

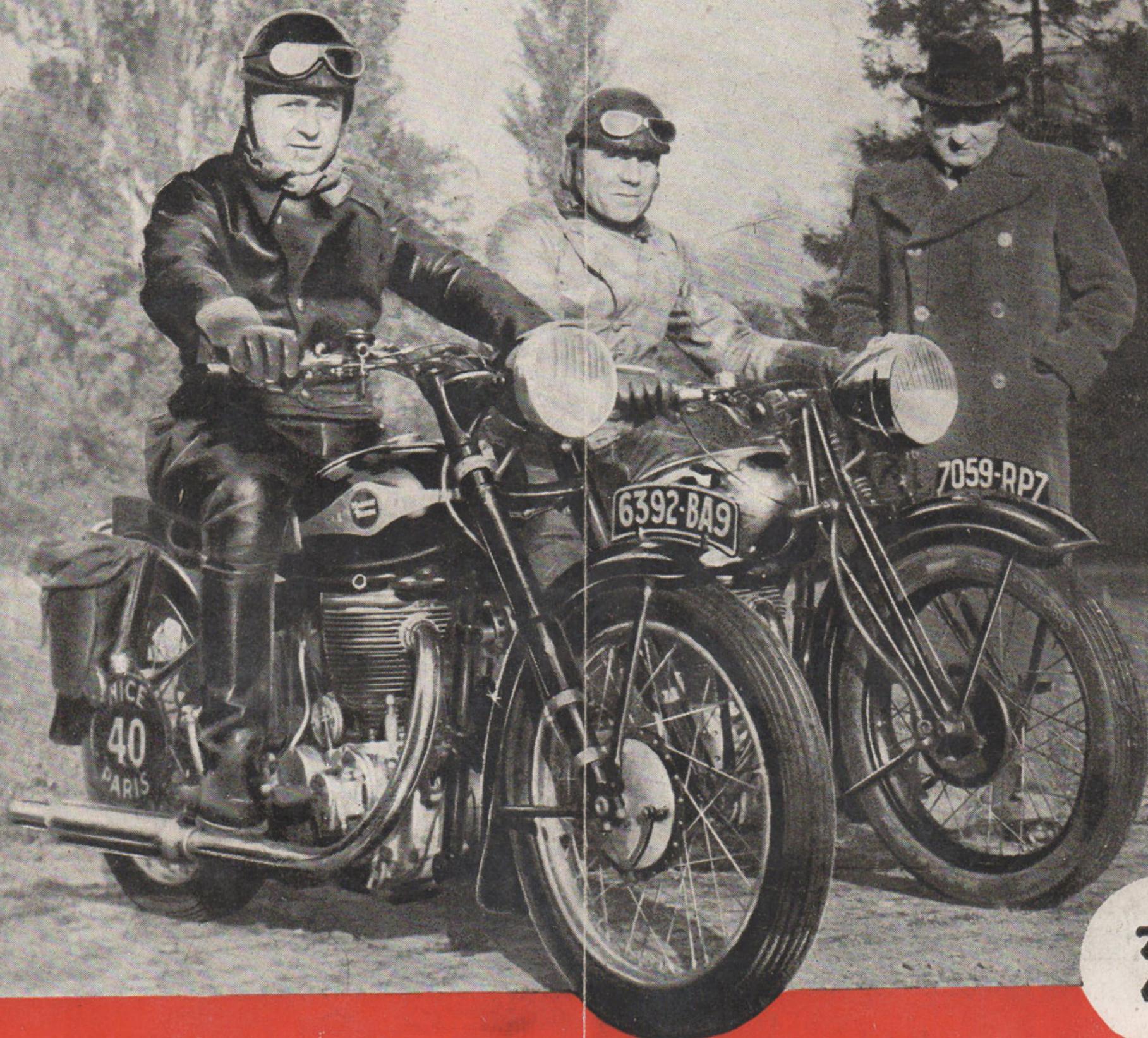
3<sup>e</sup> ANNÉE - N° 29

REVUE  
MENSUELLE

DÉCEMBRE 1949

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR :  
MAX ENDERS



30<sup>f</sup>

# une 150 <sup>CM<sup>3</sup></sup> ÉTONNANTE...

## Conclusions.

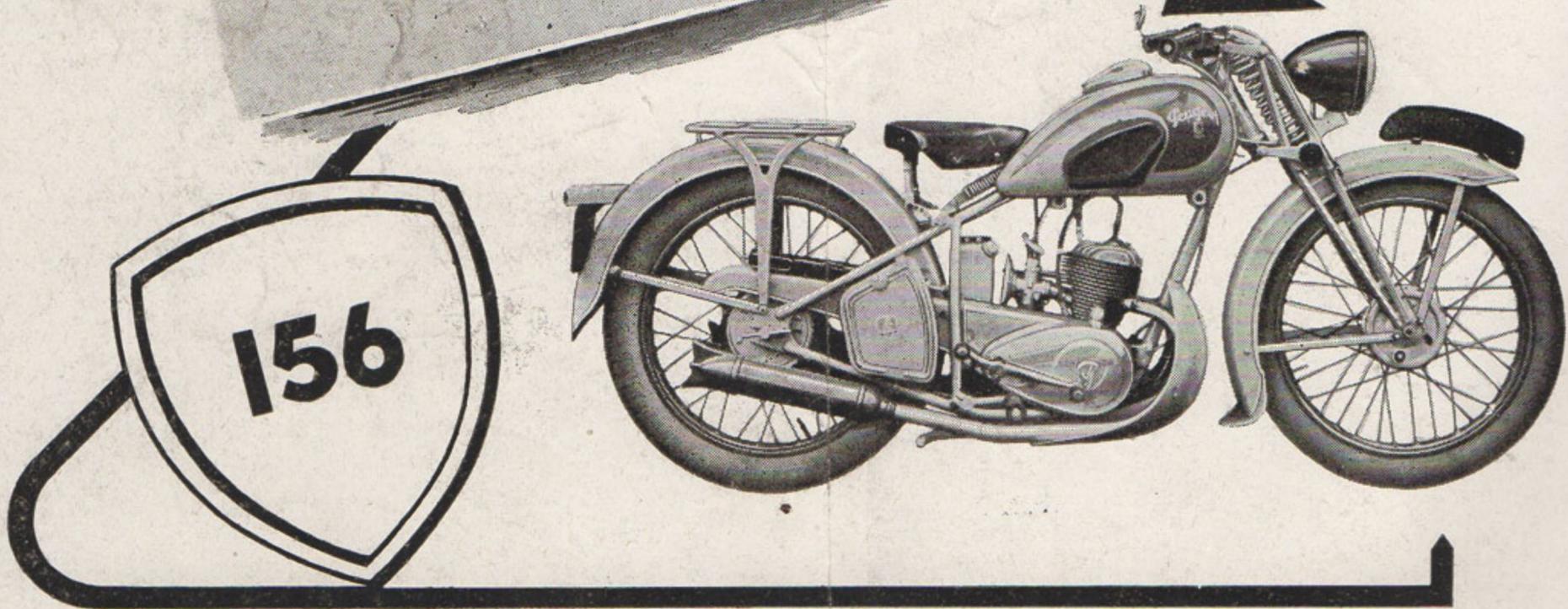
En tant que commissaire sportif de la F.M.S. je dois constater que les capacités d'une motocyclette de cette cylindrée sont étonnantes et que pour un parcours, tel qu'il avait été choisi, elle s'est révélée malgré sa faible puissance apte à franchir avec facilité les cols les plus difficiles des Alpes suisses. Sa puissance largement suffisante dans la montée des cols et son efficacité de freinage dans les sollicitations les plus dures permettent de déterminer que ce petit véhicule utilitaire peut être également un brillant engin de tourisme. Sa parfaite tenue au point de vue mécanique et sa construction soignée en font une motocyclette de toute sécurité et appelée à donner satisfaction totale à son propriétaire.

Berne et Genève le 1er août 1949.

FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE SUISSE  
Le Commissaire sportif:

W. Bretscher

C'est la 156 PEUGEOT qui a « bouclé » le tour de SUISSE en moins de 24 heures et qui a fait l'admiration de Monsieur BRETSCHER, Commissaire Sportif de la FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE SUISSE

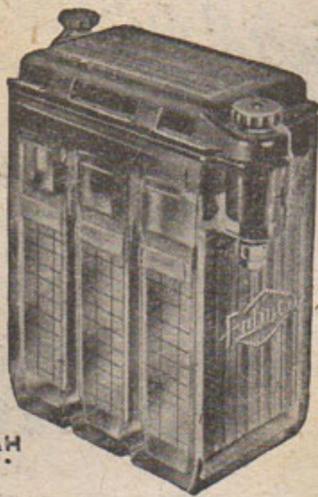


# Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

( DOUBS )

# Conçue et fabriquée spécialement pour la moto



6V.14AH

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

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



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

## Fulmen-moto

6V.7AH



Accessoires et Pièces détachées  
**MOTOS**

### KERSA

43, Rue Voltaire - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Vente exclusive aux Agents



CATALOGUE AVEC PRIX

des ACCESSOIRES et PIÈCES DÉTACHÉES

envoyé gratuitement à toutes demandes d'Agents patentés

ANTI-VOLS  
AVERTISSEURS  
BATTERIES  
BOUGIES  
CABLES GAINES  
TRANSMISSIONS

CARBURATEURS  
CASQUES  
COMPTEURS  
CORNETS  
COURROIES  
DESSUS SELLES

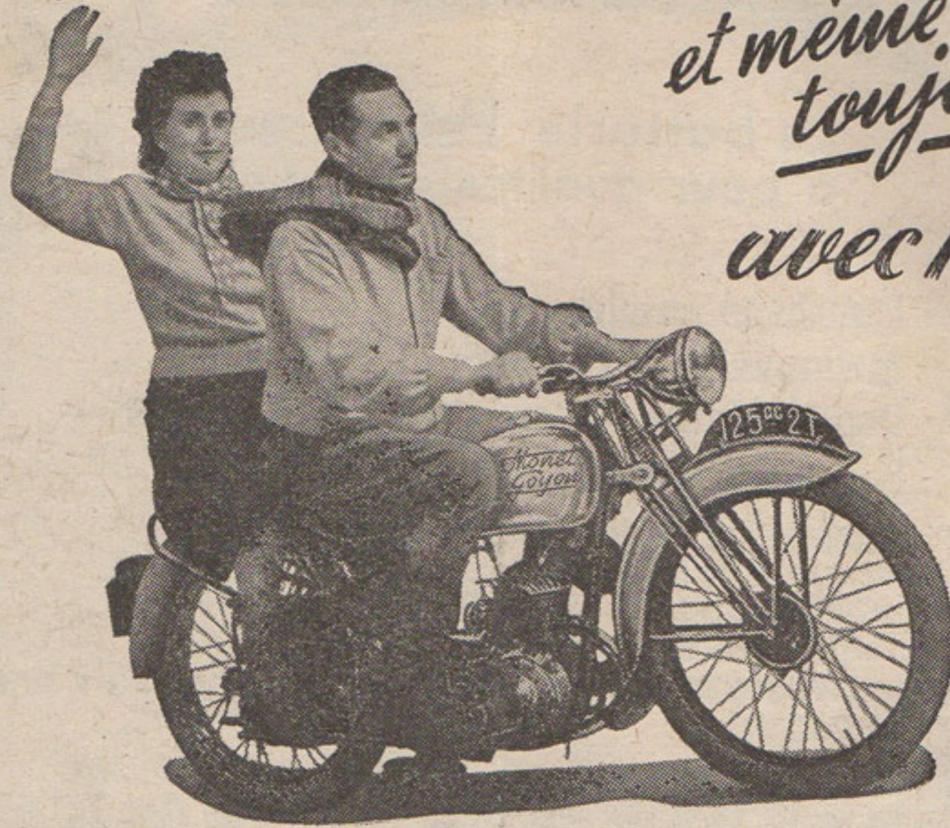
PORTE-BIDONS  
PROJECTEURS  
ROBINETS  
REPOSE-PIEDS  
RÉSERVOIRS  
ETC...

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

*Sécurité  
Vitesse  
Confort*

**MONET**

SES MOTOS DE  
GRAND TOURISME



*et même à deux  
toujours en prise!*

*avec le nouveau*

BLOC-MOTEUR  
VILLIERS

3 VITESSES A SÉLECT.  
SUPENSION AR.

**GOYON**

250 cm<sup>3</sup> A CULBUTEURS  
350 cm<sup>3</sup> LATÉRALES

4 temps - 4 vitesses avec sélecteur

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

**BERNARDET SIDE CARS  
FRÈRES**

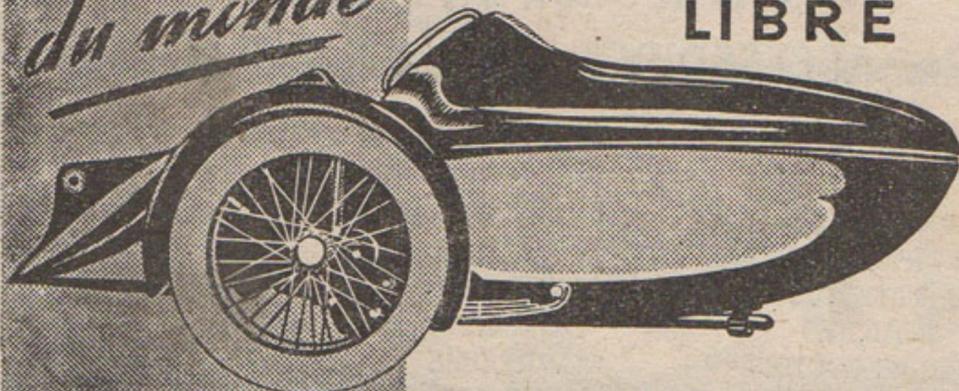
**22**

RECORDS

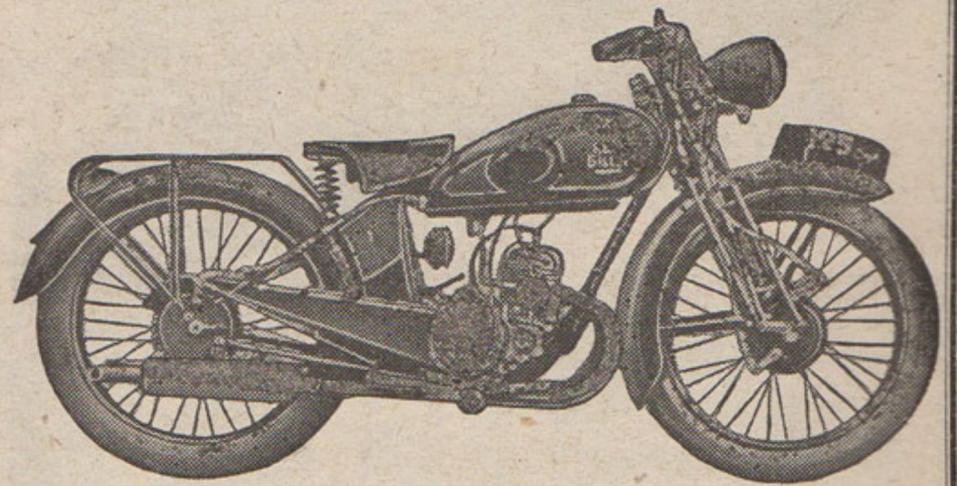
*du monde*

*grand routier  
grand sport*

VENTE  
LIBRE



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



**René GILLET**

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

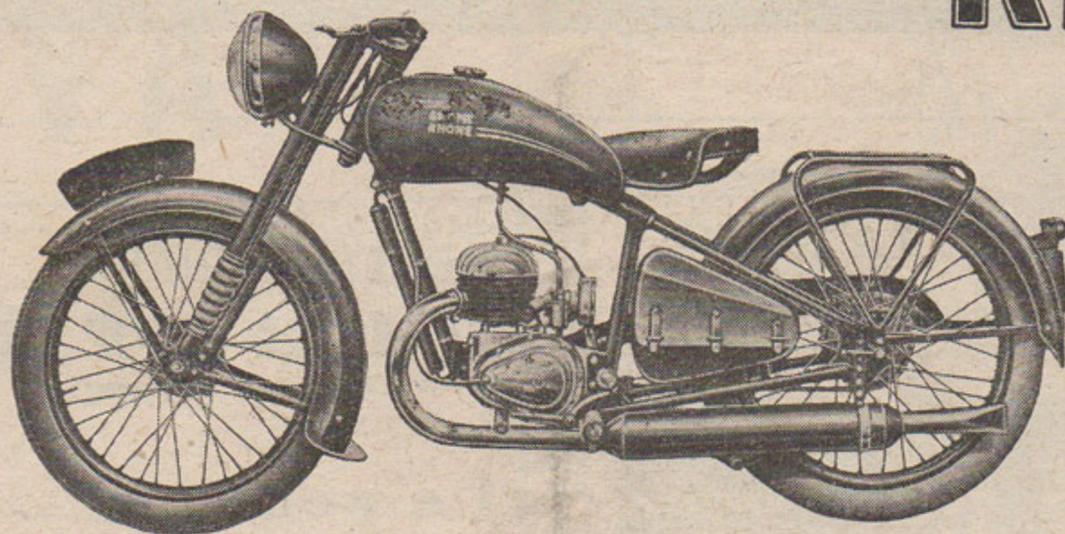
Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

LA SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

PRÉSENTE LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

**GNOME  
RHONE**



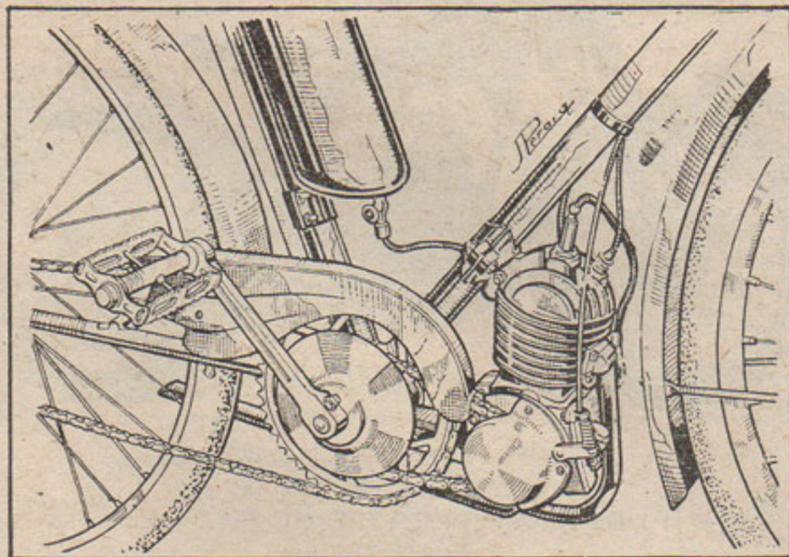
125 cc. type R 4 à Sélecteur

Vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS - KLE. 90-56  
Pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS - AUT. 08-90

**VIMMER**

**MOTEUR AUXILIAIRE**

*s'adapte sur toutes les bicyclettes*



**ETABLISSEMENTS "IMEREX"**

2, RUE BRUNEL - PARIS-XVII<sup>e</sup>

**NOVI**

Équipements Électriques

pour

Vélos - VéloMOTEURS - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

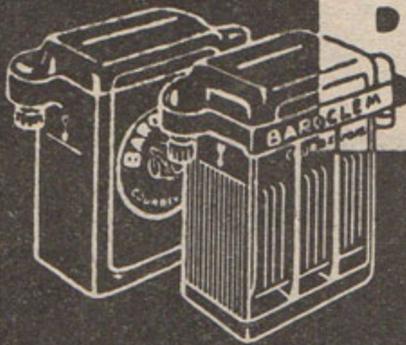
COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71



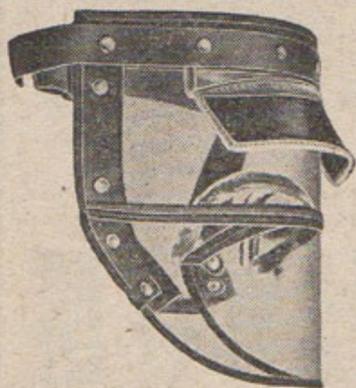
# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)



## POUR LA MOTO

*La plus grande nouveauté  
de l'après-guerre en pare-visage*

**Le pare-visage "S.M." Spécial Moto**

*Parfaitement anti-buée*

**Visibilité et confort assurés**

EN VENTE PARTOUT

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

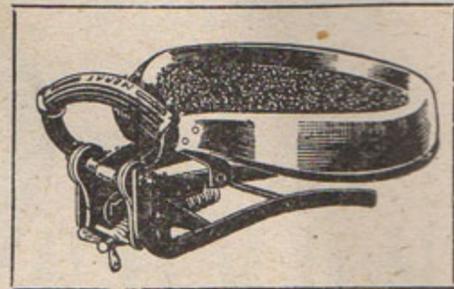
TOUTES LUNETTES ET PARE-VISAGE DE MOTO

Représentants demandés pour Normandie et Nord

## SIEGES ARRIERE

# MERAT

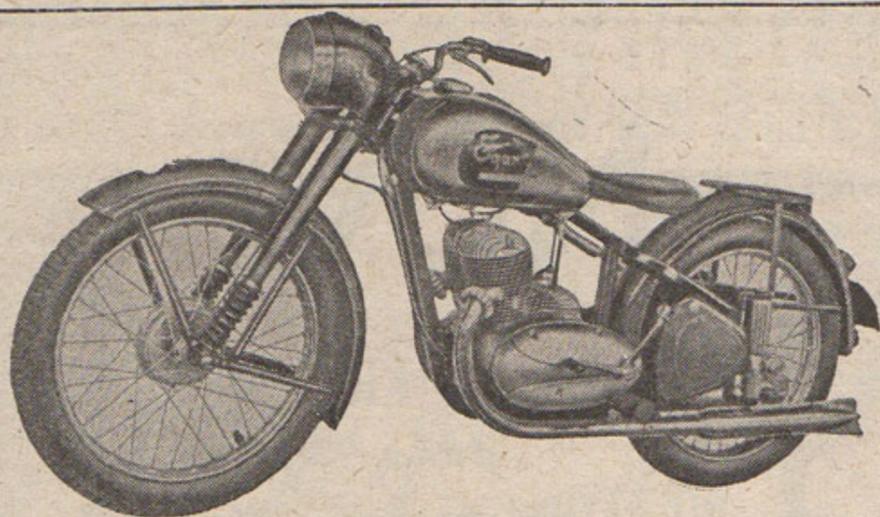
Breveté France et Etranger



**Le seul qui**

**procure un confort parfait**

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)



# JAWA

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

Fourche avant télescopique

Sélecteur au pied — Débrayage automatique

Suspension arrière

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

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

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

Concessionnaires pour PARIS :

**NIEL-GARAGE**

**JEANNIN**

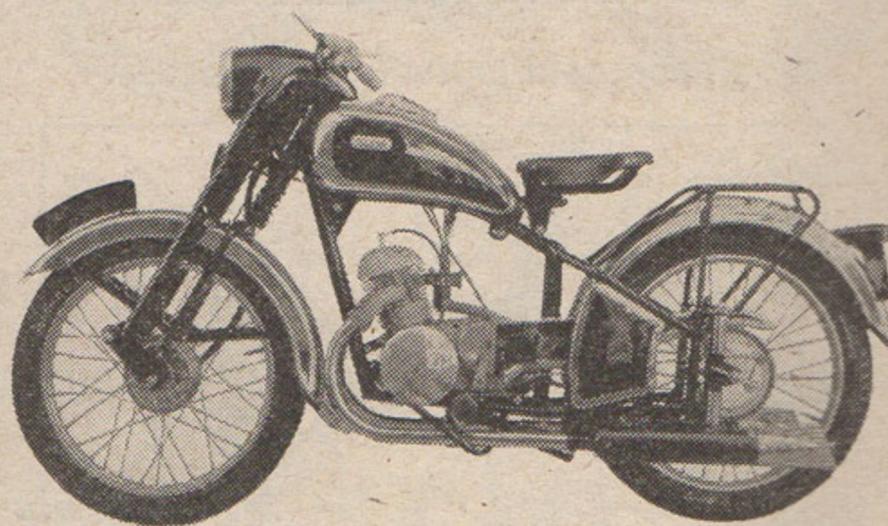
8, Rue Fourcroy (17<sup>e</sup>) Wag. 52-62    11, av. de la Porte-de-la-Plaine (15<sup>e</sup>)

Tél. : LEC. 80-62

## Motocyclettes - Vélomoteurs

# ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND



VÉLOMOTEUR TYPE YT 125 cmc.

VÉLOMOTEUR TYPE YS 125 cmc.

MOTOCYCLETTE TYPE MC 2 175 cmc.

Livraison rapide

**SÉCURITÉ — PUISSANCE — CONFORT**

**CYCLES**  
**MOTOS & VÉLOMOTEURS**

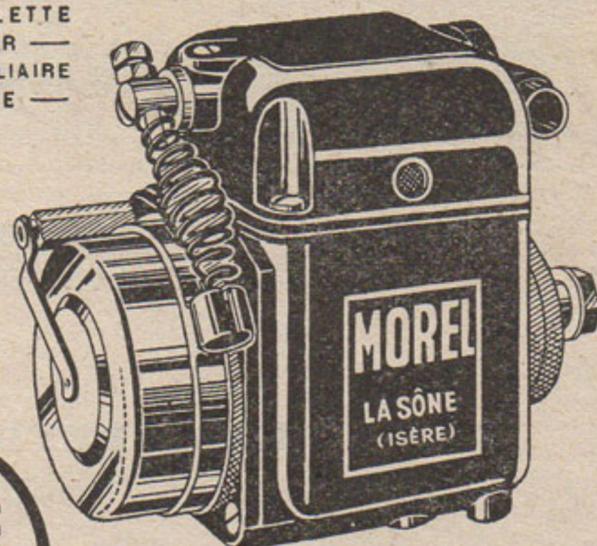
**RAVAT**

Établissements RAVAT - Société Anonyme  
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

**SAINT-ÉTIENNE**

**MAGNETO**

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



HAVAS

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

**MOREL**

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

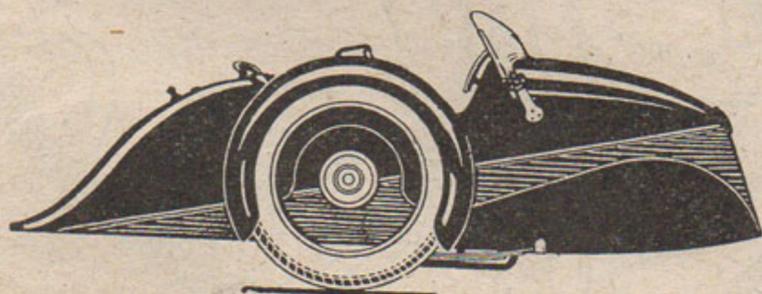
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17<sup>e</sup>) - TEL. CARNOT 96.16

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

**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**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :

**MOTO DANTON**, 14, rue Danton, LEVALLOIS, PER. 19-11

**LA QUALITÉ LA MEILLEURE**  
**10.000 FRANCS MOINS CHER**

Les Vélomoteurs

**ALCYON**

**LA FRANÇAISE DIAMANT**

**ARMOR**

**LABOR**

**THOMANN**

**OLYMPIQUE**

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

**ZURCHER**

125 cmc.

(boîte séparée)

3 vitesses

et

125 cmc.

(bloc-moteur)

4 vitesses

**MOTEURS ZURCHER**

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

LA SELLE REYDEL  
Suspension SANDOW

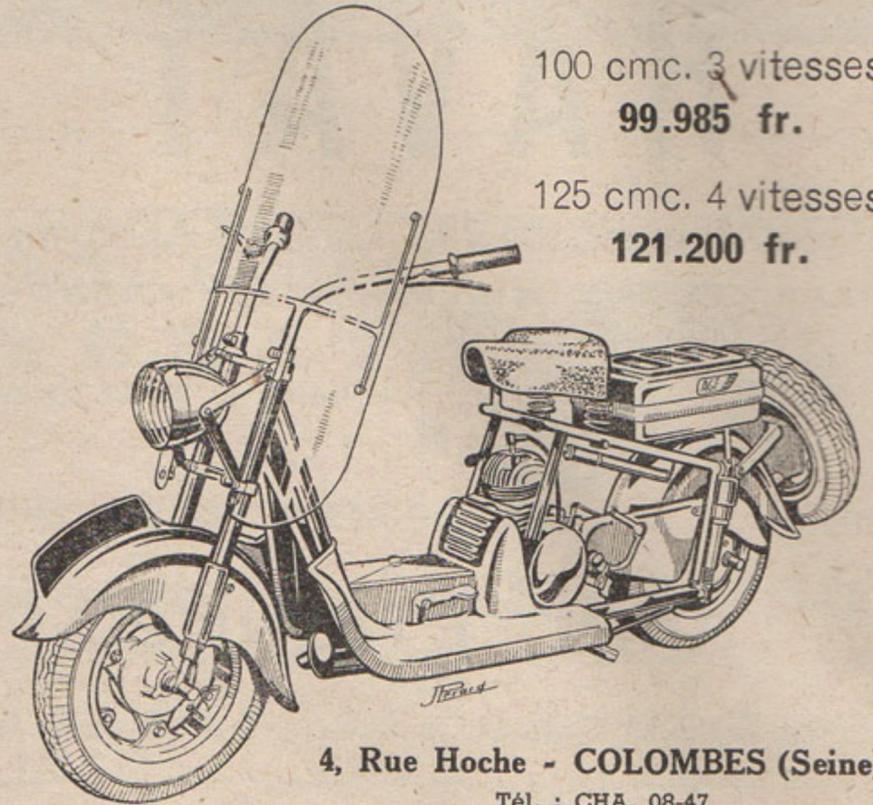
LA SELLE  
**REYDEL**

...TELLEMENT MIEUX!

