

3^e ANNÉE — N° 31

REVUE
MENSUELLE

FÉVRIER 1950

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



Le PENNEN

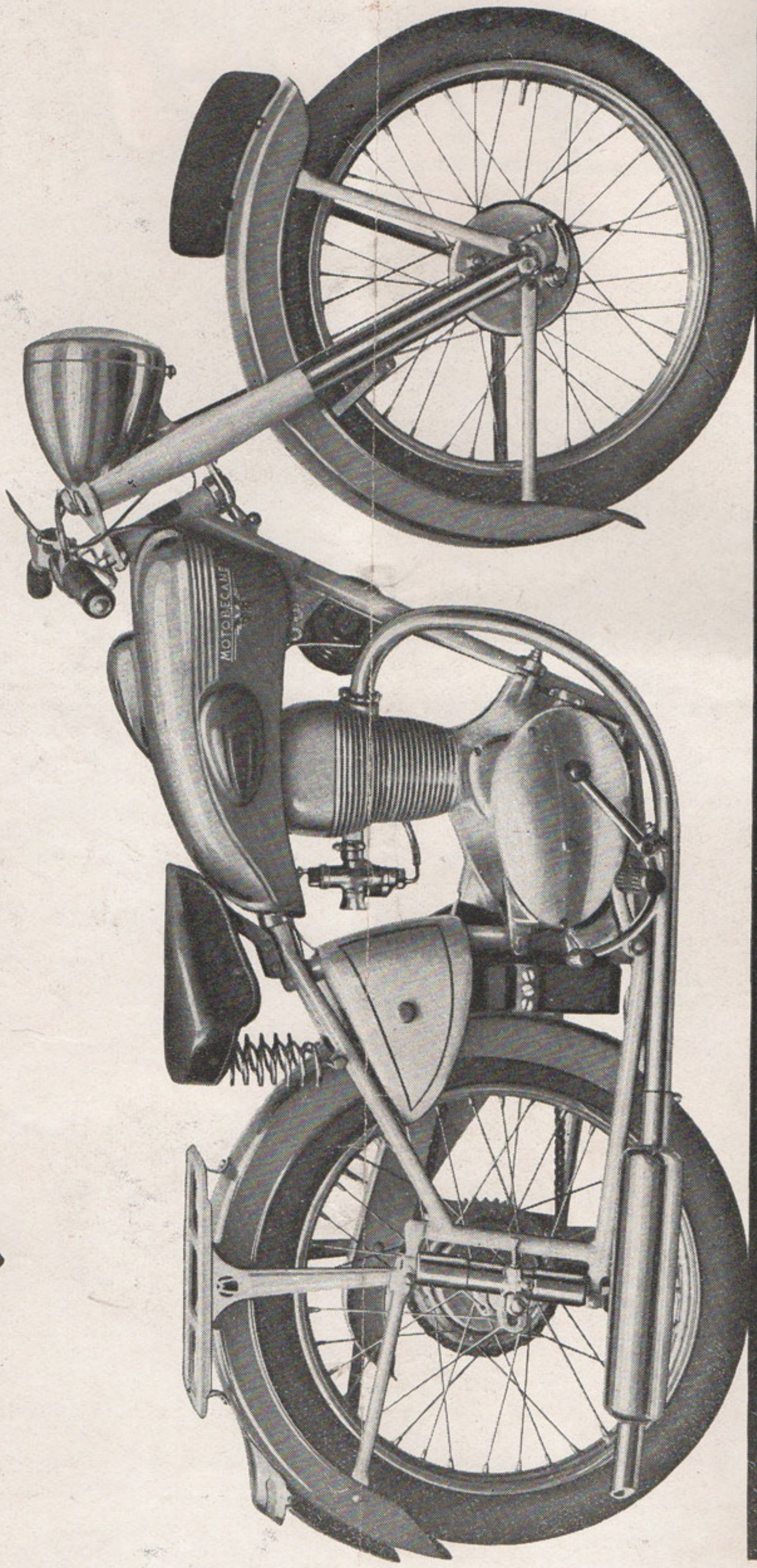
30F

MOTOBÉCANE



LA MOTOCYCLETTE 2 cv. 175 cmc.

TYPE Z 2 C



FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

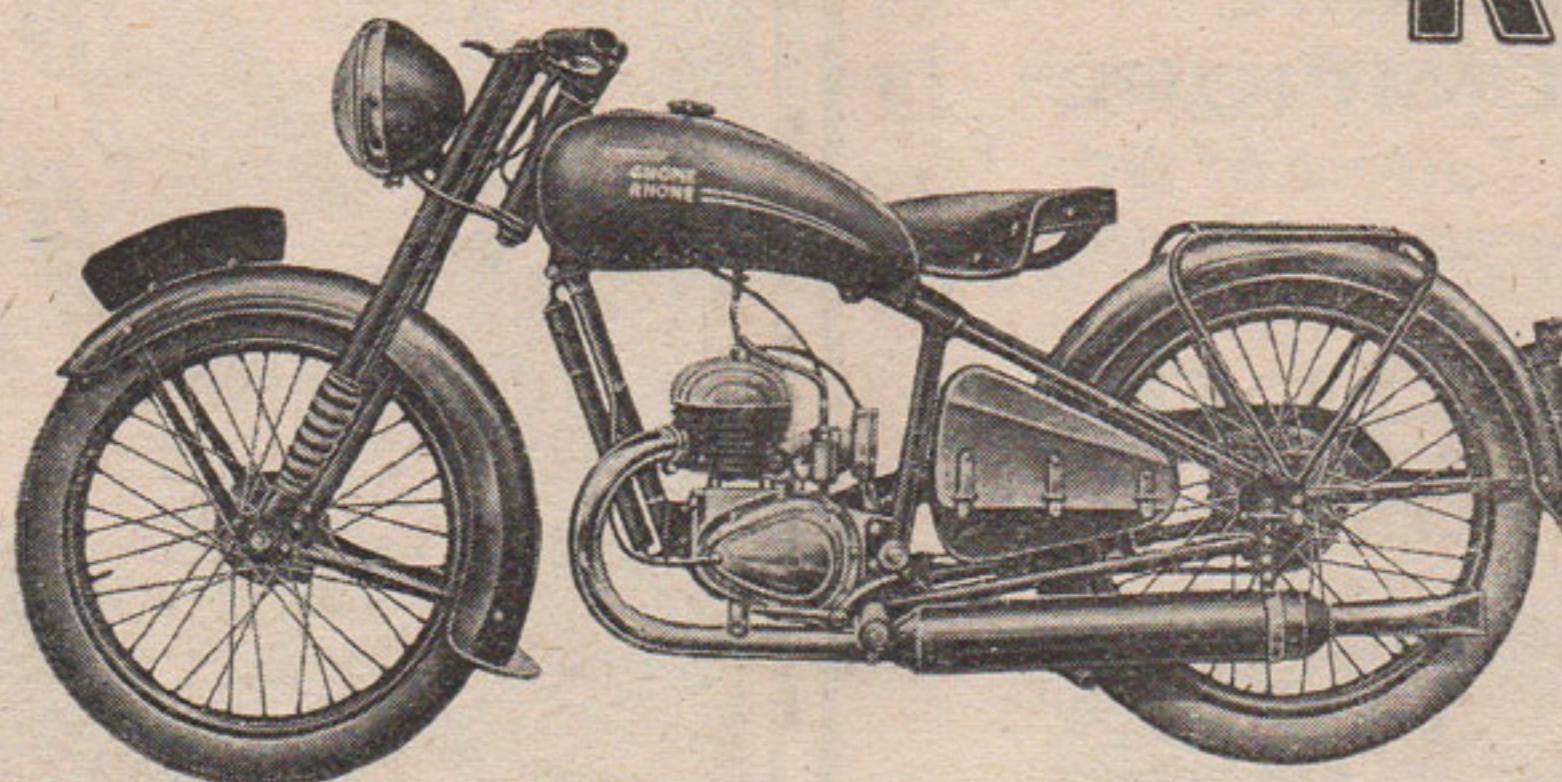
TENUE DE ROUTE IDÉALE

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

LA SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

PRÉSENTE LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

GNOME RHONE



125 cc. type R 4 à Sélecteur

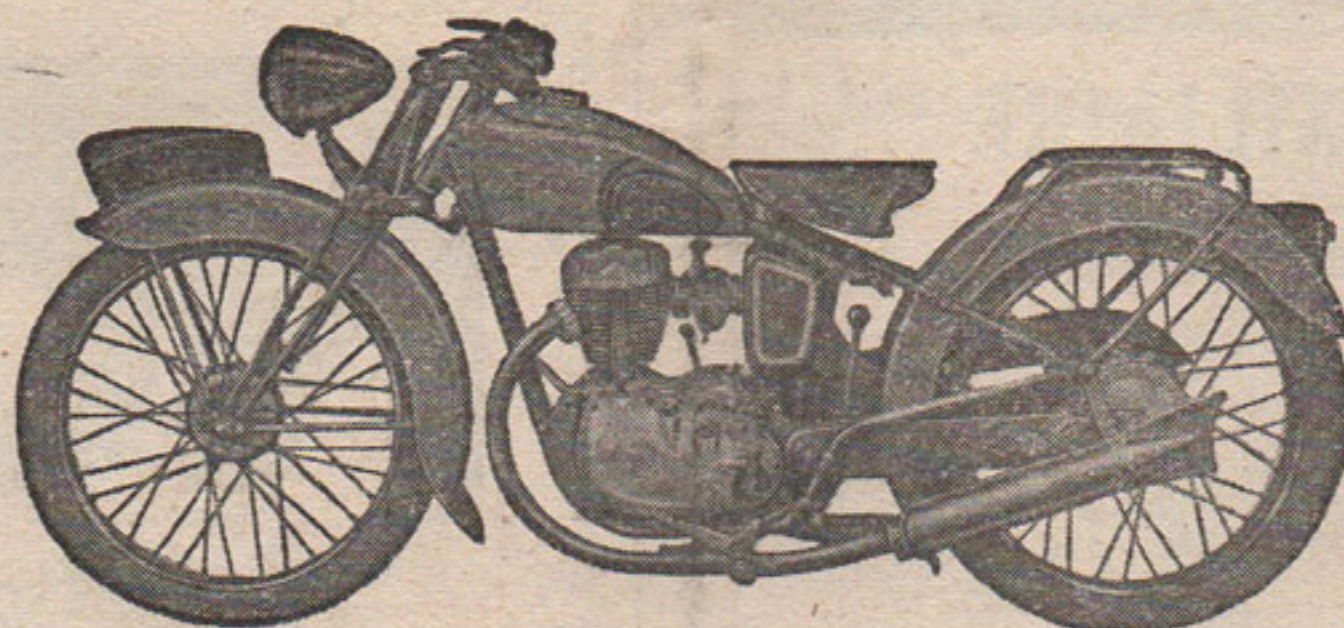
Vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS - KLE. 90-56
Pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS - AUT. 08-90

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

Les Véломoteurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.
(boîte séparée)
3 vitesses

et

125 cmc.
(bloc-moteur)
4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

BERNARDET SIDE CARS
FRÈRES

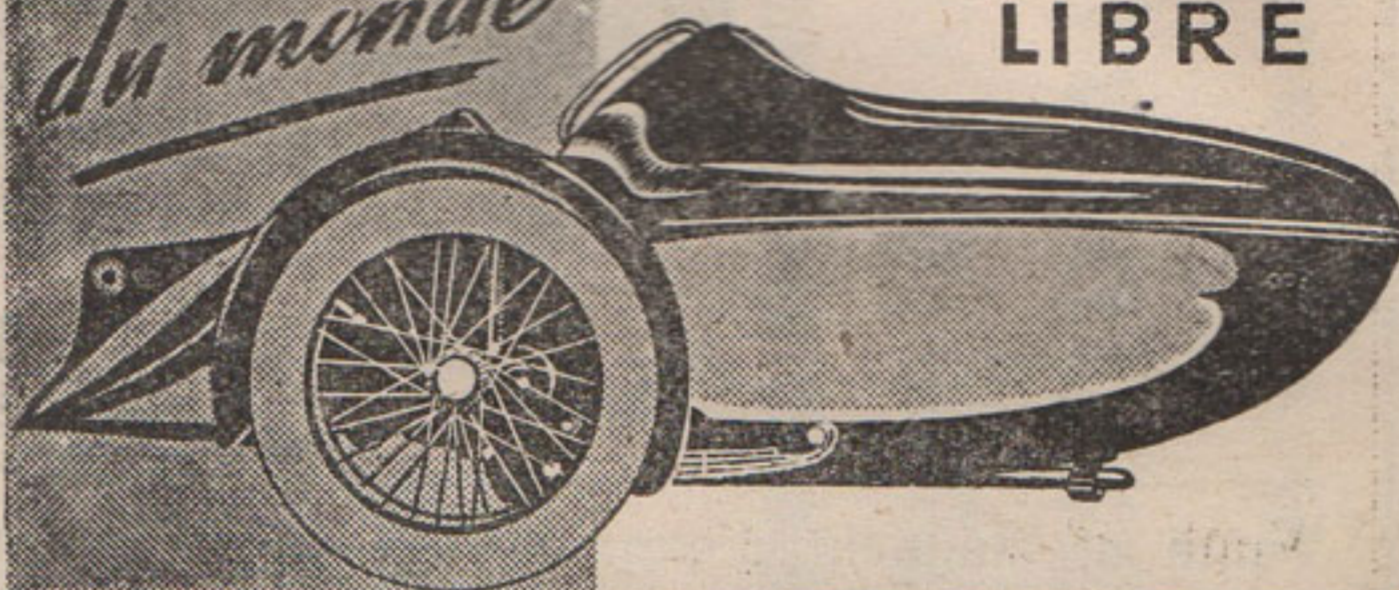
22

RECORDS

du monde

*grand routier
grand sport*

**VENTE
LIBRE**

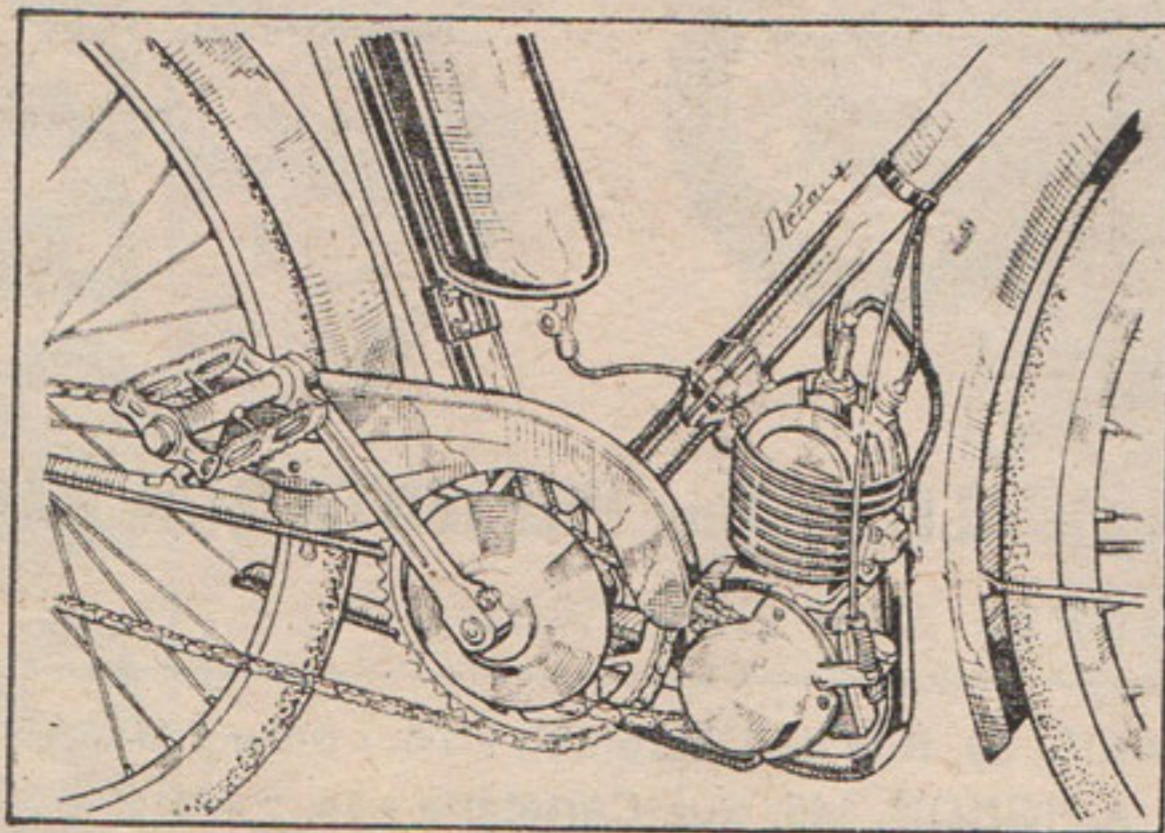


104 AV DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON/BAGNEUX - Tél. ALESIA 24-20

VIMMER

MOTEUR AUXILIAIRE

s'adapte sur toutes les bicyclettes



ETABLISSEMENTS "IMEREX"

2, RUE BRUNEL - PARIS-XVII^e

EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

NOVI

POUR

**VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS**



S.A. Novi Capital 16.000.000

12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Tel.: Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

LA PLUS GRANDE EXPOSITION

Vous cherchez le MOYEN
d'acheter une moto ?

MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES : 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-11^e

vous L'OFFRE

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

Livraison rapide et modèles disponibles

RENDEZ-NOUS VISITE

Deux moyens faciles vous sont offerts :

- 1^o **SANS INTÉRÊT**, paiement mensuel avec versements à volonté sous certaines conditions ;
- 2^o **VENTE A CRÉDIT** courante : 1/3 comptant à livraison, solde 6 à 10 mois avec 13 % d'intérêt sur le découvert.

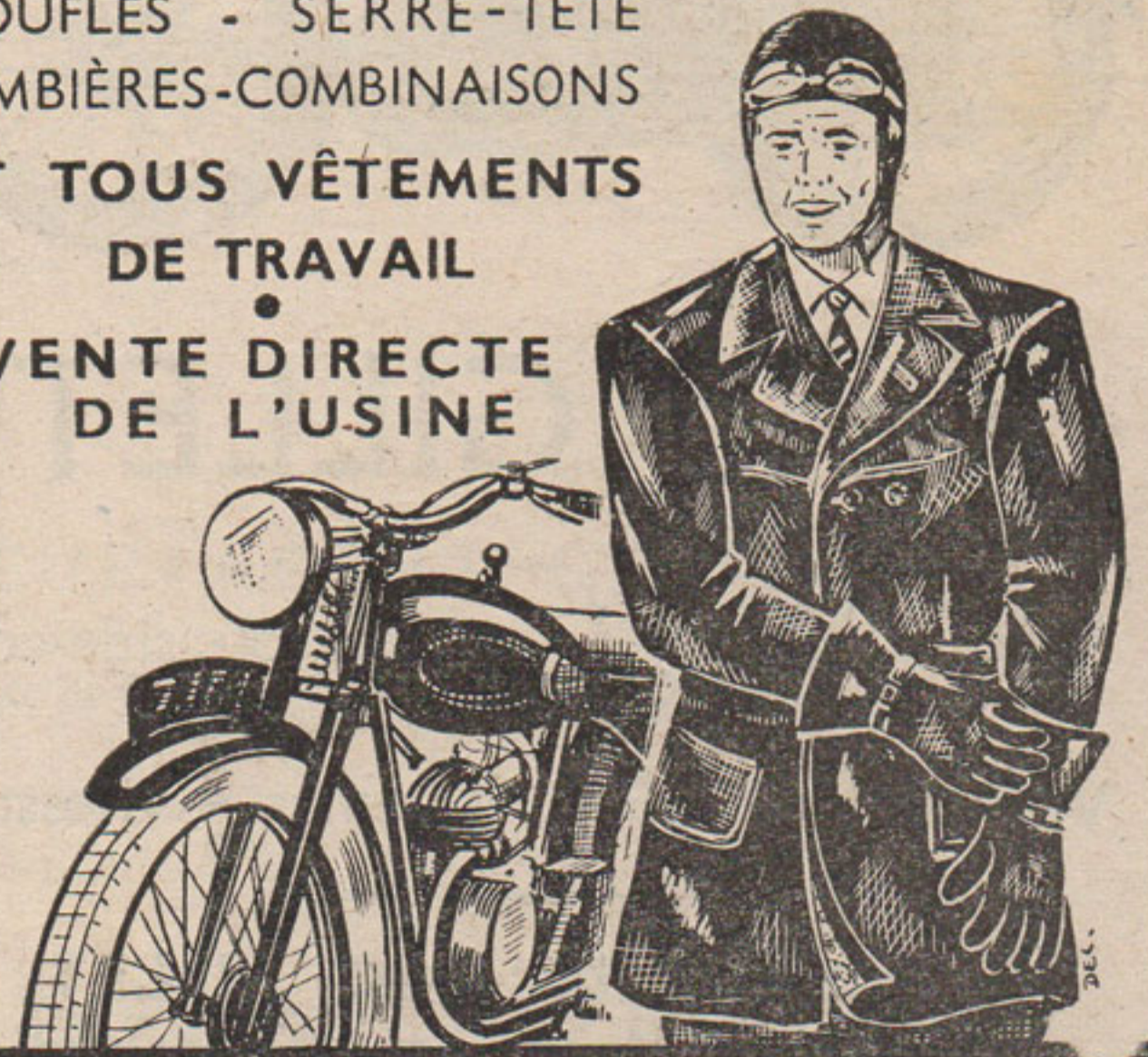
30 francs timbres-réponse renseignements.

MOTOCYCLISTES!

**TOUS VÊTEMENTS
CUIR & TOILE - GANTS**

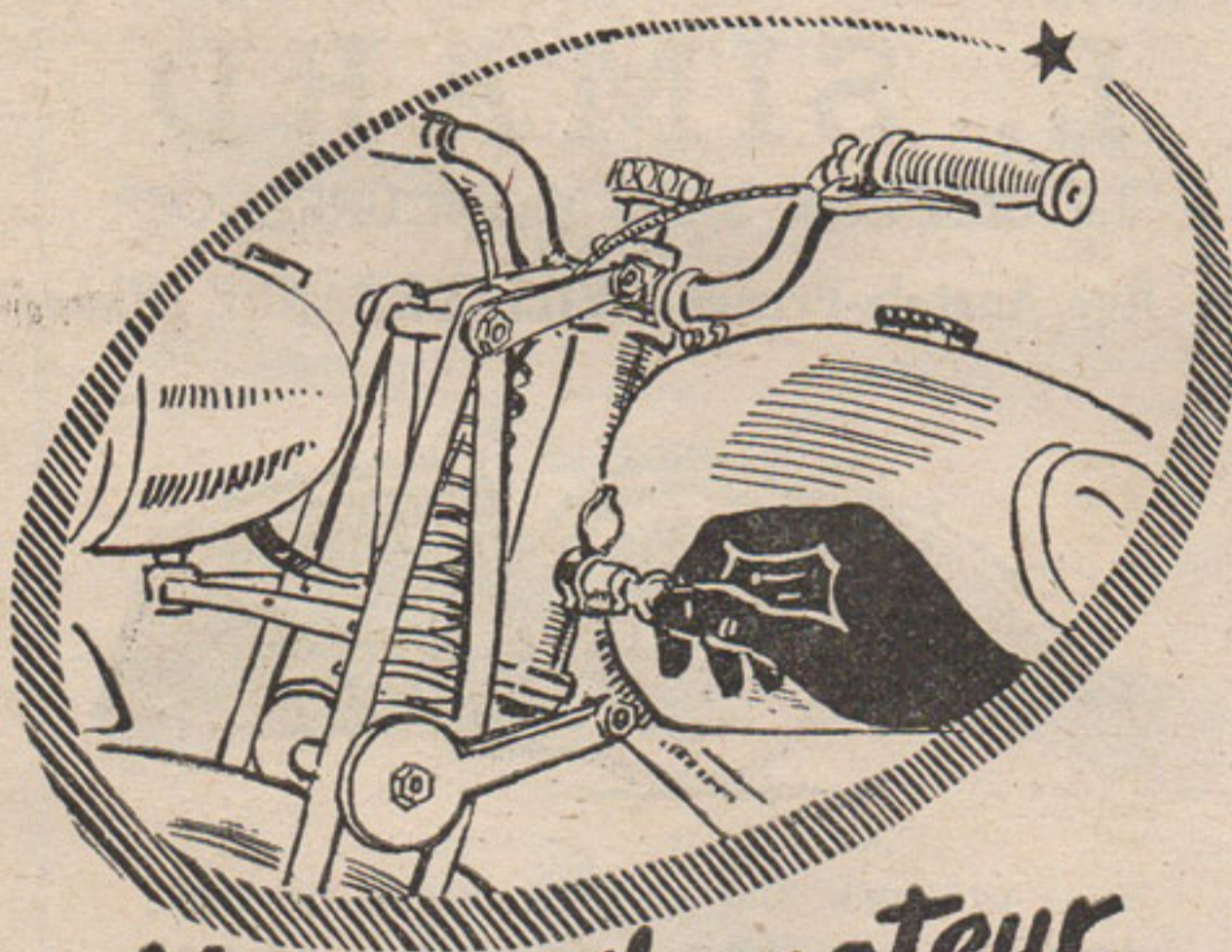
MOUFLES - SERRE-TÊTE
JAMBIÈRES-COMBINAISONS
ET TOUS VÊTEMENTS
DE TRAVAIL

VENTE DIRECTE
DE L'USINE



MANUFACTURE PARISIENNE DE PROTECTION

5, Rue Saulnier, PARIS (9^e) - Tél. : TAI 82-18



**Votre vélomoteur,
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

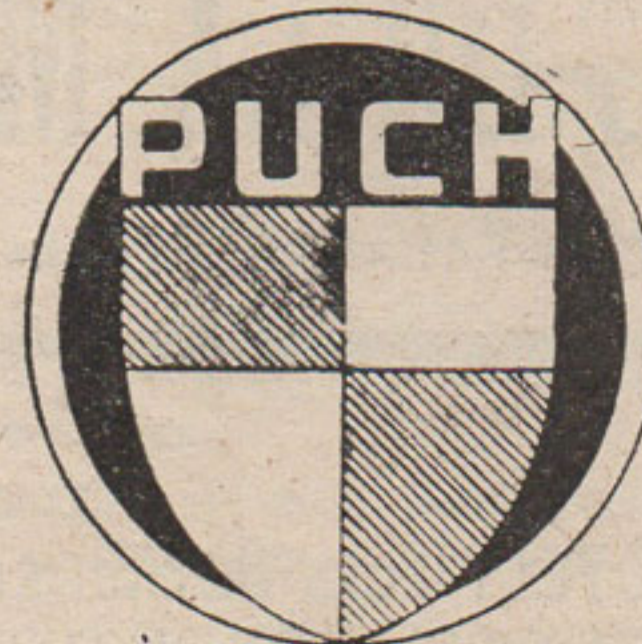
51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 41-35

R. KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT Tél. : MOL. 64-02
(Pont de Billancourt)

AGENT OFFICIEL

Vous présente à partir du 1^{er} Février
Les célèbres MOTOS et VÉLOMOTEURS



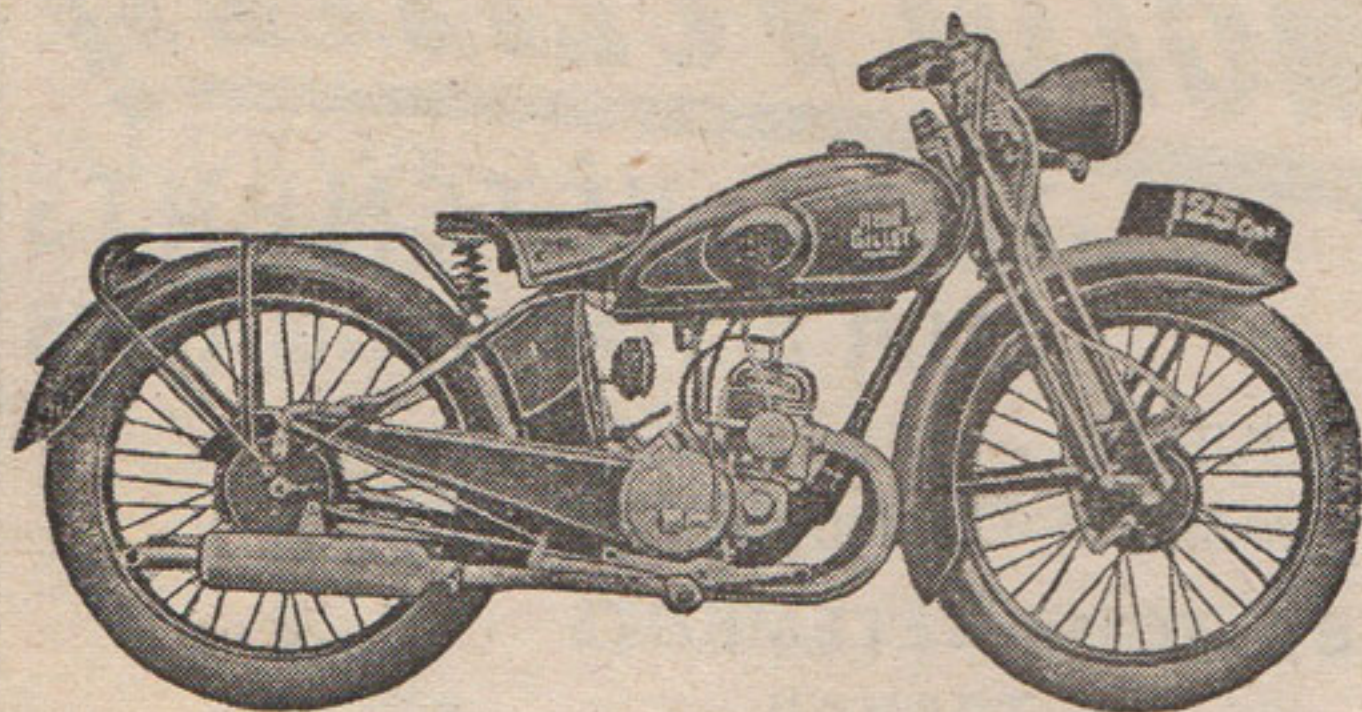
DERNIERS
MODÈLES

125 cm³
et 250 cm³

125 cm³ Touriste 121.325 fr. - 125 cm³ Sport 141.700 fr.
250 cm³ Sport 186.500 fr.

DÉLAI DE LIVRAISON UN MOIS

Vous assure les réparations et toutes
PIÈCES DE RECHANGE



René GILLET

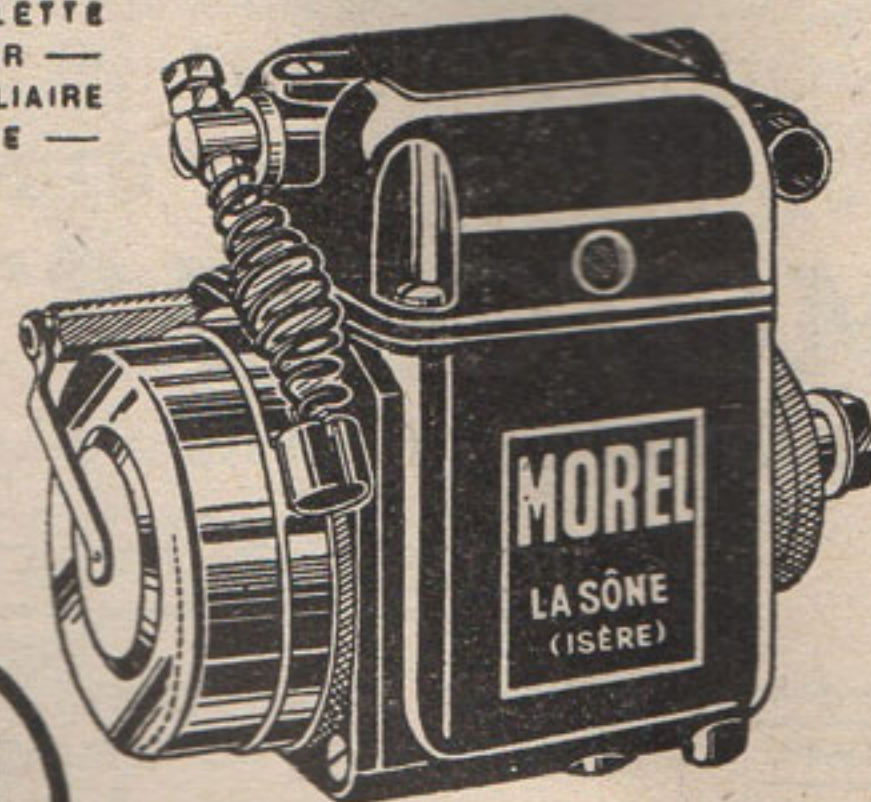
Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

MAGNETO

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



MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

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

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.14

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 —

MOTOS - VÉLOMOTEURS
TRIMOTEURS - SCOOTERS

HALL DE LA MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL, PARIS (19^e) - BOT. 27-12

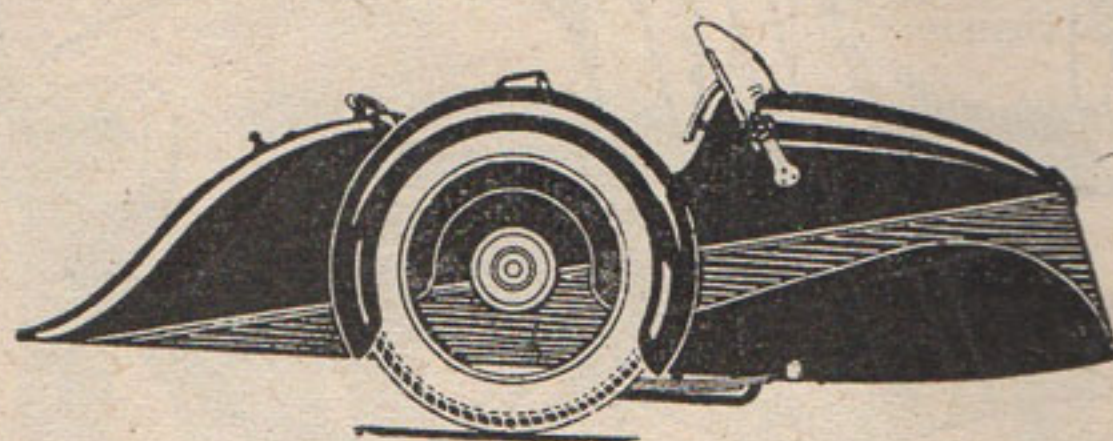
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ACCESSOIRES - FOURNITURES

PEUGEOT - MOTOCONFORT
TERROT - BERNARDET

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 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

MOTOCYCLETTES

ETABL^{TS} PIERRE HUMBLLOT

72-79-81, Rue du Faubourg Saint-Jacques - PARIS-14^e

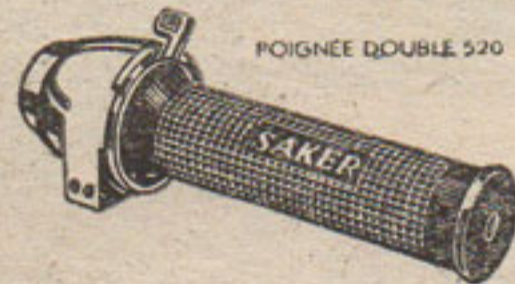
Téléphone : GOBelins 24-32 - 31-24



— IMPORTATEUR-AGENT GÉNÉRAL —
POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

AGENCES PROVINCE DEMANDÉES

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS
1924 - 1949



SAKER
LEVALLOIS-PERRET

SAVOUS PARIS

Arrêtez dès aujourd'hui votre moto neuve
livrable de suite

Chez LADEVÈZE

50. Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. : ÉTOile 24-66

EXPÉDITION CONTRE REMBOURSEMENT

PANTHER — ARIEL — DOUGLAS — ROYAL-ENFIELD —
GNOME-RHONE 125 cc., fourche télescopique. 77.250 fr.
ALMA, fourche télescopique, susp. AR..... 98.000 fr.
— Luxe..... 103.000 fr.
GULLER 150 cc., fourche télescopique..... 129.500 fr.
SCOOTER A. G. F., suspension avant et arrière. 119.500 fr.
MOTOBÉCANE 350 cc., fourche télescopique,
suspension arrière..... 197.000 fr.
Scooter BERNARDET — et 60 motocyclettes : F. N. 49 —
B.M.W. — ZUNDAPP — TRIUMPH-TWIN, etc.

GRAND CHOIX DE PIÈCES DÉTACHÉES
— ACCESSOIRES —

Réparations par Spécialistes — Épaves anglaises à remonter

UNE VISITE S'IMPOSE

Réponse aux lettres accompagnées d'un timbre.

Georges MONNERET

LA COMPÉTENCE QU'ON NE DISCUTE PAS

97 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 7 FOIS CHAMPION DE FRANCE

PRÉSENTE POUR 1950 la

PUCH

qui réunit tous les perfectionnements

4 VITESSES, SÉLECTEUR, SUSP. ARRIÈRE — PRIX : 186.500 fr. TOUTE ÉQUIPÉE

TENUE DE ROUTE : fourche télescopique hydraulique. Cadre berceau.

MODERNISME : phare encastré, roues à broche.

PROPRETÉ : graissage séparé (pas de mélange d'huile à l'essence).

SÉCURITÉ : freins de 180 mm. de diamètre.

ÉCONOMIE : 3 litres aux 100 km. à 70 de moyenne.

CONFORT : suspension arrière réglable suivant 4 positions, solo et tansad, selle suspendue.

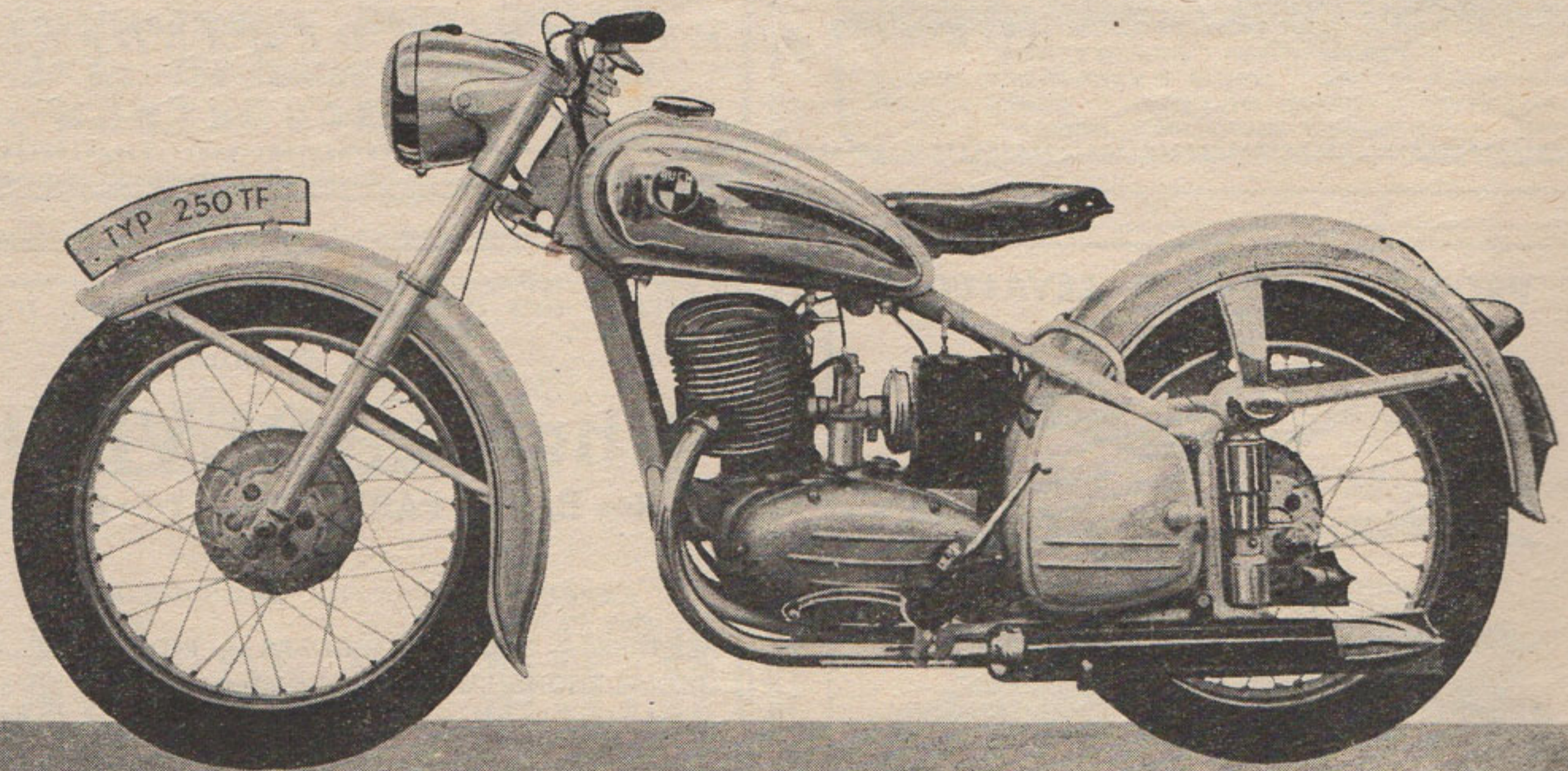
PROTECTION : garde-boue avant et arrière enveloppant, large carter de chaîne.

SOUPLESSE : moteur 2 temps, 2 cylindres.

PUISSANCE : 100 km. à l'heure au chrono 90 km./h. en sidecar.

PRATIQUE : béquille centrale, poignée de manœuvre, éclairage par batterie.

ÉQUIPÉE : grand coffre à outils, silencieux démontables, avertisseur électrique.



125 cmc. tourisme (mêmes caractéristiques) vitesse 80 km./h. (chrono) : **121.325 fr.**
125 cmc. sport — 2 carburateurs — vitesse 100 km./h. garantie : **141.700 fr.**

TOUS CES MODÈLES SONT LIVRABLES SOUS UN MOIS MAXIMUM

138, RUE DE TOCQUEVILLE (PORTE D'ASNIÈRES) et dans les deux succursales :

CENTRE : 7 et 9, Boul. Beaumarchais (Bastille) - TUR. 96-56 — SUD : 106, Av. Aristide-Briand (MONTROUGE) - ALE. 21-71

MONNERET est agent de toutes les marques

Tourisme et Championnat



*Champion de France de
Tourisme !!!*

*Magnifique fleuron pour
la marque qui, avec ses motos
de série, aurait triomphé des
difficultés accumulées sur
des milliers de kilomètres...
et remporté le titre.*

*Qu'en pensez-vous, cons-
tructeurs? Ne seriez-vous pas fiers d'arborer à
nouveau, sur tous vos réservoirs, la glorieuse et
significative cocarde tricolore?*

*Il y a trop longtemps que nos propres
palmarès proclament invincibles les bolides
étrangers; puisque, lourdement handicapés, vous
n'avez pas les moyens de les surclasser en vitesse,
faites la preuve que sur la route nos motos
françaises en valent bien d'autres; pour nous,
motocyclistes de tous les jours, c'est l'essentiel.*

*Si la course et les records captivent une
sélection de sportifs et de techniciens, par contre
de grands rallies, sur des machines semblables
aux nôtres, sont pour la plupart d'entre nous
autrement probants et riches en enseignements.*

*Le Championnat de France de Tourisme? Il
existait avant 1939 pour les marques et pour
les pilotes. Pourquoi ne pas le faire renaître?
Nouvel élan, émulation, nouvel essor.*

*C'est à l'active Ligue Motocycliste de l'Ile-
de-France que revient l'initiative récente de ce
vœu. Nous avons, de notre côté, dans un précédent
éditorial, préconisé la multiplication de ces
épreuves de tourisme; qu'un titre de champion
consacre les vainqueurs, ne serait-ce pas justice?*

Max Enders

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SEDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

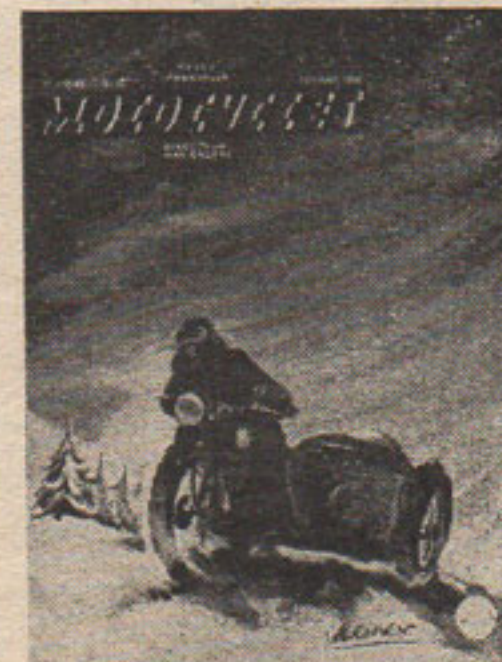
★ ★ ★

Sommaire

3^e ANNÉE — N^o 31 — FÉVRIER 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	8
● LA MOTO EN BELGIQUE, par Marianne Weber.....	14
● TROIS DANS UN, par Max End..	18
● TOURNIQUETS DE PROVENCE, par Porte.....	23
● DANS LES CLUBS.....	27

NOTRE COUVERTURE



Les difficultés, la lutte
contre les éléments
exaltent le vrai sportif.



Les ECHOS du MOIS

Camping à étages.



Notre confrère *Auto-Magazine* nous apprend que, fervents du camping, les Américains ont inventé une remorque à deux étages, télescopique, dans le sens de la hauteur et qu'on peut ramener, quand on

roule à une proportion normale, sans déranger le mobilier de l'étage supérieur qui se compose de trois chambres.

Nous avons nous-même doublé aux environs de Nogent-sur-Vernisson une importante remorque de camping, accouplée à un sidecar Harley (nous voudrions bien connaître son propriétaire); mais nous aimerions voir un sidecar accordéon déployable en hauteur avec une chambre sous le toit.

Prix « plafond » et prix « plancher ».

On discute ferme à la Chambre des limites de prix et, pour situer les marges extrêmes nos députés ont innové le prix « plafond » et le prix « plancher ». Si nous avons un député parmi nos fidèles lecteurs, nous lui demanderions de faire une interpellation sur le prix « sous-sol »: plus bas que les précédents, il serait plus à notre portée.

Cataphotes obligatoires.



C'est depuis le 1^{er} janvier que les feux réfléchissants dits « cataphotes » sont devenus obligatoires sur tous les véhicules. Reste à savoir si la fabrication en a été assez poussée pour répondre aux innombrables besoins,

puisque ce dispositif doit être obligatoire depuis la bicyclette jusqu'au conducteur de troupeaux en passant par tous les véhicules à moteur.

Rappelons que ces cataphotes doivent être d'un modèle agréé et porter l'estampille les officialisant, celle-ci différente suivant le type du véhicule.

Pour les motos et voitures cette estampille doit porter les lettres : T.P.V.; pour les vélomoteurs, cyclomoteurs et vélos : T.P.C. Votre agent habituel doit d'ailleurs pouvoir vous fournir le modèle correspondant exactement à votre machine.

Y a d'la gaité rue Perceval.

Nous avons, dans notre précédent numéro, signalé l'anniversaire du magasin de Prieur. Mais comme cette fête mettait de la gaité dans l'air, nous l'avons par inadvertance situé dans la rue du même nom alors que ledit magasin est situé rue Perceval, au 26 exactement; c'est toujours dans le même secteur.

