

3^e ANNÉE — N° 26

REVUE
MENSUELLE

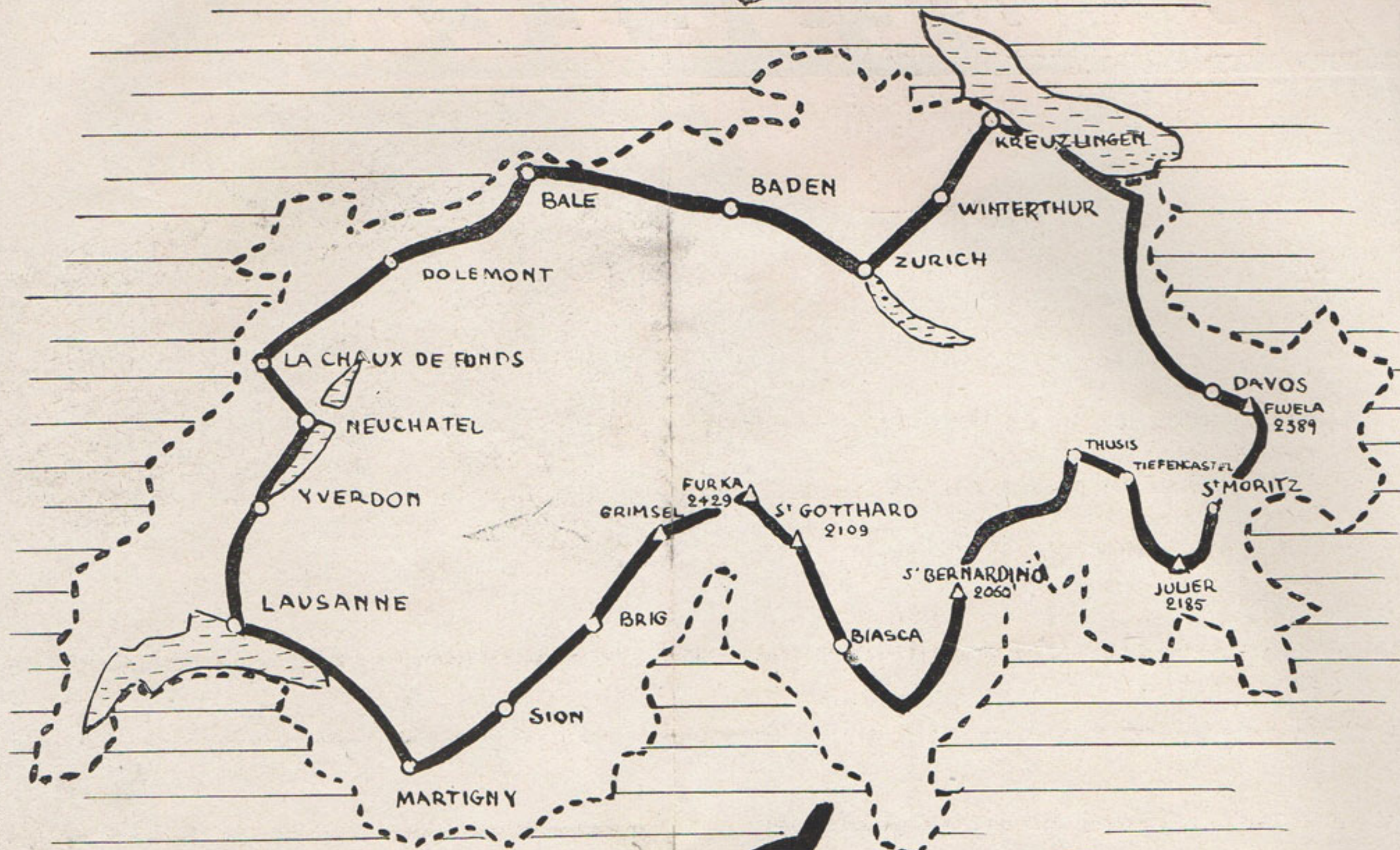
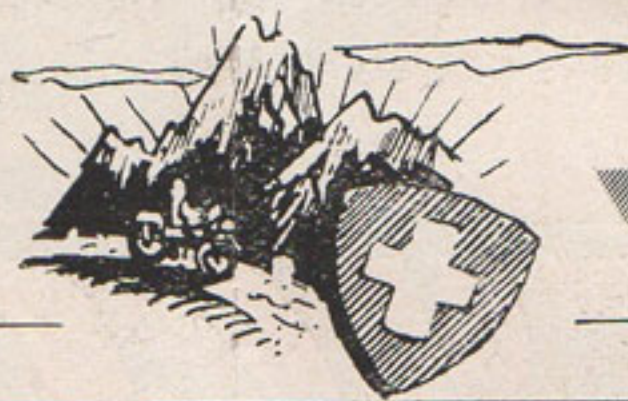
SEPTEMBRE 1949

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



30f

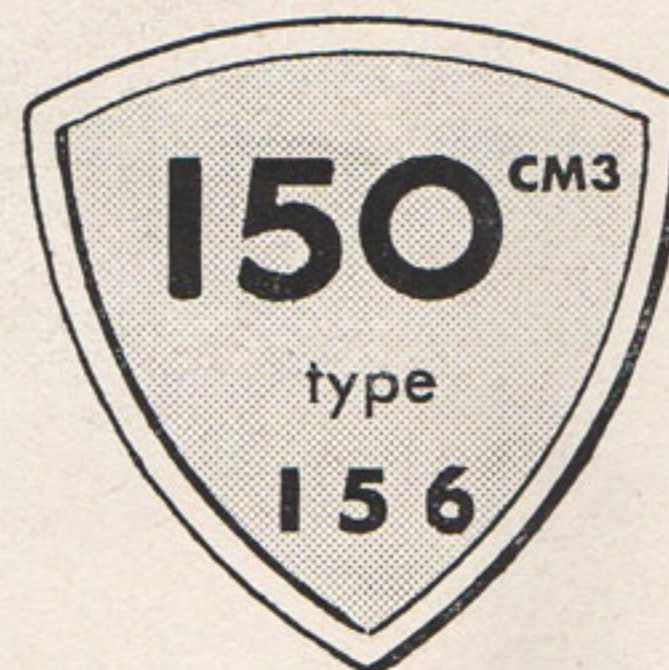


LE TOUR DE SUISSE EN MOINS DE 24 HEURES...

AVEC UNE

Une motocyclette PEUGEOT de 150 cm³, type 156 à bloc moteur 2 temps, 4 vitesses, par sélecteur au pied a effectué le tour de la SUISSE, soit 1.056 kms en 21 h. 19' arrêts compris, sous le contrôle officiel de l'UNION MOTOCYCLISTE SUISSE. La machine était successivement pilotée par Robert PAHIN, le docteur PREVOST et Louis MIALON.

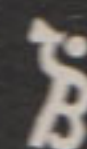
Le départ a eu lieu le Mardi 26 Juillet à 20 h. 55. L'itinéraire comprenait, en particulier le passage des fameux cols de GRIMSEL, LA FURKA, LE SAN BERNARDINO, LA FLUELA, tous à des altitudes qui dépassent 2.000 mètres. Cet exploit est d'autant plus remarquable qu'au cours de cette performance, la machine ne s'est arrêtée que pour les changements de pilotes et pour le ravitaillement en essence et en huile. Il donne une haute idée de la fabrication PEUGEOT et des étonnantes possibilités touristiques et sportives de ses motocyclettes légères de faible cylindrée.



Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)





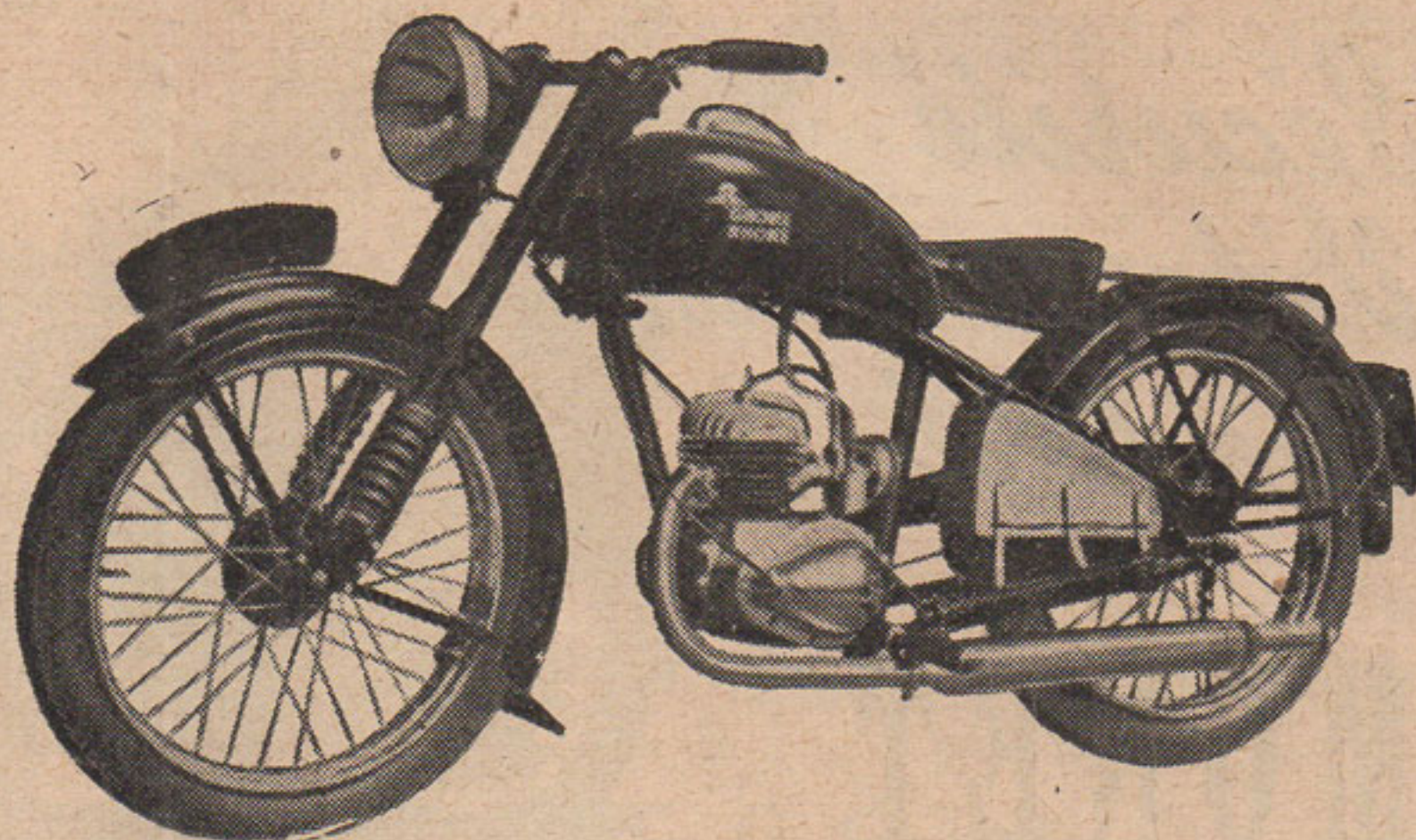
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e - Carnot 33-94

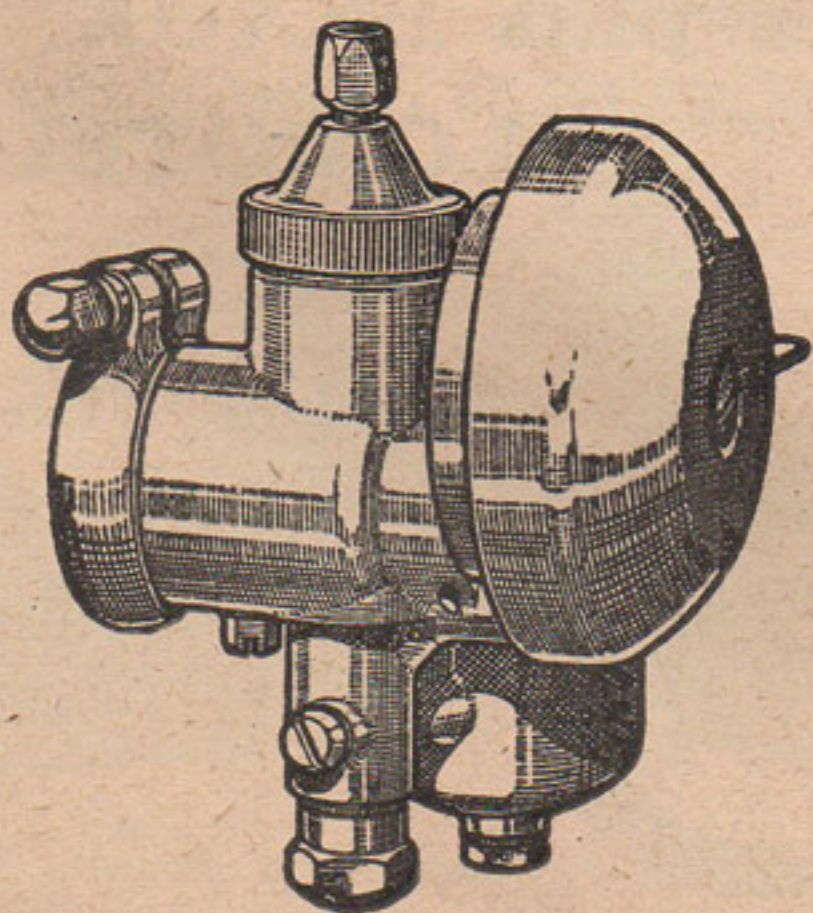
GNOME RHONE

VÉLOMOTEUR ^{125 cm³} 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.



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



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

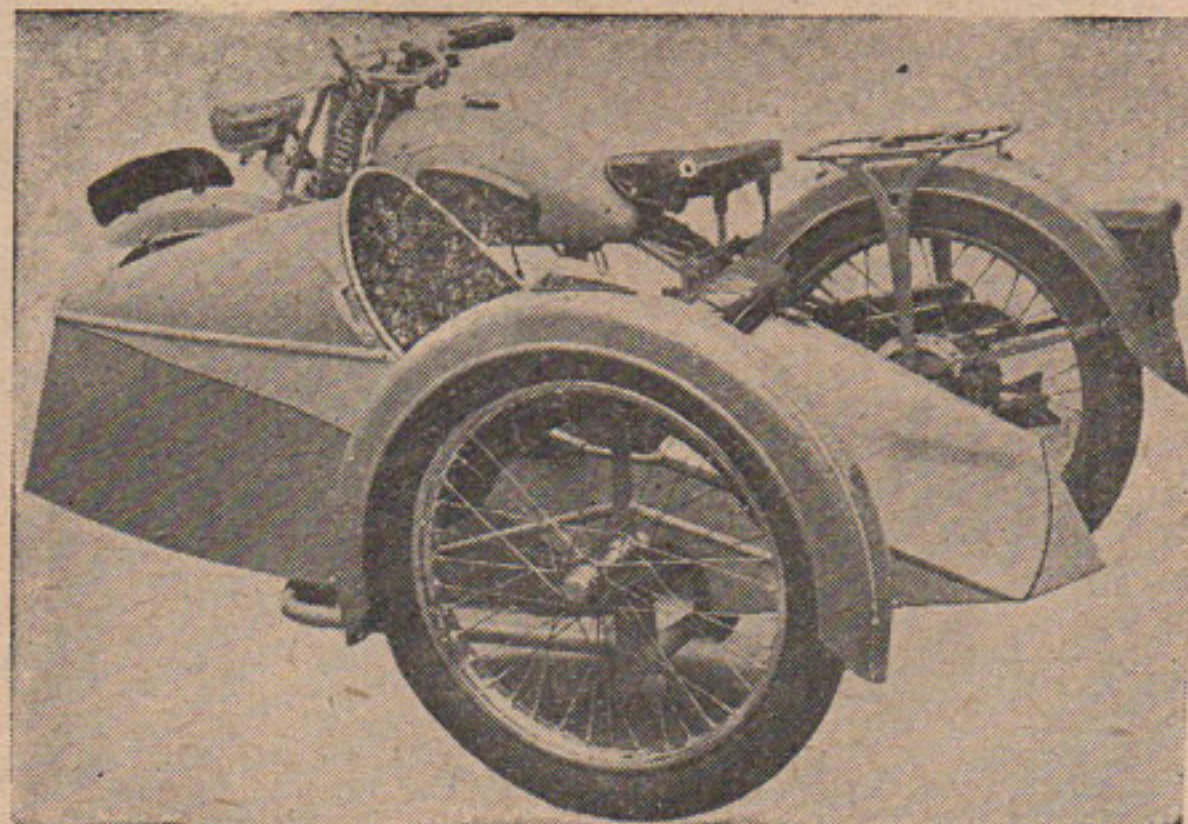
40, rue de Villiers
LEVALLOIS

"IMPÉRIAL" LES PLUS BEAUX SIDECARS 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 cm³.
- 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^{re} : 600 cm³ Sidecars IMPÉRIAL : COINT (Armée française)

PRIX (pneus compris) **39.500**

Ets MARMONNIER, 6, Impasse des Sablons, LYON

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

*Sécurité
Vitesse
Confort*

MONET

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

350 CM³

*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.

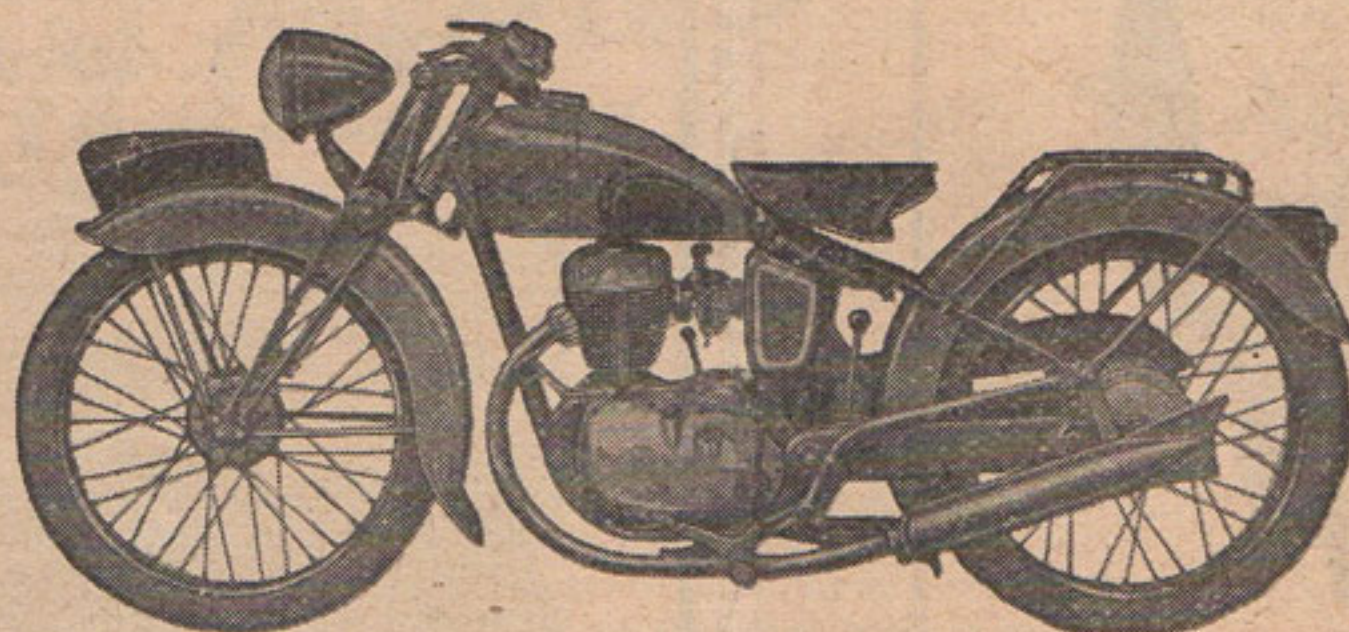
USINES et BUREAUX à MACON (Saône-et-Loire) — Succursale : 49, Rue Desrenaudes, PARIS (17^e)

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

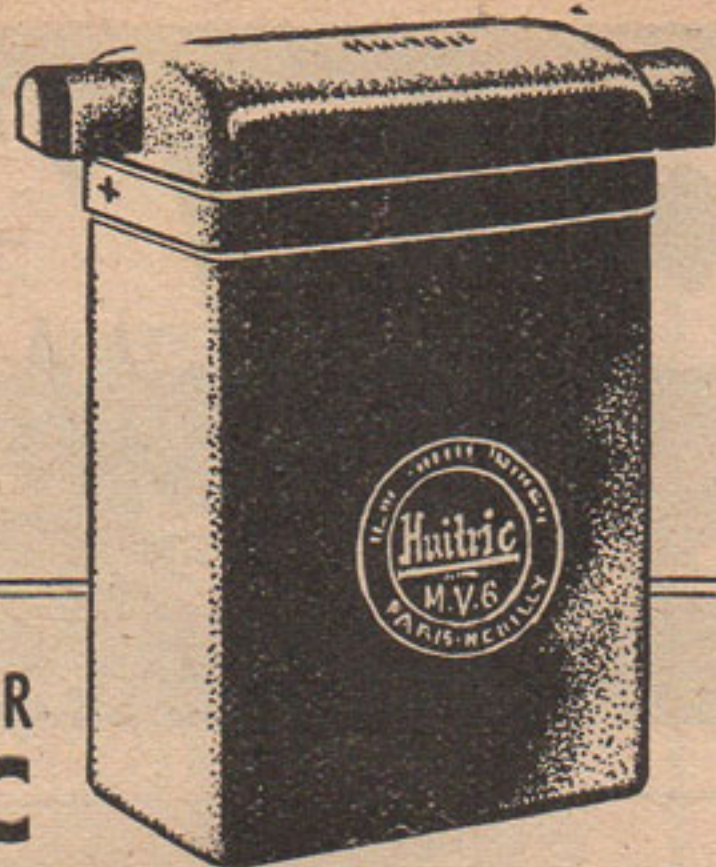
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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



L'ACCUMULATEUR
HUITRIC
MOTO

équipe les Grandes Marques

20 ANS DE SPÉCIALISATION
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR

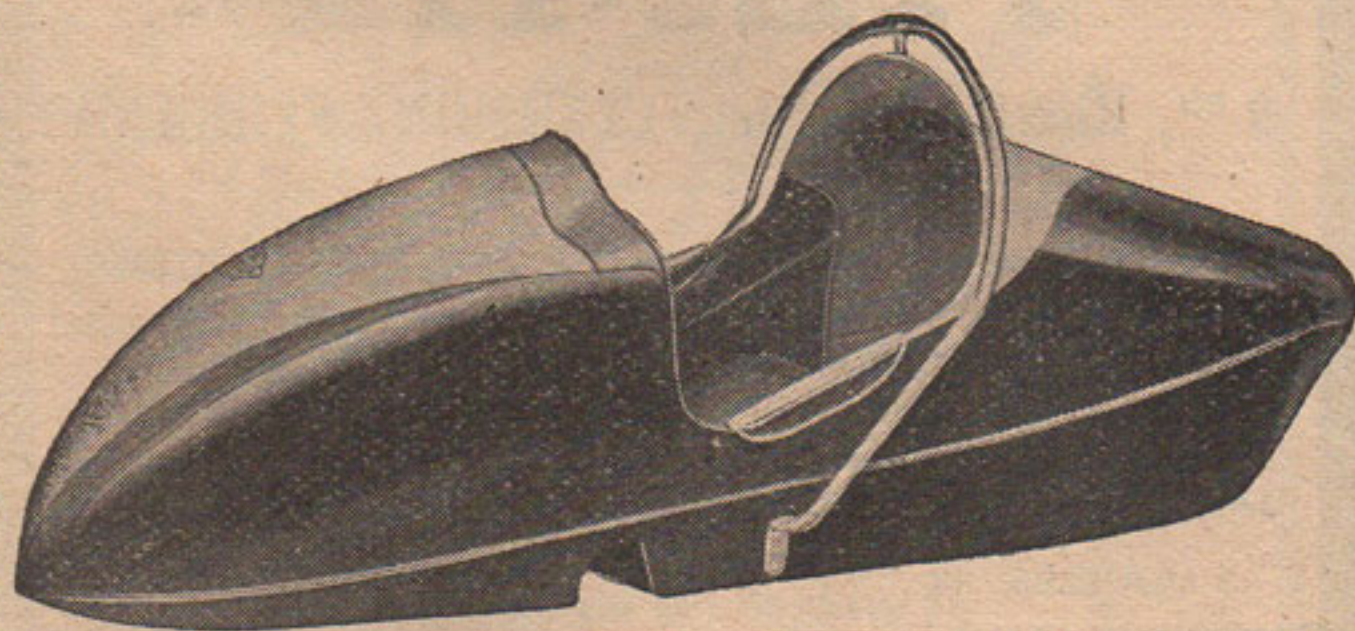
Huitric

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

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 41.000 - 43.000 - 46.000

51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

Agents demandés dans toute la France

LA QUALITÉ LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

Pour votre

Geugeot

RÉFECTION D'EMBIELLAGES

avec pièces d'origine

RÉALÉSAGES DE CYLINDRES

Travaux garantis exécutés par Spécialistes

DÉLAIS RAPIDES

TOUTES PIÈCES D'ORIGINE

P. 53 - 54 - 55 - 56

C. G. C. I. M.

40, Rue Louis-Blanc, COURBEVOIE

VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES

— **GUILLER Frères** —

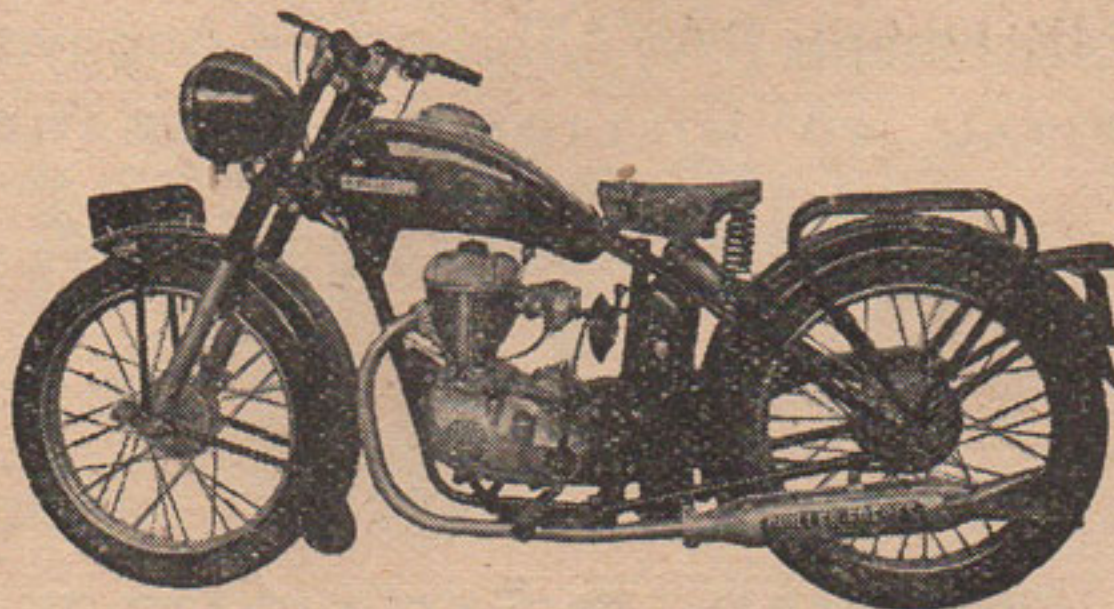
1, PLACE PUY-LA-VAU

FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

BLOC-MOTEURS 2 temps, 100 cm³ et 125 cm³, 3 vitesses

BLOC-MOTEURS 4 temps A.M.C., 108 cm³, 125 cm³
150 cm³, 3 et 4 vitesses, sélecteur au pied

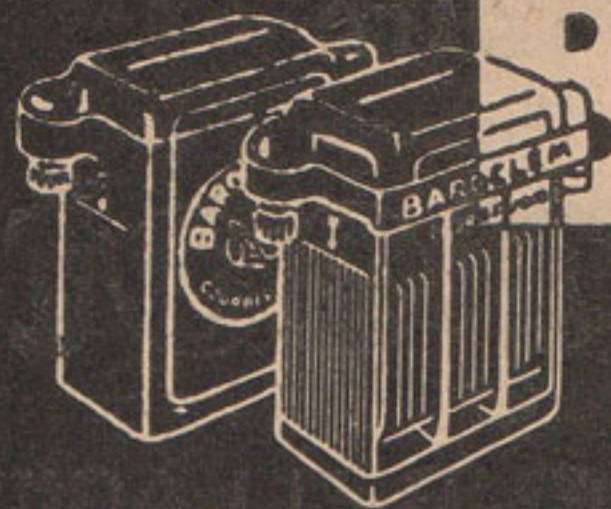
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION AR.



Motoristes assurez-vous l'exclusivité

Demandez nos tarifs

— LIVRAISON RAPIDE —



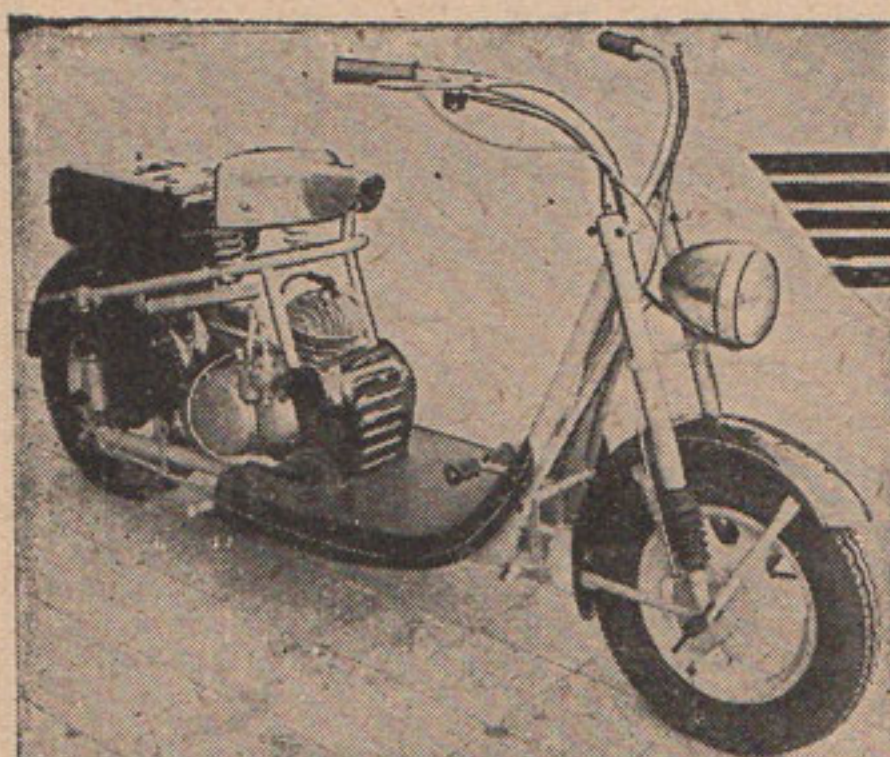
DÉPT MOTO

BAROCLEM

la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)



AGF

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

**VENTE
LIBRE**
LIVRAISON
RAPIDE

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELEMENT MIEUX...

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

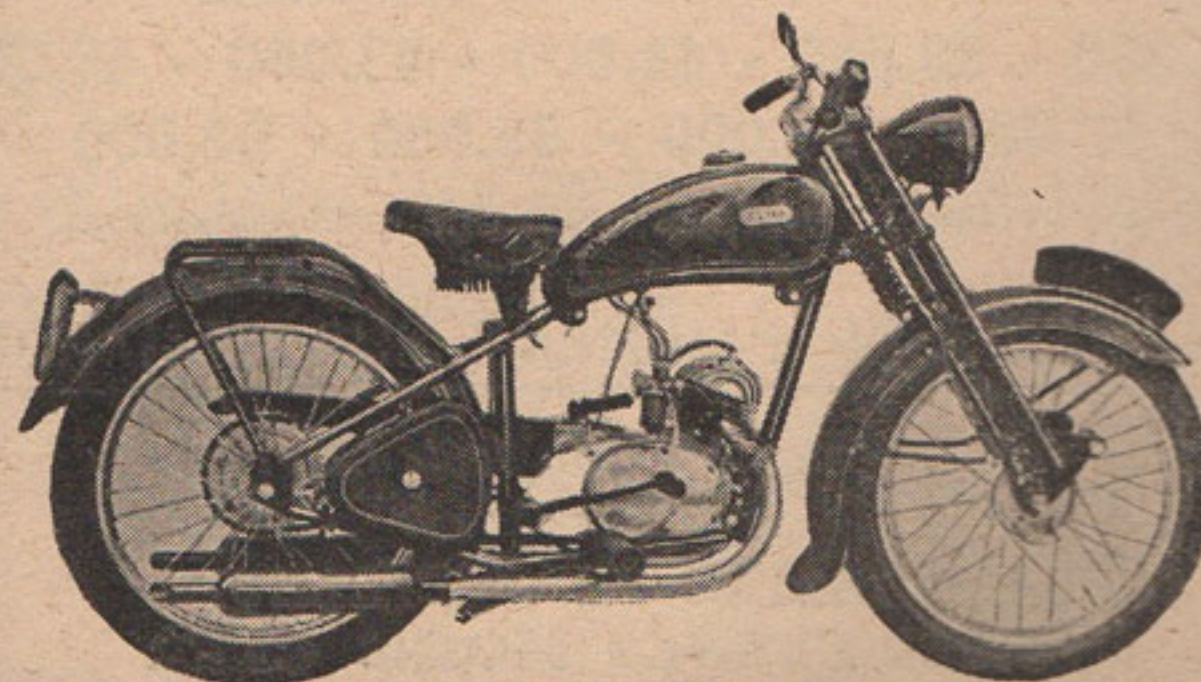
Motocyclettes - Vélomoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

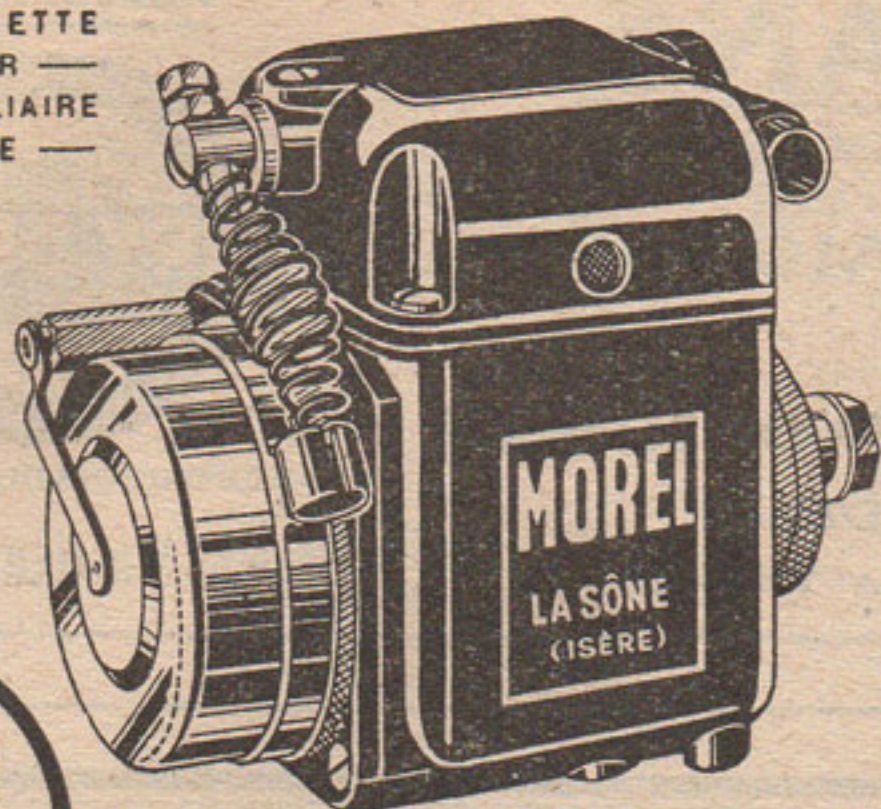
BLOC-MOTEUR YDRAL, 2 TEMPS, 4 VITESSES, SÉLECTEUR
FOURCHE DU TYPE A ROUE TIRÉE INDÉPENDANTE
SELLE A SUSPENSION CENTRALE
RÉSERVOIR 12 LITRES — PNEUS DE 25 x 3.00
ÉMAIL NOIR, PANNEAUX COULEURS
JANTES, GUIDON, TUBES D'ÉCHAPPEMENT CHROMÉS

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



MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :

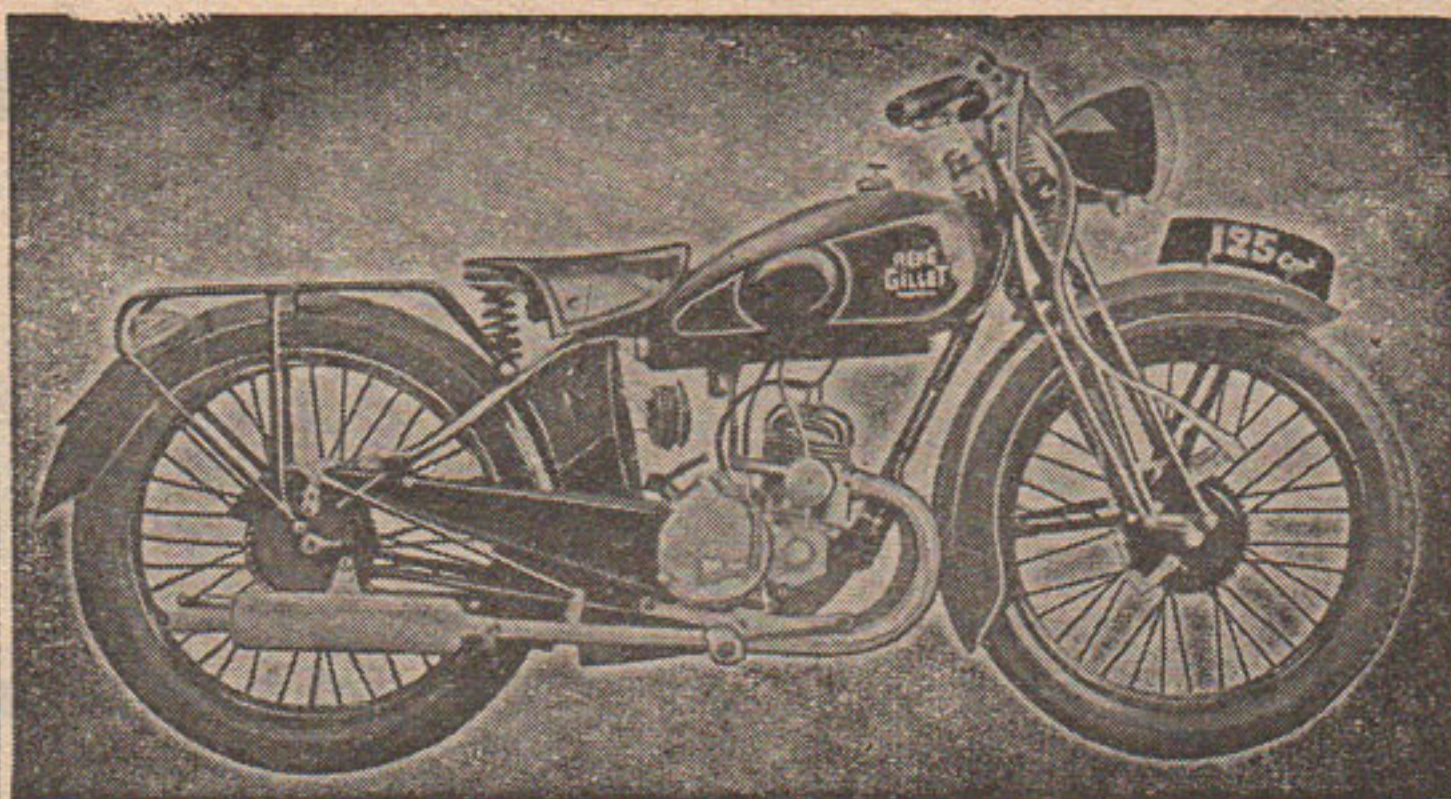
LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

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



René GILLET

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

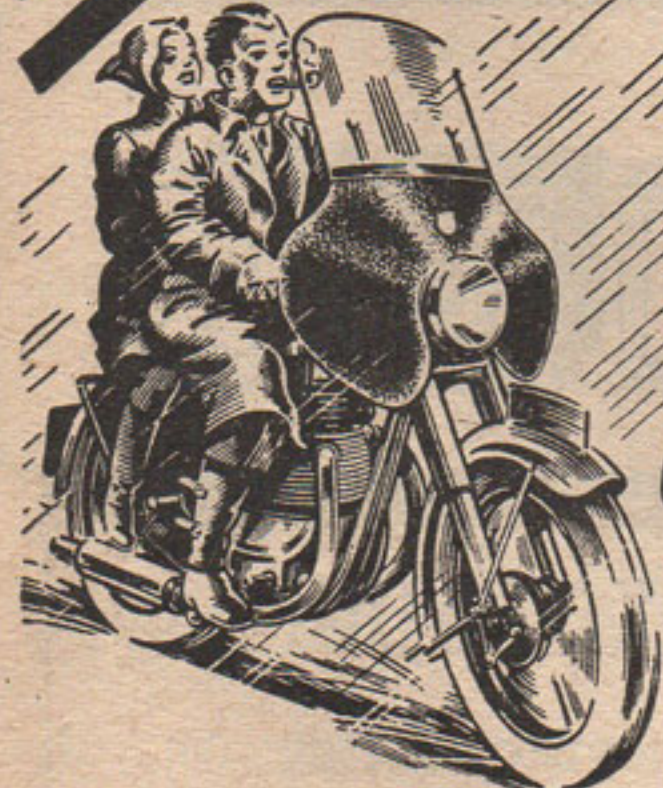
Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE - Seine -

MOTOCYCLISTES



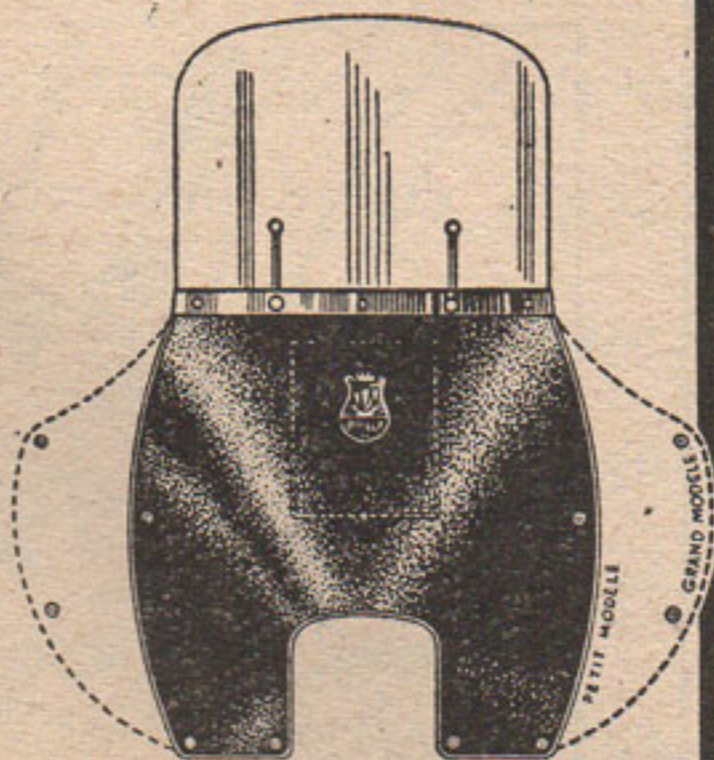
*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorénavant
sans fatigue tout en améliorant
votre moyenne.

Ensemble élégant
à prix modique.

RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE



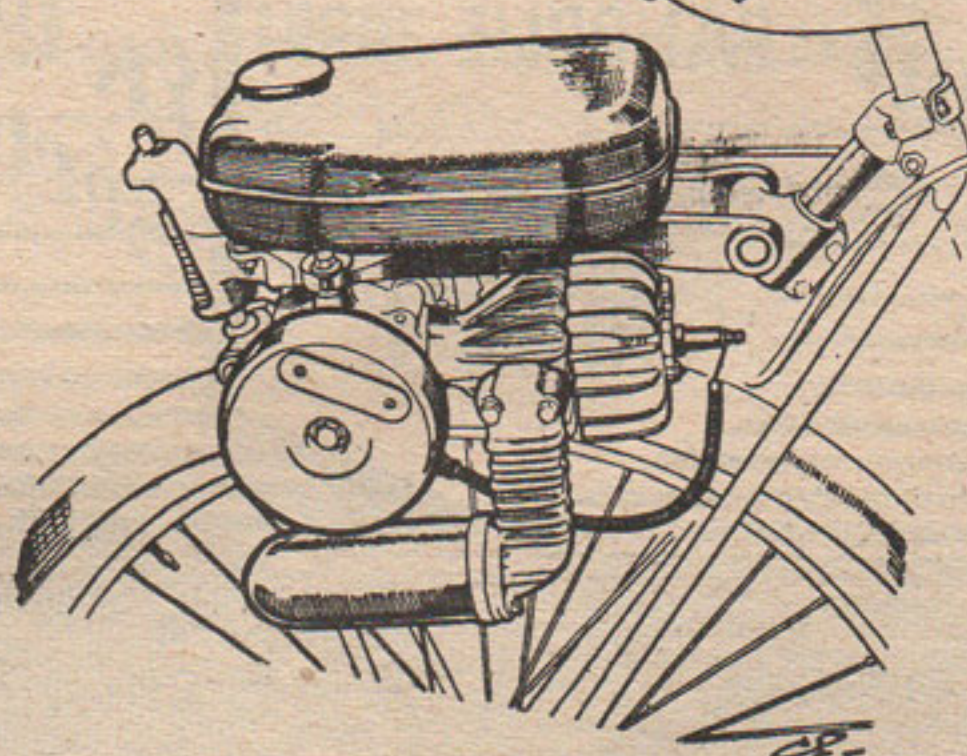
Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

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



BIPLÉX

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^e —

TÉL. : FIG. 66-30

Venez faire
un essai des
nouveaux modèles

**AUTO
SERVICE
MOTO**
S. A. R. L.

Chez le Spécialiste
MOTOBÉCANE
CYCLE MOTOS

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
BLOC "B" AU MODÈLE
EXPÉDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

RÉPARATIONS SUR DEVIS
ACCESSOIRES



CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
64, Rue de Wattignies, PARIS-12^e

**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

*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^e) - Tél. : ROQ. 63-78

SALON 6-16 OCTOBRE — STAND N° 10 — GALERIE J

*Roulez
la nuit.*

AVEC LA
PANOPLIE 'MALY'

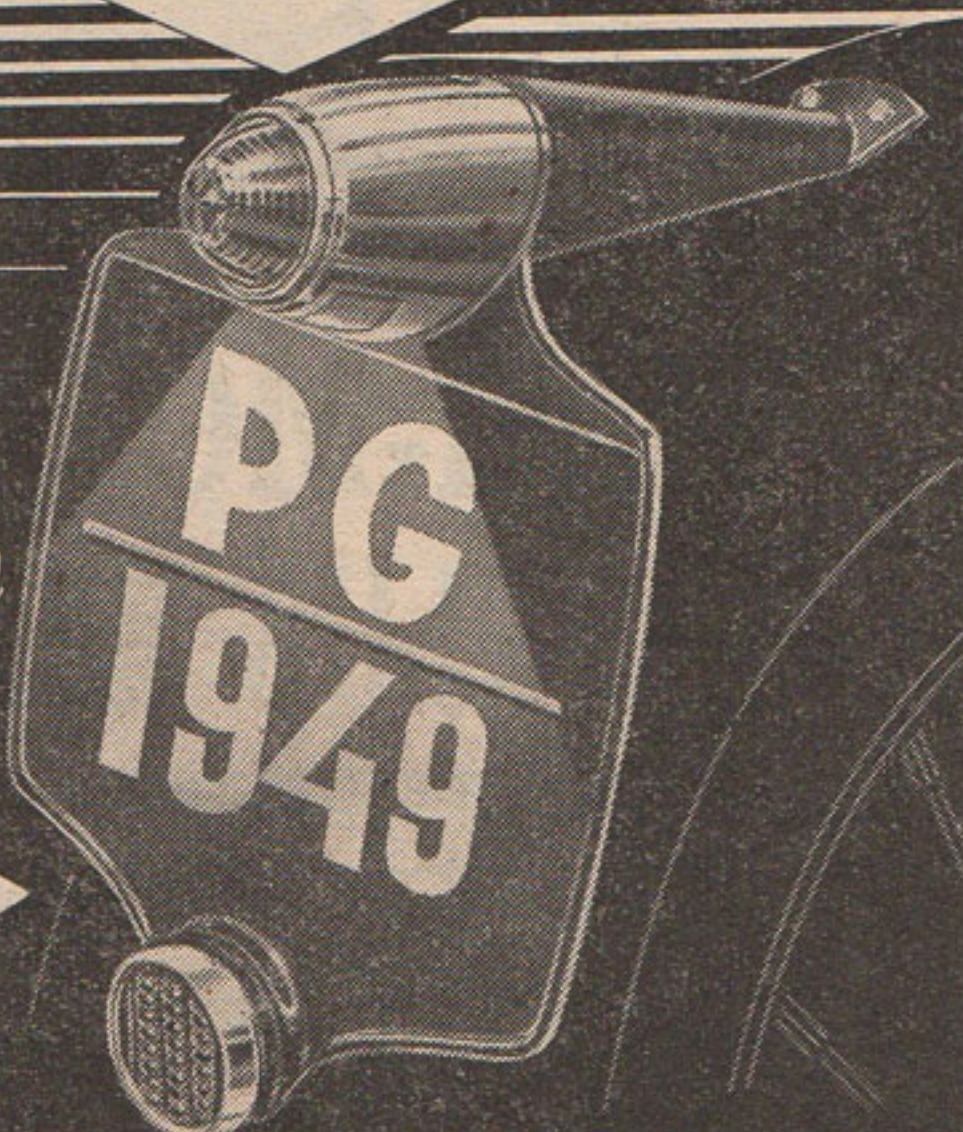
NOUVELLE PLAQUE .A.R.
LUMINEUSE, RÉGLEMENTAIRE
POUR VÉLOMOTEUR ET MOTO

MALY
DÉPOSÉ

*En toute
sécurité*

*Chez votre
grossiste*

MODÈLE DÉPOSÉ

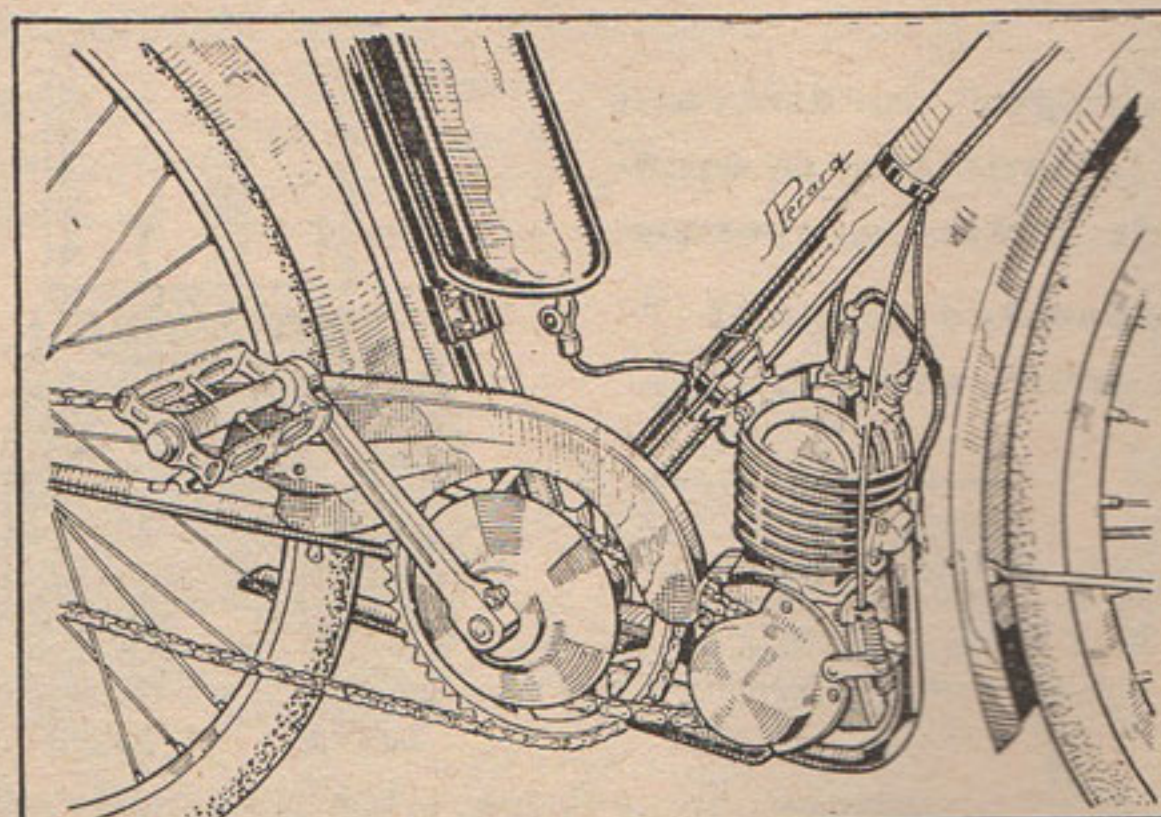


ETS MASSON - 11 RUE CLAUDE VEYRON - LYON

VIMER

MOTEUR AUXILIAIRE

s'adapte sur toutes les bicyclettes



ETABLISSEMENTS "IMEREX"

2, RUE BRUNEL - PARIS-XVII^e

VACANCES



La saison sportive s'achève ; les grandes villes se sont vidées, les motards sont partis sur les routes emportant avec eux un barda étonnant.

Par ces temps de canicule la moto est certes le véhicule de tourisme le plus agréable et le plus rafraîchissant. Nous souhaitons bonne route à tous nos amis en les enviant un peu, nous qui sommes encore entre nos quatre murs à rêver d'espaces, de fraîches soirées et de matins clairs.

Nous n'avons pas le cœur à étudier de graves problèmes en ces instants ; nous préférons suivre par la pensée ceux qui se sont envolés vers la montagne ou la mer en espérant qu'ils feront une ample moisson de vivants et beaux souvenirs et que nous les trouverons reposés et pleins d'un nouveau courage pour les tâches quotidiennes.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

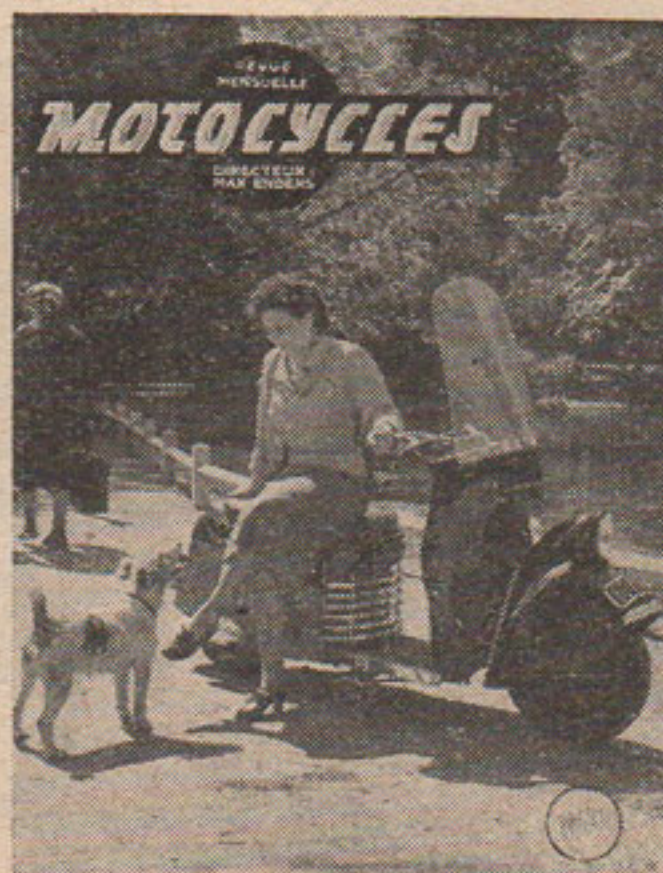
Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50

★ ★ ★

Sommaire

SEPT. 1949 — 3^e ANNÉE — N° 26

- LES ÉCHOS DU MOIS..... 8
- LE VIMER par Max End..... 13
- LE COURRIER DES LECTEURS 15
- NOUS AVONS VU POUR VOUS 16
- LES SUSPENSIONS ARRIÈRE
par Christophe..... 18
- 15.000 KM. EN SIDE-CAR 150 M³ 21
- LA MOTO IDÉALE par Loeblich 23
- LE SPORT..... 28



Kinou lui aussi
aime le scooter



ECHOS du MOIS

Visite princière.

Le duc d'Edimbourg a honoré de sa présence les Senior et Lightweight T.T. Il s'est déplacé au milieu des concurrents attendant leur départ et a échangé des paroles avec les coureurs.

Il donna le départ aux premiers et monta ensuite en voiture pour assister à la course à différents points du parcours. La distribution des récompenses fut faite par le gouverneur de l'Île-de-Man, le vice-maréchal de l'Air Sir Geoffroy Bromet. Ceci montre qu'ailleurs qu'en France le sport motocycliste n'est pas traité en parent pauvre de l'automobilisme et que les hautes personnalités daignent s'y intéresser.

Régularité.

Le spécialiste d'épreuves de régularité et trials britannique Jefferies ne pouvait mieux faire qu'être régulier au Clubman's T.T., ses trois tours furent effectués en 28 m. 01 sec., 28 m. 01 sec. et 28 m. 02 sec., ce qui le mena sur sa Triumph à la deuxième place du Senior, à 130,050 de moyenne.

Nouvel assaut contre le record mondial.

Noël Pope a quitté l'Angleterre le 13 août avec sa 1.000 Brough Superior à compresseur profilé, à destination de Salt Lake City (Utah) U.S.A. Il espère atteindre 330 km.-h. Le moteur développe 100 CV. A l'heure actuelle on tire près de 200 CV. au litre d'une voiture de course à compresseur, donc le nouveau record, s'il est de 330, ne sera pas inaccessible quant au moteur. D'ailleurs des lecteurs britanniques de revues d'outre-Manche avouent qu'il n'y aura pas à tirer gloire de battre le record d'une 500 avec une 1.000 et attendent avec impatience qu'un constructeur veuille sacrifier une fortune pour qu'une 500 s'y attaque. Au seul point de vue commercial c'est une entreprise qui ne paie pas. Heureusement que l'esprit sportif est très poussé chez nos voisins.

Pour former un club motocycliste.

« Motocycles » est fréquemment interrogée sur les démarches à faire pour la formation d'un club local, et sur la rédaction des statuts. Bien souvent les motards qui désirent se grouper ne voient dans ce club qu'une Amicale leur permettant de se mieux connaître et de faire des sorties touristiques.

De toutes façons, ils ont intérêt à s'adresser à la Fédération française du motocyclisme qui leur donnera volontiers tous renseignements et conseils pour la formation de leur club, si modeste soit-il. Rappelons que l'adresse de la F.F.M. est 8, place de la Concorde, Paris.

Signalisation.

Deux motocyclistes revendiquent la paternité d'un dispositif électrique de signalisation pour motos et vélomoteurs.

Messieurs Amiot et Masson ont, en effet, sans se connaître, réalisé un appareil ayant certains points communs. Cependant, au lieu de tourner à l'aigre, la polémique est courtoise à ce point que M. Amiot a demandé à M. Masson de se mettre en rapport avec lui pour unir leurs efforts et réaliser un appareil parfait.

Cet appareil qui peut fonctionner soit sur volant magnétique, soit sur batterie ou pile sert à la fois de feu de position et d'indicateur de direction.

Marianne à Paris.

Rentrant d'une grande virée à moto et en Italie d'où elle nous rapporte une copieuse documentation qui fera l'objet d'une intéressante enquête, notre gentille consœur est passée par Paris pour dire bonjour à « Motocycles ». Comme nous nous étonnions de son empressement à regagner la Belgique.

— C'est que, nous dit-elle, je viens d'être avisée de l'arrivée de ma nouvelle twin A.J.S. et comme elle est garantie 160, j'ai hâte de le vérifier.

Le plus curieux c'est que c'est vrai; le 160 n'effraie pas Marianne.

Le verrons-nous en série?

Ce petit vélomoteur noir à fourche télescopique et bloc moteur 125 cmc., trois vitesses, a été aperçu dans le quartier, équipé d'un sélecteur au pied.

Ca ne semblait pas être un bricolage, aucun mécanisme, ni aucune tringleries n'apparaissant à l'horizon. On verra bien au Salon!

Les « dessous » d'une victoire!

Molinari, quoique coureur automobile, est bien connu des motocyclistes ne serait-ce que pour ses performances successives. Agé de 68 ans, il tient toujours le coup avec son jovial et éternel sourire. A la suite du Bol d'Or voici ce qu'il écrit à la Sirène au sujet de l'Elaslip qu'il avait adopté. On se rappelle que nous avions présenté l'Elaslip, à la fois slip et ceinture élastique abdominale, dans Motocycles en en conseillant l'emploi. La référence de M. Molinari confirme le bien que nous pensons de cet article.

C'est avec plaisir que je porte à votre connaissance toute l'aide que j'ai eue de votre **Elaslip** pendant la dure épreuve du Bol d'Or que je viens de gagner dans la catégorie voiture 750 cmc.

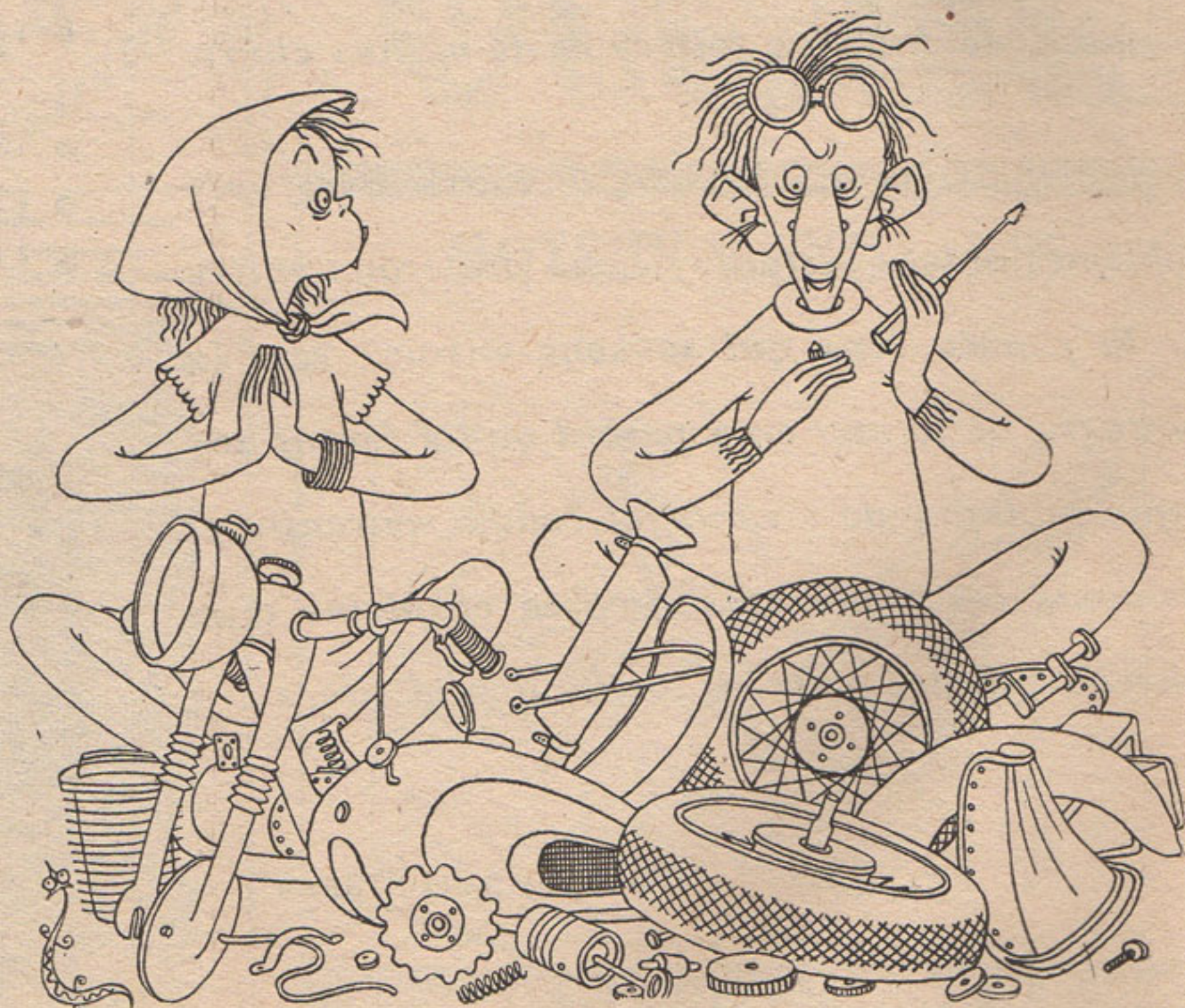
Je compte ne plus m'en défaire lors de toutes les épreuves d'endurance auxquelles je participerai encore cette année à l'âge de 68 ans.

Je tenais à vous remercier et vous prie d'agréer, chers Messieurs, mes salutations distinguées.

MOLINARI.

Un nouveau scooter.

Jusqu'à présent spécialisée dans les poids lourds, cette importante maison de la banlieue Nord-Est s'est attaquée au problème du « deux roues de petite cylindrée ».



Tu l'as trouvée cette perle?...

La machine qu'elle a produite serait une formule mixte entre le vélomoteur et le scooter.

Et sur un scooter déjà connu...

Notre premier fabricant de scooter français vient d'apporter quelques modifications à son véhicule; la plus marquante, celle qui sera la plus appréciée de la clientèle se traduit par une réduction de prix d'environ 20.000 francs, sans que la qualité soit en rien diminuée. On peut même dire que, tout au contraire, la souplesse et la facilité de manœuvre en sont sensiblement accrues.

Ce constructeur nous présentera donc au prochain Salon un scooter doté de solutions méritant toute l'attention des visiteurs.

Revente des vélomoteurs et motos.

Quoique le décret qui permet aux acheteurs de voitures neuves de revendre leur véhicule dès le lendemain, sans être contraints d'attendre le délai d'un an exigé auparavant, ne précise pas que la même latitude est accordée aux vélomoteurs et motos, on estime dans les milieux officiels que ces véhicules bénéficient automatiquement des mêmes avantages et que la mention : « Non valable pour transfert avant un an » portée sur la carte grise est désormais sans valeur.

Bien baptisée?

Un gros camion, un gros chauffeur... devant eux, une petite 4 CV. et un petit monsieur qui s'escrime en vain sur le démarreur.

Le gros chauffeur dont le camion est bloqué s'impatiente, puis explose :

« Alors! je te l'enfonce ton suppositoire!

La voilà baptisée, le surnom lui restera-t-il? Il n'enchantera sans doute ni le constructeur, ni le propriétaire de cette voiture.

Après la 5 Citron, le Pou de la route, la Punaise, le Suppositoire complète la liste. C'est curieux comme les petites voitures attirent plus spécialement que les autres les quolibets.

L'eau dans l'essence.

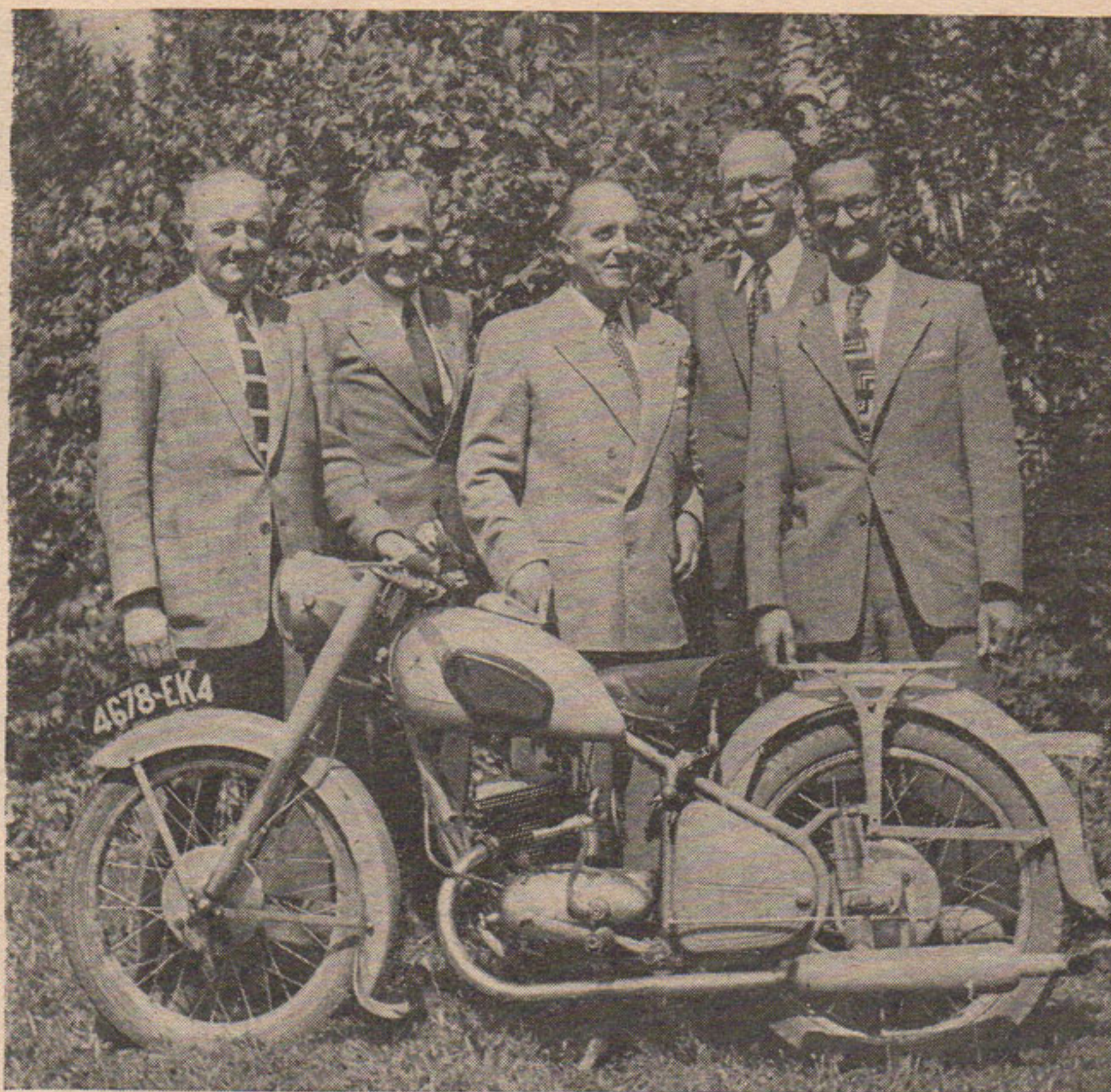
Périodiquement, l'eau supercarburant revient sur le tapis, sinon dans le carburateur. Nous avons, bien avant-guerre, connu maints appareils humidificateurs destinés à améliorer la combustion du mélange gazeux. La théorie est certes excellente, mais pourquoi n'ont-ils pas vécu?

Actuellement on parle de l'appareil de M. Raymond Devaux; cependant le courrier de Saône-et-Loire signale qu'un automobiliste vendéen, M. Godreau, surpris de constater soudain un meilleur rendement de son moteur a voulu en connaître la raison et a constaté qu'il le devait à un joint de culasse claqué qui laissait entrer un peu d'eau dans les cylindres.

Après avoir renouvelé l'expérience M. Godreau s'est attaqué au problème et étudié un appareil plus mécanique que le joint claqué pour une admission d'eau dans le carburant.

Your Autocycle.

Notre confrère « Motocycle » nous a adressé un petit ouvrage portant ce titre, et traitant des moteurs auxiliaires anglais; il y en a pas mal en Angleterre; malheureusement, même traduit en fran-



Après son tour de Suisse, sous contrôle officiel, la 150 Peugeot révèle au photographe sa fourche télescopique et sa suspension arrière. On reconnaît les pilotes, Robert Pahin, M. Miallon et le docteur Prévost, de gauche à droite.

çais, il ne serait pas d'un grand secours pour nous car les autocycles ne sont pas comme nos cyclomoteurs mus par des 50 cmc., mais généralement par des 98 cmc. Ils tiennent donc du vélomoteur par la cylindrée et du cyclomoteur par l'aspect général du cadre.

Encore les rétroviseurs.

Les gendarmes de l'Yonne ne savent pas non plus que le rétroviseur n'est plus obligatoire sur les vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. M. Lasson en a fait la triste expérience. Rappelons que cette annulation figure dans le décret du 12 janvier 48 paru au J. O. du 15. On met du temps à informer qui de droit. Si pareille mésaventure vous arrive, payez et réclamez auprès de la Préfecture dont vous dépendez, vous devez être remboursés.

Nous n'avons pas vu pour vous.

Un de nos lecteurs vient de nous faire voir une burette à huile qu'il vient d'acheter 60 francs et qui vaut bien dix sous; elle fuit du réservoir, du conduit, du bec et de son joint. Elle est spécialement conçue pour répandre son huile dans la sacoche et être vide au moment où on en a besoin.

Ce client n'a rien pu trouver entre cette boîte à sardine et les burettes d'atelier encombrantes et fort coûteuses.

S'il existe une marque sérieuse de burettes à huile qu'elle se fasse connaître; nous lui ferons une bonne propagande... et à l'œil.

Une nouvelle Peugeot.

Peugeot aime assez, quand il présente au Salon un nouveau modèle, donner à son sujet de sérieuses références afin que la clientèle soit assurée par avance d'avoir toute satisfaction et de ne courir aucun risque.

C'est ainsi que la 150 Peugeot à fourche télescopique et suspension arrière, vient d'accomplir le tour de Suisse sous le contrôle de la Fédération motocycliste de ce pays.

Trois pilotes se sont relayés sur la machine : Robert Pahin, le docteur Prévost et M. Miallon ingénieur à l'usine de Beaulieu. Le moteur est le bloc 150 cmc. 2 temps, 4 vitesses au pied, dont l'aspect nous est déjà familier, mais qui a subi encore quelques améliorations internes sur lesquelles nous reviendrons en détail.

Le parcours comportait 1.056 kilomètres accomplis en une seule étape; il fut bouclé en 21 h. 19 à l'excellente moyenne, dans ce pays montagneux, de plus de 50 kilomètres tous arrêts compris, c'est-à-dire ravitaillements, changement de pilotes, etc... Robert Pahin, que nous avons vu par la suite, s'est déclaré enchanté de cette suspension intégrale.

Proposition de formule de course.

Le comte Lurani vient d'étudier une nouvelle formule de course qui permettrait aux machines à compresseur de lutter à armes égales avec les machines non suralimentées et les grosses motos américaines à soupapes latérales.

L'idée est excellente mais comme dans toute réglementation de ce genre il y a quelques points qui n'auront pas l'approbation des techniciens. Il est juste de reconnaître que le comte Lucani s'est attaqué à un problème presque insoluble, entendons par là qu'il y aura toujours des mécontents.

Il y aurait six catégories, allant de la 75 cmc. suralimentée à la 1.200 cmc. à soupapes latérales. Prenons comme exemple la catégorie D, elle verrait sur les rangs les 250 à compresseur (tous types de moteurs), les 500 non suralimentées à soupapes en tête et les 2 temps, et les 750 cmc. latérales. On voit tout de suite que les 500 2 temps et les 750 latérales sont désavantagées.

Autre exemple, avec des chiffres cette fois, la catégorie B grouperait les 125 à compresseur, les 250 2 temps et celles à soupapes en tête, les 350 latérales.

Une 125 à compresseur de classe développerait plus de 20 CV., la Guzzi 250 Gumbalunghino développe 24 CV.; en considérant les différentes résistances, frontale et de roulement, nous arrivons à une vitesse sensiblement identique (160 km.-h.). La 250 E.M.C. 2 temps à double piston de course devait atteindre 145 km.-h., le désavantage est nettement apparent; quand aux performances d'une 350 latérales, si le 140 est atteint il n'y aura pas lieu d'être mécontent. Naturellement une course sur un circuit court et acrobatique peut voir la 250 2 temps vaincre; que l'on se souvienne les premières courses que disputèrent les E.M.C. il y a plus de 2 ans, sur circuits difficiles et qui les virent triompher.

De tout ceci il ressort qu'il y a quelque chose à faire; surtout n'éliminons pas les machines suralimentées et en dépit de ses imperfections le projet du comte Lucani montre que celui-ci est dans le vrai.

Essence-benzol.

Puisque la F.I.C.M., ou nouvellement F.I.M., permet beaucoup de fantaisies aux organisateurs de courses quant au carburant, ne serait-il pas plus simple et plus équitable malgré les difficultés d'approvisionnement, qui ne sont pas insurmontables, de remettre en vigueur l'essence-benzol à 50%?

Rappelons que l'indice d'octane toléré par les pontifs est de 70-75. Or, en Suisse, à Erlen et Olten, l'essence était à 75-80, au Grand Prix de Belgique 78 et au T.T. d'Autriche, l'essence-benzol était admis!

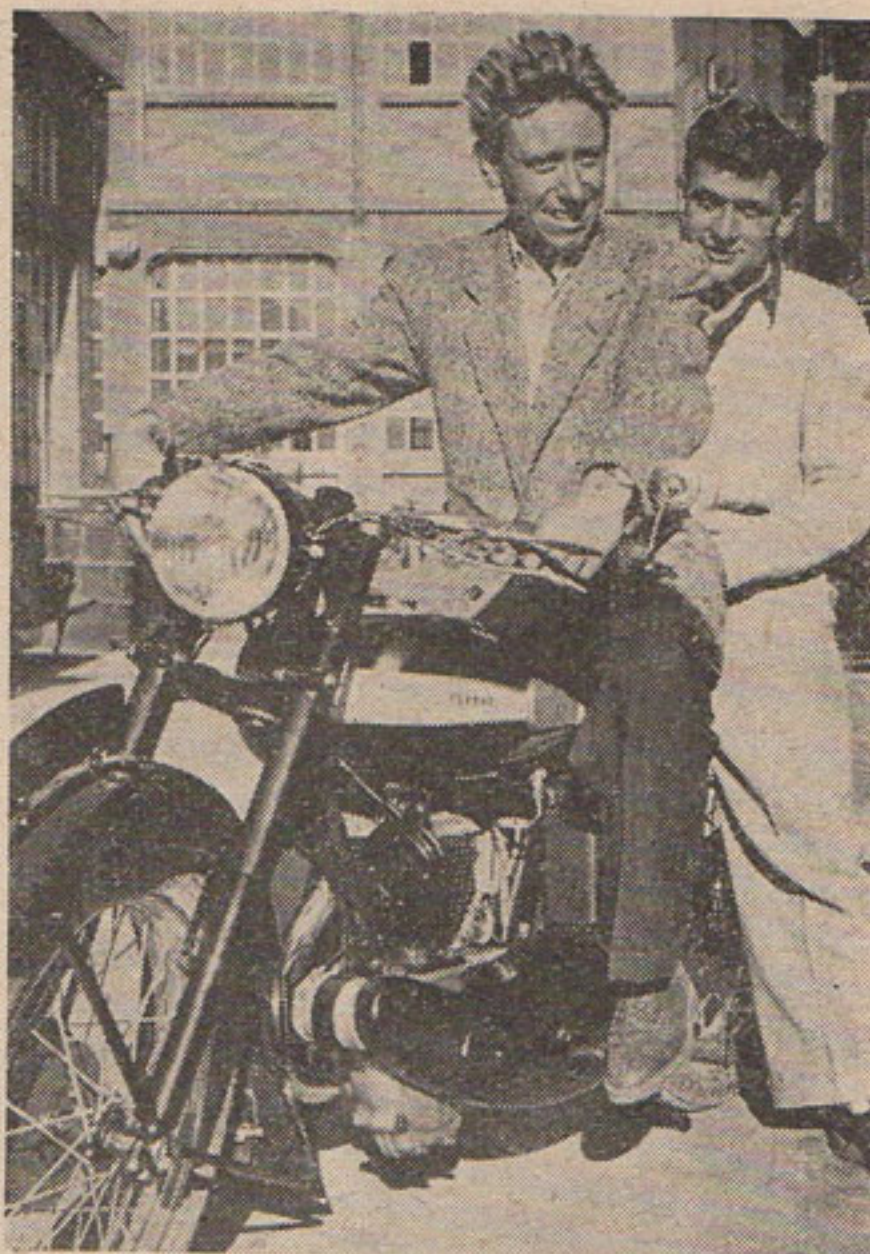
Femmes motocyclistes.

En France très peu de femmes pilotent des motos, alors qu'en Amérique, Angleterre et Australie elles sont si nombreuses qu'elles forment des clubs.

La célèbre star américaine Jane Russell possède une 220 Indian Arrow et son mari Bob Waterfield, célèbre joueur de football américain, une 440 twin Scout.

Nous n'en sommes pas encore là, à voir nos vedettes du cinéma circuler à moto! Jane Russell et son mari ont l'intention de visiter le Guatemala à motocyclette, et elle projette de créer un ensemble pour femmes motocyclistes, en suédine, prouvant par là qu'élégance et motocyclisme peuvent aller de pair.

Autres célébrités américaines adeptes de la moto, la tennismen Pauline Betz, la vedette de cinéma Lizabette Scott, sans compter les vedettes masculines, sportives ou cinématographiques.

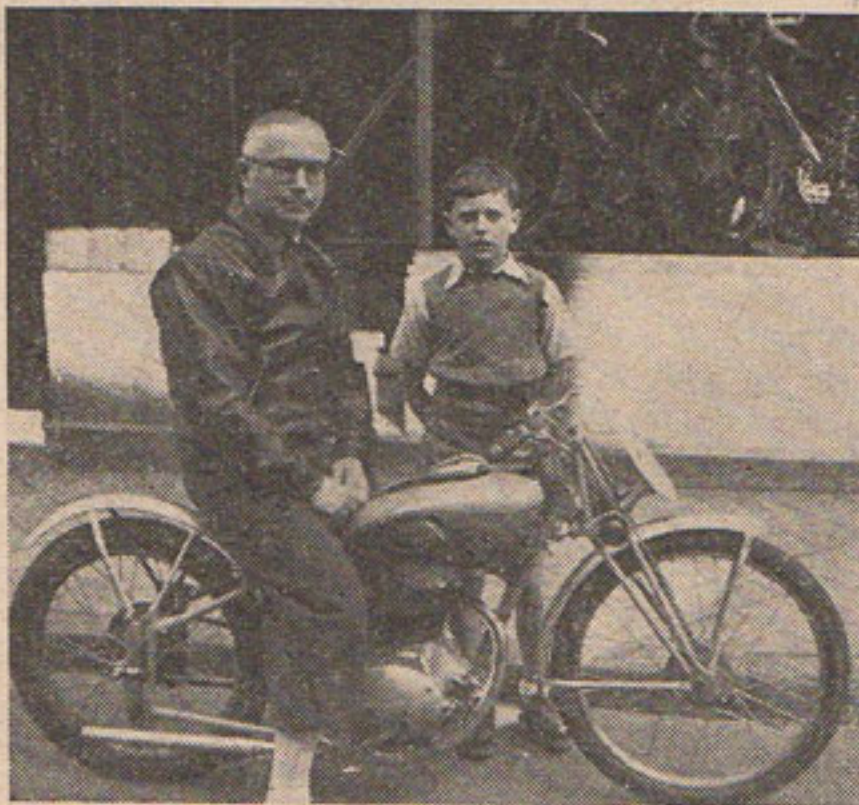


Les champions aiment la moto.

Voici Oreiller dont nous avons signalé le mois dernier le goût pour la 350 cmc. Terrot. Aujourd'hui, c'est Alex Jany le champion de natation qui exprime à Gima le plaisir qu'il éprouve à piloter la nouvelle 150 cmc.

En Allemagne.

La maison Bismarek produit deux motos légères, une 100 avec le fameux moteur Sachs et une 125 à moteur I.L.O. 2 temps, 3 vitesses et sélecteur. Suspension avant télescopique, arrière par fourche oscillante, et suspension de selle utilisant le caoutchouc en blocs pour absorber les chocs. Cette 125 atteint 75 km.-h., est fort belle et très étoffée.



Tyko toujours champion.

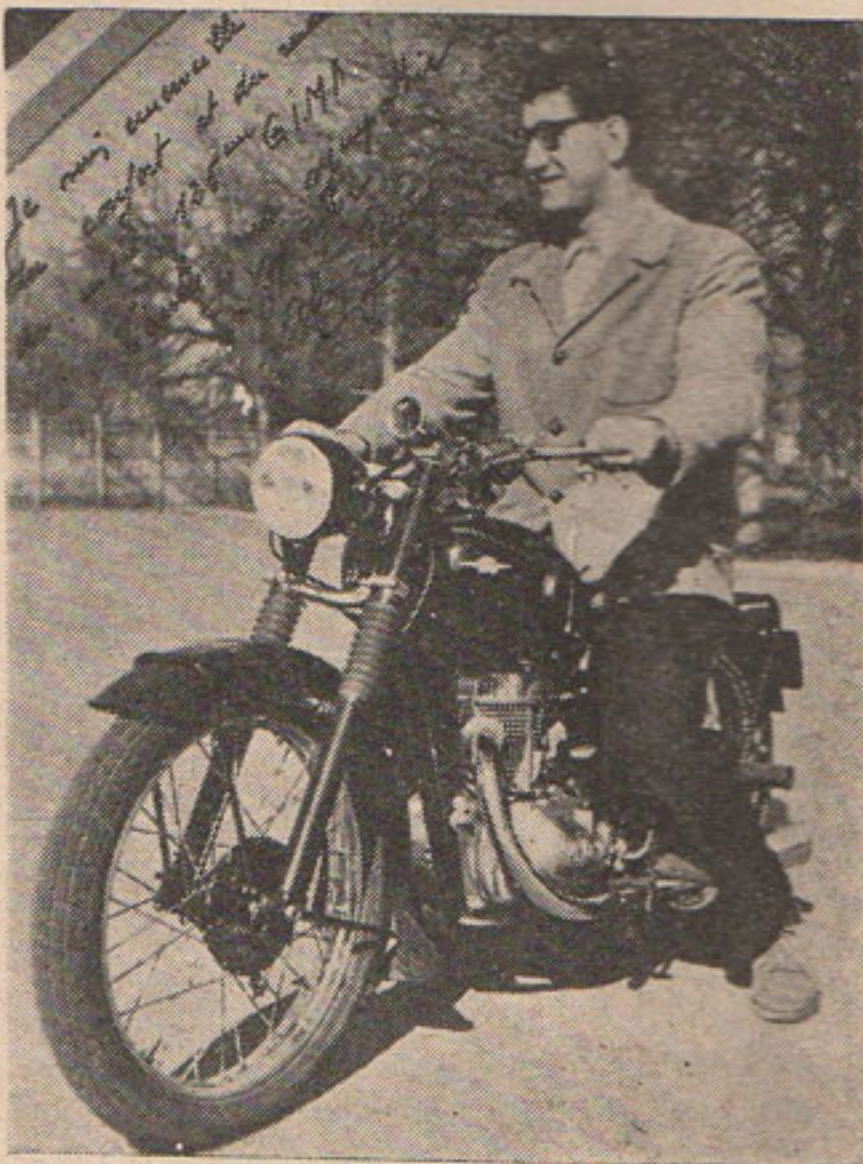
A 25 ans d'écart, Raymond Tykoczinski, agent de Motobécane à Charleville, se permet de battre des records à la côte du Saint-Laurent qu'il avait déjà escaladé en course en 1924.

Cette fois-ci il s'est classé premier dans les catégories 125 et 175 enlevant chaque fois le record. Nos champions savent conserver leurs qualités.

Accessoires américains.

Lorsque l'on feuillette les revues spécialisées américaines, entendons par là, la revue « Indian » et la revue « Harley-Davidson », l'on est surpris du nombre d'accessoires que l'on peut se procurer, accessoires qui sont vraiment des accessoires, si l'on ose s'exprimer ainsi. Ils servent également à faire valoir l'esprit de marque.

Nous voyons des disques chromés, destinés à faire le pendant au tambour de frein, des tuyaux d'échappement flexibles, qui ne le sont pas car ils recouvrent les tuyaux d'origine! Un protège-jambes qui éloigne la jambe du pilote du cylindre et de la bougie arrière, et trois différentes boules de levier de changement de vitesse, au choix! Une en acier, de 45 mm. de diamètre, avec la marque de fabrique, une autre en acier, tournée et chromée, et une en plexiglass avec gravures représentant des fleurs! Pull-over, blousons, ceintures, toujours avec la marque. Indian fait même ses pneus et chambres: sacoches type Far-West complètent une liste déjà fort longue.



Le nageur Jany sur sa 150 Gima.

Fourche télescopique donnant un empattement constant.

Les vieux motards se rappelleront la fourche Druid; ses constructeurs viennent de créer un nouveau modèle « Druidscopics », qui a la particularité d'être du système télescopique oscillant, ceci est réalisé à l'aide de biellettes articulées joignant le sommet des bras de fourche coulissants au sommet du tube de direction. La partie fixe pivote sous le tube de direction. La fourche Druid sera adaptable aux modèles actuellement en circulation.

Il n'est pas prouvé que l'empattement variable dû aux fourches télescopiques ait une influence sur la tenue de route mais on a remarqué une usure plus rapide du pneu. Par contre, l'empattement constant a comme corollaire la variation de la chasse. Il est bien difficile de se prononcer car de nombreux autres facteurs entrent en ligne de compte pour la tenue de route.

Le Sulby Mile.

Pendant la période d'entraînement au T.T. des chronométrages officiels ont lieu sur différents points, dans la montée du Mont Snaefell, la descente, etc... Le plus intéressant de tous les points chronométrés est assurément le Mile de Sulby, route excellente, ligne droite sans dénivellation, il donne des indications intéressantes sur la vitesse maximum des concurrents. Cette année le vent était fort et soufflait de côté. Les chiffres ci-dessous sont pris dans un bulletin spécial qui paraît six fois pendant la période d'entraînement!

Senior : Bell (Norton), 189,4; Lockett (Norton), 186,9; Daniell (Norton), 184,6; Wheeler (Triumph), 184,0; Foster (Guzzi), 183,3; Morrison (Norton), 178,3.

Junior : Graham (A.J.S.), 175,6; Armstrong (A.J.S.), 173,0; Doran (A.J.S.), 173,0; Fry (Vélocette), 170,4; Lyons (Vélocette), Cousins (A.J.S.), 167,9; Frith (Vélocette), 165,6.

Lightweight : Lorenzetti (Guzzi), 167,9; Ambrosini (Benelli), 150,6; Sorensen (Exelsior), 143,1; Edwards (C.T.S.), 141,3; Mead (Norton), 141,3; Mc Credie (Exelsior), 137,9.

Ce jour-là en 500 les A.J.S. et les Vélocette ne sont pas sorties et en 350 les Norton sont restées à l'abri. Notons l'incroyable vitesse de la Guzzi 250.

Bray Hill.

C'est une côte que dévalent les coureurs au T.T., très rapide avec virages en S dans le bas et de plus, excellente pour... sonner les suspensions et par la même occasion la tenue de route.

L'an dernier les meilleurs temps furent effectués : en 500 par Tenni (Guzzi) à 193,1, en 350 par Willoughby (Vélocette) à 176,7, en 250 par T. Wood (Guzzi) à 160,9. Cette année, Daniell effectua le meilleur temps avec sa 500 (Norton) à 193,1, en 350 Frith (Vélocette) réalisa 185,7 et Dale sur Guzzi 250, 160,9.

Essais de carburateurs.

Sur la Norton de Bell un carburateur modifié avait été installé. Il était fabriqué par Amal sur les indications de Mac Candless et de Bell. Aucune amélioration de vitesse n'a été constatée, mais la consommation diminue légèrement, le mélange est plus correct aux différentes ouvertures et les effets néfastes du mégaphone à certains régimes sont atténués. L'aiguille est commandée et tirée vers le bas par un câble supplémentaire.

Verres de phares incassables.

