

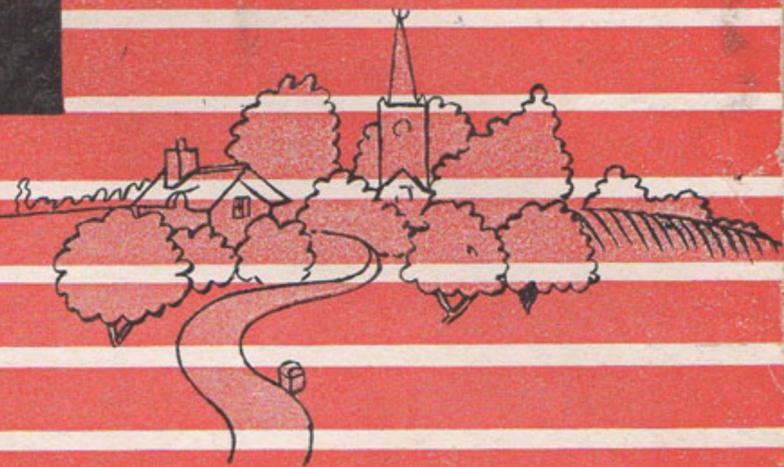
REVUE  
BI-MENSUELLE

3<sup>e</sup> ANNÉE — N° 35

1<sup>er</sup> MAI 1950

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR:  
MAX ENDERS



30<sup>F</sup>

Votre Rêve...  
une  
ou une

# B. S. A. SUNBEAM

*Vous pouvez le réaliser ...*

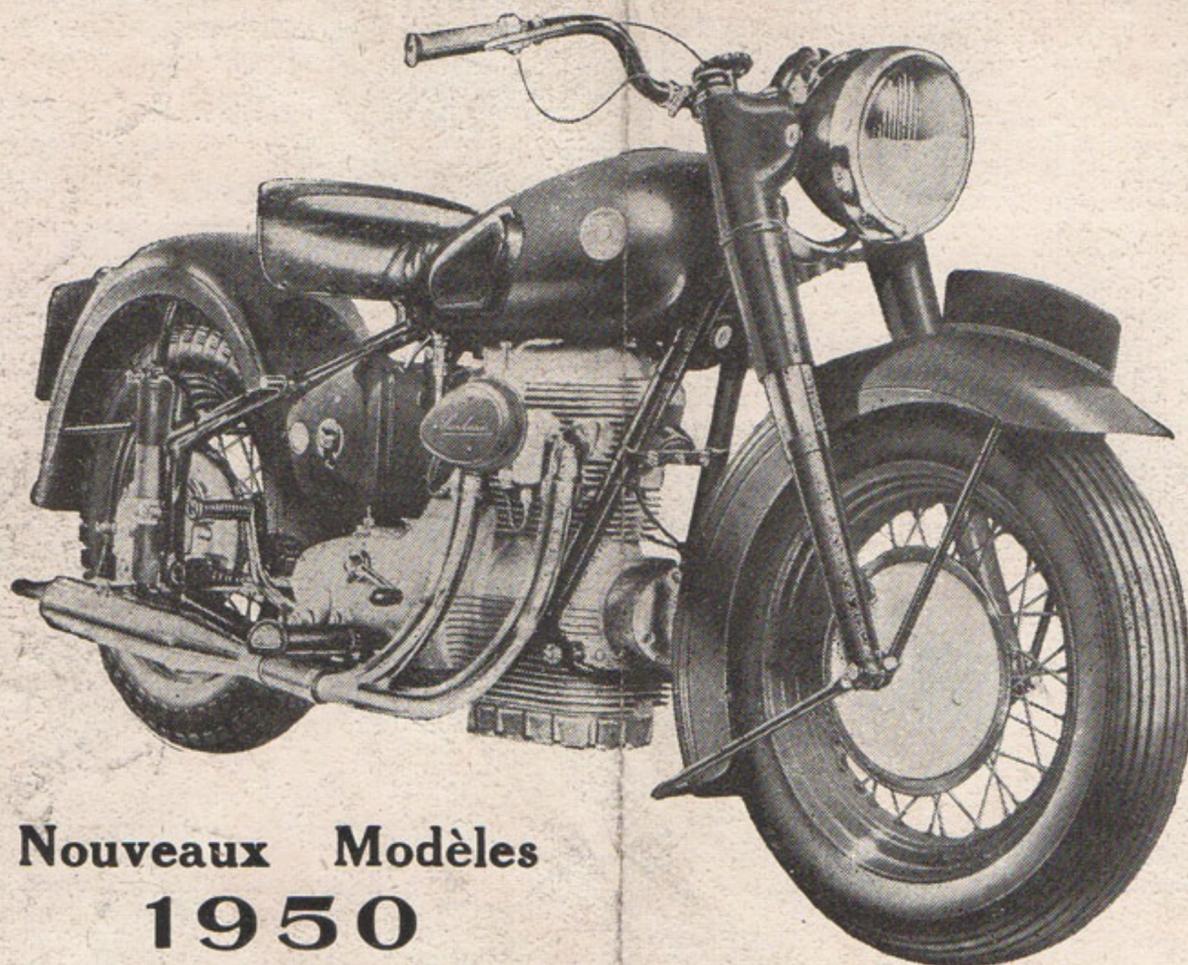