Rendons à Reflex ce qui lui appartient.

Le nouveau sélecteur Reflex à commande continue a été présenté avec un dessin dans le compte rendu du Salon sous sa vraie marque, mais appelé d'un autre nom dans le texte. La sélection entre deux sélecteurs a été mal faite, mais les lecteurs auront certainement resélecté d'eux-mêmes.

16.000 épaves.



D'après M. Persin, le spécialiste D.K.W., 16.000 épaves auraient été vendues par les Domaines depuis 1944, parmi lesquelles des B.M.W. Zündapp., D.K.W. Puch, Victoria, N.S.U., etc... ça fait

quand même un beau paquet de motos en circulation; certaines d'entre elles sont, paraît-il, quelque peu hétéroclites prouvant l'ingéniosité de ceux qui les ont reconstruites, telle cette « Hybride-Spéciale » composée d'un cadre inconnu, d'un moteur 500 D.K.W., de roues Matchless, d'un réservoir Horex et de garde-boue de provenance vraisemblablement italienne.

Documentation technique.

Le service de Documentation Technique de l'Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle (U.T.A.C.), 2, rue de Presbourg à Paris, constitue et diffuse la documentation pouvant intéresser directement ou indirectement les constructeurs d'automobiles, de motos et de cycles. Il reçoit et fait analyser par des ingénieurs spécialisés près de 250 journaux et revues, dont 120 revues étrangères.

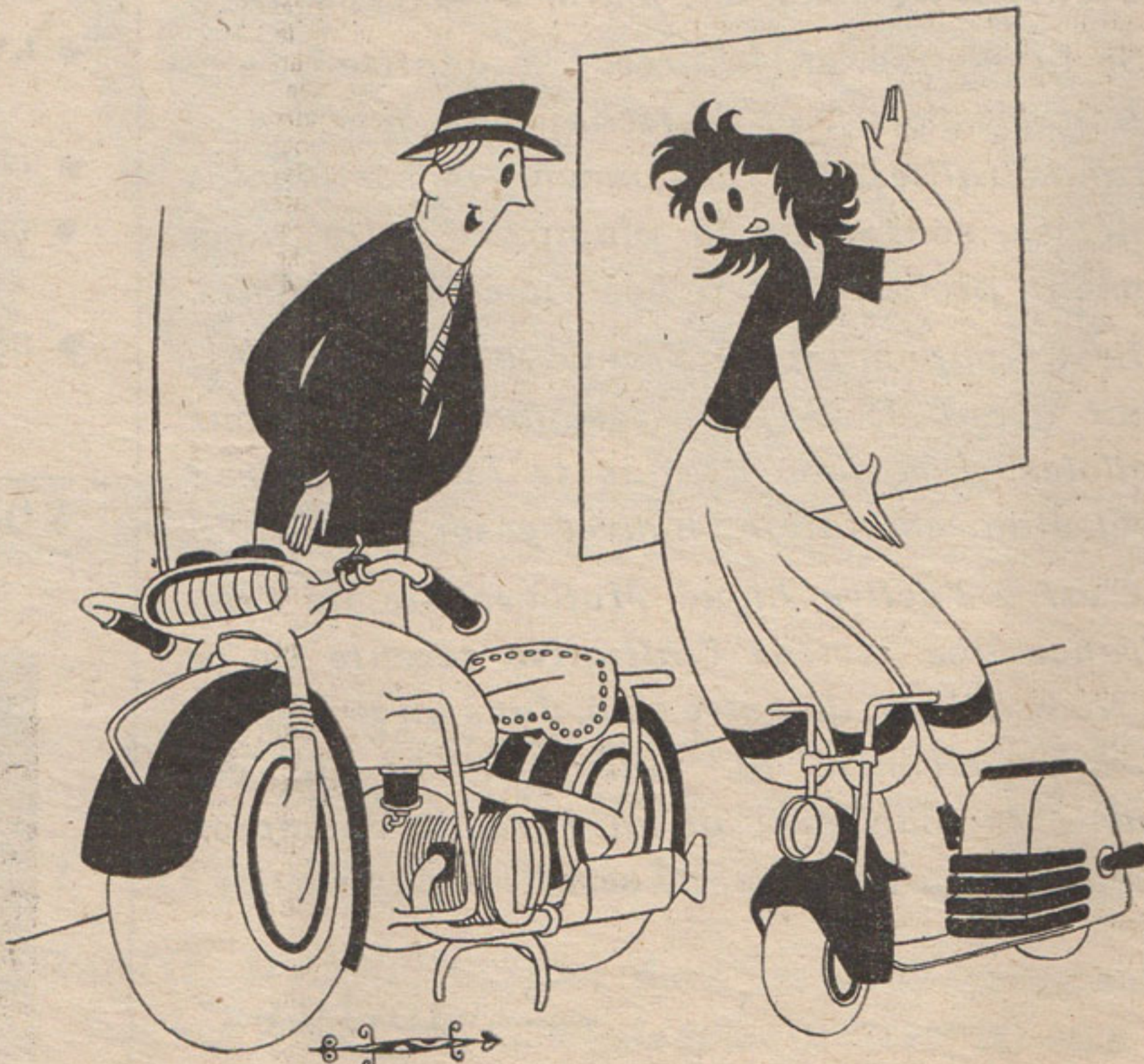
Les résumés analytiques, classés d'après la classification décimale, sont publiés dans un Bulletin de Documentation mensuel.

Le service de Documentation fournit sur demande toutes références, photostats, microfilms et traductions d'articles. Il édite les études originales exécutées par ses laboratoires.

Il met à la disposition des ingénieurs et des chercheurs en son salon de lecture : une bibliothèque de plus de 1 200 volumes composée principalement de livres modernes techniques français et étrangers, 1 fichier contenant actuellement près de 18.000 fiches analytiques de 1.500 dossiers techniques, ainsi que les revues et journaux.

Le service dispose également d'un important service photographique avec appareil à photostater à grand rendement, appareil de prise de vue de microfilms, de prise de vues, de lecture de microfilms, appareils à tirer les ozalids, etc...

Il peut enfin indiquer à ceux qui désirent un ouvrage technique bien défini, fût-ce sur la moto, ce qui existe dans le genre et comment se le procurer.



Ho! Ce qu'il est mignon, ce bébé Moto!

Pas cher.

Le coureur suisse Benz qui courait avec une 750 B.M.W. en sidecar 600 et a remporté ainsi de nombreux prix, qu'il lui faudra restituer d'ailleurs, vient d'être suspendu pour une période de quatre ans par la Fédération suisse.

Les moins de 125 en Angleterre.

Lors du premier Salon français d'après-guerre les journalistes anglais avaient fort justement fait remarquer à leurs lecteurs la popularité des 125 cmc. en France et en Italie. D'après eux cette cylindrée n'intéressait pas les Britanniques, pourtant ils ont dû revenir sur leur opinion de 1946, le dernier Salon de Londres a vu une pléiade de modèles équipés de 98 cmc. et 122 cmc. Villiers et la 123 cmc. B.S.A. Quant au moteur auxiliaire de 50 cmc. les mêmes journalistes pensent que les routes anglaises sont assez surchargées comme cela, sans ajouter ces véhicules motorisés de petite cylindrée que sont les bicyclettes à moteur.

Nous pensons que cela ne changerait pas grand-chose puisque ces moteurs en général sont destinés à équiper des vélos déjà en service. Mais ils n'ont pas lieu d'avoir cette crainte, actuellement du moins. En effet, pour mettre en service une B.M.A. en Angleterre il faut que son propriétaire ait satisfait aux épreuves du permis de conduire et la bicyclette doit être immatriculée! Rien de mieux pour freiner l'essor du micromoteur.

Pureté des lignes.

Nous notons dans la presse anglaise qu'il y a fort à faire encore pour rendre les motos plus agréables à l'œil. Il est à remarquer que, bien que plaisantes de lignes, la plupart des motos anglaises ont des moteurs un peu trop fouillis. Tant que les constructeurs britanniques resteront fidèles à la boîte séparée, leurs moteurs n'auront pas la netteté de certaines motos italiennes ou d'Europe centrale.

Les motocyclistes britanniques reprochent au bloc-moteur l'échauffement trop facile de la boîte et de l'embrayage.

Il n'est pas du tout prouvé que ce soit là un inconvénient majeur, des machines de classe à bloc-moteur ont vu le jour sur le continent, et depuis plus de vingt ans. Citons par exemple la 500 B.M.W. de course dans laquelle l'embrayage est particulièrement mal placé et qui ne donne pourtant pas d'ennuis.

Notons également qu'un bloc ne donne pas obligatoirement un aspect net au moteur, une certaine flat-twin britannique en est la preuve, mais bien traité on arrive à faire quelque chose de remarquable, entre autres, la 500 bicylindre Sunbeam, les Condor et Universal suisses, les B.M.W. et Zündapp allemandes, les Jawa, les Puch, la 125 Gilera, les 125 Terrot et Motobécane chez nous, autant d'excellents exemples.

Un bitza particulièrement original.

Les Anglais ont un goût particulier pour le bricolage, ce mot n'étant pas employé ici dans un sens péjoratif, leur manière de vivre, leurs horaires de travail et les facilités qui leur sont offertes par les maisons d'accessoires sont autant de raisons qui justifient le grand nombre de constructeurs de bitzas en Angleterre. Nous vous tenons régulièrement au courant des meilleurs réalisations de ce



Le Père Noël circulant dans les rues d'Alger.

genre et celui que nous présentons ce mois-ci à ceci de particulier que son constructeur est parti d'un cyclecar pour réaliser une moto. Le cyclecar était un Raleigh, roue avant unique montée sur fourche à parallélogramme, deux roues à l'arrière avec différentiel, le moteur étant un 750 à soupapes latérales, bicylindre en V face à la route, refroidi par l'air. Les longerons du châssis ont été conservés et rapprochés et le cadre ainsi formé contourne la roue arrière de la moto. Sur cette partie située à l'extrême arrière est montée la batterie de forte capacité, le démarreur électrique étant conservé, et les points de fixation des deux ressorts à lames quart-elliptiques de la suspension arrière, montés de part et d'autre de la roue. Transmission par cardan réalisée par le constructeur. Le réservoir provient d'une Ariel et le garde-boue avant d'un Morgan. A l'intérieur du tube de selle vertical, de section rectangulaire, se trouvent deux béquilles télescopiques indépendantes et une pompe à pneus fixée à demeure, le coffre à outils est dans un des longerons. La machine est de lignes plaisantes et revient à 78.000 francs, bricoleurs français, prenez note! Pour 1.000 francs de plus il a obtenu un bloc-moteur de rechange, on croit rêver! L'empattement est assez grand, 1 m. 485, les pneus sont des 26 x 4. Avec un braquet d'origine de 4,23 à 1 la vitesse est de 105 km.-h., mais une quatrième vitesse pourrait être utilisée sans inconvénient, la consommation n'est que de 4 l. 1/2 aux 100 km. Le principal ennui est le poids, 250 kilos, mais envions ce motard qui possède une machine d'une souplesse extraordinaire.

Une nouvelle 350 de course.

Ce n'est pas en France, malheureusement. Un mécanicien anglais va construire en petites séries des 350 avec moteur J.A.P., pour les courses sur prairies et les petits circuits, c'est-à-dire ceux sur lesquels la moyenne est inférieure à 100 km.-h., mais où la nervosité du moteur est l'atout majeur.

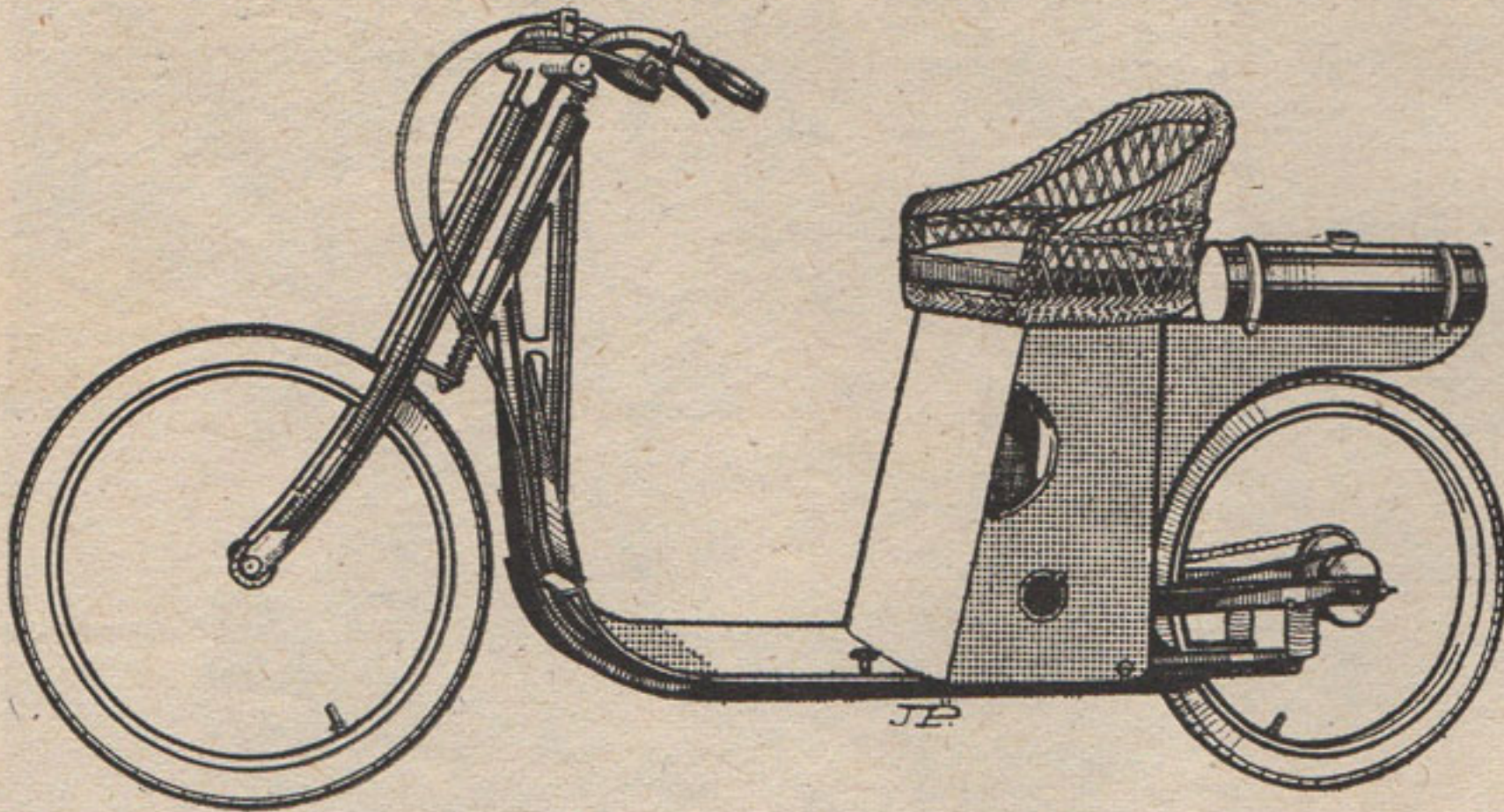
Le cadre est à simple berceau, fourche télescopique Télédraulic, mais provisoirement. La suspension arrière est du type à fourche oscillante et les ressorts sont sous le moteur, des amortisseurs hydrauliques Newton partent de l'axe de roue et prennent appui sous la selle. La magnéto est une B.T.H. et la boîte une Burman du même type que celle de la 350 A.J.S. Le réservoir ne contient que 9 litres, celui d'huile 4 l. 1/2. La machine pèse 133 kilos et réservoirs et cadres sont cadmiés. Le constructeur est M. C.-E. Lucas, nous ne savons pas encore quelle sera la marque.

Quel est son avenir?

Ce n'est pas la première fois qu'apparaît une moto dont le pilote a une position assise et surbaissée, d'aucuns voient d'ailleurs ainsi la moto de l'avenir. La dernière en date est la « Automoto-Futuro ». Elle est apparue à la Foire de Milan en 1947 équipée de moteurs 98 et 125 à 2 temps. L'empattement est plus long que celui d'une moto normale, les roues sont de dimensions courantes, fourche à parallélogramme à l'avant et suspension arrière oscillante. Le moteur est très en avant, le siège est à 35 cmc. du sol avec dossier comme une voiture, le réservoir est dans le capotage qui recouvre partiellement la roue arrière. La stabilité et le confort sont remarquables, quelques succès sportifs vinrent récompenser le constructeur, à Bologne et Mirandola. La première course qu'une machine de la marque gagna était avec une moto équipée d'un moteur de tourisme, sur circuit acrobatique, ce qui est une référence pour la maniabilité et la stabilité de l'« Automoto-Futuro ».

Une boîte de vitesse 1920.

En 1920 Norton montait sur ses machines de course une boîte Sturmey-Archer à trois rapports, dans laquelle la première était entre la seconde et la troisième! Pour rétrograder de 3^e en 2^e on avait intérêt à ce que l'embrayage n'entraîne pas!



Le Velauto construit en 1921 par Monet-Goyon

Les ancêtres du Scooter.

Il est sans doute difficile de préciser, quel a été l'ancêtre véritable du Scooter; mais depuis qu'on l'a redécouvert, on retrouve en remontant les années un nombre respectable de véhicules ayant les caractéristiques essentielles du Scooter moderne.

Monet-Goyon nous a confié quelques documents précieux pour l'histoire de cette maison :

C'est d'abord une notice sur un appareil lancé dans le commerce en 1921, le Velauto. La reproduction que nous en donnons montre que, technique et progrès à part, la solution n'était pas éloignée de celle adoptée en 1949.

Le Velauto était équipé d'un moteur de 52 x 54 donnant 1 CV. 1/2 à 1.500 tours avec un régime maximum de 3.000 tours permettant de rouler de 3 à 40 kilomètres en prise directe.

Les roues sont des 500 x 48. La conduite se résume à une manette d'accélération et un décompresseur, plus les freins, bien entendu.

Fait saillant le Velauto est à suspension compensée intégrale avant et arrière. Son prix était de 2.750 francs « taxe de luxe » comprise.

Le Velauto a eu du succès à l'époque. Un document authentique nous apprend que S. M. le roi Albert 1^{er} de Belgique avait offert un Velauto à la reine Elisabeth pour sa fête et qu'elle s'en montrait enchantée. La famille royale belge était très sportive; Albert 1^{er} était un moto-

cycliste expert et ardent, pas toujours, malgré son rang, à l'abri des contraventions pour excès de vitesse; il payait d'ailleurs l'amende comme le dernier de ses sujets.

On voit par là que nos productions étaient déjà appréciées à l'étranger et que même dans le domaine du Scooter la France faisait figure de précurseur.

Le Velauto était l'œuvre de M. Monet, fondateur avec M. Goyon de la grande marque de Mâcon.

Aux possesseurs de D.K.W. S.B.

La question des pièces détachées pour les motos de cette marque a été longtemps un problème.

S'il est encore difficile de s'approvisionner en pièces d'origine pour les 350 et 500 cmc., les possesseurs de D.K.W. type S.B. à trois vitesses ont été favorisés presque depuis la Libération. Il y a en effet cinq ans déjà qu'à Bry-sur-Marne M. Persin a contribué au remontage de centaines d'épaves vendues par les Domaines.

Aujourd'hui, on peut se procurer aux ateliers de Bry-sur-Marne toutes les pièces pour ce modèle, même les plus rares: roues arrière à broche, dynamos, delcos, etc..

Bien mieux, depuis peu M. Persin livre sur commande la fameuse 250 cmc. type Sport, 3 vitesses par sélecteur au pied, machine impeccable, montée de toutes pièces neuves.

Nous avons présenté cette machine avec ses réglages dans notre numéro 22 de mai 1949.

Les Américains font des trials!

Naturellement ils ne s'équipent pas à demi, un concurrent d'une épreuve de ce genre a équipé une Harley d'un pneu arrière de 28 x 6!

Continental Circus.

C'est ainsi que les Anglais nomment le groupe de coureurs britannique qui, d'avril à octobre, sillonnent l'Europe en tous sens pour prendre le départ aux principaux circuits et grands prix, qui s'offrent à eux. On ne se rend pas compte de l'énergie et de l'argent dépensés afin d'entretenir des machines de courses capables de courir tous les week-end. Généralement les coureurs s'associent pour réduire les frais, une grosse voiture et une remorque ou une camionnette sert aux déplacements et souvent d'hôtel! Songe-t-on également aux difficultés créées lorsqu'il s'agit de s'approvisionner en pièces de rechange, et cela arrive souvent, et loin du bercail.

Ces coureurs sont des professionnels dans toute l'acception du mot, vivant du produit de leurs exploits et pourtant moralement ce sont les plus enthousiastes des amateurs. Parmi les Britanniques les plus connus signalons: Anderson, Tommy Wood, Beevers, Willoughby, Petch, Thomas, Briggs, Heath, Whitworth, Wedell, le célèbre tandem Oliver-Jenkinson et le regretté Croft qui se tua la saison dernière à Pilsen.

Les rôles renversés.

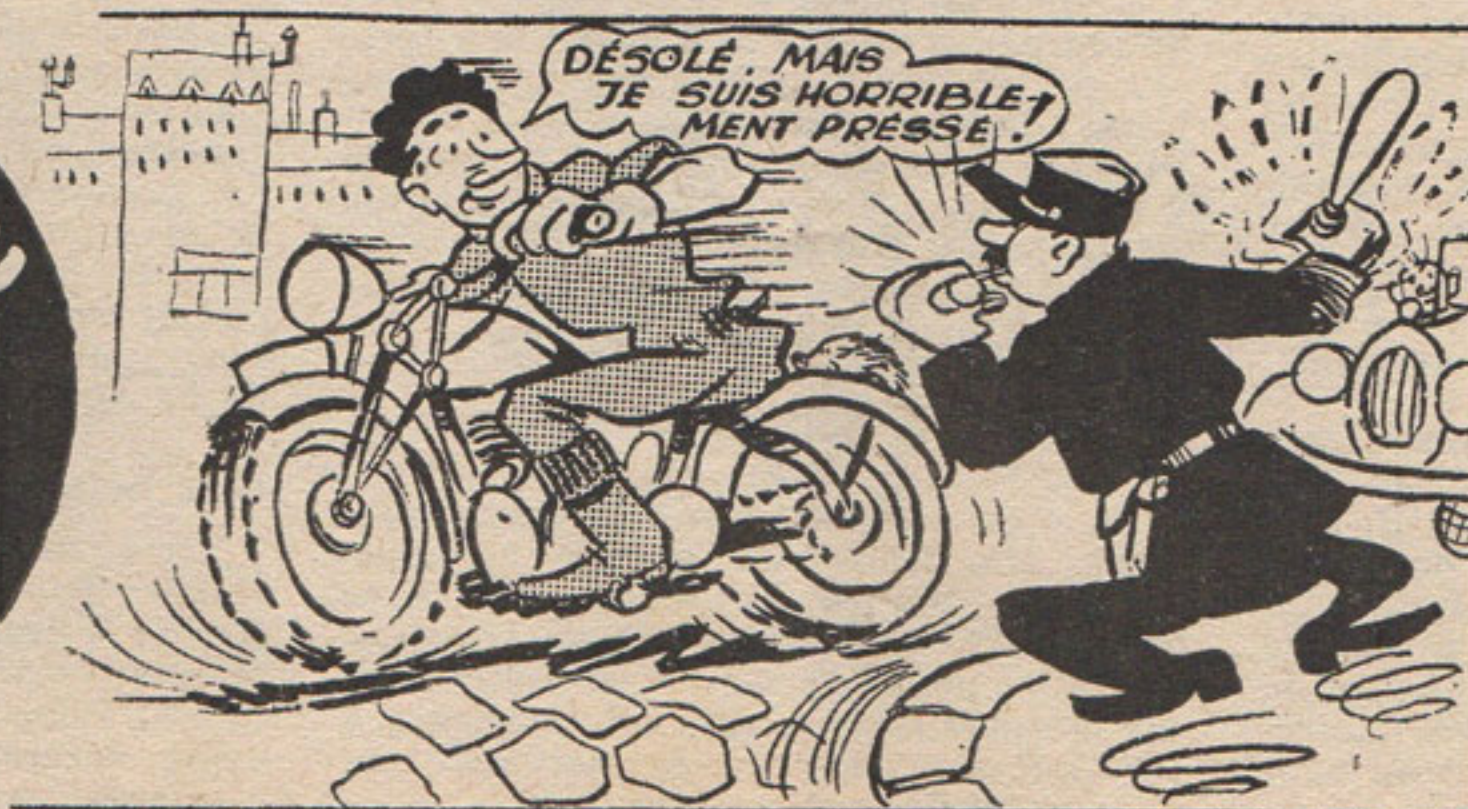
Au cours d'un trial réservé aux membres de la presse anglaise, on vit le populaire Jenkinson piloter un sidecar Ariel avec Oliver jouant le rôle du passager! Ils gagnèrent d'ailleurs dans la catégorie sidecars.

Jawa et C.Z. de course.

1950 verra quelques 2 cylindres Jawa de 500 cmc. à arbre à cames en tête courir, ainsi qu'une 250 C.Z., A.C.T. également, malheureusement la situation actuelle ne permettra pas de les voir lutter contre le gratin international.

Echos du T.T.

On parle déjà des partants et de leurs montures de juin prochain. Les organisateurs, eux, sont en plein travail depuis octobre. La route a été améliorée et quelques virages relevés, les tribunes sont en cours de travaux et le paddock des coureurs sera amélioré.



Peter Romaine qui s'était révélé cette dernière saison sur A.J.S. courrait sur Norton « beartisées » dans les petits circuits et le Manx Grand Prix tandis que W. Mac Candless courrait sous la même tutelle le T.T., l'Ulster et les classiques irlandaises. Willoughby abandonne la 500 Triumph pour une Norton et Archer (Junior) aura également une Norton, tous deux à titre privé. Le premier concurrent du T.T. est arrivé le 15 janvier, il s'agit de Stevens, d'Australie, il pilotera une 7 R-A.J.S.

Moyeu suspendu.

Un inventeur anglais vient de sortir un nouveau moyeu élastique. Par un système de bielles le moyeu effectue un arc de cercle sous les chocs, la tension de la chaîne restant ainsi invariable, le poids non suspendu est réellement un minimum; le ressort unique est horizontal et à l'extérieur du moyeu, logé dans un cylindre qui combine l'amortisseur pneumatique à double effet. La course totale du moyeu est de 5 cm. et celle du ressort 7 cm. 1/2. Une roue (sans pneu) ainsi équipée équivaut à environ 30.000 francs.

Un curieux mélange.

Un Australien a pondé un moteur qui combine le cycle à 4 temps, celui à 2 temps et la turbine! Le rendement thermique serait de 42% contre 25% à un bon moteur à essence.

Il y a quatre pistons et deux bougies, un piston 4 temps ayant une culasse commune avec un piston 2 temps. Il y a une soupape d'admission par culasse commune. Le moteur se compose de deux flat-twin superposés, le 4 temps en bas et le 2 temps au-dessus reliés par un pignon calé sur l'arbre de la turbine. Le vilebrequin du 4 temps tourne deux fois plus vite que celui du 2 temps mais deux fois moins vite que la turbine, qui reçoit une certaine impulsion par les gaz d'échappement et sert de compresseur à l'admission. L'échappement se fait par des lumières démasquées en fin de course par les pistons de la partie du moteur à 2 temps. Un moteur sera réalisé dans le courant de l'année pour être adapté à une moto. Attendons...

L'Union Routière.

L'Union Routière de France a publié dernièrement un tableau synoptique, malheureusement trop important pour être publié ici, qui démontre clairement la position anormale de la France pour l'utilisation rationnelle de l'énergie.

« Les U.S.A., y lit-on, bien qu'ils disposent des plus riches gisements houillers du monde et d'une production, électrique dix fois supérieure à la nôtre intensifient la consommation des produits pétroliers et en dix ans ont presque doublé celle de l'essence. »

Il faut encourager l'utilisation de l'essence et du gasoil pour accroître nos ressources énergétiques et revigorer l'économie du pays; mais il ne faut pas que les taxes en élèvent exagérément les prix. Il faut vendre beaucoup d'essence à bon marché: l'économie du pays comme le rendement fiscal s'en ressentiront heureusement...

Voilà une campagne énergique qui a notre pleine approbation.

Un carburant anglais.



Les Anglais ont, paraît-il, trouvé un nouveau carburant. C'est notre confrère « Les Echos » qui a annoncé cette nouvelle.

Ce produit, le Baxtrol, va, croit-on, bouleverser l'industrie des carburants; ce sont les chimistes des laboratoires de Stockport qui l'ont réalisé, après deux ans de recherches, en le tirant de résidus de fabrication. Il serait composé de méthanol et d'acétone.

Il est, pour l'instant, nettement plus cher que l'essence, mais son prix pourrait être abaissé grâce à un certain accroissement de la production.

Il peut être employé pur après légère modification du carburateur, ou, par mélange à l'essence.

Un nouveau moteur sur Petit-Bi.

Le Petit-Bi, cette bicyclette miniature qu'on peut mettre sous le bras pour la rentrer chez soi, le Petit-Bi avait été équipé depuis quelque temps d'un moteur auxiliaire déjà répandu sur le marché.

Des nouvelles récentes nous apprennent que le constructeur de cette intéressante machine utiliserait désormais un 50 cmc. de sa fabrication que nous verrons prochainement en circulation.

Il se pourrait que, dans le même temps, une autre marque de cycles bien connue ferait appel à un 50 cmc. d'outre-Manche.

Les Boston's recherchent...

M. Boston en nous adressant ses meilleurs vœux pour tous, clubs, motocyclistes et supporters, nous informe qu'il

recherche pour la saison 1950 des coureurs motocyclistes de piste, des coureurs de dirt-track et de moto-ball pour une tournée en France, Espagne et Portugal de longue durée. Ceux que la question intéresse peuvent dès à présent poser leur candidature. Ecrire à « Motocycles » qui transmettra.

Fabriqués sous licence.

Deux moteurs auxiliaires d'origine italienne sont déjà ou vont être fabriqués en France: le Minimotor actuellement dans le commerce et le Mosquito qui va sortir prochainement.

Voilà qu'il est question qu'à son tour le Cucciolo soit également sous licence fabriqué chez nous. Les quelques exemplaires de ce 4 temps à culbuteurs actuellement en circulation sur notre territoire ont été très appréciés.

Avis aux constructeurs.

C'est un sportif motocycliste qui a fait ses preuves. Il a parcouru tous les pays du monde des Amériques à l'Asie, en passant par les Indes. Il parle 11 langues. Il se propose au constructeur que l'aventure peut intéresser pour un grand raid à travers le monde sur n'importe quelle distance, accompagné de son fils qui, malgré ses 13 ans, est déjà un motocycliste chevronné.

Ayant des notions commerciales, il pourrait même établir en cours de route des contacts avec d'éventuels agents.

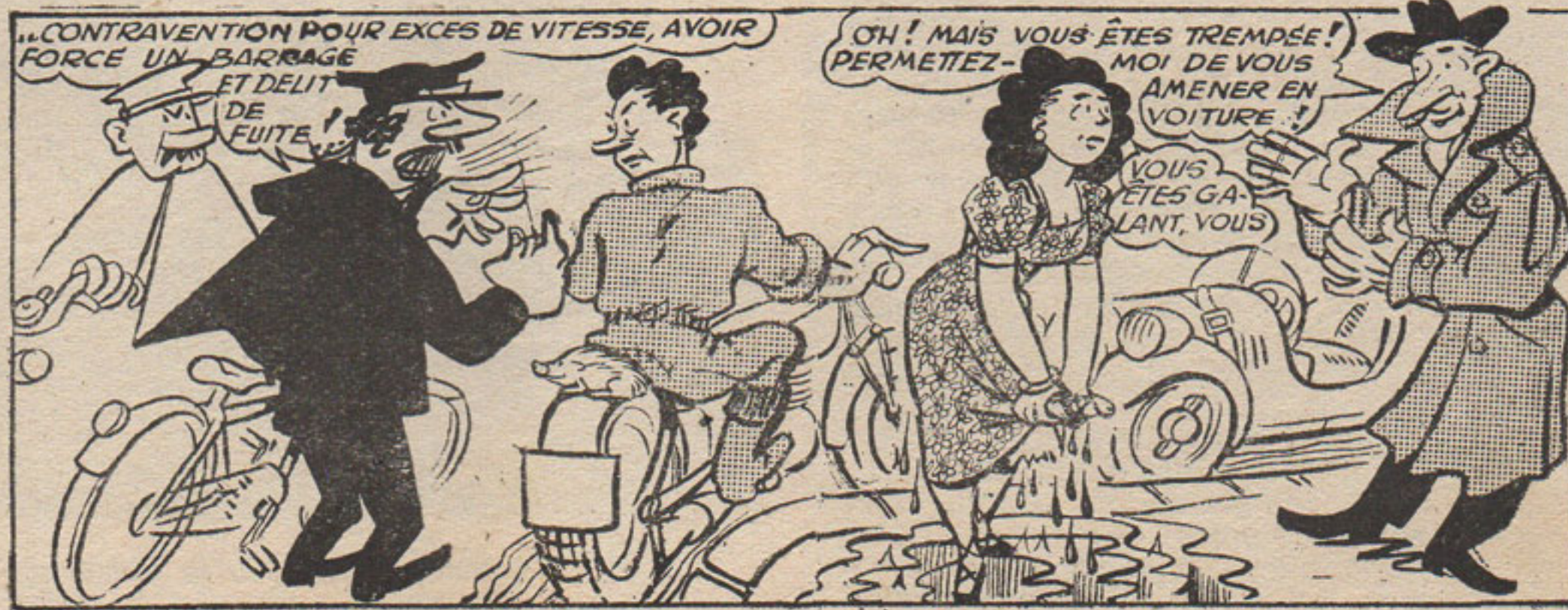
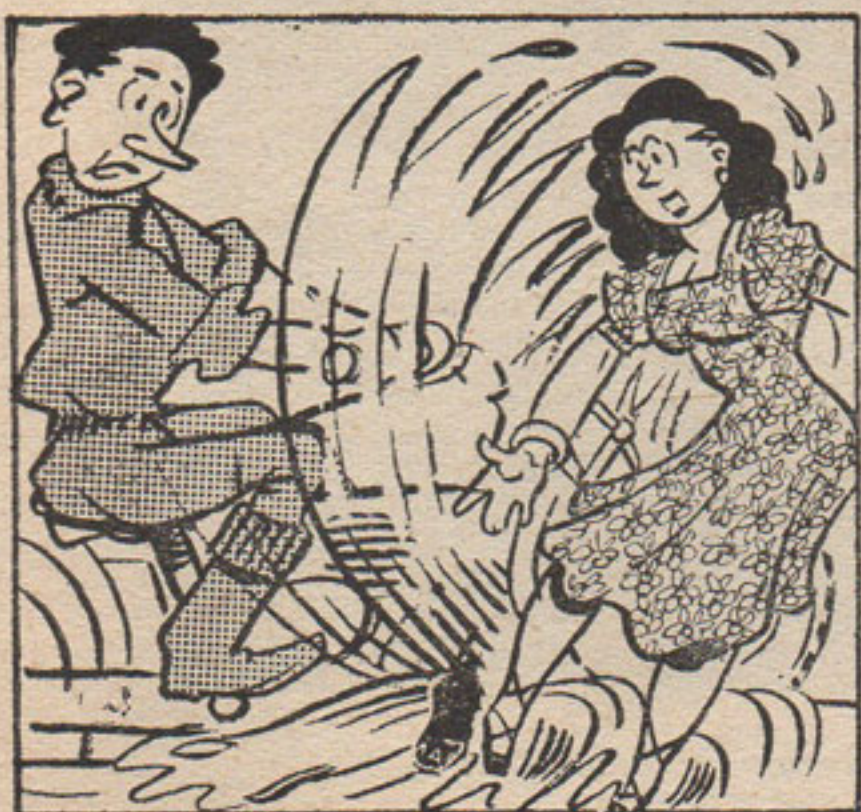
Il s'est adressé à nous pour transmettre cette offre. Si quelque grande marque s'intéresse à ce vaste projet, nous la mettrons en rapport avec ce coureur.

A Metz. Salon du Tourisme et des Sports.

Du 1^{er} au 12 avril, c'est-à-dire à l'occasion des fêtes de Pâques, s'ouvrira à Metz un Salon du Tourisme et des Sports qui occupera les neuf grands halls du Parc des Expositions.

On y trouvera notamment un Salon de la Moto voisinant avec celui de l'Auto, des sports et du camping, et, ce qui ne gâte rien, de la gastronomie régionale.

Metz est une ville particulièrement bien choisie pour cette grande manifestation; porte de France, c'est un lieu de passage très fréquenté des touristes étrangers; la date de Pâques est judicieuse. Le Salon de Metz sera un excellent moyen de propagande en faveur de notre tourisme, de nos sports et de nos industries nationales.



Gouirand dans Nice-Paris.



Par suite d'un communiqué de presse tant soit peu erroné, le coureur Gouirand a vu son classement malencontreusement modifié à son détriment, ce qui mérite et nécessite une rectification que nous lui accordons d'autant plus volontiers que sa performance est indiscutable.

Gouirand a, en effet, accompli le parcours Nice-Paris sur une 750 B.M.W. sidecar avec laquelle il a réalisé sans pénalisation la moyenne de 60 kilomètres-heure. Il a, de ce fait, mérité le diplôme d'honneur de la F.F.M. et, ce qui le confirme, une médaille d'or.

« Motocycles » se devait d'ouvrir une rubrique « Assurances ».



En effet, de nombreux lecteurs nous ont demandé des conseils pour le choix d'une assurance et comment procéder pour se faire rembourser après un accident.

Motocycles cherche uniquement à informer et à rendre service à ses amis lecteurs, mais n'a nullement l'intention de faire de l'assurance un commerce.

Ce sont ces raisons qui l'ont incité à confier cette rubrique à un spécialiste bien connu dans le monde de la moto, M. Grisot, qui est le conseiller de plusieurs clubs et l'assureur des principales manifestations motocyclistes et automobiles.

Nous lui laissons la parole ou plus exactement lui passons la plume car il a certainement quelques anecdotes et des renseignements intéressants à nous communiquer.

« ...Je remercie Motocycles de m'avoir confié cette rubrique et m'efforcerai de la rendre aussi intéressante et instructive que possible.

Contrairement à ce que vous pouvez penser, je ne ressortirai pas de la caisse aux accessoires publicitaires le fameux miroir aux alouettes : « Venez vous assurer chez nous, vous paierez 50 % moins cher qu'en face. » Ce procédé n'est pas un argument sérieux. N'oublions pas que, soit pour une assurance ou pour l'achat d'une moto : « on en a toujours pour son argent ».

La dernière des « pétoires » bien astiquée, présentée par un bon baratineur, vous tente; vous vous laissez prendre et en route... vous restez en panne ou vous vous cassez la figure. Certains on s'en souvient ont été attirés par un battage auprès de Compagnies aux conditions « imbattables » qui on fait rapidement faillite et ont laissé, bien entendu, à leurs soi-disant assurés le soin de régler eux-mêmes leurs sinistres.

En qui doit-on placer sa confiance, me direz-vous? Je vous répondrai :

— Prenez des renseignements sur votre Assureur et surtout sur la Compagnie d'Assurances qu'il vous présente. Méfiez-vous tout d'abord des conditions « particulièrement avantageuses » qui, dans certains cas, risquent de vous coûter plus cher que celles que vous auriez souscrites à des conditions plus normales.

En attendant de vous indiquer comment vous devez être assurés et ce qu'il faut faire lorsque vous avez un accident pour être remboursés de vos dommages, demandez conseil à *Motocycles*, rubrique « Assurances », pour obtenir tous les renseignements dont vous pouvez avoir besoin.

L'esprit et la lettre.



« Lorsque vous avez l'intention de bifurquer à gauche, vous devez en avertir les autres usagers de la route en tendant le bras gauche horizontalement et avant d'amorcer votre manœuvre de changement de direction... » C'est à peu près ce que dit le Code de la Route dans sa sécheresse de texte législatif.

Malgré cette précaution, qui n'est pas trop négligée par les usagers, vous pouvez très bien vous faire « emboutir » très violemment par quelque distrait!... Vous avez cependant respecté le Code... oui, mais « la lettre » seulement, et pas « l'esprit »...

Et, le président du Tribunal correctionnel vous expliquera peut-être : « qu'une route est conçue pour y circuler en droite ligne et que si vous devez la couper de droite à gauche, vous effectuez une manœuvre considérée comme anormale et presque délictueuse; vous devez donc, en conséquence, prendre toutes précautions utiles à la sauvegarde de la sécurité des autres usagers et de votre propre sécurité ».

En effet : manifester son intention de tourner à gauche, est bien; s'assurer que le signal a été compris en avant et en arrière, est mieux; enfin, vérifier que votre manœuvre peut être effectuée sans danger pour personne, c'est parfait!...

Le Code de la Route a été établi et imposé à seule fin de rendre la route moins meurtrière, mais, comme tout texte législatif il doit être interprété avec bon sens; et, je vous le dis tout net : « Ne tendez pas le bras gauche lorsque vous avez l'intention de bifurquer à gauche, mais, assurez-vous simplement, d'un coup d'œil en avant et en arrière, que vous pouvez virer sans risque, ni pour les autres, ni pour vous-même. » Tel est, à mon sens, l'esprit du texte.

Un bras tendu n'a jamais arrêté « pile » une « traction » lancée à 90 kilomètres à l'heure, si vous effectuez votre signal en même temps que votre manœuvre, et surtout, si son conducteur est surpris alors qu'il se laissait prendre au charme du paysage!... Et cependant la « lettre » du Code est sauve...

La vitesse.

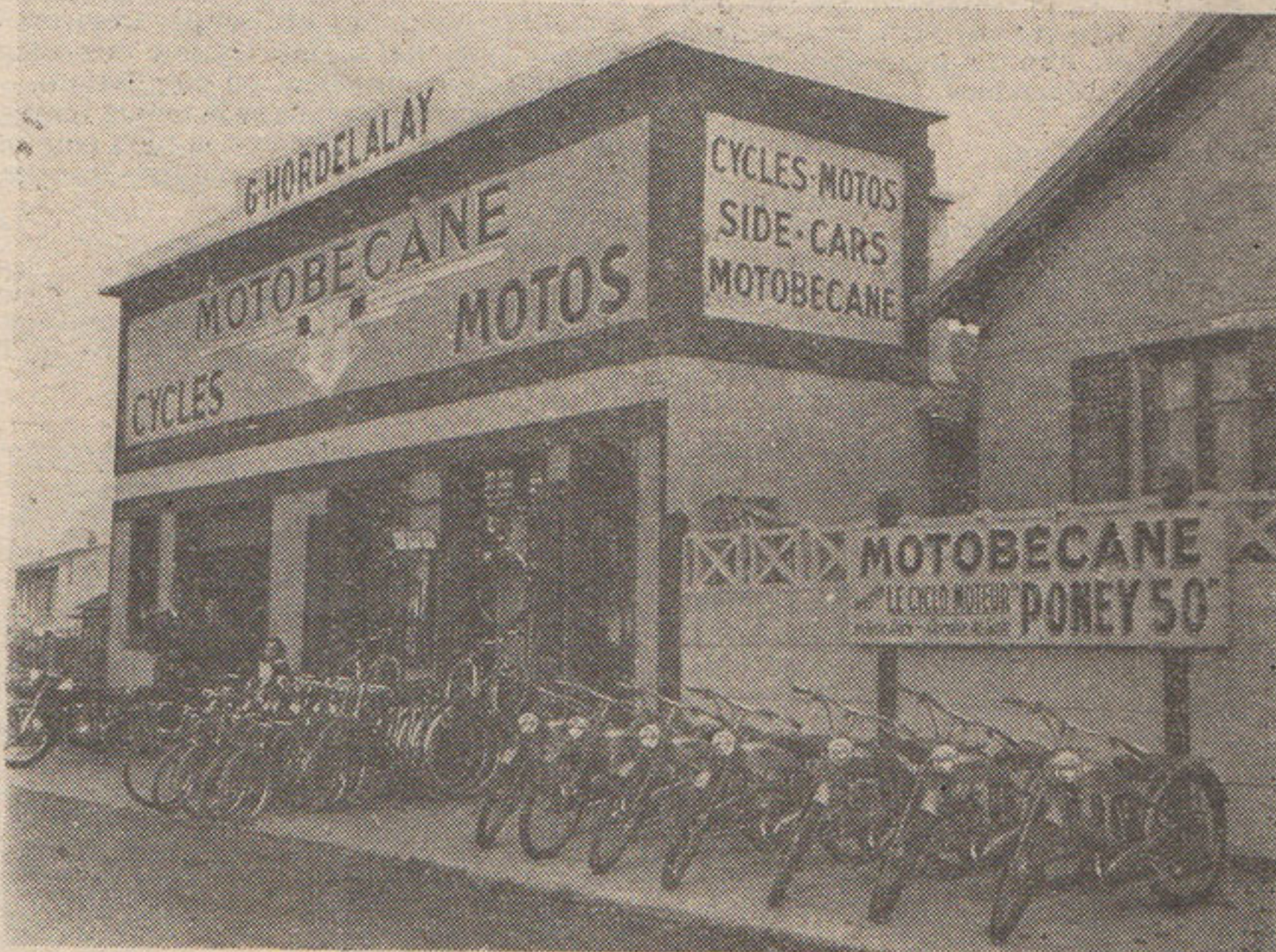


Dans certains pays du monde, le législateur a limité la vitesse des véhicules automobiles circulant sur la voie publique.

En France, sauf dispositions contraires, concernant les agglomérations, en particulier, la vitesse n'est pas limitée.

Si vous avez une machine puissante, un cœur « bien accroché » et si l'état de la route le permet, vous pouvez circuler à 120, 140 ou 150 kilomètres à l'heure..., mais le juge pourrait éventuellement vous rappeler : « que si la vitesse n'est pas limitée, vous devez en être et en rester le maître en toutes circonstances ».

La législation française est ici très libérale, mais le conducteur oublie trop souvent qu'il est plus facile d'atteindre



Hordelalay le spécialiste de Motobécane présente à Athis-Mons une belle exposition des modèles de la marque.

une vitesse élevée que d'en être maître, et c'est là qu'est le danger.

A la vitesse de 60 kilomètres-heure, par exemple, vous effectuez 1 kilomètre chaque minute, donc 1.000 mètres et 16 m. 60 à la seconde... or, vous montez une machine moderne, équipée de freins puissants, d'une fourche avant très souple, d'une suspension arrière parfaite; vos qualités de pilote sont au niveau de vos merveilleux réflexes; vous avez tous les « atouts » pour rouler en toute sécurité... Vous êtes vous déjà imaginé, dans cette éventualité : vous « dévorez » une belle route droite, sèche, à 60 kilomètres-heure et, brusquement, un obstacle surgit... pas de place à droite ou à gauche, vous avez le choix entre l'arrêt avant le camion 5 tonnes et le choc contre cette grosse masse métallique... Avez-vous évalué la distance qui vous serait indispensable pour vous arrêter, à la vitesse banale de 16 m. 60 à la seconde? Avez-vous estimé ce qu'est une seconde d'une part, et 16 m. 60 d'autre part, malgré votre magnifique machine et vos qualités de pilote dignes d'un professionnel!... Vous pourrez y réfléchir et faire le calcul des vitesses comparées en kilomètres-heure et en mètres-seconde, et vous constaterez que les premières sont bien moins « effrayantes » que les secondes...

