

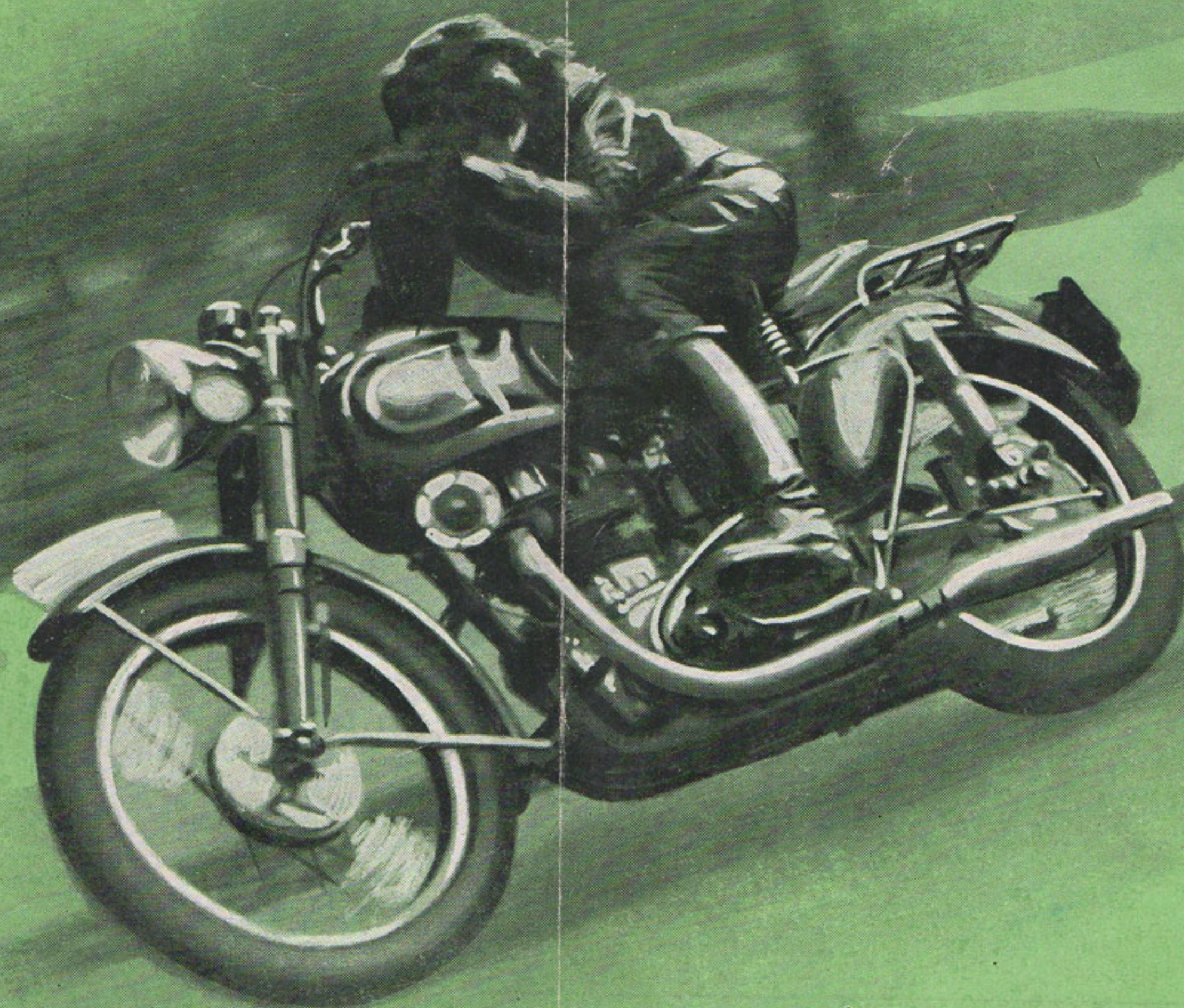
3^e ANNÉE — N° 33

REVUE
BI-MENSUELLE

1^{er} AVRIL 1950

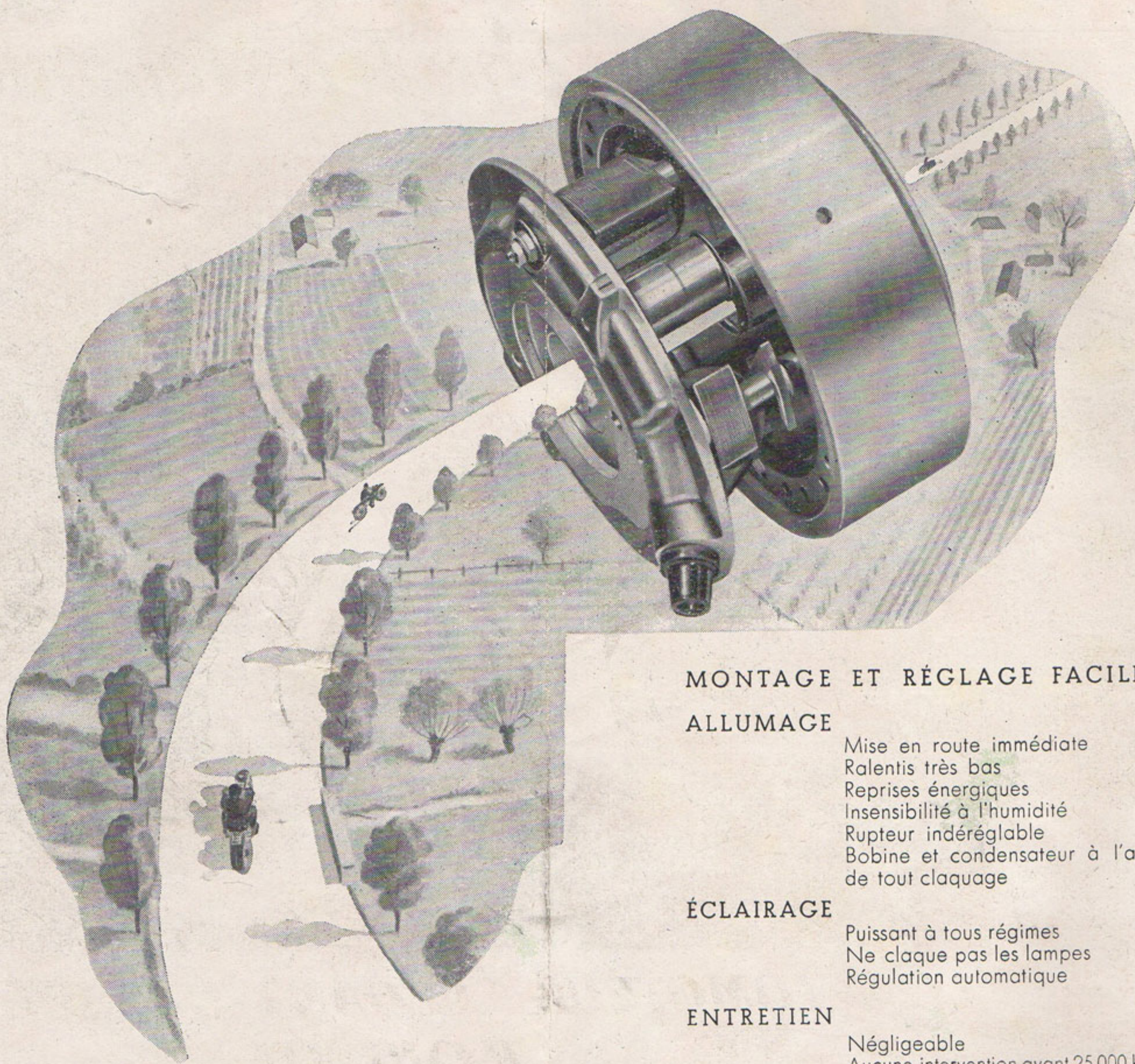
MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



30^F

Jamais un volant magnétique
n'a donné de semblables
PERFORMANCES



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES
ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indé réglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Ne claque pas les lampes
Régulation automatique

ENTRETIEN

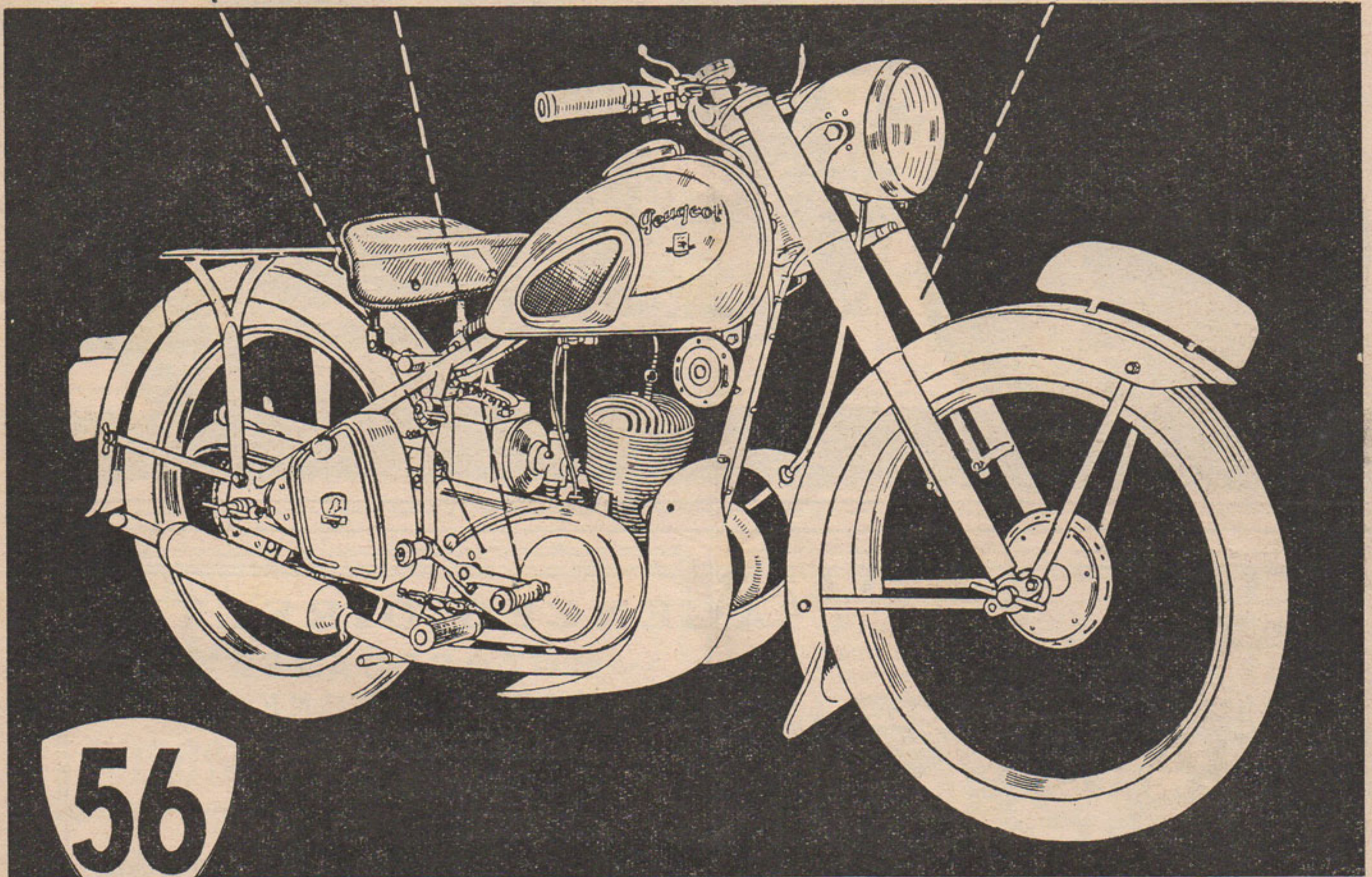
Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

GENESE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

4 vitesses
d'électeur au pied
Fourche télescopique



56
*

**LE VÉLOMOTEUR ÉLÉGANT, RAPIDE,
 ROBUSTE,
 et agréable à conduire**

125 cms. Bloc-moteur - 2 Temps à haut rendement

SOCIÉTÉ DES CYCLES

Peugeot

Beaulieu-Valentigney

(Doubs)

Pub. J. Bazaine

AUTRES MODÈLES

Véломoteurs 125 cm³
 Bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses.

Types : 55 GL et AL.

**Motocyclettes légères
 150 cm³**

Modèle 155 - Bloc-moteur 2 temps,
 3 vitesses.

Modèle 156 - Bloc-moteur 2 temps,
 4 vitesses. Sélecteur au pied.
 Nouvelle fourche télescopique.

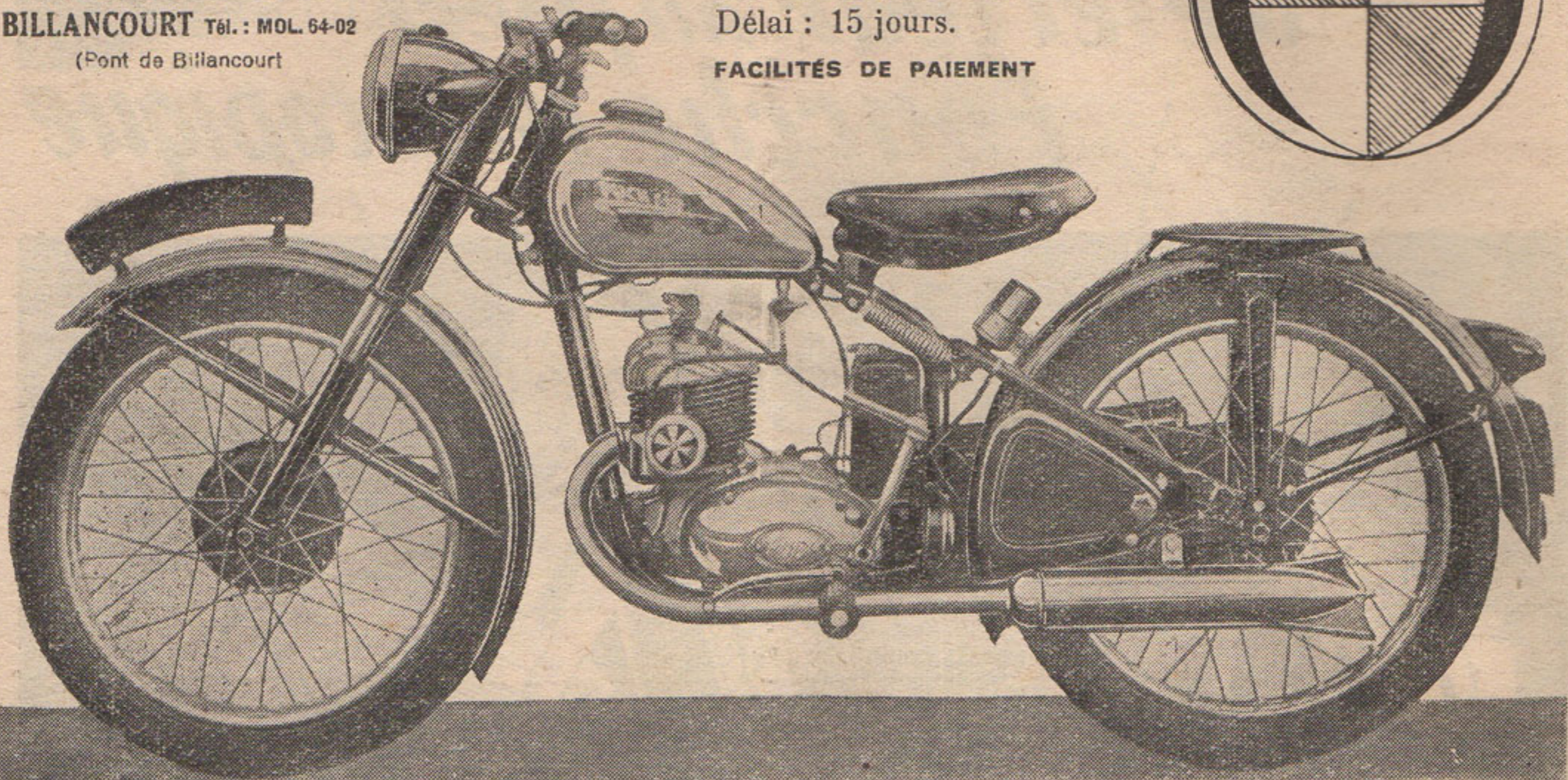
R. KIÉNÉ

Magasin d'exposition et de Vente :
73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT Tél. : MOL. 64-02
(Pont de Billancourt)

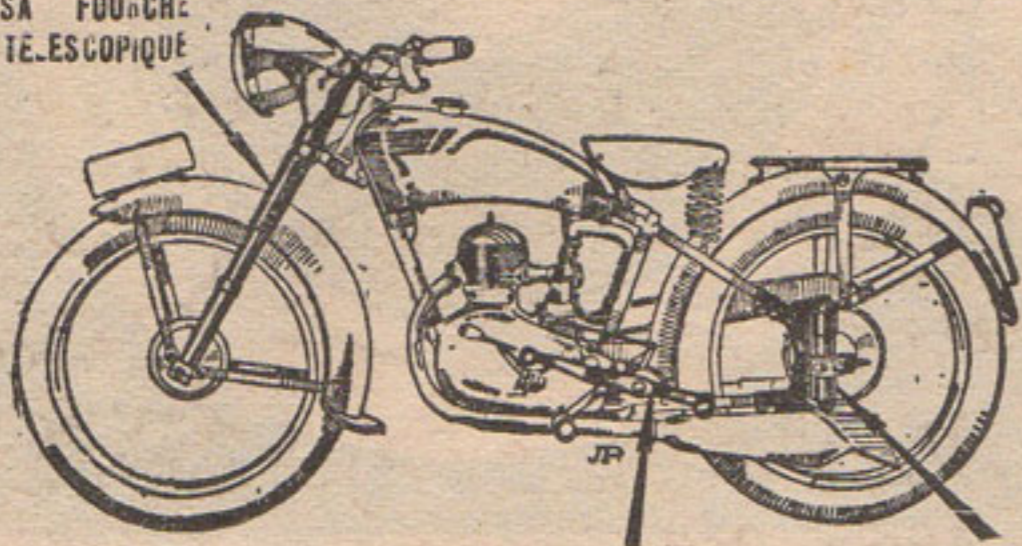
AGENT OFFICIEL des célèbres *Motos et Vélocipèdes*

125 cmc. Touriste : 121.325 fr.
125 cmc. Sport : 141.700 fr.
250 cmc. Sport : 186.500 fr.
Délai : 15 jours.

FACILITÉS DE PAIEMENT



SA FOURCHE
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AR

ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

AGENCES DIRECTES

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

Et la fameuse « **MOBYLETTE** » à 36.000 francs.

SPÉCIALISTES :

RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS & NOUVEAUX MODÈLES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélocipèdes
jusqu'à 175 cmc.

ÉLÉGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE :

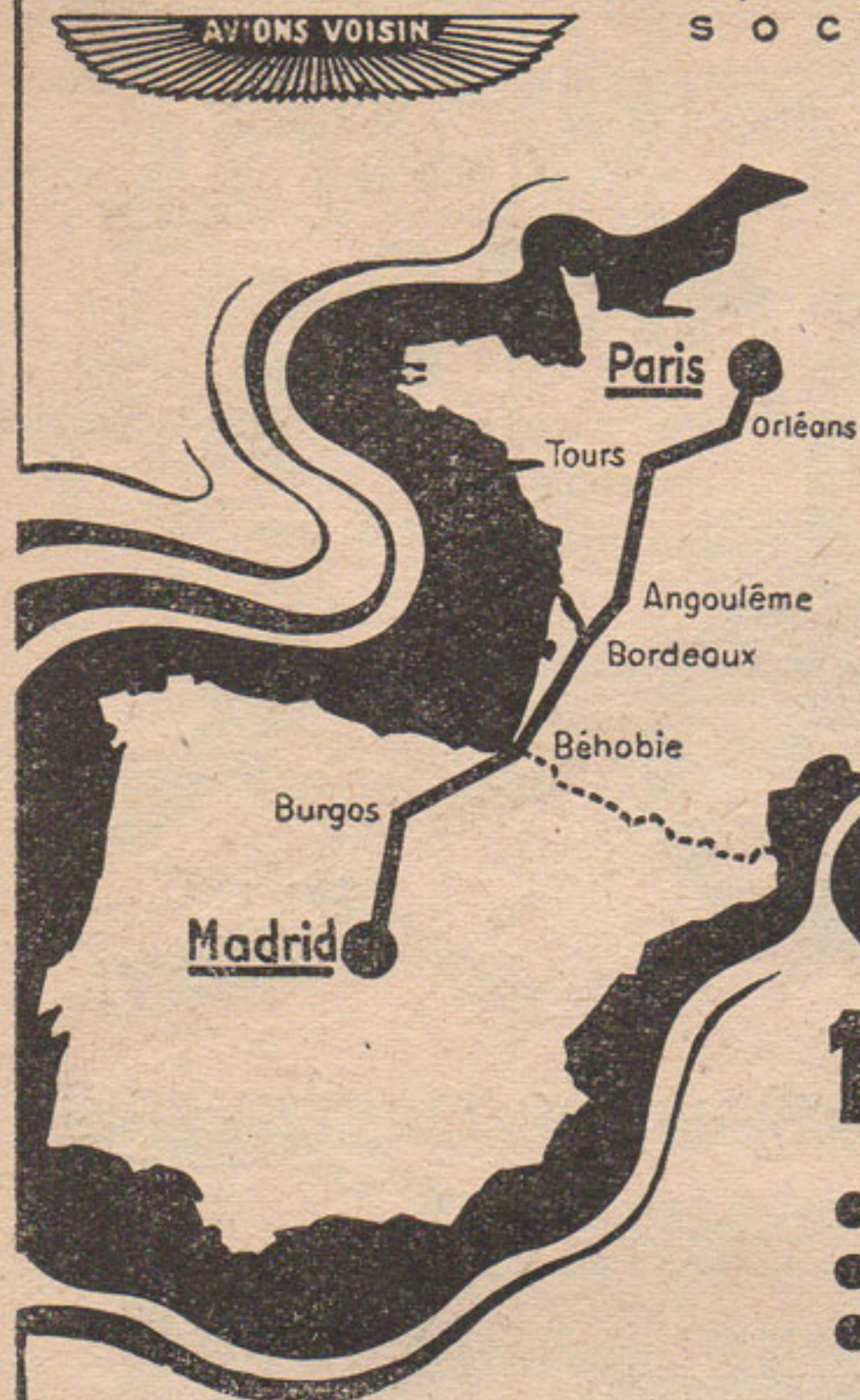
13.500 francs

RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS
SPECIALISTE DE SACOCHES CUIR POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOS
MODÈLES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

88, Avenue Paul-Doumer - PARIS - 16^e — Tél. : AUT. 18-42



Paris-Madrid

en 23 heures 15



Le 29 Septembre 1949
Gustave BERNARD sur un

GNOME & RHONE

125^{cm³} type R4

a accompli le trajet
PARIS-MADRID en 23 h. 15

- Cette performance a été officiellement contrôlée par la F. F. M.
- Le rapide PARIS-MADRID effectuée le trajet en 25 h. 30.
- En 1931, Gustave BERNARD sur une 500^{cm³} GNOME ET RHONE avait couvert la distance en 23 h. 50.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée — Paris (16^e) — Kléber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David — Paris (16^e) — Auteuil 08-90

ENFIN !

LADEVÈZE offre, pour Monsieur
et Madame, les splendides VÉLOMOTEURS

"IMMÉ R. 100"

Agent général pour la France

Revêtement au carburateur, empêchant les projections d'huile.

Suspension AR.

Compteur KMS. dans le phare.

Anti-vol.

Avertisseur électrique.

3 vitesses par poignée.

Poids : 65 kgs.

2 litres aux 100 kms.

Vitesse : 75 kms à l'heure.

Roues à broches.

Francs. . . **117.600**

CREDITS : 6 à 12 mois.

Expédition : France, Colonies et Sarre

Nous demandons Agents pour toutes les grandes villes et SARRE

Tous nos Agents seront Agents IMMÉ d'office

60 VéloMOTEURS neufs et Motocyclettes d'occasion

Le Cyclecar "ARDEX"

125 cmc. AUBIER & DUNNE — 50 kilom.-heure

3 litres aux 100

- sans permis -

118.000 frs

— Notice contre timbres — Essais Samedis et Lundis —

ARDEX, 9, Rue Paul-Morin, NANTERRE (Seine)

PIECES D'ORIGINE

B.M.W. ZUNDAPP

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

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

Téléphone : GRE. 17-93

MOTOS — PIÈCES DÉTACHÉES

AGENCES : MAGNAT-DEBON -- MOTOCONFORT
JONGHI -- M. R.

Moteur auxiliaire CYCLEX - Toutes pièces détachées PEUGEOT ancien modèle
Réparation — Mise au point — Livraison sans délai
Facilités de paiement

SIDE CAR BUFFLER (EXPOSITION PERMANENTE)

R. BAZIN (coureur dirt-track), 15, rue Pasteur, PUTEAUX

**PISTON
MAHLE**

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

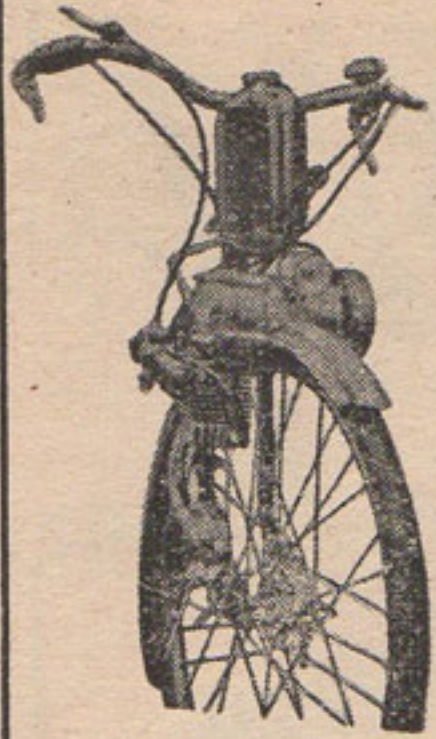
DESORMAIS DISPONIBLES

pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - TRIUMPH - ZUNDAPP, etc.

STOCK IMPORT NT

Montés en série par les constructeurs

16 ter, Rue Étienne-Marcel
PANTIN NORD 99-40



CYCLOLUX

vous présente
SON NOUVEAU MODÈLE

TRACTION AVANT

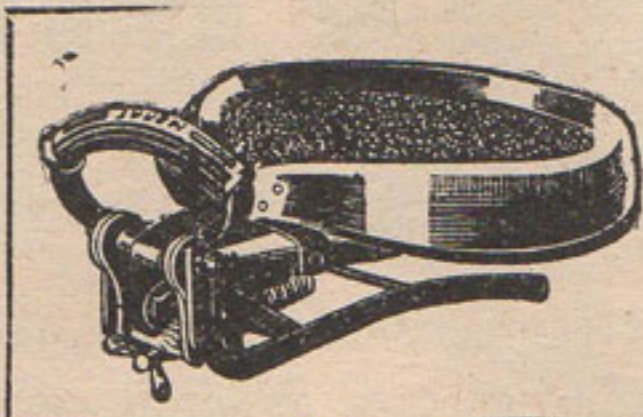
MOTEUR A 2 TEMPS
FOURCHE ÉLASTIQUE
:: :: POIDS : 23 KGS :: ::
VITESSE : 8 A 35 KMS
Consommation : 1 lit. 500 aux 100 kilom.

CYCLOLUX, PARIS (1^{er} Arr^t)
8, Rue de Richelieu — RIC. 18-30

SIEGES ARRIERE

MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

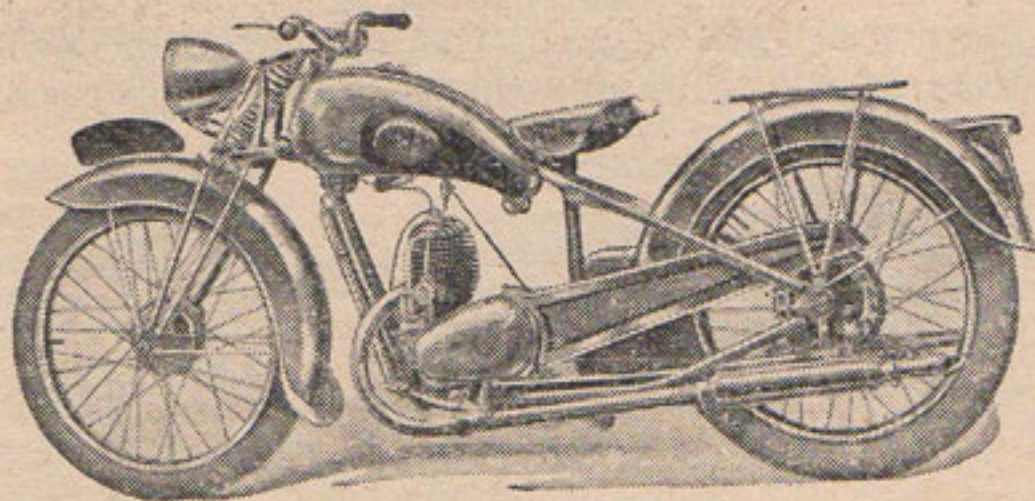
30. Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

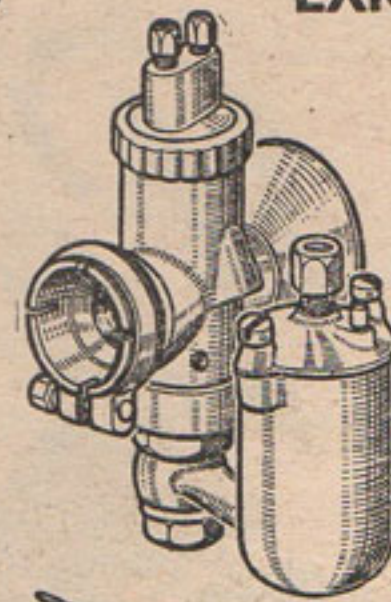
RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS



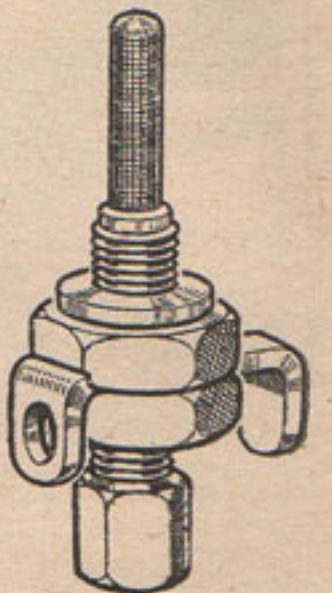
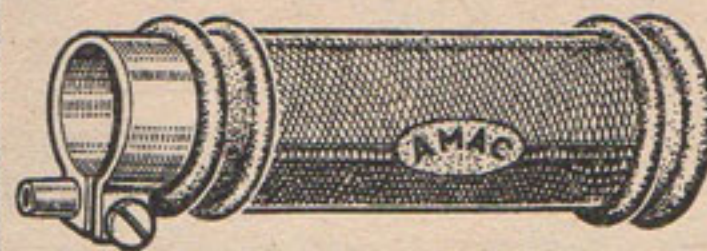
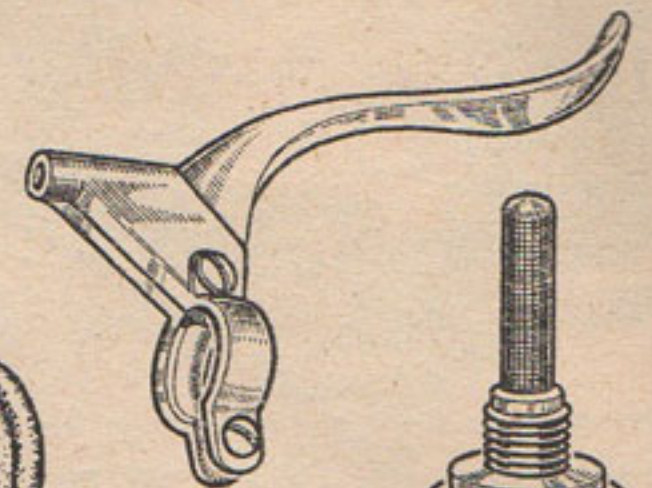
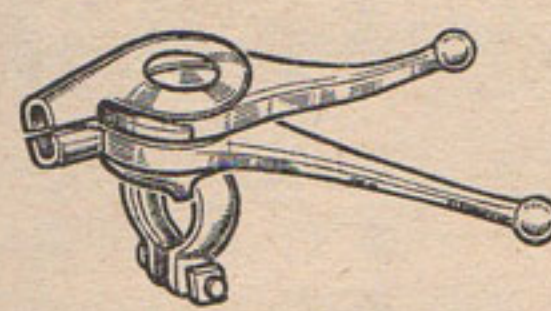
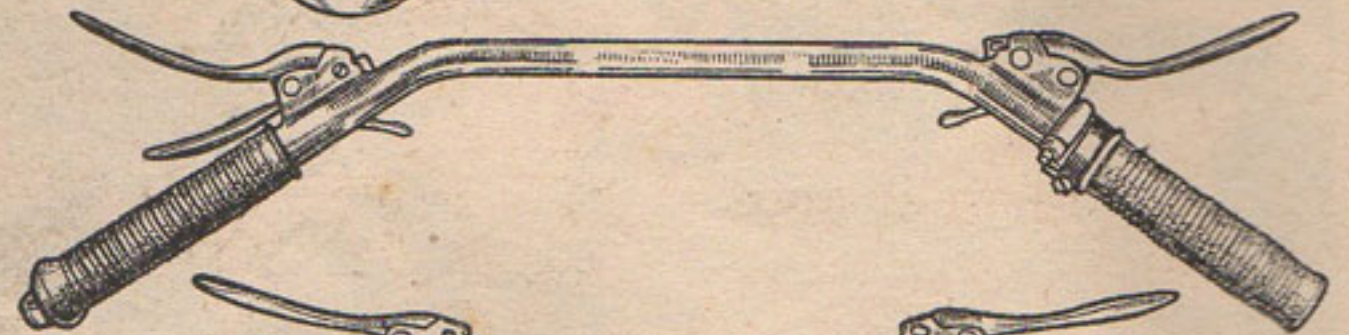
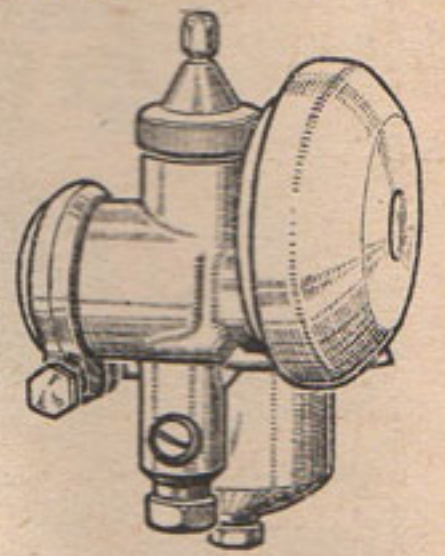
SAINT-ÉTIENNE

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



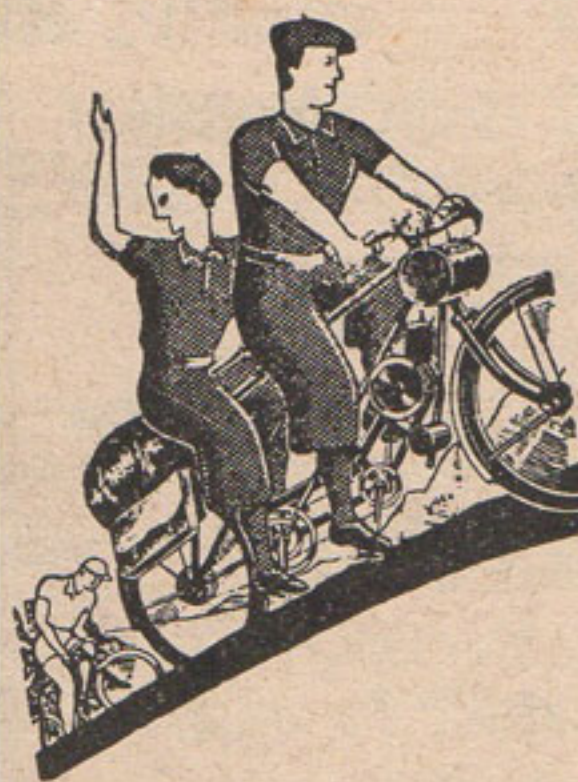
AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02



Pédalez sans effort
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

"DERNY"

La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DERNY-MOTOR

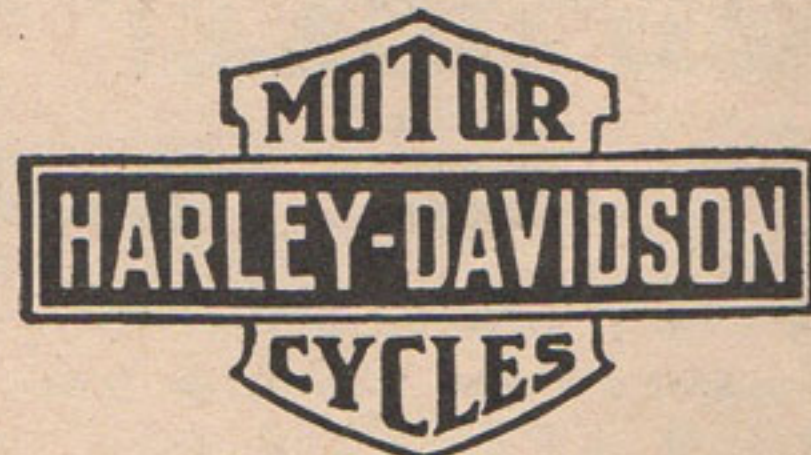
— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

