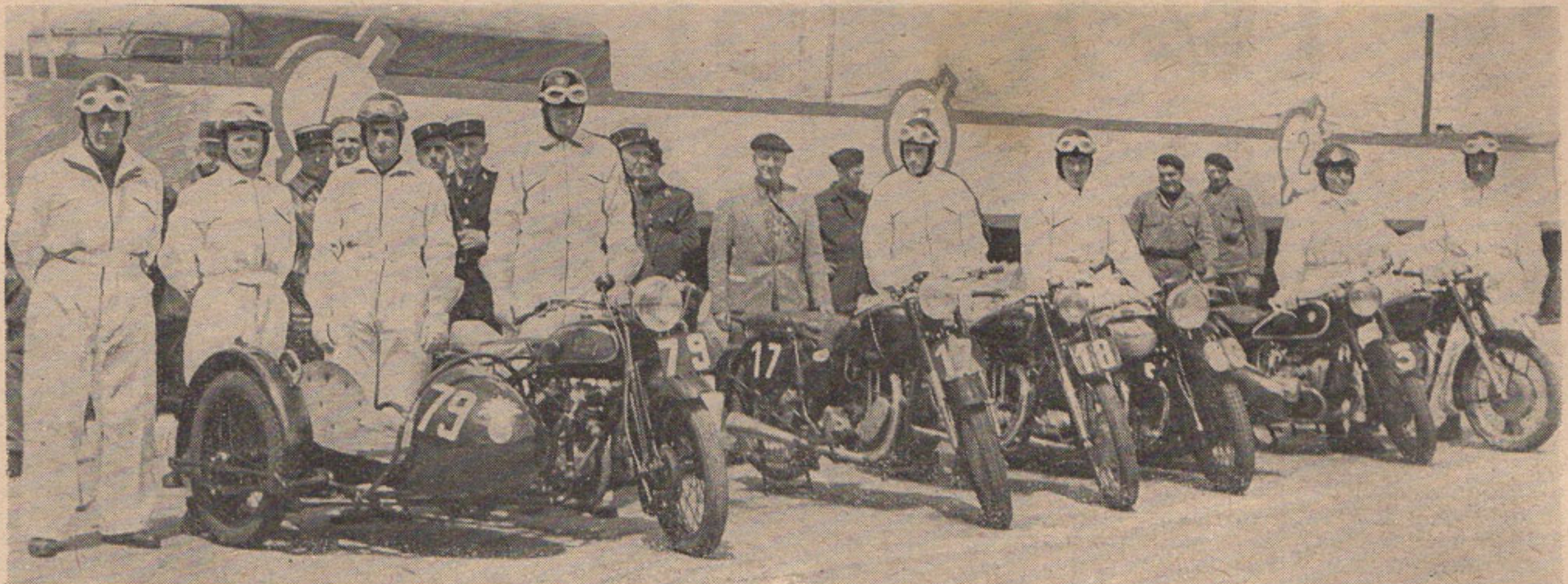
Ici le 2 temps bat les 4 temps, le second, Juigné du M.C. de Touraine, terminant à 160 kilomètres derrière, suivi de Meyer du M.C. Clodoaldien et de Monneret sur Sertum. A signaler que sur les quatre Sertum engagées, trois culbutées et une latérale, c'est cette dernière qui arriva seule au poteau. Les trois autres qui avaient fait une grosse impression durant les premières heures et qui « voyageaient »

avec les 500 cmc. ont eu divers avatars ayant sans doute été trop poussées pour tenir 24 heures à semblable allure.

C'est Marcel Pahin qui s'octroie la catégorie 175 cmc. sur une Automoto à moteur A.M.C. Cette marque n'est pas une habituée des compétitions de cet ordre, ce qui a nécessité au cours de l'épreuve quelques petites adaptations qui lui ont quand même coûté 3 heures, ce qui n'a pas empêché Marcel de battre le record de la catégorie. Nous avons revu avec plaisir ce sympathique garçon dont le style sobre et aisé enchante les vrais connaisseurs. Malgré que Pahin ait abandonné depuis assez longtemps la compétition et malgré les années qui se sont accumulées il n'en a pas moins conservé toute sa classe et sa calme maîtrise, restant un des meilleurs vireurs de tout le lot. Si Robert n'avait pas assisté son frère au stand, c'eût été amusant de les voir tous deux en piste car ils sont, au fond, de la même école.

C'est encore un A.M.C. qui triomphe en catégorie 125 cmc. avec la Gima de Mathieu qui a tenu les 24 heures à 72 km. 230 de moyenne; l'Auvergne a bien donné puisque le deuxième, l'amateur Valeyre, est du M.C. d'Auvergne et utilise sans doute, lui aussi, les produits régionaux. MM. Andraud de Gima et Chartoire d'A.M.C. doivent être contents de leurs poulains. Les performances réalisées avec des machines issues de la série en démontrent la mise au point définitive. A noter que c'est sans doute la première fois, dans cette catégorie, que le 4 temps bat le 2 temps et, ajoutons, qu'un carburateur de voiture l'emporte sur nos carbus habituels,





Une belle présentation de l'équipe de la Gendarmerie, avant le départ.

les A.M.C. étant généralement équipés du Solex.

Déplorons cependant que Maucourant l'habituelle vedette de cette cylindrée ne se classe que troisième et félicitons-le de son cran. Il avait dessiné un bien beau moteur, mais c'est à peine s'il était terminé à l'heure du départ; c'était trop hâtif pour espérer un plein succès, Maucourant n'en a que plus de mérite; il y a bien des habitués de la victoire qui abandonnent la lutte quand ils sentent la première place leur échapper; lui a joué son rôle jusqu'au bout, plus qu'honorablement puisqu'il a néanmoins couvert 1.579 kilomètres.

Burggraf qui le suit sur Monet-Goyon manquait un peu de vitesse, mais reste toujours un vireur impressionnant.

Le Motor-Club prend les deux places suivantes avec Caulier et Groslier, viennent enfin Saint-Giron, Roze et Mabillat, ce dernier sur Dery, ce qui fut une révélation pour tous les spectateurs. On sait que le Dery est le type de la bicyclette à moteur auxiliaire avec pédales (sans chaîne dans le cas présent) et sans fourche élastique; malgré cela Mabillat a tenu, comme sa mécanique, couvrant 1.132 km. 748.

Nous revenons aux grosses cylindrées avec les sidecars.

La catégorie 1.000 cmc. est gagnée par la Gendarmerie nationale avec Charles, des Gardes républicaines de Satory qui pilota avec l'adresse d'un expert, bien secondé par un dynamique et adroit passager; le Motor-Club enlève la deuxième place avec Saint-Vanne, Cornet du M.C. d'Auvergne prenant la troisième place.

Les sidecars 600 cmc. donnent une nouvelle occasion à notre nationale Gendarmerie de montrer ses qualités motocyclistes; c'est Coint de la 1<sup>re</sup> légion de la Garde républicaine qui se classe premier; ses autres concurrents n'ont pas terminé; Guignabodet, lui, a été accidenté au cours de la nuit, victime d'un accrochage avec Coint (side 600); nous souhaitons à Guignabodet un prompt rétablissement.

Enfin la catégorie 350 cmc. sidecars nous offrit le spectacle d'un excellent conducteur, Grillon sur Ariel. Pilotant sans passager il mena sa course avec science, virant parfaitement, ne perdant

son temps nulle part et abattant 1.480 km. 678 à près de 62 de moyenne.

#### LES CLASSEMENTS

**Motos 500 cmc.** — 1. Gustave Lefèvre (Norton, pneus Dunlop), 2.384 km. 673, moyenne 99 km. 361; 2. Lauer (Norton), 1.941 km. 958; 3. Massiot (Armée française), 1.933 km. 207; 4. Sutra (Triumph), 1.619 km. 620; 5. Venin (Saroléa), 1.491 km. 732.

**Motos 350 cmc.** — 1. Fradin (A.M.C.F.), 1.927 km. 556, moyenne 83 km. 314; 2. Ponsen (Armée française), 1.873 km. 853; 3. Marcadier (Armée française), 1.817 km. 302; 4. Ouvrardot (Armée française), 1.816 km. 297; 5. Rossignol (Matchless), 1.758 km. 978; 6. Boureau (A.M.C.F.), 1.703 km. 429; 7. Godard (M.C. Clodoaldien), 1.691 km. 696; 8. Lagarde (M.C. Clodoaldien), 1.632 km. 015; 9. Mérigaud (A.M.C.F.), 1.571 km. 138; 10. Bourgeois (S.M.C. Sens), 1.553 km. 847; 11. Coopmann (Motor-Club), 1.468 km. 127.

**Motos 250 cmc.** — 1. Gillard (M.C. Auvergne), 1.758 km. 677, moyenne 73 km. 278; 2. Juigné

(M.C. Touraine), 1.598 km. 828; 3. Meyer (M.C. Clodoaldien), 1.567 km. 509; 4. P. Monneret (Sertum), 1.339 km. 764.

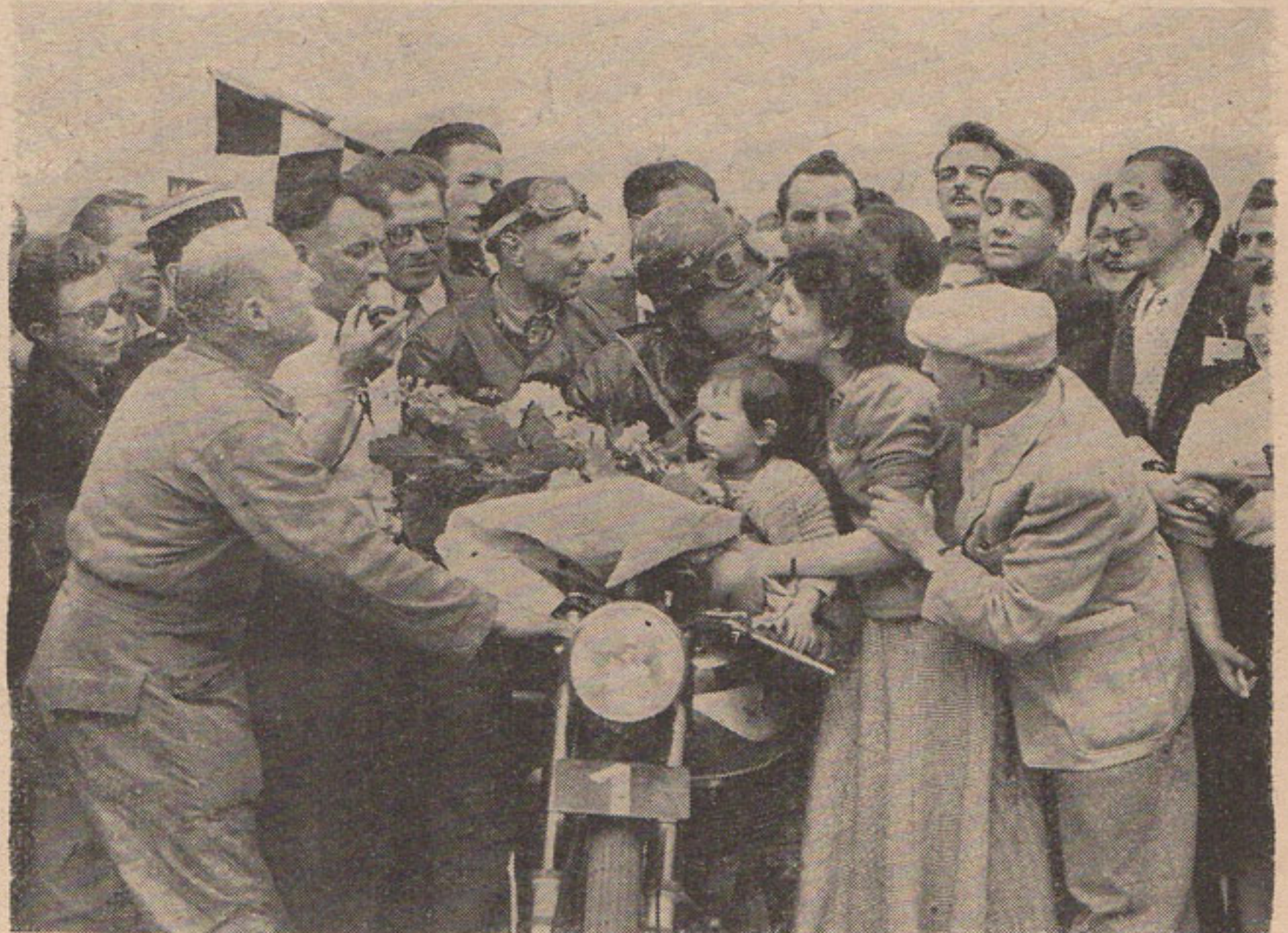
**Motos 175 cmc.** — 1. Pahin (Automoto), 1.571 km. 417, moyenne 65 km. 475; 2. Jalicot (Monet-Goyon), 1.460 km. 215.

**Motos 125 cmc.** — 1. Mathieu (Gina), 1.733 km. 523, moyenne 72 km. 230; 2. Valeyre (M.C. Auvergne), 1.642 km. 921; 3. Maucourant (Maucourant), 1.579 km. 006; 4. Burggraf (Monet-Goyon), 1.519 km. 541; 5. Gaulier (Motor-Club), 1.438 km. 117; 6. Groslier (Motor-Club), 1.312 km. 284; 7. Saint-Giron (A.M.F.), 1.255 km. 109; 8. Roze (M.C. Versailles), 1.232 km. 946; 9. Mabillat (Dery), 1.122 km. 748.

**Sidecars 1.000 cmc.** — 1. Charles (Armée française), 1.569 km. 424, moyenne 65 km.; 2. Saint-Vanne (Motor-Club), 1.566 km. 958; 3. Cornet (M.C. Auvergne), 1.510 km. 986.

**Sidecars 600 cmc.** — 1. Coint (Armée française), 1.509 km. 857, moyenne 62 km. 9/10.

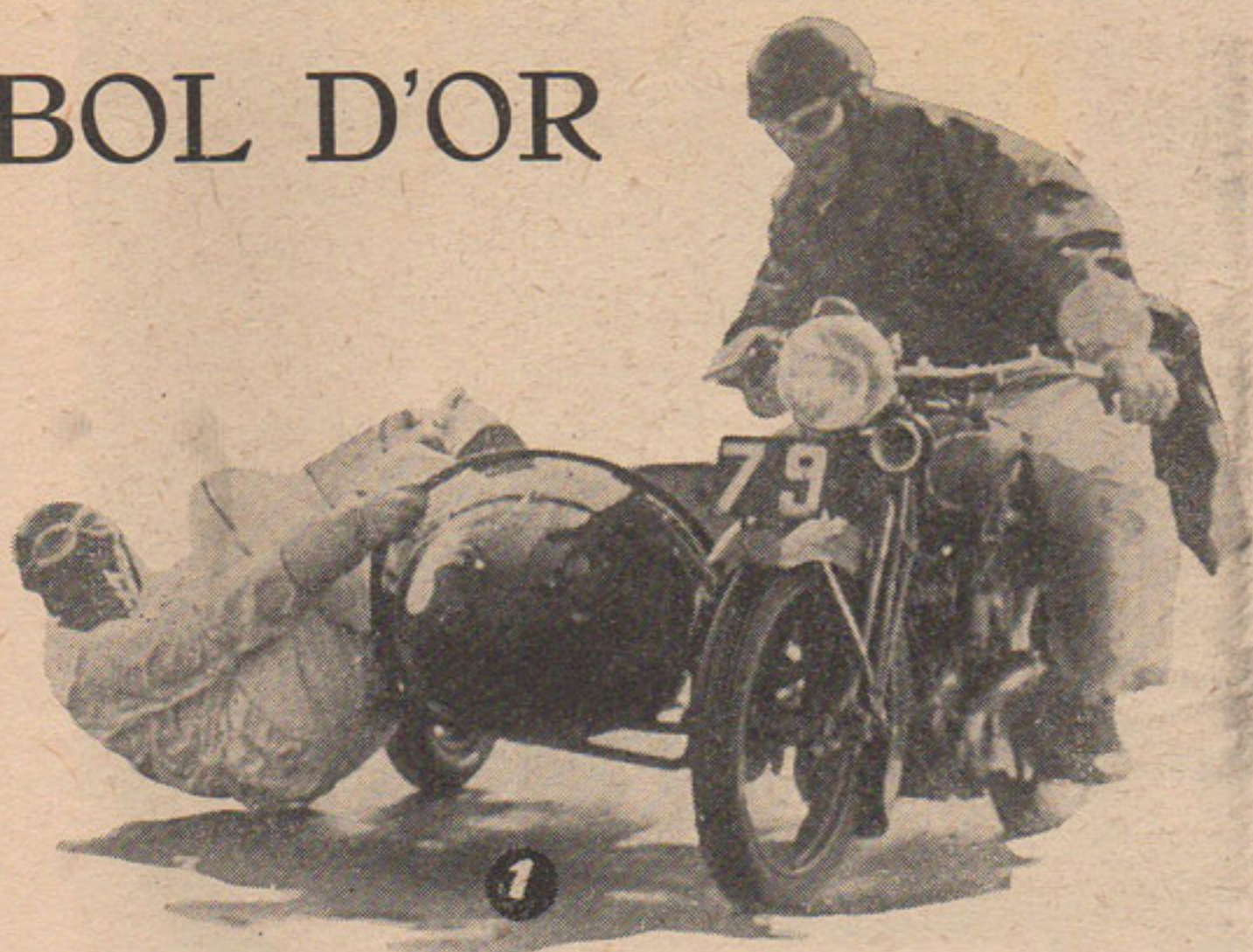
**Sidecars 350 cmc.** — 1. Grillon (Ariel), 1.480 km. 698, moyenne 61 km. 696; 2. Noedt (Motor-Club), 1.174 km. 294.