Et j'entends maugréer l'éternel « bombardeur » : « plus possible de faire des moyennes avec cette mentalité, plus moyen de doubler les chars à bancs »!...

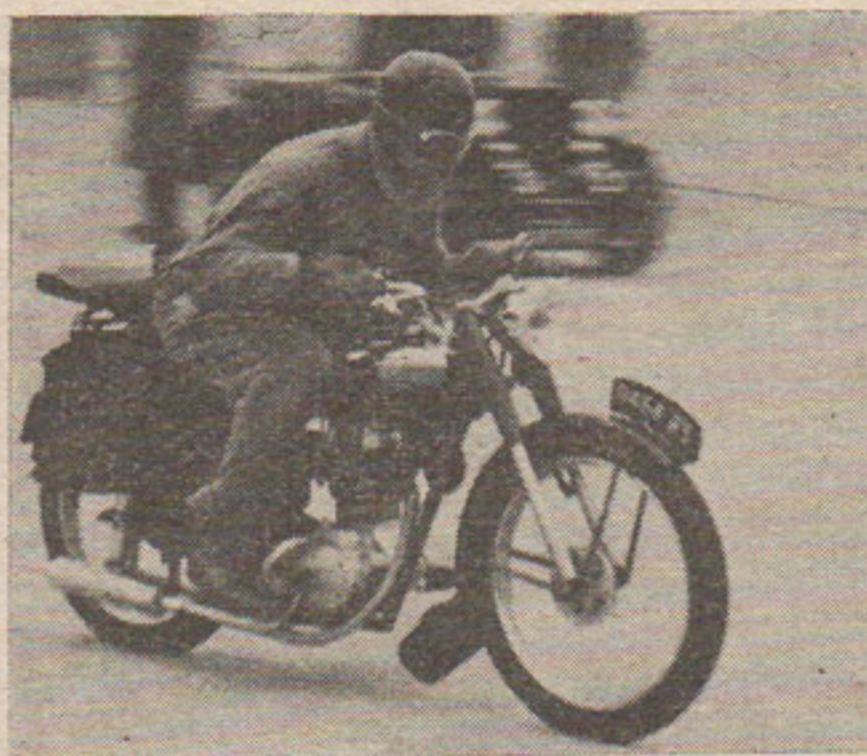
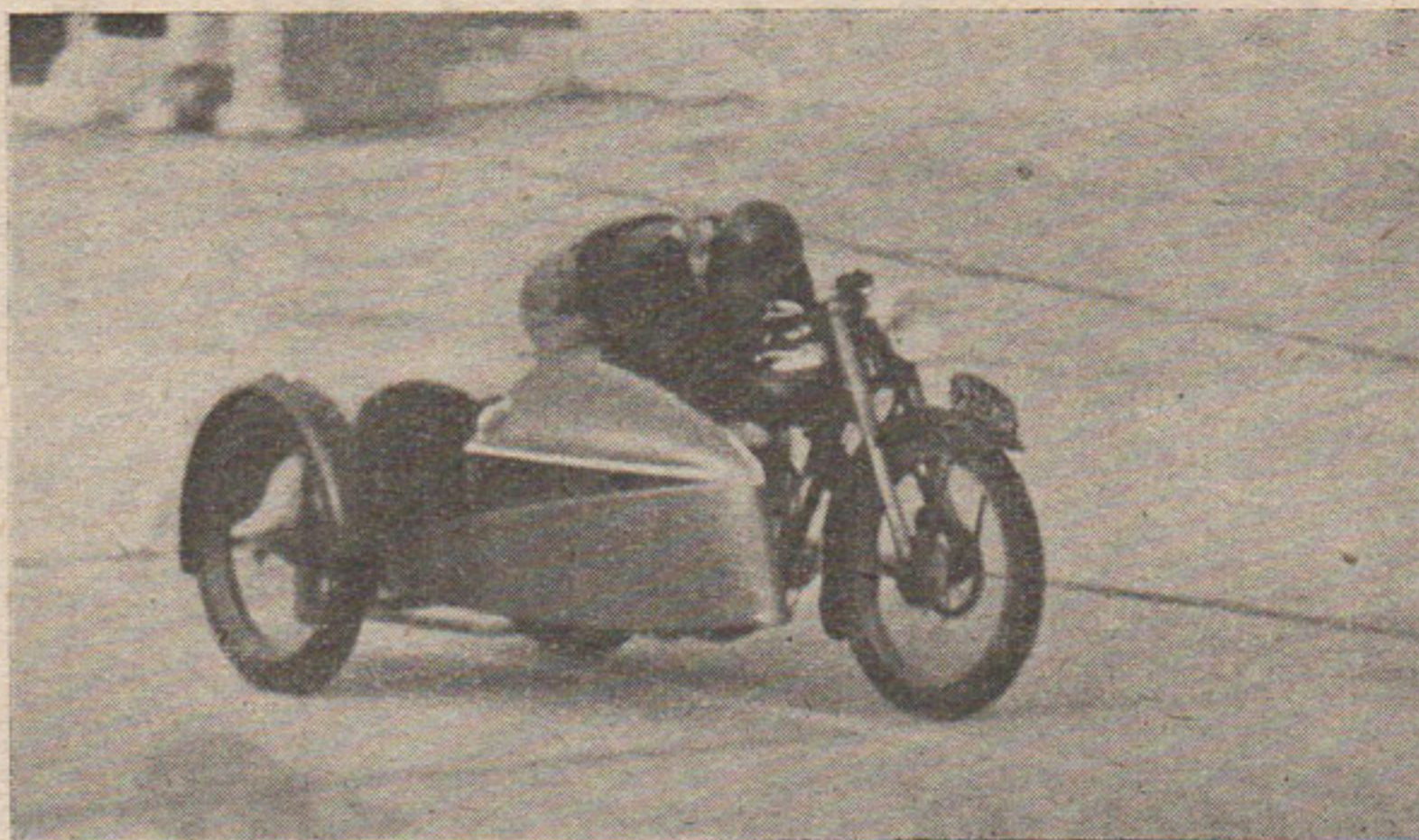
Évidemment, il est bien difficile d'allier la sécurité et les moyennes élevées sur nos routes françaises, où la voiture puissante, la « 5 CV. de 1925 », le « 15 tonnes », le vélomoteur, la « 500 », le char de foin, la voiture à bras, le cycliste et le piéton, se côtoient, se doublent, se croisent, s'accordent la priorité ou se la volent, à des vitesses qui varient entre 4 à l'heure et 120 ou 130!!...

Il est certain qu'il ne faut pas être constamment hanté par la crainte de l'accident, mais, avec l'intensité de la circulation actuelle, il faut se résigner à adopter une vitesse plutôt moyenne suivant ses qualités de conducteur et l'état de la mécanique, afin d'être plus sûr de rouler longtemps; car, lorsqu'on aime la moto on envisage pas de l'abandonner, et l'idéal est de rouler, rouler!... et, pour se faire, les quatre membres sont « très utiles ».. Se résigner à abaisser la moyenne contribue dans une large mesure à leur conservation!!!.

P. SIGNORET.

Importation libre pour les pièces de rechange.

Le *Journal officiel* du 28-12-1949 publie un « Avis aux Importateurs » les informant de la suppression des contingents pour un certain nombre d'articles ou produits originaires et en provenance des pays participant à l'organisation européenne de coopération économique ou de leurs territoires d'outre-mer. En ce qui nous concerne, cette mesure autorise l'introduction en France de « parties et pièces détachées de cycles et motocycles » (page 12413, n° 1808). Il est précisé à la page 12406 que le visa d'importation sera automatiquement accordé à ces parties de pièces ou pièces nécessaires à l'entretien ou à la réparation des matériels de fabrication étrangère existant en France. La plupart des pays producteurs de motos sont compris dans cette mesure : Allemagne occidentale, Autriche, Belgique, Italie, Suisse, pour ne citer que les principaux.



La 175 cmc. Motobécane à Montlhéry. — Comme nous l'avions annoncé dans notre numéro précédent, nous avons procédé à de nouveaux essais, devant témoins, de la 175 cmc. Motobécane équipée d'un Side Impérial. Malgré une température très basse et un vent violent, un moteur à peine rodé (400 km.) nous avons réalisé des tours à 80 kilomètres 896 de moyenne (1 m. 53 s. 2/5). Un essai en solo nous donna : 1 m. 36 s. 1/5, soit 95 km. 360 de moyenne. Ci-dessus notre collaborateur Nebout en pleine action. Plus bas un client de la marque avait tenu également à s'essayer. Ci-dessous, de gauche à droite M.M. R. Kiéné, Wiedmer, Nebout, Sandford et M. Voivenel, agent Motobécane Impérial, qui avait prêté l'ensemble.

Pièces anglaises chez Ladevèze.

A la suite des nouvelles dispositions libérant l'importation des pièces de rechange de marques étrangères. Ladevèze nous informe qu'il peut, de ce fait, prendre toutes commandes pour la livraison de pièces d'origine des motos dont il a l'agence exclusive, c'est-à-dire, Ariel et Panther. Bonne nouvelle pour les Ariélistes et les Panthéristes.

La Manche à moto.

On annonce de divers côtes la future traversée de la Manche par un motocycliste anglais dont la machine sera munie de flotteurs.

Nous lui souhaitons bonne traversée; nous ne pensons pas toutefois qu'il puisse revendiquer la priorité pour cet exploit. Si nos souvenirs sont bons, deux motocyclistes français sur leur moto anglaise, également munie de flotteurs, ont réussi cette tentative il y a une bonne douzaine d'années.

VÉL' D'HIV', 5 Janvier 1950

Le Vélodrome d'Hiver avait mis sur pied au cours d'une importante course cycliste à l'américaine un match de vélomoteurs.

Les trois petites Gnome-et-Rhône R. 4 de série pilotées par Maucourant, Thureau et Peneau ont obtenu un succès bien mérité auprès du public fervent des courses sur piste.

Ce fut un timide début mais pleinement réussi, aussi nous verrons plus souvent ces petits engins sur les pistes parisiennes et de province.



LA MOTOCYCLETTE EN BELGIQUE

par Marianne WEBER

La libération trouva l'industrie motocycliste belge en ruine paralysée par quatre ans d'occupation et étranglée par le sabotage volontaire des patriotes. Mais au jour J, les épreuves n'étaient pas terminées pour les industries nationales : au lendemain de cette libération tant attendue la région industrielle de Liège était spécialement visée par les bombes volantes qui transformaient la reconstruction en travail de Pénélope.

Ainsi donc il fallut attendre la fin de l'année 1945 pour voir un redressement effectif de ces usines. Faisant honneur à leur réputation de courage, de travail, les industriels belges et leurs collaborateurs se mirent instantanément à la tâche. Il n'était question encore de produire; il fallut rebâtir et rééquiper les ateliers. Pendant ce temps le pays renaissait à la vie normale et progressait rapidement vers une liberté économique relative.

Tandis que tickets de carburant et permis de circulation disparaissent comme un vieux cauchemar, les premières motos importées franchissaient nos frontières et avant même que les Belges pussent produire, les clients impatients offraient leurs suffrages aux machines d'importation et la concurrence était née avant que la fabrication fût ressuscitée.

Nos alliés Anglais, convertissant la production de guerre en production civile, inondaient le marché des motos tandis que les parcs de liquidation de véhicules militaires achevaient de saturer par des ventes massives le restant des « clients » éventuels.

Voici dans quelle atmosphère et parmi quels adversaires nos industries nationales renaissantes durent se retailler une place au soleil.

D'emblée cependant un caractère apparut d'une façon flagrante : la demande se concentrait vers la grosse cylindrée, sans tenir compte des frais d'entretien, détail qui avait cependant toute son importance à l'époque. Nos constructeurs furent donc renseignés par l'épanouissement du marché qui les méconnaissait.

Mais voici qu'un nouveau phéno-

mène se produisit : la moto prit un essor et un développement imprévisibles et inespérés durant les années qui suivirent la fin des hostilités. Les voitures restant rares et chères, de nombreux adeptes vinrent à la moto, tandis que ceux qui avaient été amenés à en user par pénurie d'autres moyens de locomotion se voyaient contraints de rester motards pour une nouvelle période d'attente.

Le marché évolua : mais pour mieux comprendre les variations qui se succédèrent il convient tout d'abord de classer les clients par genre de véhicule.

Nous aurons d'une part les amateurs de motos utilitaires et d'autre part les sportifs qui considèrent la moto comme véhicule de tourisme et « engin » de sport. A ce propos ne perdons pas de vue que dès 1947 la compétition battait son plein en circuit et en cross tous les dimanches à travers le pays entier.

D'une manière générale les sportifs avaient été les plus impatients et s'étaient disputé les motos importées d'Angleterre. Leur appétit étant en partie satisfait, les industriels belges, en hommes sages, se tournèrent vers la moto utilitaire dont la fabrication s'accordait mieux avec l'amortissement de leur nouveau matériel inhérent au relancement de la fabrication. Aussi les premières motos d'après-guerre furent-elles sensiblement les répliques des types de 1940. Cette situation ne put durer. La concurrence était trop forte et obligea les belges à suivre le progrès général et exigea un effort colossal de la part des constructeurs. Il faut dire à l'honneur de ces derniers qu'ils réalisèrent avec des moyens de fortune de réels prodiges. La fourche télescopique s'imposa d'emblée chez nous. En effet, les Anglais s'en étaient généralisée sur leurs motos militaires, tandis que les Allemands en avaient commencé la production en série dès 1937, chez B.M.W. Ensuite la suspension arrière parcourut le même chemin de conquête et le moteur 4 temps à soupapes en tête fut nettement préféré aux anciens à soupapes latérales. Le bicy-

lindre commençait à devenir menaçant mais sur ce point la lutte est loin d'être terminée.

Les conséquences de toutes ces considérations furent traduites clairement dans la réalisation de la production belge.

F.N. et Saroléa s'attaquèrent à la grosse cylindrée tandis que Gillet-Herstal et Socovel se spécialisaient dans les cylindrées moindres et le vélomoteur. Jusqu'à ce jour aucune moto purement « sport » ne fut livrée au public; quelques machines de compétition furent confiées à des experts mais pour le compte des usines.

Passons maintenant en revue tout ce qui se fabrique actuellement en Belgique :

F.N.

Dès 1946, F.N. Herstal créa la fameuse série XIII actuellement en pleine production, estimée et adoptée par l'opinion publique qui avait marqué une méfiance évidente pour la fourche avant utilisant le principe de la roue tirée. Cette première fourche subit du reste des modifications et mises au point qui l'ont amenée dans sa forme actuelle.

La série XIII comprend quatre types de moteurs. Le cadre, la fourche et la suspension arrière restant identiques pour toutes les cylindrées. Ce sont :

une 250 cmc. soupapes en tête,
deux 350 cmc., l'une soupapes en tête, l'autre soupapes latérales,
une 450 cmc. soupapes latérales.

Tous ces moteurs ont même course de 80 millimètres et ne diffèrent que par les alésages qui sont respectivement de 63, 74 et 84,5 millimètres.

Le bloc-moteur, d'une conception très spéciale est de dimensions réduites par suite du fait de la suppression de toute cloison entre le carter moteur et la boîte de vitesses.

La transmission primaire se fait par engrenage baignant dans l'huile. **Le cylindre** en fonte est muni d'ailettes de refroidissement à grande surface de radiation qui contribuent,

en maintenant la température assez basse, au bon remplissage des cylindres. **La culasse** en alliage léger est montée sans joint sur la tête du cylindre. Les soupapes sont en acier spécial, leurs tiges sont lubrifiées et enfermées, et commandées par des poussoirs réglables très accessibles. Le piston est en alliage léger et comprend quatre segments dont deux racleurs et deux d'étanchéité. **La bielle** est en acier à haute résistance; le roulement de tête de bielle est constitué par une bague formant coussinet anti-friction en bronze au plomb.

Une pompe à engrenages alimente directement le vilebrequin, les autres organes sont huilés par projection, après quoi l'huile retourne dans le carter où elle se refroidit et est filtrée avant de repasser par la pompe. **Le vilebrequin** a deux volants intérieurs avec manchon monté sur cônes et clavettes. L'équipement électrique comporte une batterie 6 volts avec dynamo et régulateur de tension. La bobine d'allumage est sous le réservoir, bien abritée, une lampe témoin dans le dos du phare contrôle le fonctionnement du conjoncteur-disjoncteur. Quant au moteur, ajoutons que l'embrayage est à deux disques garnis d'une matière à haut coefficient de friction alternant avec un disque en acier, le tout dans un bain d'huile. La boîte à quatre vitesses avec pignons toujours en prise est munie de manchons de crabottage permettant de bloquer un pignon sur son arbre. Le kick-starter est à droite et repliable. Le sélecteur est du même côté. Le cadre est du type berceau fermé. La fourche avant se compose de deux éléments distincts : la fourche directrice commandée par le guidon, la fourche proprement dite qui tire la roue avant. Cette première est formée de deux triangles et sert de pivot à la fourche mobile qui encadre et tire la roue. La suspension est assurée par un jeu de biellettes avec deux ressorts à boudins travaillant à l'allongement. L'axe de pivotement de la fourche n'est pas porteur, il maintient uniquement la roue dans son alignement.

La suspension arrière est assurée par un pivot placé à l'arrière de la boîte de vitesses, avec sandows en caoutchouc travaillant à l'allongement. La selle est articulée très loin sous le réservoir; le siège arrière a un point de pivotement sous la selle du pilote et prend d'autre part appui sur les tubes descendants de la fourche arrière par l'intermédiaire de sandows en caoutchouc.

Une nouvelle machine vient actuellement compléter la série XIII. Il s'agit d'une moto 500 cmc. arbre à cames en tête destinée aux exigences des fameux crossmen. Quelques prototypes de ces machines firent leurs preuves au cours de la saison écoulée

et nous espérons en voir un nombre considérable au cours des compétitions à venir. Le cylindre est en alliage magnésium avec de très large ailettes de refroidissement et il reçoit une chemise d'acier. Le carter est en aluminium. Le graissage se fait par pompe à engrenages. Les suspensions avant et arrière sont du type série XIII renforcé. Le carburant prévu est un mélange à 50% d'essence et de benzol.

En général la série XIII est aisée à manier, souple, légère, essentiellement solide et confortable, elle est la digne réplique aux routes belges.

Si ces motos avaient pu être mises en vente dès 1946, elles auraient fait une réelle concurrence aux importations étrangères.

SAROLÉA

Passons à Saroléa qui se consacre à quatre types principaux.

Deux 350 cmc. :

La 48 AS à soupapes latérales, la 48 B à culbuteurs.

Deux 600 cmc. :

la 48 S 6 à culbuteurs, la 48 T 6 à soupapes latérales.

Ces quatre monocylindres sont livrés actuellement avec fourche télescopique à l'avant et suspension télescopique à l'arrière.

La 350 cmc. de sport, la 48 B développe 15 CV., elle a un moteur quasi carré de 75x79 millimètres. Sa tenue de route et sa maniabilité sont excellentes. Elle pèse 160 kilos, ce qui n'est pas lourd pour une moto dont la robustesse ne doit rien aux plus grosses machines. La 48 S 6 donne 25 CV. et constitue la machine rapide pour le solo ou le sidecar.

Sur tous ces modèles la boîte de vitesses et la partie vélo sont standardisées. Les « Saro » ont une caractéristique très pratique et qui mérite d'être signalée : la chambre à air peut être enlevée sans enlever la roue du cadre, par un système d'entretoises qu'il est possible de faire tomber.

Le détail est essentiellement agréable en cas de crevaison sur la route et rend celle-ci aux trois quarts moins tragique.

Tout l'ensemble ainsi que la ligne racée de ces machines contribuent à les rendre plus populaires et leur conféreront beaucoup d'adeptes tant en Belgique qu'à l'étranger.

GILLET-HERSTAL

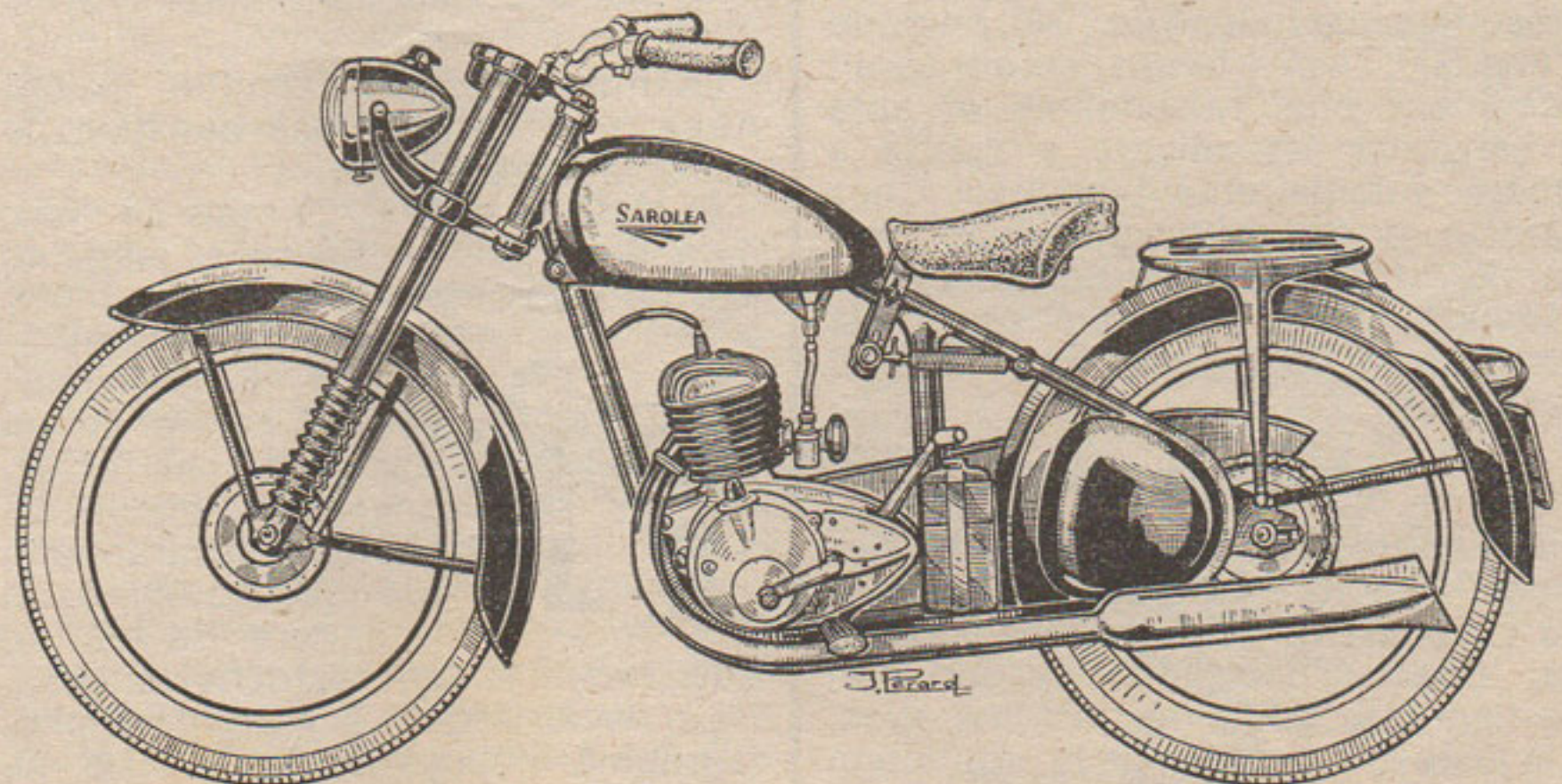
Nous arrivons maintenant aux petites cylindrées avec Gillet-Herstal qui a développé la production de sa 250 cmc. 2 temps très estimée. Cette année verra sans doute la production en série de la 250 cmc. 4 temps avec le même cadre. L'arbre à cames est monté derrière le cylindre, parallèlement au vilebrequin. Les soupapes sont inclinées à 90°. La machine est plus nerveuse que la superconfort, car elle développe 11 CV. Sa vitesse maximum serait de 110 kilomètres-heure. Equipée de fourche télescopique et de suspension arrière, cette petite moto constitue un rêve pour bien des jeunes gens.

Gillet continue la production de la 150 cmc. 2 temps dont les qualités ne sont plus à vanter.

A l'heure actuelle les 250 cmc. Gillet sont parmi les plus appréciées et les plus courantes des motos belges. Elles ont la cote d'amour dans leur cylindrée.

AUTRES PETITES CYLINDRÉES

Socovel qui débuta en 1941 par la mise sur le marché de petites motos électriques a fait du chemin. Depuis cette année, en plus de leur 98 cmc. vélomoteur et du 125 cmc. à moteurs Villiers classiques, Socovel, pour rester fidèle à son fournisseur, équipe les nouveaux 100 et 200 cmc. Villiers. Le premier est une ravissante petite moto grenat foncé — avec le réservoir et les jantes en aluminium, boîte deux vitesses commandée au guidon, éclairage par volant magnétique, vitesse de pointe 65 kilomètres-heure.



La nouvelle 125 cmc. deux temps Saroléa.

L'ancien 125 cmc. est une machine noire et livrable avec ou sans fourche télescopique. Sa vitesse est de 80 kilomètres-heure.

Quant à la nouvelle 200 cmc. Villiers, elle est noire, avec le réservoir et les jantes chromés, munie de fourche télescopique et de suspension arrière à ressorts. Le débattement de la fourche est de 13 centimètres, ce qui est plus qu'assez pour une machine légère. L'allumage se fait par batterie 6 volts. Elle atteint 95 kilomètres-heure en pointe avec une vitesse de croisière de 75 kilomètres-heure.

Socovel soigne particulièrement la robustesse de la partie cycle de ses motos, facteur essentiel vu l'état épouvantable des routes et mérite particulièrement la confiance et le succès croissant que rencontre sa production.

LES SIDECARS

En matière de sidecars, outre les sidecars Fox construits à Bruxelles par le technicien Walter, homme parfaitement compétent en matière de moteurs et de mécanique en général, et d'autre part, les élégantes conduites intérieures « Impérial », œuvre du constructeur et coureur Vervroegen, nous avons à citer la production en grande série de toute la gamme « Précision » et Aiglon sous la direction énergique du champion national Frans Vanderschirck. Sidecars magnifiquement étudiés et réalisés : aérodynamiques, solides, amovibles en quelques instants, réglables en cours de route, suspendus et amortis à la perfection. Ces modestes carrosseries font le délice de bien des femmes.

PROJETS ET NOUVEAUTÉS

En matière de prototypes, le secret est généralement bien gardé. Les services « courses » ne sont pas sur le point d'accoucher des merveilles : nos usines n'ont, en effet, ni les fonds ni le temps à consacrer pour le moment aux utopies de laboratoire... hélas ! Mais dans le domaine des réalités, tandis que Gillet laisse dans l'ombre la 500 cmc. 2 temps bicylindre présentée aux Salons de 1949, on parle d'une 500 Twin 4 temps, ce qui serait infiniment plus raisonnable et apte à satisfaire les clients « sports » ignorés volontairement jusqu'ici. Chez Saroléa, la réalisation d'une 125 cmc. paraît virtuellement chose faite ; cette machine aurait beaucoup de points communs avec la petite Royal Enfield paraît-il.

CONCLUSIONS

A l'heure actuelle, la qualité des motos belges a forcé l'admiration du client averti et le sentiment national aidant, l'a ramené de son état de flagrante infidélité post-libération, à la juste appréciation de la production herstaliennne. Le marché intérieur est

non seulement reconquis mais quasi saturé, ce qui pose un nouveau problème. La surproduction appelle à grand fracas le droit à l'exportation. Un obstacle cependant se dresse : le prix élevé de la marchandise belge en fonction du prix élevé des salaires et ce, en fonction du cours élevé du franc.

La récente dévaluation est un bienfait.

Si paradoxal que cela paraisse, la valeur même du franc belge nuisait à toute exportation. Mais nous

déviions du sujet : nous nous proposons de parler de la moto en Belgique et non de problèmes économiques internationaux ; aussi, terminerons-nous en souhaitant vivement que la France accueille à bras ouverts toutes ces bonnes grosses motos belges, endurantes et munies du dernier confort et aux cylindrées desquelles le programme économique français n'a consacré aucun subside jusqu'à présent. Le temps du 48 cmc. est révolu, équipons la Marseillaise d'une 500... au carburant sans ticket!

Et si nous parlions d'autre chose !!!



Je me souviens avoir, dans le second numéro de « Motocycles », ouvert une rubrique intitulée : « Et si nous parlions d'autre chose ? »

Ce devait être un coin de la revue, réservé à tous les sujets captivants, sans trait commun avec les motocycles.

On y aurait respiré un air épuré des émanations d'essence ; là, point de pétarades, de vrombissements ni d'avertisseurs.

Je me voyais, pendant mensuellement un petit chef-d'œuvre d'art et de bon goût, qui eût incontestablement surélevé le niveau intellectuel de « Motocycles ».

Je t'en fiche!!!

Lorsque, le mois suivant, je me suis amené avec un papier sur l'automne, bourré de poésie et de hautes pensées philosophiques, le Comité de Rédaction l'a lu, approuvé, et a mis à sa place je ne sais quel interview ou essai sans aucune valeur littéraire, croyez-moi !

Le mois d'après, c'était le Salon ! Alors, n'est-ce pas, pas question de parler d'autre chose !

Et ainsi de suite..., de mois en mois, mon désespoir grandissait, jusqu'au jour où j'ai compris...



J'ai invité tout le monde à déjeuner ; entre le café et la fine Napoléon, j'ai fait signer par chacun un papier m'assurant une rubrique mensuelle où je parlerai de tout ce que je voudrai, sans restriction aucune.

Le papier légalisé, enregistré, photographié, déposé en lieu sûr, je me suis mis à l'ouvrage.

Ma première idée était de parler théâtre ou littérature.

Juste au moment où je commençais mon article, qui eût été un monument de critique artistique, Nebout est arrivé ; bondissant, il m'a arraché de mon fauteuil, et je me suis retrouvé... sur le tansad d'une machine dont je n'avais même pas eu le temps de repérer la marque, étreignant Nebout d'un bras et le volumineux appareil photo de l'autre.

En hurlant pour couvrir le bruit du moteur, mon ravisseur m'apprit que notre monture était unique en France, que le temps était splendide et que nous allions photographier la rareté qui trépidait sous nos postérieurs.



Je connais les séances de photographies avec Nebout !

Mon rôle se borne uniquement à maintenir la moto en des poses aussi artistiques qu'instables ; quand

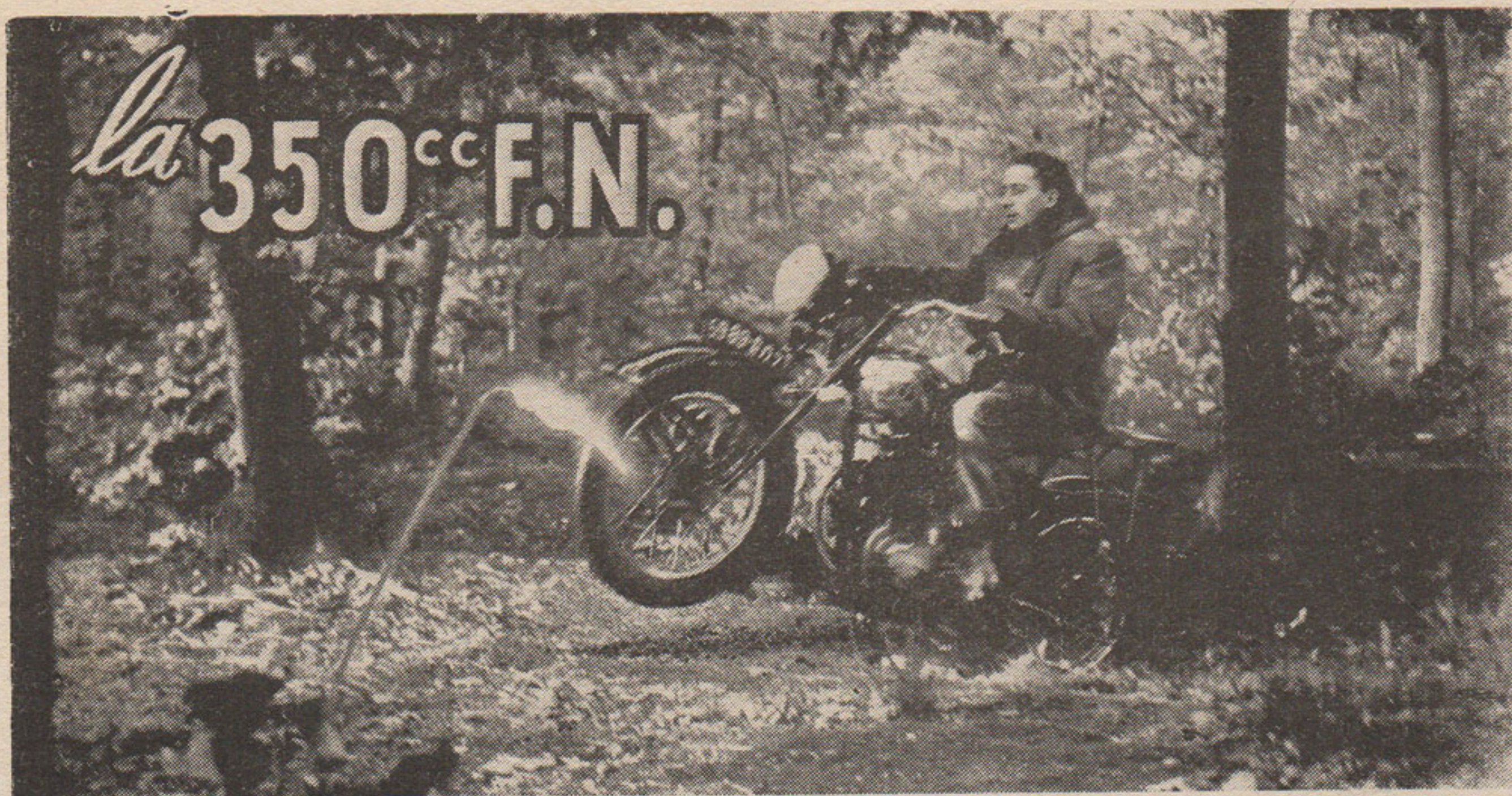
par hasard ça va vite, je m'en tire avec une heure ou deux d'efforts épuisants.

Cependant que je fais des poids et haltères avec des 350 ou 500 cmc., Nebout mitraille à tour de bras, choisissant longuement l'angle idoine pour ses clichés, et ce, avec un sourire satisfait qu'il s'étonne de ne pas voir fleurir sur mon visage crispé par la tension. Alors, généralement, il constate avec le plus grand sérieux : « Curieux que vous n'aimiez pas la photo ! »

Et voilà!!!

Et voilà aussi pourquoi cette rubrique, où j'aurais dû parler d'autre chose, est à mon corps défendant envahie par la présence de cet engin à deux roues dont j'aurais justement voulu ne pas prononcer le nom.

MARC.



Les succès sportifs ont cette année affirmé une fois de plus la qualité des F.N. La suspension intégrale par anneaux Neiman et en particulier l'originale fourche à roue tirée fut menée par Leloup bien souvent à la victoire dans de nombreuses épreuves de moto-cross.

Cette expérience dans le domaine de la course n'est pas sans profit pour la machine de série.

C'est ainsi que la 350 M. 13 bénéficie d'un confort et d'une tenue de route impeccables joints à une robustesse à toute épreuves nous l'avons essayée en ville, sur la route et en tout terrain : elle s'est révélée très bonne machine de tourisme, silencieuse, propre et d'un maniement agréable, grâce au sélecteur et aux rapports de boîte bien calculés.

La présentation est sobre, mais l'émail et le chrome sont de qualité. On trouve un tableau de bord avec contacteur et compteur éclairés. La selle de cuir est très confortable; la machine est livrée également à moyeux arrière à broche. Le confort du passager est assuré par un tansad

dont l'aspect au repos heurte un peu l'esthétique, mais dont l'efficacité est indiscutable. Ce siège pivote sur un axe placé sous la selle du conducteur, et s'appuie en outre sur la fourche arrière par l'intermédiaire d'un autre caoutchouc.

Le bloc-moteur de forme ramassée est simple et d'un dessin très net; les carters particulièrement rigides et l'entraxe-vilebrequin embrayage très court (12 cm.) ont permis l'élimination de la cloison classique entre les volants et la boîte de vitesse. Une pompe à engrenages assure la circulation d'un généreux filtre d'huile. La culasse de grande épaisseur en alliage d'aluminium est montée sans joint sur le cylindre de fonte spéciale à larges ailettes. Toutes ces solutions ont fait leurs preuves.

Écoutons les impressions d'un client de la la marque :

« Étant possesseur d'une motocyclette F.N. type M. 13 350 latérale, suspension intégrale, depuis plus d'un an, « Motocycles » m'a demandé de lui faire part de mes impressions d'usager pour ses lecteurs.

C'est donc en toute impartialité que j'écris ces quelques lignes sans aucune prétention; il n'est évidemment pas question de reprises foudroyantes, ni de démarrage à décoller la roue avant, mais mise à côté d'une autre machine de cylindrée égale, la M. 13 n'a rien à lui faire en point de vue performances : régularité de marche, bonne moyenne sur longs parcours, agrément de conduite.

Par contre, ce que d'autres types de motocyclettes peuvent lui envier, c'est la suspension; à mon avis et je ne crois pas me tromper, aucune suspension aussi bien avant qu'arrière

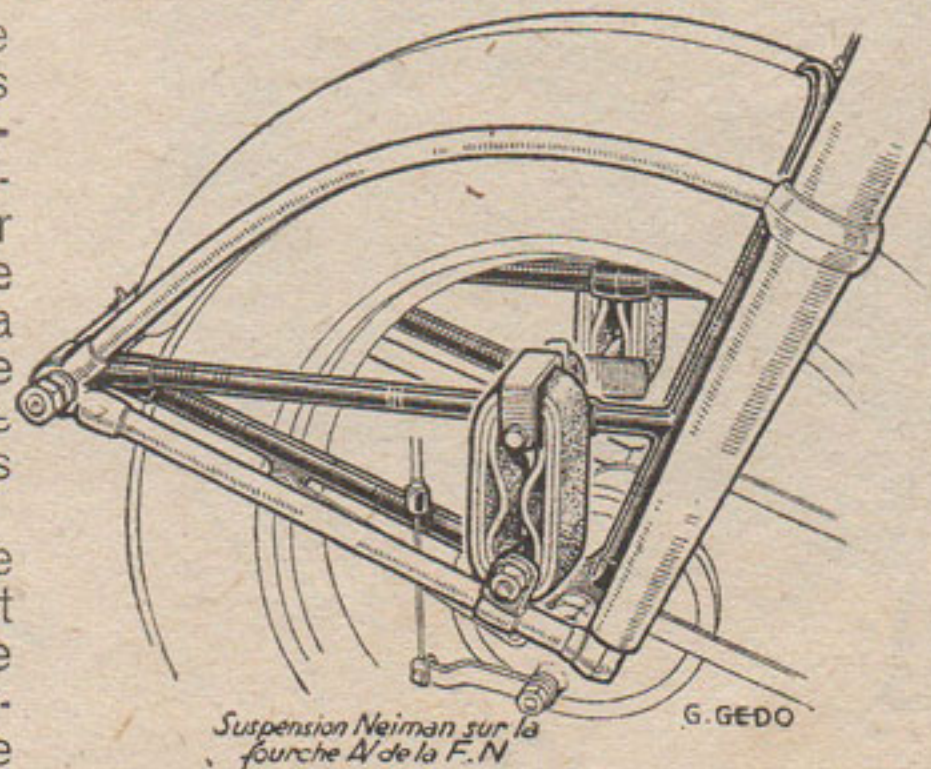
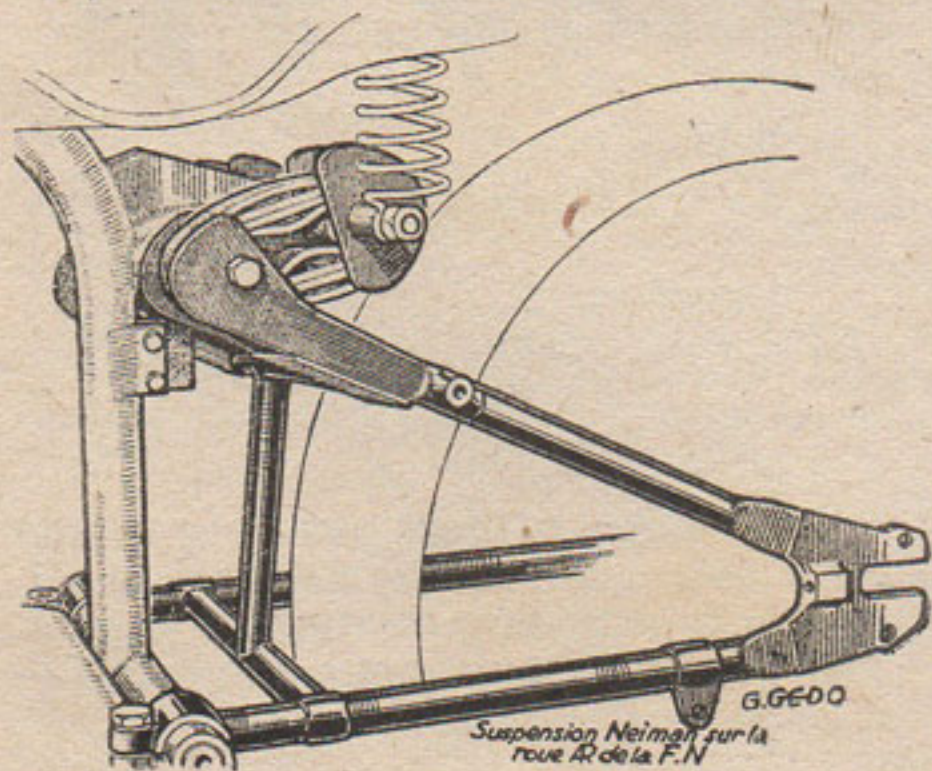
n'égale la suspension intégrale telle qu'elle est réalisée sur ce type de machine.

Ayant eu l'occasion d'essayer, avec mon ami et mécanicien Robert Le Treste, divers types de suspensions, c'est en connaissance de cause que je donne cet avis et lui-même le partage.

Un autre avantage de la roue tirée est l'usure des pneumatiques qui est réduite au minimum. Après plus de 10.000 kilomètres, mes pneus sont environ à 20% d'usure; d'autre part, cette suspension fait que la roue ne décolle pas soit dans un trou, soit dans une bosse.

A la Pentecôte, cette année, 3 kilomètres effectués sur les traverses de chemin de fer d'une ligne désaffectée dans le Cher sans que la machine ne me donne d'émotion, et pourtant je ne suis qu'un amateur. En résumé, et je vois que c'est tout ce qu'un motocycliste désire, quand je prends ma F.N. je suis sûr d'arriver au point que je me suis fixé, sans aucune fatigue et dans un minimum de temps. »

André MOINET.



TROIS dans UN

Nous avons été comblés ces temps derniers : trois productions étrangères nous ont, dans le même temps, été offertes pour essais. Elles auraient mérité d'être traitées séparément car elles présentent un réel intérêt, mais il nous reste tant de mécaniques à enfourcher que nous avons préféré vous présenter celles-ci d'un seul coup, d'autant qu'elles représentent trois catégories : 38, 65 et 197 cmc., deux italiennes, dont une en passe de devenir française, et une anglaise, d'une cylindrée inexistante pour l'instant chez nous.

Les voici, par ordre de grandeur.