D'Australie nous vient la nouvelle que les verres des phares ont tendance à être remplacés par le plexiglass ou produits similaires. Les rayures ne peuvent que gêner très légèrement le passage du faisceau lumineux. De plus, ils sont plus légers que le verre.

La 250 L.E.F.

Parmi les machines 350 ayant vu leur cylindrée descendue à 250 par leurs propriétaires, la L.E.F. est une des plus intéressantes. Le moteur de base est un 350 Triumph deux cylindres.

Deux écoles sont en présence, afin de réduire la cylindrée, diminuer soit l'alésage, soit la course. La L.E.F. a conservé l'alésage d'origine (55 mm.) mais un nouveau vilebrequin donnant 52 mm. 5 de course fut construit, usiné dans la masse. Pour amener les pistons à la hauteur requise dans les cylindres sans

diminuer la hauteur de ceux-ci, des bielles de Tiger 100 en alliage léger furent utilisées. Une astuce pour régler le taux de compression consiste à employer une bague de pied de bielle excentrique! Deux carbus furent adaptés mais la puissance tombait rapidement en haut, ses constructeurs, ils sont trois, étudient alors un nouvel arbre à cames. L'hiver 1948-49 fut mis à profit pour monter des jantes en dural, une magnéto « Racing », un gros réservoir d'huile et une suspension arrière du type oscillant.

Les ressorts hélicoïdaux de cette suspension (sous tubes télescopiques) abritent des amortisseurs Newton. Les tubes sont étanches, ce qui donne un supplément d'amortissement par l'air. Course : 10 cm.

Bien des ennuis devaient les attendre à l'entraînement du T.T. Au cours du premier tour un piston avait fondu; après réparation, le lendemain un tour et demi étaient couverts lorsque la soupape d'échappement du même cylindre cassait, crevait le nouveau piston et trouvait une échappatoire par le tuyau... d'échappement.

La vitesse actuelle est de 145 km.-h. mais on espère gagner encore un peu. Le moteur n'est pas très maniable à régimes modérés, le mégaphone étant très efficace. Les constructeurs, forts de leur expérience ont l'intention de monter une nouvelle 250 twin. Souhaitons bonne chance à ces mécaniciens sportifs.

Le meilleur âge?

L'âge moyen des trois premiers de chaque catégories du T.T. est de 36 ans.

Il est certain que dans l'ensemble les jeunes sont désavantagés, il leur faut une petite fortune pour pouvoir courir, (et bien se placer), ensuite très peu d'élus pour piloter les machines de course officielles, car les anciens restent solides, au... guidon.

Les révélations de cette année furent Duke, 26 ans, Dale 22 ans, et Armstrong qui, à 20 ans, est coureur officiel d'A.J.S.

en 350. Dans les années à venir leurs noms s'inscriront au palmarès des grandes classiques.

La défaite d'A.J.S. au Junior.

Les bagues en bronze utilisées normalement sur les 7 R A.J.S. furent échangées, sur les « officielles », contre des bagues en bronze au chrome. Il y eut tant d'échauffement que le carter de la boîte de vitesse, en magnésium, fondit et Doran, menant à quelques kilomètres du but, fut contraint à l'abandon.

Le classement des bitzas au T.T. Lightweight.

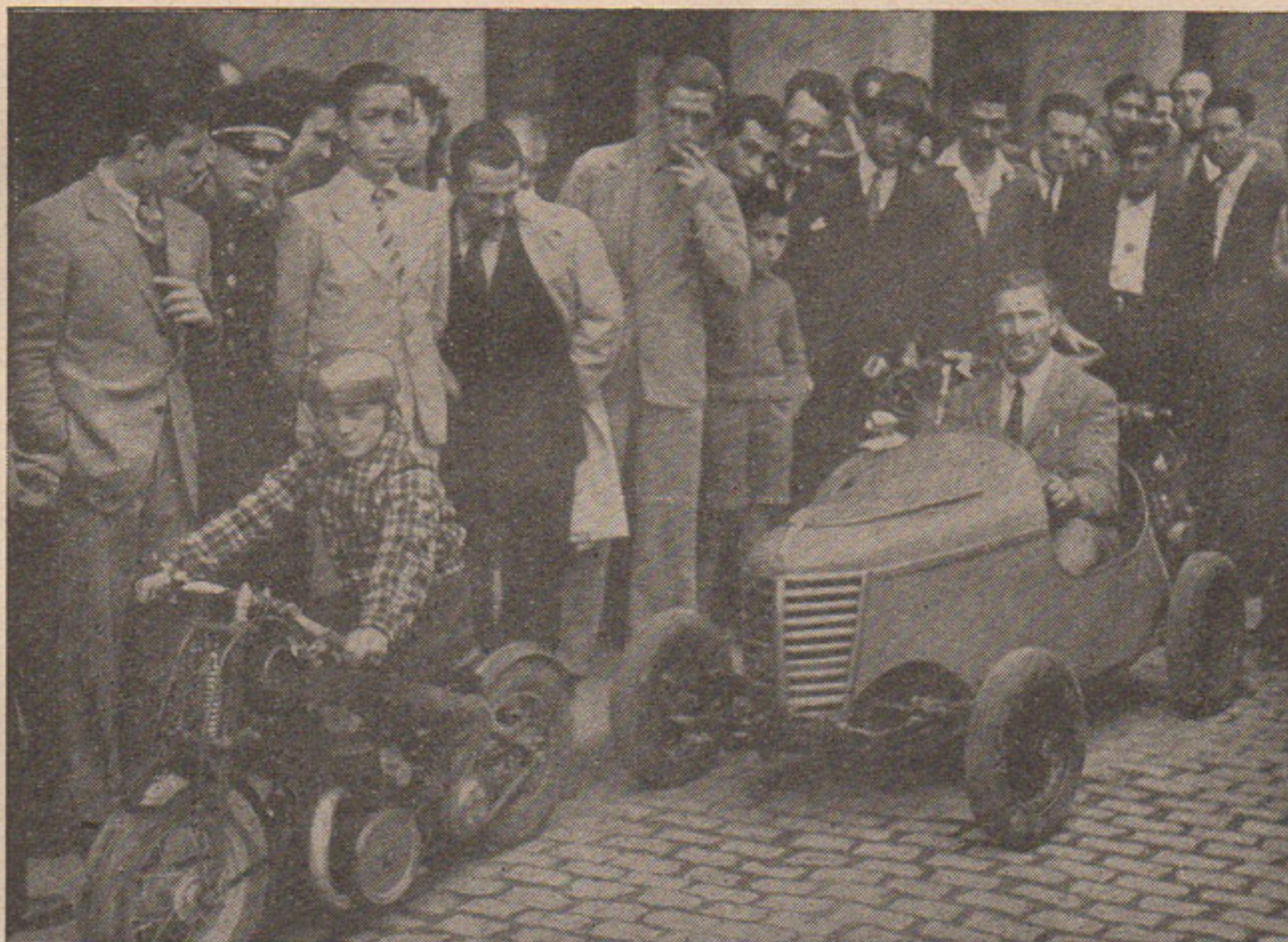
Rien n'est plus sympathique que cette catégorie d'amoureux de la mécanique et qui dépensent leur énergie et leur... argent à modifier des 350 et 250 afin que l'Angleterre soit représentée dans cette dernière catégorie malgré le désintéressement des constructeurs. Ils étaient quatre au départ, Mead (Maden Norton), Bayliss (Elbee), Harrowell (L.E.F.), Keys (A.J.S.). Mead obtint une remarquable quatrième place, Bayliss fut huitième à 9 m. 08 sec. de Mead, Harrowell abandonna après 6 tours 1/2 pour rupture de chaîne primaire, alors qu'il était douzième. Keys (A.J.S. 250 chemisée) quitta la lutte au quatrième tour (ennuis mécaniques non précisés) alors qu'il était en dix-septième position.

Robert Adnet en deuil.

Nous apprenons avec une sincère affliction que notre ami Robert Adnet vient de perdre sa femme à peine âgée de 40 ans. Tous les sportifs et tous les motocyclistes prendront certainement leur part du chagrin de Robert Adnet et se joindront à nous pour lui adresser toutes les sincères condoléances et toute la sympathie de la famille motocycliste.

Contre-came.

La nouvelle Vélocette de course à double arbre à cames en tête, possède des cames équilibrées à 180° par une autre came, factice.



Les Boston's en Espagne éveillent la curiosité par leurs petits bolides et la jeunesse du pilote de la moto.

Toujours à la recherche de formules-type.

Voici ce qu'un journaliste anglais propose pour le T.T. 1950. Lundi, le Clubman's T.T., le mercredi le Junior, le vendredi le Senior. Suspendre la catégorie 250 tant que les constructeurs (anglais) ne s'intéresseront pas à cette catégorie. Un sidecar T.T. ou une catégorie 125 ne grouperait pas assez de participants.

A l'intention de notre confrère ajoutons qu'il est heureux qu'en France nous n'ayons pas supprimé les catégories qui n'intéresseraient pas nos constructeurs, car il ne resterait rien du sport motocycliste.

W. Doran.

Celui qui vient d'enlever brillamment le Grand Prix de Belgique sur 500 A.J.S. est un nouveau venu à la course. Il débuta dans le Manx Grand Prix (amateurs) en septembre 1946 et termina 22^e du Junior et 23^e du Senior, sur la même machine.

Il ne peut s'agir de révélation de cette année car lorsqu'une maison comme A.J.S. confie une de ses « Porc-Epic » à un nouveau venu on doit s'attendre à une éclosion brillante. Mais il n'aura certes pas déçu ses constructeurs.

Il débuta fort curieusement. Assistant à une course de côte en 1946, un inconnu lui demanda s'il connaissait quelqu'un pour piloter une machine dans le Manx Grand Prix, Doran offrit ses services, mais n'entendit plus parler de l'offre. Ce qui lui ouvrit les yeux sur les possibilités de courir et il s'aligna dans les deux épreuves avec une 348 Norton de 1938. L'inconnu a dû regretter depuis. Les courses qu'il effectua par temps de pluie lui firent faire de gros progrès. Il prend le moins possible de risques. C'est un coureur net qui, comme Frith et Stanley Woods, ne donne jamais l'impression d'être pressé et pourtant...

Scarborough.

Une catégorie 125 avait été prévue. Les quatre premiers étaient montés sur B.S.A., ensuite venaient Triumph, Exelsior, James et Royal Enfield. Nous ne voulons pas faire de peine à nos amis anglais mais ça manquait de M.V., Mondial, Moretti, Morini et tutti quanti... Les trois autres catégories furent remportées par ce jeune de grande classe, Richard Dale, pilotant Guzzi, Vélocette et Norton en 250, 350 et 500 respectivement!

B.B.C.

Les revues anglaises motocyclistes sont débordées de lettres pestant contre la B.B.C. qui coupa l'émission d'arrivée du T.T. 500, trente secondes avant la fin qui a été dramatique, laissant les sportifs, pendus à leurs postes, tomber en crise de nerfs. Tout cela pour une émission quotidienne féminine qui eut pu attendre trente secondes!

Nos deuils : M. Emile Saroléa.

M. Emile Saroléa dont nous avons appris avec regret le décès était Président du Conseil d'administration et administrateur délégué de la grande marque belge qui porte son nom.

C'était une personnalité de premier plan de l'industrie motocycliste belge. Il a consacré à son affaire toute sa longue vie. Il disparaît à plus de 80 ans. Nous adressons à la maison Saroléa et à nos amis belges nos plus sincères condoléances.

Suspension arrière.

Lors du passage du Tour de France nous étions à Abbeville, ville sinistrée aux rues défoncées, et avons pu examiner le comportement des différentes suspensions arrière des motards suiveurs. Une A.J.S. montée avec suspension, soit d'origine, soit Feridax (elles se ressemblent) nous a particulièrement enthousiasmé. Il faudrait maintenant pouvoir observer ces suspensions à 80 km.-h. et à 120 km.-h. pour être définitivement fixés.

Il y a moto-cross et moto-cross.

Chaque pays a une conception favorite du moto-cross; en France nous aimons bien les anciennes carrières, les anglais préfèrent la nature, les champs et les bois, les Suédois eux, préfèrent le sable et la poussière! Les deux excellents anglais Alves et Viney prirent les 9 et 10^e places à un récent moto-cross de Suède. Commentaires de Alves : « ce qu'il nous aurait fallu à chacun était un Jap de dirt-track et quelques mois d'entraînement à Harringay! » (Un des meilleurs clubs de dirt-track d'outre-Manche).

International Moto-Cross.

La fédération britannique de motocyclisme, A.C.U., a sélectionné ses meilleurs moto-crossmen pour la course internationale du 28 août, qui a lieu dans le comté de Kent. Belgique, France, Hollande, Luxembourg et Suède seront représentés par des équipes de cinq à douze coureurs. Parmi les anglais citons, Hall, Lines, Viney, Nicholson, Alves, Draper. Cette équipe paraît la plus redoutable.

Jawa.

La célèbre marque tchèque vient de sortir un prototype de 500 cmc. 2 cylindres côte à côte légèrement inclinés dans le cadre. A part le moteur et un réservoir d'huile fixé au tube de selle, tout est construit comme la célèbre 250 et la bicylindre 350 2 temps Ogar.

On a ajouté à la fourche télescopique un amortisseur à huile entre les bras de la fourche, sous le phare. Puissance : 26 CV. à 5.500 tours. La vitesse par conséquent doit être de l'ordre de 140-145.

Les soupapes en tête sont commandées par un arbre à cames entraîné par arbre vertical et pignons conique. Bielles en alliage léger avec roulements à rouleaux aux têtes. Allumage par batterie. La machine est de lignes classiques et personnelle à la fois, et a fort belle allure.

La sportivité d'A.J.S. et de Guzzi.

Un beau geste qui mérite d'être signalé, Jock West, co-directeur et coureur d'A.J.S., envoya, dans l'île de Man, une 350 A.J.S. de série destinée à l'usage personnel de Lorenzetti, et lui permettre ainsi de nombreux tours du circuit en dehors des heures d'entraînement. A quelqu'un qui le félicitait de sa sportivité, il répondit que Lorenzetti et Guzzi avaient eu ce geste à l'égard d'A.J.S. lors d'une course en Italie. Ce dont on ne peut que les féliciter.

Triga moderne.

Au rallye de Lecco, en Italie, le vainqueur du concours d'originalité était monté sur un char tiré par trois Guzzi 65 cmc. commandées simultanément par le conducteur du char. Les mânes de Ben-Hur ont dû en frissonner d'aise!



Une production espagnole : la Soriano.

Mise en vente libre des vélomoteurs.

Voici le texte officiel paru au J. O. du 16 juillet :

Le Ministre de l'Industrie et du Commerce...

Arrête :

Article premier. — La décision générale R. 17 du 7 novembre 1945 du Directeur des industries mécaniques et électriques, répartiteur, chef de la section des produits finis de l'Office central de répartition des produits industriels, est abrogée en totalité.

En conséquence, et sous les réserves formulées par les articles ci-après, l'achat et la vente des vélomoteurs et des triporteurs à moteurs neufs se feront en franchise de tout titre de répartition.

Article 2. — Chaque trimestre, les constructeurs de vélomoteurs et de triporteurs à moteur seront tenus de mettre à la disposition du Ministère de l'Industrie et du Commerce, une partie déterminée de leur production en vue de satisfaire les besoins des usagers ayant un caractère jugé prioritaire. La part de production ainsi réservée sera fixée chaque trimestre par décision du Directeur des Industries mécaniques et électriques.

Article 3. — Les titres de répartition de vélomoteurs actuellement en circulation provenant des répartitions antérieures, dans la limite de validité de ces titres et les attributions prioritaires faites à l'avenir en application de l'article 2 du présent arrêté, devront être honorés par priorité par les constructeurs et négociants.

Article 4. — Toute infraction aux dispositions du présent arrêté exposera son auteur aux sanctions prévues par la législation en vigueur.

Article 5. — Le présent arrêté entrera en vigueur dès sa parution au Journal Officiel de la République Française.

Douglas revient à la course?

Il paraît que cette vieille maison britannique a un programme sportif chargé, trials, moto-cross et courses de vitesses étant supportés officiellement.

Espérons qu'elle sera à même de renouer avec les succès qu'elle connut si souvent avant et immédiatement après l'autre guerre.

Le moteur "VIMER" auxiliaire

Ce moteur ne date pas d'hier; il a été conçu et mis au point à une époque où la liberté était inconnue chez nous ce qui, grâce à l'esprit français, incitait tous ceux doués d'initiative à créer quelque chose en cachette et à se jouer des édits, décrets et autres empêcheurs de tourner rond.

Le « Vimer » existait avant la libération; il est né dans une grande usine spécialisée dans l'aviation.

Nous avons été des premiers à le signaler alors qu'il était encore « coussin » c'est-à-dire à peu près entièrement pris dans la masse.

Il a suscité de l'intérêt dès son annonce; sans doute prématurément car il y a très souvent antagonisme entre le journaliste à l'affût de la nouveauté et le constructeur qui n'est encore qu'à couvrir son enfant. Nous piétons parfois les plates-bandes sans attendre que les bégonias soient en fleurs.

Avant qu'on n'en connût la valeur ce moteur plut pour l'emplacement qu'on lui avait choisi sur le vélo, à la base du cadre, à hauteur du péda-

lier par l'intermédiaire duquel il entraîne la roue arrière.

Cette disposition semble en effet logique est rationnelle; elle a du reste été adoptée par d'autres marques comme le « Motorox » de Monet-Goyon, le « Cucciolo », le « Mosquito », le « Motom » et sans doute encore d'autres moteurs italiens.

Cette formule, si elle paraît logique, est-elle la meilleure ?

Suivant un instinct que la science déclare infallible, les oiseaux, selon leur espèce, accrochent différemment leur nid dans les branches; chacun avec ses raisons parfaitement valables quoique souvent obscures.

Comme nous autres hommes, nous plaçons l'intelligence au-dessus de l'instinct, nous ne discuterons pas de l'emplacement des moteurs auxiliaires; nous nous garderons de prendre position et d'engager dangereusement le doigt dans l'engrenage de la polémique.

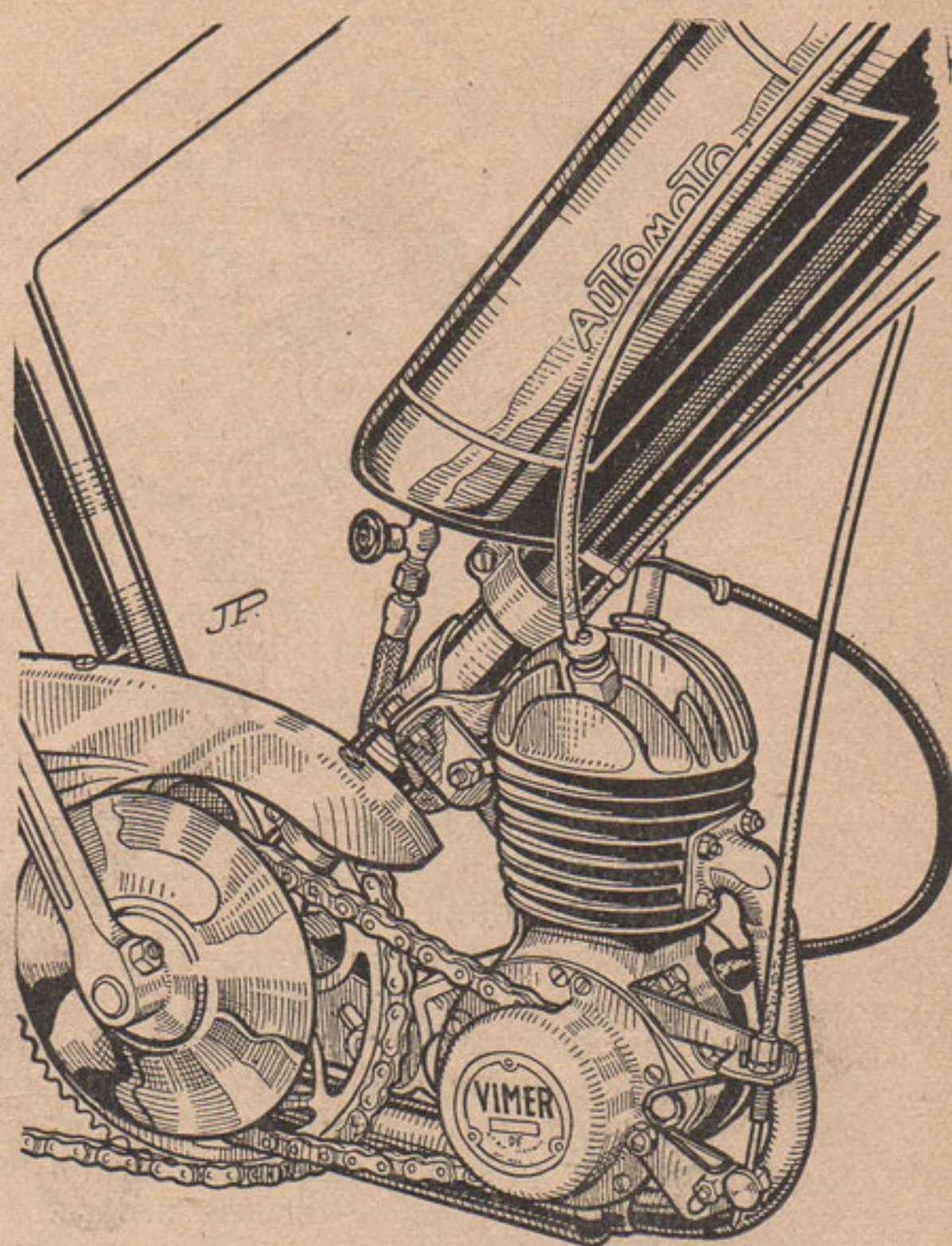
Quoiqu'il en soit, on ne peut nier que la position du « Vimer » présente des avantages : la bicyclette n'est en rien modifiée d'aspect par cette adjonction; son équilibre ne varie pas; l'accès aux divers organes demeure inchangé et ne désoriente pas le cycliste.

Les illustrations de cet article démontreront mieux qu'un long exposé le fonctionnement de ce moteur. Donnons cependant quelques éclaircissements.

Le « Vimer » est livré avec un axe de pédalier spécial, une roue libre de pédalier avec plateau et une chaîne primaire reliant le pignon moteur audit plateau.

Les commandes se composent d'une manette de gaz combinée avec le décompresseur; on accélère en tirant la manette vers soi, on décompresse en la repoussant à fond; une seule commande pour les deux manœuvres, c'est une astucieuse simplification. Cette manette à double action est sur la branche droite du guidon; sur la gauche se trouve la commande du débrayage réduite, et elle est suffisante, à un petit levier genre décompresseur.

Le moteur est fixé au cadre par un jeu de colliers standardisés; le plateau



L'entraînement par chaîne primaire.
En avant : le débrayage.

de la chaîne primaire, caché par un carter, est à l'extérieur de celui du pédalier; le réservoir oblong est attaché au tube, allant de la tête de fourche au pédalier, par deux colliers.

A part le changement de l'axe de pédalier, le montage est enfantin et réalisable en peu de temps avec une simple clé à 8 trous comme il y en a dans toutes les sacoches.

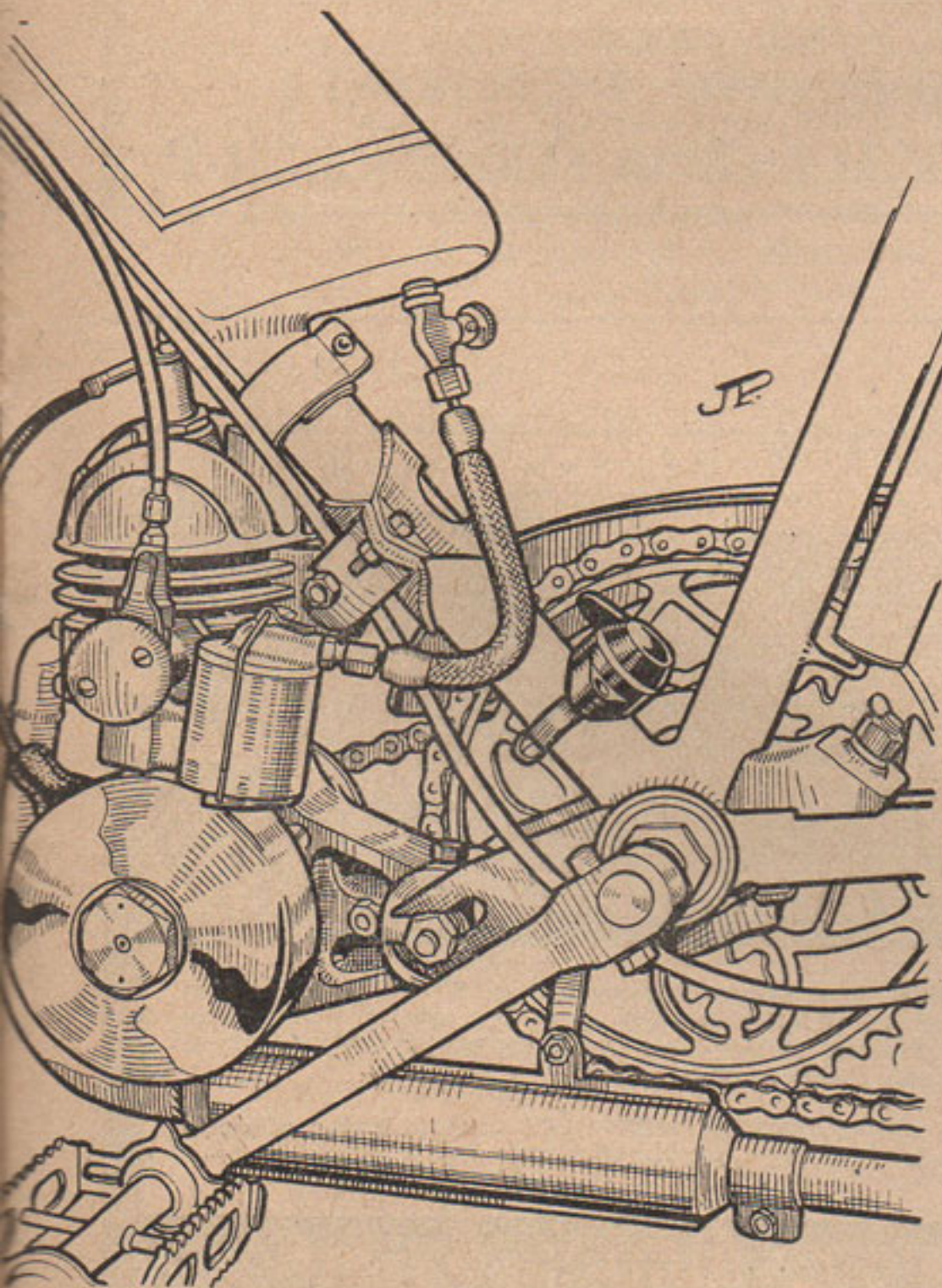
Le moteur que nous venons d'essayer équipait un cycle Automoto que l'ami Marcel Pahin sortit des vitrines de la Grande-Armée pour nous le confier quelques jours.

Le cadre a été dessiné spécialement pour cet usage; nous nous trouvons donc devant un ensemble cyclomoteur très soigné, bien présenté avec son cadre mixte renforcé, possédant à l'arrière un moyeu-frein à tambour.

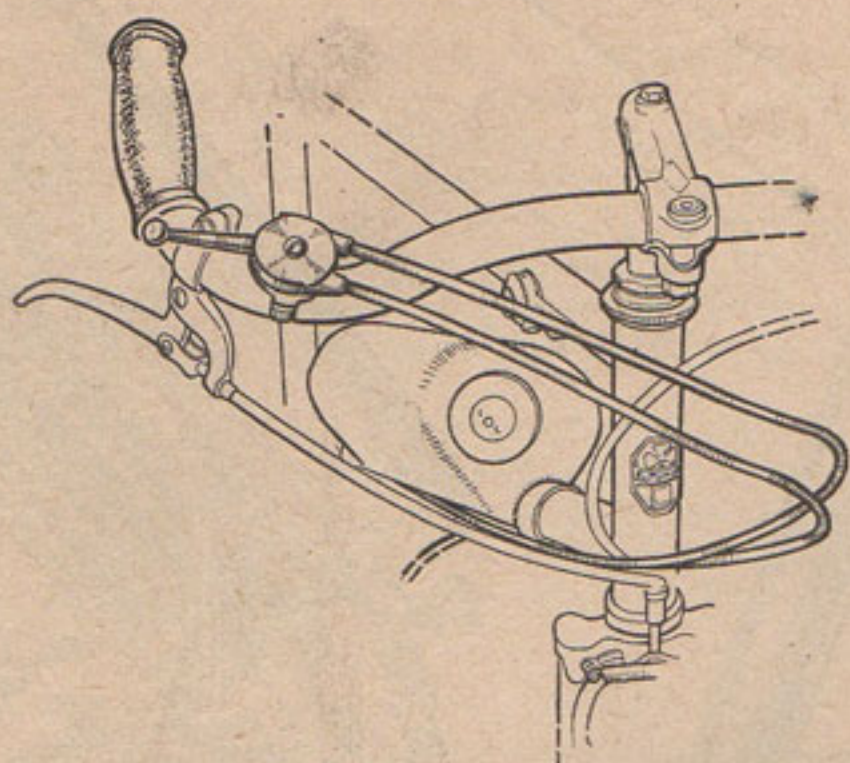
Peinture orange et chromes sont de belle qualité; la machine est réellement plaisante et ne donne pas l'impression de lourdeur. Le moteur en partie masqué par le pédalier est d'ailleurs de volume réduit.

Le départ se fait à la pédale; on pousse en avant la manette de décompresseur qu'il suffit de lâcher, quand on a fait quelques mètres, pour qu'elle se place en position de ralenti. (On se rappelle qu'il n'y a qu'une commande pour les deux manœuvres.)

La circulation en ville est facilitée par



La fixation du moteur au cadre.



Une seule manette agit sur le câble de gaz et sur celui du décompresseur.

le débrayage extrêmement doux, grâce auquel on peut faire du surplace sans arrêter le moteur.

Pour les parcours normaux on peut laisser le moteur engrené sur la grande vitesse du dérailleur; pour des pentes un peu rudes on a le choix entre aider le moteur en pédalant ou l'enclencher sur une des vitesses intermédiaires du pignon de chaîne arrière. La manœuvre et le fonctionnement du dérailleur ne souffrent aucune difficulté; on procède comme d'habitude

en manœuvrant le levier à main sans débrayer ni décompresser, le changement se fait avec douceur et sans ratés.

Grâce à ce dispositif on peut aborder les plus fortes rampes sans appréhension.

La vitesse avec le grand braquet est aux environs de 40 à l'heure, autant que nous avons pu l'estimer avec un moteur non encore rodé.

La conduite est très sûre, les freins étant excellents, le moteur souple et silencieux; on conserve tout l'agrément de la bicyclette, son parfait équilibre, avec l'agrément supplémentaire de faire du chemin sans effort ni fatigue.

C'est indéniablement une des bonnes solutions du cyclomoteur; nous remercions Marcel Pahin de nous avoir procuré ce plaisir.

Le moteur «Vimer» équipe d'autres marques parmi lesquelles Mercier, Radior, Talbot, etc... Il peut être également vendu séparément à ceux qui disposent déjà d'une bicyclette. D'une façon, comme de l'autre les amateurs ont intérêt à l'examiner de près.

Max END.



SILENCIEUX WILMAN FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, Rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères
Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON 24-40

MOTOBÉCANE STATION-SERVICE

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Livraison rapide de tous modèles

RÉVISION GÉNÉRALE DES VÉLOMOTEURS
EN 48 HEURES — ÉCHANGE STANDARD

Pierre FORLINI
7, Rue Chaligny, 7

MÉTRO: REUILLY-DIDEROT

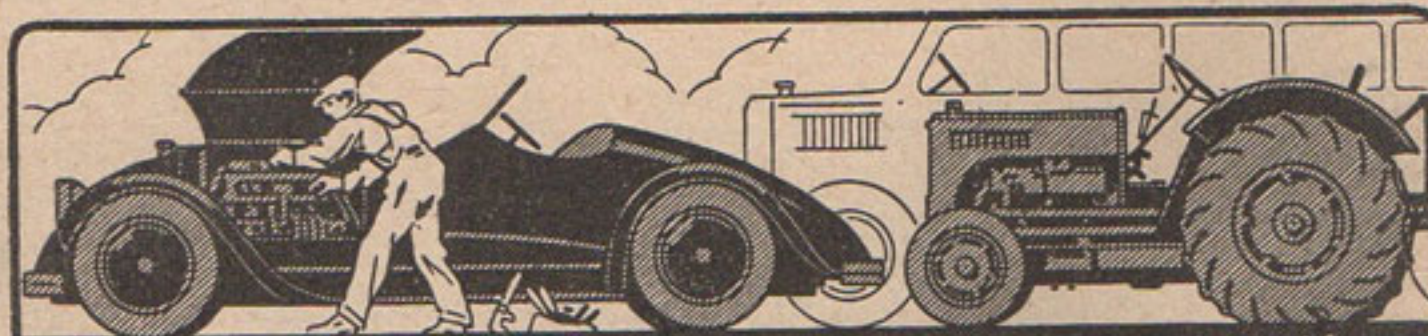
TÉLÉPHONE: DID. 20-49

SIDECARS H. B. pour Vélomoteurs Scooter **BERNARDET**

VÉLOCETTE

Motobécane **TERROT**

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



Apprenez le dépannage & la réparation de
tous Véhicules Automobiles, Tracteurs, etc...

L'AUTOMOBILISTE avisé comme le possesseur de TRACTEUR et tous ceux qui veulent se créer une situation de choix dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile suivent notre enseignement PAR CORRESPONDANCE, le seul spécialisé. Seize années d'expérience et de succès

Préparation Service Militaire ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAILS (Chemins de Fer France et Colonies) - P.T.T. - MOTOCULTURE, etc..

"COURS TECHNIQUES AUTO" Rue du Docteur CORDIER
SAINT-QUENTIN, (Aisne) Renseignements gratuits sur demande



REMORQUE ET VÉLOMOTEUR

Etant un fervent de la moto de petite cylindrée et pour donner un démenti formel à certains motocyclistes qui prétendent que le vélomoteur, même moderne, n'est fait et ne peut transporter sur de longs parcours qu'une seule personne, voici un compte rendu des performances que j'ai accomplies avec un vélomoteur « Peugeot » P. 53 C. de 100 cmc. attelé d'une remorque monoroue « Fulgur 100 » :

1^o *Départ en vacances.* — J'étais servi sur ma moto ayant en remorque la Fulgur 100 chargée de 70 kilos de bagages. Le trajet à parcourir était le suivant : Paris-Porte de Versailles à Saint-Saulge, soit 230 kilomètres. Parti à 7 heures du matin par la route bleue; Montargis à 9 h. 10, soit près de 50 de moyenne; mais j'arrivais seulement à 10 h. 50 à Pouilly-sur-Loire ayant été ralenti par les travaux de Maltaverne; la dernière étape Pouilly-sur-Loire-Saint-Saulge, soit 50 kilomètres, était couverte en 1 h. 10, si bien que j'arrivai pour midi.

Ceci représente donc avec un arrêt obligatoire de quelques minutes en forêt de Briare une moyenne de $230 : 5 = 46$ kilomètres-heure.

2^o *Retour de vacances.* — Là j'étais bien moins chargé dans la remorque, mais je ramenaient ma femme sur le tansad. Ceci représentait :

Moto 60 kilos, conducteur 70, ma femme 55, la remorque 22, bagages 30, soit un total de 237 kilos.

Je suis revenu par la route, plus longue mais plus roulable, qui passe par Clamecy, Auxerre, Sens, Montereau, Melun pour arriver à Paris-Porte de Versailles via Porte de Charenton, soit 240 kilomètres.

Etant partis à 2 heures de l'après-midi, malgré un arrêt de quelques minutes, nous sommes arrivés à 7 h. 15, soit à la moyenne horaire de 45 kilomètres-heure.

Pour obtenir ces moyennes je n'ai jamais demandé au moteur son maximum de puissance. Dans les côtes, je ne laisse pas peiner le moteur et je rétrograde volontiers, quitte à faire

tourner le moteur en survitesse, cette condition de marche l'usant beaucoup moins qu'un surcouple; mais la première n'est utilisée malgré tout que dans des côtes particulièrement dures.

Quant à la remorque monoroue, et j'insiste sur ce point, elle ne gêne en rien la tenue de route en ligne droite, en virage et même dans le cas de freinage brutal en descente, quoique la remorque que j'ai achetée soit une remorque pour grosse moto.

J'en conclus donc que le camping à deux, avec une remorque monoroue un peu plus petite, type vélomoteur par exemple, dans laquelle on met les affaires de camping, est faisable avec un vélomoteur moderne, évidemment 125 cmc. de préférence, et ceci à des moyennes de l'ordre de 50 kilomètres-heure.

SADIER, Paris.

Réponse. — *Un autre abonné, M. Albert Belle de Clermont-Ferrand, fait les mêmes constatations que vous : 2.320 kilomètres sur parcours de vacances accidenté avec madame en tansad et remorque. Au retour le mécanicien n'a constaté aucune trace de fatigue. M. Belle nous prie par la même occasion de signaler l'amabilité et la compétence de ce mécanicien, M. Cailley, 31, rue des Jacobins à Clermont-Ferrand, ce que nous faisons bien volontiers pour les motocyclistes passant dans le secteur.*

MOTOS UTILITAIRES

La moto qui pourrait se vendre et aurait un succès formidable actuellement, à mon avis, c'est la 250, soit 4 temps ou 2 temps. Bloc ou avec boîte 3 vitesses. Il faudrait sortir une mécanique très simple, sans luxe, éclairage par volant magnétique. Montée sur des pneus $26 \times 3,25$ ou $26 \times 3,50$, pouvant traîner sans difficulté 2 passagers (pilote et passager sur le tansad).

Moteur 2 temps, 250 de préférence, avec roulements à billes de très grosse dimensions, tête de bielle sur galets ou aiguilles de très grande portée. Cylindre chemisé et, bien entendu, culasse détachable. Cette

moto sortie en grande série pourrait peut-être être vendue dans les 60.000 francs.

Maintenant, il faut bien faire aussi de belles machines pour les clients qui possèdent de quoi les payer, mais pour ma part je manque de clients acheteurs de motos de luxe.

Je fais de la moto depuis 1924, mes débuts se sont faits avec le 175 monovitesse Motobécane : voyez à cette époque le succès de cette machine qui n'avait rien de cassant, mais qui marchait et dont quelques exemplaires roulent encore et vont très bien. Evidemment il ne faut pas revenir en arrière, mais je crois que si un constructeur de motos pouvait sortir un engin utilitaire répondant aux besoins actuels, cette moto aurait un grand succès.

F. PRINEAU.

Réponse. — *Beaucoup d'usagers pensent comme vous; nombreux sont ceux qui pour la machine populaire ont indiqué les caractéristiques essentielles que vous préconisez vous-même.*

UN BEAU PÉRIPLE

Du 15 au 30 août dernier, partant de Mâcon, M. Donzéry et son frère, le premier sur un 125 Mobyclub, le second sur un Motoconfort 125 latérales, ont visité toute l'Italie.

Ils nous ont adressé une intéressante relation de ce voyage, que nous n'avons malheureusement pas la place d'insérer.

Le but de leur communication, ils nous le disent, était de prouver que nos vélomoteurs sont parfaitement aptes au grand tourisme et que doit disparaître la légende des culbuteurs fragiles et délicats.

Ils insistent sur le fait que malgré leur production nationale de valeur indiscutée les Italiens regardaient « leurs montures avec curiosité et admiration »... ce sont les propres termes de l'article.

Tant mieux si nos machines sont appréciées des étrangers, alors que nous avons tellement tendance à les discréditer nous-mêmes.

ATTENTION : 20 = 300 ET NON 200

Il s'agit, en effet, d'une contravention, dont j'ai été l'objet, que je vous signale à toutes fins utiles, et pour laquelle il vous faudra sans doute apporter le rectificatif... publicitaire suivant : à notre écho 20 = 200 de mars. Maintenant, il faut écrire :
20 = 300

Car j'ai dû payer au gendarme verbalisateur (ils étaient deux circulant à bicyclette, quoique l'autoroute soit interdite aux cyclistes) la somme de 300 francs pour stationnement sur l'autoroute (Paris-Mantes), et cela à seule fin de satisfaire un léger besoin urgent.

Quelle idée d'avoir de telles envies ! Telle fut ma réponse au susdit verbalisateur, très compatissant, mais heureux de se retrancher quand même et malgré tout derrière La Loi.

Réponse. — *Avis aux motards ! et merci pour la bonne nouvelle.*

COUP DE FOUDRE OU ROMANTISME ET MOTOCYCLISME

Dès que je l'aperçus, mon cœur se mit à battre follement, et j'éprouvai aussitôt un immense amour pour elle.

Mes yeux n'étaient plus assez grands pour la contempler ; j'admirais le galbe de ses formes et la grâce de sa parure, son aspect jeune et dynamique. Je décidai aussitôt de la conquérir.

Vingt fois peut-être je dus revenir... Ma cour durait depuis de longs mois et, déjà, la saison printanière s'avancait quand, désespérant de pouvoir un jour l'emmener avec moi dans les bois, je reçus une lettre...

Non bien sûr, ce n'était pas elle qui m'écrivait, mais on me fixait rendez-vous et les conditions de la belle qui, enfin, allait devenir mienne. Je les acceptai aussitôt — l'amour n'a pas de prix — et j'accourus au rendez-vous.

Elle était là et, m'approchant d'elle, je la trouvai encore plus belle. Discrètement, celui qui me l'avait présentée s'éclipsa pour nous laisser seuls.

C'est alors que je remarquai le visage triste et les yeux embués de larmes d'une jeune femme qui nous observait. Sa beauté était grande, d'un genre cependant différent de mon amour que je délaissai un instant pour m'enquérir des causes de ce chagrin.

« Ah ! Monsieur, me dit-elle, dès qu'un homme entre ici, il ne voit qu'elle, tourne autour, la caresse, la déshabille des yeux et ne me jette même pas un regard ! J'en suis jalouse, et j'en viens à la haïr. »

Comprenant cet état d'âme et un peu honteux de l'avoir causé, je hâtai le départ et, après avoir salué notre « intermédiaire », le sympathique Robert Pahin, je disparus bien vite, emportant... ma 150 Peugeot.

Réponse. — *Vous auriez du, comme Joséphine Baker, chanter à la belle éplorée « J'ai deux amours »... puis ayant acheté un tansad, enlever du même coup vos deux « beautés » ; ç'aurait été une belle fin pour un moto-roman.*

LES AGENTS COMPLAISANTS

J'ai souvent remarqué que dans *Motocycles* vous faites paraître des articles sur les mécanos complaisants.

Je tiendrais à ce que vous mentionniez un mécanicien palois dont je n'ai qu'à me louer, vous allez en juger.

Je suis parti avec le Moto-Club de Bordeaux pour participer au rallye Bordeaux-Pau, à 20 kilomètres de Pau, mon axe de magnéto s'est cassé, mais j'ai néanmoins pu rentrer à Pau après de multiples arrêts. Sur les conseils d'un ami palois, voisin de ce mécanicien, je me suis fait dépanner chez celui-ci. M. Sarrailh, tel est son nom, 14, rue Bernadotte, a travaillé après ma machine dimanche — jour de fête — lundi — jour de fête — toute la matinée du mardi et m'a livré ma moto prête à 14 h. 30 sans avoir déjeuné. Ceci pour un prix très intéressant. Me sachant gêné pour payer il a accepté de recevoir la moitié de la réparation par mandat. Une telle attitude mérite d'être signalée. J'ai déjà fait au sein du Moto-Club de Bordeaux la propagande méritée d'un tel geste. Mais je serais heureux si votre revue s'intéressait à moi.

Ce mécanicien réellement compétent mérite une telle preuve.

L. DELAS, Le Bouscat.

Réponse. — *Il y a toujours de la place chez nous pour les gens complaisants et courtois. Nous adressons nos compliments à M. Sarrailh pour son amabilité et à son client M. Delas pour avoir su, ainsi, lui manifester sa reconnaissance.*

L'ATTRAIT DE LA PUBLICITÉ

L'opinion du lecteur :

Dans les « Echos du Mois », l'article « attrait de la Publicité » m'a fait l'effet d'un petit coup d'épingle, car, justement, j'avais à vous exposer, depuis quelque temps déjà, quelques réflexions amères sur ce sujet ; cela n'ayant rien à voir avec votre intéressante publication d'ailleurs.

C'est ainsi que, me servant de la publicité d'une firme, je lui avais manifesté mon désir de recevoir ses offres en motos d'occasion ; or, cette firme n'a pas cru devoir répondre à mes lettres des 20 septembre 1948, 16 mars 1949, 28 mars 1949, avec timbres pour la réponse.

Cette « Maison » qui fait des transactions en matière de motos doit aussi en faire, je pense, d'un autre genre, puisque ignorer la courtoisie qui consiste à ne pas garder pour soi des timbres destinés à la réponse. Si votre indépendance vous permet même de publier tout ou partie de la présente, je crois que cela rendra service aux revues spécialisées et à la corporation des vendeurs annonceurs, sans parler des lecteurs.

Au fait et par enchaînement touchant la publicité, avez-vous pensé à la position du motocycliste nouveau venu, ou nouvellement revenu à ce sport, qui, ayant une machine d'occasion, voit défiler dans les annonces la selle X..., les poignées Y..., les segments Z..., le casque G..., le parebrise B..., le silencieux V..., etc. et qui, intéressé par plusieurs de ces articles, voudrait bien en connaître le prix approximatif afin de mieux étudier la question si l'ordre de grandeur de la valeur du premier modèle est compatible avec ses moyens. Mais que doit-il faire ? Ecrire à chaque firme, et joindre 15 francs en timbres ? Cela coûte alors 30 francs par demande ; puis, s'il y a un rappel ou une demande supplémentaire parce qu'il y a eu confusion — cela arrive aussi, — dépenser encore 15 francs ? C'est possible, et cela se fait. Mais ce qui se fait aussi c'est que l'on renonce à écrire aux annonceurs, et la publicité n'a pas atteint son but.

Aussi, ce que je me permets de vous suggérer, consiste à inviter les annonceurs à mentionner, par exemple : casques CC depuis frs x... ; dessus de selle motos depuis x... frs... ; avertisseurs depuis x... frs, etc., etc.

Je crois que chacun y trouverait son compte, aussi bien l'annonceur que le motocycliste, car ces derniers ne sont pas tous dans l'agglomération parisienne pour faire une tournée chez les spécialistes.