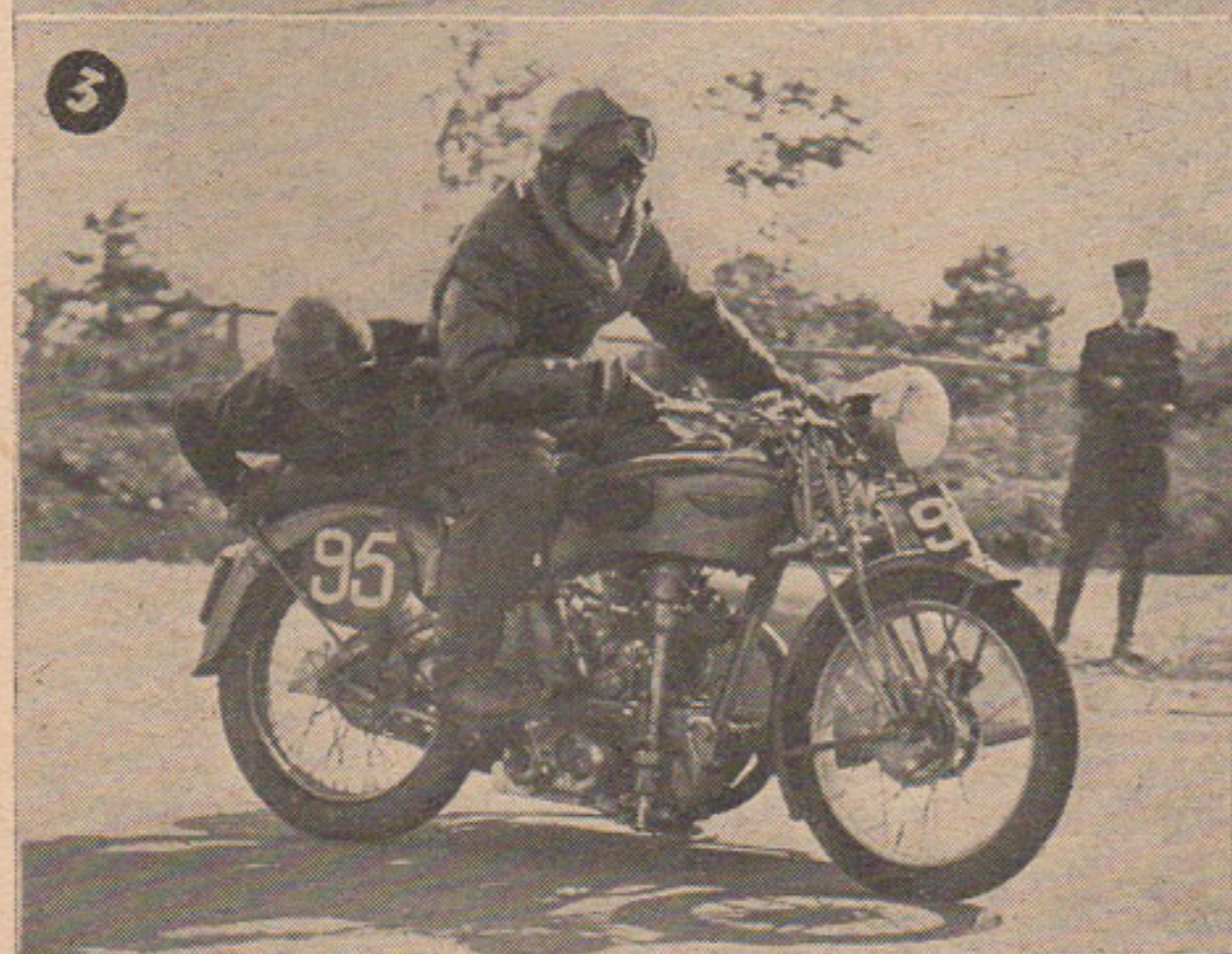
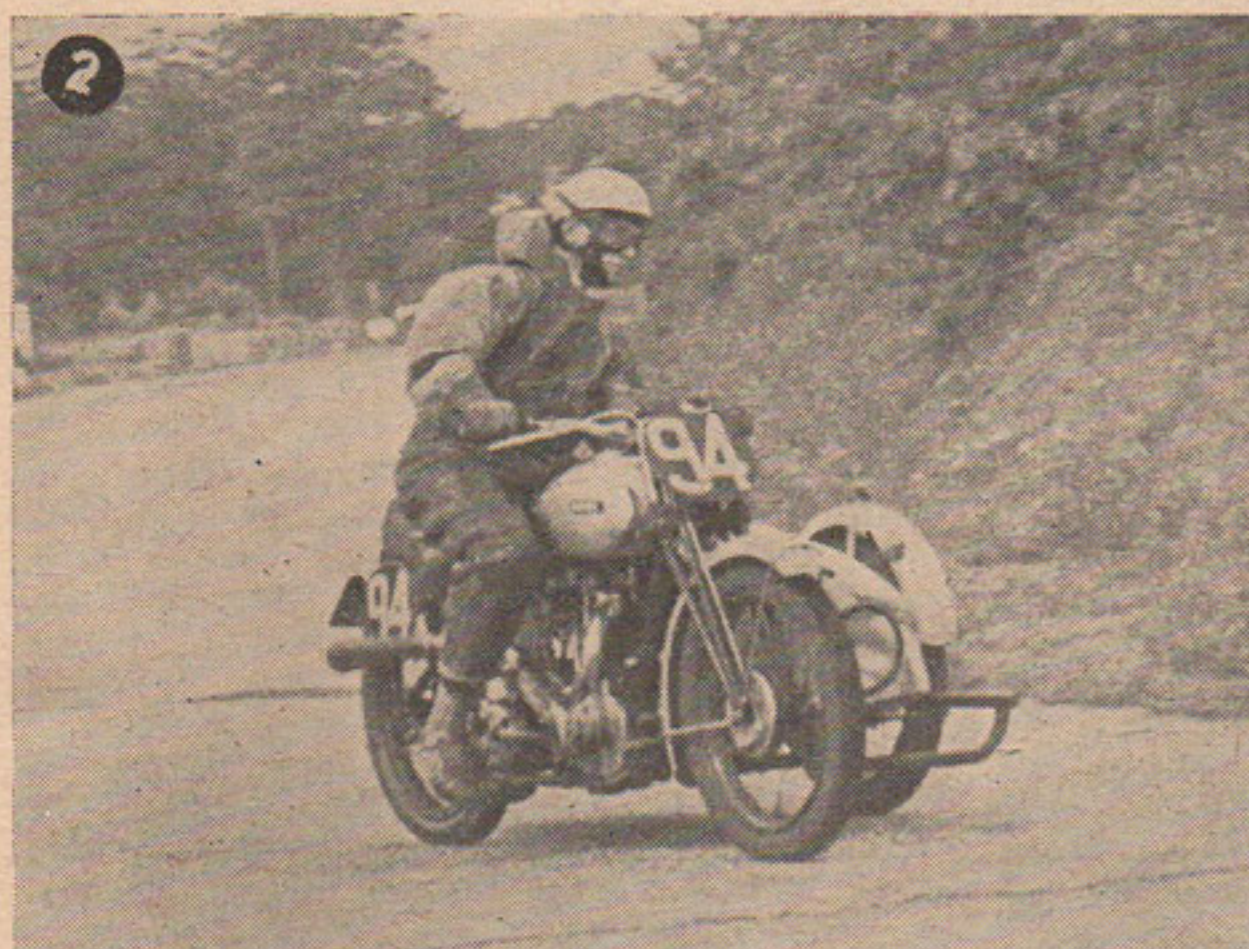
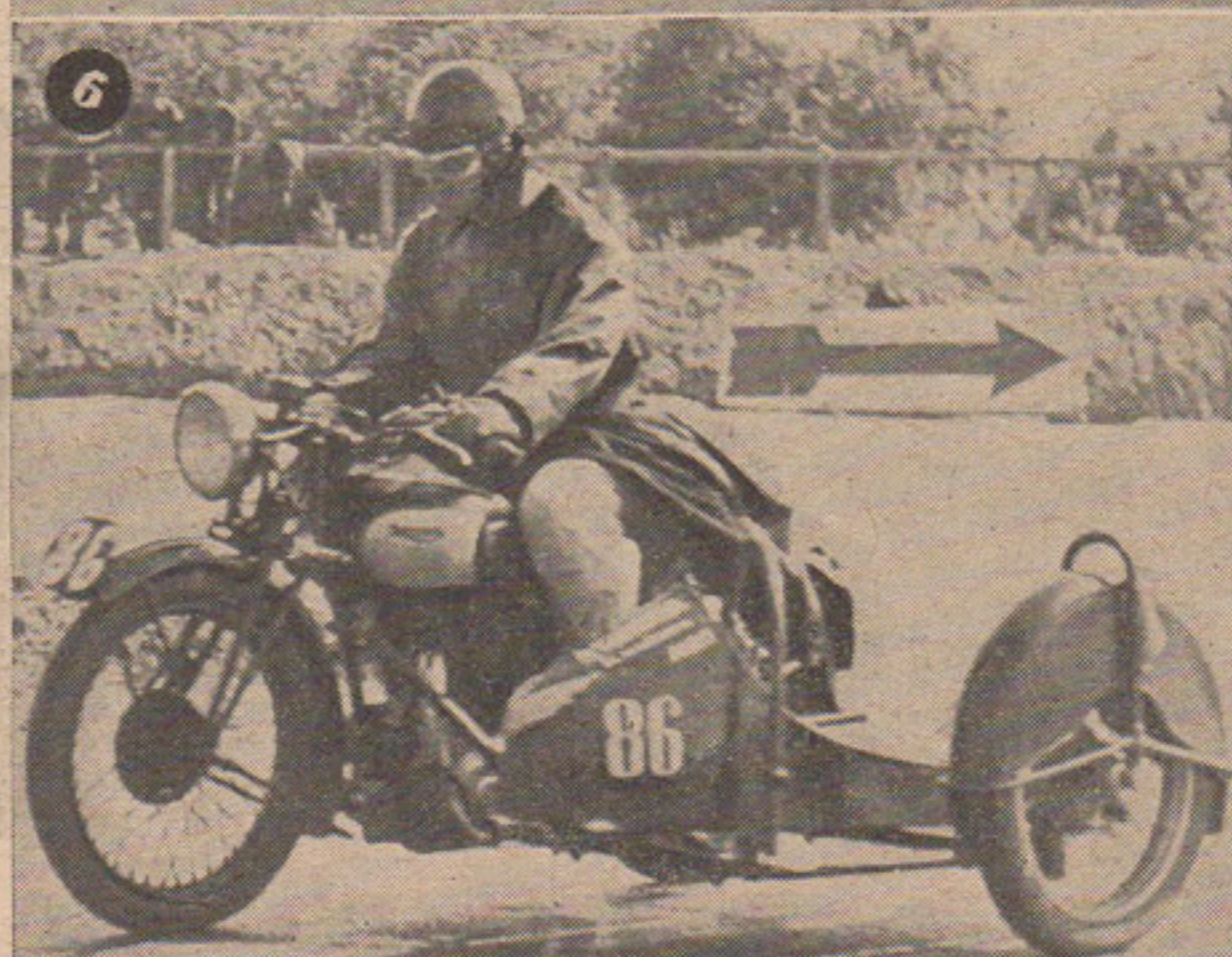
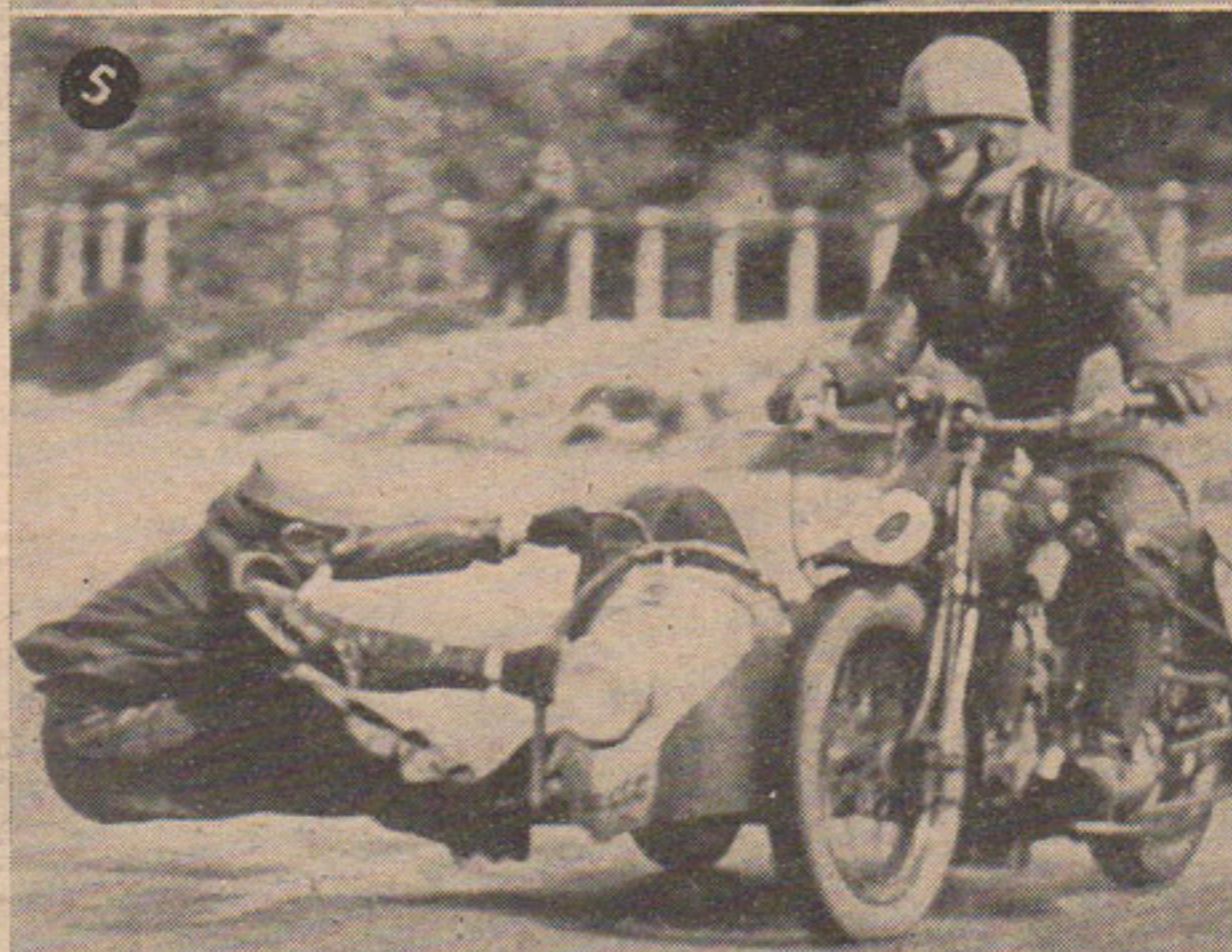
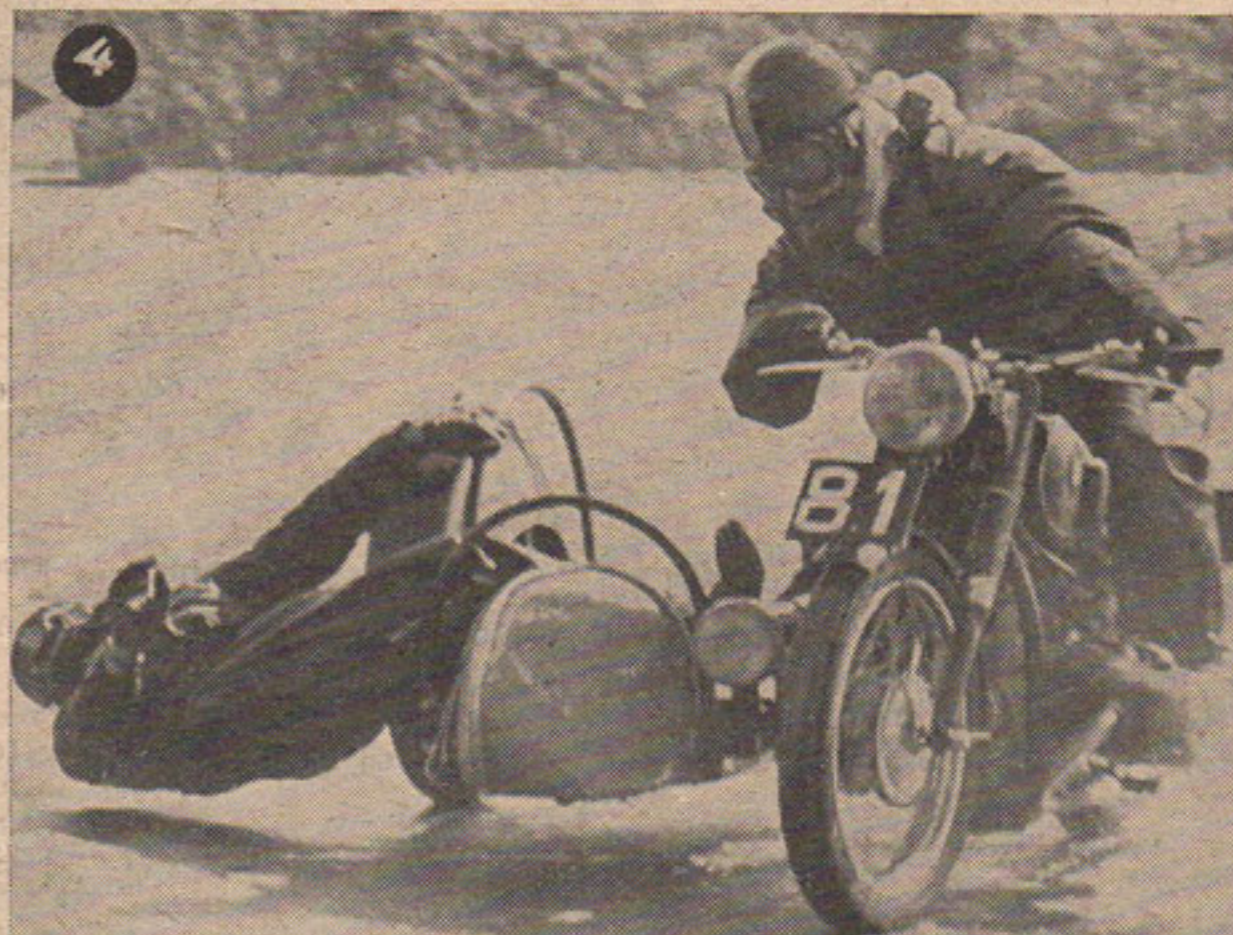
Mme Lefèvre embrasse son mari, sous l'œil attendri et satisfait de M. Garreau, artisan du succès. Parmi les fleurs, le petit-fils s'intéresse au radio-reporter.

# BOL D'OR

à chacun son style



1. Charles, vainqueur en 1.000 cmc. (Armée française). — 2. Grillon (Ariel, écurie Ladevèze) 1<sup>er</sup> en 350 cmc. — 3. Noedt (Motor-Club), 2<sup>e</sup> en 350 cmc. — 4. Cornet (M.C. d'Auvergne) 3<sup>e</sup> en 1.000 cmc. — 5. Saint-Vanne (Motor-Club), 2<sup>e</sup> en 1.000 cmc. — 6. Coint (Armée française), 1<sup>er</sup> en 600 cmc.



## LES MALCHANCEUX

En dehors de ceux que nous avons signalé dans les lignes précédentes, voici, au hasard du furetage au long des stands, les ennuis de certains coureurs.

Guignabodet a eu des ennuis d'allumage (fil de condensateur coupé); Saint-Giron également.

Piel a eu un accrochage puis a cassé son cadre; Sutra a eu des difficultés d'alimentation; Faëne a dû se battre avec son piston et sa culbuterie; Dalmas s'étant retourné et ayant cassé sa roue arrière a dû abandonner; la moto de Franconi a pris feu au stand, mais a pu repartir; Jalicot a eu des difficultés avec son allumage; Benzoni a eu une soupape grillée; Venin a eu à faire avec ses roues et avec sa boîte; Maucourant par suite d'une rupture de clavette d'embrayage qui s'était entortillée a dû faire de la mécanique; Rossignol a été handicapé par sa boîte; Lauer a dû réparer son embrayage.

Cet exposé montre des pannes trop variées pour qu'il soit facile d'en tirer une conclusion: allumage, boîtes, pistons, soupapes ou cadres, les avaries de l'une à l'autre machine se dispersent sur tous les organes.

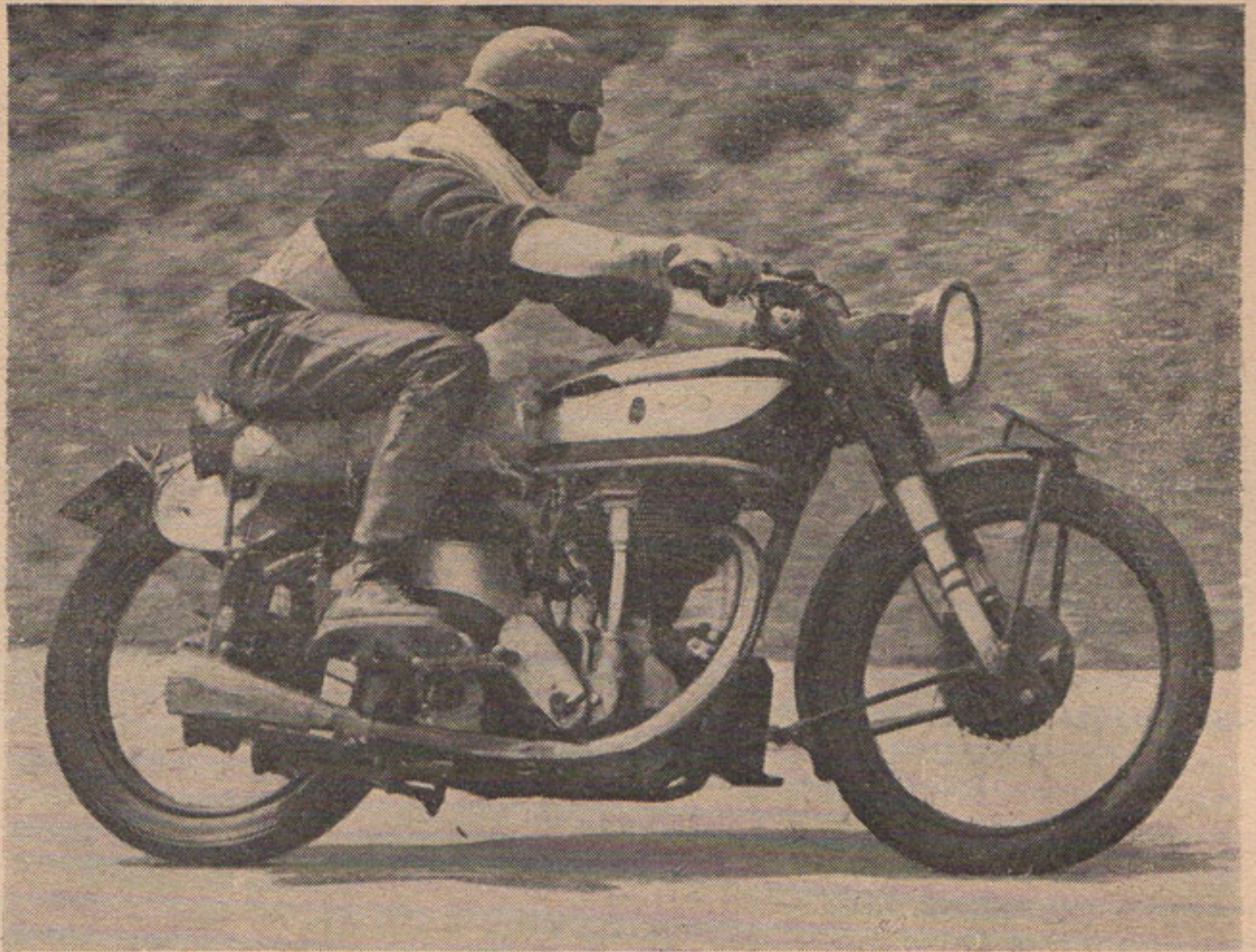
L'éclairage sans obliger à l'arrêt a, lui aussi, était souvent défaillant; Baroclem toujours fidèle au poste a assuré comme les années précédentes, en confiant les batteries, un éclairage de secours qui sauva bien des concurrents.