**AGF**

*Le premier scooter français*

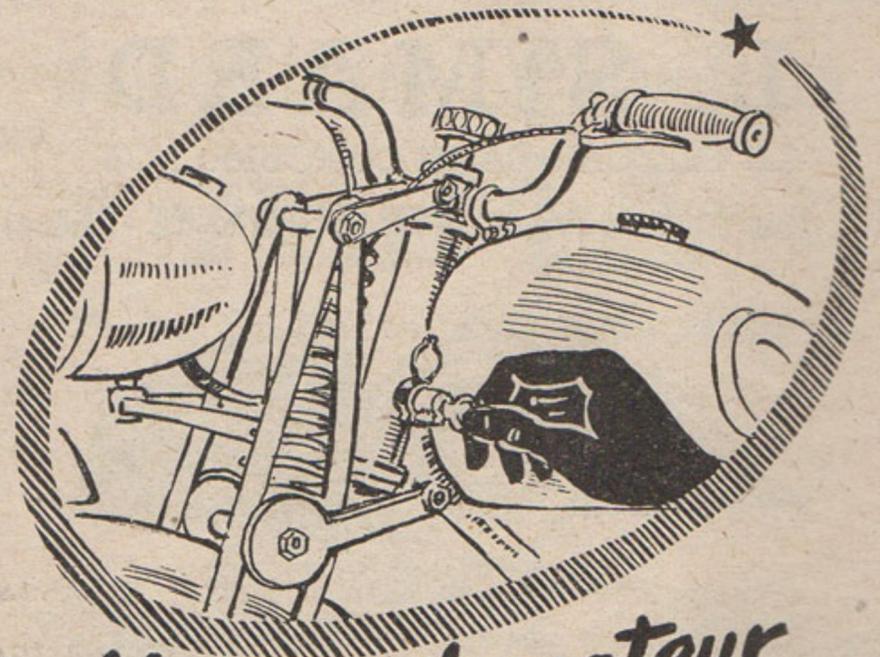
**ELEGANCE - QUALITE**



100 cmc. 3 vitesses  
99.985 fr.

125 cmc. 4 vitesses  
121.200 fr.

4, Rue Hoche - COLOMBES (Seine)  
Tél. : CHA. 08-47



*Votre velomoteur,  
votre moto..*

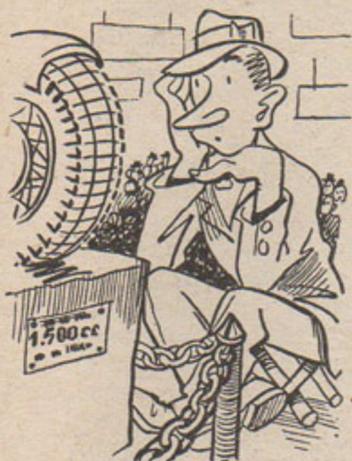
à l'abri du vol avec

**L'ANTIVOL NEIMAN**  
qui bloque la direction

Nos antivols de vélomoteurs et motos sont montés en série, en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME & RHONE, GRIFFON, MÉTEORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. A L'ÉTRANGER par : ANKER B M W, D.K.W., F.N. HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-S/SEINE - TÉL. MAILLOT 41-35

# ÉDITORIAL



*Four ou succès ? se demandait-on avec une certaine anxiété avant l'ouverture de notre Salon...*

*Or, ce n'a pas été un four ; il y eut du monde, parfois la foule, autour des stands, un flux assez*

*constant pour qu'on puisse être satisfait du résultat.*

*D'aucuns se félicitent que les visiteurs aient été moins abondants qu'au Salon de l'Automobile ; peu de badauds, disent-ils, mais rien que des clients possibles, moins bousculés et plus à l'aise pour examiner et choisir.*

*D'autres réfutent que la masse des badauds contient en ses vastes flancs un pourcentage important de clients qui s'ignorent, et qui se révèlent soudain en face de l'objet exposé.*

*Ces deux opinions contradictoires n'apportent pas de solution au problème.*

*Faut-il maintenir les deux SALONS, faut-il, quitte à émigrer vers de plus vastes emplacements, les refondre en un seul ?*

*Le Grand Palais a son attrait ; il est de tradition ; il est central et dans un cadre magnifique. Ce serait dommage de l'abandonner.*

*Si l'on pouvait enfin récupérer, sur le Palais de la Découverte, notre vaste rotonde et ses larges galeries qui étaient nôtres autrefois, ce serait parfait.*

*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<sup>e</sup>) — Tél. ÉTO. 05-50

★ ★ ★

## Sommaire

3<sup>e</sup> ANNÉE — N° 29  
DÉCEMBRE 1949

- LES ÉCHOS DU MOIS ..... 8
- COMMENTAIRES SUR LE  
SALON, par Max END ..... 12
- LE SUD ALGÉRIEN A VÉLO-  
MOTEUR, par M<sup>r</sup> et M<sup>me</sup> Henri  
ANTOINE ..... 18
- LE SPORT ..... 20
- DANS LES CLUBS ..... 23

EN COUVERTURE :

ONDA et MAISONNEUVE,  
1<sup>er</sup> ex æquo de Paris-Nice, aux côtés du  
directeur commercial de la firme  
Magnat-Debon **M. HUTINEL.**



## Les ECHOS du MOIS

### Les champions du monde à Paris.

Après avoir terminé ses travaux, le Congrès de la Fédération Internationale Motocycliste a reçu dans les salons de la F.F.M. les champions du monde motocyclistes, pour leur remettre leur diplôme avec médaille.

Ce sont MM. Haecker, président de la F.I.M. et Nortier, président de la Commission sportive, qui ont remis ces trophées à leurs titulaires.

Les pilotes champions du monde sont, on se le rappelle :

Nello Pagani sur Mondial, catégorie 125 cmc.; Bruno Ruffo sur Guzzi, catégorie 250 cmc.; Fredy Frith sur Velocette, catégorie 350 cmc.; Robert Leslie Graham sur A.J.S., catégorie 500 cmc.; Eric Staines Oliver sur Norton, sidecar 600 cmc. Le célèbre passager barbu accompagnait son pilote.

Par la même occasion, M. Nortier remit au coureur italien Serafini les récompenses qu'il obtint aux championnats d'Europe 1939 et qui, du fait des circonstances, n'avaient pu lui être remises alors.

Nos deux champions de France Behra et Monneret étaient présents à la cérémonie; ils furent présentés par M. Pérouse qui regretta de ne pouvoir citer les marques des machines sur lesquelles ils avaient vaincu « pour ne pas faire de peine aux constructeurs français »

Au cours de cette même cérémonie le champion de Belgique Martin fut présenté par M. Lenfranc, président de la commission sportive belge.

Les constructeurs des machines victorieuses dans ces championnats reçurent également leur diplôme. La fête se termina par un toast et chacun leva son verre aux succès futurs des concurrents et des marques dont ils défendent les couleurs.

### Les paris sont tenus.

L'essai à Montlhéry de la 175 cmc. Motobécane en sidecar a surpris quelques motocyclistes même parmi les sportifs en raison de la vitesse chronométrée que nous avons annoncée.

Nebout et Voivenel qui ont réalisé la performance sont prêts à la recommencer devant témoins. Ils vont donc prendre leurs dispositions pour remettre ça le dimanche 11 décembre au matin, ceux qui le désireront pourront assister à la démonstration, ils n'auront qu'à téléphoner auparavant à Etoile 05-50 pour confirmation.

### Un Rallye-Monaco.

Il est question d'un rallye motocycliste Monaco qui aurait lieu en juin prochain. Le parcours serait de 1.250 kilomètres. Un contrôle secret entre Digne et Nice départagerait les « ex æquo ». La catégorie 125 cmc. serait acceptée dans cette épreuve, ce dont se réjouit certain spécialiste des grandes randonnées.

### Cinq vitesses sans débrayer.

Nous avons déjà signalé le pédalier Bonec à changement de vitesse comportant cinq rapports, la roue libre et le frein. M. Monge, son créateur, nous avait laissé comprendre qu'après avoir démarré la formule vélo il s'attaquerait au problème d'un moteur auxiliaire accouplé à cette boîte.

Nous l'avons vu sur son stand au Salon; très satisfait des résultats acquis dans le cycle il nous a confirmé qu'il franchirait bientôt la seconde étape du programme qu'il s'est fixé.

### Banquet Guzzi.

Profitant du Salon la marque Guzzi avait tenu à faire une fête en l'honneur de Behra qui sur cette marque avait remporté le Championnat de France 500 cmc. où le geste s'est révélé vraiment sportif c'est quand, autour de la table, on a retrouvé parmi les invités tous les concurrents de Behra : Monneret, Houel, Collot, Perrin.

La Maison Guzzi avait délégué son directeur commercial, le docteur Pedotte, qui avait à sa droite, à la place d'honneur, son champion Behra et à sa gauche notre directeur.

Le menu et les vins italiens ont été

particulièrement appréciés et l'on a parlé beaucoup de sport au cours de cette agréable soirée.

### Béquille-cocktail.

M. Edmond Kahn, directeur de l'Accessoire Motocycliste, a eu l'heureuse initiative de clôturer son Salon par un apéritif, non pas d'adieu, mais d'au-revoir dans un Salon moins glacial, du Colisée. Les amis de M. Kahn s'étaient réunis pour fêter le succès de sa triple béquille... pour moto, la latérale, celle avec pare-choc et celle solidaire du repose-pied. Tout s'étant bien passé on n'a pas eu besoin des béquilles pour rentrer chez soi.

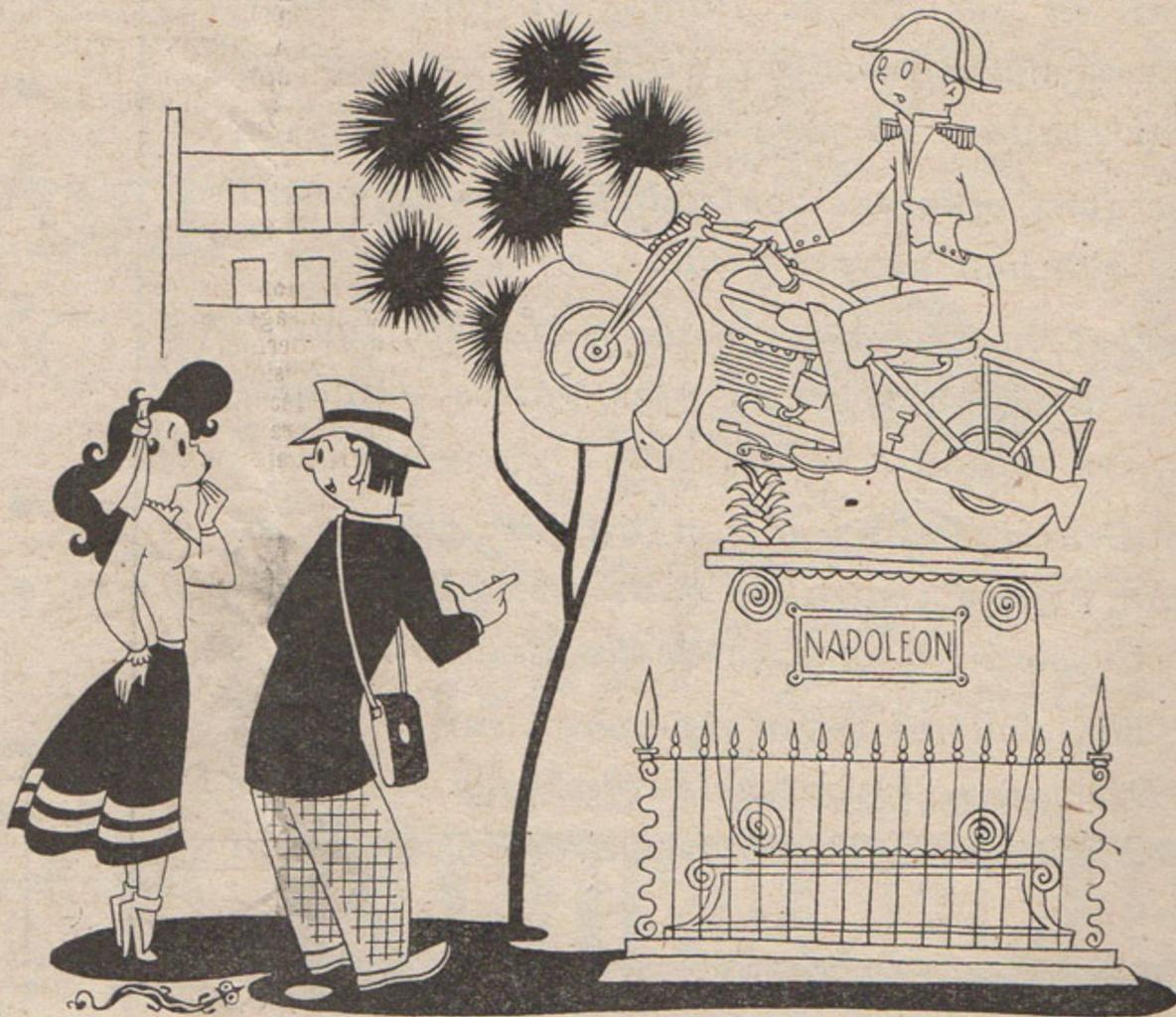
### Pneus gonflés à l'eau.

On ne les a pas vus au Salon, mais on a lu dans les quotidiens qu'une grosse entreprise de transport étrangère avait eu l'idée de remplir d'eau les chambres à air de ses camions. Il paraît que, depuis, les pneus n'ont pas crevé et que leur durée a été considérablement prolongée.

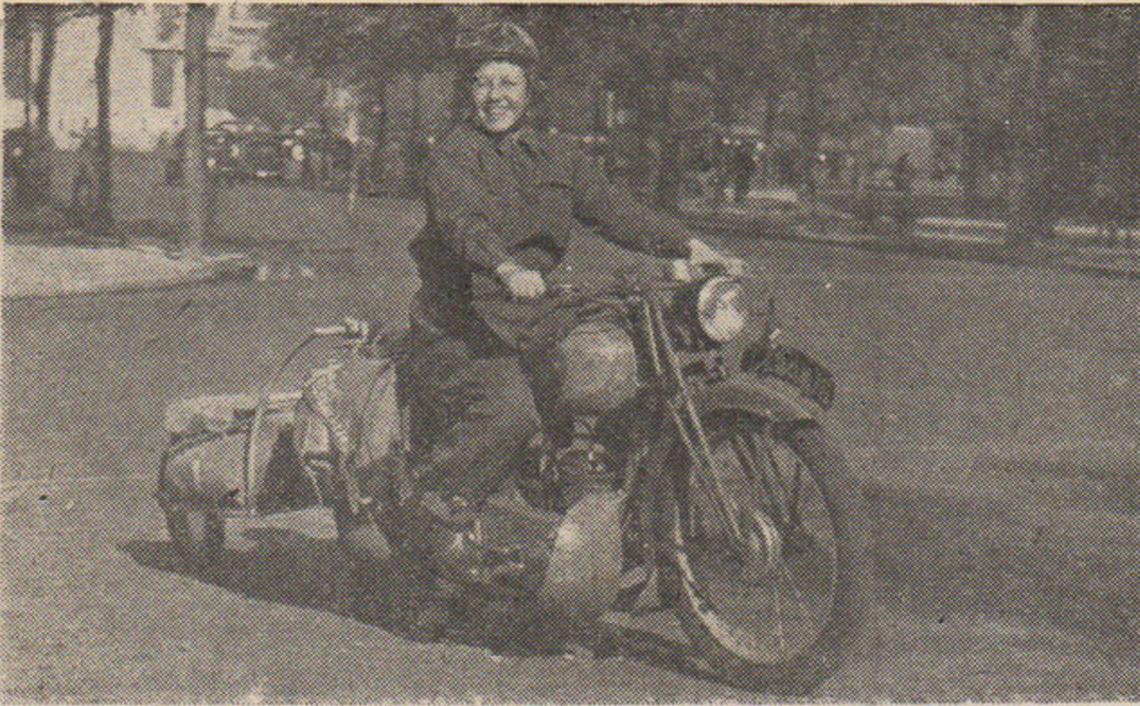
Si quelqu'un veut tenter l'essai sur sa moto nous serons curieux d'en connaître les résultats. Nous avons utilisé autrefois le liquide Protex contre les crevaisons; il était efficace, mais les coureurs y avaient renoncé prétendant qu'à partir d'une certaine vitesse, le quart de litre contenu dans la chambre déséquilibrait la roue, ce qui est fort probable.

### L'essence à 43 francs.

Il paraît que le nouveau gouvernement a repris la question de la liberté de l'essence et qu'une campagne est menée pour la mettre à la portée de tout le monde au prix actuellement réservé aux heureux bénéficiaires de bons. Il faudra bien que ça vienne un jour.



Comme ça, au moins, ça ressemble à quelque chose.



La cantatrice Yvonne Myriam, la veille de son départ à moto pour une tournée artistique en Algérie.

### Le programme Csepel.

Cette excellente marque hongroise, spécialiste des petites cylindrées et qui se défendit fort bien aux deux dernières épreuves des Six Jours Internationaux, étudie actuellement une 250 et la gamme sera probablement complétée à la fin de l'année par une 350.

### Le sport économique en Nouvelle-Zélande.

Les Néo-Zélandais sont assez friands d'épreuves de consommation. Nous avons signalé au mois de mai la performance d'une 350 Matchless, 1 l. 365 aux 100 kilomètres. Cette performance vient d'être battue par le même pilote, J. Dale, avec la même moto. Il a couvert 396 kilomètres avec 4 litres et demi, soit 1 l. 140 aux 100 kilomètres.

L'épreuve avait lieu sur un circuit d'environ 8 km. 500 ouvert à la circulation. En plus d'un petit carburateur réglé très pauvre, le principal artifice est de régler les soupapes avec un jeu important.

### Comparons les poids.

On n'a guère l'habitude de s'intéresser au poids des motos et peu de motocyclistes connaissent le poids exact de leur monture. Nous nous sommes livrés à quelques recherches à l'occasion du Salon londonien. Voici les poids des 500 cmc. « twin » britanniques :

Ariel 173 kg., Royal-Enfield 180 kg., B.S.A. 166 kg., B.S.A. avec suspension AR. 172 kg., A.J.S. 177 kg., Matchless 180 kg., Sunbeam S.7 198 kg., Sunbeam S.8 189 kg., Norton « Dominator » avec carburant 198 kg., A.J.W. à moteur J.A.P. à soupapes latérales 162 kg., Triumph 500 cmc. 164 kg., Triumph 650 cmc. 166 kg.

Parmi les « plume » nous relevons : Excelsior 250 cmc. 2 cylindres 2 temps 90 kg., Jawa mono 250, 112 kg., Jawa bi 350 119 kg., Velocette 150 cmc. 2 cylindres 112 ks.

La machine la plus extraordinaire par le poids et l'aspect est la 500 Wooler à 4 cylindres qui ne pèse que 108 kg.!

Deux machines de forte cylindrée relativement légères sont la Scott, bicylindre

2 temps à refroidissement par eau qui pèse 169 kg. et la Zénith 750, 2 cylindres en V J.A.P. à soupapes latérales, 160 kg. La 1.000 Ariel « Alliage léger » pèse 186 kg. et les 1.000 Vincent, Rapide et Black-Shadow font 205 et 207 kg. respectivement.

### Des machines de course (neuves) pour... les Anglais.

Pour 1950 les coureurs britanniques n'auront que l'embarras du choix pour courir en 350 et 500. En 350 il y aura la 7 R.A.J.S., la B.32 B.S.A., la Douglas (Plus 90), la 40 M. Norton et la K.T.T. Velocette. En 500 ils pourront hésiter entre la B.34 B.S.A., la 30 M. Norton, la Grand Prix Triumph et la Grey-Flash de chez Vincent, soit quatre machines en 500 et cinq en 350.

### La saison 1950.

A l'occasion du Salon de Londres les équipes officielles commencent à être remaniées. Nous donnons ces potins avec les réserves d'usage. Bob Foster qui courait pour la dernière fois au T.T. et prorogeait sa décision jusqu'à la fin de la saison ne se décide pas à raccrocher, et le nom de Gilera pourrait être associé au sien l'an prochain. Whitworth ne fera

plus partie du « Continental Circus » et se consacrera au T.T. et quelques Grands Prix.

On annonce la retraite de Frith, champion du monde 350, après une saison unique dans les annales du sport motocycliste; il se consacrerait à un magasin de vente de motos. Nigel Spring, son directeur d'écurie, a « embauché » Salt (2<sup>e</sup> du Grand Prix de l'Ulster), Fry, excellent également à l'Ulster, étant le seul à rester dans le sillage de Frith jusqu'au ravitaillement. Le troisième homme serait Armstrong, qui quitterait A.J.S. Les montures seraient des Velocette en 350; en 500 il se pourrait que les machines soient italiennes, à moins que les Velocette 500 de 1949 soient conservées.

La place d'Armstrong sera probablement prise par ce coureur de 20 ans, Peter Romaine, qui fit une apparition soudaine et victorieuse cette fin de saison sur 350 A.J.S.

L'équipe officielle Norton comportera encore la redoutable tripléte Bell, Daniell et Lockett, auxquels on a adjoint Duke, ce qui fait de l'équipe un quatuor qui n'a pas d'équivalent ailleurs, tous les hommes ayant ce que l'on appelle la super-classe.

### Douglas revient à la course.

Comme nous l'avions annoncé il y a quelques mois Douglas a produit une 350 de course pour 1950; mais cette maison au passé sportif éloquent ne s'arrête pas là, une 250 verra le jour; les Anglais seront comblés, la puissance serait de 20 chevaux, contre 28 à la 350.

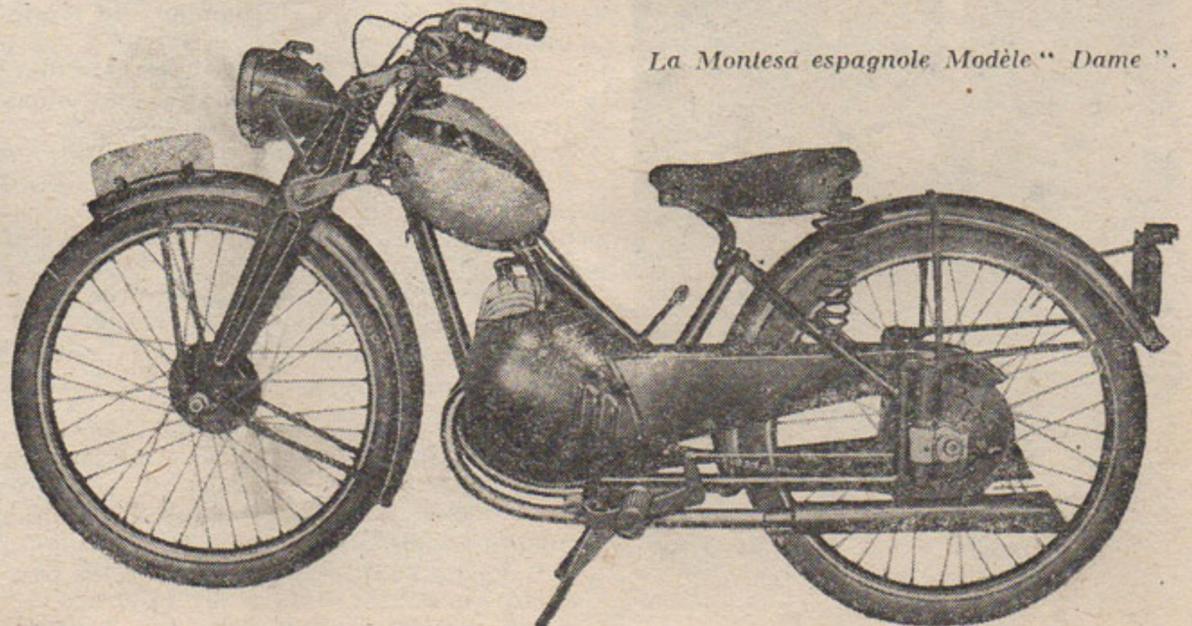
### Guzzi.

Devant un programme commercial chargé, Guzzi renonce à la compétition en 1950. Lorenzetti et quelques autres piloteront sans doute officieusement. Signe des temps : Guzzi étudierait une 4 cylindres; une 3 cylindres avait été étudiée mais fut abandonnée pour des raisons inconnues.

### Montesa.

Cette firme espagnole produit une 125 de course vraiment attrayante. Deux temps, 3 vitesses, suspension arrière. La tenue de route est, paraît-il, extraordinaire. Poids 52 kilos, vitesse 120 km.-h. et 7.200 t.-m. ! Bulto, neveu du constructeur, en mena une à la victoire au Grand Prix de Barcelone, devant Pierre Monneret, sur M.V., ce qui est tout de même une référence.

La Montesa espagnole Modèle « Dame ».



### Record derrière moto.

Le 20 octobre, le tandem Paillard-Guérin prenait le départ pour la tentative du record de l'heure sur route derrière moto, sur les routes des Landes. Paillard montant un vélo pesant 14 kg., tirant 14 mètres de multiplication, 72 dents au plateau et 11 dents à la roue AR. Et c'est par 96 km. 480 que la tentative réussit.

A noter que les 80 premiers kilomètres étaient émaillés de nombreux virages, les 20 derniers en ligne droite.

### Une agence Alma à Clamart.

Les vélomoteurs et motos Alma qui se distinguent par leur roue avant tirée et une suspension originale ont pu, grâce à leur présentation au Grand-Palais, intéresser la clientèle de la région parisienne.

Pour Clamart, c'est la Maison Renault et Camus qui a pris l'agence. Représentant déjà Gnome et Motobécane, MM. Renault et Camus n'abandonnent pas pour autant leur atelier de mise au point et de réparations, ni leur spécialité de réfections et remise à neuf de moteurs boîtes.

### Un nouveau procédé (Screen-Phot) de photographie directe sur aluminium.

Un nouveau procédé de tirage direct sur aluminium d'épreuves photographiques vient d'être trouvé et mis au point par M. Henri Caen, directeur des Etablissements Katz, qui fut déjà, en France, l'un des promoteurs de l'impression en noir et en couleurs sur aluminium oxydé. Ce procédé de photographie directe joint à la beauté de l'épreuve la solidité du métal. C'est dire qu'il sera apprécié dans tous les travaux de précision. Les plaques, préparées à l'avance suivant cette nouvelle formule, se conservent intactes jusqu'au moment de leur utilisation. La Société « As de Trèfle » s'est assurée l'exclusivité du procédé pour la France.



Paillard derrière la Vincent H.R.D.



Au banquet Guzzi — A gauche, MM. Lacombe, directeur de Moto-Revue, Monneret, Behra, le Docteur Pedotte et Max Enders; en face, Perrin, Couturier, Maurice Henry; à droite, Collot, Burgraf, Nebout et, au fond, Houel et Olivari.

### Un motard audacieux.

Ray membre de l'équipe britannique des Six Jours Internationaux, sur Ariel, a droit à toute notre admiration pour son exploit. Il termina les 50 derniers kilomètres de la cinquième journée sans freins. Une première chute lui brisa sa tige de frein arrière, une deuxième son levier de frein avant. Il arriva alors au contrôle suivant avec 3 minutes et demie de retard, lui coûtant 1 point de pénalisation. Aux contrôles suivants le retard était comblé et il ne perdait plus de point, en dépit de cinq visites aux décors.

Un tel exploit est une référence pour le pilote et... la boîte de vitesses!

### Le procédé Redex.

Nous avons eu en communication le rapport de notre confrère anglais Dundley Noble sur le procédé Redex qui, d'après lui, connaît dans son pays un succès de plus en plus grand et paraît-il mérité.

Le procédé Redex consiste à ajouter aux huiles du moteur, de la boîte et en général de tous les organes mécaniques un produit spécial qui augmente très sensiblement le pouvoir lubrifiant des huiles courantes, réduit les frottements et l'usure, et par suite améliore le rendement.

Les constatations faites par Dundley Noble sur sa propre voiture sont effectivement édifiantes.

Redex est maintenant introduit en France; son agent général est d'accord pour que nous fassions impartialement un essai de ce procédé qui convient également aux motos.

Nous aurons donc à fournir prochainement notre opinion sur le Redex.

### Les connaisseurs.

Comme tous les ans on en a entendu quelques-unes assez savoureuses en fendant l'oreille au long des nefs :

« C'est ça la 4 CV. Renault », s'étonna quelqu'un en contemplant la 125 Jonghi A.C.T. Il y avait peut-être une vieille pancarte qui traînait dans les environs.

Un couple d'un certain âge tournait autour de la Vincent H.R.D. « Au fond,

dit le brave homme à sa compagne, c'est le même moteur que notre vieille Indian! »

Cet autre voulait à toute force que la moto San-Sou-Pap soit une sous-marque de Norton et insistait pour que le représentant le lui confirme.