Réponse. — *En ce qui concerne le premier paragraphe de votre lettre, votre mécontentement est motivé.*

Pour la seconde partie, les fabricants d'accessoires qui attirent par leur publicité votre attention, ne vendant pas directement au détail n'ont pas jugé utile d'indiquer les prix de leurs articles pensant qu'on devrait les trouver chez tous les mécaniciens de province comme de Paris. Nous attirons donc leur attention sur votre suggestion pleine de bon sens.



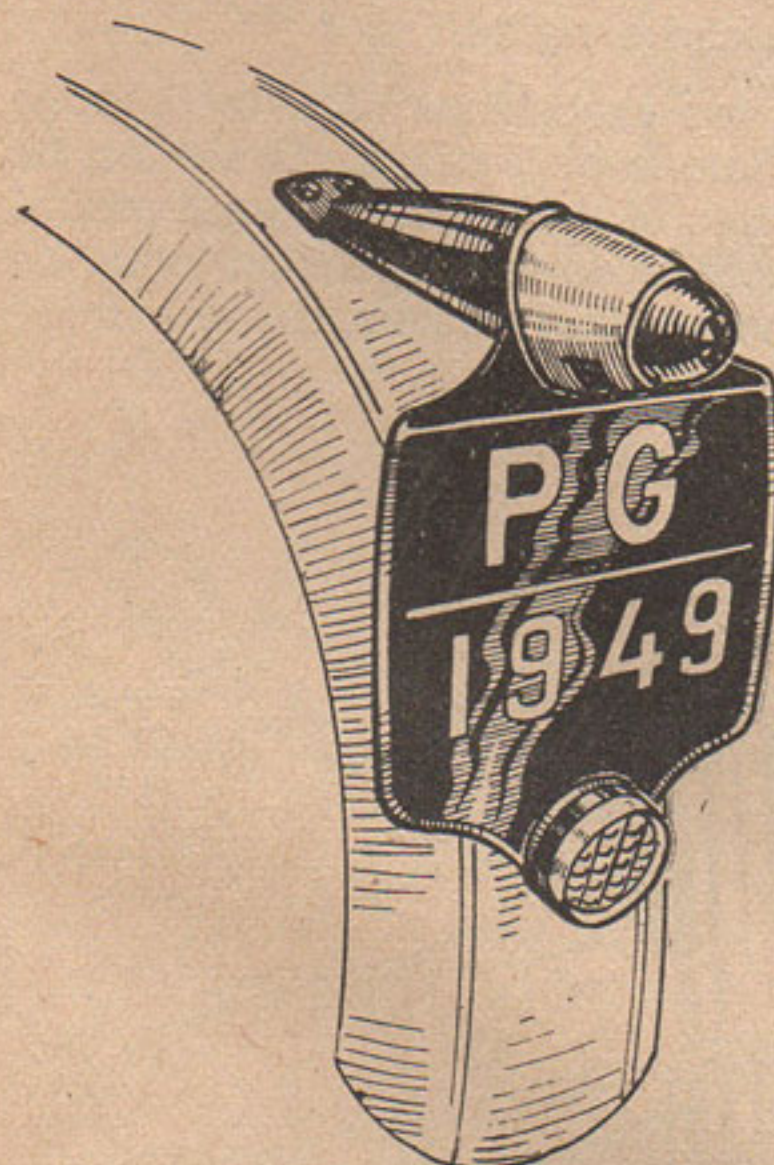
UNE PLAQUE DE POLICE RÉGLEMENTAIRE : LA PANOPLIE MALY

Cette plaque est conforme à la nouvelle réglementation qui prévoit, outre la lanterne arrière, un cabochon réfléchissant dit : cataphote.

La plaque rigide est en tôle nervurée émaillée au four.

Elle est surmontée d'une lanterne arrière de forme aérodynamique recevant la lampe navette standard montée sur amortisseur caoutchouc. Elle est en alu embouti et poli et dispense un éclairage bien lumineux.

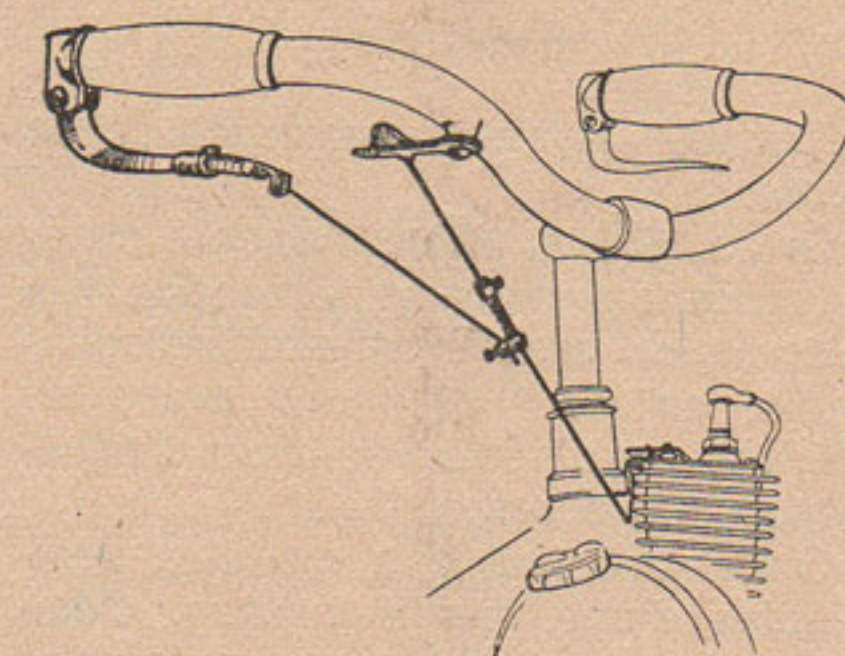
Le cataphote fixé à la base de la plaque est du modèle agréé; il est serti dans une cuvette emboutie, polie, fixée par vis centrale.



LA PATE ARMA

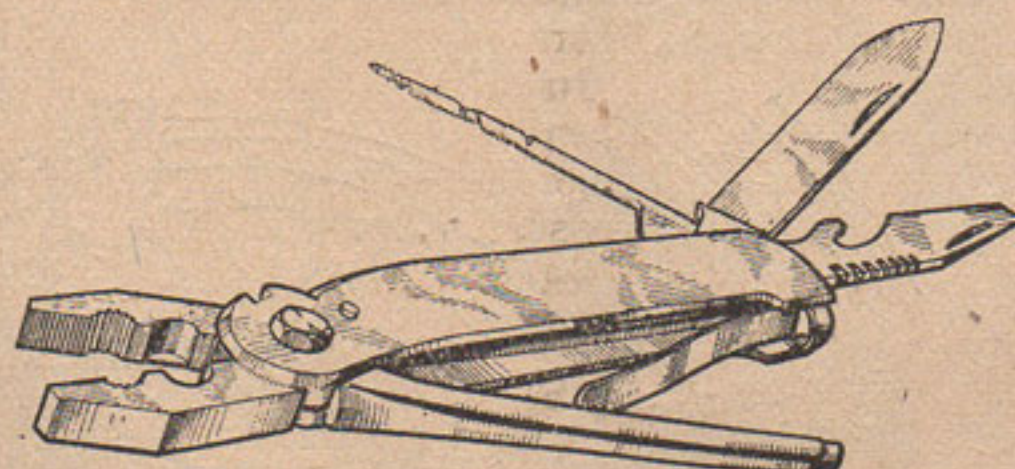
Quand on a bien tripoté le cambouis, il devient souvent difficile de redonner aux mains leur blancheur originelle; le savon ordinaire, même la brosse ne parviennent pas à enlever toute trace. Essayez dans ce cas, le savon pâte Arma; il est utilisé dans bien des ateliers, garages, etc... On en consomme 200 tonnes par an! C'est là la meilleure preuve de sa qualité et de la satisfaction générale.

60.000 francs
une moto neuve
avec JAP 250
ou 350 cmc.
boîte Sturmey,
dans un cadre
judicieusement
triangulé,
offerte par
Moto-Comptoir.



UNE COMMANDE CONJUGUÉE POUR VÉLOSOLEX

Quand on veut, sur le Vélosorex, se servir du frein avant, il faut actionner en même temps avec le pouce, la manette du décompresseur; ça n'est pas très compliqué. Mais un astucieux usager a trouvé le moyen de faire les deux manœuvres d'un coup grâce à un câble fixé en bout de la poignée et qui agit, quand on freine, sur le décompresseur. Si l'on a pas besoin du frein pour un simple ralentissement on n'utilise la manette comme auparavant.

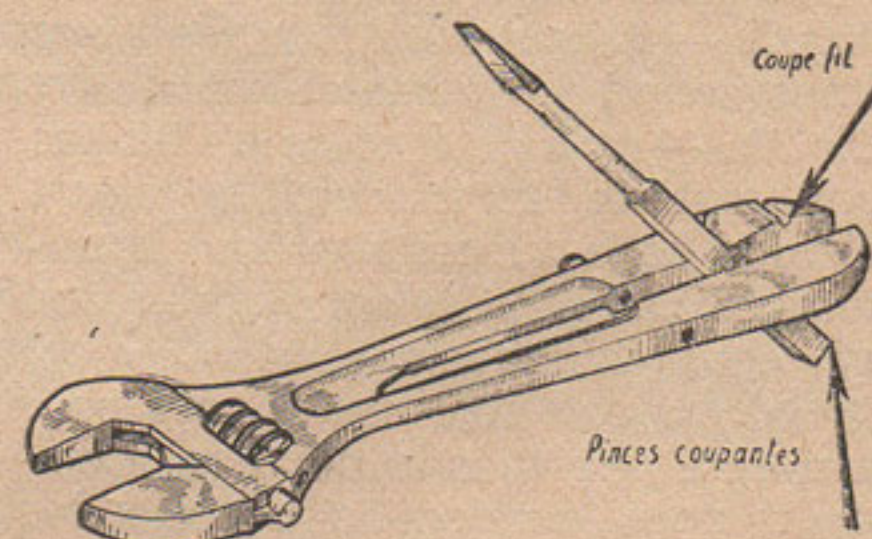
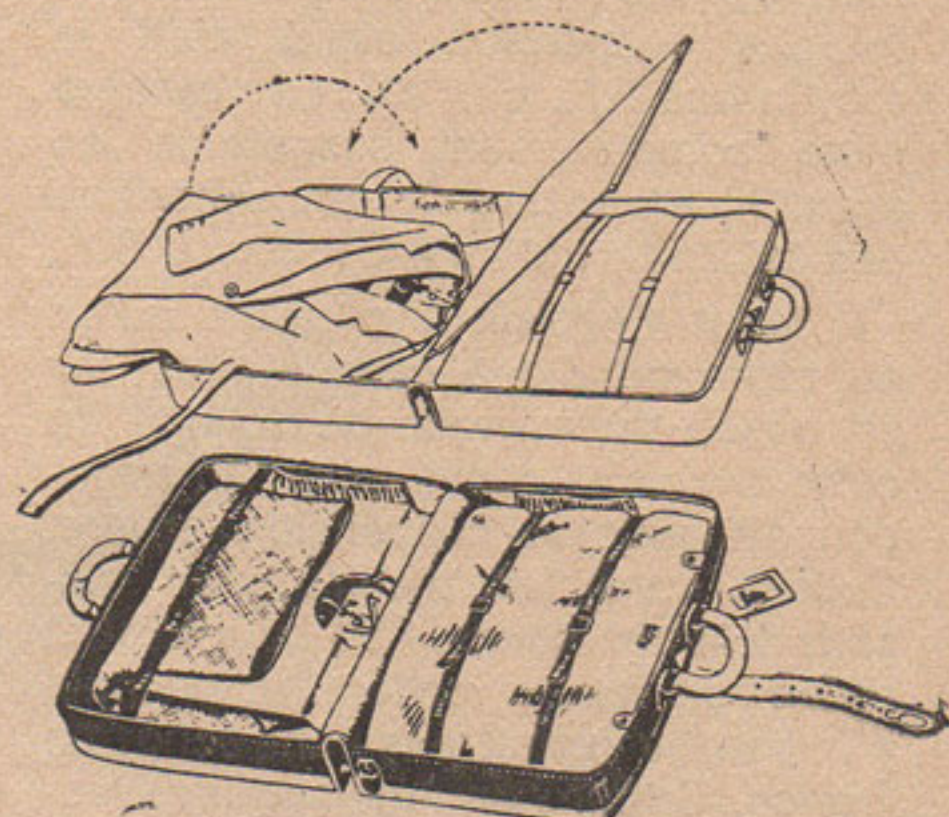


LA MALLETTE « AIR-KING »

La mallette « Air-King » destinée en principe pour les voyages en avion peut très bien, en raison de sa légèreté et de son faible encombrement, convenir à la moto.

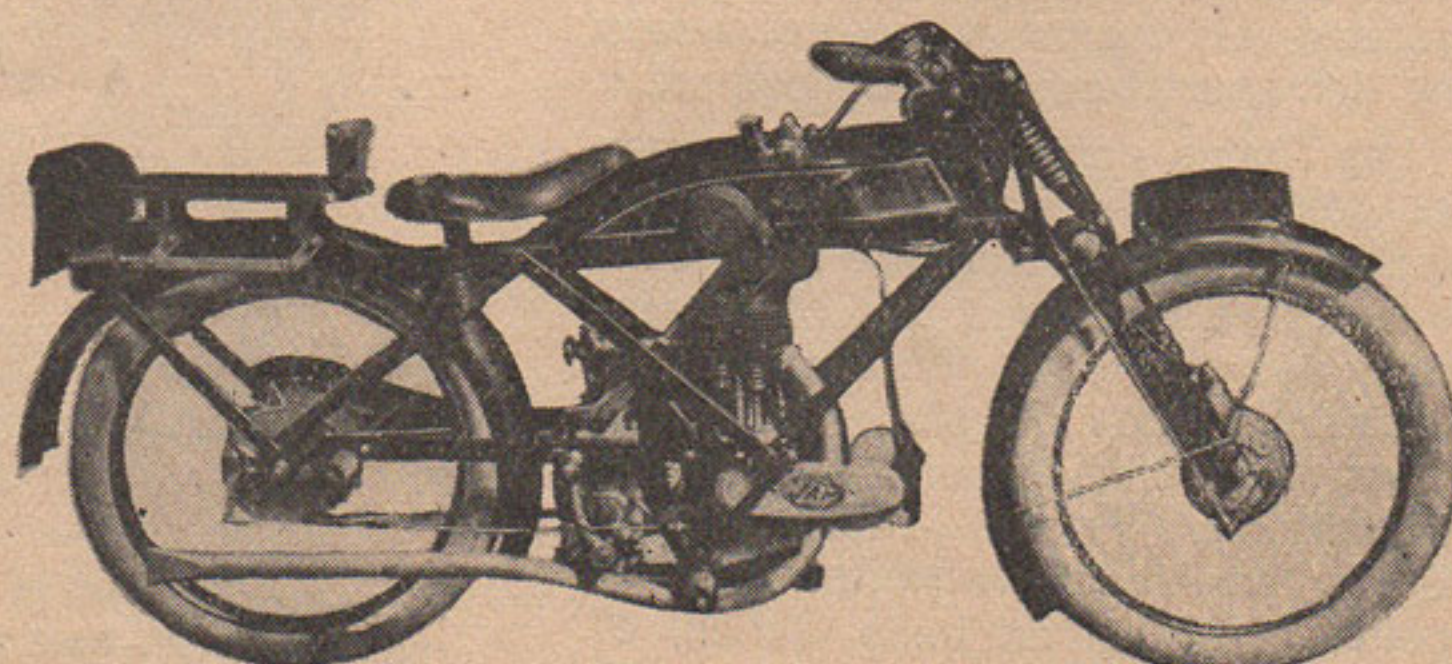
Elle peut contenir 2 costumes, 6 chemises, 1 paire de chaussures, 6 sous-vêtements, 2 pyjamas, mouchoirs, cravates, etc... Sous un format 58 x 46 x 20 cm. Les costumes sont placés sur un porte-manteau, maintenus par un presse-vêtements et arrivent sans faux-plis au terme du voyage.

L'« Air-King » convient aussi bien à Monsieur, qu'à Madame.



En haut, la mallette « Air-King » spécialité « Innovation ».

Un outil multiple: clé, tournevis, cisaille et coupe-fil, vu chez Revil ainsi que ce couteau-pince-universelle précieux pour le moto-campeur.



Les Suspensions arrière

Il y a encore peu de temps la moto était inférieure à la voiture en ce qui concernait la suspension. Pendant que les premières voitures construites en série — par exemple les de Dion-Bouton de 1900 — possédaient déjà une suspension complète, la première moto qui fut équipée au moins d'une fourche suspendue avant était la 4 cylindres F.N. de 1905. La première moto complètement suspendue en avant et en arrière fit son apparition dès 1912 : la Indian 4 CV. des U.S.A.

Il fallut vingt-six ans avant qu'on ne reprenne l'idée chez Indian, car en raison du manque de solidité de cette ancienne construction on abandonnait jadis la suspension arrière. Celle-ci consistait d'ailleurs en ressorts à lames courbés au bout faisant partie du cadre arrière. L'exemple d'Indian ne restait pas sans écho : en France, Griffon ; en Allemagne, Wanderer, faisaient un effort, puis en Angleterre, Mr. Bradshaw sortait son A.B.C. — l'ancêtre de tous les twins transversaux Gnome-et-Rhône et B.M.W. — mais au fond ce n'était pas une réussite, et en voici la raison. L'étude de la suspension pour la voiture avec sa stabilité sur quatre roues et son empattement relativement grand exigeait déjà des années pour arriver à une théorie de base. Comment donc auraient-ils pu, eux les premiers précurseurs, trouver une solution immédiate avec un empattement plus petit (1 m. 40 environ).

De plus, pour le jugement du confort de la moto, on ne possédait que les rapports des conducteurs d'essai de l'usine. Sans avoir de préjugés, on peut dire que ces centaures habitués au mauvais temps et aux secousses ne demandent pas trop de confort.

Les firmes participant aux courses et désirant distancer leurs concurrents, ou ne pas soumettre leurs conducteurs à la fatigue des chocs violents dus aux roues non suspendues, donnèrent l'idée à quelques constructeurs de concevoir une suspension parfaite. En France c'était Monet-Goyon, en Angleterre Norton et Vélocette, tandis qu'en Italie Benelli et Guzzi et en Allemagne B.M.W. sor-

taient les premiers prototypes de ce genre.

Or en 1949, si on veut encore poser la question souvent entendue, la suspension arrière est-elle indispensable, on peut répondre avec des chiffres exacts trouvés dans l'expérience des courses.

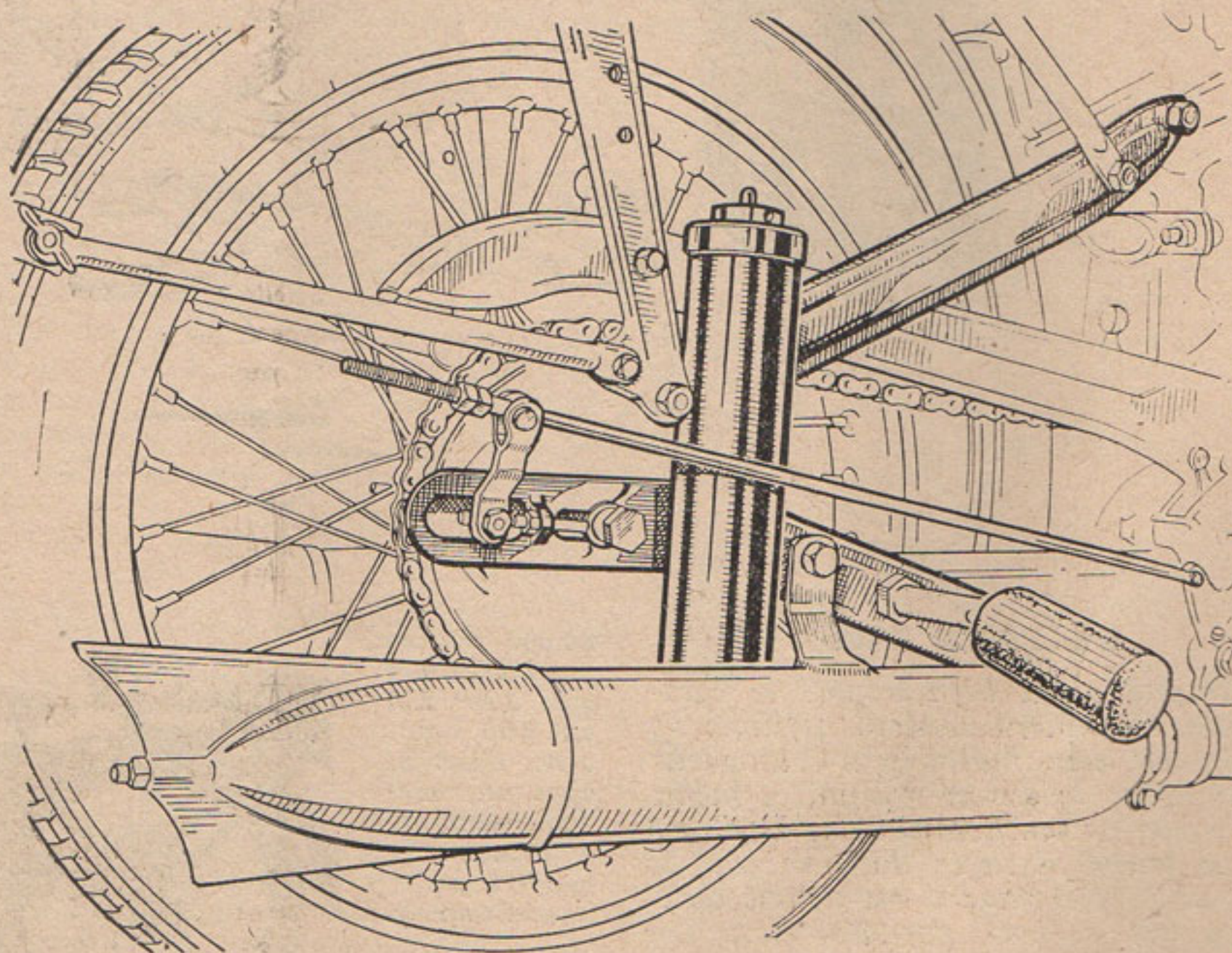
On a comparé des modèles semblables d'une même marque, c'est-à-dire munis de la même puissance de moteur. Il en résulte que les machines avec suspension arrière atteignaient une vitesse supérieure de 8 à 10% sur les machines suspendues seulement par une fourche quelconque. C'est parce que la roue motrice et suspendue reste presque toujours en contact avec le sol. Ce qui améliore le temps et la sécurité de freinage.

Mais c'est aussi grâce à la technique moderne des instruments de mesure qu'on a pu éprouver l'efficacité d'une suspension complète de la moto. En dehors des dispositifs électriques qui marchent par la résistance variante d'un morceau de quartz

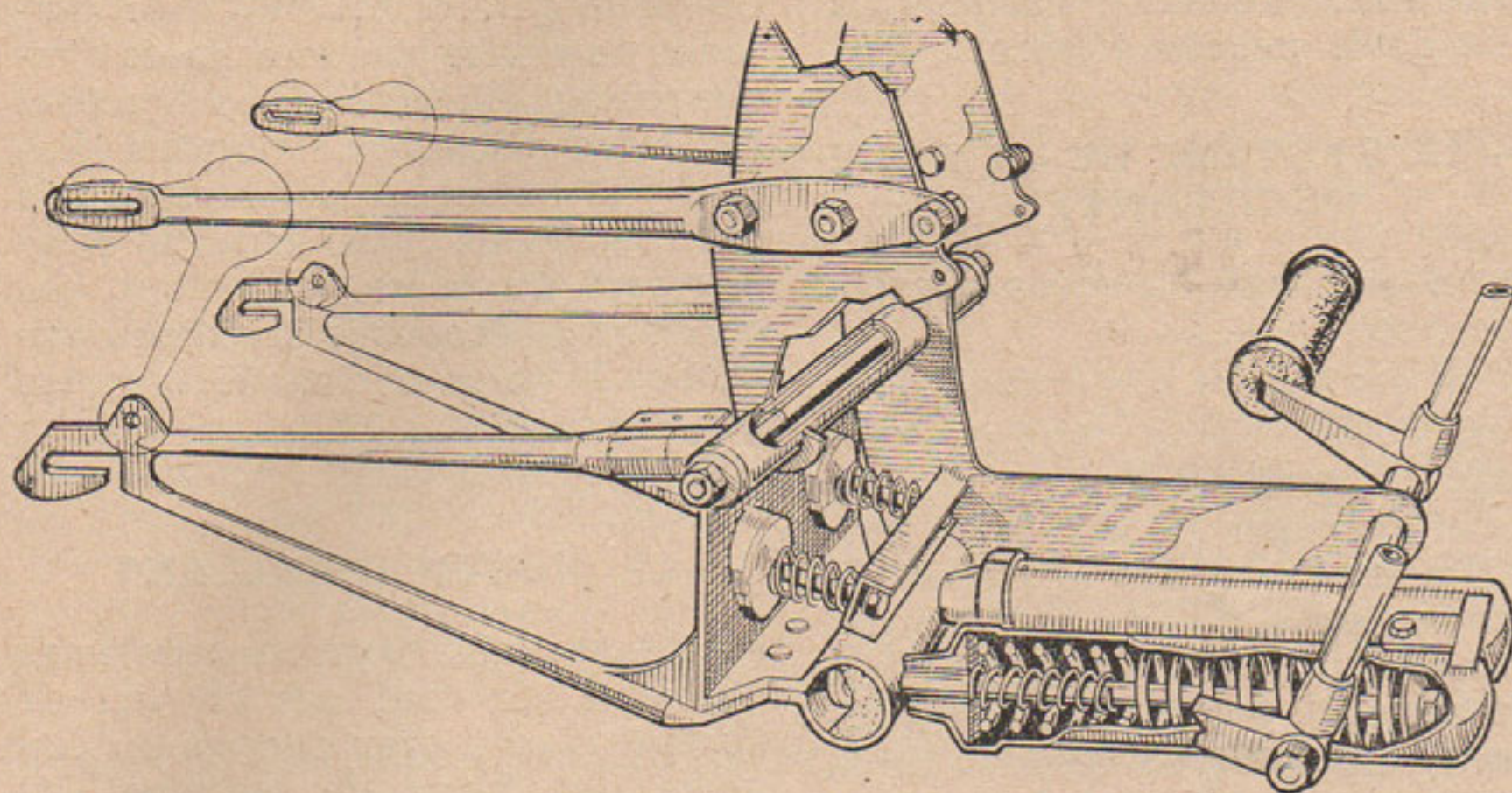
et qui ont l'avantage d'une masse pratiquement nulle (ce qui permet de suivre les chocs imposés sans perte de vitesse), mais le désavantage que les instruments enregistreurs comme le tube Brown sont fragiles... en dehors de cela on a installé des appareils de mesure mécanique. Ceux-ci consistent en un tambour portant le papier millimétré et en un levier avec le crayon. Le tambour procède avec le chemin parcouru tandis que le crayon muni d'un certain poids suit les chocs imposés à la moto par les nivellements de la route.

Un tel appareil montre à l'évidence par des oscillations écrites bien différencées que les chocs de la même route d'essai sont plus petits et moins fréquents pour une moto avec une suspension arrière que pour une moto avec cadre rigide.

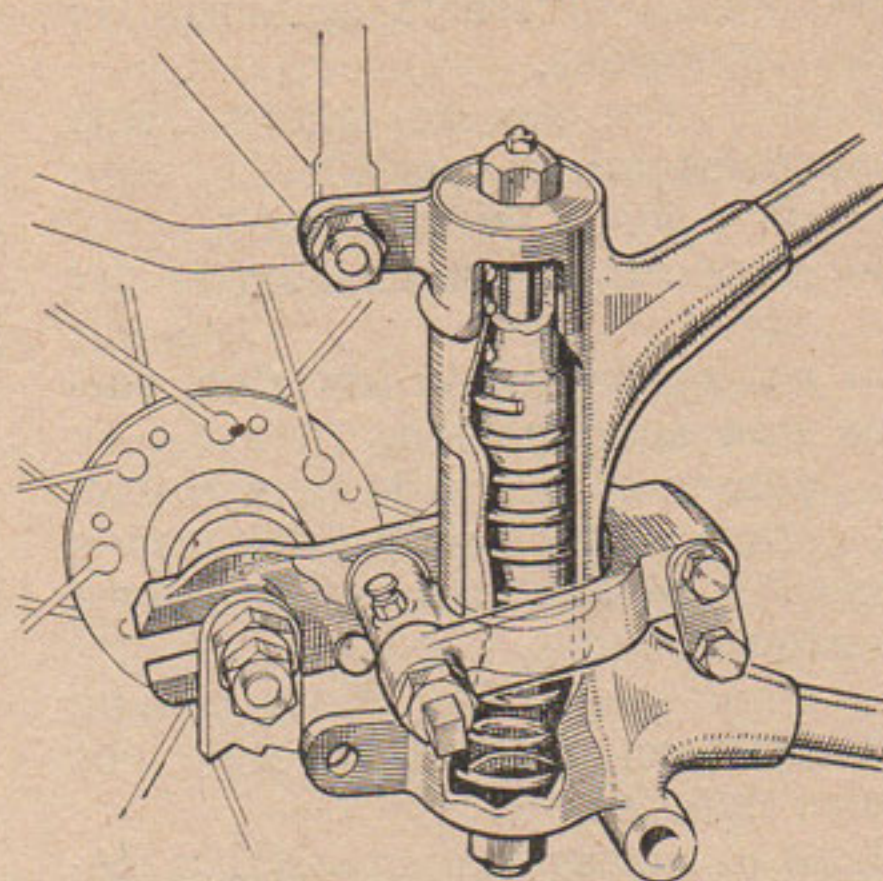
Or les expositions récentes comme les Salons de Paris, de Bruxelles, de Londres et de Milan, nous ont prouvé la victoire de la suspension totale de la moto. Ainsi existent sur le marché



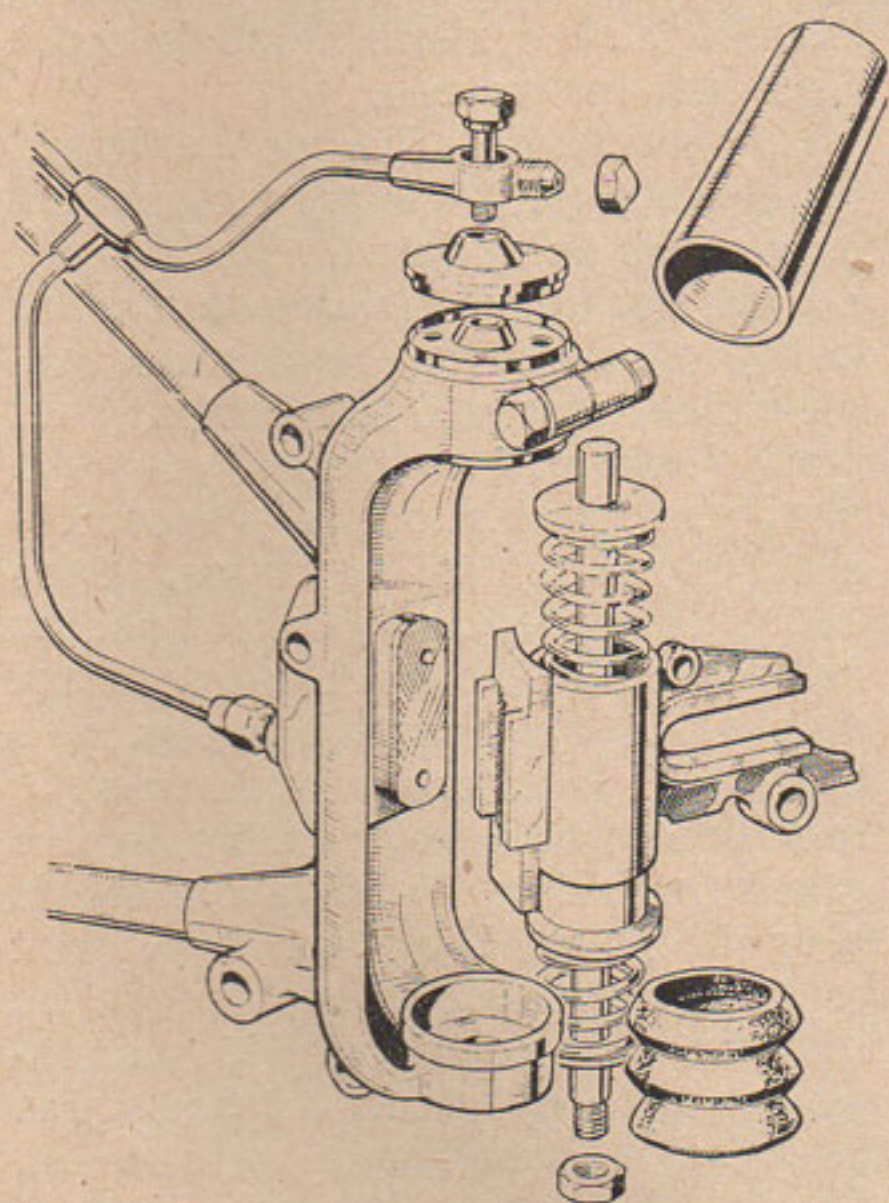
La suspension arrière « Montlhéry » du constructeur M. Lamborot. Ci-dessus le modèle spécial D.K.W. livré avec les haubans d'origine qui sont boutonnés et, de ce fait, interchangeables, sans modification ni soudure.



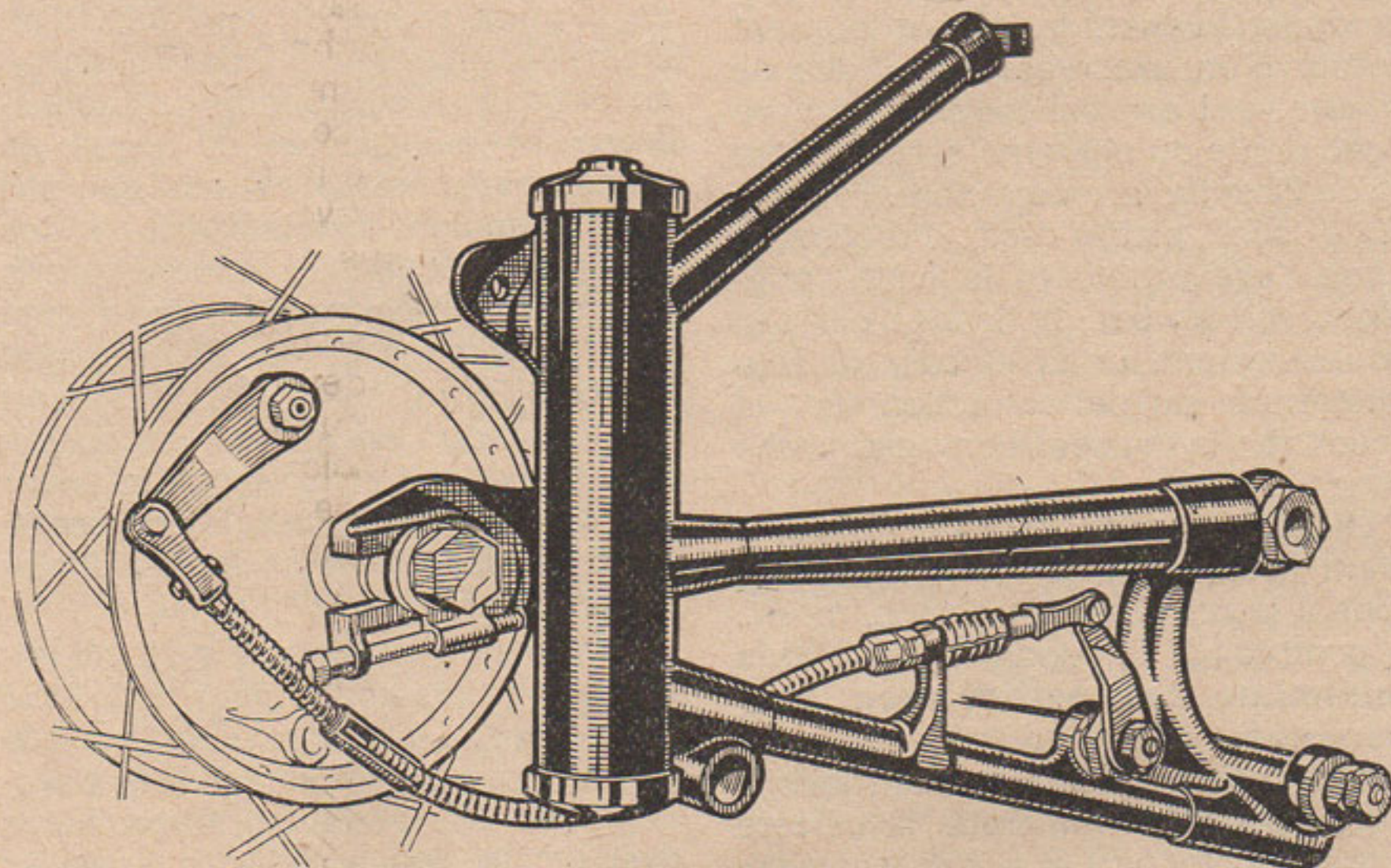
Suspension arrière très molle (moto Guzzi)
cadre oscillant, amortisseurs à friction



Ariel, suspension à leviers courts ; la course de l'axe de la roue ne fait pas varier la tension de chaîne.



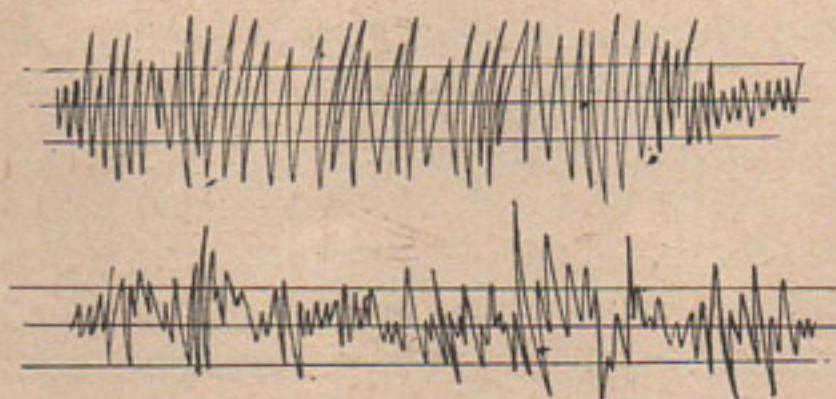
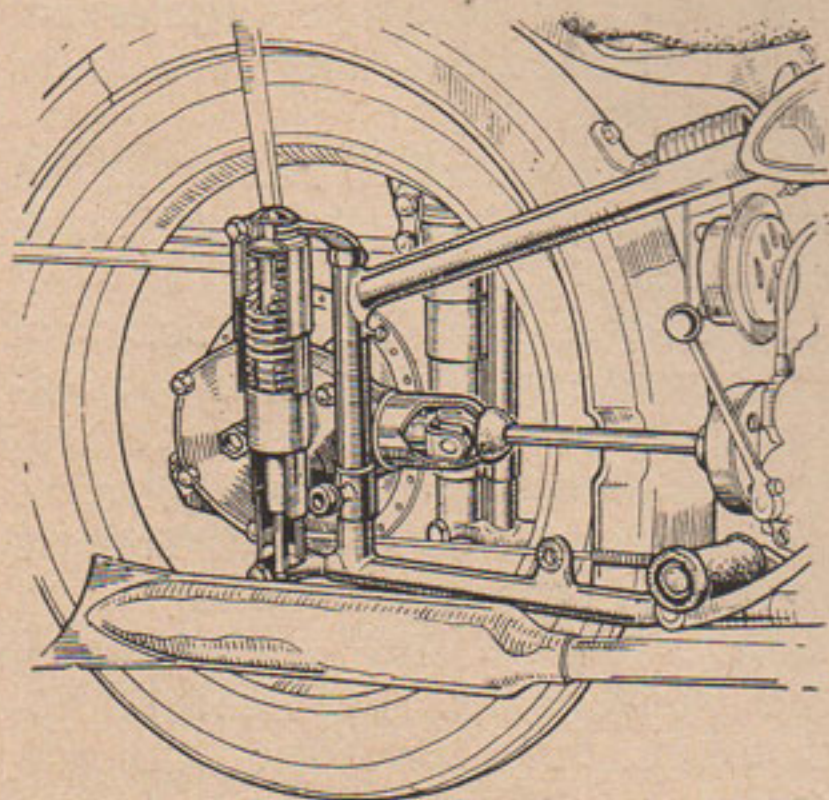
A gauche : Système roue oscillante à glissières
avec amortisseurs à huile. Moto « Levis »



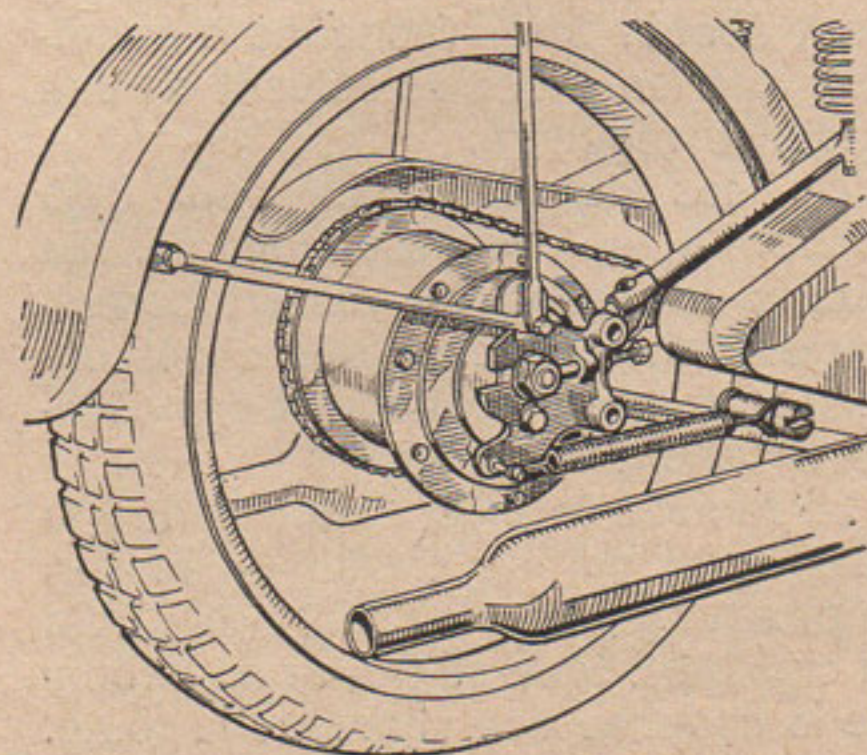
Ci-dessous : La suspension B.M.W., course assez réduite. Sa simplicité a fait de nombreux adeptes.

La suspension « Sublime » est une solution particulièrement intéressante, la rigidité est parfaite.

Moyeu « Triumph » oscillant : l'axe reste fixe ; le moyeu extérieur, avec son pignon et son frein se déplace.



Courbes et oscillations. En haut, pour une moto sans suspension arrière. En bas, avec suspension. Vitesse 80 km. heure sur le même terrain.



international différents systèmes de ces suspensions.

Pour suffire aux conditions d'une suspension arrière parfaite, il faut :

- un guidage latéral parfait,
- respecter la courbe donnée par la chaîne,

— **un poids minimum des parties non suspendues,**

- charge minimum de l'axe arrière,
- réaction immédiate des ressorts pour les petites secousses comme pour les grandes,
- amortissage des chocs par un dispositif qui anéantit l'énergie des chocs imposés.

Pour une classification de leurs réalisations on trouverait trois systèmes :

I. — LE SYSTÈME DE CADRE OSCILLANT

L'arrière du cadre habituel n'existe qu'en forme réduite pour former le support du passager ou l'appui des ressorts. Il est remplacé par un cadre en équerre tenant la roue et tournant autour d'un axe près de la boîte de vitesse. Cet axe est toujours logé en ligne droite du pignon d'entraînement et de l'axe de la roue arrière. Les ressorts sont placés soit directement entre l'axe arrière et le cadre principal, soit en bas, actionnés par des courts leviers. Dans ce cas, dû à la différence du levier actionnant et actionné, la suspension est molle (Guzzi)..

Le cadre oscillant respecte facilement l'obligation de laisser suivre la roue à la courbe de la chaîne, mais... il contredit à la condition III : **Poids minimum des parties non suspendues.**

Néanmoins parmi les constructions de ce genre on remarque la célèbre marque Motoguzzi et le « new comer » Jonghi. Il est impossible d'ailleurs de réunir tous les avantages d'un système sans prendre en échange des désavantages négligeables.

L'excitation des masses oscillantes provoquée par les chocs de la route peut aboutir à la résonance à condition que les chocs se suivent en une cadence régulière.

Un cas de résonance peut déjà arriver à une vitesse minime. La propre excitation du ressort correspondant à la cadence des chocs imposés provoque subitement des oscillations insupportables.

Le remède le plus simple contre la résonance est de choisir un ressort le plus long possible, c'est-à-dire dont la caractéristique se trouve en dehors de la cadence des chocs de la route.

Ceci nous explique d'ailleurs la vogue de la fourche télescopique.

II. — LE SYSTÈME DE LA ROUE OSCILLANTE

a) en glissières nommées télescopiques, soit :

b) en des leviers très courts.

L'axe de la roue est porté par coulisseries se mouvant sur une vis tendeur et appuyant sur le ressort principal, ou au retour sur le ressort de rebondissement. Le tout est tenu par un support parallèle à la vis tendeur.

Ce dispositif est fixé aux tubes arrière du cadre par la tangente de la chaîne arrière, pour profiter d'une tension égale aux deux bouts de sa course possible. Cette dernière n'est pas limitée en cas d'existence d'une roue dentée pour la tension de la chaîne.

L'axe formant avec le cadre un système rigide étant interrompu, l'axe de la roue suspendu doit être d'un diamètre supérieur à l'axe normal — en outre sa fixation dans les coulisseries en acier coulé et bagué de bronze phosphoreux est réalisée, soit par des boulons spéciaux soit par des coulisseries qui sont encore serrés contre l'axe. Les inégalités de la route étant absorbées par le déplacement du coulisserie sur l'axe, le ressort supérieur doit amortir les secousses tandis que le rôle du ressort inférieur est de supprimer tout talonnement. Exemple les Norton, Terrot, Motobécane, Grazzini...