49, Av. de St-Mandé, PARIS-12^e

Tél. : DID. 76-01

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Sault



PARIS
XII^e

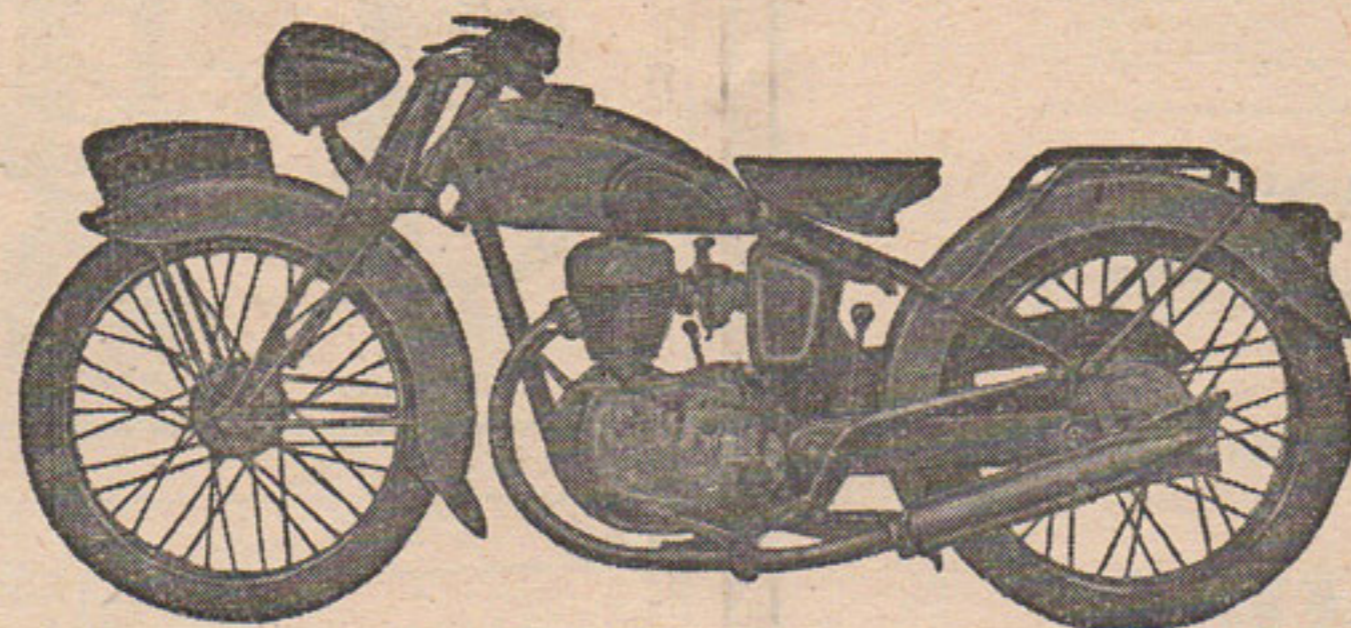
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

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 SOIGNEE** - Des **MOTEURS de QUALITÉ** - Une **PRÉSENTATION RACÉE**

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes **NEW-MAP**

Bureaux et Usines

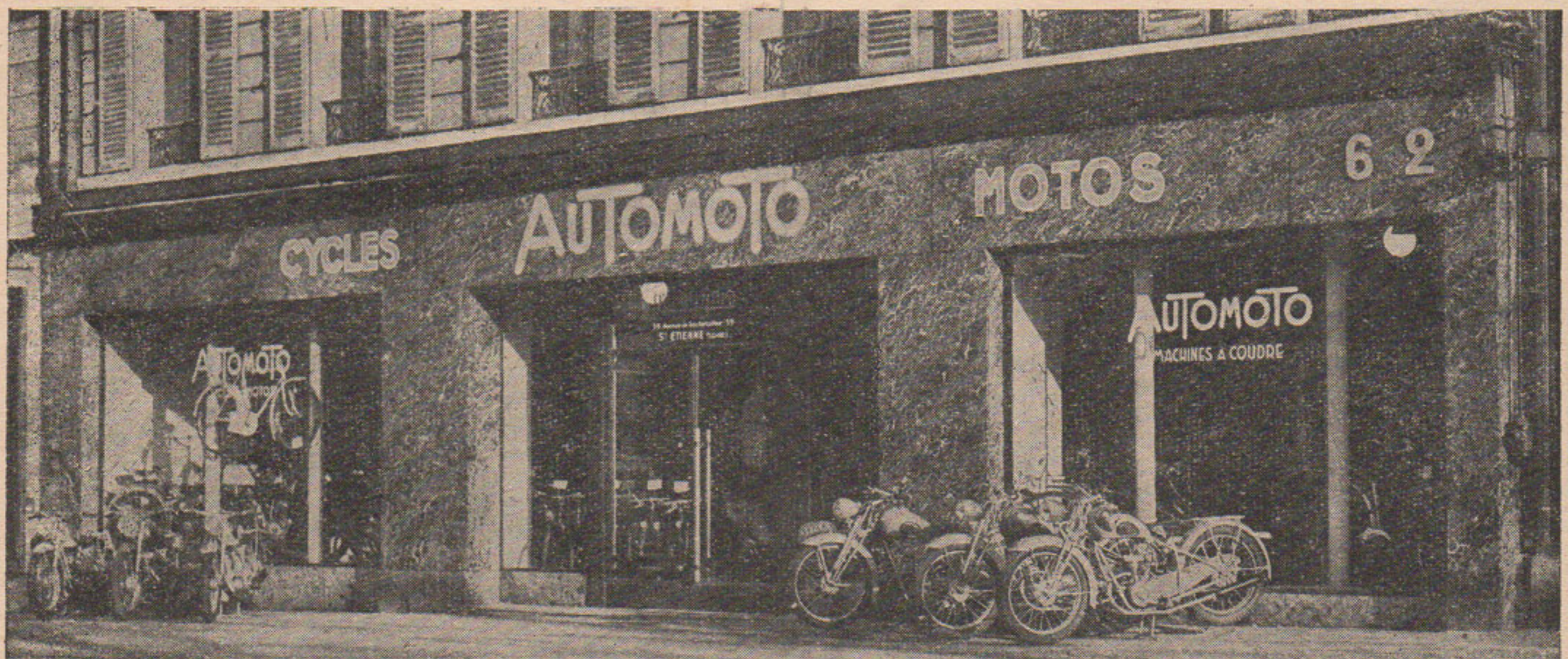
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton - Tél. : DIDerot 78-88

AVIGNON, 145, Rue Carreterie - Tél. : 8-53

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

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



PARIS-LOIRE Agence générale **AUTOMOTO** pour **PARIS**
62, Avenue de la Grande-Armée Téléph. GAL. 57-95

Les motos et vélomoteurs vous sont présentés par **Marcel PAHIN**,
9 fois recordman du monde, vainqueur du Bol d'Or 1949, recordman
de la Catégorie 175 cmc. sur **AUTOMOTO**,

VENTE A CRÉDIT — STOCK PIÈCES de RECHANGE pour Moteur A.M.C.

Les Vélocomoteurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.
(boîte séparée)
3 vitesses

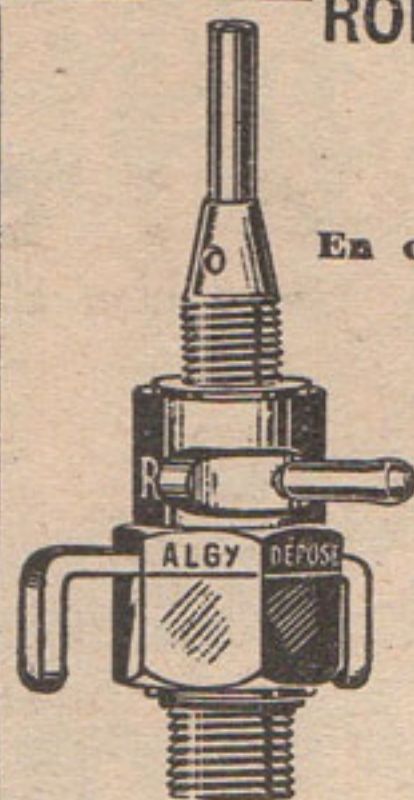
et

125 cmc.
(bloc-moteur)
4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

ROBINET "RÉSERVE D'ESSENCE" "ALGY"



Se monte sur toutes les motocyclettes

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

EN VENTE CHEZ TOUS LES
GROSSISTES & ACCESSOIRISTES

Renseignements : Éts ALGY

64, Rue de St-Mandé

A SAINT-MAURICE (Seine)

Téléph. : ENT. 19-23

Grossistes, accessoiristes demandés
pour la France, Colonies et étranger

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS :

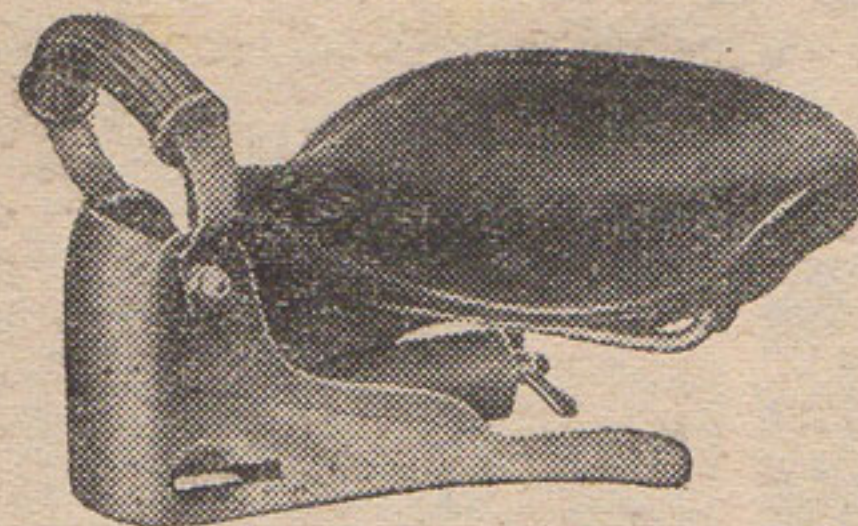
Étab^{ts} GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré



SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle déposé



FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA

70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

YELLOW



La chaîne française
de Qualité

UNE FABRICATION

COMPAGNIE DE TRANSMISSIONS MÉCANIQUES

SEINE - DOUBS - ISÈRE

19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN - PARIS XVI

EQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

NOVI

POUR

VELOS VELOMOTEURS MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000

12 à 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)

Tel.: Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

MOTOCYCLES

BIMENSUEL



Pour répondre à la demande presque unanime des Clubs et de toute notre Clientèle sportive qui souhaitent voir leur « Motocycles » bimensuel, nous avons décidé de leur donner satisfaction, tout au moins durant la période active de la Saison Motocycliste.

Au cours des mois d'Avril, Mai, Juin et Juillet, les lecteurs auront leurs deux numéros, l'un le 1^{er} du mois, l'autre le 15.

La collection annuelle de votre Revue comportera ainsi seize numéros au lieu de douze.

Que nos Abonnés actuels ne s'inquiètent pas, tout au contraire qu'ils se réjouissent : pour leur éviter toute complication, ils recevront sans majoration ces quatre numéros supplémentaires.

Leur abonnement restant toujours étalé sur douze mois, expirera donc à la date primitivement prévue.

Fidèles Amis, êtes-vous contents ?

LA DIRECTION.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
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° 33 — AVRIL 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	8
● LA 500 A.J.S., par Marianne Wéber.....	13
● LE GALLETTO 150 cmc.....	16
● LA IMMÉ R.100.....	17
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	19
● LE SPORT.....	22
● DANS LES CLUBS.....	25

NOTRE COUVERTURE

Marianne WÉBER, reine de la moto en Belgique,
pilote sa 500 A.J.S. avec maestria.



Les ECHOS du MOIS

Le Tour du Monde d'un industriel, fabricant de motos.



Un industriel de Birmingham est parti par avion le jeudi 16 février, à 8 h. 15 du matin, de l'aérodrome de Londres pour commencer un voyage autour du monde qui se terminera neuf semaines plus tard quand il rejoindra Londres après avoir parcouru près de 33.000 milles.

Le voyageur, qui part à la recherche de commandes pour l'exportation des motos anglaises, est M. Gilbert Smith, directeur de Norton Motors. Son itinéraire, étudié d'après un emploi du temps calculé en minutes, pour coïncider avec les correspondances aériennes avec lesquelles il circulera autour du monde, lui fera passer un mois en Australie, dix jours en Nouvelle-Zélande et dix jours aux E.-U., et dans d'autres endroits de son voyage il restera seulement une journée pour conclure des arrangements avec des acheteurs et de nouveaux et d'anciens clients.

Racers 500 cmc.



D'après des renseignements récents fournis par le bulletin que publie l'A.G.A.C.I. le nombre de ces petites voitures de courses s'accroît rapidement.

C'est à ce point qu'on compte actuellement 14 voitures terminées et 26 en préparation. De leur côté les Belges ont trois voitures prêtes à s'aligner; on souhaite que la cinquantaine soit bientôt atteinte.

Le sidecar pour conducteur.

Voici la suggestion d'un lecteur :



« J'ai fait votre connaissance à un Salon de la Moto. Je suis un vieux motocycliste mais je commence à sentir et le froid et les inconvénients de la pluie, d'où la suggestion suivante :

Pourquoi les constructeurs ne feraient-ils pas un modèle pour un seul passager en sidecar? Je m'explique mieux : le seul passager conducteur serait assis, non pas sur la selle de la moto, mais dans le confortable sidecar, avec pour lui : siège confortable, capote, pare-brise, etc... et du sidecar conduirait la moto.

Mon idée, certes, n'est pas nouvelle, mais pourquoi n'est-elle pas appliquée? Dans les rues de Cannes circule un Anglais avec un engin de ce genre là, très confortable. »

G. MOORE, Cannes.

S.T.S.O., huile pour « 2 temps ».

Cette huile qui se trouve depuis quelque temps dans le commerce est une production Solalub; ce n'est pas un produit d'appoint, elle est faite exclusivement pour le graissage par mélange.

Elle a été signalée à notre attention par certains sportifs spécialistes du 2 temps. La Maison Solalub, consultée, nous a remis de l'S.T.S.O. de quoi faire un essai sérieux. Les résultats en seront communiqués ultérieurement dans ces pages.

Congrès des Associations de Tourisme.

Un Congrès des Associations de Tourisme aura lieu à Paris, du 28 au 30 avril prochains.

Cette manifestation est organisée par l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.) qui groupe une vingtaine de Fédérations et Associations nationales et régionales représentant plusieurs millions d'adhérents.

Au cours des travaux, dont l'ordre du jour comporte l'étude des principaux problèmes d'actualité intéressant la pratique et l'organisation du tourisme, les usagers exposeront leurs desiderata. Des manifestations touristiques sont également prévues au programme.

Pour renseignements complémentaires, s'adresser aux Associations de Tourisme ou au Secrétariat général du Congrès 8, rue César-Franck, Paris (15^e).

« Motocycles » bimensuel.



Notre éditorial fait état de cette décision prise à la suite des vœux formulés par de très nombreux lecteurs.

Nous vous prions donc de bien vouloir vous reporter à cette

page qui vous donnera toutes précisions pour la répartition des 16 numéros annuels à nos lecteurs et abonnés.

Flat-twin contre 4 cylindres.

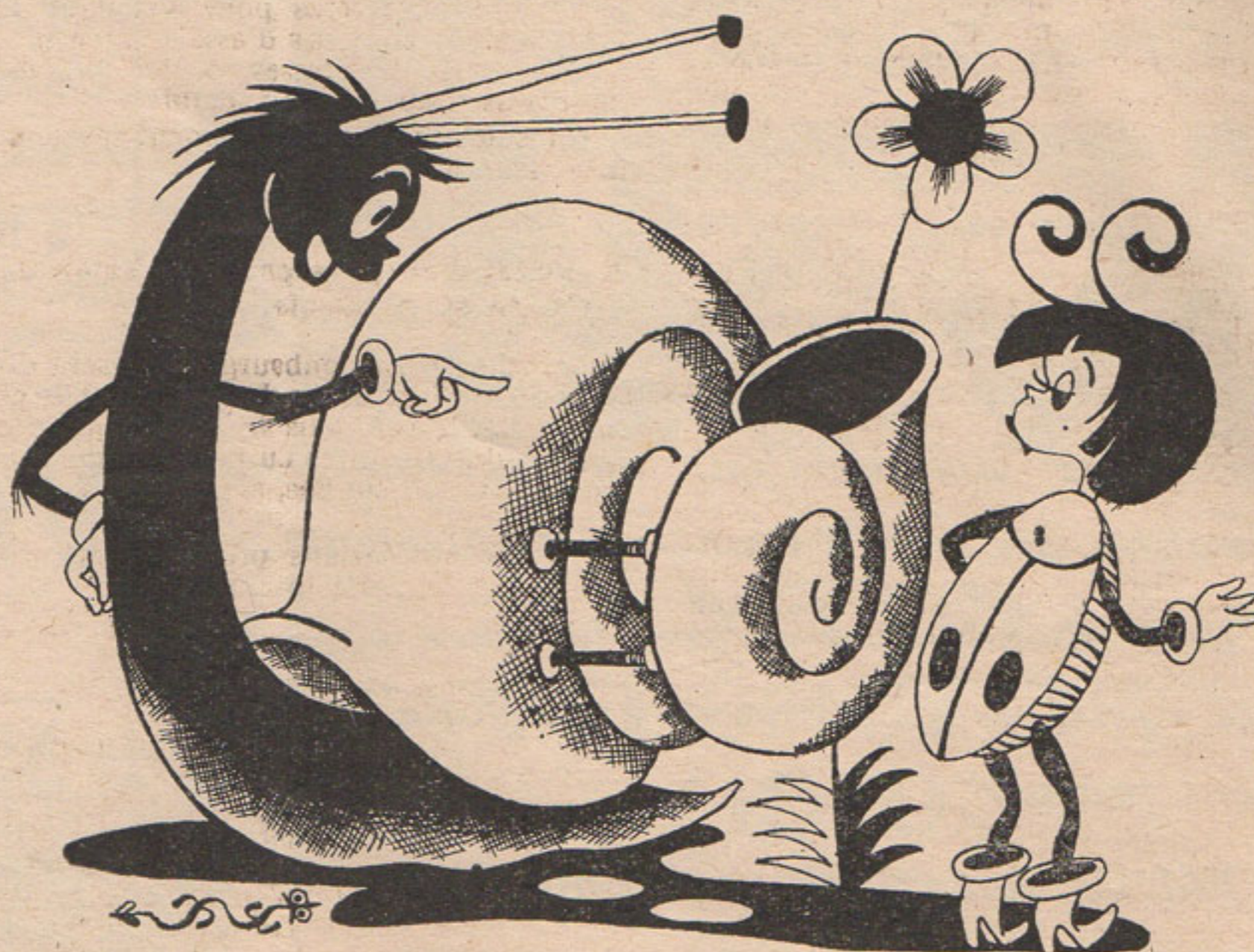
Notre confrère Maurice Philippe a fait avec le dernier modèle Dyna Panhard, sur un parcours routier étalonné, un essai fort éloquent puisqu'il fait ressortir une moyenne générale supérieure à 80 et une moyenne de route (une fois sorti des agglomérations parisiennes trop proches) de 85 à 88.

Ce qui nous intéresse ici c'est que le moteur de la Dyna est parent des nôtres; c'est un 2 cylindres opposés refroidis par air avec soupapes en tête et culasse hémisphérique; comme vitesse moyenne ce flat-twin frise la vitesse plafond des 750 cmc. 4 cylindres équipant les autres voitures de même catégorie.

Un 50 cmc. à réaction.



On parle à couvert d'un moteur auxiliaire actuellement en préparation dans une grande fonderie française et qui emprunterait certaines formules techniques du moteur à réaction. Il serait placé sous le pédalier à la manière du Mosquito. Nous serons tenus au courant, et nos lecteurs par contre-coup, de l'avancement des travaux.



Un petit tour en Side-Car, Mignonne ?...

Attrait de la publicité.

Si une publicité immuable peut paraître fastidieuse, sinon obsédante, il n'est pas sans intérêt toutefois de parcourir les pages qui contiennent les annonces. On en peut tirer certaines indications qui ne peuvent pas toujours figurer dans la rédaction : Modifications de prix, adresses de spécialistes et, souvent même, annonces de nouveautés de dernière heure qui ne pourront, par suite du temps ou des obligations de l'imprimerie, n'être présentées que plus tard dans le texte. C'est ainsi que dans le présent numéro vous pourrez relever sur les pages d'annonces : Un nouveau moteur auxiliaire;

Graissage.

Les spécialistes du graissage semblent être en effervescence depuis quelque temps. Y a-t-il du nouveau dans l'air ? On pourrait le croire. Partout on cherche à améliorer le pouvoir lubrifiant de l'huile et surtout à le conserver malgré l'usage et la chaleur.

Les filtres à huile se multiplient sur les voitures; on parle aussi, pour elles, nous y avons fait allusion, du procédé Redex, produit qui se mélange aux huiles du moteur, de la boîte et du pont et rend, paraît-il, plus souple et plus roulant tout organe en mouvement.

Stabilor, produit français, a été mis au point pour conserver jusqu'à usure la qualité originelle de l'huile et supprimer tous ses résidus indésirables.

Pour le 2 temps auxiliaire, Desmarais a sorti l'huile spéciale Vélox dont nous avons déjà parlé; cette même maison vient de nous confier une autre qualité de Vélox pour moteurs 2 temps de plus de 50 cmc.

Sobalub a sorti depuis peu une huile également pour mélange 2 temps. Essayée par certains experts elle semble, d'après les rapports, devoir donner toute satisfaction. Allons-nous vers des formules nouvelles ? Ça se saura toujours à temps.

Le Livre d'or de Guzzi.

La grande marque italienne Guzzi nous a fait l'honneur et le plaisir de nous offrir un exemplaire du Livre d'or qu'elle vient de faire éditer.

C'est une luxueuse plaquette de 70 pages illustrée par tous les grands champions de la marque. Un éblouissant palmarès rappelle les victoires et records accumulés par Guzzi de 1921 à 1949.

Nous disons merci et bravo à Guzzi.

Echos d'Allemagne.

Georges Meier a fait récemment 216 kilomètres dans l'heure sur une B.M.W. 500, avec mélange essence, benzol, alcool.

La maison N.S.U. étudie pour l'instant un moteur 5 cylindres en étoile qui, d'après son coureur Fleischmann, doit révolutionner la technique actuelle.

Toutes les maisons préparent des machines sans compresseurs avec l'espoir de pouvoir bientôt affronter les constructions étrangères sur les circuits européens.

Nos abonnements.

Motocycles, pour être bimensuel en saison, publiant désormais 16 numéros par an au lieu de 12, le prix de l'abonnement s'en trouve légèrement modifié en raison de ces quatre numéros supplémentaires.

Il se trouve ainsi porté (un an, 16 numéros) à :

Pour la France 400 fr.
 Pour l'Etranger..... 600 fr.
 Pour la Belgique et le
 Grand-Duché 100 fr. belges

Service sans majoration des numéros spéciaux, 6 lignes d'annonce gratuite, sont naturellement avantages maintenus.

Perles et supercarburants.

Si, comme on l'a généralement dit, les perles aux bougies sont produites par la composition du carburant ordinaire, il est à supposer qu'elles doivent disparaître avec l'emploi du nouveau supercarburant.

Nous allons de notre côté en faire l'essai, mais pour tirer des conclusions valables nous aimerions que nos lecteurs possesseurs de 2 temps, utilisant le mélange supercarburant-huile, nous fassent part de leurs constatations.

Boîtes 5 vitesses.

Nous avons en son temps signalé les études de M. Monge sur un moyeu de pédalier à vitesses multiples commandées par une simple manette et passant... comme un velours. Cette magnifique invention a vu le succès au dernier Salon où elle était présentée par la Société Vilex. Ce qui nous intéresse encore plus c'est que M. Monge a tiré du même principe une boîte 5 vitesses pour vélomoteur, actuellement en cours d'essais sur route, et une boîte 3 vitesses, à l'étude, qui pourra être sortie à prix réduit.

Nous décrirons prochainement ces deux intéressants organes.

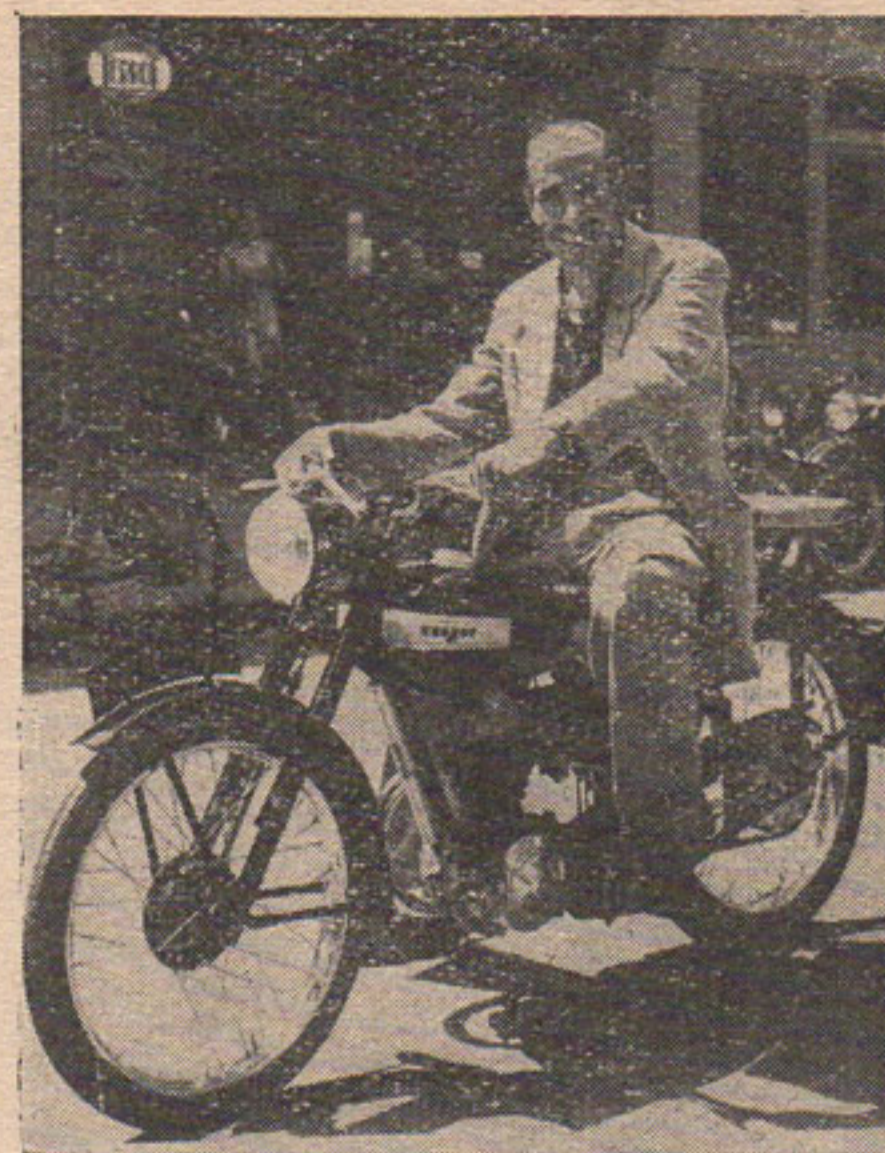
A Luxembourg le premier Salon de l'Auto et du Cycle.

La ville de Luxembourg organisera du 8 au 16 avril un Salon de l'Automobile et du Cycle. Placé sous le patronage des plus hautes autorités du pays, l'organisation se trouve confiée, sans but lucratif, à l'Aporex.

Toutes les nations productrices sont conviées à y participer.

Le 125 Monoto.

Ce véhicule à trois roues a été présenté dans le précédent numéro avec une brève description; dans l'intervalle le constructeur nous a fait savoir qu'il avait sorti un nouveau modèle, identique comme châssis et carrosserie mais équipé du bloc-moteur Ydral 125 cmc. 2 temps, dont les 4 vitesses donnent plus de ressources que le 3 vitesses antérieur.



Le champion Pujazon, pour la route, préfère la moto aux chaussures de cross, Le voici chevauchant une motorette Terrot devant le magasin de l'agent de Neuilly M. Couturier.

M. Michel l'a connu.

En nous demandant un renseignement, M. Michel, de Mantès, nous écrit ceci :

« Votre revue de février 1950 parle du Vélauto Monet-Goyon. Pendant sept ans, par tous les temps, tous les jours, dans toute la France, j'ai circulé avec le super Vélauto 270 cmc. Monet-Goyon. J'avais toujours avec moi environ une quarantaine de kilos de bagages, sur un porte-bagages tubulaire que j'avais fait adapter à Angers. Dans les sept ans, chaînes et pneus à part, deux bûches, ce n'est pas exagéré ? Quelle belle et bonne mécanique.

Il s'agit du scooter construit en 1921, que nous avons reproduit dans le numéro précédent. On voit par là que les précurseurs français de cette formule renouée avaient déjà une excellente et justifiée réputation.

Dos tigré.

« Motocycliste tout neuf, nous dit ce lecteur, j'ai acheté un beau vélomoteur et, pour en être digne, une magnifique canadienne, puis je suis parti sur la route, heureux d'être bien équipé. J'ai fait une belle promenade, suis rentré satisfait, mais le soir à la maison j'ai quelque peu déchanté en constatant que le dos de ma canadienne était littéralement criblé de petites taches d'huile. Le teinturier m'a dit que ça ne partirait jamais tout à fait; c'est désolant et j'ose même dire, dégoûtant, c'est bien le mot. Je pense qu'un tel inconvénient ne m'est pas personnel et que les constructeurs doivent savoir à quoi s'en tenir. Moi qui n'y connais rien je devine que ça vient de la chaîne ou de l'échappement. On doit pouvoir y remédier, pourquoi ne le fait-on pas ? Il y a de quoi décourager ceux qui veulent être des motocyclistes propres... »

... Transmis à qui de droit sans commentaires.

Victorian T.T.

Nouvelle victoire d'Harry Hinton (Norton) en 500, devant Jensen (Triumph) de Nouvelle-Zélande, qui remporta une 5^e place fort remarquable au T.T. de 1949 dans l'île de Man. Le 3^e fut Morrison (Norton), encore un pilote que l'on vit l'an dernier en Europe. En 250 et en 350 victoires de Diener sur Velocette, et deuxième dans les deux courses Willis, sur Velocette. Les deux 250 étaient des M.O.V. gonflées par leurs propriétaires.

Vitesse limitée.

Approximativement 22 % des routes britanniques ont une vitesse limite de 48 km.-h. Et il n'est pas prudent de rouler au-dessus de cette limite, les policiers motorisés étant intolérants outre-Manche. Une moyenne de 65 km.-h. y est par conséquent fort belle sur de grands parcours et bien peu peuvent se vanter d'y parvenir en respectant les fatidiques 30 miles. C'est également la raison pour laquelle les constructeurs anglais travaillent plus l'accélération et la souplesse que la vitesse.

Un vœu que forment les sportifs.

Meier, le recordman du T.T., record qu'il établit en 1939 avec la 500 B.M.W. à compresseur, est un de ceux qui attendent avec impatience le retour de l'Allemagne à la F.I.M. Son plus grand désir est de reparaitre dans le T.T. de l'île de Man, cette épreuve lui paraissant la plus belle de toutes, et souvent les motocyclistes anglais écrivent à leurs revues spécialisées en espérant revoir cette extraordinaire pilote en action.

Pressions intempestives.

Certain club motocycliste, afin d'attirer des coureurs de moto-cross de classe dans son sein, leur laissent entrevoir que les courses internationales organisées

par ce club ne leurs seront ouvertes que s'ils adhèrent à ce club. Labourage et racolage ne doit pas être la définition du moto-cross et le sport motocycliste, qui est un des plus corrects qui soient, ne doit pas devenir une source de profits pour ceux qui ne voient en ce sport que le côté lucratif.

Roulements suspendus.

Un spécialiste du cycle vient d'apporter une modification au montage des roulements à billes sur la fourche des bicyclettes. Son dispositif consiste en deux bagues de caoutchouc sur lesquelles reposent les roulements supérieur et inférieur de la direction. Grâce à cette interposition le parallélisme entre les cuvettes du haut et du bas est automatique, le roulement sans dur quel que soit le braquage. Le confort, paraît-il, est aussi accru car ces deux amortisseurs élastiques absorbent les vibrations. C'est une invention à suivre pour nos cyclomoteurs.

On vous demande au téléphone.

Nous avons lu dans la correspondance de notre confrère britannique « Motor Cycling » qu'un motocycliste a équipé sa machine d'un téléphone miniature permettant la conversation entre pilote et passager.

L'appareil provenait de surplus de l'armée, l'écouteur logeait dans un serre-tête et le micro sur la gorge. Ceci a mis en ébullition la matière grise d'autres motards britanniques et un de ceux-ci voudrait installer un appareil permettant le contact, si on ose dire, entre pilote, tansadiste et passager du side. Lorsque l'on connaît le degré de silence de leurs machines, on est en droit de se demander quelle est l'utilité d'une telle installation.

Saroléa et Delaunay.

Delaunay, le spécialiste des machines belges, vient de rouvrir son atelier de réparations; l'ex-coureur et metteur au point Cardon assurera avec Delaunay fils les réparations et mises au point des Saroléa et autres machines.

Une invention française.

Le carburateur Bowden est une invention française: en effet, en 1919, René Tondeur allait en Angleterre pour exploiter un carbu de son invention, il en existe actuellement deux types, en deux dimensions chaque. On lui doit aussi l'invention de la fameuse gaine « Bowdenex », qui consiste en deux fils de section triangulaire alternés. Lorsque le câble est courbé il se produit un glissement des fils, l'un vers l'intérieur, l'autre vers l'extérieur, la longueur totale de la gaine par ce procédé ne variant pas, et ceci évite les commandes « spongieuses » pour employer un terme britannique.

Une vieille firme.

La firme Excelsior, célèbre par ses 250 de course, est une des plus anciennes d'Angleterre. En 1874 la première Excelsior voyait le jour, il ne s'agissait évidemment pas d'un engin motorisé, mais d'une bicyclette, dont une des particularités étaient des rayons radiaux vissés dans le moyeu! En 1896 la première Excelsior motorisée apparaissait, équipée d'un moteur Minerva.

Le premier carburateur Longuemare qui arrivait en Angleterre fut adapté à une Excelsior, et en 1903 Harry Martin, au cours d'une saison triomphale, était le premier à abattre le fatidique mile dans la minute (96 km.-h.).

Dresser le palmarès sportif d'Excelsior remplirait des pages, et bien des cracks pilotèrent ces machines, qui furent propulsées par des moteurs Jap, Blackburne ou Bradshaw, ou par des moteurs de leur fabrication. Les plus connus

Des lecteurs nous écrivent...

CORNES POINTUES

Je veux vous faire part d'une observation que j'ai faite, et que chacun peut faire. Voici : alors que les manettes de frein avant et de débrayage de la plupart des motos étrangères sont à extrémités *mousse* et même parfois *boulées*, les fabricants français fournissent des manettes en tôles pliées pour la plupart et *pointues*, souvent même *aiguës*, et dangereusement; je vous en parle en connaissance de cause, ayant failli laisser un œil dans l'aventure, en me relevant un peu près de mon guidon, j'en ai été quitte pour une bonne éraflure mais bien saignante! J'ai immédiatement meulé mes deux extrémités de manettes (frein et débrayage) et ai fait de même dès le premier jour sur la machine qui a succédé — et qui bien que neuve, était encore plus dangereusement pointue que la première.

Cette petite remarque ne sera peut-être pas très nouvelle pour vous, mais



je crois tout de même que dans une collision ou un accident il vaut mieux ne pas présenter devant soi ces deux cornes acérées. Je n'ai jamais lu aucune remarque de ce genre dans aucun journal de moto.

Ch. MORIN, Paris (7^e).

Réponse. — *C'est vrai, on n'a jamais présenté le problème sous cet angle aveuglant, la question mérite d'être étudiée et résolue, ce qui serait d'autant plus facile que certains fabricants de manettes et leviers en ont réalisé des modèles « boulés », comme dit notre lecteur.*

CE N'EST PAS NOUS QUI LE DISONS

Depuis que je mets du « Brennus » sur ma 125 cmc. 2 temps, elle est transformée, plus souple, n'encrassant plus la bougie. J'ai recommandé le « Brennus » à l'agent de Peugeot qui m'a dit vous avoir passé une commande.

Yves CHAUX-MEQUET, Biarritz.

Réponse. — *Comme on le voit, les motocyclistes satisfaits du « Brennus » se multiplient; comme nous avons préconisé ce produit, nous recevons avec plaisir confirmation de son efficacité.*

furent Handley, Dodson, Fernihough, Tyrell-Smith et Mellors. Leur plus belle réussite en machines de course fut cet extraordinaire moteur réalisé par Blackburne, conçu par Excelsior, à 4 soupapes radiales, que les Anglais ne connaissent que sous le nom de « Merveille mécanique ». Elle apparut en 1933 et gagna la même année le T.T. Lightweight. La machine était un peu délicate pour les coureurs privés et la célèbre Manxman apparaissait en 250, 350 et 500. Mais elle brillait surtout en 250 et les coureurs admettent volontiers que c'est la machine de course la plus incassable qui ait été construite.