### Un vélomoteur Triumph.

« Combien ce vélomoteur? » demandait un monsieur en désignant la 650 cmc. Triumph. Et comme l'exposant ne pouvait masquer un sourire : « Monsieur, dit cet éventuel client, j'ai payé pour entrer et pour être renseigné; vous devez donc répondre poliment à ma question. »

### Une machine à ramer.

On sait que le guidon du scooter A.G.F. possède deux branches évasées plongeant chacune dans le tube de fourche

« Regarde, maman, le cyclorameur », s'exclame ce jeune sportif; cependant qu'à côté, chez Gratecap, devant l'impressionnante Harley et les carrosseries tourisme de Simard quelqu'un demandait un sidecar pour Velosolex.

### Du nouveau en carburation.

Sur les carburateurs des Guzzi les prises d'air étaient recouvertes d'une toile. « C'est pour enrichir le mélange », dit un motard averti qui continuant sa conférence déclara que la 500 des championnats faisait au moins 150 à l'heure, que le volant extérieur était une partie du compresseur et que la 250 des records du monde était une 125.

Tout ça de connaissances pour un seul homme, c'est beaucoup de science.

### Moyeu vole.

Robail avait exposé un moyeu suspendu de vélomoteur. Le surlendemain il avait disparu. Il boulonna à sa place sur le socle un moyeu avant également de sa fabrication. Le lendemain il avait suivi le premier.

« C'est un garçon qui sait ce qu'il veut », déclarait Robail avec quelque amertume en parlant de son voleur.

### Le jour des vedettes.

L'auto a eu ses mannequins, la moto ses vedettes qui ont envahi les stands

et enfourché, au point fixe, les mécaniques les plus diverses. Mme Elvire Popesco avait choisi une Saroléa :

« Ce n'est rien de la voir comme ça à l'arrêt, disait un curieux à son ami, mais sur la route, faut voir comme elle vire, Popesco ! »

#### Le mot de la fin... et de la soif.

On gelait ce matin-là. Quatre amis décident d'aller se réchauffer au bar du rez-de-chaussée; ils commandent quatre cafés avec un petit verre.

« On ne sert pas de boisson chaude au comptoir, dit le garçon, allez-vous asseoir. » C'était, on le verra, un homme de précaution. Ce qui fut fait.

« Combien ? » Le garçon détailla : 60, 120, 240, 360, 480, 640... « 640 francs, Monsieur. » 640 francs quatre cafés-fine, il valait mieux en effet être assis pour encaisser le coup.

#### Des Vap de course.

Ou plutôt des Vap de rallye. Il y en eut trois qui, équipant des bicyclettes Vedette à fourche télescopique, s'engagèrent dans Nice-Paris et arrivèrent au terminus devant le Grand-Palais, sans panne ni histoire. Ils ont accompli les 978 kilomètres du parcours à 30 km. 200 de moyenne, ayant fonctionné sans faiblir pendant 32 h. 14.

Les pilotes étaient Gianello, un ancien coureur amputé d'une jambe, Roltino et Jean Tuson. Eux aussi ont fait preuve d'une belle résistance.

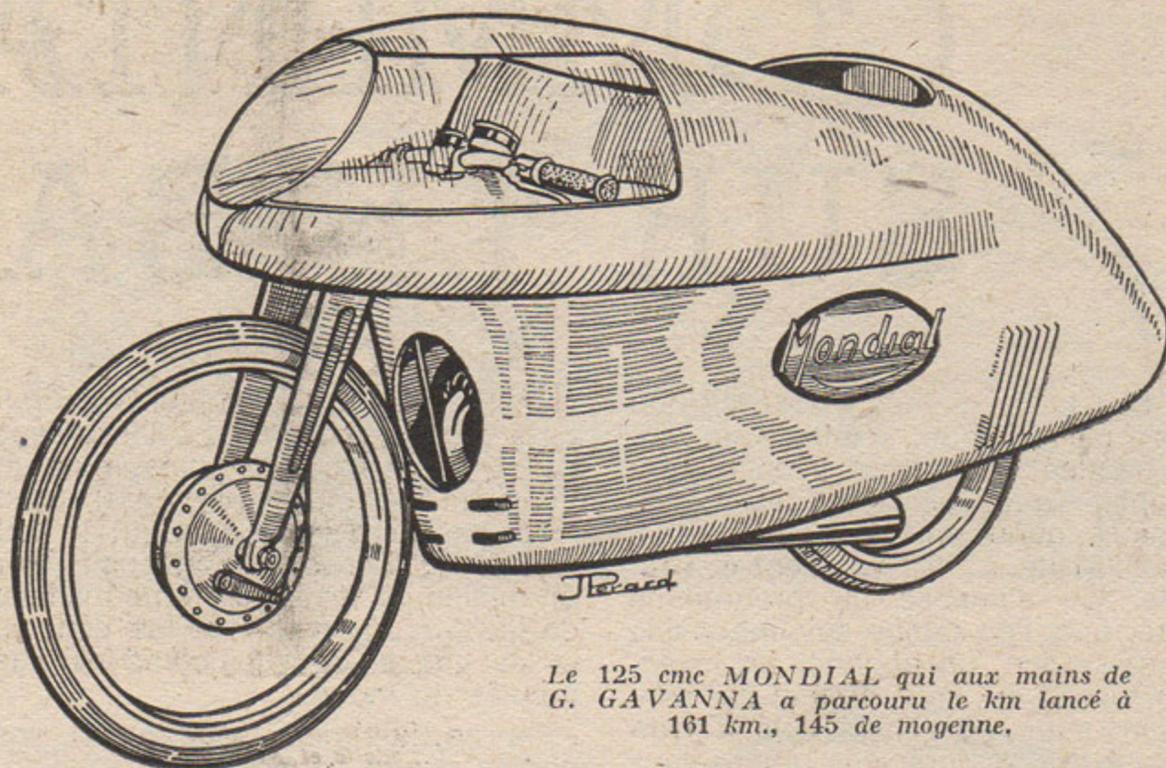
Quand on pense que des motocyclistes hésitent à faire du grand tourisme avec un 125 ! Voilà qui leur donne une belle démonstration des possibilités de nos petites cylindrées.

#### La popularité du pare-brise.

En Angleterre pour une seule maison spécialisée dans la fabrication des pare-brise 21.500 de ces accessoires ont été livrés à la clientèle, ce qui indique une popularité bien plus grande qu'en France.

#### R.-L. Graham.

L'actuel champion du monde, catégorie 500, n'est pas un nouveau venu à a course bien que ses succès datent de 1947. Coureur très populaire en Angleterre il est parvenu au sommet de son



Le 125 cmc MONDIAL qui aux mains de G. GAVANNA a parcouru le km lancé à 161 km., 145 de moyenne.

métier après des débuts difficiles. Il faut remonter à 1928, le jeune Leslie a alors dix-sept ans, pour connaître ses premières courses, en dirt-track, sur une machine d'occasion. En dix-huit mois il gagna quelques cinq shillings (250 fr.) et il décida que la cendrée n'était pas son fort.

Graham n'était pas riche et la seule solution acceptable pour se procurer une machine de course fut d'en monter une: un moteur Rudge de dirt-track d'une part, un cadre et une boîte Rudge d'autre part, des roues de marque différente, le tout d'occasion, constituèrent une machine qui était loin d'être idéale pour la course en circuit. En dépit de cela quelques succès locaux, et de l'argent, vinrent le récompenser. Après quelques années sans gloire il achetait une 250 O.K. Supreme de l'année en cours, à bas prix car elle avait avalé une soupape; rapidement réparée, Graham courait avec dans le Grand Prix de l'Ulster 1936, sa première grande course, mais abandonnait après un tour. En 1937 il participe au North-West 200 milles mais tombe alors qu'il était en tête. Le Grand Prix de l'Ulster de la même année le voit terminer (enfin) quatrième. Il fut alors

coureur officiel de O.K. Supreme et termine douzième au T.T. 250 cmc. de 1938. En 1939 il était quatrième de la même course derrière Mellors Kluge et Tyrell-Smith lorsque sa C.T.S. le lâcha par la boîte de vitesses.

Durant la guerre il pilota des bombardiers et des transports, il fut démobilisé avec le grade de lieutenant.

Après la guerre, Jock West de chez A.J.S., qui avait du flair (ses découvertes furent Graham, Doran, Friend, Armstrong et ces derniers mois, Romaine) le faisait entrer comme pilote officiel, en prévision de la sortie de la 500 « Porc-Epic ».

Jusqu'à ce début de saison bien des sportifs britanniques doutaient de ses possibilités, mais sa brillante victoire dans le championnat mondial devait les éclairer et seule une malchance invraisemblable l'empêcha de gagner cette épreuve maîtresse qu'est le Senior du Tourist Trophy de l'île de Man.

#### Blouson gonflable.

On relève dans la « Revue de l'industrie des plastiques modernes » un blouson de sport léger et imperméable pratique pour nombre de sports. Ce blouson est muni intérieurement d'une gaine de vinyle gonflable à la bouche. Ce vinyle est ce qu'on appelle vulgairement nylon ou plastique. Une petite valve à hauteur du col et près de la bouche permet un gonflage à volonté qui constitue un matelas d'air isolant le buste et le préservant du froid. Cette jaquette peut même dans des circonstances spéciales servir de dispositif de sauvetage. C'est une réalisation américaine qui n'est pas encore introduite en France.

#### Un sidecar T.T.

On attache beaucoup d'intérêt outre-Manche à un projet concernant la mise sur pied d'un T.T. réservé aux sidecars. Pour la première année, à titre d'essai, le circuit du T.T. automobile, long de 6 km 200, serait employé. Les organisateurs pensent réunir 10 coureurs continentaux et 20 « indigènes ». Egalement sur le même circuit serait (timidement) essayé une course pour 125, mais la suprématie italienne fait hésiter nos amis.



Les trois VAP de Nice-Paris avec Roltino, Gianello et Tuson.

# COMMENTAIRES SUR LE SALON

Il faut bien commencer la visite du Salon par un bout... n'importe lequel, du moment qu'on fait le tour aussi complet que possible. Nous ne sommes guère mieux logés que le simple visiteur... On va, vient et virevolte. On s'impose un programme serré, puis l'on tombe sur une vieille connaissance, un abonné, un inventeur fécond qui nous promet des sensations pour la prochaine fois et compromet tous les précieux rendez-vous scrupuleusement pris... et que ne sont pas plus capables de respecter ceux qui vous les ont donnés. C'est une partie d'échecs entre gens qui ne connaissent pas la règle du jeu.

Légalement, le photographe n'a le droit d'opérer qu'entre 9 et 10 heures, sauf les jours chics où il y a moins de monde, et où les stands sont assez clairsemés pour pouvoir opérer sans déranger et immobiliser, à l'aide d'un cordon de police privée, cinquante spectateurs, ce serait trop simple!!

Le Salon s'est terminé par la « Journée des techniciens », c'était bien vide, nous étions bien peu nombreux... c'est à croire que nous

sommes vraiment une élite. On aurait pu y photographier tout à l'aise sans déranger une souris, mais il paraît que c'était défendu. Cependant, qu'est le Salon sans la Presse qui le fait rayonner sur tous les horizons? Pour un million de visiteurs, trente millions de lecteurs en reçoivent les échos... et les images dans les coins les plus reculés du monde.

Ça ne fait rien, vous aurez vos photos quand même.

Malgré sa date tardive et le froid pernicieux (il n'a cessé que le jour de la fermeture), ce Salon a été, d'après les renseignements recueillis, plus que satisfaisant pour tous les exposants.

Chacun, paraît-il, y a fait des affaires; les carnets de commandes sont bourrés et il va falloir que les constructeurs mettent les bouchées doubles pour réduire les délais.

Nous parlons des motos, bien entendu; il paraît par contre que dans le cycle, la clientèle boude sérieusement. Quant à nos voisins les « poids lourds », mastodontes assoupis de chaque côté de la grande nef, ils nous sont trop étrangers et nous ne les avons pas abordés.

Il est fort probable que les exposants n'ont pas bluffé en se déclarant satisfaits; c'est en fait le premier Salon libéré des bons d'achats, le premier Salon où les marchés puissent se traiter ferme et librement sans contrainte aucune.

Seules les conditions actuelles de travail aggravées par les coupures de courant entravent notre essor définitif.

Cette exposition ne nous a cependant rien apporté de révolutionnaire; elle est la consécration des modèles connus dont la qualité est sanctionnée par l'expérience pratique de milliers d'usagers.

Cela ne veut pas dire que des améliorations de détail n'ont pas été apportées entre octobre 1948 et octobre 1949.

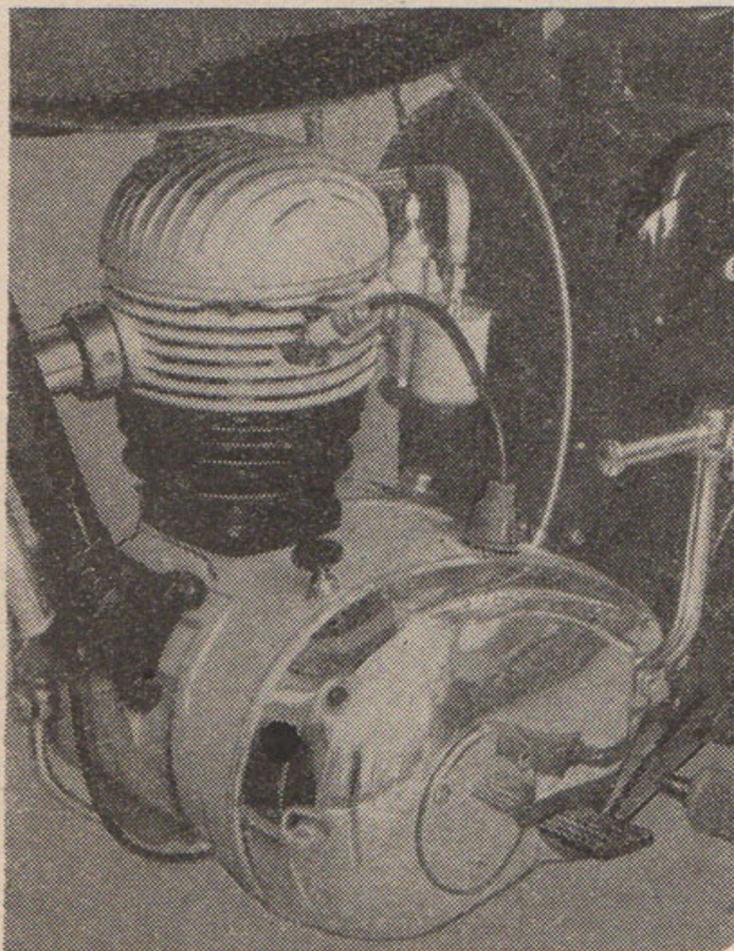
Les plus marquantes sont certaines tendances vers la moto légère; les 150 et 175 cmc. se sont multipliées sur beaucoup de stands.

Si Terrot est resté fidèle à ses deux vélomoteurs 100 cmc. 2 temps et 125 4 temps, par contre Peugeot a encore amélioré sa 150, la dernière-née étant équipée d'une fourche télescopique.



La nouvelle fourche Peugeot.

Motobécane par contre a abandonné (est-ce définitif?) le 2 temps pour porter tous ses efforts sur ses vélomoteurs 125 à soupapes latérales ou culbuteurs et, sautant la cylindrée 150, abordé la 175 cmc. avec la machine que vous connaissez déjà. Il y a certes sur ce stand une révélation qui a fait sensation, la Mobyette; nous vous en avons réservé la surprise dans notre précédent numéro, mais nous y reviendrons tout à l'heure. Alcyon est resté fidèle à toute sa gamme des 2 temps 100 et 125 et à sa 150 AMC. Par contre la plupart des constructeurs qui ont adopté ce moteur nous ont exposé quatre modèles : un 125 cmc. 3 vitesses, avec ou sans sélecteur, de prix plus abordable, un 125 4 vitesses et sélecteur, un 150 et un 175 également à 4 vitesses. Guiller, New-Map sont de ceux-là et également Gima dont la 175 cmc. à suspension arrière et présentation crème dénote un souci d'atteindre à l'impeccable. Une courte conversation avec les directeurs de cette marque nous confirme le culte voué à M. Andraud dont la photo exposée sur le stand nous a ému. C'est un hommage à sa mémoire que ceux qui poursuivent son œuvre s'attachent à la parfaire en tous points. Monet-Goyon, de son côté, passe du 125 au 190 cmc. avec ses célèbres moteurs

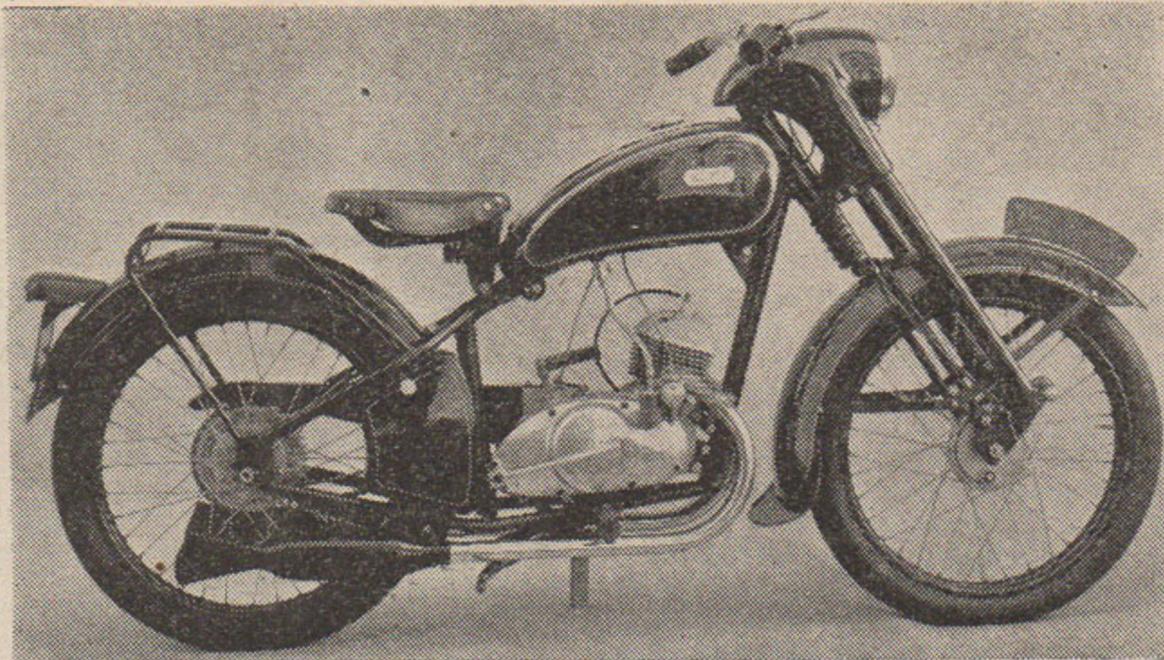


Le bloc Terrot et son volant dynamo enfoncé.

Villiers dont il est seul à posséder en France la licence. Il a fallu mettre au point la fabrication, volant magnétique compris, de ces deux nouveaux moteurs; c'est pourquoi nous n'avons pas beaucoup eu l'occasion de parler de cette marque ces temps derniers, mais nous croyons savoir que nous entendrons bientôt parler d'elle à nouveau.

Gnome-et-Rhône se contente de ses deux modèles 125, le R.3 et le R.4, ce dernier à sélecteur, magnifiquement présentés. Le travail de la fourche élastique sur un rouleau excentré attire l'attention comme aussi une belle coupe du moteur. Les hautes silhouettes de M. Pillot et de Bernard dominent la situation. Bernard a l'air réfléchi... Mijote-t-il un nouveau raid plus sensationnel encore que son récent Paris-Madrid d'une traite?

Pour la première fois ici nous pouvons voir de près et examiner en détail les productions Alma. La nouvelle fourche avant est plus dégagée que la précédente; le principe de la roue tirée reçoit ainsi une solution logique et rationnelle; ces machines



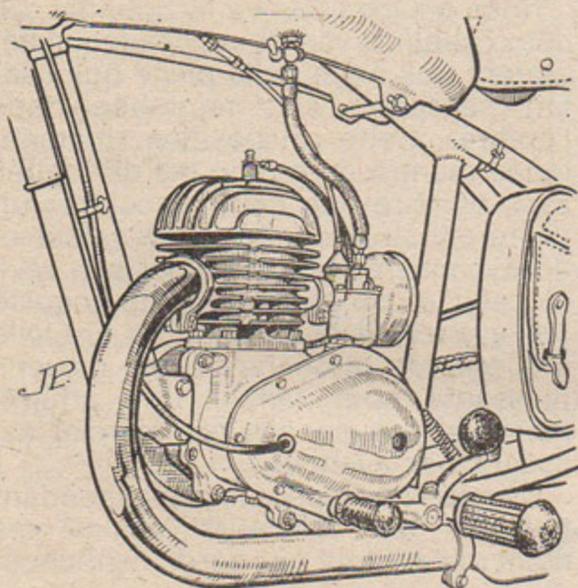
La 125 Alma, moteur Ydral et détails de la fourche.

sont équipées du bloc Lardy 2 temps, mais le constructeur de l'Alma l'a doté d'une tubulure d'admission reportant le carburateur vers l'arrière du cylindre.

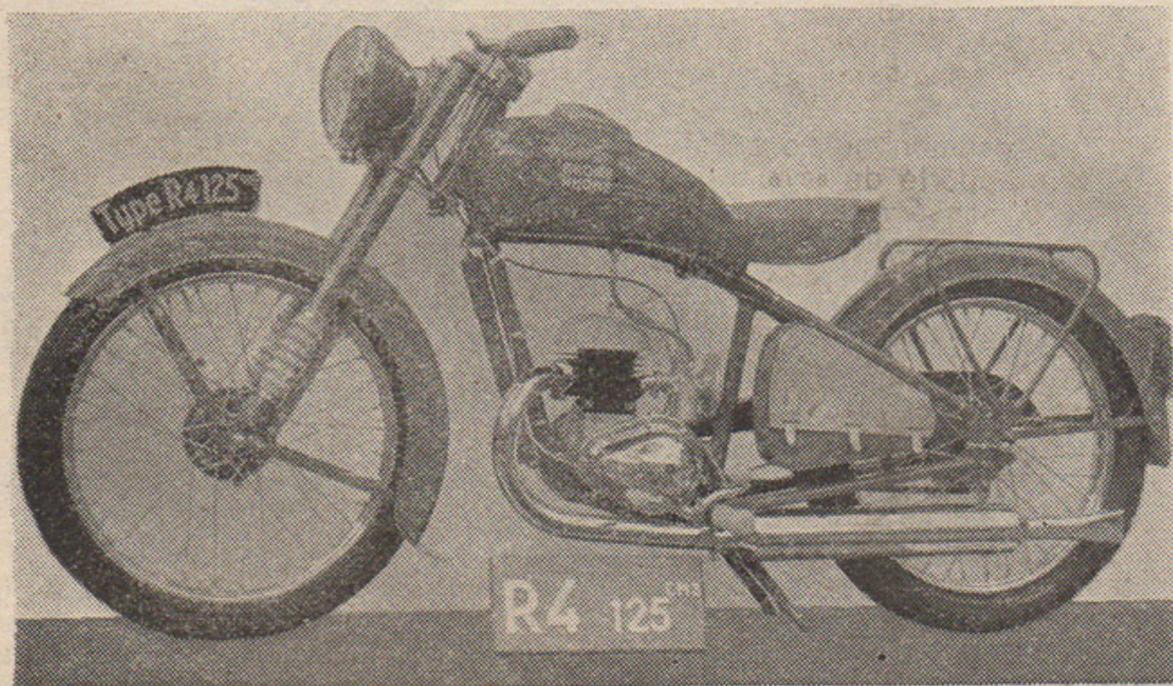
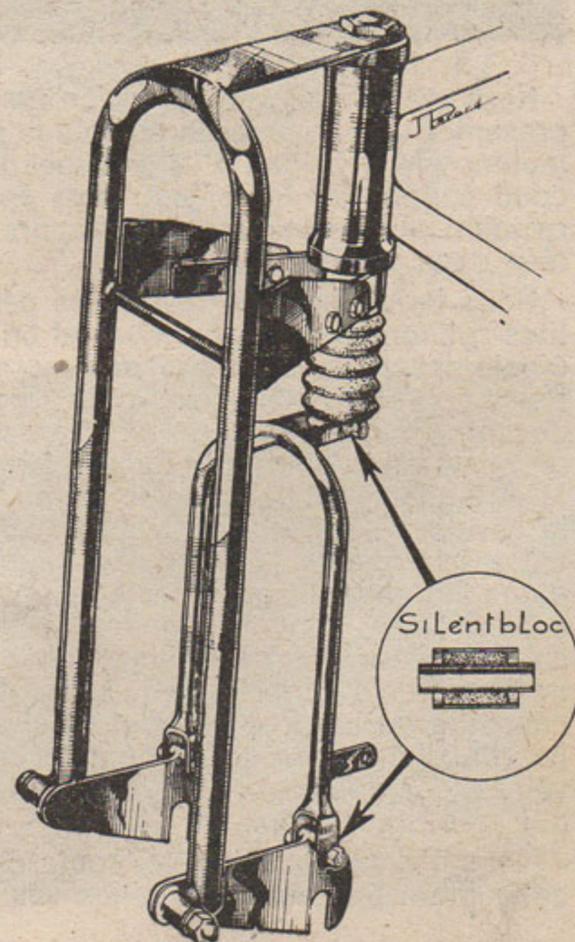
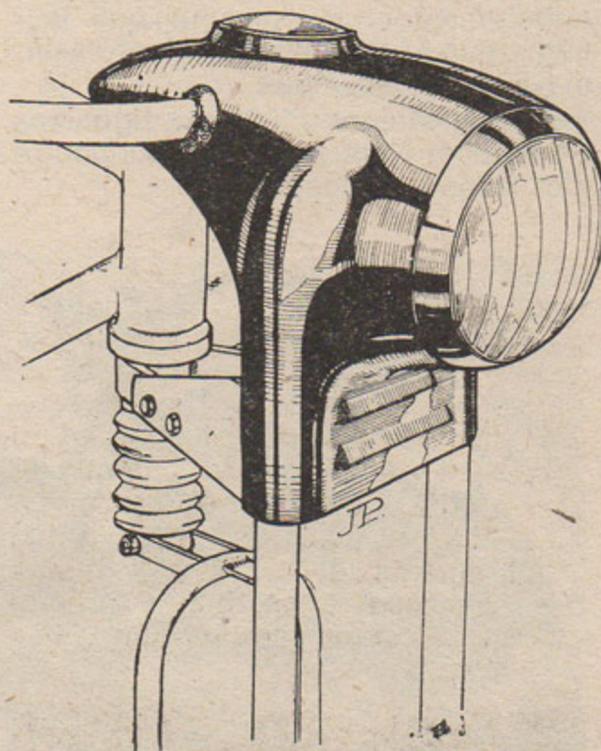
Dans un stand retiré, sous le grand escalier et malheureusement peu visible, Jonghi présentait à nouveau ses deux vélomoteurs 125 cmc., le 2 temps que nous avons essayé dernièrement, et le bel arbre à cames en tête qui attire toujours le dilettante et le passionné de belle mécanique.

Jusqu'à présent ce modèle très attirant avec sa sobre fourche avant à roue tirée et sa suspension arrière par cadre articulé n'était qu'une pièce d'exposition, elle va être prochainement à la disposition des amateurs.

Le stand Magnat-Debon est toujours celui de la présentation impeccable. Deux vélomoteurs, 100 2 temps et 125 4 temps à culbuteurs, sautent aux yeux avec leur bel émail parmi une sélection de vélos éblouissants. Les 350 et 500 sont du même fini.