En général les moteurs semblent avoir mieux tenu que les années précédentes; les réservoirs aussi.

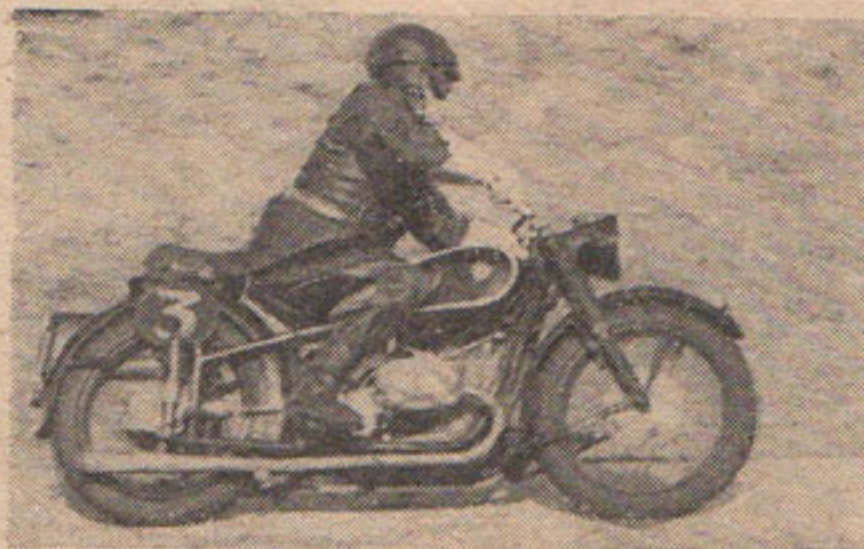
Cette épreuve réserve d'ailleurs toujours des surprises; il se produit des casses vraiment imprévisibles sur des machines cependant éprouvées et ayant accompli un travail en apparence plus dur quoique moins prolongé.

On note beaucoup moins de pépins de détail, garde-boue, tringleries, réservoirs qui se détachent ou se cassent.

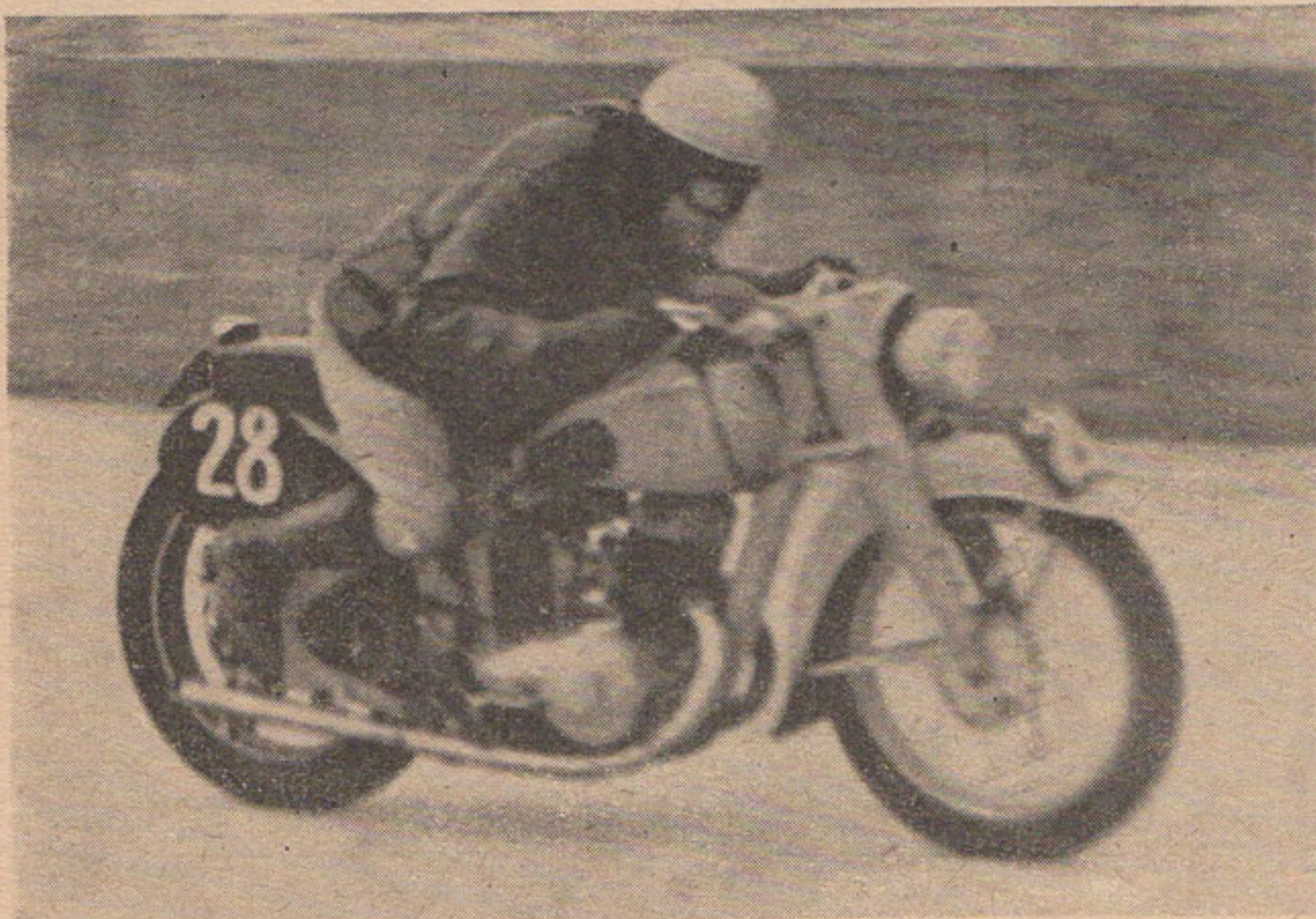
Les stands étaient généralement bien organisés, avec des mécaniciens connaissant leur affaire et travaillant vite et bien.



Lauer sur Norton, 2<sup>e</sup> des 500 cmc.



Massiot (Armée française). 3<sup>e</sup> des 500 cmc.



Fradin (A.M.C.F.) 1<sup>er</sup> des 350 cmc.

L'adjudant Massiot nous a dit, par exemple, quel précieux concours Robert Letreste, Voivenel, agent d'Impérial et leurs aides leur avaient apporté à lui et à ses coéquipiers. Il est vrai que Letreste en est à son 7<sup>e</sup> Bol d'Or et qu'il doit savoir organiser un stand. Malgré tout cela, toute cette préparation et toutes ces précautions, le nombre des abandons semble impressionnant: 21 manquants sur les 57 partants.

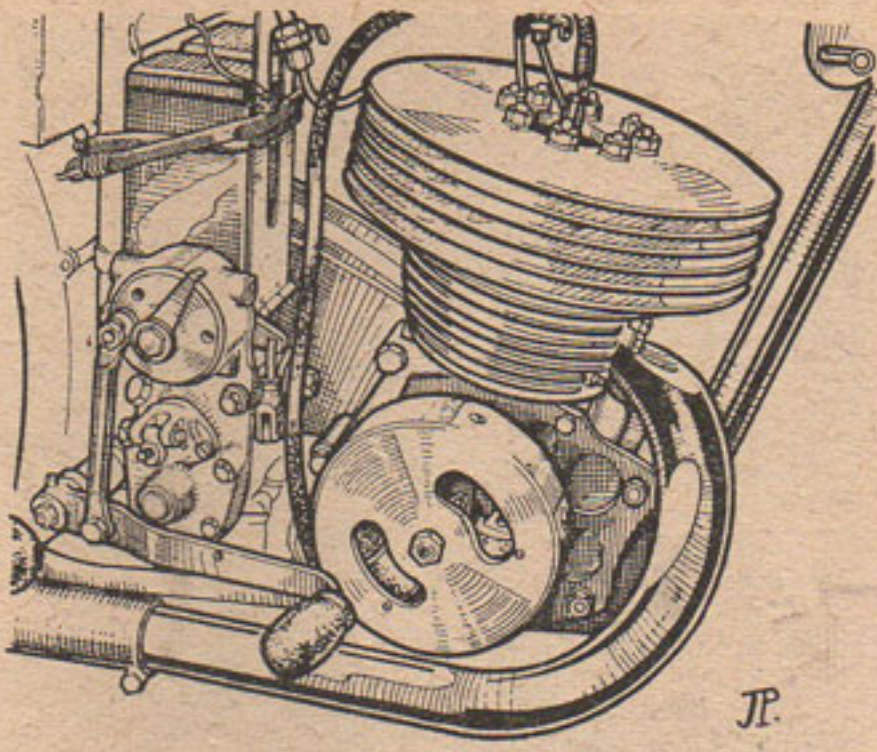
Cependant, si l'on consulte le tableau de marche on constate un certain nombre de disparitions dès les premiers tours, ce qui laisse supposer un certain nombre de motos amenées sur la ligne de départ un peu à la légère et manifestement inaptes à ce genre de sport. Celles-ci éliminées seules subsistent les mécaniques en qui on peut mettre quelque espoir; donc, parmi celles-ci la perte paraît moins importante.

Une bonne préparation mécanique pour la moto, physique pour le pilote, une bonne discipline au stand ont toutes chances de donner les résultats escomptés. On peut à ce propos revenir sur la performance d'ensemble accomplie par l'équipe de la Gendarmerie. Elle mérite une mention toute spéciale puisqu'elle a été réalisée par des hommes qui ne sont pas vraiment des coureurs professionnels avec du matériel de récupération révisé et mis au point, il est vrai, par des spécialistes comme Letreste, Rossignol et Voivenel. Mais, enfin, 6 machines au départ et 6 à l'arrivée avec des places d'honneur, c'est éloquent; on peut saluer. Cette participation avait été d'ailleurs minutieusement préparée.

Il importait en effet de mériter la confiance mise en ses hommes par le Ministère de la Guerre, qui avait donné son autorisation, et de mener à bien, comme les autres, cette mission sportive mais d'envergure.

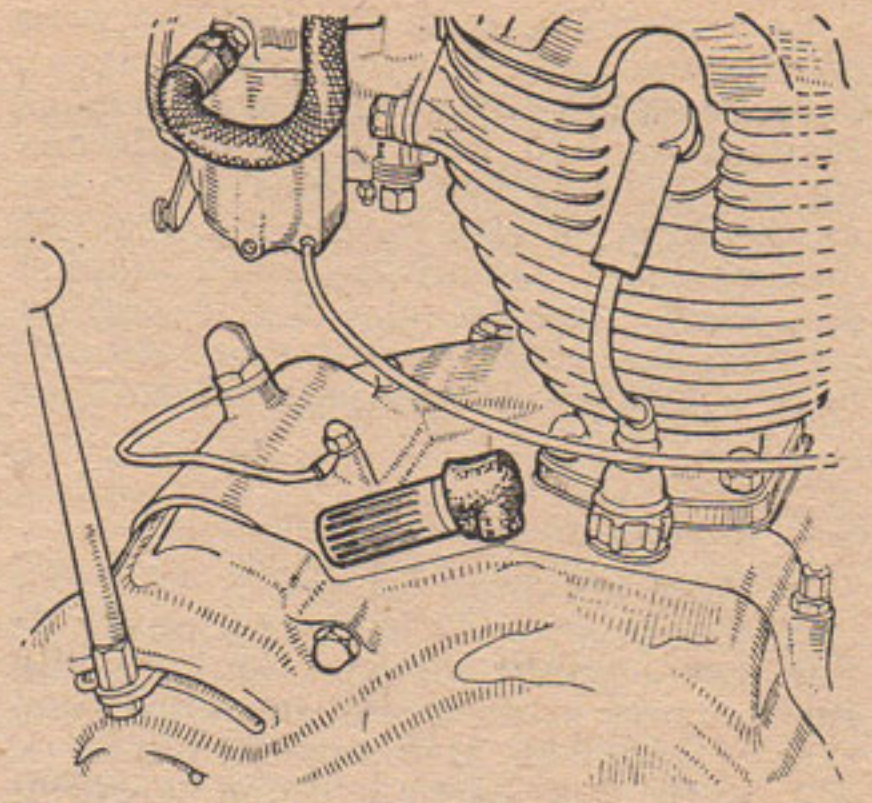
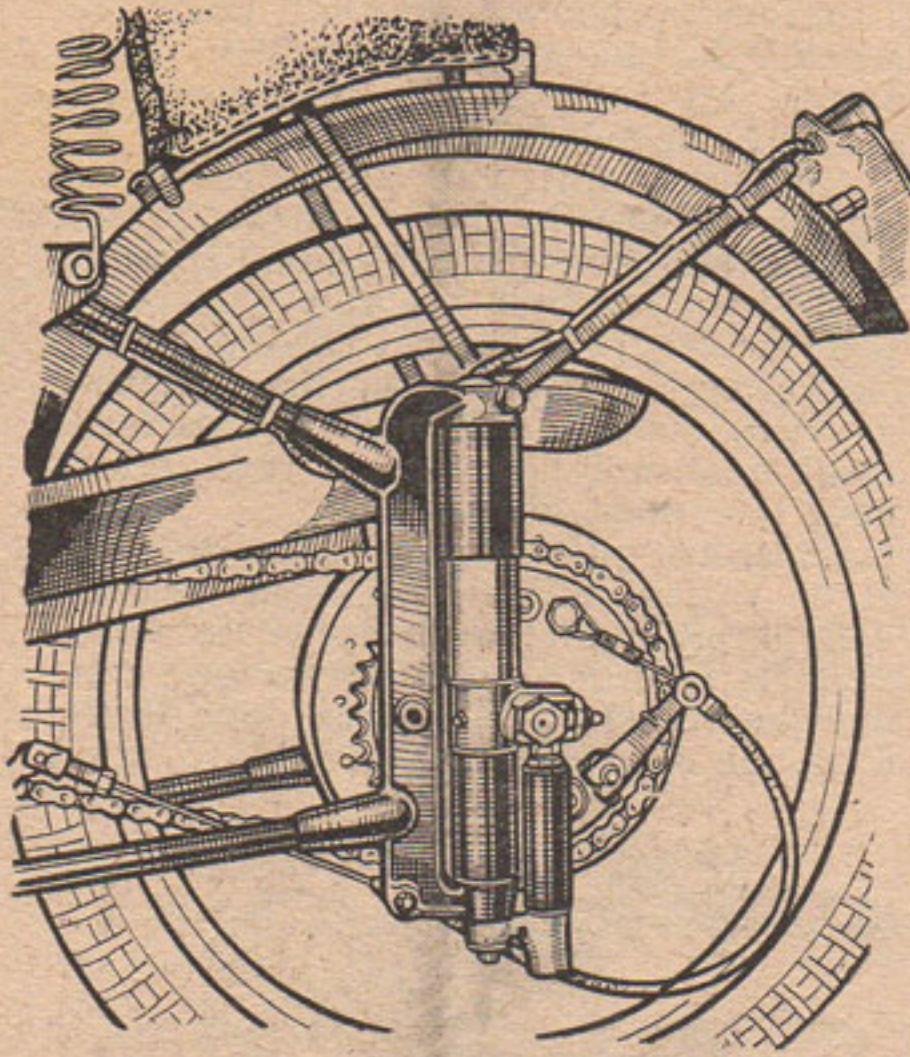
On peut dire que le colonel Laurent, le capitaine Auriol et le lieutenant Farge ont été, pour l'adjudant Massiot et ses coéquipiers, des managers iucldes et d'excellents manœuvriers.





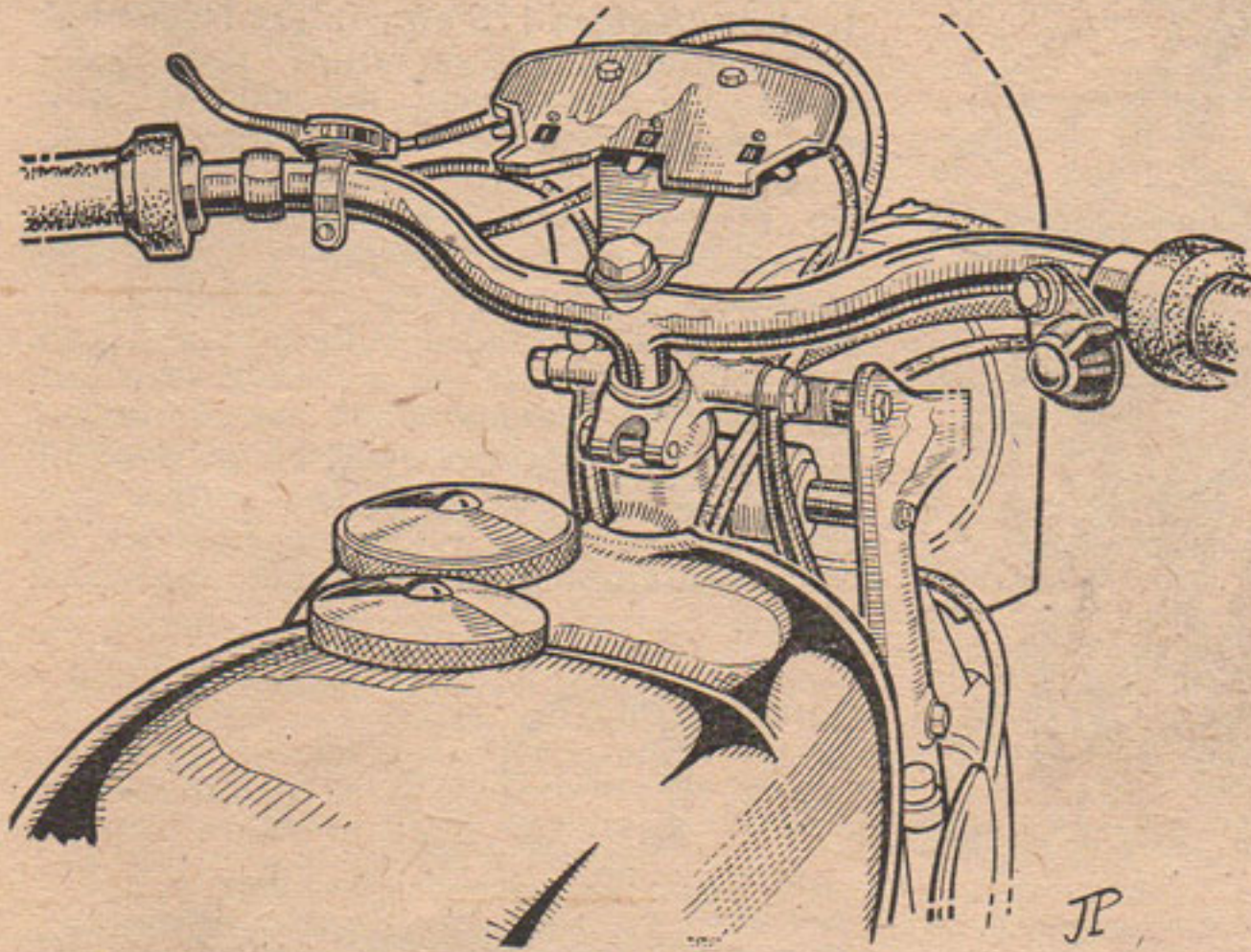
J.P.

Le 175 Maucourant avait une culasse générale. Sur la machine de Saint-Giron, notez les compteurs de tours et le réservoir auxiliaire.

