

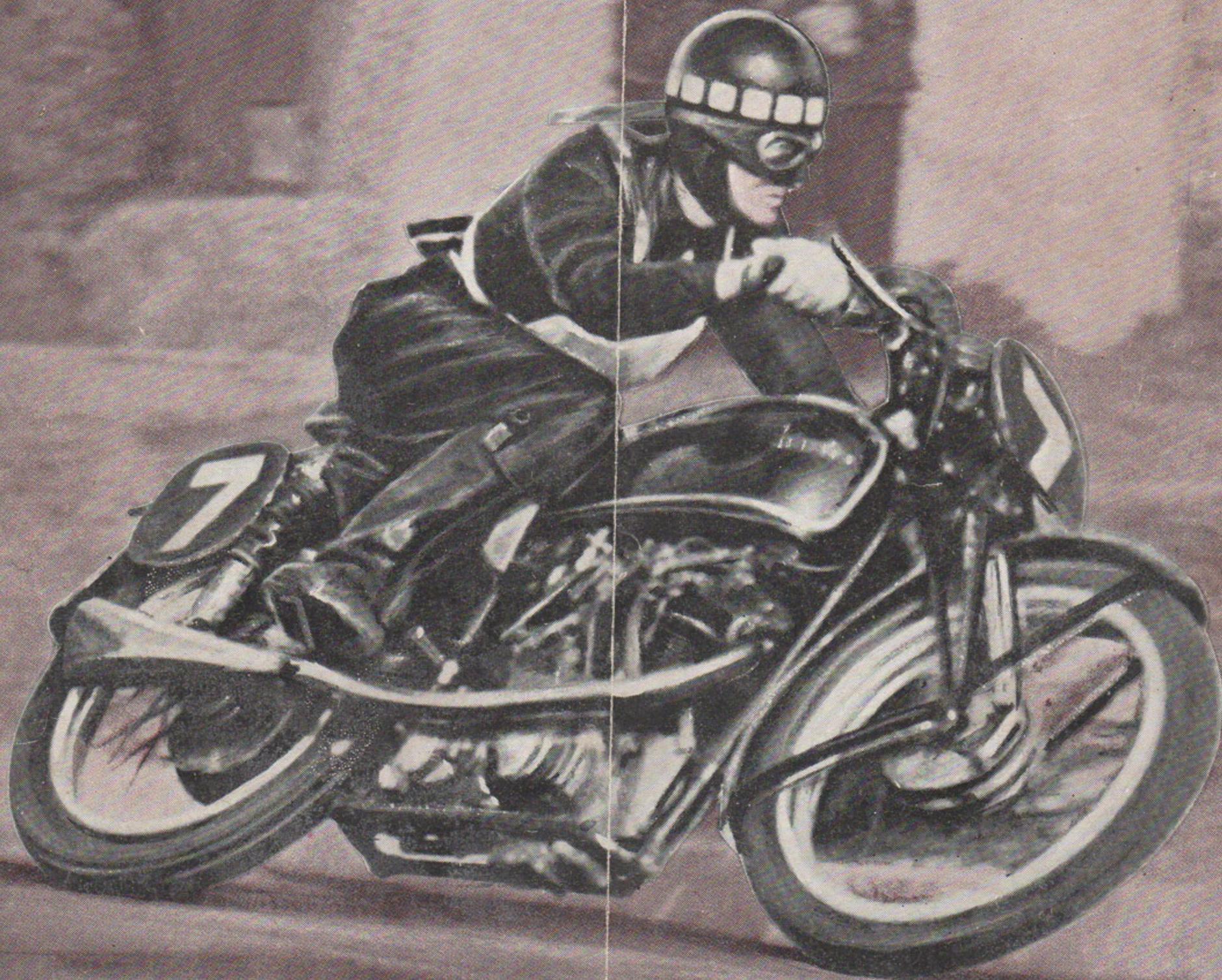
3^e ANNÉE — N° 34

REVUE
BI-MENSUELLE

15 AVRIL 1950

MOTOCYCLES

DIRECTEUR:
MAX ENDERS



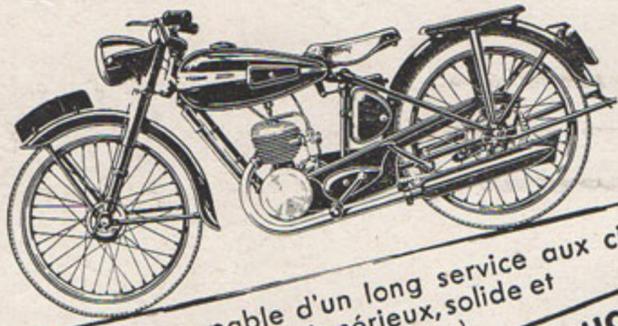
30^F



TERROT

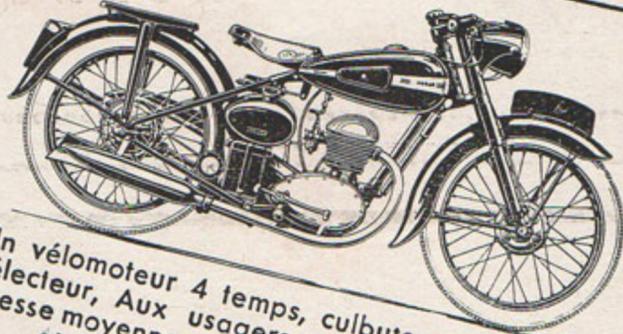
présente une gamme complète de
4 MODÈLES
capables de satisfaire toutes les demandes

100 cm³ Type MTI



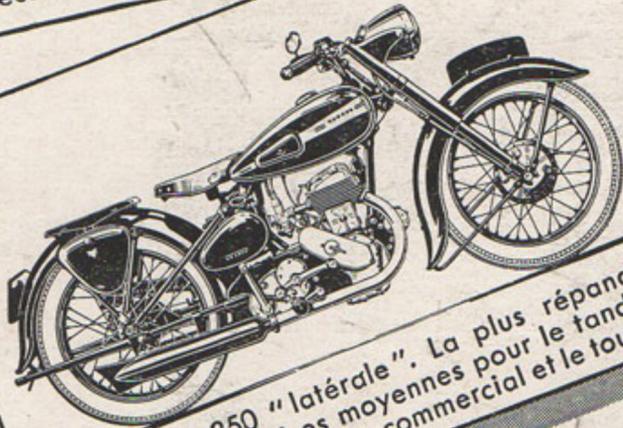
Hardi grimpeur, capable d'un long service aux citadins et aux ruraux désirant un engin sérieux, solide et économique. (Sans permis de conduire).

125 cm³ Type ETD



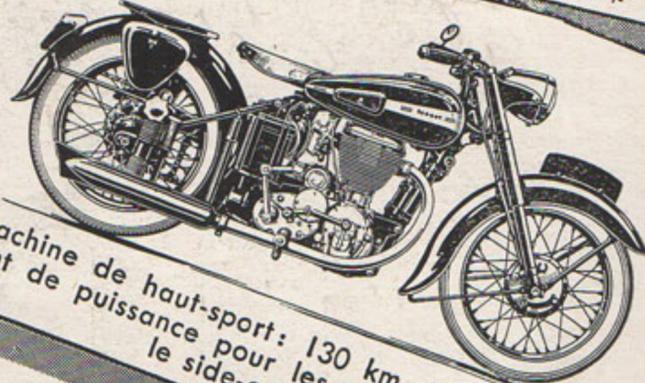
Un vélomoteur 4 temps, culbuteurs, bloc 4 vitesses, sélecteur, Aux usagers quotidiens voulant ajouter vitesse moyenne et sportivité aux qualités d'économie et de sécurité. (Sans permis de conduire).

350 cm³ Type HCT



La classique 350 "latérale". La plus répandue des motos françaises moyennes pour le tandem, le side-car léger, l'usage commercial et le tourisme.

500 cm³ Type RGST



Une machine de haut-sport: 130 km. à l'heure, à gros excédent de puissance pour les grandes randonnées et le side-car lourd.

Sur cette
gamme de 4 modèles
tous éprouvés et tous bien au point

TERROT

appliquera en 1950 le résultat de 40 années de recherches incessantes sur l'amélioration de la suspension. Confort augmenté par la généralisation de la selle à grand débattement. Meilleure suspension avant et encore plus parfaite tenue de route grâce à une nouvelle fourche télescopique sur ces 4 modèles et suspension arrière sur la 500 cm³.

gamme complète Terrot, confort parfait Terrot

MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS, 30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

ÉTABLISSEMENTS TERROT, 2, rue André Colomban, DIJON

MOTOCYCLETTES

ETABL^{TS} PIERRE HUMBLLOT

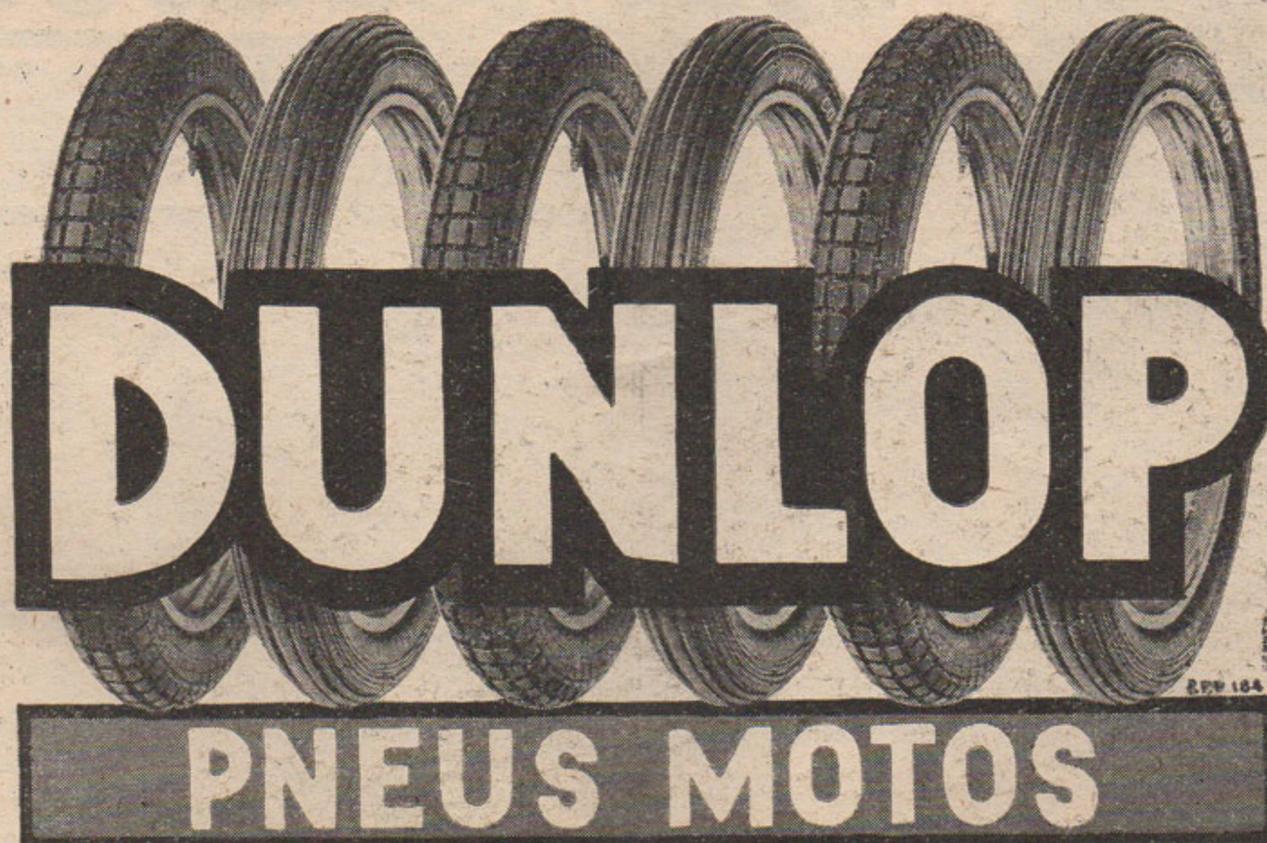
72-79-81, Rue du Faubourg Saint-Jacques - PARIS-14^e

Téléphone : GOBelins 24-32 - 31-24



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

AGENCES PROVINCE DEMANDÉES



ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

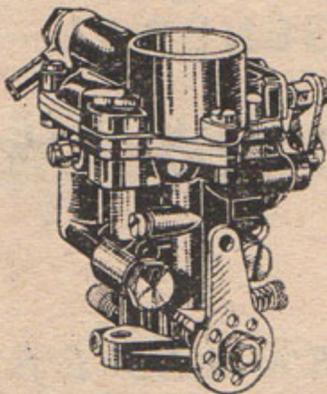
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

CARBURATEUR ZÉNITH

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



ALANVIC Z. 2.50

PARIS-NICE

a donné aux

MOTOS JAWA

*l'occasion de prouver brillamment
leur supériorité incontestable*

CATÉGORIE 250 cmc.

1^{ers} ex æquo : A. CHANDON
M. RENE
A. GUIGE
M. BREGANI
G. PIEMARTIN

sur **JAWA**

5 PARTANTS... 5 PREMIERS ex æquo
TRIOMPHE DE LA RÉGULARITÉ

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

Agent Général pour la France et l'Algérie : **Étab^{le} POCH**
127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE -:- Tél : Sab. 61-70

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

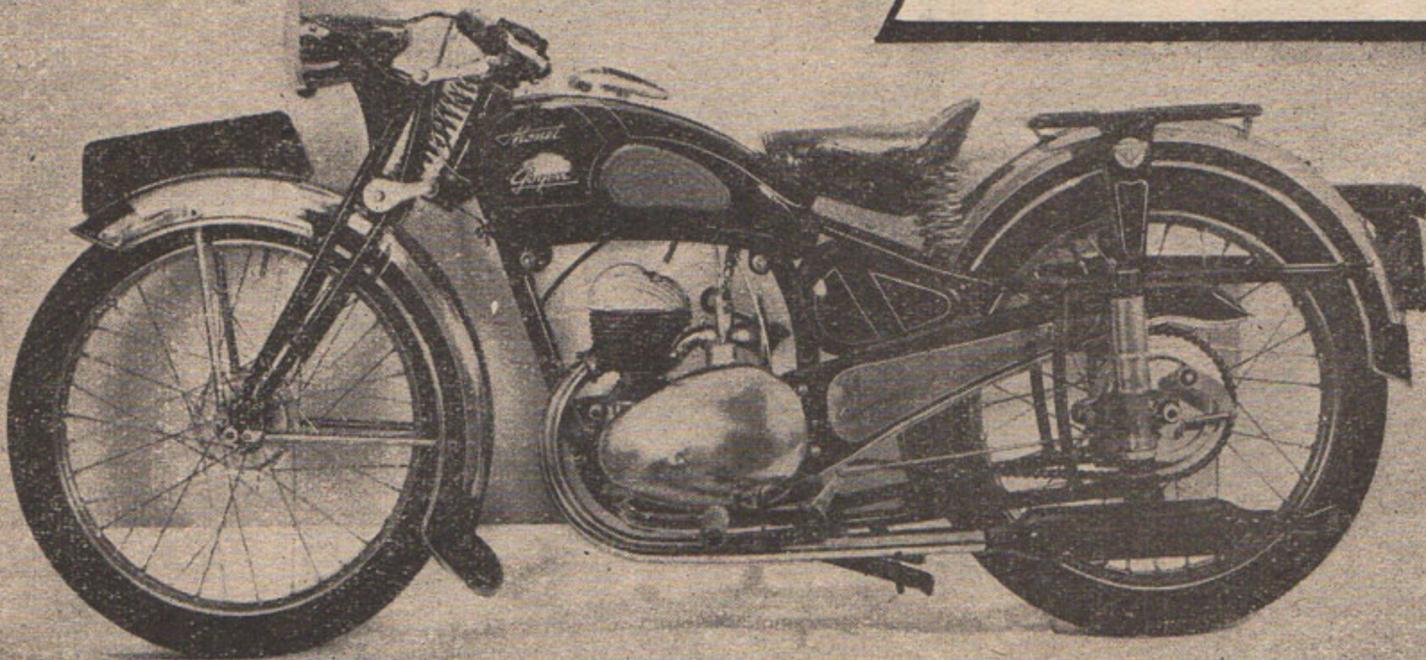
Pièces Détachées Origine

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

**LES
VÉLOMOTEURS
1950**

Monet Goyon

125 cm³ - TYPE S. 6. V. - 2 Temps



Vélocycleur de grand luxe
moteur "VILLIERS". Pui-
sance 1 C.V. Sélecteur au
pied. 3 Vitesses. Cadre
surbaissé. Suspension
arrière semi-bloc. Vitesse
85 km. heure. Réservoir :
12 litres 1/2.

**100 cm³ - 2 Temps
TYPE S. 3. G. D. S.**

Puissance 1 C.V. Sélecteur
3 vitesses. Boîte séparée.
Vitesse : 60 km. heure.
Réservoir : 12 litres.
Grande présentation.

Autres fabrications • MOTOCYCLETES : 250 cm³ - 4 temps culbutée - Type R 4

PUB. J. BAZAINE

USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

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

VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm³

MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm³



MOTEUR "AMC" 4 temps

**FOURCHE TÉLESCOPIQUE — DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE**

Groupement Industriel Métallurgique et Automobile, 24, rue Pasteur, CHAMALIÈRES (P.-de-D.)



**SOCIÉTÉ CENTRALE
DE PIÈCES MOTO**

44, Rue de La Condamine, PARIS (17^e)
Téléphone : MARcadet 45-75

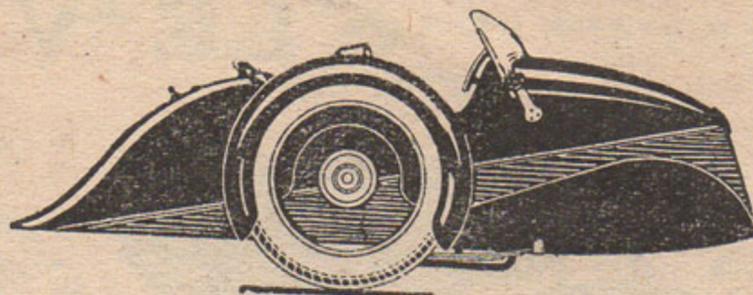
Pièces détachées anciens et nouveaux modèles : origine et adaptables - Chaînes - Roues - Carter moteur et Boîte de Vitesse - Spécialistes Redressage Cadre et Fourche - Embiellage - Réalésage - Remise en état Volant magnétique et Magnéto - Échange standard cylindres et embiellages - Stock Gurtner - Remise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

REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

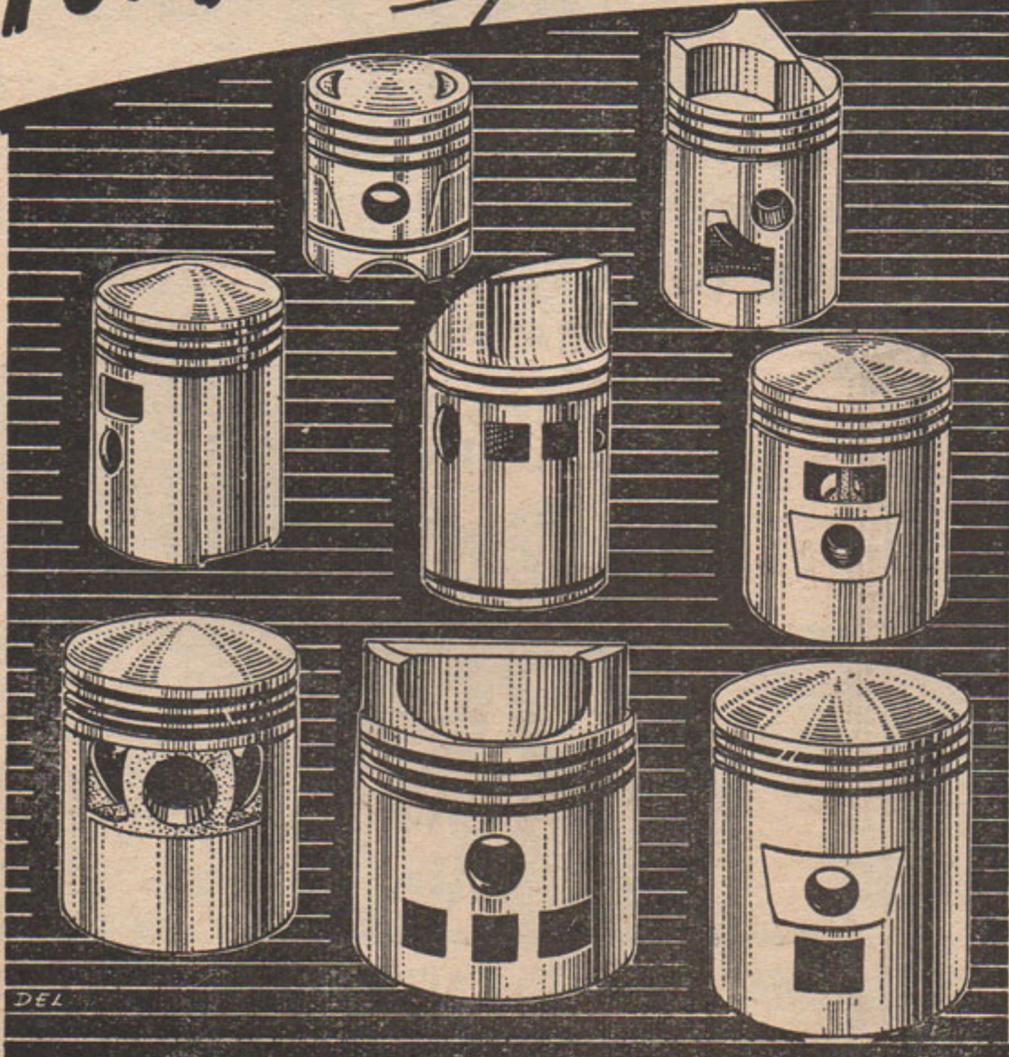
FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :

MOTO DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, PER. 18-11

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

TOUS LES PISTONS *présentent..*



UN NOUVEAU MÉTAL



**FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE**

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

*

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

Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 18.916.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :

153, Rue de Noisy-le-Sec
LES LILAS

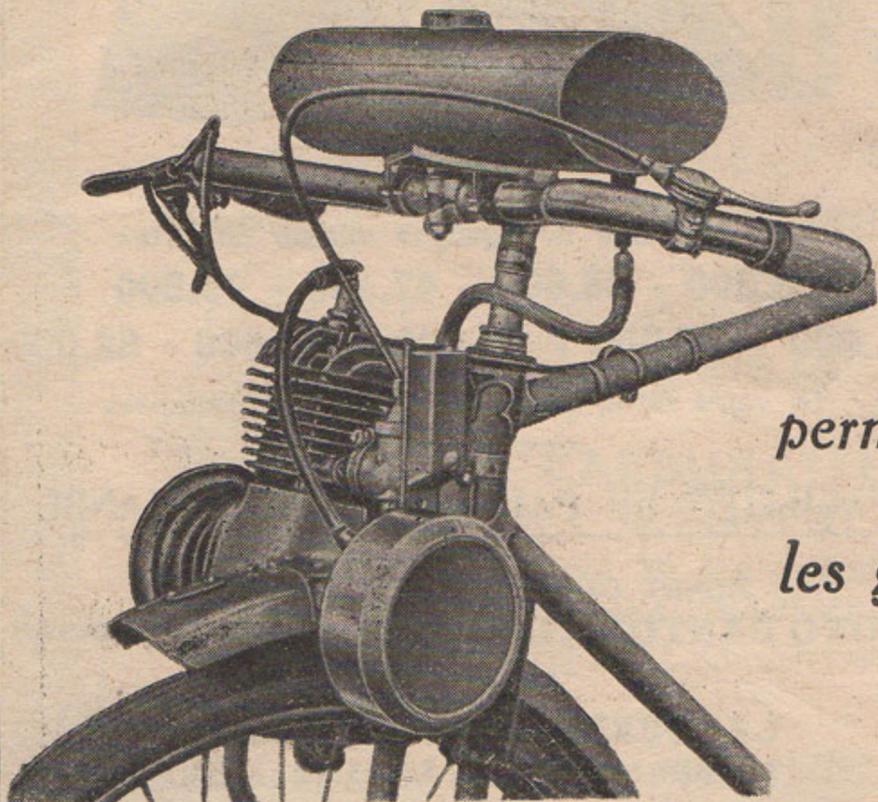
Tél. : BOTzaris 67-24 et 167-25

STATION-SERVICE :

19, Av. de la Porte-des-Ternes
PARIS-XVII^e

Tél. : ÉTOile 23-40

LE VÉLORÊVE



Cicca

permet enfin au cycliste

les grandes randonnées

sans fatigue !

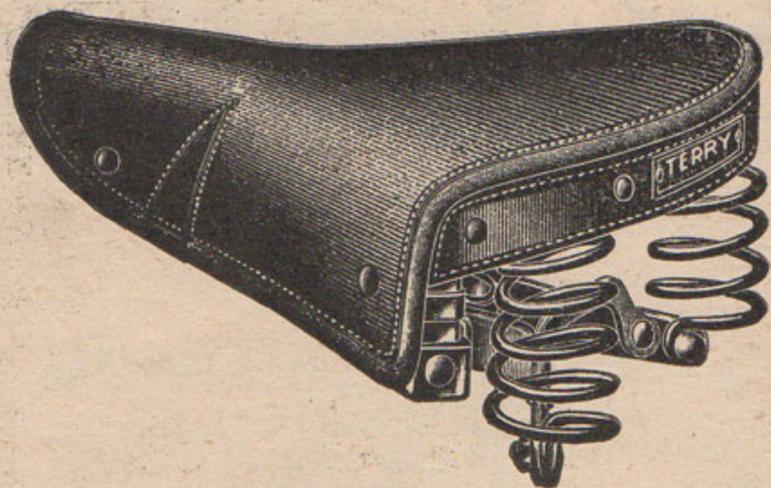
CARACTÉRISTIQUES

C'est un moteur auxiliaire monocylindre à 2 temps dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Cylindrée : 49 cm³ ;
- Alésage : 40 ;
- Course : 39,5 ;
- Puissance : 1cv. à 4.200 tours, régime normal : 3.000 tours ;
- Vitesse : 35/40 km.-heure ;
- Poids : 4 kg. 500 ;
- Consommation : 1,5 litre aux 100 km.

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

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

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

MOTOS - SIDE-CARS - VÉLOMOTEURS - CYCLOMOTEURS

à LYON

3

Av. J.-Jaurès



Téléphone :

Parment. 39-39

à LYON

3

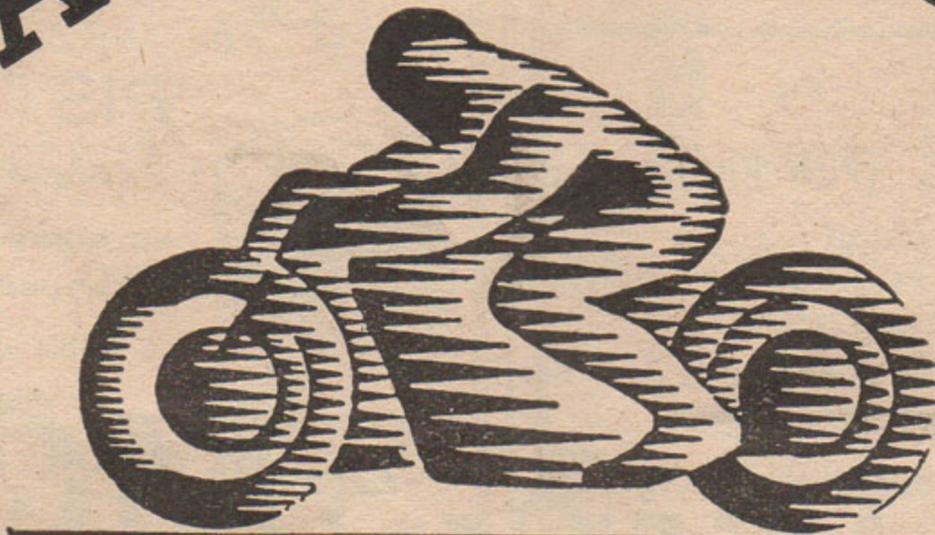
Av. J.-Jaurès



Téléphone :

Parment. 39-39

ETS ALEXIS-MOTOS



VENTE

à

CRÉDIT

par

SOCODEC

CHOIX !

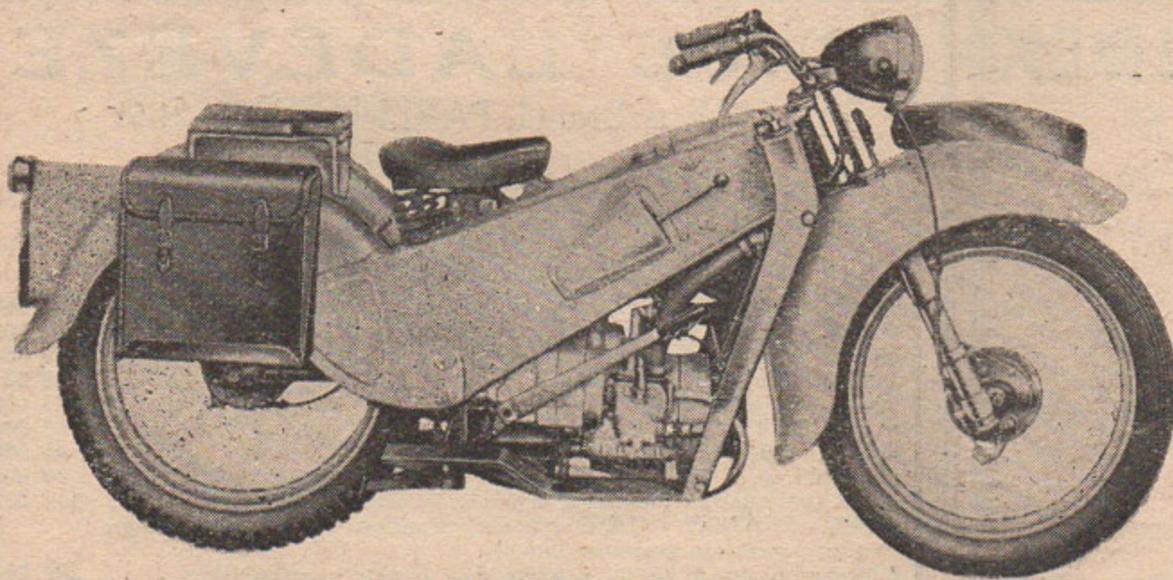
QUALITÉ !

PRIX !

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Une visite s'impose à la **FOIRE-EXPOSITION** permanente de motos
neuves et d'occasions en toutes marques

AGENCE : PUCH, ROYAL-ENFIELD, PANTHER, ULTIMA, JONGHI, MOTOCONFORT



Deux modèles 150 LE et MAC 350 cmc.

Velocette



Agent général pour la France :

SANDFORD

31, Rue Greffülhe - LEVALLOIS (Seine)

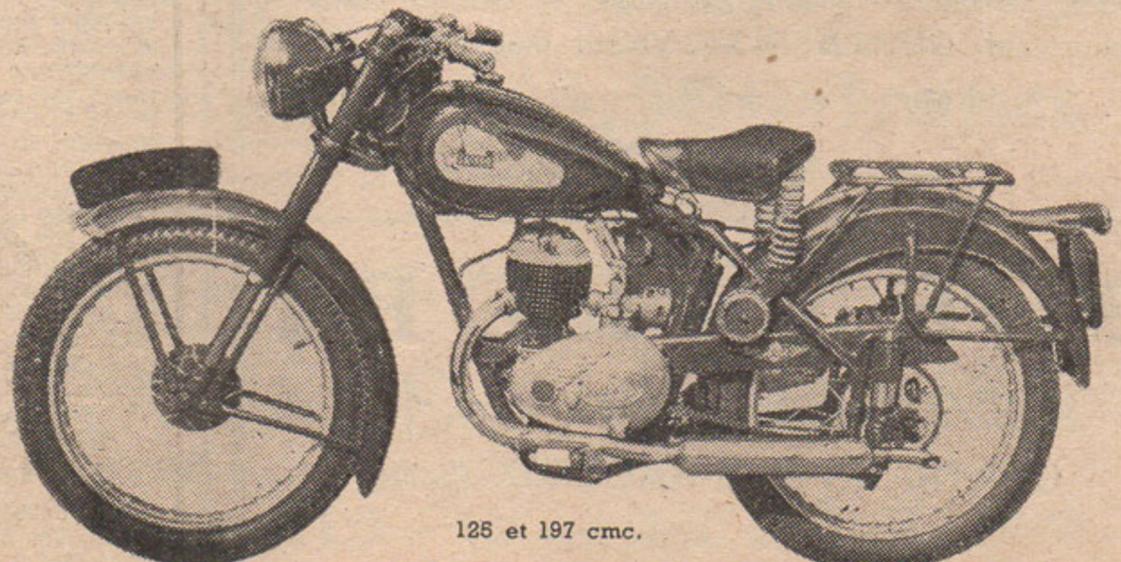
Magasin d'Exposition :

MOTO HALL

78 - Avenue des Ternes - 78

PARIS (xvii^e)

Messieurs les Agents sont priés
de préciser leurs besoins



125 et 197 cmc.

PREMIÈRE DÉMONSTRATION SPORTIVE

DES SCOOTERS 1950

BERNARDET

dans

PARIS-NICE (985 km.)

en une seule étape

3 Scooters au départ
3 Scooters à l'arrivée

ers ex æquo, sans pénalisation, catégorie 125 cmc.