Leur contribution à la dernière guerre a consisté principalement dans la fabrication d'une moto ultra-légère pour troupes parachutées, qui, dans sa version civile, s'appelle la « Brockhouse Corgi ».

Leur dernier produit est la 250 bicylindre côte à côte 2 temps à 5 paliers, dénommée Talisman, qui a été fort admirée au Salon de Londres. Malheureusement la firme ne produit plus de machines de course et seuls des coureurs privés défendent les couleurs britanniques avec des Excelsior d'avant 1939 contre les invincibles 250 italiennes.

Et chez nous ?

Toujours d'Italie arrivent des nouvelles intéressantes : Parilla travaille sur une 250 2 cylindres de course qui ne sera vraisemblablement prête qu'en 1951, tandis que M.V. prépare une 4 cylindres 250 et une 4 cylindres 500 pour 1950. Gilera a depuis quelques années une 250 4 cylindres à l'étude et Benelli a modifié sa 250 4 cylindres à refroidissement par liquide en supprimant le compresseur, puisque interdit. Ceci nous rappelle qu'il y a quelques mois des spécialistes britanniques affirmaient qu'une cylindrée unitaire minimum de 90 cmc. était nécessaire afin d'avoir un bon rendement dans un moteur sans admission forcée. Nous saurons bientôt qui a raison. Pagani semble suivre l'ingénieur Remor chez M.V. Nello Pagani ne paraissait pas avoir la bonne cote chez Gilera puisqu'au Grand Prix d'Ulster on lui avait affecté la moins rapide des trois 4 cylindres de la marque. Quant à nous, nous estimons qu'il est dans les dix meilleurs pilotes mondiaux actuels, sa place de second au championnat mondial en 500 cmc. le prouvant, d'ailleurs.

Records officiels.

Au cours de courses sur un circuit extrêmement rapide d'Allemagne, sur une distance de 72 kilomètres, les moyennes suivantes furent réalisées :

- en 350 Herz (N.S.U.) 183,500;
- en 500 Meier (B.M.W.) 207,600;
- en 600 sidecars Boehm (N.S.U.) 167,400.

Rieucan Place de la Réunion.



Encore une rectification : « Dans votre quartier » place Rieucan en dehors du sien en le situant place de la République, au lieu de place de la Réunion (20^e). Il est vrai qu'il y a si souvent des réunions sur notre grande place centrale... Alors, notez bien, Rieucan, 64, place de la Réunion, Paris (20^e).

Il s'agit de machines à compresseur et les moyennes sur 50 kilomètres furent battues respectivement de :

1 km. 600, 8 km. et 4 km. 800.

De toute façon ces records ne pouvaient être valables, puisque ces temps furent réalisés en course.

Il n'y a pas à faire d'effort d'imagination pour savoir ce qui se passera dès la réintégration de la Fédération allemande au sein de la F.I.M., mais ceux qui savent dissocier sport et politique admireront sans réserve.

On s'agit à Graz.

La firme Puch construit une 250 en vue des Six Jours Internationaux, une répétition générale aux Six Jours d'Ecosse aura lieu pour parfaire la mise au point. Elle compte présenter des équipes pour le Trophée et le Vase d'Argent. Rappelons qu'aux Six Jours Internationaux de 1949, la seule Puch engagée termina sans pénalisation, gagnant une médaille d'or. Son pilote, W. von Millenkovich, sera vraisemblablement le chef de file du contingent autrichien de 1950.

Suspensions Dunlop.

Naturellement la maison Dunlop, étudiant des suspensions pour motos, ne pouvait faire autrement que d'employer le caoutchouc.

Il s'agit d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière oscillante. Le caoutchouc est sous forme de tube fixé sur un axe qui le traverse. Le glissement du caoutchouc sur cet axe lors du fonctionnement de la fourche au retour, produit l'amortissement nécessaire; par suite du rétrécissement du tube lorsqu'il s'allonge, un film d'huile pénètre automatiquement lors de la compression de la suspension et retourne au réservoir incorporé pendant la phase de retour. La suspension arrière n'est pas identique au point de vue fonctionnement bien que le caoutchouc travaille dans les mêmes conditions, et il n'y a pas de graissage.

Les tubes de suspension arrière contiennent chacun deux tubes de caoutchouc.

L'amortissement au cours de la phase aller, c'est-à-dire sous un choc, est produit par le tube extérieur qui empêche le tube de se dilater sous l'action de la compression longitudinale. Les deux tubes de caoutchouc travaillent au cours de la phase aller, tandis qu'au cours de la phase retour un seul de ces tubes est comprimé.

Les tubes de suspension sont logés sous la fourche oscillante, prenant appui à l'extrémité inférieure du tube de selle et près de l'axe de roue.

Deux James en furent équipées et essayées en tout terrain, et sur des traverses de chemin de fer à demi enfouies dans le sol. Les journalistes britanniques ne tarissent pas d'éloges sur ces suspensions, celles-ci étant incroyablement sensibles aux petits choc et durcissant progressivement lors des coups violents, sans pour cela talonner.

Les T.W.N. vont arriver.

C'est le Hall de la Moto qui s'est assuré pour la France l'agence générale de la grande marque T.W.N., plus connue autrefois sous le nom de Triumph allemande.

Les premières machines de cette marque seront probablement disponibles dans la deuxième quinzaine d'avril. Dès à présent un stock de pièces détachées est constitué.

Daytona.

Bien que nous soyons loins d'admettre les deux plus grandes courses américaines (mondiales, dit-on aux U.S.A.) comme des épreuves types de course en circuit, nous consultons les résultats avec intérêt. Cette année le taux de compression admis a été augmenté, favorisant les machines britanniques. Par contre les pilotes britanniques ne peuvent y participer, l'A.M.A. et la F.I.M. n'étant pas arrivés à une fusion désirée depuis longtemps. La première course, le Cent Miles Amateur, avait 127 engagés, dont 35 machines britanniques, 12 Norton, 10 B.S.A., 8 Triumph, 3 Matchless et 2 A.J.S. Résultats : 1. Coates (Triumph); 2. Curtner (Norton) et Mc Cluney (Harley); 4. Minert (B.S.A.); 5. Nichols (Harley).

Le Deux Cent Miles Expert comprenait 132 engagés, dont 45 motos britanniques, à savoir : 19 Norton, 13 Triumph, 11 B.S.A., 1 Rudge et 1 A.J.S. Résultats : 1. Mathews (Norton); 2. Klamfoth (Norton); 3. Mc Dermott (B.S.A.); 4. Tuman (Norton); 5. Campanale (Harley).

Les Anglais n'ont pas lieu d'être mécontents et Francis Beart, le célèbre metteur au point privé, spécialiste de Norton, n'aura pas fait un déplacement infructueux, ainsi que Nott, de chez Triumph.

Le classement des deux premiers des 200 miles a été inversé par rapport à l'an dernier.

Le favori, Kretz (Triumph), menait confortablement lorsque après 120 miles il eut des ennuis avec son embrayage.

Le troisième, Mc Dermott, remporta une médaille d'or aux derniers Six Jours Internationaux et eut plusieurs succès dans les motos-cross britanniques de 1949.

Le vainqueur, Mathews, gagna cette épreuve en 1941, et fut second en 1948 et 1949.

Dick Klamfoth, vainqueur l'an dernier à l'âge de 19 ans! fut second cette année mais n'a pas démerité pour cela!

Le circuit consiste en deux lignes droites, une empruntant une route, l'autre la célèbre plage, les deux lignes sont raccordées par des virages en sable pris en style de dirt-track!

Notons que beaucoup de coureurs retirent les guidons des machines britanniques pour ceux plus élégants (?) en forme de cornes de taureau! Les vingt premiers des Cent Miles eurent 8.000 dollars, soit 3 millions, à se partager. Sans commentaires.

Mérat ne se prénomme pas Norbert.

Et encore un : les rédacteurs n'ont décidément pas les yeux en face des trous. Le tansad qui a été reproduit dans le précédent numéro est bien un Mérat; mais depuis ces jours derniers un autre modèle est sorti que nous allons vous présenter.

M. Charles Fourreau, chevalier de la Légion d'honneur.

M. Charles Fourreau, secrétaire de la Commission Sportive de l'Automobile-Club de France et secrétaire général de la Fédération Motocycliste, vient d'être décoré de la Légion d'honneur pour : « Cinquante ans d'activité professionnelle et sportive et de services militaires. » Pour sobre qu'elle soit, cette citation n'en est que plus éloquente. Que M. Charles Fourreau trouve ici toutes les félicitations de « Motocycles » et de ses lecteurs.

Un 75 cmc. ???

Notre abonné M. Dubreuil croit savoir qu'un constructeur français va sortir une 75 cmc. et nous demande si ce renseignement est bon. Il le souhaite trouvant cette formule économique.

Nous ne sommes pas autrement informés de cette nouveauté, mais nous rappelons à notre lecteur que Motobécane avait dès avant-guerre produit un 65 cmc. sur son Poney, ramené par la suite à 50 cmc. comme moteur auxiliaire.

Nous ne sommes d'ailleurs pas persuadés qu'un 75 cmc. serait beaucoup plus économique que les nombreux 100 cmc. éprouvés depuis longtemps et désormais bien au point.

B.M.W. en France.

L'ami Latscha a reçu un premier contingent de B.M.W. parmi lesquelles la si attendue R. 51-2. Inutile de faire savoir que toutes ces machines étaient retenues d'avance. Espérons pour les autres qu'un prochain envoi ne va pas tarder.

Le champion Meynier s'installe.

Fernand Meynier, qui a été champion du monde de speedway et recordman sur de nombreuses pistes d'Europe, vient de s'installer au 137 quai de la Gare.

Il y dispose entre autres spécialités de tout un lot de motos anglaises de grande classe capables de satisfaire les amateurs les plus difficiles. Il doit s'occuper également des voitures de petites cylindrées. Nul doute qu'avec un sportif de cette compétence, chaque machine soit d'une parfaite mise au point.



ASSURANCES

MOTOCYCLES « ASSURANCES »

Voici les beaux jours, vous désirez goûter pleinement vos promenades et pour cela contracter une assurance vous mettant à l'abri du souci de ce que vous coûterait un accident et des difficultés que vous risquez de rencontrer pour vous faire rembourser vos dommages éventuels.

Cette assurance devra comprendre une Assurance Défense par laquelle la Compagnie s'engagera à vous défendre automatiquement en cas d'accident et devant les tribunaux en cas de poursuites pénales.

Nous vous donnerons des précisions sur cette Assurance Défense dans un prochain article.

Vous avez maintenant à choisir le contrat pour la durée de circulation qui vous conviendra :

Rien de plus facile que de vous assurer pour un voyage de trois ou de dix jours.

Préférez-vous un jour par quinzaine, un ou deux jours par semaine ?

Vous pouvez souscrire un contrat pour un, trois, six mois, à l'année ou en week-end.

Avec la police « week-end », vous êtes assuré les samedi, dimanche, lundi de chaque semaine, la veille, jour et lendemain de fêtes légales et pendant un mois de vacances par an.

N'oubliez pas qu'avec la police annuelle il vous est possible de la « suspendre » pendant la période où vous cessez de circuler.

Voici ce que coûte pour l'année une assurance sur Paris, en promenade, pour une garantie « illimitée » en cas d'acci-

dents causés aux tiers, avec un contrat de « Défense ».

Bicyclettes sans moteur 844 fr.
Bicyclettes avec mot. 50 cmc. 2.387

Vélocycleurs tous usages :
Sans siège arrière 3.008
Avec siège arrière 3.372

Motocyclettes.	Sans siège arrière	Avec siège arrière
2 CV.....	3.896 fr.	4.388 fr.
3 CV.....	4.693	5.319
4 CV.....	6.331	7.203
5 CV.....	7.395	8.476
6 CV.....	8.294	9.460
Motos avec sidecars.		
2 CV.....	4.602	5.223
3 CV.....	5.645	6.390
4 CV.....	7.684	8.722
5 CV.....	8.476	9.696
6 CV.....	11.464	13.053

Paiement semestriel si vous le désirez.

A. GRISOT.

Dédié à Max End.

Un motard qui en ces pages et en d'autres a toujours apprécié, depuis 1930, sa compétence, sa bonhomie et son humour...

Assurances...

Fred, tout nouveau motocycliste,
S'assure pour tiers transporté
Croyant ainsi, fol optimiste,
Garantir Jeanny, sa moitié.
L'assureur l'a détrompé, hier.

Moralité :

Une moitié n'est pas un tiers.

A. R.



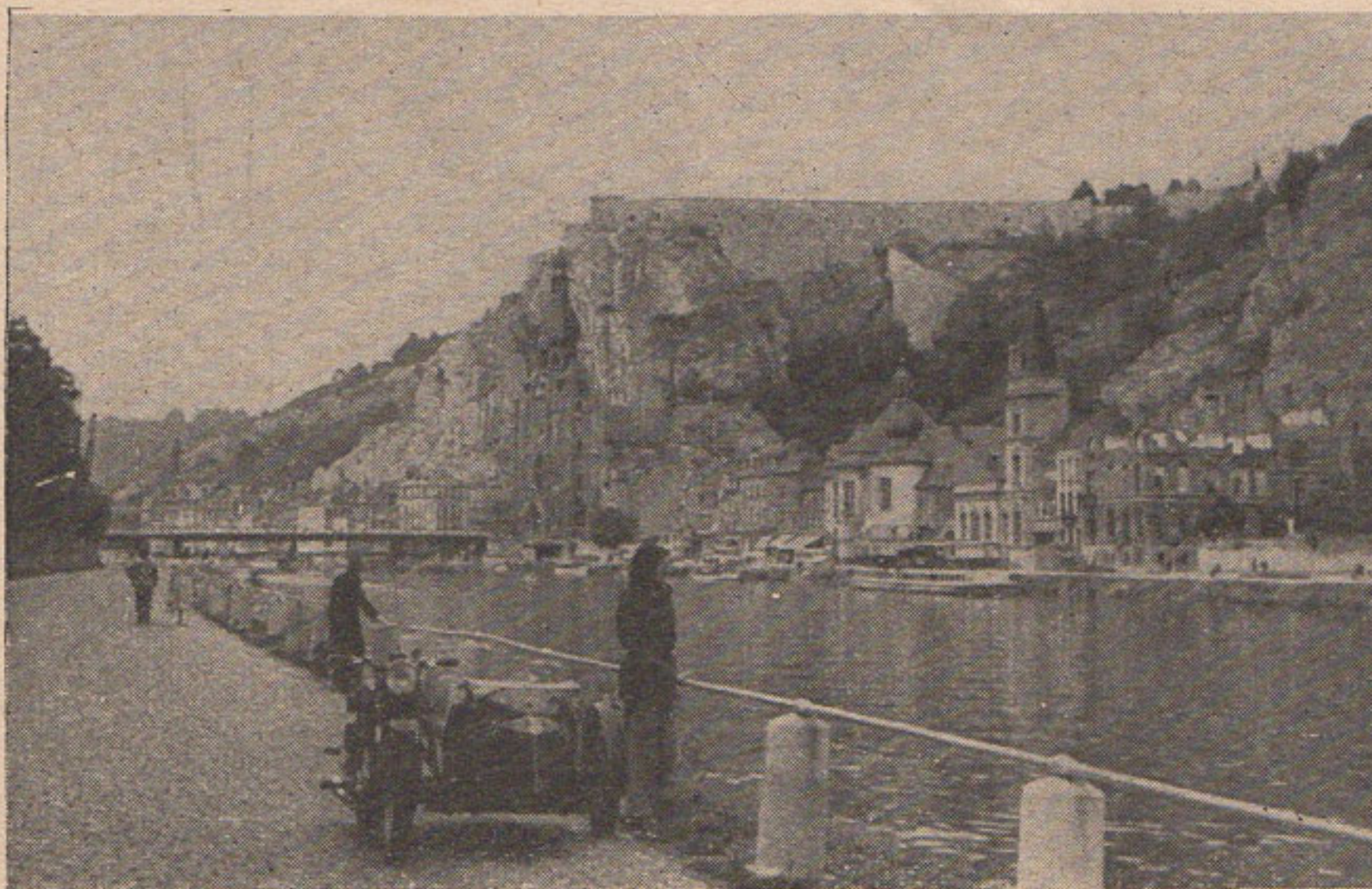
Et voilà la réponse :

Si l'on écoute les experts
Jonglant avec les quarts, avec les tiers,
Un tiers transporté en vaut deux.
A moins, ça devient épineux,
Que le tiers soit une moitié,
Épouse légitime en somme,
Transportée en tiers par son homme.
Car on est tiers quand on est deux,
Ça me paraît très lumineux.
Or, ayant sa moitié derrière,
Sa moitié qui était un tiers,
Fred malgré la garde-barrière
Franchit un passage à niveau...
Sur les rails il fit un saut
Et voilà la moitié par terre,
La moitié qui était un tiers.
Un train passant au même instant,
C'est un détail hallucinant,
En deux tronçons la moitié coupe
Juste à hauteur de la croupe,
Ça faisait ainsi deux morceaux
Très rigoureusement égaux.

Moralité :

A l'usage des gens mariés
Un tiers c'est deux demi-moitiés.

Max END.



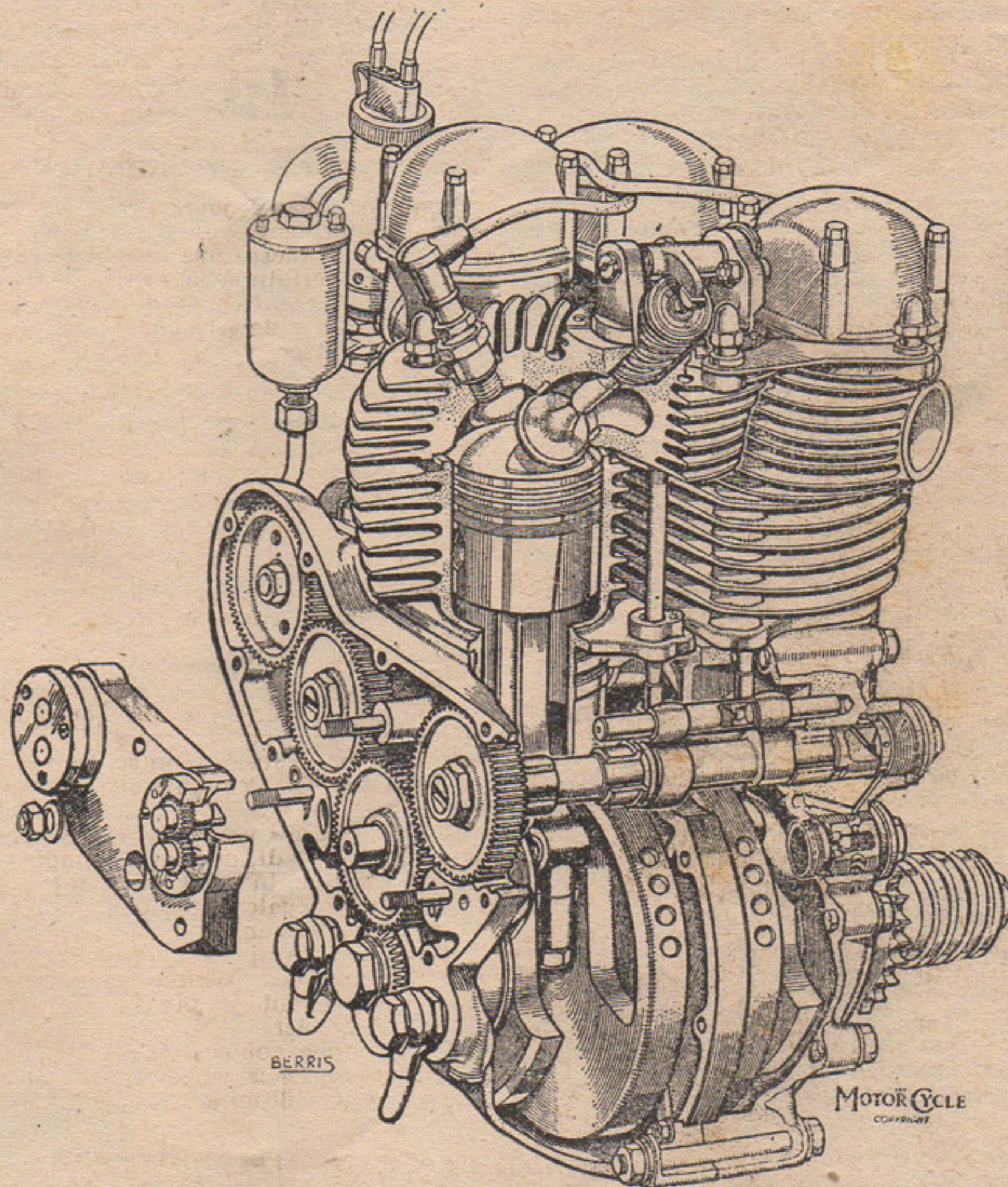
M. Jo, de Lyon, à Dinan au bord de la Meuse avec son sidecar Impérial.

ESSAI ROUTIER

DE LA NOUVELLE A.J.S. 500 VERTICAL TWIN

APRÈS de longues expériences avec diverses motos de marques et de cylindrées différentes, on acquiert l'impression qu'il existe des machines qui vous apprennent à conduire et d'autres sur lesquelles on se débat sans faire de progrès. Plus on manie les premières, mieux on les conduit et plus grand est le plaisir que l'on en retire. Je me souviens toujours de l'impression que me laissa la Triumph 3 T munie d'une fourche télescopique après avoir roulé jusqu'alors uniquement sur des motos d'avant-guerre équipées de la fourche à parallélogramme. Ce fut une véritable révélation tant la machine se maniait mieux; et pendant les mois qu'elle fut ma propriété je sentis chaque fois une joie nouvelle à l'enfourcher. Depuis lors m'a été donné d'essayer un grand nombre de motos modernes mais jusqu'à présent aucune ne me réserva une surprise aussi agréable que l'A.J.S. Twin qui vient de faire son apparition sur le marché. La tenue de route des motos de l'Associated Motor Cycle (A.J.S. Matchless) était devenue légendaire au cours des hostilités, époque où elles étaient les seules machines de l'armée à posséder la fourche télescopique. Dotée d'une suspension arrière la 7. R (350 cmc. pour circuit) avait déjà fait parler d'elle en course et les célèbres bicylindres d'usine (à cylindres horizontaux) avaient enregistré de nombreuses victoires. Mais voici qu'A.J.S. et Matchless allaient sortir une moto de sport ayant les mêmes caractéristiques de tenue de route que la machine de course et munie d'un moteur bicylindre (vertical twin) très perfectionné et mis au point à la lueur des dernières expériences obtenues en compétition.

Je n'hésitais plus: si on pouvait allier les qualités de l'A.J.S. courante aux performances d'un moteur 500 cmc. de sport, ce serait certainement la plus belle moto du monde; j'allais donc retenir aussitôt la première qui arriverait chez l'Agent Général. Après un certain délai qui me parut long le jour arriva enfin où je pus prendre livraison de mon nouveau jouet. Vint ensuite la période fastidieuse du rodage au cours de laquelle je pus me familiariser avec les commandes — pas qu'elles soient foncièrement différentes de celles de toute machine classique —, mais il existe toujours des subtilités qu'il importe de bien connaître avant de partir tête baissée sur une nouvelle mécanique.



Coupe du moteur, d'après Motocycle.

Après 2.000 kilomètres je fis démonter culasses et cylindres pour élever le taux de compression à 8/1 (il était à l'origine volontairement limité à 7/1 pour ne pas souffrir d'une mauvaise qualité d'essence éventuelle) et pour vérifier si tout « se passait bien ». Quoique j'eusse fait la course de côte de Dinant alors que la machine n'avait que 1.600 kilomètres à son actif, les pistons ne portaient aucune trace de serrage et rien ne semblait avoir trop chauffé. Après un nouveau rodage de quelques centaines de kilomètres je partis faire les essais de vitesse et d'accélération un samedi après-midi sur l'autostrade d'Anvers. Mon premier soin fut d'étalonner le compteur au moyen d'un chronomètre (si tous les propriétaires

de motos en faisaient autant, on entendrait moins d'histoires de vitesses invraisemblables). Il exagérait de 9% à toutes les allures depuis 40 jusqu'à 130 kilomètres à l'heure. Il suffirait donc sachant ceci de retrancher chaque fois 9% de la lecture du compteur pour obtenir la vitesse réelle. Deux mesures dans chaque sens donnèrent à peu près le même chiffre — la moyenne s'établissant à 141 kilomètres à l'heure — conducteur couché. Il serait certainement possible de gagner encore quelques kilomètres en portant un équipement complet en cuir, plus aérodynamique que mes vêtements habituels. Si l'on songe qu'au début de l'année au kilomètre lancé sur ce même tronçon de route aucune bicylindre de sport n'atteignit

cette vitesse — même en échappement libre — la performance prend une réelle valeur. Cette vitesse correspond à un régime de 5.800 tours-minute, lequel fut même dépassé lorsque je montai à 120 kilomètres à l'heure en troisième. Sans risquer de faire le moindre mal au moteur on peut atteindre 90 kilomètres à l'heure en seconde.

Départ arrêté on atteint 100 kilomètres à l'heure en un peu moins de 10 secondes. Les freins furent toujours à la hauteur de leur tâche, même après quelques freinages énergiques à partir de 140 kilomètres à l'heure. Sur sol antidérapant, une longueur de 11 mètres suffit pour arrêter la machine à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure. Signalons à ce propos que la pédale de frein est particulièrement bien placée et n'est pas limitée dans sa course par le tuyau d'échappement comme c'est le cas sur bien d'autres machines. Le silence mécanique du moteur est remarquable. Quoiqu'il faille avouer que l'échappement a un ton « super-sport », à aucun moment on n'a l'impression de surmener le moteur et bien que celui-ci, de par sa construction même, ne puisse présenter la douceur d'un flat-twin genre B.M.W. il ne fut à aucun moment possible de qualifier la vibration d'exagérée. Grâce à la culasse en aluminium ce moteur s'accommode fort bien de l'essence ordinaire même avec le taux de compression élevé (8/1), seule une accélération violente à bas régime le faisant cliqueter et encore ceci devient impossible avec du super-

carburant. La lubrification a été particulièrement soignée et se fait sous pression vers le vilebrequin, la base des cylindres et la culbuterie.

Détail intéressant, c'est le seul moteur bicylindre de motocyclette dont le vilebrequin porte sur trois paliers, le palier central servant à amener l'huile vers les manetons. La consommation d'huile s'est avérée quasiment négligeable et c'est à peine si j'ai pu ajouter un demi-litre après un millier de kilomètres. Le confort de la machine est réellement remarquable. La fourche télescopique tout comme la suspension arrière sont d'une douceur étonnante même sur les plus mauvais pavés et un amortisseur hydraulique veille, d'une part à ce qu'ils ne battent jamais à fond et d'autre part à ce que les vibrations successives ne puissent ajouter leurs effets. Ce confort s'allie également à la plus remarquable tenue de route que j'aie jamais ressentie sur une moto ainsi que le prouve le fait qu'il est possible de rouler aux plus vives allures sans que la nécessité d'un frein de direction se fasse sentir.

La consommation d'essence se situe entre 4 l. 5 aux allures moyennes et 5 l. 5 pour les allures très rapides.

La contenance du réservoir étant de 22 litres, l'autonomie de la machine peut dépasser les 400 kilomètres et il est facile d'acheter l'essence par 10 litres sans laisser le niveau baisser exagérément. La présentation de la machine en émaillé noir avec les parties métalliques chromées est des

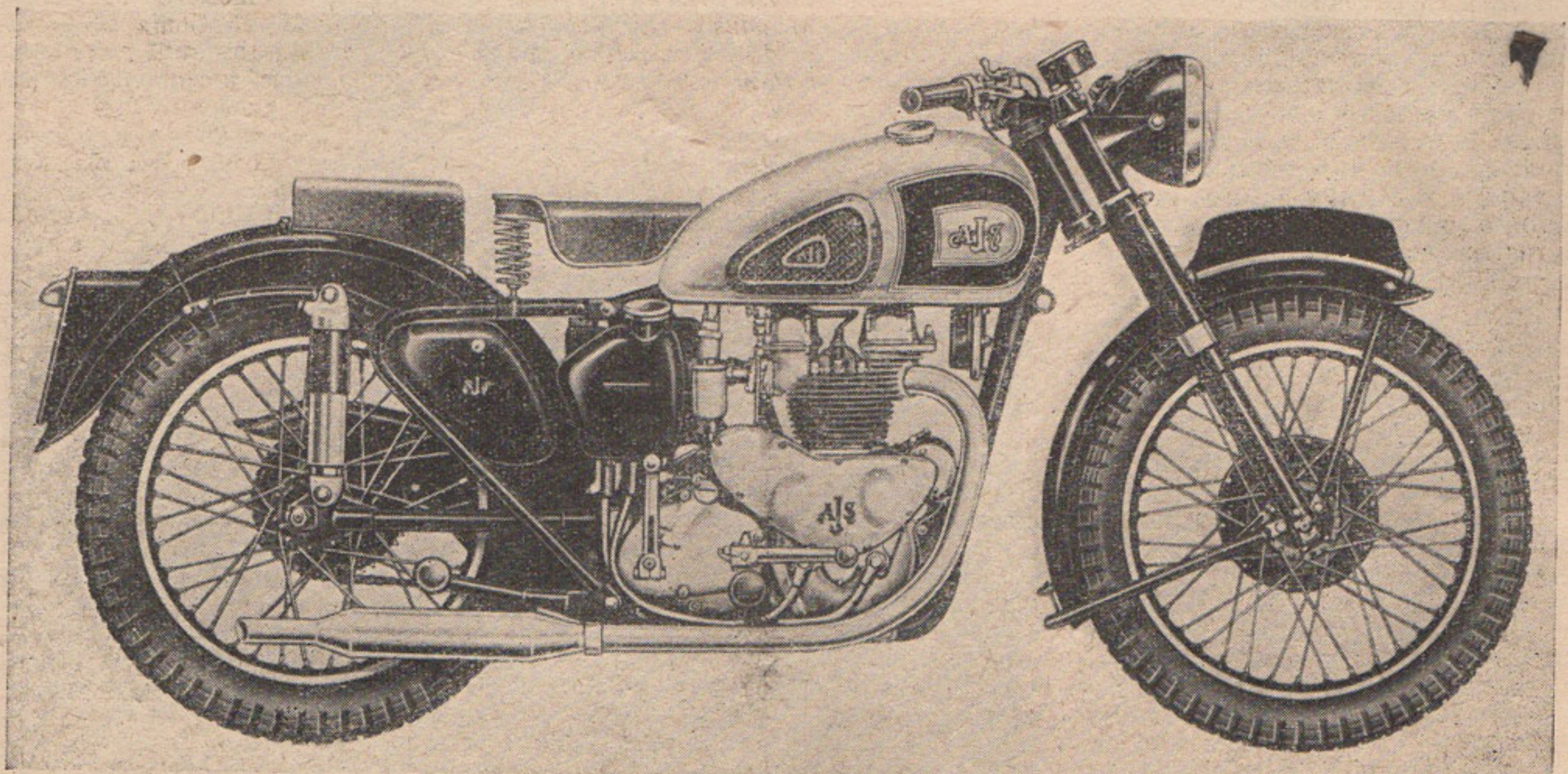


Notre collaboratrice au départ de la course de côte de Dinant.

plus esthétiques et le gros réservoir lui confère un aspect original qui attire inévitablement le regard du passant.

Tout donc dans cette moto accuse le soin et la précision et on peut la considérer comme étant actuellement le plus beau représentant de la production anglaise.

Marianne WEBER.



L'A.J.S. est incontestablement un bel exemple de la technique anglaise.



A PROPOS DE MOTOS DE COURSE

Ce que je vais vous exposer peut vous sembler utopique mais, à mon avis, c'est une idée juste qui devrait faire son chemin.

Nous avons en France une production de motos moyennes insuffisante, par contre celle des vélomoteurs est abondante et doit contenter la plupart des utilisateurs normaux, car mécaniquement parlant ils sont bons. Mais du côté machines de course : rien ! rien !

Naturellement un amateur adroit peut arriver à obtenir de pénibles résultats avec une machine de série équipée pour la compétition, au risque évidemment de tout briser.

Or vous savez tous qu'une machine étrangère de course revient, à cause des frais de douane, à un prix astronomique, même pour les petites cylindrées.

Mon point de vue est le suivant :

On devrait pouvoir faire supprimer les frais de douane d'une machine de course achetée par un coureur (amateur ou professionnel) sur présentation de sa licence et avec la garantie de celui-ci de ne s'en servir que pour la course et de ne la revendre, par exemple, que cinq ans après l'achat, au minimum.

Cette pratique pourrait mettre en lice de nombreux amateurs peu

fortunés qui, réduits à « équiper » des machines de série gonflées, ne peuvent jamais briller. Naturellement il serait bien préférable de pouvoir acheter des racers français, mais ils n'existent pas et ne semblent pas près d'exister.

En conclusion la F.F.M. devrait revendiquer, elle seule le peut, une alliance douanière totale entre la France, d'une part, l'Angleterre et l'Italie, d'autre part, permettant aux coureurs d'acheter machines et pièces à des prix raisonnables.

Pour l'avenir de la cause ce serait un grand bien.

R. GAYRAL.

Réponse. — Nous pensions bien que cette question avait déjà été agitée. En effet, la F.F.M. nous a transmis la réponse à faire à M. Gayral. Comme elle intéressera certainement d'autres jeunes sportifs, nous la reproduisons ci-dessous :

« Nous avons obtenu à plusieurs reprises l'appui du ministère de l'Éducation nationale et des Sports pour des demandes de licence d'importation

de machines de course étrangères formulées par plusieurs de nos coureurs licenciés ; mais, à notre connaissance, ces demandes n'ont pu obtenir une suite favorable à l'Office des Changes à qui il appartient de prendre la décision définitive en la matière. »

LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE ET LA SUSPENSION ARRIÈRE NE DATENT PAS D'HIER

Nous nous en doutions, mais nous manquions des documents nécessaires pour fournir la preuve à l'appui.

C'est un de nos abonnés qui a eu l'heureuse idée de nous communiquer une reproduction d'anciens catalogues qu'il avait pieusement conservés.