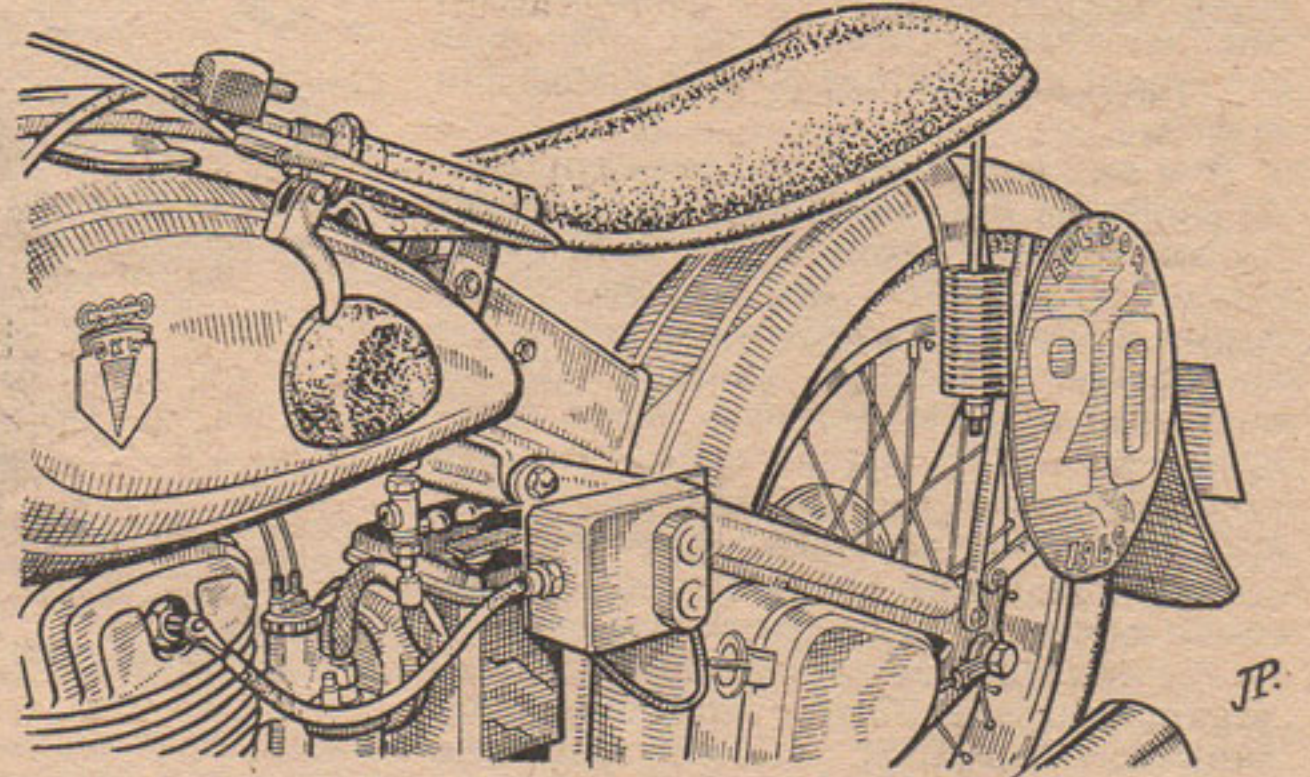


J.P.

Au centre, la suspension B.S.B. avec amortisseur et moyeu Rossignol. A droite, l'A.M.C. de Pahin avait un condensateur à huile à l'extérieur du volant et un Tubofiltre « Otom »

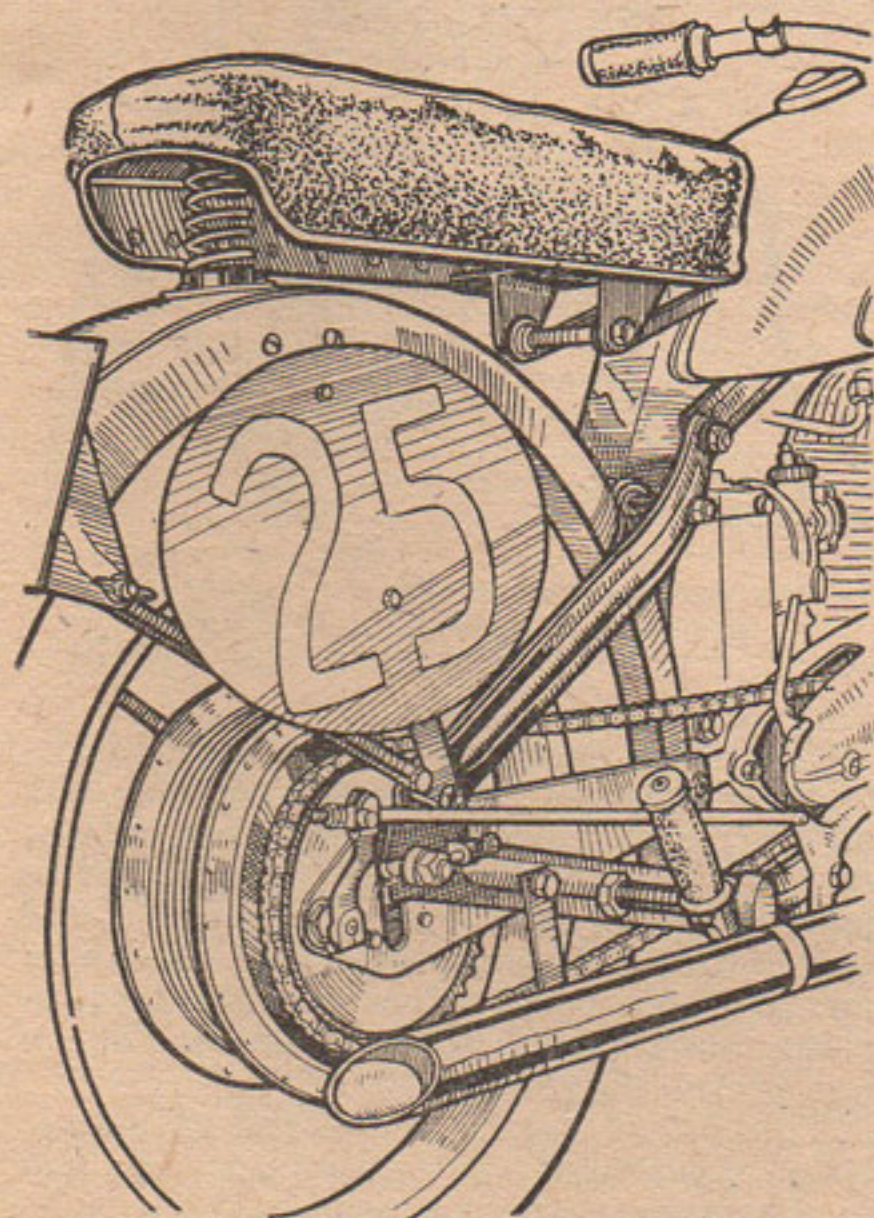


J.P.

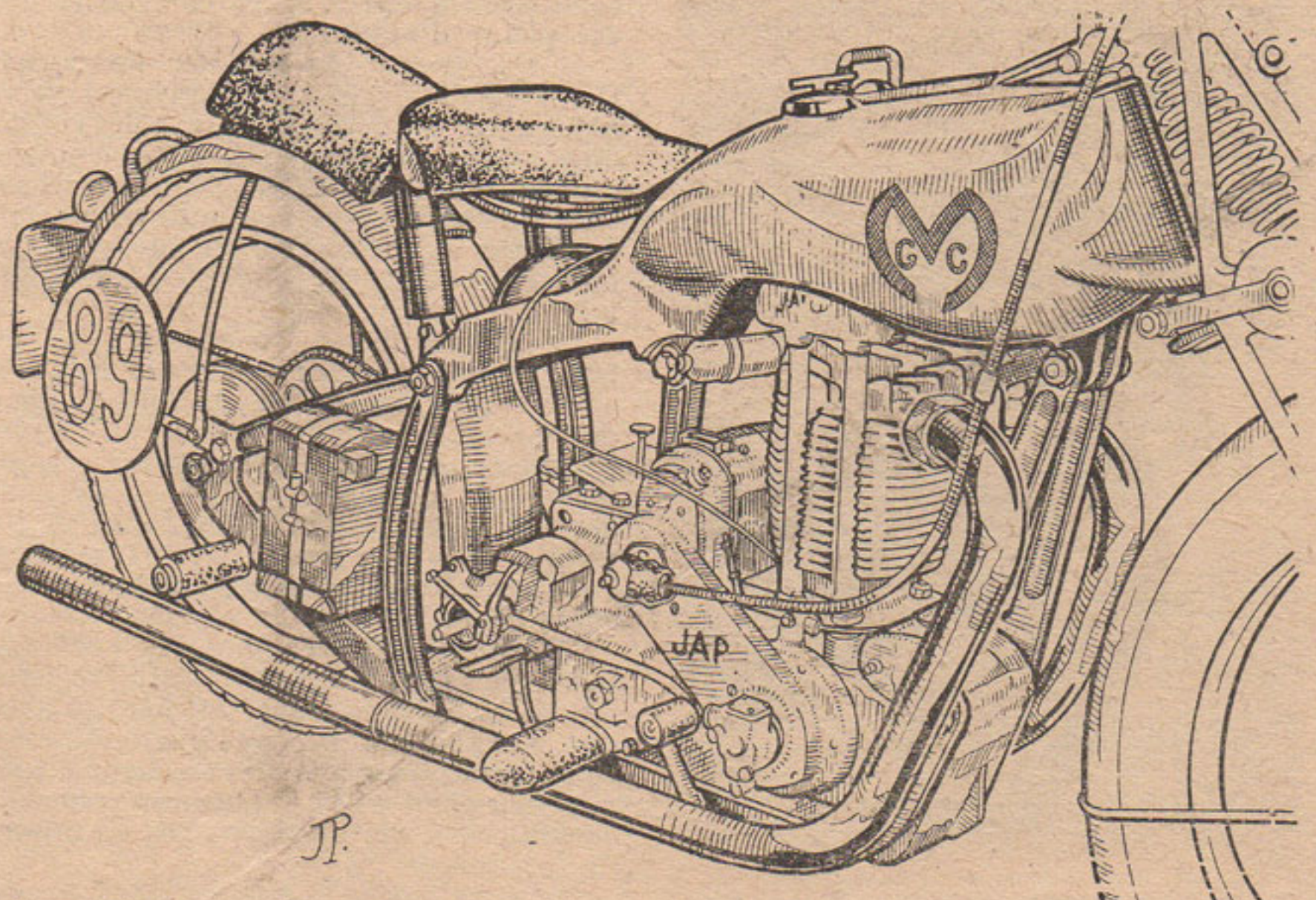


J.P.

Une double selle qui plairait aux tansadistes.



Une autre selle double également à retenir.



J.P.

Une aînée qui a toujours de l'allure : la M.G.C. et son réservoir-caisson en alliage léger.

Le lendemain, avec les voitures, nous ne trouvons que 3 cyclecars engagés : Corouge en 110 cmc., Cornet en 750 cmc., Renaud en 500 cmc. C'est ce dernier sur un véhicule âgé de plus de 20 ans qui termine en tête de ces 3 défenseurs du cyclecar, renouvelant son exploit de l'année dernière et laissant derrière lui bien des véhicules à 4 roues de plus forte cylindrée et bien plus prétentieux.

D'année en année les motos de course font des progrès de présentation et de fini. Les organes moteurs sont de plus en plus nets et de moins en moins suintants; même les 2 temps terminent le Bol avec des carters d'une propreté étonnante, exempts de toute trace d'huile.

Si l'on a enregistré quelques dégâts dans les boîtes de vitesses, par contre on n'a pas entendu parler de pannes de sélecteurs et Dieu sait si, au cours de ce brutal périple, ils ont été mis à contribution.

Les moyeux à frein axial ont l'air de se multiplier; Rossignol en avait équipé plusieurs motos.

Suspensions arrière et fourches télescopiques sont de plus en plus en faveur. Sur les cadres transformés on note cependant un avantage pour la suspension arrière.

Il y eut par contre quelques ruptures de câbles de gaz dues soit à des poignées tournantes trop usagées, soit à la négligence de certains; les poignées tournantes à tirage rectiligne n'ont pas donné de soucis; plusieurs guidons étaient déjà munis de la nouvelle Saker rectiligne présentée dans notre numéro précédent; elle a bien tenu et a été appréciée pour sa course réduite.

Peu de pépins de réservoirs et de canalisations. Il n'y a guère que sur certaines machines de provenance étrangère que subsiste la durite; la plupart des marques françaises étaient pourvues pour l'essence et l'huile de tuyaueries métalliques souples, principalement de



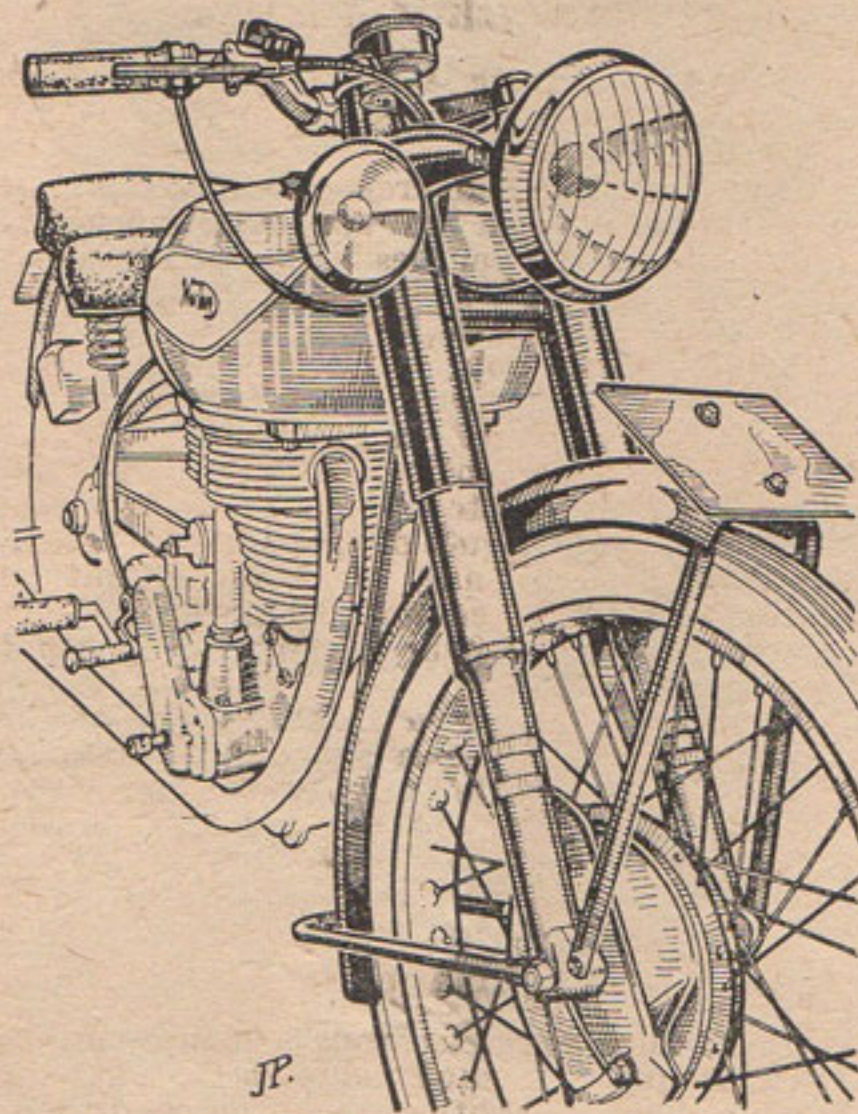
Gillard (M.C. d'Auvergne), vainqueur en 250 cmc.

Tubotom et particulièrement, pour l'essence, du nouveau Tubofiltre grâce auquel les carburateurs ne furent pas abreuvés de saletés.

Un bon point aux concurrents qui surent réaliser de belles selles doubles; ils l'ont fait pour les besoins de l'épreuve, mais leur exemple devrait être suivi pour la série et le confort en duo. Installées sur certaines 125 cmc., elles prouvent, de visu, que cette formule est parfaitement réalisable; ce serait tant mieux pour le confort du passager.

Espérons que les fabricants de selles et de sièges arrière s'en inspireront.

Le bruit avait couru après les sensationnels records de Lambretta que cette marque tenterait sa chance dans le Bol d'Or. Si ce n'était qu'un bobard, c'est



La Norton était équipée d'un phare de secours.

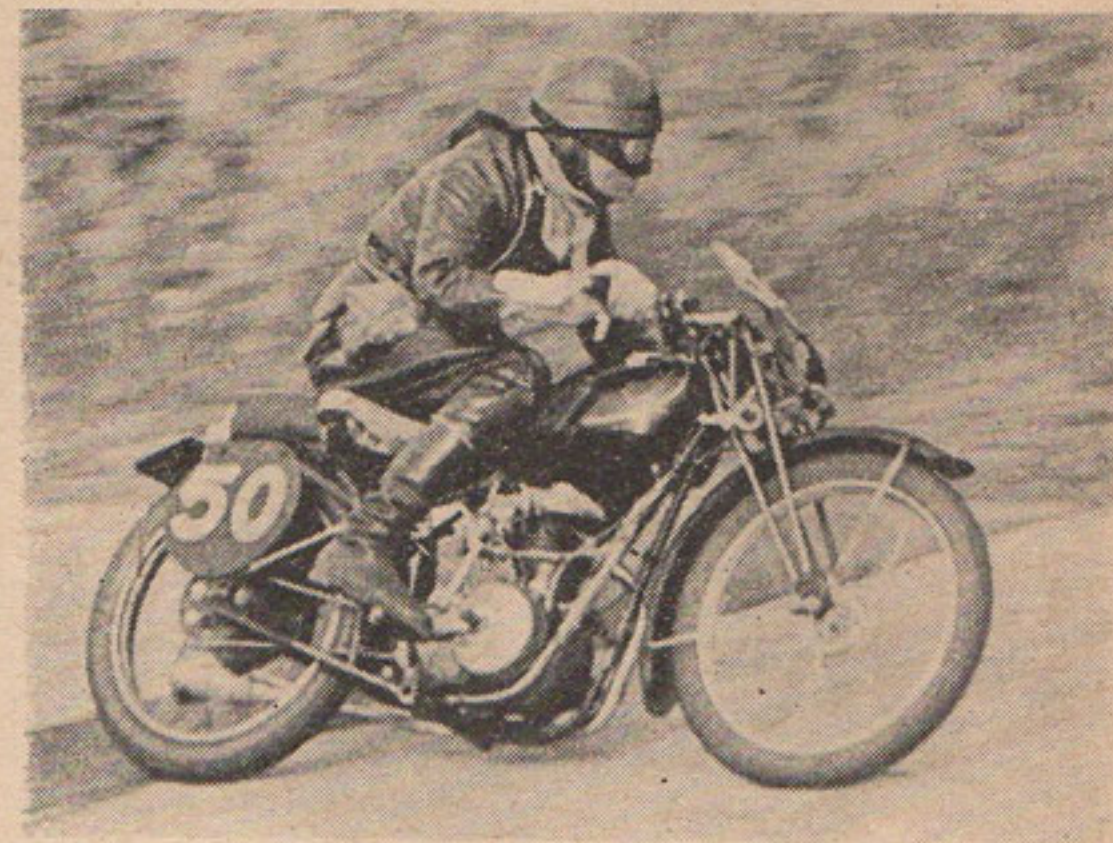
dommage; on aurait aimé voir ce scooter sur le circuit routier tenter de renouveler l'exploit accompli sur l'anneau de vitesse, c'eût été plus difficile, mais la comparaison entre moto et scooter eût été pleine d'intérêt.

Il est inutile de signaler l'organisation générale du Bol. M. Mauve est passé maître en la matière et a une équipe de commissaires bien rodés et qui connaissent à fond leur métier; l'autodrome de Montlhéry se prête d'ailleurs parfaitement à des épreuves de ce genre; il mériterait que la grande foule le connaisse mieux.

Le circuit n'est cependant pas de tout repos; il est dur pour les hommes comme pour les motos; la longue ligne droite, qui part du virage du Faye, emprunte l'anneau de vitesse et se termine à la Bretelle de Couard, est dangereuse pour les moteurs; ensuite les virages plus ou moins fermés mettent à l'épreuve les freins et les boîtes. Le coureur est toujours en alerte.