Pierre BERNARD

Georges PÉCHON

Marcel PÉCHON

tous trois sur

Scooter BERNARDET

remportant

Coupe d'élégance REDEX

er Catégorie Scooters
par addition de temps

Course de côte de LA TURBIE

Moteur YDRAL — Pneus DUNLOP — Bougie GMD —
Carburateur GURTNER — Volant magnétique SAFI

Moteur et carburant traités au

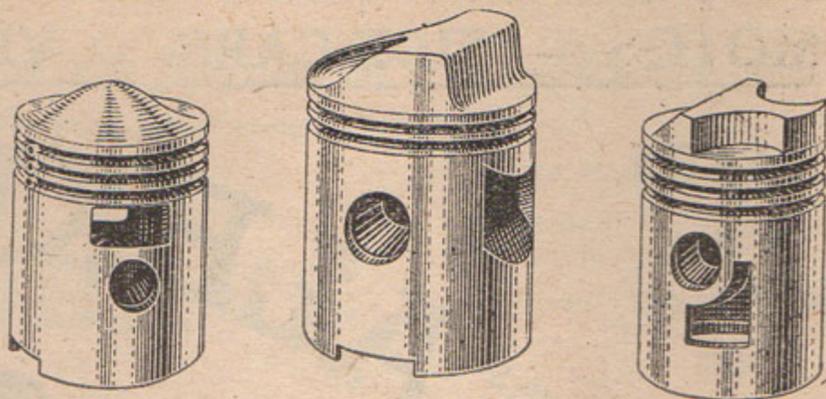
REDEX

BERNARDET

104, Avenue de la République, 104

CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine)

Téléphone : ALésia 24-20



PISTONS

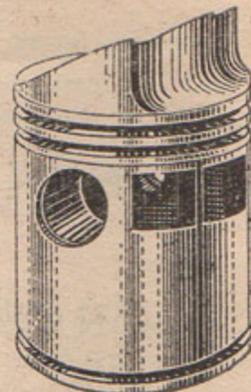
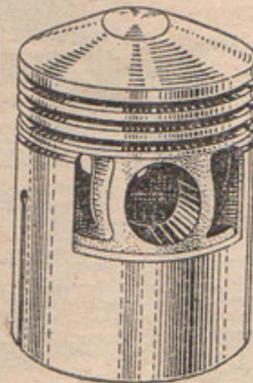
Super-vitex

en alliage spécial
hypercilicé

à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS

2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 33-40

PAUL LADEVÈZE

50, Rue Brunel, PARIS-17^e - ÉTO. 24-66

MOTOCYCLE TES et VÉLOMOTEURS neufs ou occasions garanties

Crédit : la moitié ou 1/3 au comptant, le reste en 6 mois par traites

ACHAT - ÉCHANGE - REPRISE

TRIUMPH 500 cc. tiger 90, vendue telle	129 000
D.K.W. 500 cc., bicylindre.. 109 000 avec side, année 49. ..	149 000
NORTON 500 cc., culbuteur MAG	89 000
TERROT 350 cc.. .. .	59 000
N.S.U. 500 cc., armée	65 000
VICTORIA 250 cc.	65 000
JONGHI 100 cc., 1948	49 000
Neuf 125 cc. ALMA, suspension AV. et AR., 4 vitesses YDRAL ..	98 000
IMME (véloMOTEUR allemand) livrable 15 Avril, tout équipé ..	117.600
ARIEL - PANTHER - O.E.C. neuves, modèles 1950, sans licence, sur commande (nombre limité).	
B.M.W. 750 cc. R. 73, suspension AR., fourche télescopique ..	299.000
ZUNDAPP K. S. 600 cc.. .. .	179.000
N.S.U. 200 cc. garantie	99.000
HARLEY-DAVIDSON luxe 750 cc. 199.000 avec superbe side..	249.000
TRIUMPH 500 cc.	219.000
MOTOBÉCANE 500 cc., garantie.	165.000
VÉLOCETTE 500 cc. K.S.S.	139.000
JAWA 350 cc., bicylindre, 900 kms.	185.000
MONET-GOYON 175 cc., Villiers.1940	79.000
NORTON 500 cc.	109.000 119.000 125.000
NORTON 500 cc., course 1948, fourche télescop., susp. AR. MANX.	420.000
NORTON 500 cc., suspension AR., luxe.	220.000
ARIEL 500 cc. R.H., suspension AR., 1947, état neuf.	249.000
ARIEL 350 cc. R.H., luxe, état neuf	195.000
ROYAL ENFIELD 350 cc.	119.000
ROYAL-ENFIELD 500 cc., année 1948, fourche télescopique ..	225.000
B.S.A. 500 cc., état neuf.	185.000 195.000
B.S.A. 500 cc.	119.000 129.000
B.S.A. 250 cc., culbuteur	119.000
R.M. moteur Sachs	49.000

Epaves ANGLAISES reconstruisables - Sidecars occasion
Pièces détachées - Accessoires — Expédition France et Colonies

SUR COMMANDE :

MOTOBÉCANE 125 cc., 175 cc., 350 cc. — GUILLER 125 cc., 175 cc.
ALMA 125 cc., 175 cc. — GNOME-ET-RHONE R. 3 et R. 4, 125 cc.
SCOOTER A.G.F., livrable de suite, susp. AV. et AR., 4 vit. .. 119.200



SOCIÉTÉ des AÉROPLANES VOISIN

PARIS - NICE

4 machines au départ
machines à l'arrivée

1 ers
ex
æquo

LAURENT
RION
SAUNIER
TEXIER

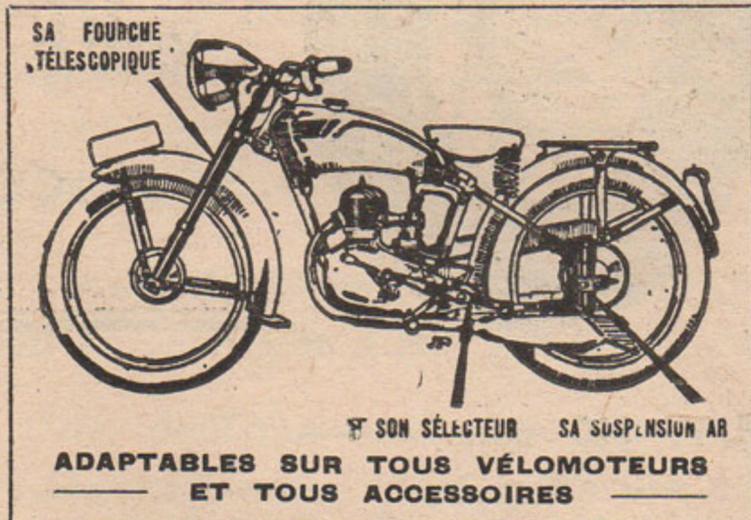
remportent la Coupe DRAGO

sur

GNOME-&-RHONE

125 cmc. Type R 4

Service Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée -- PARIS -- KLE. 90-56
Service Pièces et Réparations : 16, Rue Félicien-David -- PARIS -- AUT. 08-90



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 vélomoteurs
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

Votre Rêve...
une

ou une

B. S. A. ?
SUNBEAM ?

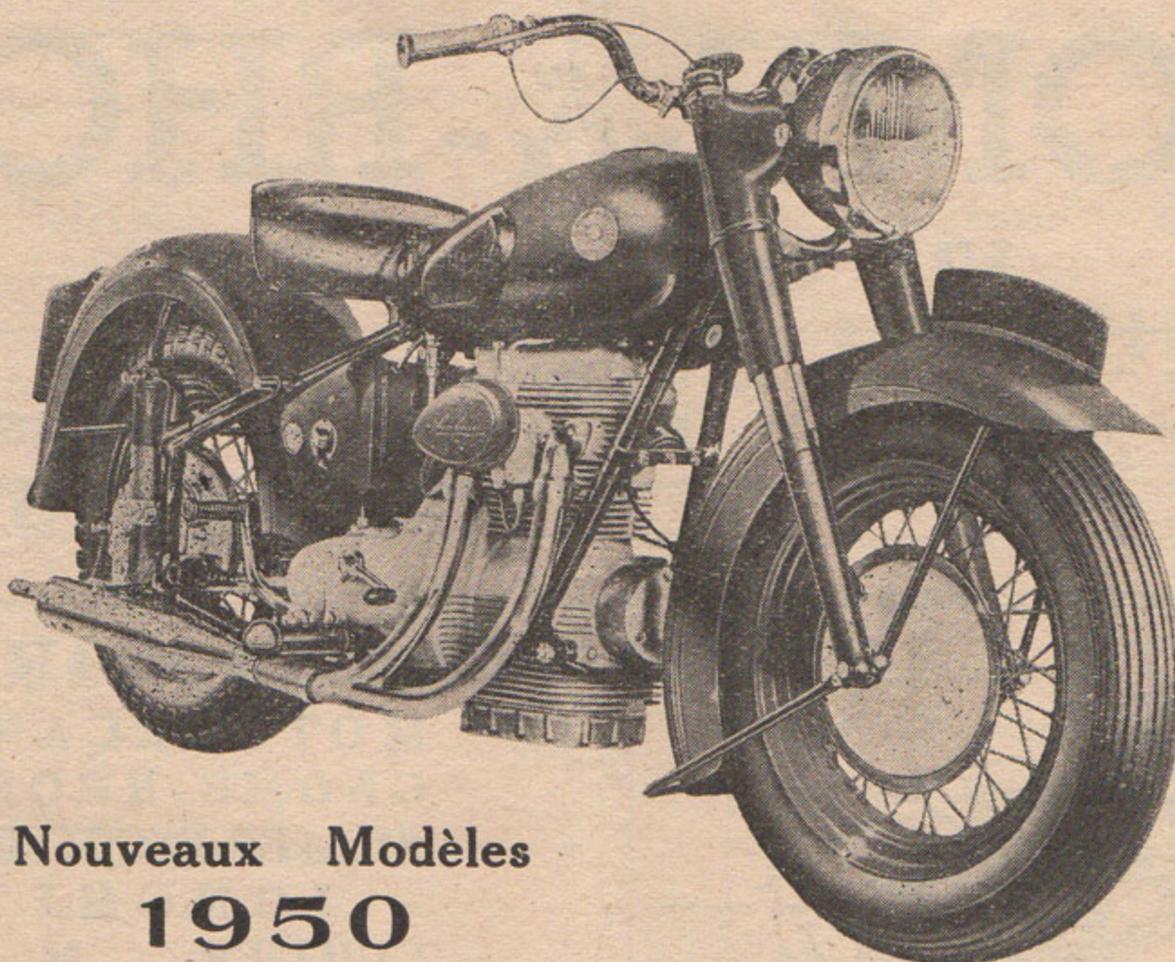
Vous pouvez le réaliser ...

AVANT LES BEAUX JOURS

Garantie

UN

AN



Cent
Agents
à
votre
service

Nouveaux Modèles

1950

(Disponibles)

GAMME COMPLÈTE JUSQU'À 650 cmc.

CREDIT

jusqu'à 12 mois

La marque la plus importante

La plus connue

La plus appréciée

LA MOINS CHÈRE

Demandez Catalogue, Tarif, Liste des Agents en Province :

MOVEA

Importateur Exclusif pour la France de :

B. S. A. — SUNBEAM — NEW-HUDSON
de Birmingham (G^{de} Bretagne)

79, Avenue de la Grande-Armée -:- PARIS-16^e Tél. COP. 27-23

Championnat pour les 125 cc.

Brassard pour les Amateurs



Il faut croire que l'idée était dans l'air : en même temps qu'une grande ligue émettait le vœu de voir les championnats de France ouverts à la catégorie 125 cc., cylindrée la plus répandue en France, la F.F.M. étudiait la question. C'est un fait acquis

maintenant : nous aurons à partir de cette année un Championnat de France Professionnel 125 cc.

De même les Amateurs auxquels on avait fait allusion n'ont pas été oubliés. La F.F.M. a institué pour eux un trophée : le Brassard de vitesse Amateurs dans toutes les catégories courantes : 125, 175, 250, 350, 500 et side-cars 350, 600 et 1.000 cc.

Les amateurs sont ainsi comblés ; ils pourront choisir la cylindrée à leur gré.

Cette décision vaut des applaudissements : elle redonne à notre sport toute son ampleur.

Maintenant que Professionnels et Amateurs ont satisfaction de ce côté, il reste à souhaiter qu'ils trouvent chez nous les machines capables de défendre et de faire triompher les productions nationales.

Désormais la parole, ou, plutôt l'action est aux constructeurs.

Enders Max.

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

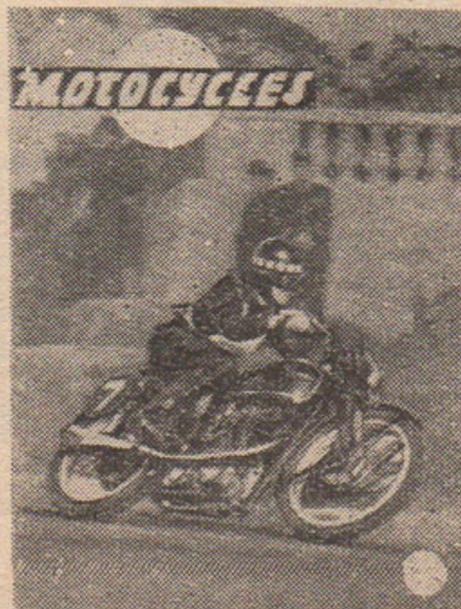
★ ★ ★

Sommaire

3^e ANNÉE — N^o 34 — 15 AVRIL 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	10
● PROGRÈS DANS LE 2 TEMPS, par Christophe.....	14
● LA POLICE DE LA ROUTE....	16
● LE DIEM, par Max End.....	17
● LE SILENCE DES MOTOS, par Jaulmes.....	18
● LA 125 MONET-GOYON.....	24
● LE SPORT.....	26

NOTRE COUVERTURE



Tommy Wood,
vainqueur
du Grand Prix
de Marseille
sur Vélocette
350 cmc.



Les ECHOS du MOIS

La rue Monge motorisée.

Le 5^e arrondissement vient d'être doté d'une nouvelle agence officielle Peugeot. Celle-ci s'est ouverte rue Monge. Elle est dirigée par un motocycliste expérimenté habitué des longs parcours, M. Créach qui réservera, certainement le meilleur accueil aux envoyés de *Motocycles*.

Rome-Nice-Paris.



L'épreuve Nice-Paris qui a lieu au moment du Salon, verrait cette année, son départ reporté à Rome.

Elle serait effectuée à vitesse accélérée entre Rome et San-Remo, et neutralisée entre San-

Remo et Nice pour le passage de la frontière, avec un repos de 24 heures à Nice.

De Nice à Paris, les moyennes imposées redeviendraient normales avec un maximum de 60 kilomètres à l'heure.

Cette épreuve est organisée par le M.C. de Nice et de la côte d'Azur avec le concours de *Nice-Matin* et de *France-Soir*.

Cette modification soumise aux services administratifs compétents, serait en voie d'agrément.

Un 34 cmc. hollandais.

Le prototype d'un cyclomoteur circule depuis quelque temps en Hollande. Le moteur est un 34 cmc. à 2 temps faisant corps avec le moyeu de la roue avant. Le cadre a la forme à peu près classique des bicyclettes de ce pays à part la fourche spécialement étudiée pour tenir le moteur. Le réservoir est formé par la partie du garde-boue prolongée en avant de la tête à fourche.

D'après les essais déjà effectués, il paraît que, malgré sa faible cylindrée ce moteur serait puissant et excellent grimpeur. Le modèle actuel devant subir quelques modifications de détail, nous en ferons une description ultérieure du type définitif.

Pas à la page.

Un journal d'informations nous apprend qu'une usine danoise va sortir en série un moteur de 2 CV. (?) adaptable aux bicyclettes et capable de leur faire atteindre le 55 à l'heure.

Nous ne savons pas si l'auteur de cet écho a déjà atteint le 55 à vélo; même aidé par un moteur ce n'est pas une allure à conseiller à l'ensemble des cyclistes.

Il paraît que ce moteur extraordinaire consommerait un litre aux 75 kilomètres et ne coûterait, sans taxes, que 30.000 francs.

Voilà un fait surprenant; mais il nous semble bien, rien qu'en jetant un coup d'œil dans nos rues, qu'il doit exister chez nous, depuis un certain temps déjà, une certaine quantité de moteurs, appelés « auxiliaires » tout aussi adaptables aux

bicyclettes que ce fameux moteur danois... et qui s'ils ne vont pas à peu de choses près aussi vite, coûtent tout de même sensiblement moins cher.

Reconnaissons que notre confrère est, généralement, mieux informé.

Propagande italienne.

Nos voisins font un gros effort publicitaire pour imposer leurs marques. La maison Guzzi qui nous avait fait parvenir la plaquette que nous avons signalée dans un précédent numéro, nous adresse aujourd'hui une carte routière d'Italie publiée sous son égide et qui par une alléchante couverture, incite au voyage, sur une de ses rouges et bonnes machines, comme il se doit.

Dans le même temps Lambretta publie, en français une attrayante notice de 12 pages dont certaines en couleurs qui met en vedette ses procédés de fabrication et l'agrément de ses beaux scooters.

Il est évident qu'une telle publicité est coûteuse, qu'elle n'est accessible qu'à des entreprises ayant une puissante production, mais elle a une force de persuasion indiscutable.

Huiles de marques.



Le bruit court que certaines grandes marques d'huile bien connues des motocyclistes d'avant 1939, vont bientôt pouvoir reprendre leurs traitements d'avant-guerre et nous donner des huiles de nuances différentes appropriées aux différents types de moteurs.

Les écuries Ladevèze.



Dans les épreuves hippiques il y a les spécialistes du plat et ceux de l'obstacle, sans parler du trot, mais chez Ladevèze on n'est pas très partisan de cette allure intermédiaire. Seul le galop et la charge sont

de rigueur.

Or donc Ladevèze a constitué une écurie de vitesse et une d'obstacles, cette dernière étant destinée spécialement au cross avec Verrechia, champion de France 49 sur Ariel, Legrand et Ladevèze « soi-même », tous deux également sur Ariel. Pour la vitesse l'écurie se compose de Collot et Houel en solo et, pour, le galop attelé, de Sceaux en sidocar. Collot et Houel monteront tantôt Gilera tantôt Velocette, Sceaux montera Gilera; le calme n'est pas près de renaître rue Brunel...

Prière à Saint Antoine.



Oh Saint Patron des étourdis et des honnêtes gens qui rendent ce qu'ils trouvent, venez à notre secours.

L'autre jour une dame vint en nos bureaux nous apporter le texte d'une petite annonce.

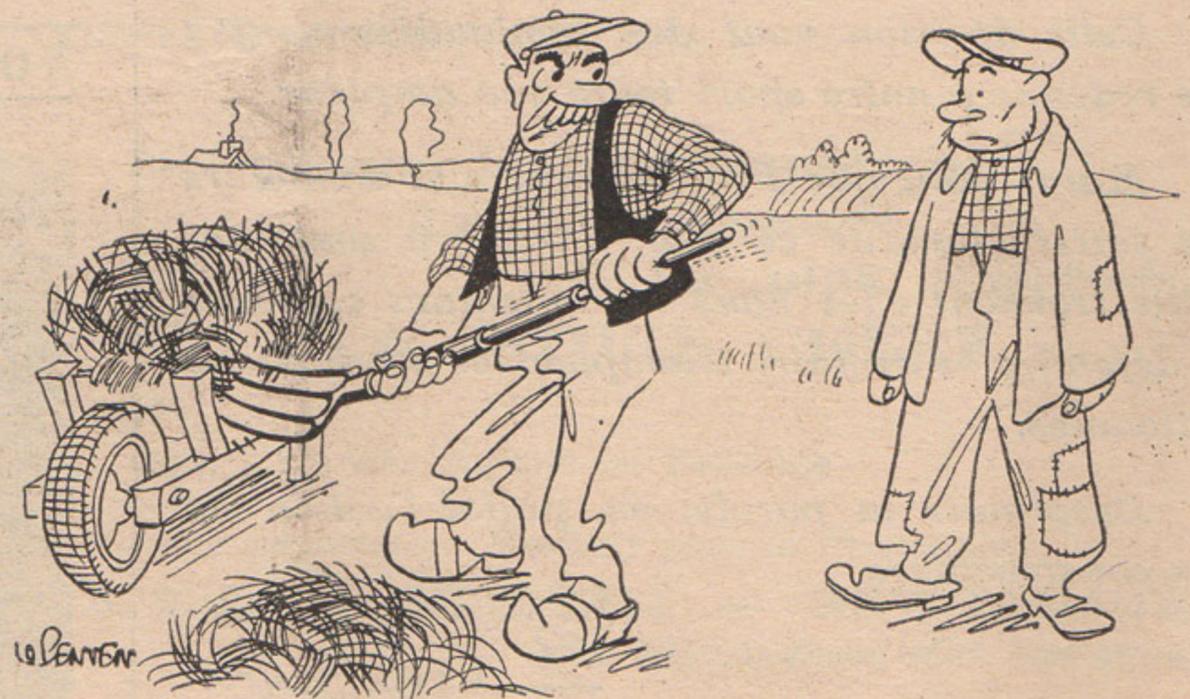
Elle voulait vendre un de ces engins à deux roues qui font du bruit, dont vous avez peut-être entendu parler (il s'en perd sans doute!).

Cette dame donc, nous donna son texte, paya, remercia, s'en alla, et abandonna sur le dossier d'une chaise... un parapluie.

Nous savons très bien, Grand Saint, qu'avec les clefs, les parapluies sont légions dans vos casiers, mais, s'il vous plaît, débarrassez-nous de celui-là. Nous ne pouvons nous en servir sur nos montures, et voudrions bien le voir réintégrer le domicile familial.

Voici sa description :

Il mesure un peu moins de 60 centimètres, est vaguement écossais, pas très neuf, mais plein de bonne volonté. Il ne demande qu'à continuer à protéger sa



Ben quoi, t'as jamais vu de fourche télescopique, non ?...

maîtresse des ondées que vous autres du ciel, nous dispensez généreusement.

Nous vous en supplions donc, Bon Saint Antoine, envoyez un de vos angelots de service prévenir la dame en question et dont hélas nous ignorons le nom et l'adresse, afin qu'elle rentre en possession de l'objet qui lui manque et dont nous ne savons que faire.

Et solennellement, nous vous promettons un cierge qu'elle ne manquera pas de faire brûler pour vous remercier.

La barre antivol.



On signale comme une nouveauté remarquée à la Foire des Inventions de Munich un dispositif antivol simple et ingénieux : c'est une barre verrouillable qui traverse en oblique les plaques d'immatriculation et masque en partie les numéros. Cela n'empêche pas le voleur de partir sur la machine, mais il se signale ainsi à l'attention de tous et ne peut pas aller bien loin sans se faire arrêter. L'idée est ingénieuse, mais quoiqu'on en dise, elle n'est pas neuve; les automobilistes de l'entre-deux guerres se souviennent fort bien qu'une barre similaire a été lancée en France; on ne sait pourquoi, elle n'eût qu'un succès éphémère...

Accumulateurs permanents.

C'est notre confrère *Les Echos* qui annonce cette nouvelle. Voici d'ailleurs en quels termes il donne à ce sujet quelques précisions :

« Une usine allemande a réussi à mettre au point un acide spécial pour accumulateurs dont l'utilisation rendrait inutile le rechargement électrique des divers modèles d'accumulateurs. Il serait même possible de rendre à un accumulateur déchargé pour automobile toute sa force par la simple addition de l'acide et ceci dans un délai de vingt minutes.

La principale fonction du nouveau mélange d'acide consiste à empêcher le

déchargement de l'accumulateur. L'utilisation de l'acide augmenterait, en outre, de moitié la durée des accumulateurs.

La fabrication de l'acide ne présenterait aucune difficulté technique. »

Administration.



On a peine à croire ce qui vient d'arriver à deux motards britanniques. Ne pouvant plus se servir de sa moto, un de ceux-ci fit cadeau à l'autre de 9 litres d'essence. La police ayant eu vent de la chose, un procès eut lieu, contre le donneur et le receveur. Ils furent acquittés mais il fut déclaré au généreux motard que cette essence devait être utilisée par sa machine, qu'il n'avait pas le droit de la vendre, de la donner, ni de la jeter! Autrement dit ceci équivalait à des kilomètres forcés à temps.

Orientation définitive de la suspension arrière?

De temps à autre apparaissent des articles faisant remarquer la diversité des suspensions arrière. Indéniablement la suspension par fourche oscillante progresse malgré quelques petits inconvénients : poids, rigidité latérale plus difficile à obtenir et surtout difficultés pour « attacher » certains éléments de la machine. Au Salon de Genève la suspension oscillante l'emporte sur celle à glissières. Il est plus normal de faire supporter les réactions positives et négatives par un roulement d'axe de fourche que par des coulisseaux qui, au moment de l'accélération ou du freinage, ont tendance à être freinés alors que c'est à ce moment que l'on a besoin de toute l'efficacité du système; un autre inconvénient est la faible amplitude de la suspension.

D'ailleurs il est symptomatique de constater que sur sept maisons, trois anglaises et quatre italiennes, qui courent officiellement, une seule (provisoirement d'après certains bruits) équipe ses machines avec le système à glissières.

Du beau sport à Roubaix.



A l'occasion de son cinquantième, l'Automobile Club du Nord organise à Roubaix le 7 mai prochain, une course de vitesse et, en collaboration avec le Moto-Club du Nord de la France un circuit de vitesse motocycliste qui compte d'ailleurs pour le Championnat de France. Cette épreuve sera courue autour du parc Barbieux sur un circuit d'environ 3 kilomètres.

Les organisateurs ont fait un prodigieux effort pour donner à cette manifestation toute son ampleur : les tribunes et gradins pourront contenir 15.000 personnes et la pelouse centrale 30.000 spectateurs.

Une telle initiative mérite un éclatant succès.

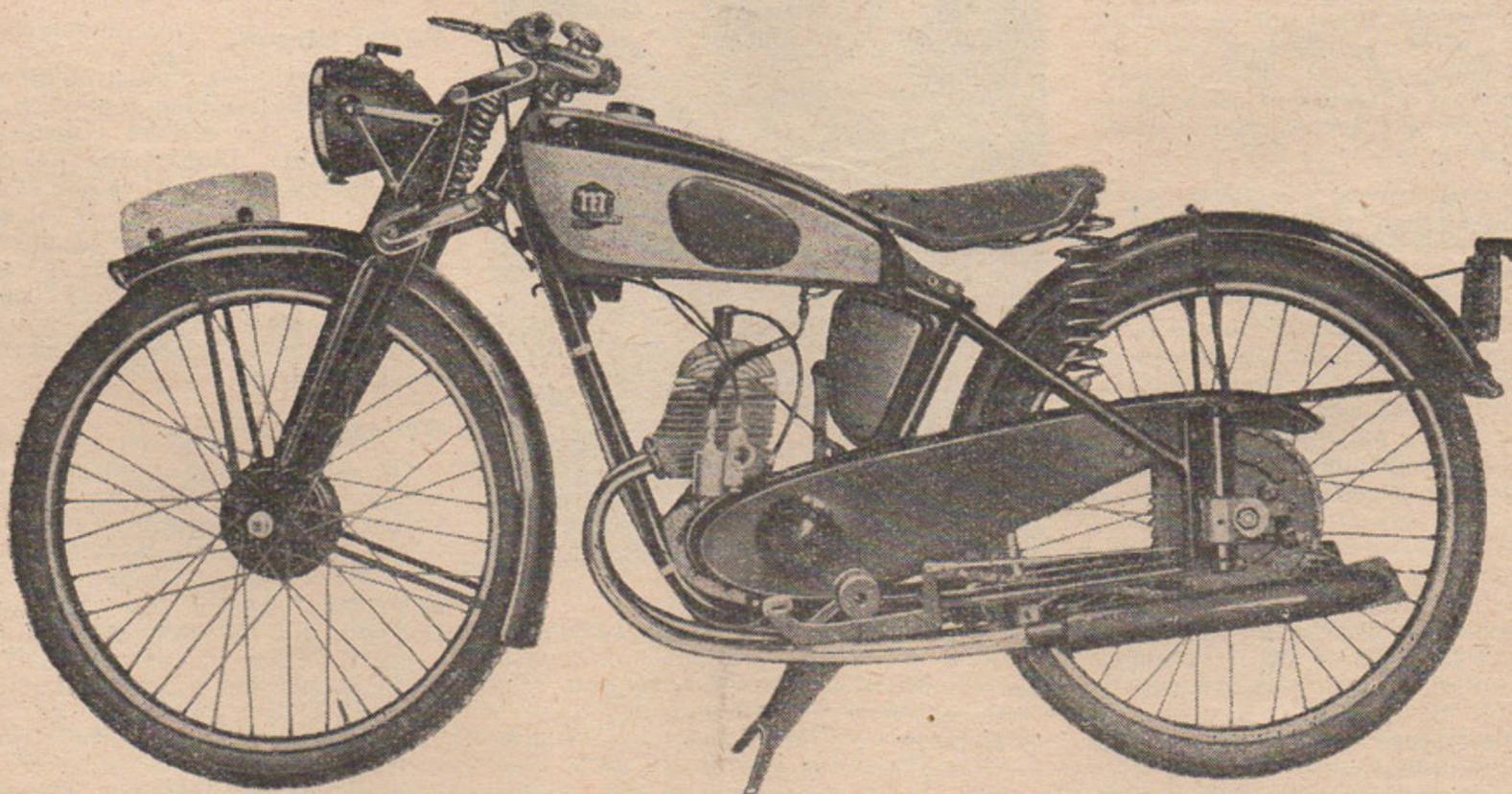
Règlements et engagements au M.C. du Nord de la France, 42, rue du Maréchal-Foch à Roubaix, jusqu'au 22 avril.

Vieux records.



Dans un rappel d'autrefois, notre confrère *La Revue des Agents* signale certaines performances accomplies par des voitures en soulignant qu'elles doivent stupéfier ceux qui n'ont pas connu cette époque et qui pensent que le progrès leur est tout juste contemporain.

Parmi l'énumération de ces records, nous en relevons une à l'actif de la moto réalisée en 1906 par Guippone à Ostende. Guippone si notre mémoire est bonne, était un coureur officiel de Peugeot, car les grandes marques françaises affrontaient alors la compétition. Sur une 1.000 cmc. Guippone réalisa le kilomètre lancé à 145 à l'heure!!! Pour qui a connu les motos de cette époque, leurs pneus lisses à haute pression, mais de faible section, leur tenue de route, leur suspension à peu près inexistante c'est un exploit qui dénote de la part du pilote des qualités plus qu'exceptionnelles.



Une machine espagnole la 125 cmc. MONTESA.

Une collection rare.

Un enthousiaste britannique possède une vingtaine de motocyclettes célèbres et la plupart anciennes qu'il entretient et fait remettre à neuf dans ses ateliers. Signalons la Rover 1910, la Singer 1911, le « Moulin à café » officiellement connue sous le nom de Zénith Gradua 680 cmc. de 1913, une rare machine est également en sa possession, une Indian 1939, 4 cylindres, en alliage léger, une Ner-a-Car de 1924, une Henderson 4 cylindres et une des célèbres, mais combien rares, Scott 1.000 cmc. à 3 cylindres. Son écurie se complète avec des machines plus récentes, une Sunbeam S7, une BMW type Russie, une Ariel 4 cylindres. Reconnaissons que cela vaut une petite fortune !

Les trials britanniques.

Ce genre d'épreuve, qui met en valeur l'adresse du pilote, n'a plus l'approbation des anciens spécialistes d'entre les deux guerres. Il est curieux de constater que c'est au moment où ces épreuves semblent vouloir devenir populaires sur le continent, en Belgique par exemple, que les Anglais ne leur trouvent plus d'intérêt. La principale raison semble être la dégénérescence des machines de trials; inutilisables dans des conditions normales. Actuellement les trials sont trop courts pour prouver la résistance des machines, et ces épreuves ne favorisent pas le progrès puisque la suspension arrière n'est que rarement employée, celle-ci paraissant être un inconvénient. Les magazines britanniques font actuellement une enquête auprès des spécialistes afin de redonner une nouvelle impulsion aux trials, en favorisant la participation de machines plus orthodoxes, en instituant des temps limites, des examens d'appareillages électriques, des démontages chronométrés de roue arrière, de cette manière la formule trial se rapprocherait de celle des Six Jours Internationaux et, en tout cas, servirait d'excellent entraînement.

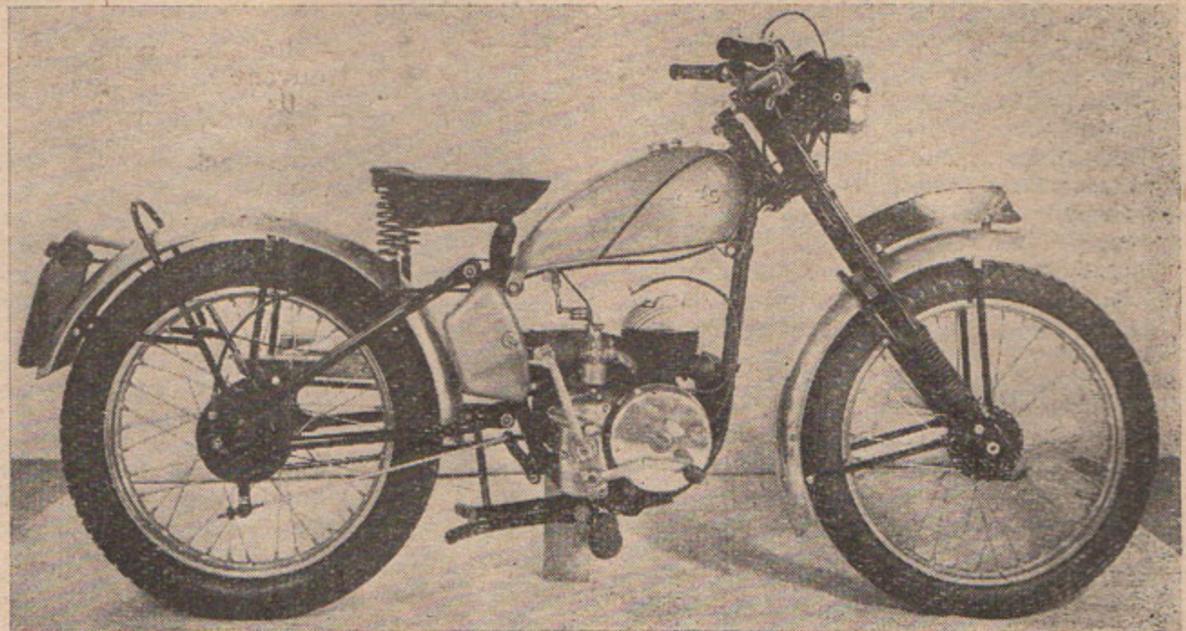
Quelques trials ont une formule spéciale qui combine le moto-cross et le trial proprement dit, le pilote qui fait le meilleur temps fournit le temps de base duquel partiront les points de pénalisation pour les autres concurrents, en plus des points pour chute, arrêt, ou pied à terre, le concurrent effectuant le meilleur temps n'étant pas ainsi obligatoirement le vainqueur de l'épreuve, bien qu'en général bien placé !