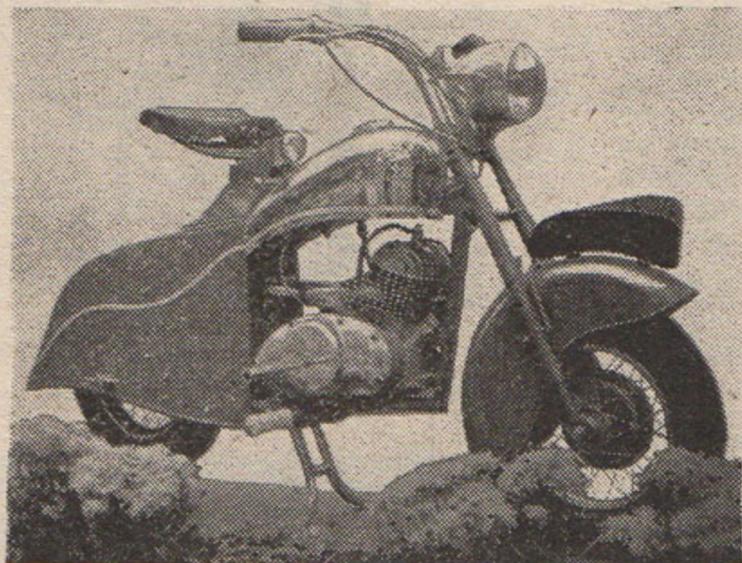
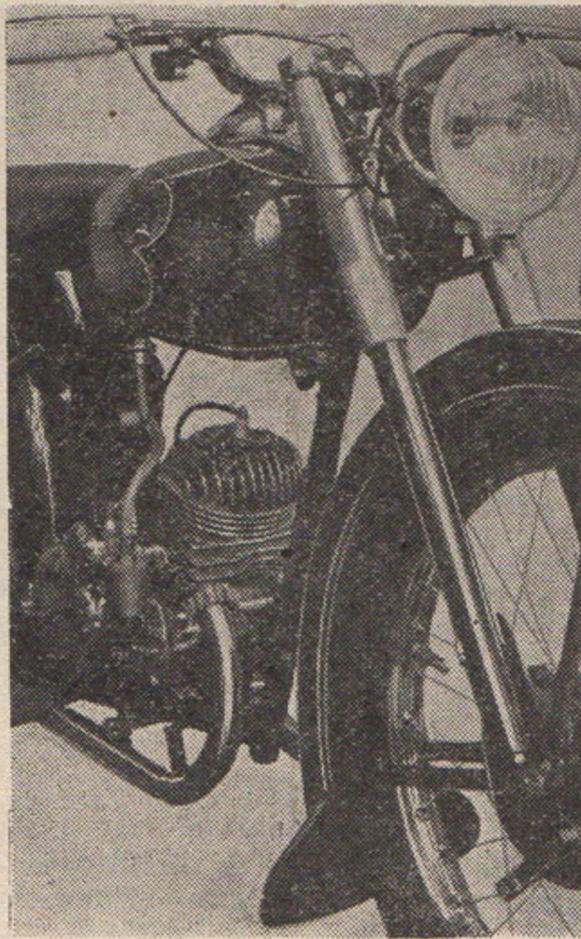
Le bloc Gnome R4 à sélecteur.



M.R., le spécialiste de la petite moto, nous offre un vélomoteur à bloc Lardy, un autre avec bloc Aubier-Dunne, un cyclomoteur Vap à cadre-poutre et un tandem 100 cmc.

M. Thivole de chez Radior a dessiné pour cette marque un beau bloc 125 2 temps de prix raisonnable qui voisine avec un 150 AMC dans un cadre à fourche télescopique. Ravat reste également fidèle au 2 temps ainsi que René Gillet dont l'un des vélomoteurs est équipé d'une fourche télescopique Grazzini. Cette fourche, comme la suspension arrière de même marque, se retrouve d'ailleurs sur maints stands; un certain nombre de constructeurs ont en effet préféré l'adopter plutôt que de se lancer dans une étude et dans une fabrication personnelles. C'est une bonne formule. Les fourches et suspension Grazzini ont un assez copieux palmarès en course et particulièrement en cross pour que leur technique et leur qualité soient désormais chose convenue.

Dans la catégorie 100 cmc. signalons un tandem Narcisse à châssis-poutre d'excellente conception.



*La fourche Grazzini sur la 125 M. R.*

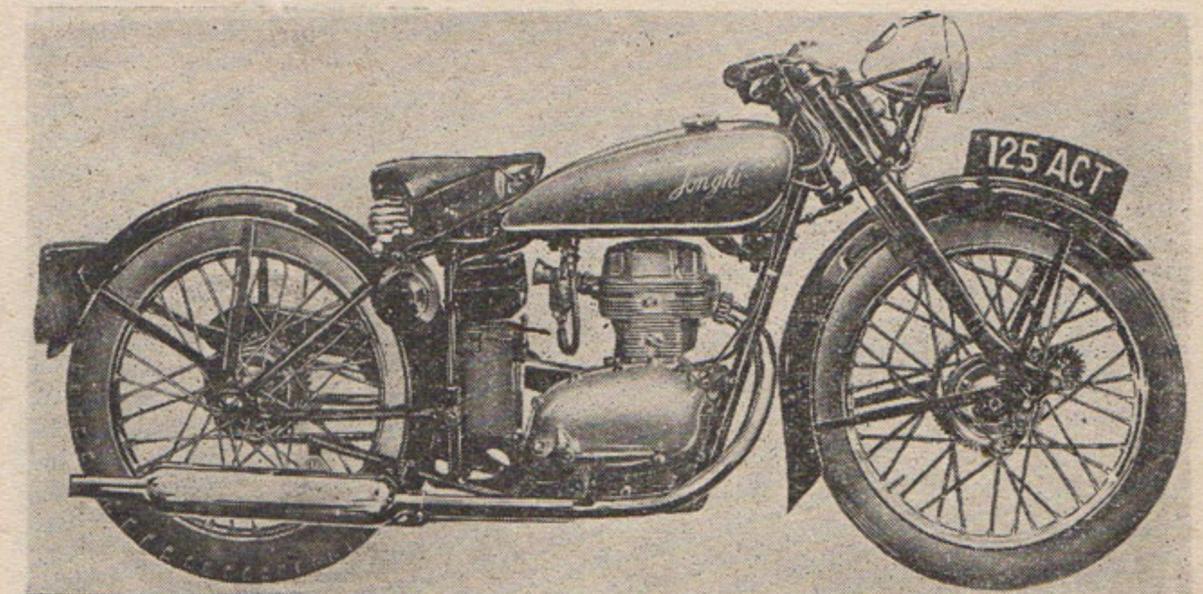
*Le scooter original de M. Artagnan.*

*Le "Jonghi", arbre à cames, sera livré incessamment aux amateurs.*

Nous avons vu avec plaisir Origan présenter une gamme de machines à moteur AMC. Origan n'est pas beaucoup connu des Parisiens; c'est cependant une vieille marque très appréciée dans sa région.

Nous terminerons la revue des petites cylindrées par la curieuse et originale machine 125 cmc. que nous présente M. Artagnan: moto par devant, scooter par derrière, elle est un compromis qui a sa raison d'être. M. Artagnan tient au réservoir, comme le cavalier à son cheval, pour l'avoir entre les genoux. L'avant est muni d'une fourche télescopique, le moteur est un Lardy dont le cylindre a été retourné pour que les tubes d'échappement filent directement sous le capotage de l'arrière qui met ainsi à l'abri pilote et passager. Il y a dans ce vélomoteur une recherche indéniable qui mérite attention.

Nous n'avons examiné, au cours de cette première tournée, que les vélo-



moteurs et les cylindrées voisines n'excédant pas 175 cmc. Les 125, 150 et 175 ont en effet beaucoup de parenté; nous avons expliqué aupa-

avant pourquoi les constructeurs s'étaient plus spécialement consacré à la moto dite légère.

Dans les moyennes cylindrées, nous sommes assez pauvres; ce qui nous est offert est du déjà vu, ce qui ne veut pas dire que ce soit dédaignable car mieux vaut pour l'usager une moto dont les performances lui sont depuis longtemps connues.

Ces diverses machines, nous les avons déjà présentées dans nos précédents numéros; ce sont pour la plupart des moteurs de 1939, améliorés et montés dans des cadres traités à la 1949 avec fourche télescopique et souvent suspension arrière.

En 350 cmc. nous trouvons, avec moteur à soupapes latérales, une Monet-Goyon, une Terrot, une Magnat-Debon, et à culbuteurs une Moto-bécane et une Motoconfort.

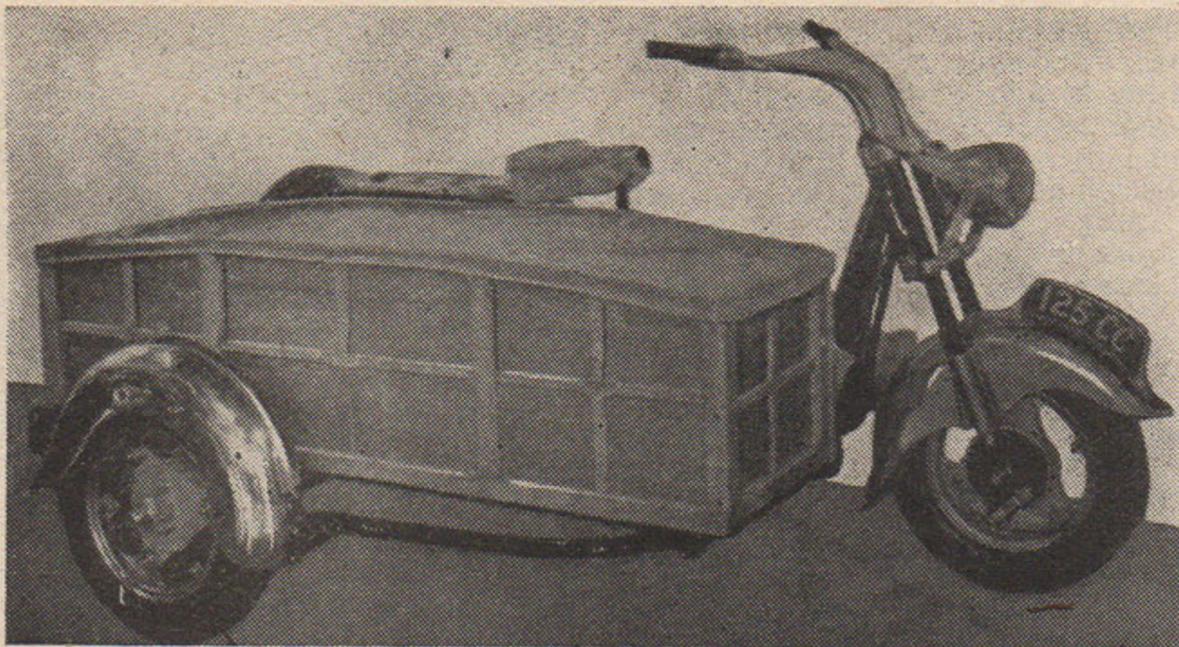
En 500 cmc., deux motos à culbuteurs, une Terrot et une Magnat, toutes deux à fourche télescopique et suspension arrière.

Au-dessus de 500, René Gillet est le seul constructeur français avec ses 750 et 1.000 cmc. bicylindres en V munies ou non, au gré du client, de suspension arrière.

Nous n'avons pas vu la Sublime 350 deux cylindres verticaux; beaucoup déplorent que cette belle pièce qui avait fait sensation soit retombée dans l'ombre. Cette disposition momentanée montre au public les difficultés sans nombre que peut rencontrer un jeune constructeur plein de valeur et de dynamisme pour réaliser son rêve et celui d'une clientèle toute acquise par avance. Il faut à l'heure actuelle une volonté farouche et des moyens puissants pour lancer une affaire, même si son succès commercial est assuré par avance.

Ne nous désespérons pas cependant puisque les créateurs eux-mêmes n'ont malgré tout pas perdu confiance;

une conversation que nous avons eue ces jours derniers nous a laissé entendre que la saison prochaine verrait sans doute l'éclosion définitive d'une



*Le side-car A.G.F., carrosserie H.B.*

Sublime 1950, acceptons-en l'augure, nous lui réserverons bon accueil dans nos pages.

\* \* \*

Les scooters, de leur côté, marquent une nette offensive; ils se sont multipliés depuis l'apparition de l'A.G.F. La plupart d'entre eux utilisent le bloc-moteur Lardy 4 vitesses au pied; c'est le cas d'A.G.F. et de Bernardet. Ce dernier cependant vient de nous surprendre avec un moteur à lui, un 250 cmc, deux temps, deux cylindres à chambre de compression commune; ce moteur est d'ailleurs un dérivé du 750 que Bernardet avait présenté au premier Salon sur une voiturette traction avant qui a fait sensation. Ce 250 est complété par un démarrage électrique et une suspension arrière sur anneaux élastiques Neiman.

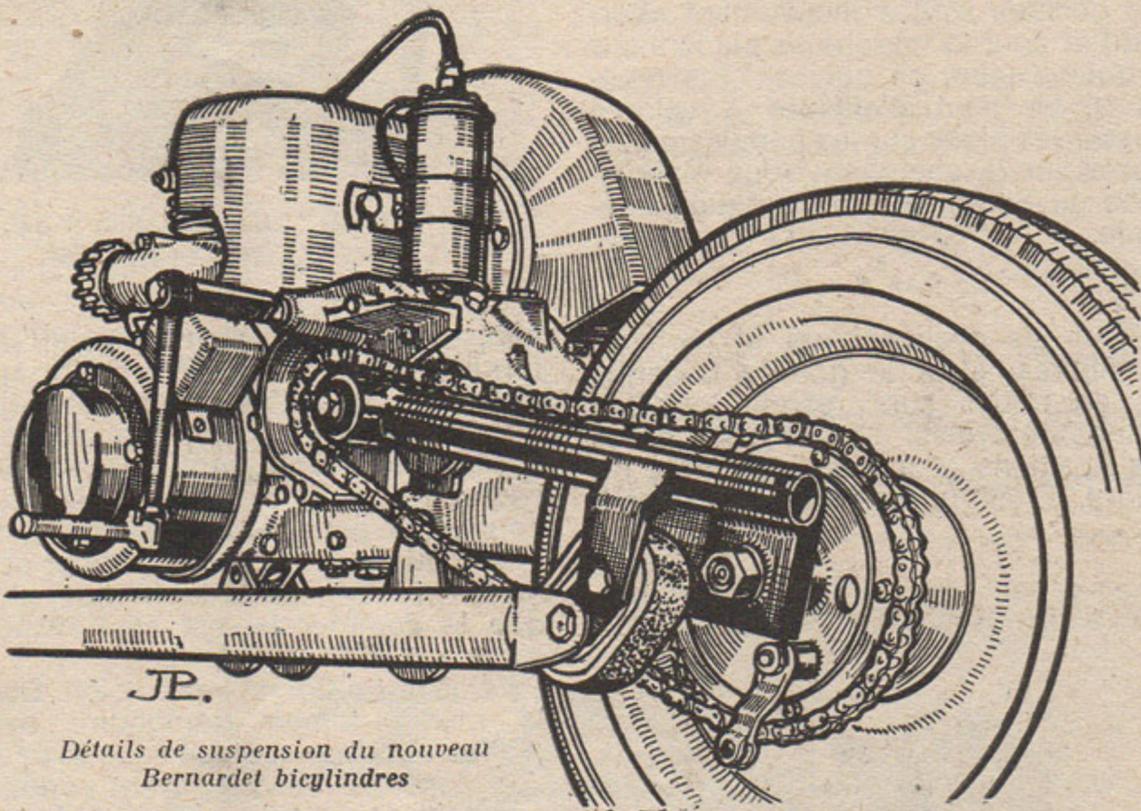
A.G.F. a parfait sa fabrication; son nouveau plancher plus large et remontant vers l'avant donne plus de con-

fort et de protection. L'idée d'avoir utilisé les deux extrémités du guidon comme feu de position et indicateur de direction est une trouvaille. Les roues, dont une de secours, formées de deux flasques permettent le montage des pneus sans difficulté. M. Faizant a bien travaillé.

Récemment sorti, le Vallée des Etablissements Sicraf est, lui aussi, une belle production; nos lecteurs ont pu le détailler dans le « Motocycles-Salon ». Rappelons qu'il est équipé d'un bloc-moteur Aubier-Dunne.

Le Cushman s'est mis au goût français; son carénage a été spécialement redessiné et adroitement décoré. C'est un véhicule sûr et robuste et facile à manœuvrer.

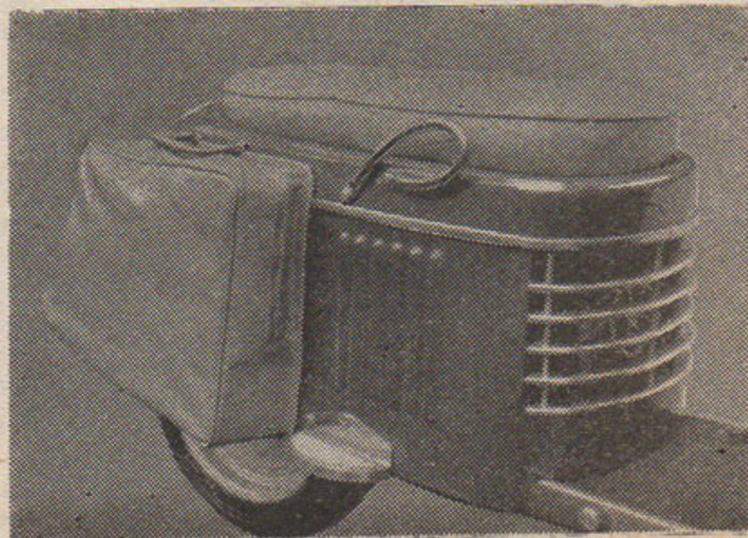
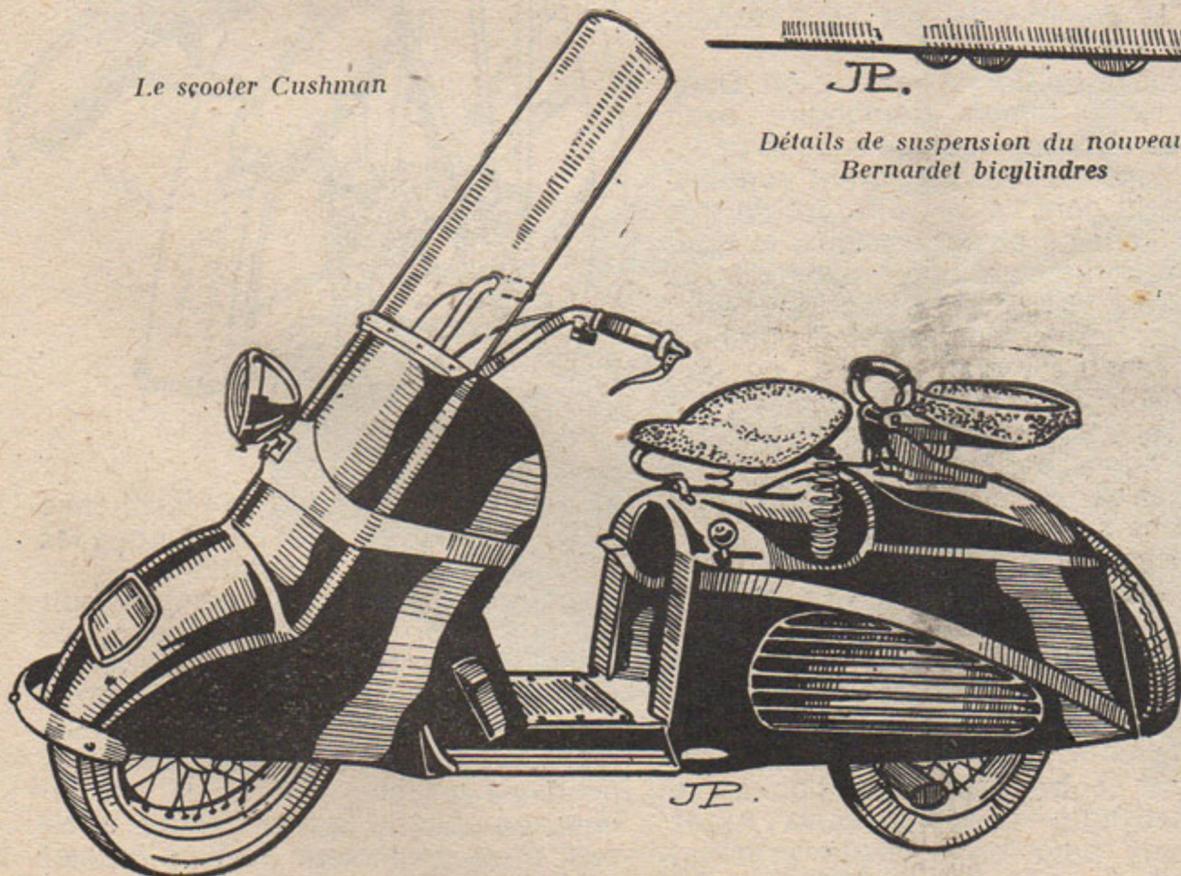
En 50 cmc. le Scoto fourmille de solutions nouvelles; il figurait sur le stand Cicca dont il utilise le moteur Vélorève à traction avant par galet en contact avec le pneu. Le Scoto n'a qu'un hauban de fourche à l'avant et à l'arrière; les roues, sur fusées, sont instantanément démontables;



*Détails de suspension du nouveau Bernardet bicylindres*

*Notez sur le Bernardet, l'élégant valise et la poignée de relevage*

*Le scooter Cushman*



Qu'en restera-t-il? L'avenir nous le dira; mais nous craignons qu'il n'y ait par la suite dans ce domaine une sévère sélection. Nous sommes d'autant plus à l'aise pour formuler cette réflexion que nous nous sommes, dès le début, opposés à tous les prophètes qui prédisaient la mort prochaine du moteur auxiliaire. La ruée actuelle est un témoignage de son succès; mal-

dans un précédent « Motocycles »; elle fut une des attractions du Salon; nous en sommes satisfaits car, après le bref essai que nous en avons faits, nous étions plus que les constructeurs eux-mêmes persuadés de sa réussite. Le curieux chez Motobécane c'est que personne dans la maison ne s'illusionne sur un prototype, la direction, le bureau d'études, le commercial, tout le monde est réticent jusqu'à la consécration par la faveur de la clientèle; c'est sans doute une politique raisonnable, mais cela empêche parfois d'aller de l'avant; il faut à l'occasion oser heurter l'opinion publique.

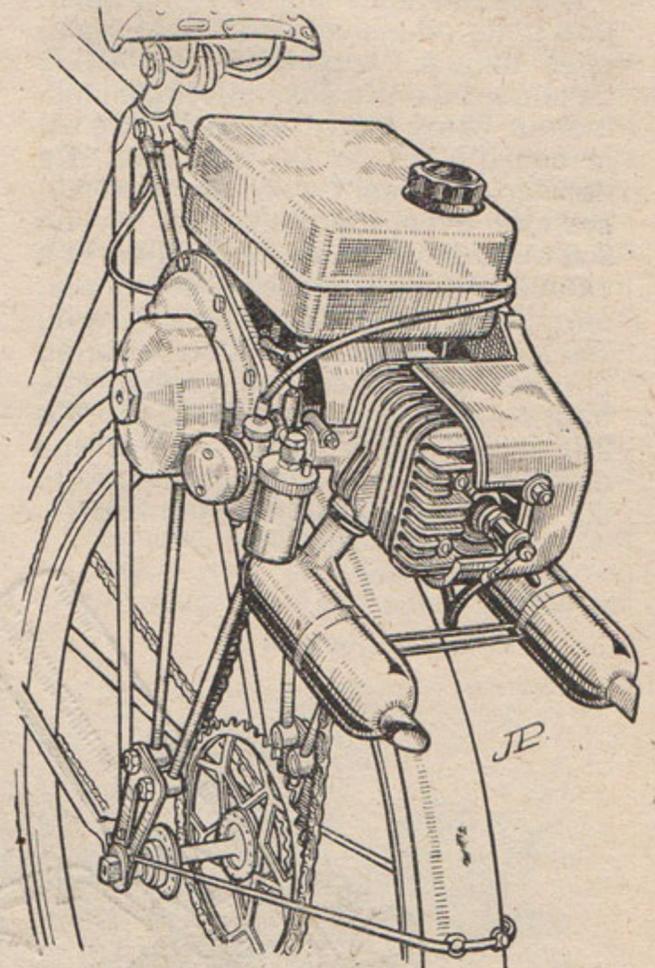
En tout cas la Mobyette, qui n'est ni révolutionnaire ni excentrique, mais logique et raisonnée a plu à l'immense majorité.

Une autre innovation dans cette catégorie, c'est le Vélostable Mochet, un cycloscooter caréné propulsé par un Vap. 4. Celui-là aussi nous l'avons, les premiers, présenté dans la presse.

Le Vap. 4 à débrayage se retrouve d'ailleurs sur de nombreux cadres avec les adaptations les plus diverses.



Le "Velostyle" est équipé d'un VAP, visible sous le capot en plexiglas.



Le "Diem".

Nous le rencontrons, bien placé, chez M.R., chez Hurlu pour ne citer que les plus marquantes adaptations.

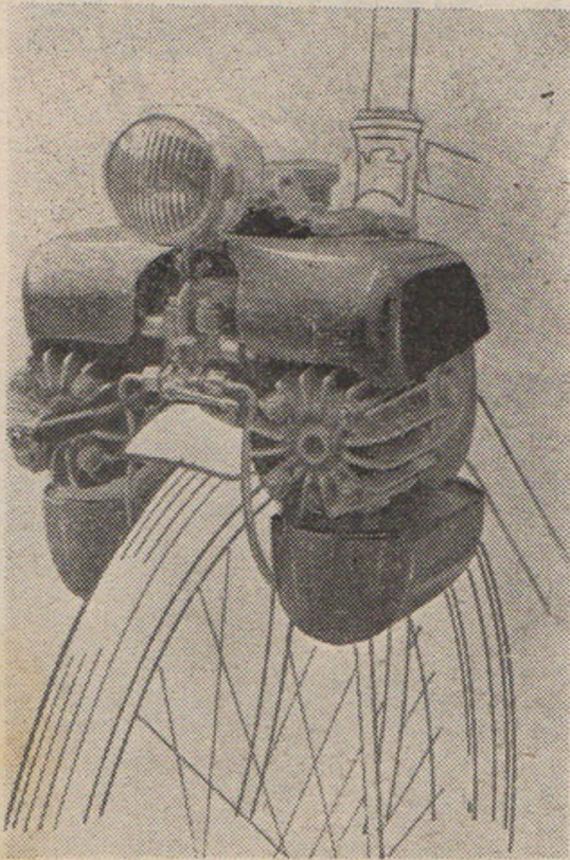
Un autre moteur qui semble jouir de la faveur des constructeurs de vélos, c'est le Bribant. Vous ne verrez nulle part son nom, mais reconnaîtrez son aspect, bien que, sous diverses marques. Il trouve sa place dans les positions les plus variées: la tête en haut, en oblique, à l'horizontale et en bas. C'est un moteur du type à galet corindon entraînant par adhérence

Turbine sur le trimoteur Sicraf

une roue de secours sur le flanc arrière est la bienvenue en cas de besoin. Le véhicule est comme les cyclomoteurs muni d'un pédalier, mais les pédales sont à mouvement alternatif et pour la marche se placent sur le même plan, ce qui est plus reposant; on peut d'ailleurs à volonté laisser les pieds sur les pédales ou les poser sur le plancher. Nous réserverons au Scoto une présentation spéciale.

\* \*

Pour les cyclomoteurs et moteurs auxiliaires, c'est la grande bagarre; on en trouve sur presque tous les stands de cycles, montés dans toutes les positions et à tous les points du cadre. C'est une véritable floraison.



Le "Le Rochet".

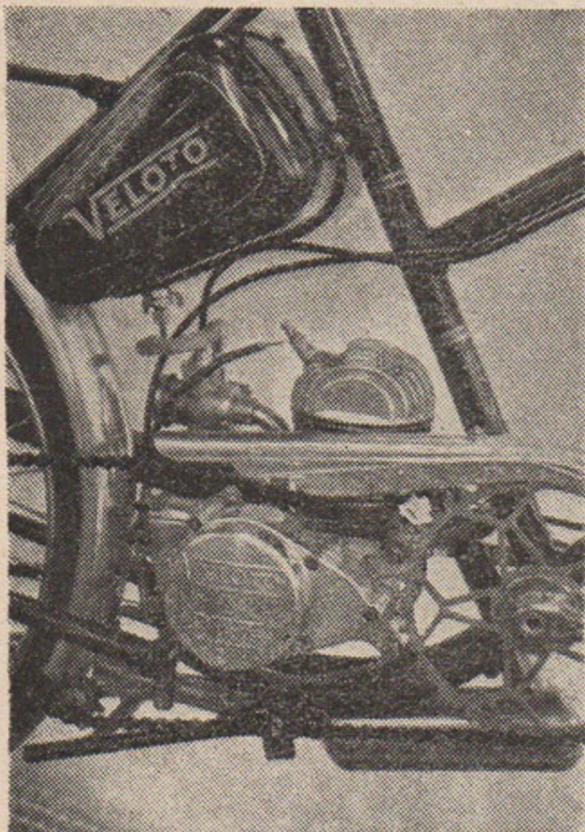
heureusement, chaque fois qu'une formule réussit cela fait naître une foule de réalisations plus ou moins heureuses qui éparpillent la clientèle, la morcellent à tel point que plus personne n'y gagne sa vie. Et c'est beaucoup plus pour cela que pour autre chose que la culbute est au bout pour tous. On incrimine la technique, alors que le commercial est seul responsable.

Vélosolex a donné l'impulsion. Dans le même temps Rémondini avait réalisé un 34 cmc. placé sous le pédalier, dont les Italiens eurent connaissance et dont ils s'inspirèrent de très près, pour ne pas dire mieux, et sidérèrent après coup nos braves jobards qui font plus crédit aux ingénieurs étrangers qu'aux nôtres. Mais passons, la mécanique, comme l'art, ne doit pas avoir de patrie.

Revenons à notre Salon et à notre génération spontanée de moteurs auxiliaires poussant comme champignons sur cadres de vélos.

Vélosolex nous avait laissé entendre qu'il ne modifierait rien à un ensemble qui donne une satisfaction générale, mais que peut-être il adopterait à son moteur un dispositif permettant le relevage par un levier placé en tête du cylindre; ce projet a été différé.