*AVANT LES BEAUX JOURS*

---

**Garantie**

**UN**

**AN**



---

Deux  
cents  
Agents  
à  
votre  
service

---

---

Nouveaux Modèles  
**1950**  
(Disponibles)

— GAMME COMPLÈTE JUSQU'A 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**

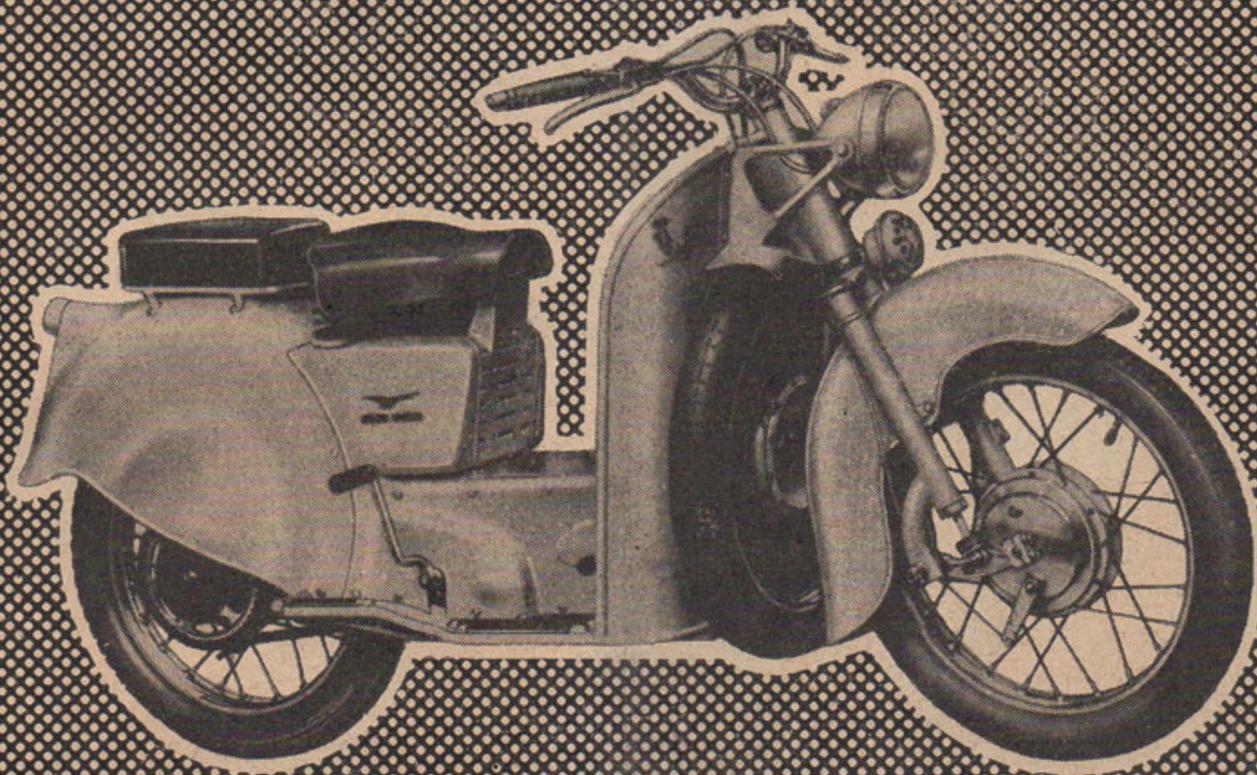
*Importateur Exclusif pour la France de :*