Du 145 km.-h. en 1909.

Au début de décembre dernier, mourait W.-E. Cook, un pionnier du sport motocycliste. En 1909, sur une N.L.G. 2 cylindres en V à 90°, de... 2 litres 713 de cylindrée, il boucla le tour de piste de Brooklands à 145 km.-h., ce qui était remarquable avec un monstre tout en cylindres dont la partie cycle rappelait étrangement... le cycle.

En Italie.

M.V., la firme d'Augusta, vient de s'assurer les services de l'ingénieur Remor, le père de la 4 cylindres Gilera. Comme premiers résultats de cette collaboration nous verrons une 125 MV. à arbres à cames en tête et aussi une 250 sur laquelle les détails manquent, mais qui sera une concurrente de choix pour Guzzi, Parilla et Benelli. L'excellent pilote britannique



L'O.E.C. 125 cc. moteur Villiers importée par les Établissements Ladevèze

Tommy Wood qui devait courir l'an dernier le T.T. sur Parilla, la machine n'avait pu faire le déplacement, est plein d'admiration pour celle-ci, et il pense que cette machine est pleine de promesses. Lorsque la mise au point sera, non pas terminée (une machine de course est toujours en passe d'améliorations), mais plus poussée elle sera redoutable. N'oublions pas que deux années est le strict minimum pour obtenir une machine de classe internationale. (Exemples : Gilera, A.J.S. Porc-épic). Lorsque Harold Willis lança la Vélocette K.T.T. de 1936 il pensait qu'il lui faudrait quatre ans pour vaincre au T.T., mais elle gagna en 1938 et toujours depuis, en 350 cmc.



Notre administrateur M. Robert Lajeunesse, président de la Presse Périodique Technique, vice-président de la Fédération Nationale de la Presse, fondateur de la Revue des Agents, reçoit des mains de M. Albert Bayet, président de la Fédération Nationale de la Presse, les insignes de la Légion d'honneur au cours de la brillante soirée dans les salons du Cercle Interalliés.

Des Norton pour les Belges.

Quelques coureurs belges viennent de renouveler leurs montures, Goffin, champion belge en 500, aura une 350 et une 500 Norton double A.C.T., Laurent aura une 500 ainsi que Tacheny.

Vanderschrick pourra concurrencer plus utilement Oliver car il vient de remplacer sa Norton de 1937 par une 596 cmc. de la même marque toute neuve, deux A.C.T.

L'Angleterre et le pétrole.

Un nouveau produit destiné à ravitailler les automobilistes en carburant vient de voir le jour (sans ticket). Mélangé, condition nécessaire, au carburant du commerce dans une proportion de 50%, le mélange ainsi obtenu revient sensiblement au double de l'essence ordinaire, soit en Angleterre 50 francs le litre.

Un nouveau coup vient d'être porté aux Britanniques par l'annonce de la mise en vente libre de l'essence en Allemagne, nous ne commentons pas le fait, mais comme nous comprenons leur étonnement, pour ne pas dire plus.

Harry Hinton.

Les sportifs de l'hémisphère sud sont actuellement en plein boum ! C'est l'été pour eux... Le célèbre Hinton vient, à une semaine d'intervalle, de gagner le T.T. australien en 500 et 350 et le Grand Prix de Victoria en 350. Il fut deuxième du senior avec sa 500, le premier, Mc Alpine, pilotait une 1.000 Vincent. En 250 les trois premières places furent prises par des MOV Vélocette gonflées, ce modèle semble s'adapter merveilleusement à l'alcool.

Réflexes.

On a beaucoup parlé ces dernières années des tests destinés à mesurer la valeur des réflexes et on s'est plu à faire remarquer l'extrême rapidité des réflexes du célèbre Stanley Woods et on a un peu hâtivement conclu que c'était la condition sine qua non pour faire un excellent coureur. Dans le déroulement normal d'une course les réflexes ne jouent pas. Georges Brown, coureur de chez Vincent H.R.D., très connu en Angleterre, vient de passer un de ces tests et on s'est aperçu que ses réflexes étaient d'une lenteur affligeante !

Tradition et goût du jour.

Nécessité du jour serait peut-être plus exact. On sait avec quelles réserves fut accueilli par les Anglais l'essor continental de la 125 dès 1946. Cette catégorie n'avait aucune chance de succès en Angleterre. Depuis les événements les forcèrent à modifier leur opinion. Nous avons noté les mêmes réflexions au sujet des moteurs auxiliaires de moins de 50 cmc. et dans un écho paru en février dernier, nous en avions parlé. L'éditorial récent d'un confrère britannique consacre de nombreuses lignes au problème et avoue qu'il s'agit là d'un moyen de transport révolutionnaire. Une revue anglaise de cyclisme déplore la montée en popularité de ce motocyclisme « hors-bord ». Nous pensons que les constructeurs britanniques, dont les réalisations sont particulièrement saines, ne veulent pas risquer leur réputation sur du nouveau. C'est avec beaucoup de réserves qu'a été reçue la 150 Vélocette, mais nous croyons que le fabricant n'a pas été déçu quant au succès de cette merveilleuse machine.

Outre-Manche on loue les modèles révolutionnaires du continent, tels la N.S.U. Fox, 125 Benelli, 100 Imme et les dernières en date la 125 Puch et la 150 « Galetto » Guzzi, mais on a quelquefois tort de vivre sur sa lancée et laisser aux autres le soin d'essuyer les plâtres.

Pas de Salon du cycle à Londres.

Il n'y aura pas cette année de Salon anglais du cycle et de la moto. Les amateurs de nouveautés le regretteront certes, mais les constructeurs qui ont fait un gros effort ces années passées et ont sorti pas mal d'inédit seront sans doute contents de souffler un peu.

De leur côté ceux qui ont pu acheter les tout derniers modèles seront bien aise de ne pas les voir déprécier par d'autres innovations sensationnelles. Cela ne veut d'ailleurs pas dire que les motos actuellement fabriquées ne subiront pas par ci, par là quelques améliorations de détail.

Un cyclomoteur à suspension intégrale.

Certains cyclomoteurs qui se sont imposés à l'attention par leur performance dans une longue épreuve de tourisme étaient équipés d'une fourche avant télescopique.

Le constructeur soucieux d'assurer à ses clients le maximum de confort vient, paraît-il, d'adjoindre à son cadre une suspension arrière. Ce modèle nouveau serait prochainement présenté au public et mis à sa disposition.

Une telle amélioration mettra certainement cette machine en vedette.

Boîtes Albion et pompes Pilgrim.

Ces deux organes d'origine anglaise, fort appréciés avant 1939 ont à nouveau libre accès sur notre territoire; il paraît même que leur prix, malgré changes et douane n'est pas exagéré.

Les nouvelles boîtes Albion peuvent être à volonté livrées avec ou sans sélecteur au pied. Quand aux pompes à huile Pilgrim, chacun en connaît les qualités.

C'est toujours « L'Accessoire-Motocycliste » qui représente ces marques, ainsi que, rappelons-le, les poignées, manettes et leviers Magura.

Supercarburants.

On discute ferme autour du supercarburant; certains y trouvent un net avantage, moins de cliquetis, la possibilité de mettre plus d'avance; d'autres ne trouvent aucun changement. Ces constatations contradictoires ne sont pas imputables au carburant mais aux caractéristiques différentes des moteurs et à leur taux de compression.

De toutes façons tout le monde est d'accord, y compris les pompistes pour conseiller dans le supercarburant une dose de superhuilant. A ce propos le Brennus E qui est à utiliser avec le carburant ordinaire et moins indispensable avec le supercarburant mais doit être remplacé par le Brennus A plus spécialement destiné au graissage des hauts de cylindres.

Nice la Sportive.



L'ami Jeanneret, l'homme du sidecar articulé et de la fourche élastique pour Vélosolex, nous adresse toute une série de coupures de journaux régionaux attestant la grande activité du motocyclisme régional. « Le Moto-Ball va revivre sur la côte d'Azur », « Les motocyclistes italiens sur la côte », etc... tels sont les titres qui s'étaient sur les journaux du pays.

Nous avons su en effet que le président Marco-Ré et 70 de ses vaillants centaures étaient venus assister au Carnaval en attendant que les sportifs français lui rendent sa visite à l'occasion du rallye international de la Madone des Centaures.

Une belle épreuve pour les ancêtres.



Cette année la classique épreuve pour machines d'avant 1914 était la 14^e de ce genre, et, chose remarquable, jamais le nombre d'engagés n'a été aussi élevé : 201.

Le parcours représente 65 kilomètres et une moyenne est imposée, avec un léger battement. Beaucoup de concurrents avaient de la difficulté à refréner leur ardeur, chaque machine était suivie par un contrôleur pilotant, chaque fois que c'était possible, une moto de la même marque, mais récente. Trois catégories étaient prévues, comprenant respectivement les machines construites avant les 31 décembre 1904, 1909 et 1914. On eut à déplorer 13 abandons, ce qui est peu. Collier, directeur d'A.J.S.-Matchless pilotait une Matchless 990 cmc. de 1912, appartenant au directeur de notre confrère *Motor Cycling*, tandis que Jock West, menait une 245 cmc. Matchless de 1902 équipée du cadre construit sous le n° 1 de la maison. Le plus remarquable dans cette épreuve fut la présentation des machines, la plupart étant impeccable et bien près de leur aspect d'origine.

Grand raid.

Deux motocyclistes britanniques, pilotant une Ariel des surplus et une Sunbeam 2 cylindres, vont rallier le Cap en passant par le Sahara. Dire que les machines sont surchargées n'est pas mentir et ils auront bien des souvenirs

à conter. Le possesseur de la Subeam continuera vers l'Australie, par mer. Bon voyage à ces hardis motocyclistes.

Le T.T. Néo-Zélandais.

Victoires en 500 et en 350 de Coleman, respectivement sur Vélocette 500 cmc. ex-usine et A.J.S. 7 R. Rappelons qu'il avait fait le déplacement pour le T.T. de l'île de Man l'an dernier mais ne put prendre le départ à la suite d'une chute à l'entraînement, occasionnée par le brouillard.

Nous le reverrons cette année, ainsi que Jensen (5^e du Senior T.T. sur Triumph). Des équipes de trois, envoyées par leurs fédérations respectives (plus des individuels), seront présentés au T.T., de l'Australie, Ceylan, la Nouvelle-Zélande et deux hommes représenteront l'Afrique du Sud.

La hantise du record.



Il s'agit évidemment du record absolu sur deux roues, avec cylindrée maximum de 1.000 cmc.

Un dessin, dû à un motocycliste canadien, nous montre son idée quant à la machine qu'une firme soucieuse de publicité devrait construire afin d'avoir tous les atouts dans son jeu. Empattement assez long, moteur à plat, le pilote ayant son ventre au-dessus du moteur, les jambes allongées, de part et d'autre de la roue arrière, à hauteur de l'axe, les mains quelques 15 centimètres au-dessus de l'axe de roue avant, fourche avant du type Duplex. Le tout enfermé dans une carène avec deux petits stabilisateurs verticaux. La surface latérale étant ainsi très réduite et le maître-couple de faible section il pense que là est la solution du problème de l'aérodynamique posé par un véhicule à équilibre « instable ».



ASSURANCES

Assurance complémentaire de défense

De la correspondance que nous recevons concernant notre rubrique « Assurances », nous retenons la lettre d'un lecteur qui nous écrit ceci :

« J'ai eu un accident de moto, j'étais parfaitement dans mon droit, j'ai fait la déclaration à ma Compagnie d'Assurances, mais je n'ai rien touché; ce n'est pas la peine de payer une assurance pour ne pas être remboursé lorsque l'on est dans son droit.

« Pourriez-vous à *Motocycles* me dire ce que je dois faire pour être enfin remboursé. »

Bien volontiers, et en même temps nous en profiterons pour éclairer tous nos lecteurs sur cette question.

(Suite page 19)

LA POLICE DE LA ROUTE

NOUS avons vu quel était le rôle des unités motocyclistes de la police en matière de circulation routière, il nous paraît utile de faire connaître à nos lecteurs comment agit en cette matière cet autre organisme de protection sociale, la gendarmerie nationale.

Pour mieux nous renseigner, nous avons accompagné les patrouilles en service sous les ordres directs du commandant chef d'escadron Le Gleuher et du capitaine Truchot; nous avons sillonné la route Paris-Chartres et contrôlé plusieurs véhicules, contrôle courtois. Pour la première fois nous avons effectué au régloscope. Cibié des réglages de phares.

La gendarmerie nationale dont l'existence remonte au 13^e siècle est sans nul doute l'organisme le plus connu en France et, pourtant, nombreux sont ceux qui ignorent le mécanisme de son action en matière de police de la circulation. Ce corps d'élite, particulièrement destinée à la sûreté de nos campagnes et des voies de communication, trouve le fondement légal de son action dans l'article 3 de la loi de germinal an VI et dans l'article 15 du décret sur son service du 20 mai 1903.

Seule parmi les organes de police, la gendarmerie possède une solide expérience; les militaires de l'armée se plaisent à souligner que, pour être moins bruyante, moins spectaculaire, son action est plus efficace.

Dans l'esprit des chefs de la gendarmerie, la police de la circulation a pour but :

1^o de prendre toutes les mesures propres à faciliter la circulation et à éviter les accidents;

2^o de faire l'éducation des usagers de la route;

3^o de renseigner et de porter secours le cas échéant;

4^o de réprimer les infractions au code de la route et plus spécialement celles qui compromettent la sécurité publique.

La police de la route a à la fois un rôle préventif, éducatif, protecteur et répressif.

La route doit permettre un trafic rapide et sûr, le rôle de la gendarmerie y est primordial, peu de personnes connaissent son effort permanent; on retient surtout l'action répressive alors que, malgré son ampleur, elle ne constitue qu'une faible part de celle plus obscure, mais combien préventive, qui a pour objet la protection et l'assistance.

En 1949 la gendarmerie a parcouru avec ses divers véhicules plus de 11 millions de kilomètres, dont près de 7 millions à l'actif des motocyclistes. Si 500.000 procès verbaux ont été dressés, plus de 30.000 accidents matériels ou corporels ont été constatés... chiffres sans commentaires qui expriment, mieux qu'un long exposé, son rôle et son effort au service du bien public.

Cette année verra la gendarmerie plus vigilante encore grâce à un matériel plus moderne : appareils de réglages de phares, camionnettes de secours et motocyclistes équipés du nécessaire pour les premiers soins aux victimes d'accidents.

La gendarmerie mérite que l'on reconnaisse mieux son rôle bienfaisant.

J. JAFFRÉ.



— Alors, Docteur ? ...
— Troubles circulatoires ! ...

Parmi les moteurs auxiliaires...

“LE DIEM”

Mme Couturier, du Havre, écrit :
« Je suis toujours aussi satisfaite de mon moteur et il emballe littéralement mon mari; il aimerait en posséder un aussi, mais voilà... »

Et M. G. Fourquier, de Criel :

« Votre moteur plaît beaucoup aux personnes qui ne connaissent rien ou pas grand-chose en cette matière, et fait l'admiration des connaisseurs et des gens de métier; quant à moi, je suis enchanté... »

A son tour le journal « Route et Piste » donne sur ce moteur, et après expériences de ses lecteurs, des précisions élogieuses tant pour le vélo que pour le tandem.

Et il y a chez Diem tout un livre d'or de témoignages semblables.

Qu'a donc ce moteur pour se distinguer et mériter la satisfaction générale ?

Sa puissance, il développe 1 CV. 6, ce qui n'est pas mal pour un 50 cmc.;

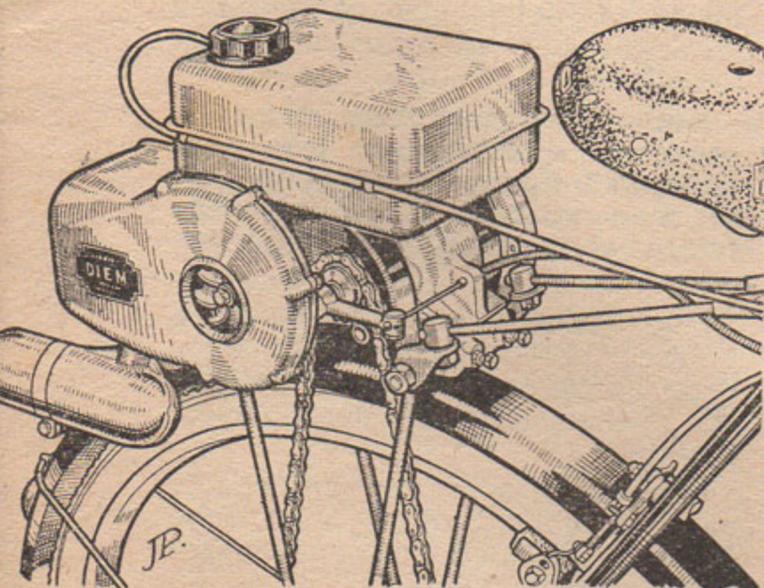
Son dispositif à 2 vitesses et débrayage;

Son refroidissement par turbine et air canalisé;

Sa facilité de montage à l'arrière du cadre;

Sa présentation, enfin, qui est tout à fait impeccable.

Le Diem est exactement un 48 cmc.; alésage 40, course 38, c'est un 2 temps



Le Diem, côté entraînement et ventilateur.

à piston plat, admission par double transfert de gaz et, également, échappement double, régime 4.000 t.m.

Le cylindre est en aluminium chemisé, l'embellage monté sur aiguilles Nadella.

La turbine ventilateur montée en bout d'arbre assure un refroidissement constant, même au point fixe.

Le cylindre étant horizontal, le réservoir à 2 litres est fixé sur le carter du moteur.

Le groupe est compris avec son support consistant en deux systèmes de triangles, l'un allant de la tige de selle au bâti, l'autre de la base de ce même bâti aux pattes droite et gauche de la roue arrière. Il se fixe sans aucun collier susceptible de détériorer le cadre, et sans faire subir à la bicyclette la moindre modification. Ce dispositif est calculé et disposé de telle façon qu'il évite au cadre tout effort anormal.

La transmission se fait par une chaîne indépendante qui attaque un plateau monté entre la roue libre et le corps du moyeu qui n'a pas, lui non plus, à être modifié pour autant.

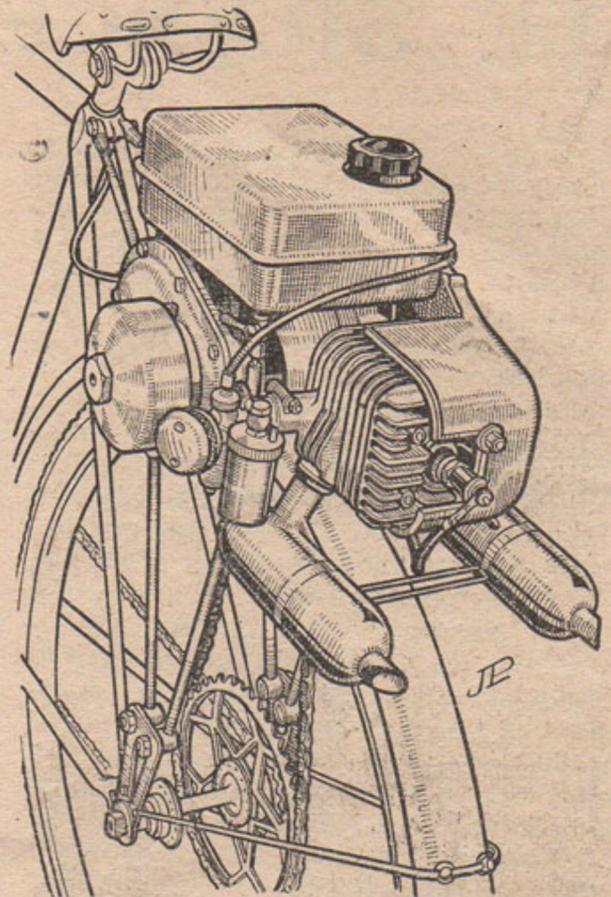
Le groupe moteur étant monté sur glissières, la ligne de chaîne peut être obtenue de façon rigoureuse.

Le changement de vitesse et l'embrayage sont commandés par une seule manette à la poignée gauche du guidon : en la serrant on a la première, en la lâchant la seconde, l'embrayage se trouvant entre les deux, avec un verrouillage, si l'on ne veut se servir que des pédales.

La première vitesse atteint le 20 à l'heure, la seconde dépasse le 45, avec réserve de puissance, ceci pour une consommation de 1 litre et demi aux 100 kilomètres.

Ayant obtenu des Etablissements Diem une machine d'essai, nous n'avons pas été longs à comprendre et à partager l'engouement des cyclo-touristes et tandémistes pour ce moteur exceptionnellement nerveux tout en gardant, grâce à ses deux vitesses et son débrayage, une souplesse fort agréable pour la circulation en ville.

Par ses deux rapports le Diem est bien adapté au grand tourisme en toutes régions, même montagneuses. Le refroidissement par turbine est efficace; on peut donc se risquer dans les rampes les plus dures sans aucune crainte d'échauffement; il faut d'ail-



Belle symétrie du groupe à remarquer la triangulation du support de fixation.

leurs aborder des rampes à fort pourcentage pour être contraint d'avoir recours à la première. Quant aux pédales, sauf pour le départ, elles semblent à peu près inutiles.

Venant de la porte de la Villette nous avons escaladé la grande côte des boulevards extérieurs, puis la rude rue Haxo, tout en deuxième, malgré les ralentissements et reprises aux croisements des rues.

Le 45 à l'heure indiqué nous semble plus qu'une honnête affirmation; nous avons l'impression de l'avoir dépassé; ça n'a d'ailleurs pas grande importance, à part la réserve de puissance, car cette allure est plus que suffisante pour un vélo si l'on veut en toutes circonstances garder une marge de sécurité.

Cette réserve va servir d'ailleurs aux tandémistes. Effectuer à deux de grandes randonnées, sans avoir à appuyer sur les pédales, si cela paraît moins sportif pour certains, ça donne aux autres un aperçu de ce qu'ils peuvent s'offrir de grand air, de vastes horizons et de promenades lointaines pour une dépense insignifiante de carburant.

Il est bon qu'entre le moteur auxiliaire sans prétention et le vélomoteur trop cher pour beaucoup, s'interpose un 50 cmc. du genre de celui-ci, assez puissant pour deux personnes, assez rapide pour aller loin ou grimper haut: tout le charme de la grand'route à moins de 50 francs les 100 kilomètres, et la semaine, le parcours journalier moins cher que le métro.

Max END.

LE SILENCE DES MOTOCYCLETTES

Par M. JAULMES

(Communication faite à la S.I.A. le 25 novembre 1949)

Comme l'automobile à ses débuts, la motocyclette pendant trop d'années est restée un engin bruyant, et encore aujourd'hui de gros progrès restent à réaliser. On peut noter cependant depuis 1938, avec l'apparition des premières machines flat-twin de luxe un mouvement en faveur du silence. Mouvement accentué pendant l'occupation par l'exemple de certaines grosses machines et par l'utilisation du vélomoteur par une clientèle non sportive, qui ne s'intéressait en rien aux compétitions et ne cherchait pas une performance extraordinaire. En effet la motocyclette, plus que l'automobile, est restée sportive. Ses servitudes d'emploi l'exigent et si l'automobile « Grand Sport » est peu silencieuse, la moto est presque toujours traitée ainsi; ses caractéristiques, tours-minute, poids et rendement du moteur le prouvent assez. Ainsi le bruit étant l'apanage d'un moteur sport ne déplaisait pas aux motocyclistes. On trouvait même avant-guerre des dispositifs adaptables d'échappement libre commandés. On demandait seulement aux silencieux de donner une tonalité agréable et, dans certains pays, on apprécie encore le son musical d'un moteur peu freiné. Il en va tout autrement des modèles actuels et nous allons voir les difficultés qu'il a fallu surmonter pour concilier le silence, la perte de puissance consentie et le prix de revient.

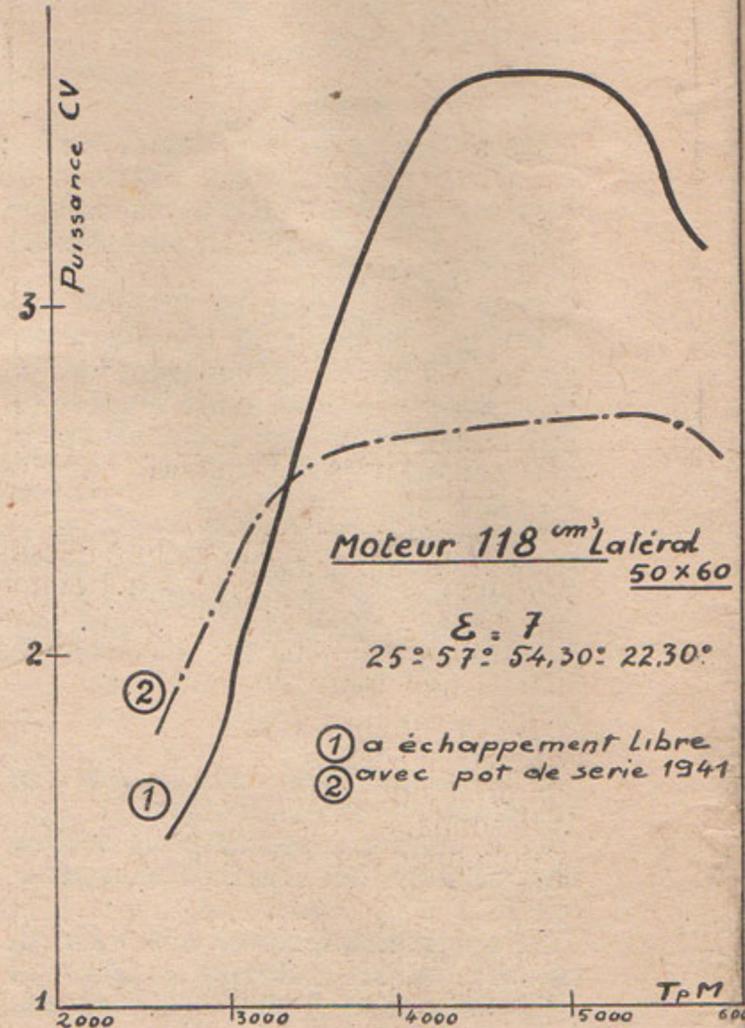
Les bruits d'échappement de motocyclettes sont les plus gênants pour les riverains, le conducteur et son passager y sont aussi sensibles, mais les solutions à apporter au problème

du silencieux sont différentes suivant qu'elles concernent un moteur à 4 temps ou un moteur à 2 temps. Les bruits mécaniques par contre sont surtout désagréables au conducteur, et c'est une grosse servitude pour le constructeur. Le monocylindre étant le plus répandu, et de beaucoup le plus bruyant, c'est lui que nous étudierons surtout.

Avec le moteur de motocyclette à 4 temps monocylindrique, on se heurte à de grandes difficultés pour obtenir le silence à l'échappement.

A) En effet la puissance de ce type de moteur est atteinte à grand régime, ce qui explique son rendement volumétrique toujours élevé. Or, si jusqu'à 4.000 t.m. on peut considérer l'alimentation et l'échappement d'un moteur comme un phénomène de pompage que la présence d'un silencieux normal gêne relativement peu (soit de 10 à 20% de perte consentie), au delà de 4.500 t.m. il faut faire appel à des phénomènes plus délicats. En effet, l'expérience montre qu'avec un pot normal, logeable sur motocyclette (soit environ 5 à 10 volumes unitaires) ce régime constitue une limite absolue pour tous les types de moteurs. Au-dessus de 5.000 t.m. un moteur ne tourne qu'avec un échappement beaucoup plus libre et un grand croisement des temps qui lui confère l'instabilité jusqu'à un régime élevé (plus de 3.000 t.m. pour les machines de course). Ce fonctionnement particulier fait appel à une théorie différente qui consiste à assimiler le moteur à un impulsor de fluide à l'extrémité de conduits en résonance; les tubulures sont alors établies avec soin. Dans les petites cylindrées les régimes en clientèle de l'ordre de 4.500 à 5.500 t.m. sont atteints et assez tôt ces phénomènes commencent à se superposer aux phénomènes de pompage. Aussi la distribution d'un moteur de motocyclette de série présente des angles A.O.A. et R.F.E de 15 à 40° contre 5 à 12° pour l'automobile et les tubulures même en monocylindre sont très étudiées, souvent le carburateur est incliné. En conséquence les figures 1 et 2 montrent l'influence du pot sur un moteur de série: le pot est relativement peu fermé et les pertes sont importantes.

B) A ces difficultés nées du rendement volumétrique demandé, s'ajoutent celles du poids et de l'encombrement d'un silencieux à grand volume, d'autant qu'un seul conduit



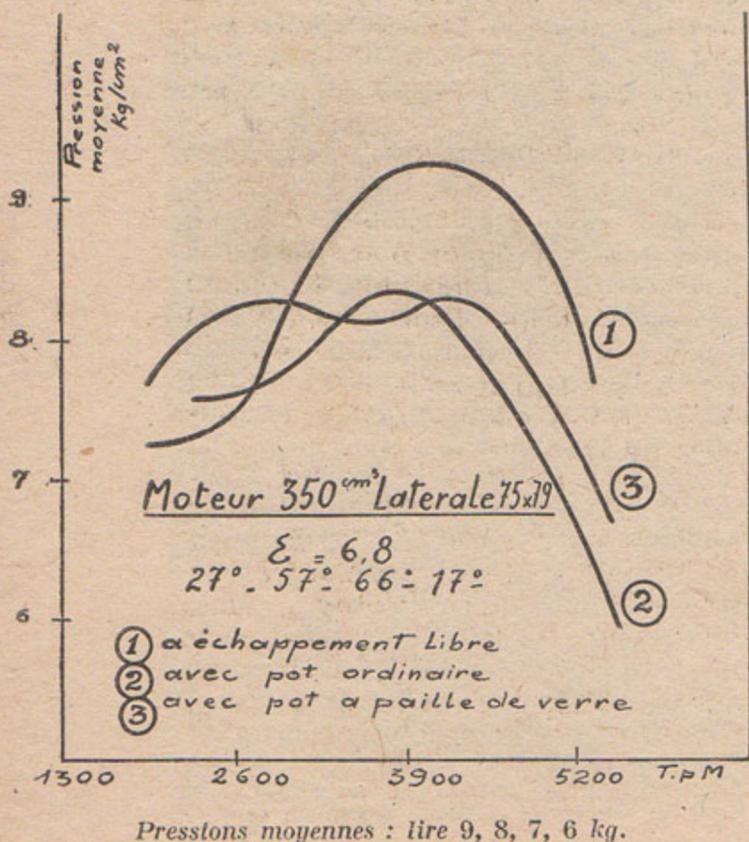
par soupape d'échappement est reconnu aujourd'hui comme indispensable au rendement et la disposition forcément dissymétrique en monocylindre limite encore l'emplacement disponible.

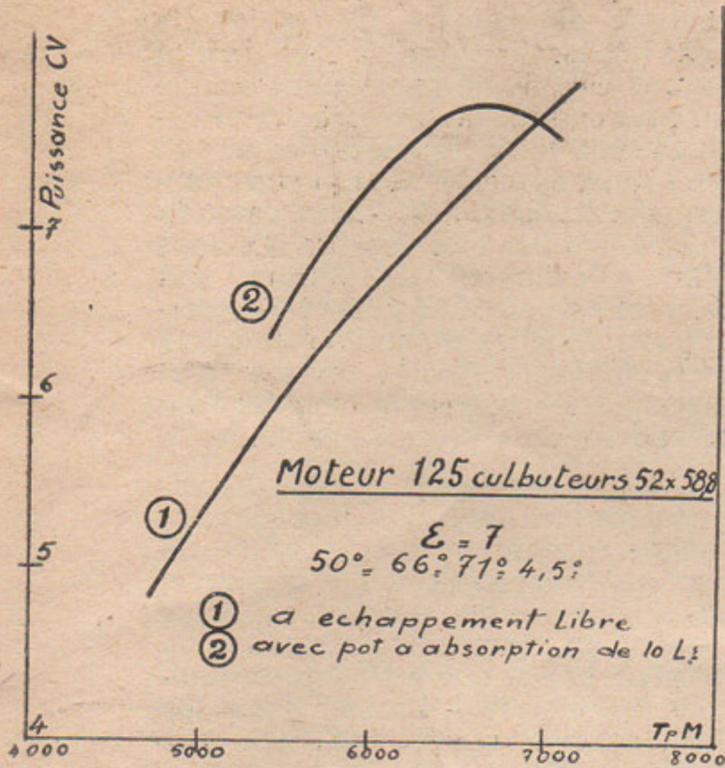
La figure 3 montre qu'un silencieux de très grand volume (10 litres pour 125 cmc. soit quarante fois la cylindrée) situé à la sortie d'un tuyau harmonique donne une perte très faible même à 7.000 t.m., mais ce silencieux n'est pas admissible sur une motocyclette.

Nous nous trouvons donc en présence d'un moteur très sensible au freinage à l'échappement et d'un volume disponible très faible relativement à la cylindrée unitaire.

Pour résoudre ce problème on a proposé de nombreuses solutions. Pour les classer essayons d'analyser les phénomènes de l'échappement (fig. 4).