Sans contredit, la révélation a été la Mobyette de Motobécane. Assez heureux pour en avoir la primeur, vous l'avez vue, étalée sur deux pages



L'ensemble moteur sur le Véloto

sur le pneu, soit la roue avant, soit la roue arrière, au gré de celui qui l'a choisi.

Nous avons retrouvé avec plaisir, sur le stand Cyclex, M. Mouliot qui a présidé à la création de ce moteur dessiné par l'ingénieur Gadoux, dont nous avons appris avec peine la disparition récente.

Nous avons à l'origine parlé de ce 50 cmc. qui pouvait par accouplement devenir un 100 cmc. bicylindre. Certains essais dans les côtes du mont Valérien attestaient ses qualités de grimpeur. C'est un moteur à entraî-

nement par galet sur la roue arrière avec moteur ventilé.

Nous avons remarqué également sur le stand Rochet un 50 cmc. 2 cylindres, dont le deuxième cylindre, d'ailleurs démuné de bougie, n'est autre que le silencieux. Placé sur la roue avant qu'il entraîne par galet, ce moteur rigoureusement symétrique est alimenté par une pompe qui envoie l'essence au carburateur. Trop long à détailler aujourd'hui, il mérite une description complète.

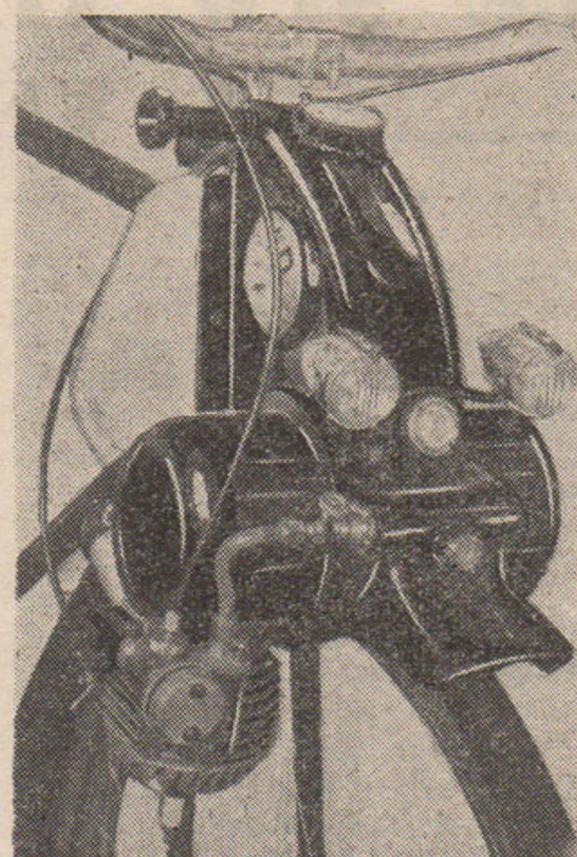
Et chez Chapuis nous retrouvons le Mosquito, un Mosquito fabriqué en France sous licence et dont Chapuis est le détenteur.

Ce moteur placé sous le pédalier actionne la roue arrière par un galet métallique. Deux colliers suffisent pour le monter sur n'importe quel cadre, sauf de tandem qui nécessite une adaptation plus spéciale.

Une petite série de ces moteurs avait été introduite en France il y a deux ans, cela avait suffi pour établir solidement sa réputation et provoquer un considérable afflux de demandes. La Maison Chapuis a eu du flair en traitant avec les constructeurs pour sa fabrication et sa diffusion en France.

Autre surprise, le Riva-Sport-Milan : c'est un moyeu-moteur qui rappelle la Saxonette de chez Sachs, groupe très compact à l'arrière est bien équilibré. Nous y reviendrons.

À côté de ces révélations nous retrouvons les divers moteurs déjà bien connus de nos lecteurs : le Diem à 2 vitesses; puissant et scrupuleusement fini; le Poulain, le Roussey et autres Pygmy et Vampires dont nous aurons à reparler.

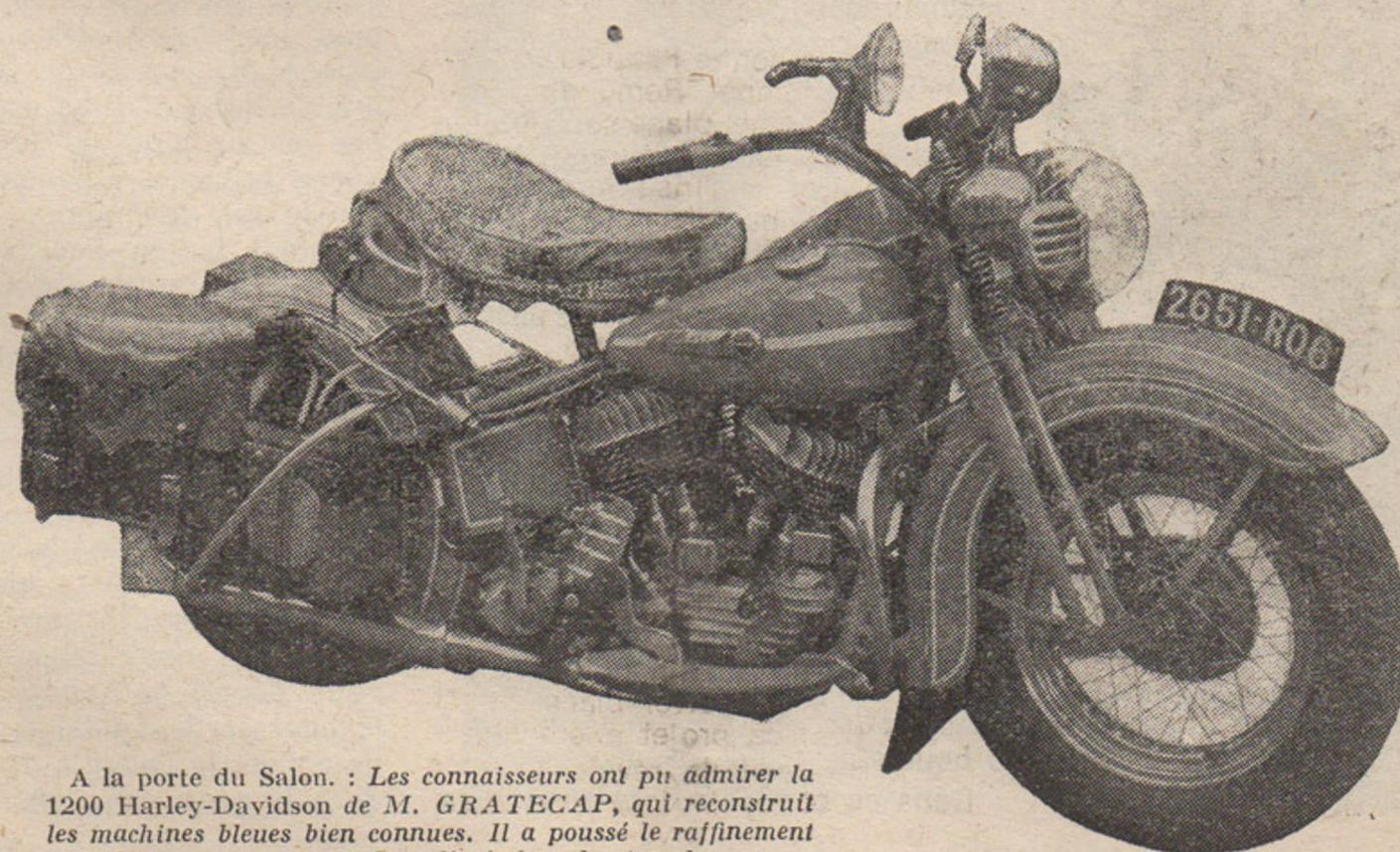


Le Kid

M. Mouliot nous a fait voir en détail le dernier modèle qui, grâce à un complément d'étude et de mise au point, a pu être sensiblement allégé, comme poids... et comme prix, deux avantages essentiels.

Max END

**Side-cars, Machines étrangères  
et ACCESSOIRES, à suivre**



A la porte du Salon : Les connaisseurs ont pu admirer la 1200 Harley-Davidson de M. GRATECAP, qui reconstruit les machines bleues bien connues. Il a poussé le raffinement jusqu'à monter un poste de radio à deux haut-parleurs.

# LE SUD ALGÉRIEN

## A VÉLOMOTEUR

Nous nous rendons à l'hôtel et garons la moto si vaillante; c'est inimaginable de penser ce que nous avons fait sans une seule crevaisson, c'est du miracle... Il est 13 h. 45, ceci fait 10 heures de route sous un soleil tropical. Nous nous nettoyons rapidement, déjeunons, discutons avec des chauffeurs de piste, ils nous disent qu'ils n'ont jamais vu faire ce trajet par une moto et qu'eux mêmes quand ils font Laghouat-Ghardaïa, sont soucieux à l'avance.

L'après-midi visite de la ville; la fatigue ne tient pas et le moral se remet, nous sommes tellement heureux d'être là, à bon port. Vite un télégramme à notre ami Amar pour le rassurer car il était très inquiet de nous voir partir.

Un petit Arabe qui parle bien français nous conduit un peu à travers la ville desservie par une grande rue en longueur : clinique, écoles, belles bâtisses de style arabe, terrain de sport sur la gauche, le bordj avec sa muraille, de face et à droite la ville. Visite aux Sœurs Blanches qui nous font visiter les salles de tissage de tapis, travaux exécutés par de



Notre ami Amar.

jeunes enfants et de grandes fillettes. De la Mosquée toute blanche et très simple nous avons une très jolie vue d'ensemble.

Dans les toutes petites rues (encore plus petites que celles que nous connaissons), étroites, tortueuses, des voûtes, des escaliers aux petites marches très espacées. Les femmes sont très timides, voilées de blanc (à Laghouat elles sont surtout en bleu nuit), elles se cachent le long du mur pour ne pas montrer l'œil droit découvert par les voiles.

Nous redescendons par l'oued, vide, bordé de palmiers et de puits nombreux; quelques-uns sont secs, une poulie en bois permet de passer la corde que chacun apporte en venant chercher de l'eau. Il y a une trentaine de mètres de profondeur et plus. La ville est infestée de mouches à cause des dattes; elles se posent partout, elles cherchent les yeux, la bouche, il faut les chasser sans cesse. Beaucoup d'enfants sont atteints de maladies des yeux, c'est lamentable, à tous les âges, jeunes et vieux.

Nous nous sommes déjà renseignés sur l'état de la piste pour Ouargla, mais après renseignements précis, elle est impossible pour nous, car il y a beaucoup de sable et un ou deux camions par semaine seulement, malheureusement. Nous ferons donc le trajet en camion et en l'attendant, resterons quelques jours ici.

Nous faisons connaissance d'un douanier français et surtout d'un sergent chef du génie saharien « le Barbu », connu partout à la ronde et bien sympathique.

Le lendemain, visite de Beni Isgen, ville très fermée, où nul Européen ne peut fumer ni coucher.

Nous allons reconnaître le début de la piste pour El Golea, mais ce parcours n'est pas dans nos projets pour cette année, aucune végétation, les pierres paraissent calcinées, tout est noir (le vernis du désert), de profonds ravins, des gorges.

Nous rentrons faire nos préparatifs pour notre départ demain matin à 5 heures.

Dans ce camion monte 23 Arabes,



Sur la piste du Hoggar.

les bagages, deux roues de secours, un fût, la moto, nous deux et... 22 moutons. Chacun est debout au départ, mais, quelques kilomètres plus loin, les secousses ont réussi à placer tout le monde qui se trouve assis maintenant.

La piste est très mauvaise et très ondulée, le paysage est toujours désertique, le camion saute, monte, descend, bondit, tout craque, tout se déplace, nous nous cramponnons, passons le puits artésien de Zelfana où l'eau sort à 42°. Le soleil est brûlant, nos compagnons chantent en frappant dans leurs mains. Au bout de 50 kilomètres le sable fait son apparition, le camion dérape, s'ensable deux fois, et le moteur prend feu... La piste est toujours très accidentée, puis les dunes deviennent roses, jaunes, mauves, ocres, violettes, une grande dune El Biod est toute blanche et au pied de tout cela, une nappe brillante, argentée, provoquée par le sel, magnifique. Les Arabes chantent, battent des mains, saluent Ouargla dans le lointain. Une palmeraie se reflète dans l'eau... mirage. De plus en plus de sable, la ville et les palmiers (les vrais) se précisent. C'est inoubliable. Nous sommes brûlés d'avoir été sur le camion pendant 7 heures.

Ouargla nous plaît beaucoup. Nous faisons connaissance de personnes très sympathiques qui sont déjà au courant de notre randonnée, depuis notre départ de Laghouat? Sommes félicités par le capitaine, commissaire de police de Ouargla et le commandant du génie saharien.



La femme de notre ami.

Les renseignements sur la piste de Touggourt, sont mauvais; elle est noyée par un vent de sable qui vient d'avoir lieu. Le Révérend Père Dutilleul nous dit avoir fait 3.200 kilomètres en 18 jours de camion pour voir 48 paroissiens; ce dont il a le plus souffert, c'est du froid, la nuit. Promenade dans les environs, ruines, palmeraie, c'est très beau.

Le mardi, à 4 heures du matin (il ne fait pas encore jour), nous prenons la route qui est bonne sur 20 kilomètres; il fait très frais. Au bout d'une heure, arrêt pour regonfler le pneu arrière, mais impossible, la pompe est inutilisable par suite des secousses l'intérieur est dévissé et pour la réparer il faut la démonter, ce qui est impossible ne pouvant desserrer la bague. Nous décidons de continuer en espérant ne pas avoir de crevaisson, car ce serait grave. Déchargeant les sacoches arrière, je les mets devant moi sur le phare et le réservoir.

Le soleil se lève, nous sommes dans un endroit désertique, plat et à l'infini du sable. Quelques caravanes de chameaux. Un camion s'arrête, mais n'a pas de pompe. Le sable déborde sur la piste, quelquefois nous réussissons à passer sans encombre, mais devons descendre seize fois jusqu'à Touggourt, pour porter les bagages jusqu'à la fin de l'ensablement, revenir mettre la moto en première,

la pousser, pendant que ma femme tire avec la corde; nous sommes très fatigués, quelquefois il y a du sable sur 10 mètres, d'autres sur plus de 300 mètres..., mais le décor est merveilleux, sable beige, rose vif; par passage le sol est recouvert de mica.

Nous dérapons plusieurs fois; j'en suis quitte pour une brûlure assez sérieuse à la jambe, par le tuyau d'échappement. Après 100 kilomètres la piste devient très mauvaise, ensuite elle est de terre battue, sablonneuse, devient rouge. Des palmeraies plus loin et, sur un lac, des centaines de flamants. Quelques kilomètres avant Touggourt, sable; nous sommes obligés de pousser la moto sur plus de 2 kilomètres.

Nous restons quelques jours pour visiter Touggourt. Maisons très stylisées, mais modernes, palmeraie, joli jardin avec piscine.

Biskra, ville très importante, mais trop civilisée pour notre goût, le charme est rompu. Nous ne nous attardons pas et partons pour rejoindre Bou-Saada où nous sommes attendus.

La piste est encore plus mauvaise que celle de Laghouat-Ghardaïa et à 8 kilomètres de Bordj Chaïba, nous faisons une chute pas trop sérieuse heureusement.

La moto n'a que le phare de cassé et le garde-boue avant de faussé, le moteur marche..., nous nous pansons lorsque passe un camion qui va justement à Bou-Saada, nous voulons lui remettre nos bagages pour nous alléger, mais le patron ne veut rien entendre et ne veut pas nous laisser

sur la piste, acceptons à regret, mais constatons en effet que la piste est excessivement mauvaise surtout pour une moto, il y a de nombreux passages d'oueds tout caillouteux, avec descentes très rapides et remontrées de même.

Par galanterie, le camion s'arrête à quelques kilomètres de la ville pour que nous puissions faire une rentrée correcte par nos propres moyens.

Nous restons quelques jours à Bou-Saada nous reposer, où nous ne comptons que des amis heureux de notre retour, ceux-ci, d'ailleurs, ne connaissent pas plus loin que quelques kilomètres à la ronde.

Nous regagnons Alger pour embarquer.

Nous sommes enchantés de notre randonnée qui a été réalisable, grâce à notre foi, parce que nous aimons l'Algérie et surtout grâce à la résistance de la moto. Nous remercions notre mécanicien M. Robert qui l'avait révisée avant notre départ de Paris et également M. le Directeur de Motoconfort, pour son amabilité à notre retour.

Condensé de notre journal de bord, tenu par ma femme :

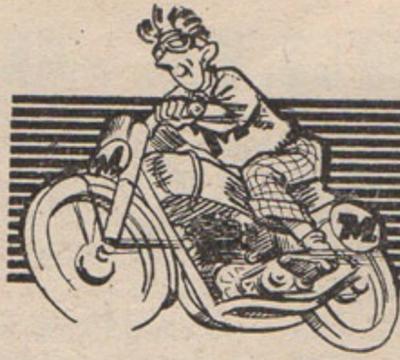
1.406 kilomètres en moto, plus 308 en camion. Essence : environ 6 litres au 100 kilomètres, contre 3 litres en France. Huile : 8 litres. Aller et retour.

Espérons faire mieux, la prochaine fois...

M. et Mme Henri ANTOINE.  
(Mai 1949.)



GHARDAÏA



# LE SPORT

## GRAND PRIX D'AUTOMNE DE MOTO-CROSS

Organisé le 30 octobre par le Moto-Club Clodoaldien et le Club Olympique de Billancourt (G.S.I.F.) aux carrières de Buzenval, le Grand Prix d'Automne connut un assez beau succès malgré le froid assez vif, grâce au lot relevé des concurrents et au tracé du parcours accidenté et spectaculaire au possible bien qu'un peu court.

L'épreuve des 125 cmc. sur 12 tours est menée de bout en bout par Godey qui perd sa place de premier au dernier jour, et Imbergent qui avait fait une très jolie course remporte la victoire.

1<sup>er</sup> Imbergent (C.O.B.); 2. Godey (M.C. Clodo); 3. Meyer (M.C. Clodo); 4. Lerouge (C.O.B.); 5. Dupré (M.C. Montfermeil).

La course des 250 cmc. sur 15 tours voit Imbergent et Godey au départ avec leurs 125. C'est Legrand qui a pris le commandement. Chaumette qui était 2<sup>e</sup> est accidenté et abandonne. Les deux 125 sont en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> positions et se conduisent très brillamment. Le parcours, entièrement ou presque, recouvert de mâchefer est très meuble et occasionne des dérapages extrêmement spectaculaires. Au 6<sup>e</sup> tour Mélioli a pris la tête et les 125 ont gardés leurs positions. Mélioli s'arrête peu après ayant ramassé un fil de fer dans sa roue. Legrand a repris la première place et Godey est deuxième. Imbergent hûche, casse son repose-pied mais repart de plus belle; à ce moment il est 6<sup>e</sup>. Legrand est éliminé à son tour et au 9<sup>e</sup> tour Godey est en tête. Imbergent remonte très fort et terminera quatrième.

1<sup>er</sup> Godey (M.C. Clodo); 2. Amédéo (A.M.S.); 3. Lemoine (A.M.S.); 4. Imbergent (C.O.B.).

Les catégories 350-500 vont courir trois séries de 12 tours, les quatre premiers de chaque série seront classés pour disputer la finale sur 20 tours.

Dans la première série Martin prend la tête et emmène R. Bonin et Blat dans sa roue; à la fin du premier tour Bonin casse sa chaîne et abandonne. De nombreuses bûches éliminent un bon nombre de concurrents au point qu'au 4<sup>e</sup> tour il n'y en a plus que sept en course. Martin a une belle avance sur Blat qui a l'air d'avoir des ennuis mécaniques et se fait passer par Sutra et Loudière. Au 10<sup>e</sup> tour Huc tombe en panne suivit immédiatement de Blat.

1<sup>er</sup> Martin (M.C. Clodo) en 14 m. 5 s.; 2. Loudière (M.C. Montreuil); 3. Sutra (M.C. Clodo); 4. Heulland.

La deuxième série emmenée à vive allure par Théveney qui tiendra la tête de bout en bout avec Lusseyrand et Bonin qui lui livreront une lutte acharnée mais en vain.

Mélioli qui monte sa 250 cmc. est 4<sup>e</sup> et terminera à cette place. Batisse, dont

le carbu a avalé du mâchefer, perd des places à chaque tour et abandonne vers la fin. Encore de nombreuses bûches qui éliminent bon nombre de concurrents.

1<sup>er</sup> Théveney (M.C. Châtillon) en 12 m. 56 s.; 2. Lusseyrand (A.M.S.); 3. R. Bonin (A.S.P.P.); 4. Mélioli (M.C. Clodo).

Troisième série. — Selon son habitude Prieur prend la tête et emmène les concurrents à toute allure avec Mesplède et Chaumette comme suivants immédiats. Chaumette dont c'est la première course en 500 monte une machine que l'on vient de lui prêter et marche remarquablement bien. Dès le 3<sup>e</sup> tour ces trois hommes ont une belle avance sur Mélin de Meaux et Brocherieux de l'A.M.S. Au 8<sup>e</sup> tour Mesplède est dans la roue de Prieur et s'appête à le passer, mais celui-ci réagit vivement et fait le tour en 1 m. 03 s. Au 10<sup>e</sup> tour Chaumette crève à l'arrière, encouragé par les spectateurs il continue et gardera sa belle 3<sup>e</sup> place. Bravo, Chaumette, mais pauvre chambre à air!

1<sup>er</sup> Prieur (Flèche d'Argent) en 12 m. 52 s.; 2. Mesplède (A.S.P.P.); 3. Chaumette (C.M. Clodo); 4. Brocherieux (A.M.S.).

Avant le départ de la finale sur 20 tours de la Coupe d'Automne, Godey et Imbergent en 125 lancent un défi amical à Amédéo et Mélioli en 250 cmc. sur 8 tours.

Voici l'ordre des concurrents à chaque tour.

1<sup>er</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Amédéo; 3. Mélioli; 4. Imbergent.

2<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Amédéo; 3. Imbergent; 4. Mélioli.

3<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Amédéo; 3. Imbergent; 4. Mélioli.

4<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Amédéo; 3. Imbergent; 4. Mélioli.

5<sup>e</sup> tour : 1. Godey; 2. Amédéo; 3. Mélioli; 4. Imbergent.

6<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Mélioli; 3. Amédéo; 4. Imbergent.

7<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Mélioli; 3. Amédéo; 4. Imbergent.

8<sup>e</sup> tour : 1<sup>er</sup> Godey; 2. Mélioli; 3. Amédéo; 4. Imbergent.

Les changements de position par tour furent occasionnés par des chutes. Les machines étant respectivement : 125 2 temps, 125 4 temps, 250 2 temps et 250 4 temps, ceci étant posé pour les amateurs de controverse.

Finale 350-500. 20 tours.

Prieur est encore une fois en tête, derrière lui Lusseyrand, Chaumette et Blat. Plusieurs concurrents calent dans la montée et créent un bel embouteillage. Le terrain très meuble est dans un triste état mais cela met de l'animation et les bûches nombreuses sont spectaculaires! N'est-ce pas. Roger Bonin?

Au 5<sup>e</sup> tour Prieur et Lusseyrand doublent le dernier. Mélin qui monte une belle Tiger 100 toute neuve est 3<sup>e</sup>. Théveney 4<sup>e</sup>; Chaumette 5<sup>e</sup>; Blat 6<sup>e</sup>, etc... Bonin qui en est à sa deuxième bûche est 11<sup>e</sup> mais talonné par Prieur remonte très fort. Au 10<sup>e</sup> tour Prieur porte son record du tour à 1 m. 01 s. suivi de Mesplède à quelque dixième de seconde. Lusseyrand qui s'arrête pour ne pas passer sur un concurrent qui bûche devant lui perd des places mais va les rattraper très rapidement. Théveney dont la machine fume autant qu'une locomotive voit sa chaîne sauter et abandonne. Mesplède qui a bûché plusieurs fois aussi est remonté en cinquième position.

1<sup>er</sup> Prieur (Flèche d'Argent) en 21 m. 25 s. 3/10; 2. Lusseyrand (A.M.S.); 3. Martin (M.C. Clodo); 4. Blat (A.M.S.); 5. Mesplède (A.S.P.P.); 6. Chaumette (M.C. Clodo); 7. Bonin (A.S.P.P.). Les autres concurrents terminant à 1 et 2 tours



Prieur



Imbergent



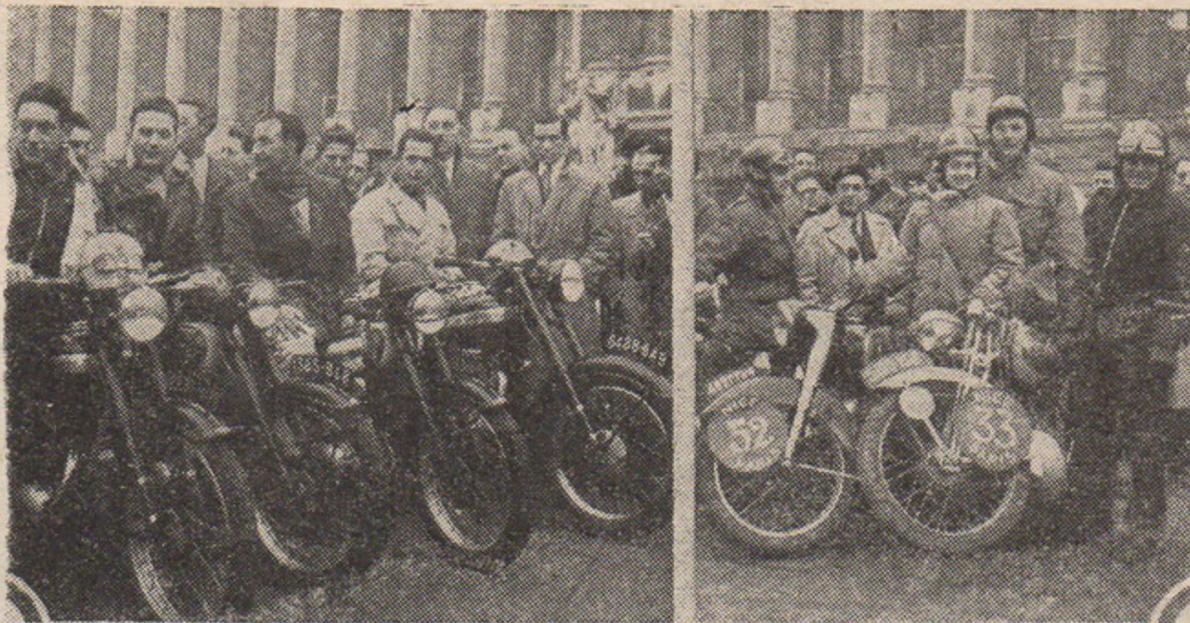
Godey

## NICE-PARIS

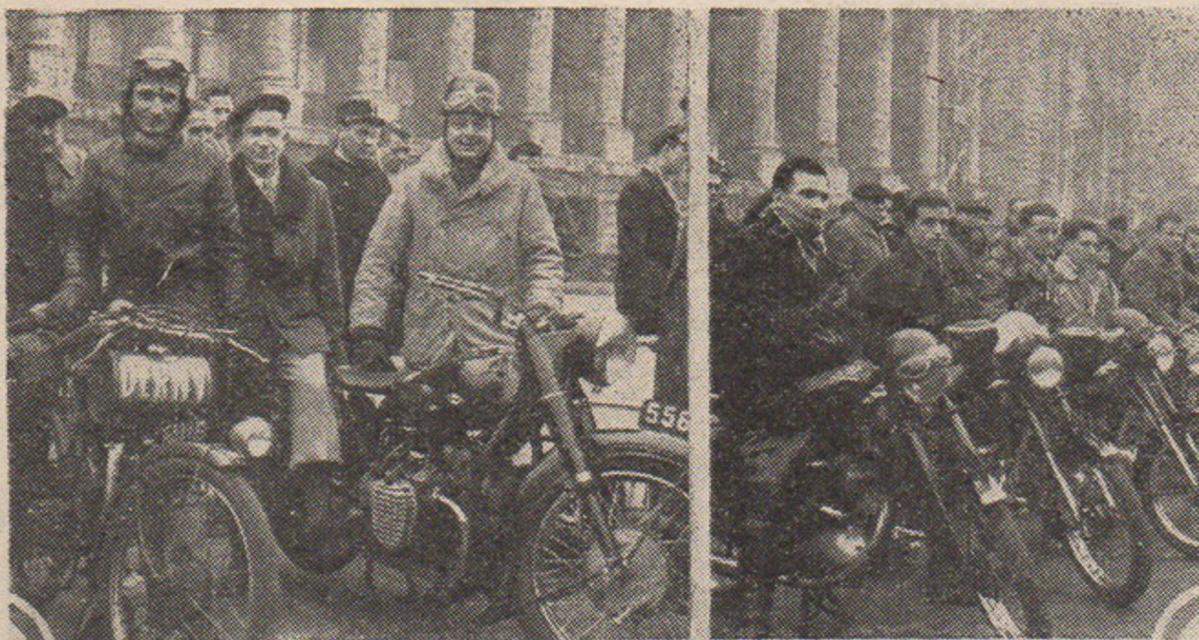
Cette épreuve de 978 kilomètres en une seule traite s'est déroulée le 30 octobre avec un terminus le 31 devant le Grand-Palais. 48 concurrents prennent le départ, 34 se retrouvent à l'arrivée : c'est un résultat d'autant plus marquant que les petites cylindrées étaient en nombre, y compris les moteurs auxiliaires de 50 cmc.