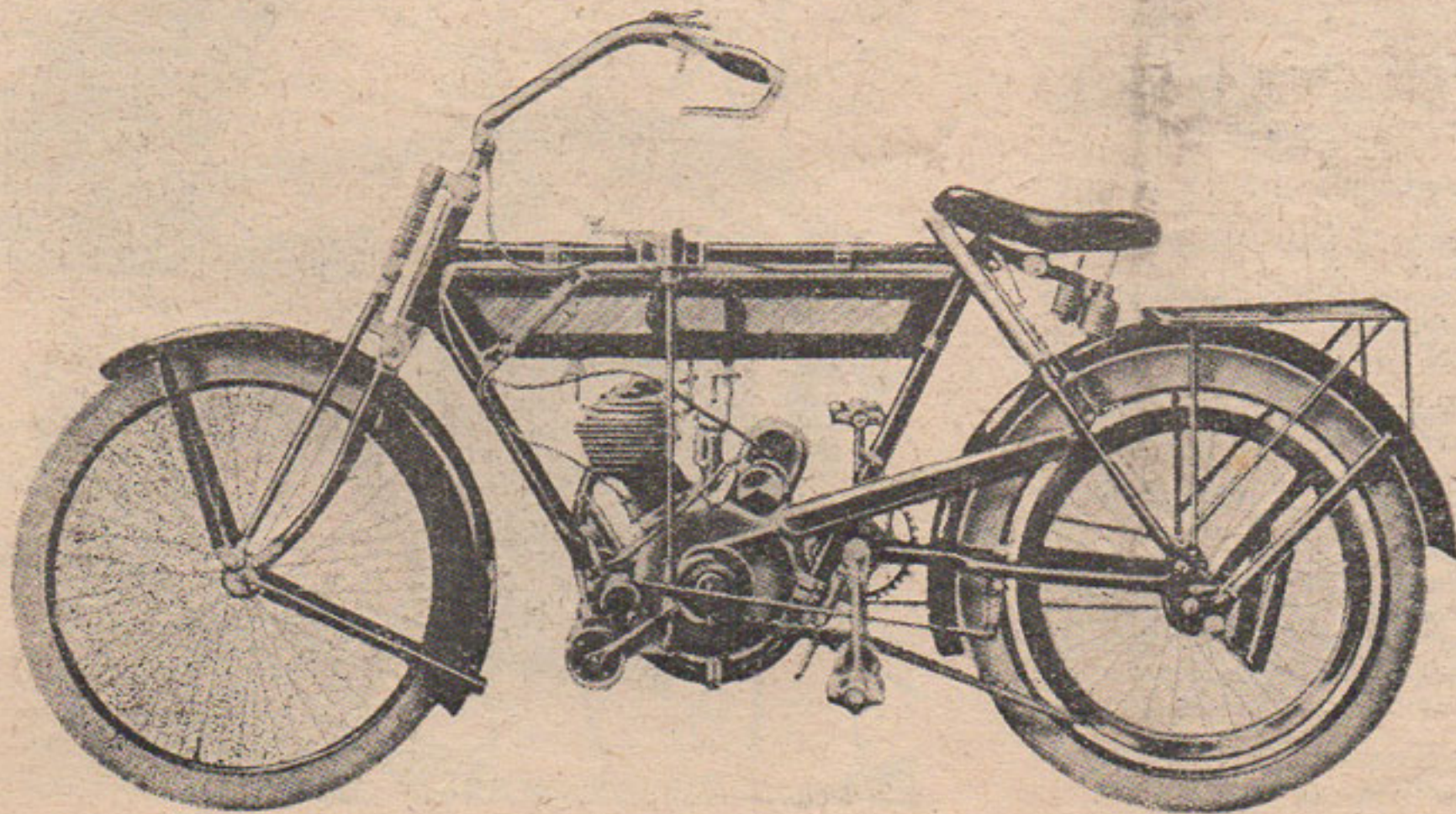
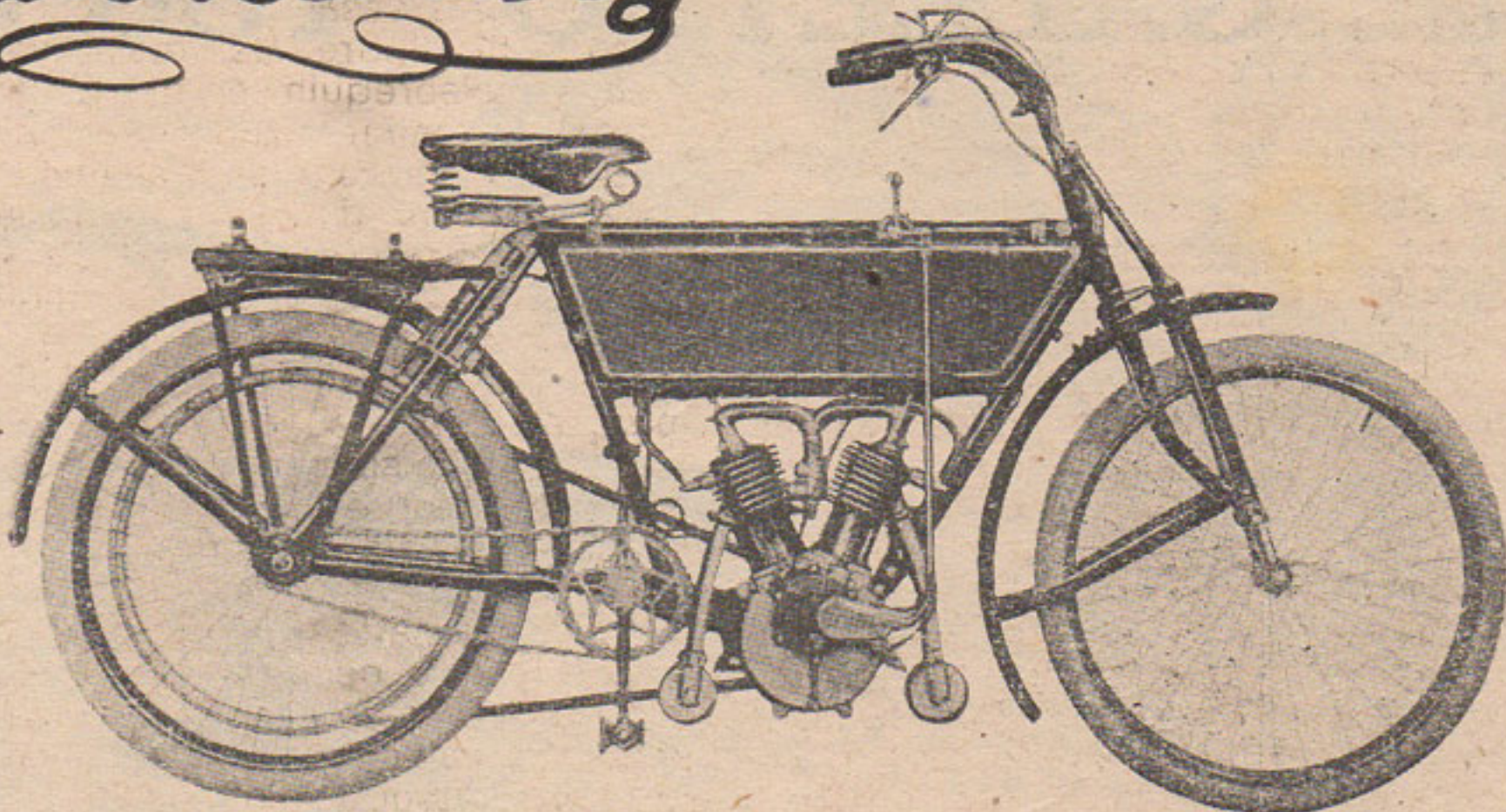
Il s'agit de M. H. Chaix, de Lyon ; à l'appui des photos qu'il nous communique, il nous fournit des précisions dans les termes suivants :

« Je me permets de vous envoyer ci-inclus deux reproductions extraites d'anciens catalogues Terrot.

L'une d'elles (catalogue 1907) présente la moto 2 cylindres 3 CV. 1/2, équipée de l'ancêtre des fourches télescopiques modernes. Comme on fait du nouveau avec du vieux ! J'ai roulé sur cette machine : je suis, hélas ! un vieilx de la route.

La seconde (catalogue 1914) présente la Motorette 2 CV. 3/4 avec suspension avant et arrière et changement de vitesse progressif par diamètre variable en marche de la poulie de moteur.

Dans un article d'un numéro récent de *Motocycles* sur la suspension arrière, votre rédacteur indique que la première double suspension est celle de l'Indian 1912. Or le premier modèle de suspension AR. Terrot date de 1909, si mes souvenirs sont exacts, et le modèle présenté au catalogue 1914 doit dater de 1911. Il faut rendre à César ce qui est à César. »



une nouvelle production GUZZI : le "GALLETTO" 150 cmc.

Moteur : monocylindrique à 4 temps, soupapes en tête chemisé.

Tête du cylindre : en alliage léger avec organes de commande des soupapes complètement couverts et à bain d'huile.

Alésage : 60 mm.

Course : 53 mm.

Cylindrée : 150 cmc.

Commande des soupapes : à poussoirs et culbuteurs.

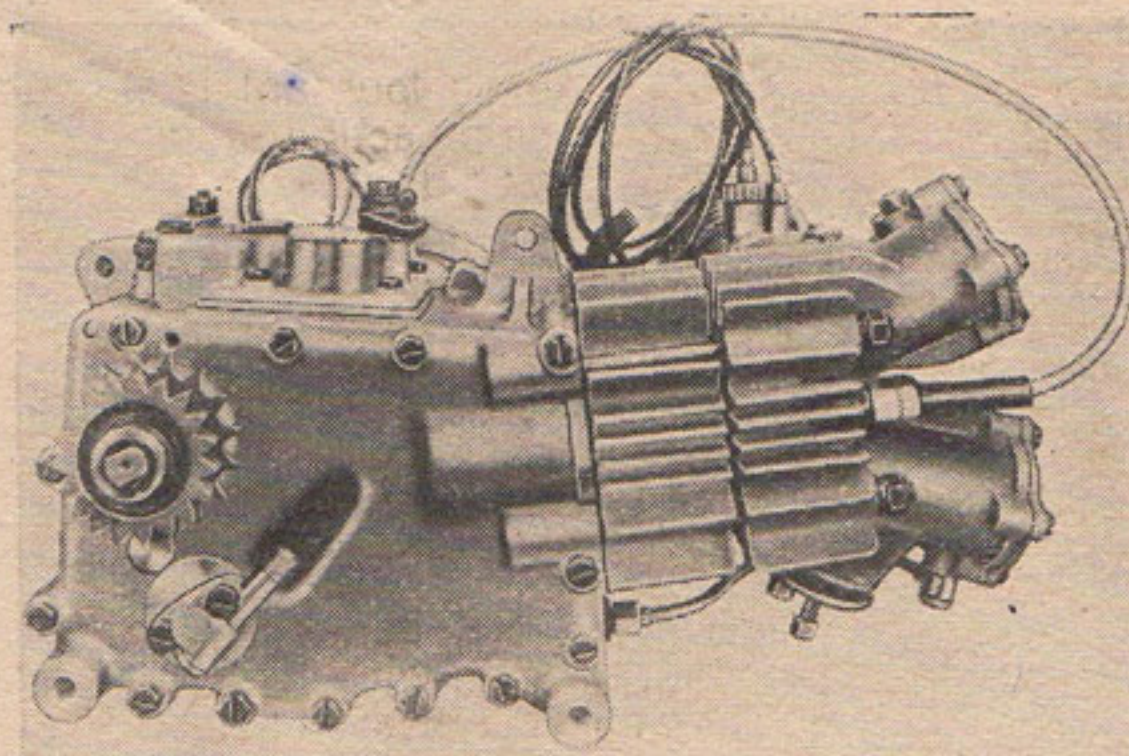
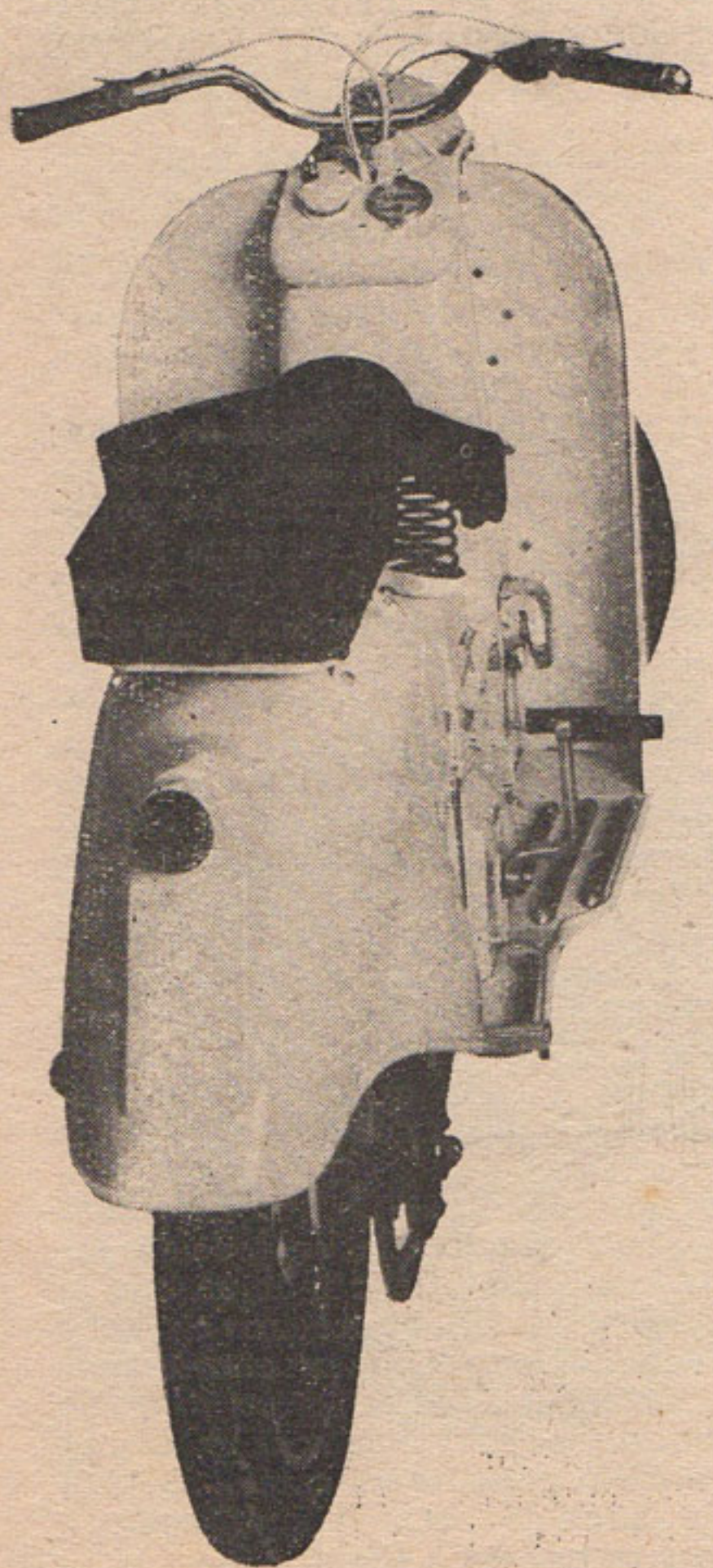
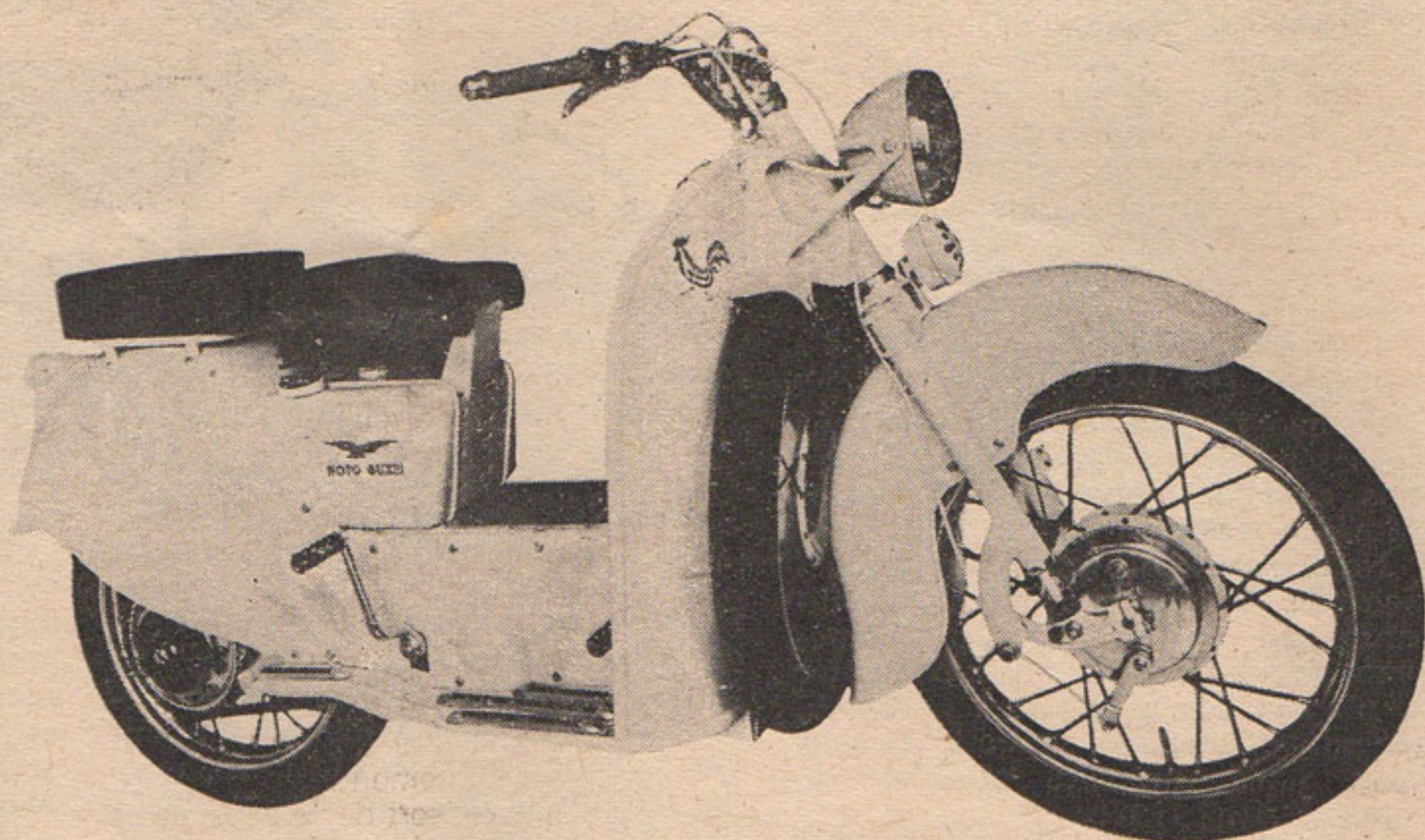
Rapport de compression : 1 : 6.

Puissance effective : HP. 6,4 à 5.200 tours.

Changement de vitesse : 3 vitesses par sélecteur au pied.

Rapports changement de vitesse : I = 1 : 2,72 — II = 1 : 1,80 — III = 1 : 1.

Lubrification : sous pression avec réservoir séparé.



Fourche : télescopique avec bras oscillants inférieurs.

Roues interchangeable : à rayons avec jantes 17x2 1/4 avec roue de secours.

Pneus : AV. 2,50x17, AR. 2,75x17.

Freins : en alliage léger à expansion commandés AV. à main, AR. à pédale.

Poids : environ 107 kilos.

Vitesse maximum : environ 80 km./h.

Installation électrique : avec volant-magnéto alternateur, convertisseur, batterie, phare antérieur, lampe arrière, avertisseur électrique.

Contenance réservoir d'huile : environ 3 l.

Contenance réservoir essence : 7 l. avec réserve communicante d'environ 1 l.

Consommation : 3 l.

Autonomie : environ 245 km.

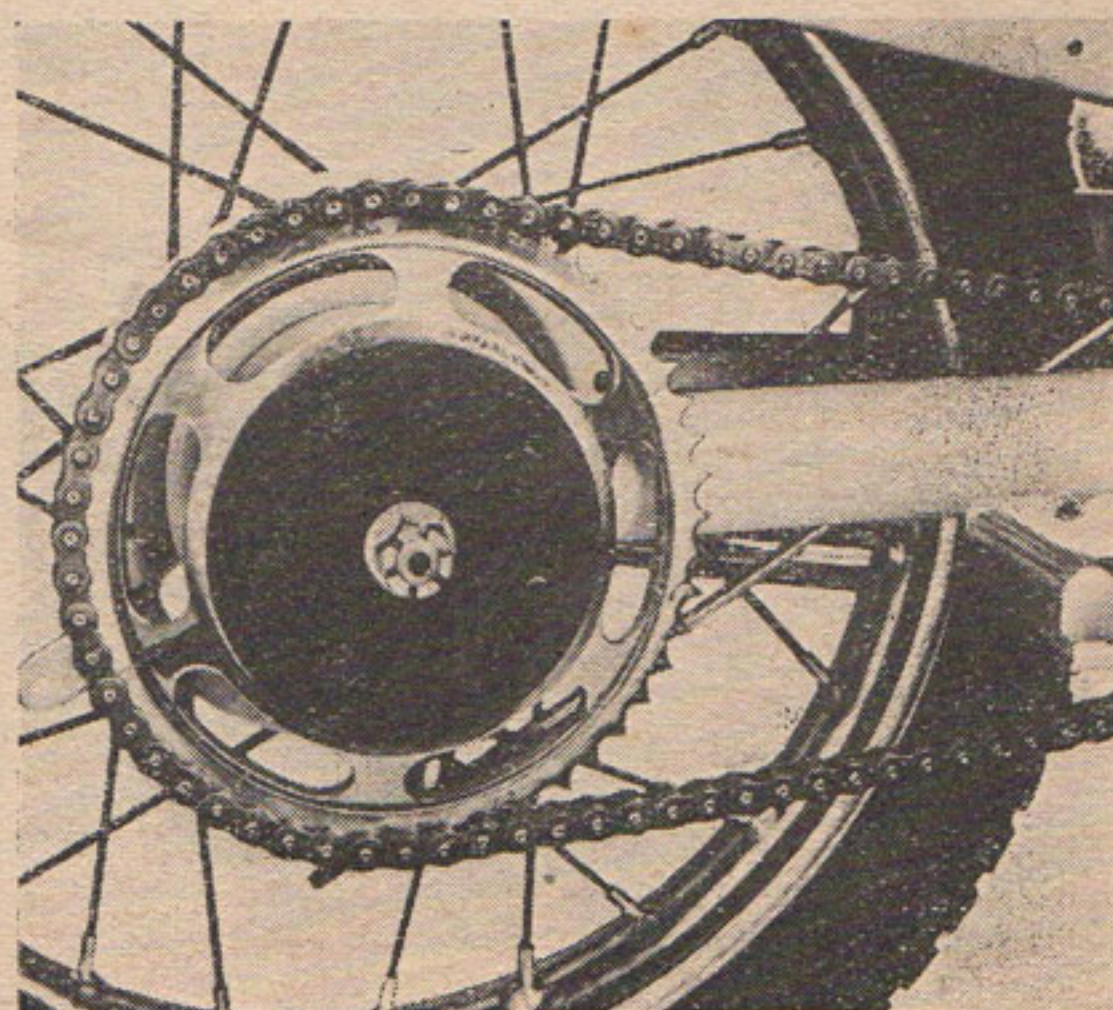
Allumage : par volant-magnéto alternateur, avec rupteur séparé sur l'arbre à cames.

Embrayage : disques métalliques à sec.

Transmission : par chaîne à rouleaux.

Cadre : avec suspension AR. élastique à bras oscillants avec ressorts en spirale sous carter placé au-dessus du moteur.

Amortisseur AR. : à friction réglable.



La «IMMÉ» R. 100

La « Immé » R. 100 est un vélomoteur élégant et léger satisfaisant à toutes les exigences.

Moteur de marque « Riedel » monocylindrique horizontal à 2 temps, à piston plat, 99 cmc. de cylindrée, adapté organiquement au cadre.

Rapport de vitesses à rendement puissant entre les dimensions de la course et de l'alésage de 47x52 millimètres. Cylindre en métal léger avec boîte coulée dans la masse et vilebrequin d'engrenage frontal. La faible course permet des vitesses de piston assez basses pour des régimes très élevés.

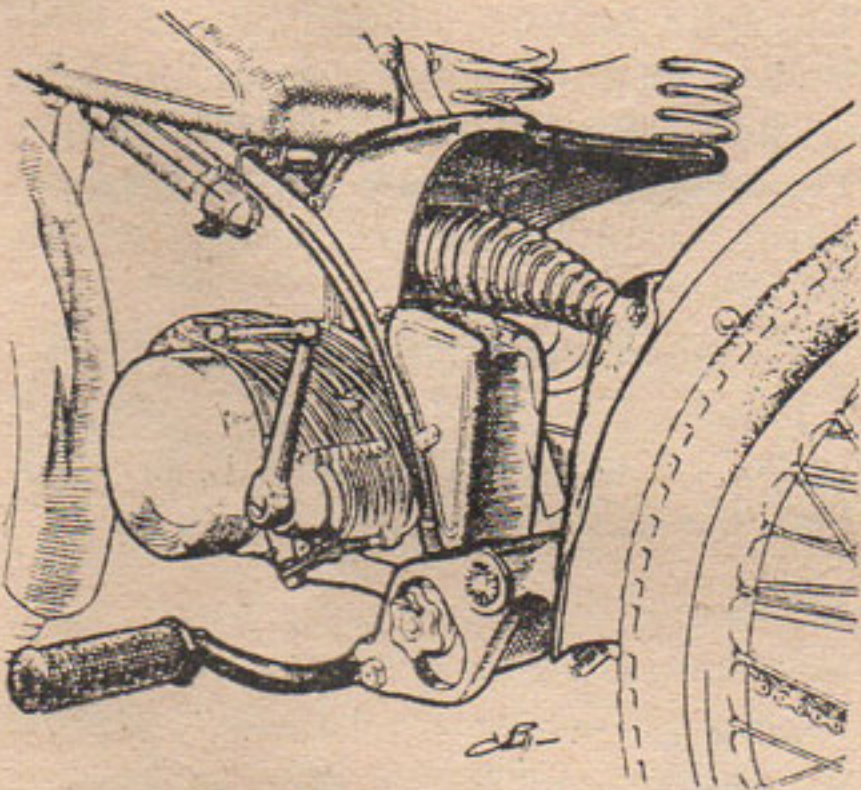
Puissance du moteur environ 4,5 HP. (5.800 tours par minute).

Vitesse maximum : près de 75 kilomètres à l'heure.

Consommation : environ 2 litres aux 100 kilomètres.

Installation d'éclairage « Noris » à allumage par magnéto, d'une puissance de 15 watts.

Avertisseur électrique.



Détail de la suspension arrière avec amortisseur réglable.

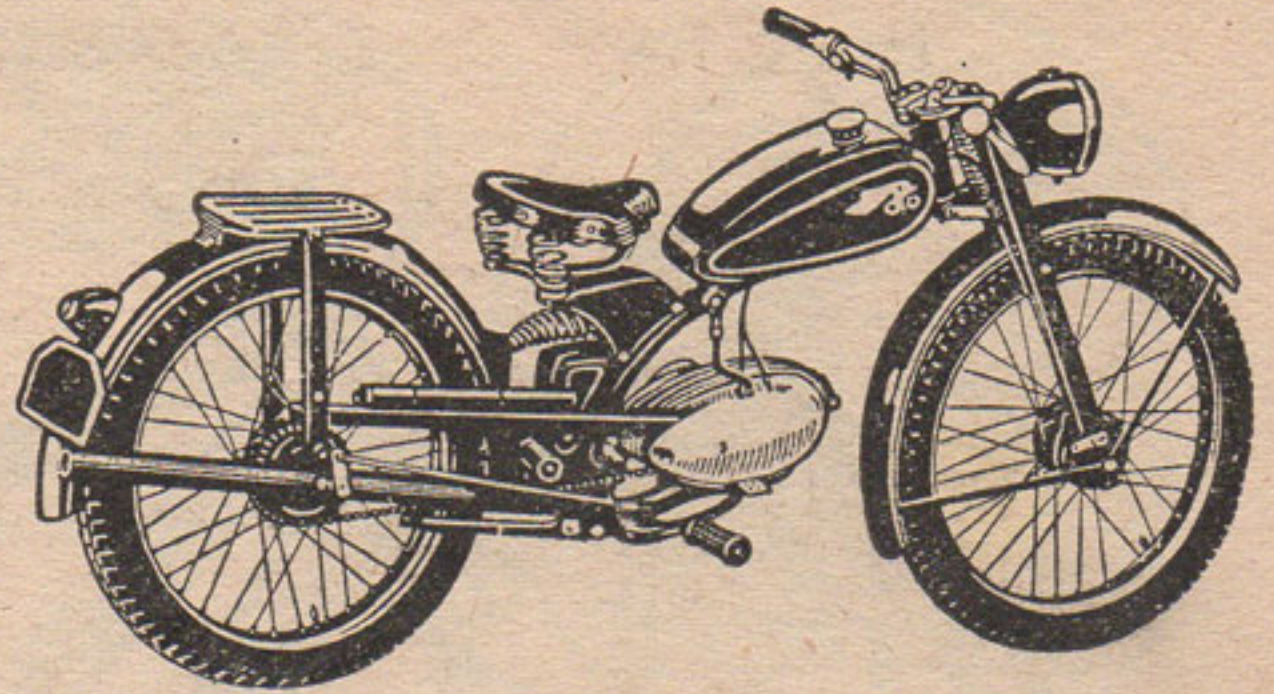
Commande de l'embrayage poignée tournante, avec accélération des trois vitesses sur le guidon.

Rapport de démultiplication : 1^{re} vitesse, 3,67 à 1; 2^e vitesse, 1,67 à 1; 3^e vitesse, 9,51 à 1; point mort, 1 à 1.

Cadre en un tube, en tubes surdimensionnés d'acier de haute précision. Garantie de trois ans pour les tubes du cadre et les essieux.

Roue avant suspendue non suivant l'usage habituel, mais d'une manière analogue aux trains des avions, fixée unilatéralement à un tube central, dont le profil fermé, sans peser d'avantage, est pour le moins aussi stable que deux profils ouverts. Le tube de support de la roue arrière sert en même temps de tuyau d'échap-

On s'habitue vite à ce cadre surprenant au début par ses solutions hardies.



pement avec silencieux logé à l'intérieur, et queue d'échappement.

Sur une route accidentée, la suspension par ressort de la roue avant garantit au motocycliste une stabilité sans la moindre secousse.

Le moteur et la roue AR. oscillent sur une partie commune du cadre autour d'un point de rotation central. Les amortisseurs de choc, lamellés, pour les ressorts de roues avant et arrière peuvent être réglés facilement avec la main. Grâce aux repose-pieds réglables, le motocycliste est assis confortablement. Sous la suspension par ressort de la roue arrière se trouve la batterie. En marche la batterie est rechargée automatiquement par un redresseur placé dans le phare.

Embrayage en tournant la poignée gauche, celle-ci actionne en même temps le levier de vitesses.

Un levier oscillant adapté au cadre principal supporte la roue arrière et le moteur. De la sorte, la distance entre le pignon denté de la chaîne du moteur et la roue pour la chaîne arrière reste constante, pendant que la suspension par ressort est en action.

Le revêtement du carburateur empêche le brouillard d'huile de souiller le pantalon du motocycliste.

Les généreuses dimensions des

parties du cadre et des essieux garantissent une sécurité absolue. Même sur les routes lisses et glissantes, cette machine légère et basse présente d'excellentes qualités de marche.

Le tachymètre est monté dans le phare.

Selle grande et souple, à ressorts « Pagusa », avec dessus de selle double en caoutchouc.

Par opposition aux freins à mâchoires traditionnels il y a des freins à rubans, à serrage intérieur, présentant divers avantages : simplicité, surface de freinage plus grande et pression plus uniforme de la garniture du frein contre le tambour.

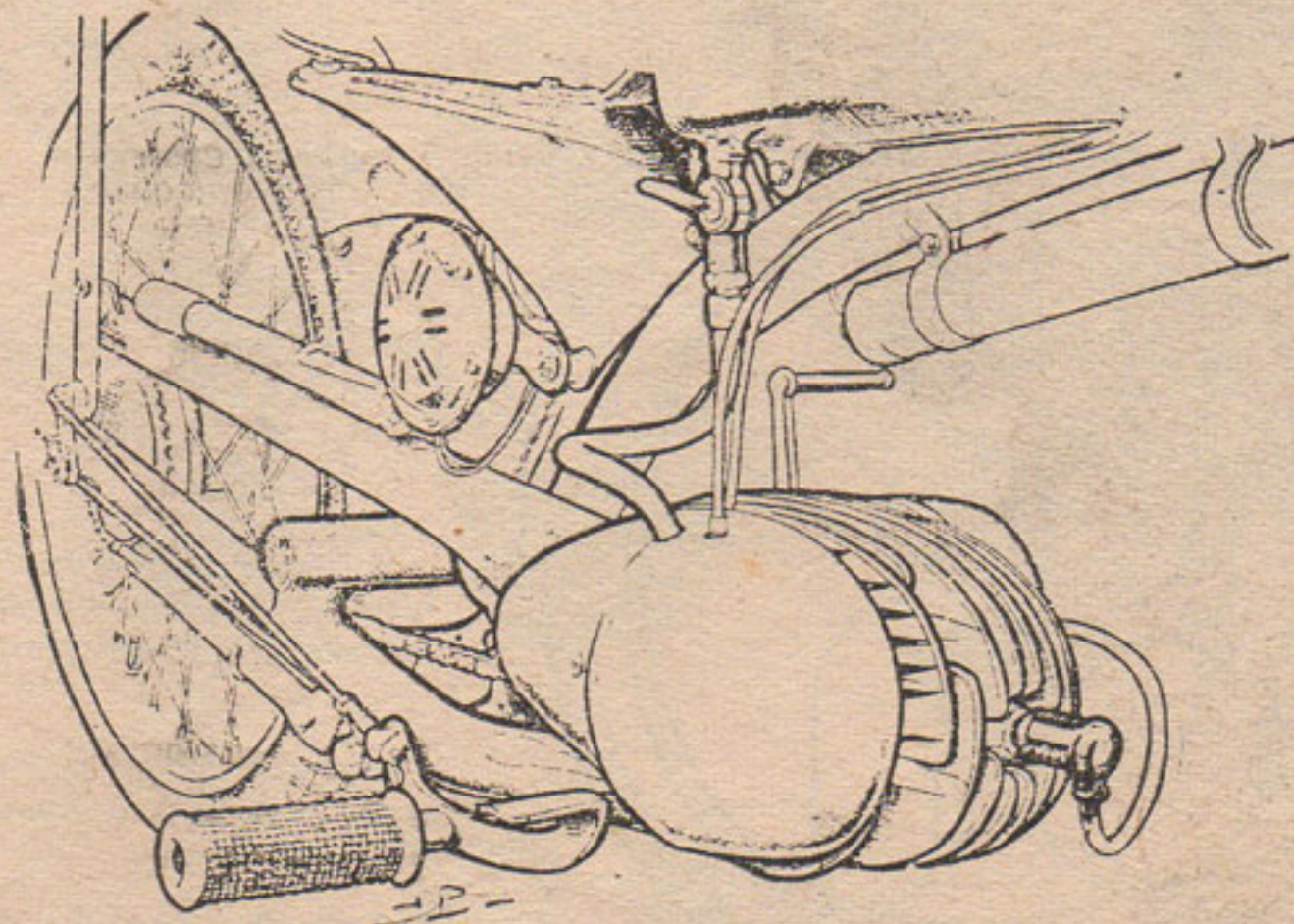
Coffre à outils encastré dans le réservoir à essence.

Antivol à la tête de direction.

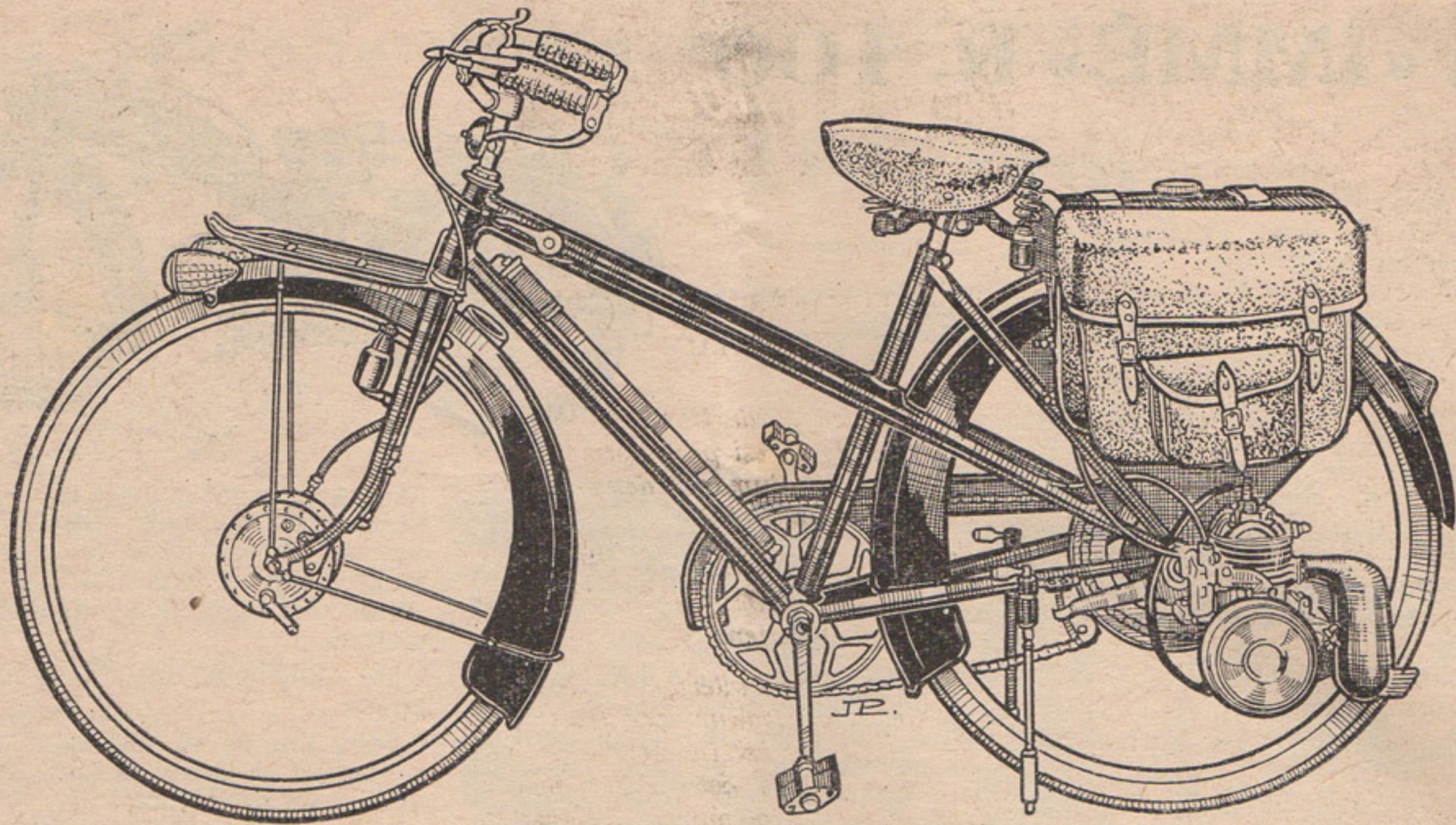
Poids : 65 kilos, vide.

Après avoir dévissé 3 écrous, on peut démonter les roues rapidement et sans peine, ce qui se fait latéralement et sans enlever la chaîne. Pour démonter la roue arrière il faut repousser le support de porte-bagages après avoir desserré l'écrou de l'essieu. La roue avant et la roue arrière sont interchangeables.

Empattement : 1 m. 295; dimensions des pneus : 25x19; dimensions des jantes : 2x19.



Le moteur et son cadre formant tuyau d'échappement.