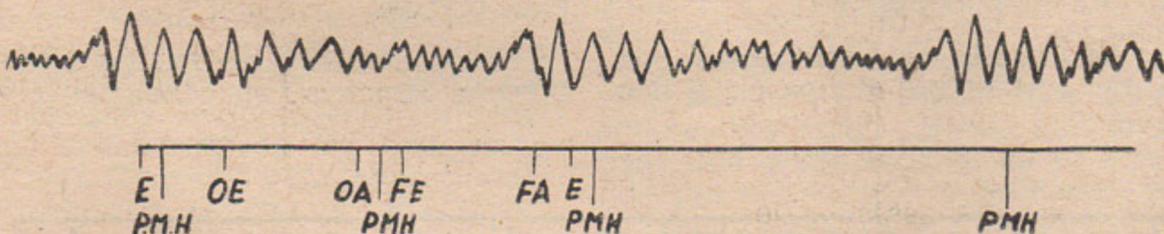
Nous nous trouvons en présence de gaz animés d'une vitesse instantanée de 700 à 800 m.s. indépendamment de la section. D'après plusieurs auteurs on trouve :





a) Un groupe de vibrations à basses fréquences de 25 à 700 p/s qui donne un bourdonnement grave dont l'ampleur et la situation sont déterminées par la géométrie du moteur.

b) Un groupe à hautes fréquences de 3.000 à 8.000 p/s et plus, qui donne un bruit aigu, dû au laminage des gaz à la soupape. Tout au long du système d'échappement ces sons sont modifiés par des phénomènes d'amortissement ou de résonance. A chaque valeur de la vitesse de rotation correspond donc une série extrêmement



complexe de vibrations établies un peu sur toute la bande des fréquences audibles. Cette complexité explique la grande marge de fonctionnement d'un système d'échappement.

Dans un milieu aussi troublé que celui des gaz en mouvement, nous allons choisir une méthode qui ne tient pas compte de l'écoulement en considérant les gaz à la sortie de la soupape comme un phénomène de relaxation à forme quelconque entretenue dans ce conduit un phénomène ondulatoire complexe, phénomène décomposable en série de Fourier dont le terme principal peut être, en 4 temps, assimilé à la fondamentale sinusoïdale $N/2$ (N vitesse du moteur). Si nous considérons dans ce conduit deux sections rapprochées : x et x + dx en vibration, la tranche passe de la position x à la position x + u

(x,t) et x + dx à x + dx + u (x + dx,t) u étant le déplacement linéaire.

Le volume pour une section unitaire passe de dx à dx + u (x + dx) - u (x) soit de dx à dx + $\frac{du}{dx}$

La variation de volume est :

$$dv = \frac{du}{dx}$$

Soit C le coefficient de compressibilité : $C = -1 \frac{dv}{V dp}$ d'où $dp = -\frac{1}{C} \frac{dv}{V}$

qui porté dans notre formule donne :

$$p = -\frac{du}{dx}$$

La vitesse obtenue en dérivant par rapport au temps donne :

$$\frac{dp}{dt} = -\frac{1}{c} \frac{du}{dx}$$

Si nous considérons une onde stationnaire sinusoïdale de la forme

$$u = 2a \cos \frac{2\pi x}{\lambda} \cos \frac{2\pi t}{T}$$

$\lambda =$ longueur d'onde
 $a =$ amplitude

Nous obtenons les équations de vitesse et de pression en chaque point :

$$V = \frac{du}{dt} = -\frac{4\pi a}{T} \cos \frac{2\pi x}{\lambda} \sin \frac{2\pi t}{T}$$

$$P = \frac{1}{c} \frac{du}{dx} = \frac{4\pi a}{c\lambda} \sin \frac{2\pi x}{\lambda} \cos \frac{2\pi t}{T}$$

Ceci montre qu'en un point quelconque du tuyau, on peut considérer **deux systèmes orthogonaux et s'entretenant l'un à l'autre pour la résonance** : une onde de pression et une onde de vitesse, **le déphasage de ces systèmes correspondant à l'amortissement le long du conduit.**

Aussi nous allons trouver trois types de silencieux efficaces :

1. **Silencieux agissant sur l'onde de vitesse.** Type dit pot à chicane (fig. 5) agissant par détente ou refroidissement et diminuant les amplitudes; ce sont les plus anciens. Les vibrations résiduelles sont cependant situées dans une zone sensible à l'oreille. Les hautes fréquences sont assez bien amorties.

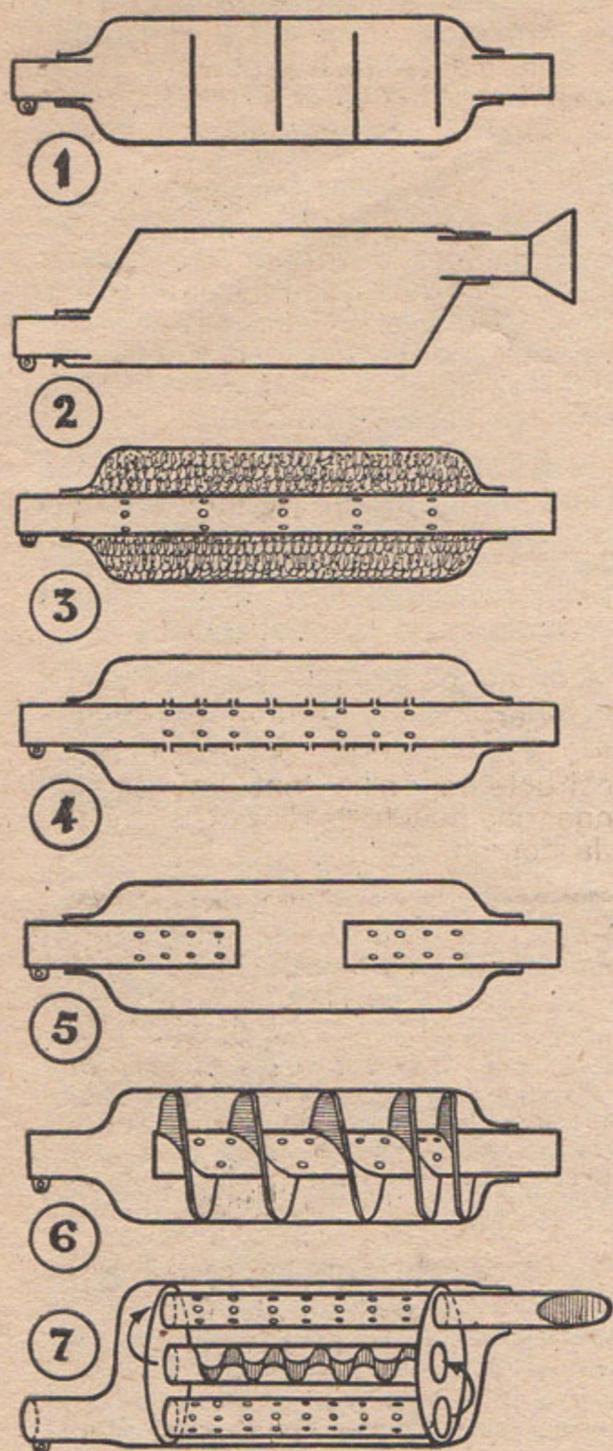
2. **Silencieux agissant sur l'onde de pression.** Type dit à absorption ou à libre passage. Ces pots soit à tube perforé, soit à soie de verre, bien que de conduit géométriquement parfait produisent à effet égal sensiblement la même perte de puissance que le type précédent, car si nous reprenons les équations ci-dessus nous voyons qu'en supprimant l'onde de pression nous détruisons la résonance et amortissons l'écoulement bien que le conduit soit libre. Ils seraient efficaces pour les basses fréquences.

3. **Silencieux agissant sur les deux paramètres.** Presque tous les silencieux de motocyclettes présentent une combinaison des deux systèmes, combinaison dosée suivant les moteurs et les réalisations.

Il faut donc en motocyclette 4 temps un pot de très grand volume aux parois très insonores, ce qui explique le succès de forme de révolution bien peu logeable, avec dosage d'amortissement sur les ondes de pression et de vitesse suivant les fréquences gênantes et la perte de puissance consentie. La courbe de Fletcher et Munson (fig. 6) montre que la sensibilité maxima de l'oreille étant située entre 1.000 et 10.000 p/s, il faudra surtout agir sur ces fréquences; elle montre en outre que la fondamentale et les premiers harmoniques donnés par le moteur seront assez facilement supportables, même si leur intensité est élevée.

En 2 temps le problème est assez différent et pendant longtemps ce type de moteur fut bruyant car l'échappement à fin de course est très brutal et le 2 temps fut trop longtemps traité en moteur rustique. Mais avec l'intérêt apporté sur ce type de moteur depuis les travaux de Scurle, la question silence fut reprise et des résultats très satisfaisants obtenus. Ici, et nous ne parlons que du moteur de série, la puissance est obtenue à un régime moins élevé qu'en 4 temps de même cylindrée, mais le laminage par l'ouverture des lumières, ouvertes plus rapidement qu'une soupape, produit un son très puissant, et la fréquence fondamentale, égale à la vitesse de rotation, est deux fois plus élevée pour un même régime. Dans un tel moteur l'ensemble, depuis le carburateur avec son filtre jusqu'au silencieux, doit être établi en même temps que les lumières et la géométrie du moteur.

Sur les machines de série on ne cherche généralement pas d'effet d'inertie et l'on dispose 2 conduits de gros diamètre jusqu'aux pots. Ces pots sont assez fermés car on s'est aperçu que les moteurs 2 temps bien établis supportaient très bien une contre-pression à l'échappement, ce qui est paradoxal sur un 3 lumières où transfert et échappement sont ouverts ensemble. On explique ce résultat par

**Pots à détente :**

- 1) Pot à chicanes.
- 2) Pot à détente pure (type Brooklands, 6 fois la cylindrée unitaire).

Pots à absorption :

- 3) Pot à paille de verre.
- 4) Pot à libre passage.

Pots combinés :

- 5) Avec tubulure rapportée.
- 6) Avec hélice variable.
- 7) Avec hélice et tube d'absorption.

le fait que la charge gazeuse, complétée par des gaz brûlés indétendants, rétablit le taux de compression dans la chambre et compense largement la perte de remplissage due à la contre-pression pendant le transfert. C'est en cela que l'étude du silencieux doit être menée de pair avec celle de la carburation, la consommation étant un des écueils des 3 lumières. En 2 temps le silence à l'échappement peut donc être obtenu et certaines réalisations sont très

remarquables, les silencieux augmentent de poids et de volume chaque année, devenant des organes primordiaux de la motocyclette. Mais si pour le constructeur de moteurs le problème du silence en moteur 2 temps est très particulier, les dispositifs de silencieux qui donnent satisfaction en 2 temps et 4 temps sont très voisins, à cela près que les silencieux à absorption par laine de verre ne peuvent guère être employés, car ils se colmatent rapidement, que les silencieux doivent être obligatoirement démontables pour le nettoyage et que le tracé du système d'échappement ne doit pas présenter de points bas, pour permettre l'écoulement de l'huile résiduelle.

En 2 temps aussi, sur les petits moteurs de cyclomoteur en particulier, les lumières d'A.O.A. étant très étroites et ouvertes très brutalement, un bruit d'aspiration gênant peut apparaître et un silencieux d'aspiration est indispensable. Il forme généralement filtre et permet une récupération des gouttes de mélange refoulées. Bien entendu ces silencieux diminuent un peu le coefficient de remplissage et nécessitent un réglage particulier de la carburation.

Ils sont généralement du type à chicanes, à toiles métalliques multiples ou une combinaison des deux.

Dès que l'on améliore le silence à l'échappement apparaissent les bruits mécaniques.

Parmi les bruits mécaniques propres à la motocyclette nous pouvons citer par ordre d'importance :

a) **Les bruits de distribution.** Sur un monocylindre à régime élevé des

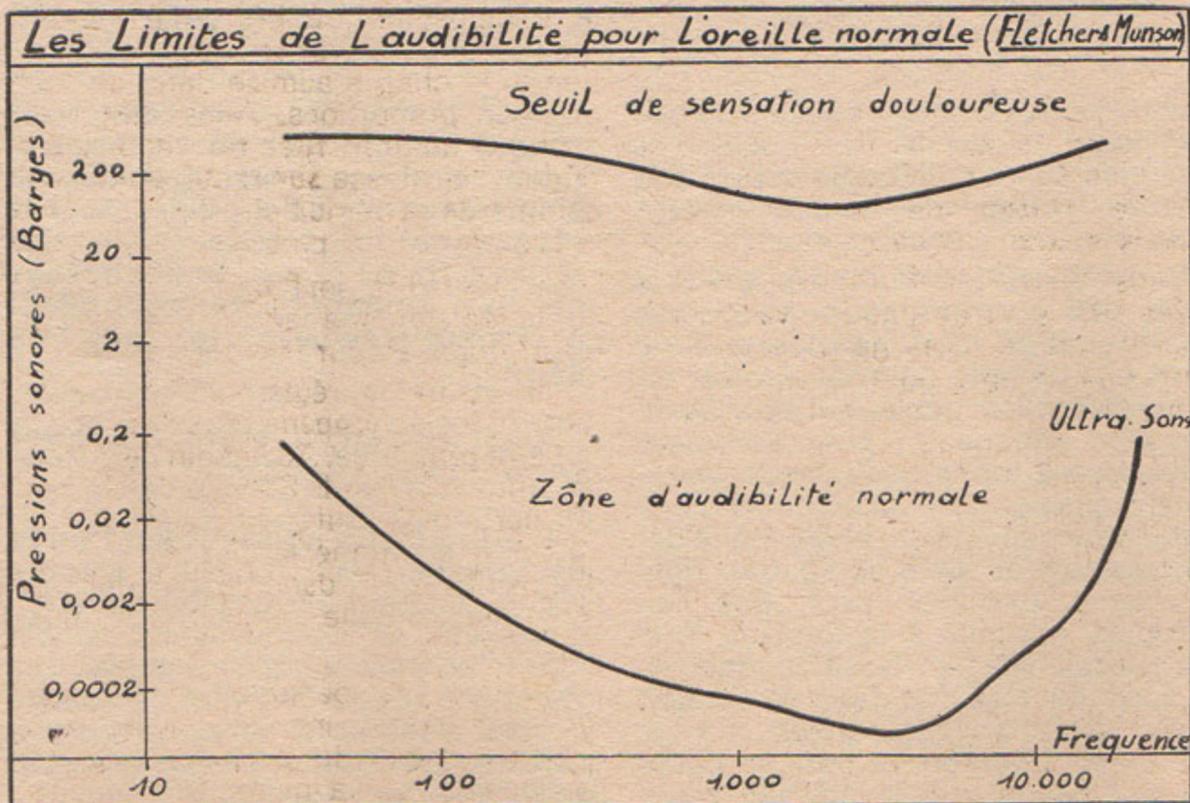
ressorts de soupape très puissants sont nécessaires (de 30 à 45 kg), et l'arbre à came ne comportant qu'une ou deux cames accuse levées et fermetures avec brutalité; ce qui se traduit sur le jeu des engrenages par un changement brusque des efforts deux ou quatre fois par tour. L'arbre à cames d'un 4 cylindres de voiture, soit 8 cames, est presque équilibré. En motocyclette donc les dentures même très bien établies (Shaving par exemple) doivent être apairées au montage ou comporter un entraxe réglable.

C'est de beaucoup la plus importante source de bruits mécaniques. Notons en passant que la chaîne ne peut généralement pas être employée, vu la faiblesse des entraxes; que les pignons en composition résineuse ne résistent pas et que les dentures hélicoïdales chassent l'arbre dans les deux sens à chaque passage des cames.

C'est donc le soin de réalisation seul qui conditionne le silence.

b) **Les bruits de transmission.** En monocylindre les variations cycliques du couple sont considérables. Dans la construction bloc-moteur quand la transmission primaire est assurée par engrenage à taille droite on entend parfois un « sirénage » dû au saut de la denture. Sur certaines machines ce bruit est très puissant lors des variations de régime. La taille hélicoïdale apporte un remède, mais il reste le bruit de « claquement » dû au jeu de denture, il se produit surtout lors de la marche à vide. La chaîne est plus silencieuse quand elle est bien établie.

Les claquements des disques d'embrayage dans leurs encoches peuvent



aussi être gênants, on les supprime en diminuant les jeux ou en les taillant en denture d'engrenage.

c) **Les bruits de moteur proprement dits.** Les bruits de soupape, pistons, explosions sont amplifiés considérablement en moto par l'emploi du refroidissement à air. Les ailettes, dont chacune a une fréquence propre, entrent en résonance. On les réunit parfois par des cloisons perpendiculaires pour les amortir. Ce défaut, propre au moteur à air, existe aussi en aviation et en voiture. Quand une motocyclette est à refroidissement par l'eau on peut obtenir un silence bien meilleur, c'est en partie ce qui le fit retenir par Velocette pour le type L.E.

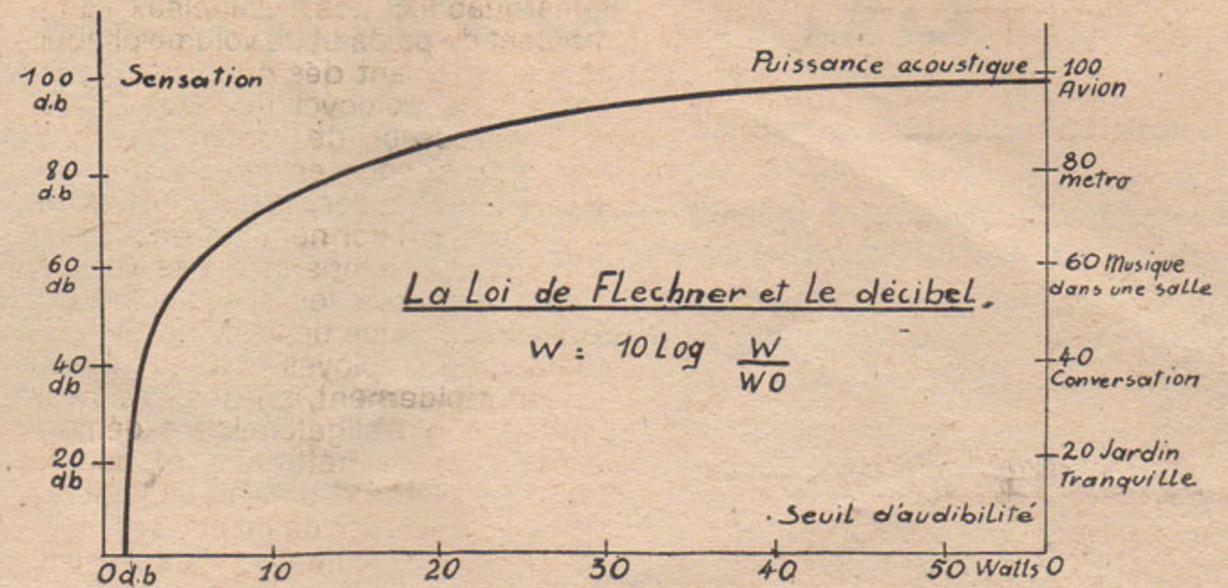
d) **Les bruits de la partie cycle.** Sur mauvaise route, les chaînes détendues et tous les accessoires mal accrochés font un bruit de ferraille bien connu. Par résonance, même sur bonne route, bon nombre d'organes en tôle entrent aussi en vibration, on devrait les galber en formes gauches pour supprimer leurs fréquences propres et les isoler par des tampons de caoutchouc. On isole parfois le moteur du cadre mais, sur une moto, les masses en présence étant du même ordre, les résultats sont moins probants, les hautes fréquences doivent cependant être interceptées par ce montage.

De toutes ces difficultés combien ont été résolues? On peut en prenant la limite citer des machines parfaitement silencieuses, mais dans chacune on a sacrifié volontairement sur plusieurs points. Il existe des polycylindres 4 temps parfaitement réalisées mécaniquement avec 2 silencieux symétriques interconnectés, et surtout la Velocette de 150 cmc. sortie en 1949. C'est une bicylindre refroidie à l'eau qui a surpris tous les connaisseurs par son silence qui laisse entendre le rupteur au ralenti et sur route à 20 kilomètres fait le bruit d'un piéton.

En 2 temps il existe quelques 125 allemandes et françaises au silence très acceptable, on peut citer aussi un cyclomoteur français bien connu.

Tout ceci est loin d'être d'une réalisation facile, la perte de puissance à consentir est souvent très grande et le polycylindre est indispensable même en cylindrées moyennes. (Voir 150 Velocette.)

Cependant la demande de la clientèle est aujourd'hui orientée vers une machine silencieuse et tous les constructeurs sont penchés sur ce problème. Les modèles sortis depuis la guerre marquent un très gros progrès, surtout la catégorie 125 cmc. Les motocyclettes monocylindriques 350 et 500 cmc. dont le dessin est souvent plus ancien n'ont pas toujours pu



bénéficier de ces progrès plus difficiles à appliquer dans leur cas. Aussi dans ces cylindrées on voit le polycylindre s'imposer en grande partie à cause du bruit. En France actuellement il est question d'établir une réglementation du bruit des motocyclettes.

Cela pose des problèmes très difficiles à résoudre qui furent étudiés en Allemagne. Il faut disposer d'un « audiomètre » car le bruit est une impression physiologique dont l'appréciation par l'oreille est discutable. La loi de Flechner (logarithme de l'excitation) permettrait alors de fixer une puissance en watts pour une intensité de sensation de, par exemple, 50 décibels acoustiques (fig. 7) mais il faudrait en outre s'assurer à l'oscilloscope de la forme de certains sons perçus, les ondes en dents de scie pouvant, même dans ces chiffres, être pénibles et nous avons vu que les sons d'échappement sont riches en harmoniques. Bien entendu les essais devront être faits dans une pièce insonorisée et il ne faut pas oublier que la puissance et la composition du bruit d'échappement changent avec la vitesse de rotation et la charge admise dans de très grandes proportions. Aussi pour les essais il faudrait fixer un régime ou plutôt une vitesse sur route en tenant compte de la démultiplication. On voit la complexité du problème.

Ces mesures sont peu applicables sur la route, même dans un pré comme il fut proposé pour l'insonorisation.

Par contre la réglementation existant sur les échappements libres pourrait être renforcée. Au besoin l'examen de prototypes par le Service des Mines qui porte déjà toute son attention sur ce point et donne la description du dispositif d'Ech dans la feuille des Nines du véhicule, pourrait être plus approfondie.

Mais soyons persuadés que plus efficaces que les mesures ci-dessus : réglementation du bruit ou examen des prototypes, la mode qui réclame le silence l'obtiendra.

L'automobile n'a pas eu besoin de réglementation particulière pour l'obtenir, aussi faisons confiance aux constructeurs, s'ils ont intérêt à donner une qualité de plus : le silence, ils la donneront.

ASSURANCES (Suite de la page 13)

Vous êtes assuré pour les accidents que vous pouvez occasionner aux tiers (ce qui veut dire que votre Compagnie paiera à votre place, si vous êtes dans votre tort, les dommages que lui réclamera votre adversaire).

Ceci est la base même de l'Assurance.

Vous avez fait la déclaration d'accident à votre Compagnie d'Assurances, très bien et celle-ci attend patiemment que votre adversaire vienne lui réclamer le montant de ses dommages.

Mais, comme il est dans son tort, il réparera ses dommages à ses frais, et se gardera bien de bouger.

Ainsi, cette situation peut durer éternellement, même si vous avez reçu la visite d'un expert ou d'un médecin qui, l'un comme l'autre, aura estimé au plus juste prix le montant de vos dommages.

Pourquoi votre Compagnie ne vous défend-elle pas? Parce que le contrat que vous avez souscrit ne prévoit pas l'« Assurance Complémentaire de Défense », qui est très importante.

En effet, cette assurance « Défense » prévoit que la Compagnie étend sa garantie au paiement des frais et honoraires d'enquête, d'expertise, de représentation et de procédure :

1° Lorsqu'à la suite d'un accident causé par un tiers responsable, pour obtenir de ce tiers réparation du préjudice que vous avez subi.

2° Lorsque l'assuré est l'objet de poursuites pénales dirigées contre lui à la suite d'un accident pour assurer sa défense, tant à l'instruction que devant les tribunaux répressifs.

3° Lorsque, sans qu'il y ait eu accident, l'assuré est l'objet de poursuites pour contraventions aux lois, arrêtés sur la circulation pour assurer sa défense devant le Tribunal de simple Police ou le Conseil de Préfecture.

Si vous êtes seul pour vous défendre des déceptions vous attendent, aussi vous pouvez vous adresser à *Motocycles* qui vous conseillera utilement pour assurer votre défense.

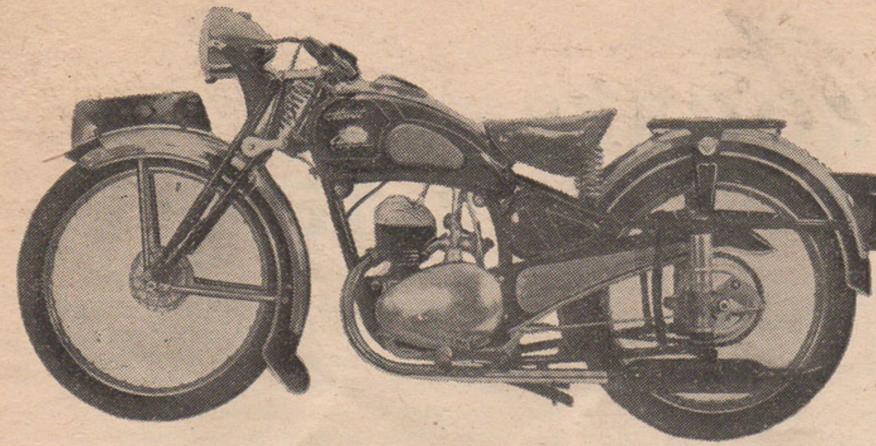
A. GRISOT.

LE

Monet Goyon

125^{cc}

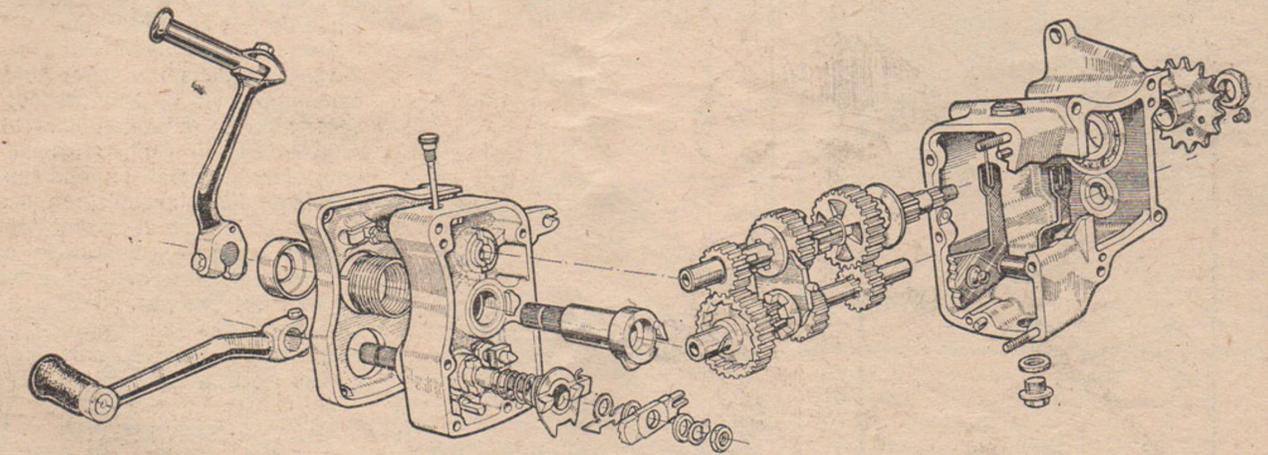
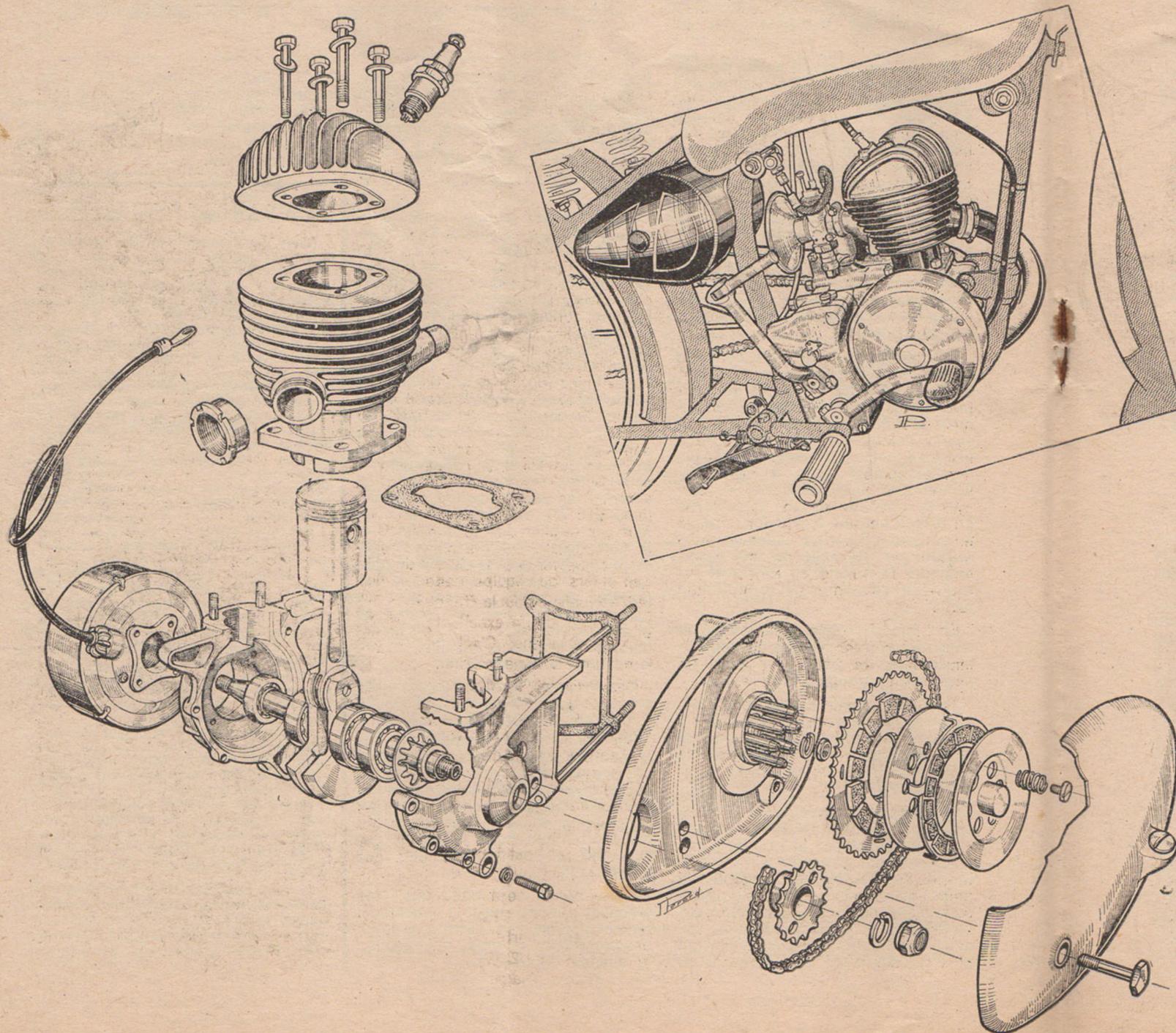
LES usines de Mâcon ont préparé posément ce nouveau vélomoteur qu'elles offrent aujourd'hui à la clientèle après une étude très poussée et une mise au point scrupuleuse. Le S.6.V. est un modèle de grand luxe, restant néanmoins d'un prix abordable : 84.500 francs.



Les freins sont, à l'avant de 24x2,375 à l'arrière de 25x3. Grippe-genoux, porte-bagages bien conçu, coffre sous la selle, tout est de bonnes proportions et de dessin attrayant.

La présentation, émail et chromes, est très soignée. Cette Monet-Goyon est agréable à regarder; nous l'essaierons volontiers un de ces prochains jours.

Son poids est de 70 kilos, sa vitesse de 85 kilomètres-heure, ce qui la place parmi les vélomoteurs bien adaptés au grand tourisme en solo ou duo... Le récent Paris-Nice l'a bien confirmé.

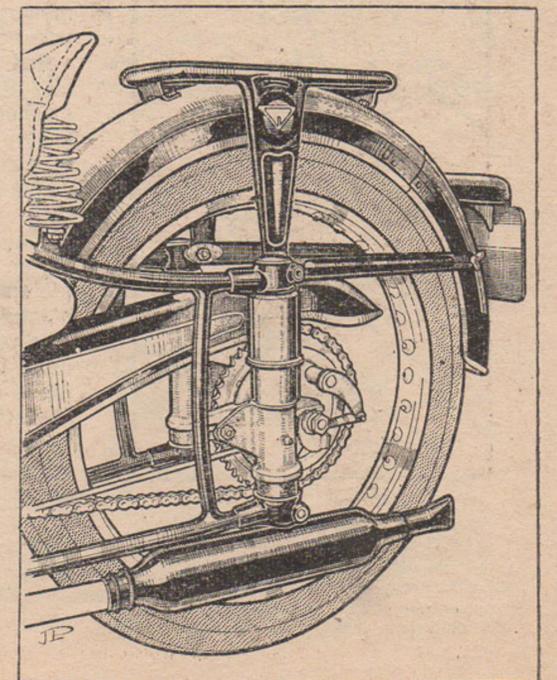


C'est le dernier type de moteur Villiers qui équipe cette machine; on sait que Monet-Goyon a l'exclusivité pour la France de ce moteur d'origine anglaise qui jouit d'une excellente réputation et d'une grande vogue outre-Manche. C'est un 125 cmc., 2 temps à piston plat, cylindre fonte, culasse en alliage léger et simple échappement. Souple et puissant, il a des chevaux à tous les régimes.