**B. S. A. — SUNBEAM — NEW-HUDSON**  
de Birmingham (G<sup>de</sup> Bretagne)

79, Avenue de la Grande-Armée -:- PARIS-16<sup>e</sup> Tél. COP. 27-23



# MOTO GUZZI



## *Galletto* 150cc

### PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR** : à quatre temps, soupapes en tête.

**TÊTE DU CYLINDRE** : en alliage léger avec organes de commande des soupapes complètement couverts et à bain d'huile

**COMMANDE CHANGEMENT DE VITESSE** : à pédale (ou à main sur demande).

**CONSOMMATION BENZINE** : 1 l. chaque 35 Km environ

**AUTONOMIE** : environ 245 Km.

**ALLUMAGE** : par volant-magnéto alternatif, avec rupteur séparé sur l'arbre des cames.

**CADRE** : avec suspension arrière élastique au moyen de bras oscillant avec ressorts en spirale closes dans un étui ad hoc placé au dessus du moteur.

**FOURCHE** : télescopique avec bras oscillants inférieurs.

**ROUES INTERCHANGEABLES** : à rayons avec jantes 17 x 2 1/4 avec roue d'escorte.

**VITESSE MAXIMUM** : 80 Km/h. environ.

Sté p. Act. **MOTO GUZZI** - Mandello del Lario (Como)