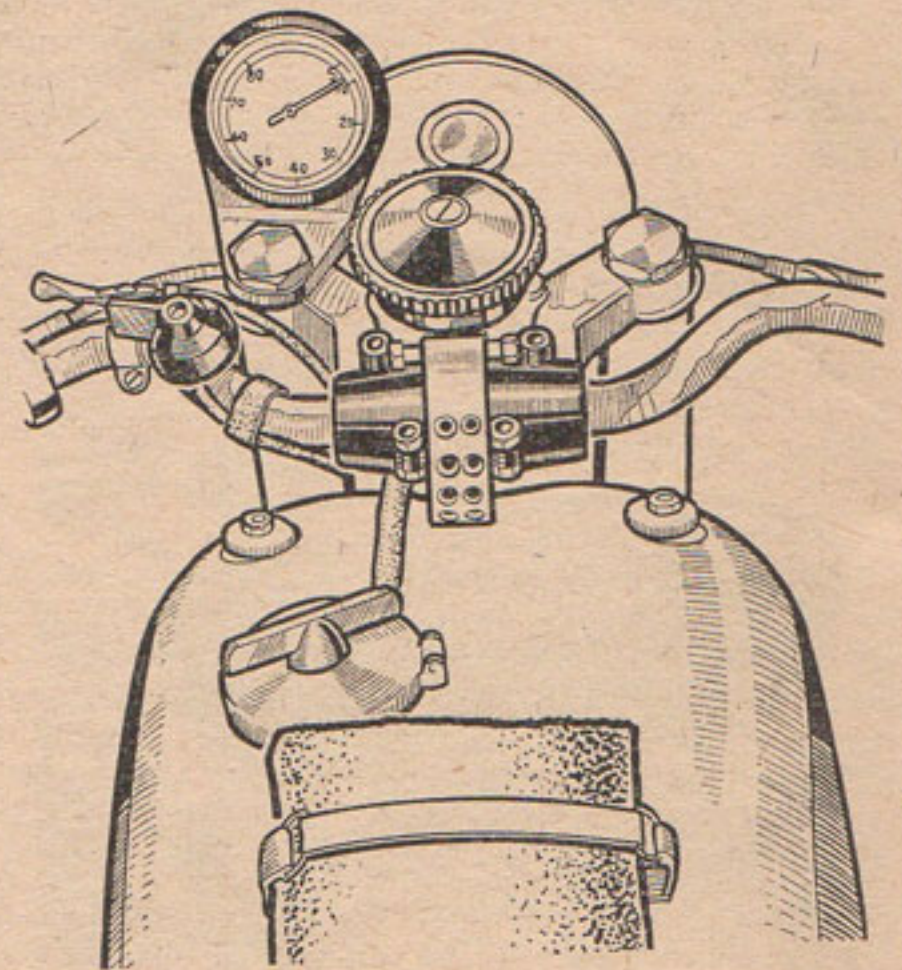
Malgré tout les hommes ont généralement bien tenu le coup et sont descendus de selle, au bout des 24 heures, avec une aisance qui prouve leur résistance, conséquence certaine d'une bonne préparation physique. Les plus dispos étaient surtout ceux qui n'avaient pas eu à faire de mécanique.

Qui a eu le rôle le plus pénible? Est-ce Lefèvre qui maintint à 100 de moyenne



Pahin sur 175 cmc. Automoto a conservé sa virtuosité.

sa « terrifique » Norton; est-ce au contraire à l'autre bout de l'échelle le conducteur des légères 125 au confort forcément rudimentaire? Ne serait-ce pas également le conducteur de sidecar qui, malgré la sécurité de ses trois roues, besogne parfois dur dans les virages. Et que penser de la somme d'efforts dépensés par son passager? C'est une question bien difficile à élucider, le secret de la moindre fatigue étant certainement d'avoir su adapter le racer au cavalier jusque dans les moindres détails. C'est certainement ce qu'avaient réussi Lefèvre et quelques autres car leurs gestes pour freiner ou changer de vitesse étaient pour ainsi dire imperceptibles.



Lefèvre avait monté un tête de fourche spéciale avec amortisseur pour le guidon.

Tous les concurrents méritent d'ailleurs l'éloge des motocyclistes, sportifs ou non; ce sont des sincères et des ardents; du vainqueur au plus malchanceux leur action profite à la masse car d'une épreuve aussi complète en elle-même on tire une foule d'enseignements précieux dont profitent un jour ou l'autre nos motos de série.

Tout vient à point à qui sait attendre; c'est justement ce qu'avant le Bol je disais à ses organisateurs.

M. E.



## Moto-Club de Paris

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

Grâce, enfin, à la liberté de l'essence nous allons pouvoir allonger sensiblement le kilométrage des sorties et faire un peu de vrai tourisme. Voici le calendrier touristique de juillet, assez chargé puisqu'il comprend six sorties qui totalisent un nombre respectable de kilomètres. Pour toutes ces sorties rendez-vous 8 h. 15. Départ 8 h. 30 précises.

Le 3. — Visite des ruines gallo-romaines de Champlieu, par Senlis. Rendez-vous Porte de la Villette.

Le 10. — Champagne-sur-Oise, par Enghien et Anvers-sur-Oise. Rendez-vous Porte de Clignancourt.

Le 14. — La Boucle de la Seine à Freneuse par Mantes, Rolleboise et Moisson. Porte de Saint-Cloud.

Le 17. — Jablines, par les hauteurs de Vaujours et Anet. Porte de Pantin.

Le 24. — Vallée de la Chalouette par Etampes et Chalo-Saint-Mars. Rendez-vous Porte d'Orléans.

Le 31. — La forêt de Rougeot par Corbeil et Morsang. Rendez-vous Porte Dorée.

Par ailleurs l'équipe sportive du M.C. Paris participera à toutes les compétitions de la Région parisienne et des régions limitrophes, et quelques touristes sous la conduite du Président de la Commission Touristique participeront au Rallye de la Madone des Centaures à Bormida (Italie).

Tous renseignements et itinéraires détaillés : chez Favier, 40, rue Saint-Paul; Bovièr, 6, rue Mazet et « Moto-Record », 151, rue Marcadet. Réunion 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.

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

## Moto-Club Bigourdan

### III<sup>e</sup> GRAND PRIX DE BIGORRE

Le Moto-Club Bigourdan fera courir son 3<sup>e</sup> Grand Prix de Bigorre le 14 août prochain sur le magnifique Circuit des Acacias à Vic-Bigorre. Cette épreuve inscrite au Calendrier officiel sera ouverte à tous les coureurs amateurs et professionnels.

Pour tous renseignements s'adresser à M. Louis Lestrade, rue des écoles Vic-Bigorre Hautes-Pyrénées.

## Moto-Club Banlieue Nord

Le Moto-Club de la Banlieue Nord organise le 14 juillet un Grand Moto-Cross sur le magnifique circuit des carrières d'Argenteuil. Cette importante épreuve, à caractère international, verra au départ les champions de la spécialité anglais, belges et français. Cette course internationale se disputera en 3 manches de 12 tours avec attribution de points, à savoir : 1 point au 1<sup>er</sup>, 2 points au 2<sup>e</sup>, 3 points au 3<sup>e</sup>, etc.; au classement final le coureur ayant le plus petit nombre de points sera déclaré vainqueur. La lutte promet d'être vive et ardente car le tracé du circuit d'Argenteuil se prête admirablement à la pratique de ce beau sport qu'est le moto-cross.

Sont également inscrites au programme : 1<sup>o</sup> une course 250 nationaux, 2<sup>o</sup> séries 350-500 nationaux et une finale, soit au total 7 courses. Tout amateur de beau sport sera

le 14 juillet aux carrières d'Argenteuil. Retenez bien cette date!

Trains : Gare Saint-Lazare pour Argenteuil (15 minutes); gare du Nord pour Sannois.

Autobus : Porte Clichy et Porte Champerret pour Argenteuil.

## Amicale Motocycliste Flérienne

Dimanche dernier le Comité avait convié les amicalistes à la première sortie touristique de l'année.

Une vingtaine d'adhérents avaient répondu à cet appel et c'est par un temps splendide que furent parcourues les pittoresques vallées de la Vère, du Noireau et de l'Orne.

A 16 h. 30, quelques membres du club étaient venus rejoindre la colonne à Landigou pour participer à un gymkana moto organisé à la clôture des courses.

Le public fut enthousiasmé par la virtuosité de nos pilotes et applaudit fort aux prouesses acrobatiques des Boisgontier, Chenevière, Keller, Lamy et Leriche qui se dépensèrent sans compter pour amuser les spectateurs et soutenir la bonne renommée du club.

Sportifs, pendant la Foire-Exposition de Flers ne manquez pas de rendre visite au stand de l'Amicale Automobile et Motocycliste Flérienne où le meilleur accueil vous sera réservé.

## Moto-Club Vauclusien

Le Comité directeur rappelle aux nombreux sportifs qui viennent chaque année assister à leur deux réalisations : la Course de côte du Mont-Ventoux et le G. P. Motocycliste d'Avignon, que ces deux épreuves sont en bonne voie.

Tous les efforts des dirigeants se portent à améliorer la qualité du spectacle et l'homogénéité des concurrents; la Course de côte du Ventoux, la plus haute et la plus longue, brillera d'un éclat encore plus grand que l'an passé et ce n'est pas peu dire.

Quand au G. P. Motocycliste, annulé l'année dernière à cause d'incidents techniques municipaux, nous sommes à même d'assurer que les travaux seront commencés incessamment pour exécuter la piste entre les remparts séculaires et le Rhône millénaire. Toutes les catégories seront admises : 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. et sidecars. Avis aux amateurs et aux spectateurs : réservez le 31 juillet pour le Ventoux et le 4 septembre pour le Grand Prix. Tous renseignements M. C. Avignon, 2, rue de la République, Avignon (Vaucluse).

## Moto-Club de la Cité

### LE RALLYE-PAPER DE L'A.M.C.C. LYON

L'A.M.C.C. a fait le dimanche 15 mai dans les monts du Beaujolais un rallye-paper.

Les motocyclistes rassemblés à Vaise au nombre de 50 prirent le départ réel à Chazay.

Les pistes bonnes ou fausses étaient nombreuses et variées. Ceci tout à l'honneur du président d'honneur M. Goutagny qui avait fait le tracé et superbement doté ce rallye.

Seuls MM. Catteaud et Morga ne firent guère plus que le tracé normal et s'adjugèrent les premières places en un temps record de 1 h. 30, les autres concurrents ayant mis entre trois et quatre heures :

1. Catteaud Jacques, 1 h. 25; 2. Morga M., 1 h. 30; 3. Bonnet-Gonnet, 2 h. 45; 4. Voiron, 3 h.; 5. Martraix; 6. Valette; 7. Galix junior; 8. Bernard; 9. Lagay; 10. Commercon, tous de l'A.M.C.C.

## Real Moto-Club de Guipuzcoa

Le « II<sup>e</sup> Prix International de Guipuzcoa » aura lieu au Circuit de Amara, Saint-Sébastien, le prochain 24 juillet. Ce circuit, tracé aux portes même de la ville, permet le développement des plus grandes vitesses. La journée comprendra diverses courses pour toutes les catégories de cylindrées. Cette compétition est inscrite au calendrier officiel de la Fédération Internationale de Motocyclisme.

Le succès obtenu par notre club en 1948 fut tel que les organismes recteurs du motocyclisme en Espagne ont décidé de nous confier l'organisation pour l'année en cours du « Grand Prix d'Espagne » qui se déroulera le 25 septembre prochain sur ce même lieu.

C'est le coureur français Jean Berha qui détient le record du circuit d'Amara et qui a obtenu la victoire absolue au premier prix de Guipuzcoa, en septembre 1948; et que Pierre Collignon et Marcel Perrin se sont classés premiers en 250 et 350 cmc. respectivement.

## Moto-Club Châtillonnais

### TOURISME - SPORT - CAMPING

Nos sociétaires sont priés de noter que les deux réunions bimensuelles du mois de juillet auront lieu respectivement les jeudis 7 et 21 juillet 1949, à 21 heures, au Siège social du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

D'autre part le calendrier établi pour ce mois est le suivant :

Dimanche 3 juillet. — Participation de l'équipe sportive au Circuit de vitesse de Tours. Départ du camion transportant les machines et le matériel des concurrents le samedi 2 à 14 heures au Siège social. Retour le dimanche dans la soirée.

Dimanche 10 juillet. — Sortie-promenade en forêt de Fontainebleau, visite au Camp International de Camping. Pique-nique en forêt. R.V. au Siège à partir de 7 h. 30. Départ à 8 heures précises. Itinéraire : La Belle-Epine-Juvisy-Corbeil-Essonnes (regroupement en bas de la côte à 9 heures); Plessis-Chenet-Ponthierry-Chailly-en-Bière Fontainebleau. Aller et retour 140 kilomètres. Retour vers 18 heures.

Jeudi 14 juillet. — Participation des coureurs au Circuit de vitesse de Moulins.

Moto-cross international d'Argenteuil organisé par le M.C. Banlieue-Nord. Sortie-promenade dirigée sur Saint-Leu-la-Forêt pour rendre visite à notre sociétaire M. Balasse récemment installé dans cette ville. Pique-nique en forêt de Montmorency. L'après-midi moto-cross à Argenteuil. R.V. au Siège à 8 heures. Départ à 8 h. 30 précises. Retour le soir vers 18 heures.

En raison des vacances les sociétaires sont informés que l'activité sera réduite entre le 15 juillet et la fin du mois d'août, en conséquence pendant le mois d'août il n'y aura qu'une seule réunion mensuelle qui aura lieu le jeudi 4 août, au cours de laquelle sera établi le calendrier mensuel.

Pratiquants de véhicules mécaniques de la région sud, ne restez pas plus longtemps isolés... adhérez nombreux au Moto-Club Châtillonnais, le club gai... un renseignement ne coûte rien, écrivez ou adressez-vous à la permanence du Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine); réunions mensuelles le premier jeudi de chaque mois à 21 heures au Siège.

## Harley-Club de Paris

Nous rappelons avec plaisir la création toute récente de ce groupement de possesseurs de « Harley », qui a pris un excellent départ sous l'impulsion de son Comité animé par son président, M. Léger.

Un banquet a déjà réuni les membres actuels, qui ont également participé à plusieurs sorties fort réussies.

Nous rappelons qu'une réunion mensuelle se tient le quatrième vendredi de chaque mois à la Brasserie Champerret, place Champerret, où tous renseignements seront fournis aux possesseurs d'Harley, cordialement invités.

Pour la correspondance, s'adresser au siège social : 2, place de la Porte-de-Bagnolet, Paris (20<sup>e</sup>).

## ACHATS

**MATCHLESS 350** accidentée ou même mauvais ét. — GUERRIER, 29, rue de la Convention, VILLENEUVE-SUR-LOT (L.-et-G.).

**MOTEUR** Sphinx G.E.M. même incomplet sans volant ni carburateur. — M. REY, restaurant Le Faisan, place de Verdun, TARBES (Hautes-Pyrénées).

**RECHERCHE** motorette Terrot E.T.P. 125, fourche télescopique, de préférence nve, jamais roulé. Paiement comptant. — TREYER, 56, rue Kléber, MULHOUSE (Ht-Rhin).

### DELAIRE

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

Tél. Dan. 55-43.

### ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

**AUTOMOTO** A.11 1929, bloc chaise A.C.T. 500 cmc. — Faire offres VERON, Saint-Sauveur, LEVASVILLE (Eure-et-Loir).

**RECHERCHE** machine, acc. av. bloc Zurcher-Passemont 2 CV., 2 tps, 2 v. ou bloc seul même incomp. — V. PIERRE, LE FRONT, CROS (Gard).

**DEMANDE** France ou Algérie épave D.K.W. 500 S.B. même très incomp. av. papiers en règle. — LAURELLI, L'ESCALE, MAS-CARA (Algérie).

## VENTES

**VÉLO** homme av. moteur Vap., très bon ét. — Tél. : 12 h. à 14 h. et après 19 h. à Péreire 49-92.

**VÉLOMOTEUR** Monet-Goyon 100 cmc., type S.3 G. 3 vit., parf. ét., peu roulé. — BREUVART René, menuisier, AUBIGNY-EN-ARTOIS (Pas-de-Calais).

**VÉLOMOTEUR** Peugeot 100 cmc. com. nf. Px intér. — D. TRUBERT, 8, rue D<sup>e</sup>-Dolad, VILLEURBANNE (Rhône).

**VOITURETTE** Roadster luxe 2 pl. prototype Rovin, ét. nf., 350 culb., 6 pns, 8 chamb. et acces. Px 160.000 francs. — Ecrire : LUGUI, 36, rue Léon-Frot, PARIS.

**D.K.W.** Standart bon ét., 250 cmc. 2 tps, 3 vit. Px 70.000 fr. — MEMBRE Jean, 9, rue du Petit-Bois, CAMBRAI (Nord).

**GNOME-ET-RHONE** ac. sidecar, 2 cyl. ét. nf. Px 120.000 fr. — D. HAVAS, 149, rue Basse, CAEN (Calvados).

**VENDS ou ÉCHANGE** splendide Harley 750 av. ou sans side gd routier, roue susp., pns abs. nfs, contre moto de 100 à 500 + soulte. — G. BAUDELLOT, 42 bis, rue Friant, PARIS (14<sup>e</sup>).

**GILERA** 500 cmc. ét. nf dern. mod. Px intér. — G. MILLE-REAU, 39, avenue Division-Leclerc, DEUIL (S.-et-O.).

**INDIAN** 500 cmc. 2 cyl. impec., chromée. Px 90.000 fr. — M. AUF-FROY, 26, rue de Paris, CORMEILLES-EN-PARISIS. Tél. : 331.

**GNOME-ET-RHONE** R.2 500 cmc. av. sidecar ét., nf. révisée. — S'adresser S.A.V.E., 3, rue de Turin, PARIS (8<sup>e</sup>).

**F.N.** 500 cmc. Grand Prix, susp. arr. impec. Nombreux rechanges-course, av. sidecar. Px 220.000 fr. — Tél. heures repas Fla. 19-15. : RIPER, 10, av. de la République, AUBERVILLIERS (Seine).



**Les petites ANNONCES**

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

**VENDS** au choix D.K.W. 125 cmc. Px 85.000 francs ou Peugeot 125 ét. nf. Px 75.000 francs. Moteur Cucciolo nf. Px 35.000 francs. — LOUIS, 1, route des Puits, VAUCRESSON (S.-et-O.).

**RENÉ-GILLET** nve 750 cmc. en rodage M.48, side Simard 1 pl. 1/2 type luxe, pare-brise sécurit, capote et volets de côté. Px 225.000 francs. — Ecrire pour rendez-vous à M. VOSPE, 92, rue de la Villette, PARIS (19<sup>e</sup>).

**D.K.W.** 350 N.Z. ét. général parf. — NOURY, 19, rue de la Monnaie, RENNES (L.-et-V.).

**FAVOR** 100 cmc. 2 temps, débrayage, pns nfs. Px 25.000 fr. — JEAN, 11, rue Jollin, BOBIGNY (Seine).

**VENDS** au plus offrant Armor 75 cmc. 2 vit. bon ét. général, 3 bons pns. Side Simard pour vélomoteur avec rideaux, capote, pneus, le tout sortant de l'usine, pas roulé. — BOIVIN, coiffeur, BOURGUEIL (Indre-et-Loire).

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

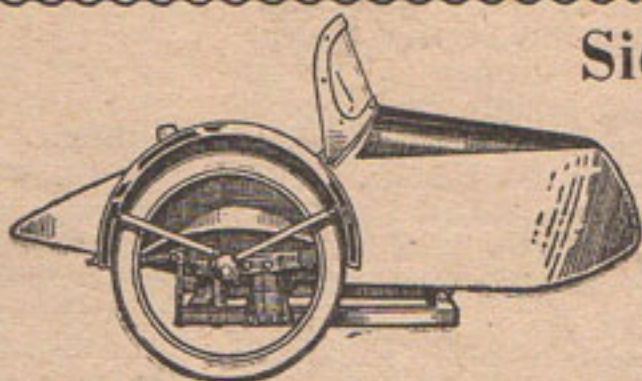
151, Rue Marcadet - PARIS (18<sup>e</sup>) — MON 24-40

## PISTONS MAHLE — montés en série — par les Constructeurs

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

A. CHARDONNET, 16<sup>ter</sup>, Rue Etienne-Marcel, PANTIN

— Téléphone : Nord 99-40 —



## Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920

52, Rue de la Fraternité

Bot. 11-26 ROMAINVILLE

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLESE - ÉLÉGANCE

## BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE  
ENTRETIEN  
ÉCONOMIE

SERVICE  
DE VENTE :

31, Rue Chèvre  
ANGERS (M.-et-L.)



**F.N.** 500 culb. bien équipée av. tansad, side av. capote Bufflier parf. ét., pns nfs. — CAMLANN, 30, rue de Patay, PARIS (13<sup>e</sup>).

**TERROT** 350 cmc. culb. 2 échapp. 3 vit. écl. accus. Exc. ét. Px 80.000 francs. — CINTRAN, RIBERAC (Dordogne).

**GNOME-ET-RHONE** 750 cmc., type Police, side canadien 2 pl., très rap., tte beauté, pns nfs. Px 180.000 francs. — JEAN, 11, rue Jollin, BOBIGNY.

**ROADSTER** Darmont 4 roues, 6 CV. refroidissement eau, soigneusement révisé. Px 130.000 francs. — NAMIAS, Tél. : Opé. 04-46.

**VENDS** cause double emploi : B.S.A. 600 C. av. sidecar parf. ét. — PELLETIER, cité Saint-Loup, St-JEAN-DE-BRAYE (Loiret).

**GNOME-ET-RHONE** 500 CV. 2 culb. 2 cyl. très bon ét., moteur nf ref. par usine. Px 130.000 francs. — Ecrire BOUVRY, 46, rue Victor-Hugo, LE MANS (Sarthe).

**MOTOBÉCANE** 125 cmc. lat. type D.45B com. nve, 300 km., impeccable, cause achat voit. Px intér. — JACQUES, 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE. Tél. : Déf. 21-63.

**VÉLOMOTEUR** Peugeot P.53 3 vit. — Vis. samedi et dimanche matin. TRIQUET, 5, rue du Grand-Prieuré, PARIS (11<sup>e</sup>).