Carburateur arrière, volant magnétique spécial, éclairage sous tension de 12 volts avec ou sans batterie au gré du client.

La boîte fait bloc avec le moteur tout en restant indépendante; commandée par chaîne primaire sous carter étanche, elle comporte trois vitesses par sélecteur au pied.

Le cadre d'un nouveau dessin est surbaissé, il est à suspension intégrale : à l'avant une fourche à parallélogramme à disposition auto stable, oscille sur bagues bronze; elle dispose d'un frein de direction et d'un amortisseur réglable. La suspension arrière, également sur bague bronze, est amortie par des anneaux plastiques. Le réservoir contient 12 litres 1/2; il est prolongé à l'arrière par une selle en trois points à large assise. Le garde-boue arrière est à charnière.

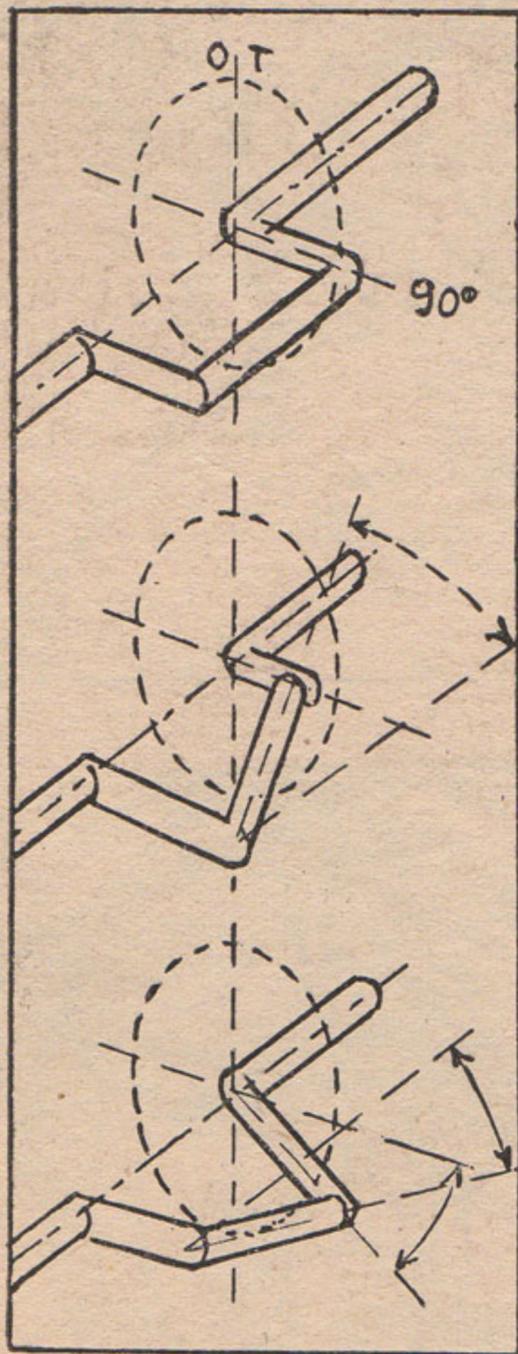


PROGRÈS DANS LE 2 TEMPS

On sait que dans un moteur à 2 temps le piston doit assurer la distribution. Son bord supérieur passe sur la lumière d'échappement et sur celle de transfert du mélange gazeux, tandis que son bord inférieur obture ou ouvre la lumière d'admission. Cette caractéristique lui assure sa simplicité proverbiale.

Dans ces 2 temps à trois lumières classiques, au point mort bas du piston la lumière d'admission reste ouverte pendant le temps et au delà du temps du transfert des gaz frais; il en résulte qu'une partie de la charge tend à s'échapper, à certains régimes. Mais ces pertes ne se produisent pas aux régimes dits « de résonance ».

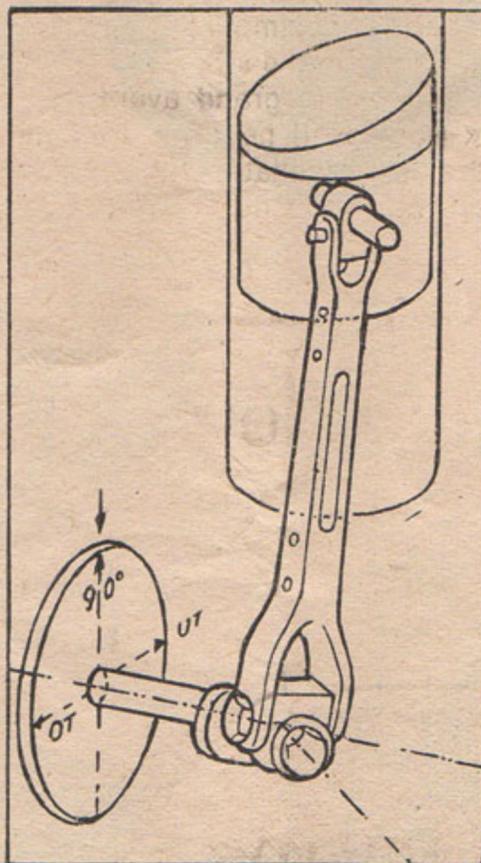
En effet on peut considérer toute la colonne du mélange, depuis la lumière d'admission, fermée jusqu'à l'embouchure du carburateur, comme une masse suspendue à un ressort,



en haut :
Vilebrequin normal.
O-T signifie point mort haut.

au milieu :
Le vilebrequin « incliné » du moteur MERTZ.

en bas :
Un vilebrequin « contourné » d'un autre moteur.



L'embellage du Docteur MERTZ.
Pour ce moteur, il faut toujours deux paliers articulés.

ce ressort étant le volume du carter. Et, bien que tout ce système oscillatoire soit influencé par la montée et la descente du piston, il obéit pourtant à sa cadence propre, déterminée par sa masse même, la colonne du mélange, et le ressort, c'est-à-dire le volume du carter.

Aux bas régimes et à faible ouverture du carburateur, du mélange frais s'échappe par la lumière d'admission encore ouverte, alors que la masse du mélange est dans le carter, et tend déjà à s'échapper. A d'autres régimes, ceux-ci élevés, au contraire, la masse des gaz frais se meut en direction du carter, où elle n'a pu pénétrer complètement, avant que la lumière d'échappement ne se ferme.

Le régime dit « de résonance » est donc celui où la distribution mécanique des gaz par le piston coïncide réellement avec le phénomène oscillatoire. Il constitue la condition essentielle au bon remplissage du cylindre en mélange d'où économie et puissance du moteur.

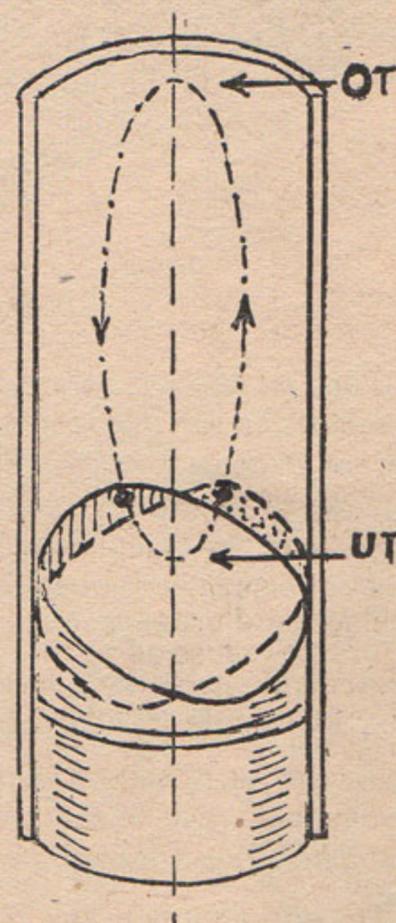
Du côté du canal de transfert, qui assure ce remplissage, se produit également des phénomènes de résonance à peu près semblables. Ce sont

d'eux que dépend la bonne arrivée de la charge dans le cylindre, ou la perte d'une partie par la lumière d'échappement.

Les pertes au balayage, avec le système à trois lumières, se font surtout sentir à bas régime, et s'élèvent quand le moteur passe de son régime normal au régime maximum. Dans les cylindres inférieures à 250 cmc. et par un habile guidage des courants gazeux, on a pu obtenir avec le système classique de fort bons résultats.

Avec le système « Puch » aux 2 cylindres à chambre de combustion commune, chaque piston remplit une seule fonction de distribution : ou le remplissage, ou l'échappement. Par une bielle formant fourche ou un décalage des manetons, on obtient que les pistons se déplacent l'un par rapport à l'autre, et que le canal d'échappement soit obturé avant celui du transfert des gaz. Ainsi sont évitées des pertes de charge, et on peut employer des lumières plus larges.

Mais les avantages de ce système



Un point suggéré de la couronne allant dans le sens habituel du piston formerait un ovale sur la paroi du cylindre. Dans la proximité du point mort bas du piston sa bordure couvre d'abord la paroi rayée et ensuite la paroi pointée. La première correspondant aux lumières de balayage, la dernière représentant la lumière d'échappement.

ne sont évidents qu'aux plus hauts régimes. Et ils ne sont obtenus que par des complications assez coûteuses.

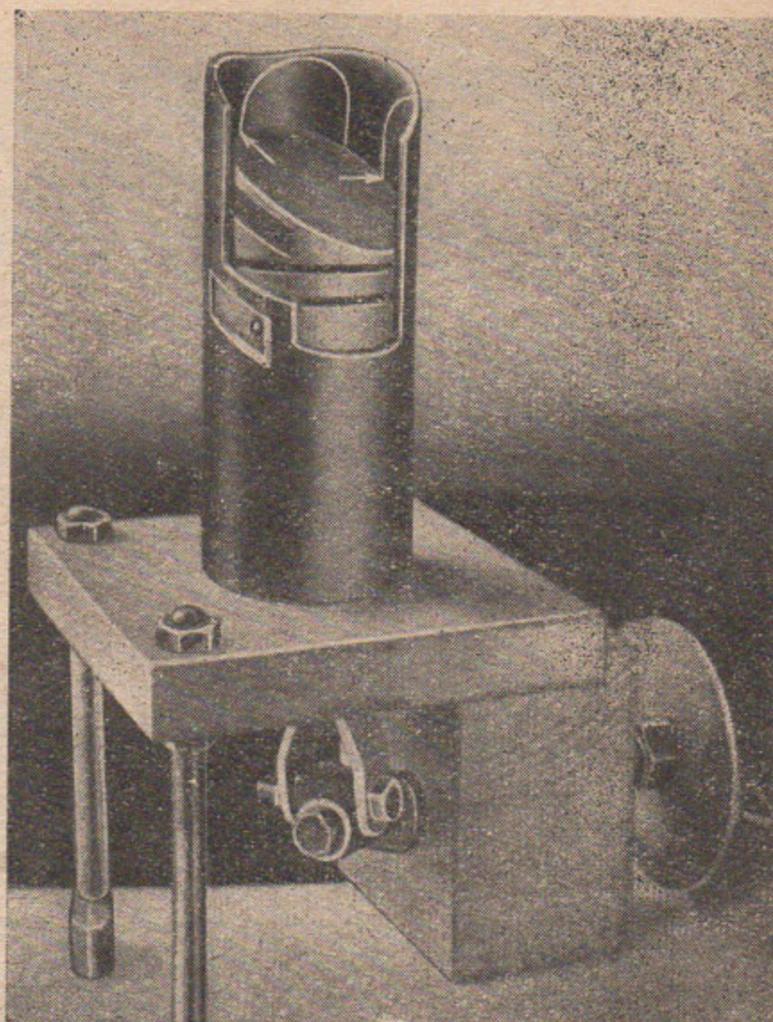
On a donc essayé d'arriver aux mêmes résultats sans abandonner la simplicité du seul cylindre et de l'unique piston. Une des plus intéressantes réalisations est celle que le docteur Mertz avait mis au point en 1939.

Dans le moteur Mertz, la couronne du piston est fortement inclinée. Et le piston peut tourner sur lui-même, le maneton n'étant pas parallèle mais incliné par rapport à l'axe du vilebrequin.

Cela, bien entendu, nécessite un montage du pied, et surtout de la tête de bielle, ce qui n'est point aisé à réaliser. Le carter semble un peu volumineux. Et les segments fixes semblent soumis, avec ce système, à un travail anormal.

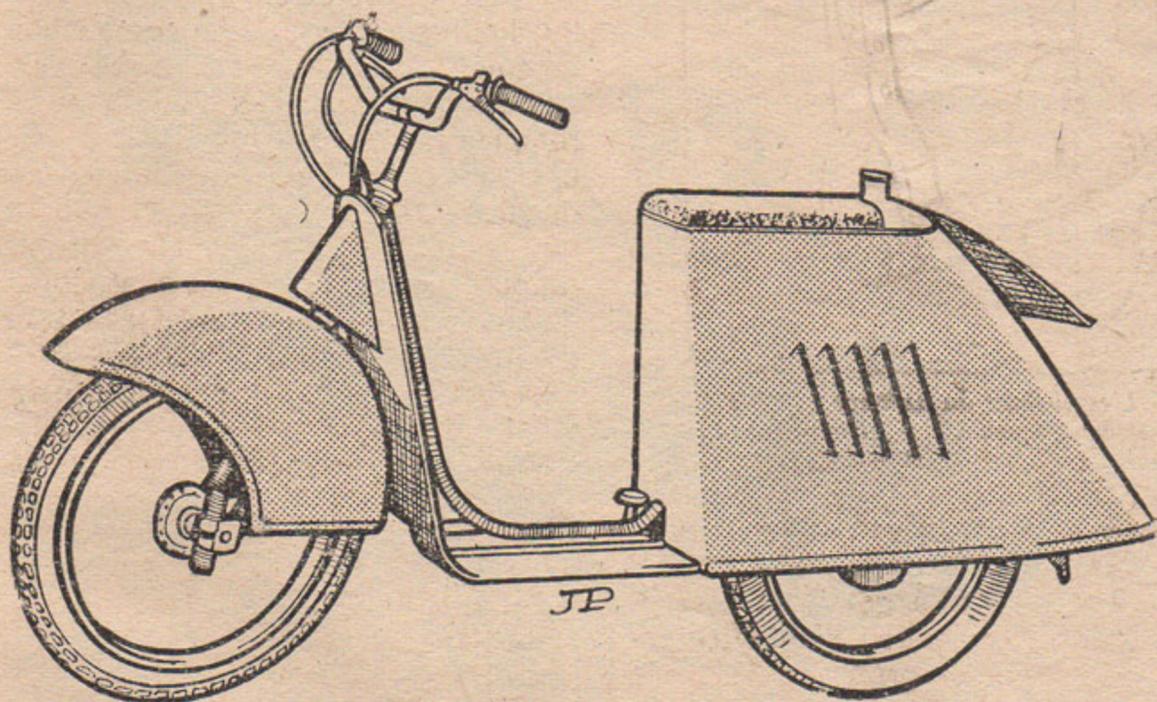
Quoi qu'il en soit, on obtient ainsi sans sacrifier la simplicité d'un monopiston, la même distribution asymétrique qui est le grand avantage du type « Puch ». Il ne reste plus qu'à attendre les résultats pratiques que donnera ce mode de construction.

CHRISTOPHE.



Ce modèle de démonstration permet de se rendre compte du montage de la tête de bielle et de l'inclinaison de la couronne du piston. Si l'on considère un point sur le bord du piston, on voit qu'il parcourt un trajet en ovale sur la paroi du cylindre.

Deux Scooters légers Allemands



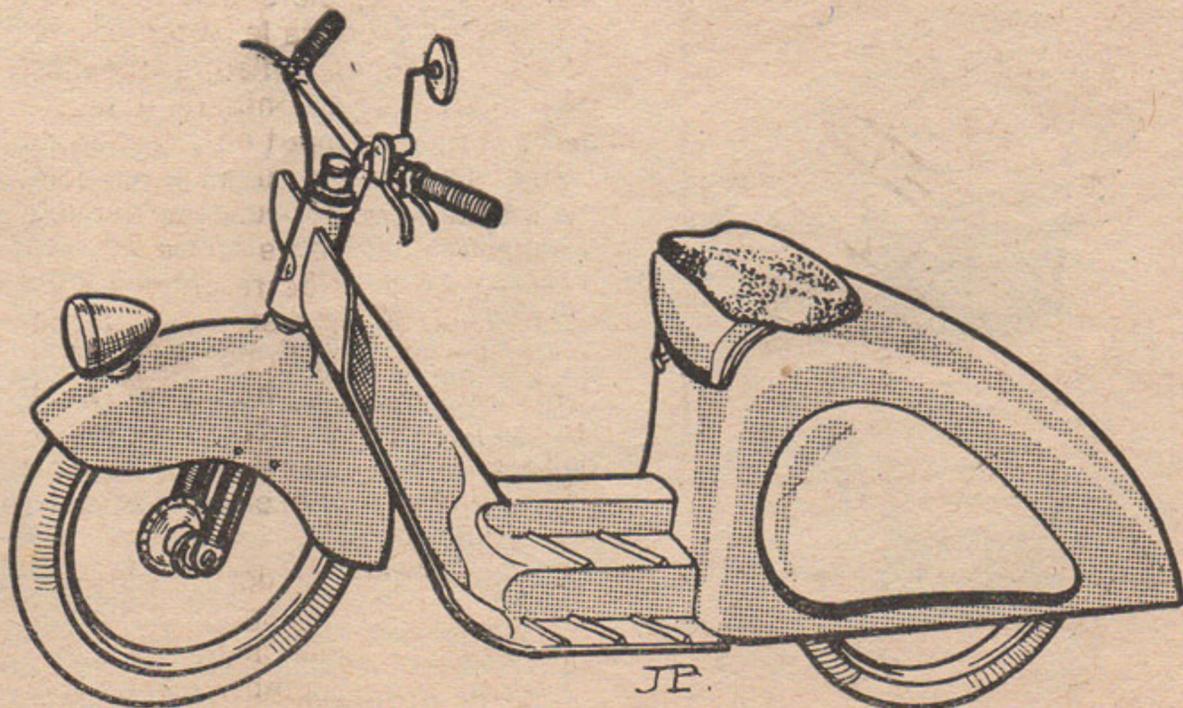
A côté des gros scooters, munis généralement de moteurs de 125 cmc. et plus et qui, en raison de leur réalisation luxueuse ont déjà un poids assez élevé, plusieurs firmes allemandes fabriquent maintenant aussi des véhicules plus légers. C'est ainsi que sont apparus il y a quelque temps les machines « Cityfix », « Spatz » et « Luchs ». Ces scooters légers — 25 à 30 kilos — s'adressent principalement à cette catégorie d'usagers modestes et néanmoins désireuse de se déplacer à moteur, mais pour qui la bicyclette à moteur ou même la moto ne constitue pas le véhicule idéal.

Avec ces scooters, l'entrée et la sortie — il ne peut être question, ici, de « monter » — sont très faciles. Il y a une bonne protection contre la boue; en outre les véhicules sont tellement légers qu'on peut les remiser aisément dans le couloir ou la cave, avantages en regard desquels la vitesse plus réduite et l'équipement plus sommaire n'ont que peu d'importance pour les intéressés.

Le « Brummer » fabriqué à Cologne-Ehrenfeld, par Karl Ruwick, comporte un moteur de 38 cmc., avec boîte à 2 vitesses, mais sans embrayage. Puis-

sance 1 CV., vitesse 40 km.-h., consommation 1 l. 3. Suspension avant et arrière; poids 28 kilos.

La maison Schafer à Osnabrück construit un scooter avec moteur de 58 cmc., mais à une vitesse seulement. La consommation est un peu plus élevée, tandis que la vitesse maximum est la même que pour le précédent. Le véhicule qui se caractérise par des lignes plaisantes, possède une installation d'éclairage complète qui manque malheureusement au « Brummer ».





LA « PITCHOUNE II » POUR CYCLOMOTEURS

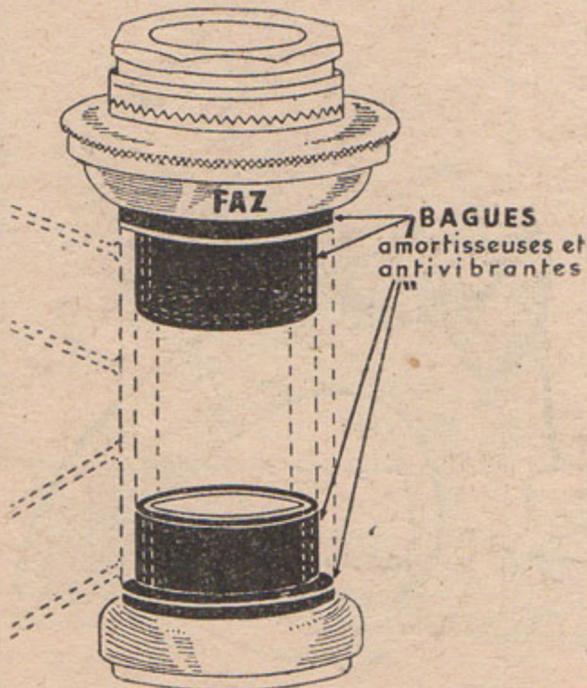
C'est une remorque des Etablissements Marvel, en tubes d'acier léger et contre-plaqué laqué, avec pare-brise et ouvertures latérales en rhodoïd.

La suspension, très douce, est assurée par des ressorts en traction sur une grande hauteur; de gros pneus ballons ajoutent au confort.

Très légère, elle peut convenir aux enfants jusqu'à 8 ans.

UNE DIRECTION SOUPLE

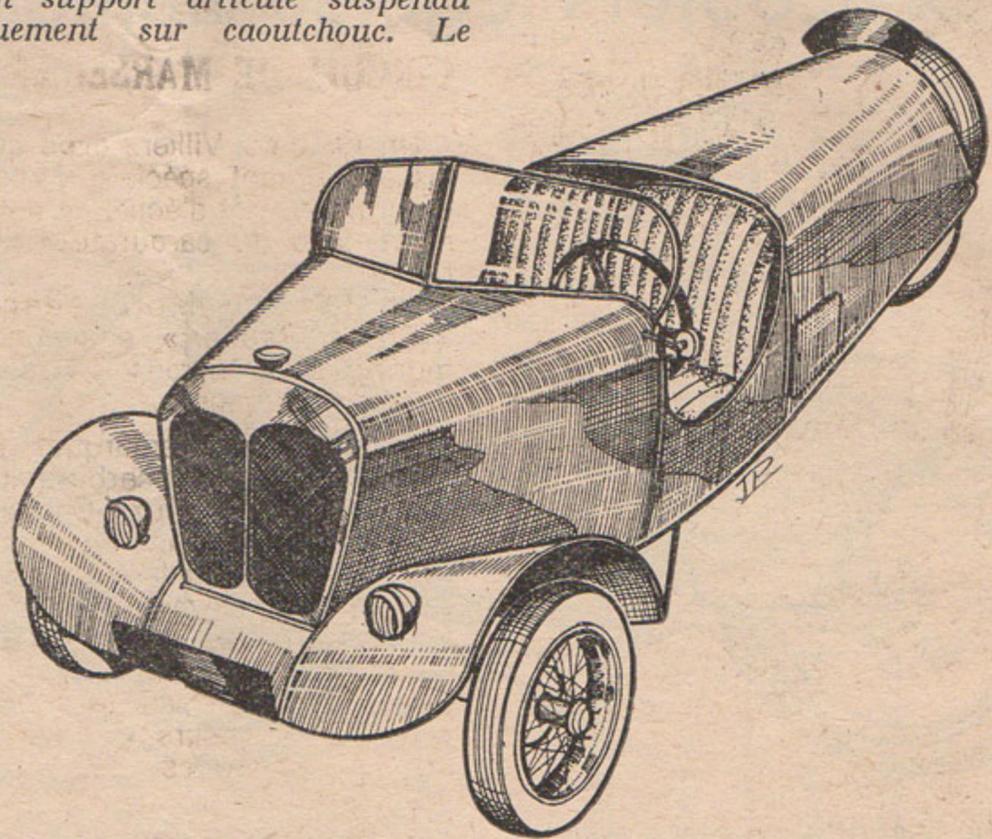
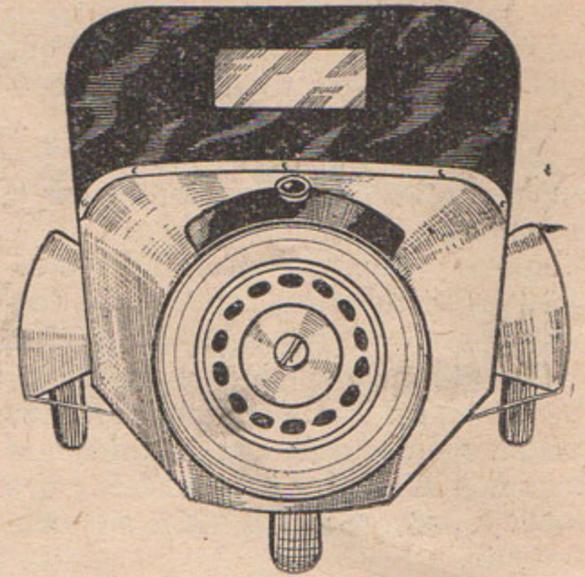
Plus spécialement prévu pour le cycle, le jeu de direction souple, antivibrant FAZ a connu dès son apparition un grand succès dans le monde de la pédale. Comme il peut s'adapter aussi au cyclomoteur, nous le signalons aux intéressés : Il est constitué par deux bagues amortisseuses placées à chaque extrémité du tube de direction; les cuvettes s'appuient sur elles; ces bagues élastiques absorbent les vibrations, amortissent les chocs, équilibrent les deux roulements, évitent le « billage » des cuvettes et accroissent la douceur de la direction.



LE CYCLECAR « ARDEX »

Le premier cyclecar Ardex, un des précurseurs du 100 cmc., est sorti en 1936. Son constructeur M. Tamine n'a cessé de travailler depuis la question.

Le modèle 1950 est équipé d'un bloc-moteur Aubier-Dunne 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses, avec volant magnétique Wagéor monté à l'arrière sur un support articulé suspendu élastiquement sur caoutchouc. Le



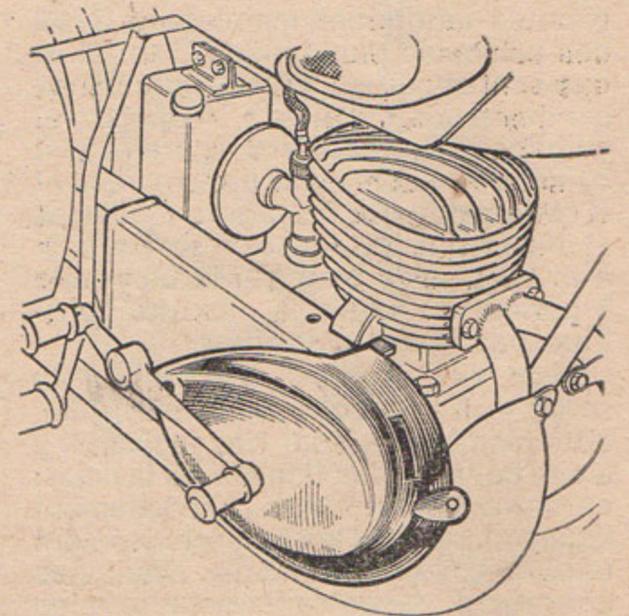
refroidissement se fait par ventilateur, l'éclairage par batterie et cellule redresseuse.

Le châssis est un 3 roues avec voie A.V. de 1 m. 25 avec suspension indépendante sur articulation Silent-bloc avec amortisseurs réglables.

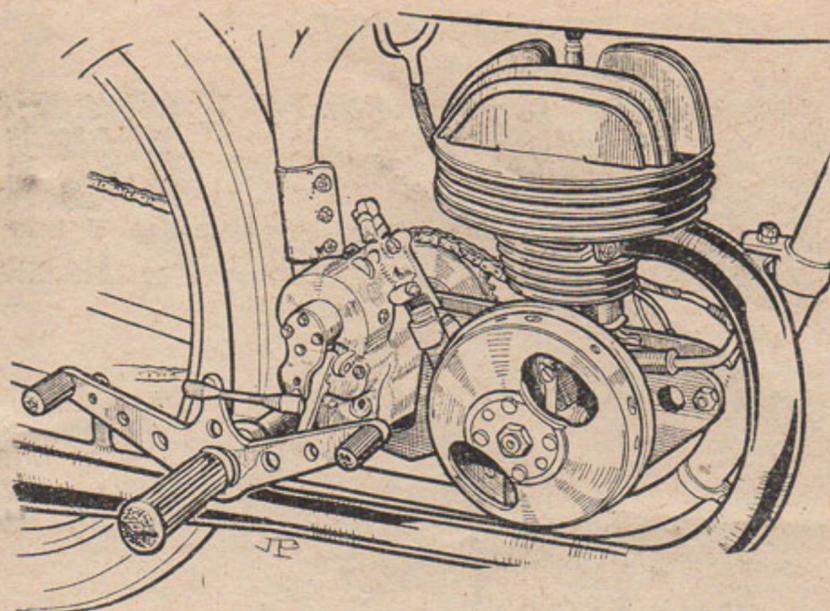
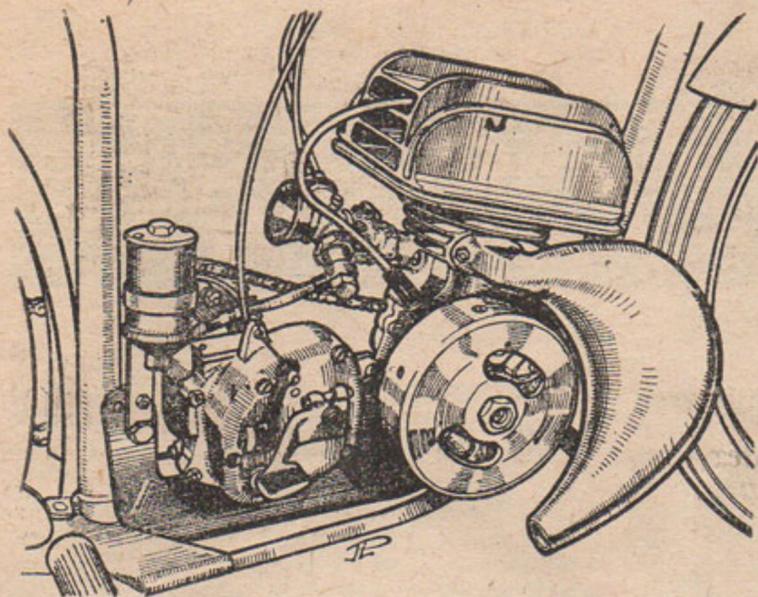
La carrosserie est en aluminium poli, 2 places côte à côte et possibilité d'une 3^e pour enfant dans le spider; les sièges sont en lanières de caoutchouc recouverts de toile imperméable.

Le coffre à bagages est à l'avant. Le poids à vide est de 115 kilos. Les roues sont avec pneus de 500 < 60 à l'avant, 550 < 85 à l'arrière. La roue arrière en porte-à-faux est comme les roues avant instantanément démontable. La vitesse maximum indiquée est de 50 à l'heure pour 3 litres aux 100 kilomètres.

Homologué au prix de 130.000 fr., l'Ardex est actuellement présenté au tarif de diffusion de 118.000 francs.



Le cache volant M.C.A. pour 125 et 150 Peugeot, fabriqué par le sportif Lucarini.



VU AU PESAGE
du
CIRCUIT DE MARSEILLE !