Le Cyclomoteur VIEL

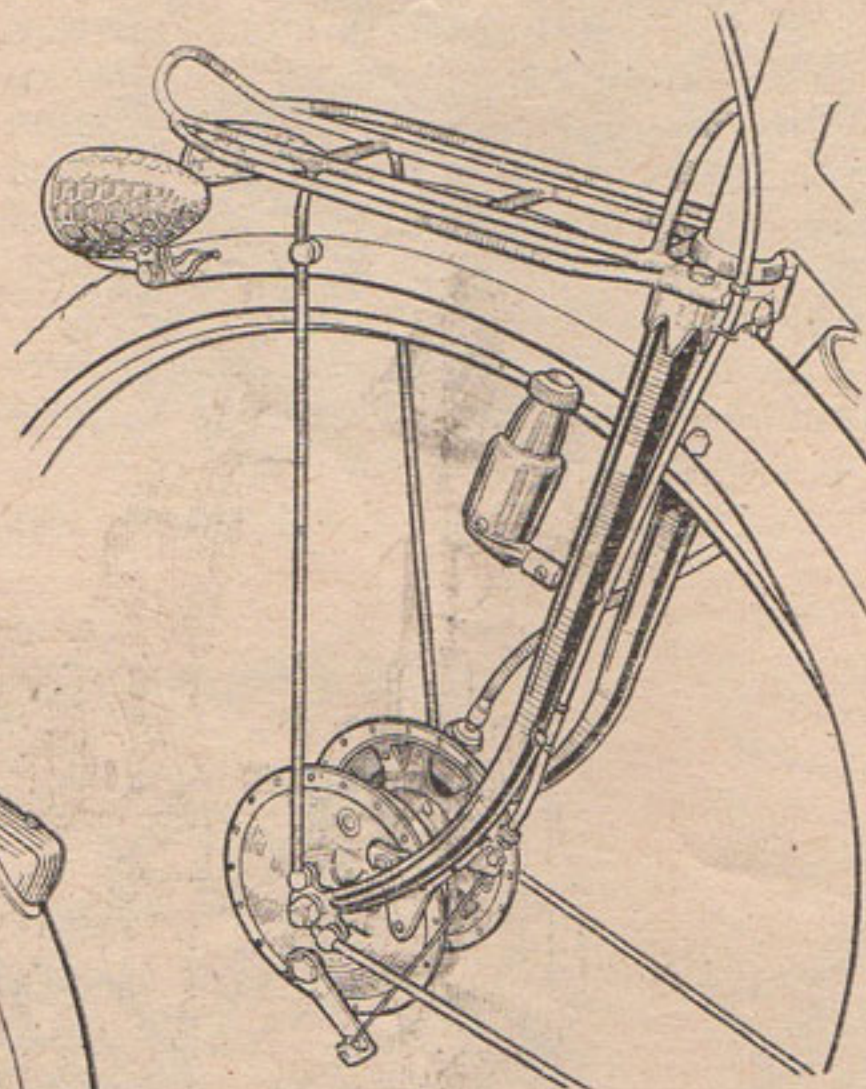
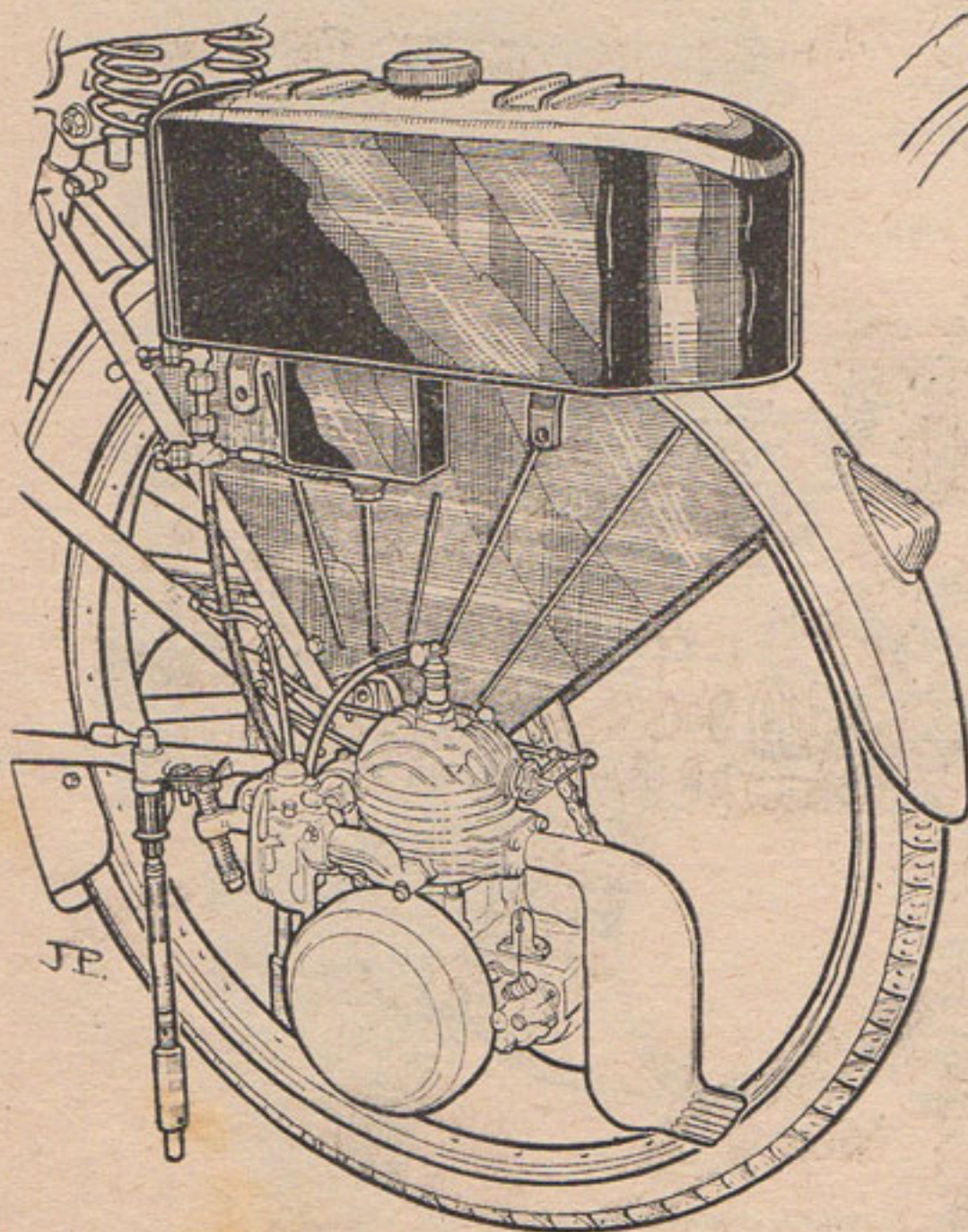
Réalisé d'une façon luxueuse par M. Viel l'ingénieur bien connu, le cyclomoteur est doté de perfectionnements de détails qui rendent son emploi particulièrement agréable.

Le moteur « VAP 3 » équipé du carburateur Viel est parfaitement au point. Grâce aux béquilles latérales le démontage s'effectue très rapide-

ment. Dérailleur trois vitesses, éclairage électrique de luxe. Les tambours de freins de grandes dimensions assurent des arrêts impeccables.

La selle souple suspendue en trois points, le guidon harmonieux et bien en main assurent le confort du pilote. De larges garde-boue à bavolets assurent une bonne protection en cas de pluie.

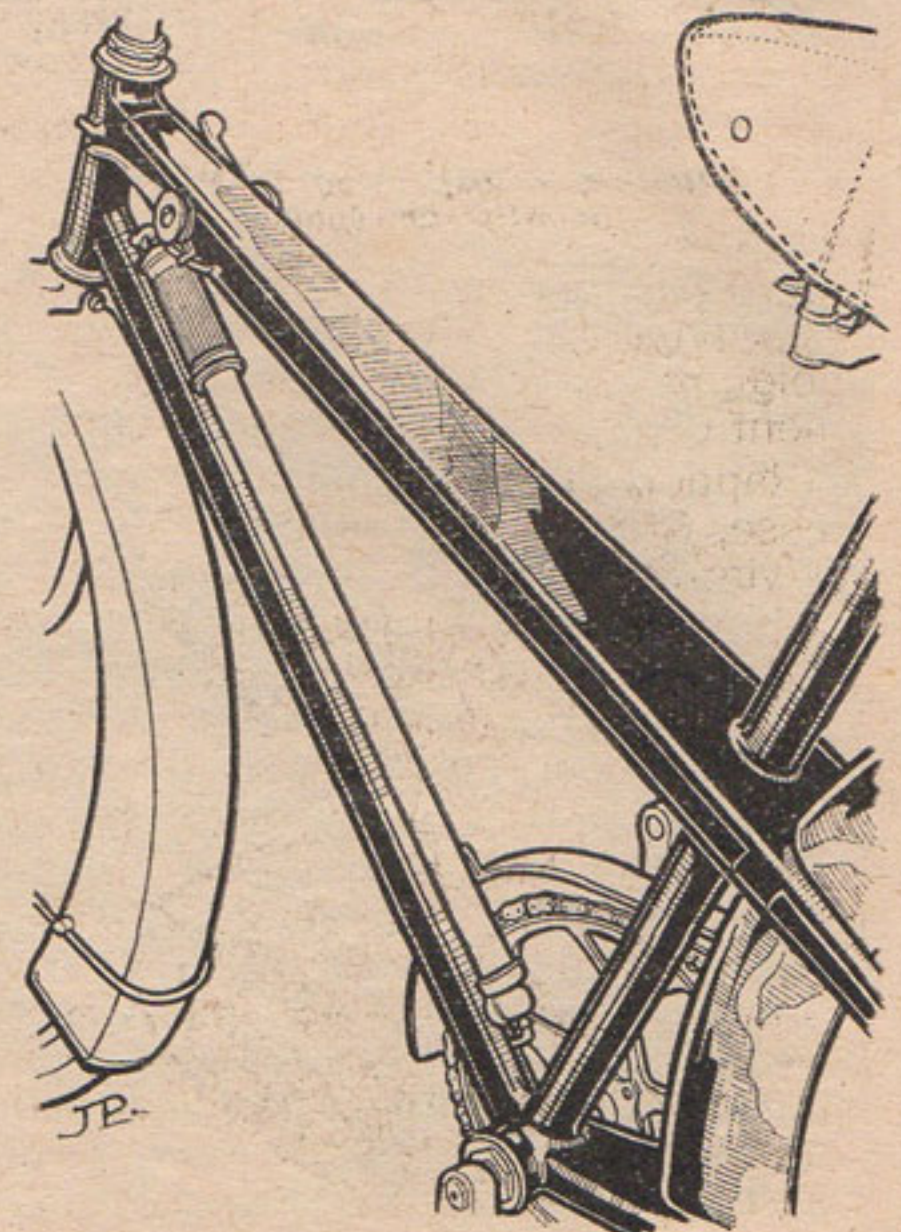
Le cadre est renforcé ce qui donne à l'ensemble une tenue de route parfaite, on oublie totalement la position du moteur en porte à faux.



A gauche: Remarquer l'imposant réservoir d'essence et sa réserve commandée par le deuxième robinet.

Ci-dessus: Noter le porte-bagages et la commande de compteur.

A droite: Le cadre particulièrement renforcé.





LE PARE-BRISE DE LA SOCIÉTÉ STÉPHANOISE

Cette maison, spécialiste du cycle et de la moto, lance un pare-brise bien étudié et très efficace. Il existe en deux modèles : pour fourche à parallélogramme et pour télescopique, tous deux d'un montage également facile.

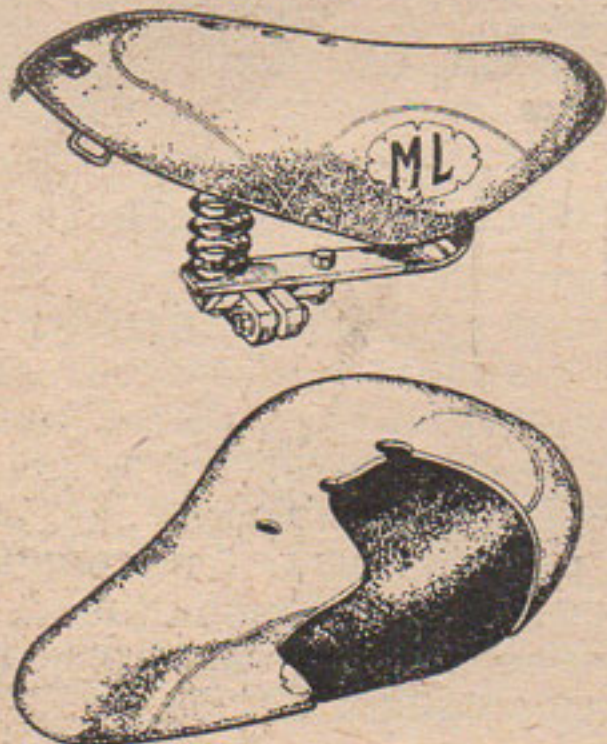
En tube léger soigneusement travaillé et émaillé, il donne au rhodoïd de 8/10° un galbe qui abrite complètement le pilote contre vent et pluie.

Le modèle pour parallélogramme vaut moins de 2.500 francs, celui pour télescopique 2.680 francs. Il est donc, malgré son impeccable présentation et son excellente technique, d'un prix très abordable.

UNE SELLE CONFORTABLE POUR LES CYCLOMOTEURS

La selle antichoc « La Vizilloise » réalisée pour le cycle et le cyclomoteur présente sous une forme classique des avantages qui attestent le soin que son inventeur, M. Marmonnier, de Vizille, a apporté à sa réalisation.

La suspension est assurée par un ressort en épingle à cheveux entre les branches duquel est placé un ressort à boudin, compensateur. Ainsi la suspension s'équilibre d'elle-même suivant le poids du cavalier et l'état de la route. Mais le confort est encore accru par un coussin en micro-poreux, maintenu par le dessus de selle en vachette, moulé.



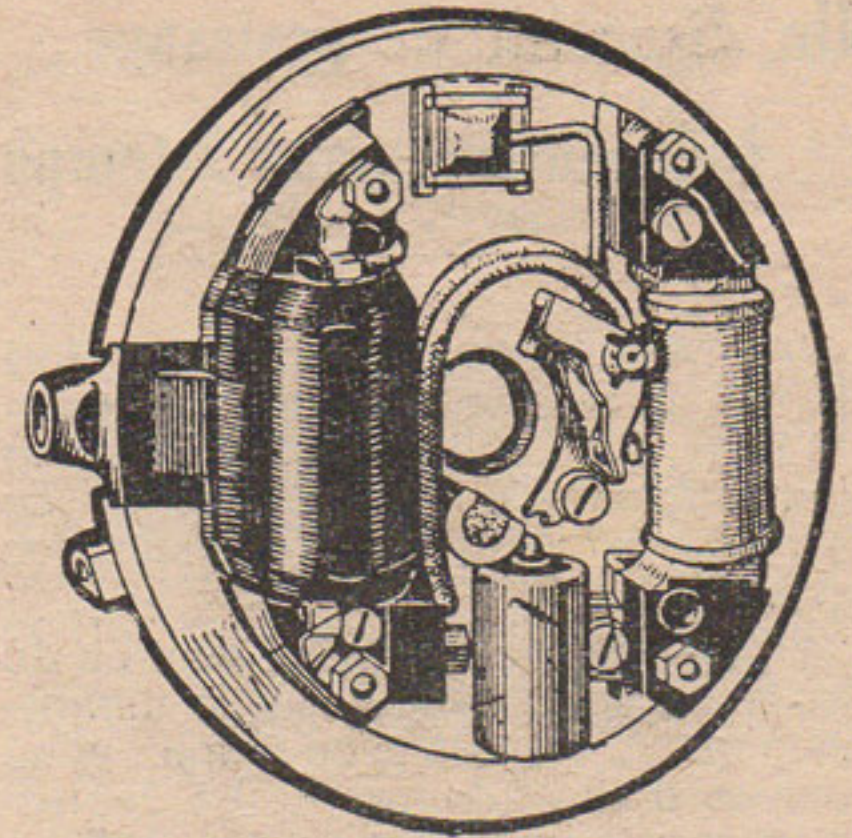
LES VOLANTS MAGNÉTIQUES « WAGÉOR »

Parmi les productions de Wagéor le volant V. 15 est plus spécialement destiné à l'allumage des moteurs de 30 à 75 cmc.

Cet appareil robuste est d'une grande simplicité de construction et facile d'entretien.

Ses organes intérieurs, bobines rupteur, condensateur sont fixes; son rotor monobloc est indéformable, ses aimants, masses polaires et moyeu étant insérés à la coulée. Aimants en alu-fer-nickel, sans risque de désaimantation; bobine H. T. logée dans un boîtier hermétique, en isolant moulé formant prise de courant, à l'abri des intempéries et parfaitement isolé électriquement. Le condensateur est également abrité dans un boîtier étanche.

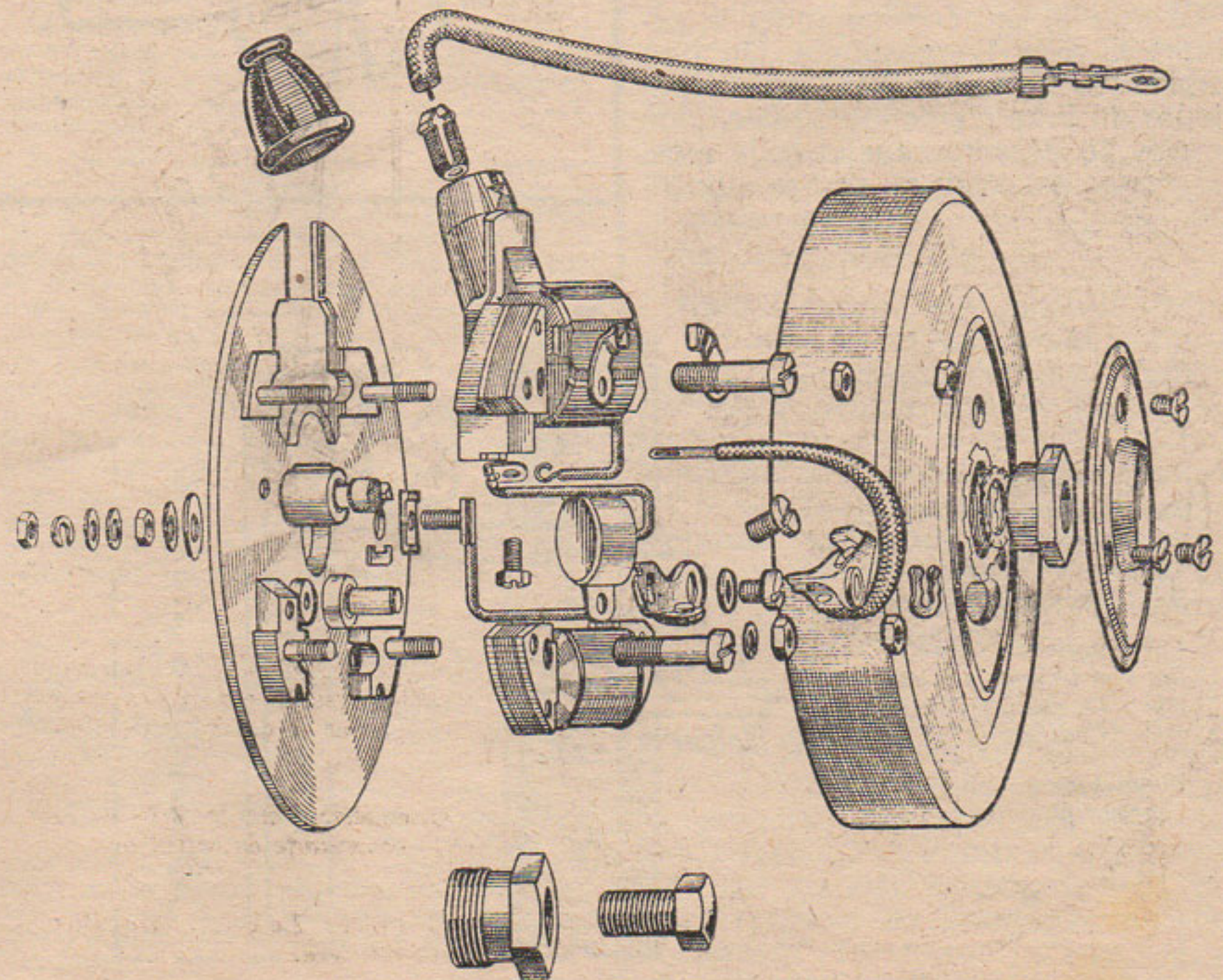
Le rupteur, qui se règle au tournevis, est à l'abri des projections d'huile.



Le recouvrement du rotor sur le stator assure une étanchéité rigoureuse.

L'entretien se borne, outre les réglages peu fréquents des vis platinées, à déposer une goutte d'huile tous les 2.000 kilomètres sur le feutre graisseur et dans le trou central prévu sur l'axe du rupteur.

Le Wagéor est monté sur nombre de moteurs auxiliaires dont il assure avec une régularité que les constructeurs se plaisent à reconnaître, l'allumage et l'éclairage. C'est une production des Ateliers de la Vence et de La Fournaise.



Un dispositif de graissage indépendant pour 2-temps

L'APPAREIL proprement dit est fixé sur un réservoir à huile de graissage, en aluminium, à section rectangulaire, d'une contenance de 0 l. 900 environ, de façon à former bloc avec lui.

L'huile de graissage est aspirée du réservoir O au moteur par la dépression qui se crée dans ce dernier et au moyen d'une tubulure T. La dépression se décompose en deux parties : l'une agissant au-dessous du piston B et l'autre autour de ce même piston.

Au-dessous du piston, la dépression attire ce piston vers la partie inférieure du cylindre C et, par suite, on obtient l'obstruction plus ou moins accentuée de l'orifice A pratiqué à la partie supérieure du cylindre.

Autour du piston, la dépression aspire l'huile qui s'écoule par l'orifice A.

Plus le moteur tourne vite, plus la dépression s'affaiblit. Du fait de cet affaiblissement, le piston a tendance à remonter sous l'action du ressort R.

En remontant, le piston découvre l'orifice A de façon inversement proportionnelle à la dépression. Il s'ensuit que, plus le moteur tourne vite, plus l'écoulement de l'huile est important. C'est là l'un des buts recherchés (proportionnalité entre la vitesse et le graissage). Sur le circuit de l'huile entre le réservoir et l'orifice A, il a été posé un voyant E, avec carreau en verre, pour permettre le comptage des gouttes d'huile.

Le trou T1 fait communiquer le cylindre C avec l'atmosphère. Un trou capillaire K, pratiqué à la partie supérieure du tube d'amenée d'huile, joue le rôle de désamorçeur et évite ainsi un risque éventuel de siphonnage (il

UN MANTEAU POUR MOTOCYCLISTES

Tailleurs sportifs et sportifs motocyclistes (une étincelante Matchless l'atteste), il était logique que les « Nova-Sport brothers » se préoccupassent de l'équipement de leurs frères sur deux roues.

Pratiquants et maîtres coupeurs, forts ainsi d'une double expérience, ils étaient on ne peut mieux qualifiés pour réaliser sans le secours de quiconque un imperméable à la fois pratique et élégant, bien adapté à la



moto, tout en restant élégant pour la ville. Voici quelques croquis du prototype que, comme les constructeurs, ils nous ont confié à l'essai. La protection est indéniable, l'adaptation révèle des connaisseurs; nous nous sommes mis d'accord sur quelques menus détails et avons tout lieu de penser que le modèle définitif qui va sortir, lui aussi, en série contrôlée, apportera abri, confort et parfaite aisance de mouvements à ceux qui roulent par tous les temps.

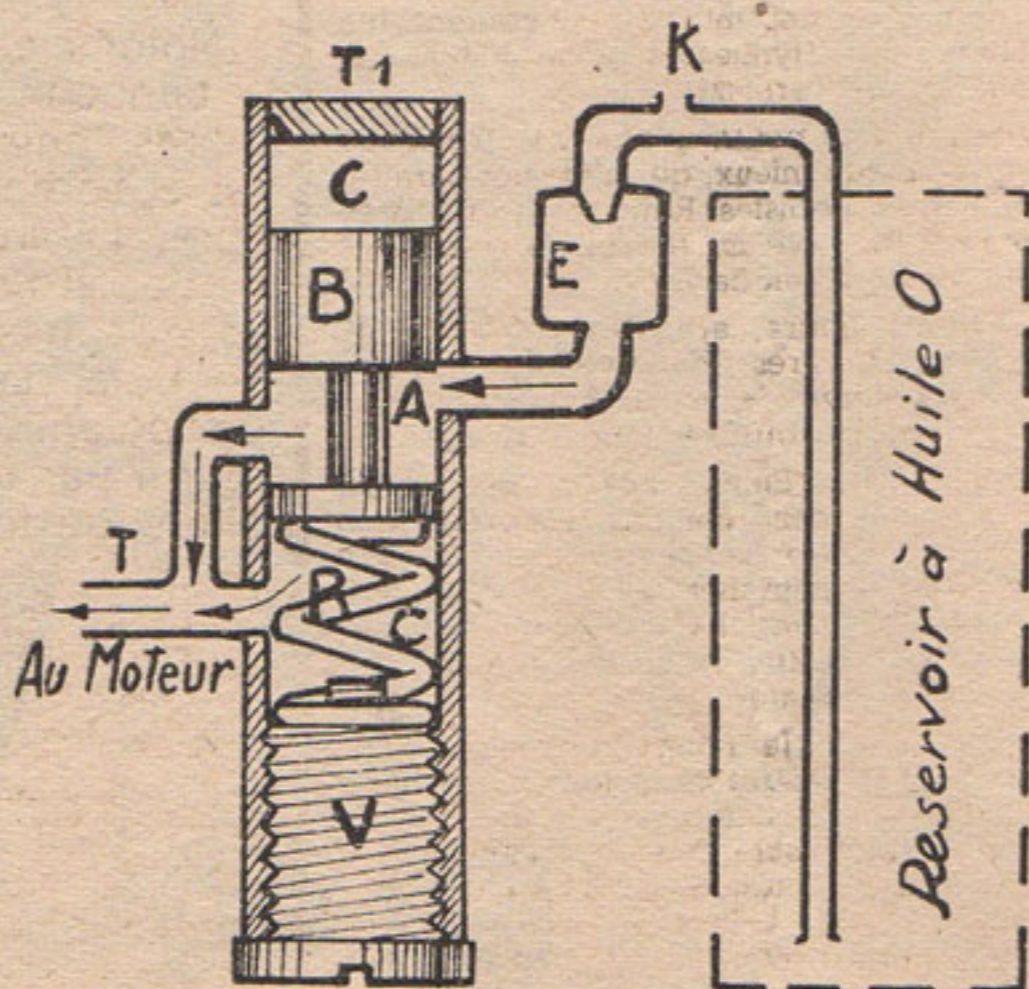


Schéma
du graisseur-régulateur
inventé et mis au point
par M. Martin,
ingénieur à la S.N.C.F.

Cet appareil est déjà utilisé sur certains vélomoteurs en service à cette Compagnie.

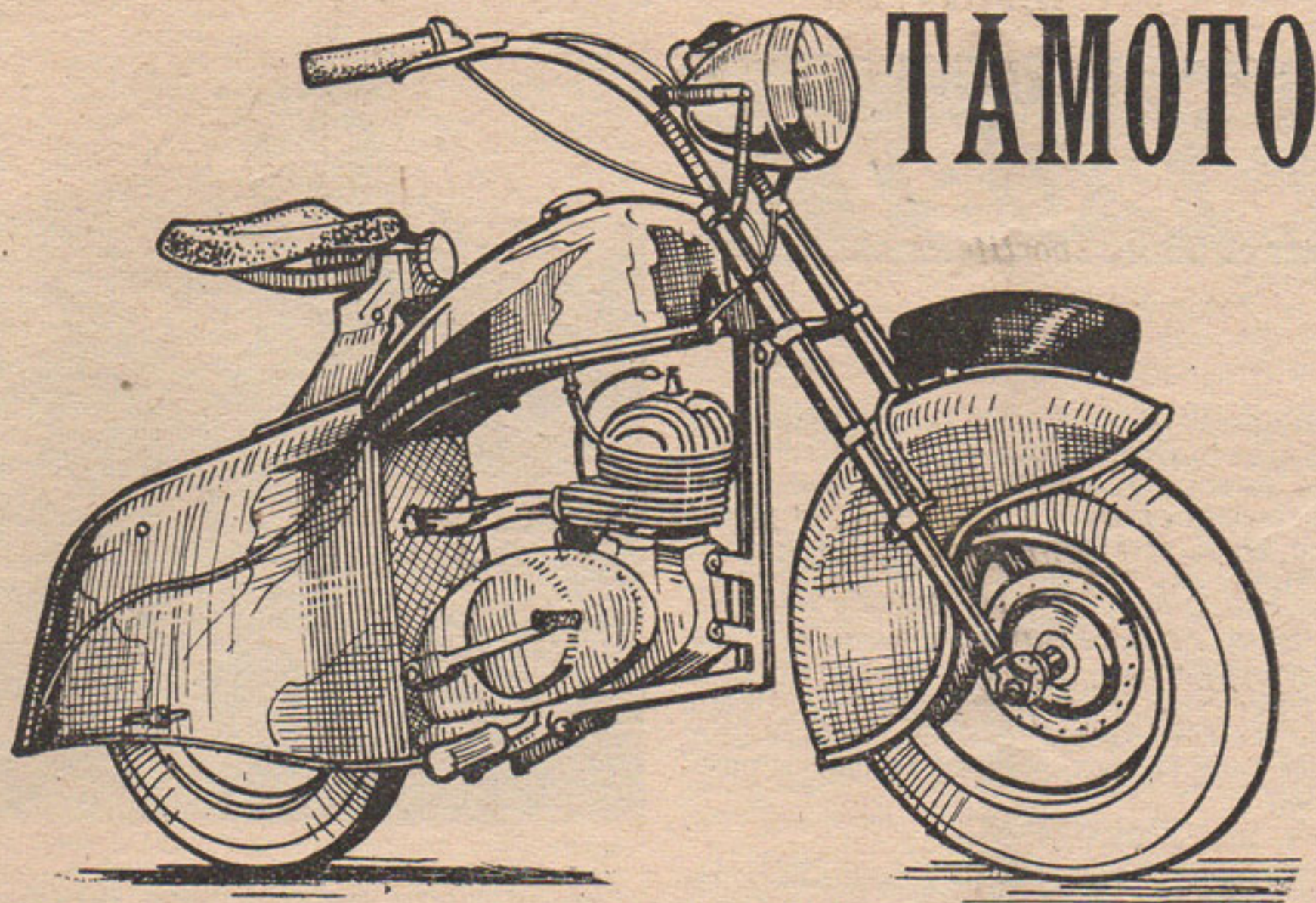
Nous sommes en pourparlers pour un essai.

conviendra, par mesure de précaution, de ne pas l'obstruer). La vis V permet de tendre plus ou moins le ressort R.

Il peut être nécessaire de procéder au réglage de l'appareil en cas de changement de qualité d'huile de graissage, ou bien lors du changement de saison (hiver-été).

Ce réglage s'effectue à l'aide de la vis V.

La consommation normale à la vitesse maximum du moteur correspond à environ 14 gouttes d'huile à la minute. Avec ce débit, il se peut que de l'huile pure s'écoule en gouttelettes par les tuyaux d'échappement; dans ce cas, le conducteur peut, après familiarisation avec l'appareil, réduire la consommation d'huile.



Combinant les avantages du vélomoteur et ceux du scooter, c'est un 125 cmc. à moteur Ydral.

Nous avons fait une brève allusion dans notre compte rendu de Salon à cette machine vraiment originale et présentant des solutions bien personnelles dénotant la recherche indéniable de solutions susceptibles de procurer au conducteur, confort, aise et protection.

Nous ne pourrions pas dire qu'il s'agit d'un vélomoteur, non plus d'un scooter, mais il y a de l'un et de l'autre. Le constructeur a visiblement cherché à concilier les avantages des deux tendances.

Du vélomoteur nous notons la position normale du moteur au centre du cadre, surmonté d'un réservoir entre fourche et selle et repose-pieds.

L'arrière par contre s'apparente au scooter : il est complètement caréné jusqu'à l'axe des roues. A l'avant, le guidon et le garde-boue très enveloppant sont aussi du genre scooter; également les roues de petit diamètre et forte section : 270 x 90.

Le constructeur a fait appel, pour équiper son cadre, au moteur Ydral de Lardy 125 cmc. 2 temps, piston plat, bloc à 4 vitesses et sélecteur au pied, que nos lecteurs connaissent bien.

Ici, cependant, le cylindre a fait un demi-tour ce qui a permis des tubes rectilignes aboutissant aux silencieux à l'intérieur du carénage, mettant ainsi le conducteur et le passager éventuel à l'abri de toutes les projections de l'échappement.

La suspension est bien assurée à l'avant par une fourche télescopique à ressort et huile, à l'arrière par une selle compensée réglable.

Notons encore de généreux freins à tambour, le moyeu avant à roulements annulaires; l'arrière, démontable, à broche; un porte-bagages tubulaire, prévu pour siège arrière, prolongé par une sacoche très accessible et à la base du cadre une béquille centrale. Les gaz sont commandés par poignée tournante; l'éclairage est fourni par le volant magnétique avec phare de fort diamètre.

En conclusion : après la lignée moto et la lignée scooter, la lignée Tamoto, première-née du genre, s'offre aux amateurs de deux roues. Elle surprendra vraisemblablement les conservateurs et traditionalistes, mais elle est appelée à séduire ceux qui recherchaient les avantages qui sont justement sa raison d'être. Nous aimerions assez l'essayer, nous aussi.

Si nous parlions d'autres choses



J'avais fait sa connaissance d'une façon peu banale, sur les quais, devant une de ces boutiques où l'on vend toutes sortes de bêtes dites familières et comprenant la souris blanche, l'ara et le chat tigré en passant par les grenouilles et les tortues.

Je m'amusais à contempler un aquarium plein de petits poissons de formes et de couleurs diverses, lorsqu'il me parla :

— N'est-ce pas admirable, me dit-il, cette richesse de coloris, ainsi harmonieusement posée sur tant de grâce?...

J'ouvrais de grands yeux ahuris, mais il enchaînait avec un lyrisme si sincère, qu'il aurait été indécent de sourire.

— Et voyez cette science innée du rythme et de la composition. Si cet aquarium était une scène, monsieur, ce n'est pas de l'enthousiasme, mais du délire qui vous ferait hurler devant ces merveilleux danseurs...

Vous voyez ça d'ici!...

J'étais plutôt interloqué, mais pas du tout inquiet. Mon homme n'avait l'air ni exalté, ni souffrant, il ressemblait à un monsieur comme les autres, atteint d'une cinquantaine d'années et d'un lyrisme aquariophile intarissable.

Il était bien vêtu, avait même l'air distingué, et comme aucune lueur inquiétante ne dansait dans ses yeux gris, je ne jugeais pas utile d'appeler Police-secours, et je décidais au contraire de rester.

J'avais évidemment perdu le fil de la conversation, mais ça n'avait pas du tout d'importance puisque mon rôle se bornait strictement à écouter.

— ... Et d'une intelligence pas si embryonnaire qu'on se plaît généralement à le dire. Du reste, si vous voulez me suivre, je vous en donnerai la preuve.

Et le voilà qui me prend par le bras, et m'entraîne, tout en discourant sur l'admirable instinct paternel du poisson que vous et moi appelons « Combattant », et qu'il nommait avec tendresse : *Betta Splendens*!

L'un parlant, l'autre écoutant, nous arrivons rapidement à destination : une vieille maison dans une vieille rue de la Cité, deux étages, une entrée; mon hôte me précède, ouvre une porte, et me dit : « Regardez! »



J'entre, et instinctivement donne un coup de talon sur le sol pour remonter à la surface.

Je me trouvais dans une pièce entièrement tapissée d'aquariums habités de poissons de tailles et de couleurs les plus diverses, le tout éclairé de rampes, agrémenté d'algues, de bulles d'air, et d'un glouglou continu.

J'avais vaguement l'impression d'être déplacé avec mes habits de terrien. « Si j'avais su, pensais-je, j'aurais mis mon scaphandre. »

Comment décrire la visite de cette pièce?

La maître de céans me promenait d'un mur à l'autre, discourant inlassablement sur ses pensionnaires qu'il semblait connaître individuellement avec leur caractère intime, leur âge et leur généalogie.

Je passais sous sa conduite, du *Carassius Auratus* qui a de longues nageoires en voile et des yeux en télescope, au *Xiphophorus Helleri* qui serait banal sans l'éperon dont s'orne son appendice caudal, et de là au *Tetra* rouge, puis au *Tetra* noir, qui portent respectivement les noms barbares de *Hyphessobrycon Flammeus* et *Gimnochorimbus Ternetzi*!...

Il y en avait de tout petits, grouillants, frétilants et flirtant à qui mieux mieux, qui n'étaient paraît-il que de vulgaires *Lebistes Reticulatus*; d'autres tout de velours noir vêtus, et qui se trouvaient être en plus des *Mollienisia Latipima*...

Au bout d'une heure, après avoir passé en revue nombre d'autres *Platypoecilus*, *Pterophyllum* et *Tanichthys* de moindre importance, j'étais complètement abruti, épuisé, noyé!

Enfin, après bien des congratulations, des promesses de se revoir, je me suis retrouvé sur la terre ferme, avec le sentiment très net que je devais sentir la marée.



Je rentrais chez moi, en faisant un détour pour éviter la Seine, ses eaux et ses pêcheurs, me mis à table..., et donnais ses huit jours à ma vieille cuisinière qui voulait me servir, ce soir-là, des huîtres et une sole meunière, sous le futile prétexte que nous étions un vendredi.

MARC.



COURSE SUR PRAIRIE

Les conseils d'administration du Stade Municipal de Montrouge et du Motor-Club avaient organisé ce jour une course sur prairie. Malheureusement la température peu clémente ne favorisa guère la réunion. Pluie, froid, grêle, neige augmentèrent les difficultés des coureurs.