La participation de notre champion de France Behra donnait également un relief sportif à cette manifestation.

De nombreuses 125 cmc. étaient aussi de la fête et se comportèrent magnifiquement. Voilà qui indique une fois de plus la valeur de nos petites motos et leur aptitude indiscutable au grand tourisme. La variété des marques engagées démontre que cette performance n'est pas une exception, mais qu'elle est à la portée de la plupart de nos 125 cmc.



A gauche : L'équipe Terrot — A droite : Moschette sur Griffon



A gauche : Mabillat sur Derny et Dauge  
A droite : L'équipe Magnat-Debon

Il serait souhaitable que de semblables épreuves se renouvellent souvent; elles font pour la moto une excellente propagande en faisant « de visu » la preuve de leurs qualités.

Signalons, parmi les marques qui n'ont pas craint d'affronter ce long trajet à moyenne imposée, (et généralement dépassée), les maisons suivantes :

En 50 cmc. les trois Vap engagés; en 125, Magnat-Debon, Terrot, Monet-Goyon, Griffon, Gnome-et-Rhône, Derny; en 175 cmc., Gima.

Dans les grosses cylindrées, solo, et sidecars, nous retrouvons : Terrot et Magnat-Debon. Au reste, voici le classement des non pénalisés :

Moins de 50 cmc. (moyenne imposée : 30 km.-h.) : Dante Gianello, Tuson et Rottino (sur bicyclette Vedette, moteur VAP).

125 cmc. (moyenne imposée : 40 km.-h.) : P. Lucarini, Fr. Lucarini, Jeausserand, Champoussin (tous sur Magnat-Debon); Champeaux, Castellano, Depecker, Tempesti (tous sur Terrot); Burggraf (Monet-Goyon), Moschette (Griffon), Grosbety (Gnome-Rhône), Meynard (Meynard Spéc.), Mabillat (Derny), Georges (amateur), Novelli, Romeo, Dini et José Behra (Eli. Huin).

175 cmc. (moyenne imposée : 45 km.-h.) : Pelletier, Aubet (amateurs), Valeyre (Gima).

500 cmc. (moyenne imposée : 60 km.-h.) : Jean Behra et Fombelle (Terrot), Jacques Onda, Maisonneuve, Cavarely, Ralph et Bernard (Magnat-Debon).

750 cmc. (moyenne : 60 km.-h.) : Hennevard, Dauge, Baillard (amateurs).

Sidecar 600 cmc. (50 km.-h.) : Gouirand.

Sidecar 1.000 cmc. (60 km.-h.) : Pujos (Indian).

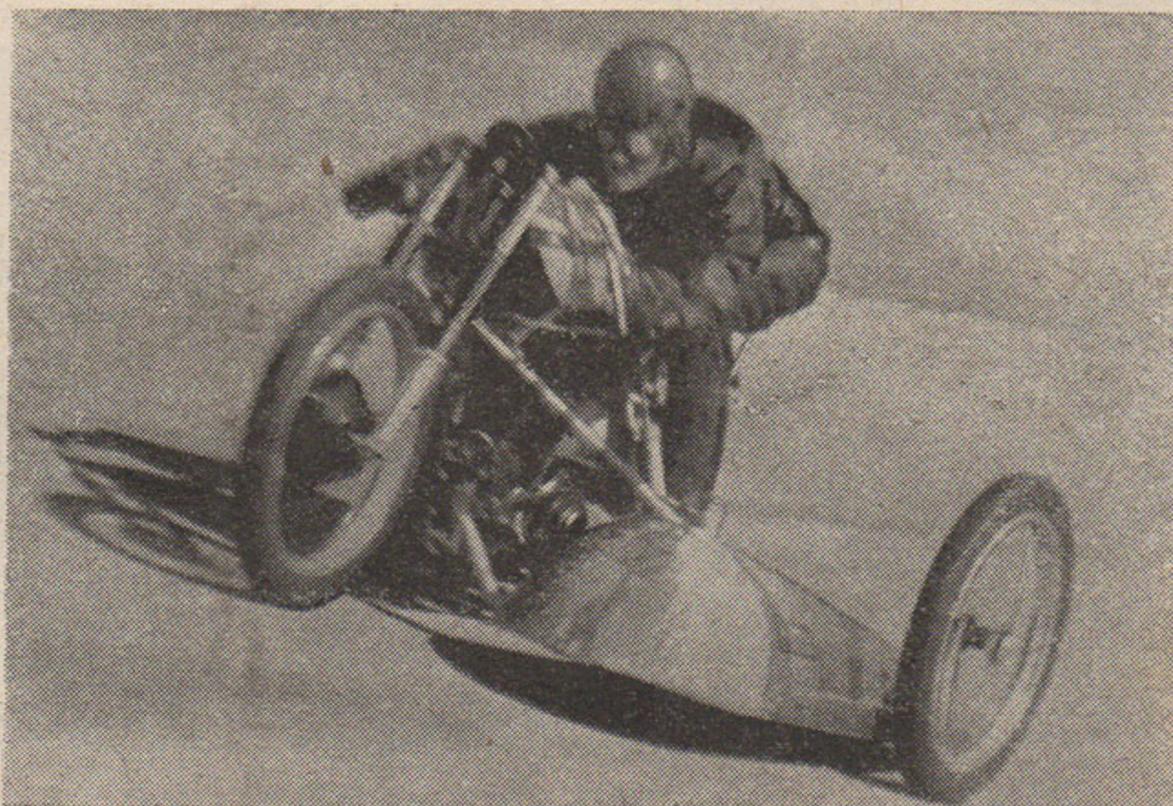
RECORDS BATTUS  
A MONTLHÉRY

Le nouveau champion mondial de la catégorie des sidecars 600 cmc., E.-S Oliver, a battu le 24 octobre dernier sur l'autodrome de Montlhéry, les records mondiaux suivants, classe sidecars 600 cmc. :

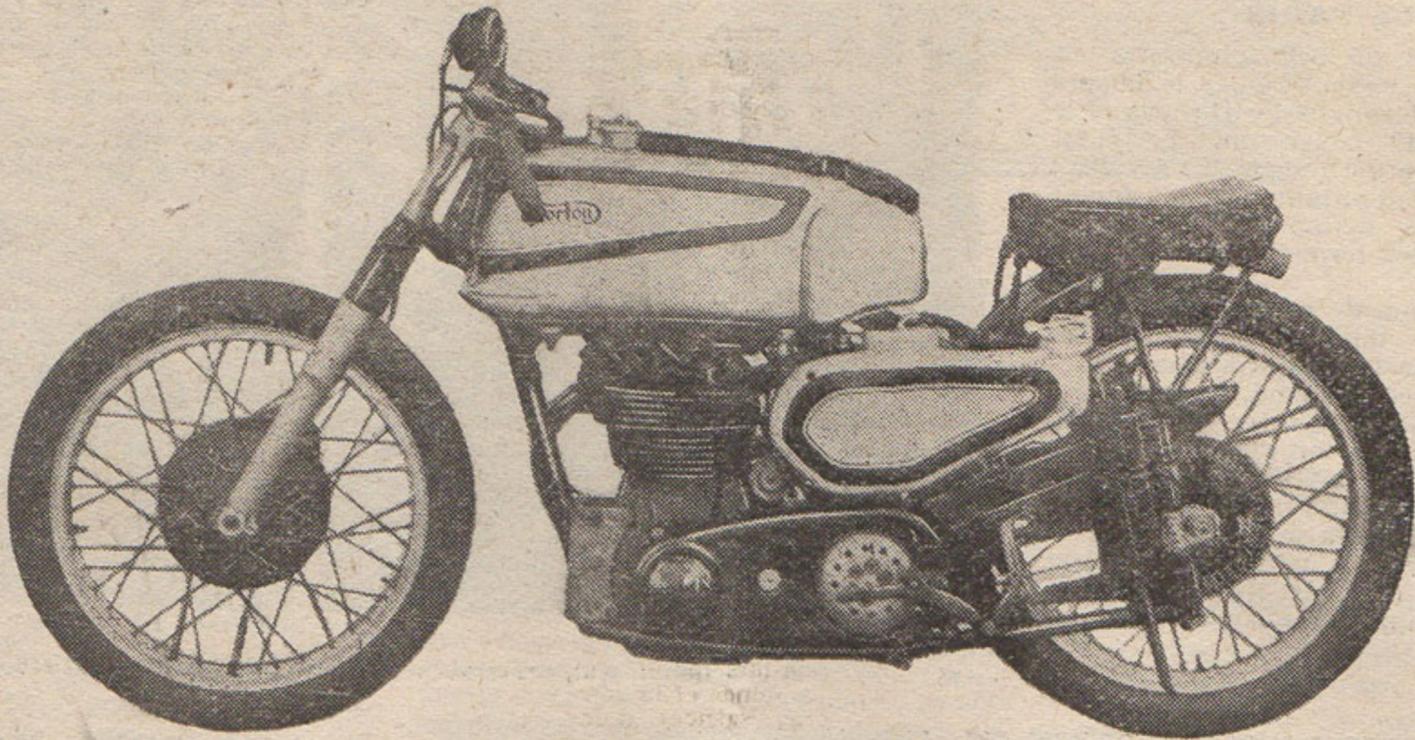
50 kilomètres : en 18 m. 24 s. 64/100, moyenne 162 km. 507 (ancien record 28 septembre 1937, à Montlhéry, 19 m. 9 s. 31/100 (moy. : 156 km. 616) par Milhous, sur F.N.).

50 miles (80 km. environ) : 29 m. 40 s. 48/100, moyenne 162 km. 697 (ancien record 28 septembre 1937, 30 m. 40 s. 80/100 (moy. : 157 km. 367) par Milhous, sur F.N.).

100 kilomètres : 36 m. 53 s. 90/100, moyenne 162 km. 608 (ancien record 11 septembre 1930, à Mont-



Oliver à plus de 160 km. heure sur la piste de Montlhéry.



Ihéry, 39 m. 53 s. 31/100 (moy. : 150 km. 419) par Milhoux et Debay, sur F.N.).

Le 28 octobre, deux nouvelles tentatives couronnées de succès ont eu lieu à Montlhéry. D'abord celle effectuée par l'équipe Arthur Bell, Geoffroy Duke et Eric Oliver, sur Norton, qui a battu le record des deux heures de la catégorie 500 cmc. en parcourant 360 km. 026, soit une moyenne de 180 km. 013 (ancien record : 356 km 753, moy. : 178 km. 376 par l'équipe Monneret, West et Graham, sur A.J.S., le 12 novembre 1948, à Montlhéry). Ce record est valable également

dans les catégories 750 et 1.000 cmc.

D'autre part, Eric Oliver, sur un sidecar Norton 600 cmc., a battu encore les records suivants :

1 heure : 154 km. 322 (ancien record : 147 km. 854 par Amort, sur Gnome-Fhône, le 20 octobre 1934, à Montlhéry).

100 milles : 1 h. 2 m. 34 s. 66/100, moyenne 154 km. 303 (ancien record : 1 h. 8 m. 31 s. 90/100, moy. : 140 km. 898, par Marcel Debay et Milhoux, sur Gillet-Herstal, le 14 novembre 1930, à Montlhéry).

2 heures : 297 km. 244, moyenne 148 km. 622 (ancien record : 271 km. 786, moy. : 135 km. 893, par Marcel Debay, Milhoux et Sbaiz, sur Gillet-Herstal, le 10 octobre 1930, à Montlhéry).

Ces trois records sont valables également dans la catégorie 1.000 cmc.

Enfin, l'équipe anglaise Eric Oliver, Geoffroy Duke et Arthur Bell, au guidon d'une Norton 350 cmc., catégorie A, classe B, a battu encore les records suivants :

2 h. : 325 km. 278, moy. 162 km. 639.

3 h. : 488 km. 156, moy. 162 km. 708.

500 km. : 3 h. 4 m. 16 s. 60/100, moy. 162 km. 617.

4 h. : 645 km. 009, moy. 161 km 252.

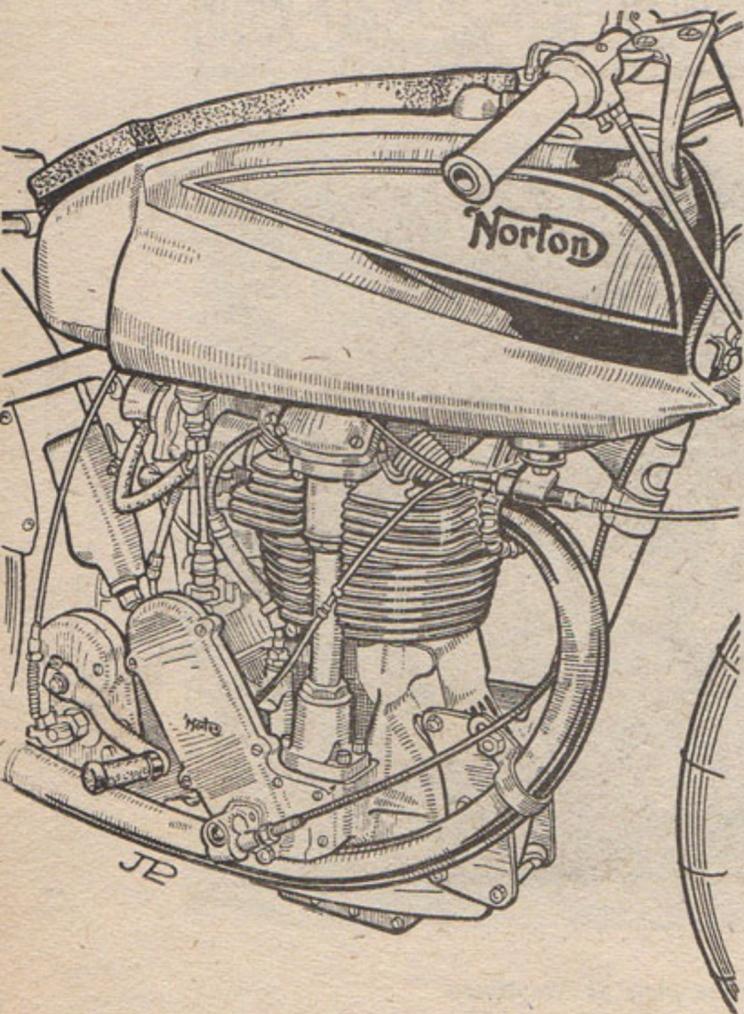
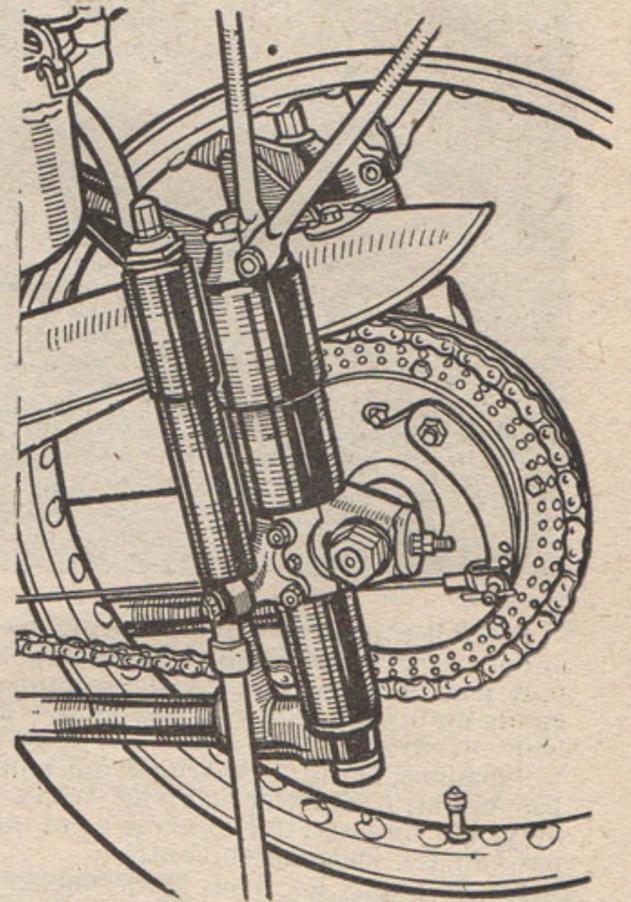
500 milles : 4 h. 59 m. 40 s. 92/100, moy. 161 km. 104.

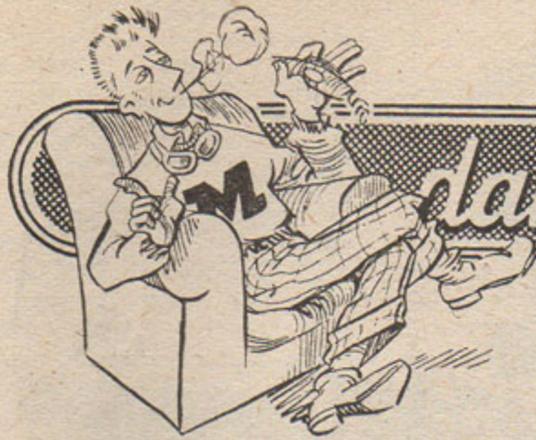
5 h. : 805 km. 444, moy. 161 km. 088.

Les 500 et 350 cmc. Norton ont la même présentation extérieure : Réservoir de grande contenance, carter primaire, moteur plus trapu, course diminuée.

Notez l'amortisseur hydraulique couplé avec la suspension arrière, les pignons allégés, la commande de pompe à huile couplée avec celle des gaz.

Oliver en pleine action sur la 350 cmc.





## dans les CLUBS

**CONGRÈS DE PARIS DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE**  
7-8-9 novembre 1949

**COMMISSION INTERNATIONALE DE TOURISME MOTOCYCLISTE (C.I.T.M.)**

La Commission Internationale de Tourisme Motocycliste s'est réunie sous la présidence de M. Stienlet (Belgique), président, assisté de M. Bocca (Italie), vice-président.

Elle a décidé qu'une manifestation touristique internationale, ne pourra être organisée qu'avec l'autorisation de la C.I.T.M.

Un calendrier de ces manifestations, distinct de celui de la C.S.I., sera établi au Congrès d'Automne. Toutefois, des autorisations d'organisation pourront encore être délivrées provisoirement dans le courant de l'année, pourvu que la demande soit adressée au moins trois mois d'avance au Secrétaire général de la F.I.M. Celui-ci la transmettra au Président de la C.I.T.M. ou au Vice-Président qui le remplace. Le Président ou le Vice-Président traitera alors directement avec la F.M.N.R. et décidera de l'inscription de la manifestation au calendrier de la C.I.T.M.

La C.I.T.M. déléguera un de ses membres pour contrôler les manifestations touristiques, de préférence celui de ses membres qui habite le plus près du lieu de la manifestation. Les frais de séjour de ce délégué seront à la charge des organisateurs.

La C.I.T.M. a fixé comme suit son calendrier pour 1950 :

30 Avril. — Rallye des Florales Gantoises (Gand, Belgique).

7-8-9 Juillet. — Rallye de la F.I.M. (Groningue, Assen, Pays-Bas).

15-16-17 Juillet. — Rallye de la Madone des Centaures (Alessandria, Castelazzo, Bormida, Italie).

Août (date à préciser ultérieurement). — Rallye d'Ettelbruck (Grand Duché de Luxembourg).

L'inscription d'un rallye à Rimini (Italie) n'est pas acceptée.

La C.I.T.M. demande au Conseil général :  
1° de tenir le Congrès de Printemps après le 30 avril, date du Rallye de Gand;

2° de charger la Commission technique de l'étude des silencieux pour motos.

### COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

La Commission Sportive Internationale a tenu une première séance le mardi 8 novembre sous la présidence de M. Nortier (Pays-Bas) assisté de M. le comte Lurani (Italie). Les pays représentés sont : Belgique (M. Lenfranc), Empire Britannique (M. Chamberlain), Tchécoslovaquie (M. Tuma), France (M. Violet), Italie (M. Curli), Irlande (M. Watling), Pays-Bas (M. Bruinsma), Espagne (M. Navarro), Suède (M. Lofstrom), Suisse (M. Tavernier).

#### Championnat du Monde de Vitesse et épreuves classiques

Le règlement du Championnat du Monde de Vitesse a été modifié comme suit :

a) Il ne sera plus attribué de points pour les tours les plus rapides.

b) Les quatre meilleurs résultats (au lieu de trois) remportés dans les épreuves classiques seront pris en considération pour le classement ; toutefois, si pour une catégorie le nombre de courses organisées est insuffisant, le minimum de 4 pourra être ramené à 3.

c) Les points seront attribués comme suit aux vainqueurs des épreuves classiques comptant pour le Championnat :

Au 1<sup>er</sup> : 8 points ; au 2<sup>e</sup> : 6 points ; au 3<sup>e</sup> : 4 points ; au 4<sup>e</sup> : 3 points ; au 5<sup>e</sup> : 2 points ; au 6<sup>e</sup> : 1 point.

d) Le Secrétaire général de la F.I.M. est en outre chargé d'obtenir des compagnies d'essence que les carburants employés dans toutes les courses classiques aient les mêmes caractéristiques, notamment un indice d'octane compris entre 75 et 80. Si ceci ne peut être obtenu dans tous les pays intéressés avant le 31 décembre 1949, l'indice d'octane 70-75 sera maintenu.

e) Chaque F.M.N. établira au début de l'année une liste de ses coureurs licenciés qu'elle juge qualifiés pour participer au Championnat du Monde et la communiquera aux F.M.N. organisatrices d'une épreuve classique.

f) Avant de transmettre l'engagement d'un de ses coureurs licenciés dans une épreuve classique, chaque F.M.N. s'assurera que ce coureur est qualifié pour y participer.

g) Si un engagement dans une épreuve classique est refusé par les organisateurs, les raisons du refus devront être communiquées dans les quarante-huit heures à la F.M.N. du coureur intéressé par l'intermédiaire de la F.M.N. où la course a lieu.

h) Une épreuve classique ne doit pas être nécessairement organisée toujours sur le même circuit, mais le circuit adopté doit avoir été consacré par une longue tradition et être approuvé par la G.S.I.

i) Une épreuve classique ne peut avoir lieu le même jour et sur le même circuit qu'une course automobile, ni le lendemain.

Séance du 9 novembre 1949

**Moto-Cross des Nations.** — Quelques légères modifications ont été apportées au règlement de cette épreuve qui aura lieu en Suède en 1950.

**Code Sportif International et Annexes.** — Les nouveaux textes ont été approuvés moyennant quelques dernières corrections.

La classe 500 cmc. sidecars reste prévue par le code sportif et ses annexes, mais pour l'année 1950 seulement on conservera l'ancienne classe 600 cmc.

**Six Jours Internationaux.** — Le règlement général a été modifié sur certains points.

Les principales innovations sont :  
a) il y aura désormais un parcours de nuit d'une durée de trois heures environ ;  
b) des pénalisations sont prévues pour absence d'éclairage aux contrôles ;  
c) la plaque numérotée sera plombée.

Les Six Jours 1950 seront organisés par l'Auto-Cycle-Union de Grande-Bretagne.

**CONSEIL GÉNÉRAL DE LA F.I.M.**  
Réunion du 9 novembre 1949

Il s'est réuni sous la présidence de M. Haecker (Suisse), président et a tenu deux séances auxquelles étaient représentés les pays ci-après : Autriche, Belgique, Danemark, Empire Britannique, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.

**Réadmission de l'Allemagne.** — Indépendamment des oppositions de principe exprimées par certains délégués, le Conseil a dû constater que la situation du sport motocycliste en Allemagne est fort confuse. Outre que ce pays est divisé en deux zones (ouest et est), des demandes d'admission ont été reçues de deux associations distinctes établies dans la zone ouest (A.D.A.C. et A.D.M.). D'autre part, au premier Congrès de la F.I.M. tenu après la guerre à Genève, il avait été décidé que la réadmission de l'Allemagne se ferait en deux temps, le principe de sa réadmission étant soumis à un premier Congrès, l'admission elle-même ne pouvant être prononcée que par un Congrès suivant.

Une très longue discussion s'est produite au cours de laquelle le Conseil a examiné une suggestion de son Bureau consistant à ne pas réadmettre l'Allemagne au sein de la F.I.M., mais à déléguer une partie des pouvoirs sportifs à une association qualifiée, laquelle pourrait envoyer aux Congrès internationaux des délégués n'ayant qu'une voix consultative.

Finalement le Conseil général a désigné une Commission chargée de faire une enquête sur la situation du sport motocycliste en Allemagne. Cette Commission est composée de MM. Nortier (Pays-Bas), Lofstrom (Suède) et Better (Pologne). Elle fera un rapport au Congrès de Printemps.

### Moto-Club Châtillonnais

TOURISME - SPORT - CAMPING

Nous informons nos sociétaires que l'unique réunion mensuelle du mois de décembre aura lieu le jeudi 1<sup>er</sup> décembre 1949 à 21 heures, au Siège social, Café Rouland, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon, et nous prions tous nos membres de bien vouloir y assister.

D'autre part, le jour de la Toussaint une délégation du Comité et des membres du



Oliver et Jenkinson au cours de la réception organisée par la F.I.M.

Club est allée s'incliner et déposer une plaque-souvenir sur la tombe de notre regretté camarade Georges Thomas, décédé accidentellement en juillet dernier. Nous en profitons pour remercier ici les nombreux sociétaires qui assistaient à cette cérémonie du souvenir, justifiant une fois de plus que l'esprit de camaraderie qui règne au sein du M.C.C. n'est pas un vain mot parmi le Moto-Club Châtillonnais.

La saison sportive et touristique étant terminée, nos membres auront tout loisir pour préparer leurs machines pour la prochaine saison 1950. Pour clôturer joyeusement l'année 1949, nos sociétaires sont informés que la distribution des prix de la journée du 25 septembre 1949 aura lieu le samedi 3 décembre 1949, à 21 heures, au Stade Municipal, 35, avenue Clément-Perrière, Châtillon-sous-Bagneux. Au cours de cette soirée familiale le M.C.C. remettra à notre ami Gustave Lefèvre, vainqueur du 21<sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste, un objet-souvenir offert par tous les membres du Moto-Club Châtillonnais à ce sympathique coureur en témoignage de sa belle performance, réalisant 100 kilomètres de moyenne horaire pendant cette dure ronde de vingt-quatre heures.

Tous nos sociétaires et membres des clubs motocyclistes parisiens sont cordialement invités à assister à cette soirée amicale motocycliste qui se terminera par une sauterie avec l'orchestre motorisé du M.C.C. Des cartes d'invitation seront à la disposition des intéressés en s'adressant au Siège social du Club à partir du lundi 28 novembre et au cours de la réunion mensuelle du jeudi 1<sup>er</sup> décembre.

Renseignements et adhésions sont fournis tous les jours à la permanence du Club, Café Rouland, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon.

### Ligue Motocycliste de l'Île-de-France

La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France comprenant la 3<sup>e</sup> région de la Fédération Française de Motocyclisme réunira ses 28 clubs adhérents en Assemblée générale annuelle qui aura lieu le :

*Jeudi 15 décembre 1949, à 20 h. 30 précises* au Siège social de la Ligue : Café « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, Paris-4<sup>e</sup> (salle du sous-sol), place de l'Hôtel-de-Ville de Paris.

L'ordre du jour de cette importante Assemblée est ainsi fixé :

1. Allocution du président sur l'activité de la Ligue en 1949.
2. Lecture du rapport moral présenté par le secrétaire général.
3. Bilan financier 1949 exposé par le trésorier général.
4. Renouvellement des membres constituant le Comité directeur.
5. Renouvellement des membres constituant le Bureau de la Ligue.
6. Renouvellement du mandat de délégué à la F.F.M.
7. Nomination des commissions de travail.