Une modification de ce système utilise des leviers courts pour tenir l'axe de la roue. La rigidité latérale reste cependant aux glissières dites télescopiques, ces dernières étant reliées avec les leviers à l'aide d'un levier intermédiaire (O.E.C., Ariel). Dans ce cas l'axe de la roue suit un cercle plus petit que celui de la chaîne (Osborn et Puch) ou, comme pour la construction Ariel, il suit exactement la courbe donnée par la chaîne.

Le dessin d'Ariel utilise la construction d'une ellipse d'après Euclide.

Les systèmes de roue oscillante à glissières et à leviers ont le grand avantage des petites masses non suspendues. C'est le rapport entre les masses suspendues (cadre, moteur, conducteur) et les masses non suspendues (roues, pneus, leviers, glissières). On le souhaite le plus grand possible.

Si dans la rue deux personnes de masse égale se bousculent, elles changent forcément leur direction.

Un petit garçon heurtant une personne de masse plus importante n'arrive pas à la détourner de sa direction. Ainsi des masses minimum ne peuvent pas influencer sérieusement le cadre principal. Or au lieu d'agrandir la masse du cadre (et moteur) qui contredit à l'économie de consommation, on s'efforce de diminuer la masse non suspendue.

Donc dans ce sens

LE MOYEU OSCILLANT

est irréprochable. Il y a deux systèmes différents. En tout cas on voit de l'extérieur un moyeu énorme du diamètre des freins de machines de course. Tous deux ont en commun l'axe fixé au cadre rigide et en voici l'avantage : le système rigide du cadre n'est pas interrompu.

Les moyeux de « Triumph » (Angl.) ou « Nivel » (Fr.) — le précurseur était à mon avis un certain M. Motté — ont à l'intérieur un mécanisme de ressorts et des glissières semblables aux suspensions des roues oscillantes, c'est alors l'extérieur du moyeu qui relié avec des jantes forme l'ensemble avec roue dentée et freins. Dans l'autre construction il y a deux parties extérieures du moyeu. L'une tournant autour d'un axe normal à roulement à billes, unit le moyeu intérieur avec la roue dentée et le frein ; l'autre, la plus grande, est reliée par des rayons courts avec la jante. Entre les deux sont tendus 24 anneaux de caoutchouc les réunissant et constituant la suspension. A droite et à gauche des flasques latérales recouvertes de disques en férodo assurent le guidage vertical. Un tel moyeu permettrait de transformer, sans aucune modification, en une machine intégralement suspendue toute moto comportant une roue démontable à broche. Il n'est point nécessaire de faire attention pour la chaîne ni pour le frein, car ils restent à leur place. Bien entendu ce système du moyeu suspendu forme également le plus efficace des amortisseurs de transmission.

Le point dont nous n'avons pas fait mention jusqu'alors est l'amortissage des chocs.

Les amortisseurs à frottement ont le désavantage d'endurcir la suspension, c'est-à-dire d'empêcher le ressort de suivre les petits chocs, ils ne sont pas capables d'anéantir l'énergie des grands rebondissements.

Dans les fourches télescopiques nous trouvons les amortisseurs hydrauliques. Ils se servent du fait que la résistance effectuée par un liquide

en parcourant un petit orifice s'accroît au carré avec la vitesse du liquide. Un tel dispositif travaillant avec l'huile se trouve dans les suspensions arrière de Vélocette (K.T.T.) et de Levis. L'amortisseur de Vélocette est du même principe que celui employé dans les fourches avant de B.M.W et Dowty, tandis que le système de Levis muni de roues coulissantes fait déplacer l'huile pour agrandir la pression de frottement contre les coulisseaux des glissières.

Cette courte revue des systèmes à suspension arrière resterait incom-

plète si on ne respectait pas le problème de la suspension entière de la moto. Déjà pour des raisons de sécurité il faut arriver à une suspension égale en avant et en arrière. Ce qui est le plus important c'est la détermination du centre des masses et la position du centre de chocs (en conséquence il est utile de mettre la selle au centre des chocs). Puisqu'on ne peut qu'appliquer les ressorts pour une masse déterminée, il est utile de prévoir un réglage des ressorts arrière comme on le fait pour les motos italiennes.

Conclusion. — Les avantages d'une suspension arrière bien étudiés sont les suivants :

- usure moindre du moteur, boîte et entraînement;
- ménagement du cadre et du conducteur;
- meilleure tenue de la route, par conséquent sécurité améliorée;
- chemins de freinage plus petits;
- une moyenne de vitesse plus élevée et la possibilité de parcourir n'importe quelle route dans n'importe quel état.

CHRISTOPHE.

Quelques réflexions sur la responsabilité civile du motocycliste

A l'heure actuelle la responsabilité civile de l'automobiliste est connue de tous, et une statistique récente a prouvé que sur la masse des usagers 1% environ ne sont pas garantis par une assurance.

Si l'assurance permet à l'utilisateur causant un accident de faire face aux conséquences pécuniaires de cet accident, encore faut-il que le contrat d'assurance soit correctement souscrit afin de remplir son rôle quoiqu'il arrive...

L'assuré, et en l'occurrence le motocycliste ou l'automobiliste, paie une cotisation à l'assureur, et ce dernier s'engage par le contrat à payer à la place de son client les sommes dont il pourrait se trouver redevable vis-à-vis de la victime d'un accident dont il serait responsable.

Comment est fixée la prime ou cotisation, qui constitue le « prix » de l'assurance? Elle est fixée en fonction de la puissance, de l'utilisation et d'autres caractéristiques de la machine à l'aide de laquelle son propriétaire et conducteur peut causer des dommages aux tiers; il est donc très important pour l'utilisateur de renseigner très exactement son assureur sur les caractéristiques de sa machine. Ces formalités sont faites scrupuleusement lors de la souscription du contrat d'assurance, et l'assureur qui se doit d'être un véritable professionnel sait solliciter tous les renseignements utiles.

Titulaire d'un contrat d'assurance l'utilisateur part sur la route, et il roule, il roule... le temps passe... la machine se rode petit à petit, et notre motard veut faire partager ses joies à sa femme, à sa petite amie, ou à un camarade... Il adjoint un tansad à sa machine, et il passe des folles vitesses du solo à l'agrément des randonnées à deux... Le hasard veut qu'un beau jour l'accident survienne brutalement! De la tôle emboutie, des glaces brisées et... hélas, du sang sur

la route... « Je suis assuré... ouf! quoiqu'il arrive »; la terrible étreinte de la responsabilité est moins pénible à supporter à deux : le motard et son assureur!...

L'assureur est avisé officiellement, la police a fait son constat, la responsabilité est à la charge de notre motocycliste... « Une moto de marque Durand, n°..., pilotée par M. X... munie d'un tansad sur lequel avait pris place M. Y... » dira le P.V. dressé par la brigade de gendarmerie voisine... et l'assureur de dire péniblement à son client : « Nous ne pouvons vous « couvrir », vous avez omis de nous déclarer l'adjonction du tansad... et ce en vertu de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance... Et c'est la catastrophe pour notre « motard » qui devient son propre assureur...

A qui la faute?

Pas au motard, en fait il ignore la loi sur le contrat d'assurance, et comme toutes les autres en droit « nul n'est censé l'ignorer ».

Pas à l'assureur, qui ignorait que son assuré avait adjoint un tansad à sa machine...

La faute est imputable au manque de connaissance des conditions contractuelles de l'assurance par le motard...

Un seul préventif à cela : signaler immédiatement à l'assureur toutes les modifications apportées à la machine quant à son utilisation et à ses caractéristiques susceptibles de ne plus correspondre avec celles mentionnées par la carte grise :

- adjonction d'un tansad;
- adjonction d'un sidecar;
- changement de la puissance du moteur.

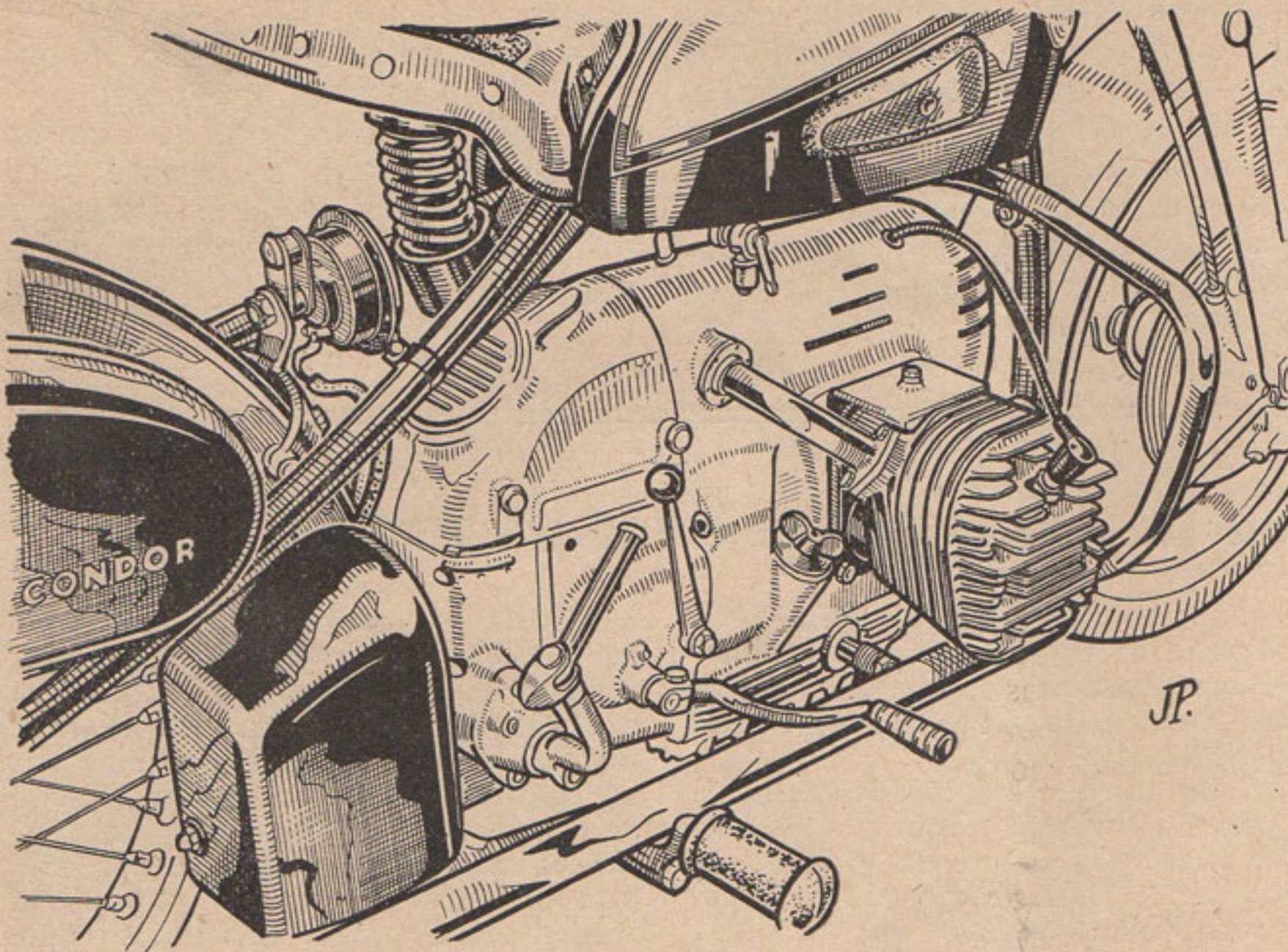
Toutes ces choses doivent être signalées car elles modifient la gravité du risque : il est en effet plus difficile d'évoluer avec une personne sur le tansad ou avec une remorque, qu'en solo.

En ce qui concerne le tansad, il est à noter que le fait de le signaler à l'assureur ne suffit pas à vous mettre à l'abri de tous maux... En effet, le fait de transporter une personne sur un tansad entraîne l'augmentation du risque et par suite de la prime d'assurance, et généralement les compagnies excluent de la garantie celle de la responsabilité civile du motocycliste vis-à-vis du tiers qu'il est susceptible de transporter sur le tansad, sauf évidemment stipulation contraire, ce qui entraîne une prime double (la position du passager étant très dangereuse en cas de collision). Il peut se produire la chose suivante contre laquelle les usagers doivent être avisés : supposons que Pierre accepte que Jean monte sur son tansad... Pierre pourra évidemment dire à Jean : « Mon cher Jean, je veux bien te transporter sur mon tansad, tu es un vieil ami, nous nous connaissons depuis de nombreuses années, mais promets-moi qu'en cas d'accident, si tu es blessé, tu ne me réclamera rien car je ne suis pas assuré pour ce risque.

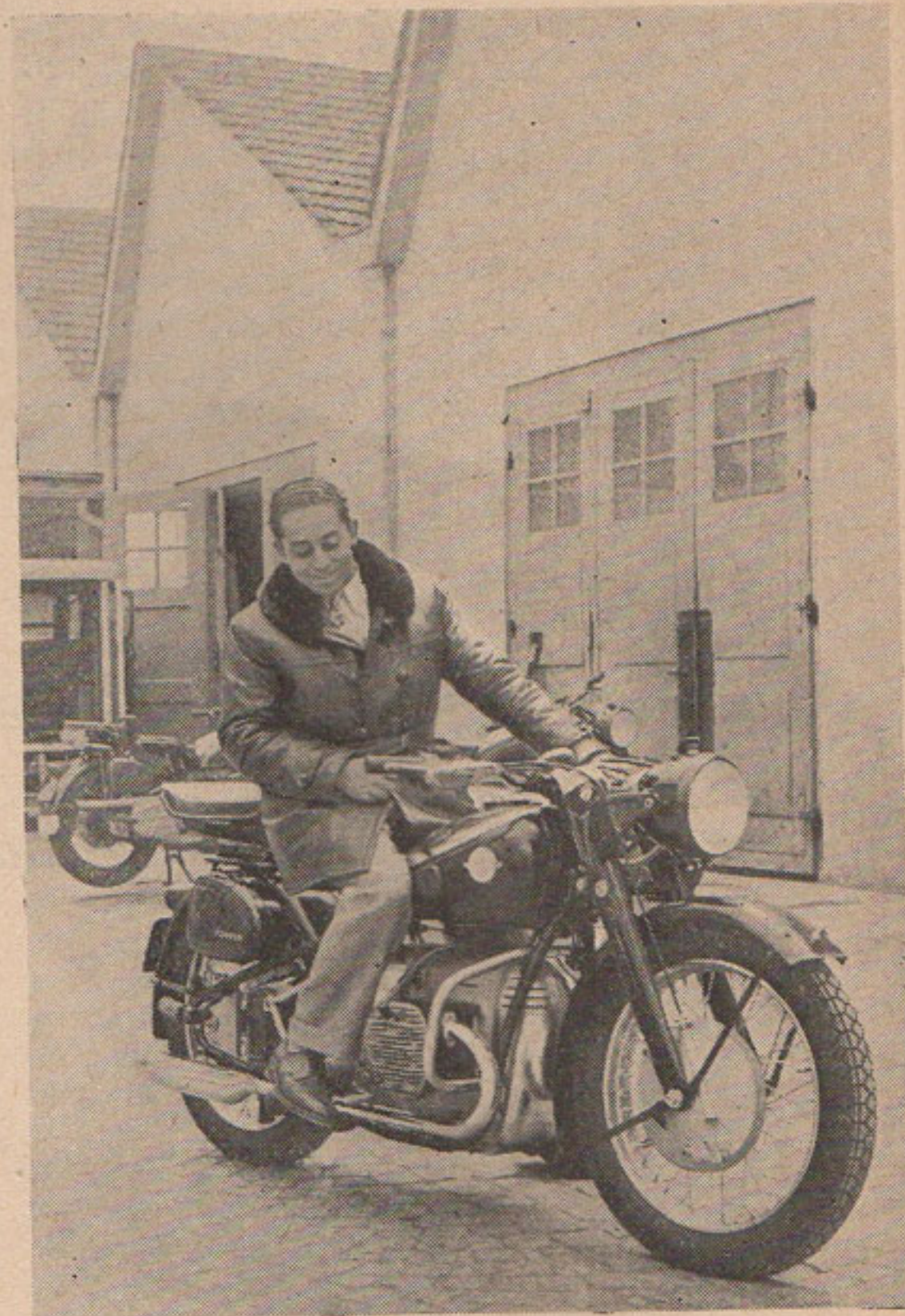
« — C'est promis répond Jean, tu plaisantes sans doute, te faire des « ennuis », moi, ton ami de toujours... Et l'on part... on roule... l'accident survient, Pierre sort de l'hôpital six mois après les obsèques de Jean... Assignation en « correctionnelle », et à l'audience Me Untel, avocat, se constitue purement et simplement partie civile pour réclamer X millions de dommages et intérêts à Pierre pour le compte de Mme Vve Jean et de ses trois enfants mineurs qui se soucient fort peu de la promesse faite par leur père à son ami Pierre quelques minutes avant l'accident mortel... Et la jurisprudence ne manque guère de ces tristes histoires.

Transportez vos femmes, vos parents sur votre tansad, mais ne transportez jamais, si ce n'est prévu à l'assurance, même le meilleur de vos amis, qui demeure un tiers en droit.

La CONDOR 580 cmc.



Derrière le kick on peut voir le boîtier métallique protégeant la batterie. Selle extra-souple, robinet-réserve, levier de remise au point mort. Carburateur et magnéto sous carter, la nouvelle 580 cmc. est présentée de façon moderne.



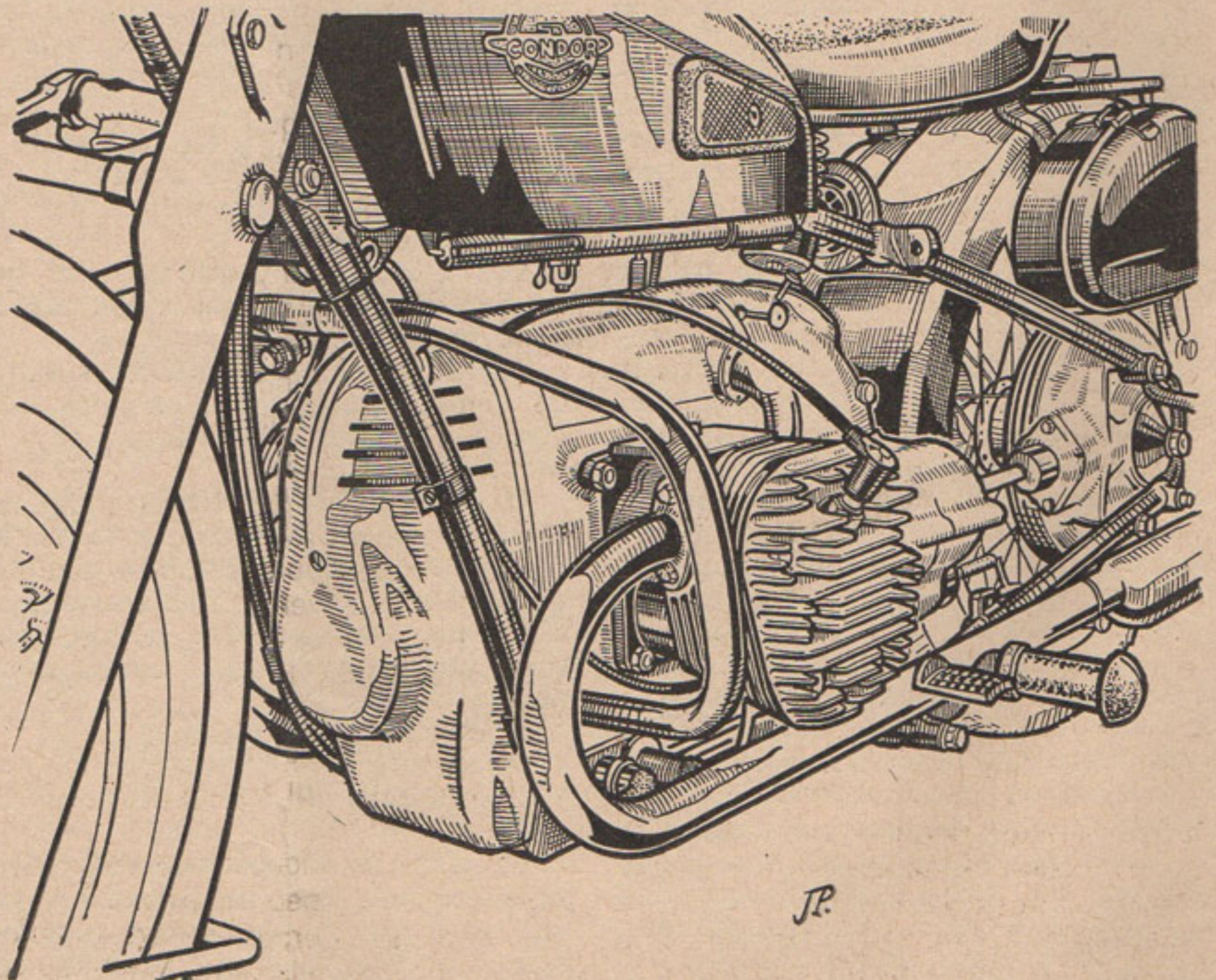
Notre essayeur vient de faire une cinquantaine de kilomètres sur les belles routes de Suisse. Le voici photographié dans la cour de l'usine Condor.

Dans une coquette usine, toute blanche, nous avons pu admirer les productions Condor à leurs différents stades de fabrication. Les machines-outils les plus modernes servent parfaitement la volonté des constructeurs de faire robuste et bien fini.

L'essai sur route nous a révélé une meilleure tenue de route, une maniabilité accrue et une vitesse supérieure (120 km./h.). La question du silence est également pleinement résolue.

Les machines ne sont livrées aux clients qu'après un parcours de 500 kilomètres effectué par les essayeurs de la maison. La période de rodage la plus fastidieuse est donc épargnée aux futurs possesseurs. Cette pratique démontre entre autres le souci propre aux industries suisses : Qualité !

La maison Condor met sur pied une équipe qui disputera les Six Jours internationaux, souhaitons que ce test soit tout à l'honneur de la firme, qui nous prépare à brève échéance des nouveautés dont nous parlerons bientôt.



Le nouveau bloc est sobre de lignes, les pare-chocs n'en détruisent pas l'harmonie.

LA MOTO IDÉALE

Notre collaborateur, spécialisé depuis de longues années dans la construction de moteurs et véhicules légers, s'efforce de donner aux lecteurs quelques indications sur la naissance d'un nouveau type de moto.

Cette étude a essentiellement pour but de faire connaître aux constructeurs les desiderata de la grande masse des usagers, grâce à la collaboration des lecteurs de « Motocycles ». Nous prions nos lecteurs de vouloir bien, à la suite de cet article, nous faire part de leurs idées et nous dire comment ils conçoivent la moto donnant satisfaction 100%.

Nous ne manquerons pas de publier les suggestions les plus intéressantes. Nous espérons que « Motocycles » pourra ainsi contribuer à la réalisation de quelques types correspondant aux idées de la plupart des motocyclistes.

LA RÉDACTION.

Avant qu'une moto ne soit lancée sur le marché, elle a fait l'objet de travaux dont le client se fait difficilement une idée.

Je vais essayer de donner un bref aperçu, vu du côté constructeur, sur la naissance d'un nouveau type. Le lecteur verra combien il est difficile de satisfaire pleinement tous les clients, car un type déterminé ne convient parfaitement qu'aux exigences d'une catégorie de clients déterminée. Et l'on comprendra qu'il puisse toujours y avoir des gens qui ont quelque chose à redire.

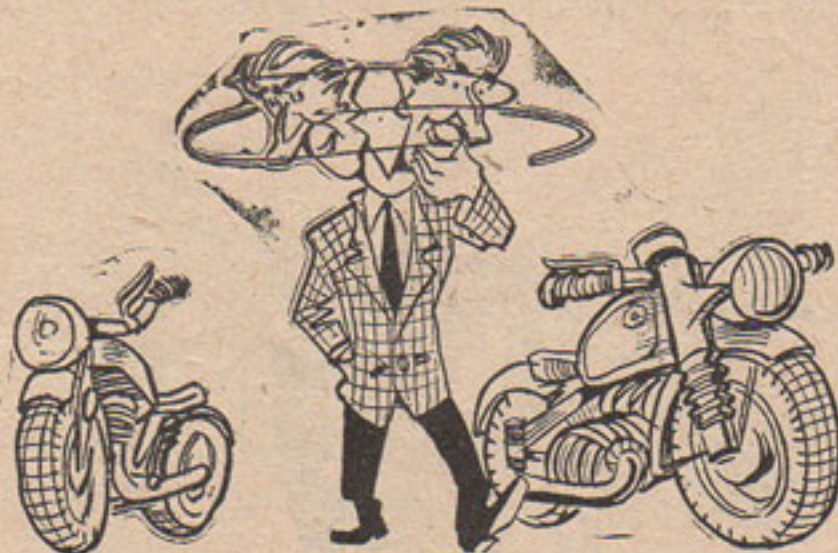
Bien souvent on m'a dit : « Vous autres ingénieurs vous êtes trop rétrogrades. Pourquoi ne construit-on pas de moteur diésel pour moto ? » Ou bien : « Pourquoi n'a-t-on pas encore réalisé des moteurs à injection, qui se sont révélés excellents dans l'aviation ? N'avez-vous jamais entendu parler d'embrayage hydraulique, de boîtes automatiques, etc. ? »

Une autre catégorie de gens reconnaît que les techniciens « voudraient bien », mais que le « commercial » s'oppose parce qu'il n'a en vue que le bénéfice. En fait, ils « voudraient bien » tous les deux, mais le facteur déterminant, c'est le portefeuille du client.

Ainsi les idées sont assez divergentes. Voyons donc quels sont les desiderata des clients ! On peut dire : 100 clients, 100 conceptions différentes.

L'un demande une machine racée, 150 kilomètres-heure avec un échappement bien sonore pour qu'on l'entende ; l'autre veut une machine parfaitement silencieuse qu'on n'entende pas. L'un exige beaucoup de chrome, l'autre veut tout en gris. Un autre préfère une machine pas trop

rapide, d'entretien facile, sûre et robuste, tandis que son collègue aime mieux bricoler que rouler. Pour les uns il ne faut pas de leviers ni manettes, d'autres, au contraire, n'ont jamais assez de commandes, cadrans, indicateurs, etc.



Mais tous sont d'accord sur un point : les motos sont trop chères et ils aimeraient qu'elles consomment moitié moins d'essence. En ce qui concerne ce dernier point, de nombreux motocyclistes déclarent avoir monté un gicleur plus petit et obtenu ainsi une consommation moindre, sans que les performances de la machine aient diminué. Et de demander si le constructeur essaie effectivement ses machines. Or chaque machine est étudiée à fond et minutieusement mise au point. Tout comme dans l'automobile, le gicleur plus grand est souvent monté pour éviter des dégâts lors du rodage. Et la plupart du temps il est précisé dans la notice d'entretien, qu'après 1.000 kilomètres, par exemple, on peut remplacer le gicleur par un autre de tel ou tel calibre.

Une conception, à l'heure actuelle, s'est imposée peu à peu : c'est le bloc-moteur qui permet de belles réalisations. Combien le nettoyage d'un bloc-moteur est facile, comparé à celui d'une moto avec moteur et boîte

séparés, avec leurs creux et saillies, leurs vis, écrous, etc. Heureusement ces constructions se généralisent.

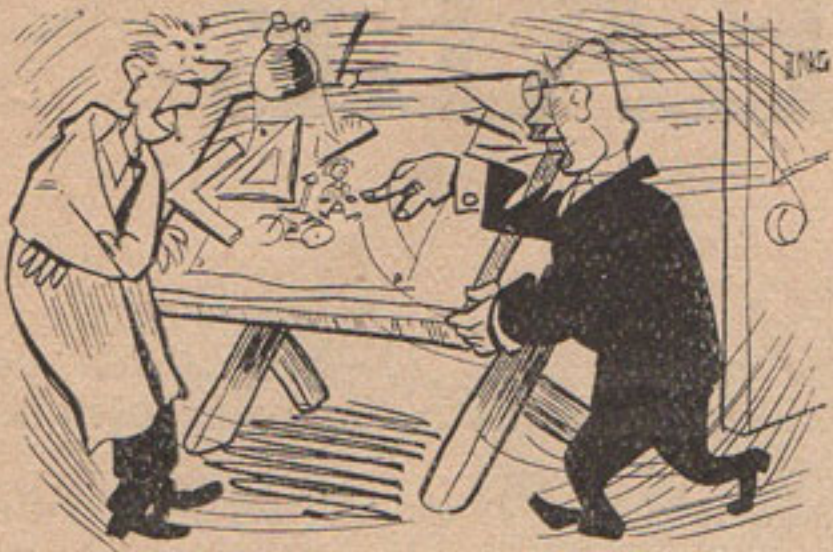
Mais revenons à la mise à l'étude de notre nouveau type. Une machine normale, destinée à être sortie en grande série, constitue toujours un compromis, car il faut tenir compte des exigences d'une clientèle large et diverse. Avant tout il faut vendre, ce qui oblige à prendre en considération les désirs du maximum d'acheteurs éventuels.

Ceci suppose en premier lieu le contact et la collaboration avec le plus grand nombre possible de motocyclistes, afin de connaître leurs idées et leurs avis ; il est indispensable que les cercles consultés soient très étendus.

Après s'être documenté dans les grandes lignes sur les besoins de la clientèle, un autre point important est à approfondir : La situation économique de la couche d'acheteurs visée, c'est-à-dire son pouvoir d'achat. Ceci oblige à consulter des statistiques sur les revenus, l'index de coût de vie, etc. afin de pouvoir se faire une idée au moins approximative.

Une motocyclette est un produit de série de haute qualité. Avant qu'elle quitte l'usine, des sommes énormes ont été investies en vue de sa construction, sommes qui, si la conjoncture n'a pas été étudiée suffisamment, risquent d'être perdues s'il n'y a pas assez d'acheteurs ; l'existence même de la firme peut être mise en jeu.

Après l'étude des possibilités de débouchés, commence l'étude proprement dite du type. On en détermine dans les grandes lignes les caractéristiques et c'est ensuite, au cours de longues et multiples conférences entre les ingénieurs, le service



commercial, la section financière, le chef du service « clients et pièces détachées » et les chefs de fabrication, qu'on se met d'accord, en principe, sur ce qui doit être construit, comment la fabrication doit être organisée, quelle sera l'importance de la série.

En même temps on étudiera les modèles de la concurrence, ses prix, ses ventes, etc. Ceci exige un travail précis, car souvent un type déterminé semble répondre aux besoins d'une nombreuse clientèle, mais un détail quelconque fait qu'il n'a pas de succès. Il faut être renseigné parfaitement sur les points faibles des types concurrents. C'est au service commercial et au service clients qu'incombe en partie cette tâche pour laquelle ils doivent être renseignés exactement par leurs agents et concessionnaires. Ils doivent également découvrir pourquoi tel ou tel type obtient un si vif succès.

Toutes les indications ainsi recueillies sont passées au crible au cours des conférences; on examine alors ce qu'il conviendra de faire au point de vue performances, équipement et prix pour imposer le type envisagé, malgré la concurrence existante et, si, effectivement, il existe une clientèle suffisante pour justifier le lancement de séries.

Le plus difficile c'est de déterminer le prix. Ici l'industrie de l'accessoire joue un grand rôle, car une fabrique de motos produit rarement elle-même toutes les pièces. Suivant son importance et son outillage elle est plus ou moins tributaire de spécialistes.

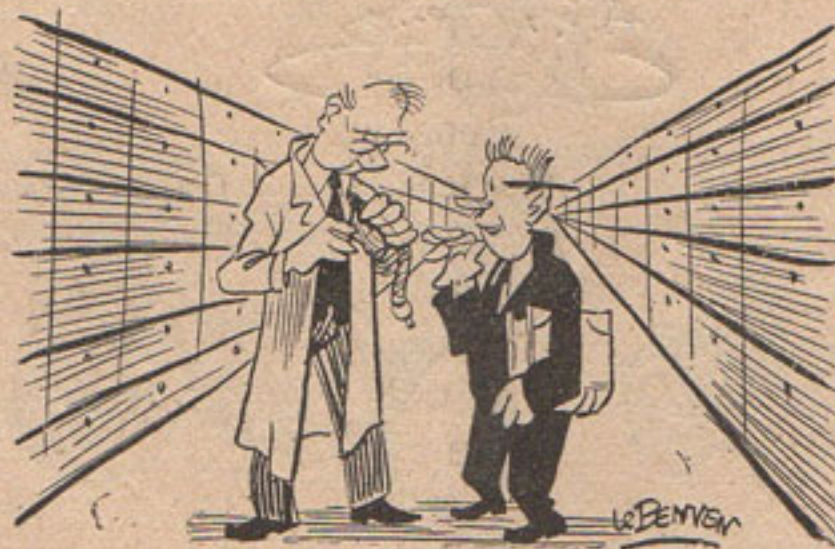
A titre d'exemple je citerai quelques articles provenant souvent de l'extérieur. Dans de nombreux cas cette solution se traduit par une diminution de prix de la machine du fait que les fournisseurs, spécialisés dans la fabrication en très grande série d'un faible nombre de produits et grâce à un outillage perfectionné, réalisent de bas prix de revient. Une normalisation plus poussée permettrait, en matière de motos, d'arriver à des prix encore plus réduits. En même temps le pro-

blème du stock de pièces de rechange se trouverait simplifié et le client pourrait être servi plus rapidement. Nous en reparlerons par la suite.

Voici donc en premier lieu les matières premières : acier, tubes, aluminium, bronze, cuivre, etc. Ceux-ci doivent être approvisionnés, car une fabrique de motos ne possède ni mines, ni aciérie. Comme elle n'a pas non plus souvent de fonderie, toutes les pièces coulées sont à acheter à l'extérieur, soit finies, soit sous forme d'ébauche. Les pistons sont généralement fournis par des spécialistes. De même les produits semi-finis (ébauches de vilebrequins, bielles, etc.)

Pour terminer, il y a les accessoires : roues, pneus, équipement électrique, magnétos, carburateurs, selles, garnitures de frein et d'embrayage, poignées, leviers, manettes, câbles, etc.

Comme on le voit, rien que l'approvisionnement exige un certain personnel qui doit en même temps avoir la compétence nécessaire pour contrôler. Souvent les accessoires sont



soumis à de longs essais pour se rendre compte s'ils conviennent effectivement et s'ils présentent les qualités requises. Ajoutons que l'importance de la série se répercute sur le prix unitaire.

Dans de nombreux cas, la marque achète également des ensembles complets : moteurs, boîtes, etc., de sorte qu'elle ne fabrique que le cadre qui est ensuite équipé. Même en ce cas, le lancement d'un nouveau modèle pose de nombreux problèmes.

Si l'on a pu aboutir ainsi à un prix favorable, il arrive qu'une machine avec moteur à soupapes en tête soit encore moins chère qu'un 2 temps pour peu que la première soit construite en très grande série et que l'usine dispose d'un outillage moderne à haut rendement.

Que le lecteur ne s'imagine pas que sur la base des données examinées le prix de la machine soit définitivement fixé. De nombreux autres facteurs interviennent. Il y a d'abord les frais

généraux dont il connaît bien quelques-uns, mais auxquels il ne pense pas toujours.

Il y a aussi la remise de l'agent. D'aucuns trouvent celle-ci exagérée, mais elle est loin de représenter un bénéfice net. L'agent doit se procurer l'outillage spécial pour le type en question, doit payer du loyer pour son magasin et son atelier, payer son personnel, payer la publicité, faire des démonstrations et des essais de machines, organiser le service au client. Il n'est pas rare que les seuls frais de correspondance pour trouver une pièce de rechange, absorbent la remise sur cette pièce. Enfin, il paie des impôts. Il arrive aussi qu'il conserve un certain nombre de pièces en stock pendant des années; c'est un capital immobilisé.

De même la différence entre le prix de fabrication et le prix payé par l'agent ne représente pas davantage le bénéfice de l'usine. L'usine a d'abord des frais analogues à ceux de l'agent. Il y a en outre les frais du service commercial, du bureau d'études, les droits de licence ou annuités de brevets, les frais d'essai et de mise au point, l'amortissement de l'outillage et l'entretien de celui-ci, la publicité ou le service de courses; enfin, s'il s'agit d'une affaire bien organisée, l'entretien d'un important stock de pièces. Il n'est pas rare de voir des clients demander des pièces de rechange pour un modèle vieux de vingt ans et dont on a construit peut-être seulement 200 exemplaires. Si les pièces demandées ne sont plus disponibles, le client ne manque pas de récriminer, jugeant que s'il n'y a de pièces que pour des modèles datant de trois à quatre ans, c'est probablement parce que les motos ne durent normalement pas plus et que l'usine veut obliger les clients à acheter tous les ans une nouvelle machine. Il oublie que le capital ainsi immobilisé est improductif et il trouverait anormal qu'on lui fasse payer les intérêts.



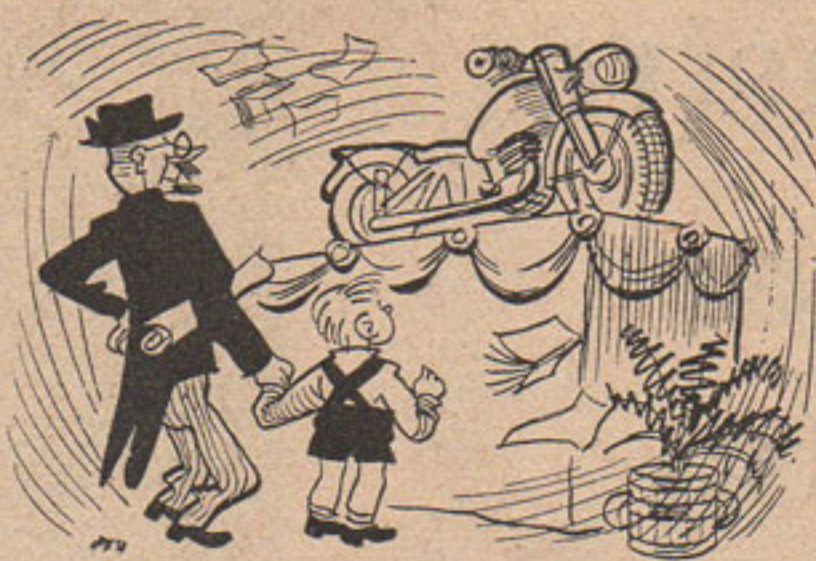
En fin de compte il ne reste donc pas grand-chose, malgré le prix de vente jugé trop élevé, pour la fabrication proprement dite.

Certes, d'aucuns ne manquent pas de conseiller une réduction des frais généraux. Il est évident qu'ils pourraient être quelquefois serrés de plus près. Il y a parfois des services trop onéreux. Mais, dans l'ensemble, les frais qui entrent particulièrement en ligne de compte ne peuvent guère être comprimés.

Nous allons en examiner quelques-uns. En premier lieu il y a le département « service au client » ou « assistance clients ». Il saute aux yeux que ce service est indispensable. Il est non moins évident qu'un nouveau modèle ne donne pas du premier coup entièrement satisfaction. Une fois que les plans sont établis — il y en a parfois des centaines — on procède à la construction du prototype et les premiers exemplaires sont remis au service des essais qui les soumet aux épreuves les plus dures, sur des terrains impossibles, à des vitesses et dans des conditions insoupçonnées. D'après les constatations, critiques et suggestions du service des essais, on procède aux modifications pour effectuer ensuite de nouveaux essais jusqu'au moment où la machine donne satisfaction. On comprend que cette mise au point puisse exiger un temps très long et coûter fort cher. Le client demande une machine qui puisse assurer son service convenablement même après plusieurs années de fonctionnement. Il n'admet pas qu'au bout d'un an une pièce après l'autre soit à remplacer. Une fabrication sérieuse exige donc qu'au cours des essais la machine soit également éprouvée au point de vue résistance. Malgré cela il arrive parfois qu'un modèle soit mis en fabrication avant d'avoir été essayé à fond; un contrôle plus poussé eût permis de construire une machine plus robuste. En ce cas le client s'estime naturellement lésé.

Il est donc de l'intérêt de l'acheteur que le service des essais travaille bien, pour que la machine mise sur le marché soit parfaitement au point et éprouvée jusque dans les moindres détails. Or, un tel travail coûte de l'argent. Mais si l'on considère que pour une série de 10.000, chaque unité ne supporte qu'un 1/10.000 de ces frais on trouvera ceux-ci supportables.

La publicité elle aussi entre en ligne de compte. Que celle-ci soit néces-



saire semble pour beaucoup quelque peu douteux. Pourtant! Exposez une machine en vitrine, sans la moindre indication complémentaire, en mettant simplement le prix! Quelle sera la réaction du public? Les uns trouveront la machine très bien, mais trop chère; d'autres la trouveront bon marché et partant de qualité médiocre. Les premiers, parce qu'ils ignorent qu'elle a 4 vitesses, un équipement électrique de 60 watts, etc., les seconds, qu'elle n'a que 2 vitesses et une installation électrique rudimentaire, ce qui justifie son prix jugé trop bas. Ceci pour démontrer qu'il faut fournir aux clients des précisions sur la machine; c'est là le propre de la publicité. Celle-ci est donc indispensable pour familiariser l'acheteur éventuel avec toutes les caractéristiques et faciliter son choix. Car, pour la plupart des clients, l'achat d'une machine est aussi un compromis entre leur portefeuille et la moto idéale. Ajoutons que chaque client est d'autant plus content que la notice d'entretien est plus volumineuse, plus richement illustrée, et que le catalogue de pièces a plus de pages. Il faut aussi penser à ceux qui, pour le moment, ne font que collectionner les notices pour se documenter sur les différents modèles sans pouvoir toutefois en acquérir aucun; mais ce sont des acheteurs de demain. Le client songe-t-il aux frais qu'occasionne la participation à une exposition, à un « Salon »? Tout cela entre dans le prix.

En ce qui concerne les courses, concours, cross, tentatives de record, etc..., ces épreuves sont terriblement onéreuses, mais on retrouve ces dépenses dans les améliorations apportées à la construction, de sorte que le client en bénéficie finalement. Je ne voudrais citer qu'un exemple. Autrefois tous les 4 temps étaient à soupapes latérales. On ne voulait rien savoir des soupapes en tête, de crainte qu'une soupape casse et entraîne la destruction du piston et du cylindre (ce cas s'est présenté quelquefois).

Cependant pour obtenir en course des rendements meilleurs, il fallut bien monter les soupapes en tête et c'est ainsi, grâce à la compétition, qu'on pût réaliser des soupapes qui tiennent, au point que plus personne n'en envisage désormais la rupture. Aujourd'hui, la plupart des 4 temps sont culbutés, parce qu'ils sont plus rapides, plus nerveux et plus économiques. On peut dire que ce qui résiste en course et en cross, tiendra de longues années en service normal.

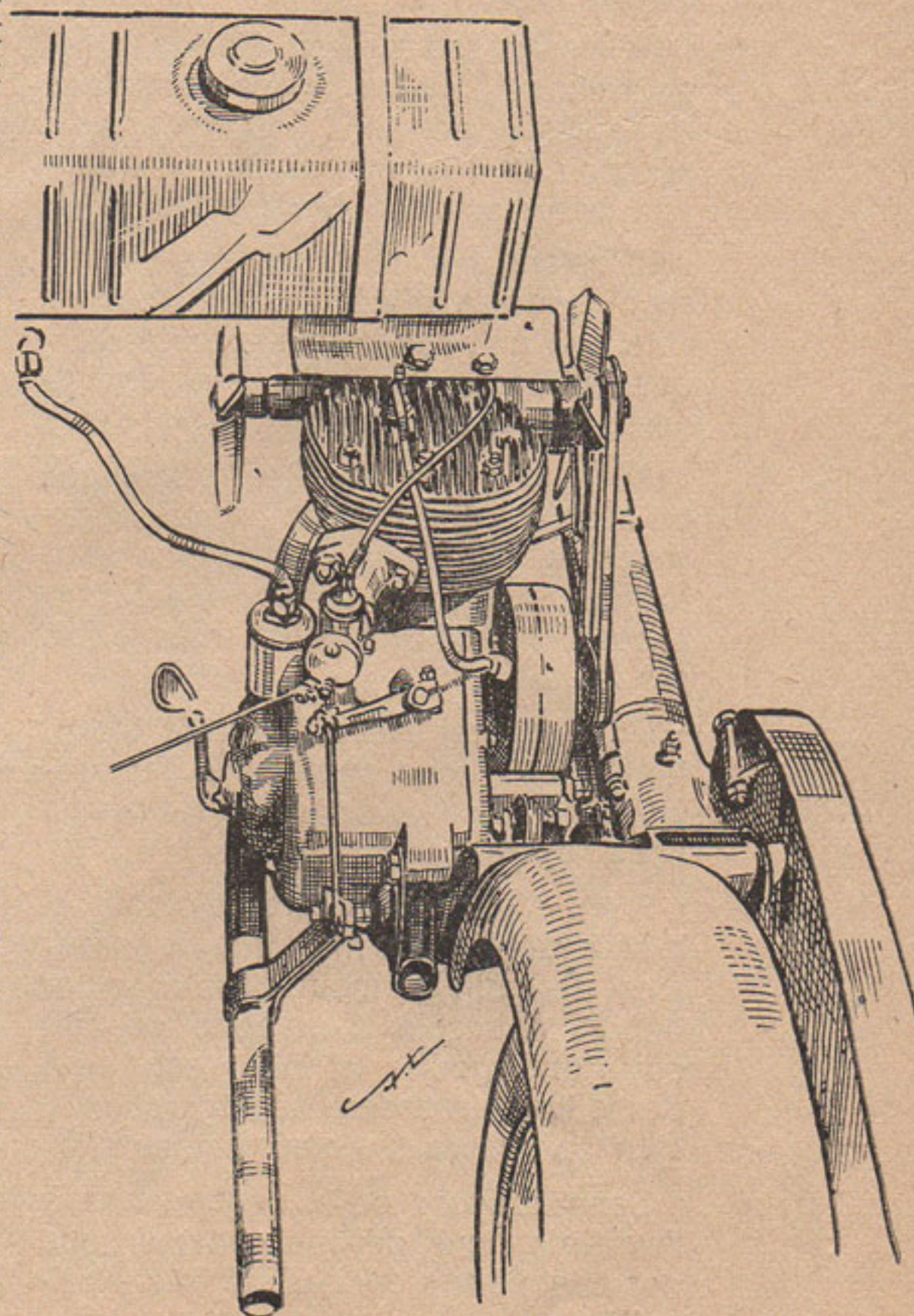
Après ce préambule, nous aborderons dans un prochain numéro la construction proprement dite.