La catégorie 250 cmc. ouvre la réunion. Cinq concurrents au départ : Mélioli, Adnet, Manguier, Charpentier et Lerouge. Après avoir mené très brillamment pendant 19 tours sur 20 que compte cette épreuve comme d'ailleurs toutes les autres, Mélioli victime d'un gicleur bouché laisse la première place à Adnet.

1. Adnet; 2. Mélioli; 3. Manguier; 4. Charpentier.

350 cmc., 20 tours. — Boisserie et Brûlé mènent une course splendide et sont nettement plus rapides que les autres coureurs, à mi-course ils ont environ 300 m. d'avance. Les deux hommes sont à une dizaine de mètres l'un de l'autre. Peu à peu Boisserie se détachera de Brûlé et augmentera son avance. Les 3^e et 4^e places sont tenues par Desmoulin et Brocherieux, nettement en progrès. Remarqué Lamine qui marche fort bien en terrain gras. Mais Boisserie à des ennuis et se fait rattraper et dépasser.

1. Brûlé; 2. Desmoulin; 3. Brocherieux; 4. Boisserie.

3^e Course 500 cmc., 20 tours. — Au départ Roger Bonin, Perlin, Blat, Huc, Brûlé et... surprise pour tous... Pierre

Monneret. Perlin prend la tête mais doit la céder presque aussitôt à R. Bonin très en forme qui prend tout de suite une belle avance. Puis Huc prend la 2^e place. Le train est très rapide et les bûches nombreuses. Perlin s'arrête au 6^e tour, ennuis de chaîne. Bonin bûche à son tour ainsi que P. Monneret. A ce moment Huc est en tête avec une belle avance sur Blat et Brûlé qui à son tour passe Blat. Bonin qui s'était retrouvé dernier remonte tour par tour et terminera en troisième position.

1. Huc; 2. Brûlé; 3. Bonin.

Malgré la pluie et la neige cette épreuve est emmenée à toute allure par G. Brassine qui mènera de bout en bout. Très belle course de Hoffletter qui finit 3^e malgré des ennuis de boîte de vitesse. Drillon très régulier fera 2^e.

1. Brassine; 2. Drillon; 3. Hoffletter.

Finale 350-500, 15 tours. — Donnée après un long entracte provoqué par le mauvais temps, Adnet et Mélioli partent en 250. Au bout de deux tours Mélioli s'arrête puis repart mais ne finira pas. Boisserie ne marche pas fort bien. Hoffletter s'arrête au 3^e tour, sa boîte lui refusant tout service. G. Brassine est en tête et ne sera jamais inquiété. Très belle course de Huc et Lorillère.

1. Brassine; 2. Huc; 3. Lorillère; 4. Adnet; 5. Drillon

Interviewé après sa course où rappelons-le il s'est comporté fort honorablement pour un débutant, P. Monneret



Pierre Monneret après sa course bavardant avec notre reporter.

nous avoue avoir eu beaucoup de mal à tenir sa machine, ses poignets récemment fracturés à Montlhéry le faisant beaucoup souffrir. Nous ne pouvons que souhaiter revoir P. Monneret prochainement au cross.

DU SPORT A LA CROIX-DE-BERNY

Le 16 avril, à 14 h. 30, aura lieu au Vélodrome de la Croix-de-Berny une grande réunion motocycliste.

Au programme :

Dirt-track avec Fernand Meynier, champion du monde. Moto-cross avec les meilleurs amateurs de la région parisienne. Courses des bolides avec les meilleurs spécialistes.

MOTO-CROSS A ALGER

La capitale de l'Algérie possède enfin son terrain de moto-cross. L'inauguration en a été faite le 19 février écoulé, suivie par une série d'épreuves où toutes les cylindrées étaient représentées.

Le succès remporté a dépassé toutes les prévisions. Succès bien mérité d'ailleurs tant par la parfaite organisation que par la qualité du spectacle.

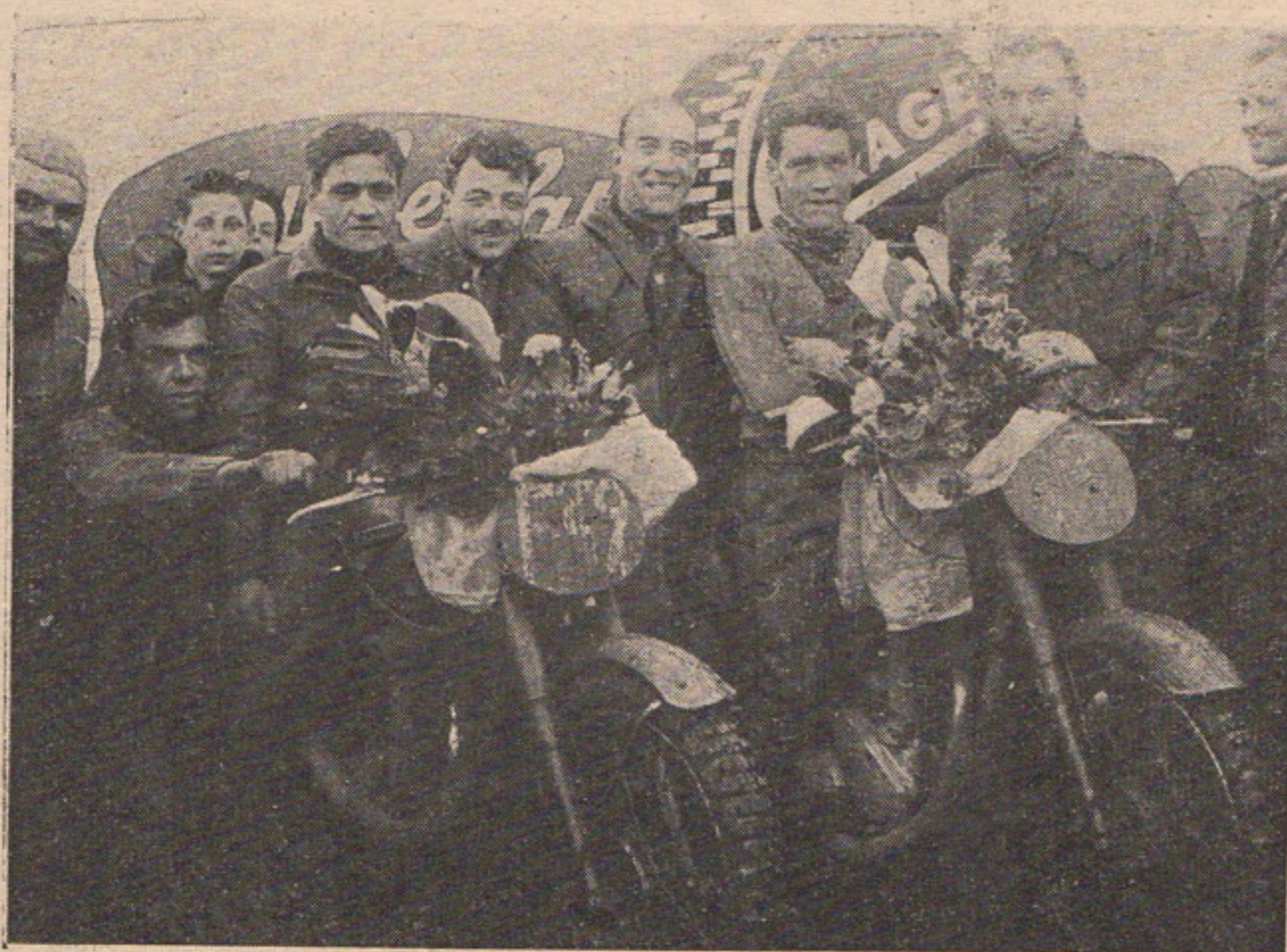
Les nombreux engagés ont rivalisé d'ardeur. Certains, tels que Santucci sur sidecar, Cardon et l'Anglais Mitchel sur 350 ont littéralement soulevé d'enthousiasme les nombreux spectateurs qui avaient répondu à l'appel des organisateurs.

Je crois pouvoir dire que les réunions futures draineront vers El-Biar non seulement davantage encore de spectateurs mais aussi — du moins j'en émets le vœu — quelques champions « extra muros » auxquels nos cracks locaux se feront un âpre plaisir à se mesurer sur la piste difficile et sinueuse de notre « motodrome ».

Bravo à M. Vidal, président du Moto-Club d'Algérie, et aux membres dévoués du bureau, qui se sont tous dépensés dans cette tâche.

Résultats techniques :

Catégories 100 et 125 cmc. (10 tours, soit 7 km. 600). — 1^{re} série : 1. Visciano; 2. Noizette; 3. Frison. 2^e série : 1. Fraces A.; 2. San-



Brassine et Huc qui se comportèrent brillamment au cours de l'épreuve du Motor-Club.

tucci; 3. Laffont. Finale : 1. Fraces A.; 2. Noizette; 3. Santucci.

Catégorie 250 cmc. (10 tours, 7 km. 600). — 1. Aguir; 2. Gøtz.

Catégorie 350 cmc. (15 tours, soit 11 km. 400). — 1^{re} série : 1. Cardon; 2. Perez; 3. Paillon. 2^e série : 1. Mitchell; 2. Gomez; 3. Noizette. Finale : 1. Cardon; 2. Mitchell à 1 s.; 3. Gomez (record du tour avec 1 m. 10 s.).

Sidecar. — 1. Santucci; 2. Casalta; 3. Lopez.

MOTO-CROSS

Favorisé par un beau soleil, une foule nombreuse se retrouvait à Romainville le 19 février pour la première réunion organisée par l'A.M.S. pour son cinquième anniversaire.

La première course sur 6 tours est réservée aux débutants. Dès le départ Vouilland prend le commandement et au premier tour a déjà une grosse avance sur le peloton dans lequel Bourgeois ferme la marche loin derrière. Au deuxième tour un homme se détache et se lance à la poursuite de Vouilland. Beaucoup de changement dans le peloton. Mais Vouilland s'arrête en panne devant le chronométrage, il repart peu après mais ne pourra rattraper son retard. C'est donc Gozart qui après une belle course remporte la première place.

1. Gozart; 2. Lamine; 3. Abachat.

2^e Course. — 1^{re} manche sur 10 tours des Internationaux. Sur la ligne de départ nous trouvons : Michel Verrechia champion de France, Paul Ladevèze, Gilbert Brassine, Gaston Prieur, Robert Perlin, Henri Lusseyrand, Roger Lorillère, Roger Bonin, Robert Théveney, Lionel Brûlé et Gaston Blat, tous bien connus des amateurs de moto-cross, tant parisiens que provinciaux.

Le champion de France Verrechia prend la tête dès le départ suivi de Brassine, Lusseyrand, Perlin et Ladevèze. Prieur est un peu détaché ; Bonin ferme la marche. Verrechia est toujours en tête. Aucun changement dans le peloton jusqu'au 4^e tour où G. Brassine bûche et s'arrête au parc. Dès le 2^e tour Bonin ne repasse plus, victime d'un accident mécanique. Plus tard c'est au tour de Prieur. A mi-course Verrechia occupe toujours la première place. Lusseyrand est 2^e, Perlin dans sa roue depuis le départ. Puis 4^e à 100 m. Ladevèze, ensuite le peloton. Au 6^e tour Brassine repart; puis Ladevèze passe Perlin très accrocheur mais bûche peu après. Au 8^e tour les trois hommes de tête ont augmenté leur avance. Blat a lâché Lorillère. Le classement s'effectue par points.

1. Verrechia, 10 pts; 2. Lusseyrand, 8 pts; 3. Perlin, 7 pts; 4. Ladevèze, 6 pts; 5. Blat, 5 pts; 6. Lorillère, 4 pts; 7. Brassine, 3 pts.

3^e course. — Nationaux 250 cmc. : 12 tours. — Fantuz est en tête au premier passage, Théveney dans sa roue. Au 3^e tour Lemoine est 4^e, Mariani 5^e, Amédéo 6^e. A mi-course Théveney a rejoint Fantuz et va prendre la tête avant la fin du 7^e tour. Mélioli est en 3^e position et au 8^e tour passe Fantuz, Théveney; Fantuz et Mélioli prennent un tour au dernier du peloton.

1. Théveney en 20 m. 50 s.; 2. Mélioli, 21 m. 21 s.; 3. Fantuz, 21 m. 22 s.; 4. Lemoine, 21 m. 32 s.; 5. Mariani, 21 m. 56 s.; 6. Amédéo, 21 m. 55 s.

4^e Course. — 2^e manche Internationaux : 10 tours. — Au signal Verrechia cabre sa machine et Lorillère reste en panne. Lusseyrand a pris la tête du peloton et au premier passage Lorillère

part juste devant lui. Perlin est encore dans la roue de Lusseyrand mais se retrouvera en queue de peloton au tour suivant. Verrechia ferme la marche. Bonin est 3^e, Ladevèze 4^e. Verrechia marche très fort et passe Brûlé et Blat qui souffre d'un poignet luxé. Ladevèze souffre d'une cheville. Lusseyrand est toujours en tête, derrière lui Ladevèze, Brassine, Bonin. Verrechia a encore remonté d'une place. Lusseyrand est nettement détaché. Malgré ses efforts Verrechia ne pourra faire mieux que 4^e.

1. Lusseyrand, 10 pts; 2. Ladevèze, 8 pts; 3. G. Brassine, 7 pts; 4. Verrechia, 6 pts; 5. Bonin, 5 pts; 6. Brûlé, 4 pts; 7. Prieur, 3 pts; 8. Blat, 2 pts; 9. Perlin, 1 pt; 10. Lorillère.

5^e Course. — Nationaux 500 : 15 tours. 15 coureurs sur la ligne de départ. — Boisserie est en tête avec quelques mètres d'avance sur un peloton d'une dizaine de coureurs. Au 3^e tour le peloton est déjà bien clairsemé. A mi-course il ne reste que 10 hommes en course. Belle course de Mouchet, Brocherieux, Lefèvre, etc... Boisserie gagnera sans être inquiété avec une belle avance.

1. Boisserie, 25 m. 33 s.; 2. Lefèvre, 27 m. 12 s.; 3. Mouchet, 27 m. 45 s.; 4. Brocherieux à 1 tour; 5. Legrand.

6^e Course. — Finale Internationaux : 15 tours. Les points au classement sont doublés. — G. Brassine fait un départ foudroyant et a tout de suite une grosse avance. Verrechia et Perlin viennent ensuite. Puis Lusseyrand, Ladevèze, Prieur, Brûlé, Lorillère, Blat et Bonin. Les positions restent les mêmes jusqu'au 5^e tour où Lusseyrand prend la seconde place avec bien entendu Perlin dans sa roue. Le train extrêmement rapide donne lieu à quelques changements dans le peloton où tour à tour Blat et Bonin tiennent la dernière place. G. Brassine continue et résiste à toutes les attaques

augmente légèrement son avance. Lusseyrand et Perlin se livrent une lutte acharnée pour la 2^e place... qui échoit à Verrechia au 12^e tour. Perlin se fait passer par Ladevèze et ne pourra le remonter. Lorillère et Brûlé ont abandonné.

1. G. Brassine, 20 pts; 2. Verrechia, 16 pts; 3. Lusseyrand, 14 pts; 4. Ladevèze, 12 pts; 5. Perlin, 10 pts; 6. Prieur, 8 pts; 7. Bonin, 6 pts; 8. Blat, 4 pts.

1. *ex-æquo* Verrechia-Lusseyrand, le départage des temps donne 1^{er} Verrechia; 2. Lusseyrand; 3. Brassine, 30 pts; 4. Ladevèze, 26 pts; 5. Perlin, 18 pts; 6. *ex.* Blat-Bonin-Prieur; 9. *ex.* Lorillère-Brûlé.

Classement final :

7^e Course. — Handicap : 4 tours. — Théveney, Prieur, Boisserie séparés par 100 mètres. Au 1^{er} passage les trois hommes se sont rejoint. Au 2^e tour Prieur passe Théveney. au 3^e tour Boisserie passe Théveney et Prieur et gagne facilement.

Rendez-vous le 12 mars à Montreuil.

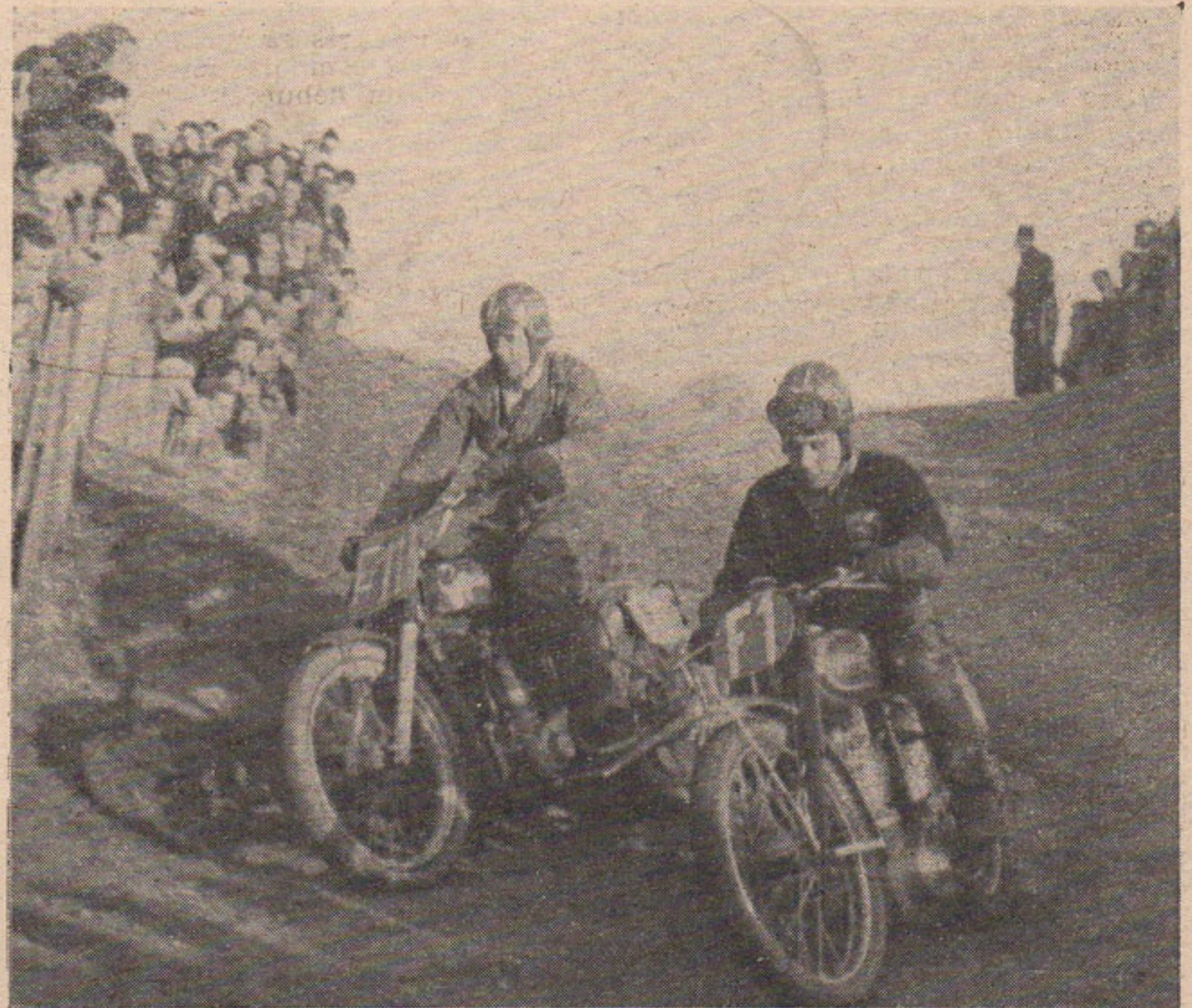
LES TROIS HEURES DE VITESSE DU 2 AVRIL PROCHAIN ET LES COUPES TERROT

L'organisation de l'épreuve qualificative du « Bol d'Or » entre dans sa phase active. En effet les règlements à l'acceptation par les pouvoirs sportifs vont paraître incessamment et les engagements seront ouverts.

De très nombreuses demandes sont déjà parvenues à l'A.M.C.F. et tout fait bien augurer du succès de cette journée consacrée à la motocyclette et au sidecar.

La « Coupe d'or des voitures 500 cmc. » y sera également disputée. L'autodrome de Montlhéry verra ce 2 avril les performances de ces intéressants véhicules.

Terrot, pour encourager cette classique épreuve, offre huit coupes, qui seront



Prieur et Verrechia à Romainville.

remises sur place aux vainqueurs des catégories motos : 125, 175, 250, 350 et 500 cmc. et des sidecars : 350, 600 et 1.000 cmc.

De plus cette sportive maison récompensera d'une bicyclette Terrot (homme ou dame) le concurrent vainqueur d'une de ces catégories qui aura réussi à accomplir le coefficient de rendement le plus élevé basé sur la différence entre les performances de 1949 et celles de cette année.

Le détail de ce classement sera porté au règlement qui doit être demandé chez :

M. E. Mauve, directeur des courses, 29, boulevard Charles-de-Gaulle, Colombes (Seine).

EN MARGE

DU « ANVERS-PARIS-ANVERS »

Ainsi que nous l'avions annoncé, les concurrents de l'épreuve de régularité organisée par le Central Auto-Moto-Club d'Anvers et la Fédération Motocycliste Belge furent contrôlés à Laon-Plateau, au n° 1 de la rue Saint-Martin, où le Moto-Club Laonnois avait organisé et préparé tout le nécessaire pour ce genre d'épreuve.

Les représentants de la F.M.B., MM. F. Riga, président du « Moto-Sport Anvers », A.-H. de Leeuw, président sportif du A.M.C., Herental et Van Huffeler, secrétaires du « M.C. Saint-André Anvers », rendirent visite à notre cité la veille de l'épreuve et prirent contact avec les responsables du M.C.L. pour le dernier coup d'œil... Tout étant parfait, il n'y avait plus qu'à attendre.

Les premiers concurrents partis d'Anvers à minuit étaient attendus à Laon à 5 heures. Vers 4 h. 30 une délégation du M.C.L. se rendit sur la route de Chambry pour prendre contact avec nos camarades étrangers... tout se passa bien. Le premier peloton était d'ailleurs en avance de 25 minutes, ce qui permit aux pilotes de ces magnifiques machines de nous saluer joyeusement et de nous « semer » ensuite en roulant à 130...

Au bureau du contrôle, rue Saint-Martin, chacun était à son poste et la boisson chaude servie aux concurrents par les soins du M.C. Laonnois fut la bienvenue.

M. Riga, président du « Moto-Sport Anvers » dit « le Diable rouge d'Anvers », eut un mot charmant et agréable pour chacun et l'anecdote ci-après fit rire tout le monde; en effet, il raconta qu'ayant été chargé d'un contrôle secret lors d'une épreuve, il pria un paysan de lui prêter une échelle pour monter à un arbre; le paysan prêta l'échelle, la course passa, mais pour redescendre il dut lancer 5 francs, moyennant quoi ledit paysan prêta à nouveau son échelle... de quoi faire pâlir un Normand!...

Vers 7 heures, les derniers concurrents contrôlés, les représentants de la F.M.B. remercièrent avec courtoisie le M.C.L. de sa contribution à cette épreuve de régularité et prièrent notre président de transmettre à tous les sportifs laonnois leurs remerciements sincères.

En quelques mots, le président du M.C.L. remercia à son tour les organisateurs belges et les concurrents des différents pays ayant participé à cette course d'avoir bien voulu retenir notre ville comme un des principaux postes de contrôle.

Il remercia également les pouvoirs publics de leur haute compréhension

et en particulier le service d'ordre assuré d'une façon impeccable par notre police.

A 11 heures, le M.C.L. contrôla les concurrents à Saint-Quentin et ce fut un au revoir définitif à nos sympathiques voisins.

Pour revenir au caractère sportif de cette manifestation, nous dirons tout d'abord que nous déplorons amèrement l'absence de machines françaises à l'épreuve.

Quand on songe que plus de la moitié du parcours fut « roulé » en France, que la clientèle sportive et touristique française est intéressée par la présentation, la rapidité et la souplesse des machines en ligne, la France est absente.

Comment s'étonner ensuite que le motocycliste de chez nous se trouve attiré par la machine anglaise, belge et même... attention à ce prochain concurrent... allemande.

L'industrie motocycliste française doit comprendre qu'il est temps de se réveiller; que le moment est venu pour elle de conquérir à nouveau le marché mondial de la moto où elle tenait avant-guerre une place d'honneur.

Il ne faut pas hésiter à engager des capitaux facilement récupérables pour la construction de machines saines, de présentation impeccable, quand il s'agit de représenter la France dans le monde à une époque où les constructeurs étrangers s'acharnent à la victoire.

Si l'épreuve Anvers-Paris-Anvers, nous a permis de remarquer le magnifique esprit sportif des champions de vitesse, de « grass-tract » ou de cross participant à cette course de régularité, nous avons aussi pu admirer les simples « touristes », propriétaires de leur machine au même titre que nous, mais avec la seule différence qu'ils roulent avec du matériel neuf belge ou étranger, alors qu'en France nous devons nous contenter des machines des surplus, remises en état aux prix de quelles difficultés.

Cependant, tout comme pour le Belge, la guerre est aussi terminée depuis 5 ans pour le Français. Alors, pourquoi cette différence, mais peut-être n'avons-nous pas mérité l'accès aux machines étrangères, ou n'avons-nous pas besoin de devises. Mais je crois que je vais évoquer le problème général, alors je préfère m'arrêter, n'étant pas assez compétent... attendons l'avenir et espérons.

Jean PARFUM,
Président du M.C. Laonnois.

Des Motos Belges pour la France

Le *Journal officiel* du 17 mars, page 2863, informe les importateurs de l'augmentation des contingents pour certaines productions belges parmi lesquelles les **Motocyclettes**.

Nous allons donc revoir chez nous les F.N., Gillet d'Herstal et Saroléa. Certes elles seront assez chères mais ces trois grandes marques ont tant de fidèles que les demandes d'achat ne manqueront pas d'affluer.

ASSURANCE INDIVIDUELLE DES COUREURS EN MOTOCYCLETTE

Il faut admirer les qualités de tous les coureurs qui n'ont comme rétribution dans certains cas qu'une prime d'engagement ou de déplacement et... l'espoir de gagner.

Tous ne peuvent arriver premiers, mais tous risquent leur matériel et leur vie.

Les organisateurs ne sont pas tenus, comme les employeurs, à assurer les coureurs qui ont ainsi à leur charge lors d'un accident, la réparation de leur moto et les frais consécutifs à leurs blessures et, en cas de décès, laissent peut-être une veuve et des enfants sans aucun secours.

Ne serait-il pas logique que les organisateurs, qui doivent tout aux coureurs, les assurent au moins en cas de décès ou d'infirmité si leur budget ne leur permet pas plus.

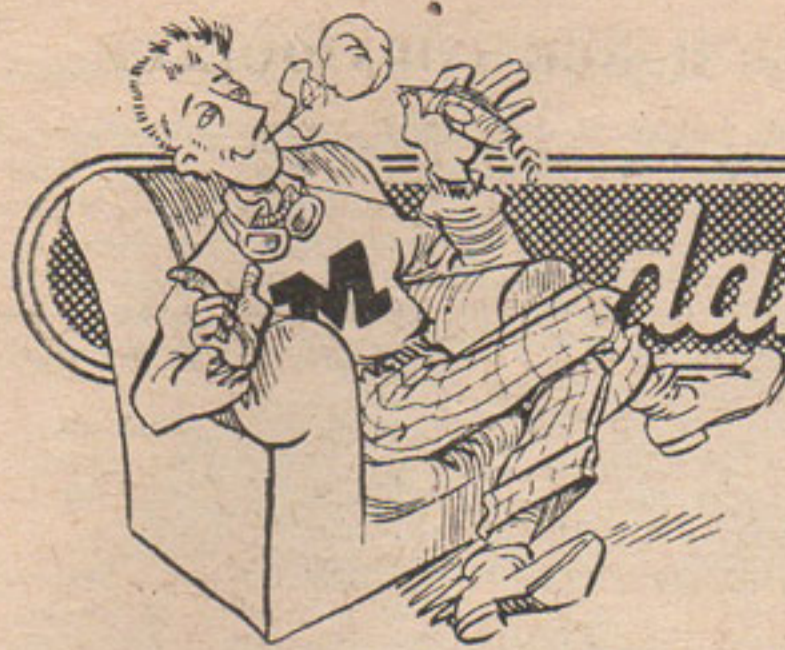
Coureurs et organisateurs, vous ignorez peut-être qu'il était possible de contracter une police d'assurance individuelle-course.

Nous pouvons vous donner toutes précisions sur ce sujet.

A. GRISOT.

CALENDRIER SPORTIF du mois d'Avril

- 1-2. Concours de Régularité d'Alger (M.C. Algérie).
2. Eliminatoires du Bol d'Or (A.M.C.F.).
2. Paris-Nice et Course de Côte de la Turbie (M.C. Nice).
2. Courses sur piste (M.C. Charentais).
2. Moto-Cross du M.C. Cannes.
2. Moto-Cross du M.C. Narbonnais.
9. Moto-Cross de l'A.M.C. Orléanais.
9. Moto-Cross du Buffalo-Moto-Club.
9. Circuit International de Pau (M.C. Béarn).
10. Course de Côte du M.C. Dracénois.
10. Moto-Cross du Motor-Club.
16. Course sur gazon, M.C. Rochefortais.
16. Moto-Cross du Motor-Club.
23. Moto-Cross de l'A.M.S.
23. Moto-Cross ou Prairie, A.C.M. de Picardie.
- 29-30. Concours de Régularité de Boufarik (M.C. Algérie).
30. Prix de Paris Motocycliste, A.M.C.F.
30. Circuit d'Oloron (M.C. Béarn).
30. Prix de la Sarre-Saint-Wendel (U.M. Sarroise).
30. Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute Normandie (M.C. Normandie).
30. Moto-Cross du M.C. Avignon.
30. Moto-Cross du M.C. Banlieue Nord.



dans les CLUBS

Fédération Française de Motocyclisme

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Les délégués des ligues motocyclistes régionales et les représentants de l'A.C.F. et des constructeurs se sont réunis à l'Automobile-Club de France, le 17 février, en assemblée générale, pour procéder au renouvellement du Comité de la F.F.M. pour l'année 1950.

Ont été élus membres du Comité de la F.F.M. :

Délégués des ligues motocyclistes régionales : MM. Barouillet (Poitou); Brengues (Languedoc); Castel (Flandres); Charaudeau (Pyrénées); Diosi (Alsace); Finance (Anjou); Fragnaud (Guyenne); Mauve (Auvergne); Notamy (Normandie); Vidal (Lyonnais); Weill (Alsace); Rion (U.F.C.M.B. (Nord); Girardin (U.F.C.M.B. Sud); Guéry (Orléanais); Dotto (Provence).

Délégués de l'A.C.F. et des constructeurs : MM. Bernardet; Dion; Dupoux; Duyck; Feuillet; Foucart; Goll; Le Grain; Pérouse; S. de Peyerimhoff; Pillot; Plus; Portal; Regnard; Violet.

COMITÉ DE LA F.F.M.

Aussitôt après l'assemblée générale, le nouveau comité s'est réuni et a procédé à l'élection de son bureau.

Ont été nommés : *Président :* M. A. Pérouse; *Vice-Présidents :* MM. Mauve, Violet, Weill; *Trésorier :* M. S. de Peyerimhoff; *Membres :* MM. Castel, Dion, Feuillet, Le Grain, Rion.

Le comité a nommé ensuite les sous-commissions :

Sous-commission de moto-ball : MM. Carcassonne, Castel, Dortin-Deguey, Jacquier, Mauve, Melot, Plus, Rion, Vidal, Violet.

Sous-commission de moto-cross : MM. Castel, Bardel, Bonnin, Dotto, Bouvet, Mauve, Pillot, Plus, Violet.

Demandes d'affiliation. — Après examen des dossiers et avoir enregistré l'avis des ligues motocyclistes régionales intéressées, le comité a prononcé l'affiliation des clubs suivants :

Lille Moto-Club; Amicale Motocycliste Saint-Loise; Amicale Motocycliste de la Sarthe; Union Sportive Municipale de Gagny; Motosport-Club de Saint-Wendel; Club Motocycliste Sucéen.

Le comité a également prononcé la réaffiliation : du Moto-Club Seynois; du Moto-Ball-Club de Nice; de l'Union Motocycliste de l'Ain.

Les demandes d'affiliation présentées par : le Moto-Club Bondevillais; le Moto-Club de Toulon; le Moto-Club de Montmorency; le Club Sportif de Meaux sont ajournées, les statuts de ces clubs devant être modifiés.

La demande du Moto-Club Sarladais est ajournée pour supplément d'enquête.

Le Nice Moto-Ball-Club n'ayant pas les six mois d'existence légale, la demande d'affiliation de ce club sera examinée en mai.

Club Olympique de Billancourt

La section Moto du C.O.B., dont le siège est « l'Horizon », 102, rue Gallieni, à Boulogne-Billancourt, a repris son activité touristique avec les premiers dimanches de mars. A cet effet les motocyclistes isolés de notre région sont cordialement invités à participer à ces sorties en groupe, très intéressantes, qui ont lieu chaque dimanche. Renseignements au siège « l'Horizon » tous les vendredis soir de 20 h. 45 à 23 heures et le dimanche matin.

La saison sportive commencera le 23 avril prochain par un petit rallye de 80 kilomètres dans les possibilités de toutes les machines, de la plus petite à la plus grosse et doté de 20.000 francs de prix.

Tous les renseignements concernant ce rallye et notre calendrier sportif vous seront fournis à notre siège, « l'Horizon », 102, rue Gallieni, Boulogne.

Amicale Motocycliste Hyéroise

Le dimanche 7 mai, l'Amicale Motocycliste Hyéroise organise à Hyères une concentration et un gymkana auxquels tous les clubs sont cordialement invités. Renseignements et règlements au siège : « Bar Mal-Assis », Hyères (Var).

Union Sportive Métropolitaine des Transports

L'U.S.M.T. organise le 16 avril son Grand Prix Motocycliste d'ouverture avec le concours du quotidien *Libération* et de Georges Monneret, sous le contrôle sportif du groupement sportif de l'Île-de-France.

Ce Grand Prix est ouvert aux vélomoteuristes, motocyclistes, sidecaristes, cyclecaristes et automobilistes licenciés ou non.

Le kilométrage sera de 184 ou de 295 kilomètres suivant la catégorie et les moyennes imposées seront échelonnées entre 36 et 60 kilomètres.

Départ : le 16 avril 1950 à partir de 5 heures du matin devant les Etablissements G. Monneret, Montrouge.

Les 20 premiers classés recevront des prix en nature ou en espèces de 20.000 francs à 500 francs et les 60 premiers se partageront 20.000 francs au prorata des kilométrages parcourus, de leur cylindrée et de leur genre de véhicules pour les dédommager en partie de leur frais de carburant.

Engagements et règlements : Bureau de l'U.S.M.T., 18, rue de Naples, Paris (8^e).

Moto-Club de Normandie

UNE SECTION « VELOMOTEURS »

Pour répondre à de nombreuses demandes des motards normands, le M.C.N. vient de créer une section Vélomoteurs qui est ouverte à tous les possesseurs de machines de petites cylindrées.

Il est rappelé en outre que la vitesse à respecter au cours des sorties est réglée par les capitaines de route et est toujours inférieure à 60 kilomètres à l'heure et peut donc être facilement tenue par toutes les petites machines.

Le calendrier pour cette année est particulièrement varié et comporte notamment des sorties à la mer (Le Havre, Deauville, Quiberville, Le Tréport), à la campagne (la Suisse Normande, Neufchâtel, Pont-St-Pierre, etc.), aux motos-cross de la région parisienne, de Beauvais, aux épreuves de vitesse de Montlhéry.

Il est question également d'une épreuve régionale annuelle pour laquelle les organisateurs du M.C.N. ont fait l'impossible pour satisfaire les concurrents et qui se déroulera suivant un règlement entièrement remanié et qui sera communiqué dès qu'il sera possible.

Les réunions générales du M.C.N. ont lieu tous les 2^{es} mercredis du mois à 21 heures « Au Chien qui Fume », 57, rue d'Amiens, à Rouen.

Les adhésions sont reçues en outre chez Jean Fontaine, Cycles et Motos, 96, rue d'Elbeuf, à Rouen.

BANQUET DU HARLEY-CLUB

C'est « Aux Armes de la Ville », face à l'Hôtel du même nom, que s'est déroulé dernièrement le banquet du Harley-Club, prolongé jusqu'au petit jour par une agréable nuit de distractions et de danses.

Cette réunion amicale s'est déroulée dans une atmosphère de cordialité et de gaieté constantes. Si nous y avons vu l'homme le mieux musclé du monde (il fait partie du club), il n'exhibe son anatomie qu'avec modestie et personne n'eut à servir de punching-ball pour une démonstration convaincante.

Le président annonça quelques belles sorties agréables et instructives, car elles sont agrémentées de visites pittoresques, pour la saison qui vient, puis chacun s'en fut danser jusqu'au matin.

Motocycle-Club de Lyon et du Rhône

Notre président, le docteur Daligand, félicite Mlle Morel qui a participé courageusement à nos épreuves de l'année.

Salue cordialement tous nos amis présents et passe la parole à notre président d'honneur, M. Bouvard, enfin rétabli; celui-ci nous communique l'état financier de l'exercice 1949 et souhaite que le bilan de l'année 1950 soit encore plus brillant.