**Un choix Unique**

AU

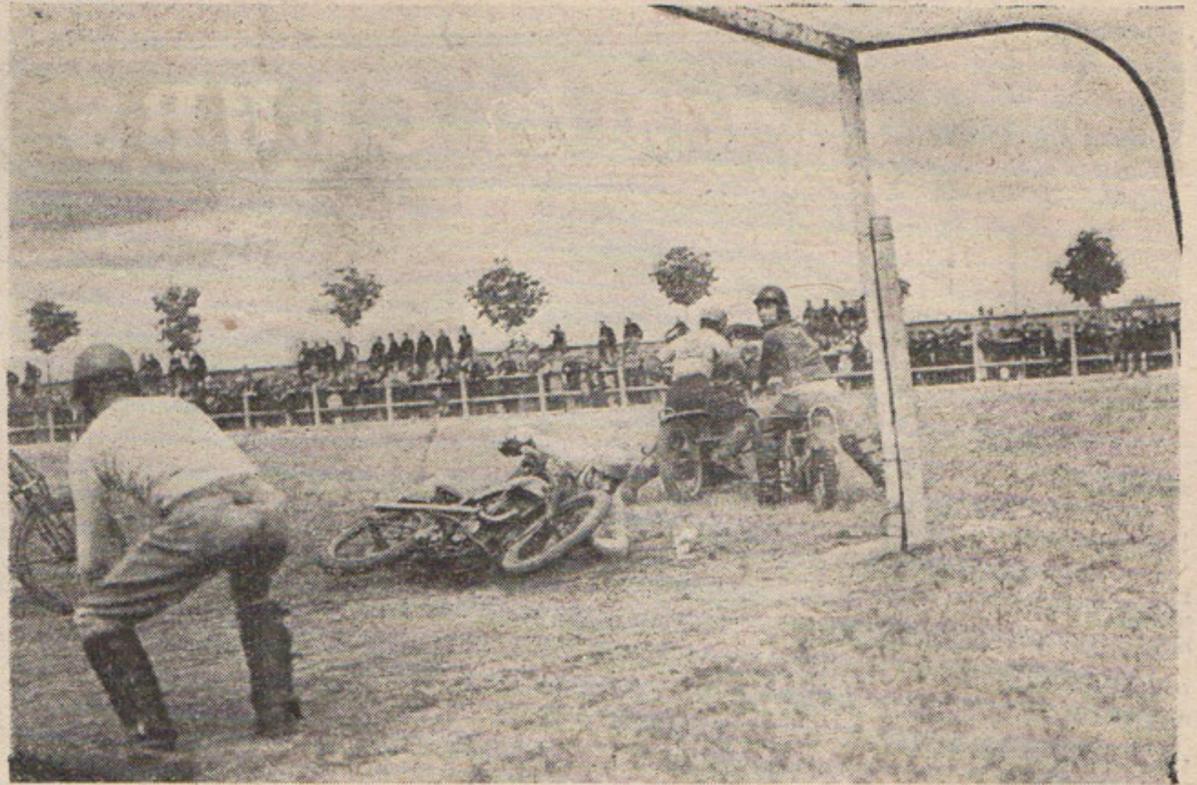
**PHOTO-HALL**

PHONO-RADIO-CINÉMA-PHONO

**5, RUE SCRIBE**

**PARIS 9<sup>e</sup>**

**CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO**



Moto-ball : Une phase de match mouvementée

8. Projets divers sur la prochaine saison sportive 1950.
9. Distribution des bulletins d'engagements types et des demandes de licences de l'année 1950.
10. Paiement des cotisations de l'année 1950 à la Fédération et à la Ligue régionale.
11. Questions diverses.

Les clubs affiliés voudront bien présenter au Secrétariat les procurations de délégués pour prendre part aux votes de cette Assemblée générale dont les élections s'effectueront selon les formes statutaires.

D'autre part, les délégués de clubs sont instamment priés de bien vouloir être présents à l'heure fixée ci-dessus : entre 8 h. 30 et 21 h., vérification des mandats et vente diverses ; à 21 heures, ouverture de la séance. Etant donné que nos clubs éloignés de province assisteront à cette Assemblée, nous devons leur faciliter au maximum le retour à une heure pas trop avancée.

Le Secrétaire général : G. CANTALICE.

### Harley-Club de Paris

L'Assemblée Générale aura lieu le 13 janvier prochain. Il sera procédé au compte rendu financier et moral ainsi qu'à la réélection du Comité pour l'année 1950. Cette séance aura lieu, comme à l'ordinaire, à la Brasserie Champerret.

Nous avons en outre arrêté la date du 4 février 1950 pour notre prochain banquet.

Une sortie est prévue pour le dimanche 4 décembre prochain. Rendez-vous : 13 h. Porte Saint-Cloud. Itinéraire : Direction Montfort-l'Amaury.

### Motor-Club

Le vendredi 18 novembre 1949 le Motor-Club avait réuni ses membres au siège place de la République pour le renouvellement du Bureau. Il n'y a pas grande modification dans sa constitution sauf pour le directeur sportif qui est remplacé par Groguelin et quelques adjoints nouveaux. Pour 1950 le nouveau Bureau aura du travail pour mettre sur pied les épreuves à disputer au cours de la saison, et tâche non moins ardue de MM. Voyer et Baule comme représentant au sein de la Ligue de l'Île-de-France. Les banquet annuel est prévu pour le mois de février, ceux que la question intéresse peuvent prendre date dès à présent.

Election du Bureau du Motor-Club  
 Président : Voyer; 1<sup>er</sup> Vice-Président : Baule; 2<sup>e</sup> Vice-Président : Courty; Directeur sportif : Groguelin; 1<sup>er</sup> Adjoint : Angel; 2<sup>e</sup> Adjoint : Minette; Secrétaire : Baule; Secrétaire adjoint : Chassagni; Trésorière : Mme Baule; Adjoint : Bégon; Délégué à la

Ligue : Voyer; Suppléant : Baule; Assesseurs : Guénéguen, Duplessier.

### Moto-Club de Paris

AU M. C. PARIS  
 CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Malgré le froid et le mauvais temps, le M.C. Paris, fidèle à sa devise, continue ses sorties dominicales, agrémentées de visites touristiques et de jeux divers. Voici le calendrier de décembre.

Le 4. — La forêt de Montmorency. « Au Petit Robinson ». Visite de l'Hermitage de J.-J. Rousseau, de la ville de Montmorency, et réception par le Club Motocycliste de Montmorency. Départs : Porte de la Chapelle 9 h. et 13 heures.

Les 10-11. — Banquet annuel « Aux Armes de la Ville ». Remise des prix aux touristes et sportifs pour 1949. Séances cinématographiques et bal de nuit. Inscriptions aux adresses ci-dessous. Départ samedi 20 h. 30.

Le 18. — Ermenonville (mer de sable et domaine de Chaales). Départs : Porte de la Villette 9 h. et 13 heures.

Le 25. — Les Vaux-de-Cernay (promenade pédestre en forêt, jeux divers et... d'hiver). Départ : porte de Châtillon 13 h.

Renseignements et itinéraires détaillés : chez Favier, 40, rue Saint-Paul; chez Bovière, 6, rue Mazet et aux réunions des 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 h.

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

LEICA — FOCA  
 ROLLEIFLEX  
 KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES-  
 PHOTO”

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin

## ACHATS

**SIDE PRÉCISION** seul bon ét., même sans pneu. — Offre à CLERMONT André, caserne Bellevue, SAINT-LO. Tél. 426.

**PEUGEOT 515** de préférence ou 517 à réviser, mauvais ét., accidenté, ét. de marche ou épave. — BOIBESSOT, LE VIVIERS (Savoie).

**VÉLOMOTEUR** Peugeot ou 150 cmc. M. BRETON, 27, rue du Temple, Reims.

### DELAIRE

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

Tél. Dan. 55-43

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

## VENTES

**VÉLOMOTEUR** Peugeot 100 cmc. type P.54. Vendu à particulier cause double emploi. Moteur refait neuf rodé, outillage, tablier, guidon anglais, poignée tournante, pneus nfs. — Visible sur rendez-vous. Téléphoner. Charlebourg 02-86. Px 45.000.

**VINCENT HRD.** rapide, récemment mise au point par usine. — Téléphoner : Opé. 07-38.

**DOUGLAS 600** latérale, état mécanique garanti. — Téléphoner : Opé. 07-38.

**MOTOBÉCANE 3 CV.** b. ét. méc. t. b. pneus. Px 25.000 fr. — Visible tous les jours. Etablissements MASI et FALCINI, 39, rue Volta, PARIS (3<sup>e</sup>). Tél. : Arc. 84-64.

**VÉLOCAR** tout-acier 2 pl. cap., pns et mot. nfs, sans permis de conduire, 3 l. aux 100, 3 vit., 55 km.-h. Px très intéressés. Urgent. — Téléphoner Passy 86-77. M. DEGRAVE (heures bureau).

**MOTOBÉCANE 125 cmc.** D.45 B, 8.000 km., avertisseur, Rotorson, tansad, compt., tablier, ch. à air. — R. BRUYS, 7, rue Ed.-Vaillant, LEVALLOIS, 18 h. à 20 h.

**RENÉ-GILLET 125 cmc.** 4 vit. sélect. ent. équipée, bat., klaxon, tansad impeccable, 3.500 km. — PUYHARDY, 44, rue des Marais, PARIS (10<sup>e</sup>), tous les jours de 9 à 12 h. et de 14 à 18 h. Sem. jusq. 12 h.

**VENDS** sidecar Terrot 1949 RGAS 500 cmc. culb., 5.000 km., 4 vit. sélect., roues interch. chrom. frein sur side, roue secours, pneu nf, 1 pneu Dunlop 25x275 nf vélom. — Ecr. pour rendez-vous : LEQUEMENT, 1, rue Durget, SAINT-MANDÉ (Seine).

**TERROT 500 cmc.** superclasse 48 abs. nve av. tansad, sacoches. Px 150.000 fr. — BARON, 50, rue Balard, PARIS (15<sup>e</sup>).

**B.M.W. R.12,** 800 km., présent. noir et chrome. Px 160.000 fr. — MORICE, 18, r. de la République, LUCÉ (E.-et-L.).

**VENDS** ou échange contre Rosengart ou Simca 5 C.I., 6 CV. Renault NN, 2 mot. et ét. impeccable, 5 pns nfs; Peugeot P.109 noir et chrome, pns origine 50% usure. — GUERIN Christian, ROM (Deux-Sèvres).

**VENDS** ou échange contre Norton 16 H. parf. ét. Gima 125 cmc. avril 1949, fourches télesc. 4 vit. sélect. ét. nf. Px 115.000 fr. — DELMAS Yves, 18, allée du Parc, CARCASSONNE.

**QUILLER 150 cmc.** A.M.C. culb. sélect. 4 vit. compt. tansad, comme nve. Px 95.000 fr. — Ecrire : DESNEE, 16, rue de l'Arrivée, PARIS (15<sup>e</sup>).



*les petites*  
**ANNONCES**

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

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

G.I.M.A.

P. MONGINET

Spécialiste

MOTOCOMFORT

G.I.M.A. neuves et occasion

A.M.C.

9, Boulevard Murat, PARIS (16<sup>e</sup>) - Porte d'Auteuil

BON ACCUEIL et tous renseignements

pour votre réparation minime ou importante, chez

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

Dépannage dans Paris et banlieue

Redressage et Mise en ligne, Cadre, Fourche, etc...

Montage et équilibrage Sidecars

Détection, Réparation circuit électrique défectueux

**PISTON  
MAHLE**

DESORMAIS DISPONIBLES

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

Montés en série par les constructeurs

RECORD du MONDE  
de VITESSE en MOTO

16<sup>ter</sup>, Rue Étienne-Marcel  
PANTIN NORD 99-40

## BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE  
ENTRETIEN  
ÉCONOMIE

SERVICE  
DE VENTE :

31, Rue Chèvre  
ANGERS (M.-et-L.)



**TRIPORTEUR** Peugeot 45 ou échange contre moto 125. — Ecrire : PETERS, 3, rue Paul-Béguin, SAINT-DENIS (Seine).

**N.S.U.** 250 cmc. culb. 4 vit. sélect. belle présent., cause double empl. Px 110.000 fr. — DEMOUGEOT, NUISS-ST-GEORGES (Côte-d'Or).

**VÉLOMOTEUR** Peugeot 3 vit. Px 38.000 fr.; New-Map 250 cmc. culb. Px 45.000 fr.; Gnome-et-Rhône 2 CV., sid. Bernardet. Px 135.000 fr. — DELAIRE, 4, impasse de la Gaité, PARIS (14<sup>e</sup>). Tél. : Dan. 55-43.

**PUGH 250 cmc.** bon ét. 4 vit. sélect. — CINOTTI, 33, rue de la République, PUTEAUX (Seine).

**PNEUS NEUFS 550x85.** — M. JAUNEAU, 19, rue de Sully, CHARENTON (Seine).

**MATCHLESS 350 cmc.** civile, culb. télesc. 8.000 km. origine, comme nve. — BOUCHEQUET ou RENE, 11, r. Eugène-Sue, PARIS (18<sup>e</sup>).

**MOTEUR** av. boîte de vitesses CV.2 500 cmc. flat-twin Gnome-et-Rhône. — 1 mot. 600, 4 soup. en tête. — BROSSON, 65, boul. Richard-Wallace, PUTEAUX (Seine) Visible tous les jours sauf dimanche après 18 heures.

**SIDE.** Px 20.000 fr. — 16, rue de Rueil, COLOMBES (Seine).

**SIDE** Dresch-Bernardet 500 cmc. cardan, mot. refait nf., allumage delco, batt., coussins nfs. Px intéressés. Souple et silencieux. — VOLCK, COURTALAIN (E.-et-L.).

**VENDS** Automoto 125 A.M.C., klaxon électr. compt. O.S., 3.000 km. — Ecr. COLOMB, rue de la République, AMBERT (P.-de-C.).

**4 CV.** lat. 600 cmc. Jap. bons pns, roue AR. à broche, ét. de marche. — CARRE, 111, rue Haigneré, BOULOGNE-SUR-MER (P.-de-C.).

**PEUGEOT P.55 1949** nve. Px 60.000 fr. — CAMUS, 15, rue Pasteur, ROCHEFORT-SUR-MER.

**SCOOTER** Bernardet nf dern. mod. Bas prix. — GIRARDIN, 15, rue de Thiard, CHALON-SUR-SAONE (S.-et-L.).

**CAUSE** achat voiture cède Gima 125-150 cmc. parf. ét. Px 100.000 (Px taxe 120.000 fr.). — Abbé ROUVEYROL, CAVILLARGUES (Gard).

**GILLET-HERSTAL 500 cmc.** av. ou sans side très bon état général. Delco. Px 150.000 fr. — CORDONNERIE, 75, rue du Connétable, CHANTILLY (Oise.). Tél. : 157.

**CAUSE** maladie vend Grifon type 656, 150 cmc., 800 km. Px 95.000 fr., siège AR., plus 10 mois assurance. — Visible samedi après-midi et dimanche mat. — FELTRE, 62, rue du 1<sup>er</sup>-Mai, VALDOIE. Tél. : 13.

**GEORGES-IRAT** cabriolet ruby 6 CV. MDU vds ou échange contre roadster.; vd moto Gillet-Herstal 350 cmc. 2 tps bas prix. — Ecrire : MICHAUX, 32, rue de la Gravière, CHARLEVILLE (Ardennes).

**MAGNAT-DEBON 100 cmc.** sans magnéto. Px 16.000 fr. — Ecrire : PLAISANCE, 28, av. C. Carriou, PARIS (19<sup>e</sup>).

**B.S.A.** 350 cmc. culb. 4 vit. sélect. bon ét. Px 70.000 fr. — Ecrire : GALLEE, Cycles, DINAN (Côtes-du-Nord).

**NORTON 16H.** 500 cmc. militaire parf. ét., compt. tansad, plus 1 pneu. — Visible de 14 à 17 h., DARRIEUSSECO, 56, cours Joffre, DAX (Landes).

## AMICALE SCOOTER

Station-Service Relais  
DE  
SURESNES

30, Av. Aristide-Briand  
SURESNES  
(Pont de Suresnes)

Se tient  
à votre disposition pour :

Tous  
Dépannages, Réparations  
SCOOTER

VÉLOMOTEURS

MOTOS

A votre service Dimanches  
et Jours fériés

Dépositaire de :

**L'huile S. T. S. O.**  
spéciale pour 2 temps  
celle qui ne calamine pas

- Tél. : LON. 11-45 -

**JAWA** 1949, 25.000 km. Px 165.000.  
— GODIN, 238, rue de la Convention, PARIS (15°). 19 h.

**N.S.U.** 250 cmc. super-cul. 4 vit. sélect. parf. ét. Px 130.000 fr. — GAYRAL, 5, rue A.-Basnet, MURET (Hte-Gar.).

**SANDFORD** 1.100 cmc. ruby 4 vit., très rapide, parf. ét. Px 200.000 fr. — A. NEBOUT, 22, rue de la Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.). Tél. : Obs. 15-26.

**TERROT** 350 cmc. culb. 4 vit. sélect. tansad, béquille lat., réservoir 14 lit., ét. méc. garanti présent. impec. Px 95.000 fr. — Visible tous les jours sauf dimanche après-midi et lundi, HENRION, 145, avenue de la Division-Leclerc, ANTONY (Seine).

**NORTON** 500 culb. spécial, très rapide, 3° Bol d'Or 1948, comme nve. Px 150.000 fr.; moteur Gnome-et-Rhône 500 D.4. — ROBBE, 52, boul. Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

**INDIAN** 1.200 cmc. sidecar, mot., pns ét. nf. — JUNGUA, boulanger, MONCAUT, par LAPLUME (Lot-et-Gar.).

**ZUNDAPP** « Russie » av. side, r. tract., frein Looceked, r. secours; av. 1 mot. rechange ét. impec. ent. d'origine. — CROISY-GRISY, SUISNES (S.-et-M.).

**TERROT** 350 cmc. susp. arr. ét. impec. — GUIGNABODET, 40, rue Eterlet, CHELLES (S.-et-M.).

**NEW-IMPERIAL** 250 cmc. culb. sélect. 4 vit. ét. nf. Px 100.000 fr. — PLANE, 8, av. du Belvédère, PRE-SAINT-GERVAIS (Seine).

**MOTOBÉCANE** 125 cmc. 4 tps lat. impec. av. 2 pns 2 chambres. Px 50.000 fr. — LEMPEREUR, 3, rue des Mouchettes, MEUDON (S.-et-O.).

**MOTOBÉCANE** 350 cmc. bon ét. — JORAT, 4 bis, place Péreire, PARIS (17°).

**TERROT** 500 cmc. 4 vit. av. side roue interchangeable type RGAS. — Téléphoner : GUYOT, Gra. 43-82.

**MOBYCLUB** 125 culb. susp. arr. 4 tps, 4 vit. sélec. batt. comp. tansad, sacoches, carburateur spécial; rodé et mis au point par spécialiste. Px 105.000 fr. — Ecrire : TONNELIER, 60, rue Louise-Michel LEVALLOIS (Seine).

**URGENT.** A.J.S. 350 cmc. culb. supercul. 4 vit. sélec. Px 98.000 fr. — HIERNARD, 6, rue des Panoyaux, PARIS (20°). Ecrire pour rendez-vous.

**TERROT** 250 cmc. 4 tps. — Visible samedi, dimanche toute la journée. BARRET, 187, Faubourg Saint-Martin, PARIS (10°).

**D.K.W.** 350 cmc. 2 tps parf. ét. — Visible 32, boul. Charles-de-Gaulle, COLOMBES. Tél. : Cha. 25-31.

**FORCYCLUB** 125 culb. susp. arr. 4.400 km. compt. 2 sacoches, tansad, nombr. access.; comme nve. — KNAPPEK, 22, avenue Porte-Brunet, PARIS (19°). Tél. : Bot. 41-28 (le soir).

**MATCHLESS** 350 cmc. G.3 exc. ét. mot. 2.000 km. Px 105.000 fr. — Cl. HUILLE, RUGLES (Eure).

**VENDS** ou échange moto side Indian 1.200 cmc. S.A.V. parf. ét. bleu ciel contre voiture ou fourgon 6 ou 7 CV. — MOURGE, 58, av. Wilson, BLOIS (L.-et-C.).

**DARMONT** 3 VB dern. mod. exc. ét., bons pneus, nomb. access. — LEPLUS, 212, boul. Péreire, PARIS (17°). Tél. : Eto. 24-79.

**VÉLOMOTEUR** exc. ét. 1 CV., 7, rue Mirabeau. Tél. : Jas. 19-99.

**B.S.A.** 500 cmc. type armée, ét. nf. — RICHIR J., 24, rue Pierre-0 Curie, AUCHEL (P.-de-C.).

**TRIUMPH ANGLAISE** 350 cmc. culb. 4 vit. sélect. — M. MAURICE, 35, rue Guy-Mocquet, PARIS (17°).

**GUILLER** 150 cmc. AMC 4 tps culb., 4 vit. sélect., klaxon, batterie, compt. vit., achat mars 49, comme nve, ese double empl. Px 90.000 — VAN DUC, 53, boul. Saint-Germain, PARIS. Tél. : Odé. 42-56 (après 19 heures).

**PARTICULIER** vend roues et boîte de vitesses Norton. — MIDROIT, 7, rue du Guichet, CLICHY (Seine). Visible samedi et dimanche.

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

**SAKER**

AIR ET GAZ

De toute beauté



FIXATION DE CABLE  
SANS SOUDURE  
RESTE BIEN EN PLACE  
NE COUPE PAS LE CABLE

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs  
**SAKER LEVALLOIS**

**MOTOBÉCANE** side Bufflier 125 culb., moto roulé 3.500 km., pns nfs, ensemble impec. Px 110.000 fr. — Combes, 10, rue Guy-de-Maupassant, CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme).

**VELOCETTE** 500 MSS ou échange contre N.S.U. 250 cmc. à remonter av. soule. — PETITPIERRE, 82, av. République, AUBERVILLIERS (Seine).

**B.M.W.** R.12 side Précision impec. — LIEVIN, 8, rue Delizy, PANTIN (Seine).

**TANDEM** mot. aux. Roussey 2 vit. très bon ét. Px 32.000. — MES-SAGER, 126 rue Martre, CLICHY (Seine).

**SIDECAR** Gnome-et-Rhône 600 cc. bicylindre ét. nf. bien chaussé et remorque moto 150 kg. bâchée. Convient pour forain ou campeur, très bon ét. — S'adresser M. BONIN Gilbert, LE CHATEAU VINCELLES, par LOUHANS (S.-et-L.).

**SAROLEA** 4 CV. av. side parf. ét. Px 70.000 fr. — Tél. : Mont. 07-05.

**D.K.W.** 500 NZ susp. arr. com. nve noir et chrome d'origine, tansad. 5.000 km., sacoches cuir, vraiment belle. Px 240.000 fr. à débattre. — LALY, boulangerie, place du Général-Leclerc, FONTENAY-SOUS-BOIS (Seine).



**PEUGEOT** P.112 350 cmc., méc. impec., pns nfs. — BAUCHY, 63, boul. Barbès, PARIS (18°). Tél. : Mont. 45-10.

**AUBIER-DUNNE** 125 bloc 3 vit. av. volant et carb. 4.000 km. d'origine. Px 30.000 fr. (val. nf 50.000). — Ecrire : BONNET, 13, rue Robert-Etienne, LIVRY-GARGAN (S.-et-O.).

**ARIEL** 4 cyl. type 600 ACT sidecar Bufflier, parebrise, capote, coffre AR. Parf. ét. marche et présentation, très bons pns. — Ecrire : LE-NORMAND, 19, rue d'Odessa, PARIS (14°).

**GIMA** 125 cmc. AMC. 4.000 km., ent. équip. Px 120.000 fr. — LEGATTE, 51 bis, av. Victor-Hugo, MALAKOFF (Seine). Tél. : Lit. 07-30, poste 168, de 15 h. à 18 h., sf sam. et dim.

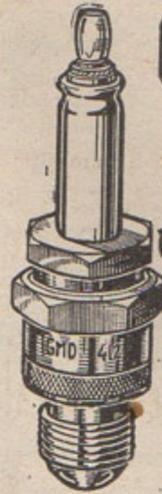
**MOTOBÉCANE** 500 sp.-cul. culb. sélect. 4 vit. pns et ch. nfs, machine très rapide impec. Px 150.000 fr. A vendre ou échange contre voiture. — R. GIRARDIN, CHALON-MOTOS, 15, rue Thiard, CHALON-SUR-SAONE (S.-et-L.).

**NORTON** 16 H 5 CV. 4 vit. av. sidecar commercial ét. nf. Px 140.000 fr.; D.K.W. 250 cmc. 4 vit. sélect. très belle, pns nfs. Px 130.000 fr.; Ardie 125 cmc. éclairage, batterie, compt. Bon ét. Px 78.000 fr. — R. KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine).

LA BOUGIE

GMD

évite  
l'encrassement



GAMME DE  
9 TYPES  
POUR TOUS MOTEURS

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

**GNOME-ET-RHONE** type X. flat-twin culb. compl.

**GNOME-ET-RHONE** type AX. 2 7 CV. 4 vit.

**GNOME-ET-RHONE** type Major 4 CV. 4 vit.

**INDIAN** 5 CV. Scout. Px intéress.

**INDIAN** CAV. susp. ar. av. ou sans side, bas prix.

**TERROT** 5 CV. 4 vit. sans roues, bon ét.

**RENÉ-GILLET** 4 CV. susp. ar. bas prx.

**ZUNDAPP, B.S.A., MONET-GOYON**, etc...

MOTOS EN ETAT DE MARCHÉ :  
**NORTON** 16 H, série luxe comme neuf.



TUBOTOM

et

TUBOFILTRE

OTOM

sont aux SALONS  
de l'Auto  
et de la Moto

BALCON  
E

STAND  
18

Tél. : BALzac 06-17

OTOM S.A.

5 bis, Rue Franklin,  
COURBEVOIE (Seine)

Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

**B.S.A. M.20**, toute origine, 4 vit. sélec.

**RENÉ-GILLET** susp. arr. av. side. Px 99.000 fr.

**MONET-GOYON** 5 CV. 4 vit. nve, couleur armée.

**INDIAN** 5 CV. scout, à rémailler. Px intéress., Etc...

**ALAZARD.** — 47 bis, avenue de Clichy, PARIS (17<sup>e</sup>).

**MATCHLESS** 350 cmc. bon ét. Px 90.000 fr.; F.N. 500 lat. à reconstruire presque compl. récente. Px 40.000 fr.; Vélo spécial avec Vap. 4 ét. nf. Px 27.000 fr. Graisse Antar G. 1 kg. 190 fr. — **CASTEL SAVY, BERLETTE** (P.-de-C.).

**F.N.** 500 culb. super-cul. f. télesc. comme nve. — **MIZRACHI**, 38, av. Chasse, BEAUCHAMP (S.-et-O.).

**MOTOBÉCANE** 125 lat. juin 48, bon ét. Px 50.000 fr. — **JOLIVET**, boîte 31, YVETOT (S.-Inf.).

**MOTEUR** D.K.W. carter fonte 350 cmc. 4 vit. sélec. facture domaine. Px 22.000 fr. Dynamo D.K.W. 125. Px 4.000 fr. Mot. Zurcher 250 cmc. 2 tps. Px 4.500 fr. Boite Bridier 250 cmc. et 350 cmc. Px 3.500 fr. — **LENOIR**, 25, rue E.-Caron, COURBEVOIE (Seine).

### DIVERS

**ÉCHANGE** 1 comparateur, 2 Palmers contre épave moto. — **ESPAILLARD**, VŒUIL (Charente).

**RECHERCHE** boîtier culbut. moteur Jap 500 cmc. — **DEVAIRE**, 51, rue Jules-Vallès, SAINT-OUEN (Seine).

**INNOVATION** pour louer ou acheter un Vélostyle, le scooter vélo qui ne coûte que 45.000 fr., adressez-vous au **RELAIS DE SURESNES**, 30, boul. Henri-Sellier, SURESNES (ouvert dimanche).

**OCCASION DE LA SEMAINE :** Side-Magnat-Deborr 48; Triporteur Peugeot ét. nf.; Simca 8 décap. gd luxe.

**FOURNITURES** générales cycles et motos prendrait représentation de pièces détachées de toutes marques. — **M. DUCCESCHI**, 23, boul. Baudin, ALGER.

**EMBIELLAGE** D.K.W., B.M.W., réalésage toutes marques, pistons traités. Embiellage Zundapp et tous les embiellages. Spécialiste réalésage Simca 5 et toutes catégories. — **M. HUARD**, 112, rue Marius-Aufan, LEVALLOIS (Seine).

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

**RAYONNAGES** et roues complètes pour motos, vélomoteurs, cyclomoteurs, etc., redressage et recentrage, dévoilage. — **Marcel ROCHE**, 4, imp. Roux, PARIS (17<sup>e</sup>). Tél. : Car. 34-12.

## LE HALL DE LA MOTO

est aussi celui des ACCESSOIRES

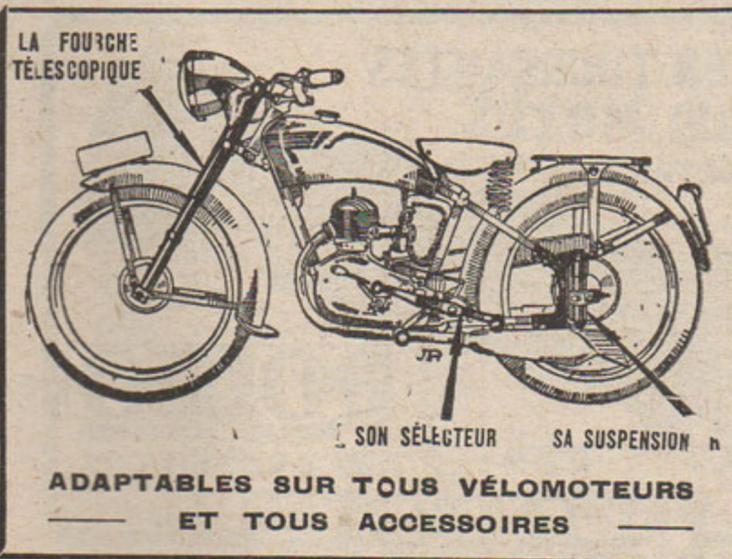
A la disposition de tous les motoristes et motocyclistes, le Hall de la Moto, 18-20, rue Rébeval, Paris (19<sup>e</sup>), peut fournir tous les accessoires : **électriques** (dynamos, avertisseurs, projecteurs, lampes, fil d'éclairage, d'allumage, bougies, volants magnétiques et leurs pièces détachées), ampèremètres, accumulateurs, redresseurs de courant, etc...; **mécaniques** (béquilles, carburateurs, moyeux, poignées tournantes, pompes à huile, ressorts, garde-boue, jantes); **d'équipement** (avertisseurs de route, compteurs, gaines recouvertes, porte-bidons, tansads, repose-pieds, nécessaires de réparations, tubulures d'essence, boîtes à outils et à chambre à air, porte-bagages, etc...), tous les câbles, etc...