G. LEBLICH.

(A suivre.)

UN CYCLECAR très étudié

Un de nos abonnés, M. Froidevaux, a conçu pour son usage personnel un cyclecar, dont voici la partie motrice: 125cmc. Motobécane, roue arrière mue par chaîne enfermée.



15.000 kilomètres en side car 150 cmc.



Nous n'avons pas pu l'effondrer, non pas que nous cherchions méchamment à avoir raison de la mécanique, mais par ce que nous l'avions prise comme cobaye pour voir si réellement une moto légère pouvait s'accommoder d'un sidecar pour un travail soutenu.

Aujourd'hui, nous pouvons franchement répondre par l'affirmative.

Le fait mérite d'autant mieux d'être signalé que nous avons mis, comme l'on dit, l'équipage à toutes les sauces, travail, promenade, déplacements sportifs, transport de papier, tantôt donc véhicule de tourisme, tantôt camionnette.

Délaissant sa grosse Harley, trop gourmande pour un service quotidien, Nebout s'en est servi pour relier son perchoir de Meudon et ça grimpe — aux bureaux de « Motocycles ».

Circulant par tous les temps, en route sous la pluie, comme sous le soleil, la mécanique a supporté stoïquement et vaillamment tous les travaux que nous lui avons imposés.

Avec le minimum d'entretien, car on constate que plus on se sert d'une machine, moins on a tendance à la briquer, faute de temps; c'est une excuse comme une autre, mais le fait est là.

Donc, tantôt Nebout, tantôt Marc, tantôt moi, nous sautions à l'improviste sur la selle, pour une raison ou pour l'autre.

Rien n'est aussi préjudiciable à la résistance d'une moto que de passer ainsi de main en main. Si la moindre bricole a besoin d'un coup de clef ou d'une goutte d'huile, celui qui passe la main espère que son suivant s'en apercevra toujours à temps.

Sans pousser cette négligence à l'extrême nous devons convenir que nos attentions n'ont pas été très particulières.

La 150 Peugeot accouplée au side car Humblot est certainement un ensemble des plus économiques en fonction de sa vitesse moyenne et de sa robustesse. Les coteaux de Meudon escaladés deux fois journalièrement attestent la parfaite tenue en côte.

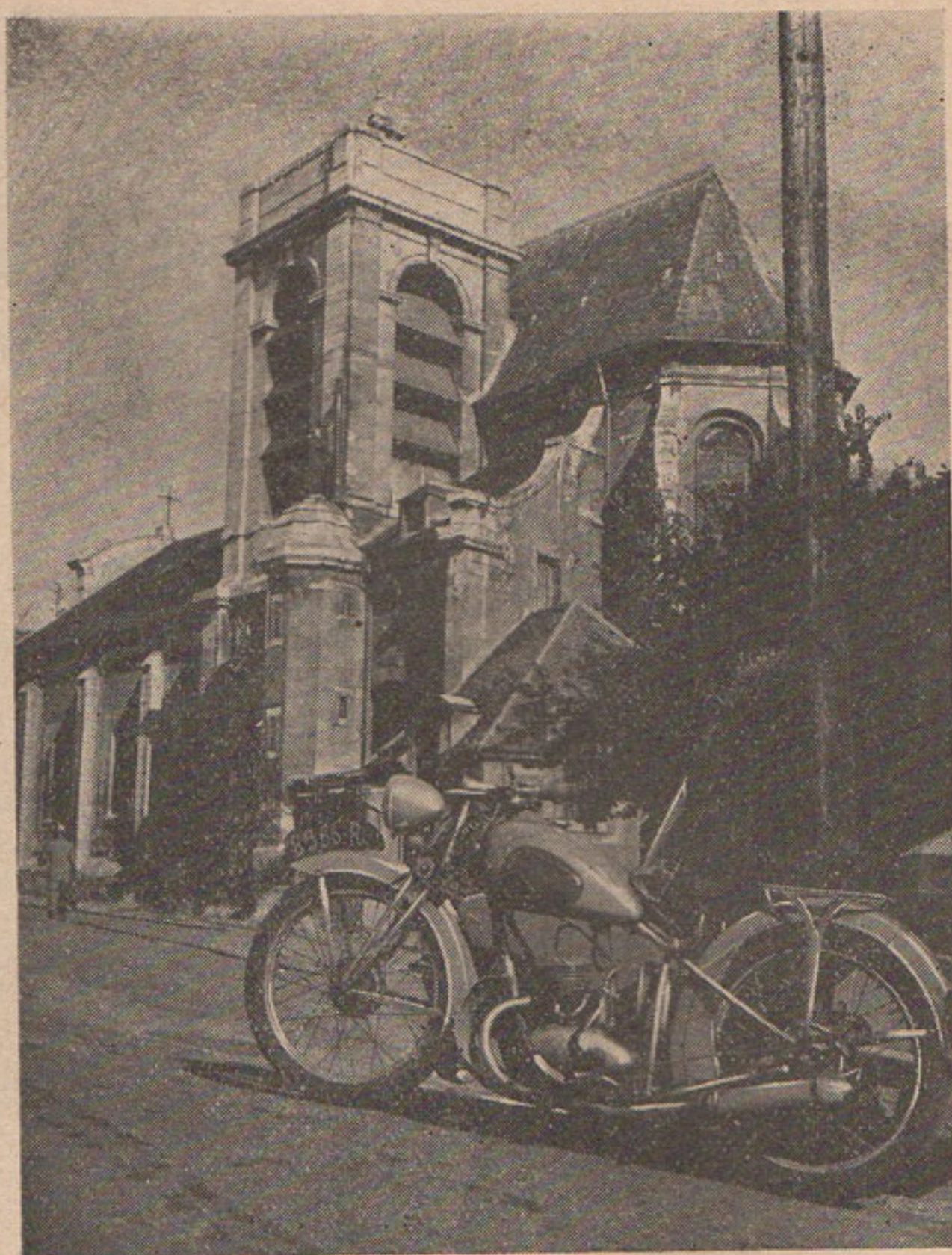
Le moteur 150 Peugeot a, pour le sidecar, un avantage, il a beaucoup de puissance dès les bas régimes, il arrache, démarre et reprend avec grande aisance.

Il est certainement, ainsi attelé, moins rapide qu'en solo, mais il maintient aisément l'allure normale à laquelle roulent la plupart des possesseurs de motos de même puissance.

Si, par suite du surcroît de charge, il perd quelque peu en côte, il s'y défend cependant remarquablement grâce à son couple et aux quatre rapports de la boîte.

Nous pouvons affirmer après ce respectable kilométrage que nous n'avons pas eu d'ennui mécanique. Nous avons eu à changer une fois les segments, le cylindre que nous avions étant un des premiers modèles, modifié par la suite, il y avait un petit quelque chose du côté des lumières, corrigé depuis.

Au début également, quelques-unes de ces fameuses pannes de bougies; nous avons monté des G.M.D. qui nous ont donné satisfaction et avec un peu de Brennus « E » dans l'essence nous avons été tranquilles.



La seule observation que nous ayons à faire est que sur notre machine le frein de direction, si utile en sidecar, est un peu faible pour cet usage et a tendance à se dessérer; il doit être facile de remédier à cet inconvénient.

Le cadre n'a pas souffert d'être accouplé au sidecar. Les motocyclistes on tort d'appréhender cet équipage; il est robuste et sûr, plus sûr même, principalement par temps gras, que le solo et que pas mal de voitures à quatre roues. Il n'abaisse la moyenne que d'une manière négligeable en regard du confort qu'il apporte au passager et de l'avantage qu'il procure pour le chargement des bagages.

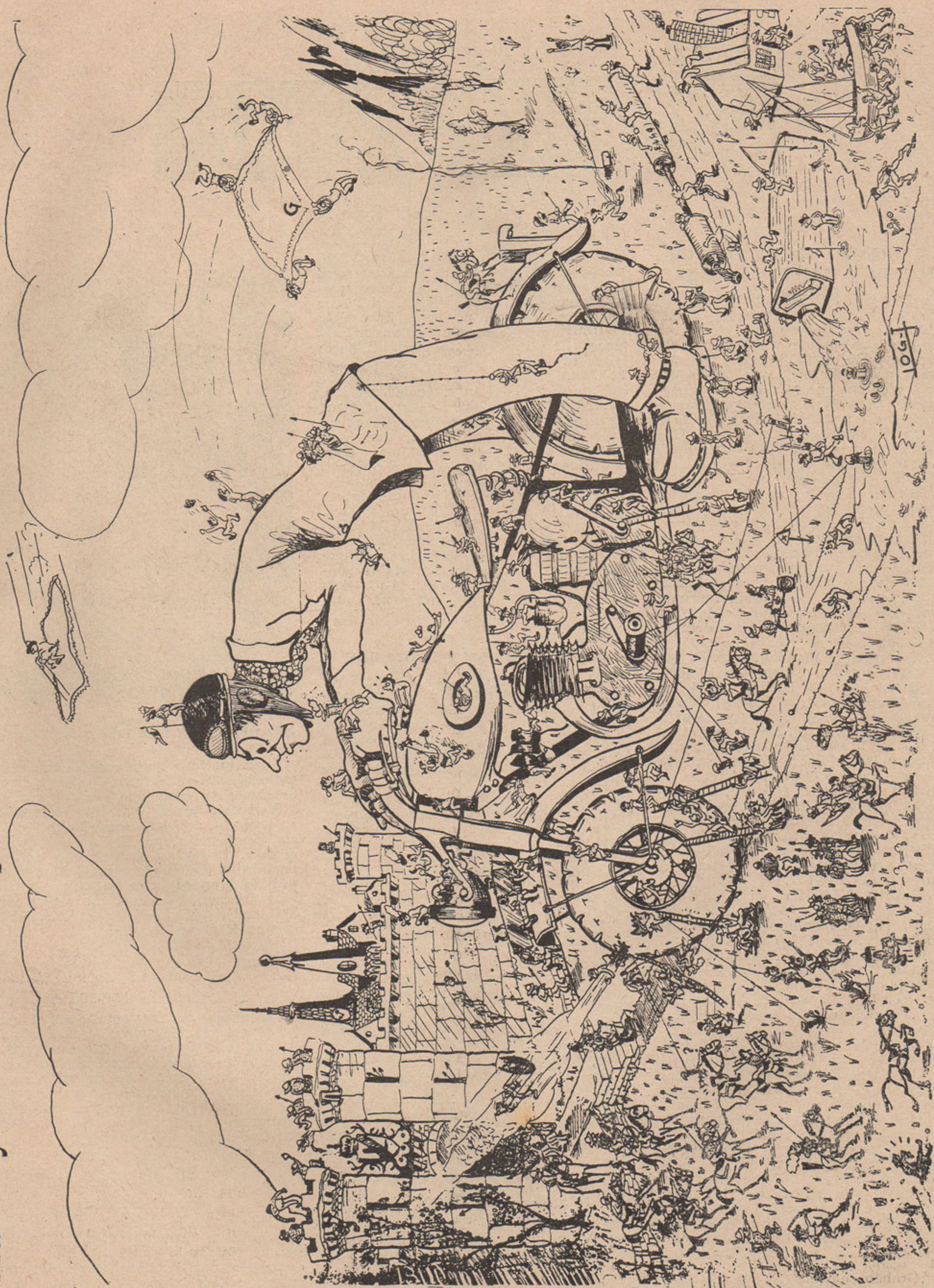
Les provinciaux et même les montagnards viennent plus volontiers au sidecar léger que les parisiens. Serait-ce une question de garage qui arrêterait ces derniers!

C'est dommage car ils se privent et ils privent leur passager de bien des satisfactions.

Pour en revenir à la 150 Peugeot, nous sommes heureux de pouvoir lui rendre ici, ainsi qu'à ses constructeurs, un juste hommage; elle ne décevra pas la clientèle.

Max END,

Au Royaume de Lilliput...



(MODE D'EMPLOI : Avec loupe !)



LE GRAND PRIX DE FRANCE MOTOS A SAINT-GAUDENS

Le 7 août, à Saint-Gaudens, a eu lieu le Grand Prix de France Motos, ancien Grand Prix du Comminges.

La première épreuve voit le départ des catégories 250 et 350 cmc.; les 350 doivent accomplir 15 tours tandis que les 250 n'en ont que 14. Perrin accidenté la veille aux essais, ne prend pas le départ, il est à l'hôpital avec une fracture de la clavicule et plusieurs côtes enfoncées. Par contre, Withworth, après sa chute spectaculaire de Pau, fait sa rentrée en compétition.

Et les abandons commencent à affluer dès les premiers tours; au 8^e tour, Wood s'arrête, puis repart aussitôt et Baviera abandonne, son huile coulant sur la route par une conduite cassée.

Néanmoins, Anderson prend la tête des 250 et ne semble pas disposé à faire des concessions, sa Guzzi tournant magnifiquement, sa course se termine sans histoire et le classement s'établit comme suit :

Anderson (Guzzi) en 1 h. 9 m. 54 sec. 7/10, soit une moyenne de 132.166. Mastellari (Guzzi) en 1 h. 10 m. 54 sec. 5/10. Martin (Belge, sur Benelli) en 1 h. 13 m. 32 sec. 6/10. Francone (Guzzi) 1 h. 15 m. 15 sec. 5/10. Scopigno (Guzzi) 1 h. 15 m. 6 sec. Ensuite Collignon à 1 tour; puis Laterach, Brethes, Salsac à 2 tours, Naudon et Noel à 4 tours.

En 350, Withworth, Graham, G. Monneret et Thomas se livrent une bataille rangée; Thomas fait une course magnifique par sa régularité. Et finalement, c'est Withworth qui passe en vainqueur la ligne accomplissant les 15 tours à la moyenne de 142.141.

Withworth (Vélocette) en 1 h. 9 m. 38 sec. 9/10; Graham (A.J.S.) 1 h. 9 m. 53 sec. 5/10; G. Monneret (A.J.S.) 1 h. 9 m. 57 sec. 7/10; Wood (Vélocette) 1 h. 9 m. 50 sec. 5/10; Thomas (Vélocette) 1 h. 9 m. 13 sec. 9/10.

A 2 tours : Goffin, Oliver, Houel, Roland, Guérin, Lamarque. A 3 tours : Heath, Puyraveau. A 6 tours : Jackimson et Cherrier.

En 500, 27 concurrents démarrent pour 18 tours, soit 198 kilomètres; mais après un départ foudroyant, Graham prend la tête et ne cesse d'augmenter son avance; il double tous ses rivaux sauf cependant Withworth qui, décidément, semble en grande forme.

On note les abandons de Piveteau, le régional de Saint-Gaudens, un des plus jeunes coureurs avec P. Monneret; puis G. Monneret qui avait pris le départ sur sa 350; Collot s'arrête, mais repart aussitôt; puis Beauvais qui casse son câble d'avance; Lafont qui casse sa roue arrière, Martin, Jacquier-Bret, Monneret aurait « fusillé » sa boîte.

Et si Graham continue sans être inquiet on assiste à une belle empoignade pour

les places suivantes entre Behra, Withworth et Anderson. Pour permettre aux lecteurs de situer la lutte, disons simplement que dans le classement, suivi tour par tour, il est à peu près impossible de trouver les mêmes coureurs aux mêmes places. Et Withworth, toujours lui, porte le record du tour à 4 m. 34 sec. 4/10, soit 144.314.

Mais au 14^e tour, consternation, Behra s'arrête, sa bielle cassée et tient à passer la ligne en poussant sa machine, pour le classement. Houel, dans son maillot de rugbyman, fait une course sensationnelle de régularité. Il bagarre ferme avec Heath pour la 5^e place.

Et l'arrivée s'établit comme suit : Graham (A.J.S.) 1 h. 20 m. 19 sec. (moyenne 147.914), Withworth (Triumph) 1 h. 22 m. 33 sec. 8/10, Anderson (Guzzi) 1 h. 20 m. 37 sec. 4/10 (à 1 tour ainsi que Hath en 1 h. 20 m. 42 sec., Haldemann (Gilera) 1 h. 20 m. 51 sec. 4/10. Puis viennent Houel, Soubie, Collignon, Laderach, Barde, Monneret, Behra, Venin et Collot.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

L'A.M.S., malgré le deuil cruel qui la frappait quelques jours plutôt, organisait le samedi 16 et le dimanche 17 les championnats de France 1949 de moto-cross, catégories 250-350 et 500 cmc. Le samedi se déroulaient les éliminatoires sur 5 tours et les demi-finales sur 10 tours. Un violent orage qui s'abattait sur Montreuil détrempait la piste et, par suite, beaucoup de sportman s'abstinrent, ce qui fut dommage car il y eut du beau sport parmi nos nationaux qui désiraient se classer pour disputer les finales le lendemain.

1^{re} Série éliminatoire 250 cmc.

Mariani part en tête suivi d'Adnet, mais à la fin du premier tour Adnet l'a passé et Brulé, parti dernier, est en seconde position, Mariani est troisième. Klym est très en retard. Pagani est passé en troisième position et, vers la fin, saute Adnet.

1. Brulé Lionel (A.M.S.), 10 m. 02 s.; 2. Pagani (A.M.S.), 10 m. 15 s.; 3. Adnet (Motor-Club) 10 m. 27 s.

2^e Série éliminatoire 250 cmc.

Au cours des 5 tours Fossier prend l'avantage sur Maury et Jacquemard malgré une belle défense de ces deux derniers.

1. Fossier (Reims) 10 m.; 2. Moury (Orléans) 10 m. 07 s.; 3. Jacquemard (Reims) 10 m. 29 s.

3^e Série éliminatoire 250 cmc.

Le grand, parti quatrième, remonte peu à peu et, sur arrêt de Fautuz et de Brulé, remporte la victoire.

1. Legrand (A.M.S.) 9 m. 45 s. 4/5; 2. Jacquemard (Meaux) 10 m. 34 s.; 3. Mélioli (M.C. Clodo) 10 m. 55 s.



Moury, Champion de France des 250 cmc.

C'est au tour maintenant des grosses cylindrées 350 et 500 cmc. de disputer leurs éliminatoires également sur 5 tours.

Verrechia prend la tête suivi de Ladevèze et de Blat. Roger Bonin est 5^e; au deuxième tour Bonin est avant-dernier. Ladevèze et Verrechia luttent pour la première place mais Blat pourrait bien les sauter, ce qui se produit au tour suivant. Verrechia est maintenant 3^e derrière Blat et Ladevèze. Bonin très en forme est remonté à la 4^e place.

1. Ladevèze (A.M.S.) 8 m. 33 s. 4/5; 2. Blat (A.M.S.) 8 m. 35 s. 2/5; 3. Verrechia (A.M.S.) 9 m.; 4. Roger Bonin (A.S.P.P.) 9 m. 06 s. 3/5.

2^e éliminatoire 350-500 cmc.

Perennesse qui se retourne sur la ligne de départ, gêne Mesplède et G. Brassine en profite. Au premier tour, Lusseyrand est en tête suivi de G. Brassine, Mesplède, Gavois, Huc, etc... Au troisième tour Huc saute Gavois. Les deux hommes de tête ont 10" d'avance. Mesplède rétrograde d'une place, G. Brassine s'arrête et Huc est deuxième.

1. Lusseyrand (A.M.S.) 8 m. 50 s.; 2. Huc (M.C.) 9 m.; 3. Mesplède (A.S.P.P.) 9 m. 06 s.; 4. Gavois (M.C. Montreuil) 9 m. 14 s.

3^e série éliminatoire

Prieur prend la tête suivi de très près par Batisse, viennent ensuite Legrand, Pérard, etc.; au 3^e tour Prieur a une belle avance sur Batisse et la course se termine dans le même ordre.

1. Prieur (A.M.S.) 8 m. 27 s. 1/5; 2. Batisse

(A.S.P.P.) 8 m. 46 s. 1/5; 3. Legrand (A.M.S.) 8 m. 48 s.; 4. Pérard (Reims) 9 m. 01 s.

4^e et dernière série 350-500 cmc.

Dauge, qui vient de terminer son service, arrive en retard et va chercher ses numéros ce qui retarde un peu le départ. Perlin prend la tête dès le départ et, sauf au deuxième tour où il est passé par Ancel, il maintient son avance et gagne sans être sérieusement inquiété.

1. Perlin (A.M.S.) 8 m. 35 s. 4/5; 2. Ancel (Meaux) 8 m. 57 s. 3/5; 3. Lefèvre, 9 m. 10 s. 3/5; 4. Dauge (A.M.S.), 9 m. 16 s. 3/5.

1^{re} série demi-finale 250 cmc. sur 10 tours.

Au premier tour Legrand, Pagani et Chamette sont en tête; au deuxième tour Legrand augmente son avance et passe nettement détaché. Brûlé est arrêté par les commissaires, son garde-boue étant cassé. Legrand a une belle avance et ne sera pas sérieusement inquiété.

1. Legrand (A.M.S.) 18 m. 05 s.; 2. Lemoine (A.M.S.) 18 m. 27 s.; 3. Mariani (A.M.S.) 18 m. 28 s.

2^e série demi-finale 250 cmc.

Fautuz passe en tête au premier tour suivi de Fossier, Maury, Emo, etc... Le train est rapide. Maury, habituel leader de cette catégorie, est 3^e, Adnet 4^e, Fautuz s'emploie à fond pour garder sa place ainsi que Fossier. Amédéo et Mélioli qui ferment la marche s'expliquent fermement pour l'avant-dernière place. Au 6^e tour Amédéo saute Mélioli. Adnet est toujours 4^e assez loin de Maury.

1. Fautuz (A.M.S.) 17 m. 23 s.; 2. Fossier (Reims) 17 m. 31 s.; 3. Maury (Orléans) 17 m. 41 s.; 4. Adnet (M.C.) 18 m. 05 s. 3/5.

1^{re} demi-finale 500 cmc. sur 15 tours.

Au départ : Verrechia, Ladevèze, Prieur, Huc, Dauge, Boissérie, Perennesse, Legrand, Brûlé L., Gavois, Auel et Brocheriaux. Prieur prend la tête mais Verrechia est dans sa roue. L'allure est extrêmement rapide, Prieur fait son premier tour en 1'35". Au deuxième tour, Verrechia passa Prieur mais se fait couper dans la descente par celui-ci d'une manière qui vaudra à Prieur un sévère avertissement des commissaires et une amende.

Ladevèze est en troisième position. Prieur et Verrechia prennent 1 tour sur Huc. Ladevèze est passé en quatrième position et perd du terrain. La lutte entre Prieur et Verrechia est extrêmement passionnante à suivre. Enfin, à l'avant-dernier tour Verrechia réussit à passer Prieur; Ladevèze, qui a fait une chute et paraît beaucoup souffrir, remonte en 3^e position.

1. Verrechia (A.M.S.) 24 m. 06 s.; 2. Prieur (A.M.S.) 24 m. 07 s.; 3. Ladevèze (A.M.S.) à 1 tour; 4. Brûlé L. (A.M.S.) à 1 tour.

La 2^e demi-finale met en ligne Batisse, Bonin, Mesplède, Théveney, Lusseyrand Perlin, Lefèvre, Lorillère, Mouchet, Blat, Noury et Pérard.

Batisse et Mesplède, de l'A.S.P.P., prennent la tête suivis de Perlin, Blat, etc. Lusseyrand est 5^e. Au 4^e tour Lusseyrand saute Blat. Batisse et Mesplède font une course d'équipe très intelligente, mais Perlin, au 5^e tour, saute Mesplède et faisant la passe de deux, saute Batisse et prend la tête pour ne plus la quitter. Mesplède perd du terrain et passe 4^e. Perlin augmente sans cesse son avance. Lusseyrand est 3^e et Perlin termine avec une très grosse avance.

1. Perlin (A.M.S.) 24 m. 33 s. 2/5; 2. Batisse (A.S.P.P.) 25 m. 09 s.; 3. Mesplède (A.S.P.P.)



Michel Verrechia a le sourire et pour cause : Champion de France 350 - 500 cmc.

25 m. 11 s.; 4. Blat (A.M.S.) 25 m. 58 s. 3/5.

Le dimanche 17, la foule est venue plus nombreuse que la veille, le temps étant moins menaçant, sans toutefois connaître les grandes foules des précédentes réunions, beaucoup de Parisiens étant en vacances.

La réunion débute par deux repêchages sur 10 tours en 250 et 350-500 cmc. pour permettre aux malchanceux de la veille de prendre part aux finales.

En 250 cmc. 4 hommes au départ : Jacquemard, G. Brûlé, Chaumette et Mangner. Il n'y aura que deux hommes de classes. Chaumette rate son départ et reste sur place. Les commissaires n'ayant pas arrêté la course, il part courageusement à la poursuite des trois autres; mais, malchanceux jusqu'au bout, sa roue arrière le lâche au tour suivant. G. Brûlé a pris une forte avance très rapidement sur Jacquemard et Mangner est troisième loin derrière.

1^{er} G. Brûlé (A.M.S.) en 18 m. 14 s. 4/5. 2^e Jacquemard (Reims) 18 m. 55 s. En 350-500 cmc. R. Bonin, Nory, Huc, Deshaies, G. Brassine, Lusseyrand, Perennesse, Lefèvre Ancel Sutra.

Huc bûche dans le premier virage et ne repart pas. Lusseyrand est en tête,



Ladevèze après sa brillante place de second.

G. Brassine, en quatrième position, s'accroche avec Deshaies et bûche dans la « fosse aux loups », mais il repart quelques instants plus tard. Lusseyrand et Lefèvre sont toujours en tête, nettement détachés du lot des autres coureurs. Au quatrième tour G. Brassine ne repasse plus. Il ne reste plus que trois hommes en course. Au 6^e tour Deshaies repart et remonte très fort, il établit les meilleurs temps au tour en 1 m. 44 sec. et 1 m. 43 sec. Lefèvre a passé Lusseyrand. Quatre coureurs étant repêchés dans cette catégorie, Deshaies, malgré son retard, partira en finale. Au tour suivant Lusseyrand reprend la première place.

1. Lusseyrand (A.M.S.) 18 m. 49 s. 2/5; 2. Lefèvre 19 m. 2 s. 3/5; 3. Sutra (M.C. Clodo) 19 m. 4 s. 2/5; 4^e Deshaies (A.S.P.P.) à 2 tours.

Et maintenant c'est le tour des courses sérieuses : le championnat de France 250 cmc. Cette épreuve sur 20 tours met en ligne : Adnet, Mariani, Klym, Pagani, Maury, Fossier, Lemoine, Urien, Fantuz, Mélioli, L. Brûlé, Jacquemard et G. Brûlé. Lemoine bûche au virage, mais repart aussitôt, Pagani mène le train et Maury est 7^e. Klym et sa 175 sont 8^e. Au 2^e tour, Fossier est en tête avec une confortable avance. Moury et Adnet sont 4^e et 5^e, Lemoine remonte petit à petit.

Au 10^e tour le classement s'établit comme suit :

1. Fantuz, 2. Fossier, 3. Moury, 4. Adnet 5. Mélioli, 6. L. Brûlé.

Pagani s'arrête pour ne plus repartir, pneu crevé, de même que Klym. Dommage car Klym et Pagani marchaient fort bien. Au 13^e tour Fossier a repris le commandement et Maury est 2^e. Fantuz, qui a dû bûcher, passe très en retard au 17^e tour, Fossier qui a des petits ennuis avec sa machine se fait passer devant le chronométrage par Maury, Mélioli, Adnet et G. Brûlé.

1. Moury (M.C. Orléans) en 35 m. 16 s. 3/6; 2. Mélioli (M.C. Clodo) 36 m. 14 s.; 3. Adnet (M.C.) 36 m. 21 s.; 4. G. Brûlé (A.M.S.) 36 m. 46 s. 5. Fossier (Reims) 38 m. 32 s.

Au milieu des acclamations des spectateurs, M. R. Bouin, vice-président de l'A.M.S., remet à Moury une gerbe de fleurs et le maillot tricolore de champion de France. Bravo aussi pour le malchanceux Fossier qui avait fait une course magnifique.

Avant le Championnat de France 350-500 cmc. va se disputer, sur 12 tours, mais à l'envers, la première manche qui n'aligne que des étrangers, mais des as ! B.-W. Hall, H. Lines, Cox, Jos Matagne, Jansen et Meunier, tous bien connus des sportifs parisiens.

Meunier part comme un bolide suivi de Lines, Jansen, Hall un peu en arrière Cox et Matagne; dans l'escalade de la grande descente Hall saute Jansen. Meunier mène un train infernal : 1 m. 35 sec. au premier tour, départ arrêté ! Jansen a repassé Hall mais dérappe dans les virages, sa « Saroléa » est très rapide; Cox donne des émotions aux spectateurs dans la montée de la « grande descente ». Au 3^e tour Hall saute Jansen et Lines; Cox et Matagne sont loin derrière.

Au 5^e tour, Meunier fait le tour en 1 m. 32 sec. Meunier est toujours en tête au 8^e tour; la montée est impressionnante à voir. Sur arrêt de Meunier, Hall franchit le premier la ligne d'arrivée.

1. B.-W. Hall (G.-B.) 18 m. 44 s. 2/5; 2. Jansen (B.) 18 m. 54 s.; 3. H. Lines (G.-B.)

19 m. 19 s.; 4. Cox (B.) 19 m. 54 s.; 5. J. Matagne (B.) 20 m. 19 s.; 6. Meunier (B.) à 1 tour.

Le speaker appelle sur la ligne de départ les seize concurrents qualifiés pour le championnat de France 350-500 cmc. sur 25 tours.

En ligne nous avons : Mesplède, Prieur, Pérard, Batisse, Perlin, Dauge, L. Brûlé, G. Brassine, Ladevèze, Sutra, Deshaies, Lefèvre, Mouchet, Blat, Lusseyran et Verrechia.

Verrechia, Prieur et Blat prennent la tête, Mesplède et Batisse sont en compagnie de Ladevèze à la fin du 1^{er} tour, Perlin est troisième, G. Brassine est dans le gros du peloton. Au 3^e tour, Perlin est passé en seconde position, Ladevèze et Prieur 2^e et 4^e. Les hommes de tête tournent en 1 m. 40 s.

Verrechia et Perlin augmentent leur avance; derrière eux, nous trouvons Blat, G. Brassine, Deshaies, Ladevèze, Prieur, Bonin est 9^e. Au 8^e tour Perlin s'arrête roue arrière cassée. G. Brassine est passé en seconde position au 11^e tour et se lance à la poursuite de Verrechia. Plus loin, derrière, L. Brûlé attaque Batisse sans cesse, mais celui-ci résiste fort bien. Ladevèze est troisième et Prieur quatrième. Celui-ci marche beaucoup moins bien que la veille aux demi-finales.

Le peloton s'étire tout au long du parcours et les hommes de tête commencent à doubler les concurrents les moins rapides. Au 14^e tour Lusseyran saute Blat et Lefèvre suit Deshaies comme son ombre. Au tour suivant Ladevèze est second, G. Brassine ne repassant plus. L. Brûlé a réussi enfin à passer Batisse. Prieur est passé en troisième position.

Au 20^e tour Deshaies s'arrête quelques instants, mais repart de nouveau. A ce moment il ne reste plus qu'un tour à faire qui se passe sans changement. Il ne reste plus que 11 coureurs.

1. M. Verrechia (A.M.S.) 41 m. 05 s. 4/5; 2. Ladevèze (A.M.S.) 41 m. 06 s.; 3. Prieur (A.M.S.) 41 m. 24 s.; 4. Lusseyran (A.M.S.) 42 m. 39 s.; 5. Mesplède (A.S.P.P.) à 1 tour; 6. Blat (A.M.S.) à 1 tour; 7. Brûlé Lionel (A.M.S.) à 1 tour; 8. Batisse (A.S.P.P.) à 1 tour; 9. Mouchet (A.M.S.) à 1 tour; 10. Dauge (A.M.S.) à 2 tours; 11. Lefèvre à 3 tours; 12. Deshaies (A.S.P.P.) à 4 tours.

Au milieu d'une vibrante ovation

Michel Verrechia et Ladevèze reçoivent chacun une gerbe de fleurs et Verrechia enfle son maillot tricolore pour le tour d'honneur effectué en compagnie de Ladevèze, brillant second, et de Lionel Brûlé 7^e du classement, mais 1^{er} des 350 cmc.

Pour terminer la réunion les as étrangers vont se livrer un dernier assaut sur 12 tours.

Tous les concurrents escaladent la grande descente en groupe, ce qui est splendide à voir. Au premier tour Hall est en tête suivi de Lines, Jansen, Matagne, Meunier et Cox loin derrière dont la machine chasse terriblement dans la montée. Hall fait son premier tour en 1 m. 32 sec. Lines qui a des ennuis avec sa pédale de frein s'arrête quelques secondes au bas de la descente et repart derrière Cox. Hall et Jansen ont une grosse avance. Meunier essaie de passer Matagne et Lines attaque Cox. Lines vire en dir-track avant le chronométrage et, avec le sourire, s'amuse à donner le frisson aux spectateurs en frôlant barrières et bottes de paille. S'amuser à ce jeu démontre sa virtuosité. Meunier passe Matagne et attaque Jansen qui bâche et casse son repose-pied, ce qui l'oblige à garder une jambe pendante et rétrograde jusqu'à la dernière place. Dommage car il marchait fort bien.

Lines a passé Cox et n'ayant pas grand'chose à redouter s'amuse à diverses acrobaties. Meunier fonce éperdument à la poursuite de Hall c'est certainement le meilleur vireur. Il ne reste que quatre tours à faire et Hall a près d'un demi-tour d'avance ce qui lui permet de gagner facilement.

1. Basil W. Hall (G.-B.) en 18 m. 50 s. 2/5 (meilleur tour en 1 m. 32 s.); 2. Meunier (B.) 19 m. 22 s.; 3. Lines (G.-B.) 19 m. 36 s. 1/5; 4. Cox (B.) 19 m. 48 s. 4/5; 5. Matagne (B.) 19 m. 49 s. 2/5; 6. Jansen (B.) 20 m. 11 s.

Classement général par additions de points :

1. Hall; 2. Lines; 3. ex-quo : Meunier, Jansen, Cox.

Et Maury, Verrechia, Ladevèze, Brûlé Lionel et les as étrangers font un dernier tour d'honneur sous les acclamations enthousiastes des spectateurs.



Le mur pris à l'envers par les concurrents étrangers.

14 JUILLET A ARGENTEUIL

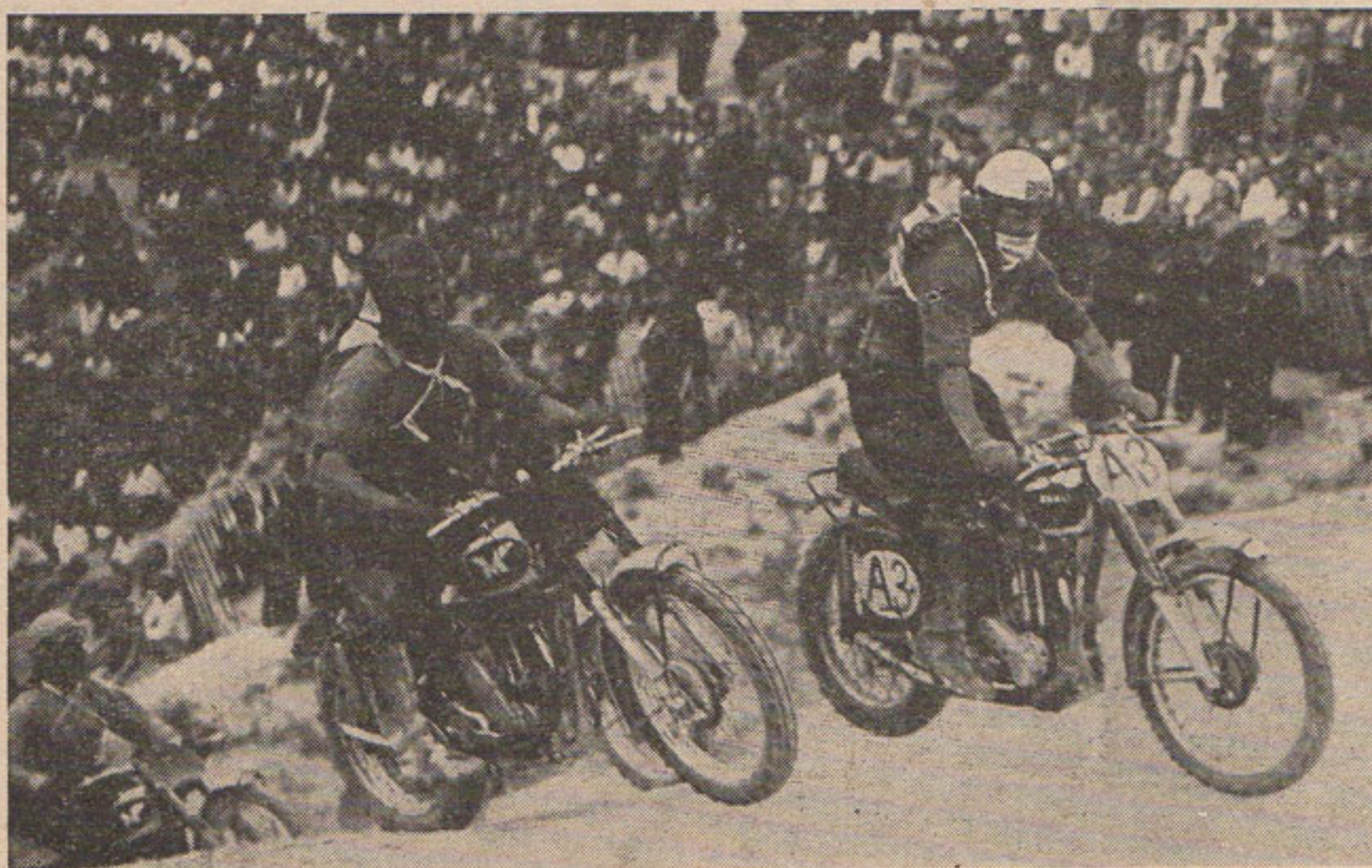
Le 14 juillet, le Moto-Club de la Banlieue Nord dirigé par l'actif et sympathique M. Robe, organisait dans les carrières d'Argenteuil un cross qui, malgré la fête nationale et la chaleur, attirait une foule de sportifs d'au moins 30.000 spectateurs. Le Moto-Club de la Banlieue Nord nous présentait un lot de concurrents de grande valeur. En plus de nos réputés amateurs, tant parisiens que provinciaux, les Belges Jansen, Cox, Matagne et les Anglais B. W. Hall et Lines.

La 1^{re} épreuve, catégorie 250 cmc. sur 12 tours, comprend trois motos 125 qui n'ont pas craint de s'aligner avec des machines d'une cylindrée deux fois plus grande.

Maury prend la tête au deuxième tour sur une bûche d'Adnet et passe avec 30 sec. d'avance au 3^e tour. Mélioli et Gaudy en 125 cmc. sont 3^e et 4^e. Au 4^e tour Adnet ne repasse plus et Folch casse sa roue arrière juste devant le chronométrage à son 6^e tour. Au cours du 8^e tour, Maury réussit à prendre un tour d'avance.

1. Maury (M.C. Orléans) 22 m. 50 s.; 2. Mélioli (125 cmc.) 23 m. 20 s.; 3. Urieu, 23 m. 51 s.

La 2^e épreuve inscrite au programme est la 1^{re} série 350 cmc. Nationaux sur 12 tours.



Au sommet de la côte Hall et Lines sont déjà en tête.

Boisserie passe en tête au 1^{er} tour, suivi de Dauge; au 2^e tour c'est Brocherieux qui mène; Dauge s'arrête au 3^e tour pour ne plus repartir. Brocherieux mène toujours suivi de Coudière. A mi-course Boisserie est remonté à la première place, derrière vient Chaumette et Coudière à 1 tour. Boisserie augmente son avance et gagne.

1. Boisserie en 23 m. 01 s.; 2. Chaumette à 1 tour; 3. Coudière à 2 tours.

La 3^e course amène sur la ligne de départ les « Internationaux 350-500 cmc. » sur 12 tours également. Après deux faux départs, les hommes s'élancent à pleins gaz. Au premier tour c'est Lines qui est en tête suivi de Hall; beaucoup plus loin Cox et Jansen, Matagne puis Blat, Adnet, Brassine, Huc, Brûlé, etc... Au 3^e tour les deux anglais ont déjà un tour d'avance. Bonin passe avec deux tours de retard, Lines et Hall ont une avance vraiment formidable; derrière nous trouvons les trois belges, et les français sont loin derrière. A mi-course Adnet regagne du terrain, Brassine, Blat et Bonin abandonnent.

1. Lines en 20 m. 15 s. 4/5; 2. Hall, 20 m. 17 s.; 3. Cox à 1 tour; 4. Jansen à 1 tour; 5. Matagne à 2 tours; 6. Adnet à 3 tours (1^{er} des Français); 7. Brûlé à 5 tours; 8. Huc à 5 tours.

La 4^e course 500 cmc. Nationaux sur 13 tours sera extrêmement meurtrière puisque sur huit partants trois seulement termineront.

Au départ, c'est Batisse de l'A.S.P.P. qui prend la tête, mais c'est Mesplède également de l'A.S.P.P. qui passe 1^{er} au deuxième tour, suivi de Delacroix et Batisse au 3^e tour Mesplède toujours en tête est suivi de Dauge, Batisse, Martin, Bobio, etc... Mesplède bûche durement et est ramené au parc par les infirmiers, mais demande à repartir pour la finale, ce qui lui est accordé. A mi-course beaucoup de concurrents sont arrêtés. Batisse a repris la tête, puis Bobio à un tour et Vial à deux tours. Batisse monte une 500, Bobio une 350 et Vial une 250 2 temps. Ce sont les trois seuls coureurs qui restent. Décidément les moteurs n'aiment pas le sable. A trois tours de la fin Bobio coupe Batisse dans la descente, celui-ci tombe mais repart aussitôt malgré une blessure à la cheville, Bobio est en tête... avec quand même un tour de retard qu'il ne pourra rattraper.

1. Batisse (A.S.P.P.) en 25 m. 57 s. 2/5; 2. Bobio (Motor-Club) à 1 tour; 3. Vial (Amiens) à 2 tours.

Après un entr'acte d'une dizaine de minutes c'est le départ de la 2^e manche Internationaux 350-500 cmc. Lines part en tête suivi de Cox et de Matagne. Le spectacle de tous les concurrents en groupe dans la descente est impressionnant. Au 2^e tour c'est Lines qui est toujours en tête, Jansen est 2^e. Hall, mal placé au départ et qui se trouvait en fin de peloton, est remonté en 4^e position. Dans la descente Jansen passe Lines, mais Hall est 3^e! Au 3^e tour il est 2^e, puis viennent derrière lui Lines, Cox, Matagne, Brassine, Deshaies, etc... Hall fait le tour en 1 m. 38 sec., puis Jansen égalise et Hall refait de nouveau deux fois 1 m. 38 sec. au tour, ce qui donne la moyenne de 46 km. 151. Hall se rapproche de Jansen, les deux hommes sont à une dizaine de mètres l'un de l'autre.

Huc très sport ralentit et s'efface



Hall au garde à vous écoute le "Good save the King" après sa victoire à Argenteuil.

pour laisser passer Hall toujours à la poursuite de Jansen.

Cette manche est vraiment sensationnelle et l'intérêt des spectateurs est tenu en éveil à chaque instant. Hélas, Hall bûche et perd un demi-tour et Jansen gagne.

1. Jansen (B.) 19 m. 20 s. 3/5; 2. Hall (G.-B.) 19 m. 58 s.; 3. Lines (G.-B.) 20 m. 16 s.; 4. Matagne (B.) 21 m. 04 s.; 5. Deshaies (F.) à 1 tour; 6. Brassine (F.) à 1 tour; 7. Huc (F.) à 2 tours; 8. Cox (B.) à 4 tours; 9. Adnet (F.) à 6 tours.



Lines en action dans un virage.

Malgré leurs contusions Mesplède et Batisse sont au départ de la finale 350-500 cmc. Nationaux sur 10 tours.

Mesplède et Batisse sont en tête au premier tour avec une grosse avance sur Bobio et le reste des concurrents qui s'échelonnent sur le parcours. Au 2^e tour Mesplède casse son câble des gaz et s'arrête. Batisse est donc en tête suivi de Bobio, Boisserie, Chaumette. Vial et sa 250 tourne très régulièrement. Pendant ce temps, Boisserie est passé à la deuxième place et la gardera jusqu'à la fin.

1. Boisserie; 2. Batisse; 3. Chaumette; 4. Bobio à 1 tour; 5. Martin à 1 tour; 6. Coudière à 1 tour; 7. Urien à 1 tour; 8. Vial à 6 tours.

Et c'est la dernière course de la journée, la finale des 350-500 cmc. Internationaux.

Hall part le dernier, mais à la fin du premier tour il est déjà 4^e. Brassine est premier des Français, la lutte pour la première place sera des plus serrée. Au deuxième tour Hall est troisième. Lines est toujours en tête suivi de Jansen qui le passe dans la descente. Derrière ces trois hommes nous trouvons Cox, Matagne, Brassine, Adnet, Bonin, Deshaies, etc... Les tours de retards de certains concurrents s'accumulent. Hall bat le record du circuit en 1 m. 31 sec. ce qui est un véritable tour de force. Tous les yeux sont fixés sur la lutte que se livrent ces deux hommes. Hall passe Jansen, mais bûche presque aussitôt après. Il repart de plus belle mais il ne reste plus qu'un tour à faire, ce qui est insuffisant pour reprendre sa place.

1. Jansen (B.) 19 m. 21 s. 2/5; 2. Hall (G.-B.) 19 m. 34 s.; 3. Cox (B.) 20 m. 10 s.; 4. Lines (G.-B.) 20 m. 30 s.; 5. Matagne (B.) à 1 tour; 6. Deshaies (F.) à 1 tour (1^{er} des Français); 7. Brassine (F.) à 2 tours; 8. Huc (F.) à 2 tours; 9. Adnet (F.) à 5 tours; 10. Bonin (F.) à 9 tours.

Meilleur tour et record du circuit par Hall en 1 m. 31 sec.

La coupe des commerçants, offerte au vainqueur de la catégorie 250 cmc., est remportée par Maury du Moto-Club d'Orléans.