**VENDS ou ÉCHANGE** Scooter américain contre 250 cmc. ou vélomoteur récent. — M. BOURIANT, Hôtel de Ville, porte Nord, PARIS (4<sup>e</sup>).

**SOYER** 250 Jap. pns nfs bon ét. Ciné-Gel 8 mm. ét. nf. qq. films. Carabine 6 mm rayée bon ét. 100 cartouches plomb n° 5 et 6 cal. 16. — ROLLAND, 26, boulevard Rouget-de-l'Isle, MONTREUIL (Seine). Tél. : Avr. 04-17.

**VÉLO** av. moteur auxiliaire Vap.4 le tout très bon ét. Px 23.000 francs. — M. DESCARSIN, rue du Centre, CHAMPIGNY-s.-YONNE (Yonne).

**TERROT** 500 cmc. culb. R.G.A.S. av. side 1 pl. 1/2, 4 pns, roulé 10.000 kms., parf. ét. méc. — Pierre CESBRON, 13, rue Jacquemont, PARIS (17<sup>e</sup>).

**N.S.U.** 198 cmc. 3 CV. 2 tps parf. ét. Pignons, chaîne nfs. Px 80.000 fr. — COUDERT, 48, rue de Sicile, PARIS (4<sup>e</sup>).

**PEUGEOT** 125 cmc. 2 tps 3 vit. nve, juste rodée, cse double emploi. — Ecrire GUIPET, 190, rue Marcadet, PARIS (17<sup>e</sup>). Joindre timbre ou voir le soir vers 19 h.

**ALCYON** 175 cmc. 2 tps, mot., boîte de vit. nfs (1.250 km.), réserv. 12 l. environ. Pns et chamb. à air nfs. Px 75.000 francs. — Ecrire ou téléphoner J. ZANETTA, 30, rue Montcalm, PARIS (8<sup>e</sup>). Mon. : 44-81, de 8 h. 30, 12 h. et 13 h. 30 à 18 h.

**MONET-GOYON** 5 CV. culb. moteur nf à roder. Px 55.000 francs Vélo homme. Px 3.500. — S'adresser M. SAUTY, Collège d'Espagne, 9, boulevard Jourdan, PARIS (14<sup>e</sup>). Tél. : Gob. 64-11.

**PUCH** S.4 1943 bicycl. 2 tps 4 vit. sélect. main. Très bon état. Px environ 100.000 fr. — R. BLOCH, 29, rue des Archives, PARIS (4<sup>e</sup>). Tél. : Arc. 30-83.

**MATCHLESS** 350 nve, fourche télesc., pns nfs. — S'adresser M. GUYOT, 10, rue de Louvois, PARIS (2<sup>e</sup>).

**TERROT** 500 av. side origine parf. BRIVOT, 6, rue Loustoir, PARIS (18<sup>e</sup>). Tél. : Mon. 12-03.

**LES POIGNÉES  
"SOUPLI"**  
POUR  
MOTOS



ET  
**VÉLOMOTEURS**  
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L  
43, Rue Marius AUFAN, LEVALLOIS, Per. 06-35

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

**TANDEM** Derny exc. ét. av. pns et chambres air de réchange nfs. Px 65.000 francs. — EBRARD, 65, avenue de la Gare, MANOSQUE (B.-A.).

**MOTOCONFORT** 250 cmc. 4 tps lat., très bon état. Px 65.000 francs ou échange contre 125 cmc. — BOGAS, 82, rue du Ranelagh, PARIS (16<sup>e</sup>). Tél. : Jas. 11-55.

« **SAN-SOU-SAP** » 350 cmc. lat. mot. ref., 1 pneu nf, 1 très bon ét. Px 40.000 francs, cause double emploi. — COUESNONGLE, 37, rue Général-Lambert, CARHAIX (Finistère).

**PEUGEOT** 515 luxe rouge et chrome, neuve, 1.800 km. Gillet-Herstal 500 cmc. culb. parf. ét. avec ou sans side. — Marc TEXIER, LES EGLISES-D'ARGENTEUIL (Charente-Maritime).

**SUPERBE F.N.** 500 culb. bloc moteur, sidecar Bernardet grd routier 48, roue suspendue, tout équipé ét. nf., pns nfs. Px 150.000 francs. — RASLE, 17, place de l'Eglise, ORGEVAL (Seine-et-Oise).

**RENÉ-GILLET** 750 cmc. sortie en avril, pas rodée, ent. chromée, av. sidecar Impérial 1 place 1/2, pare-brise spécial Sécurité. Ensemble unique. Px exceptionnel. — R. CAR, 100, avenue Saint-Ouen, PARIS (18<sup>e</sup>). Tél. : Mar. 98-91.

**TERROT 48** 500 super-culasse av. ou sans side, type Précision. Châssis et roue de side léger nf, 86, rue Gide, LEVALLOIS. Tél. : Pér. 21-12.

**TERROT** 500 culb. sup.-cul. av. side, peu roulé. Exc. ét. — BUIS-SON, 67, avenue Charles-Floquet, SAINT-MAUR.

**ENSEMBLE** ou séparé, side Impérial nf et moto allemande Colombus 6 CV. 3.000 km. — BELAIR, 7, cité Lesnier, CLAMART (Seine). Tél. : Mic. 17-75.

**B.M.W.** 350 culb. Px 115.000 fr. — FELOUX, 29, rue Rébéval, PARIS (19<sup>e</sup>).

**PARTICULIER** vend 500 Terrot R.G.A.S., exc. ét. — DENISART, 43, rue de la Roquette, PARIS (11<sup>e</sup>).

**NEW-MAP** mot. A.M.C. 150 cmc. culb. 4 vit. sélect., ac. susp. arr., compteur, tansad, avertisseur. Mod. 1949, roulé 1.900 km., ét. nf. Px 120.000 francs. — Ecrire ou s'adresser le dim. Y. LAFON, 28, rue Laujac, BORDEAUX (Gironde).

**CAUSE MALADIE** cède Royal-Enfield av. side 500 culb. sup.-cul., 4 vit. sélect. Px 160.000 francs. — GOULON, 142, boulev. Hôpital, PARIS (13<sup>e</sup>). Tél. : Por. 24-70.

**B.S.A.** 500 M.20 ét. nf. — Visible tous les jours, THIERY, 175 bis, boulev. Jean-Jaurès, BOULOGNE (Seine).

**GIMA** 125 cmc. 4 vit., fourche télescopique. 125 Motobécane 3 vit. neuve. — CREMP, 72, av. Mene-lotte, COLOMBES (Seine).

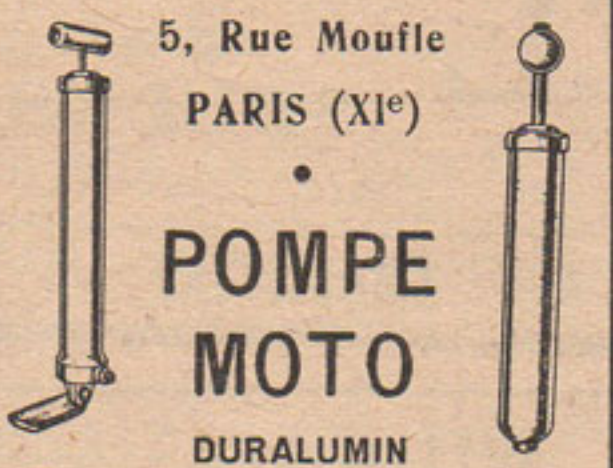
**TERROT** 500 culb. mod. 47, ét. nf (6.000 km.). — Ecrire NICOLAS, 23, rue Louis-Robillard, CAEN (Calvados) ou 1, rue Daniel-Daujon.

**B.S.A** 500 cmc. twin type A.7 1948 absol. nve. — DASPRAT, 3, rue Dante, PARIS.

**BELLE AUTOMOTO** 350 lat. bloc mot. tansad parf. ét. émail et mécanique. Px 85.000 francs. — PALAZY, 5, place Cambronne, PARIS (15<sup>e</sup>), le soir sf jeudi à partir de 18 h. 15. Sam. tte la journée et dim. mat.

**POULIQUEN**  
FABRICANT

5, Rue Moufle  
PARIS (XI<sup>e</sup>)



**POMPE  
MOTO**

DURALUMIN  
LAITON

Pour sacoché Pour cadre

**ALCYON** 100 cmc. 1946, 3 vit., compt. révisée, avertisseur Rotorson, ét. mec. parait. Px 50.000 francs. Tél. : M. ANTOINE, Mon. 55-30 de 9 h. à 13 h. et de 16 h. à 19 h. 30.

**MOTO BENELLI** 500 cmc. 4 vit. sélect. susp. arr. impecc. — COUTURIER, 149, av. de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE (Seine).

**B.S.A.** 250 culb. C.11 1948 nf. — Tél. : Mol. 44-85 (10 à 12 h.).

**TERROT** 500 R.G.S.E. parf. ét. 15.000 km. Px 110.000 francs. — MARREC, POMMERIT-LE-VICOMTE (Côtes-du-Nord).

**INDIAN** 1.200 av. side, roue secours, 2 pare-brise, roulé 6.000 km. Susp. ar., 2 soup. neuves rechange. Px 150.000 francs. Très bon état, émail bordeaux, éclairage impecc. — BONGRAIN Paul, BULLY (Rhône).

**CAUSE DÉPART** Etranger : très bonne Ariel 1.000, type X.G., mod. 40. Px intéres., ferait reprise. — DUVERT, 11, rue Vict.-Basch, CHARENTON (Seine). Tél. : Ent. 00-04.

**TANDEM** Helyett gd luxe dern. mod. av. mot. ou échange contre vélomoteur 100 ou 125 cmc. — FRIVOILET, 18, rue Paul-Delair, MONTEREAU (S.-et-M.).

**D.K.W.** 200 cmc. très bon ét. — S'adresser SCURBECQ, 138, avenue Parmentier, PARIS (11<sup>e</sup>).

**LA FRANÇAISE ALCYON** 350 cmc. lat., très bon ét., pns nfs. Px 75.000 francs. — BARBAT, 389, rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>).

**GILLET-HERSTAL.** Bons pns, 750 cmc. 2 cyl. 2 tps Delco. av. side impecc. ou échange contre Sinca 5 ou Rosengart-Super 5. — DORION, 24, rue Oberkampf, JOUY-EN-JOSAS (S.-et-O.).

**VÉLOMOTEUR** Jonghi 125 cmc. 2 tps, sélect., sorti juin 48, ét. impecc. Roulé 4.000, penti. orig. grise. N.S.U.

198 cmc. bon ét., pns nfs. — VERRE ET CHROME, 3, imp. Montlouis, PARIS (11<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 93-97.

**TERROT** 5 CV. av. side, sélect. Px 90.000 francs. — SULLPER, 13, rue Darcet, PARIS (17<sup>e</sup>). Tél. : Mar. 84-34.

**RENÉ-GILLET** 125 cmc. 4 vit. sélect. au pied, 2 tps, parf. ét., pns nfs. — DRUGON, 23, rue d'Argenteuil, PARIS (1<sup>er</sup>). Tél. heures repas Opé. 85-85 et heures bureau Cen. 66-33. poste 635.

**TRIUMPH** Tiger 100 av. side Précision origine, coussins cuir, ensemble impeccable. Harley-Davidson 1.000 à culb. 4 v. ét. de prés. et mec. imp. Side bipl. côte à côte, très grd coffre pare-brise, châss. Précision. Sidecar 1 place Impérial nf., pare-brise, jantes chrom., porte-bagages. — BEAUVAIS, 11, rue Emile-Level, PARIS. Tél. : Mar. 57-81.

(125) dern. mod. — Vis. le soir, DUBUS, 7, boul. Bourceron, ARGENTEUIL (S.-et-O.).

**PEUGEOT** 350 culb. P.135 1947, sélect., comme nve. Béquil. lat. Tansad Mérat. 4 pns dont 2 abs. nfs. 2 klacksons. Px 116.000 francs. — BRUNO TESSIER, 61, rue de La Boétie, PARIS (8<sup>e</sup>). Tél. : Ely. 07-17 heures repas.

**N.S.U.** 250 culb. 4 vit. sélect. Eclair., compteur, klaxon-Tanasd. Mot. refait, bons pns, 2 pns et 3 chamb. à air rechange. Px 100.000 francs. — FONTANET, 10, rue René-Abram, BOUGIE (Algérie).

**VÉLOMOTEUR** Peugeot 125 cmc. P.55 nf., 1.800 km., compteur, tansad. — BONEYDS, 77, rue du 22-Septembre, COURBEVOIE (S.). Tél. : Déf. 25-53 à partir de 18 h. 30.

Les  
meilleurs



pour  
tous  
moteurs

**S.A.F. BORG**, Neuilly-sur-Seine

**VÉLO** à mot. aux. Vap.3 et machine à écrire ou échange contre moto 250-500 cmc. — H. ROUX, VILLARD-SUR-DORON (Savoie).

**PARTICULIER** vd B.S.A. 750 cmc. 2 cyl. culb. Y.13. Side Bernardet. Px 170.000 francs. — BASSOT André, 10, rue France-Mutualiste, BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine).

**VENDS 90.000 fr. ou ÉCHANGE** c. 350 cmc., 125 culb. Terrot 4 v. sélect. sortie juin 48. — Ecrire REISSER, 38, r. Chéron, GROSLAY (Seine-et-Oise).

**GNOME-ET-RHONE** 250 Junior exc. ét. mec. Guidon Saker, 1 pneu nf. Px 65.000 francs. Motobécane 125 cmc. 4 tps parf. ét. gén. pneu nf. Px 60.000 francs. — PHILIPPON, 17, rue Gassendi, PARIS (14<sup>e</sup>).

**NORTON** 16H. 500 cmc., bon ét. Px 125.000 francs. — VALET, 94, rue des Entrepreneurs, PARIS (15<sup>e</sup>).

**VENDS** Terrot 500 cmc. R.G.A.S. nve, m.-déc. 48, 1.500 km. Px facture. — DEL BASSO Pierre, domaine du Marquis, ORANGE (Vaucluse).

**MONET-GOYON** 100 cmc. Villiers 3 vit. sélect. batterie, klaxon, redresseur bon ét. Px 50.000 francs. — NEVERS, 44, rue Etienne-d'Orves, PRE-SAINT-GERVAIS (Seine).

**PEUGEOT** 125 cmc. P.55 ét. nf. Compteur, tansad, 2 chambres de rechange, dessus selle outillage. Px 80.000 francs. — Ecrire NAIGEON, 33, rue Malar, PARIS (7<sup>e</sup>).

**GILLET-HERSTAL** 500 cmc. 4 vit. sélect. pns nfs. Norton 500 cmc. 16H. 4 vit. sélect. ét. parf. Royal-Enfield 250 cmc. 4 vit. sélect. Peugeot P.55 bons pns. Px 65.000 francs. Peugeot 100 cmc. P.53 3 vit. Px 30.000 francs. Prester-Jonghi 100 cmc. 3 vit. sélect. Px 40.000 francs. — KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BOULOGNE (Seine). Tél. : Mol. 64-02.

**TERROT** 250 cmc. lat., bon ét. — ALALINARDE, 30, rue Basfroi, PARIS (11<sup>e</sup>).

**CUCCILO** ensemble unique 4 vit., 50 km.-heure. Consom. 1 l. aux 100, susp., freins moto, roues et pns renforcés, valeur 70.000 vend 50.000 fr. — Tél. : Tur. 89-10.

**N.S.U.** 350 cmc. culb. ét. nf., 4 vit., sélect. Px 120.000 francs, très urgent. — PIERRE, 91, av. F.-Faure, NANTERRE (Seine).

**A RECONSTRUIRE :** B.S.A., Royal-Enfield, Panther, Indian, Harley M.P., F.N., Monet-Goyon, N.S.U., Triumph 198 cmc., René-Gillet, Ardie 125 cmc., M.R., Gillet-Herstal, mot. Harley. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20<sup>e</sup>).

**MONET-GOYON** P.S. 350 lat., achet. mai 1949. — LECORRE, 358 bis, rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>).

**PEUGEOT** 515, 5 CV. culb. sélect. 4 vit., parf. ét., cse départ col. Px à débattre. — DELPY, 157, rue Nationale, PARIS (13<sup>e</sup>).

**VENDS** plus offrant couple conique solo B.M.W., mono cyl. 9/45. — GILBERT ROBERT, SAINT-LIGUAIRE (Deux-Sèvres). Tél. : Niort 16-84.

**DOLLAR** 250 Sport, Chaise culbuteurs. Marc 500 grand tourisme, chaise culbuteurs, parf. ét., pns nfs. — Marceau CONTRAIRE, 30, rue du Soleil-d'Or, CHARTRES.

**N.S.U.** 350 cmc. sup.-cul. 4 vit. sélect., remise nf, garanti origine. Peugeot P.108, 250 cmc. lat., ét. nf. — MABILE, 7 ter, av. de Saint-Mandé, PARIS (12<sup>e</sup>).

**MOTOBÉCANE** 4 CV. mot. Blackburn, lat., parf. ét., pns nfs. — JEAN, 15, rue Béranger, PARIS (3<sup>e</sup>). Px 55.000 francs. A partir de 6 h. 30.

**LA BOUGIE  
GMD**



évite  
l'encrassement

GAMME DE  
9 TYPES  
POUR TOUS MOTEURS

26, Aven' de la Libération  
BOURG-LA-REINE (Seine)  
Tél. : ROBINSON 01-30

**TANDEM** ét. nf. Px 25.000 francs. Tandem av. mot aux. Px 40.000 fr. — PIERRE, 91, av. F.-Faure, NANTERRE (Seine).

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

**MOTOBÉCANE** 125 cmc., 4 tps, 3 vit., com. nf. Monet-Goyon 100 cmc. — TITO, 4, impasse Roux, PARIS (17°).

## AU BOL D'OR

70 %

des arrivants  
avec

TUBOTOM

et

son nouveau  
tuyau filtrant

TUBOFILTRE

OTOM

5bis, Rue Franklin

COURBEVOIE (Seine)

NOTICE SUR DEMANDE

## VENTE A CRÉDIT

**VÉLOMOTEURS**, motos 150 cmc. scooters, etc... Possib. pour 350. Sans frais, livraison sous 30 jours pour modèles disponibles. Indiquer préf. et possib. paiement. Succès inouï!! Joindre 2 timbres et env. pr réponse. — A. LALANNE, ag. gén., PRECHAC-sur-ADOUR (Gers).

## ÉCHANGES

**ECHANGERAI** vélo Peugeot, moteur Vap.4, ét. nf. (roue arrière renforcée), moteur 100 cmc. 3 vit. volant magnétique à réparer, contre vélocar à pédales, exc. ét. — Ecrire VERGNES, GALLARGUES (Gard).

**COMPTEUR ANGLAIS** nf origine, prise à gauche, contre même, prise à droite. — BOUAYED Paul, commissaire de police, BOUIRA (Dpt d'Alger).

## VOITURES

**201 B.** cond. int. 4 places parf. ét. Px 170.000 francs. — DUTHEIL, place Stalingrad, MEUDON (S.-et-O.). Tél. : Obs. 10-35.

**PEUGEOT** 202 Md. 1939-40 toit ouvrant, présent. impec., parf. ét. méc., dynamo, accus, embrayage nfs. Pneus avant nfs, arrière 25% d'usure. — Ecrire ou téléphoner à MOTOCYCLES qui transmettra.

**VENDS ou ÉCHANGE** Simca. 5 incomp. à remonter + 6 jantes dont 2 roues complètes nvs contre Gnome-et-Rhône, Indian ou Harley 2 cyl. même non chaussée. — R. PRADAL, 19, rue Saint-Jean, MONTAUBAN (Tarn-et-Gar.).

**LANCIA** 7 CV. cabr. Déc. 2/4 pl. et C.1 Rosengart super 5 roadster gd luxe. Matchless 4 CV. super.-cul, télescope. Terrot 4 CV. ét. nf. équip.

Px 68.000 francs. Motobécane 100 cmc. sélect. Tansad Mérat. Px 45.000 francs. — LECLERC, 56, rue Max-Dormoy, PARIS (18°).

## MOTO VOLÉE

**VÉLOMOTEUR** Motobécane D.45 4 tps. N° d'ordre dans la série du type : 410.066, n° du moteur : 410.102, immatriculé 9396 VJ.1, appartenant à M. HEBERT Jean, 75, boulevard Suchet, PARIS (16°).

## DIVERS

**REVIL (Ets)**, 82, av. des Ternes. Tél. : Eto. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipés et access. motos, cycles, autos; tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sa-coches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle, caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc., etc.

**CHAINES** pour Morgan, Darmont, René-Gillet; dimensions diverses, pour motos et vélomoteurs, dérive-chaines, attaches, etc... — DALBIAC, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4°).