Le président nous parle de l'activité du Club en 1949, en rappelant les succès remportés par nos coureurs et annonce les réjouissances sportives de 1950, soit : 1^o La course de côte de Charbonnières, bien connue. 2^o Une sortie dans le genre de celle de Romanèche. 3^o L'épreuve d'endurance qui est au calendrier international. 4^o Le rallye de Monte-Carlo. 5^o Le circuit de la ligne organisé cette année par Saint-Etienne le 3 juillet. 6^o Le 10 septembre, la course de côte du Mont-Verdun qui se présente sous les meilleurs auspices.

Enfin la section des Racers 500 qui voit le jour et notre ami Bidu en prend la responsabilité.

Ensuite nous passons aux élections des cinq membres sortants du Conseil, trois d'entre eux sont reconduits, et nous voyons nos amis Bidu et Moulin prendre les deux autres places.

Moto-Ball

Après l'Assemblée Générale de l'Union Française des Clubs de Moto-Ball, la Fédération Française de Motocyclisme a mis au point son championnat 1950.

Les deux divisions en équipe nationale et en équipe d'excellence sont maintenues pour l'année prochaine, avec attribution du titre de champion pour chacune d'elles.

Toutefois, des modifications sont apportées dans la répartition des effectifs de chaque division.

La zone Nord comprendra en division nationale 5 clubs, à savoir :

Orly, S.U.M.A. de Troyes, Versailles, M.C. Mulhouse et Châlons-sur-Marne.

La zone Sud comprendra en division nationale :

Avignon 1, Aix-en-Provence, Carpentras, Villefrance-en-Beaujolais, Camaret et Racer-Moto-Ball Ondaine.

Après classement du Groupe Nord et du Groupe Sud, une poule finale comprenant les quatre meilleures équipes du Nord et les quatre meilleures équipes du Sud sera disputée en septembre et octobre.

En classement d'excellence, la formule sera un peu différente.

MOTOCYCLES

Les équipes Nord comprendront les formations de Houlgatte, M.B.C. Paris, Racer Mulhouse, Gennevilliers, Colombelles et Vitry-le-François.

En zone Sud sont classées équipes d'excellence :

Marignane, M.B.S. Forézien, Avignon 2, Cavaillon, Monteux et La Seyne (Toulon).

En raison des difficultés financières de déplacement pour les clubs de division d'excellence, la poule finale ne comprendra qu'un match aller-retour entre l'équipe la meilleure placée en zone Sud opposée à la première de zone Nord.

C'est dire tout l'intérêt qu'apporteront les clubs d'excellence à obtenir le titre régional.

D'ores et déjà nous pouvons nous féliciter de la participation de nos équipes régionales : le Racer-Moto-Ball Ondaine et le Moto-Ball-Sport Forézien, l'un en division nationale, l'autre en division d'excellence, pour la saison prochaine.

En effet, la formule des matches aller-retour au cours du championnat nous permettra de voir évoluer à Saint-Etienne et au Chambon-Feugerolles les meilleures formations françaises de moto-ball.

Dans un prochain communiqué nous publierons le calendrier de la Coupe de France et du Championnat de moto-ball dont les principales rencontres se dérouleront au stade Grouchy à Saint-Etienne et au stade de la Pourratte au Chambon-Feugerolles.

Moto-Club d'Algérie

C'est devant 4.000 personnes environ que s'est déroulée l'inauguration du motodrome d'El-Biar. Après que M. Ferrando, maire de cette localité, eut ouvert la piste en coupant le ruban tricolore qui barrait l'entrée du motodrome, le programme prévu se déroula aussitôt.

En vélomoteur deux éliminatoires donnèrent lieu à une lutte émotionnante, pour donner en finale la victoire à Fraces André.

Le match unique des 250 cmc. fut enlevé par Aguir avec une avance de 9 secondes sur Goetz.

Les éliminatoires des 250 et 500 cmc. furent palpitantes et soulevèrent de la part du public de vifs applaudissements tant la lutte fut chaude et serrée; durant les cinq derniers tours Mitchell et Cardon se tenaient à quelques mètres seulement, ce dernier emportant la victoire de justesse.

Cette manifestation se termina par une démonstration de sidecars au cours de laquelle les pilotes Santucci, Lopez et Casalta se révélèrent avec leurs passagers de véritables acrobates.

Résultats :

Piste 760 mètres environ.

125 cmc. — 1^{re} série, 10 tours : 1. Visciano 12 m. 42 s.; 2. Noizette; 3. Frison.

125 cmc. — 2^e série: 1. A Fraces 12 m. 24 s.; 2. Santucci; 3. Laffont.

Finale des 125 cmc. — 10 tours : 1. A. Fraces 12 m. 37 s., moyenne 32 km. 575; 2. Noizette 12 m. 43 s.; 3. Santucci 13 m. 03 s.

250 cmc. — Match unique, 15 tours : 1. Aguir 18 m. 48 s.; 2. Goetz 18 m. 57 s.; 3. Larrosa arrêté au 14^e tour.

350-500 cmc. — 1^{re} série, 15 tours : 1. Cardon 18 m. 40 s.; 2. Perez 20 m. 18 s.; 3. Paillon 21 m. 49 s.

350-500 cmc. — 2^e série, 15 tours : 1. Mitchell 18 m. 31 s.; 2. Gomez 19 m. 10 s.; 3. Noizette 19 m. 19 s.

Finale des 350-500 cmc. — 16 tours : 1. Cardon 20 m. 37 s.; 2. Mitchell 20 m. 38 s.; 3. Gomez 20 m. 50 s.

Sidecar. — 3 tours contre la montre : 1. Santucci-Noizette 3 m. 46 s.; 2. Casalta-Lacombe 4 m. 06 s.; 3. Lopez-Andres 4 m. 14 s.

Coupe de « La Dépêche Quotidienne d'Algérie ». — Cardon, meilleure moyenne des finalistes (32 km. 964).

Coupe Carle (vélomoteurs). — 1. détenteur, A. Fraces.

Challenge Bastos. — Classement 1^{er} épreuve : Cardon.

Moto-Club Châtillonnais

TOURISME — SPORT — CAMPING

Nous rappelons à nos sociétaires qu'à partir du mois d'avril nous reprenons nos réunions bi-mensuelles qui auront lieu le premier et le troisième jeudi du mois à 21 heures au Siège social. En conséquence, les réunions auront lieu les jeudis 6 et 20 avril 1950.

La calendrier touristique du mois d'avril est ainsi fixé :

Dimanche 2. — Sortie sur l'autodrome de Monthéry, pour assister aux éliminatoires du Bol d'Or. Départ du Siège social à 9 h. 30.

8-9-10 (Pâques). — Sortie mixte tourisme et camping à Jeufosse (S.-et-O.), près de Bonnières. Les campeurs partiront le samedi, rendez-vous au Siège à 9 heures. 2^e Départ pour les touristes le dimanche à 8 heures. Itinéraire : Versailles, autoroute; Mantes, Rosny, Bonnières, Jeufosse.

16 avril. — Sortie-promenade sur les Vaux-de-Cernay (Etang des Maréchaux). Pique-nique. Départ du Siège à 8 heures. Itinéraire : Bièvres, Saint-Rémy (regroupement et casse-croûte). Chevreuse, Les Vaux-de-Cernay. Retour le soir vers 18 heures.

23 avril. — Sortie de la Ligue Régionale sur Beauvais (Oise). Départ du Siège social à 7 h. 30. Porte de la Chapelle (regroupement à 8 h. 30). N. 1, Persan-Beaumont, Chambly, Puisieux, Noailles, Allonne (croisement N. 327) regroupement général et jonction avec le Moto-Club du Beauvaisis et réception avec ce club local. Déjeuner au restaurant.

30 avril. — Sortie-muguet dont le lieu sera décidé au cours de la réunion bi-mensuelle du 20 avril.

Nos sociétaires voudront bien assister sans faute à la réunion du jeudi 20, surtout ceux qui sont désireux de participer au 2^e Circuit Motocycliste d'Endurance et de Régularité de l'Ile-de-France, afin de remplir leur engagement.

Adhésions et renseignements, s'adresser tous les jours à la Permanence du Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France

La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France organisera le dimanche 7 mai 1950 son 2^e Circuit Motocycliste d'Endurance et de Régularité de l'Ile-de-France. Cette épreuve est organisée conformément aux règlements sportifs de la F.F.M. et ouverts à tous les licenciés de la F.F.M. membres des clubs ou non.

Les concurrents seront répartis en 4 groupes (Vert, Bleu, Blanc et Rouge) et auront des moyennes horaires de 36/40, 45, 50 et 55 kilomètres à l'heure.

Itinéraire (grosses cylindrées) : Sèvres (départ à partir de 7 heures face la Manufacture), Versailles-Rambouillet (contrôle de passage), Epernon-Maintenon (contrôle de passage), Nogent-le-Roi-Dreux (contrôle horaire), Châteauneuf-en-Thimerais-La Loupe-Nogent-le-Rotrou (contrôle horaire), Brou-Châteaudun (contrôle de passage), Illiers-Chartres (environ 250 km.) arrivée place Jeanne-d'Arc.

Les petites cylindrées suivront le même parcours jusqu'à La Loupe, ensuite ils continueront par Courville-sur-Eure et Chartres, soit un kilométrage réduit à 170 kilomètres environ.

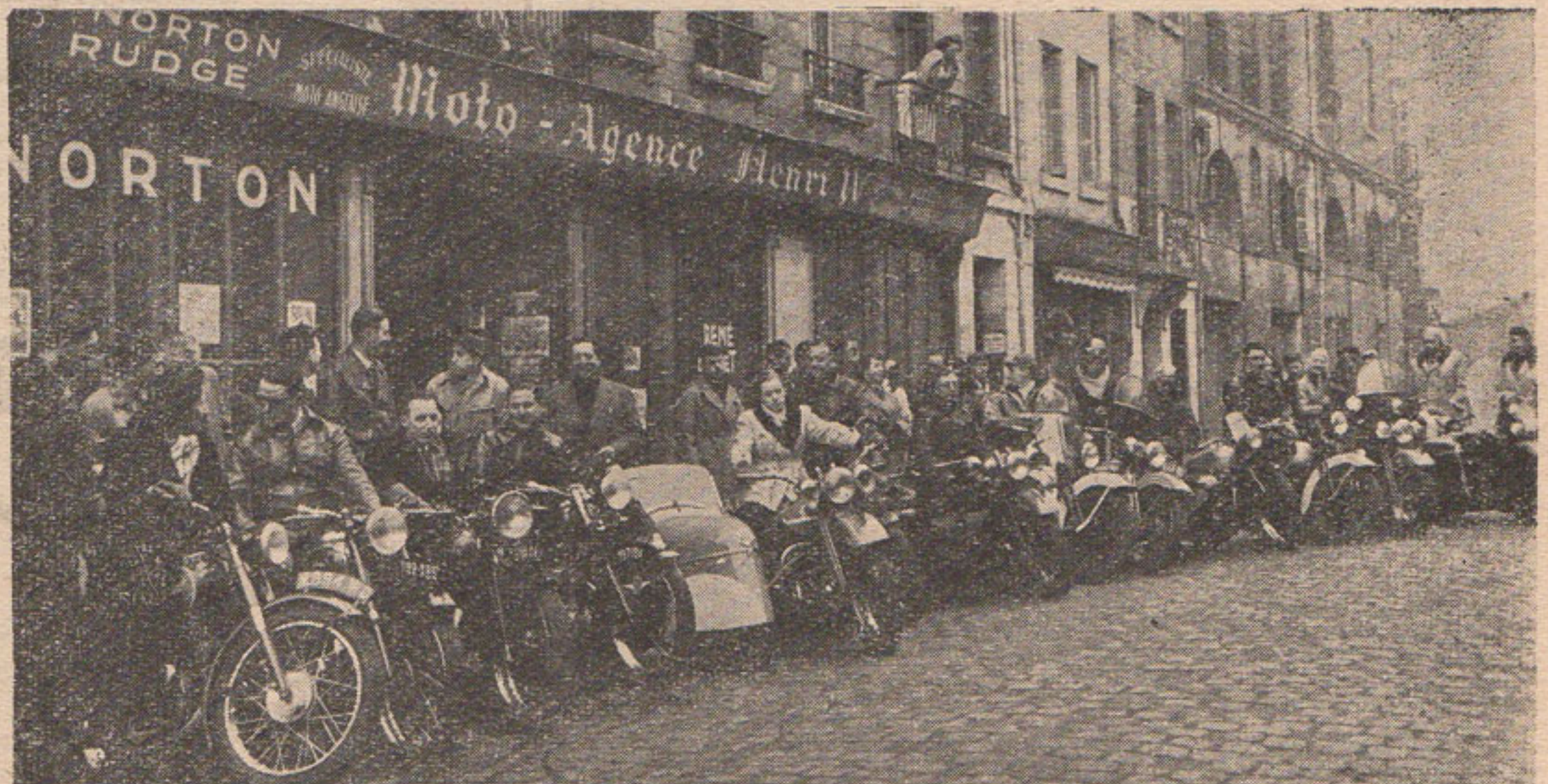
Ce sont les clubs locaux adhérents à la Ligue Régionale qui assureront les contrôles de passage et horaires. Pour départager les concurrents une base kilométrique sera installée sur un point du parcours, l'emplacement sera tenu secret, mais le point exact sera visible des participants.

Le règlement de cette épreuve pourra être réclamé à partir du 10 avril 1950 en s'adressant au Secrétaire de l'épreuve : M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

A.M.C.F.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'Assemblée Générale de l'Association Moto-Cyclecariste de France, doyenne des sociétés motocyclistes en activité de la région de l'Ile-de-France, se déroulera le vendredi 31 mars prochain à 20 h. 45, au « Royal Villiers », 4, place de la Porte-Champerret, Paris-17^e, (salle du sous-sol). L'entrée de la séance sera réservée aux sociétaires porteurs de la carte officielle 1949 ou 1950, délivrée par la Trésorerie. On y procédera au renouvellement du Bureau du Comité et des Commissions Sportive, Touristique et de Propagande.

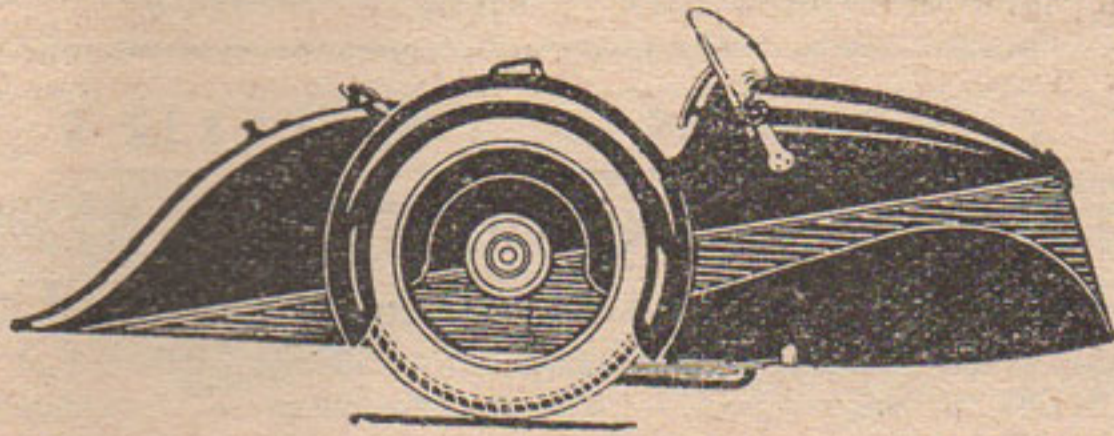


Le Harley Club de Paris en visite chez M. Leberquier, motoriste de Rouen.

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, FER. 19-11

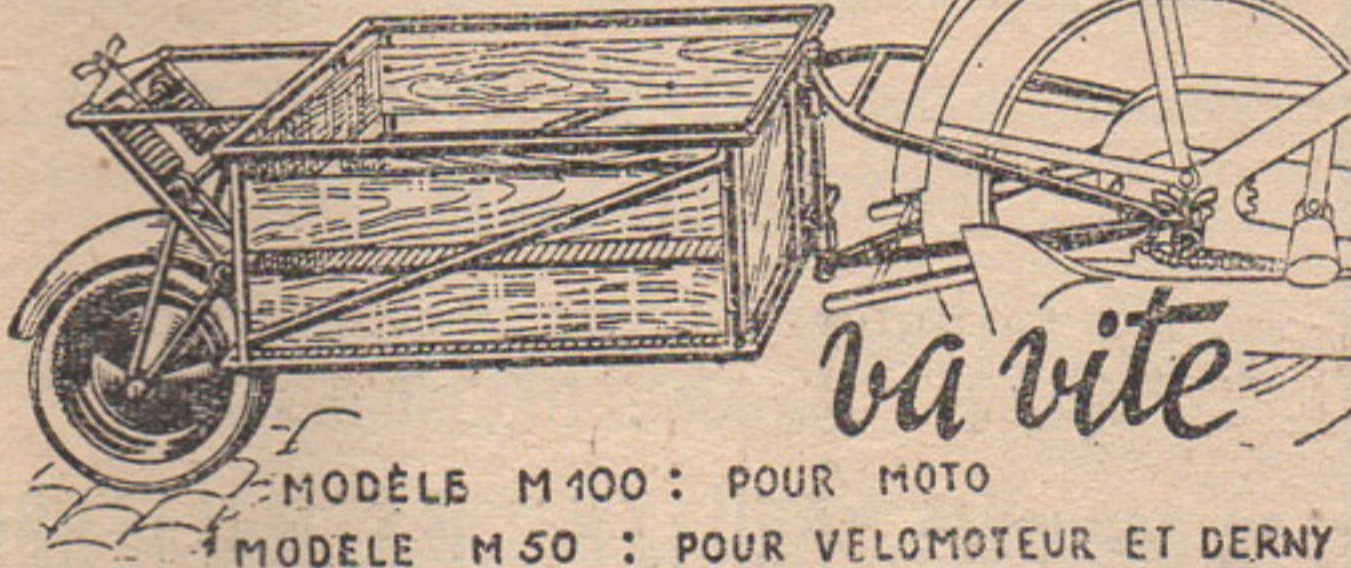
**LA QUALITÉ LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER**

La remorque monoroue pour motocyclette

FULGUR

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

BREVETÉE S.G.D.G.



va vite

MODÈLE M 100 : POUR MOTO

MODÈLE M 50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

E^S TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

Documentation sur demande en nous retournant cette annonce MC 2

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 - PARIS — ÉTO. 12-46

SPÉCIALISTE DE

RÉPARATIONS D'EMBIELLAGES

RÉALÉSAGE DE CYLINDRES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

VENTE EN GROS

AGENT GÉNÉRAL : STAUB

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

MOTO-CYCLES

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

AGENCES : MOTOBÉCANE -- MOTOCONFORT -- KÖLLER-
ESCOFFIER -- M. R. -- D. S. MALTERRE
GUILLER -- SCOOTER A. G. F.

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

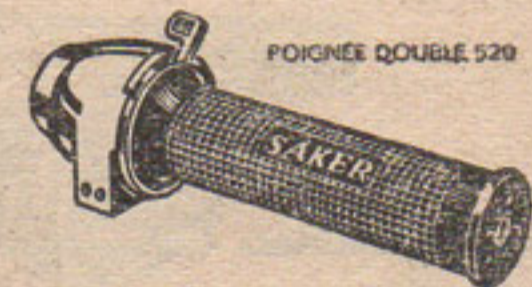
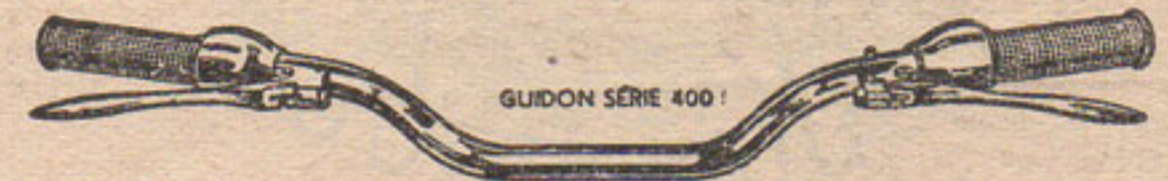
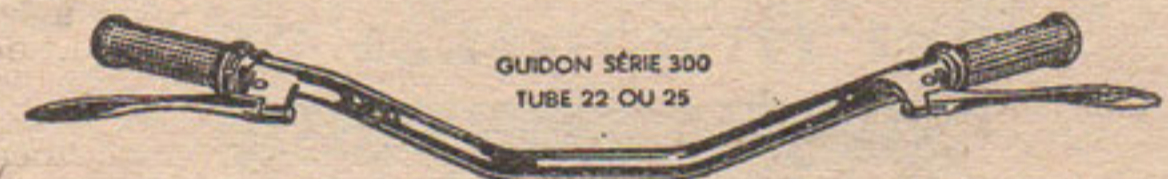
ACCESSOIRES : Avertisseurs, Sacoques, Casques, Batterie, Guidons,
Tabliers, Pare-jambes, Phares. RÉSERVOIRS

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

Maison spécialisée la plus importante de la Rive gauche

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

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS 1924 - 1949



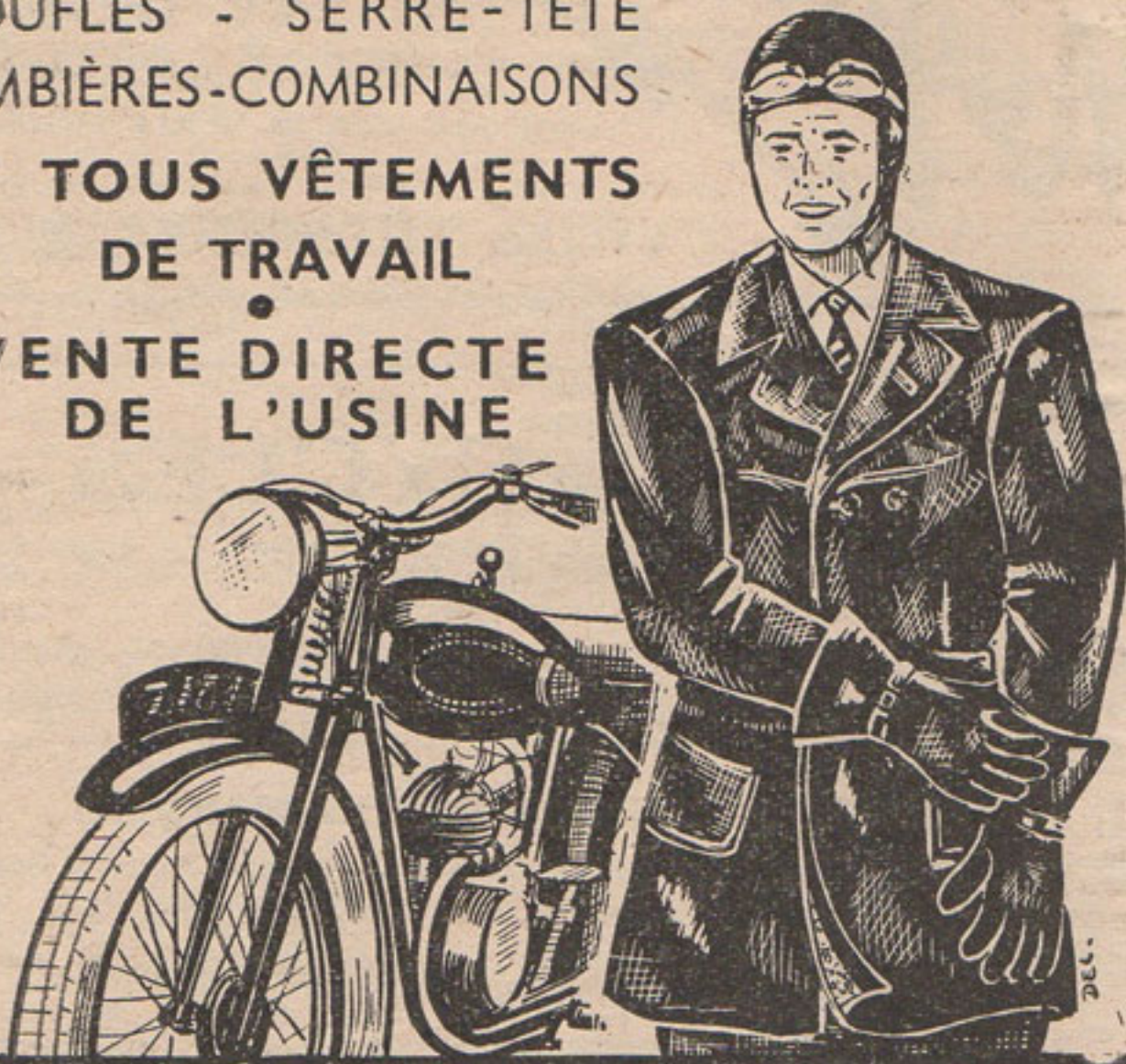
**SAKER
LEVALLOIS-PERRET**

BUREAUX PARIS

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

Possesseurs de **D.K.W.** (type S.B.)

Pour que votre moto soit au point pour les beaux jours, demandez la

Liste des Pièces disponibles

pour ces machines réputées

à **PERSIN**, 92, Avenue de Rigny, à BRY-SUR-MARNE

Expédition en province. — Joindre timbre-réponse à toutes demandes

DYNAMIC-SPORT

**MOTOBÉCANE - MONET-GOYON - TERROT
GUILLER (Moteur AMC) - Scooter VALLÉE**

Tous Modèles exposés — Livraison sous 15 jours des 125 et 175
GUILLER — Réparations — Pièces détachées — Accessoires

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse-4 Septembre) - RIC. 42-68

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**

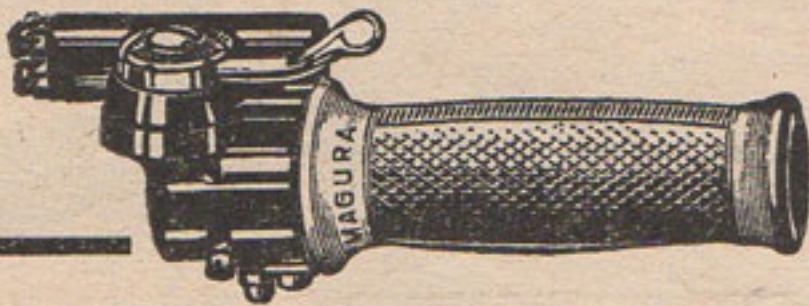
PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

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

Dès à présent...

Vous pouvez monter un
**DES 17 MODÈLES DE
POIGNÉES TOURNANTES**

MAGURA

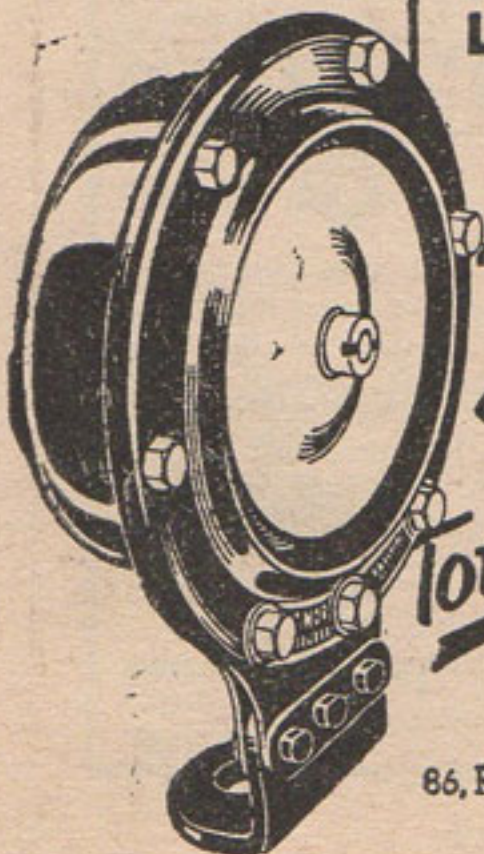


L'AVERTISSEUR

ELECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE

SANOR

Peut équiper
tous les vélomoteurs



SANOR
ANCIENS ETS. GENTILHOMME

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



POUR ROULER VITE ET LOIN

à **2** personnes une **2 CV.** est nécessaire

Le nouveau 175 cmc. AMC. 2 cv., culbuteurs, 4 vitesses est

FORMIDABLE

Les performances d'une 4 cv. latérale !

Puissant - Rapide : 100 kilom.-heure

Les nouvelles "GUILLER" D.S. MALTERRE

en sont équipées

LIVRAISON TRÈS RAPIDE

Prix comptant à partir de **125.000** francs

Tous modèles - Fourche télescopique - Susp. AR.

CRÉDIT

10.000 francs à la commande

36.500 francs à la livraison

Solde 6 mois de 15.090 francs

MOTO-BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir (Paris-Bastille)

TIMBRES-RÉPONSE 30 FRANCS

REYDEL

DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélocipède

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

SAROLEA

MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

AGENCE OFFICIELLE

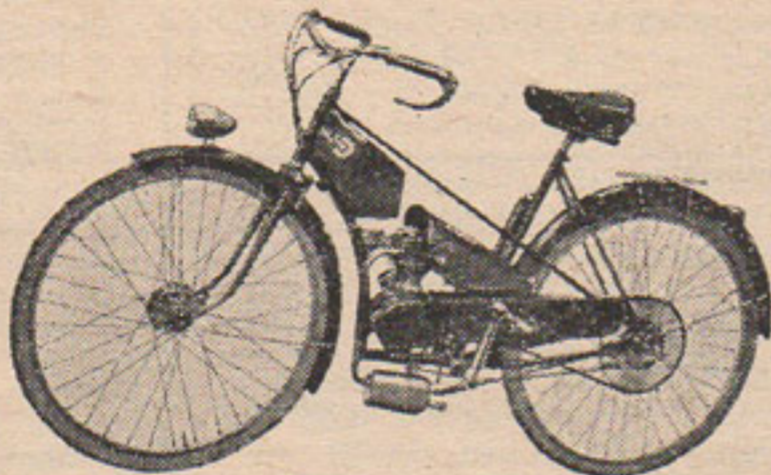
F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e



a créé pour vous le

VELOSERWA V.S. 50

Moteur 4 temps culbuté 1 CV. - Culasse aluminium chemisée. - Vitesse 48 km./h. - 1 l. 1/4 aux 100 km. - Tenue de route impeccable. - Permet de gravir sans pédaler les côtes jusqu'à 15 %



S. F. M. P. D.
23, R. de Bagnolet
PARIS-xx^e
Tél. : MÉN. 23-87, 88

Agences disponibles

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères
Spécialiste BMW

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

AUTOMOBILES THOLOME

2 CV. cabriolet 3 pl. ou fourgon 145.000
1 CV. cabriolet 2 pl. 98.000

MOTOS et SCOOTERS de toutes marques

Ventes au comptant ou CRÉDIT de 24 MOIS

Tarifs et Catalogues contre 2 timbres

CAVERT Albert, rue Rollinat, GUÉRET (Creuse) - Tél. 56g

Marcel FLORET

Agent de MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI

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

VENTE - ACHAT - RÉPARATION

40, rue Louis-Castel, GENEVILLIERS (Seine)

500 cc.
2 cylindres
« SCOUT »

Indian

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 mono-place, biplace, Roues, Garde-boue enveloppants, etc.



JAWA AGENT

STATION SERVICE

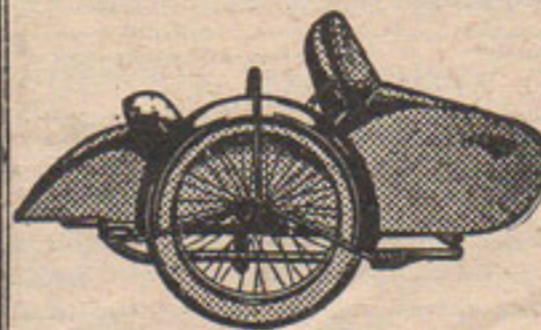
ET TOUTES
MARQUES FRANÇAISES

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



SIDE-CARS LÉGERS POINARD

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

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

UN AN : 16 NUMÉROS

NOM : _____

Adresse : _____

L'Abonnement partira du N° _____

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française 400 fr.
Étranger. 600 »

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

Belgique - Grand Duché 100 fr. belges
C. C. P. 387.660, Marianne WEBER, Bruxelles.

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

ACHATS

CHERCHE 2 pns 18x4. Bn ét. — Faire offre : ROLAND, 5, chemin du Gué-Préau, LE MANS (Sarthe).

MOTO F.N. ancien modèle 4 ou 5 CV. clb. Bloc moteur M. 60005. Même moteur m. ét. mais av. papiers. — COLNAT, Hirpelmont, par LAVELINE-DEVANT-BRUYERES (Vosges).

CHERCHE piston et cylindre moto Gnome-et-Rhône type M1, 4 CV. — LEGALLAIS, 35, rue de Brest, DINAN (C.-du-N.).

URGENT. Cherche 2 pns 475x17 pour Bugatti compétition. — Ecr. en indiquant px à MOCHARD Fils, 2, rue Nungesser-et-Coli, PETIT-QUEVILLY (S.-Inf.).

VOITURE mutilé à moteur Poirier « Monoto FW 2 » bon ét. ou sim. — Offre à CHAUDINET « Crémille », SAINT-LOUP-SUR-THOUET (Deux-Sèvres).

COUPLE conique B.M.W. 9x35. — Faire offre et px à GODFRIN, 55, rue Hoche, LE MANS (Sarthe).

Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

DIEM

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOUT

— UN SPÉCIALISTE —

SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée
PARIS-16°

PARIS PROVINCE

VENTES

NORTON 164 bn ét. Px 115.000 fr. — SOUQUET, 4, rue Christine, PARIS (5°).

ECH. ou VDS Terrot 250 lat. sélect. imp. à roder entre Harley 750. — MARTIN Christian, Manufacture d'armes, CHATELLERAULT.

B.M.W. 3 CV. à cardan, comme nve, ts acc. Photo sur dem. Px 125.000 fr., à déb. — R. LAMARRE, 1, place Vaucelles, TAVERNY (S.-et-O.).

B.M.W. R. 12, side pré. transformable, cabriolet tôle email. Px 240.000 fr. Sam. Dim. CALIPPE, 36, rue Maréchal-Joffre, COLOMBES. Tél. : Anj. 04-63 pour rendez-vous.

A VENDRE cause dble emploi vélomoteur Koeller 100 cmc., sél. pn.nef mécanique simp. Px 45.000 fr. — CHALON, PONTCHARA-TURDINE (Rhône).

DRESCH 250 cmc. Px 40.000 fr. — HUGARD, 46, rue des Moines, PARIS (17°).

URGENT Terrot 250 cmc. tr. bn ét. mécanique, moteur nf, facture à l'appui, ent. équipée, bat. kla. tansad, phare nfs. Px 60.000 fr. — Cordonnerie, 63, rue R.-Ridel, LA GARENNE-COLOMBES.

ENSEMBLE Harley W. L. A. 750 cmc. side Bernardet email kaki et chrome d'origine, occ.



un. — Atelier SANDFORD, 31, rue Greffulhe, LEVALLOIS. Tél. : Eto. 43-19.

3 ROUES Morgan anglais, 4 cylo Ford, 3 vit. marche AR., démarreur, capote, pare-brise, roues inter. — Atelier SANDFORD, 31, rue Greffulhe, LEVALLOIS. Tél. Eto. 43-19.

HARLEY - DAVIDSON splend. com. nve M.P. 1 pneu 3x19 tr. bn ét. 1 chaîne nve pour moto Zundapp 200 cmc. — 4, rue du Niger, PARIS (17°).

SIDE Précision nf 5 000 km. pour prix du châssis. — BRASSART, 68 bis, rue Henri-Barbusse, CLICHY (Seine).

PART. VEND side Bernardet gd routier 48 c nf. Px 42.000 fr. — LAGOSTINA, 6, rue des Etangs, CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine).

INDIAN bicy. 500 G.D.A. 1944 ét. nf noir et chro., selle et sacoques cloutées, pare-chocs. Px 125.000 fr. — BILLOTTE, 5, rue J.-Moulin, Mainvilliers, CHARTRES (Eure-et-Loir).

PART. VEND F.N. 500 culb. side Bufflier av. capote. Parf. ét. pns nfs. — CAMLANN, 30, rue de Patay, PARIS (13°).

D.K.W. 350 ét. impec. Mot. rev. Sélect. email chr. pns nfs. — CAMELIO, 10, rue Magdelon, MARSEILLE. Apr. 18 h. Tél. : Na. 41-54, de 8 h. à 17 h.

CUCCILO nf montage spécial fourche télescopique. Px 45.000 fr. — Concierge, 19, rue A.-Vacquerie, PARIS (16°).

5 CV. DANVIGNES mot. nf. — 5, rue Simonet, PARIS (13°).

TERROT 500 culb. R.G.A.S. av. side origine 1^{re} main exc. ét. mec. et prés. — Tél. : Bal. 10-65, 9 h. à 12 h. et 2 h. à 7 h., sf sam. et dim.

350 D.K.W. NZ. ent. d'ori. abs. imp. nomb. acces. chr. email spéc. Px 130.000 fr. — RUC. Tél. : Car. 23-21. Av. 9 h.

TRIUMPH speed Twin 500, 3.000 km. cause départ. — RON-

DELL, 29, rue des Blancs-Manteaux, PARIS (4°).

STANDARD 500 a. c. t. 4 vit. sélec. susp. ar. impec. — GUIT, rue Industrie, TOULOUSE.