La coupe « Jo Bouillon » offerte par le président d'honneur du M.C.B.N. catégorie Nationale 350 cmc. est attribuée à Boisserie de l'écurie Brassine.

La coupe du Moto-Club de la Banlieue Nord, offerte aux vainqueurs des trois manches 350-500 cmc. internationales et qui se compte par addition des temps des trois manches, est remportée par B.-W. Hall, les trois manches en 59 m.

Remercions le M.C.B.N. de cette belle réunion ainsi que de sa parfaite organisation et donnons-nous rendez-vous de nouveau, aux Carrières d'Argenteuil, le 4 septembre date à laquelle il organisera un autre cross international.

PIERRE.

MOTO-CROSS EN NOCTURNE A BUFFALO LE 4-8-49

Malgré la période de vacances la direction de Buffalo n'a pas hésité à mettre sur pied une réunion nocturne de motocross. De bons éléments étaient présentés au public venu pour applaudir les motocyclistes; certes leur hardiesse n'est pas à comparer avec celle dont ils font preuve en terrain découvert avec sable, boue et accidents du terrain, mais ils n'ont pas démerités dans ce genre de

sport acrobatique. Malgré tout il y eut des chutes heureusement plus spectaculaires que graves. C'est ainsi que Gilbert Brassine, au saut de la rivière, perdit le contrôle de sa machine au contact du sol et fit une culbute magistrale devant les tribunes... Quelques égratignures et la machine endommagée. C'est chose courante dans le moto-cross. Blat fut le meilleur de la soirée avec Deshaies et Boisserie.

J. J.

Résultats :

Tentative de record en tours de piste de cross.

1. Blat 43 s. 4/5.

Les autres épreuves ont eu pour vainqueurs : Blat, Deshaies, Boisserie et tous trois firent leur tour d'honneur ensemble, très applaudis.

GRAND PRIX DE VITESSE DE BEDOIN CAT. 100 ET 125 cmc.

Dimanche 24 juillet en hors-d'œuvre de la course de côte du mont Ventoux les dévoués sportmen provençaux qui ont nom Coutelen, Rogier, Bernard, Gerbaud, etc..., nous ont encore une fois prouvé qu'envers et contre tous des futures champions font leurs classes sur leurs petites machines et à leurs frais. Félicitations à tous tant pour le spectacle que pour l'organisation impeccable.

En catégorie 100 cmc. une finale disputée au finish, et malgré quelques bûches sans gravité, emballa littéralement les spectateurs.

En 125 cmc. nous eûmes une lutte sans précédent entre le grand spécialiste grenoblois Donini et l'as Italien Gobetti qui ne gagna que grâce à l'extrême rapidité de son petit double arbre à came.

Un gros bravo au vétéran de ces épreuves le Montilien Faure (plus de 50 ans) qui se jette littéralement dans les virages avec une ardeur juvénile. Bonnet, de Salon, bûche, Berlie serre en pleine ligne droite et plonge par-dessus le guidon, Ayme va également au tapis, mais aucun knock-out.

Résultats :

Catégorie 50 cmc. — 1^{re} Trial (Cavaillon); 2. Faure (Montélimar).

Catégorie 100 cmc. 1^{re} Elimatoire. — 1. Moriss (Avignon); 2. Bonnet (Salon); 3. Faure (Montélimar).

2^{de} Elimatoire. — 1. Ayme (Avignon); 2. Geny (Avignon); 3. Blanc.

3^{de} Elimatoire. — 1. Darlay (Avignon); 2. Trial (Cavaillon) 60 cmc.

IV^e CIRCUIT DE VITESSE DU DAUPHINÉ

Le IV^e circuit de vitesse du Dauphiné s'est déroulé à Grenoble devant une affluence très grande et enthousiaste. Excellente organisation, aucun incident. Nul doute que l'année prochaine le programme sera encore plus chargé puisque d'année en année cette manifestation prend de l'importance en ampleur et en succès.

Résultats :

Catégorie 125 cmc. — 11 partants s'élancent sur le circuit. D'entrée Burggraf se détache suivi par Donini Gobetti au sixième tour, Gobetti qui est sur sa « Mondiale » le plus rapide, se détache et gagnera talonné par Burggraf, Donini ayant eu des ennuis de bougie.

1. Goletti (Mondiale) 18 m. 45 s. 4/5, moy. 73 km. 180; 2. Burggraf, 18 m. 52 s.; 3. Faure.

19 m. 25 s.; 4. Vienne; 5. Gassain; 6. Vernay; 7. Gurner.

Catégorie 125 cmc. amateurs et 250, 125 cmc. — 1. Valesini, 15 m. 54 s.; 2. Barut; 3. Amort; 4. Verdun; 5. Thérèse Sabbat.

250 cmc. — 1. Rollando, 14 m. 31 s. 2/5; 2^{de} Lesage.

Finale des 100 cmc. — 1. Moriss (Avignon); 2. Lauvie (Salon); 3. Bonnet (Salon); 4. Ayme (Avignon); 5. Trial (Cavaillon) 60 cmc.

Catégorie 125 cmc. — 1. Gobetti (Italien); 2. Donini (Grenoble); 3. Darlay (Avignon, sur 100 cmc.); 4. Escallier (Avignon).

Gobetti part en tête talonné sans cesse par Donini mais le Moretti double A.C.T. de l'Italien lui permet de prendre une avance confortable sur le M.V. dans les lignes droites qu'il perd dans les virages, derrière eux Darlay, sur un 100 cmc., tourne très régulièrement, ce qui lui permet de se classer 5^e devant Escallier qui a bûché et Trial dont le 60 cmc. tourne avec une régularité merveilleuse.

LA VOGUE DU MOTO-CROSS EN FRANCE VA SANS CESSER CROISSANT !

Il est vrai que ce sport, à la fois rude et spectaculaire, ne pouvait qu'être appelé à jouer un rôle de premier plan parmi les activités sportives de notre pays. C'est que l'utilité « technique » de la course en terrains variés ne peut être contestée par personne. Le moto-cross est sans contredit le ban d'essai le plus probant et le plus vrai pour les machines.

L'Association Motocycliste de la Seine, et c'est là son mérite, a été la première et pratiquement seule à comprendre tout ce qu'on pouvait tirer du moto-cross bien organisé.

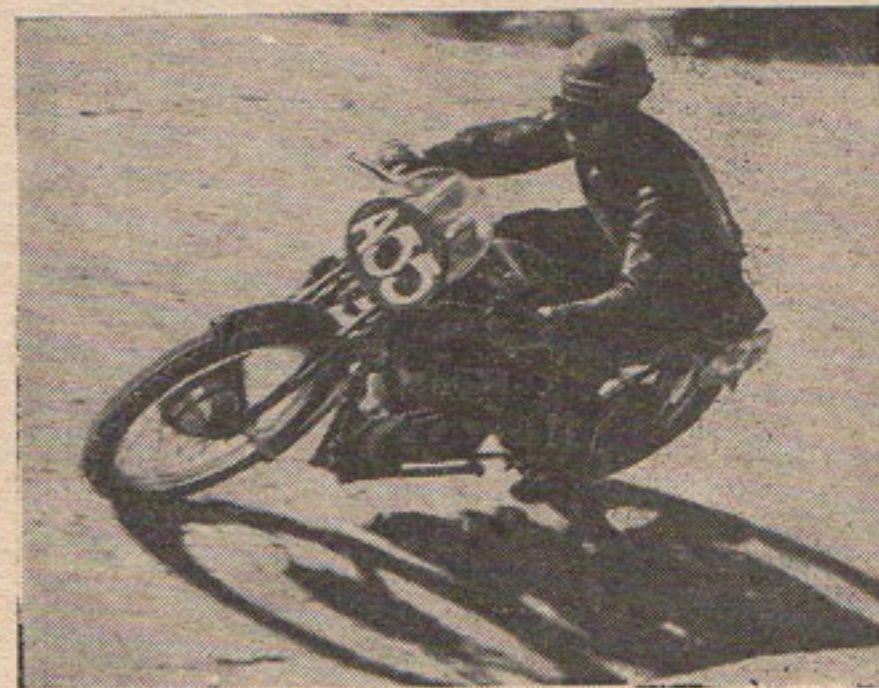
Ses dirigeants, sur leur terrain des Buttes-Morel à Montreuil, ont su, grâce à leur expérience, tracer un « circuit » dont on peut dire qu'il n'a pas son pareil, aussi bien du point de vue du coureur que de celui du spectateur qui peut voir activer ses favoris sur la quasi totalité du parcours. L'A.M.S. a également su faire du moto-cross le sport le plus honnête et probe qui soit. Et le public connaisseur, n'a pas été insensible à cela. La prochaine grande manifestation aura lieu le 11 septembre à Montreuil. Les principaux champions étrangers seront présents : Anglais, Belges et Italiens pour la Coupe des Nations.

COURSE DE COTE INTERNATIONALE DU MONT VENTOUX

Virage de Saint-Estève, 8 heures du matin, véritable courbe relevée comme un vélodrome, terreur des coureurs; les spectateurs montent à une cadence fabuleuse depuis 3 heures du matin et garnissent, comme une caravane de fourmis, les 21 kilomètres du parcours. Ils ne seront pas déçus car, de 9 h. 30 à 13 heures, les montées vont se succéder à une cadence accélérée.

Après des éclipses plus ou moins longues le Géant de Provence a vu sa rampe formidable violée par les machines les plus rapides du monde. Le Ventoux avec ses 120 virages et ses 2.000 mètres de dénivellation, est la plus dure côte d'Europe, banc d'essai de tous les prototypes, voitures, camions, cars, motos. Nous avons souvent l'occasion d'y voir venir, de Paris et d'ailleurs, des châssis qui montent et descendent sous le contrôle des ingénieurs.

Charles Farroux est venu spécialement présider ce « Criterium de la Montagne ». L'A.C.V. avec son éternel président, le Docteur Pamard, les toujours dévoués Challe, Du Chuffaud..., le M.C.V. son président Pons, l'état-major toujours sur la brèche, Léon Doux ont réussi le tour de force de nous amener les grands champions français:



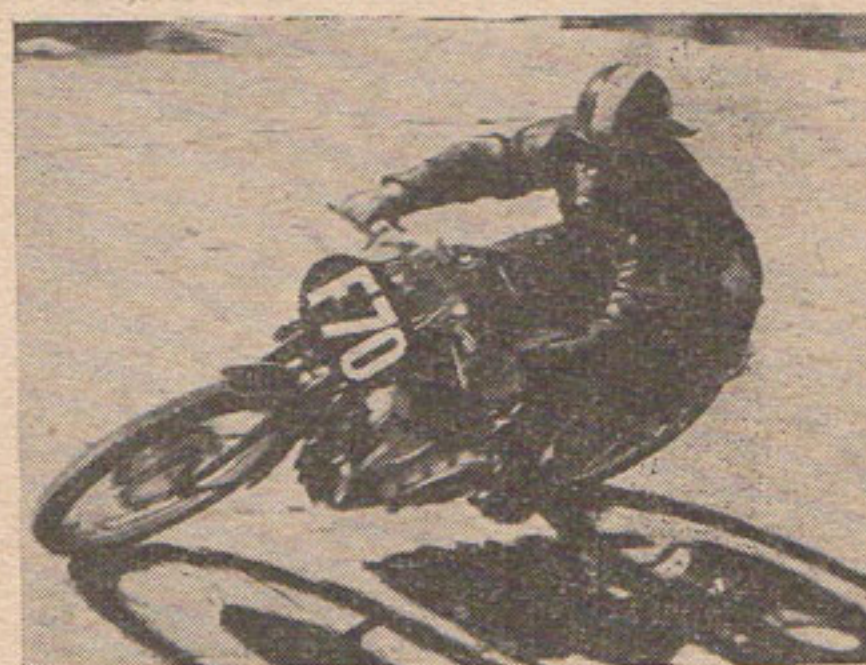
Briggs - 350 Velocette. Record battu.

Collot, Houel, Behra, Berlie, Braccini, Barde; les anglais Oliver, Jenkinson, Briggs, Heats, Manning, Buxton, etc., avec la participation sans égale des marques les plus réputées « in the world » A.J.S., Norton, Velocette, H.R.D. Guzzi, Gilera, M.V., B.M.W. Référence qui n'inquiète malheureusement pas « l'amour propre » de nos firmes nationales.

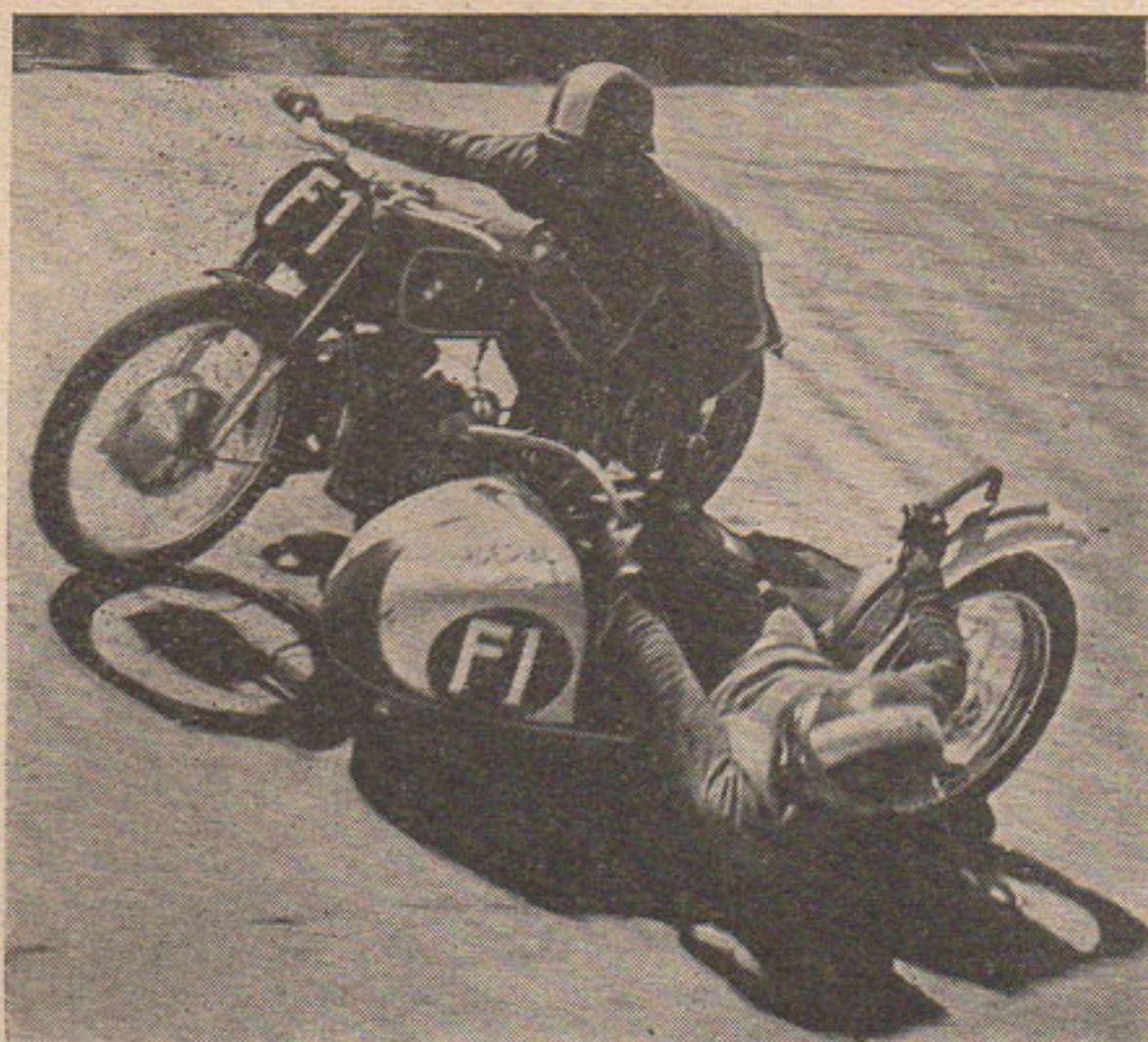
La grande déception de la journée fut pour nous le bris de la pompe à huile survenue aux essais à la Vincent H.R.D. de Manning. « Sorry, I am Sorry » m'a dit Manning aux essais et cela sortait du fond du cœur, Espérons que l'année prochaine homme et machines seront là.

Il y eut d'ailleurs une véritable hécatombe de records; la plus forte impression ayant été produite par l'équipe Oliver, Jenkinson, véritables démons du sidecar, qui méritent bien le titre de champions d'Europe. Les provençaux avaient adopté d'emblée le passager barbu et son pilote flegmatique. Record battu en 100, 125, 175, 350 cmc., plus de 500 cmc., sidecar 500 cmc. et plus de 1.000 cmc. Le record des sides plus de 600 cmc. fut battu par Oliver, Jenkinson en 2 m. 20 s; c'est dire l'ardeur déployée par les deux compères.

En résumé une superbe journée de sport mécanique qui laisse à supposer une belle bagarre pour l'an prochain



Collot - 500 Gilera. Record général battu.



A gauche :
Betemps BMW

Ci-dessous :
Donnini,
125 cmc. M. V.
Record battu.

Nos trois étu-
diants étudient
la carte avant
de prendre le
départ pour les
Indes.



Résultats techniques :

Motos 160 cmc. — 1. Geny (M.C. Avignon), 20 m. 41 s. 2/5, moy. 62 km. 638. *Record battu*; 2. Bert (Motoconfort), 30 m. 47 s. 4/5.

Motos 125 cmc. — 1. Donin (M.V.), 19 m. 42 s. 4/5, moy. 65 km. 742. *Record battu*; 2. Perrin (Jonghi), 24 m. 06 s. 2/5; 3. Gastin (Ultima), 32 m. 11 s. 4/5; 4. Faure (New-Map), 36 m. 50 s. 2/5; 5. Amort (M.C. Lyon), 51 m. 21 s. 3/5.

Motos 175 cmc. — 1. Barde (Spéciale), 18 m. 22 s. 1/5, moy. 70 km. 549. *Record battu*; 2. Bergallo (Spéciale), 20 m. 37 s.; 3. Perraud (Motoconfort), 21 m. 40 s. 2/5.

Motos 250 cmc. — 1. Daniel (M.C. Avignon), 19 m. 40 s., moy. 65 km. 378; 2. Wagner (M.C. Avignon), 22 m. 02 s.; 3. Gillard (M.C. Auvergne), 22 m. 37 s. 2/5.

Motos 350 cmc. — 1. Briggs (Vélocette), 15 m. 35 s., moy. 83 km. 165. *Record battu*; 2. Berlie (Vélocette), 15 m. 50 s. 3/5; 3. Oliver (Vélocette), 16 m. 27 s. 1/5; 4. Heath (A.J.S.), 16 m. 57 s. 1/5; 5. Brugièrre (Vélocette), 17 m. 12 s. 2/5; 6. Jenkinson (Vélocette), 18 m. 38 s. 1/5; 7. Combe (Rudge), 20 m. 14 s. 3/5.

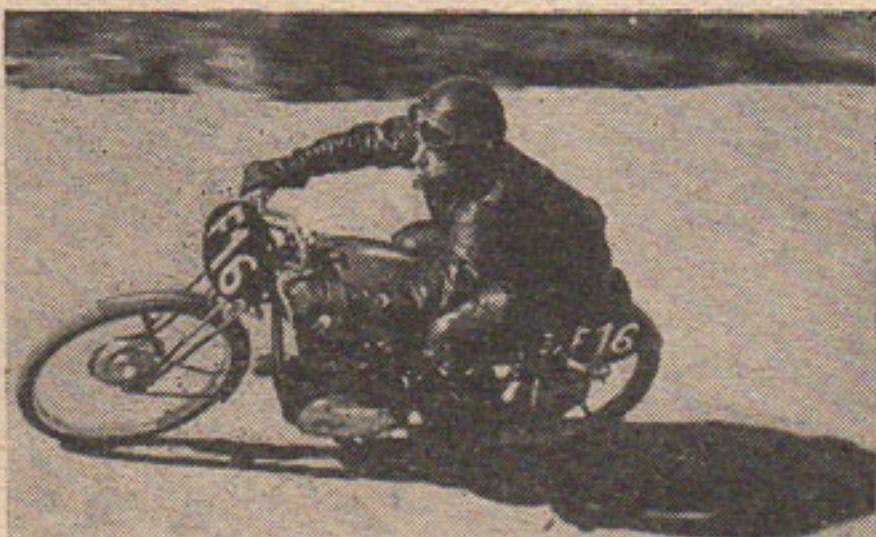
Motos 500 cmc. — 1. Collot (Gilera), 15 m. 27 s. 1/5, moy. 83 km. 865; 2. Behra (Guzzi), 15 m. 44 s. 1/5; 3. Houel (Gilera), 15 m. 59 s.; 4. Heath (Norton), 16 m. 17 s. 2/5; 5. Brugièrre (Norton), 16 m. 37 s. 4/5; 6. Besse (Triumph), 17 m. 01 s. 1/5; 7. Codur (Motosacoche), 18 m. 30 s. 3/5; 8. Gonfard (Rudge), 19 m. 2/5.

Motos plus de 500 cmc. — 1. Collot (Gilera), 15 m. 04 s., moy. 86 km. 017. *Record battu* T.C.; 2. Berlie (Vélocette), 15 m. 54 s.; 3. Braccini (Terrot), 16 m. 59 s. 1/5; 4. Besse (Triumph), 17 m. 20 s.; 5. Rebellin (M.C. Avignon), 18 m. 39 s. 2/5; 6. Buxton (A.J.S.), 20 m. 19 s. 1/5.

Sides jusqu'à 600 cmc. — 1. Oliver (Norton), 15 m. 48 s. 4/5, moy. 81 km. 956. *Record battu*; 2. Betemps (B.M.W.), 18 m. 03 s. 4/5; 3. Combes (Saroléa), 20 m. 16 s.; 4. Tuson (Motobécane), 20 m. 27 s. 1/5.

Sides plus de 600 cmc. — 1. Oliver (Norton), 15 m. 42 s., moy. 82 km. 547. *Record battu*; 2. Betemps (B.M.W.), 17 m. 49 s. 4/5.

Un gros bravo au sympathique Collot



qui fut le meilleur, au régional Berlie, pour sa belle place de second, à Donnini à Briggs, Barde, Geny.

J. PORTE.

PARIS-NEW-DEHLY PAR TROIS ÉTUDIANTS

Mardi 19 juillet

De la place Saint-Germain-des-Près, ont prit le départ pour une randonnée de 18.000 kilomètres, trois jeunes étudiants: MM. Bertrand, Galon et Demay. Mettant leur confiance dans des 125 cmc. Gnome-et-Rhône, ils doivent traverser l'Espagne, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Lybie, l'Égypte, le Liban, l'Irak, l'Iran, l'Afghanistan, le Pakistan et l'Inde qui est la New-Delhi comme point terminal.

Parmi ces trois hommes, M. Bertrand a déjà fait de longs voyages, mais à pied; cette fois ce sera un véritable exploit sportif: endurance, débrouillardise, mais aussi connaissances mécaniques, car sur ces routes il ne doit pas y avoir de mécanicien à chaque coin de village; il faut donc compter uniquement sur soi-même. Nous espérons que nos trois étudiants tiendront la promesse qu'ils nous ont faite de nous tenir au courant de leur raid, photos à l'appui. Souhaitons-leur bon voyage.

Voici l'itinéraire :

19-7-49 : à 18 heures, départ Paris-Saint-Germain-des-Près; 23-7-49 : Espagne, Saragosse, Madrid, Grenade; 2-8-49 : Tanger, Maroc espagnol, Tétouan; 3-8 au 20-8-49 : Algérie, Oran, Alger, Constantine; Tunisie, Tunis, Sfax; 21-8-49 : Lybie, Tripoli, Benghazi; 6-9-20-9 : Égypte, Alexandrie, Le Caire, Port-Saïd; 21-9-22-9 : Liban, Beyrouth; 23-9-30-9 : Syrie, Damas, Alep; 1-10-10-10 Irak, Bagdad; 11-10-5-11 : Iran, Hamadan, Téhéran, Ispahan, Méched; 6-11-23-11 : Afghanistan, Hérat, Kandahar, Kaboul; 24-11-30-11 : Pakistan, Peshawar; 11-22-10-12 : Inde, Lahore, Ambala, New-Delhi.

CLASSEMENTS ACTUELS DES CHAMPIONNATS MONDIAUX

Après les quatre premières épreuves (T.T.G.P. Suisse, Hollande et Belgique), il reste G.P. Ulster et Nations, nous pouvons faire le point. Le virtuel champion 350 est F.L. Frith (Vélocette) avec 4 victoires consécutives et qui ne peut être rejoint, de même qu'Oliver est champion des sidecars 600 (Norton) après 2 victoires.

500 (4 courses). — Artesiani (Gilera), 24; Pagani (Gilera), 22; Graham (A.J.S.), 20; Bell (Norton), 18; Daniell (Norton), 17; Lockett (Norton), 13; Doron (A.J.S.), 10.

350 (4 courses). — Frith (Vélocette), 43; Foster (Vélocette), 17; Lockett (Norton), 14; Whitworth (Vélocette), 12; Armstrong (A.J.S.), 11; Mc Pherson (A.J.S.), 10; Lyons (Vélocette), 8; Graham (A.J.S.), 8.

250 (2 courses). — Barrington, Ruffo (Guzzi), 10; Wood (Guzzi), 9; Ambrosini (Benelli), 8; Anderson (Guzzi), 8; Pihe (Rudge), 7.

125 (2 courses). — Pagani (Mondial), 22; Ubiali (M.V.), 13; Magi (Morini), 8; Clemencich (Mondial), 8; Cavacuitti (Mondial), 7.

SC 600 (2 courses). — Oliver (Norton), 22; Vanderschrik (Norton), 8; Frigerio (Gilera), 8; Haldeman (Norton), 7; Merlo (Gilera), 7.

Constructeurs.
500. — A.J.S., 30; Norton, 28; Gilera, 28; Vélocette, 12; Guzzi, 7.

350. — Vélocette, 43; A.J.S., 23; Norton, 21.

250. — Guzzi, 20; Benelli, 8; Rudge, 7.

125. — Mondial, 22; M.V., 13; Morini, 8.

SC 600. — Norton, 22; Gilera, 15; B.M.W. 6.

LES TROIS GRANDS PRIX

Répartis sur 3 week-end consécutifs, les Grands Prix de Suisse, Hollande et Belgique viennent d'avoir lieu.

Deux constatations : 1° les trois épreuves sont trop rapprochées, obligeant les coureurs à des déplacements rapides et limitant le temps des firmes pour refaire le point après chaque course; 2° les catégories 125 et 250 furent éliminées du Grand Prix de Belgique à cause du petit nombre d'engagés, vingt au total. Ces trois Grands Prix comptant pour le Championnat Mondial, il semble que les organisateurs du circuit belge

ont pris quelque liberté qui relègue le sport au deuxième plan.

Les luttes sportives furent de premier ordre et le lot international très relevé, l'enjeu des titres mondiaux n'y est pas étranger.

Les faits les plus marquants sont les trois victoires consécutives de Frith sur Vélocette en 350 qui, ajoutées à celle du T.T. Junior, le nomment d'ores et déjà champion du monde 1949, catégorie 350.

LE GRAND PRIX DE SUISSE

La catégorie 125 cmc. — Participation à majorité italienne avec des M.V. 2 temps, Morini et Mondial 4 temps. Les autres machines sont à 2 temps, double piston pour les Puch, à moteur Villiers, piston plat pour les Eysink, à déflecteur pour les Montesa Masetti (Morini) mène au début, mais Pagani (Mondial) remonte et gagne aisément avec près de 2 minutes d'avance sur le second, mais derrière la lutte a été de toute beauté, une seconde 8/10 séparent le 3^e du 6^e. Masetti doit se contenter de la cinquième place, due à un court arrêt à son stand.

Classement :

1. Pagani (Mondial), 53 m. 12 s. 4 (moy. 114,905); 2. Magi (Morini), 55 m. 06 s. 1; 3. Cavacinti (Mondial), 56 m. 29 s. 4.

La catégorie 250 cmc. — 15 partants, tous pilotant des machines italiennes. Anderson pilote une Guzzi officielle. Au premier tour Ambrosini et sa splendide Benelli mènent, mais après quatre tours ils sont troisièmes, derrière Ruffo et Balzaretto, tous deux sur Guzzi. Il semble que chez Guzzi on ait trouvé les chevaux nécessaires à la Gambalunghino pour battre la Benelli. Au cours du huitième tour, Balzarotti ébloui par le soleil croit-on, loupe complètement un virage; il est conduit à l'hôpital, mais n'est pas aussi gravement touché que les spectateurs avaient pu le croire. Ruffo augmente son avance sur Ambrosini tandis que derrière on bataille ferme pour la quatrième place qu'arrache in-extremis, par 2/10 de seconde, Anderson à Mastellari.

Classement :

1. Ruffo (Guzzi), 1 h. 07 s. 2 (moy. 130,730); 2. Ambrosini (Benelli), 1 h. 46 s. 8; 3. Anderson (Guzzi), 1 h. 56 s. 3.

La catégorie 350 cmc. — Tout le gratin britannique est là, ainsi que la 350 Guzzi bicylindre qui fait sa première apparition « internationale », aux mains de Bertacchini. Lorenzetti s'étant blessé légèrement à l'entraînement avec le nouveau racer. Au départ Bell et Daniell (Norton) et Wood (Vélocette) prennent la tête; au premier passage Bell mène devant Graham à une roue, le reste des concurrents est si serré et passe si rapidement qu'un pointage est impossible; au deuxième tour, la situation se clarifie quelque peu. Graham prend la tête devant Bell, Wood, Lockett, Armstrong, Doran, etc... Frith est septième! Foster (Vélocette) a sa machine qui bafouille. Les places changent constamment de propriétaire et au 10^e tour Graham (A.J.S.) possède 1/10 de seconde d'avance sur Frith (Vélocette) qui remonte. Et, jusqu'à la fin, Frith mènera devant Graham et Doran (A.J.S.), il essaiera de décamponner ses rivaux, qui profitent de son sillage, en zig-zaguant dans la ligne droite, mais sans succès, et c'est avec

très peu d'avance qu'il gagnera. Les autres coureurs bataillent également par petits groupes et terminent près les uns des autres. Le septième est Bertacchini (Guzzi) à 1 m. 37 sec. après un mauvais départ.

Classement :

1. Frith (Vélocette), 1 h. 07 m. 06 s.; 2. Graham (A.J.S.), 1 h. 07 m. 09 s. 9; 3. Doran (A.J.S.), 1 h. 07 m. 10 s. 1; 4. Armstrong (A.J.S.), 1 h. 07 m. 28 s. 2; 5. Wood (Vélocette), 1 h. 07 m. 36 s. 8; 6. Bell (Norton), 1 h. 07 m. 37 s. Moyenne du vainqueur : 136,680.

La catégorie 500 cmc. — L'épreuve ne fut pas aussi passionnante à suivre que celle des 350, des chutes ayant éliminé certains des meilleurs. Dès le départ Graham et Frend (A.J.S.) s'en vont, nettement en avance sur leurs suivants. Au premier tour Lockett arrive dans un virage et trouve des motos répandues un peu partout: c'est Bandirola qui est tombé, entraînant Bertacchini et Juhan dans sa chute, Lockett n'a que la ressource de coucher sa machine (la première fois que cela lui arrive en course) Juhan doit être hospitalisé. Bell abandonne à la suite d'ennuis de bougie. Derrière Graham et Frend, Daniell (Norton), Artesiani (Gilera 4), Leoni (Guzzi) et Pagani (Gilera mono) luttent pour la 3^e place. Au cours du quinzième tour Frend quitte la route et après plusieurs sauts périlleux se relève contusionné et la figure abîmée.

Classement :

1. Graham (A.J.S.), 1 h. 26 m. 14 s. 9 (moy. 141,770); 2. Artesiani (Gilera 4 cyl.), 1 h. 27 m. 36 s. 8; 3. Daniell (Norton), 1 h. 27 m. 46 s. 9; 4. Pagani (Gilera monocyl.), 1 h. 28 m. 29 s. 9; 5. Frith (Vélocette).

Les sidecars 600 cmc. — Oliver et son populaire passager barbu Jenkinson, gagnent avec une facilité déconcertante, malgré un arrêt pour ravitailler. La lutte pour la deuxième place rompant la monotonie de la course.

Classement :

1. Oliver (Norton), 58 m. 57 s. (moy. 118,730); 2. Frigerio (Gilera), 59 m. 40 s. 6; 3. Haldemann (Norton), 59 m. 41 s.

Le record du tour datant d'avant-guerre, qui était la propriété de Starkle, est battu de 4 kilomètres de moyenne.

LE GRAND PRIX DE HOLLANDE

La catégorie 125 cmc. — 26 partants. Nous retrouvons presque tous les concurrents du Grand Prix suisse. Le vainqueur de l'an dernier, Renoy (Eysink) part en tête, mais au 3^e kilomètre, à l'entrée d'un virage, se met en travers, et cause quelque perturbation parmi les italiens qui le suivent de près!

La course se déroule sans lutte. Le seul incident notable est l'arrêt à son stand de Masetti (Morini) qui reçoit d'une personne autre que son mécanicien, un ressort de soupape. Il terminera quatrième mais sera disqualifié.

Classement :

1. Pagani (Mondial), 1 h. 02 m. 38 s. 8; 2. Clemencich (Mondial), 1 h. 03 m. 27 s. 1; 3. Ubiali (M.V.), 1 h. 03 m. 40 s. 8. Moyenne du vainqueur : 110,830.

La catégorie 350 cmc. — 39 partants parmi lesquels les « huiles » de chez Norton, Vélocette et A.J.S. Bell prend l'avantage au départ, mais peu après Graham le passe irrésistiblement. Au premier passage l'ordre est : Graham,

Doran (A.J.S.), Frith (Vélocette), Lockett (Norton), Frend (A.J.S.), tous très près les uns des autres. Au troisième tour le classement prend tournure: nous avons Frith (Vélocette), Foster (Vélocette), Lockett (Norton), Doran (A.J.S.) et Graham dont l'A.J.S. semble perdre de ses chevaux, mais au tour suivant nouveau brassage des positions, Frith est quatrième, Foster premier et le chassé-croisé des six premiers durera jusqu'au huitième tour (plus de la mi-course). Graham et Daniell sont contraints à l'abandon. Doran se couche dans un virage et abandonne. Au treizième tour 4 Vélocettes sont en tête, dans l'ordre, Frith, Foster, Whitworth, Fry devant Lockett (Norton). Jusqu'au dernier virage du 15^e et dernier tour Foster est au commandement mais Frith le passe à la corde tandis que Foster vire un peu grand et se trouve battu de quelques mètres! Deux concurrents malchanceux ou imprévoyants, Fry et Briggs qui tombèrent en panne de carburant et perdirent de nombreuses places. Notons la belle course de l'australien Mc Pherson, 5^e sur A.J.S. et le retour en forme de Whitworth, après son accident de Pau. Frend (A.J.S.) fut retardé en cours de route mais se console avec le record du tour, à 141,680.

Classement :

1. Frith (Vélocette), 1 h. 47 m. 52 s.; 2. Foster (Vélocette), 1 h. 47 m. 53 s. 9; 3. Lockett (Norton), 1 h. 49 m. 48 s. 9; 4. Whitworth (Vélocette), 1 h. 49 m. 57 s. 1; 5. Mc Pherson (A.J.S.), 1 h. 50 m. 42 s. 7; 6. Frend (A.J.S.), 1 h. 51 m. 02 s. 3; 7. Bell (Norton), 1 h. 51 m. 09 s. 8; 8. Armstrong (A.J.S.), 1 h. 51 m. 11 s. 2.

Moyenne du vainqueur : 137,970.

La catégorie 500 cmc. — Cette fois Gilera a confié une 4 cylindres à Pagani et il sera vainqueur! Les « officiels » Guzzi seront Foster et Lorenzetti sur les bicylindre à 120°, Norton au complet, Graham et Doran pour A.J.S., Bills et Frith avec des Vélocette, Artesiani et sa Gilera 4 cylindres, complètent le lot des ténors. Mais de nombreux autres concurrents, avec des machines aux prétentions plus modestes, font qu'il y a 31 partants. L'accélération des deux 4 cylindres Gilera leur confère l'avantage dès le départ, mais après quelques kilomètres Graham et son A.J.S. s'intercalent entre Artesiani et Pagani. La lutte sera terrible; au premier tour Graham mène, Artesiani dans son sillage et Pagani à 40 mètres. Artesiani s'arrête quelques instants au quatrième tour et tout l'intérêt de la course réside dans le duel Pagani-Graham, quoique à l'arrière ça aille tout de même assez vite! Foster, qui était troisième, voit son moteur rendre l'âme tandis que Doran et Lorenzetti luttent entre eux, et que Bell rétrograde. Le dernier tour est entamé par Pagani et Graham ensemble, Artesiani malgré son forcing ne les rejoindra pas. Lorenzetti perd beaucoup de terrain avec un moteur affaibli. Doran est quatrième mais ne terminera pas, sa chaîne sautera au cours de ce dernier tour. Pagani passe Graham et termine assez détaché en battant le record du tour, à 150,850!

Classement :

1. Pagani (Gilera), 1 h. 47 m. 42 s. 7 (moy. 147,310); 2. Graham (A.J.S.), 1 h. 47 m. 45 s. 8; 3. Artesiani (Gilera), 1 h. 48 m. 36 s. 6; 4. Bell (Norton), 1 h. 50 m. 11 s. 4; 5. Lockett (Norton), 1 h. 52 m. 20 s. 6; 6. Daniell (Norton), 1 h. 54 m. 30 s. 9.

LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

La catégorie 350 cmc. — 41 coureurs au départ représentant 11 pays : 3 Guzzi, la 350 pilotée par Lorenzetti et deux 250 cmc. Dès le départ, donné par signaux lumineux, le belge Ergé sur A.J.S. prend une certaine avance mais ne tardera pas à être rejoint. Le premier tour voit passer dans l'ordre Foster (Vélocette), Bell (Norton), Frith (Vélocette), Frend (A.J.S.). La Vélocette de Frith n'a qu'un arbre à cames cette fois, il paraît que ce type de moteur convenait mieux au circuit belge. Après les chassé-croisés obligatoires des premiers tours, avec une participation internationale aussi relevée, les positions se précisent vers le 4^e des 11 tours de la course : Frith, Foster (Vélocette), Lockett, Bell (Norton), Whitworth (Vélocette), Armstrong (A.J.S.). Graham abandonne pour ennuis mécaniques, tandis qu'au deuxième tour Frend qui s'est accroché avec Foster, tombe sans mal mais doit abandonner, ne laissant qu'Armstrong pour défendre les couleurs d'A.J.S. Les écarts grandissent et la lutte perd de son intérêt. Toutefois un duel magnifique entre Mc Pherson et Armstrong (tous deux sur A.J.S.) se terminera par un dead-heat. La 250 Guzzi d'Anderson capitule et la 350 Guzzi de Lorenzetti termine huitième. L'an prochain elle sera plus dangereuse, soyons-en persuadés. Il est assez curieux de constater que le classement des cinq premiers est exactement celui du Grand Prix de Hollande, couru 8 jours plus tôt, seuls les écarts diffèrent légèrement.

Classement :

1. Frith (Vélocette), 1 h. 06 m. 14 s. (moy. 144,240); 2. Foster (Vélocette), 1 h. 06 m. 30 s.; 3. Lockett (Norton), 1 h. 06 m. 47 s.; 4. Whitworth (Vélocette), 1 h. 07 m. 53 s.; 5. Mc Pherson (A.J.S.), Armstrong (A.J.S.), *ex-aequo*, 1 h. 08 m. 15 s.; 7. Oliver (Vélocette), 1 h. 08 m. 51 s.; 8. Lorenzetti (Guzzi), 1 h. 08 m. 53 s.

La catégorie sidecars 600 cmc. — 19 sidecars au départ. Haldemann prend résolument la tête suivi par Oliver. Tous deux pilotent des Norton double A.C.T. Oliver a des ennuis de carburation. Une fuite irréparable au carburateur en est la cause et son passager Jenkinson fera toute la course en bouchant la fuite avec ses doigts! Au cours du premier tour un grave accident entraîna la mort du belge Bruylant et de son passager anglais. En voulant les éviter, Prati se retourne et se casse un bras. Le deuxième tour voit l'abandon d'Haldeman. Oliver gagnera donc malgré le handicap de son passager effectuant la course assis dans le sidecar. C'est la revanche des pontifes de la F.I.M. qui ne voulaient plus de passagers acrobates!

Classement :

1. Oliver (Norton), 50 m. 07 s. (moy. 121,280); 2. Vanderschrick (Norton), 50 m. 32 s.; 3. Merlo (Gilera), 51 m. 40 s.

La catégorie 500 cmc. — A peu près toutes les vedettes du Grand Prix de Hollande sont là. Bell, spécialiste des départs ultra-rapides, mène au début mais son avance n'est que de un mètre sur l'A.J.S. de Graham au premier passage. Au cours de ce tour Goffin est tombé, sans mal, mais doit abandonner. Graham doit prendre la « route de secours » pour ne pas tomber et rétrograde à la sixième place. Artisiani mène après 3 tours, devant Doran très près. Pagani, sur sa Gilera, n'a pas la forme de

la semaine précédente, tandis que Lorenzetti recolle aux deux leaders, et Graham se rapproche de nouveau. Du septième tour au treizième des 14 tours que comporte la course; les trois premiers, Artesiani, Doran et Lorenzetti, passeront successivement au commandement, pour le plus grand régal des spectateurs! Graham abandonne, réservoir crevé; Lockett a le moteur de sa Norton devenu muet. Le dernier tour est l'occasion d'un coude à coude magnifique, le dernier virage voit les trois premiers virtuellement ensemble et Doran gagne de très peu, vengeance la défaite d'A.J.S. par Gilera, dans des conditions sensiblement semblables du Grand Prix de Hollande,

Classement :

1. Doran (A.J.S.), 1 h. 19 m. 56 s.; 2. Artesiani (Gilera), 1 h. 19 m. 56 s.; 3. Lorenzetti (Guzzi), 1 h. 19 m. 57 s.; 4. Bell (Norton), 1 h. 20 m. 46 s.; 5. Pagani (Gilera), 1 h. 21 m. 04 s.; 6. G. Léoni (Guzzi), 1 h. 21 m. 10 s.

Moyenne du vainqueur : 153,350.

Première grande victoire du sympathique Bill Doran, le malchanceux du T.T. Junior, sur le plus rapide circuit d'Europe.

MOTO-BALL

Résultats des matches des 14 et 17 juillet 1949

Division nationale. — 17. M.B.C. Troyes bat M.B. Châlons par 1 but à 0; 17. M.B.C. Avignon bat M.B.C. Versailles par 2 buts à 1.

Division d'excellence : Zone Sud. — 17. M.B.C. Marignane bat M.B.C. Vaison par 2 buts à 0; 14. M.B.C. Camaret bat M.B.C. Marignane par 3 buts à 0; 17. M.B.C. Chateaubert-Languedoc bat M.B.C. Cavaillon par 3 buts à 2.

Zone Nord. — 14. M.B.C. Houlgate bat E.M. B.C. Gennevilliers par 1 but à 0.

Championnat région centre

17. M.B.C. Ondaine bat M.C. Ricamandois par 7 buts à 0.

Résultats des matches du 31 juillet 1949

Division nationale. — A.M.C. Aixois bat Versailles M.B.C. par 4 buts à 0; M.C. Villefranche contre M.B. Châlons, match nul 2 à 2; R.M.C. Carpentras bat S.U.M.A. par 1 but à 0.

Division d'excellence : Zone Nord. — M.B.C. Houlgate bat M.B.C. Mulhouse par 3 buts à 1.

Zone Sud. — M.B.C. Marignane bat M.B.C. Cavaillon par 3 buts à 1.

Championnat du Centre

R.M.C. Ondaine bat Saint-Etienne par 1 but à 0.

Résultats des matches du 14 août 1949

Division nationale. — Carpentras bat Villefranche par 2 buts à 1; Avignon bat Châlons par 2 buts à 1; Aix bat S.U.M.A. par 3 buts à 0.

Division d'excellence : Zone Sud. — Camaret bat Vaison par 4 buts à 0.

LE CIRCUIT DE RÉGULARITÉ ET D'ENDURANCE DE LYON

Le Moto-Club de Lyon et du Rhône reçoit jusqu'au 15 septembre les engagements pour son épreuve nationale de régularité et d'endurance, ouverte aux groupes suivants :

Groupe I : motos 125 cmc. — Groupe II : motos 250 cmc. et sidecars 600 cmc. — Groupe III : motos 350 cmc. motos 500 cmc. motos 1.000 cmc. et sidecars 1.000 cmc.

Le départ sera donné le 18 septembre. Ce circuit, dont la distance est d'environ 608 kilomètres, empruntera le parcours suivant :

Lyon, Sept-Chemins, Givors, Vienne, Saint-Jean-de-Bournay, Bourgoin, Crémieu (93) - Tenay, Hauteville, Ruffieu, Le Grand-Abergement, Le Poizat, Saint-Germain-de-Joux, Saint-Claude (142) - Oyonnax, La Cluse (45,5) - Serrières-sur-Ain, Bourg (38) - Mâcon (31) - Pontanvaux, Col de Durbize (D 26) - Beaujeu, Col de Cassefroide, Claveizolle, Lamure, Grandris, Col de l'Orme, Valsonne, Tarare (85,5) - Villechenève, Saint-Laurent-de-Chamousset, Sainte-Foy-l'Argentière, Saint-Symphorien-sur-Coise, La Talaudière, Saint-Etienne (80) D 8, Le Bessat, Le Pilat, Pélussin, Chavanay, Condrieu (54) - Vienne, Lyon (39).

CIRCUIT DE VIC-DE-BIGORRE

Pierre Monneret remporta la catégorie 350 devant son père, après l'abandon de Houel. En 500 cmc., malgré un beau retour de Behra, Houel sur Gilera s'adjugea la première place.

Résultats :

Catégorie 350 cmc. — 1. Pierre Monneret (Paris), 75 km. en 46 m. 9 s. (moy. 100 km. 124); 2. Georges Monneret (Paris); 3. Barthe (Dax); 4. Lamarque (Tarbes); 5. Puyreau (Bordeaux); 6. Brette; 7. Latournerie.