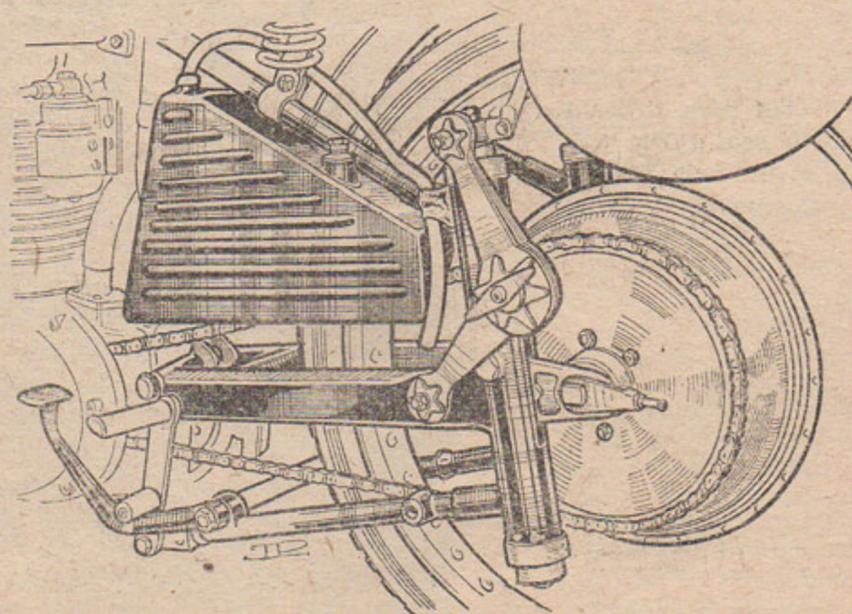
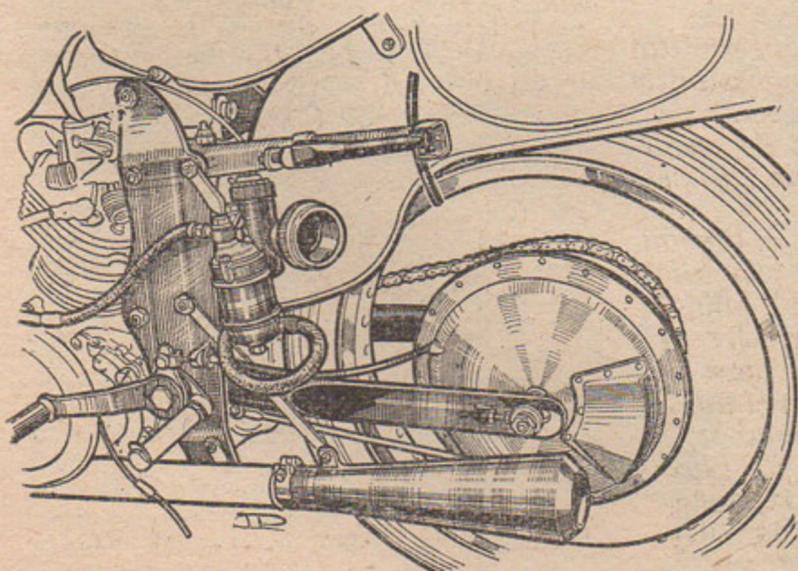
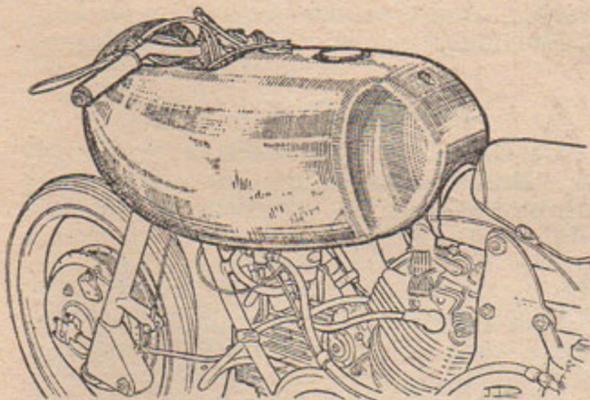
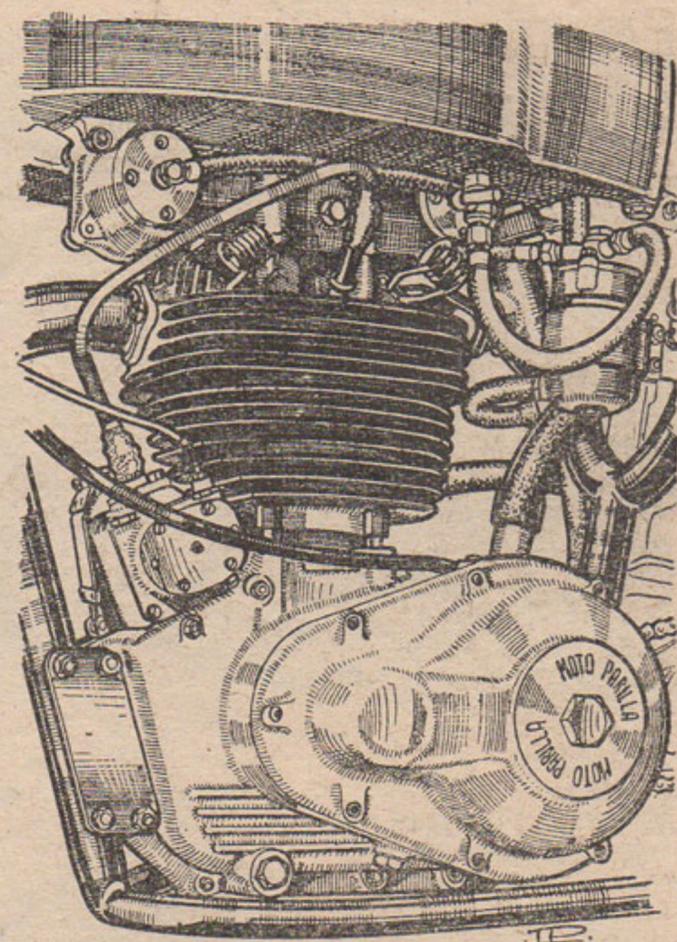
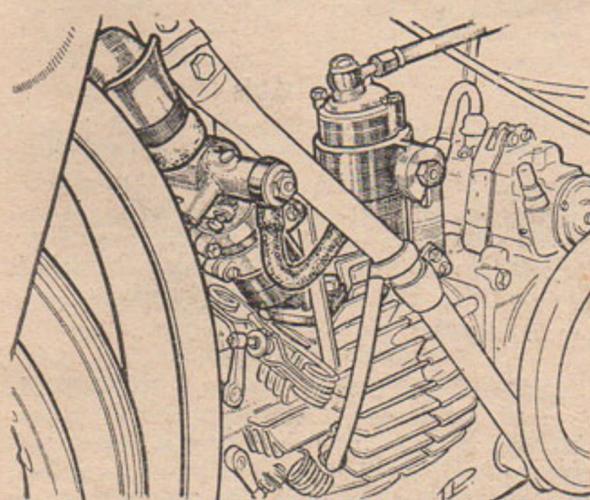
Un 100 cmc. Villiers avec culasse vraiment spéciale. Notez la forme du pot d'échappement et la cuve du carburateur séparée.

Un 100 cmc. Motobécane « Grand Routier » également muni d'une généreuse culasse, et sélecteur maison.

A gauche : Remarquer la forme inédite du carburateur monté sur les Guzzi-Gambalunga et Gambalunghina.

Le réservoir de la bicylindre Guzzi est pour le moins original, la partie arrière du cadre est réduite à sa plus simple expression, il n'en est pas de même pour les tambours de freins. Le mégaphone est de forme spéciale.

A droite : Bloc-moteur et suspension arrière de la 258 cmc. Parilla conduite par Pagani. Cette machine s'est révélée vraiment rapide.



STADE DE COURBEVOIE
(Cynodrome)

organisé par Courbevoie-Sport
Section Moto-Ball

Sous la présidence d'honneur du colonel Roux, directeur des sports, un temps magnifique a favorisé la première réunion de Moto-Ball organisée aux portes de Paris. Le stade municipal de Courbevoie se prête admirablement à ce sport très spectaculaire qui exige de la part des joueurs de l'adresse et une virtuosité motocycliste.

Plus de 15.000 spectateurs ont répondu à l'appel des organisateurs. Les matches étaient de qualité car les sélections des joueurs avaient été poussé au maximum.

La sélection Sud qui comprenait des joueurs d'Avignon, d'Aix, de Carpentras ont bien prouvé leur valeur, une bonne cohésion, un jeu de passes bien équilibré, des machines rapides et bien présentées



Le Sport

ont fait l'admiration du public; la sélection Nord qui groupait des joueurs d'Orly, Versailles, Troyes n'ont pas démerité mais ont un jeu trop personnel, ce qui leur a valu leur défaite. Ce match était bien équilibré et devait se terminer par un match nul. La valeur des adversaires étant égale, le match qui mettait aux prises Orly-Thiais, champion de France 1948 à Courbevoie-Sport pour la Coupe Paul Péan.

En ouverture fut mené rondement, moins rapide que le match Nord-Sud, mais un jeu bien réglé qui s'est terminé par le score de 1 à 1.

A l'avant-dernière mi-temps, les officiels qui comprenaient le colonel Roux, M. Pérouse, M. Violet, Gillard, l'ex-coureur et compagnon de lutte de Péan ont déposés une gerbe de fleurs au pied du monument élevé à la mémoire de Paul Péan. M. Violet retraça la vie sportive de celui qui tomba pour la cause motocycliste et sportive.

Résultats

Orly-Thiais et Courbevoie-Sport : 1 à 1.
Orly. — Goal : Molin; arrière : Charlot; avants : Aubertin, Laville (capitaine); Pelletier, Braçq, Giraud, Bellot.

Courbevoie. — Goal : Chailly; arrière : Chauvet; avants : Mardelay, Perdrian, Pringault, Barbier, Bon (capitaine).

Match Nord-Sud

Sélection Sud bat Sélection Nord: 2 à 1.
Sud. — Goal : Cassini; arrière : Blanchard; avants : Venturi, Prades (capitaine), Bellon, Hennequin, Tille (Avignon) quatre fois champion de France, deux fois Coupe de France 47 et 49, Carpentras en 1948 (Coupe de France).

Nord. — Goal : Viala junior; arrière : Viala; avants : Deviegher (capitaine), Thevenous, Bouguin, Mulot, Peltier.

PORTE DES LILAS

Le Grand Prix de Paris organisé par le Buffalo-Moto-Club, le dimanche 26 mars, avec le concours du Motor-Club et de l'A.M.S. a connu un vif succès auprès d'un public nombreux et enthousiaste.

Sept courses au programme, des débutants aux internationaux en passant par les nationaux, des 250 cmc. aux 500 cmc., de quoi satisfaire tout le monde.

1^{re} Course. — Débutants 250, 350 et 500 cmc., 6 tours.

Encore un nouveau venu au cross : notre national Gustave Lefèvre, recordman du Bol d'Or! Mais Tatave a l'air de préférer de beaucoup la vitesse pure.

Cette épreuve est remportée par Gavois qui commence à être connu dans cette spécialité.

1. Gavois, 2. Drien, 3. Pellau, 4. Folch.

2^e Course. — Nationaux 500 cmc., 10 tours.

Le deuxième équipier de l'écurie Flèche d'Argent, Gaston Blat, sera en tête du premier au dernier tour et gagnera avec une aisance et un brio remarquables. Avec Blat et Prieur l'écurie Flèche d'Argent est certaine de beaux succès au cours de la saison. Martin sera en deuxième position, un tour seulement, puis cédera la place à Mesplède qui monte une des Norton spécial-cross récemment arrivées en France. Frantz se maintient assez longtemps en troi-



Bouguin d'Orly Thiais fait une descente.



Un but bien défendu par le goal d'Orly lors du match Orly Thiais-Courbevoie-Sport.

Le capitaine de l'équipe Sud, M. Pradès, emporte la Coupe.

sième position et fait une excellente course. Puis Boissérie remonte très fort et prend la deuxième place.

1. Blat (A.M.S.), 2. Boissérie (A.M.S.), 3. Martin (M.C.C.), 4. Frantz (M.C.C.), 5. Mesplède (A.S.P.P.).

3^e Course. — 1^{re} manche 500 cmc. Internationaux, 10 tours.

G. Brassine, Théveney, Lorillère, Ladevèze, R. Bonin, Brûlé (L.), Legrand, Boellens (B.), Van Cappelen (B.), Adnet, Prieur, Verrechia, Huc et Deshais dont c'est la rentrée.

G. Brassine est en tête pendant trois tours, puis s'arrête, accidenté; Théveney le remplace et gardera le commandement jusqu'à la fin. Prieur qui a bûché aux premiers tours exécute une sensationnelle remontée: 11^e au 2^e tour, il finira 3^e! Belle course de Boellens (B.), Legrand et Brûlé L. Verrechia malchanceux abandonnera à l'avant-dernier tour, son moteur hors de service.

1. Théveney (A.M.S.), 2. Ladevèze (A.M.S.), 3. Boellens (B.), 4. Legrand (A.M.S.), 5. Brûlé L. (A.M.S.) 6. Lorillère (A.M.S.), 7. Deshaies (A.M.S.).

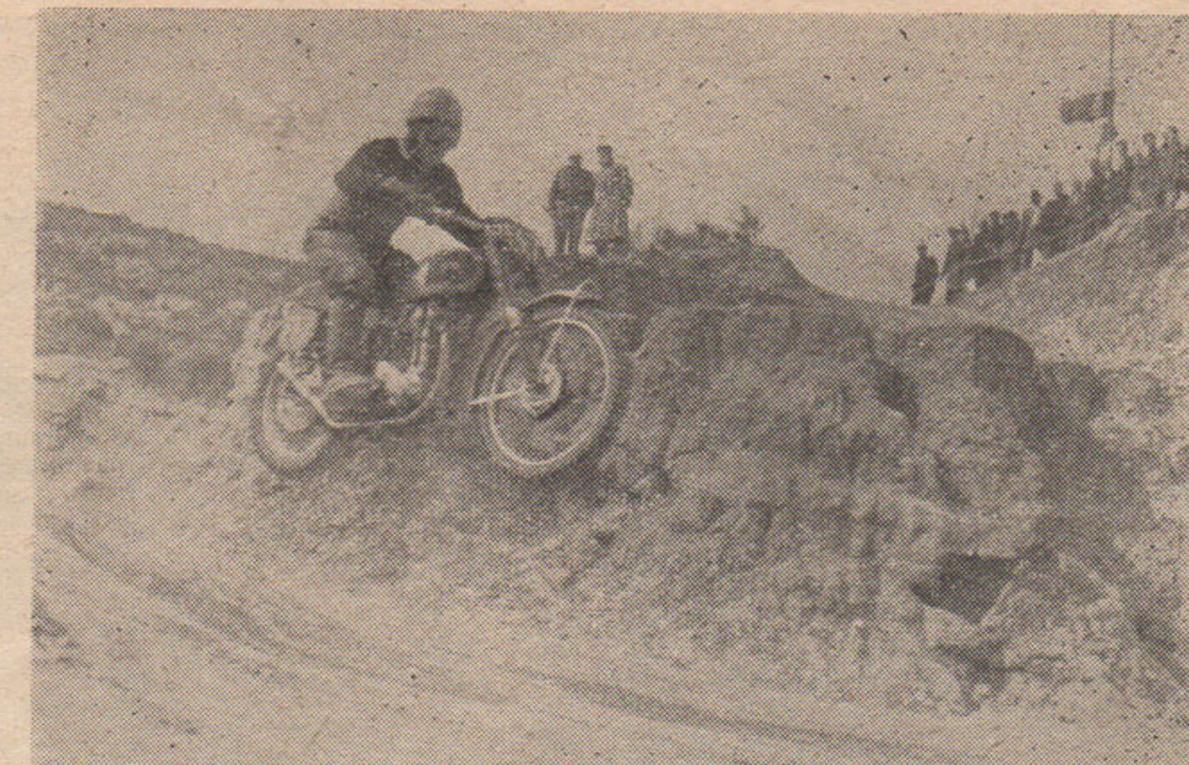
Moto-Cross National de Narbonne

Par un après-midi qui aurait été agréable si un fort vent du Nord n'avait soulevé d'incessants tourbillons de poussière, des milliers de sportifs venus des quatre coins du Languedoc, de Sète à Toulouse ont applaudi aux péripéties du Moto-Cross National, organisé par le Moto-Club Narbonnais, qui se courrait au terrier Coudonne.

Chaque course, mises à part les éliminatoires des 500 cmc. qui virent d'abord la malchance de Guit, ensuite la nette supériorité de Verrechia sur ses adversaires, empoigna littéralement la foule et lui fit vivre un spectacle inoubliable.

Le clou de ce spectacle fut la magnifique finale des 500 cmc. Elle souleva l'enthousiasme général.

MM. Piglia, Araud, Ventresque, Truillet, Longuère, Cutillas, Gardeigne, Journet, Fages et tous leurs amis du Moto-Club Narbonnais, qui sans exception se sont dévoués depuis de si longs jours,



Verrechia s'envole de façon spectaculaire à Narbonne.

peuvent être fiers et nous leur présentons toutes nos félicitations.

Les résultats techniques :

Catégorie 125 cmc. — 1. Dublanc; 2. Coll.

Catégorie 175 cmc. — 1. Dublanc; 2. Coll.

Catégorie 250 cmc. — 1. Matéo; 2. Barat; 3. Castel.

Catégorie 350 cmc. — 1. Barat; 2. Baldelon; 3. Grangé.

Catégorie 500 cmc. — 1. Ladevèze, les 20 tours en 23 m. 10 s.; 2. Verechia, à quelques mètres; 3. Darrouy, très détaché,

A noter que Combéléran en 125 cmc. fut victime de deux chutes, ce qui ne l'empêcha pas de terminer courageusement cette course.

TRUILLET.

ÉTAMPES, 19 MARS

Moto-cross organisé par le Moto-Club Clodoaldien.

A 14 h. 15 est donné le départ de la première course, catégorie 125. Trois concurrents au départ: Godey, Vinetti et Dupré. Tous au long des six tours Godey mène avec une aisance et une classe remarquables.

1. Godey, 2. Vinetti à 1 tour, 3. Dupré.

2^e Course. — 250 cmc., 8 tours.

1. Amédéo, 2. Reverreto, 3. Charpentier.

3^e Course. — 350-500 cmc., 10 tours, 4 coureurs au départ.

1. Decoster, 2. Charrier, 3. Mouchet à 1 tour, 4. Imbergent à 2 tours.

4^e Course. — 250 cmc., 8 tours.

1. Adnet, 2. Godey, 3. Chaumette, 4. Folch à 1 tour, 5. Boulant à 1 tour.

5^e Course. — 500 cmc., 10 tours.

1. Martin, 2. Franz, 3. Vouillon à 1 tour, 4. Huc à 2 tours.

6^e Course. — 350-500 cmc., 10 tours. 1. Chaumette, 2. Adnet, 3. Bourret à 2 tours.

7^e Course. — Finale 250 cmc., 12 tours.

Chaumette, Godey, Amédéo, Floch, Reverreto, Charpentier, Boulant et Adnet. Godey toujours sur sa 125. Chaumette est en tête jusqu'à mi-course, talonné de très près par Godey, absolument remarquable. Sur bûche de Chaumette, Godey passe en tête et talonné par Chaumette et Adnet remportera très brillamment cette finale.

1. Godey, 2. Chaumette, 3. Adnet, 4. Floch, 5. Boulant à 1 tour, Reverreto 1 tours.

8^e Course. — Finale 350-500, 15 tours.

Mouchet, Decoster, Charrier, Martin, Frantz, Vouillon, Huc, Chaumette, Adnet et Bourret sont au départ. Decoster et Huc sont roue dans roue au premier passage et pendant les quatre premiers tours seront au commandement tour à tour, puis Martin prendra la tête et la gardera jusqu'à la fin. Chaumette trop nerveux est arrêté par les commissaires au 6^e tour. Huc sera deuxième jusqu'au 12^e tour, il abandonnera au 13^e. Adnet passe alors en deuxième position.

1. Martin, 2. Adnet, 3. Decoster à 1 tour, 4. Frantz à 3 tours.



Une attitude d'Adnet prise sur le vif.



ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR

(1) Guérin (Motor Club) 1^{er} des 500 cmc.; (2) Lamon'agne (S.C. de Fr.) 1^{er} en 350 cmc.; (3) Méry (S.C. de Fr.) 1^{er} des side 600 cmc.; (4) Chancel (A.M.C.F.) vainqueur des 175 cmc.; (5) Duc (Motor Club) 1^{er} des 250 cmc.; (6) Dupont (M.C. Châtillonnais) 2^e des 125 cmc.; (7) Tano (M.C. Châtillonnais) 1^{er} des 125 cmc.

PARIS-NICE 1950

Une excellente démonstration
des productions françaises

De cette épreuve presque redoutable autrefois il ne reste qu'une splendide randonnée. Que ce soit en 125 ou en 500 cmc. et plus, presque tous les concurrents, à part quelques malchanceux, terminèrent dans les temps et très peu parmi les civils furent pénalisés.

L'arrivée de Paris-Nice nous a donné une grande satisfaction. Pour nous, le fait le plus remarquable de ce grand rallye réside dans l'importante participation des constructeurs français. On leur reprochait, depuis la libération, de trop se désintéresser du sport et de ne pas oser risquer leurs 125 cmc. dans les diverses manifestations motocyclisme de tourisme et de vitesse.

Cette indifférence semblait d'autant plus sensible que nombre de jeunes ardents n'hésitaient pas à gréer eux-même, en course leur modeste moto de série et, ma foi, à réaliser souvent des performances remarquables.

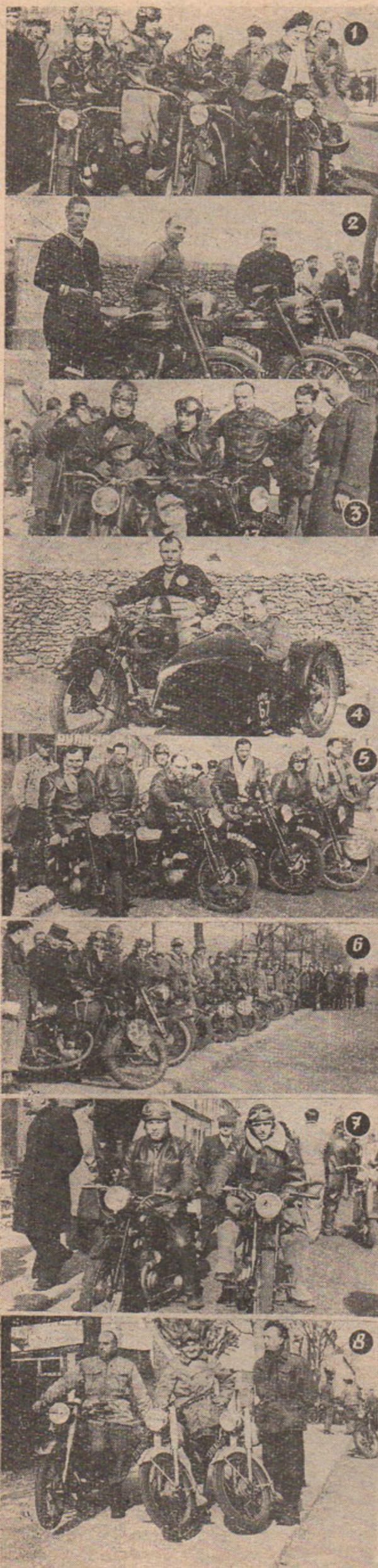
La raison valable de cette abstention nous l'avons déjà signalée : la crainte que les Pouvoirs publics ne s'émeuvent en face de 125 cmc. trop rapides à leur gré et ne les intègrent dans la catégorie Motorcycle avec permis de conduire obligatoire.

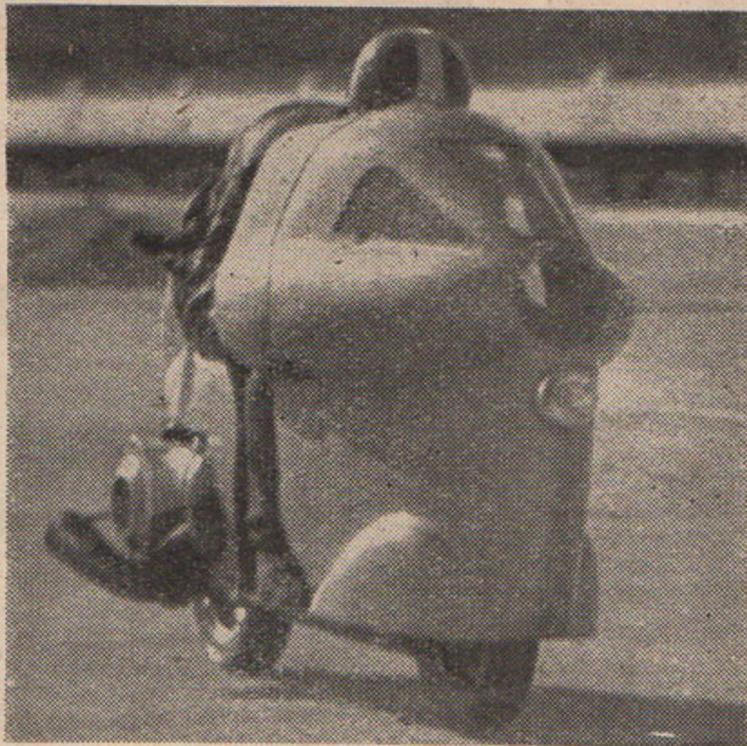
Maintenant la distinction est faite : on a considéré qu'il y avait une nuance entre un vélomoteur de série et une moto légère 125 cmc. de compétition, le permis étant du reste obligatoire pour les coureurs amateurs ou professionnels.

A la suite de tentatives isolées, nos grandes marques, et nos petites, ont repris du goût pour le sport officiel. Déjà les derniers Bols d'Or nous avaient fait voir de quoi étaient capables nos 125 cmc. Nice-Paris, lors du dernier Salon, a été un commencement. Paris-Nice, cette année, confirme la ferme volonté de nos constructeurs de reprendre leur place dans les grandes manifestations.

(Suite au prochain numéro.)

(1) L'équipe Puch ; (2) Berha, Braccini, Houel sur Terrot ; (3) Dauge et Pierre Monneret sur Guiller-Monneret ; (4) Hordelalay Motobécane Impérial ; (5) L'équipe des R.4 Gnome-et-Rhône ; (6) Les militaires ; (7) De Marco-Bernard sur Jonghi ; (8) L'équipe Peugeot D^r Prévost, Pahin Robert, Gugnet, au centre les Jawa ; (9) Maisonneuve, Onda, Chapus, sur Magnat-Debon ; (10) L'équipe des scooters Bernadet ; (11) Piel 750 CEMEC ; (12) Les 125 Magnat-Debon ; (13) Pahin Marcel (Automoto), Valeyre (Guiller), Moschetto (Griffon), Gagneux (amateur) ; (14) Leberquier sur Puch ; (15) L'équipe des scooters Vaitée ; (16) Mlle Mo-el sur F.N. ; (17) L'équipe Monet-Goyon.





Le « Vespa » pulvérise les records à Montlhéry

Piloté par Mazzoncini, Castiglioni et Romagno, le scooter Vespa vient de ravir à la maison Lambretta les records suivants :

50 km. en 22 m. 21 s. 25/100. Moy. 134 kmh. 203 (ancien record le 22-2-50 par Masetti sur scooter Lambretta en 23 m. 51 s., moy. 126 kmh.).

50 miles en 35 m. 52 s. 35/100. Moy. 134 kmh. 573 (ancien record le 22-2 par Masetti sur Lambretta en 38 m. 9 s., moy. 127 kmh.).

En haut à gauche, le scooter VESPA 125 cmc. détenteur des records, en pleine action.

100 km. en 44 m. 31 s. 95/100. Moy. 134 kmh. 733 (ancien record le 22-2-50 par Masetti sur Lambretta, 47 m. 21 s., moy. 127 kmh.).

1 heure : 134 km. 054 (ancien record 22-2-50 par Masetti sur Lambretta, 126 kmh. 600).

100 miles en 1 h. 14 m. 23 s. 83/100. Moy. 129 kmh. 777 (ancien record le 22-2-50 par Masetti et Masserini sur Lambretta en 1 h. 19 m. Moy. 121 kmh.).

Les 2 heures : 261 km. 587 (moy. 130 kmh. 794 (ancien record le 22-2-50 par Masetti, Masserini, Ambrosini sur Lambretta, 231 km. 700, moy. 116 kmh.).

Au cours de la tentative, le meilleur tour a été réalisé par Mazzoncini en 1 m. 7 s., moy. 136 kmh. 920.

3 heures : 377 km. 139, moy. 125 km. 713 (ancien record, 23 mars 1949, équipe Lambretta, 321 km. 942, soit une moyenne de 107 km. 314).

4 heures : 493 km. 506, moy. 123 km. 376 (ancien record, équipe Lambretta, 433 km. 219, moy. 108 km. 304).

500 km. en 4 h. 2 m. 59 s. 22/100, moy. 123 km. 463 (ancien record Lambretta, 4 h. 36 m. 21 s. 53/100, moy. 108 km. 554).

Les 5 h., 630 km. 328. Moy. 124 km. 065 (ancien record : 539 km. 284. Moy. 107 km. 856).

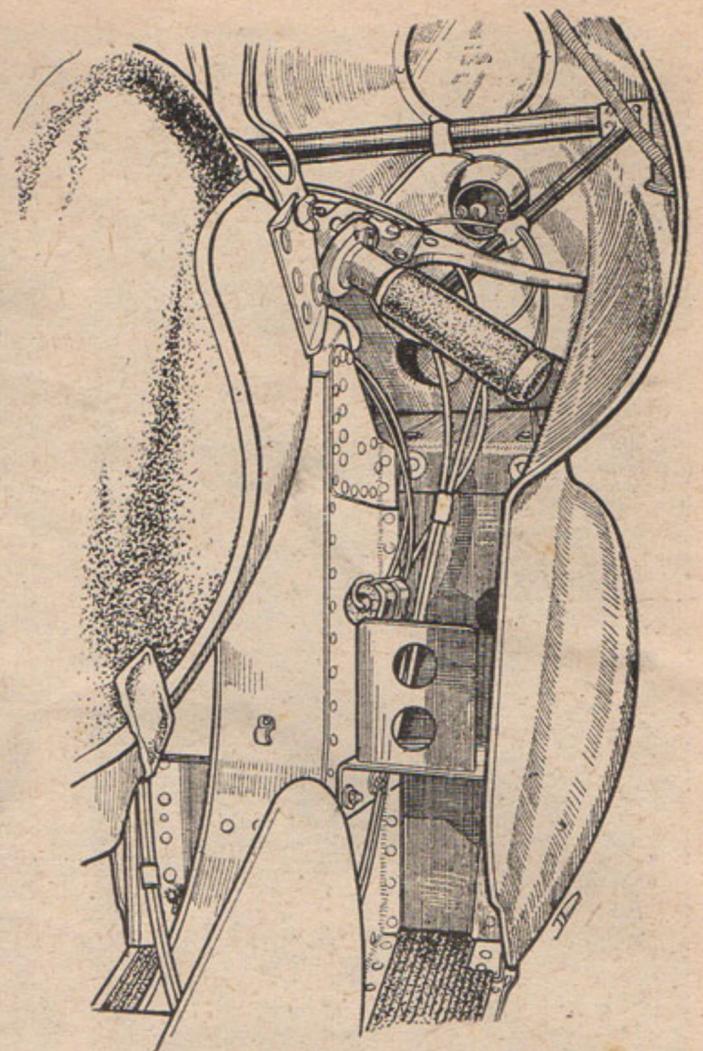
Les 6 h., 747 km. 820. Moy. 124 km. 636 (ancien record : 647 km. 852. Moy. 107 km. 975).

Les 500 miles en 6 h. 29 m. 36 s. 9/10. Moy. 123 km. 919 (ancien record : 7 h. 30 m. 26 s. 52/100. Moy. 107 km. 184).

Les 7 h., 868 km. 392. Moy. 124 km. 056 (754 km. 723. Moy. 107 km. 817).

Les 8 h. soit : 994 km. 198. Moy. 124 km. 274 (858 km. 768. Moy. 107 km. 946).

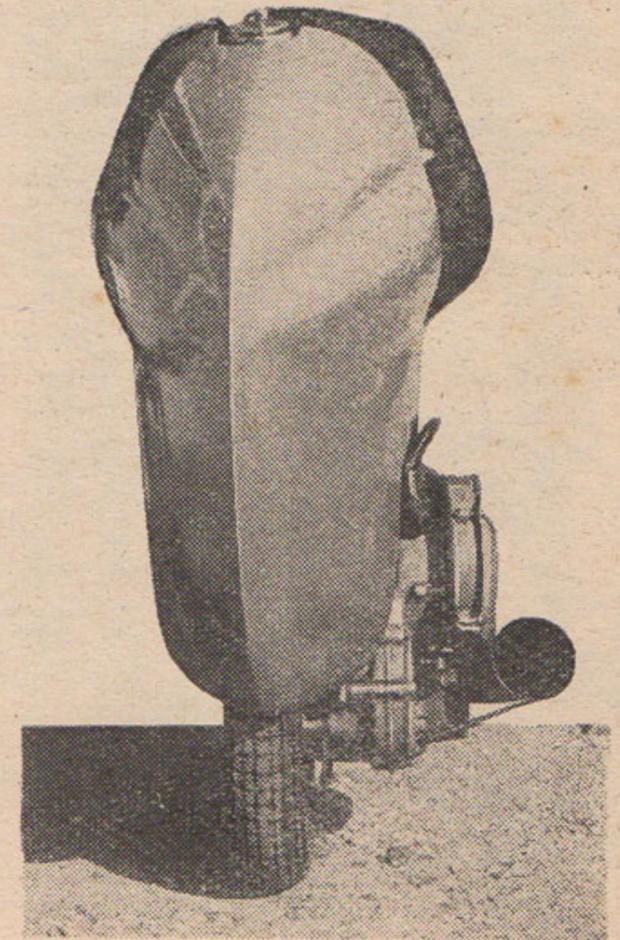
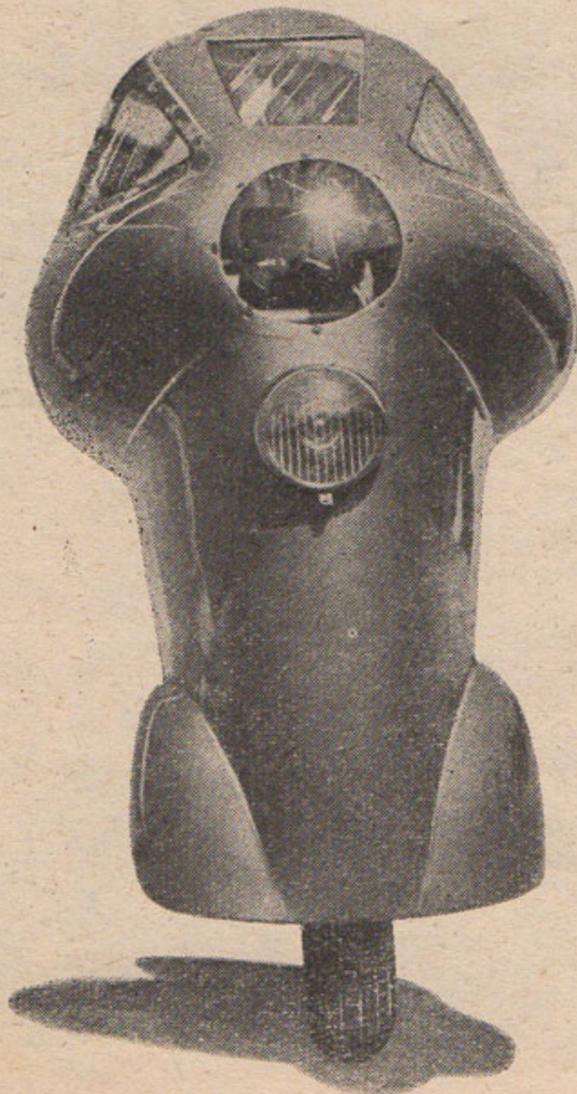
Les 1.000 km. : 8 h. 2 m. 40 s. 69/100. Moy. 124 km. 306 (9 h. 17 m. 40 s. 69/100. Moy. 107 km. 598).