VENDS superbe D.K.W. 500 S.A. av. side Bernardet gd routier, ét. nf, plus 1 pneu nf et tansad. Px 175.000 fr. — TOURNIER, 10 bis, Grde-Rue, ATHIS-MONS (S.-et-O.).

CYCLES et cyclo-moteur Hurlu. Vélomoteurs et motos Puch, disponibles. — Ets VOREUX, 384, chaussée Fernand-Forest, TOURCOING (Nord).

TRIPORTEUR bloc moteur Peugeot 1 CV. excel. ét. général. Bnne affaire. Px raisonnable. — NOYRE, épicerie, CASTILLONES (Lot-et-Garonne). Tél. : 54.

VÉLOMOTEUR Peugeot 125 cmc. 55 c. ét. nf. — SAIZEAU, 160, rue de Picpus. Tél. : Did. 68-26.

NORTON 1949 E.S. 2. Px 265.000 fr. — A. PAQUET, 11 bis, rue du Dobropol (17°). Heures repas. Tél. Inv. 62-85. heures bureau.

250 F. NEW Impérial comp. TT ét. nf tout alu. — LAUER, 21, rue du Docteur-Desfossés, ST-CLOUD.

PEUGEOT 55 luxe P. 55 D, roue broche, peu roul. pn ét. nf. Px 55.000 frs. — LAUMET. Tél. : Car. 37-32.

F.N. 450 lat. mod. 1948, 11.000 km. roues tirées susp. intégrale, c. double emploi, ét. abs. nf, siège ar. susp. équip. — BISSON, 30, rue F.-Miron, PARIS (4°). Tél. : Arc. 96-56.

PART. v. 125 Motob. TT équipée 2 pns 550x85. Botte int. mouton taille 42. — DENEUX, 73, rue R.-Lossierand, PARIS (14°). Soir.

TANDEM moteur Roussey, gar. nf. Px 71.000 fr. à vend. 57.000 fr. — COURCELAUD. Tél. : Mont. 66-64, mat.

SIDE Bernardet chas. nf, caisse oc. pour 350. Px int. — CHAUVÉAU, 32, rue E.-Desforges, CHATILLON-SOUS-BAGNEUX.

MOINS de PERLES !

AUX BOUGIES **BRENNUS-“E”**
avec le

Essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire
pour 90 frs en timbres adr, au Service Vente,
31, Rue Chèvre, ANGERS. (Conditions aux revendeurs)

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

SOYER 500 lat. Jap, side Bernardet imp. tt équipé. Px 90.000 fr. — REVERSAT, 62, rue Jonquièrre (17°) à part. de 18 h. et sam. journée.

350 cmc. VICTORIA super-culasse, 4 vit. sél., pns et ch. nfs., ét. gén. imp. 10.000 km., origine. — CORBIÈRE, 38, rue de Versailles LE CHESNAY (S.-et-O.). Dim. lund. mat.

PIÈCES moteur Gilera 500 lat. type arm., mot. embiel. distrib. magni. dyn. Marelli, 2 b. vit. cart. prim. chaîne prim. — CHAMASSE, 113, rue George-Sand, TOURS (I-et-L.).

D.K.W. 350, 4 vit. sélec. ét. nf. — DERBIE, rue Courbet, 5, ERNÈS (Mayenne).

PEUGEOT 350 lat. bn ét. bas px et div. acces. moto, 1 paire sacs cuir, porte-valise, klaxon, etc. — JACOB, 19, rue M.-Berthelot, AUBERVILLIERS (Seine).

TERROT 125 cmc. 4 vit sél. culb., équipée. Px int. — Vis. LECLERC, 88, rue de Crimée, 10 h. à 12 h.

SIDECAR Bernardet gd routier, roue susp., pare-brise, email rouge et noir orig. peu roulé, pr motos 350 et plus. Px 28.000 fr. — BENOIST, 24, rue Commandant-Barat, NEVERS (Nièvre).

PEUGEOT 500 culb. 4 vit. pied, type 515, mod. 39, susp. ar. Side Bufflier ét. nf, 1 pl. 1/2 gd sport r. indép. 3 pns nfs. Px très int. Cause départ. — VAN HOVE, BELLEVUE, GUERET (Creuse).

SUP. ens. Zundapp type Russie reconst. 2.000 km. 750 culb. fourche tél., side tracté av. porte, pare-brise. Le tout nf et d'origine. — Faire offre DUQUESNE, faubourg Stalingrad, GUERET (Creuse).

MOTOBÉCANE 4 CV. lat. parf. ét. — PACLET, 3, rue Fabre-d'Eglantine, PARIS (12°).

PEUGEOT 125 P. 56, 4 vit. sélect. juin 1949, 1.500 km. av. acces. Px 80.000 fr. — LEGUERINAIS, 70, boul. Soult, PARIS (12°). Tél. : Dor. 74-44.

MONET-GOYON 100 cmc. 3 vit. tr. bn ét. Px 42.000 fr. — GRANDET, 7, av. de l'Union, ASNIÈRES. Tél. : Grés. 26-0.

TANDEM spécial extra-fort, nf, moteur D.M.S., nb. accessoires, roues 500x55, vélomoteur. Px 45.000 fr. Tél. : Gob. 22-57.

SAROLEA 600 culb. 1939, magnifique. Px 155.000 fr. — UNIKOWSKI, 233, rue des Pyrénées, PARIS (20°). Vis. ts les sam. et dim. matin.

ROUE AV. B.S.A. — MIDROIT, 7, rue du Guichet, CLICHY (Seine). Sam. et dim.

DARMONT AEROLUX 3 roues, 6 CV. AIR, très bn ét., 3 vit., marche AR. — LE METAYER. Tél. : Gré. 05-06.

BLOC MOTEUR F. N. flat-twin 1940, 4 vit., m. AR., car. compl. parf. ét. — PERREAU, 13, rue G.-Péri, L'ARBRESLE (Rhône).

PEUGEOT 150 cmc., 4 vit. équipée av. side sport. Px 110.000 fr. — MARIET, 2, impasse Nungesser-et-Coli, VERSAILLES (S.-et-O.).

TANDEM Monet-Goyon av.-guerre av. moteur Cyclorex, le tt ét. nf. Px 48.000 fr. — S'adresser à M. PALLEJA, 16, rue Saint-Ferdinand, PARIS (17°). Vis. mat. et aux heures des repas.

MOTOCONFORT 125 lat. nve. — ROUSSET, 34, rue des Binelles, SEVRES (S.-et-O.).

TERROT 350 cmc., bon état, visible tous les jours. LOURDIN, 30, rue Honoré Sobier, AULNAY-SOUS-BOIS (S.-et-O.).

F.N.M. 13 lux. chr., tansad, nve, 700 km. Vélocoteur Jonghi 1 CV. type R.29, parf. ét., vend cause santé. — FRAUDIN, 114, av. République, COURBEVOIE (Seine).

VÉLOSOLEX octobre 1949, ét. nf. Px 30.000 fr. avec acces. — BASSET, 10, rue des Gobelins, PARIS (13^e). Tél. : Gob. 12-29.

ECH. ou VENDS moto 250 cmc. course, fourche télescopique, susp. AR., nombreux acces., très rapide, ét. nf. Px demandé 130.000 fr. — RAUDET, 1, av. Carnot, BOURGES

TRIUMPH speed twin, tél. susp. AR. 1949, com. nve. — MEYER, 46, rue La Boétie.

MOT. aux. Hémy 102, peu roulé. Px env. 15.000 fr. — ORECCHIONI, MAILLY-LE-CAMP (Aube).

B.M.W. R.66 splen., ent. nve ori. B.S.A. A.7 star twin sport, 2. carbu., susp. AR. Salon 1949, 400 km. Ces 2 motos dans un ét. géné. nf abs. — MOUFLARD, 97, av. de Laon, REIMS.

250 DOLLAR tr. bn ét., contre side René-Gillet 500 ou 750. — DELON, 1 bis, av. Saint-Maurice, MAISONS-ALFORT. Vis. dim. mat.

DUPONT, mécanicien, 56, rue Sedaine, PARIS, vend tri-moteur ét. af, force 4 CV., motos 250. Vélocoteur. Pièces détachées et moteurs Aubier-Dunne.

M.G. Midget sport, 2 pl. 5 CV., ét. nf, rep. belle moto side. — LECLER, 56, rue Max-Dormoy, PARIS (18^e).

CERCLE SPORTIF DE JUDO



DIRECTEUR TECHNIQUE :
ALBERT-LÉON MEYER
2^e DAN

GUY VERRIER
2^e DAN
CHAMPION INTERNATIONAL
TOUTES CATÉGORIES

Renseignements tous les jours
de 17 h. à 21 h.

PASSY 27-06 17, RUE MESNIL PARIS-16

PEUGEOT P. 515 av. side Bernardet, trs bn ét. — MAIGNE, 21, rue de l'Amiral-Mouchez, PARIS (13^e). Vis. ts les jours.

MOTOBÉCANE 125 cmc. sél., 2.000 km. — MARTIN, 22, voie d'Issy, MALAKOFF (Seine).

PEUGEOT 150 cmc., 4 vit. sél., ét. nf, 1.200 km., tansad Mérat, sacoches, compteur OS., vend. par part. pour cause achat voiture. — CHARDON-LORRAIN, 10, rue E.-Cresson, PARIS (14^e). A partir 18 heures.

PEUGEOT 350 P. 112, ét. nf. Px 100.000 fr. — CONSTANTIN, 25, rue du Marais, DRAVEIL (S.-et-O.).

RUDGE 250, 4 soup. radiales, 4 vit. pns nfs, exc. ét. — DUTREIX, 74, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velolette*

MOTOBÉCANE

TERROT *RRR BERNARDET*

toujours prêt à vous satisfaire

**78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17^e GAL. 78-95**

RUDGE 500 TT Replica, 4 vit., 4 soup., prête pr saison 50. Convient à amateur vit. — WALTER, 78, rue d'Aguesseau, BOULOGNE,

TRI PEUGEOT méc. parf. — FORBIN, 2, rue du Sommerard, PARIS (5^e).

VÉLOMOTEUR Prester-Jonghi VMD 3 vit., 2 échap. Silencieux Wilman. 3 pns ét. nf trs bn ét. Px 45.000 fr. — HENELLE, 31, rue Louis-Rolland, MONTRouGE (Seine).

INDIAN 500 2 cyl. Grand Luxe.
INDIAN 1.200 2 cyl. Grand Luxe.
HARLEY 750 M.P. 1942.
GNOME-ET-RHONE Major 350.
PEUGEOT 350 lat. P. 112.
TERROT 350, 4 vit. sél. 1947.
TERROT 500 culb. 4 vit. sél.
MONET-GOYON 500 culb. 4 vit. 1945.

Motos à réviser :

GNOME-ET-RHONE 7 CV. lat.
GNOME-ET-RHONE 350 culb.
RENÉ-GILLET 750 susp. AR.
PEUGEOT 350 culb. 46.
TERROT 350 lat. 1946.
FAURIE, 8, av. de Saint-Ouen, PARIS (18^e). Métro La Fourche.

CABR. DÉC. 4 pl. ss capote, 7 CV. Lancia 1938, intér. cuir, gar. 3 mois, rep. moto. — LECLER, 56, r. Max-Dormoy (18^e).

MOTOBÉCANE 350 dern. mod. abs. nve, pas rodée, cause achat. — LEROY, POUXEUX (Vosges).

DRESCH 500, 2 cyl. type C, bn ét. de marche, peinture, pns ét. nf. Px 60.000 fr. Sidecar Bernardet léger, 4 attaches, roue nve. Px 25.000 fr. — LEGOIT, 12 bis, av. Outrebon, VILLEMOMBLE (Seine). Vis. sam. ap. midi et dim.

TRÈS BELLE 350 culb. P. 135, chr. 1^{er} main, 10.000 km. Px 125.000 fr. — JURY, 90, rue de la Jonquière, PARIS (17^e).

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

TERROT 4 CV. lat., modèle H, mot. refait, magnéto nve, pneus nfs. Px 55.000 fr. — PARRAT, 12 bis, av. Outrebon, VILLEMOMBLE. Sam. ou dim. mat. ou rendez-vous.

NORTON H. 16 av. side Buflfier, fourche, guidon, réservoirs, cylindre, boîte à vitesse, embrayage. Urgent cause départ. — SOCIE, VOJANCOURT (Doubs).

MOTOBÉCANE 350 cmc. super-culasse, ét. nf., roulé 1.000 km. tto équipée. Px 180.000 fr.

TRIUMPH 350 cmc. all. 2 temps, 4 vit. Px 92.000 fr.

B.S.A. 500 cmc. Etoile d'Argent, 4 vit. sél. équipée, bn ét. Px 155.000.

PEUGEOT 125 cmc. P.55, ét. nf, compteur, sacoches. Px 60.000 fr.

RENÉ-GILLET 100 cmc. 3 vit. ét. nf. Px 54.000 fr.

MATCHLESS 350 cmc. 4 vit. sél., tansad, parf. état.

KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.

RECHERCHE cyclecar G.N. Salmson ou documentation technique le concernant. — L.M.R., 64, route de la Reine, BOULOGNE-SUR-SEINE. Tél. : Mol. 49-99.

B.S.A. 500 cmc. WM. 20. Parf. ét., cause double emploi, 4 vit. sél. susp. AR., pns nfs. En rodage. — DELCORDE, 63, av. du Général-Leclerc, THUMESNIL (Nord).

PRESTER-JONGHI 100 cmc. bn ét., pns nfs, batterie. Px 50.000 fr. — VERGER, faubourg Saint-Maurice, MONTEREAU (S.-et-M.).

CHASSIS vélocar, susp. AV. et AR., frein au pied. Mot. Aubier Dunne à roder. Le tout 18.000 fr. — CLUZEAU, 9, av. Berthelot, CHAVILLE (S.-et-O.).

MOTOCONFORT 350 culb. ét. nf. av. rem. monoroue. Px 110.000. — BAUDEY, 104, r. de Corneilles, HOUILLES (S.-et-O.).



**TUBOFILTRE
OTOM**

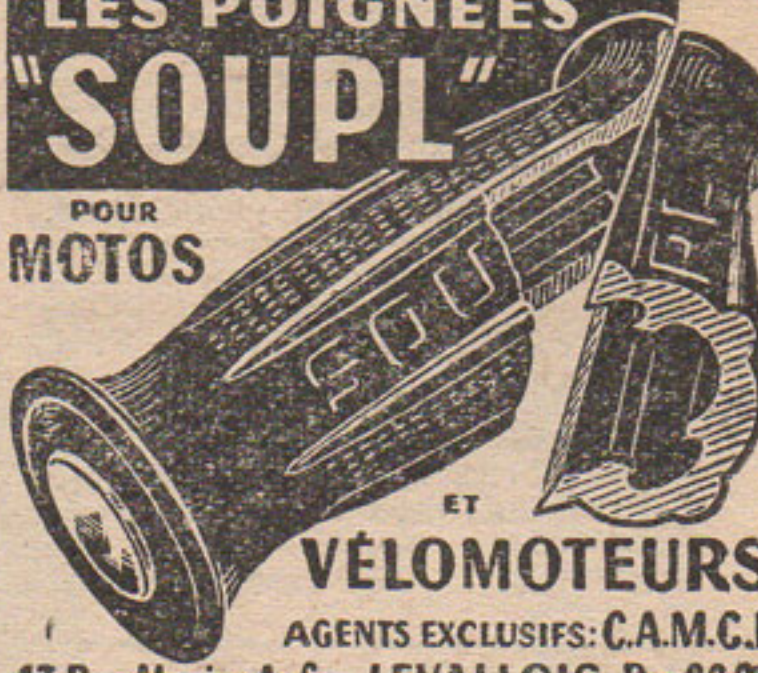
TOUT
EN UN
**TUYAU
SOUPLE
ÉTANCHE**
et
**FILTRE
PARFAIT**

*Se monte comme
un tube ordinaire*

OTOM S.A.
5 bis, Rue Franklin,
GOURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

**LES POIGNÉES
"SOUPL"**

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.
43, Rue Marius AUFAN. LEVALLOIS. Per. 06-35

HARLEY 1.200 type civil, bleu et crème, av. cuir et cartes. — 2, quai H.-Pouchasse, IVRY-SUR-SEINE. Tél. : Ita. 15-46.

PONEY, Px 27.000 fr.
TERROT 1 CV. Px 26.000 fr.
LACARRIERE, 51, rue des Epinettes, PARIS (17^e). De 9 à 17 h.

TERROT Bernardet, 350 lat., t. bn ét. Px 70.000 fr., ou séparé. — CHEILLAN, 107, rue du Plessis, FRANCONVILLE (S.-et-O.).

A réviser :

B.S.A. M. 20 à remonter.
B.S.A. 350 culbuteurs sup.-culasse.
NORTON 500 16 H.
NORTON 600 av. side.
PANTHER 500 culbuteurs.
TRIUMPH 350 super-culasse.
F.N. 600 culbuteurs sup.-cul.
GNOME-ET-RHONE 250 lat.
GNOME-ET-RHONE 750 culb.
GNOME-ET-RHONE 800 av. side
B.M.W. R. 75 à remonter.
ROYAL-ENFIELD 350 culb. s.-cul.
TERROT 175 3 vit.
TERROT 500 3 vit.
ZUNDAPP 198 en ét. de marche.
ZUNDAPP 750 culbuteurs.
N.S.U. 250 culb. sup.-cul.
N.U.S. 500 culb. sup.-cul.
N.S.U. 500 lat.
D.K.W. SB 198 350.
INDIAN Scoot 500 dep. 40.
INDIAN Scoot complètes 85.
STANDARD MAG 500 compétition.
PEUGEOT 517 lat. av. side.
HARLEY 43 WLC av. side.
MONET-GOYON 350 culb. 4 vit. sél.
MONET-GOYON 500 lat.
SCOOTER américain p. 45.

Vélocoteurs à réviser :

MONET-GOYON 3 vit. P. 18.
SACHS 2 vit. P. 22.
TERROT 3 vit. mod. 46.
ARDIE 125 sél.
HERCULE 125 à remonter.
PEUGEOT P 54 complet.
Plusieurs épaves de marques diverses : Cadres B.M.W., Triumph., Peugeot, Gnome, etc... Moteurs Harley 750, Gnome 750, 800, B.S.A. 600. Grand choix roues motos. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20^e).

ZUNDAPP KS. 800, 4 cyl. av. sid. ét. imp., pns nfs, av. ass. mécan. ent. d'ori. Px 160.000 fr. — PUNUEJOL, ELOYES (Vosges). Tél. : 41.

MONET-GOYON 500 cmc. cul., ét. nf. Px 80.000 fr. — TOURTAUT, LA BRIONNE (Creuse).

350 VÉLOCETTE KTT. prête pour éliminatoires, impec. Px 180.000 fr. — AIMO, 174, rue des Champarons, COLOMBES.

PEUGEOT 125 cmc., sortie 1948, bn ét. Px 50.000 fr. — R. PIDOUX, 176, rue Pelleport. Tél. : Men. 48-38.

SIDECAR Précision sport, entièrement nf. Px 60.000 fr. — MOMBAZET, 1, rue de l'Hôtel-de-Ville, CHATEL-GUYON (P.-de-D.).

GUILLER 150 cmc. 1949, A.M.C. culb., 4 vit., 2 CV. sél., compteur vit. av. side léger HB., noire, imp. 120, cause double emploi. — RENOLD, 87, rue Cartier-Bresson, PANTIN.

SIDE Bernardet av. pare-brise et jeu d'attaches Norton 16 H. Px 25.000 fr. — GARNIER, 22, rue de la République, VANVES.

MOTOBÉCANE 175-49 com. nve cse départ. Px 115.000 fr. — ALLOT, BEAUFRANCON, par COMMENTRY (Allier).

BUGATTI 3 lit. 17 CV. ét. méc. exc. nf. à roder, cons. 14 l. Vit. 135 km.-h., décap. 5/5 places. — DESCUBES, 9, rue Delaizement, PARIS (17^e). Tél. : Eto. 24-88, heures bureau.

Les meilleurs



pour tous moteurs

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

MOTOCONFORT 3 CV. av. Delco. Bn ét. Px 65.000 fr. Peugeot 100 cmc. bn ét. av. tansad et 1 pneu nf sup. Px 35.000 fr. — PILLARD, 18, rue Montessuy, PARIS (7^e).

B.S.A. WM. 20 av. ou ss side Carpio, malle cap. r. susp. imp. 180. — SINET, 87, av. Foch, CONFLANS-SAINTE-HONORINE (S.-et-O.).

TANDEM Reynolds mot. Hémy 49 cmc., trs bn ét. — LE ROUX, 14, rue Desaix, PARIS (15^e). A partir de 18 h. 30.

B.M.W. 3 CV. R2 à cardan bl. mot. 4 tps, toute équipée, com. nve. Photo sur demande. — LAMARRE, 1, place Vaucelles, TAVERNY (S.-et-O.).

MOTOBÉCANE 2 CV. anc. mod., 2 vit. Delco, batterie. — Ecr. ROBERT, Buvette des Abattoirs, THIONVILLE (Moselle).

MAGNAT-DEBON 350 cmc. sél. 4 vit. Roulé 2.500 km., tansad. Px 110.000 fr. — GARNIER, SAINT-FARGEAU (Yonne).

PEUGEOT 150, 4 vit. sél., sortie juillet 49, sup. abs. imp. ts points de vue. Px 88.000 fr. — Ecr. MICHEL, 24, av. Gambetta, ARCAÇON (Gironde).

B.S.A. 350 cmc. culb., bleue, 4 vit., rév. méc. imp. av. ou sans side Buffler, exc. ét. très b. chaus., Pens. 140.000 fr. — GAMAIN, 5, av. A.-Briand, SURESNES. Après 18 h.

PEUGEOT 3 vit. exc. ét. équipée. — MULLER, 14, rue A.-Vérien, NEUILLY-SUR-SEINE.

LES ÉTABLISSEMENTS
BONNET

80, *Aven. Général-Leclerc*
BILLANCOURT

— vous offrent avec —

**LONGS DÉLAIS
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 15-46*
Métro Billancourt

TERROT 4 CV. mot. lat. 4 temps 3 vit. complet, révisé et remise à nf, émail noir, équip. élect. dynamo et bat., 6 v. klaxon, bs pneus dont 1 nf, très bn ét. gén. Px 70.000 fr. — LEGER, 51, r. Lucienne, LA COURNEUVE (Seine).

MONET-GOYON 2 CV., mod. compétition, pns nfs, exc. état. Px 60.000 fr. — H. JOLY (Barman), 9 bis, av. d'Iéna, PARIS.

BLOC MOTEUR A.M.C. 150 cmc. 4 vit. sél. nf. — DUMOULIN, 14, rue Chevalerie, TOURS.

SIDECAR Bernardet, canadienne, ét. nf. Px 32.000 fr. — DEBUS-SCHER, 23, rue Rumkoff, PARIS (17^e).

SCOOTER Bernardet, nf, pas roulé. — GARAGE DES CHANTIERS, 21, rue des Etats-Généraux, VERSAILLES. Tél. 04-97. à Versailles.

PEUGEOT 350 culb. 5.000 km. — DONVING, 29, rue de Billancourt, BOULOGNE. Vis. dim. et lun. mat.

D.K.W. 200 exc. ét. — BENOIT, 37, rue de la Villette, PARIS. Ap. 18 h.

B.N.C. imp. carros. nve, mot. B.M.W. — B.N.C., 33, rue Anatole-France, LEVALLOIS Tél. Per. 50-50.

NORTON 600 ét. abs. nf, side Can. gr. préc. Px 135.000 fr., side seul px 25.000. — DUPONT, 163, boul. Murat, SAINT-CLOUD.

IMPÉRIAL superb. 1 pl., 1/2 mod. 49, noir bande rouge, roue chromé, susp. 2 pns, pare-brise Sécurité, porte-bagages. couvre-place. Px 55.000 fr. — Tan. Mérat, 2.500 fr. — DARCEL, 77, rue La Poétie, PARIS (8^e).

A.J.S. 250 culb. type R. — BONIN, 7, rue M.-Dubois, PARIS (12^e).

MOTOBÉCANE 125 lat. type D 45 B, mod. 49, roulé 6.000 km. ét. nf. Px 65.000 fr. — S'ad. Café ZERBINI, 20, r. Denis-Papin, PUTEAUX (Seine).

PAIRE BOTTES dame 39, presque pas portées. Px 4.500. — Visible « Motocycles ».

TANDEM tt équipé, ét. nf. Px 25.000 fr. — PERRICHON, 10, rue Clément, PARIS (6^e). Tél. : Dan. 30-65, 60-80.

GNOME-ET-RHONE Ax. 2 parf. ét. av. sidecar, moteur, boîte, pont en double. Px 110.000 fr. — S'adresser HAVAS. — 149, rue Basse, CAEN.

JONGHI nve 125 cmc. — PROPST, 28, rue Rivay, LEVALLOIS. Tél. : Per. 44-48.

MOTOBÉCANE 250 mot. Jap. Px 40.000 fr.

MONET-GOYON 350 culbuteur. **MAGNAT-DEBON R. S. S. E.** 500 cmc.

VÉLOSOLEX. LAGNEAU, 16 bis, rue E.-Landrin, BOULOGNE (Seine). Ts l. jrs ap. 7 h.

INDIAN motoside 1.200. Aff. exc. Px à déb. Tél. : Pro. 26-95.

JAWA occ. à p. Px 155.000 fr.

ROYAL-ENFIELD 350 cul. 4 vit. Px 155.000 fr.

JONGHI T.J. 4 culb. Px 95.000fr.

A.J.S. 350 culb. Px 160.000 fr. Occ. gar. disp. rap. — JEANNIN, 12, av. de la Porte-de-la-Plaine, Paris (15^e). Métro Porte de Versailles.

TRIUMPH allemande Herisson, 250 cmc. 4 vitesses sélecteur, bicylindre. Etat impeccable, 2 temps, mélange huile indépendant. Px 145.000 fr. — RICHARD, 28, boul. Victor-Hugo, Neuilly (Seine) Tél. : Mai. 75-84.

CARPIO gd routier, pare-brise et cap. trs bn ét. VéloMOTEUR Peugeot 55 av. sél. — M. NOIROT, 112, av. Gambetta, SAINT-MAUR (Seine).

DELAIRE
4, Impasse de la Galté, PARIS-14^e
Tél. Dan. 55-43.
ACHAT COMPTANT
- toutes motos, vélomoteurs -

LA BOUGIE GMD



évite l'encrassement

GAMME DE 9 TYPES POUR TOUS MOTEURS

26, *Aven. de la Libération* BOURG-LA-REINE (Seine) Tél. : ROBINSON O1-30

ÉCHANGES

ÉCHANGE Motobécane 125 lat. D 45 B, équipée, tansad rep.-pieds, 3.600 km., imp. contre 175 Motobécane ou Motoconfort même ét. — JEHANNIN, Cycles, BREAL-SOUS-MONTFORT (I.-et-V.).

ÉCHANGE parfaite 350 émail noir pns nfs, tansad, sacoches, méc. imp. aff. sérieuse, contre voiture en parf. ét. méc. ou grosse moto. — M. ANDRE. Tél. : Ent. 22-64, 11 h. à 12 h.

SIMCA nve contre 2-cyl. ou Ogar. — COLIN, 19, cité Muette H.B.M., DRANCY (Seine).

ALCYON 125 cmc. mars 49, ent. équipée, ét. nf, 5.000 km., contre 350 cmc. préf. all. ou ang. assez réc. ferai rac. argent. — CLAMARON, 19, rue de Paris, COURBEVOIE (Seine).

FONDS DE COMMERCE

A CÉDER cause départ bon fonds cycles, motos, etc., dans Bocage Vendéen. Beau chiffre affaires, pays 4.500 habitants. 50 km. de mer. Px 550.000 à débattre. Logement.

ATELIER à louer, en partie vitré, eau, gaz, force él., t.-à-l'ég., tél. élab. tôlés, rayon, casiers, palan monorail, surf. 65 m2, peut être porté à 180 m2, conv. pet. fab., rép. mot., évent. association cons. cyclecar, pos. logement 2 p. - Tél. ou écr. pr vis. sur r. d. — LOBJOIT, 6, place Marceau, DRANCY. Tél. : Avi. 12-06.

DIVERS

PHARE, dynamo Lucas, câblage électrique complet d'origine. — AIMO, 174, rue des Champarons, COLOMBES.

CASQUES Géno 55 et 56. : 5.000 Boite Staub 3 v. m. ar. : 10.000. — BAUDEY, 104, r. de Corneilles, HOUILLES.

CHASSIS side léger av. pns ss caisse. Px 11.000 fr. Roue Amerie av. pn. Px 5.000 fr. — GODIN, 22, rue Entrepôts, SAINT-OUEN.

PHOTO

LEICA 3 télém. couplé. Elmar 3.5. Px 45.000 fr. — AIMO, 174, rue des Champarons, COLOMBES.

LEICA ELMAR F — 5 cm. 1:3,5 contre 125 4 tps. — SERGENT, 8, rue Paul-Déroulède, BOIS-COLOMBES (Seine).

LEICA — FOCA ROLLEIFLEX KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES-PHOTO”

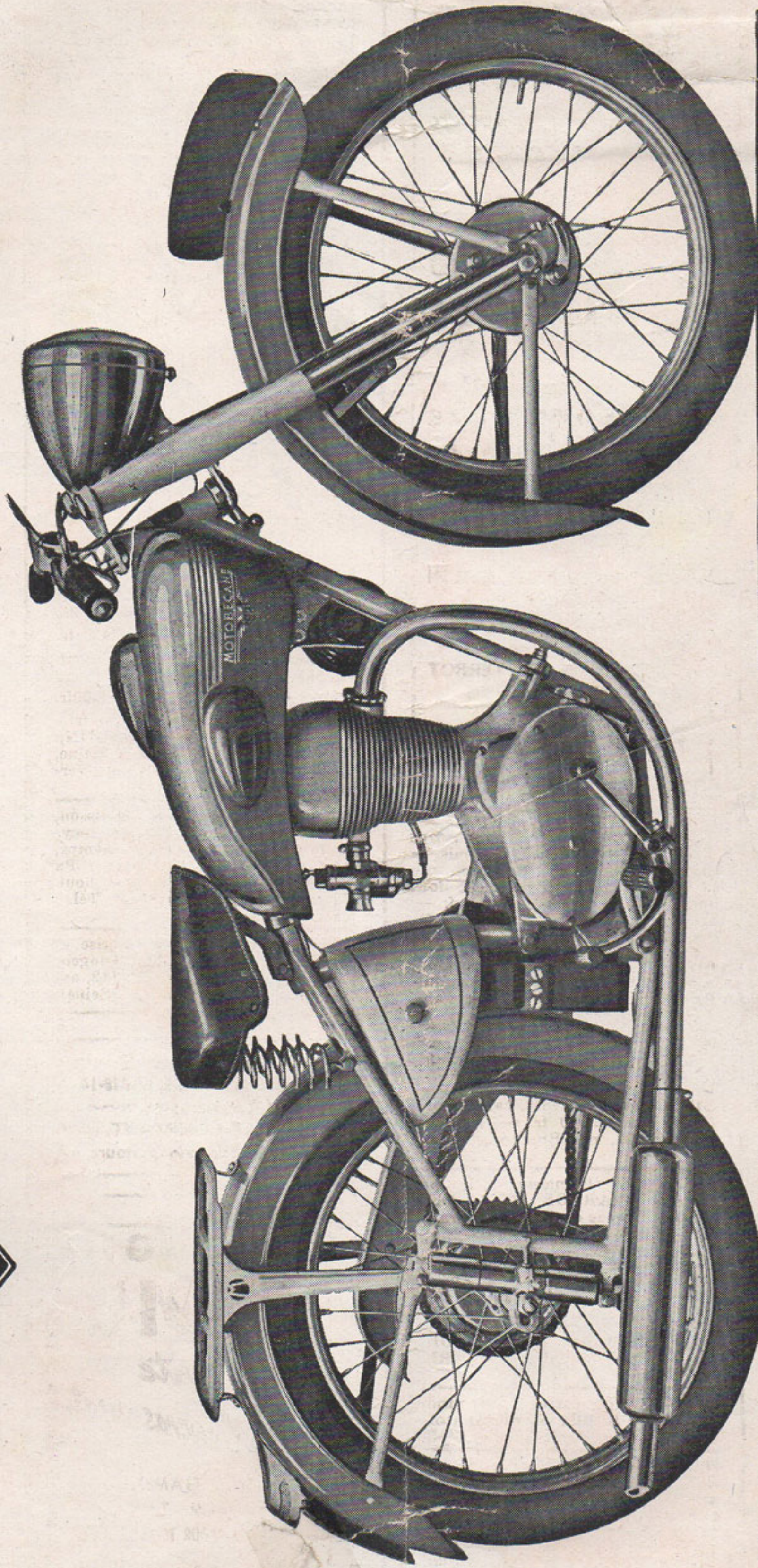
78 bis, Avenue de la Marne
ASNIÈRES-PARIS
GRÉ 49-18
Ouvert le Dimanche matin

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)

BABY
STAR

MARQUE DÉPOSÉE
LICENCE STELLWAGEN

Moteur auxiliaire

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY+STAR

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS

ÉLÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR
ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE
ASSURE UNE ÉLÉGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ
ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES
GAZ et un SILENCE "MACHINE A COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT
PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE
DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX
FAIBLES ALLURES ET RALENTI PARFAIT

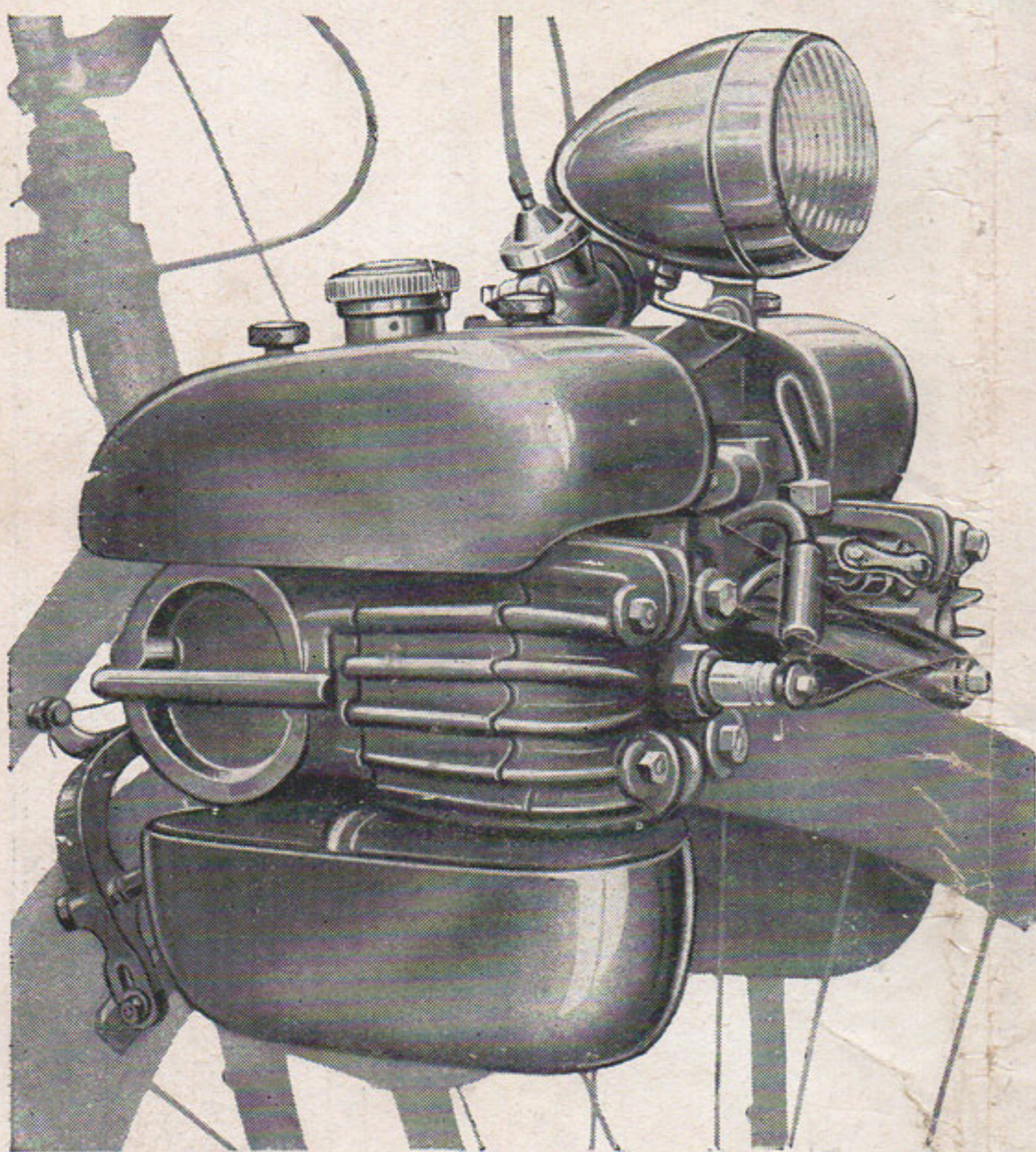
MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES
CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE
ENTRAÎNEMENT SILENCIEUX PAR GALET
1 L. 1/2 aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms
à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7%

S. E. T. A. M.
Constructeurs

23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)

TÉL. CLI 00.02



BABY+STAR
le mieux étudié

DES MOTEURS
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS
ET NOTICE
SUR DEMANDE

BABY+STAR... EST MONTÉ D'ORIGINE PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS FRANÇAIS