Catégorie 500 cmc. — 1. Houel (Paris), 75 km. en 44 m. 56 s. 4/5 (moy. 102 km. 841); 2. Behra (Nice); 3. Pierre Monneret (Paris); 4. Soubiès (Toulouse); 5. Lamarque (Tarbes); 6. Barthe (Dax).

Sidecars. — 1. Sceaux (Paris); 2. Murit (Paris); 3. Laborde (Tarbes).

Moto-Club de la Banlieue Nord

Le M.C. Banlieue Nord organise le 4 septembre 1949 à 14 heures, une épreuve internationale de moto-cross sur le circuit des carrières d'Argenteuil.

L'épreuve comportera 6 courses :

1 course catégorie débutants jusqu'à 350 sur 8 tours; 1 course catégorie 250 Nationaux sur 10 tours; 1 course catégorie 350, 500 Nationaux, sur 12 tours; 2 course catégorie 350, 500 Internationaux, sur 15 tours; 1 course catégorie 350, 500 Handicap Internationaux, sur 15 tours.

Grâce à la participation des Anglais et des Belges, ces courses disputées sur un terrain digne des meilleurs Scrambles Anglais seront particulièrement captivantes. Les amateurs de vrai moto-cross, se presseront nombreux pour applaudir les champions.

Sidecar-Club de France

Le 26 juin fut la première sortie du Sidecar-Club de France, elle fut parfaitement réussie puisque 25 sociétaires avaient répondu présents. L'itinéraire choisit nous conduisit au terrain d'aviation des pilotes civils à Beaumont-sur-Oise.

Grâce à la complaisance et à l'amabilité du personnel nous avons suivi avec intérêt la visite des avions et des planeurs. Le clou de la journée fut pour les membres du Sidecar-Club l'occasion qui leur était offerte de prendre le baptême de l'air.

En cette circonstance notre ami Françoise démontra ses talents de pilote, puisqu'il dut décoller et atterrir 18 fois, à la grande satisfaction de tous.

Le grand air ayant creusé les estomacs le déjeuner servi au « Bar de l'Escadrille » fut bien apprécié de tous et se termina dans une ambiance parfaite, démontrant la bonne camaraderie qui règne au Sidecar-Club de France.

Les 20 et 21 juillet, le Club fut représenté à Aywaille, au monument érigé en souvenir des motocyclistes belges disparus en luttant pour la libération de leur pays, en défendant les couleurs belges dans les épreuves motocyclistes, tant nationales qu'internationales.

Le 13 août le Sidecar-Club de France organise une sortie : 1^o Vers la mer, le samedi 13 à 13 h. 30 pour Houlgate (Calvados), 210 kilomètres. 2^o Le lundi 15 vers Evreux. Réunions du Club, les mercredis à 21 heures, au siège social, 79, avenue de Saint-Ouen.

ACHATS

CHERCHE cadre et papiers 350 Sarolea ou épave B.M.W. R 12. — Ecrire PANY, 35, rue Polonceau, PARIS (18^e).

VENTES

VÉLOMOTEUR Automoto 100 cmc. excellent ét. Px int. — M. CHABOCHE, 132, boul. Montparnasse, PARIS (14^e). Tél. : Lab. 29-10.

MOTOCONFORT 5 CV., culb. superculasse, type A.R.M. roulé, 5.000 kms, ét. nf. — S'adresser VALIN Marcel, rue du Bignone SEMOY (Loiret).

ZUNDAPP K.S. 600 av. side obus, parf. ét., mec., visible le mardi. — M. CONCHON, 8, rue Paul-Bert, PARIS (11^e).

GILLET D'HERSTAL 250 cmc. dern. mod. absol. nf. Px du tarif. — M. FLAESCH, 1 bis, rue Fontaine, ASNIÈRES.

MOTOBÉCANE 500 superculasse émail noir et chrome parf. ét. mec. — CORBIC, 30, rue des Garonnes, SANNAY (Seine-et-Oise).

INDIAN civile 1942, 5 CV. — LEVARLET, 3, impasse du Levant, REIMS. Px : 130.000 fr.

PEUGEOT 125 type P 55 C, ét. nf av. garanti. Px : 58.000 fr. cse double emploi. — NAIGEON, 33, rue Malar, PARIS (7^e). Après 18 h. 30.

VENTE ou échange contre voiture D.K.W. 350 S.B. Bon ét. ferai reprise vélomoteur, moto à remettre en ét. — ROBIN, 138, rue Mouffettard, PARIS (5^e).

EXCELSIOR 250 cmc. course. Matchless 350 télesc. nve. Vélocette 350 cmc. B.M.W. R 66, R 71, R 12. — MOTORECORD, 131, rue Marcadet, PARIS (18^e). Tél. : Mon. 24-40.

TRIUMPH anglaise 1940, 350 cmc. culb. Px int. — M. BOUCHE-QUET René, 11, rue Eugène-Sue, PARIS (18^e).

B.S.A. 500 cmc. culb. mot. et pns nfs 4 vit. sélect. ou échange contre 750 cmc. ou 1.000 bi ou 4 cylindres trs rapide av. soulté. — René MATA, ABEILHAN, Hérault.

PEUGEOT 150 cmc. nve av. batterie. — Tél. : Did. 20-49.

RENTRE vac. vd Sandford 4 cyl. Ruby. Fr. Lookeed. Au plus offrant. — Ecrire FEVRE, 47 bis, av. de Clichy, PARIS (17^e).

INDIAN Scout bi-cyl. 500 cmc. anc. mod. pns nfs. Ecl. élec. ét. marche. Px 25.000 fr. — CRONIER, 4, square de Dordogne, PARIS (17^e).

SIDE BERNARDET parf. ét. Px : 20.000 fr. — NOIRET-MAURIA, 76 bis, rue Albert-Perdreux, VELIZY (Seine-et-Oise).

PEUGEOT P 109 noir et chrome ét. impec. pns d'origine 30% usure. Px : 65.000 fr. Vélomoteur Alcyon monovitesse pns nfs bon ét. Px : 16.000 fr. — C. GUERIN à ROM (Deux-Sèvres).

MORGAN anglais 4/4 1938, 2 places sport 6 CV. Riley 1940, 2 places grand sport 9 CV. M. G. 1937, 2 places sport 5 CV. Simca 8 1940 cond. int. impec. 6 CV. Singer coupé 1938, toit ouvrant, première main 6 CV. — Agence MORGAN SANDFORD, 78, avenue des Ternes, PARIS (17^e). Tél. : Gal. 46-13.

VENDS cse départ Automoto 3 CV. culb. parf. ét. mot. Zurcher, pns nfs. Px : 52.000 fr. — CEDON René, Gendarmerie SAINT-SULPICE-LES-CHAMPS (Creuse).



les petites ANNONCES

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

SAROLEA 350 lat. 4 vit. sel. Px : 90.000 fr. Sarolea 350 lat. 47, 6.000 kms. Px : 110.000 fr. Sarolea 500 cul. 33 sélect. Px : 120.000 fr. Sarolea 600 cul. 32, 4 vit. Px : 130.000 fr. Sarolea 500 cul. 38, C. nve. Px : 150.000 fr. Sarolea 350 course unique. Px : 160.000 fr. Side Précision canadien. Px : 35.000 fr. — J. MORIN, 12, rue Steinlen, PARIS (18^e).

RENÉ GILLET 7 CV. Sidecar roulé 3.500 kms, sortie usine juin 1948 ét. impec. Px : 150.000 fr. — Julien CHAMROUX, maire de BEAUVOIR-par-MAMERS (Sarthe)

PEUGEOT 350 cmc. culb. P 415, 4 vit. sélect. parf. état. Zündapp K.S. 600 cmc ou sans side, impec. — TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS (17^e).

JAWA - OGAR - C.Z.

et toutes Marques françaises

chez **L. JEANNIN**

Ex-coureur Jonghi - Grand Prix d'Europe 1932

11, Avenue de la Porte de la Plaine, 11 — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Téléph. : LEC 80-62

REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE

MIEUX QUE LE NEUF

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

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION

LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

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

BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE
ENTRETIEN
ÉCONOMIE

SERVICE
DE VENTE :

31, Rue Chèvre
ANGERS (M.-et-L.)



ARIEL 1.000 cmc. fourche télescopique ét. nf. — S'adresser, 33, rue de la Fédération, MAISONS-ALFORT (Seine).

SIDE BERNARDET sport nf. Px : 35.000 fr. — ALEXIS, 143, rue Jean-Jaurès, PUTEAUX.

SIDECAR BUFFLIER bon ét. mod. assez récent pour une moto de 5 CV. Px int. — M. BONDET, rue Voltaire, OYONNAX (Ain).

MOTOBÉCANE 125 cmc. culb. susp. AR., janvier 1949, 4 tps, 4 vit. sélect. pied, batterie, compt. tansad pr passager. Px : 120.000 fr. — Ecr. : ANTOINE, Poste restante. PARIS 26. Vd pneu 25x3. Vd Vélosolx peu roulé. Px : 33.000 fr. Tél. : heures repas Ita. 11-48.

MAGNAT-DEBON 350 cmc. lat. type B.D. 1.000 kms aprs réalésage et réembiellage. 2 chamb. nves, 1 pneu nf. Chaîne exc. et pignon nf., batt. nve, le reste en très bon ét. Px : 85.000 fr. — Ecrire MERLIN, 22, rue des Lices, AVIGNON (Vauc.)

PRESSÉ vd prx int. Harley 750 cmc. bleu et chrome, ét. nf. Zündapp K 500, 2 cyl. cardan; 4 vit. sélect. ent. remonté à nf, noir et chrome. Visible ts les jrs sf lundi. — GOMET, 14, boul. Chanzy, LIVRY-GARGAN (Seine-et-Oise).

MATCHLESS 47 super culasse culb. 4 CV., télesc. 4 vit. sélect., garantie 3 mois, reprend 125 cmc. — LECLERC, 56, rue Max-Dormoy, PARIS (18^e).

PEUGEOT 125 P 55 trs bon ét. roue AR. broche, tansad, compt. vitesse, 2 sacoches cuir, pns nfs. Px : 60.000 fr. Urgent cse achat voit. — ESSOR COMMERCIAL, 2 bis, rue Henri-Régault, PARIS (14^e).

TERROT 500 culb. fourche télesc., 4 vit. sélect. super culasse impec. — VIAN, 162, boul. Berthier, PARIS (17^e).

VENDS Poney Motobécane nf équip. Px : 40.000 fr. — Henry COIFFEUR 12, rue Crozatier, PARIS (12^e). Tél. : Dor. 60-28.

MOTOBÉCANE 500 cmc. culb. type S 5 C, bloc mot. sélect. sup. sport, ét. nf. Px : 105.000 fr. — BRASSART, 68 bis, rue Henri-Barbusse, CLICHY-SUR-SEINE.

PEUGEOT 350 cmc. culb. P 135, ét. nf., tansad. Px : 130.000 fr. — CHODELAT, 42, rue d'Alsace, LEVALLOIS (Seine).

HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. occ. unique, De 14 à 18 heures. — M. PIERRE, 8, rue de Madrid, PARIS.

VENDS B.M.W. R 73 sport, R 66 course, R 12 tourisme, ét. nf ainsi que grd choix tps marques : Vélocette, D.K.W., B.S.A., etc... — TRANSACT'MOTOS, 104, rue Haxo PARIS (20^e). Tél. : Men. 99-86.

ARMOR 3 CV. 2 tps ét. général impec., mot. nf. encore en rodage, vend cse double emploi, de suite. Px : 25.000 fr. Visible le dimanche soir. — S'adresser BOUVET Albert, SAINT - MAURICE - SUR - AVEYRON (Loiret).

PARTICULIER vd Triumph mod. 1940, 500 cmc. culb. d'origine 11.000 kms réels, ét. nf. Px intéressant à débattre ou échange contre Simca 5 ou similaire bon ét. — CLERMONT, architecte, caserne Bellevue, SAINT-LO (Manche). Tél. : 426.

TERROT 100 cmc. 3 Nit. 1947, parf. ét. Px : 42.000 fr. — ROLLAND, 12, rue Monge, PARIS.

PART. VD 125 Motobécane 4 tps tte équipée, 2 vélos nfs dame et homme 3 vit. éclairage. — VERON, 46, rue Ray-Losserand, PARIS (14^e).

POUR
60.000 Francs
des
MOTOS

250 et 350 c. c.
**RIGOREUSEMENT
NEUVES**

avec feuilles des mines

Moteur **JAP** latéral
Boite **STURMEY**
d'**ORIGINE**

EMAIL et **CHROME NEUFS**
à raviver
sur **pneus neufs**

★

AVEC UN MOTEUR JAP
et une boîte STURMEY
de rechange

80.000 Francs

●

MOTO-COMPTOIR
98, Rue de Courcelles, 98
- PARIS -

AUTOMOTO chaise 500 culb.
side Bufflier, pns nfs. Px : 95.000 fr.
— HOUSSARD, 32, rue Achille-
Garnon, SCEAUX (Seine).

TRIUMPH 350 cmc. angl. civile
lat. sélect. pns nfs. Px : 115.000 fr.
B.S.A. 350 cmc. nve, fourche
télesc. Px : 280.000 fr. — JOUS-
SIER, LES MUREAUX. Tél. : 483.

VÉLOMOTEUR Terrot mod. 1946,
3 vit. parf. ét., pns et transmission
nfs. Px : 40.000 fr. — G. VIEVILLE,
Cité de l'Air, MONT-DE-MARSNA
(Landes).

VEND remorque moto mono-roue
Fulgur M 100 ét. nf. Rabais intérés.
— GUILBERT, 9, rue de Belfort,
TOURCOING (Nord).

MOTOCONFORT 4 CV. sidecar.
— GIQUEL. Tél. : Lit. 74-78.

750 cmc. A x 2 parf. ét. pns nfs.
Px intérés. — M. ROLAND, 5,
Chemin du Gué-de-Préau, LE MANS
(Sarthe).

F.N. 500 cmc. M 86, gd. Px réglée
essence trs rapide. Accepte offre
raisonnable. — MOUTIE, 7, ave-
nue des Ternes, PARIS (17^e).

TERROT R.G.A.S. 500 cmc. super
cul. 1947, 8.000 kms, 4 vit. sélect.
av. ou sans side d'origine, roue de
secours, ét. nf. — GAUTHIER,
1, Montée de la Cueilie, SAINT-
CLAUDE (Jura).

GROS STOCK pièces détachées,
motos à vendre bas prix. — S'adres-
ser au Journal.

PEUGEOT P 56 125 cmc. vd cse.
départ, ét. nf impec. 4 vit. sélect.
tansad, compt. etc... Px : 90.000 fr.
A. VIGNEAU, MIRANDE, (Gers)

1 BLOC MOTEUR F. N. M 71
350 cmc. 3 vit. nf., complet, carbu-
dynamo-rupteur. 1 paire de roues
Puch ét. nf complètes sans pns. —
F.N., 4, rue Pierret, NEUILLY-SUR-
SEINE. Tél. : Mail. 94-27.

MOTO VICTORIA 250 cmc,
2 tps, 4 vit. sélect. ét. nf. —
LAUCHER Romani, 134, rue Saint-
Jean, CHARTRES (Eure-et-Loir).

PEUGEOT P 55, parf. ét. mec.
et Peugeot P 56 juste rodé. —
BLANCHARD Emile, VERCEL
(Doubs).

Les
meilleurs



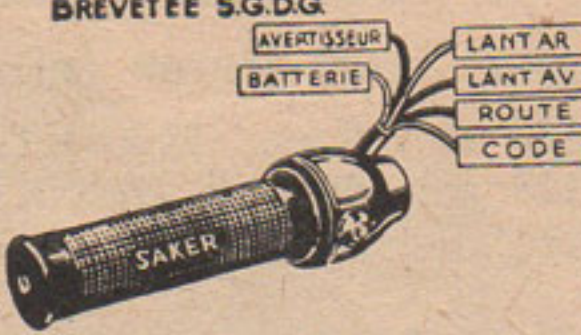
pour
tous
moteurs

S.A.F. BORGOLUB, Neuilly-sur-Seine

VENDS 1 boîte 4 vit. Terrot,
neuve. 1 moto 500 course, Norton,
inter. susp. arr. — R. POIX,
Motos, LONS-LE-SAUNIER (Jura).
Tél. : 2-46.

JAWA 250 cmc. révisées garanties
à des prix raisonnables. — Chez
JEANNIN, 11, avenue de la Porte-
de-la-Plaine, PARIS (15^e).

POIGNÉE COMMUTATRICE
SAKER
Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



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

GNOME ET RHONE 7 CV.
lat. 2 cyl. tansad, parf. ét. Px :
80.000, ferai reprise, Vélo-
moteur 125 cmc. ou Vélosolux. —
POITTEVIN, 5, rue Charles,
PARIS (10^e). ROBIN, heures repas
ou écrire.

VÉLOMOTEURS Peugeot 100,
125 cmc. nfs cse départ. — JEAN,
4, place Ed.-Renard, PARIS (12^e).
Tél. : Did 57-71. (Timbre pour
réponse.)

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

MOTOS, vélomoteurs et moteurs
auxiliaires nfs et d'occasion. —
TITO, 4, impasse Roux, PARIS (17^e)

VENDS Sidecar BERNARDET
Durandal 500 cmc, chaise culb.
Px : 60.000 fr. — SCHWAB, 163,
rue de Sèvres, PARIS (15^e).

VÉLOMOTEUR Peugeot 125 cmc.
type 55 D, excellent ét. Px : 60.000.
— BERTIN, 6, rue Jules-César,
PARIS. Le matin.

F.N. mod. 49, 350 cmc. susp. AV.
et AR. impec. 125 2 tps nf. Triumph
350 2 tps boîte B.M.W. plus cadre
R 6. Boîte Norton. — LE TRESTE,
27 boul. Verdun, COURBEVOIE
(Seine). Tél. : Déf. 14-49.

A VENDRE Peugeot 500 cmc.
Type P 517, 4 vitesses, sélecteur
pouvant être équipé d'un side.
Parfait état. — FOULON André,
BEAUSSAULT par GAILLEFON-
TAINE (Seine-Inférieure).

A VENDRE Gnome-et-Rhône 800
parfait état, pneus neufs. Photo
sur demande. — THEMELIN,
MEIERES-en-DROUAI (E.-et-L.)

VENDS Terrot 125 cmc. 44, sélect.
impec. Px : 75.000 fr., et tente
canadienne 9 pl. neuve. Px : 9.500 fr.
— Ernest HOHWEYER, 90, rue
Charles-Fourier, DENAIN (Nord).

NORTON compétition Inter, état
neuf val. 250.000 fr. à vendre. Px :
180.000 fr. ou reprend side récent,
ou voiture. — Faire offre à André
PECH, Agence Terrot, AZILLE
(Aude).

VENDS Gnome-et-Rhône CV. 2
500 cmc. Bon état général. Px :
100.000 fr. — BERNAD 7 boul.
de la République, SAINT-AFRI-
QUE (Aveyron).

VENDS urgent voiture D.K.W.
4 CV., traction AV., crémaillère,
parfait état. — Ecrire à Jean MAC-
NAB, 26, rue de Pontoise, SAINT-
GERMAIN-EN-LAYE (Seine-et-
Oise). Tél. : 21-57. Avant 9 heures.

CAUSE double emploi 350 culb.
P. 135, 10.000 kms, chromée, toute
équipée, tansad, compteur, etc...
Prix 130.000 fr. — H. JURY, 90, rue
de la Jonquière, PARIS (17^e).

MOTEUR auxiliaire Serwa neuf
avec roue, bas prix. — ARTHAUD,
SAINT-JEAN-LA-VÈTRE (Loire).

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
inoui!! Joindre 2 timbres et env.
pr réponse. — A. LALANNE, ag.
gén., PRECHAC-sur-ADOUR (Gers).

A CRÉDIT : 3, 6, 9, 12 mois.
Velo-moteurs, motos 150, scooters,
350 cmc. Indiquer mod. et possib.
paiement : 1/3 comm. — A. LA-
LANNE, ag. gén. PRECHAC-sur-
ADOUR (Gers).

Un choix Unique
AU
PHOTO-HALL
PHONO-RADIO-CINÉMA-PHONO
5, RUE SCRIBE
PARIS 9^e
CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO



**TUBOFILTRE
OTOM**
TOUT
EN UN
**TUYAU
SOUPLE
ÉTANCHE**
et
**FILTRE
PARFAIT**
Se monte comme
un tube ordinaire
OTOM S.A.
5 bis, Rue Franklin,
COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

**LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK**
disponibles à
**"ASNIÈRES-
PHOTO"**

78 bis, Avenue de la Marne
ASNIÈRES-PARIS
GRÉ 49-13
Ouvert le Dimanche matin

DIVERS

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

REVEL (Ets), 82, av. des Ternes,
Tél. : Eto. 15-53. Seul spécialiste
pour tous équips 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.

DEMANDE D'EMPLOI

BOUGIES G.M.D. spécialiste de
la bougie moto, 26, avenue de la
Libération, BOURG-LA-REINE, re-
cherche représentant sérieux Paris
province, visitant négociants et
motocistes.

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*

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

73, Quai du Point-du-Jour
A BILLANCOURT

Téléphone :
MCL. 64-02

C. R. Kiené
AGENT DES
GRANDES MARQUES

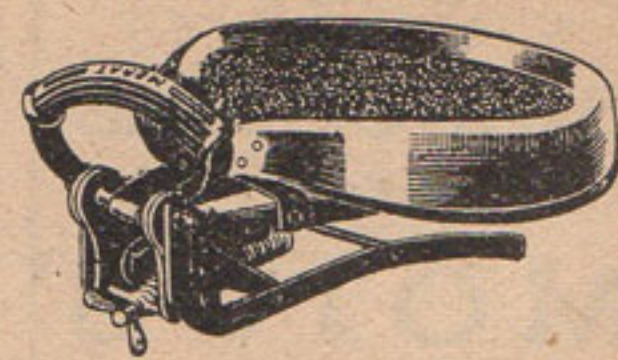
vous livre rapidement 125 et 175 **Motoconfort** — 125 **Magnat-Debon**
dernier modèle — Scooter **A.G.F.** — les nouvelles 250 cmc **Gillet-
Herstal** 2 et 4 temps.

POSE IMMÉDIATE DES SIDECARS **BERNARDET & HUMBLLOT**
Tout l'accessoire — Pignons — Soupapes — Pistons — Réalésages
et toutes pièces à la demande.

STOCK
AMAL, GURTNER, HUITRIC, FULMEN, JAEGER, O.S., E.D.
TANSAD MÉRAT, W.W., NORBER.
MOTEURS AUXILIAIRES **CYCLEX.**

SIEGES ARRIERE
MÉRAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

Seul l'agent qualifié

Marcel PERRIN

peut vous livrer immédiatement

100 et 125 cm³ **MONET-GOYON** - 100 cm³ **TERROT**
125 cm³ **GNOME-RHONE R.S.** - **SCOOTER BERNARDET**
150 cm³ **E. HUIN** moteur **A.M.C.** - Tous les Sides

et très rapidement

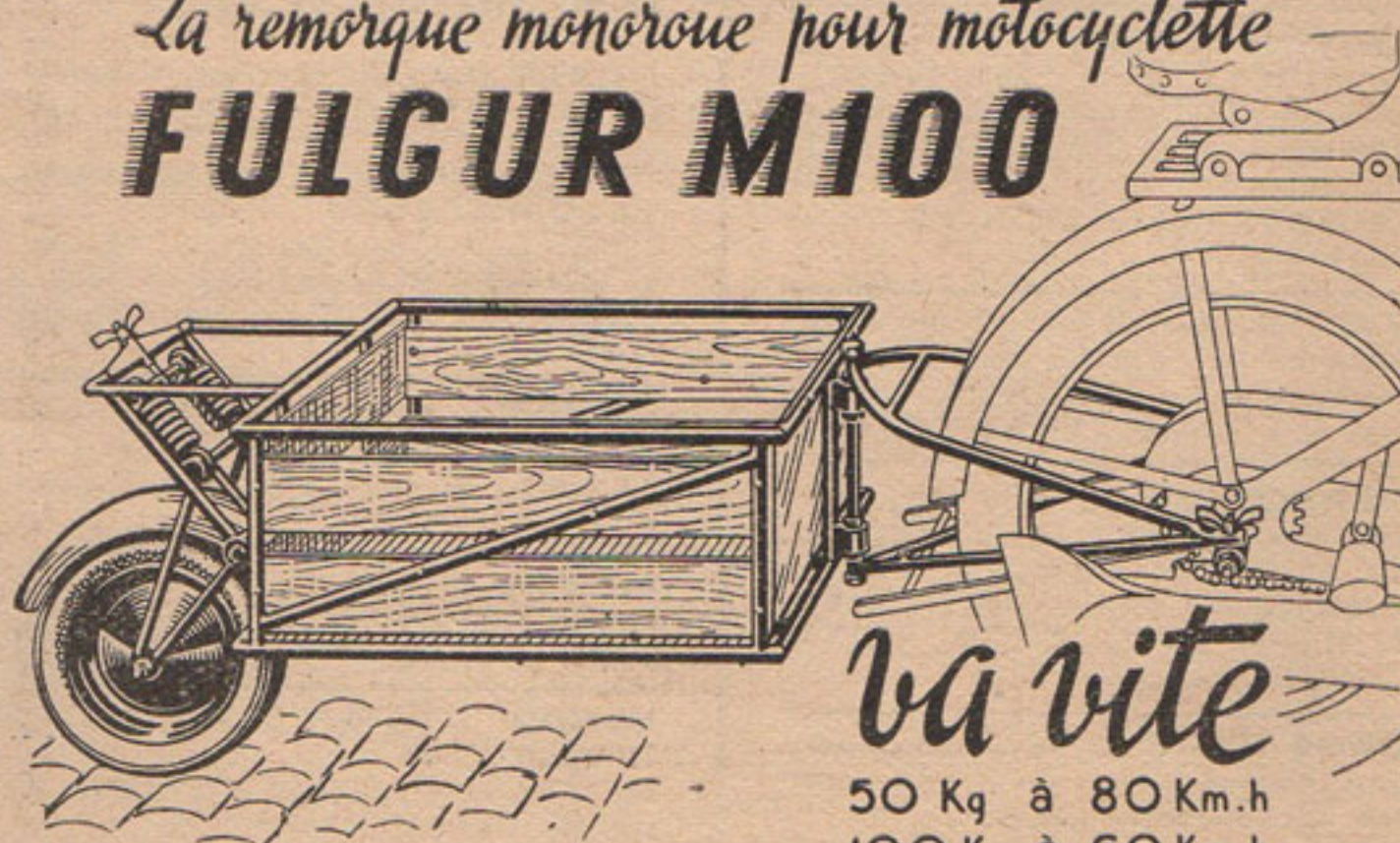
MOTOBÉCANE D.45 - **TERROT E.T.P.C.**

50, Avenue Edouard-Vaillant - BOULOGNE

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOL. 29-82

La remorque monoroue pour motocyclette
FULGUR M100



va vite

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

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

AGENT EXCLUSIF

GILERA

PANTHER

ARIEL

Paul LADEVÈZE

50, Rue Brunel - PARIS-17^e

Tél. : ETOile 24-66

REPRÉSENTANT

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

NORTON - DOUGLAS

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS DE FRANCE

Neuf - Etat Neuf - Occasions garanties livrables sous 24 heures - Reprise - Échange

Prenons Commande : GNOME-RHONE 125 - MOTOBÉCANE 125 - 175 - 350 Neuf

Livable de suite : MOTOBÉCANE PONEY Neuf - M R 100 cmc. Neuf

VÉLOMOTEUR 125 cmc. - DKW - GNOME-RHONE

— SACHS - SCOOTER BERNARDET —

État Neuf 125.000

SAROLÉA 350 cmc. Sport 1948 Neuf

F. Télesc.

F. N. 400 cmc. 1948 Susp. AV et AR État Neuf 149.000

TRIUMPH 500 cmc. TWIN

— 350 cmc. TWIN 1948 F. Téles. Susp. AR.

— 350 cmc. culb. 99.000

BSA 500 Luxe Susp. AR. 199.000

— 500 Luxe 125.000

— 350 culb. 139.000 et 149.000

— 500 culb. Sport 159.000

BMW R 51 et R. 73 Susp. AR. et F. Téles.

CONDOR 590 cmc. Bicyl. 1948 État Neuf 249.000

NORTON 500 cmc. Susp. AR État Neuf

— 500 cmc. 125.000

— 500 cmc. culb. 149.000

DKW 350 cmc. État Neuf

NSU 250 culb. F. Télesc. cross

NSU Victoria 200 cmc. 99.000 et 80.000

MATCHLESS 350 culb. F. Télesc.

TERROT 500 1948 Neuf 165.000

— 350 1948 État Neuf 125.000

— 500 RSS État Neuf 119.000

MOTOBÉCANE 500 culb. Luxe État Neuf

ARIEL 500 culb. Susp. AR F. Télesc. 249.000

— 350 — Luxe 199.000

— 350 — 125.000 et 145.000

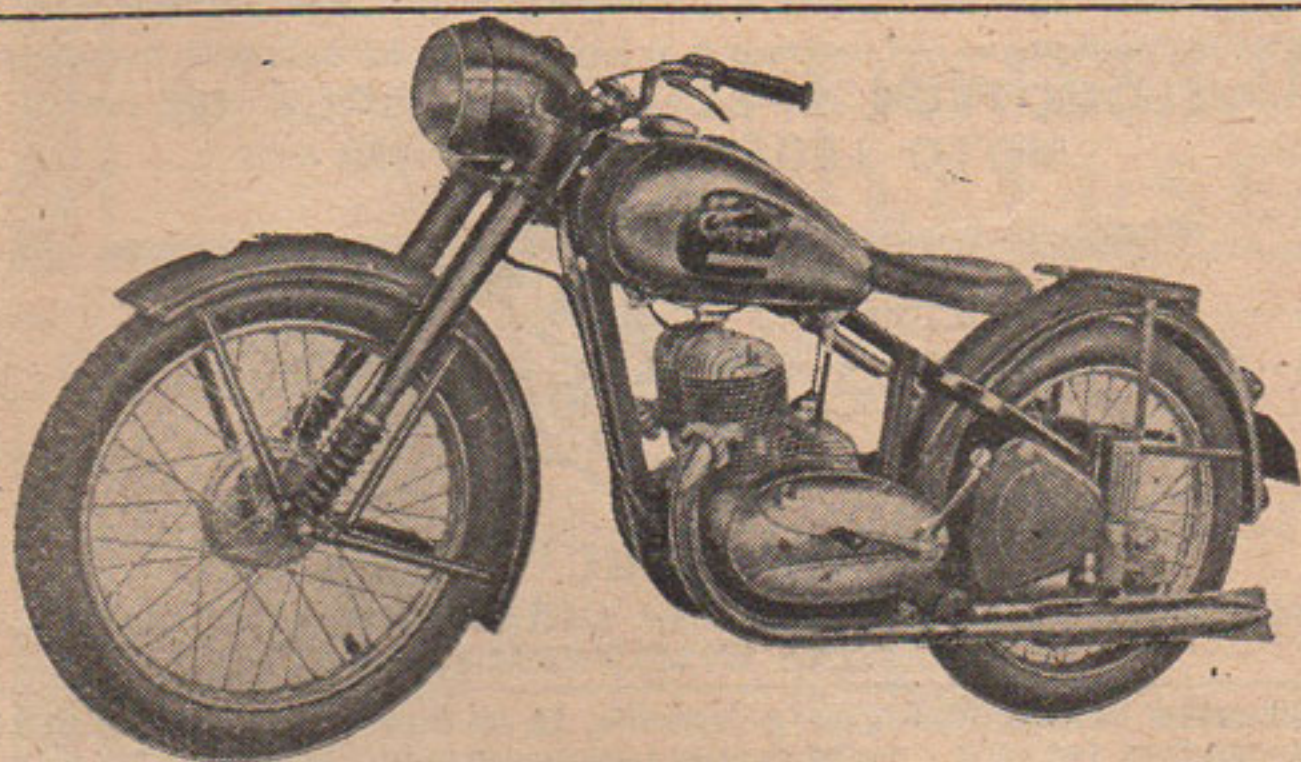
SAROLÉA 600 cmc. 1946

ROYAL ENFIELD 500 cmc. culb. 1948 F. Télesc.

SUNBEAM 500 culb. 199.000

NORTON Course, Grand prix MAN 1948, Susp. AR.
F. Télesc.

ACCESSOIRES -- PIÈCES DÉTACHÉES



JAWA 250 cm³
350 cm³ bicylindre

Fourche avant télescopique

Sélecteur au pied — Débrayage automatique

Suspension arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

Agent Général pour la France et l'Algérie : **Établissements POCH**

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

Commissionnaires pour PARIS :

NIEL-GARAGE

JEANNIN

8, Rue Fourcroy (17^e) Wag. 52-62 11, av. de la Porte-de-la-Plaine (15^e)

Tél. : LEC. 80-62

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

• • •

NOM :

Adresse :

L'Abonnement partira du N°.....

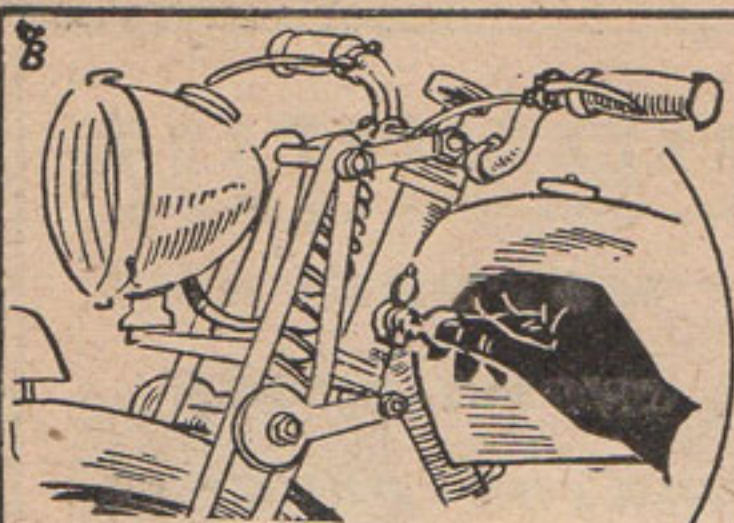
MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française 300 fr.

Étranger. 450 »

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

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



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

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

**L'ANTIVOL
NEIMAN**

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

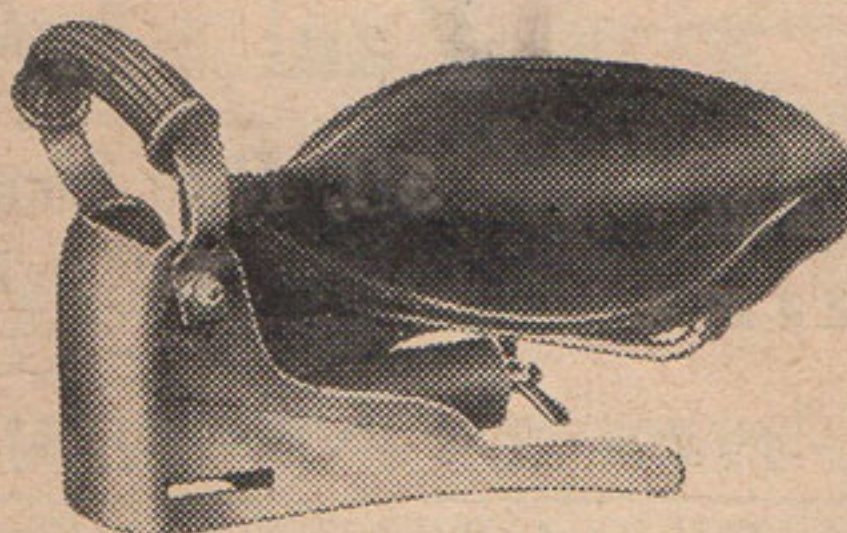
NOUVELLE ADRESSE

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

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

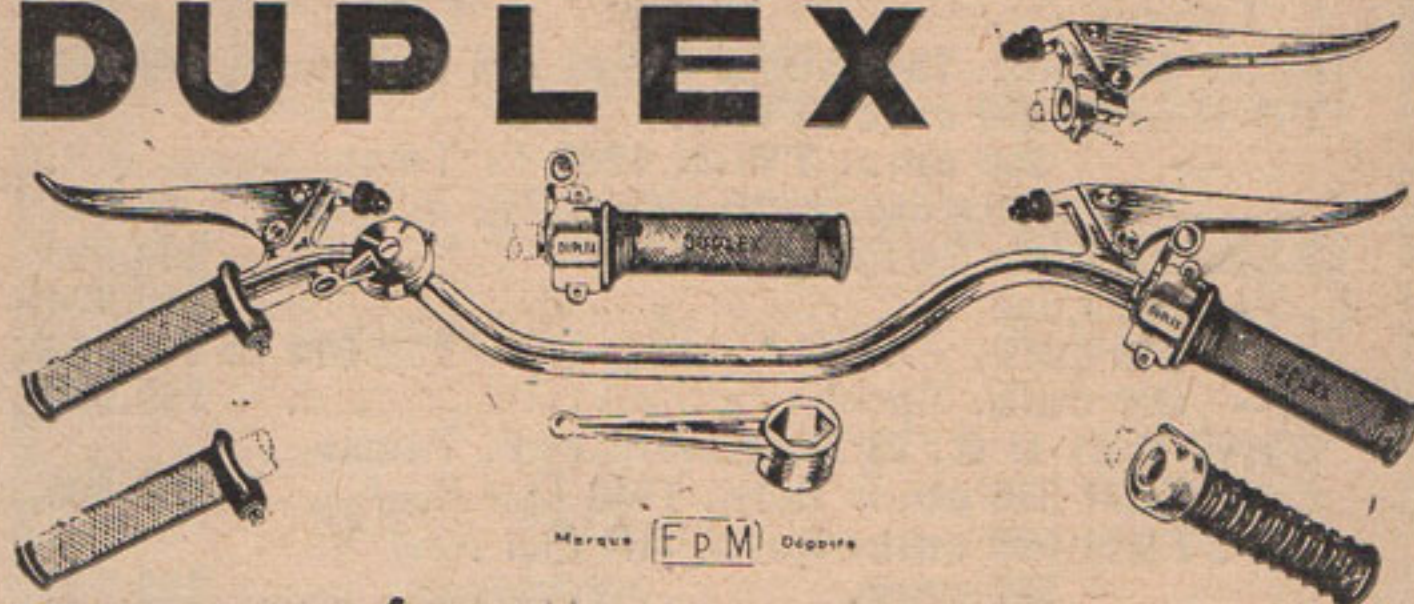
YELLOW
La chaîne française

Une fabrication SEDIS *de qualité*

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

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

DUPLIX



SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, Rue Sainte, MARSEILLE

Voiturette
CH. MOCHET TYPE CM.
A MOTEUR 125 cc 3 VITESSES
3 LITRES
AU 100 KL
DEMANDEZ
NOTICE
*Sans permis
de conduire*
68 RUE ROQUE DE FILLOL
PUTEAUX (Seine) Tél. LON. 07-25

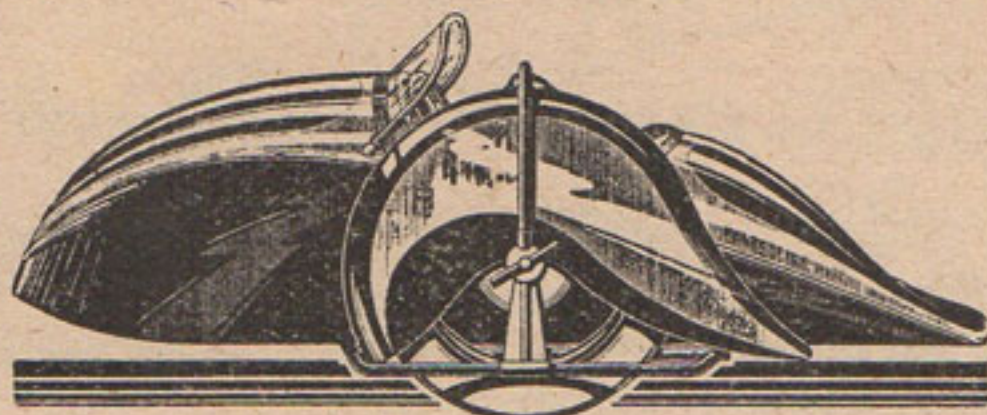
Une réalisation qui fait honneur à la technique et à l'industrie française
VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm³
MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm³



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

Groupe Industrielle Mécanique 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

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



Agents à Paris

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

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

TERROT

*vous permet de
moderniser votre vélomoteur
en assurant votre sécurité
avec l'*

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

SUR VOLANT MAGNÉTIQUE
POUR 2 ET 4 TEMPS

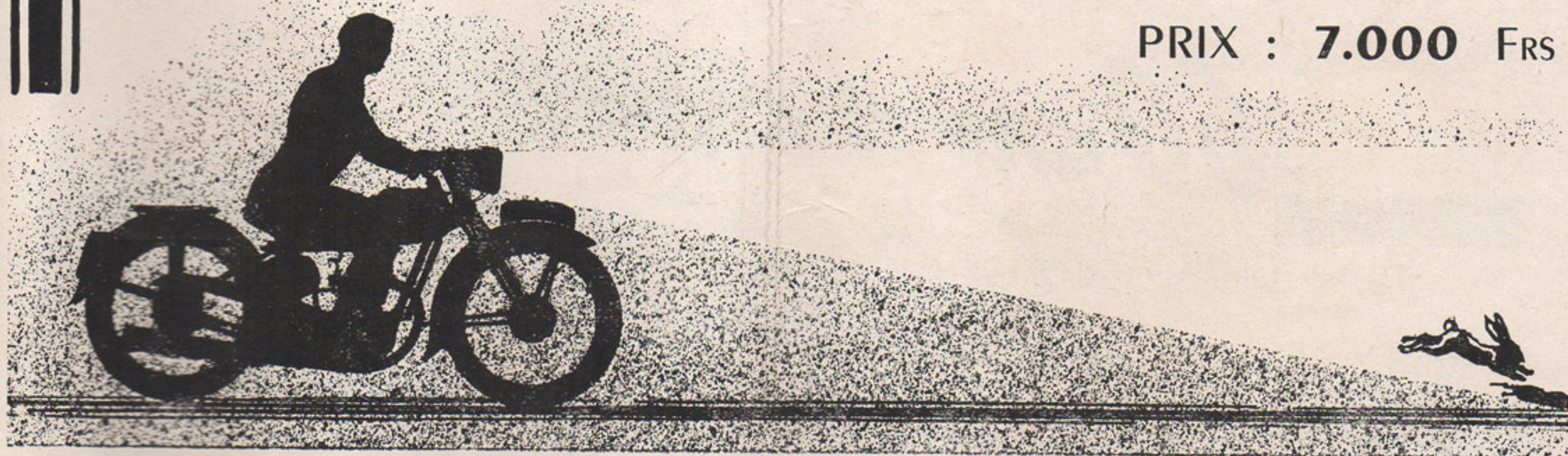
qui vous permettra d'utiliser en marche et à l'arrêt

AVERTISSEUR — PHARE — CODE
VEILLEUSE — LAMPE ARRIÈRE

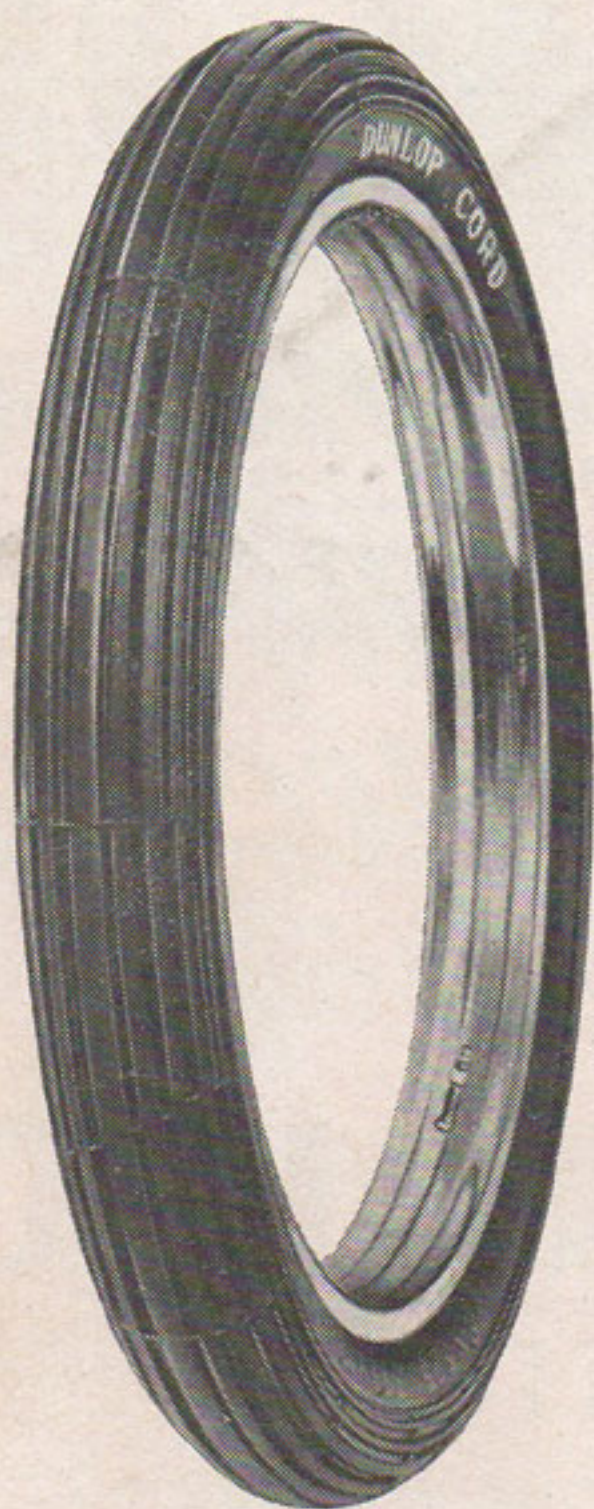
Cet équipement de pose facile et très rapide comprend :

Un redresseur de courant avec fixation
Un avertisseur électrique avec bouton
Une batterie d'accus 6 volts, 7 ampères
Un support de batterie avec fixation
Une canalisation complète avec commutateur
Un schéma de montage

PRIX : 7.000 FRs



Etablissements TERROT, 2, Rue André Colombar, Dijon



11^{er}



PNEUS

DUNLOP

MOTOS

*60 ans d'expérience
et de victoires*

P.P.P. 195 LERUTH.