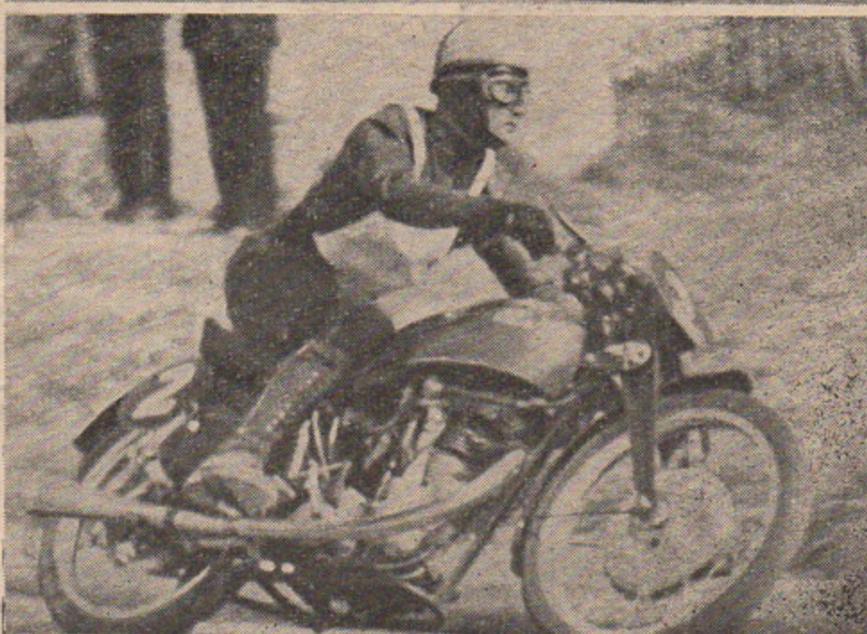
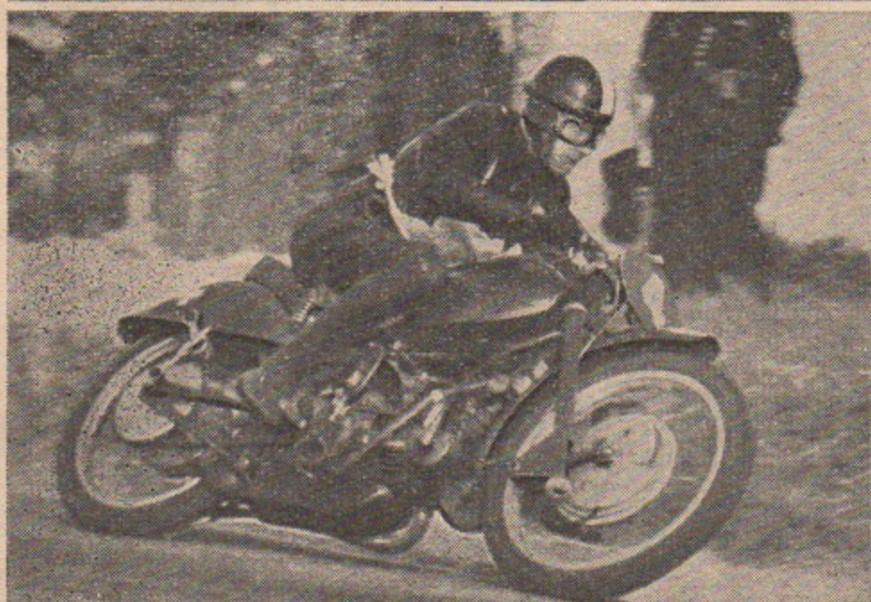
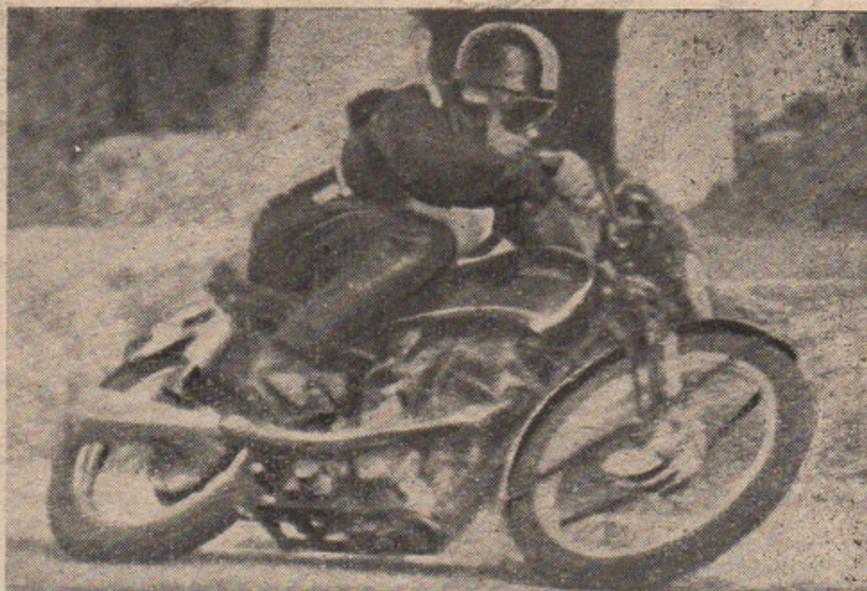
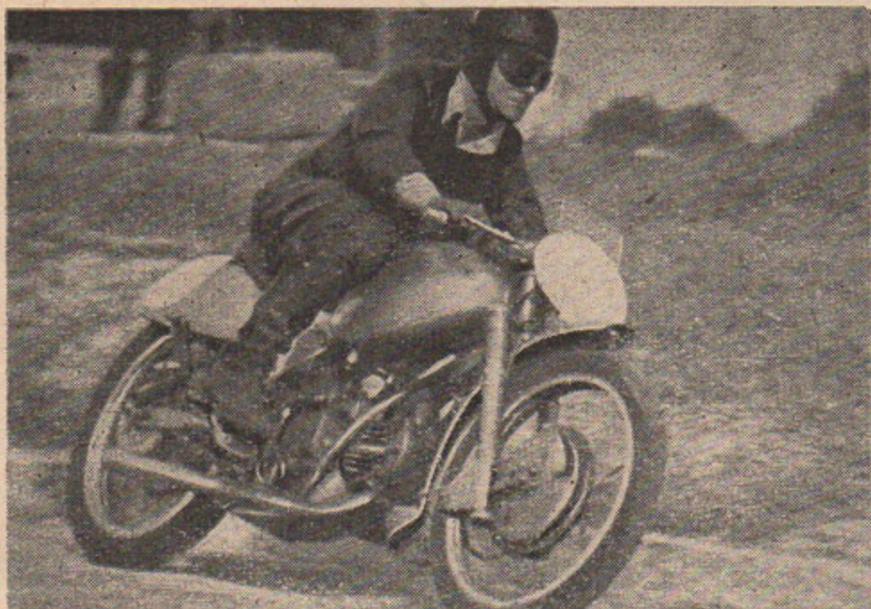


Ci-dessus : L'intérieur du VESPA rappelle étrangement une carlingue d'avion, prédominance de l'alliage léger.

Ci-dessous : Vue de l'arrière qui permet d'apprécier la finesse de ligne du carénage. Comme pour la série le moteur est en porte-à-faux, roue montée en sortie de boîte.

A gauche, vue de face pour le moins imposante!





LE GRAND PRIX DE MARSEILLE

Il est intéressant de comparer (de gauche à droite) le style de Anderson, Guzzi 500 cmc., de Collot, Velocette 350 cmc., Lorenzetti, Guzzi 251 cmc. et Pagani sur 258 Parilla.

Parfaitement organisé par le Moto-Club de Marseille, en collaboration avec l'Automobile-Club, le Circuit du Parc Borelli obtint un franc succès.

La course des 125 cmc. réservée aux amateurs régionaux, vit la victoire de Creste de l'A.M.C. de Salon, sur des concurrents pilotant les machines les plus diverses. Nous avons pu admirer des réalisations originales telle que la Moretti double arbres à cames, des culasses ultra-généreuses, des suspensions spéciales. Au premier tour Martin Jaubert passe en tête suivi de Bonnet, puis Creste remonte, il s'ensuit un chassé-croisé entre Creste et Martin Jaubert qui passent nettement détachés de leurs suivants : Bonnet, Gache, Monforte.

Creste gagnera, mais les places suivantes furent chèrement disputées.

1. Creste (A.M.C. Salon), 18 m. 49 s. 6, moy. 77 kmh. 762; 2. Gache (M.C. Avignon), 19 m. 32 s. 3; 3. Bonnet (A.M.C. Salon), 19 m. 35 s. 9; 4. Monforte (M.C. Phocéen), 19 m. 36 s. 5; 5. Martin Jaubert (M.C. Marseille), 19 m. 51 s. 6; 6. Bertaina (M.C. Cannes), 20 m. 07 s. 6;

7. Triac (M.C. Cavaillon), 21 m. 16 s. 6; 8. Romano (A. Marseillaise) à 1 tour; 9. Bertrand (A. Marseillaise) à 1 tour; 10. Maigrot (A.M.C. Salon) à 1 tour; 11. Gastin (A.M.C. Aixois) à 2 tours.

En 350 nette supériorité de Wood qui prit la tête après la chute d'Anderson au premier tour, bûche spectaculaire ramassée au freinage : l'homme et la machine se retrouvant à une trentaine de mètres l'un de l'autre, ce qui n'empêcha pas Fergus de terminer.

Derrière l'homme de tête : Pagani, Collot, Lorenzetti bagarrent, ce qui les rapprochent petit à petit de Wood. Puis Pagani ne repasse plus (Clavette de distribution cassée), Lorenzetti talonne Wood qui reprend son avance et gagnera toujours avec le style élégant qui lui est particulier, sous les acclamations des spectateurs.

350 cmc. : 1. Wood (Ang.) (Velocette), 30 tours, soit 73 km. 200, en 42 m. 5 s. 7/10 (moyenne : 104 km. 294); 2. Lorenzetti (It.) (Guzzi), 42 m. 18 s.; 3. Collot (Fr.) (Velocette), 42 m. 55 s.; 4. Anderson (Ang.) (A.J.S.), à deux tours; 5. Salasc (Fr.) (Velocette), à trois tours;

6. Berlie (Fr.) (Velocette), à cinq tours; 7. Pilati (Fr.) (Saroléa), à six tours.

L'épreuve des 500 disputée sous une pluie battante se résuma en un duel farouche entre Anderson et Clemencie. Au départ Wood encrasse, une bougie, puis successivement on voit s'arrêter les Gilera de Pagani et de Collot, la Guzzi de Lorenzetti. Jusqu'à la fin la lutte fut incertaine et malgré le temps les antagonistes améliorent sans cesse leur moyenne. Le record du tour de 1 m. 26 s. 10 passe à 1 m. 25 s. 7, près de 103 kilomètres de moyenne; finalement c'est Anderson qui remportera une victoire chèrement disputée. Le public marseillais résistant lui aussi aux assauts des éléments a prouvé avec enthousiasme son attachement au sport motocycliste.

500 cmc. : 1. Anderson (Ang.) (Guzzi), 41 tours, soit 100 km. 040, en 1 h. 1 m. 20 s. 7/10 (moyenne : 97 km. 846); 2. Clemencie (It.) (Gilera), 1 h. 2 m. 30 s. 5/10; 3. Behra (Fr.) (Guzzi), à quatre tours; 4. Houel (Fr.) (Gilera), à cinq tours; 5. Barde (Fr.) (Norton), à cinq tours.

A. NEBOUT



La ligne de 36 lettres, signes ou espaces :

100 francs

ACHAT

SUIS ACHETEUR moto allem. B.M.W. ou Zundapp depuis 500 cmc. culb. 2 cyl. en trs bn état de marche. — Faire off. ROLAND David à VILLARS-SOUS-DAMPJOUX (Doubs). Tél. : 14.

CHERCHE nf ou bn ét. pivot fourche Peugeot 515 long. 247 mm — MARCANT, 44 bis, r. Saint-Nicolas, ROUEN.

VENTES

B.M.W. 750 cmc. R. 12 bn ét. Px intér. — ROSSIGNOL. Tél. : Inv. 42-60, Poste 290. Heures trav.

SIDE Buffier à dr. bn ét. Px 25.000 fr. — PIEL, 12 bis, r. Petit-Bois, SAINT-MAUR. Ap. 6 h. ou sam. et dim.

SIDECAR Sarolea 500 cmc. 4 vit. sel. Px 100.000 fr. — THEVENARD, LA CROISSETTE, près TOURNUS (Saône-et-Loire).

SAROLEA Grégoire 500 cmc. mot. nf. av. ou ss side, beau palmarès. — COMBES, 120, rte Toulouse, MONTPELLIER (Hérault).

HARLEY 750 cmc. et. nf. Tél. : Mar. 29-81.

MOTOBÉCANE 4 tps culb. av. équip. com. Side léger pr vélomoteur. Vélo Alcyon av. mot. Vap. Px 12.000 fr. Vélo Solex. Px 26.000 fr. — WATIEZ, 28, bd de l'Yser, PARIS (17^e).

VELOMOTEUR Peugeot P 34 B. av. bat. imp. cse dble emp. — JOUSSELIN, CHEF-BOUTONNE (Deux-Sèvres).

MATCHLESS 350 f. tel. imp. — CORNET, 8, rue Chemin-Vert, PARIS (11^e). H. ouv.

VELOCETTE 350 culb. f. tel. mod. 49 nve d'or. en rodage. Tél. : Odé. 35-99. Repas.

CUCCIOLO tandem f. élas. tr. bn ét. — JOLOIS, 26, av. Jean-Jaurès, ARCUEIL.

VELOCETTE 350, N.S.U. 500 A.C.T. — CHAVANEL, 76, rue de Fontenay. Tél. : Dan. 41-30.

PEUGEOT 125 cmc. P. 56, 4 vit. sel. roue ar. à broche, rotorson, compteur, tans. Méral, 2.000 km. Px 90.000 fr. — LACOMBE, SAINT-EMILION (Gironde).

PEUGEOT 515, 4 vit. pied, susp. ar. Side Bernardet g. r. accus et pns nfs mot. parf. ét. — RANTZ, 27, av. Centrale, VIROFLAY ou Ver. 45-11. pour r. v.

TERROT 100 cmc. mot. et pns gar. nfs. Groupe électrogène ét. de nf. l'ens. px 92.000 fr. ou éch. contre 150 cmc. Peugeot 4 vit. dern. modèle. — GODEAU, 59, rue A.-Coquillet, MONTARGIS (Loiret).

Bon Accueil et tous renseignements pour votre réparation minime ou importante chez **PASCAULT**, 20, rue Compans (19^e) Botzaris 69-20

Réparation et mise au point toutes marques - Vente, montage et équilibrage sidecars - Redressage et mise en ligne cadres, fourches, etc. Détection et réparation circuit électrique défectueux

FORLINI
VÉLOMOTEURS - MOTOS
LIVRAISON RAPIDE
7, Rue Chaligny • DIDerot 20-49

TOUJOURS SANS PÉNALISATION !

DÉJA VICTORIEUX...
DANS LE GRAND PRIX DES PETITES MOTOS
DANS NICE-PARIS - AU BOL D'OR
LE MERVEILLEUX

DERNY

avec son moteur de 98 cmc. de cylindrée, piloté par Pierre Mabillat

TRIOMPHE DANS
PARIS-NICE - 1^{er} SANS PÉNALISATION
Catégorie 125 cmc.

49, Avenue de St-Mandé, PARIS-12^e - Tél. : DID. 76-01

EXCEPTIONNEL

POUR 20.000^F nous pouvons fournir un ensemble comprenant :

1 moteur **JAP** origine (250 ou 350 au choix)
4 temps soupapes latérales
1 boîte 3 vitesses **STURMEY-ARCHER**,
débrayage et kick

LE TOUT STRICTEMENT NEUF

MOTO-COMPTOIR, 98, r. de Courcelles, PARIS-17^e

VELOCETTE A.C.T. Px 80.000 fr. **PIÈCES N.S.U.** 198 culb.

BOITE 4 VIT. N.S.U.
100 VILLIERS course palmarès. Px 50.000 fr.

TERROT 250 comp. susp. ar. 4 v. Px 100.000 fr.

N.S.U. 250 susp. culb. 4 v. Px 105.000 fr.

SCOOTER Bernardet peu roulé. Px 100.000 fr. — BERLIE, 45, rue Buffon, AVIGNON.

SPLENDIDE Zundap 750 cmc. 1944; side civil noir et chr. ét. imp. Px 140.000 fr. ou éch. ctre 350 ou 500 récente. Sertum 500 susp. ar. Px à déb. — REYNAUD, 20, rue de Strasbourg, ARGENTEUIL.

TANDEM DERNY mot. or. 2 vit. nomb. acces. ét. nf. Px 65.000 à déb. — EBRARD, 65, av. de la Gare, MANOSQUE (Basses-Alpes).

JAWA 350 bicyl. imp. roulé 2.000 km. — C. PALOMBA, 8, impasse Jean-Bouin, SAINTE-MARGUERITE, MARSEILLE.

HARLEY 750 av. side imp. — LECLERCQ, 9, rue d'Alésia, AULNAY-SOUS-BOIS (Seine-et-Oise).

ECHANGE ou vends sup. side 350 Puch Bernardet ctre ens. all. 500 ou 750 ou voit. D.K.W. — ALISSE, 11, rue Henry-de-Bour-nazel, PARIS (14^e).

MOTOBÉCANE 350 lat. bloc-moteur, bns pns. Px 55.000 fr. — CHATRIOT, 97, rue Saint-Lazare, PARIS (9^e). Tél. : Tri. 08-05.

ARIEL 1.000 cmc. 4 cyl. mod. 1950 expos. der. Salon. Mot. et cul. alu. fr. téles. susp. ar. dédouan. — RIVIERA, 15, rue Verdi, NICE.

B.M.W., D.K.W., NORTON, B.S.A., ROYAL-ENFIELD, TERROT, PEUGEOT, etc... Epaves et à remonter. — Ec. av. timbre LAUGIER, 7, rue Félix-Faure, VINCENNES.

MOTOBÉCANE Z. 46, 125 cmc. culb. 4 tps, 4 vit., sél. au pied, susp. ar. 1.500 km. Imp. Ts acc. cse santé. Px 110.000 fr. — Ec. ou voir MGEUF, 39, rue Folie-Méricourt, PARIS (11^e). Ap. 19 h.

ROADSTER dec. 5 CV. mot. nf. — 5, rue Simonet, PARIS (13^e).

MONET-GOYON 350 cmc. P.S. 47, 3.000 km., ét. nf. Px 110.000 fr. Urgent. — DUBOIS, 47, rue Alsace-Lorraine, SAINTES (C.-M.).

BOITE 3 v. moto 4-CV. Bigrilles T.S.F. Remorque Peugeot vélo moto dynamo 6 v. auto t. p. r. — DALLOYAU, 13, rue Bastid, AURILLAC.

DARMONT-MORGAN 7 CV. ref. air modifié av. boîte 3 v. marche ar. parf. ét. Px 40.000 fr. — MERCIER, BEBRIN, par VILLOTTE-sur-AIRE (Meuse).

VÉLO homme mot. Vap tr. bn ét. Px 10.000 fr. — ANDRE, 4, r. du Marché, ANTONY (soir).

SIDE 750 R. Gillet 49 cmc. nf, noir et crème, nx acc. Roue sec. ess. ttes dist. Tél.: Dor. 72-68. De 8 à 10 et repas.

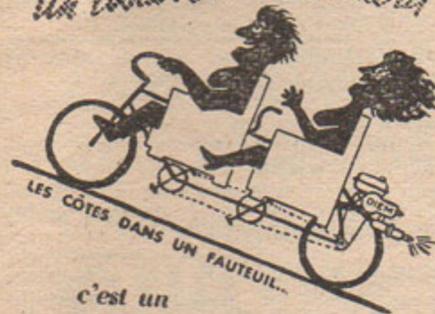
1.000 HARLEY méc. prés. parf. tt équip. — COCHIN, 34, bd de la Villette, PARIS (19^e).

VÉLOSOLEX pas roulé bn équ. ss gar. 6 mois. Px 25.000 fr. — BOYSSET, 33, rue des Rémouleurs, MONTLUÇON (Allier).

VENDS ou échange B.S.A. 600 cmc av. ou ss side, 4 vit. culb. parf. ét. ctre fourgonnette Simca 5 CV. — St-ARROMAN, 19, rue Degers, AUCH.

MOTOCONFORT 350 culb. C 44 C superclub. méc. imp. pns nefs, b. pres. Px int. — 95, rue E-Savart, MONTREUIL. Soir ou samedi.

Un excellent constructeur



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

2 VITESSES - REFROIDISSEMENT PAR TURBINE

25-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e MÉNIL 48-47

MOTOBÉCANE 175 culb. four. tél. susp. ar. attel. side léger Bufler, 1.500 km. Px 140.000 fr. dle emploi. — ODIN, route de Villefontais, VILLEREST (Loire).

ENSEMBLE Terrot R.G.A.S., 3.000 km. — FAURION, 56, rue Médéric, LaGARENNE-COLOMBES

D.K.W. 350 N.Z. 4 vit. sél. cmc nve. origine. Px 140.000 fr.

D.K.W. 350 S.B. sport, 3 vit. sél. origine, à roder. Px 130.000 fr.

P. 117 350 lat. imp. 3 vit. sél. Px 105.000 fr.

MATCHLESS 350 civile, belle prés. — VALADAUD, Pont-Neuf, ABBEVILLE (Somme).

VÉLO MOTOBÉCANE 125 cmc. 4 tps occ. tr. bn ét.

VÉLOCETTE 350 cmc. K.S.S. E.S. 2, nve. dern. mod. f. tél. susp. ar. équ.

ROYAL-ENFIELD 500 cmc. culb. 1948 f. tél. équ. — ARIS, 11, rue de la Ferme à NEUILLY. Ap. midi. Tél.: Mai. 00-80.

SEGMENTS DE PRÉCISION



Compression Économie, Durée

Acheteurs et possesseurs de **Motos allemandes** ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange

CRUPDA

vous les fournira

21, Rue Monge, PUTEAUX (Seine) Tél.: LON. 02-63

P. MONGINET, spécialiste

Agent officiel des moteurs A.M.C.

Agent MONET-GOYON, MOTOCONFORT

Scoters A.G.F. — Moteurs MOSQUITO

Livraison de suite : GIMA 125 cc. 4 - 150 cc. 4

Livraison rapide : GIMA 125 cc. 3 - 175 cc.

9, Boulevard Murat, PARIS (Porte d'Auteuil)



B.M.W. 750 culb. side ds nf équ. unique gar. Saroléa super-cul. monotube 4 v. sél. or.

TERROT 5 CV. culb. Side Bernardet, 2.000 km., nve. Px 180.000 fr. reprise. — LECLERC, 56, rue Marx-Dormoy, PARIS (18^e).

MOTO neuve av. papiers, 350 lat. mot. Jap d'origine. Boîte Sturmey, 3 vitesses, susp. ar. Px 75.000 fr. — MOTO-COMPTOIR, 98, rue de Courcelles, PARIS.

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT *BERNARDET*

toujours prêt à vous satisfaire

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

MOTO neuve av. papiers 500 lat. mot. Jap origine. Boîte Sturmey suspension ar. Px 85.000 fr. — MOTO-COMPTOIR, 98, rue de Courcelles, PARIS.

MOTO neuve 350, Jap spécial Racing, 3 vit. Sturmey, susp. ar. av. papiers pour immatriculation. Px 130.000 fr. — MOTO-COMPTOIR, 98, rue de Courcelles, PARIS.

PNEUS 25 x 3 talons nfs, l'unité 1.000 fr. — MOTO-COMPTOIR, 98, rue de Courcelles, PARIS.

B.M.W. 750 tpe R. 12 orig. Px 180.000 fr. — GOEPFERT, 62, avenue de Reims, SOISSONS.

2 ROUES, PNEUS, CHAMBRES 19 x 3 bn état., acces. div. — CHAUVIN, 56, bd Gambetta, POISSY (Seine-et-Oise).

F.N. 4 CV. — DUPRÉ, 2, r. About, NANCY.

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^e

ÉTS BONNET

80, Aven. Général-Leclerc

BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GUILLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Métro Billancourt

TERROT 4 CV. e. nve. Px 70.000 f. Side vélom. nf. Px 30.000 fr. F.N. 4 CV. side nf. Px 110.000 fr. Reprend vélomot. bn état. — EIRAM, 50, r. du Simplon (18^e).

PEUGEOT P. 56, 4 vit. sélec. tte équip. Voir ALBERT, 64, r. Saint-Maur, PARIS (11^e). Heures repas.

MOT. AUX. Roussey état nf. — JUDENNE, 25, av. Parmentier, PARIS (11^e).

PEUGEOT 515 H.L. 500 cmc. impec. av. side Bernardet gd rout. — Ecr. pr R.-V. à CHEDAL, 24, r. de la Belgique, MEUDON (S.-et-O.).

ARIEL 1.000 cmc. 4 cyl. mod. 50 expos. dern. Salon, mot. et cul. alu. fche téles. susp. ar. dédouan. — RIVIERA A., 15, r. Verdi, NICE.

Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

DIEM

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOUT

— UN SPÉCIALISTE —

SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée PARIS-16^e

PARIS PROVINCE

MOTOBÉCANE 125, 4 tps. **MOTOBÉCANE** 500 gd sport, side.

MATCHLESS 350 av. ou ss side.

SIDE alu. sport léger droite.

PEUGEOT 515 av. side.

MONET-GOYON 100 cmc. —

Roger CHAVANEL, 76, r. Fontenay, VINCENNES. Tél. Dau. 41-30.

ZUNDAPP K.S. 600 av. side imp.

ou éch. ctre pet. voiture. — VIEL,

125, r. Nationale, PARIS (13^e).

Tél. Gob. 57-53.

MOTOBÉCANE 125 trs bn état

général, tansad. — AUREAU, 105,

av. de Saint-Mandé, PARIS (12^e).

Ecrire ou vis. à partir 20 heures.

Tél.: Did. 25-14.

NORTON 16 H. side Roy, impec.

— AMBILLE, 1, r. Crespin, PARIS

(11^e). Tél.: Obe 48-73.

MATCHLESS 350 splend. av.

side nf Précision. — MEYER, 46 r.

La Boétie, PARIS.

N.S.U. 500 culb. superc. de conf.

side précision nf., essai à volonté.

Px 200.000 fr. Repr. auto 6 CV. 202,

Fiat, Juva..., tour. fourg. même val.

— RADIO, 20 r. E.-Zola, VILLE-

NEUVE-ST-GEORGES (S.-et-O.).

PIÈCES DÉTACHÉES lot

épaves motos françaises, étrangères,

cadres, moteurs, boîtes vitesses,

roues, magnétos, dynamos. — DE-

LAIRE, 4, impasse de la Gaité,

PARIS (14^e). Tél.: Dan. 55-43.

Ouvert dimanche toute la journée.

MOTOBÉCANE 500 lat. 4 vit.

sélect., pns, email et chr. nfs, mag.

et delco, montre dans compt. —

BESSIERE, 14, bd National, LA

GARENNE.

ROLLEIFLEX

LEICA - CONTAX - FOCA

CRÉDIT

consenti pour

KINAX et VOITGLANDER

"ASNIÈRES-PHOTO"

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin

CYCLECAR DARMONT spéc. bn ét. pns nfs., bas px, pièces dét. pr Morgan 6 CV. — RICHARD, 34 bis, r. du Colonel-Saint-Marceau, ORLEANS.

VÉLOSOLEX peu roulé. Px 33.000 fr. — VINTRAS, 16 r. de la Somme, AULNAY-SOUS-BOIS.

D.K.W. 350 N.Z. 4 vit. état nf or. **MATCHLESS** 350 splend. feche téles. 4.000 km. rexacts. — HAZERA Pierre, Quartier Billotte à BA RÉOLE (Gironde).

SIDE René-Gillet 750 parf. état. Px 115.000 fr. — SUBTIL, 36, r. Paul-de-Kock, PARIS (19^e). Dimanches.

MOTOBÉCANE 100 cmc. gd rout. mot. nf à l'essai. Px 40.000 fr. — DECHAUD, 23, r. Bordier, AUBERVILLIERS.

ARIEL 1.000 cmc. 4 cyl. mod. 1950, expos. dern. Salon, mot. et cul. alu. fr. téles. susp. ar. dédouan. — RIVIERA A., 15, r. Verdi, NICE.

HARLEY 1.000 culb. 4 vit. sélec. pns nfs, entier. équip. vendue av. garantie. Px intér.

MOTOBÉCANE 500 side Précision, cmc nve. — BEAUVAIS, 11, r. E.-Level, PARIS (17^e). Tél. : Mar. 57-81.

BLOC-MOTEUR Sachs 100 cmc. 2 vit., roues, chaîne, résér. nfs. Px 20.000 fr. — VEVINS. Tél. : Nor. 82-40.

SIMCA 5 fourg. parf. état. Rpre moto. — TELLIER à GEPOY (Loiret).

VÉLOMOTEURS MOTOBÉCANE et **PEUGEOT** depuis 20.000 fr.

MOTOBÉCANE 175 équip. Px 50.000 fr.

N.S.U. 3 CV. 4 vit. Px 85.000 fr.

MOTOBÉCANE 3 CV. équip. Px 82.000 fr.

TERROT 4 CV. équip. Px 65.000 fr.

TERROT 5 CV. équip. Px 68.000 fr.

DOLLAR 5 CV. culb. Px 65.000 fr.

PEUGEOT 5 CV. équip. Px 90.000 fr.

PEUGEOT 5 CV. side Bernardet. Px 145.000 fr. Vente à crédit, échange. — DELAIRE, 4, impasse de la Gaité. Tél. : Dan. 55-43. Ouvert le dimanche toute la journée.

TANDEM équip. nf. Px 28.000 fr. Tandem mot. Roussey. Px 35.000 fr. — DELAIRE, 4, impasse de la Gaité. Tél. : Dan. 55-43. Ouvert le dimanche toute la journée.

PUCH 250 sélec. 4 vit. équ. compl., trs bn état gén., visib. du 17 au 23, de 18 à 20 h., 82, av. Niel, PARIS (17^e).

KOHLER-ESCOFFIER 350 lat. trs bn ét. bl.-mot. 3 vit. tte équ. bat. 24 A.H. nve allu. bobine, compteur, tansad, etc. — GUILBAUD Y., AULNAY-de-SAINTONGE (C.-M.).

MORGAN 3 roues parfait état ou échange ctre moto. — FUESSINGER, Cycles, SAINT-URBAIN (Haute-Marne).

D.K.W. 198 tpe S.B. 2 CV. impec. ts pts de vue. gar. 6 mois. Présent. sport. Px 90.000 fr. ou éch. avec dif. ctre 350 ou 500 ou pte voiture, même état. — MESLET, 1, r. J.-J.-Rousseau, MALAKOFF. Tél. : Nor. 08-35 h. bureau.

HARLEY 1.000 cmc. av. side bn état ou éch. ctre voiture familiale, as. bn état. — Faire offre H. ZIRBUS, 54, route de Mittelhans-Ber en STRASBOURG-TRONENBOURG (Bas-Rhin).

PEUGEOT 125 cmc. tpe 55. état nf, trs peu rlé. Px intér. — DEBANNE 1, r. Al.-Laurant, BOULOGNE. Tél. : Mol. 41-74.

EXCEPTIONNEL MOTOS NEUVES

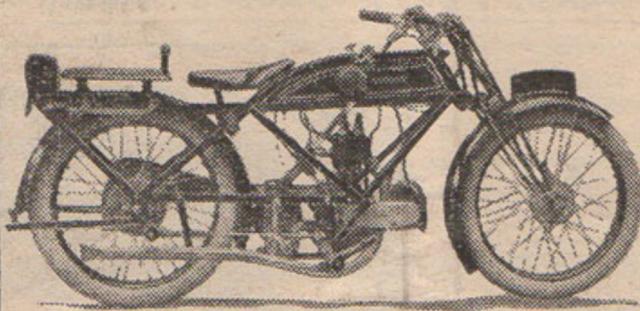
3 CV., 250 cc. ou 4 CV., 350 cc. au choix

60.000 FR

Moteur JAP d'origine
4 Temps
- Soupapes latérales -

Boîte STURMEY-
ARCHER 3 vitesses
- Débrayage Kick -

Machines absolument neuves, livrées
avec papiers pour immatriculation.
— QUANTITÉS LIMITÉES —



MOTO-
COMPTOIR
98
r. de Courcelles
PARIS-17^e

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 • ÉCO OMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

**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 IMPORTANT

Montés en série par les constructeurs

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

R. KIÉNÉ

73 QUAI DU POINT DU-JOUR BILLANCOURT MOL. 64 02

Vous livre rapidement :

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

Dernier modèle :

GILLET-HERSTAL, 250 culbutée, disponible

POSE IMMÉDIATE DES SIDECARS **BERNARDET & HUMBLLOT**
TOUT L'ACCESSOIRE — Pignons — Soupapes — Pistons — Réalésages
et toutes pièces à la demande.

STOCK
PUCH : 125 TOURISME et 250 SPORT
125 SPORT

GNOME-RHONE 750 X. mot. nf d'orig. avec fact. pns, bat., peint. noire, chr. 2 carbur. nfs, 2 gdes sac., tansad, guidon Saker. Px 180.000 fr. — RIME, 33, av. de Grasse, CANNES.

VENDS mot. 10 CV. 4 cyl. 75x130, compl. Px 30.000 fr.

TANDEM nf. 8 vit. écl. Px 25.000 fr. **PEUGEOT** 1 CV. 2 vit. kick. Px 30.000 fr.

MOTEUR 3 CV. 2 tps. compl. Px 20.000 fr. ou éch. ctre S.A.R.A. à air ou mot. 1.000 cmc. à air, 2 ou 4 cyl. — BONNETOUCHE, AUDUN-le-ROMAN (M.-et-M.).

MONET-GOYON 350 P. 547 nve. **SAROLEA** 500 culb. tpe S.

MAGNAT 250 1934, diverses motos nves et occ. — BRUNI, rte d'Heyrieux à SAINT-PRIEST (Loire).