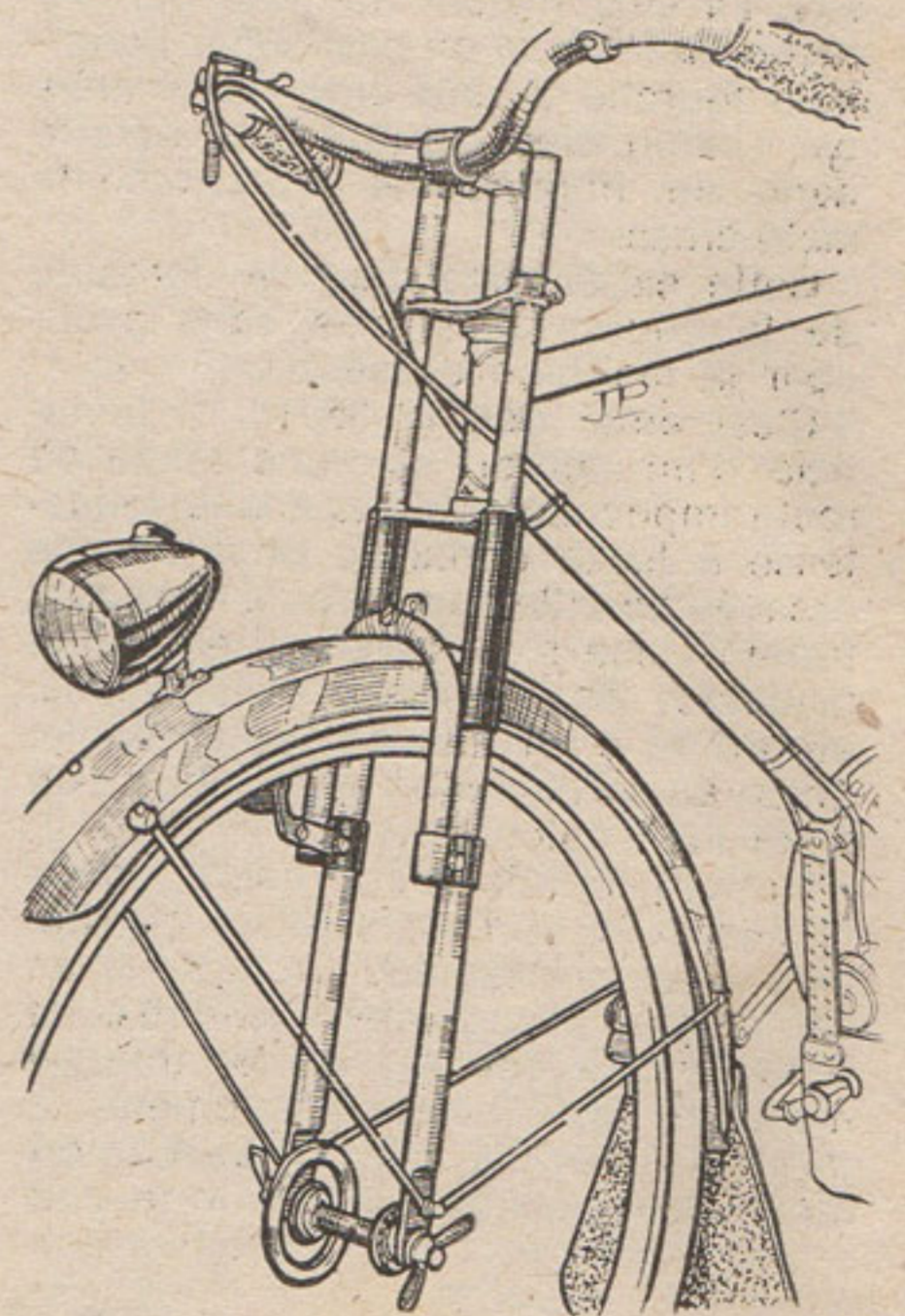
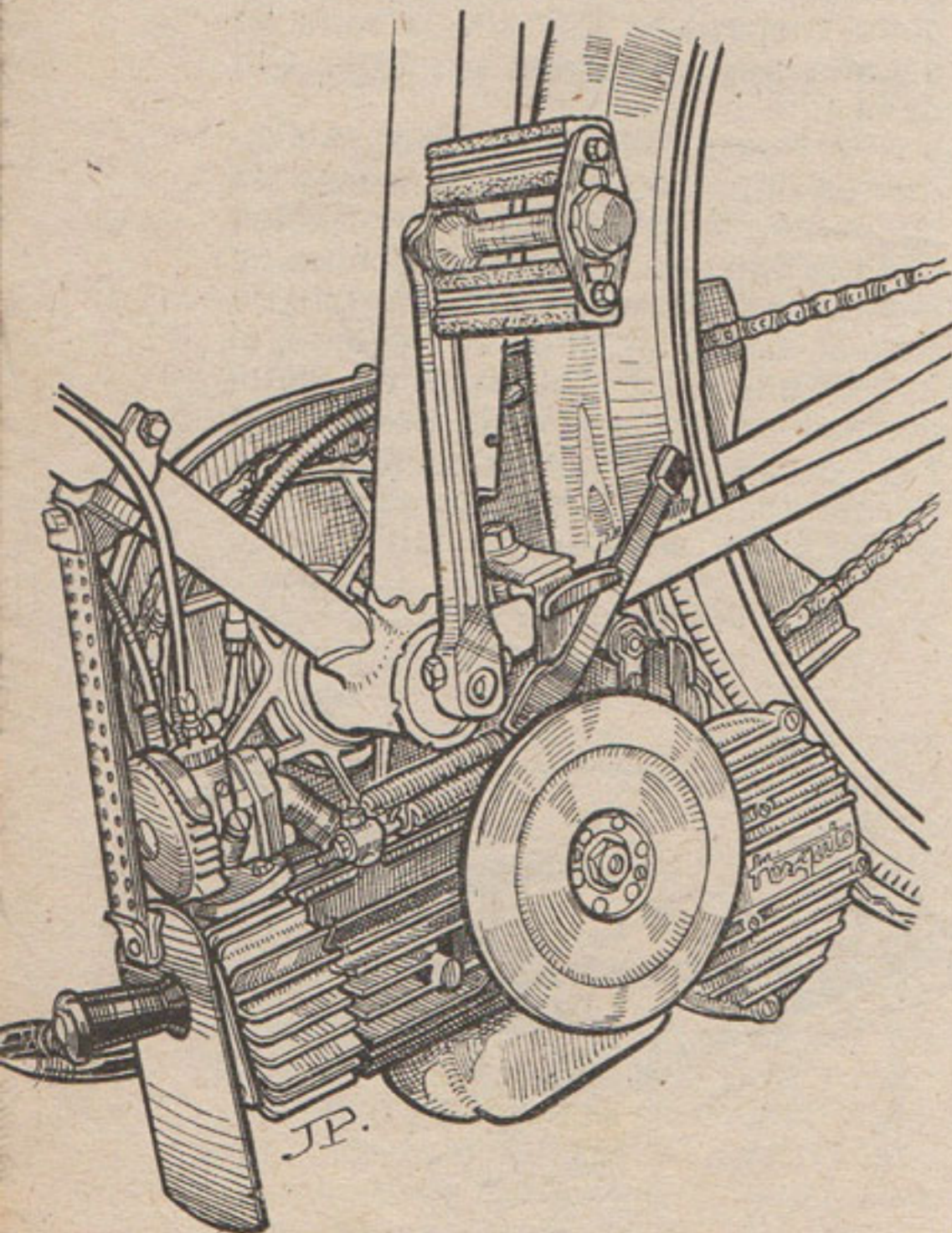
La petite classe en avant, avec le 38 cmc. Mosquito, déjà présenté à plusieurs reprises à nos lecteurs alors qu'il était un article d'importation; venant d'Italie avec une excellente renommée il s'était aussitôt imposé à l'attention; le faible contingent qui avait franchi la frontière fut aussitôt absorbé par la clientèle. Mais un fait nouveau a surgi : les Etablissements Chapuis frères, grands grossistes et

gros constructeurs de cycles, ont traité avec la firme italienne et ont obtenu licence de fabrication pour la France. Aussitôt conclu, aussitôt en route : les premiers Mosquito-Chapuis sortiront au début de 1950 et seront vendus soit seuls pour être montés sur n'importe quel vélo, soit en cyclomoteurs avec un cadre mixte spécialement conçu par Chapuis.

Un avantage indéniable de ce moteur est sa simplicité de montage résumée à deux colliers, l'un derrière le boîtier du pédalier, l'autre fixant la culasse au tube reliant la tête de fourche au dit pédalier. L'entraînement par galet sur le pneu arrière évitant tout rouage, permet cette aisance d'installation simple sans modification si minime soit-elle d'un quelconque organe de la bicyclette; celle-ci garde son agréable simplicité, son accessibilité et — le moteur étant placé sous le pédalier — un équilibre, même accru du fait de l'abaissement du centre de gravité. Un dispositif coulissant sous l'action d'un court levier fait adhérer le galet au pneu ou au contraire l'en écarte.

Le Mosquito est un 2 temps à piston plat de saine conception; il est remarquablement usiné. Particularité peu commune à ce genre de moteur, son allumage dépend non d'un volant magnétique, mais d'une magnéto cylindrique. On objectera peut-être que celle-ci ne saurait fournir l'éclairage. D'accord, mais si nous sommes en panne de moteur avec un éclairage fourni par le volant, pour avoir de la lumière il faudra entraîner le moteur à coups de pédale!... A la vôtre!!!

Agent de Chapuis et vieille connaissance des temps héroïques du cyclocar, Sénéchal, son champion incontesté, nous a prêté son Mosquito. Monté dans un cadre de sa conception, il possède une fourche avant télescopique, un moyeu arrière avec frein à rétro-pédalage. Parfaite la fourche avant, quant au frein rétro, malgré sa perfection technique, ce n'est pas une solution pour le cyclomoteur sur lequel les pieds du conducteur sont toujours en bascule. Mieux vaut un bon frein à tambour avec commande à main. Avant nous, Sénéchal l'avait constaté et nous avait prévenu qu'il allait modifier ce détail.



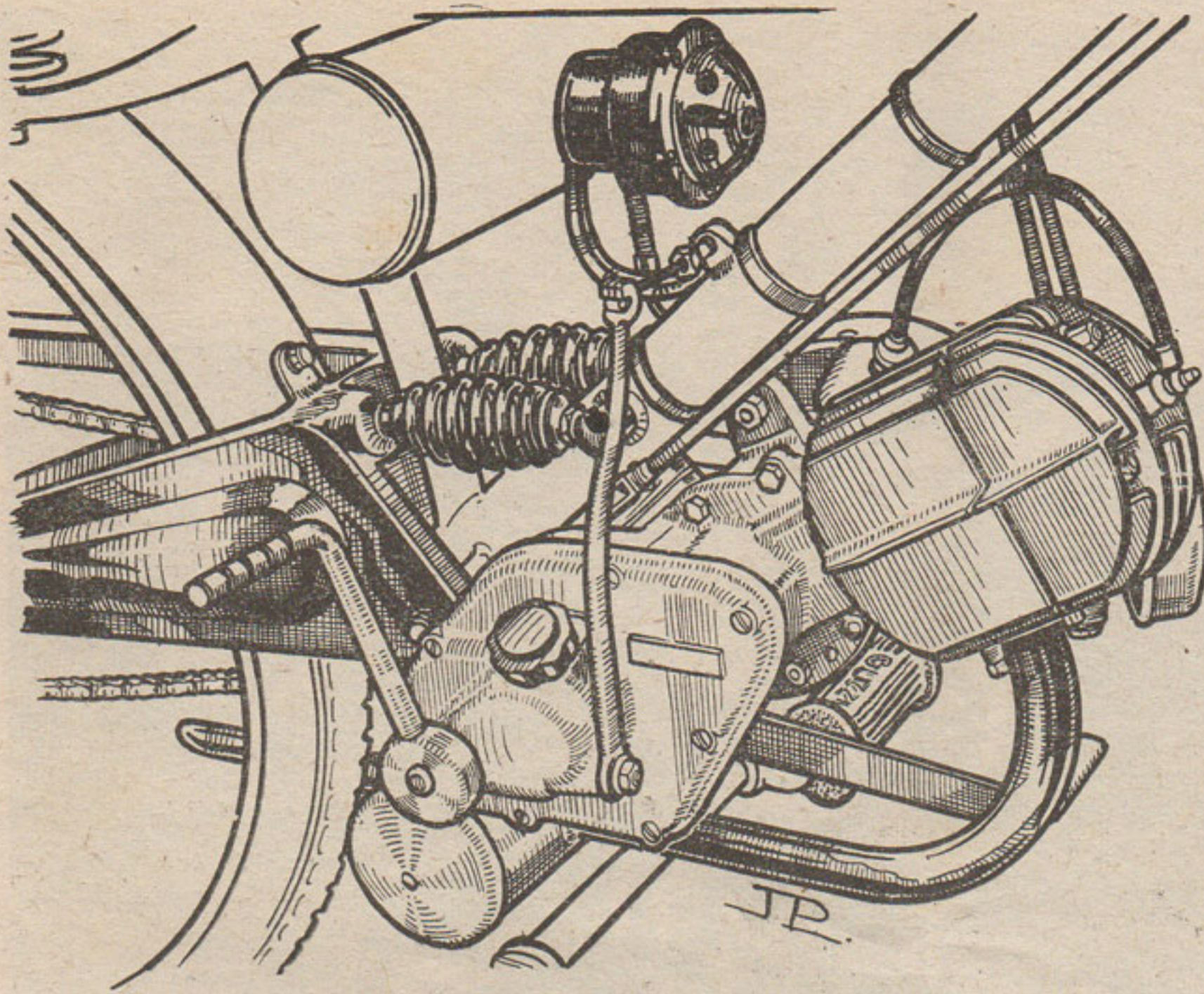
Ci-dessus :

La fourche télescopique du cyclomoteur de Sénéchal.

A gauche :

Le montage simple du moteur à la base du cadre.

Le moteur? C'est un mécanisme vraiment « au poil » : départ facile, extrême souplesse de marche et puissance surprenante pour une si faible



cylindrée. Avaler la côte de Picardie sans un coup de pédale avec 38 cmc., il n'y a pas besoin d'épiloguer; sur le plat 40 à l'heure, c'est une bonne allure pour un véhicule de ce genre. Voilà donc un auxiliaire qui va sous peu se présenter à la clientèle, avec la série d'avantages positifs propres à assurer son succès dès le départ : encombrement réduit, position rationnelle, simplicité de pose, économie et rendement. Les Etablissements Chapuis frères ont certainement trouvé là une excellente solution.

LA GUZZINA 65

La Guzzina, autre produit transalpin, montre également la maîtrise des ingénieurs italiens dans les petites cylindrées. C'est un 65 cmc. d'aspect assez surprenant, surtout pour nous Français, habitués aux lignes d'une sobriété poussée à l'extrême et férus d'harmonie.

Avec son moteur oblique en porte-à-faux, son cadre articulé à l'arrière, ses grandes roues, son réservoir de faible volume, elle nous paraît un peu décousue à nous qui apprécions les machines compactes aux organes bien groupés et d'heureuses proportions.

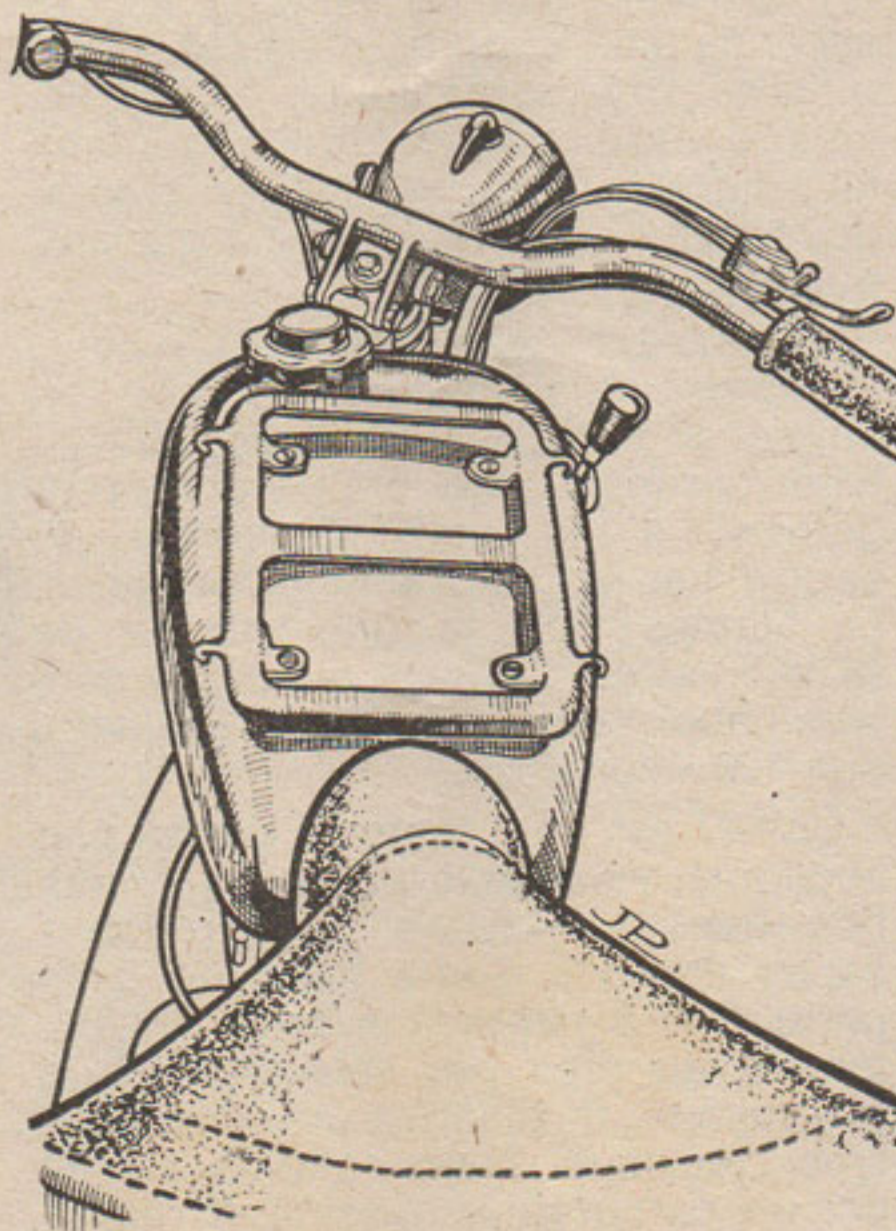
Mais à piloter une Guzzina le plaisir de la conduite fait un peu oublier son anatomie particulière. « Qu'importe le flacon pourvu qu'on ait l'ivresse. »

Extrêmement agréable, d'une tenue de route sans critique elle est, grâce à son cadre articulé à suspension réglable, d'un confort surprenant pour un engin d'aussi faible poids (45 kg.).

Ci-dessus
Le levier de débrayage est d'une longueur peu commune; les ressorts de suspension arrière sont réglables. Avertisseur direct sur le volant.

Ci-dessous
Porte-carte sur le réservoir.

A droite :
Côté carburateur et frein : la sacoche cylindrique est placée sous la selle.

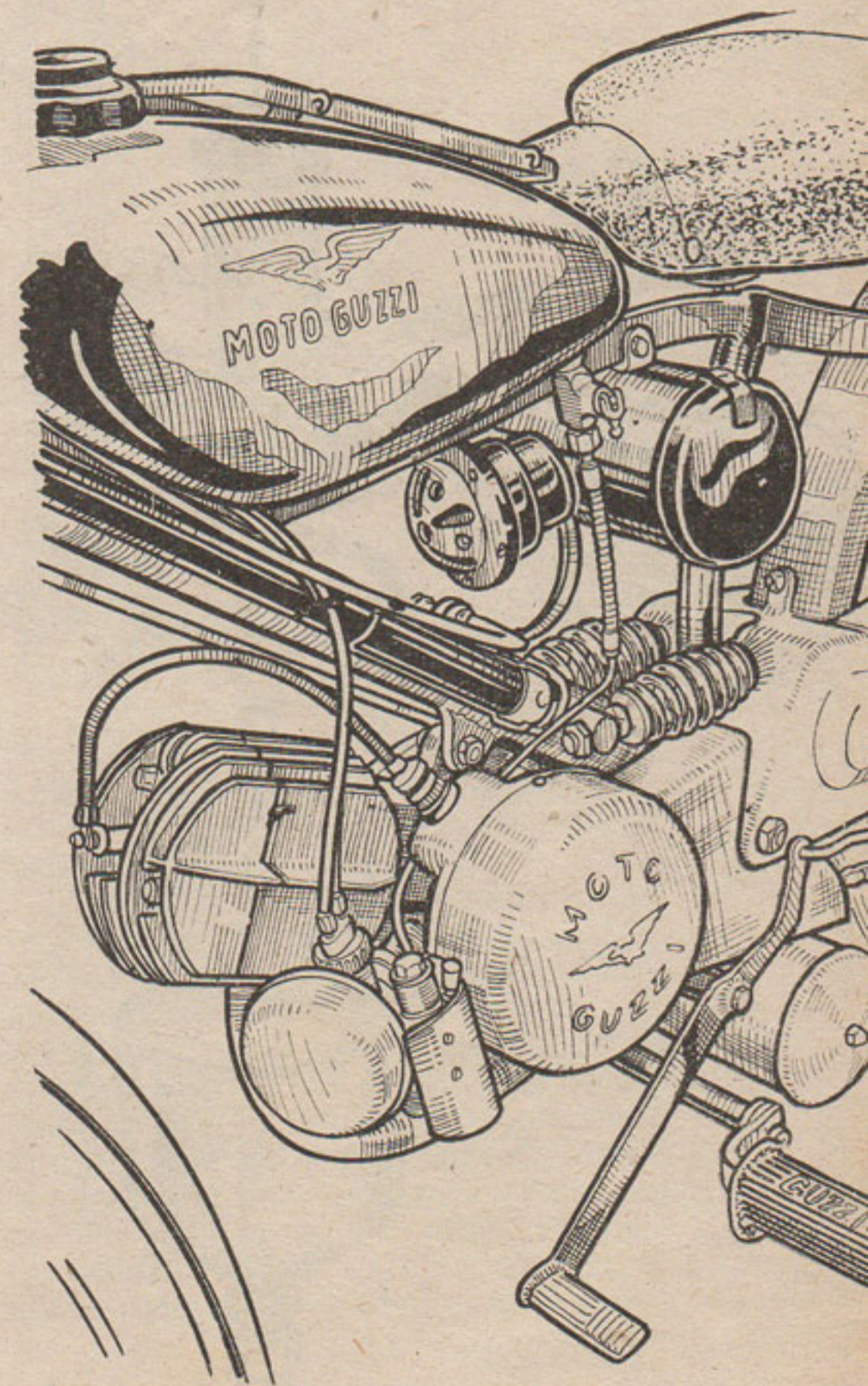


Le passage sur les plus mauvais pavés est comme sur du velours; rien dans les bras, rien dans les reins. On observe toutefois, sur les chaussées « ondulées », une tendance au balancement qui berce les voitures trop bien suspendues et va s'amplifiant si l'on ne change pas d'allure; ce phénomène pourrait sans doute être supprimé par l'adjonction d'amortisseurs, il est vrai que les routes partiellement ainsi faites (c'est-à-dire mal faites), sont heureusement assez rares et de court métrage.

La Guzzina se situe par sa cylindrée de 65 cmc. entre le moteur auxiliaire et le vélomoteur comme, avant guerre, le Poney-Motobécane.

Elle est sur le catalogue donnée pour 50 à l'heure; ce doit être une indication officielle ou administrative, quelque chose comme le 30 à l'heure réglementaire de nos anciens B.M.A., car un commentaire, par ailleurs, laisse entendre que ces 50 à l'heure ne sont qu'indicatifs et peuvent être sensiblement dépassés. C'était bien notre impression car le moteur a du nerf, des reprises et des accélérations franches et grimpe, en première, du 25%. Il a d'autre part quelques records du monde à son actif.

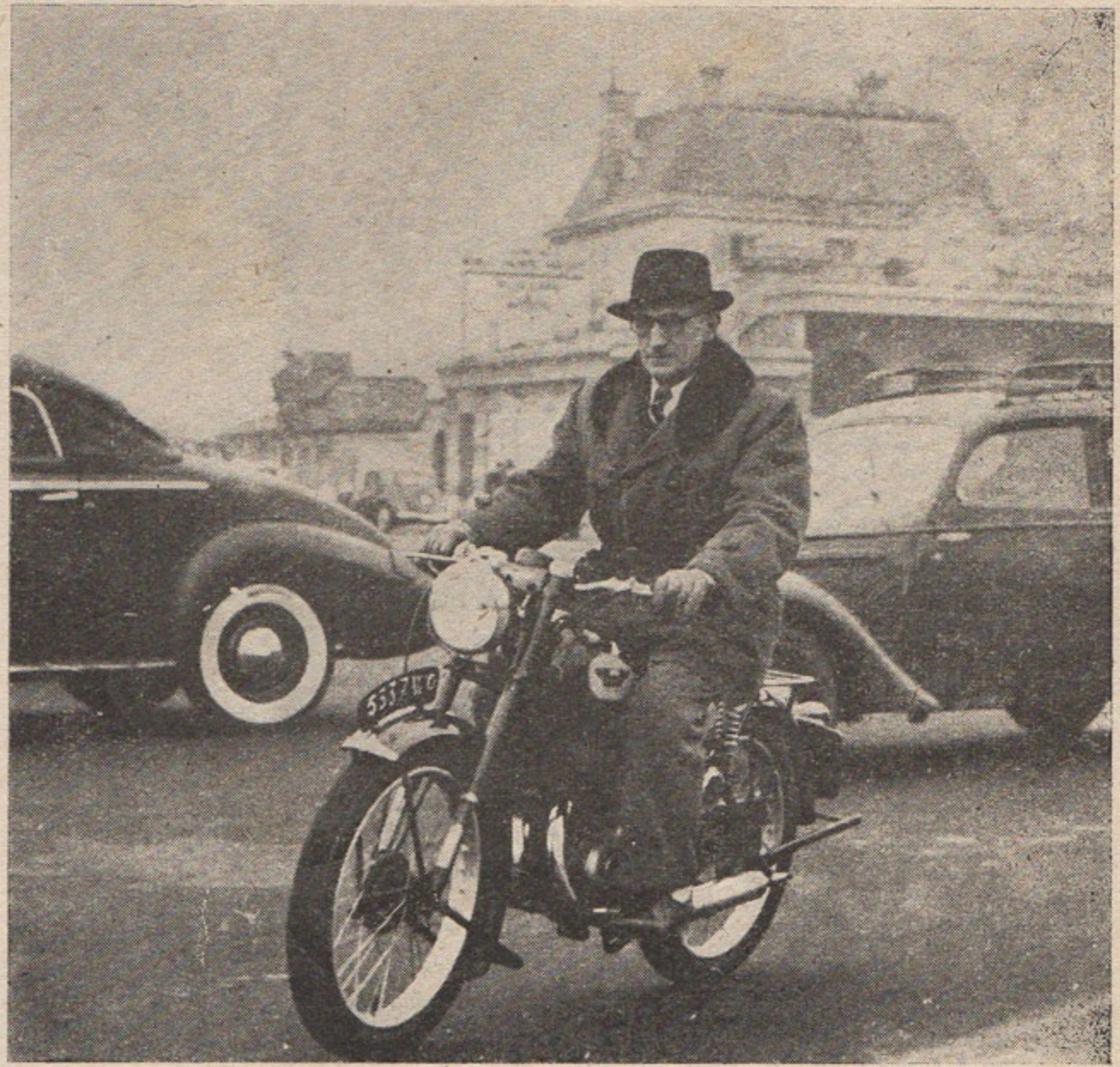
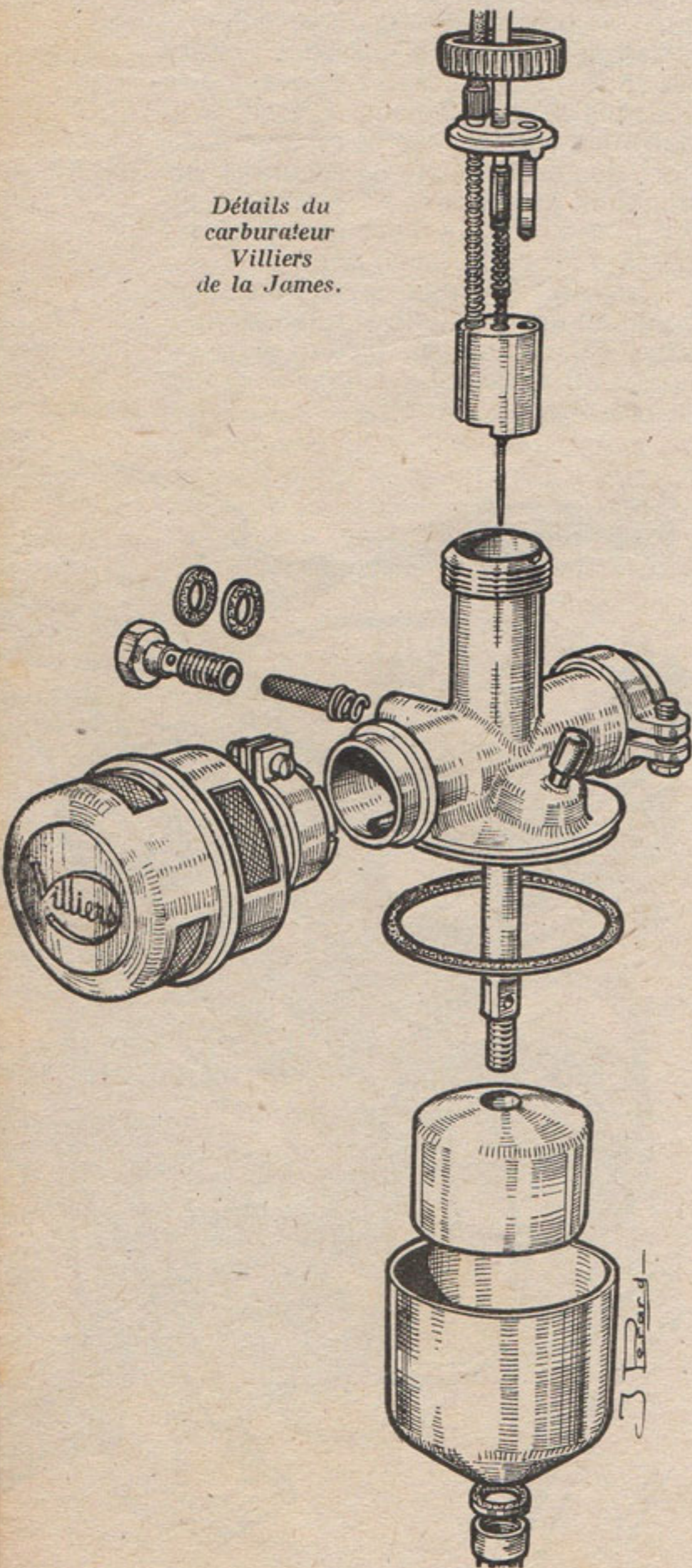
C'est un « 2 temps » avec admission commandée par valve rotative, alésage 42, course 46, piston plat, cylindre en aluminium chemisé, donné pour une puissance de 2 CV. Il est



accouplé à une boîte à 3 vitesses commandées par levier à main avec secteur sur la partie droite du réservoir surmonté d'un porte-carter et d'un astucieux bouchon en matière plastique. Un curieux petit avertisseur électrique, directement branché sur le volant magnétique, prévient les passants d'une voix un peu rauque, assez sensible au régime moteur. L'émail rouge vif cher à Guzzi est de belle qualité.

La Guzzina a beaucoup de succès en Italie; d'un prix plus à la portée de la clientèle modeste, elle satisfait même les touristes car elle passe partout. N'en a-t-on pas dénombré 12.000 engagées dans un seul rallye. Nous ne l'avons citée ici qu'à titre d'exemple et de documentation car son introduction en France est strictement contingentée.

Détails du
carburateur
Villiers
de la James.



La 197 cmc. James aussi agréable en ville que sur route.

LA JAMES 197 cmc.

Passons de l'Italie à l'Angleterre en présentant une moto légère, fort populaire là-bas et dont Sandford, déjà agent de Velocette, s'est assuré la représentation pour la France.

Nous avons trouvé avenue des Ternes deux James, une 125 et une 197 cmc., l'une et l'autre équipées du dernier bloc Villiers. C'est la seconde qui nous a intéressé parce qu'elle représente une cylindrée, encore inexistante en France, qui doit, le progrès aidant, remplacer avantageusement nos 250 cmc. d'avant-guerre.

Villiers est resté fidèle au moteur 2 temps; il l'améliore d'année en année si bien que chaque nouveau type marque un double progrès, rendement d'une part, économie de l'autre. Les résultats sont là, tangibles. La James accuse une vitesse de 96 kilomètres à l'heure avec une consommation de 3 litres de mélange aux 100 kilomètres.

Ce 197 est un 2 temps à piston plat accouplé, en bloc, à une boîte entraînée par une chaîne primaire sous carter étanche. Cette boîte ne comporte que 3 vitesses avec une commande au pied par sélecteur et un embrayage à disques multiples du type classique. L'alimentation se fait par un carburateur dessiné et réalisé

chez Villiers, c'est un 2 manettes. De même le volant qui fournit l'allumage et l'éclairage avec batterie, feux d'arrêt et klaxon est également une réalisation « Maison ».

Le cadre James est un berceau classique avec à l'avant une fourche télescopique de conception originale puisque la suspension est assurée non par des ressorts ou de l'huile, mais par des boudins de caoutchouc. La coupe que nous en donnons dans ces pages sera plus explicite qu'une longue description.

Pas de suspension arrière, tout au moins sur le modèle introduit en France; cependant le catalogue d'origine indique une 197 cmc. « Captain Rear Sprug. » avec arrière télescopique.

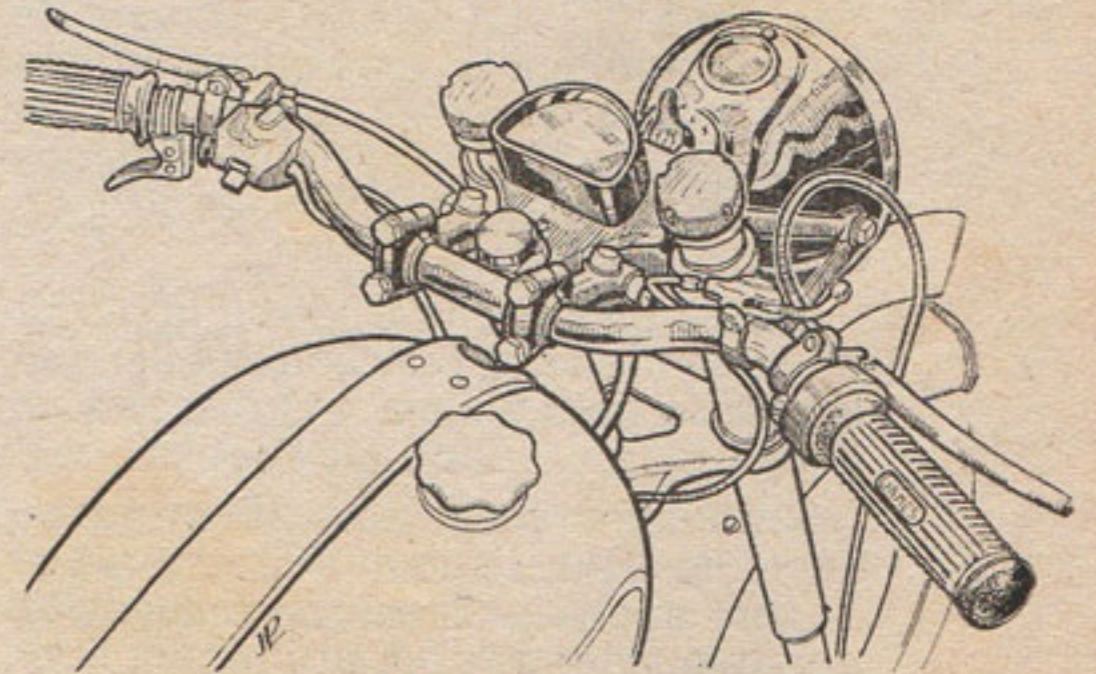
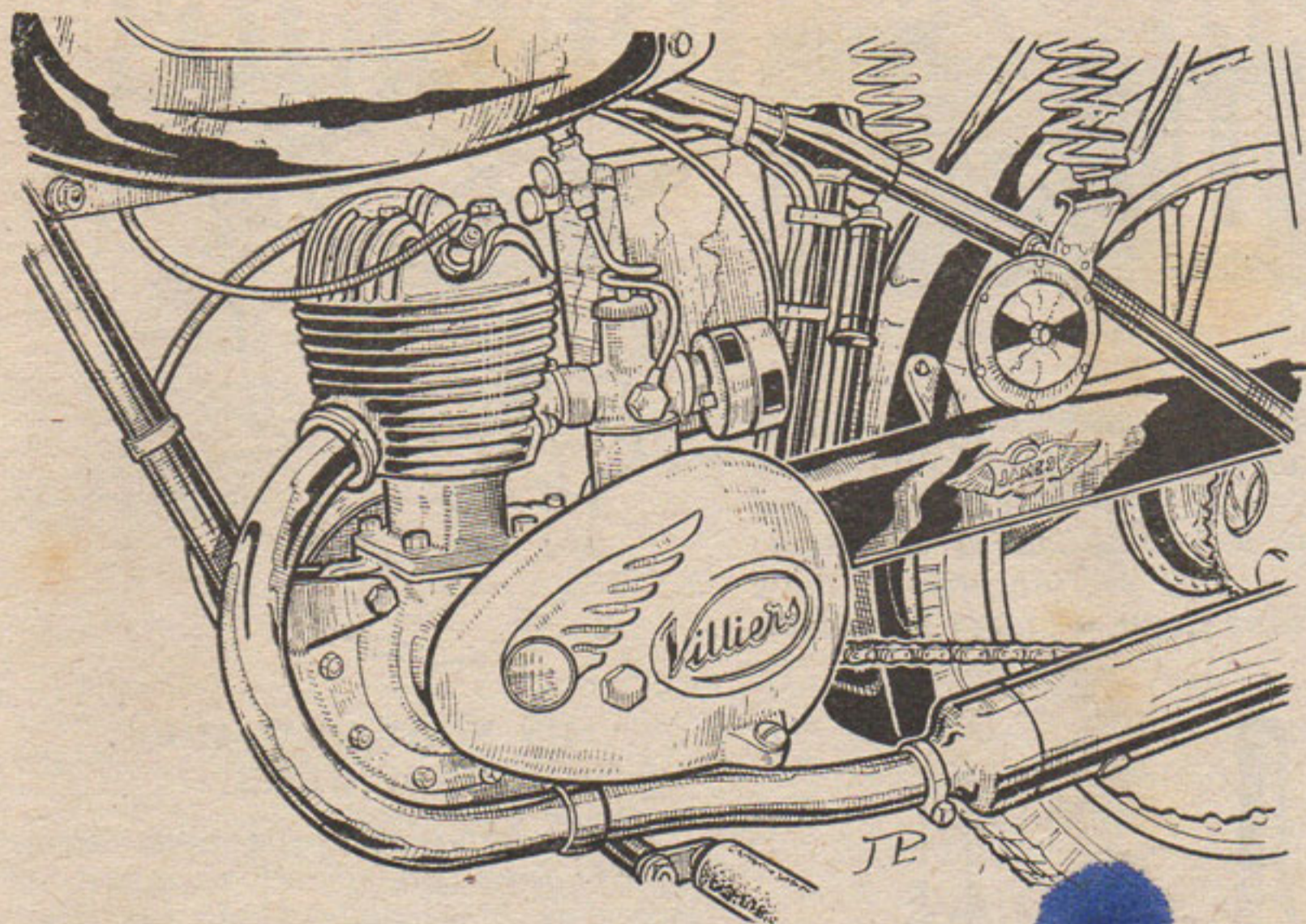


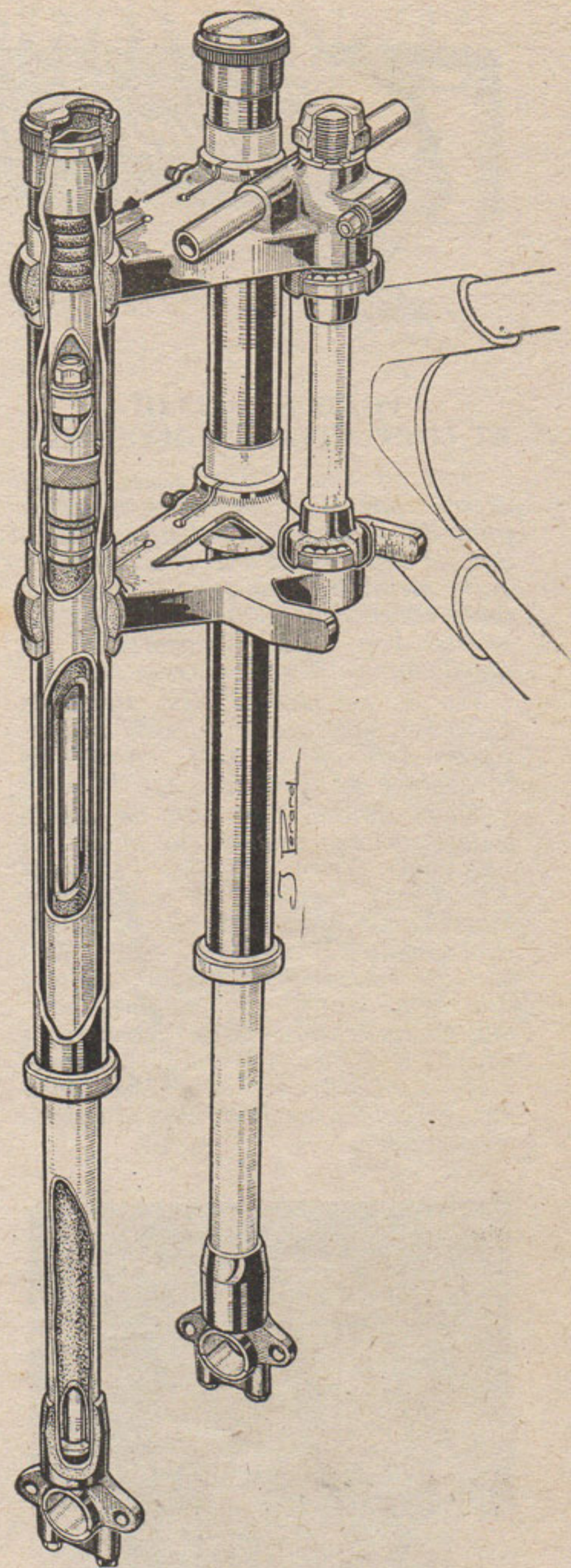
Tableau de bord sur le guidon.



James est assez spécialisé dans les motos légères. Durant la guerre ses usines ont produit pour les armées des quantités de petites motos destinées principalement aux liaisons rapides, aux services d'estafettes, de vaguemestres, etc... Ça a été naturellement un rude banc d'essai car ces mécaniques devaient passer partout; le « tout-terrain » constituait le parcours normal soit pour rallier un Q.G., un aérodrome ou un poste de commandement quelconque.

C'est sans doute en raison de cette destination particulière et par adaptation au rôle imposé que la James a une garde assez élevée au-dessus du sol.

La première fois qu'on l'enfourche, on trouve la position un peu haute, surtout lorsqu'on vient de quitter un de nos 125 cm., généralement très surbaissés. Mais comme, tout compte fait, cette position est bonne, corps, bras et jambes bien d'aplomb, la sensation s'efface d'autant plus rapidement que la James tient superbement la route, vire comme la mieux équilibrée des motos de sport. La fourche travaille avec une parfaite aisance; sa suspension sur caoutchouc lui donne une souplesse à laquelle on ne s'attendait pas; son fonctionne-

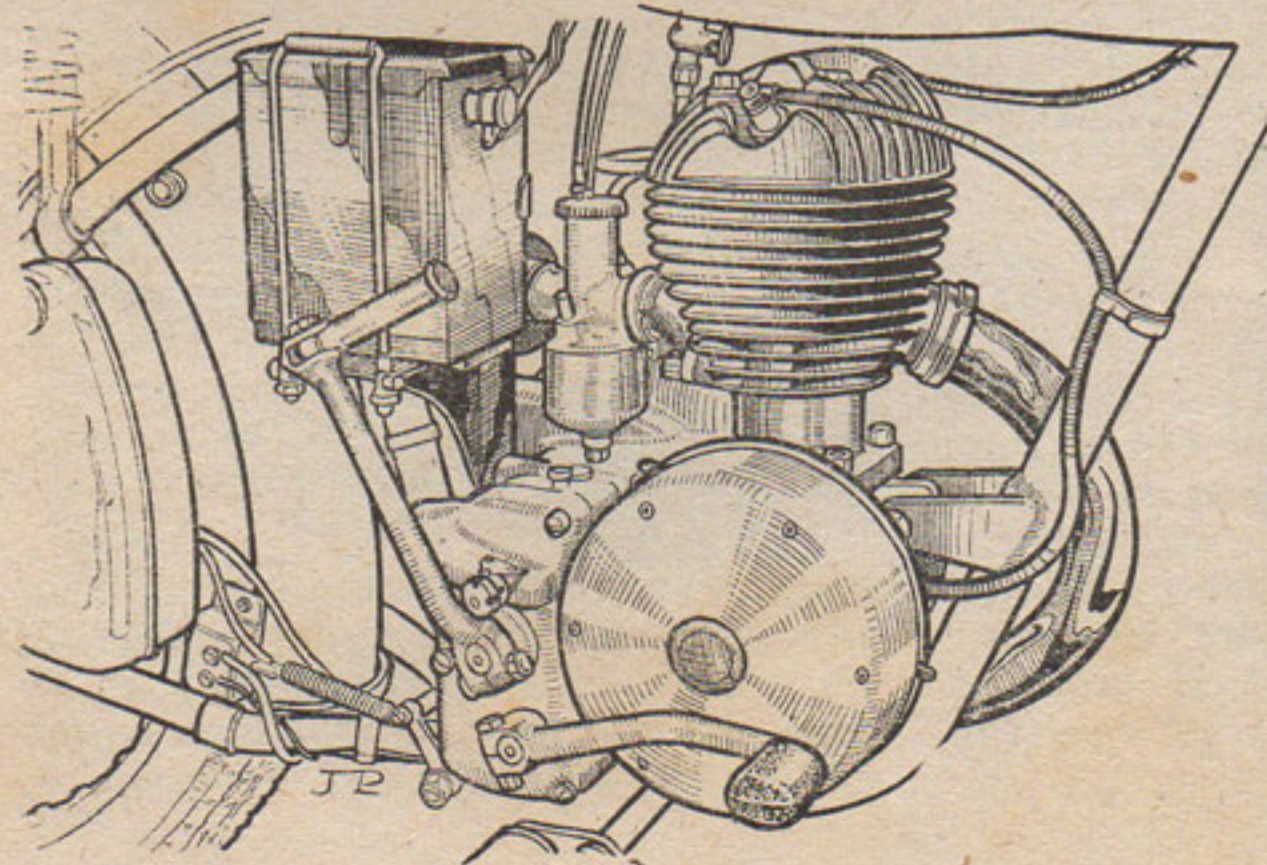
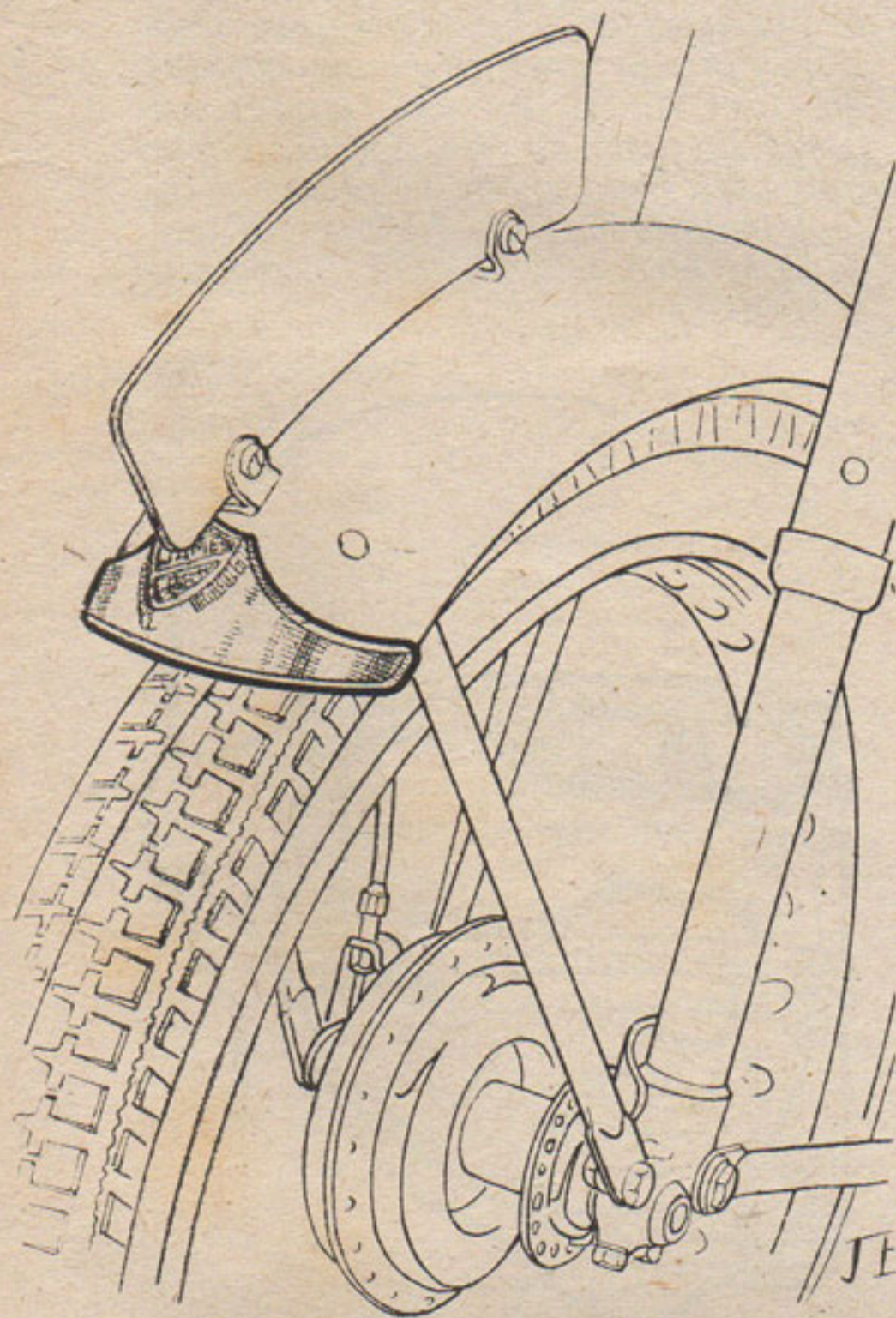


ment, pour la même raison, est tout à fait silencieux; l'on songe avec plaisir qu'il ne nécessite aucun entretien.