**PNEU** 26 x 3,50 tansad Mérat. — DUCHATEL, 3, rue Dante, PARIS. Tél. : Odé. 35-99.

**A VENDRE** maison 12 pièces dont 2 garages : 150 mq., av. pompe à essence au carrefour de 4 grandes routes. Rép. camions, tract. Marchand de vélos, café-restaurant-épicerie. Téléphone rural, électricité, cour, jardin, arbres fruitiers, vigne, dépend. Bail expiré. — S'adresser FOUCHER, TOURNEVILLE (Eure)

**A VENDRE** cse double emploi canot métallique insubmersible av. mot. 100 cmc., ét. nf., consom. 1 l. 1/4 à l'heure, avec chariot et pagaie. Px 45.000 francs. — DEPIERREFEU, 14, rue Chevreuil, MAISONS-ALFORT (Seine).

**RAYONNAGES** et roues complètes pour motos, vélomoteurs, cyclomoteurs, 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 voitures à vendre. — Service M. CHENEL, Ets N.A.R.A., 13, rue Chante-coq, PUTEAUX (place de la Mairie), samedi et dimanche matin ou sur rendez-vous. Tél. : Lon. 25-12.

**TARAUDS**, filières, pas anglais américains symétriques, acier fondu, acier rapide à filets rectifiés. Pincés, limes, forets, alésoirs. — L. LOMBARD, 101, av. du Général-Leclerc, BOURG-LA-REINE (S.). Tél. : Rob. 05-99. Env. contre remb.

## DEMANDE D'EMPLOI

**MÉCANICIEN** moto cherche emploi stable dans région Est. — DEFRANOUX, à VIEVILLE (Hte-Marne).

## OFFRE DE REPRÉSENTATION

**CHERCHE** représentant art. automoto Belgique et Luxembourg. — LEQUESNE, 1, rue du Bois-de-Boulogne, NEUILLY-SUR-SEINE (Seine).

## PHOTOGRAPHIE

LEICA — FOCA  
ROLLEIFLEX  
KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES-  
PHOTO”

78bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin



**PHOTO-HALL**  
PHOTO-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 —

## SILENCIEUX WILMAN

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



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

3, Rue d'Évreux -- COURBEVOIE (Seine)

## MOTOBÉCANE

STATION-SERVICE

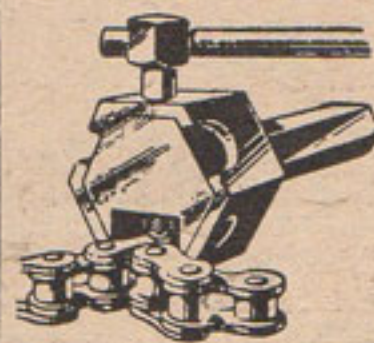
PRENONS COMMANDES LIVRAISON TRÈS RAPIDE  
de 175 et 350 cm<sup>3</sup> télescopiques des 125 cm<sup>3</sup> avec bon

RÉVISION GÉNÉRALE DES VÉLOMOTEURS EN 48 HEURES  
ÉCHANGE STANDARD

Pierre FORLINI, 7, Rue Chaligny

MÉTRO : REUILLY-DIDEROT

TÉLÉPHONE : DID. 20-49



Le Dérive-chaines **EKA**

pour toutes chaînes vélomoteurs et motos

Pas de pièces mobiles, pas de prise de jeu

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

**PNEUS MOTO** RÉCHAPÉS EN UNE  
SEULE PASSE

MIEUX QUE LE NEUF

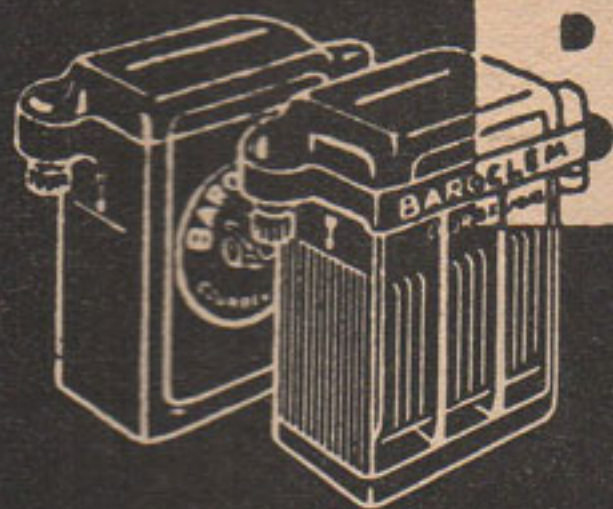
Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de tringles

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



# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

FABRIQUE d'ACCESSOIRES pour Cycles et Motos

## "LAQUEZ"

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

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

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

## 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  
Véломoteurs livrables de suite avec bon

Téléphone  
MOL. 64-02

73, Quai du Point-du-Jour  
BILLANCOURT



*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

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



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

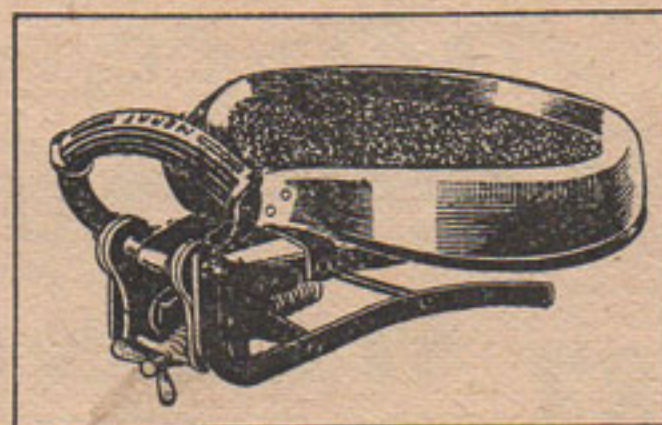
SIEGES ARRIERE

## MERAT

Breveté France et Etranger

•  
Le seul qui

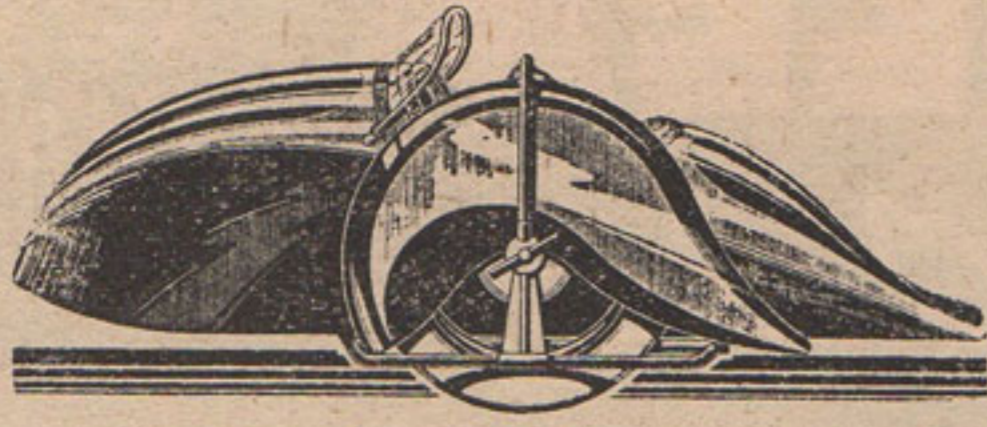
procure un confort parfait



30, Rue de la Procession, SURESNES (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

Groupe auxiliaire  
pour

**BICYCLETTES  
ET TANDEMS**



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

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

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

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

**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 FOLIE MERICOURT - PARIS - XI<sup>e</sup>  
R.C. SEINE : 176 278 - TEL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWERTS

**MOTO-SPORT**

**R. GUIGNABODET**

40, Rue Eterlet - CHELLES (S.-et-M.) - Tél. 742

Nombreuses occasions prêtes à prendre la route :

500 SERTUM susp. AR., 4 vit.; NORTON 500 16 H; TERROT 500 semi-bloc;  
TERROT 350, delco; PEUGEOT 350 culbutée; TERROT 350 latérales;  
MOTOBÉCANE 350 latérales; B.S.A. 250 culbutée, suspension AR.;  
MONET-GOYON 175; nombreux vélomoteurs et sides neufs et occasion.

Prend commande pour livraison rapide des vélomoteurs  
JONGHI, MOTOBÉCANE 350 culbutée, etc...

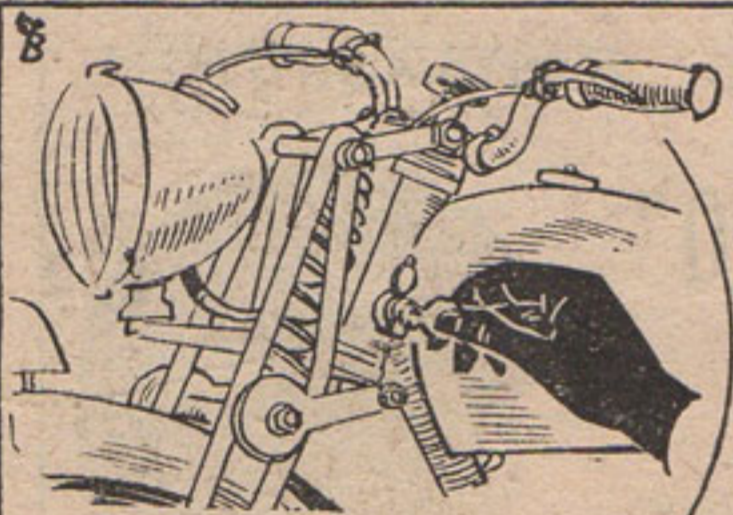
**TUBOFILTRE OTOM**  
TOUT EN UN

Un tuyau souple étanche  
Un filtre parfait

Se monte comme  
un tube ordinaire

**OTOM S.A.**

5bis, 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

**L'ANTIVOL  
NEIMAN**

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux  
constructeurs français & étrangers

51, AV. DE NEUILLY

NOUVELLE ADRESSE

NEUILLY-s-SEINE - MAI: 41-35

LICENCE FRANÇAISE

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

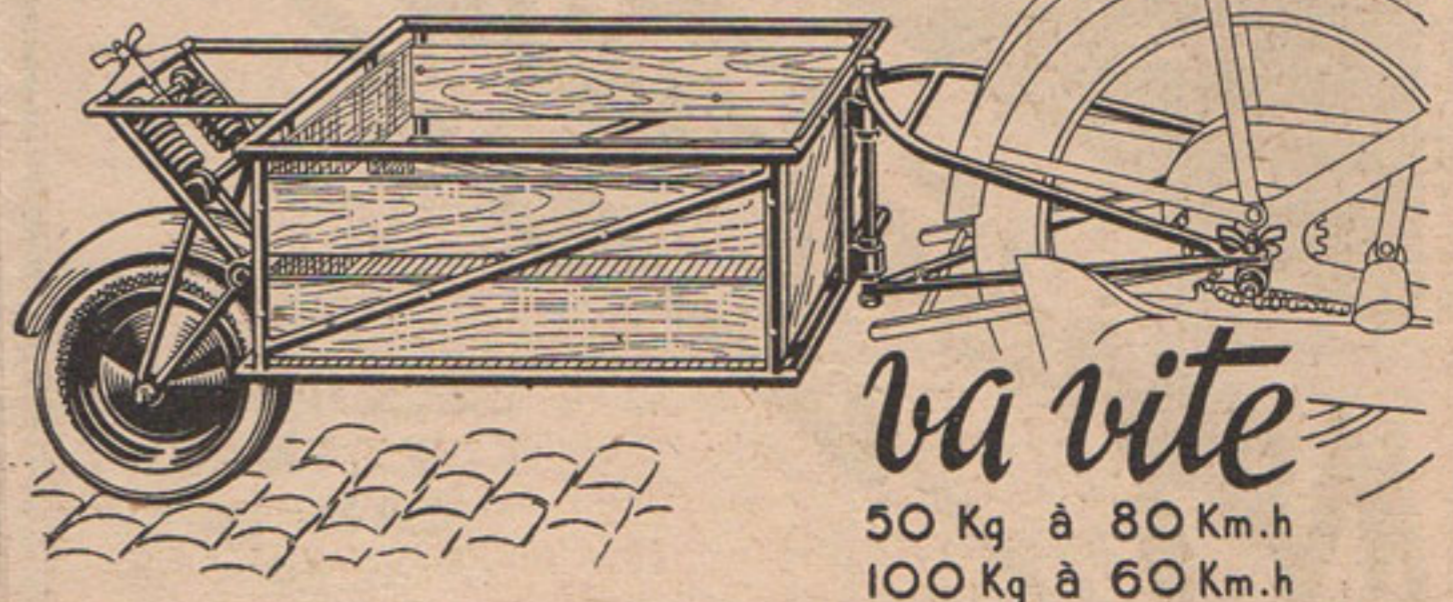
**83 STATION SERVICE 83**  
Avenue de la Grande-Armée

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

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

VENTE et ACHAT

La remorque monocrou pour motocyclette  
**FULGUR M100**



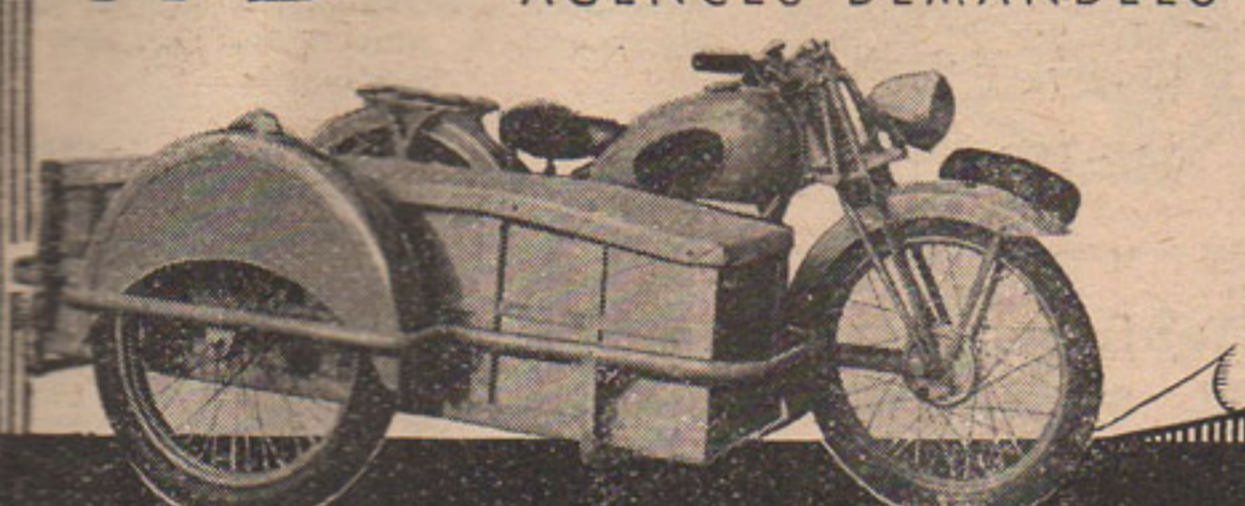
*va vite*

50 Kg à 80 Km.h  
100 Kg à 60 Km.h

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



**HB** **SIDE-CARS**  
 VÉLOMOTEURS - MOTOS LÉGÈRES  
 AGENCES DEMANDÉES



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

AGENCE OFFICIELLE :

14, B<sup>d</sup>  
 Soult

**MOTOR**  
**HARLEY-DAVIDSON**  
**CYCLES**

PARIS  
 XII<sup>e</sup>

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

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

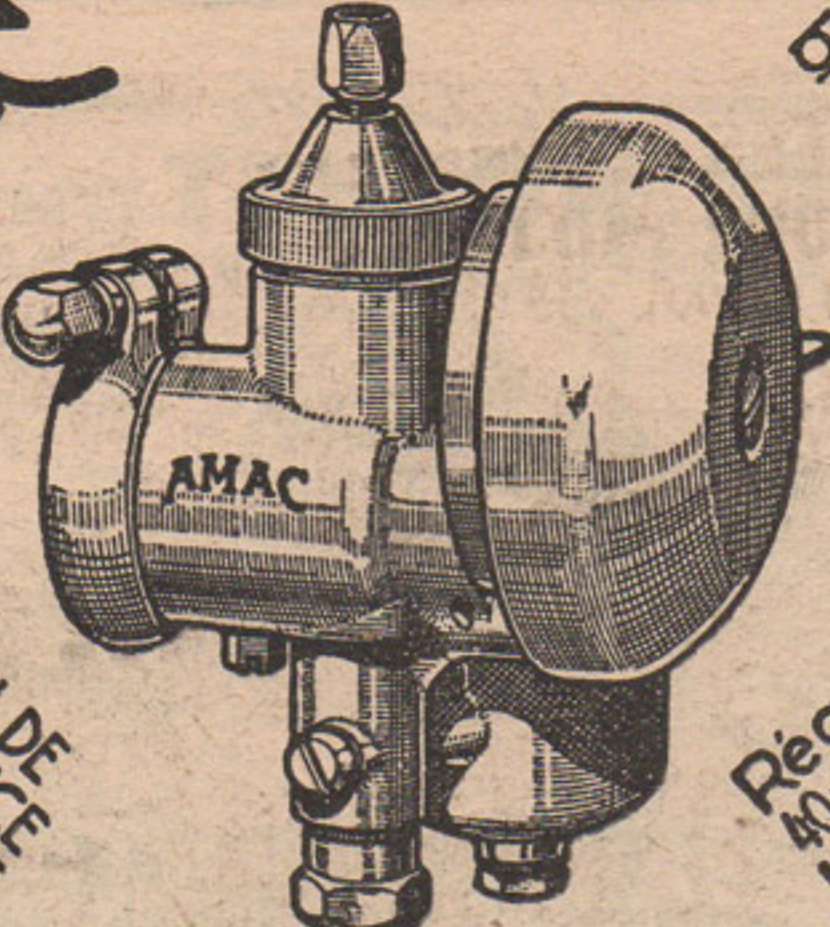
**VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm<sup>3</sup>**  
**MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm<sup>3</sup>**



**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

Avec **AMAC**



à cheminée brevetée S.G.D.G.

**GAIN DE PUISSANCE ÉCONOMIE MAXIMUM**

Réglage : 40, rue de Villiers  
**LEVALLOIS PERRET** 06-02


**NOVI**

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de **Qualité**

Pour **VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS**

PANTIN - SEINE



**AGF**

4 RUE HOCHÉ  
 COLOMBES (Seine)  
 Tél. : CHA 08.47

**VENTE LIBRE**  
**LIVRAISON RAPIDE**



**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.

**VELOTO**

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL  
 Léger — Rapide — Résistant

MOTEUR : 2 temps — 80 cmc. de CYLINDRÉE permettant d'atteindre  
 85 à 90 km. en palier et la montée de toutes les côtes  
 POIDS : 28 kgs — CONSOMMATION : 1 l. 1/4  
 — PNEUS spéciaux renforcés de 850 Ballon —

Étab<sup>ts</sup> **VELOTO** PARIS

6, Rue de Richemont (13<sup>e</sup>)  
 Téléph. : GOB. 06-08

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.