MOTOCONFORT 500 T. 55 av. side Bufflier trs bn état. Px à déb. — GRANGER, 66, r. de Paris, GONESSE (Seine-et-Oise).

R. GILLET mot. compl. état nf 750, démonté. Px 20.000 fr. — FRADKIN, 28, av. G.-Clemenceau, MONTPELLIER.

MATCHLESS 350 tpe civil, tél. sélec. com. nve, moyeux Rossignol. — TURIGNY, 52, r. de la Goutte-d'Or, PARIS (18^e).

SIDE BUFFLIER av. pare-brise convenant pr vélomot. ou moto légère. ble teinte, état nf. Px 20.000 fr., restant à déb. — ASTIER Lucien, 15, r. Graumann, STRASBOURG.

D.K.W. 500 S.B. av. side Bernardet 1 pl. 1/2 nf impec. à ts pts de vue. — CHAPLEAU, 14, r. Corneille, VELIZY.

TANSAD repose-pieds Méral gd mod. casque F.N. nfs. L'ensemble 5.000 fr. — FRAISSE, 52 bis, r. Gauthier, PARIS.

PRESTO-SACHS 100 cmc. parf. état. Px 30.000 fr. 5 CV. Citroën bn état. Px 50.000 fr. — Louis NOEL, 11, r. Pressensé, CHATENAY-MALABRY (Seine).

PARÉ-BRISÉ moto plexiglas 3 mm. 47x60 garanti nf. Px 4.500 fr. — RIGOLET M., POULIGNY-SAINT-PIERRE (Indre).

MOTEUR F.N. 1.000 cmc. 2 cyl. oppos. 4 vit. marche ar. compl. impec. av. pap.

MOTOBÉCANE B. 2 A. 175, 2 tps. Px 40.000 fr. — OLIVIER, 26, pas. Maurice, PIERREFITTE (Seine). De préf. le soir.

PONEY impec. équipé. Px intér. — RENAUDIE, 47, r. de la Profession, PARIS (15^e). Tél. : Ség. 44-74. Heures repas.

R.S.S.E. 500 Terrot modèle luxe splend. — ROGER, 78, rue des Archives, PARIS (3^e).

OFFRES D'EMPLOIS

ON DEMANDE très bon vendeur magasinier connaissant bien la pièce moto, capable initiative. Situation stable et d'avenir. Sérieuses références exigées. — Ecrire « Motocycles » qui transmettra.

MÉCANICIEN, excellentes réf. cherche situation d'avenir pr déchar. af. trop lourde, garage. — Ecr. Journal qui fera suivre.

FONDS DE COMMERCE

A CÉDER pr raison de santé bn fds cycles, motos, etc..., dans ville importante de S.-et-L. 5.300 h. près route nationale N° 6, prox. Saône. Px 450.000 fr., à déb.

25^e PARIS-NICE
MOTOCYCLISTE 1950

Catégorie 175 cmc.

1^{er} ex æquo VALEYRE
sur

GUILLER

Pneus *DUNLOP*

Chaîne *YELLOW*

GUILLER FRÈRES, Constructeurs
1, Place du Puy-la-Vau
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!
AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T.C.F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX
WILMAN**

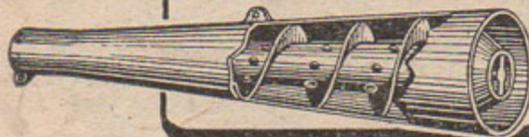
**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

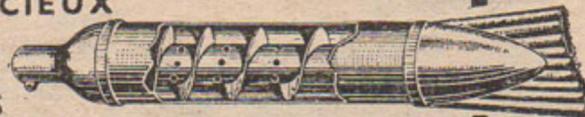


SILENCIEUX "TROMBLON"

MODELE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

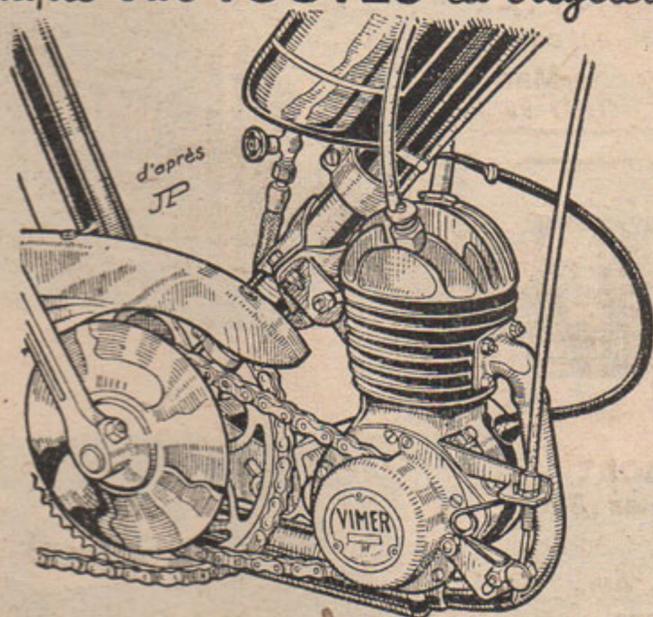
POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

le moteur auxiliaire
VIMMER

s'adapte sur **TOUTES** les bicyclettes



le seul moteur permettant l'emploi du changement de vitesse

Pour tous Renseignements - Vente aux Constructeurs et Agents :

Établissements **D.F. Constructeurs** 119, Avenue Vaillant-Couturier
GENTILLY (Seine) ALÉSIA 32-00

Pour la Vente aux grossistes Établissements **IMEREX** 2, RUE BRUNEL, 2
PARIS - XVII^e

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

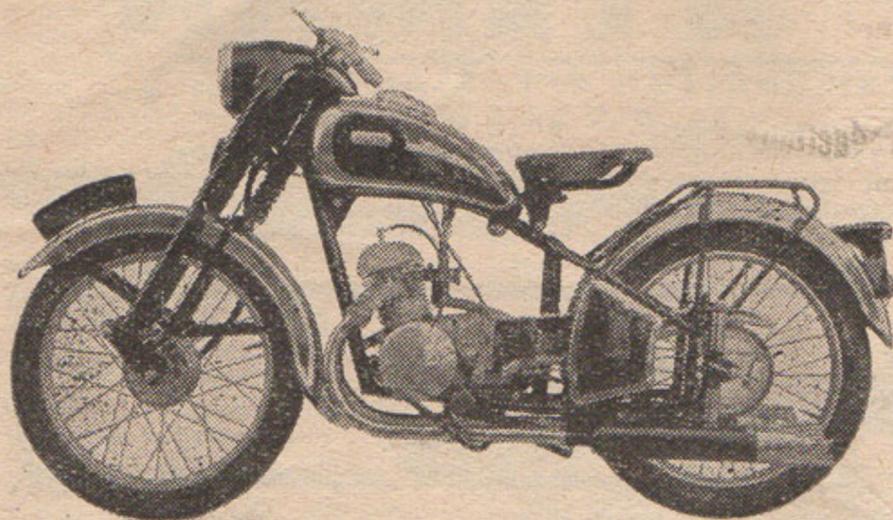
C. C. P. 387.660, Marianne WEBER, Bruxelles.

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

Motocyclettes - Véломoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri - CLERMONT-FERRAND

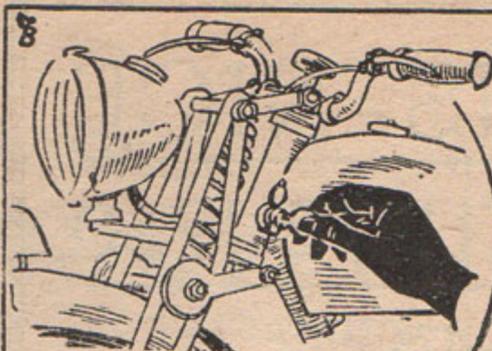


VÉLOMOTEUR TYPE YT 125 cmc.
VÉLOMOTEUR TYPE YS 125 cmc.
MOTOCYCLETTE TYPE MC 2 175 cmc.

SÉCURITÉ — PUISSANCE — CONFORT

Livraison rapide

Agences dans toute la France



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

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

**L'ANTIVOL
NEIMAN**

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

51, AV. DE NEUILLY

NOUVELLE ADRESSE

NEUILLY-s-SEINE - MAI: 61-88



CYCLOLUX

vous présente

SON NOUVEAU MODÈLE

TRACTION AVANT

MOTEUR A 2 TEMPS

FOURCHE ÉLASTIQUE

:: :: POIDS : 23 KGS :: ::

VITESSE : 8 A 35 KMS

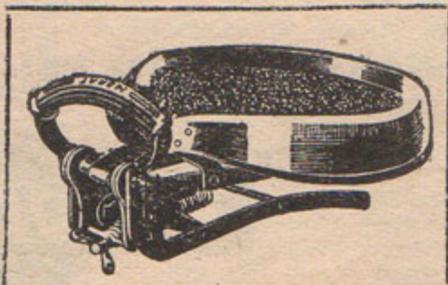
Consommation : 1 lit. 500 aux 100 kilom.

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)

MOTORISTES, **F.L.** VOUS FEREZ DES FILETS
avec l'appareil **COMME** avec UN CRAYON

Breveté S.G.D.G. Fonctionnement garanti

Modèle B (1 molette au choix)
largeur : 0,5, 1, 2, 3 mm... 1.500 fr.
Molette supplémentaire..... 550 fr.
Complet, 4 molettes..... 3.100 fr.

Contre mandat ou remboursement
frais à la charge du destinataire
Envoyer timbres-poste pour réponse

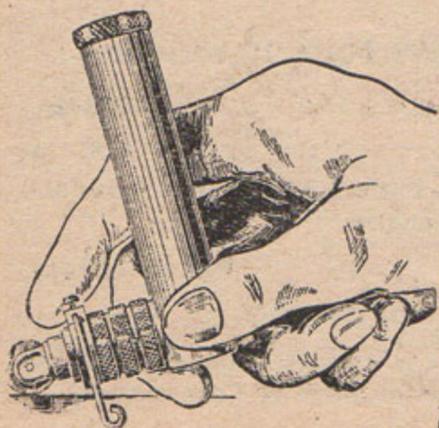
Adressez-vous à votre grossiste ou à défaut à

LEFÈVRE

11 bis, Pl. de l'Église, RUEIL-MALMAISON
(S.-et-O.)

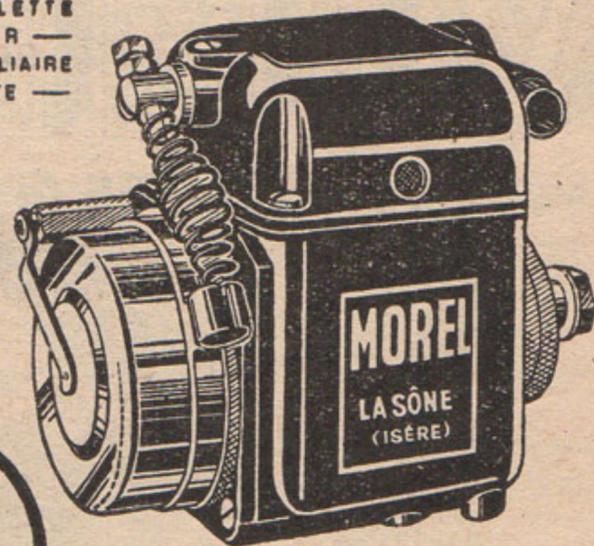
Téléph. : MAL 26-84

On demande Agents région. et Représentants sérieux



MAGNETO

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



HAVAS

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

MOREL

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

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

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



a créé pour vous le
VELOSERWA V.S. 50

à fourche télescopique
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 %



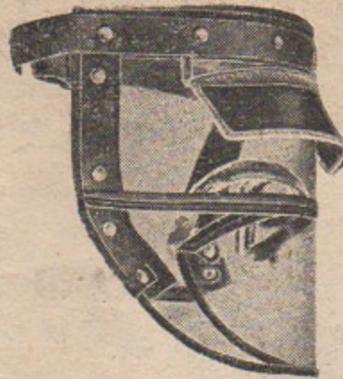
S. F. M. P. D.

23, R. de Bagnolet
PARIS-xx^e

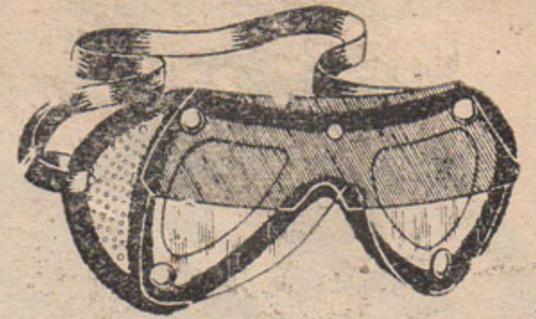
Tél. : MÉN. 23-87, 88

Agences disponibles

POUR LA MOTO



Pare-visage "S. M."
anti-buée



Lunette "B. II. S."
anti-buée

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

"GAITÉ MOTOS"

Ouvert Dimanche toute la journée — Fermé le Mercredi

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-et-RHONE
MONET-GOYON — JONGHI — GUILLER

Expéditions dans toute la France

VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

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

"LA PITCHOUNE II"

Pour le transport des enfants en toute sécurité

Modèle étudié spécialement
pour vélos et cyclomoteurs

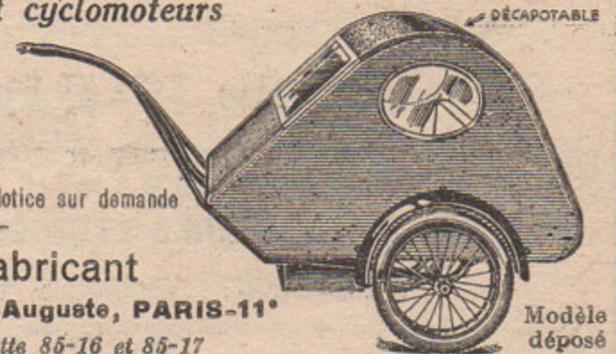
GARDE-BOUE
PNEUS BALLONS
SUSPENSION DOUCE
TOIT DÉCAPOTABLE

Autres modèles utilitaires -:- Notice sur demande

MARVEL, Fabricant

122, Avenue Philippe-Auguste, PARIS-11^e

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17



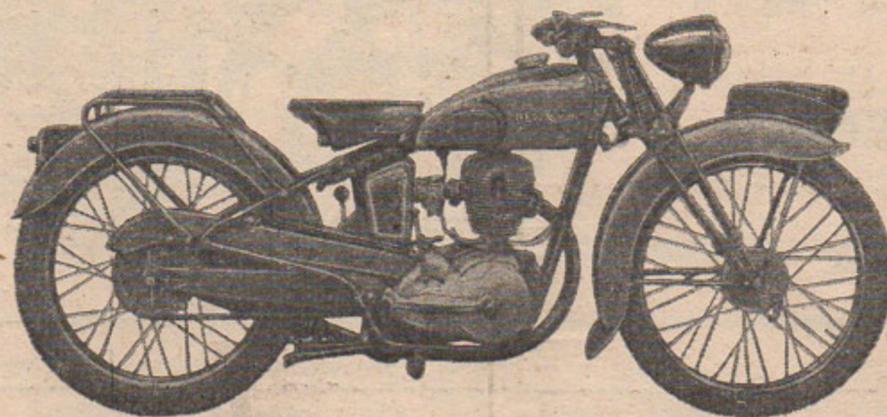
Modèle déposé

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

**Les plus BEAUX
VÉLOMOTEURS**

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



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

3 SUPÉRIORITÉS
INCONTESTÉES

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

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

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

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

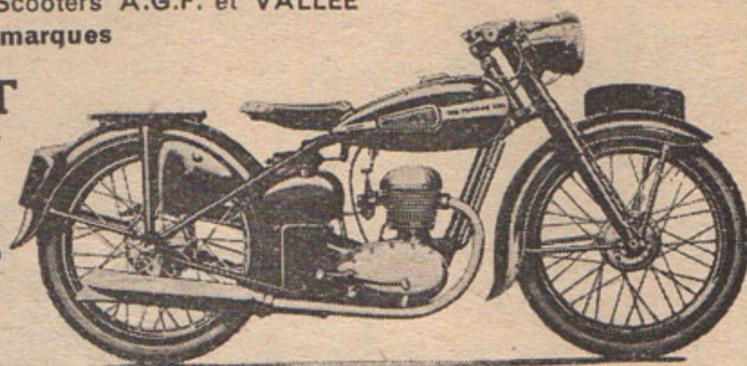
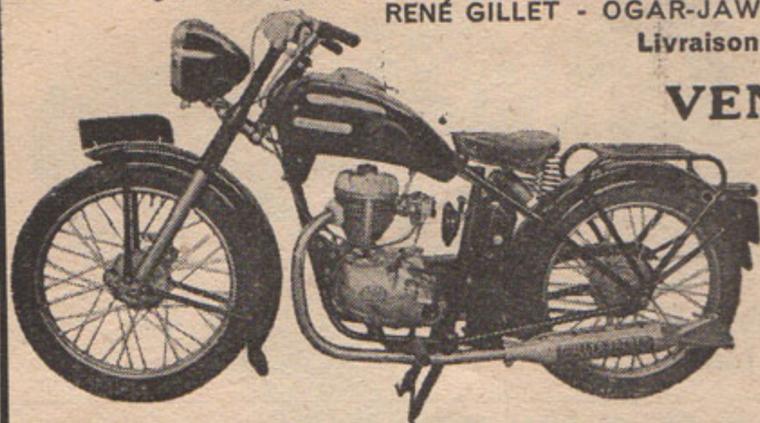
1, Rue de Rivoli

ST-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques : TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH. - ORIGAN - M.R.
RENÉ GILLET - OGAR-JAWA - ALCYON - Motos GUZZI - Scooters A.G.F. et VALLÉE

Livraison immédiate de la plupart de ces marques



VENTES A CRÉDIT

Conditions : 30 francs en timbres-poste

ÉQUIPEMENT
RÉPARATIONS
par Spécialistes

175 ORIGAN
Livrables rapidement

Le seul magasin ouvert toute la semaine jusqu'à 19 heures et le dimanche matin

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE DES MOTOCYCLETTES

EXCLUSIVEMENT

LES PLUS AVANTAGEUSES FACILITÉS DE PAIEMENT
LIVRAISONS RAPIDES
SERVICE GARANTIE — STOCK PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES ÉTUDIÉS SPÉCIALEMENT POUR LA MARQUE



Métro : SOLFÉRINO

S. G. U. A. — 268, Boulevard Saint-Germain (VII^e)

Tél. : INV. 00-27

Toutes Pièces "PEUGEOT"

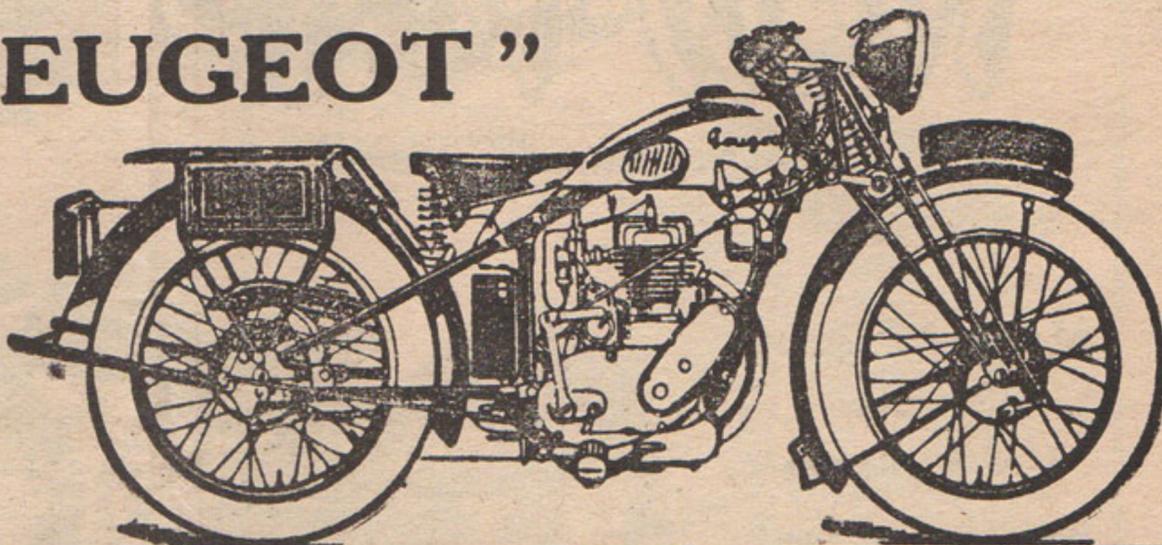
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^{ts} Gilbert CUENIN

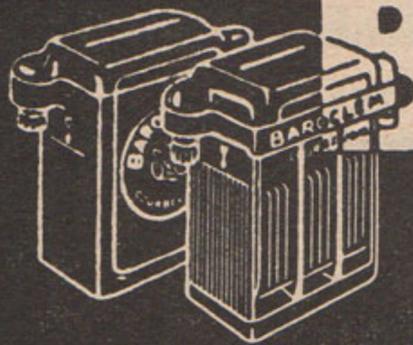
BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

Livraison rapide

MOTOS et VÉLOMOTEURS
MOTOBÉCANE - GNOME-et-RHONE
MONET-GOYON - TERROT - JONGHI, etc...

chez

MARCEL PERRIN

RECORDMAN DU MONDE

50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)
Métro : PORTE SAINT-CLOUD Tél. : MOLitor 29-62

MOBYLETTE MOTOBÉCANE

VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION EN PROVINCE
(Ouvert LUNDI après-midi)

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN



SCOOTER BERNARDET
125 cmc. et 250 cmc.

Rallye Paris-Nice

3 scooters au départ
à l'arrivée
sans pénalisation

G.S.M., Concessionnaire
8, Rue des Ecoles - ODE. 50-91
— PAYABLE EN 12 MOIS —

ÉCONOMISEZ TEMPS ET ARGENT
par la **CERTITUDE** de trouver aux
PRIX LES PLUS BAS

tous les **ACCESSOIRES** les plus modernes
tous les **ÉQUIPEMENTS** vestimentaires et
protecteurs les plus étudiés.

Les seuls spécialistes depuis plus de 20 ans

REVIL

82, Av. des TERNES - 225, Boul. PEREIRE - PARIS
ÉTOile 15-53 (Membres des clubs, faites-vous connaître.)

PERTUISOT

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

SPÉCIALISTE DE

RÉPARATIONS D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

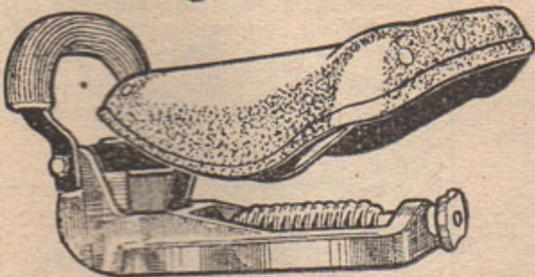
VENTE EN GROS

AGENT GÉNÉRAL : **STAUB**

Établissements **NORDT & BERNY Frères**

97, Rue des Fauvelles — COURBEVOIE (Seine)
Marque **NORBER** brevetée et déposée

TAND-SAD en métal léger à tension réglable



SELLES ADAPTABLES
MOTOBÉCANE, GIMA, etc.
métal léger et tension réglable

Fabrication garantie contre
tout vice de construction.

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI°)

VENTE et ACHAT

Suspension Arrière 'MONTHLÉRY'

Système breveté, tout en acier, à bain d'huile permanent
Adaptation rapide sur toutes motos et vélomoteurs

MODÈLE SPÉCIAL POUR TOUS TYPES

D. K. W.

par simple échange des éléments arrière du cadre

Toute la pièce D. K. W. (chaînes primaires, etc.)
Moteurs échange standard ou révision rapide
PISTONS MAHLE

R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON
Tél. MONcey 12-18

RENAULT & CAMUS

LIVRENT RAPIDEMENT

ALMA - GNOME - MOTOBÉCANE

Réparations et Mise au point toutes marques

TOUS LES ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Toujours de bonnes occasions

CRÉDIT 6 ET 12 MOIS

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



La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces.

125 francs

Réception des Annonces :
le 12 dernier délai.

DANS PARIS

2° ARRONDISSEMENT

● **DYNAMIC SPORT.** — Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Guiller (mot. A.M.C.), réparations, accessoires, pièces détachées, remise à neuf tous moteurs et machines. — 6, rue Saint-Augustin. Ric. 24-68

4° ARRONDISSEMENT

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

6° ARRONDISSEMENT

● **BOVIÈRE.** — Terrot, Motoconfort, Triumph. Vente. Réparations. Mise au point. — 8, rue Mazet. Dan. 69-36.

9° ARRONDISSEMENT

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

● Pièces détachées Guzzi disponibles, tous modèles. — S'adresser **MOTO GUZZI**, 74, rue de Rome et **STATION-SERVICE GUZZI**, 243, rue de Vaugirard.

10° ARRONDISSEMENT

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

11° ARRONDISSEMENT

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

● **DUPONT.** — Réparation motos, trimoteurs, transformations vélocars. — 56, rue Sedaine.

12° ARRONDISSEMENT

● **FORLINI.** — Motobécane. Station-Service. Réparations par spécialistes. — 7, rue Chaligny. Did. 20-49.

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

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

13° ARRONDISSEMENT

● **NOTAMY.** — Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Jonghi. Livraison rapide. Pièces détachées. Accessoires, équipements. Réparations. Occasions. — 121, avenue d'Italie. Gob. 19-80.

14° ARRONDISSEMENT

● **Motocycles, motobécane.** Guiller M.R.D.S., Malterre, Koeller caer. Amac, Gurtner, Zenith, guidons, avertisseurs, pare-brise, résér., tansads, etc., etc. Pièces détachées et acc. ttes marques. — 194, avenue du Maine.

RESTAURANTS

Uné ambiance motard.
Une cuisine savoureuse.
CHEZ RAYMOND

56, Rue du Montparnasse, Paris

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

● **RÉALÉSAGE - MONT-PARNASSE.** — Embiellage, réglage, chemisage. — 23, rue Ed.-Jacques.

15° ARRONDISSEMENT

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

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

16° ARRONDISSEMENT

● **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motos, réparations, pièces détachées, accessoires. — 71, av. de la Grande-Armée. Klé. 19-24.

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

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

17° ARRONDISSEMENT

● **M. MINOT.** — Fabrication de toutes pièces mécaniques pour toutes motos françaises et étrangères. Réalésages. Réfection embiellages, boîtes de vitesse, moteurs, etc... — 35, rue Brunel. Gal. 50-72.

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

● **NOTAMY.** — Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Jonghi, Livraison rapide. Pièces détachées.

● **PARIS-LOIRE.** — Automoto. Machines à coudre. Bicyclettes à moteur. Vélomoteurs. Motos. Vente. Reprises. Réparations. Pièces détachées A.M.C. Aubier-Dunne. — 62, avenue de la Grande-Armée. Gal. 57-95.

● **Chez ROBERT** vous aurez : mécanique parfaite, travail sérieux. Prix modérés. — 17, rue des Bateliers. Pér. 35-53.

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

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

18° ARRONDISSEMENT

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

● **MOTO-RECORD.** — Spécialiste B.M.W., toutes marques françaises et étrangères. — 151, rue Marcadet. Mon. 24-40.

19° ARRONDISSEMENT

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

20° ARRONDISSEMENT

● **RIEUCAU.** — Motos reconstruites toutes marques. Prix intéressants. Ouvert samedi et dimanche matin. — 64, place de la Réunion.

DANS LA SEINE

ASNIÈRES

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

BOULOGNE

● **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motos, réparations, pièces détachées, accessoires. — 102, av. E.-Vaillant. Mol. 25-79.

BRY-SUR-MARNE

● **PERSIN.** — Spécialiste des D.K.W. « S.B. ». Montage et pièces détachées. — 92, aven. de Rigny.

CLAMART

● **RENAULT et CAMUS.** — Alma, Gnome-et-Rhône, Motobécane. Réparations, accessoires, pièces détachées. Crédit 6 et 12 mois. — 2 bis, rue du Troisy. Mic. 06-35.

CLICHY

● **PERLIN.** — Motoconfort. Réparations. Accessoires. Pièces détachées. — 82, boulevard Victor-Hugo.
● **TOUTIN-LEBELLE et C^{ie}.** — Agence toutes marques. Réparation Pièces détachées. Accessoires. — 149, boul. J.-Jaurès. Pér. 10-41.

COURBEVOIE

● **DEPREZ.** — Motobécane, Peugeot, Gnome, Monet-Goyon, Vélosolex. Cycles. Pièces détachées. Accessoires. — 187, rue A.-Silvestre.
● **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motos, réparations, pièces détachées, accessoires. — 40, rue Louis-Blanc. Déf. 31-98, 11-38 et 39.

SAINT-DENIS

● **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motos, réparations, pièces détachées, accessoires. — 9, rue Pierre-Fleury. Pla. 26-94.

SURESNES

● **MOLISSE-MOTOS.** — Spécialiste Dresch. Stock de pièces. — 80, boul. H.-Sellier.
● **RAYMOND JUMEL.** — Transformation rapide. Cadres, fourches. — 9, rue Carnot.

SEINE-INFÉRIEURE

● **ZÈDE FRÈRES.** — Les spécialistes de la moto. La plus importante organisation de la région. Pièces détachées toutes marques. Suspensions arrière, fourches télescopiques, moyeux suspendus adaptables à tous modèles. — 34, place Saint-Marc, Rouen. Tél. : RI 04-75.

SPÉCIALISTES

ÉMAILLAGE

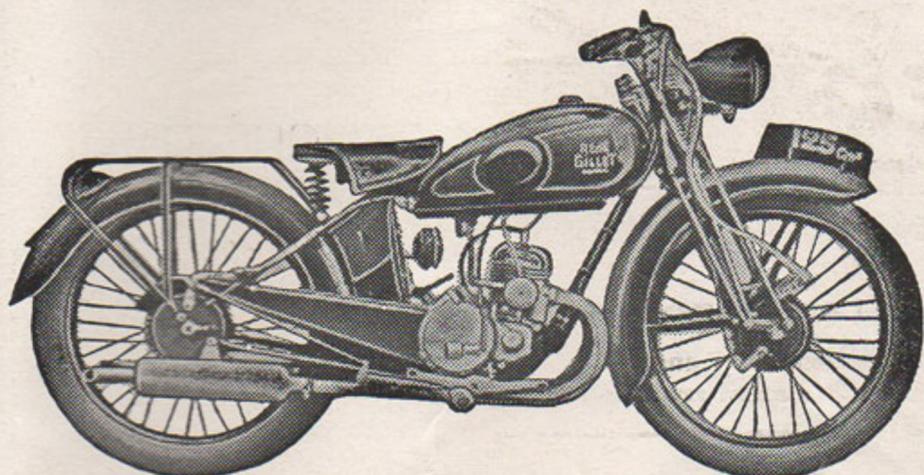
● **MERCIER.** — Emailage au four et à froid, sablage, décors d'origine. Accepte travail avec province. — 63, rue Albert, Paris-13°. Gob. 47-04.

ÉQUIPEMENTS

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

PNEUS

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



René GILLET

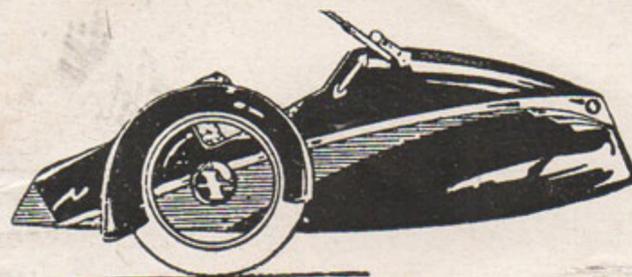
Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

"IMPERIAL"

" LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE "



COUPE DE FRANCE 1937-1939

Vous présentent la gamme de leur fabrication :

- T. 34 "GRAND RAID" Grand Luxe
- T. 35 "GRAND SPORT" Grand Luxe
- T. 34 "GRAND TOURISME" 1 pl. 1/2
- STANDARD "S. D. - 48"
- T. 49 : MOTOS LÉGÈRES 125 à 250 cmc.

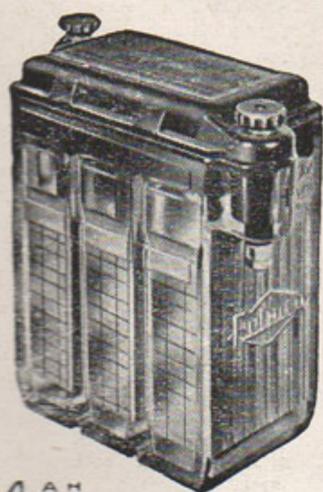
LA DEVISE " QUALITÉ D'ABORD "

A FAIT LA RENOMMÉE MONDIALE D' "IMPERIAL"

Tarifs et Documentation gratuite sur simple demande

Etab^{ts} MARMONNIER, Constructeurs
6, Impasse du Sablon, LYON (3^e) — Tél. MONcey 81.98

Quelle que soit la marque de votre moto

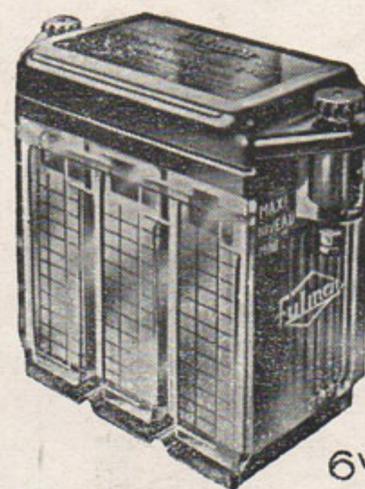


6V.14AH

6V.7AH



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



6V.24AH

6V.7AH



Fulmen-moto.

TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT
TERRROT
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TWIN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

APRÈS LA FAMEUSE « HERISSON » LES MODÈLES B.D.G. 125 et 250

LE MEILLEUR FOURNISSEUR DU MOTOCISTE

HALL DE LA MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 500.000 FRANCS

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