Le moteur est puissant dès les bas régimes, accélérations rapides, bon débrayage et sélecteur précis sont autant d'attraits pour le pilote.

On comprend l'engouement de la clientèle anglaise pour cette moto légère, jusqu'ici peu connue chez nous et que Sandford a eu d'autant plus de raison de nous présenter qu'il a obtenu un petit contingent et que son prix de 145.000 francs paraîtra abordable aux amateurs de motos anglaises.

Max END.



Le Villiers est un monotube, semi-bloc.

*A gauche :
Enjoliveur sur le garde-boue.*

*A droite :
Coupe de la fourche James.*

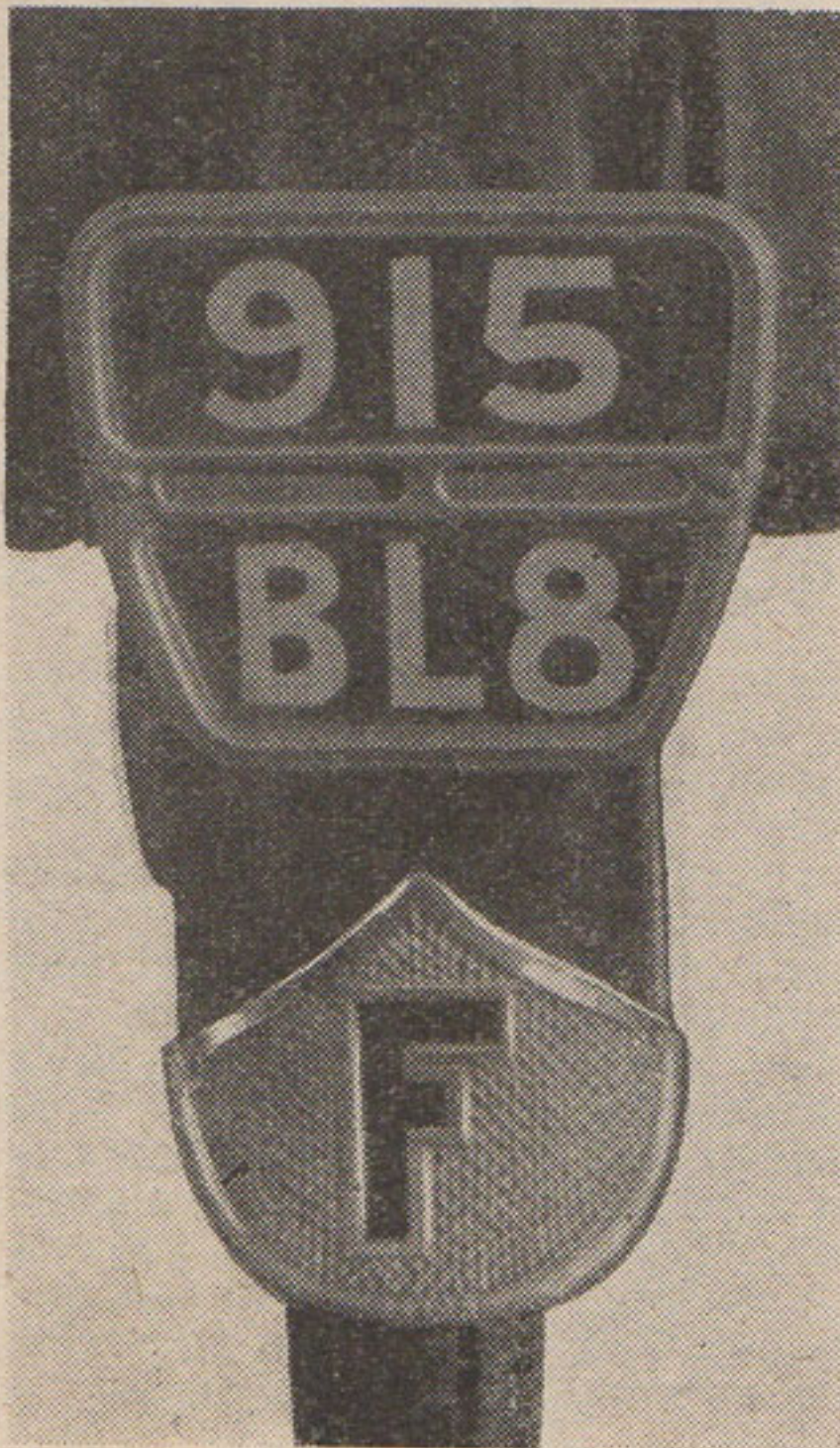


POUR EMBELLIR ET COMPLÉTER VOS MACHINES

Quel est celui d'entre nous qui ne cherche pas à donner à sa machine plus de chic, une meilleure protection et un aspect un peu différent de la série? Il y a, pour l'auto, une foule d'accessoires de goût plus ou moins bon, qui transforment la physionomie d'une carrosserie.

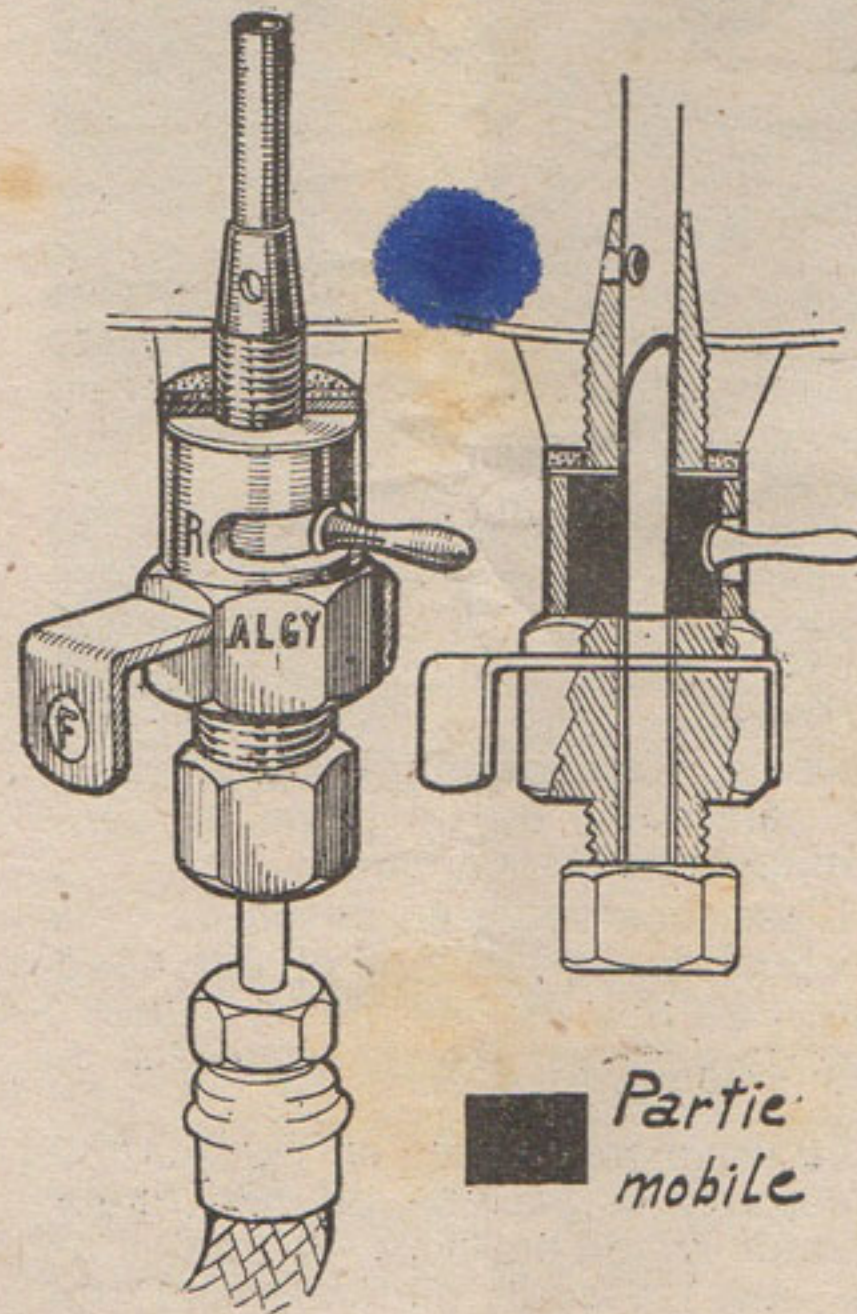
Un de nos spécialistes, François Lucarini, directeur à Nice de Motos-Cycles-Accessoires, s'est en partie consacré à ce travail.

Nous connaissons déjà de lui le couvre volant magnétique pour la 125 cmc. Terrot culbutée. Le récent Nice-Paris nous a révélé quelques autres accessoires qui allient l'utile et l'élégance : ce sont des sabots à ailes en fonte d'aluminium qui mettent une note claire sur les garde-boue tout en les renforçant; ces sabots sont adaptables aux Terrot, Magnat-Debon, Motobécane et Motoconfort. Ils méritent bien leur nom d'enjoliveurs.



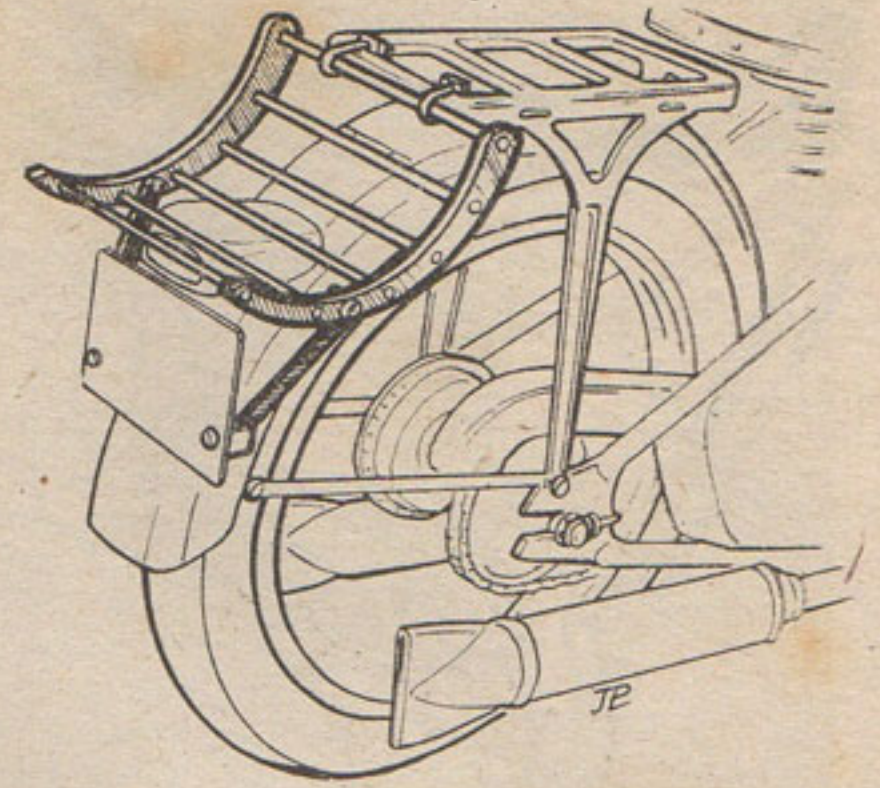
Signalons également pour Terrot et Magnat-Debon 125 cmc. un coffre à batterie qui, avec élégance, protège à la fois le conducteur et son accu.

M. Lucarini est inventif; il nous réserve sans doute d'autres surprises.



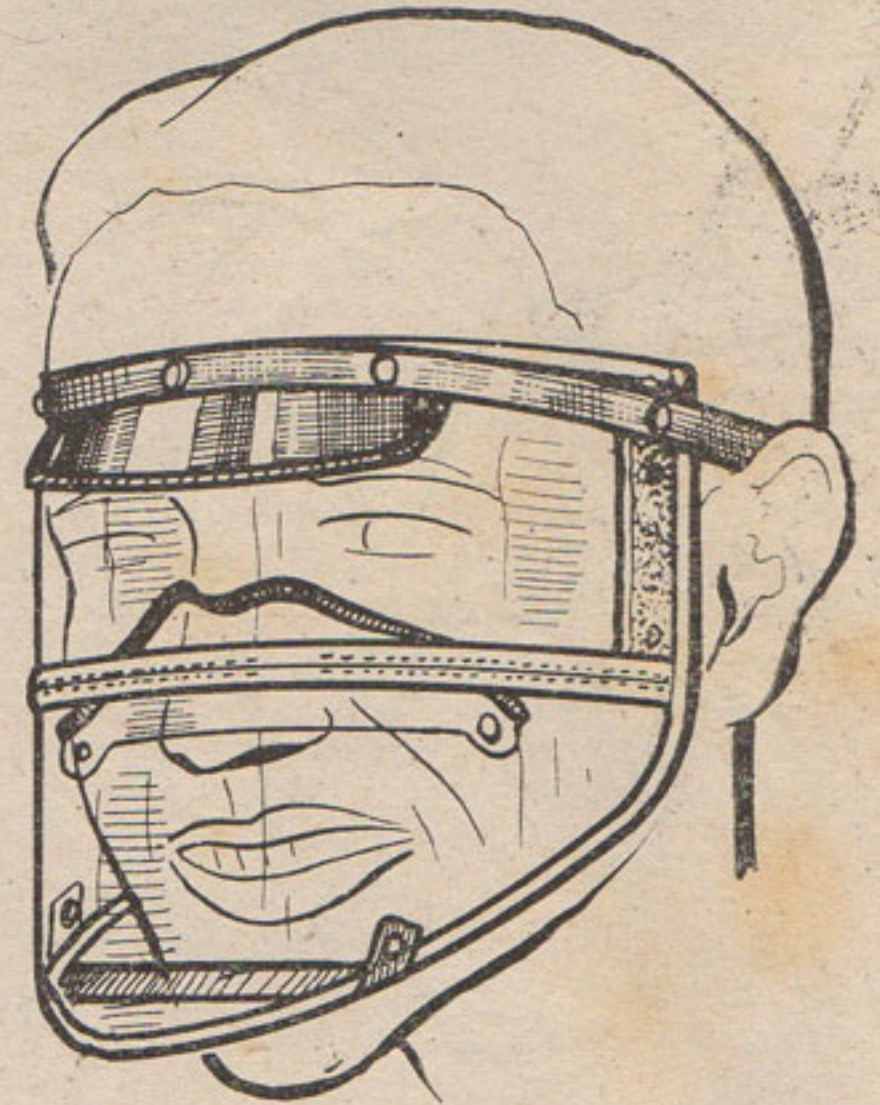
LE ROBINET A RÉSERVE D'ESSENCE, ANTI-PANNE « ALGY »

Ce robinet à poussette a ceci de particulier qu'il possède à sa partie pénétrant dans le réservoir un tube de 30 millimètres environ et c'est par ce canal que l'essence est envoyée dans le carburateur. En raison de la longueur de ce tube le réservoir d'essence ne peut se vider entièrement. Si le pilote oublie de se ravitailler ou s'il est distrait, il peut lorsqu'il se trouve en panne actionner de droite à gauche le petit levier du robinet « Algy », il découvre ainsi un petit orifice percé à la base du tube dont nous parlons plus haut et alimenter ainsi le carburateur pour 25 à 30 kilomètres, distance suffisante pour rejoindre un poste d'essence. C'est simple! Il fallait y penser. Le robinet « Algy » se fait avec ou sans filtre.



UN PORTE-BAGAGES INGÉNIEUR

Ce porte-bagages que nous avons repéré dans un grand magasin de motos de la Grande-Armée, se place à l'arrière de celui d'origine rendu libre ainsi pour l'usage éventuel du tansad. Il se fixe d'une part après la patte arrière et d'autre part après les supports de la plaque d'immatriculation. Sa forme incurvée se prête bien à la fixation du matériel à transporter.



UN PARE-FIGURE ÉTUDIÉ

L'illustration le fera mieux comprendre qu'une description. La particularité de ce pare-figure réside dans la cloison souple et transparente qui sépare le haut et le bas; en enveloppant le nez, elle évite que la buée provoquée par la respiration ne remonte sur la paroi et ne la brouille à hauteur des yeux.

Le pare-figure est complété en haut par un écran coloré contre le soleil et les phares (il est escamotable), et, en bas, par une barrette élastique empêchant les vibrations et l'évasement.

TOURNIQUETS DE PROVENCE

La motocyclette de course de petite cylindrée passionne une importante catégorie de sportifs, qui réalisent non sans mérite, en dépit de la faiblesse de leurs moyens, des machines intéressantes qui animent bien souvent nos circuits de province.

La saison 1949 comme celle de 1948 n'a pas été aussi fertile, pour nous motards, que pour le sport automobile.

En effet, beaucoup de Grands Prix Motocyclistes n'ont pas eu lieu pour des causes diverses dont quelques-unes ont été effleurées dans le précédent article « Plaidoyer Pro-Moto ». Il est inutile d'y revenir, bornons-nous à le constater.

Les quelques G. P. Internationaux de renom qui ont eu lieu n'ont d'ailleurs réuni que les catégories 350 cmc. et 500 cmc., catégories où nous n'avons aucune machine française capable d'être alignée.

Les frais occasionnés par les primes de départ des coureurs possesseurs de bolides coûteux et étrangers sont pour beaucoup dans la suppression des G. P. Nous aurions pu voir à Marseille, Nice, Nîmes, Avignon, Lyon, etc..., les mêmes qu'à Albi, Paris, Reims ou Pau et cet éternel chassé-croisé aurait ressemblé aux tournées de catch, soit par manque de compétiteurs locaux, soit par manque de marques nouvelles. Monotonie et fatigue des spectateurs.

Or nous sommes légion à aimer le sport motocycliste avec ses bagarres, ses relents ricinés et, pour pallier à ce manque de spectacle, des hommes courageux, motards impénitents, ont créé envers et contre tous, avec sou-

vent leur seule bonne volonté, les nombreux G. P. locaux réservés aux seules catégories 100 cmc. et 125 cmc.

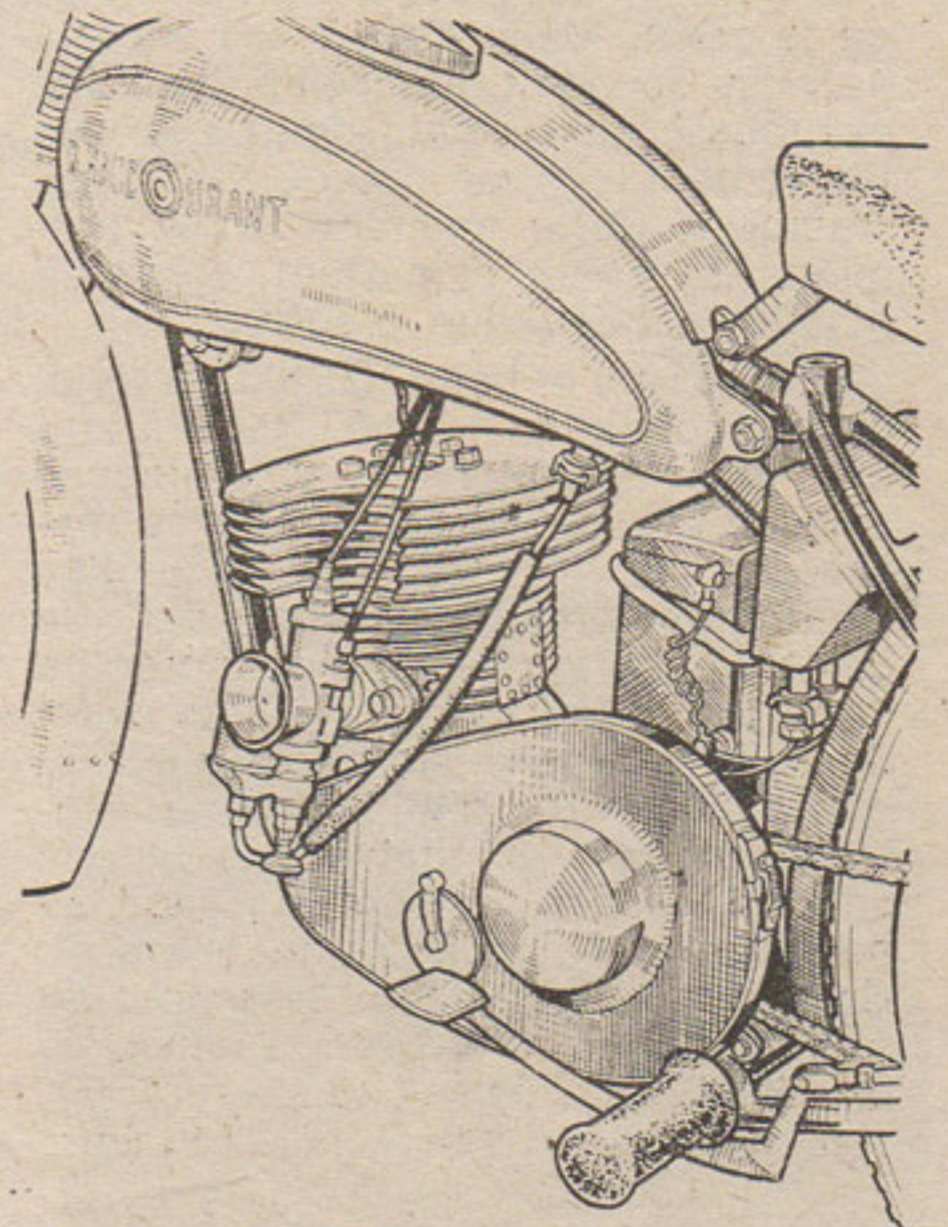
Là, point de réclame, pas de super as, pas de super bolides coûteux, rien que des « mordus », rien que des engins plus ou moins curieux réalisés avec des machines de séries, françaises cent pour cent, figiolées, transformées amoureusement par leur propriétaire au portefeuille déficient...

Aux organisateurs audacieux, aux coureurs astucieux, nous devons une grosse reconnaissance car tous nous ont donné du beau spectacle sans chiqué et, surtout, ont prouvé au grand public que nos machines françaises, même non spéciales, sont tout de même des machines de classe capables de résister à tous les traitements plus ou moins orthodoxes subis afin d'en tirer le maximum.

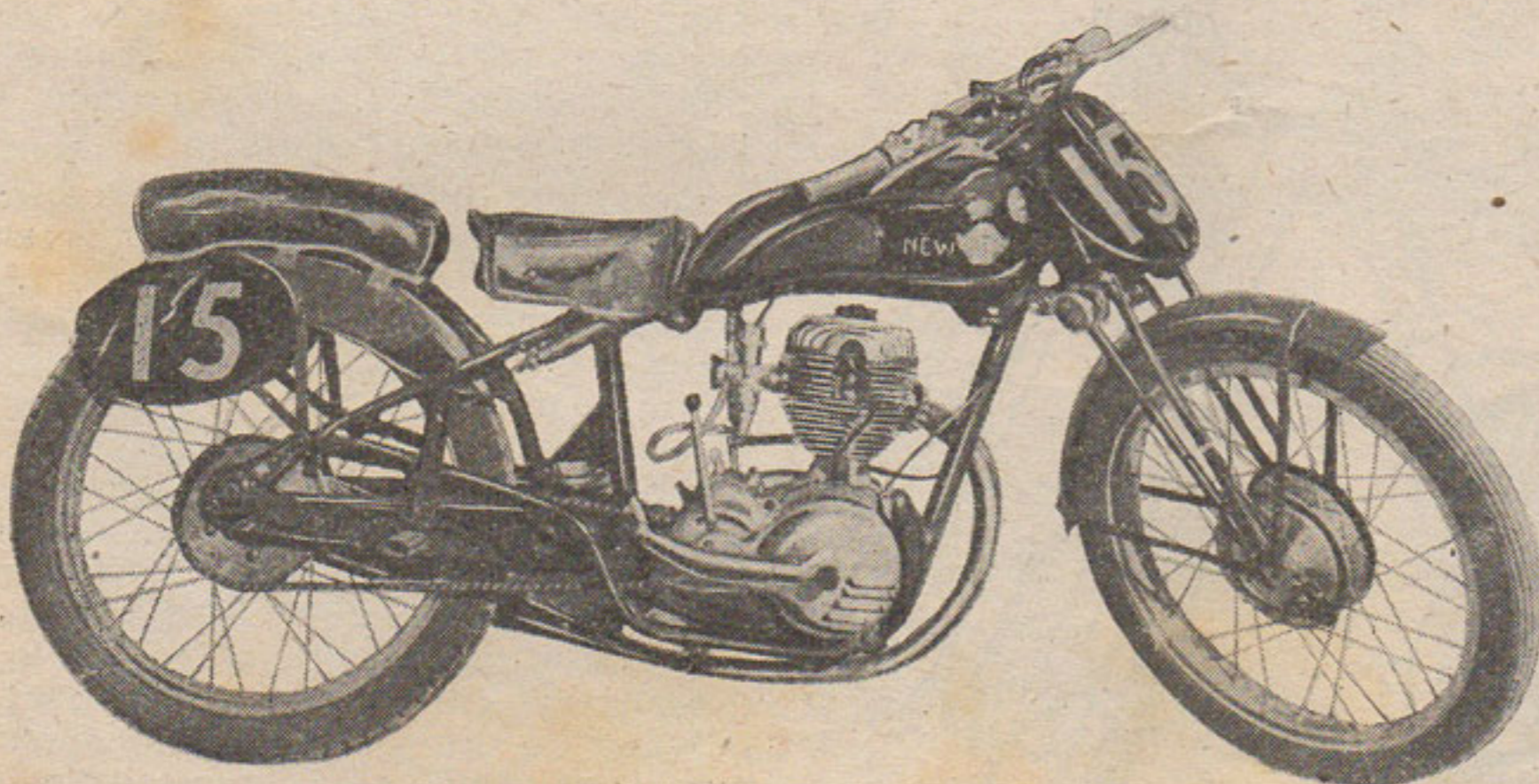
Ces petites courses, véritables tourniquets, étaient très courtes, 800 mètres à 2.000 mètres maximum. Hérisées de virages, courbes, au sol plus ou moins bon, elles mettaient à rude épreuve, moteurs, boîtes, embrayages. Bien entendu les pilotes rivalisaient d'audace et souvent nous firent passer des frissons dans le dos par leur témérité.

Ces courses ont été suivies par un public nombreux, enthousiaste et généreux.

Dans les seuls départements du Vaucluse, Gard, Drôme et Bouches-du-Rhône et dans un rayon de 100 kilomètres il y eut une bonne douzaine de ces compétitions. A noter qu'aucun



Le moteur 125 réalisé par Maucourant.



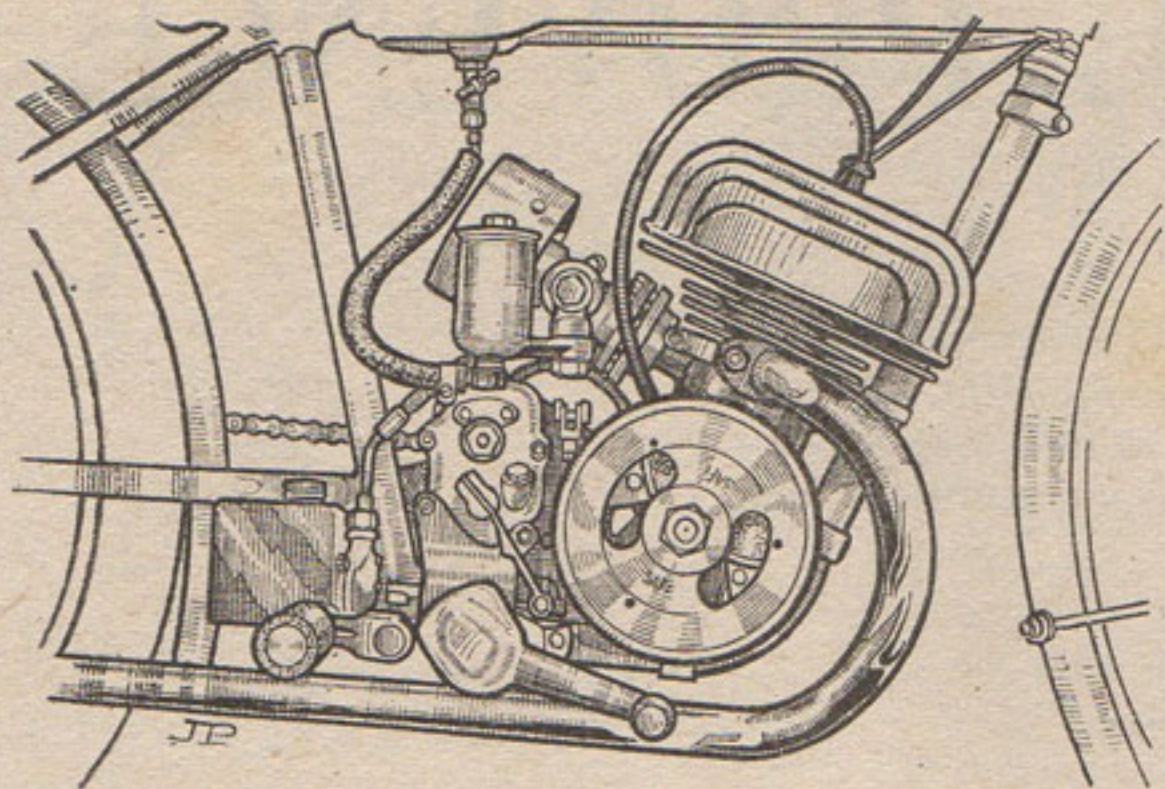
New-Map 125 préparée par M. Bouchez, de Saint-Avertin.

des grands clubs départementaux cités ne put organiser un vrai Grand Prix Motocycliste. Du sport, de la réclame pour nos « bécanes » françaises, voilà ce qu'ont réalisé une poignée d'hommes de bonne volonté.

Les compétiteurs les plus nombreux se trouvant en catégorie 100 cmc. très certainement à cause de la modicité relative du prix de ces engins.

Toutes les marques étaient représentées. Celle qui se tailla de beau succès fut sans contredit notre firme nationale Mâconnaise qui équipait les deux tiers des concurrents. Belle réclame pour cette maison et qui ne lui a guère coûté!

Nous vîmes également des machines Pantinoises, Lyonnaises et même d'antiques Aubier culottées comme de vieilles pipes.



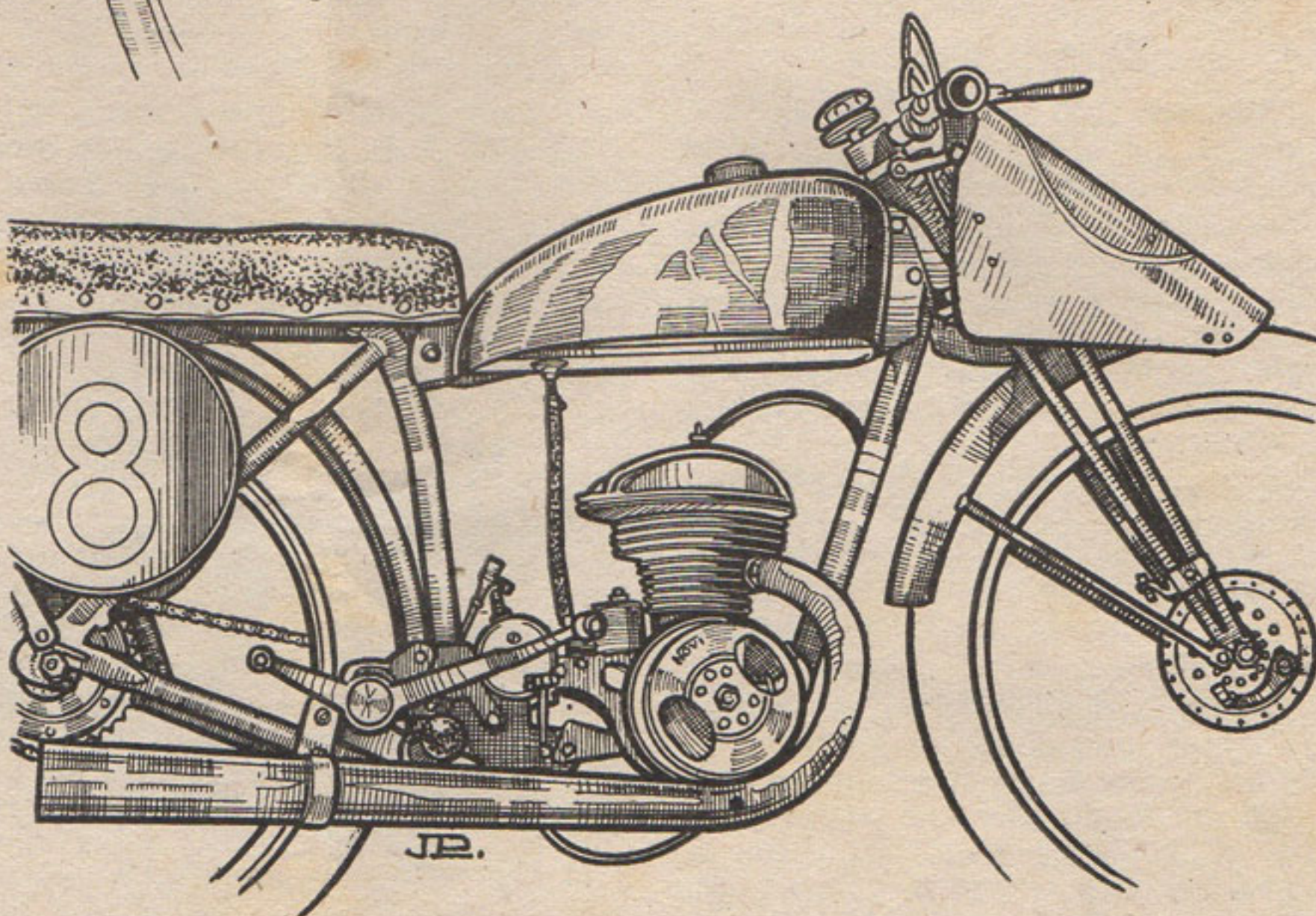
Le 100 cc. Villiers
à grosse culasse.

Ci-dessous un autre 100 cc.
dont on a soigné
le refroidissement (8).

Parmi les vedettes du 100 cmc. un coureur Avignonnais peut se targuer d'un beau palmarès sur sa machine mise au point par lui-même,

Elle ne diffère peu, à première vue, de la série. Mais, malgré les secrets de mise au point jalousement gardés et grâce à mon « petit doigt » je vais brièvement lever un peu du... « rideau d'acier ». Cette machine fut la première du genre et partant, servit de modèle à beaucoup d'autres.

Partie cycle et boîte 100/100 de série, partie moteur environ 50/100. Partant d'en haut signalons la volumineuse culasse de section rectangulaire réalisée en alu par adjonction d'ailettes supplémentaires soudées sur la culasse d'origine et échançrée à l'avant pour le passage du tube avant du cadre (cette culasse, première du genre, engendra d'ailleurs une véritable épidémie d'imitation). Transferts admission, échappements agrandis au maximum et polis soigneusement. Carburateur volumineux très près du cylindre et fixé en travers à cause de la boîte, cuve fixée soit au carburateur, soit au cadre selon la technique

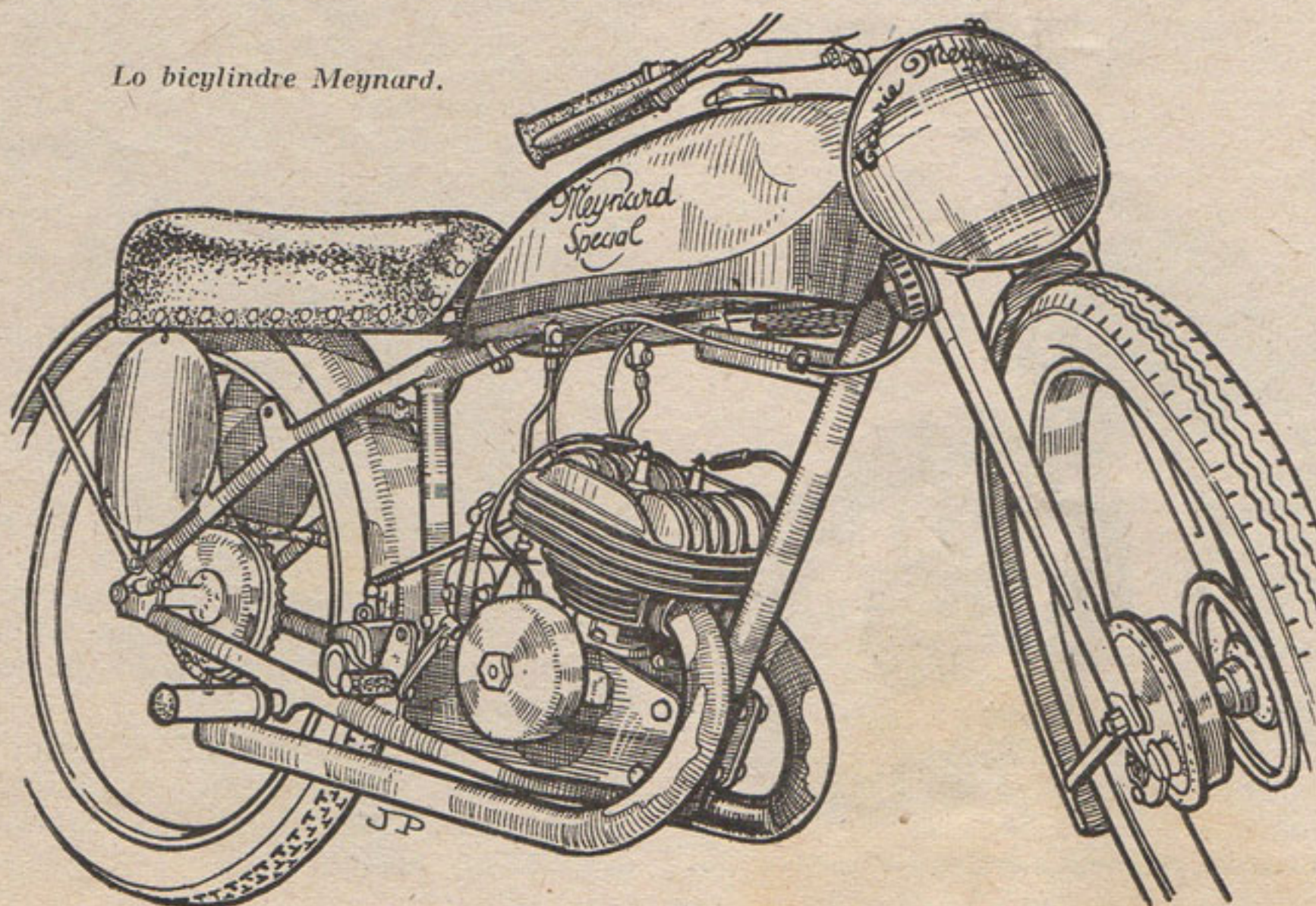


nouvelle. Embiellage d'origine poli, bielle à peine allégée. Quant aux carters d'origine, ils furent remplacés par des carters spéciaux plus étoffés permettant l'adjonction de roulements à billes en plus des bagues de bronze

normalement utilisées. Réservoir d'huile supplémentaire avec pompe à main destinée à envoyer de temps en temps des giclées de lubrifiant, soit aux bagues, soit plus simplement dans la... gueule... du vorace carburateur. Bien entendu sélecteur adaptable de série et silencieux vides de toute chicane.

Sur un autre modèle, variante, culasse d'origine mais mamelles d'échappement type « Oxford-Bags ».

Le bicylindre Meynard.



Certaines de ces machines ainsi transformées atteignaient 90 km./h. lorsqu'elles ne les dépassaient pas et tenaient : séries, repêchages et finales sans casser, qui dit mieux!

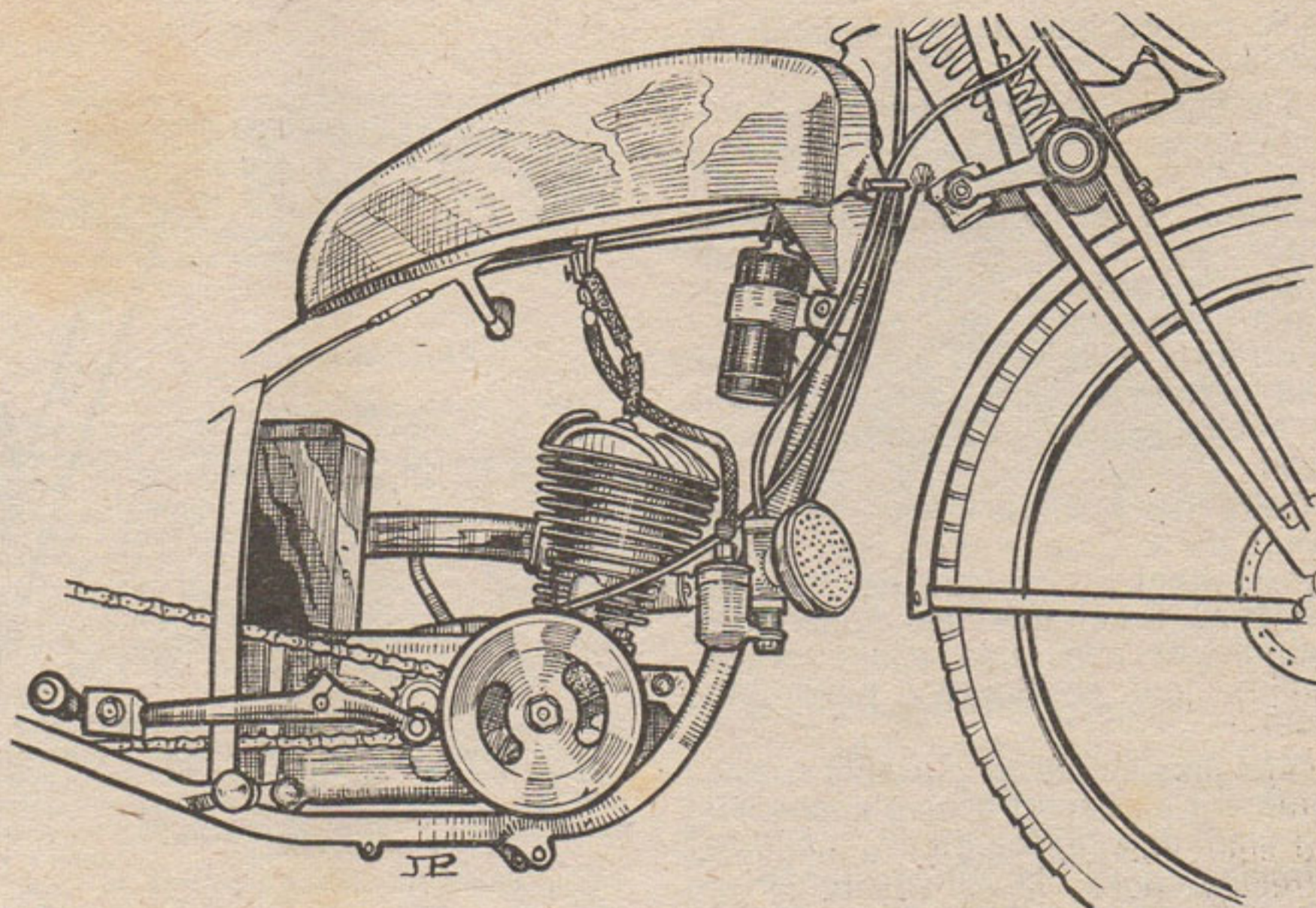
Quelques autres concurrents utilisaient des 100 cmc. Pantinois avec des bonheurs variables. Ces moteurs avec pistons à déflecteur, avaient subi la mise au point classique des deux temps avec seulement une grande culasse, échappement à tromblon, sans graissage supplémentaire. Aux mains de son propriétaire Salonnais, cette machine fit merveille grâce à la virtuosité de son pilote.

Parmi les « bitzas », un ancien spécialiste du Darmont dans les courses de côte de Provence a construit un curieux moteur qui mérite, malgré soi, stade de mise au point balbutiant, d'être décrit. C'est un 100 cmc. à deux pistons opposés plus un piston-pompe distributeur, refroidissement à eau, double allumage entièrement réalisé par son propriétaire. Le cylindre de ce moteur qui tient à la fois du labyrinthe et de la passoire comporte, tenez-vous bien, 26 lumières tant d'admission, de transfert et d'échappement sans compter les chemises d'eau qui trouvent leur place autour de cette pièce unique de mécanique. J'ai vu

ce moteur-laboratoire à ses différents stades de fabrication, c'est un véritable tour de force réussi par son constructeur, agent d'assurances de son métier. Les parties alternatives sont constituées par trois carters et embiellages de Poney. Le refroidissement est assuré par un radiateur d'huile d'aviation.

Une autre machine curieuse a été construite par un mécanicien Cavailonnais, M. Meynard. C'est un 100 cmc. deux cylindres dispositions « twin ». Le moteur composé de deux 50 cmc. Poney accouplés est surmonté d'une culasse alu volumineuse commune aux deux cylindres. Deux carburateurs, calage vilebrequin à 180°, deux explosions par tour. Echappement rectangulaire en mamelles. A noter que l'allumage de ce moteur, deux étincelles par tour, est assuré par le volant magnétique d'origine modifié par le metteur au point. Cette machine, terminée en fin de saison, est douée d'un couple extraordinaire mais sa mise au point n'est pas terminée.

C'est d'ailleurs cette machine équipée en tourisme qui, avec 30 kilos de bagages et son propriétaire sur le dos, fit il y a peu de temps, Nice-Paris dans la catégorie 125 cmc. sans autre incident que quelques encrassages de bougie. A cette occasion le moteur ne subit qu'une réduction de taux de compression afin d'utiliser l'essence de commerce. Il faut admirer d'abord le constructeur et ensuite le matériau qui, après une saison de courses de vitesse, se permet de faire les 978 kilomètres à la moyenne imposée de 40 kilomètres à l'heure avec une nuit sur la route. A signaler que M. Meynard, peu habitué au parcours, perdit



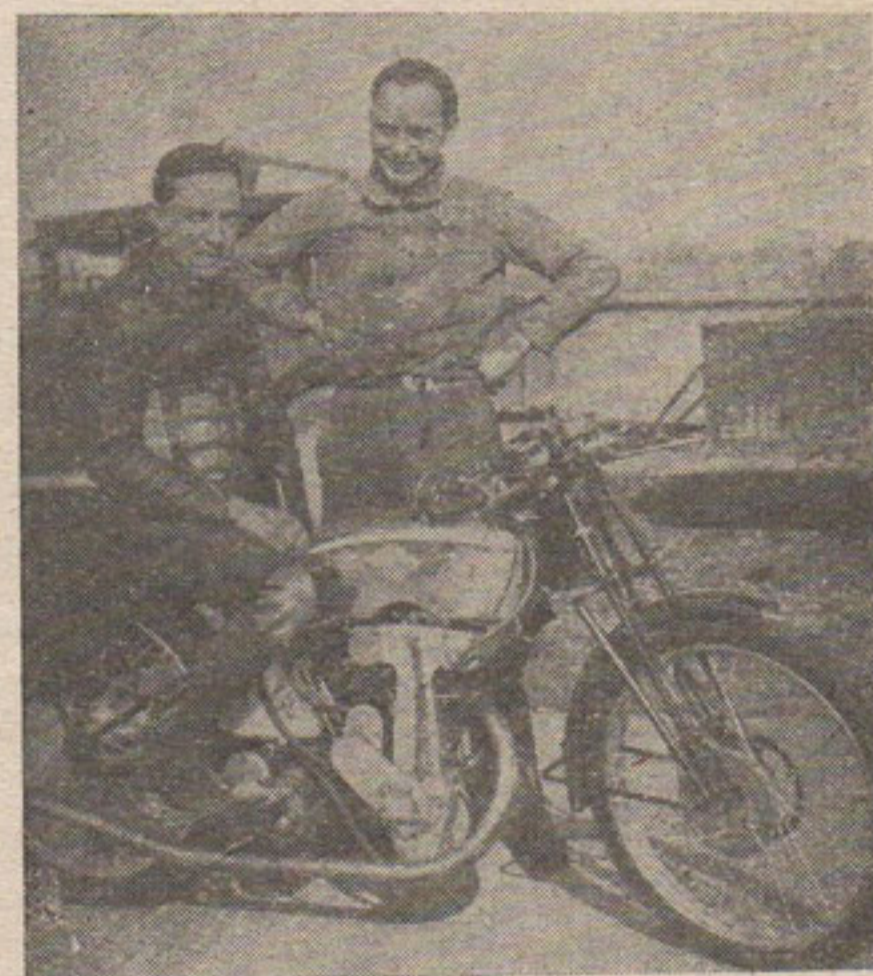
Une Peugeot 125, cylindre et sélecteur retournés.

de précieuses minutes à chercher son chemin, ce qui ne l'empêchait pas d'arriver dans certains contrôles avec près d'une heure d'avance.