Toutes les pièces détachées d'origine ou non d'origine adaptables aux machines de tous

types de Motoconfort, Peugeot, Terrot et de nombreuses autres marques *françaises exclusivement*. Un stock particulièrement complet de pièces pour les modèles anciens de Peugeot et surtout P.50, 51, 52, 53, 105, 107, 108, 109, 110, 112, 115, ainsi que pour tous les modèles récents ou actuels de Motoconfort, Peugeot et Terrot.

Tous les modèles présentés au Salon par ces trois marques et par Bernardet sont en vente au Hall de la Moto qui, pour certains types, peut livrer très rapidement et équiper des meilleurs accessoires aux conditions les plus avantageuses.

Le Hall de la Moto expédie dans toute la France et à l'étranger toujours contre remboursement. Pour éviter toute erreur il est préférable d'envoyer les modèles de pièces demandées par lettres séparées.



## AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE  
GNOME-RHONE  
- JONGHI -  
KELLER-ESCOFFIER  
- M. R. Etc... -

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES  
ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

### SPÉCIALITÉS

— RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS —  
RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES  
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS

# SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : **Charles BELLISSENT**  
Ex-Champion d'Europe de DIRT-TRACK

88, Avenue Paul-Doumer - PARIS - 16<sup>e</sup> — Tél. : AUT. 18-42

MOTOS - VÉLOMOTEURS  
TRIMOTEURS - SCOOTERS

# HALL DE LA MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL, PARIS (19<sup>e</sup>) - BOT. 27-12

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
ACCESSOIRES - FOURNITURES

PEUGEOT - MOTOCONFORT  
TERROT - BERNARDET

## MOTO-DANTON

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - Tél. PER. 19-11

SPÉCIALISTE

## HARLEY-DAVIDSON

PIÈCES DÉTACHÉES — ÉCHANGES STANDARD  
:: MOTEURS & CYLINDRES TYPES M.P. 750 LAT. ::  
SELLE BIPLACE ADAPTABLE — PARE-BRISE

AGENCES : MONET-GOYON - MAGNAT-DEBON, etc.  
DISTRIBUTEUR : SIDE-CAR SIMARD

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

GRAND CHOIX de Motos et Side-cars neufs et d'occasion

**L'AVERTISSEUR**  
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE  
**SANOR**

*Peut équiper  
tous les vélomoteurs*



**SANOR**  
ANCIENS ETS. GENTILHOMME  
86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie  
Tél. : DÉFense 30-40

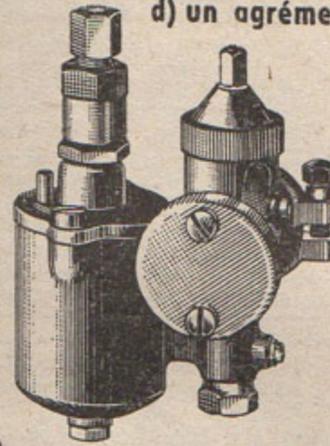
**L'ESSENCE EST LIBRE !**

Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur  
Avec le carburateur

# ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :

- a) des départs à froids instantanés
- b) des mises en actions rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation



## ZENITH STROMBERG

gagne en 1949  
RALLYE DE MONTE-CARLO  
GRAND PRIX DE FRANCE  
GRAND PRIX DE PARIS  
GRAND PRIX DE BELGIQUE  
RALLYE DES ALPES

AJANVIC

## POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS

PRIX AU DÉTAIL 335 FR<sup>S</sup>



**ROLEO**

REMISE AUX GROSSISTES

**POLLET.C<sup>IE</sup>**  
64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT - PARIS - XI<sup>e</sup>  
R.C. SEINE: 176.278 - TEL. ROQ. 60-42

PUB. G. SWEERTS

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

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



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

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

VENTE A CRÉDIT

Toutes Réparations

GRAND CHOIX  
D'ACCESSOIRES  
et d'OUTILLAGE

PIÈCES DÉTACHÉES  
D'ORIGINE

# HORDELALAY

COUREUR PROFESSIONNEL — AGENT EXCLUSIF

## MOTOBÉCANE

CYCLES

MOTOS

- 122 -

Route de Fontainebleau  
ATHIS-MONS (S.-&O.)

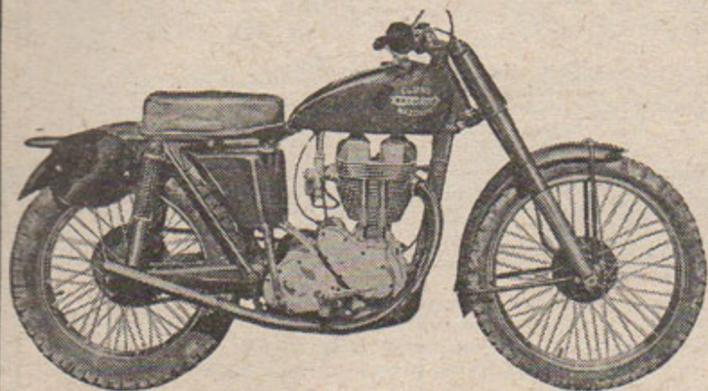
Tél. : BEL. 46-63

Livraison ultra-rapide

EXPÉDITIONS  
dans TOUTE LA FRANCE

### MAZOYER - type FLÈCHE D'ARGENT

La Moto du Sportif, vous sera livrée incessamment par les



Établissements  
**NATIONAL  
MOTO**

R. MAZOYER  
*Constructeur*  
66, Rue Nationale  
PARIS (13<sup>e</sup>)  
GOBelins 29-83

### RENAULT & CAMUS

*LIVRENT RAPIDEMENT*

#### ALMA - GNOME - MOTOBÉCANE

RÉPARATIONS ET MISE AU POINT TOUTES MARQUES

OCCASIONS ÉTAT DE NEUF A PROFITER

NORTON 16 H - N.S.U. 250 - D.K.W. 350 - B.M.W. 350

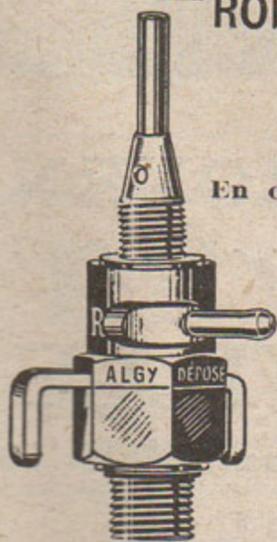
VÉLOMOTEURS DIVERS

2<sup>bis</sup>, Rue du Troisy, CLAMART (Mairie) - MIC. 06-35

### ROBINET "RÉSERVE D'ESSENCE" "ALGY"

Se monte sur toutes les machines françaises,  
anglaises et allemandes

En cas de panne la réserve permet de faire  
une trentaine de kilomètres



A la demande le robinet est livré  
avec son "FILTRE ALGY"

EN VENTE CHEZ TOUS LES  
GROSSISTES & ACCESSOIRISTES

Renseignements : Ét<sup>s</sup> ALGY  
64, Rue de St-Mandé  
A SAINT-MAURICE (Seine)  
Téléph. : ENT. 19-23

# Indian

## F. TAURY

50, Rue Mirbeau - PARIS

Tél. : ÉTOILE 12-30

### Moteurs échange standard

500 cc. - 1.200 cc.

PIÈCES D'ORIGINE

RÉALÉSAGE - RECTIFICATION

EMBIELLAGES

## Toutes Pièces "PEUGEOT"

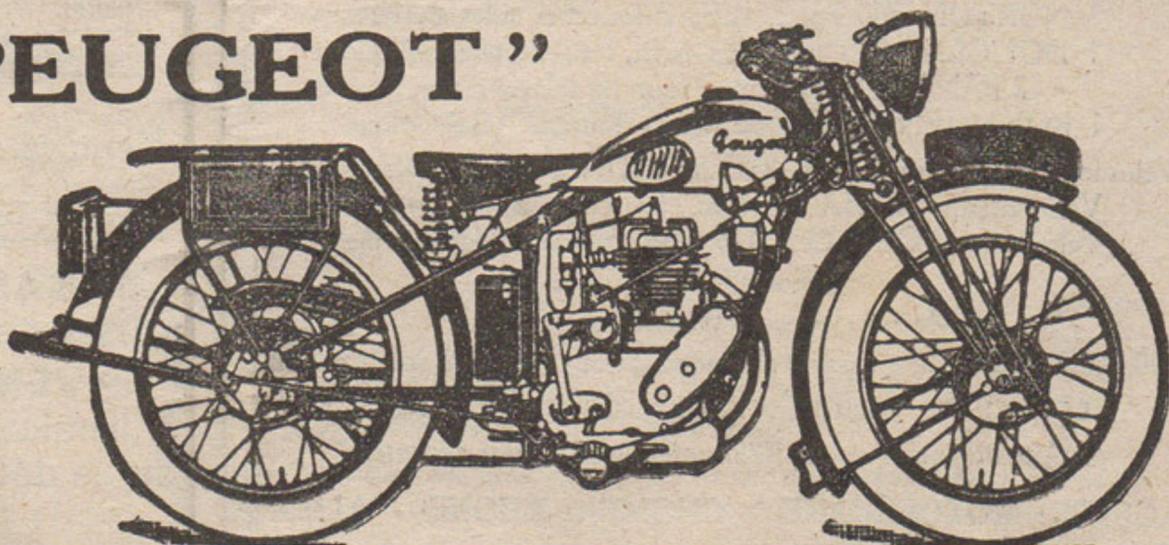
de P. 50 à P. 112

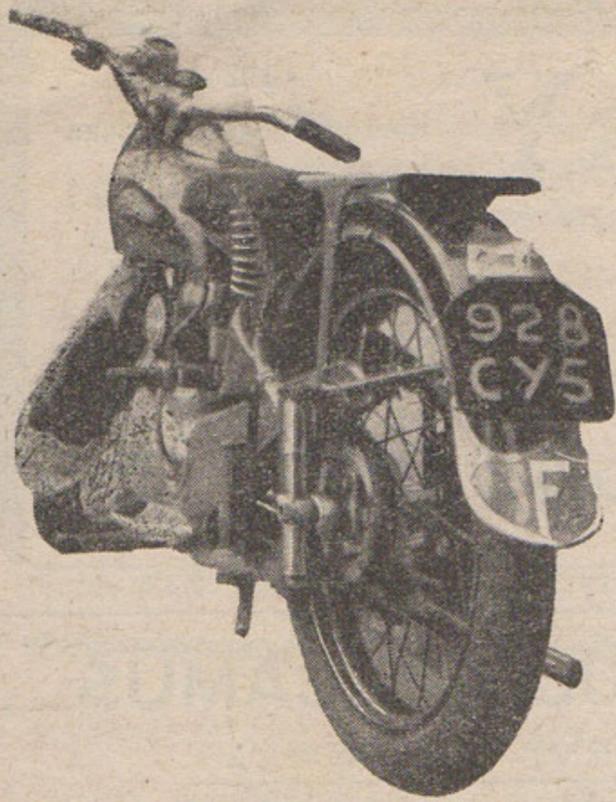
D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ<sup>ts</sup> Gilbert GUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149





# MOTOS CYCLES ACCESSOIRES

36, RUE PAUL-BOUNIN - NICE

Possesseur de Vélocycleurs 125 cm<sup>3</sup>...

Avec un équipement M. C. A. vous aurez :

Un éclairage parfait

**Coffre protecteur de Batterie**

Votre volant magnétique à l'abri

**Carter protecteur enjoliveur**

Un meilleur rendement

**Silencieux tubulaire, alliage spécial**

Une moto élégante

**Sabots enjoliveurs de garde-boue**

Dépositaires Généraux pour la France et Colonies

Adaptable Magnat-Debon - Terrot :

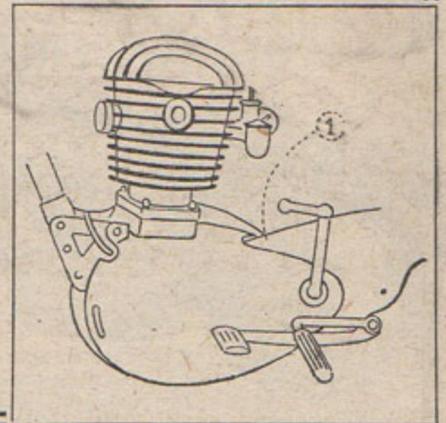
**ONDA**, 15, Rue Trachel - NICE

Adaptable Motobécane - Motoconfort :

**PERROTIN**, 23, Avenue Cyrille-Besset - NICE

Adaptable Peugeot et France Motor Cycles :

**C. M. L.**, 28, Rue Gioffredo - NICE



## P. LADEVÈZE

50, Rue Brunel, 50 - PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTOILE 24-66

Agent exclusif :

**ARIEL - PANTHER  
GILERA - IMME**

VOUS OFFRE : *Motocyclettes neuves payables en Frs, sans licence, modèle Salon 1949*

ARIEL 1000 cmc., 4 cylindres aluminium, fourche télescopique

ARIEL 500 cmc., twin, rapide, fourche télescopique

2 ARIEL 500 cmc. V.H., rapide, monotube, fourche télescopique

1 ARIEL 500 cmc., R.H., 2 tubes, fourche télescopique

1 NORTON 500 cmc., E.S. 2 fourches télescopiques

1 DOUGLAS 350 cmc., flat-twin, fourche télescopique

2 PANTHER 250 cmc., fourche télescopique

1 ROYAL ENFIELD 500 cmc., fourche télescopique

Vélocycleurs 125 cmc., GNOME-et-RHONE, fourche télescopique

Vélocycleurs ALMA 125 cmc., fourche suspension AR.

Vélocycleurs GUILLER 125 cmc., fourche télescopique

Scooters A.G.F.

60 Motocyclettes et vélocycleurs garantis

200 épaves Motos anglaises et allemandes pouvant être immatriculées

LIVRAISON IMMÉDIATE FRANCE ET COLONIES

Réparations de tous Vélocycleurs et Motos récentes

AGENT : MOTOBÉCANE - GNOME-et-RHONE - ALMA

Au SECOURS des petites bourses

Vous cherchez le MOYEN  
d'acheter une moto ?

## MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES : 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-11<sup>e</sup>

VOUS L'OFFRE

Grand choix } TERROT - MOTOBÉCANE - GUILLER  
toutes } MONET-GOYON - JONGHI - BERNARDET  
marques } MATCHLESS - PUCH... et les occasions

Rendez-nous visite

Deux moyens faciles vous sont offerts :

1<sup>o</sup> **SANS INTÉRÊT** paiement mensuel avec versement à volonté sous certaines conditions ;

2<sup>o</sup> **VENTE A CRÉDIT** courante : 1/3 comptant à livraison, solde 6 à 10 mois avec 13 % intérêt sur le découvert.

30 fr. timbres-réponse renseignements.

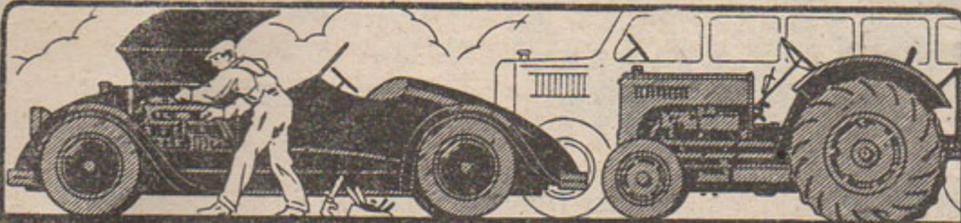
AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd  
Soult



PARIS  
XII<sup>e</sup>

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



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 - AUTORAIS (Chemins de Fer France et Colonies) - P.T.T. - MOTOCULTURE, etc..

Publicité LANGLET

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

**REYDEL**

DESSUS  
de  
SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

✚ LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES ✚

**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<sup>e</sup>)

Métro : Porte de Versailles

Téléph. : LEC 80-62

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

VÉLOCETTE

Motobécane **TERROT**

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

Les derniers modèles  
AUTOMOTO, GNOME-&-RHONE, MONET-GOYON  
MOTOBÉCANE, TERROT, JONGHI  
que vous avez admirés au Salon  
Vous pouvez les acquérir rapidement en les commandant  
à l'agent qualifié

**Marcel PERRIN**

Recordman du Monde

**50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)**

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOLitor 29-62

DÈS MAINTENANT, chez tous les Revendeurs

**AMAC**

Vous trouverez :

LES POIGNÉES  
TOURNANTES MODERNES

LES GUIDONS  
TOUT ÉQUIPÉS

— à tirage rectiligne —  
Double hélice (ouverture rapide)  
Simple hélice (ouverture lente)

Toutes formes, pour toutes marques  
Chromés sur cuivre à épaisseur  
et d'une présentation impeccable

Société AMAC, 40, Rue de Villiers, LEVALLOIS - Tél. PER. 51-46 et 47

BULLETIN D'ABONNEMENT

**MOTOCYCLES**

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

• • •

NOM : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

L'Abonnement partira du N° \_\_\_\_\_

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française .. .. . 300 fr.  
Étranger. .. .. . 450 »

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

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

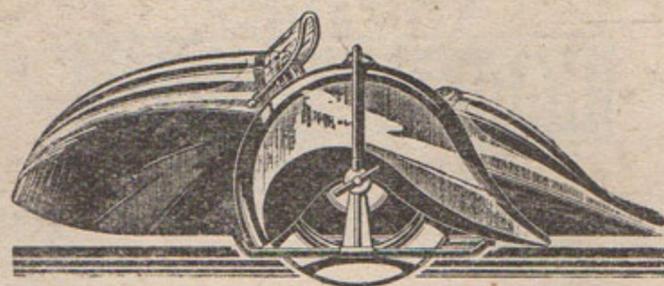
USINES ET BUREAUX  
93. Route d'Heyrieux  
— LYON —  
42. Rue Brunel  
PARIS  
XVI<sup>e</sup>

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET  
des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

— ELEGANCE • SECURITE • CONFORT —

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



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE  
BAZIN, 18, Rue Pasteur, PUTEAUX 0 0 0 0

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

**R. KIÈNE**

73, Quai du Point-du-Jour, 73  
BILLANCOURT  
MOL. 64-02

Vous livre rapidement :

MOTOCONFORT 125 et 175. — MAGNAT-DEBON 125  
Scooter A.G.F. - Prend commande  
des 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

LICENCE FRANÇAISE  
**D.K.W. AUTO UNION**  
**83 STATION SERVICE 83**  
Avenue de la Grande-Armée  
PASSY 46-25 46-45  
46-70 46-79 PARIS (XVI<sup>e</sup>)  
VENTE et ACHAT

**SOCIÉTÉ CENTRALE  
DE PIÈCES MOTO**  
44, Rue de La Condamine, PARIS (17<sup>e</sup>)  
Téléphone : MARcadet 45-75

Pièces détachées anciens et nouveaux modèles : origine  
et adaptables - Chaînes - Roues - Carter moteur et Boîte  
de Vitesse - Spécialistes Redressage Cadre et Fourche -  
Embiellage - Réalésage - Remise en état Volant magnétique  
et Magnéto - Échange standard cylindres et embiellages -  
Stock Gurtner - Remise à neuf Moteurs et Boîtes  
REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS

**U. C. M.**  
123, Av. de l'Agent-Sarre, COLOMBES (Seine)  
Téléphone CHARlebourg 00-67

Nos Moyeux arrière suspendu. Licence "ROBAIL"  
MOTOS - VÉLOMOTEURS - SIDE - Etc.  
Livraison rapide pour machines de série  
Station de pose et montage "NIVEL"

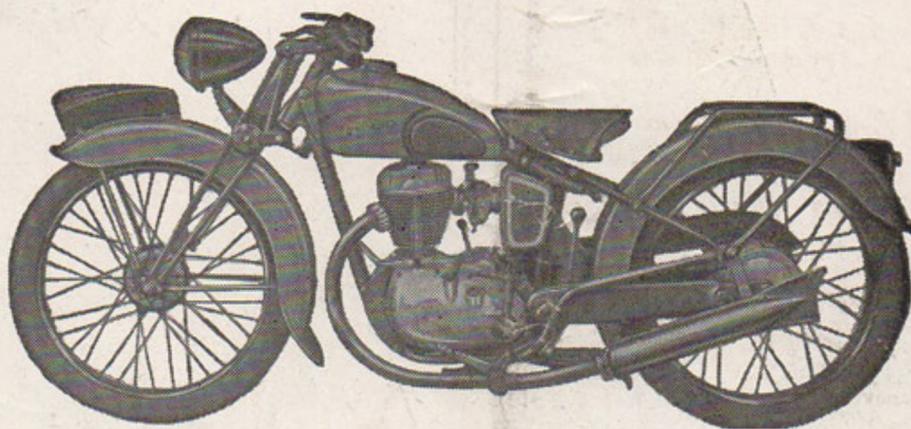
**YELLOW**  
*La chaîne française*  
de qualité  
Une fabrication SEDIS  
19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI<sup>e</sup>

# NEW-MAP

*"La Motocyclette de grand luxe"*

Les plus **BEAUX**  
**VÉLOMOTEURS**

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



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

**3** SUPÉRIORITÉS  
INCONTESTÉES

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

## Motocyclettes **NEW-MAP**

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton - Tél. : DIDerot 73-83

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

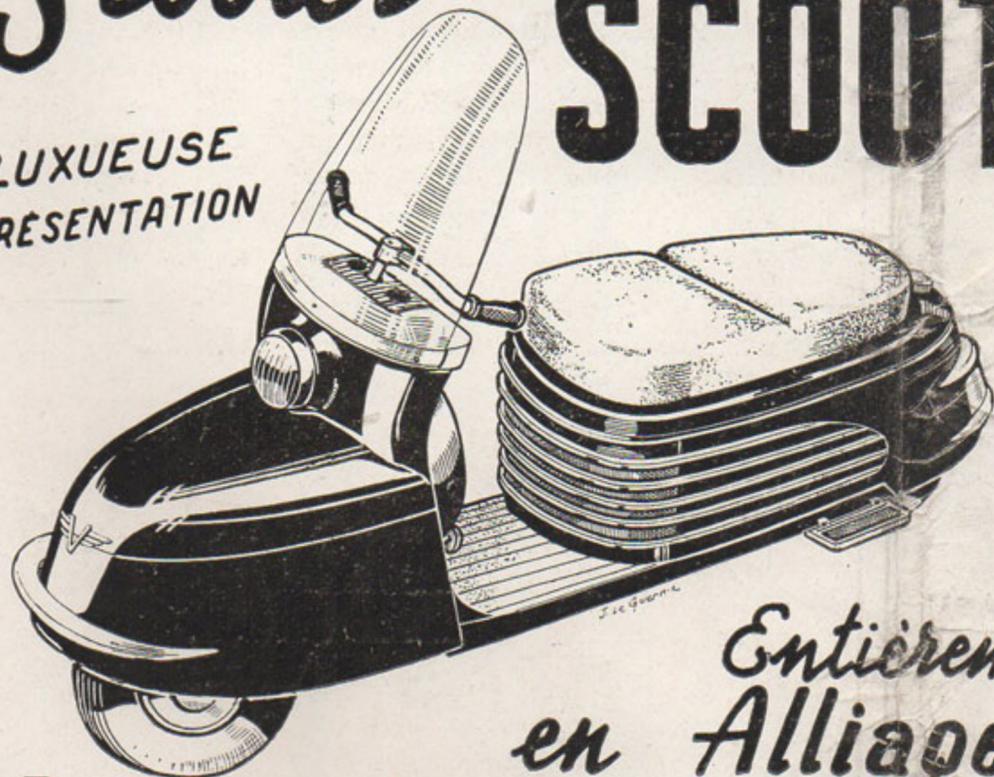
NANCY, 3, Rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60

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

# Scouter

LUXUEUSE  
PRÉSENTATION

# SCOOTAVIA 125



LONGUEUR.	2 <sup>m</sup> 05
LARGEUR AU GUIDON.	0 <sup>m</sup> 75
HAUTEUR AU PARE-BRISE.	1 <sup>m</sup> 35
FREINS DE 130 mm.	
ROUE DE RECHANGE.	
POIDS A VIDE.	55 kg
MOTEUR LARDY 125 cm <sup>3</sup>	
REFROIDISSEMENT PAR TURBINE	
VITESSE MAXIMUM.	75 km/h
ECLAIRAGE PAR ACCUS 6 VOLTS	

Entièrement  
en  
Alliages légers

**CATALOGUE  
ILLUSTRE  
SUR DEMANDE**

## Productions

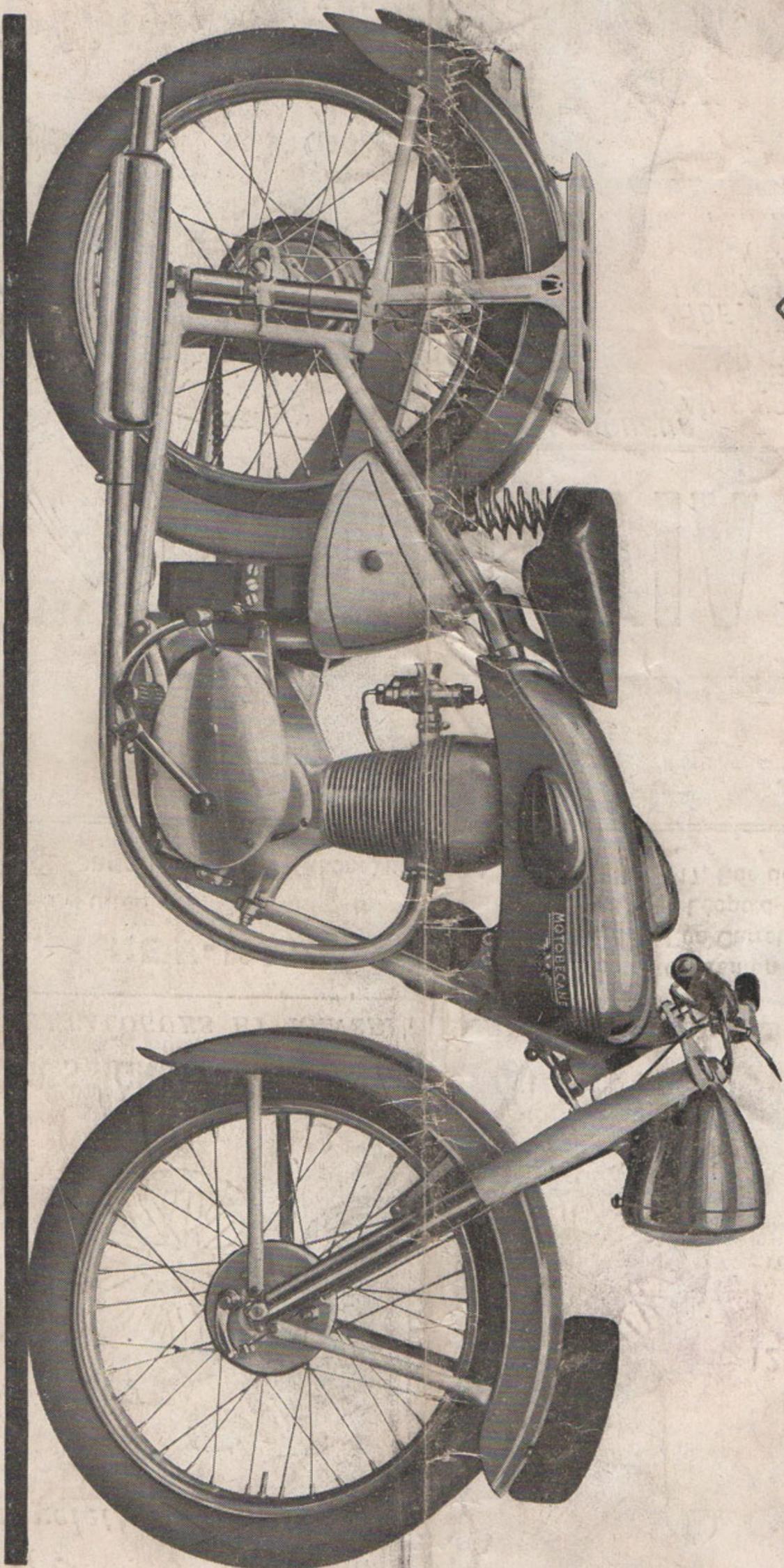
**SCOOTAVIA** 117. RUE MANIN  
PARIS. 19

# MOTOBÉCANNE



AU SALON - STAND 13 - G<sup>DE</sup> NEF  
*présente*

**LA MOTOCYCLLETTE 2 cv. 175 cmc.**  
TYPE Z 2 C



FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

TENUE DE ROUTE IDÉALE

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANNE : 18, Rue Lesault - PANTIN (Seine)

*Logo Motobécane  
gilette  
moteur à vapeur  
cote position de  
plan*