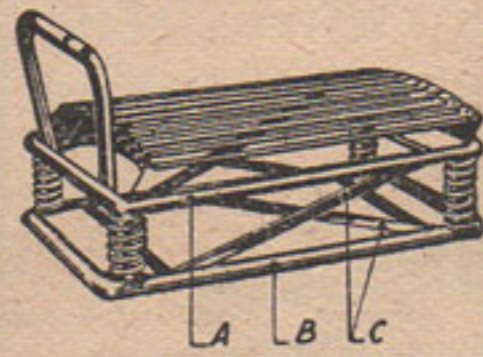
50, Avenue Edouard-Vaillant - BOULOGNE

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOL. 29-62

# TANSAD MARVEL

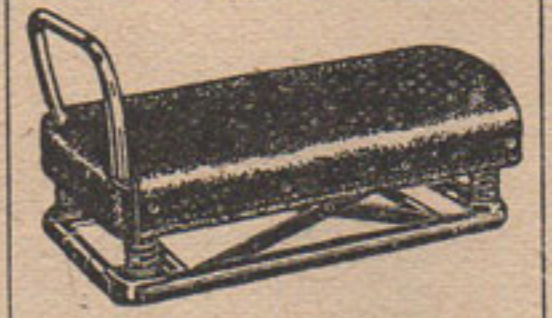
## "Confort"



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'

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17

Voiturette

## CH. MOCHET TYPE CM.

A MOTEUR 125<sup>cc</sup> 3 VITESSES

3 LITRES  
AU 100 KL  
DEMANDEZ  
NOTICE

Sans permis de conduire

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

# Les SCOOTERS ▼ BERNARDET sont sortis

Demandez renseignements chez nos Distributeurs officiels

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

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

## La bonne selle souple REYDEL

### ...à suspension SANDOW

### TELLEMENT MIEUX...

# 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

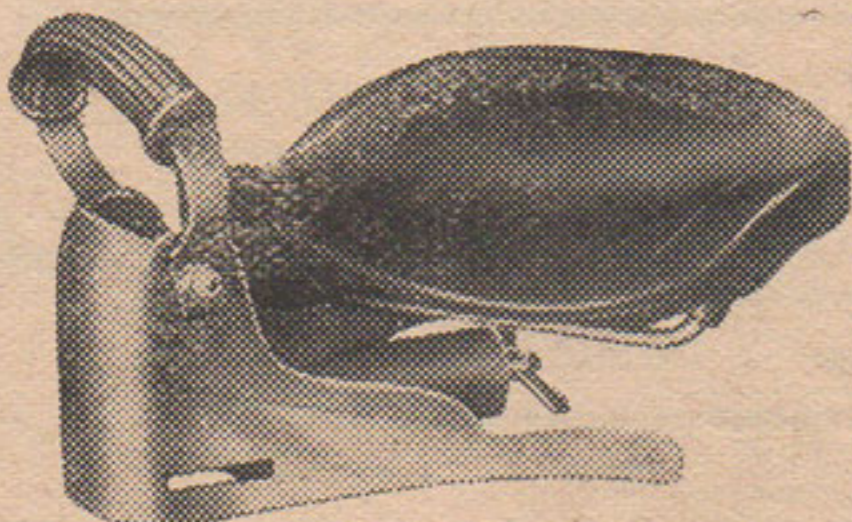
Tél. : NORD 08-09 PARIS-x<sup>e</sup>



## Société des Accessoires "MURCIA"

S. A. R. L.

Breveté France et Étranger



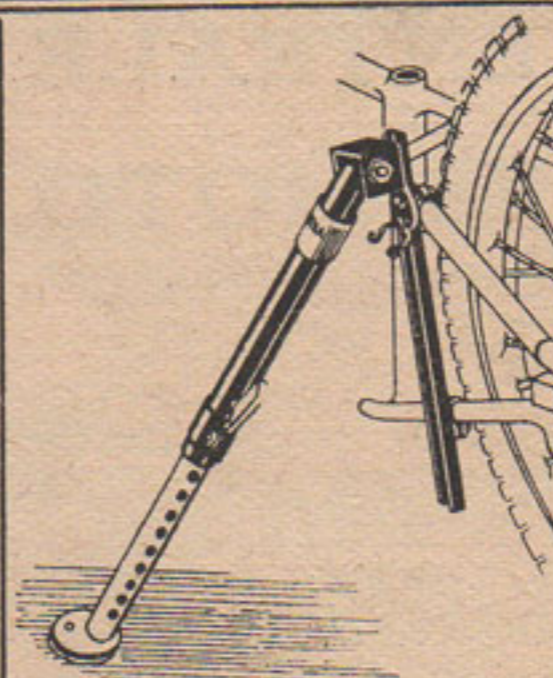
FABRICANT  
des selles caoutchouc  
**PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus

VILLEURBANNE (Rhône)

A un prix modéré, confort et qualités assurés



## La Béquille latérale

# EKA

Se monte instantanément  
sur tous VéloMOTEURS  
et Motos

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE 9, Rue Belidor  
- PARIS (17<sup>e</sup>) -

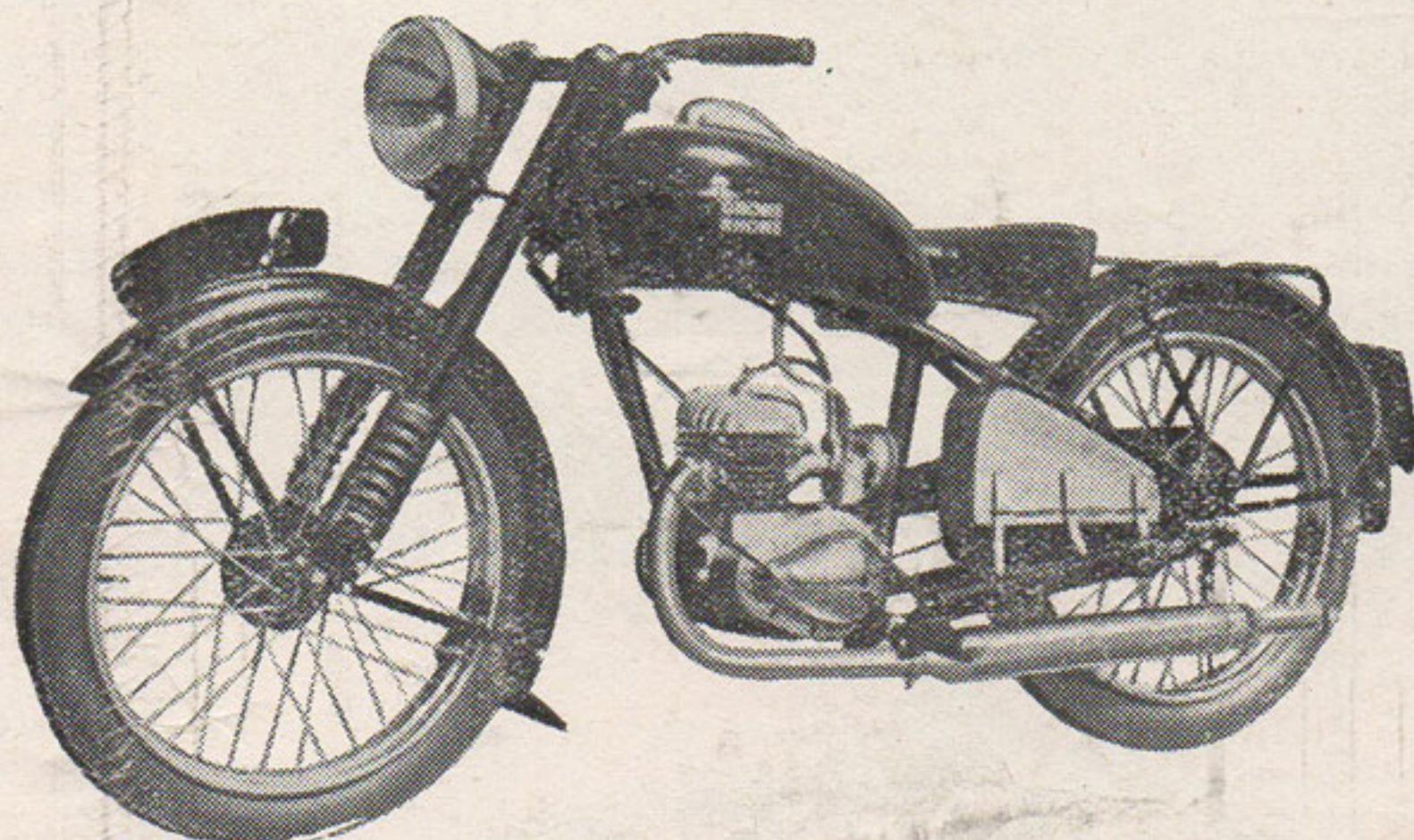


SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION  
150, Boulevard Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup> - Carnot 33-94

# GNOME RHONE

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

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



**LIVRAISON IMMÉDIATE**

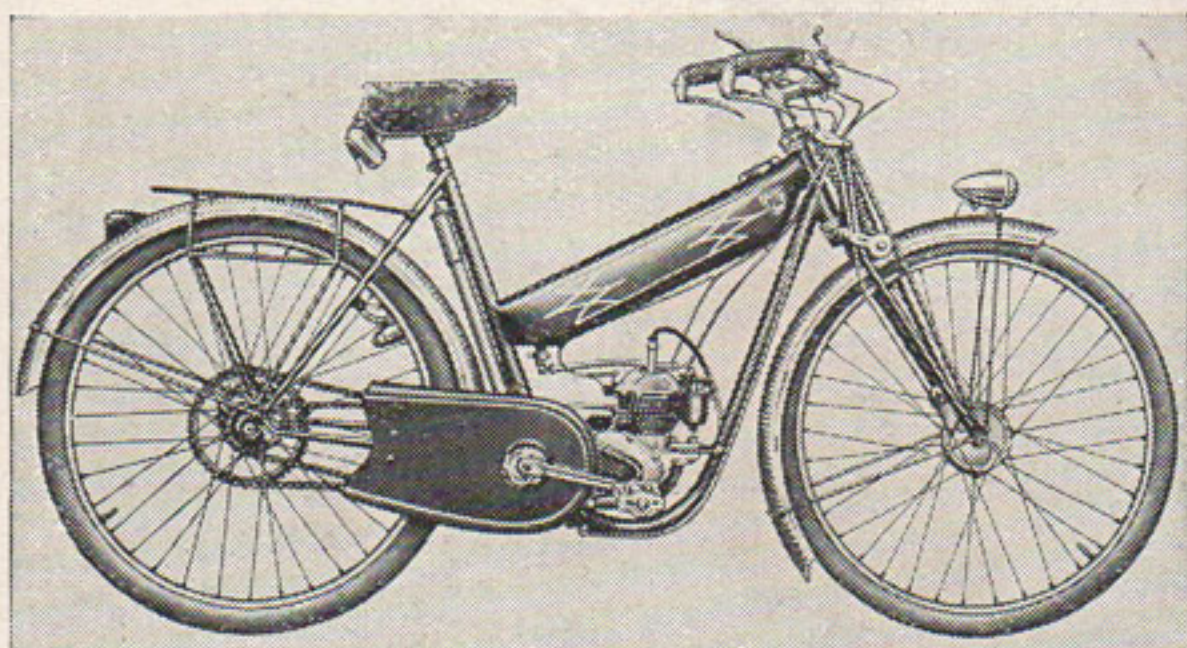
Vente et magasin d'exposition 49, Av. de la Gde-Armée, Paris-16<sup>e</sup> - Kléber 90-56 — Pièces détachées et réparations : 16, R. Félicien-David, Paris-16<sup>e</sup> - Auteuil 08-90

## VÉLOMOTEURS

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



MARQUE  
DÉPOSÉE



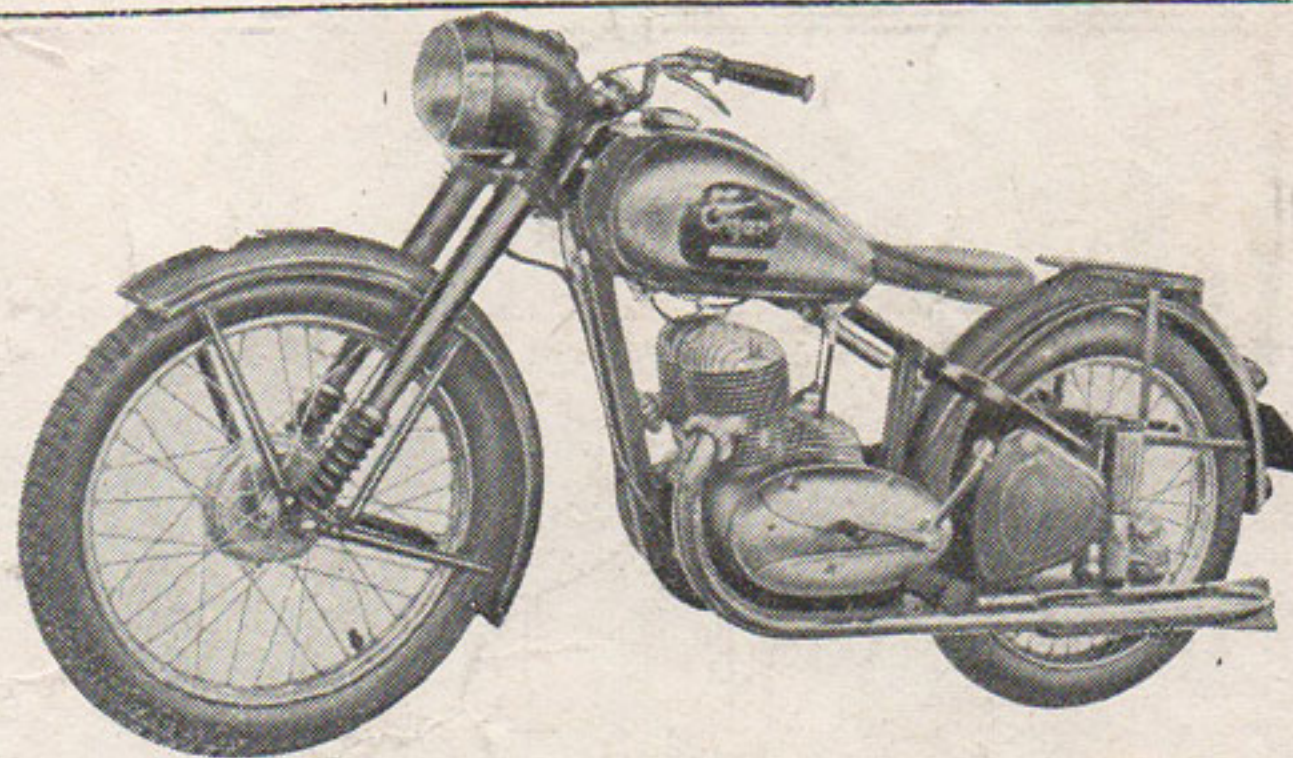
**BLOC-MOTEUR VAP-4 48 cm<sup>3</sup>, 2 temps, débrayage**  
Type 125 cm<sup>3</sup> - 4 vitesses - Sélecteur au pied  
Type L. 3 - 125 cm<sup>3</sup> - 3 vitesses

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**



**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

# Toute la Gamme Peugeot

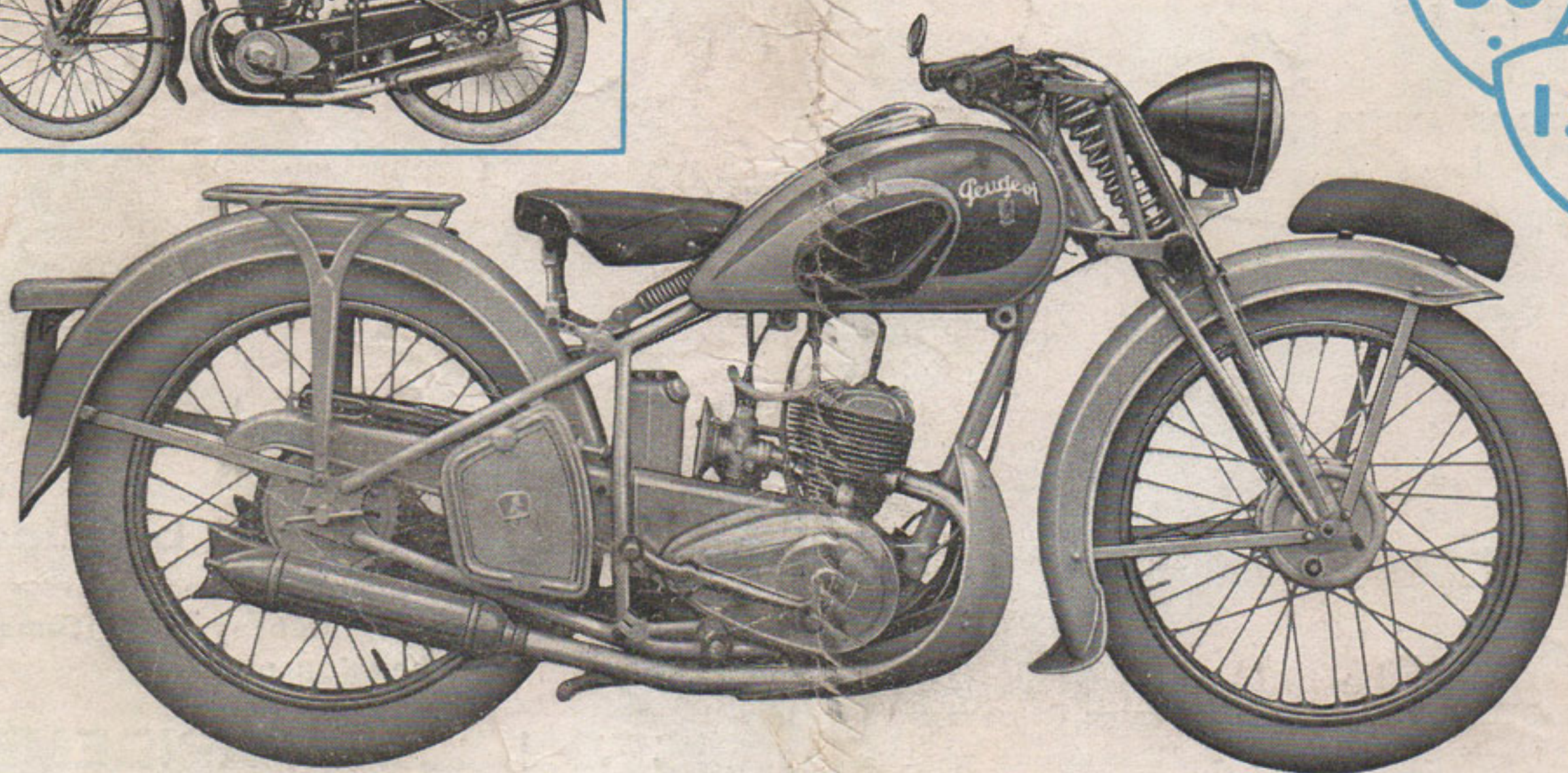
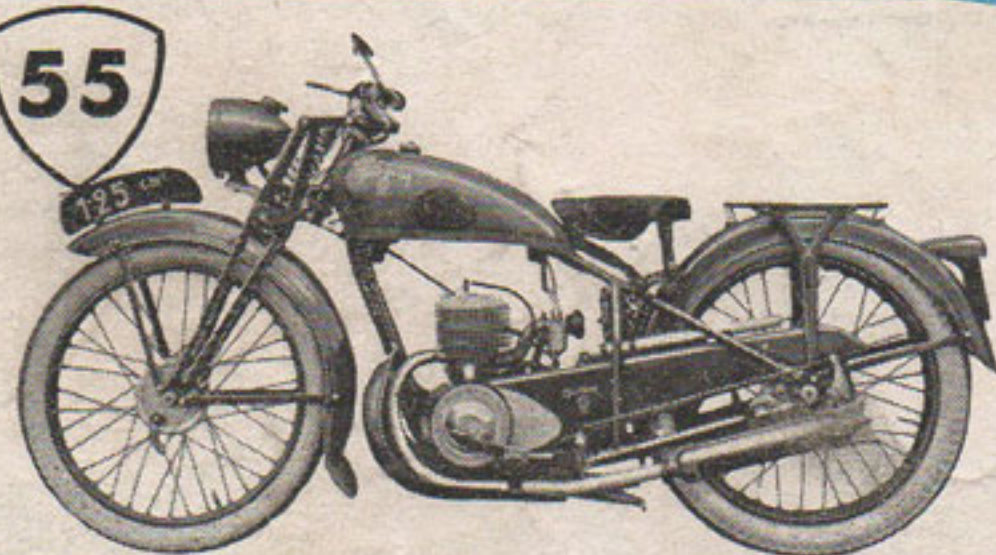
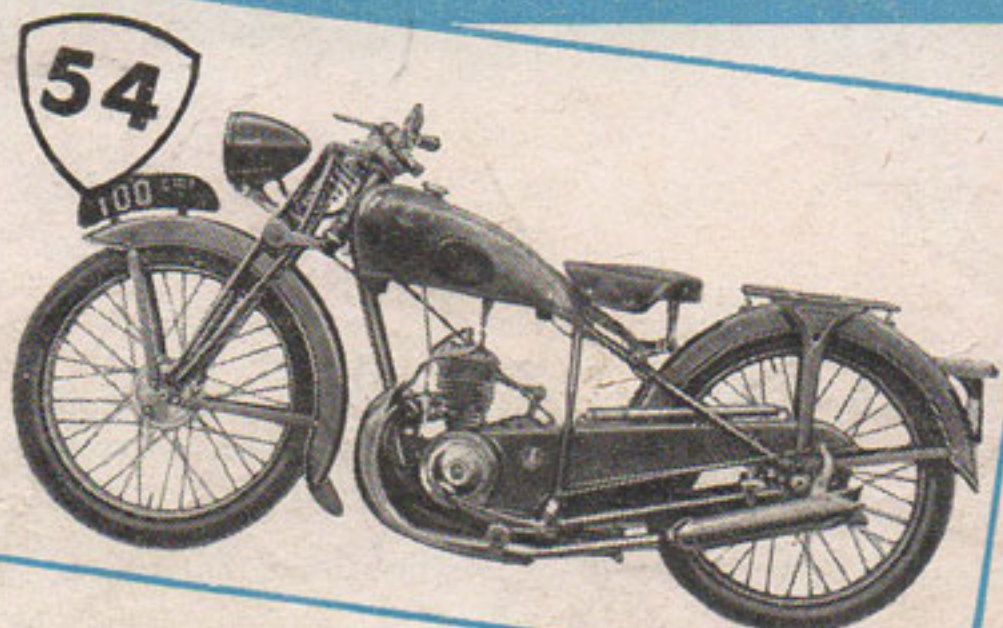


1949

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

## 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  
**Peugeot**

BEAULIEU - VALENTIGNEY

( DOUBS )