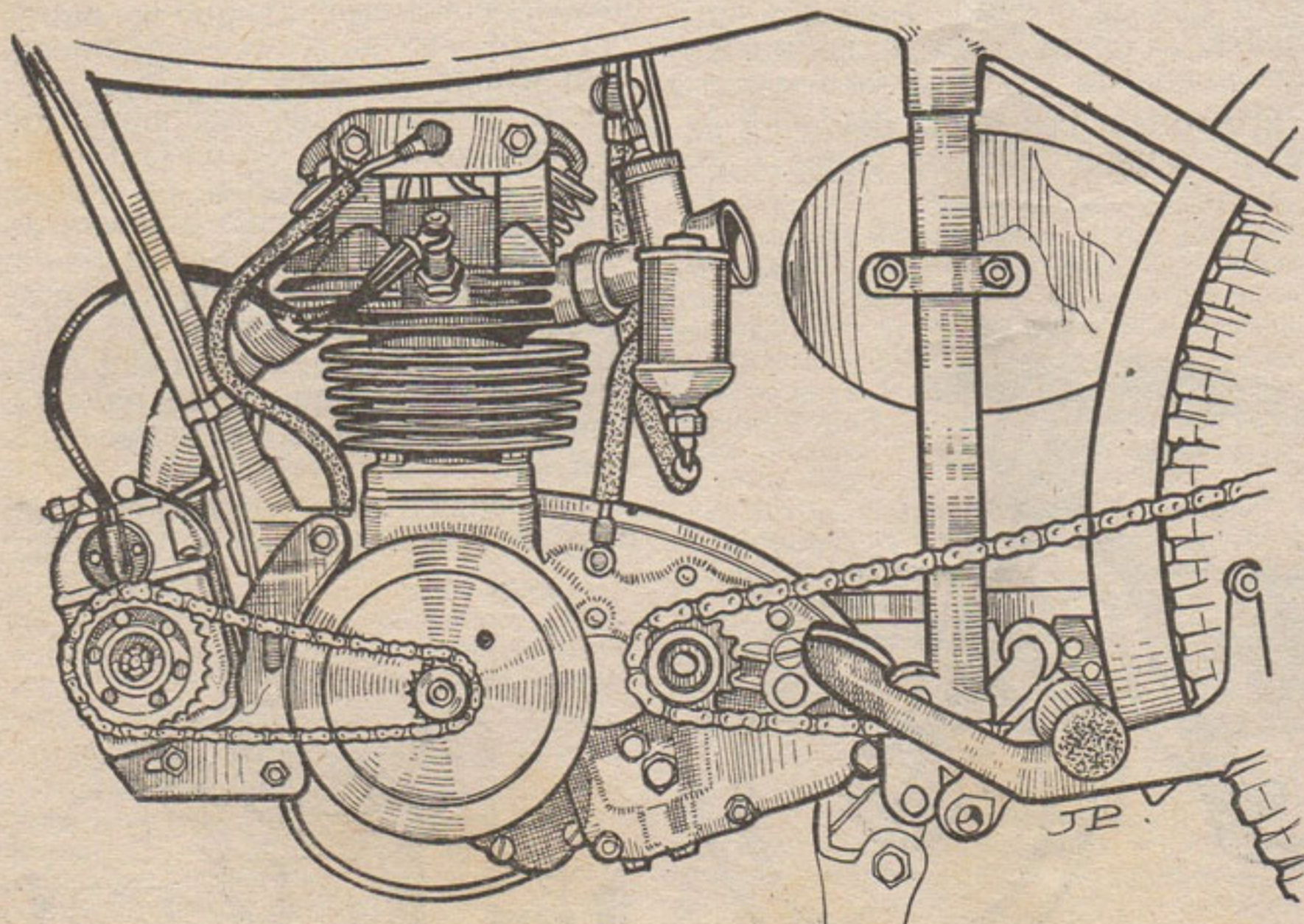
La catégorie 125 cmc. fut plus clairsemée. Il est à considérer que cette catégorie fut dominée par une vraie machine de course italienne, un M.V. pour ne pas le citer, contre laquelle les autres concurrents équipés de machines de série durent se contenter de s'incliner, ce qui ne leur enlève aucun mérite bien au contraire.

Les plus rapides de ces machines furent sans contredit deux motorettes dijonnaises transformées par un de

nos meilleurs metteurs au point français, M. Nougier, pour deux de ses clients.



Les frères Nougier à Miramas et la Magnat-Debon spéciale.



125 réalisé avec des éléments de 175 et 125 Terrot.

Hormis la partie cycle 100% d'origine, ces machines subirent les modifications suivantes : culasse spéciale, fonte dérivée du 175 compétition. Ressorts en épingle, le volant magnétique a été remplacé par un volant acier qui, par l'intermédiaire d'un pignon fixé à son écrou de fixation, entraîne une magnéto placée en avant du tube de direction. Cames spéciales et taux de compression plus élevé que celui d'origine grâce à un piston très bombé.

Ces machines finirent très près du

M.V. malgré leur lourd handicap de poids.

Il y eut également dans cette catégorie une machine très connue sur laquelle son propriétaire avait retourné le cylindre afin d'avoir le carbu à l'avant et l'échappement direct à l'arrière. Le volant magnétique ne subsistant que pour assurer la rupture, l'allumage étant assuré par une batterie et Delco dont on aperçoit la bobine en haut du cadre sous le réservoir.

Cette machine ainsi qu'une autre ayant du « Club » dans son patronyme, étant en période de mise au point, ne firent que des apparitions irrégulières avec des bonheurs variables, tout en figurant honorablement.

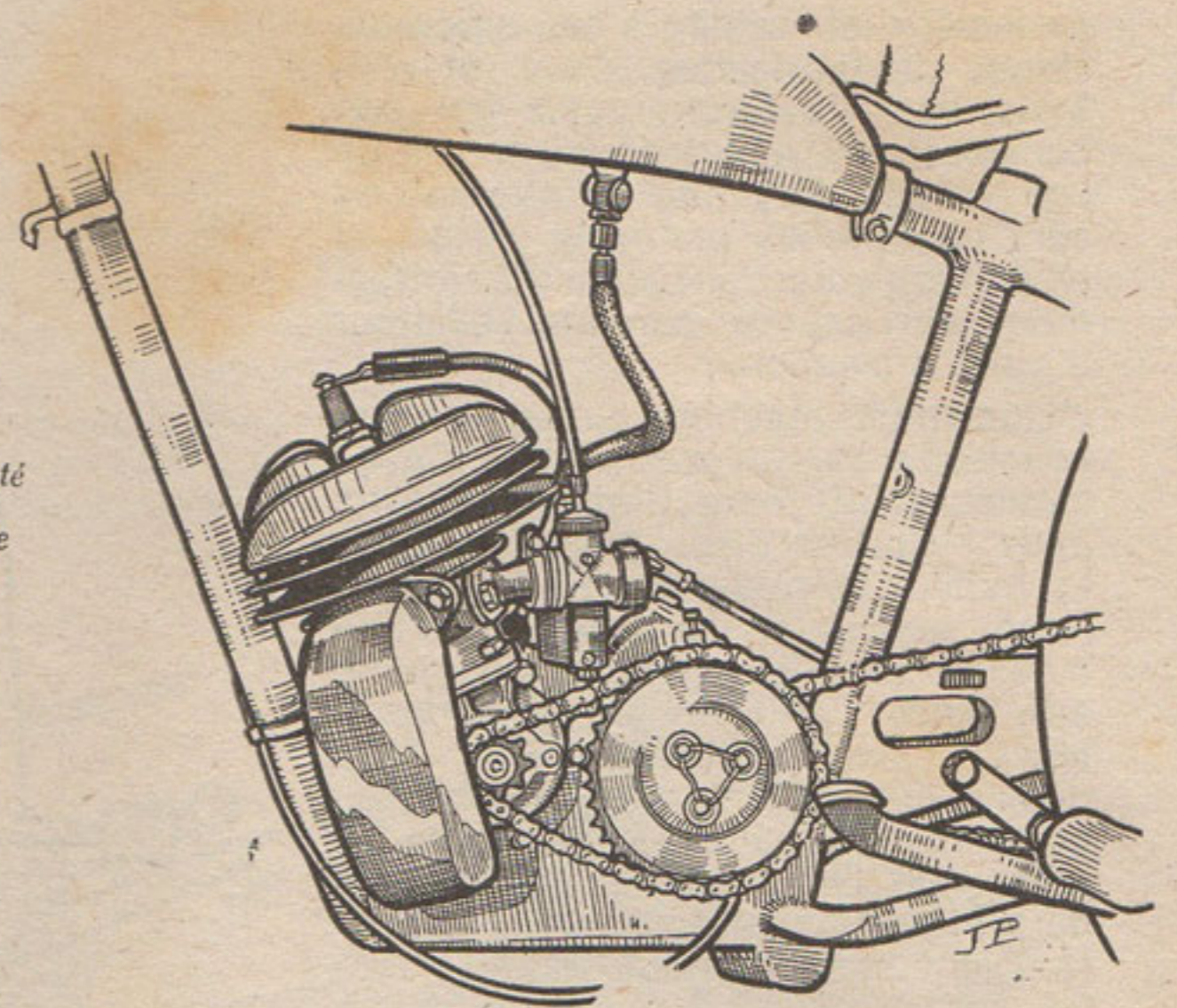
Quelques autres concurrents se présentèrent au départ avec d'anciennes 175 cmc. dijonnaises de compétition, rétrécies pour la circonstance à 125 cmc., mais cette formule n'ayant pas donné de résultats probants, poids? encombrement? disparurent dans la coulisse.

Il y eut également quelques courses de 50 cmc. Un poney mis au point par M. Meynard cité plus haut, fit la saison s'alignant [dans la catégorie 100 cmc. Il se payait le luxe de finir une fois second, très près de ses concurrents 100 cmc. et sans casser une seule fois. Mise au point classique des deux temps, grande culasse aluminium, échappement marmelle, tout le reste d'origine.

Dans cette catégorie le doyen des coureurs qui participait également aux deux autres catégories avec deux autres machines, pilotait un poney, c'est le montilien Faure de plus en plus « gonflé à bloc ».

Un mécanicien de Romans fit une apparition avec un P.P. Roussey monté dans un cadre extrêmement léger, de conception squelettique. Cette catégorie sera à revoir car les

« Le Poney »
s'est vu également chapeauté
d'une volumineuse culasse
en alliage léger.



possesseurs de 50 cmc. sont légions et je pense qu'il y aurait là des confrontations épiques.

Il faut bien considérer une chose : c'est que toutes les machines décrites au cours de cet article ne sont pas des machines de course, mais bien des machines de série gonflées à bloc, et entre les deux il y a la différence du percheron au cheval de steeple.

Certains spectateurs souriaient des performances de ces « bitzas » devant la classe du M.V. par exemple. Il est évident que l'embiellage spécial de l'Agusta, tient mieux le coup aux régimes élevés que les carters ne vibrant pas, que le cadre extra léger, les roues aux jantes et moyeux alu n'ont rien de commun avec des embiellages cadres, roues de série avec des pneus de 25x3 par exemple.

Et pourtant ces rieurs devraient se rendre compte que les motos fran-

çaises de série, maltraitées de cette façon, sont beaucoup plus solides qu'on a l'habitude de le dire couramment.

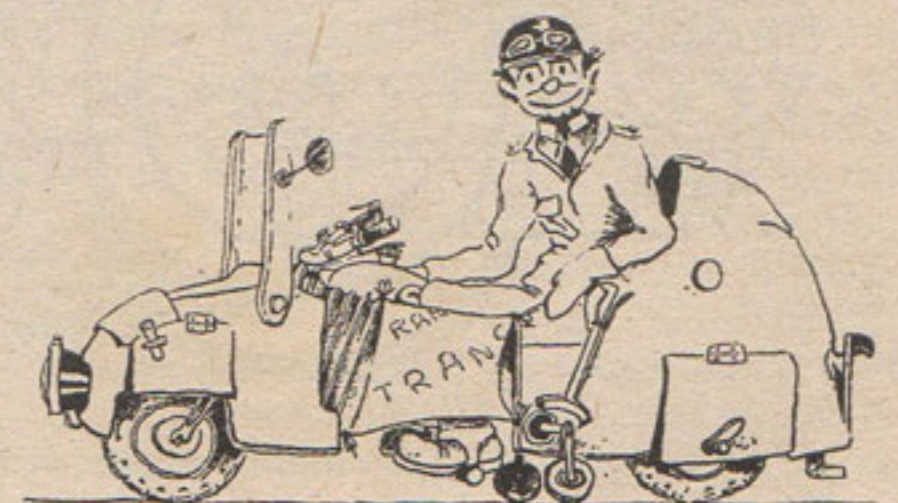
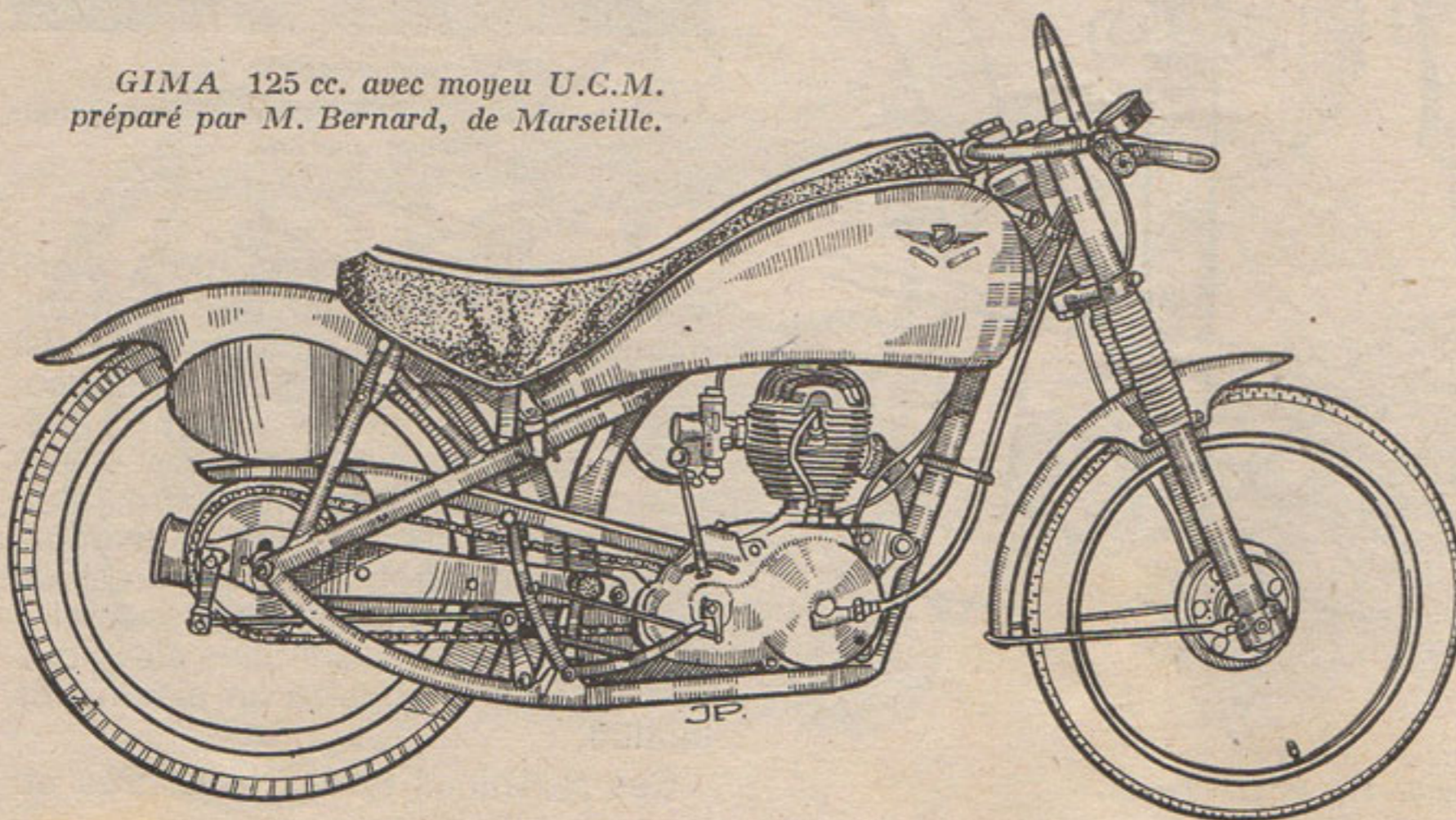
Une fois de plus et sans espoir nous supplions les constructeurs français de nous sortir quelques machines de course de ces catégories afin de permettre aux jeunes qui montent de s'aligner sans honte contre les bolides étrangers.

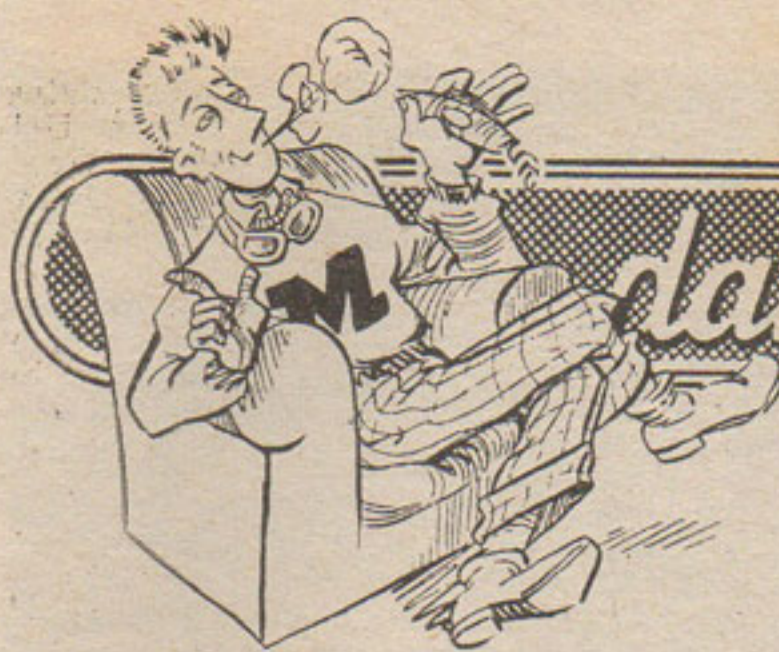
Nous attendons avec impatience la saison 1950. Déjà de nouveaux concurrents transforment, gonflent, construisent de toutes pièces des machines pour participer à nos « tourniquets » provençaux. Il y a bien un point noir c'est que, là aussi, la concurrence étrangère nous guette car certains licenciés plus argentés que les autres ont fait, si mes renseignements sont exacts, de gros sacrifices pour s'assurer des vraies machines de course transalpines. On parle de nouveaux M.V. de Mondial et Morini. C'est dommage car cela enlèvera de l'intérêt à ces compétitions et risque de décourager nos modestes mécanos locaux à moins que certain 125 cmc. double A.C.T., scrupuleusement français, que j'ai vu tourner au banc ne vienne dans la danse... et entrer peut-être...

N'anticipons rien, contentons-nous de dire : Saison 1949 morte. Vive 1950.

PORTE.

GIMA 125 cc. avec moyeu U.C.M.
préparé par M. Bernard, de Marseille.





dans les CLUBS

Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France

M. Roger BOUVET succède à M. MAUVE à la présidence de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France

La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France a tenu le 16 décembre son Assemblée générale annuelle en présence de M. Violet, vice-président de la F.F.M. et des nombreux délégués mandatés par les 27 clubs représentant la 3^e région de la F.F.M. en Ile-de-France.

Après un exposé du président, M. Mauve, sur l'activité de la Ligue en 1949, les rapports moral et financier présentés respectivement par M. Cantalice secrétaire, et M. Freisse, trésorier, furent adoptés à l'unanimité.

Il fut ensuite procédé par vote secret au renouvellement des membres du Bureau qui furent élus à l'unanimité pour l'exercice 1950, comme suit :

La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France a émis quelques vœux pour la prochaine saison sportive qui méritent une réelle attention.

Voici ci-dessous extraits de la motion adoptée par la L.M.F. les suggestions les plus saillantes :

a) Sur la proposition du SIDECAR-CLUB DE FRANCE nous pensons qu'il serait utile et nécessaire que soit créé un Championnat de France réservé exclusivement aux coureurs de cette spécialité, dans le but de développer le sport sidecariste.

b) Nous pensons qu'il serait absolument indispensable que soit créé un Championnat de France réservé aux conducteurs licenciés « amateur ». En effet, nous relevons qu'au cours de l'année 1949 la Fédération a délivré 1.172 licences de cette catégorie contre seulement 423 de la catégorie « professionnelle », pour laquelle catégorie existe un championnat. Le championnat réservé aux amateurs ne devrait gêner en aucune sorte celui des professionnels si l'on prend le soin de retenir, par exemple, des épreuves strictement « amateur » comme c'est le cas d'épreuves inscrites au Calendrier national 1950. Ce serait là, nous n'en doutons pas, une juste mesure en faveur d'une catégorie de licenciés trop défavorisés jusqu'aujourd'hui; de plus cela permettrait un recrutement plus grand des effectifs de nos clubs, et enfin ce championnat créerait une émulation sportive parmi les jeunes désireux de pouvoir se justifier dans le domaine de la compétition motocycliste, ces jeunes sortants pouvant, dans les années à venir, effectuer la relève de coureurs abandonnant le sport motocycliste.

c) En 1949 un Championnat de France avait été organisé rapidement pour les spécialistes de moto-cross. Ce championnat qui fut le premier à voir le jour ne doit pas rester sans lendemain car il a tout de même permis de récompenser les efforts de coureurs méritants qui, pour

Président : M. Bouvet Roger (Moto-Club Sévrien); 3 Vice-Présidents : MM. Bonin Raymond (A.M. Seine), Voyer Marius (Motor-Club), Rouquette Fernand (Moto-Club de Paris); Secrétaire général : M. Cantalice Gabriel (M.C. Châtillonnais); Secrétaires adjoints : MM. Poirier (A.M. Seine), Buffavent (M.C. Clodoaldien); Trésorier : M. Freisse André (Sporting M.C. Parisien); Délégué à la F.F.M. : M. Cantalice Gabriel, secrétaire général.

L'élection de ce Bureau s'étant prolongée plus qu'il n'était prévu, la désignation des différentes commissions de travail (moto-cross, vitesse, tourisme, etc...) a dû être reportée à la prochaine réunion mensuelle de la Ligue.

Ainsi M. Mauve qui assumait depuis quatre années les fonctions de président de la Ligue Parisienne a été remplacé par le concurrent qui lui était opposé en la personne de M. Roger Bouvet, président du Moto-Club Sévrien, autre dirigeant « dévoué et chevronné » de la Région Parisienne. Elu par 52 voix, cette grosse majorité montre la confiance que lui portent les clubs adhérents à la Ligue de l'Ile-de-France.

la plupart, sont la base de la vulgarisation de ce sport jeune et nouveau. Toutefois, nous voudrions attirer l'attention de la Fédération pour que cette année 1950 marque l'organisation d'un véritable Championnat de France ouvert à tous les coureurs de cette spécialité et digne de ces coureurs. Aussi préconiserions-nous dès maintenant l'étude d'un règlement avant l'ouverture de la saison qui commence début du mois de mars — retenir plusieurs épreuves dans différentes régions de France — enfin, désigner non pas deux champions mais trois en catégories 250, 350 et 500 cmc.

d) Les épreuves de tourisme motocycliste reprenant, ne serait-il pas possible de faire ce qui existait avant 1939? C'est-à-dire créer un Championnat de France de Tourisme des marques et des pilotes? Cette idée pourrait peut-être provoquer un certain élan parmi les constructeurs français afin de les inciter à participer à ces grandes épreuves de tourisme et en assurer ainsi le succès (pour 1950, deux épreuves sont inscrites au calendrier — Paris-Nice et vice versa, et peut-être un Tour de France?).

e) Enfin, pour terminer, étant donné le développement et la popularité acquise par la catégorie 125 cmc., ne pourrait-on pas incorporer cette catégorie dans le Championnat de France des Conducteurs 1950?

Au sujet de la mise sur pied éventuelle de ces différents Championnats de France en 1950, remarquons que la Fédération Internationale Motocycliste lors de son dernier congrès d'hiver a retenu l'organisation des Championnats du Monde Motocycliste dans toutes les cylindrées, de la 125 à la 500 cmc. ainsi qu'une catégorie sidecar.



M. Roger Bouvet
Président de la Ligue de l'Ile-de-France

Ligne Motocycliste Régionale

La réunion de la Ligue Motocycliste Régionale « Guyenne » a eu lieu le 19 décembre 1949, sous la présidence de M. Pierre Fragnaud, assisté de J.-J. Danguilhien, secrétaire général, de A. Capelle, trésorier, et la présence de tous les délégués des clubs affiliés du ressort de la Ligue.

Le calendrier régional 1950 a été arrêté d'un commun accord, au cours de cette séance, en voici le détail :

9 Avril : Circuit international de Pau (M.C. Béarn).

30 Avril : Circuit national vitesse d'Oloron-Sainte-Marie (M.C. Béarn).

14 Mai : Circuit national de vitesse de Lesparre (M.C. Médoc).

18 Mai : Vitesse sur piste Parc des Sports de Bordeaux (M.C. Bordeaux).

21 Mai : Circuit national de vitesse de Bergerac (M.C. Bergerac).

27-28-29 Mai : 18^e Circuit national de régularité du Sud-Ouest (M.C. Bordeaux).

4 Juin : La Teste, grass-track (M.C. Testerin).

18 Juin : Circuit national de vitesse de Villeneuve-sur-Lot (M.C. Villenovois).

25 Juin : Circuit national de vitesse de Bordeaux Parc Bordelais (M.C. Bordeaux).

2 Juillet : La Réole, grass-track national (M.C. Réolais).

9 Juillet : Bazas, grass-track (M.C. Bazadais).

14 Juillet : Port-Sainte-Foy, grass-track (M.C. Bergerac).

23 Juillet : Marmande, grass-track (M.C. Marmandais).

6 Août : Langon, grass-track national (M.C. Langonais).

15 Août : Villerséal, grass-track national (M.C. Villerséalais).

20 Août : Gontaud, grass-track (M.C. Marmandais).

17 Septembre : Agen, Moto-cross national (U. Motocycliste Agenaise).

23 Septembre : Périgueux, Circuit national de vitesse (M.C. Bergerac).

1^{er} ou 7 Octobre : « Coupe des Vendanges », Voiture 500 cmc. et motos 500 cmc. (A.C.S.O. M.C. Bordeaux).

Le président donne ensuite le résultat du Championnat des conducteurs de la Ligue 1949.

Il a été délivré en 1949 : 140 licences diverses, 86 coureurs se sont classés dans les 17 épreuves organisées dans le ressort de la Ligue.

A été proclamé champion de la Ligue Guyenne :

M. Raymond Bordan, du Moto-Club de Bordeaux, qui enlève de haute lutte (97 points) cette compétition. Il lui est donc attribué le casque d'honneur aux armes et couleurs de la Ligue « Guyenne » 1949.

Viennent ensuite :

MM. Jacques Vaque (93 points) du Moto-Club Marmandais; Max Beau (66 points) du Moto-Club de Bordeaux; Y. Calède (59 points) du Moto-Club de Bordeaux; Ch. Sigala (57 points) du Moto-Club de Bergerac; Ed. Boulanger (53 points) du Moto-Club de Bordeaux.

Indépendamment de ce classement général absolu, il a été établi le classement ci-après par catégorie :

125 cmc. — Champion : M. Bordan M.C. Bordeaux).

175 cmc. — Champion : M. Ch. Sigala (M.C. Bergerac).

250 cmc. — Champion : M. Visade (Mont-de-Marsan).

350 cmc. — Champion : M. Bonin (Bordeaux).

500 cmc. — Champion : M. Lépine (Bordeaux).

Sidecar. — Champion : M. Y. Callede (Bordeaux).

A chaque concurrent classé ci-dessus il sera remis un titre justifiant son classement, lequel pourra éventuellement lui servir pour les engagements 1950.

La distribution de ces titres aura lieu sur convocation des intéressés : le 16 janvier 1950 au cours de l'Assemblée Générale de la Ligue.

Le tableau complet du classement général du Championnat des conducteurs 1949 peut être consulté d'une façon permanente au siège social de la Ligue « Guyenne », 102, boulevard du Président-Wilson, à Bordeaux.

PRÉSIDENTS ET MEMBRES DE BUREAUX DES CLUBS... N'oubliez pas que votre « RESPONSABILITÉ CIVILE » EST ENGAGÉE

Les élections viennent d'avoir lieu; chacun est nommé à sa place, on organise une sortie, on arrose les élections. Au retour, le chef de file qui a été désigné pour diriger la colonne donne un ordre. Cet ordre provoque un accident et le membre du club, qui était ou n'était pas assuré, se retrace derrière le fait qu'il avait été commandé pour réclamer réparation de ses dommages et refuser de régler ceux qu'il a causés à autrui.

Résultat : on se retourne contre les responsables du club, notamment les membres du bureau, qui devront prendre à leur charge le règlement des indemnités dues, à concurrence de la part de responsabilité s'ils n'ont pas eu soin de contracter une assurance spéciale. Si vous avez besoin de conseils notre service « Assurances » répondra à vos questions.

Vélocycle-Club Parisien

APPEL A TOUS LES VÉLOCYCLISTES DE LA RÉGION PARISIENNE

Au cours de l'année 1939, le Vélocycle-Club Parisien « Les Petits Cubes » avait été fondé et reconnu officiellement par les pouvoirs publics, un Comité de direction compétent en assurait les destinées puisque à la mobilisation ce jeune club comptait une soixantaine de membres actifs.

Profitant donc de l'expérience acquise et compte tenu que le V.C.P. dispose de tout le matériel nécessaire à un démarrage immédiat (insignes, plaques, papiers administratifs, etc...) nous lançons un pressant appel à toutes les personnes que cette idée intéresse pour que le Vélocycle-Club Parisien puisse éventuellement reprendre son activité touristique et sportive dès le début de la prochaine saison 1950.

Aussi en vue de l'organisation d'une réunion amicale qui réunirait les futurs adeptes des « Petits Cubes » nous prions tous les vélocyclistes de se mettre en rapport ou d'écrire au fondateur de cette Société : M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) qui se fera un plaisir de les renseigner utilement sur l'organisation de cette association amicale et sportive, les buts qu'elle se propose de poursuivre, les avantages réservés aux membres actifs, etc...

Sidecar-Club de France

Le 30 novembre 1949, en son siège social : 79, avenue de Saint-Ouen à Paris (17^e), le « Sidecar-Club de France » a tenu son assemblée générale à l'issue de laquelle il a été donné connaissance du rapport moral et financier de la saison 1949.

En ce qui concerne le premier, c'est avec satisfaction qu'il a été permis de constater que ce club de formation récente s'annonçait déjà tout plein de vitalité. Tant par le nombre de ses adhérents que par son activité

touristique et sportive au cours de l'année écoulée.

En effet, sur le plan touristique et malgré les difficultés inhérentes au rationnement de l'essence, de nombreuses sorties, tant en France qu'en Belgique, ont permis de noter avec plaisir : l'entrain, la bonne tenue et la camaraderie régnant dans le club.

Au point de vue sportif, le S.C.F. a eu une année bien remplie et tous nos champions : Chevrier, Emo, Florit et autres ont, par leurs nombreuses et brillantes victoires, contribué à faire aimer, connaître et porter haut les couleurs bleu et blanc.

En ce qui concerne le rapport financier, il est également heureux de constater que le bilan se solde par un « avoir » et cela joint au désir de mieux faire, de tous, permet de bien augurer pour la saison prochaine.

Au cours de cette même assemblée générale il a été procédé à l'élection du Bureau pour 1950. Ont été élus à l'unanimité :

Président : Selb; Vice-Président : Couessin; Secrétaire général : Bonneilh; Secrétaire adjoint : Courville; Trésorier : Surjon; Commission touristique : Mougin, Benon et Courville.

Courant février, est prévu un banquet réunissant les adhérents et leurs familles, destiné à clore la saison 1949 dans une ambiance sympathique de camaraderie et de gaieté.

La Soirée du M.C. d'Arles

D'après les journaux locaux cette soirée fut un véritable triomphe... applaudissons ! Il est bon que les motocyclistes et leurs montures soient de temps à autre félicités par les quotidiens... c'est de la bonne propagande en faveur du motocyclisme et cela prouve que le M.C. d'Arles jouit dans sa région de la faveur qu'il mérite. Au banquet on remarquait d'ailleurs M. Denis Jouve, représentant M. le Maire, M. Georges Debregeas, conseiller municipal. La chanteuse Rachel Rossi et le fantaisiste Jean Clar mirent de l'animation dans cette soirée au cours de laquelle les « vieux d'Arles », bien qu'ignorant tout de la moto, ne furent pas oubliés et bénéficièrent d'une généreuse collecte. C'est très bien de la part du M.C. d'Arles de songer que si la moto leur procure des joies, il faut quand même songer à tous ceux qui n'ont pas beaucoup de dérivatifs à leurs soucis quotidiens.

Motocycle-Club de Lyon

Ce dimanche d'automne, 100 membres du M.C.L. se sont donné rendez-vous à Romagnon-Thorens (Saône-et-Loire), pour y célébrer la clôture de la saison sportive 1949.

Avant le déjeuner, une petite séance acrobatique sur prairie fit la joie de tous. Elle permit à Roger Varrot et à Roger Lamborot de se distinguer devant 15 concurrents spécialistes de ce genre d'épreuves. Après un très bon repas arrosé de maconnais, les motards lyonnais purent visiter les caves réputées du château des Jacques, grâce à l'amabilité de M. Jean Thorin, le sympathique propriétaire, ami personnel du président du M.C.L.



Une sortie au M. C. de Lyon

Pour le retour tous se séparèrent enchantés de cette bonne journée favorisée par une température et un soleil magnifiques.

Dans une allocution le président eut le plaisir de rappeler qu'au cours de l'année 1949 tous les champions de vitesse et d'endurance du M.C.L. se couvrirent de gloire sur les circuits français et étrangers, citant tout parti-

culièrement : Gaury, Verd, Despland, Sabatier, Amort, Mantelier, Fister, Varrot, Bolland, Lamborot, Jossierand, Franier, Grosbety, Curnier, Mlle Morel, Roux, Tony Saint-Cyr, Trubert, Chevalier, De Polo, Donini, Burgraff, Bolo, etc.

Il n'a pas oublié de signaler que malgré son infériorité numérique, la présentation et la qualité de la présentation du M.C.L. au Rallye de la Madonina dei Centauri lui permirent de remporter la coupe très enviée de la ville d'Alessandrie.

Banquet du M.C. Paris

Le Moto-Club de Paris a clôturé sa saison par son traditionnel banquet du 10 décembre dans les salons des « Armes de la Ville ».

Comme chaque année, l'assistance était nombreuse et animée.

L'ami Rouquette présidait entre le directeur de *Moto-Revue* et celui de *Motocycles*.

Le banquet fut suivi d'une courte allocution du président. En quelques phrases Max Enders félicita le club de son activité, lui apporta les bons vœux de la presse spécialisée et lui donna l'assurance que cette presse était toujours d'accord quand il s'agissait de travailler à l'essor du motocyclisme français. M. Lacombe tint à s'associer à ces assurances et ce fut la remise des récompenses, des prix aux lauréats sportifs et touristes de l'année 1949. M. Robert Lenglet se vit attribuer le challenge sportif, succédant à son frère Jacques (deux fois lauréat) classé second. En tourisme M. Rogué enleva de haute lutte le challenge touristique devant MM. Juhacz, Bidault, Rouquette, Lavaud, etc... — Côté dames : Mmes Rogué, Juhacz, Bidault, Rouquette, Lavaud, etc... Coupe ménage : M. et Mme Rogué. Au total une soixantaine de membres récompensés de leurs efforts et assiduité.

Le mercredi 14 : assemblée générale à l'issue de laquelle eurent lieu les élections du comité pour 1950; furent élus : Président : M. Fernand Rouquette; Vice-Présidents : MM. Henri Lenglet et Marion; Secrétaire général : M. Bonheur; Adjoint : M. R. Lenglet; Trésorier : M. Planson; Adjoint : Thibault; Assesseur : Bovière. Nul doute que ce comité composé mi-partie de vieux chevronnés et de jeunes de la moto ne continue les bonnes traditions M.C. Paris et ne continue à conduire les couleurs bleu et rouge toujours vers l'avant.

Au M.C. Paris chaque dimanche une sortie

Calendrier des sorties de janvier :

Le 1^{er} : Forêt de Sénart. Carrefour d'Orléans, Porte Dorée, 13 heures; A 18 heures : rendez-vous chez Favier, 40, rue Saint-Paul.

Le 8 : Visite des usines Motoconfort à Pantin. Renseignements à la réunion du mercredi.

Le 15 : Visite d'Orly-Aviation. Porte d'Italie 13 heures.

Le 22 : Meaux. Porte de Pantin 9 heures.

Le 29 : Lognes. Porte de Charenton 9 h. et 13 heures.

Itinéraires : A la réunion des 1^{er} et 3^e mercredis « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 heures; chez Favier, 40, rue Saint-Paul et Bovière, 6, rue Mazet.

Correspondance : Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

Amicale Motocycliste Flérienne

TOURISME-SPORT-CAMPING

Dimanche dernier avait lieu au siège social une réunion du comité en vue de jeter les bases principales de l'assemblée générale annuelle.

Calendrier. — Au calendrier des fêtes de Flers, il a été retenu les dates suivantes :

21 Mai : Jour du passage du rallye Aiglon. Grande manifestation motocycliste.

9 Juillet : Grand match de moto-ball avec le concours des meilleures équipes de France.

Indépendamment de ces dates, de nombreuses manifestations de sports mécaniques sont prévues dans les villes de la région : gymkanas (sous une formule toute nouvelle) et moto-cross avec le concours de nouveaux adhérents.

La date de la prochaine assemblée générale a été fixée au dimanche 22 janvier prochain au siège social de l'A.M.F., Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale à Flers-de-l'Orne.



Au banquet du S. M. C. P.

Banquet du S.M.C.P.

Réunis pour leur banquet annuel les membres du S.M.C.P. ont terminé leur saison sportive « A la Tête de Bœuf », avenue du Pont-de-Flandre. Leur président, M. Freisse leur avait réservé une agréable surprise : au dessert un ténor de l'Opéra ami du grand club chanta plusieurs grands airs qui furent très goûtés de l'assistance. Les motards ne se sont pas tenus pour battus et eux aussi ont montré qu'ils savaient tenir à moto et chanter en société. Le bal fut ouvert par deux jeunes musiciens qui entraînent les danseurs jusqu'au petit jour. Un représentant de *Motocycles* était de cette brillante fête.

Moto-Club de Normandie

Le Moto-Club de Normandie vient de clôturer sa saison sportive par son banquet annuel qui fut une réussite.

106 motards et amis de la moto se trouvaient réunis dans une ambiance accueillante, devant des tables garnies à souhait. M. Jacques Gressent, président du M.C.N., entouré de M. Moreau, adjoint aux Sports et Philippeau, directeur de l'A.C.O., présidait à ce festin pantagruélique.

Avaient été invités : M. Notamy, président de la Ligue Motocycliste de Normandie; M. Quenu, ami et défenseur des motards et M. Fleury, président des « Routiers » qui affirmait par sa présence la solidarité qui existe sur la route entre les mastodontes et leurs frères cadets.

Nous avons noté dans l'assistance la présence des frères Zède qui ne manquent jamais une occasion de se rendre utiles à la cause motocycliste; Gilbert, notre acrobate si sympathique; les amis de Blangy et Neufchâtel; Leroy, président du Moto-Club de Bondeville assisté des vice-présidents Urvoas et Petit.

Le bal qui suivit fut l'apothéose de cette fête qui se termina pour certains à l'heure du petit déjeuner et pour d'autres le lendemain... assez tard.

Mercredi 14 décembre nos motards, réunis à nouveau en leur salle de délibération, ont élu leur bureau pour 1950 qui se trouve ainsi constitué :

Président : J. Gressent; 1^{er} Vice-Président : Dubinger; 2^e Vice-Président : Dumont; Secrétaire : Laporte; Trésorier : Savalle.

Inauguration d'une section motocycliste de l'A.M.S. à Joinville-le-Pont

L'A.M.S. a inauguré sa section motocycliste de Joinville, sous la présidence de Ray Bonin, président de l'A.M.S. et vice-président de la Ligue de l'Île-de-France, avec la présence de G. Houel, champion de vitesse, de Levienois, secrétaire et Pénau, président de la commis-

sion touristique; M. Camus présenta les membres directeurs de l'A.M.S. aux nombreux membres de la section qui assistaient à la réunion.

Ray Bonin fit une allocution très applaudie où il fit part des avantages que la section bénéficiera au même titre que les membres de l'A.M.S. l'aide aux coureurs, tant en cross qu'en vitesse, car l'année prochaine il est question de moto-cross de vitesse et de régularité à longue distance, de quoi satisfaire tout le monde.

Les réunions auront lieu tous les 3^e mardi du mois au siège, 46, rue Gailliéni à Joinville (près des studios Pathé).

Un vin d'honneur termina cette réunion amicale.

Le Bureau est composé ainsi :

Président : Camus Marcel; Secrétaire : Jama Jacques; Secrétaire adjoint : Champois Jean; Trésorier : Altermann René.

Motocyclisme Forézien

LE SPORT MOTOCYCLISTE FORÉZIEN PRÉPARE SA SAISON 1950

Au cours des récentes réunions de comité un tour d'horizon a été effectué par les principaux animateurs du S.M.F. pour l'année 1950.

En moto-ball, notamment, le R.M.B. Ondaine, champion du Centre de la saison a renouvelé son comité directeur et les motoballeurs du R.M.B. Ondaine affiliés au S.M.F. ont l'intention de continuer la série de leurs succès.

De son côté, le M.B.S. Forézien tiendra le 8 janvier prochain son Assemblée générale pour la saison nouvelle.

En attendant, des permanences ont lieu tous les vendredis aux « Colonnes » pour tenir anciens et nouveaux joueurs de moto-ball au courant des formations.

En sport, le S.M.F. organisera en 1950, les 17 et 18 juin prochains, le 2^e Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne motocycliste avec la participation des meilleurs champions d'endurance français.

De plus, la participation aux principales épreuves de calendrier de la F.F.M. a été envisagée.

Enfin, en tourisme, outre de nombreuses sorties hebdomadaires, la participation des touristes au Rallye international de Castellazo-Bormida sera particulièrement soignée.

Tous les sociétaires désireux de régulariser leur cotisation 1950 et d'être tenus au courant des formations sportives, sont priés d'assister aux réunions hebdomadaires qui ont lieu chaque vendredi à 21 heures au siège « Les Colonnes », place Jean-Jaurès.

Le meilleur accueil est réservé aux motocyclistes indépendants qui sont désireux de pratiquer le motocyclisme dans une bonne ambiance de camaraderie et de sportivité.

Moto-Club Picard

A la suite de son Assemblée générale le Bureau du Moto-Club Picard a été ainsi formé :

Président d'honneur : R. Normand; Vice-Présidents d'honneur : M. Hustin, A. Ségui; Membre d'honneur : Cottinet; Membres fondateurs : F. Sauvé, S. Carabin; Président honoraire : R. Dubois; Vice-Président honoraire : Bachelet A.; Président actif : J. Patté; Vice-Président actif : G. Laleu; Vice-Président sportif : Bourdon; Secrétaire général : Delapierre; Secrétaire adjoint : François; Trésorier général : Laleu; Trésorier adjoint : M. Dupif; Matériel : Détré; Membres : Poulain, Frénoy et Tourdès; rédacteur au bulletin.

Commission sportive, Président : Bourdon; Secrétaire : Catrux; Membres : Deramoudt, Thuillier, Villeret.

Moto-Club Châtillonnais

TOURISME - SPORT - CAMPING

Rectifions une petite erreur parue sur le dernier numéro et rappelons que la soirée du 3 décembre avait été organisée exclusivement pour la distribution des prix des concurrents du Circuit de régularité disputé le 25 septembre.

Au cours de sa dernière réunion mensuelle de janvier, le Comité a proclamé les résultats des différents championnats du club institués au cours de la saison 1949, ci-dessous les résultats :

Championnat de Moto-Cross : 1. Jacques Théveney, Derouelle, Raby, Frantz, Charpentier, etc...

Championnat sportif : 1. Robbes Claude, Liégard, Hersant, Briand, Magot, Iralde, Pré, etc...

Championnat touristique (réservé aux hommes et aux dames) sur une vingtaine de sorties-promenades organisées en 1949 : 1. Mme et M. Georges Yvetot (16 sorties), Mme et M. Cantalice, Mme et M. Gohin, Mme et M. Podevin René, Mme et M. Joffre Mme et M. Lhermitte, M. Pilsudski, etc...

Tous les lauréats recevront leurs récompenses au cours de la XI^e Soirée annuelle qui aura lieu le samedi 4 mars 1950, au cours d'un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit de la Moto, soirée qui fêtera le dix-huitième anniversaire de la fondation du M.C. Châtillonnais, le club gai!!!

Rappelons qu'au sein du M.C.C. on pratique et développe amicalement et en toute camaraderie le sport, le tourisme et le camping. En ce début d'année nous sommes à la disposition de nos sociétaires pour leur procurer rapidement leurs licences de la F.F.M. ainsi que les licences de campeurs de l'U.F.A.C. auxquelles deux Fédérations nationales le M.C.C. est affilié.

L'activité effective du club s'étend à toute la Région sud de Paris, le M.C.C. disposant d'une douzaine de sections locales où tous les pratiquants de mécaniques (du vélomotoriste à l'automobiliste) peuvent s'adresser en toute confiance pour se renseigner utilement; nous rappelons ci-dessous celles de nos sections existantes à Paris :

— Paris XIII^e, Café Pessans, 122, rue de Tolbiac;

— Paris XV^e, Café Petit, 84, rue de la Procession;

— Paris XVI^e, Café Paillet Albert, 69, avenue Kléber (membre du M.C.C.). Nous communiquerons ultérieurement les adresses des sections fonctionnant dans la banlieue sud.

Nos sociétaires sont priés de prendre note que la réunion de février prévue pour le jeudi 1^{er} est annulée et sera remplacée par la XVIII^e Assemblée Générale Annuelle qui aura lieu le dimanche 5 février 1950, à 10 heures du matin au Siège social, une convocation individuelle touchera tous les membres actifs.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser à la permanence du Siège social tous les jours, Café Rouland, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon, ou écrire directement au président : G. Cantalice, 4, allée du Perrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) qui répondra à toutes les demandes écrites.



De gauche à droite : L'inspecteur-adjoint Landais, l'inspecteur principal Vanot (Président) le brigadier Longfier (conseiller technique), le brigadier Boufflet.

Le bureau 1950 est constitué par M. Vanot, inspecteur principal, président.

■ L'inspecteur principal adjoint Landais, le secrétaire brigadier Boufflet, le trésorier M. Poirier, commissaire principal, le conseiller technique brigadier Longfier; tous ces gradés de la police sont des pionniers de la moto et continuent à donner l'exemple par leur entrain aux jeunes recrues de la Préfecture de police.

Moto-Club Clodoaldien

Président d'honneur : M. Chaveton, maire de Saint-Cloud; Vice-Présidents d'honneur : Morel, De Reviers.

Président : Sutroc; Vice-Présidents : Ansquiers Buffavant; Secrétaire : Gautier; Secrétaire adjoint : Chauveau.

Commission sportive

Président : Moine ; Godey, Chaumette, Servièrre.

Commission touristique

Président : Ansquiers ; Roux, Meyer, Maroni; Trésorier : Leroy Roger; Trésorier adjoint : Leroy Raymonde; Délégué à la Ligue : Buffavant; Assesseurs : Joseph Saporiti, Martin, Dubeau, Lehmann, Chailoux.

C.O.B.

Complètement remanié le C.O.B. a fait une brillante saison sportive et touristique ; il a réuni ses nombreux membres en Assemblée générale et où de nombreux prix viendront récompenser les coureurs qui ont fait partie de l'équipe qui a représenté le C.O.B. dans les diverses manifestations de 1949, tant en moto-cross qu'en vitesse et aussi les sorties touristiques. Après la lecture du tableau d'honneur, les prix sont distribués. Lerouge Edouard est proclamé champion 1949 du C.O.B. et reçoit une magnifique coupe, juste récompense de ses efforts. De nombreuses médailles et plaquettes sont aussi attribuées aux concurrents.

En courses de vitesses la première place revient à Moser qui a participé au Bol d'Or.

En moto-cross, 1^{er} Humbert Jean, et en rallye la première place revient à Lerouge Edouard qui a participé aussi à de nombreux moto-cross en petites cylindrées.

Un vin d'honneur a terminé cette petite fête et chacun leva son verre aux succès pour la saison 1950.

MM. Croizard et Ducros représentaient l'A.M.F., sous la présidence d'honneur de M. Bertin.

L'A.S.P.P.

L'A.S.P.P. section moto a été fondée en 1936 et dès sa naissance a participé à des concours d'estafette militaire à Montlhéry en terrain varié, ce qui était déjà un début de moto-cross, et ensuite sur le terrain militaire de Fontainebleau qui groupait 150 concurrents civils et militaires. Les épreuves se passaient dans un terrain sableux, de rochers et en forêt. L'activité sportive a été stoppée en 1939.

Dès la libération l'A.S.P.P. a repris son activité avec des machines hétéroclites où malgré les difficultés de l'heure on put malgré tout mettre sur pied une équipe de course sur tous terrains.

Depuis le moto-cross a évolué: au début

1948 l'achat de trois machines par l'A.S.P.P., l'une des vingt et une sections de l'A.S.P.P. et une sélection sévère a attribué les machines aux plus qualifiés, choisis durant les deux années précédentes.

Parmi ces concurrents il faut citer Deshaies, Bonin, Mesplèdes, Batisse, Margerie, Auzat qui ont au cours des années passées obtenu de très brillants succès; qui dans le courant de l'année 1949 a participé à 26 moto-cross tant dans la région parisienne qu'en province et à l'étranger : Rochefort, Amiens, Verdun, Avignon, Reims, Lausanne, Namur, etc...

L'année 1950 verra la participation de l'A.S.P.P. section moto à toutes les épreuves de moto-cross avec du matériel neuf spécial moto-cross mis au point par le conseiller technique, le brigadier Longfier.



Les trois lauréats du C. O. B.: Moser, Lerouge, Humbert.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à « MOTOCYCLES »

14, Rue Brunel -- PARIS (17^e)

Nom :

Adresse :

L'abonnement partira du N°

Montant de l'abonnement pour 12 numéros:

France et Union Française.. 300 fr.
Étranger 450 fr.
payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire.

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



DANS VOTRE QUARTIER

La ligne de 36 lettres, signes ou espaces.

125 francs

Réception des Annonces:
le 12 dernier délais.

DANS PARIS

2^e ARRONDISSEMENT

• DYNAMIC SPORT. — Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, réparations, accessoires, pièces détachées, remises à neuf tout moteur et machine. — 6, rue Saint-Augustin. Ric. 24-68.

4^e ARRONDISSEMENT

• SAINT-PAUL-MOTOS. — Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, Gnome-et-Rhône, Triumph. Réparation, occasions, vente à crédit. Ouvert tous les jours et dimanche matin. — 1, rue de Rivoli. Arc. 71-46.

9^e ARRONDISSEMENT

• BLANCHE - AUTOS - MOTOS-CYCLES. — Motobécane. — 71, rue Blanche.

10^e ARRONDISSEMENT

• SAINT-MARTIN MOTO. — Réparations soignées, remises à neuf, mise au point toutes motos et vélomoteurs par spécialistes. Garage exclusif pour motos et vélomoteurs. — 12, rue Bichat. Bot. 03-94.

11^e ARRONDISSEMENT

• MOTO-BASTILLE. — Terrot, Matchless, Motobécane, Guiller, A.M.C. Livraison rapide. Stock complet pièces, accessoires. Vente à crédit. — 6, boulevard Richard-Lenoir. Roq. 29-28.

• DUPONT. — Réparation transports, vélocars ou voitures, moteurs auxiliaires. — 56, rue Sedaine.

12^e ARRONDISSEMENT

• DUBUET. — Motobécane. Pièces détachées d'origine, réparations sur devis. Expédition dans toute la France. — 64, rue de Wattignies.

• BORIE. — Agent officiel Harley. Motos reconstruites d'origine. Embiellage, réalésage. Echange standard moteurs. — 14, boulevard Soult.

• FORLINI. — Station-service Motobécane. Révision des moteurs en 48 heures. Echange standard. — 7, rue Chaligny. Did. 20-49.

13^e ARRONDISSEMENT

• MARC PIAULET. — Peugeot, Magnat-Debon, Koeller-Escoffier, Dreschmotor, Motobécane. Motos neuves et occasions. Moto-école. — 62, avenue de Choisy. Gob. 60-70.

14^e ARRONDISSEMENT

• DELAIRE. — Achat comptant toutes motos, vélomoteurs. Vente, occasion, accessoires. — 4, impasse de la Gaité. Dau. 55-43.

• RÉALÉSAGE-MONTPARNASSE. — Embiellage, réglage, chemisage. — 23, rue Ed.-Jacques.

• R. LALA. — Toutes pièces détachées et réservoirs toutes marques accessoires. — 194, avenue du Maine. Suf. 50-12.

15^e ARRONDISSEMENT

• JEANNIN. — Jawa, Ogar, C.Z. et toutes marques françaises. — 11, avenue de la Porte-de-la-Plaine. Lec. 80-62.

• CLERGE. — Moteurs pour vélomoteurs, vélocars, voitures mutilés. Moteurs Jonghi, Aubier-Dunne, Ydral, Vap. Vélomoteurs Jonghi 126 cmc. Pièces détachées Prester, Aubier-Dunne, Jonghi. — 105-107, boulevard Lefebvre.

16^e ARRONDISSEMENT

• GARAGE JARDILLIER. — Motobécane, Gnome-et-Rhône, Jonghi, Koeller-Escoffier, M.R., etc... Pièces détachées anciennes et nouvelles, modèles adaptables sur toutes marques. Révision moteurs sur devis. Réalésage, embiellage, chemisage. Révision volants, magnétos. — 88, avenue Paul-Doumer. Aut. 18-42.

• FAUTRAT. — Motobécane, Gnome-et-Rhône. Achat, vente, échange, embiellage, volant magnétique, ttes réparations. — 11, rue Pergolèse. Passy 57-79.

• STATION-SERVICE 83. — D.K.W., Auto-Union. Achat, vente, échange. — 83, avenue Grande-Armée. Pas. 46-25.

17^e ARRONDISSEMENT

• ALAZARD. — Grand choix motos, révisées et état neuf. Voitures d'occasion. — 47, avenue de Clichy. Marc. 44-65.

• SOCIÉTÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO. — Pignons toutes marques, accessoires, réservoirs, roues, fourches, cadres. Embiellage, réalésage, redressement cadres, fourches. Pièces Harley. — 44, rue de La Condamine.

• DELOBELLE. — Pièces Soyer d'origine, pièces moteurs Jap, Surmeij, Chaise, Accessoires, réalésage, embiellage. — 2, passage Moitrier. Gal. 66-70.

• GRANDE - ARMÉE - MOTOS. — Motobécane, Gima. Stock pièces détachées Motoconfort, Gima, Dollar. Accessoires, vente. — 26, avenue de la Grande-Armée. Eto. 54-81.

• JONQUIÈRES - MOTOS. — Motobécane, Terrot, Jonghi, Gnome-Rhône, sidécars. Précision. Humblot. — 11, rue Emile-Level. Marc. 57-81.

• LADEVÈZE. — Gilera, Ariel, Panther-Douglas. Achat, échange, reprise. Réparation. Vente à crédit. Grand choix d'occasions. — 50, rue Brunel. Eto. 24-66.

• MINOT. — Tout pour la moto. Réparation tous moteurs. Echange standard, embiellages, accessoires. — 35, rue Brunel. Gal. 50-72.

• MOTO-COMPTOIR. — Motos neuves et occasions. — 98, rue de Courcelles.

• MOTO-HALL. — Motobécane, Terrot, Velocette, James. Scooter Bernardet. Sides Humblot. Achat, vente, réparation. — 78, avenue des Ternes. Gal. 78-95.

• PERTUISOT. — Réfection d'embiellages, réalésages. Fourniture toutes pièces détachées. Pistons complets, accessoires, pièces standard. — 23, rue des Acacias. Eto. 12-46.

• TAURY. — Indian. Moteurs échange standard 500-1.200 cmc. Pièces d'origine. Réalésage, rectification, embiellage. — 50, rue Mirbeau. Eto. 12-30.

18^e ARRONDISSEMENT

• FRANCOISE. — Spécialiste B.M.W., Norton, Triumph, Saroléa. Révision, mise au point. — 122, rue Clignancourt. Mon. 49-48.

• MAUCOURANT. — Maucourant, Motobécane, M.R., Monet-Goyon, Magnat-Debon, Gnome-Rhône. Réparation, mise au point. — 147, boulevard Ney. Mar. 46-78.

• JEAN MORIN. — Spécialiste Saroléa. Réparation, mise au point. Tourisme, sport, course. — 12, rue Steinlen. Mon. 92-36.

• MOTO-RECORD. — Spécialiste B.M.W., toutes marques françaises et étrangères. — 151, rue Marcadet. Mon. 60-60.

19^e ARRONDISSEMENT

• HALL DE LA MOTO. — Peugeot, Motoconfort, Terrot, Bernardet. Toutes pièces détachées, accessoires. — 18-20, rue Rébeval. Bot. 27-12.

20^e ARRONDISSEMENT

• ADNET. — Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet-Goyon. Pièces détachées, réparations. — 45, cours de Vincennes. Did. 12-16.

• RIEUCAU. — Motos reconstruites toutes marques. Prix intéressants. Ouvert samedi et dimanche matin. — 64, place de la République.

• TRANSACT' MOTOS. — Vente, achat de toutes marques. La moto le meilleur marché de tout Paris. — 104, rue Haxo. Mén. 99-86.

SPÉCIALISTES

ÉMAILLAGE

• MERCIER. — Emailage au four et à froid, sablage, décors d'origine. Accepte travail avec province. — 63, rue Albert, Paris-13^e. Gob. 47-04.

ÉQUIPEMENTS

• REVIL. — Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos. Tabliers, cuisards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle, caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc., etc. — 82, avenue des Ternes, Paris-17^e. Eto. 15-53.

PNEUS

• ELECTRO - VULCANISATION. — Réparation et rechappage de tous pneus auto et moto. Soudure de tringles. — 16, cité Dupont (50, rue Saint-Maur). Roq. 00-43.

• RENOVA-PNEUS. — Rechappage pneus autos, motos, vélos. — 6, rue de la Cerisaie, Paris-4^e.

ROUES

• NAVILLE FRÈRES. — Construction de roues pour motos, autos, canoës. Bicyclettes à moteur auxiliaire. Roues caoutchoutées pour tous chariots. Réparations, transformations. Expédition en province. — 25, rue Bezout, Paris-14^e. Gob. 72-98.

• ROCHE. — Rayonnages et roues complètes pour motos, vélomoteurs, cyclomoteurs, etc... Redressage et recentrage. Dévoilage. — 4, impasse Roux, Paris-17^e. Car. 34-12.

DANS LA SEINE

ASNIÈRES

• LATSCHA. — B.M.W., Zundapp. Vente, achat, échange, réparation. — 16, rue Aug.-Bailly.

AUBERVILLIERS

• AUBERVILLIERS - MOTOS-CYCLES. — Peugeot, Terrot, Motobécane. Vente, achat, échange. — 50, rue Château-Landon.

BAGNOLET

• COUSIN. — Pneus. Réparation, vente, achat, échange. — 75, rue J.-Ferry.

• MOTOSTATION. — Peugeot, Terrot, Monet-Goyon, Radior. Vente achat, réparation, échange. — 18, avenue Gallieni.

BILLANCOURT

• FRANCE-MOTOS. — Motoconfort, Magnat-Debon, A.G.F., Gillet-Herstal, Bernardet, Humblot, Cyclax. Pièces détachées, réparation. — 73, quai du Point-du-Jour.

BOULOGNE

• MARCEL PERRIN. — Monet-Goyon, Terrot, Gnome-Rhône, Scooter Bernardet, tous sides. Vente, achat, échange, réparation. — 50, avenue Ed.-Vaillant.

• REINE-SPORTS. — Réparations, mise au point toutes marques. Agent « Alouette ». — 52, route de la Reine.

BRY-SUR-MARNE

• PERSIN. — Spécialiste 190-198 D.K.W. Vente, achat, pièces détachées. — 92, avenue de Rigny.

CLAMART

• RENAULT et CAMUS. — Alma, Gnome-et-Rhône, Motobécane. Réparations, accessoires, pièces détachées. — 2 bis, rue du Troisy. Mic. 06-35.

GENNEVILLIERS

• FLORET. — Magnat-Debon, Gnome-et-Rhône, Monet-Goyon, Jonghi, M.R., Vap. Réparation, vente, achat, émailage, réparation voitures d'enfants. 40, rue Louis-Castel.

CLICHY

• ROBERT et JEAN. — Motos anglaises et allemandes. Achat, vente, réparation. — 17, rue des Bateliers.

• TOUTIN-LEBELLE et C^{ie}. — Agence toutes marques. Réparation, mise au point, pièces détachées. Accessoires, sides. — 149, boulevard J.-Jaurès.

COURBEVOIE

• DEPREZ. — Motobécane, Peugeot, Gnome, Velosolex. Cycles, pièces détachées, accessoires. — 187, rue A.-Silvestre.

• C.G.C.I.M. — Peugeot. Réparation, pièces détachées, accessoires. — 40, rue Louis-Leblanc.

GARENNE-COLOMBES

• MOTO-PIÈCE. — Pièces adaptables fabriquées. — 30, rue Aug.-Buisson.

ISSY-LES-MOULINEAUX

• MARCEL-MOTOS. — Peugeot, marques étrangères, spécialiste motos course. Réparation, dépannage pièces détachées. Vente, achat, échange, accessoires. — 12, rue Jeanne-d'Arc.

• RENÉ BONNET. — Agent des grandes marques. Station-Service pour Vap. — 28, rue E.-Renan.

• BIANCO. — Agent toutes marques. Stock pièces détachées motos étrangères. Vente, achat, échange. — 92, avenue de Verdun.

LEVALLOIS-PERRET

• RAY-BONIN. — Agent toutes marques. Spécialiste motos anglaises. — 14, rue Collange.

• LEVALLOIS-MOTOS. — Terrot, Motobécane. Réparation, mise au point. Accessoires. — 56, rue A.-Briand.

VENTES

MOTOCAR 2 CV. tract. avant 4 roues indép. décap., ét. gal impec., bas prix. — Tél. : régional Sarcelles 248, pour rendez-vous.

MOBYCLUB 125 culb. compl. équipée. — CORBIERE, 135, quai du Pecq, SARTROUVILLE (S.-et-O.).

FIAT 6 CV. mod. 33, cabriolet mot. ref., bien chaussée, bon ét. Compresseur Barthélemy, force 6 kg., branchement sur voit. — MARTIGNON, avenue Frédéric-Louis, ETAMPES (S.-et-O.).

TRIUMPH all. 250 cmc. 2 tps Hérisson, ent. d'origine, ét. impec., sélect. 4 vit., mélange huile-essence, réservoirs indépendants, plus mot. et pièces de rechange. — Tél. : Mai. 75-84, repas et soir.

MOTOBÉCANE Jap 250 cmc. 4 tps latr. boîte Staub 3 vit., mot. 4.000 km., exc. ét. méc. Mot. boîte, freins, chaînes, pns et équipt élect. comme nfs. Convient pour gros travail. — GUILLEMAIN, 2, rue Véronèse, PARIS (13^e).

SIDE. Px 20.000 fr. — 164, rue de Rueil, COLOMBES (Seine).

TRIUMPH Speed-Twin 1948, fourch. télesc. — Tél. : Gob. 06-50.

VENDS ou échange mot. boîte 202 Peugeot, bon ét., compl. — Garage RENAULT, FOULLETOURTE (Sarthe).

145.000 fr. voitures nvs 2 CV. 4 roues, roue secours 4,00x15. Châssis acier U. 2 portes, 4 vit., m. arr. Equip. élec. compl., 75 km., 4L %. Livraison rapide en cabriolet av. capote, 2-3 pl. ou fourgonn. 200 kg. Catal. sur demande. T.P.R. Liv. rap. de tps marques motos, scooters. — CAVERT, rue M.-Rollinat, GUERET (Creuse). Tél. 568 Ventes au compt. ou crédit de 24 mois.

LANCIA 7 CV. cabr. 4 pl. ét. nf. Vends ou échange ctre belle moto, side. — LECLERC, 56, rue Marx-Dormoy, PARIS (18^e).

MOTOBÉCANE 500 supercul. monotube 4 vit. sélect. sortie 40, av. sidecar Simard double susp., dern. mod., ens. tt chromé rouge, ent. nf. Px intéres. — R. LEBOUCHER, 21, rue de Poissy, SAINT-GERMAIN.

VÉLOMOTEUR Motobécane type B.V. 2 sans boît. ni mot., av. carte grise. — Ecr. BONNET, 13, rue Rob.-Etienne, LIVRY-GARGAN (S.-et-O.).

TRIUMPH Tiger 100 av. ou sans side Bernardet 1949, capot ouvrant, le tout absl. impec. — Visible chez M. ENGUERAND, 6, rue Parmentier, CHOISY-LE-ROI (Seine). Tous les jours.

• MOTOS-DANTON. — Spécialiste Harley-Davidson. Pièces détachées, échange standard, accessoires. Agent Monet-Goyon, Magnat-Debon, Side Simard. Vente, achat (neuf et occasions). Pièces toutes marques. — 14, rue Danton.

MAISONS-ALFORT

• SERRES. — Pièces détachées Puch, Triumph allemandes. — 220, rue J.-Jaurès.

MONTROUGE

• MONNERET. — A.J.S. Ser-tum, Bernardet, Alma, Griffon, Gnome, Motoconfort, Monet-Goyon, Terrot. — 106, avenue A.-Briand.

NANTERRE

• R.I.G.M. — Embiellage, réglage, réalésage toutes marques motos, autos. — 189, avenue G.-Clemenceau.

• ROSSIGNOL. — Moyeu axial auto-serreur 3 segments pour motos de sport.

NEUILLY

• PITTARD. — Réparation, mise au point, vente, réalésage, embiellage, émaillage, accessoires. — 31, avenue de Neuilly.

• SEGUIN. — Pneus. Rechapages. — 69, avenue de Neuilly.

• POCH (Ets). — Agent Jawa. — 127, avenue de Neuilly.

• VILLIERS-MOTOS. — Vente, achat, échange. — 65, rue de Villiers.

PANTIN

• BRASSINE. — Spécialiste motos anglaises, agent Roussey. — 10, rue de Montreuil.

PRÉ-SAINT-GERVAIS

• ALBERT ROBERT. — Motobécane. Embiellage cycles, réservoirs, fourches. 11, rue A.-Joineau.

PUTEAUX

• MOTTAZ. — Spécialiste réservoirs. Réparation, échange. — 9, rue du Moulin.

• C.R.U.P.D.A. — Pièces détachées motos allemande. — 21, rue Monge.

SURESNES

• MOLISSE-MOTOS. — Spécialiste Dresch. — 80, boulevard H.-Sellier.

• RAYMOND JUMEL. — Transformation rapide. Cadres, fourches. — 9, rue Carnot.

VINCENNES

• CHAVANEL. — Vente, achat, échange. Mise au point. — 76, rue de Fontenay.



les petites
ANNONCES

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

Réception des annonces le 12 dernier délai

ALCYON 350 lat. bon ét. mot. Zurcher. Px 70.000 fr., bat. carb. p. à huile nf. — ROYER, 7, impasse Saint-Clément, SAINT-DENIS. A part. de 18 h. et sam.

HARLEY 1.000 cmc. type civil, side Bernardet 1 pl. 1/2. Bleu, imp. Px 100.000 fr. Crédit 6 mois. — Ecr. CHATON L., 13, rue du Bocage, ILE-SAINT-DENIS (Seine).

VENDS Koehler-Escoffier 175 cmc. mot. Villiers grd sport. Px 30.000 fr. — S'adresser M. PATTE, 15 bis, rue Adolf-Guyot, BOIS-COLOMBES (Seine).

HARLEY 1.300 cmc. civile, à vendre. — ADAM, 1, rue Christine, PARIS (6^e).

HARLEY 750 cmc. impec. Matchless 350 tél. F.N. M. 86 nve. B.S.A. 500 WM. 20. Terrot 100 cmc. 3 vit. sélect. side porteur 4 Précision. — LETRESTE, 27, bld de Verdun, COURBEVOIE. Tél. : Déf. 14-49.

SIDE Humblot. Px 30.000 fr. — Tél. : Port-Royal 11-27.

MOTOCONFORT D-45-A 125 cmc 4 tps imp., mot. nf. nov. 49 garanti usine. Px 55.000 fr. — BRIERE, 26, rue Sadi-Carnot, BAGNOLET (Seine)

VENDS ou échange Gnome-et-Rhône 7 CV. Flat-Twin 4 vit., av. side Bernardet 1 pl. 1/2. Noir et chrome, trs bon ét. contre voiture De-Rovin. — LECUYER, P.T.T., DIOU (Allier).

SIDE René-Gillet 750, parf. ét. Px 130.000 fr. — SUBTIL, 36, rue Paul-de-Kock, PARIS (19^e). Le dimanche.

HARLEY 1.200 ét. impec., selle bipl., 4 vit., entier. rev., pns nfs. Px 230.000 fr. et Ardie 1939, 500 culb. mot. rev. Px 77.000 fr. Expédition dans tte la France. — MOTOS-SPORT, 16, rue des Malleteries, SCHILTIGHEIM (Bas-Rhin).

D.K.W. 500 cmc. 2 tps, 2 cyl. Type SB impec. Px 90.000 fr. — R. PLESSIS, Ecole du Transvaal, DIVION (Pas-de-Calais).

VÉLOMOTEUR Motobécane bon ét. 1948. Px 26.000 fr. Vélo. Terrot nf, 125 cmc. dern. mod. à la taxe. Terrot 250 cmc. tte équipée. Px 65.000 fr. Motobécane 350 cmc. tte équipée. Px 65.000 fr. F.N. 5 CV équipée. Px 50.000 fr. — DELAIRE 4, impasse de la Gaité, PARIS (14^e) Ouvert le dimanche. Tél. : Danton 55-43.

SPLENDIDE Harley WLA gd luxe en tte confiance. Px à débattre. Tél. : Cha. 27-24.

GUILLER 1949 A.M.C. culb., 4 vit., sélect., fourc. télesc., batt. klaxon, moy. à broche. Noire, chromé impec. compt. vit. Px honnête. — Ecr. pour r. V. PEYRUSSAN, 86, rue du Château, PARIS (14^e).

SUPERBE D.K.W. 350 SB sélect. irré. CT 350 N.Z. carter fonte. — BEAUFERAY, 162, rue Perronet NEUILLY. Tél. : Bot. 81-30. 18 h. et mardi.

PIÈCES DÉTACHÉES lot épaves motos françaises, étrangères: cadres, moteurs, boîtes de vitesses, roues, magnétos, dynamos. — DELAIRE 4, imp. de la Gaité, PARIS (14^e). Tél. : Danton 55-43.

NEW-MAP compétition 125 cmc. mot. A.M.C. Px intéres. — M. BOUCHER, SAINT-AVERTIN (I.-et-L.) VAP 3, 1.500 km., ét. nf. Px 12.500. — S'adresser MACAUD, 6, rue Lafaurie-de-Monbadon, BORDEAUX. De 12 à 14 h. et après 19 h. sauf sam. et dim.

SOYER 350 cmc. Jap et petit side Carpio. — GOUYAN, GEHÉB (Indre).

NORTON course, inter culasse bronze, vitesse 160 km. Px 220.000 fr. — ROBBE, 52, bd Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

PEUGEOT 125 cmc. P-55 modèle luxe parf. ét., couleur verte, 3.200 km Batterie, klaxon, compt. sacoches, tansad, poignée tournante, plus 1 pneu et chambre 25x2,75. Px 80.000 fr. — SIRUGUET, 3, avenue des Rosiers, VILLENEUVE-LE-ROI (S.-et-O.).

ÉTS BONNET

80, Av. Général-Leclerc

BILLANCOURT

livrent sous 2 mois

LA NOUVELLE 175 c.c.

GUILLER

à bloc-moteur A. M. C.

avec **FACILITÉS**
de **PAIEMENT**

Méto Billancourt

MOTOBÉCANE Poney 65 cmc. ét. nf. Monet-Goyon 500 cmc., 4 vit. sélecteur, av. side Impérial nf. — BOUSSICAUD, 49, avenue d'Italie, PARIS (13^e).

SUPERBE Motobécane 500 cmc. sup. cul. chromée et bleu de tte beauté, av. side. Machine de démonstration, ét. nf. — LASSALLE, SAINT-GAUDENS (Haute-Gar.).

TERROT 350 cmc. 1948, vendue cse santé, 4 vit. sélect. impec. 5.500 km. Px 125.000 fr. — Abbé PABIOU, AUTEYRAC par LA-CHAUD (Haute-Loire).

SEGMENTS DE PRÉCISION



LES ÉTABLISSEMENTS

BONNET

80, Av. Général-Leclerc

BILLANCOURT

— vous offrent avec —

**FACILITÉS
DE PAIEMENT**

le plus beau choix

**de VÉLOMOTEURS
et MOTOCYCLETTES**

AGENTS des PLUS

GRANDES MARQUES :

GNOME-&RHONE — JONGHI
GUILLER

LIVRABLES DE SUITE

et

MOTOBÉCANE — TERROT
BERNARDET.

Téléphone : MOLitor 5-46

Métro Billancourt

MATCHLESS 350 cmc. télesc. type civil, moyeux spéciaux Rossignol ét. nf. 5.000 km. — TURIGNY, 52, rue de la Goutte-d'Or, PARIS (18^e).**ZUNDAPP** K.S. 600 cmc. ent. origine roulé 4.000 km. ét. impec. — GARNIER, 15, rue du Débarcadère, PARIS (17^e).**STANDARD** 350 cmc. Columbus culb. parf. ét. très propre. Px 135.000 fr. — P. JAFFRE, 65, rue de Grenelle, PARIS (7^e).**VENDS** épave N.S.U. 600. Px 25.000 fr. Zundapp K-500. Px 90.000 fr. Pièces R-12, contre mot. 350 2 tps, all. — DELCOURT, ENGLEBELMER, par MAILLY-MAILLET (Somme).**TERROT** 350 cmc. HCT télesc. sacoches, béquille latérale. — S'adresser VOLTAIRE-MOTOCYCLES, 13, rue Guénot, PARIS (11^e).**RENÉ-GILLET** 100 cmc. très bon ét. méc. tt équip. tansad. Px 40.000 fr. — Ecr. LAFON, 17, av. Herbillon, SAINT-MANDE (Seine).**VÉLO** nf Alcyon, cadre femmel 50 km., compl. équip. couleur crème — M. CAUCHEMONT, 12, rue Duverger, PARIS (19^e). Visible toute la journée.**SUNBEAM** 500 cul. sél., 4 vit., side Simard 1/2, parf. ét. — PILATE, 231, rue Solférino, LILLE (Nord).**PEUGEOT** 4 CV. très bon ét. av. side Bufflier 1 pl. 1/2, nf, tansad et pns nfs. Px 90.000 fr. — S'adresser 28, rue de la Couture-d'Auxerre, GENNEVILLIERS (Seine).**NORTON** ES-2 1948. Px 325.000 fr. — RENEY, 40, rue Letellier, PARIS (15^e). Tél. : Suf. 45-46.**VENDS** bicyclette à mot. Hemy, parf. ét. Echangerai contre vélocycleur à remonter. — MOCHE L., VERNON (Eure).**NORTON** compét. 350 cmc. A.C.T. cul. bronze, 1938, susp. ar., ét. nf., trs rapide, belle machine. Px à débattre. — FOURCADE, 50, rte de Pessan, AUCH (Gers).**B.S.A.** 500 cmc. Etoile-d'Argent 4 vit., sélect. Bien équipé. Px 160.000 fr. D.K.W. 250 cmc. 4 vit. sélect., très bon ét. Px 128.000 fr. Motobécane 350 cmc. dern. mod. av. sidecar Précision, nve. Px 240.000 fr. Triumph all. 350 cmc. 4 vit. sélect. très bon ét. Px 92.000 fr. Peugeot 350 cmc. culb. très bon ét. Px 68.000 fr. — KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BOULOGNE-BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.**BRENNUSSEZ VOS MOTOS**SURPUISSANCE
ENTRETIEN
ÉCONOMIESERVICE
DE VENTE :31, Rue Chèvre
ANGERS (M.-et-L.)**MOTOCOMFORT** 175 cmc. type U. 2. C. mod. 1949, fourche télesc., susp. arr. sélect., 4.000 km., imp. ese double emploi. Px à débattre. — COUSI, 23, rue Général-Patton, CHARTRES. Tél. : 13-35.**JAWA** 250 cmc. comme nve, 3.000 km. Px 170.000 fr. — PRUVOST P., SAINT-INGLEVERT, par MARQUISE (P.-de-C.).**RENAULT** 6 CV. NN2, C.I., 5 pns nfs, ét. méc. parf. Px 60.000 fr. — S'adresser GUERIN Christian, ROM (Deux-Sèvres).**TRIUMPH** angl. 600 type 6 S, 4 vit. av. side Impérial, ens. ét. nf. Px 175.000 fr. — CHAPELLE, 97, bd de la Gare, PARIS (13^e).**TERROT** 125 cmc. cul. fourc. télesc. Juillet 49, 4.000 km., ét. nf. Px 85.000 fr. — CASTETS,**ROGER CHAVANEL**

Vous livrera rapidement les meilleures marques

RÉPARATIONS - MISE AU POINT

Soupapes et rectification de sièges dans la journée pour motoristes et particuliers

ACHAT -- VENTE -- ÉCHANGE**76, Rue de Fontenay - VINCENNES**

Téléphone : DAU. 41-30

INDIAN 500 bicylindre, side Bernardet 49, ens. impec. Px 175.000 fr. — René JEANNIN, 12, rue Jean-Bleuzen, VANVES (Seine).**500 CULB.** mot. MAG suisse, MAG dyn. Lucas, boîte Burman, sélect. pns, chaîne nves, chrome impec. av. équip. motard. Bas prix. — GODART, 25, bd Ed.-Quinet, COLOMBES (Seine).**MOTOBÉCANE** 125 cmc. lat., ét. nf., nomb. acces., sélect., avertis. Cicca, tansad, sabots, tablier, compt., sacoches. — MALEGUE, 4, rue des Beaux-Arts, PARIS (6^e) ou Ely. : 63-37 (heures de bureau).**JONGHI** 125 cmc. ét. impec., équip. acces. Px 72.000 fr. Urgent. — VICTOR, 43, rue Cler, PARIS (7^e). Après 19 h. 30 ou r.-v.**TANDEM** mot. Cyclorex très bon ét. — M. Charlemagne Paul, 1, rue de la Berthie, BEZONS (S.-et-O.).**BEAU RALLY** culb. Px 130.000 fr. — Tél. : Mon. 92-36.**A VENDRE** Sarolea 350 cmc. culb. modèle 1948, fourche télesc., 6.500 km. Prix à déb. — LAVELATTE, 19, rue Alexandre-Nicolas, DIJON**GNOME X** civil, 2 carbu., 4 vit sélecteur**B.S.A. M.20** 4 vitesses, sélecteur. **N.S.U.** 3 CV. 4 vitesses, impeccable.**GNOME** super-major 4 CV. culbuté. **GNOME** 5 CV. 4 vit. dernier mod.**INDIAN** 5 CV. en état et à reviser. **INDIAN** C.A.V. susp. AR. av. side**GNOME MAJOR** 4 vit., s. pneus 60.000.**MONET-GOYON** 5 CV. 4 vitesses. 75.000.**R.-GILLET** 4 CV. susp. AR. 35.000, etc., etc.Moteurs, boîtes, épaves : Royal-Enfiel, B.S.A. Terrot, Peugeot, Indian, Gnome, etc. — ALAZARD, 47 bis, avenue de Clichy, PARIS (17^e). (Fond du passage.)**POUR VOTRE NOËL** : B.S.A. 500 cmc., D.K.W. 350 cmc., Ardie 200 cmc., N.S.U. 250 machines, avec garanties. — HURNI, 13, passage Lathuile, PARIS 18^e (pl. Clichy).**TUBOFILTRE
OTOM**TOUT
EN UN**TUYAU
SOUPLE
ÉTANCHE**et
**FILTRE
PARFAIT**Se monte comme
un tube ordinaire**OTOM S.A.**
5 bis, Rue Franklin
COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

Pour les D. K. W. du type S. B. (3 vitesses)

Carburateurs spéciaux "AMAL" pour 190 et 198 cc.

Bougies "Bosch", décalques, pignons, ressorts, fanions, etc., etc.

La liste des pièces disponibles est envoyée contre timbre.

— MONTAGE DE MACHINES COMPLÈTES SUR COMMANDE —

PERSIN, 92, Av. de Rigny, BRY-sur-MARNE (Seine)**PEUGEOT** 250 lat. exc. ét., pns nfs, cse maladie. Px 40.000 fr. — COANT, 11, rue C.-Floquet, RUEIL-MALMAISON. Tél. : 00-94. Visible samedi et dimanche.**B.S.A.** 500 twin, mod. A-7, 1 carburateur. B.S.A. 500 twin mod. A-7, 2 carbur. B.S.A. 350 nouv. mod. B-32, ttes en exc. ét. — M. VANOT, 18, rue Chanoinesse, PARIS (4^e). Prix à débattre.**MOTOBÉCANE** 125 cmc. ét. nf. 5.000 km. 4 tps lat. Px 60.000 fr. Tte équip., pare-brise, sacoches, etc. Ferais reprise 125 Peugeot même ét. — MASSE Robert, CHANTELOUP (I.-et-V.).**SAROLEA** 600 culb. 1949 à roder. Sarolea 600 lat. 1940. Px 140.000 fr. Sarolea 500 culb. 1939. Px 150.000 fr. Sarolea 600 culb. 1939. Px 160.000 fr. — Jean MORIN, 12, rue Steinlen, PARIS (18^e).**MOTOCAR** Rovin gd luxe com. nf. timbré. — FOUILLOUX, CULLES-LES-ROCHES (S.-et-L.).**CAUSE DOUBLE EMPLOI** Terrot 125 cmc. 4 tps, culb., super cul., fourche télesc., 4 vit. sélect., ét. nf. Px 85.000 fr. — S'adresser M. PRATEAU, NANGIS (S.-et-M.).**F.N.** 500 Touring bloc 4 vit. sél., 2.800 km., machine superbe, équip. C. santé, timbre pr réponse. Photo sur demande. — STROPE, 4, rue Ecole-Normale, ORLEANS (Loiret).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT

BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17° GAL. 78-95

VINCENT H.R.D. type rapide, roulé 2.500 km., abs. nve. — Tél. : Odeon 35-99 (repas).

B.S.A. 500 culb. 2 cyl. nve, type A-7 dern. mod. — DESPRAT, 3, rue Dante.

MOTOBÉCANE 350 sortie usine nov. 49, jamais roulé. — M. MOUSTIER, 15, av. Bourzat, BRIVE.

MOTOBÉCANE 1 CV. 4 tps méc. ent. refaite cse d'emploi. — METGE, 202, bd de Charonne. Tél. : Alé. 44-70.

VENDS Peugeot 125 bon ét., pièces diverses, 500 Guzzi, dynamo Puch, cadre 125 Ardie. Blouson cuir fourré U.S.A. — GODERE, 8, rue René, VIROFLAY (Seine). Après 18 heures.

ZUNDAPP KS-600, side Terrot, ét. méc. et présent. impecc. tte équipée. — VIGNERON, 12, rue Stalingrad, PRE-SAINT-GERVAIS (Seine).

TERROT 350 HCT, mot. nf à roder, pns nfs, tansad, outils. Px 50.000 fr. — Ecr. pour rendez-vous GUILNIER, 55, av. Meissonier, VILLE-MOMBLE (Seine).

TRIUMPH 350 culb. Px 99.000 fr. **Triumph** 500 Twin. Px 219.000 fr. **B.S.A.** 500. Px 149.000 fr. **B.S.A.** 500. Px 119.000 fr. **Norton** 500 susp. ar. ét. nf. **Norton** 500, 16 HP. Px 119.000 fr. **Norton** 500 course, 1949. **Victoria** 250. Px 59 et 75.000 fr. **N.S.U.** 250. Px 99.000 fr. **N.S.U.** 500 armée. Px 69.000 fr. **Motobécane** 350 bloc. Px 49.000 fr. **Dresch** 350. Px 36.000 fr. **Terrot** 350. Px 55.000 fr. **Terrot** 500 RSSE. Px 109.000 fr. **Motobécane** 350, 1949. Px 129.000 fr. **B.S.A.** 250 culb. 4 vit. Px 99 et 119.000 fr. **Motobécane** 350 culb. susp. ar. fourche télesc. Px 197.000 fr. **B.M.W.** 750 susp. ar. f. télesc. **Zundapp** KS 600, F.N. 350, 1949, susp. ar. f. télesc. **Épaves diverses** à remonter. **Ariel**, **Douglas**, **Norton**, **Panther**, nves.

VÉLOMOTEURS livrables de suite nfs. M.R. 100 cme., Gnome-et-Rhône 125 cme., Alma 125 cme. fourche télesc. susp. ar. Scooters nfs Lambretta, A.G.F., Bernardet. Vente à crédit. — LADEVEZE, 50, rue Brunel, PARIS (17°). Tél. : Eto 24-66.

VOITURETTE D.K.W. 3 CV. 600 cme. impe. pns nfs. Px 170.000 fr. — BARET. Tél. : Mol. 17-83.

VÉLO nf av. mot. Vap 3 tl équipé av. acces. et pièces de rechange ou mot. seul. Px intéress. — MAYEUX, BERNAY-EN-CHAMPAGNE (Sarthe).

D.K.W. 350 NZ 4 vit. sélect. com. nve. Px 125.000 fr. ou échange ctre voiture. — GODIN, 22, rue des Entrepôts, SAINT-OUEN.

A REVISER Norton 500-600. Triumph 350 culb. B.S.A. 500. Panther 500 culb. Royal-Enfield 350 culb. Ariel 350 culb. F.N. 600 culb. Gillet-Herstal 350 culb. Indian 500 avec roues depuis 45.000 fr. Indian C.A.U. av. side. N.S.U. 198, 250 culb. D.K.W. 198. Monet 350-500. Harley 750. Gnome 800 av. side. René-Gillet 750, 4 vit. Ardie 125. Prester 100 et plusieurs vélocettes dep. 12.000 fr. Épaves av. papiers : Ariel, Royal-Norton, Zundapp 750, etc., mot. av. papiers. Harley. B.S.A. 600. Gnome 750, 800, cadres. Peugeot, side av. roue, dep. 12.000 fr. roues Harley. — Louis RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20°).

TERROT 100 cme. bon état, pneus neufs, tansad. Px 45.000 fr. — BARRENTHER, 71, rue Arago, PUTEAUX (Seine).

Les meilleurs



pour tous moteurs

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

ACHAT

ALEXIS-MOTOS, 3, avenue Jean-Jaurès à Lyon, achète, vend, échange, toutes occasions. Grand choix en toutes marques : Royal-Enfield B.S.A., Triumph, Zundapp, B.M.W., Ardie, D.K.W., Gnome, Gillet, Matchless, N-Map, Kœler, Motobécane, Terrot, Magnat, etc., etc. En motos neuves : Matchless, Royal, Panther, Francis Barnett, Motoconfort, etc. En vélocettes : Guiller, Jonghi, Ultima télescopique 4 vit. Crédit, reprise.

SUIS ACHETEUR carter distribution moto P-107 plus gonfleur 220 volts. — SIMONIN, garage, PLANCHER-LES-MINES (Haute-Saône).

"GAITE MOTOS"

Agent des grandes Marques

VÉLOMOTEURS — MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes Marques

Ouvert Dimanches

4, Impasse de la Gaité, 4 - DAN. 55-43

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

URGENT, bonne affaire. Vends ou échange, avec moto cab. AV. Panhard 4,5 Ben-mot. — Faire offres NIROVI, 91, boulevard Marceau, COLOMBES.

CHERCHE ÉPAVE N.S.U. 250 O.S.L. au m. Bas p. A v. 2 motos 3 et 4 CV. b. état. Px 70.000 fr. — Ecrire GAUTHERON, 6, rue de Seure, BEAUNE (Côte-d'Or).

DIVERS

INDIAN 1.200 CAV 500 GDA pièces orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culass. pignons bte, disques, embray. châssis side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1.200 complets, pare-chocs, ressorts fourche et de selle, tuyaux d'échappement. — TAURY, 50, rue Oct.-Mirbeau, PARIS-17°.

RÉVIL (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.

VENTE A CRÉDIT

A CRÉDIT 6 à 24 mois : diverses motos nvs occasion, à remonter, de 15 à 400.000 fr. : mot. Cucciolo, Mobylette ; cyclomoteur nf, vendu en dessous taxe. — BIANCO, 92, avenue de Verdun, ISSY-LES-MOULINEAUX. Tél. : Smic. 22-39.

RAYONNAGES et roues complètes pour motos, vélocettes, cyclomoteurs, etc., redressage et recentrage, dévoilage. — Marcel ROCHE, 4, imp. Roux, PARIS-17° Tél. : Car. 34-12.

DELAIRE

4, impasse de la Gaité, PARIS-14°

Tél. Dan. 55-43.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélocettes -

PHOTO

NORCA Berthiot 3,5 compur rapid 24x36, nf, sac ouvrant, télémètre séparé. Px 10.000 fr. — NEBOUT, 22, rue de la Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.). Tél. Obs. 15-26.

LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK

disponibles à

"ASNIÈRES-
PHOTO"

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

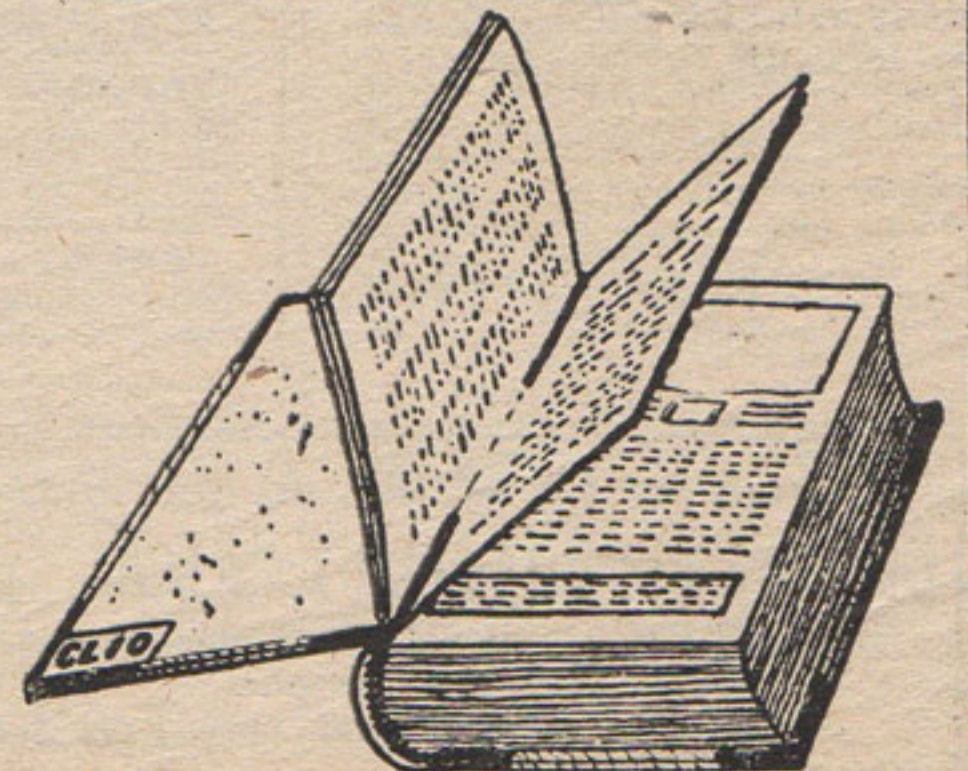
Ouvert le Dimanche matin

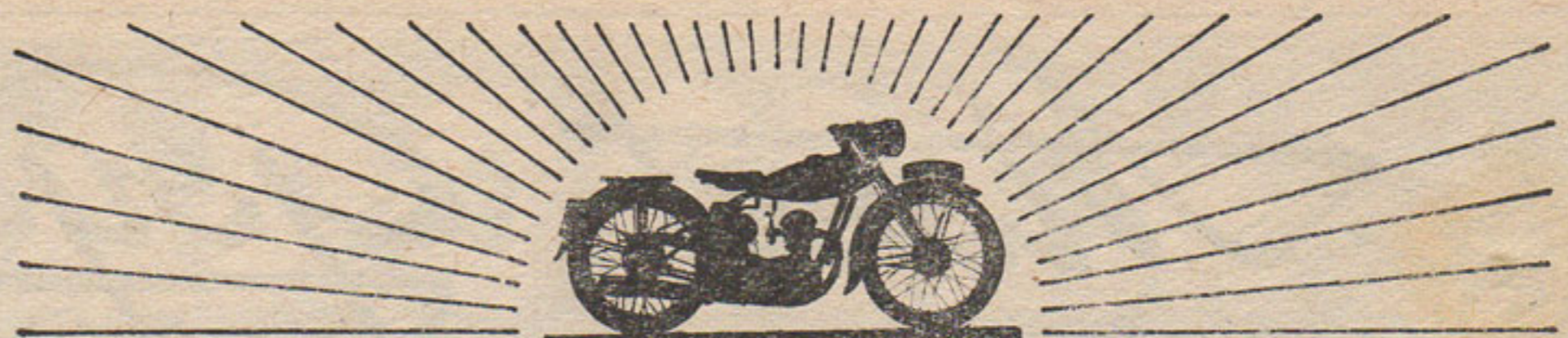
COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

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

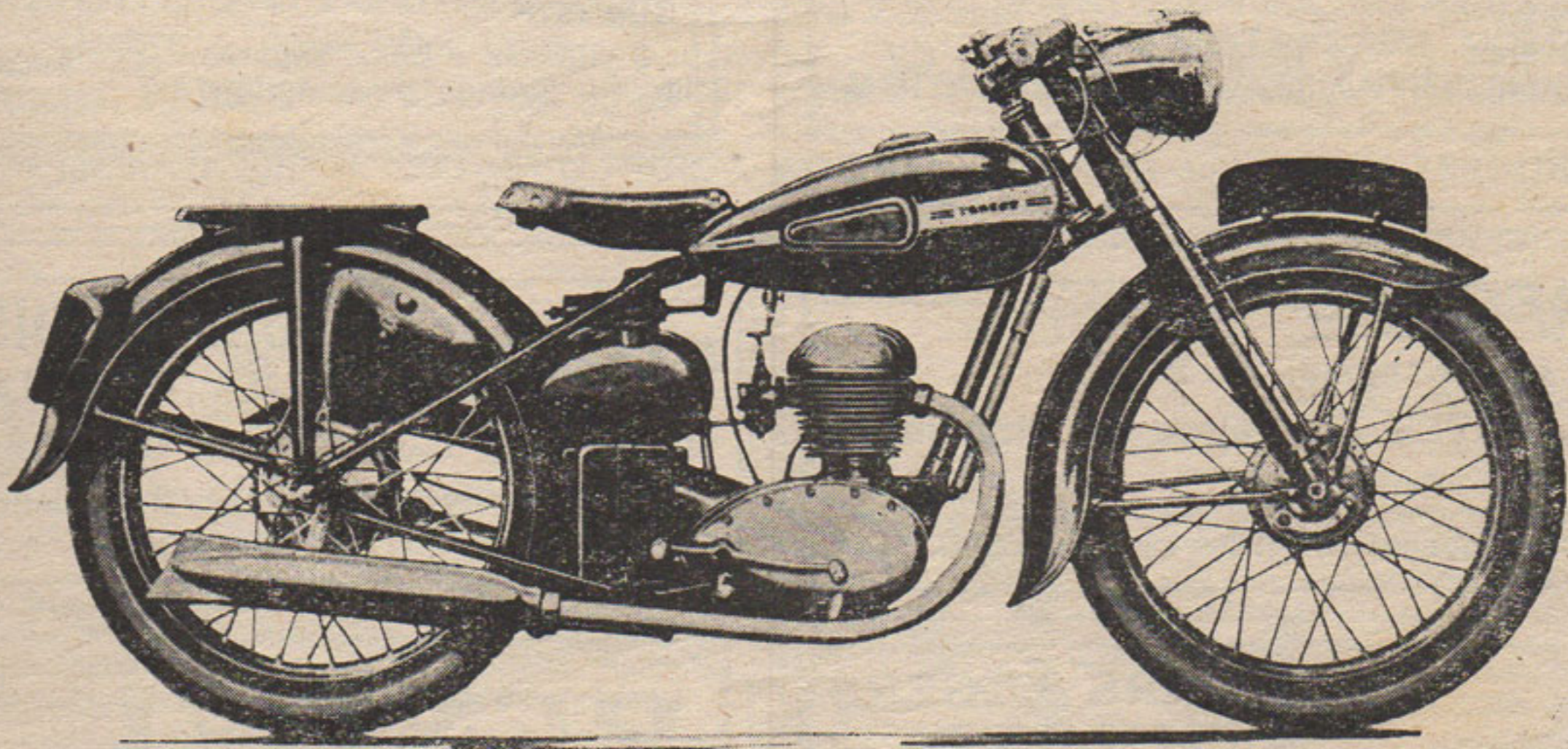
Envoi contre 250 frs à verser au C. C. du
Journal Paris 2834-83 ou contre mandat.





TERROT

fêtera bientôt la sortie de sa
20.000^{ème}
motorette 125 cm³



TYPE ETD. — **Spécifications :** Bloc-moteur 4 temps monotube à soupapes en tête, totalement encloses et graissées par circulation d'huile, commande par culbuteurs. — Culasse alliage léger. — Alésage : 52 mm. — Course : 58 mm. — Cylindrée : 123 cm³. — Graissage à circulation continue et carter sec, par pompe double à engrenages. — Allumage par bobine et batterie. — Avance automatique. — Carburateur automatique avec volet de départ. — Echappement par silencieux tubulaire. — Transmission primaire par engrenages et secondaire par chaîne. — Boîte à graissage séparé 4 vitesses à point mort verrouillé. — Rapports : 7,57 - 9,63 - 13,59 - 21,85 à 1 — Débrayage à 5 disques acier-liège — Sélecteur au pied — Mise en marche par pédale. — Freins à tambour de 130 mm. — Pneu AV 21×2,375 ou 600×65, AR 25×3. — Moyeux aluminium : AR à broche faisant amortisseur de transmission. — Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet et frein de direction. — Cadre tubulaire entièrement brasé. — Guidon orientable avec poignée tournante gaz. — Selle caoutchouc suspendue par ressort horizontal réglable. — Porte-bagages amovible. — Béquille centrale. — Plaque de police AR lumineuse. — Réservoir d'essence : 10 litres environ. — Genouillères — Réservoir d'huile : 3 litres environ. — Sacoche tôle avec outillage. — Pompe de cadre. — Eclairage électrique par dynamo en bout d'arbre et batterie. — Avertisseur électrique. — Indicateur de vitesse incorporé dans le phare avec commande de compteur dans le bloc. — Poids : 77 kgs.

TERROT a été le **1^{er}** en date à dessiner, essayer, construire en grande série et perfectionner sans répit sa 125 cm³, 4 temps, soupapes en tête, 4 vitesses, sélecteur au pied, fourche télescopique à grand débattement avec amortisseur d'huile, selle suspendue. Le modèle ETD sortira désormais avec dynamo-batterie fournissant l'éclairage à l'arrêt et avertisseur électrique. Il satisfera de nouvelles dizaines de milliers de citadins et de ruraux soucieux de leur confort pour des utilisations illimitées.

Etablissements TERROT — 2, Rue André-Colomban, DIJON — R. C. Dijon 4374

Monet Goyon

SES MOTOS

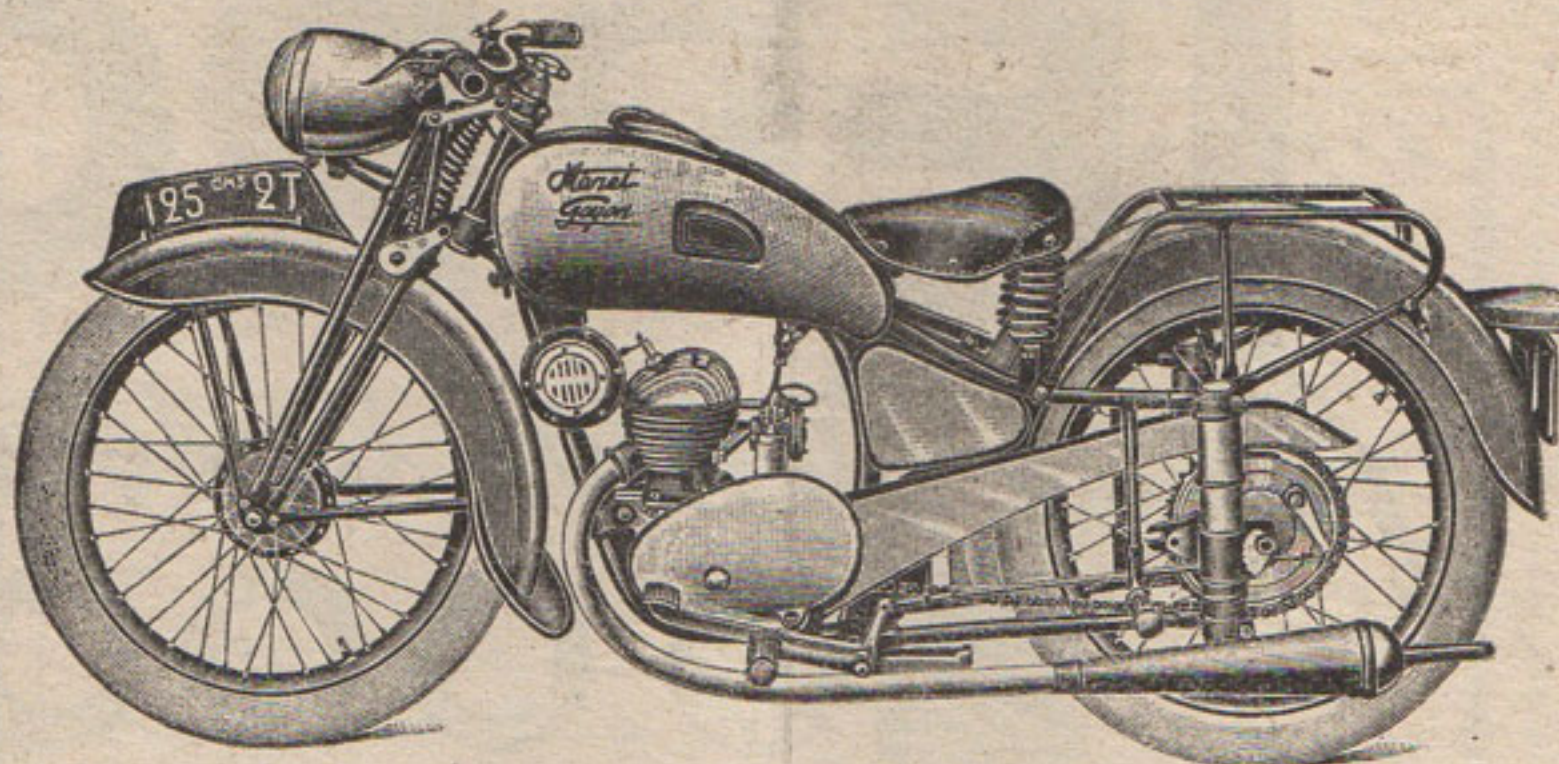
Type R. 4
250 cm³

4 temps culbutée
Puissance 3 CV.
Sélecteur 4 vitesses
Vitesse 95 km.-heure
4 l. 1/4 aux 100 km.
Compteur de vitesses.

Type P. S. 5
350 cm³

4 temps latérales
Puissance 3 CV.
Sélecteur 4 vitesses
Vitesse 95 km.-heure
4 l. 1/4 aux 100 km.
Compteur de vitesses
Réservoir 15 litres
Grande présentation.

SES VÉLOMOTEURS



Type S. 6. V. - 125 cm³

2 temps - Puissance 1 C.V. - Sélecteur 3 vitesses - Semi-bloc
Vitesse 85 km.-heure - Réservoir 12 litres 1/2 - Suspension AR.

Type S. 3. G. D. S. - 100 cm³

2 temps - Puissance 1 CV. - Sélecteur 3 vitesses - Boîte séparée
Vitesse 60 km.-heure - Réservoir 12 litres - Grande présentation.

SES VÉLOS

THA Routière Homme
TUA » Dame

PMGIA Porteur

LHA Tourisme Homme
LDA » Dame
LCA » Mixte
LBA » Berceau

MHA Randonneur Homme
MA » Mixte

GPA Course

GA Demi-course

EFMA Enfant Mixte 32

» 38

» 42

» 48

EGA Garçonnet 42

» 48

USINES et BUREAUX : 44, Rue Rambuteau, **MACON** : SUCCURSALE : 49, Rue Desrenaudes, **PARIS-17^e**

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

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

**PISTON
MAHLE**

DESORMAIS DISPONIBLES

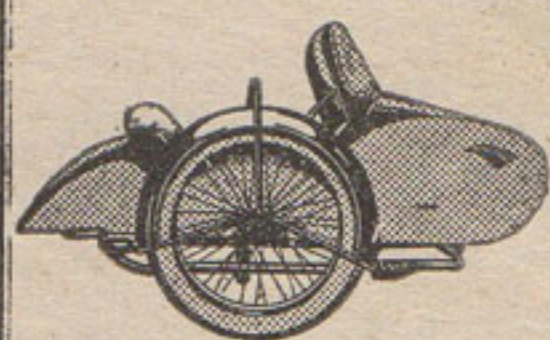
pour B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.

Montés en série par les constructeurs

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

16 ter, Rue Étienne-Marcel

PANTIN NORD 99-40



**SIDE-CARS LÉGERS
POINARD**

SPORT ET GRAND TOURISME
de 125 à 250 cm³ — 35 kilos

54, Rue Etienne-Dolet, CACHAN
Tél. : ALE. 34-41

REYDEL **DESSUS
de
SELLES**

pour la Moto et le Vélomoteur

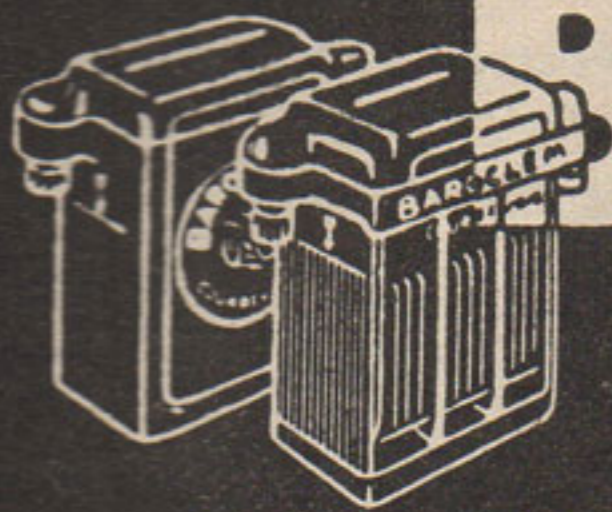
— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

COMMUNICATION

Dès leur arrivée, les motocyclettes " PUCH " seront exposées et vendues dans un cadre digne de la classe exceptionnelle de ces machines.

Enregistrement des commandes, les plus courts délais de livraison.

S.A.R.L. **S.G.U.A.**, 268^{bis}, Boul. St-Germain, PARIS-6^e (Métro Solférino). — Tél. : INV. 00-27



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOÏE (SEINE)

MOTOBÉCANE

AGENCE

EXCLUSIVE

EXPOSITION DE TOUS LES MODÈLES
LIVRAISON RAPIDE

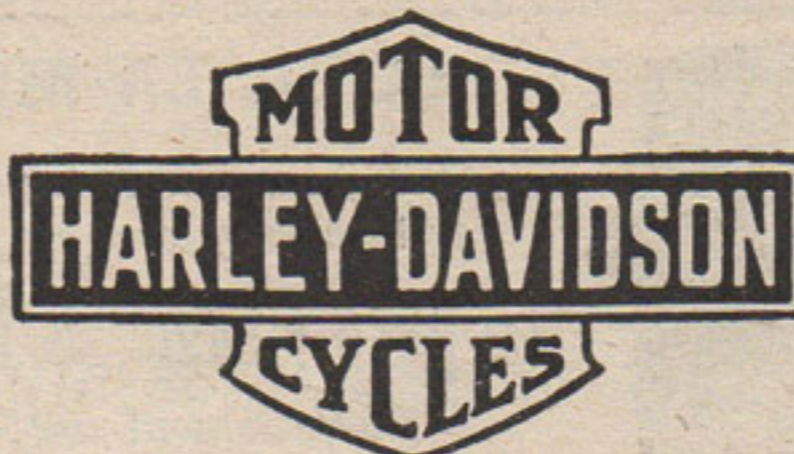
Sté BLANCHE AUTOS-MOTOS

Ancien^t A. GENESTE — Gérard DÉsir, Gérant

71, rue Blanche, PARIS-9^e - Tél. : TRI. 55-55

AGENCE OFFICIELLE :

14, B^d
Soult



PARIS
XII^e

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



SOCIÉTÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de La Condamine, PARIS (17^e)
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

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^e ALGY

64, Rue de St-Mandé

A SAINT-MAURICE (Seine)

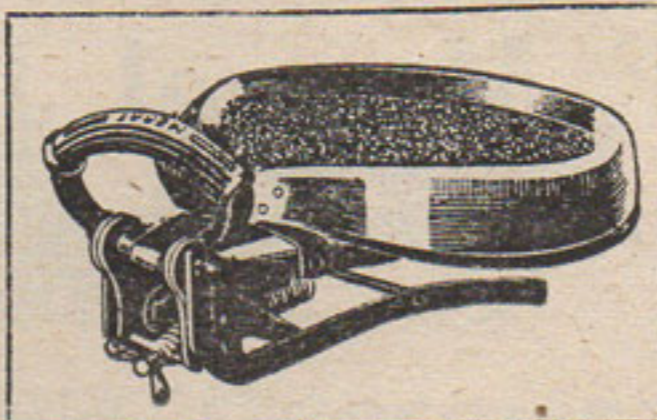
Téléph. : ENT. 19-23



SIÈGES ARRIÈRE

MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

VENTE A CRÉDIT :

les derniers modèles...

AUTOMOTO, GNOME-&-RHONE, MONET-GOYON
MOTOBÉCANE

SCOOTERS BERNARDET, 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. : MOLiter 29-82

MOTO-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e -:- SUF. 50-12

AGENCES : MOTOBÉCANE -- MOTOCONFORT -- KELLER-ESCOFFIER -- M. R. -- D. S. MALTERRE

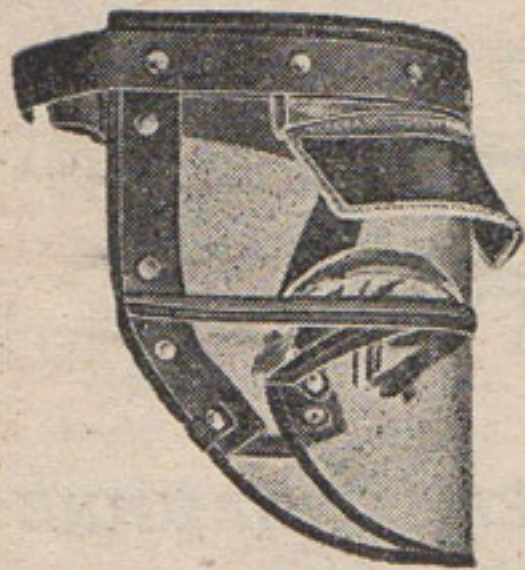
PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES : Avertisseurs, Sacoques, Casques, Batterie, Guidons, Tabliers, Pare-jambes, Phares. RÉSERVOIRS

MOTEURS AUXILIAIRES : VAP. -- P.P. ROUSSEY -- CYCLEX -- POULAIN

Maison spécialisée la plus importante de la Rive gauche

RÉPARATIONS DE TOUTES MOTOS, MAGNÉTOS, VOLANTS, RÉALÉSAGE, EMBIELLAGES



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

R. VOIVENEL

Champion de France 36-37, 39-40

vous livrera à bref délai les machines de votre choix parmi les grandes marques :

MOTOBÉCANE, PEUGEOT, TERROT, ULTIMA MOTOCONFORT

Agent exclusif des Sidecars "IMPÉRIAL"

34, Rue de Charonne, PARIS-XI^e - Tel. ROQ. 17-13

R. KIÉNÉ

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

Vous livre rapidement :

MOTOCONFORT 125 - 175 et MOBYLETTE
MAGNAT-DEBON 125 — Scooter A. G. F.

Prend commande des

GILLET-HERSTAL, 250 culbutée, disponibles

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

Cycles et Motocyclettes DEPRez

187, Rue Armand-Sylvestre -:- COURBEVOIE

Tél. : DÉFense 07-01 - 07-02

Agence et Station-Service VELOSOLEX

Dépositaire des marques : MOTOBÉCANE, MONET-GOYON, PEUGEOT
GNOME-RHONE. RENÉ-GILLET, SIDES BUFFLIER

DISPONIBLES DE SUITE :

350 cm³ MONET-GOYON, type PS-47 - 125, 175 et 350 cm³ MOTOBÉCANE à culbuteurs - SCOOTER A.G.F. — PRIX SPÉCIAL A PROFITER

MAGASINS OUVERTS TOUS LES JOURS (SAUF DIMANCHE)
de 8 h. à 12 heures et de 13 h. à 18 heures

500 cc.
2 cylindres
« SCOUT »

1200 cc.
2 cylindres
« CHIEF »

THE AMERICAN MOTORCYCLE

Quelques machines de grand luxe disponibles rapidement

FOURCHE - AUTOS - MOTOS

J. FAURIE « LE SPÉCIALISTE DE L'OCCASION »

8, Avenue de Saint-Ouen, PARIS-18^e (dans la cour)

Métro : LA FOURCHE • Tél. : MARcadet 45-07

PIÈCES DÉTACHÉES : Moteurs, Cylindres échange standard, Delcos, Carbu-Culasses, Joints, Soupapes, Guides, Carters, Ressorts de kick, de selle, de fourche, Pare-chute latéraux, Tubes échappement, Silencieux, Selles monoplace, biplace, Roues, Garde-boue enveloppants, etc.

BARBÈS MOTOS CYCLES

98, Rue Doudeauville, PARIS-18^e

Métro : CHATEAU-ROUGE — Tél. : MON. 96-37

EXPOSE DANS SES MAGASINS :

La Mobylette MOTOBÉCANE

LIVRABLE DE SUITE

Nombreux vélos hommes touriste à partir de 9.000 fr.
» dames » » de 9.200 fr.

AGENCE MOTOBÉCANE

ORIGAN - JONGHI bloc moteur A.M.C. (Livrables de suite)

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT

Marcel FLORET

Agent de MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI

M. R. -- GNOME-ET-RHONE -- MOTEUR VAP

VENTE - ACHAT - RÉPARATION

40, rue Louis-Castel, GENNEVILLIERS (Seine)

RENAULT & CAMUS

LIVRENT RAPIDEMENT

ALMA - GNOME - MOTOBECANE

Réparations et Mise au point toutes marques

TOUS LES ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Toujours de bonnes occasions

MOTOS ET VÉLOMOTEURS

2 bis, Rue du Troisy, CLAMART (Mairie) - MIC. 06-35

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

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°)

VENTE et ACHAT

YELLOW

La chaîne française

Une fabrication SEDIS

de qualité

19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI°

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVI°

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

La bonne selle souple REYDEL

...à suspension SANDOW

TELLEMENT MIEUX...

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

VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm³
MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm³

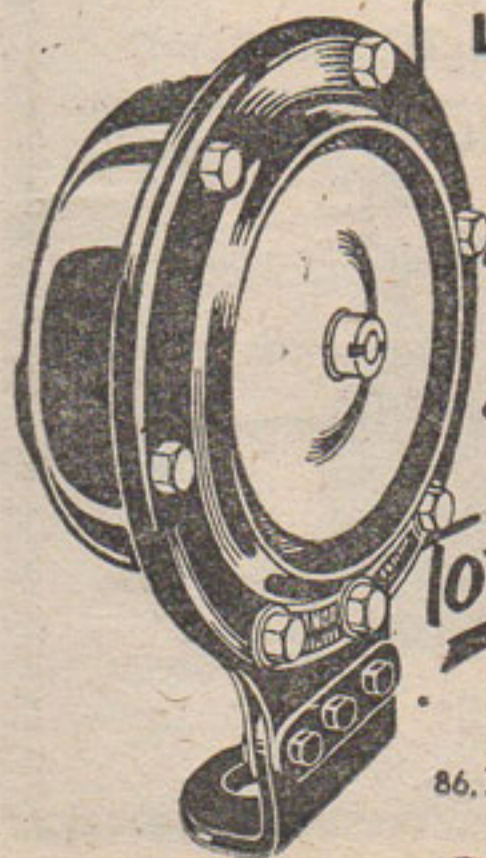


MOTEUR "AMC" 4 temps

FOURCHE TÉLESCOPIQUE — DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE

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

L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR



Peut équiper
tous les vélomoteurs

SANOR
ANCIENS ETS. GENTILHOMME

86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie
Tél. DÉfense 30-40



GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE DE



VINCENT H.R.D. - EXCELSIOR - SCOTT-INDIAN

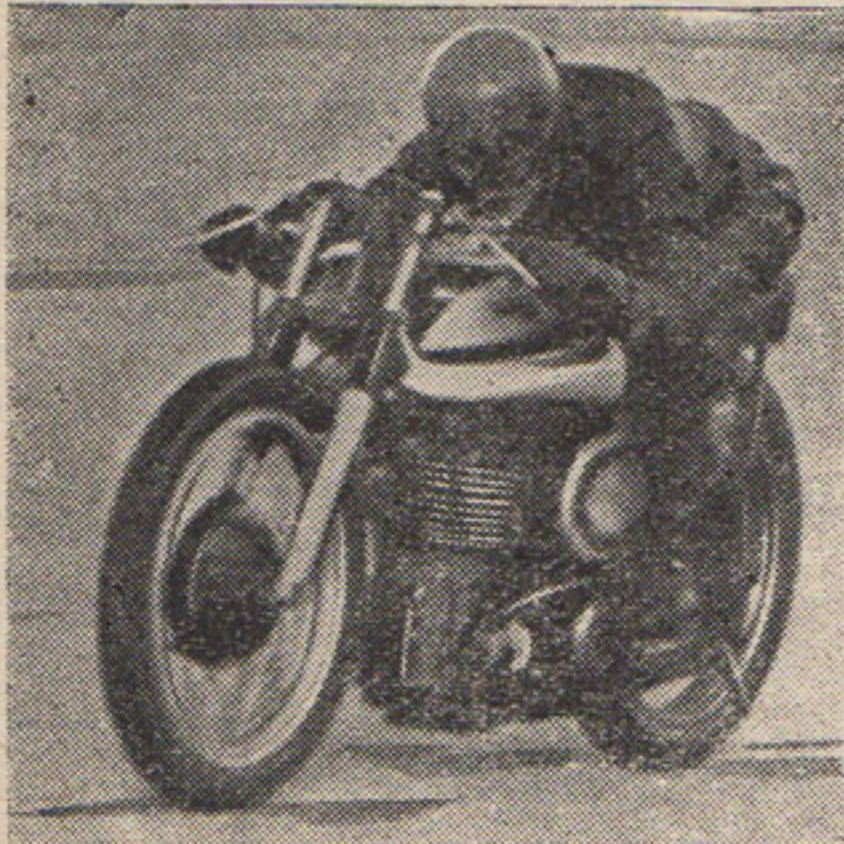
Agent

TERROT
MOTOBÉCANE
MONET-GOYON

BOL D'OR 1949
1^{er} LEFEVRE

couvrant 2.384 km. en 24 h.
soit près de 100 km/h. de
moyenne sur 500 NOR-
TON mise au point par
GARREAU.

A MONTLHÉRY
21 RECORDS DU MONDE
viennent d'être
battus par



Norton

Vous trouverez
à nos Magasins :

NORTON « second hand » 18 H, 500 latérales standard à partir
de 140.000. Luxe : 160.000. Type 18, 500 culb. Standard : 200.000.
Luxe (fourche télescopique) : 245.000.

LIVRAISON RAPIDE

DERNIERS MODÈLES :

NORTON ES. 2 500 culbuteurs, suspension arrière.	290.000 fr.
INTER 30 500 A.C.T. suspension arrière.	350.000 fr.
MANX 30 500 double A.C.T., course 1950.	460.000 fr.
DOMINATOR 500 bicylindre 1950.....	325.000 fr.
TRIALS 500 culbut. spéciale cross 1950...	260.000 fr.

VINCENT H.R.D. 1.000 cmc. 2 cylindres RAPIDE
Série C : 455.000 fr. — **BLACK-SHADOW** sport : 545.000 fr.

EXCELSIOR Roadmaster R2 1950 - 197 cmc. Villiers 2 temps
Fourche télesc. - Suspens. arr. - Éclairage - Batterie compt. : 155.000 fr.

NOS OCCASIONS GARANTIES :

NORTON à partir de 90.000 fr. - **VINCENT H.R.D.** - **EXCELSIOR**
350 **MANX** - **ROYAL-ENFIELD**, etc...

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE :

NORTON — **VINCENT H.R.D.** — **EXCELSIOR** — **INDIAN** — **B.S.A.**
ARIEL — **ROYAL-ENFIELD** — **MATCHLESS** — **RUDGE**, etc...

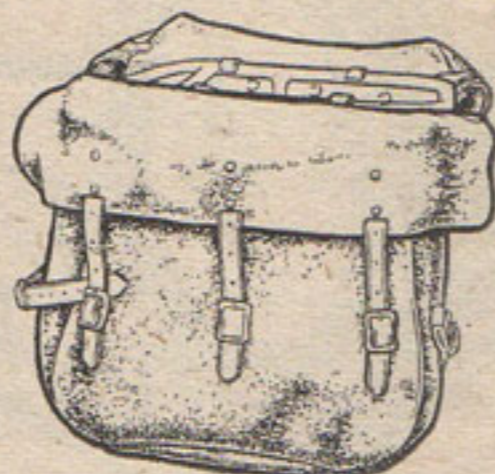
SACOCHE CUIR CHROMÉ

Luxe. La paire 6.000 fr.
Standard. La paire..... 4.900 fr.
Défraîchies, tachées. La paire. 3.900 fr.
Solde, très tachées. La paire. 2.500 fr.
à 1.500 fr.

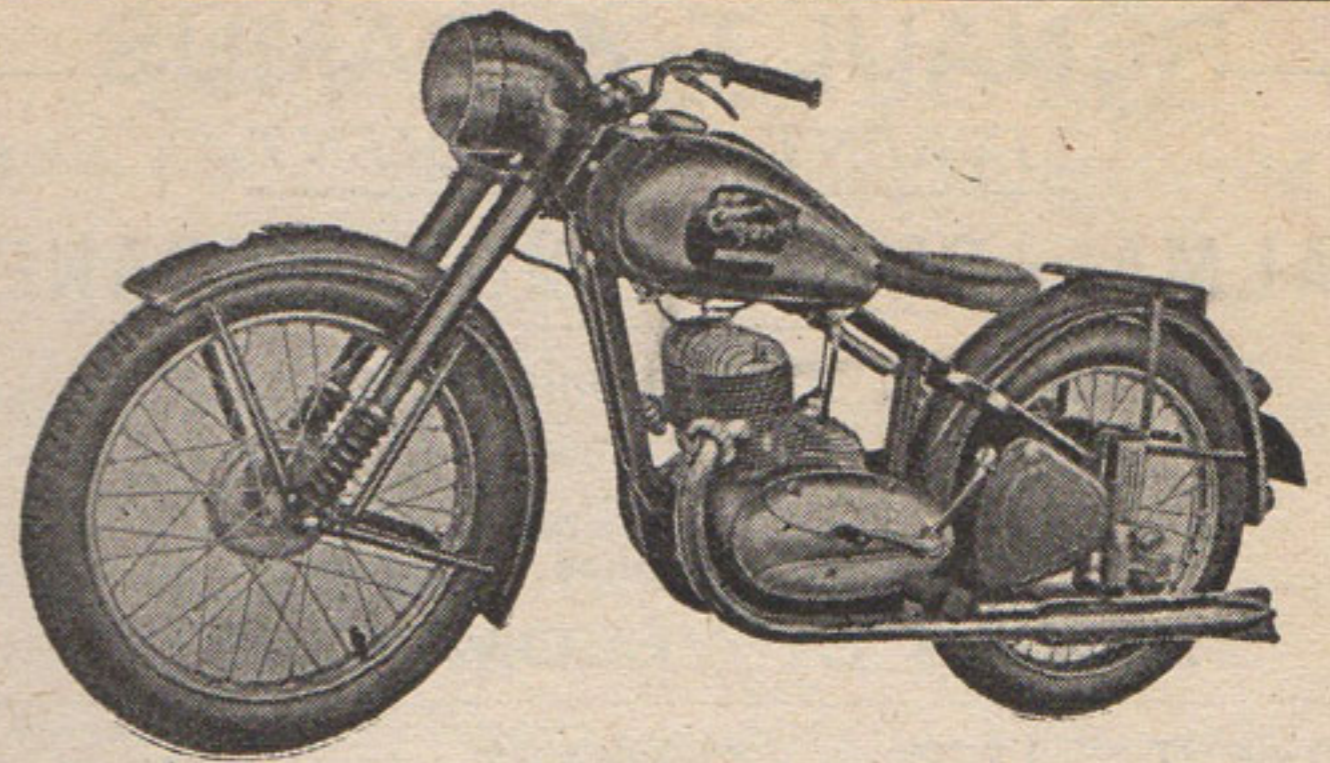
PRIX PAR QUANTITÉS

Il ne sera répondu qu'aux lettres
contenant timbre pour réponse.

ATTENTION : FERMÉ LE LUNDI



22, rue Robert-Lindet, Paris-15^e - YAU. 07-09



JAWA 250 cm³ 350 cm³ bicylindre

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied — Débrayage automatique
Suspension arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

Agent Général pour la France et l'Algérie : **Établ^s POCH**

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

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17^e) WAG. : 52-62



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES
MARQUES FRANÇAISES

MÉTRO :
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ **L. JEANNIN**

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1932

11, Avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS-15^e - LEC. 80-62

PIÈCES D'ORIGINE

B.M.W. ZUNDAPP

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

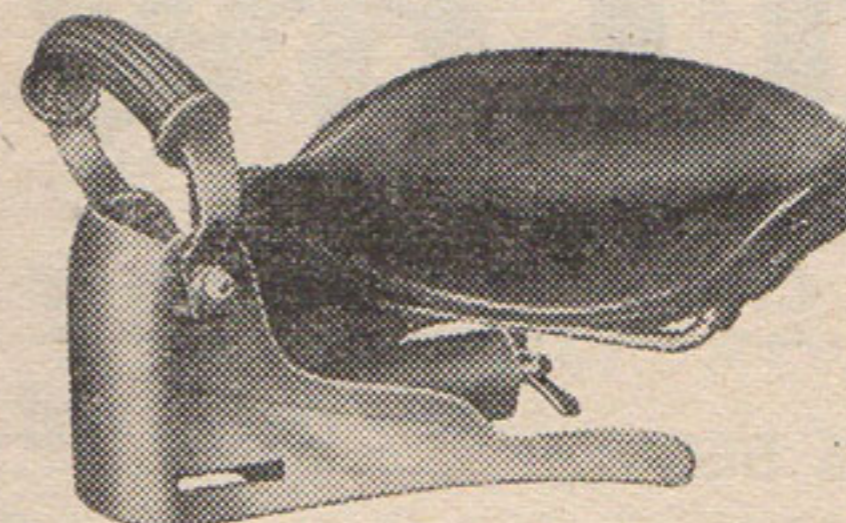
LATSCHA 16, rue Aug.-Bailly, ASNIÈRES (Seine)

Téléphone : GRE. 17-93

Société des Accessoires "MURCIA"

S. A. R. L.

Breveté France et Étranger



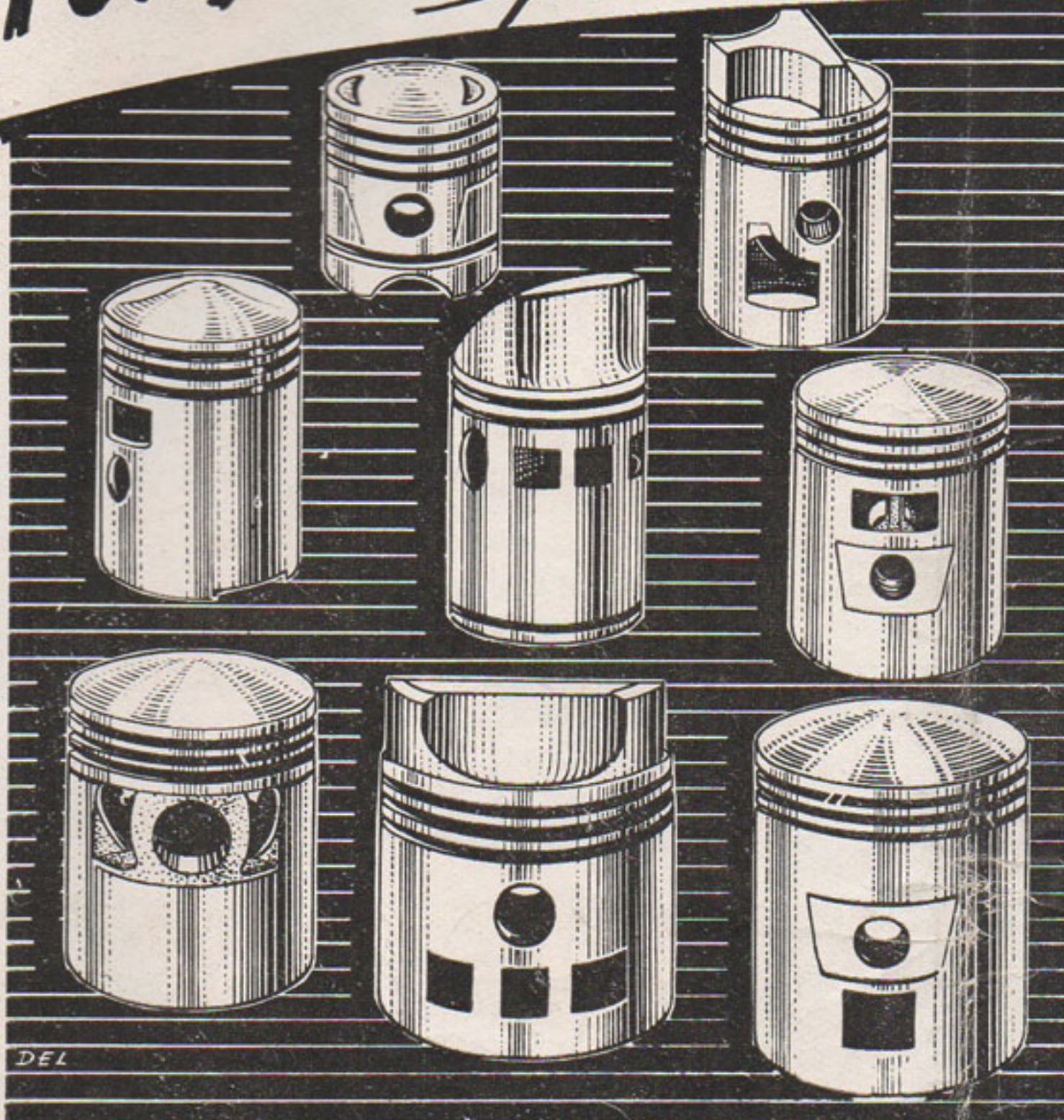
FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA

70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

A un prix modéré, confort et qualités assurés

TOUS LES PISTONS
présentent..



DEL

UN NOUVEAU METAL



**FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE**

Ce métal à haute teneur en silicium donne les meilleurs résultats et est absolument garanti contre les risques de serrage malgré la faible tolérance d'usinage donnée pour la dilatation.

*

**H. GOËTZ 40, RUE CASTAGNARY
PARIS XV' - TÉL. VAU. 21-88**

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

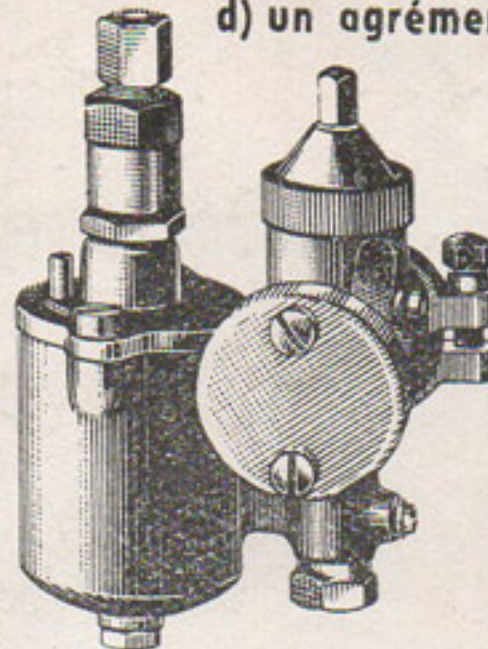
L'ESSENCE EST LIBRE !

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

ALANVIC

une 150^{CM3} ÉTONNANTE...

Conclusions.

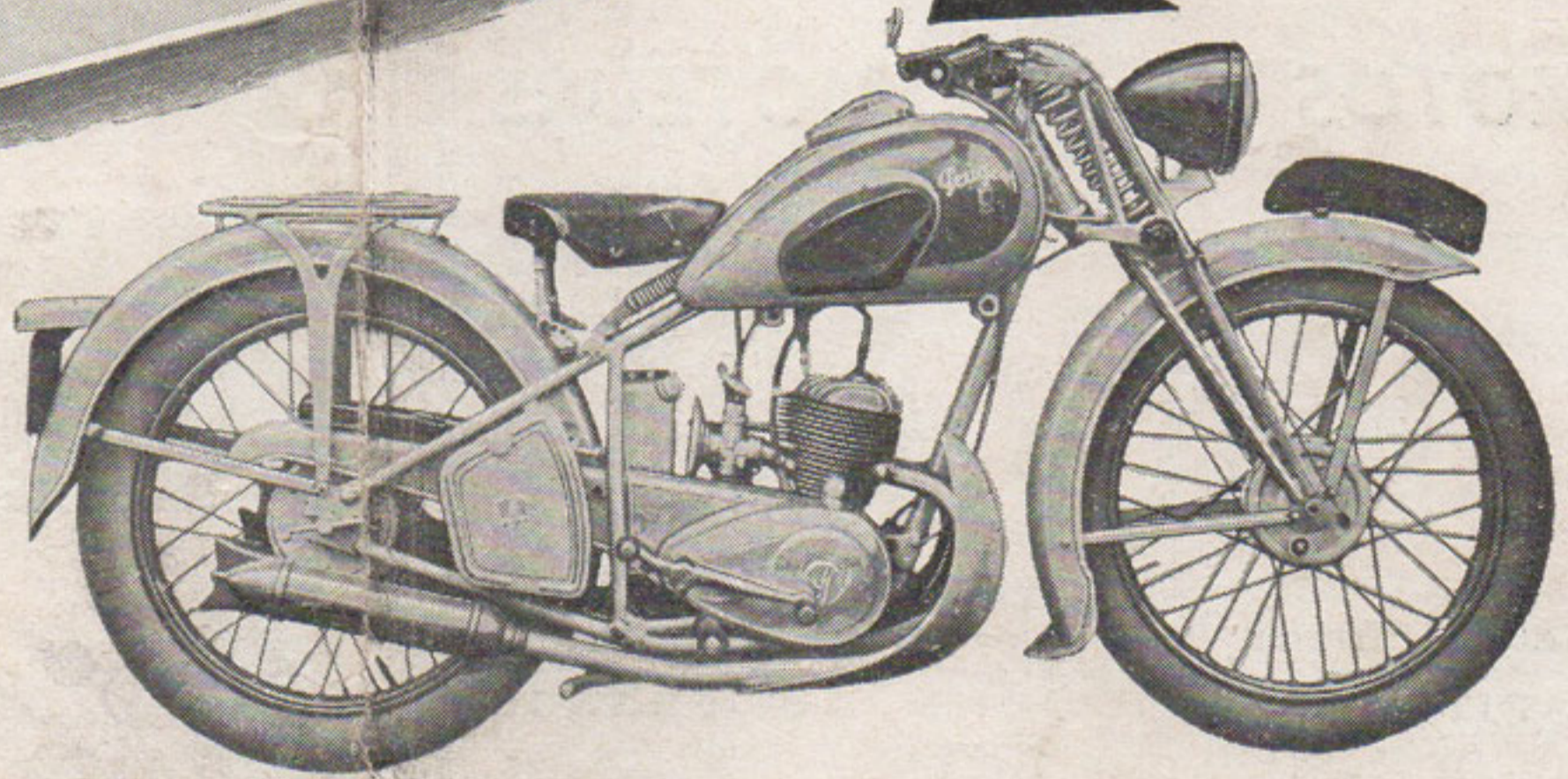
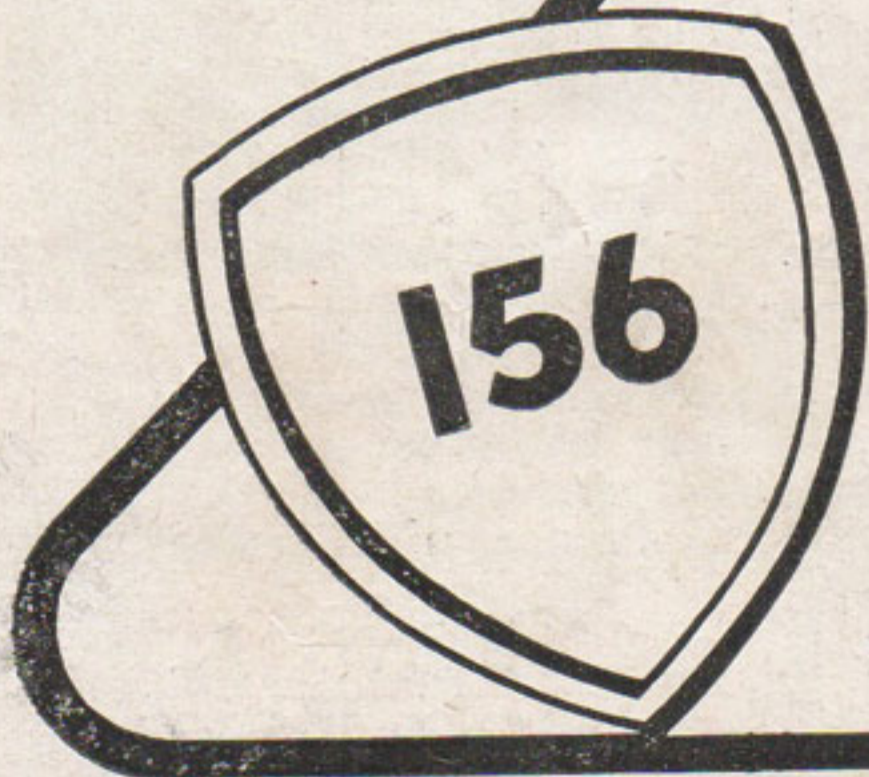
En tant que commissaire sportif de la F.M.S. je dois constater que les capacités d'une motocyclette de cette cylindrée sont étonnantes et que pour un parcours, tel qu'il avait été choisi, elle s'est révélée malgré sa faible puissance et que pour un avec facilité les cols les plus difficiles des Alpes 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)