Concessionnaire pour la vente dans toute l'Italie et à l'étranger

Lubrifiants **SHELL**

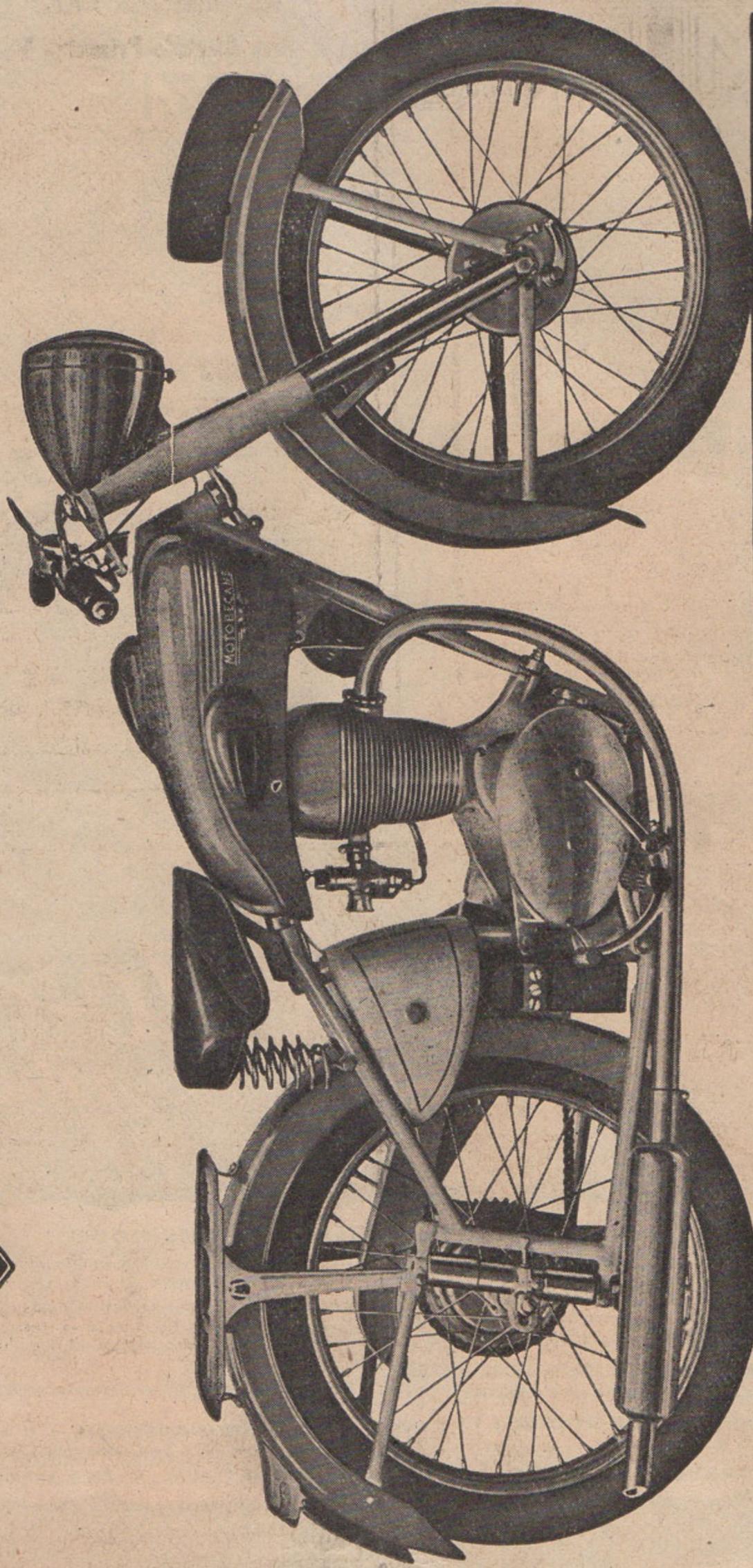
Pneus **PIRELLI**

# MOTOBÉCANE



LA MOTOCYCLETTE 2 cv. 175 cmc.

TYPE Z 2 C



FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

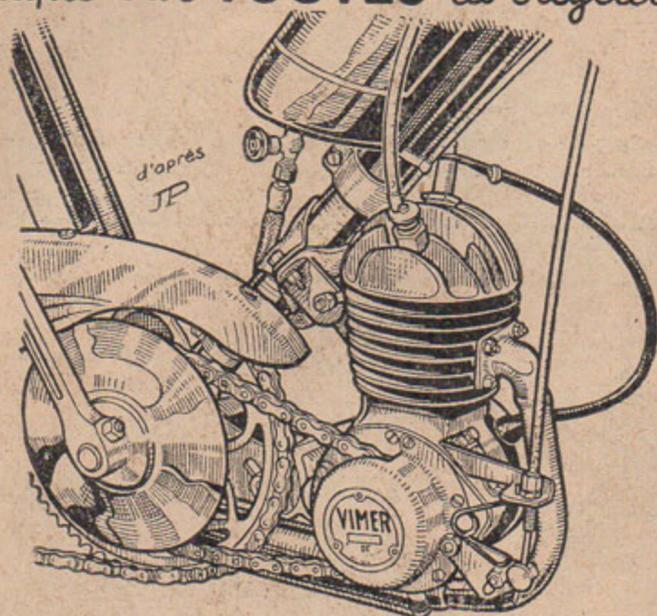
TENUE DE ROUTE IDÉALE

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

le moteur auxiliaire

# VIMMER

s'adapte sur **TOUTES** les bicyclettes



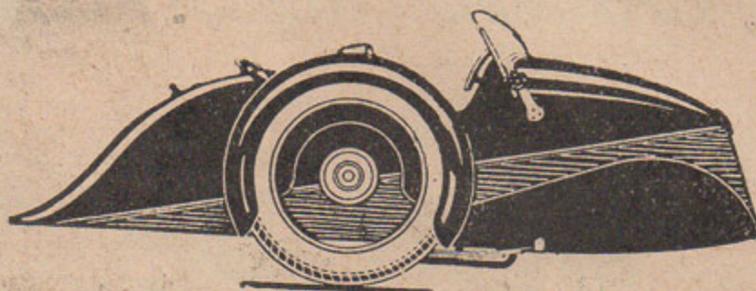
le seul moteur permettant l'emploi du changement de vitesse  
 Pour tous Renseignements - Vente aux Constructeurs et Agents :

Etablissements **D.F. Constructeurs** 119, Avenue Vaillant-Couturier  
 GENTILLY (Seine) ALÉSIA 32-00  
 Pour la Vente aux grossistes Etablissements **IMEREX** 2, RUE BRUNEL, 2  
 PARIS - XVII<sup>e</sup>

# 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**

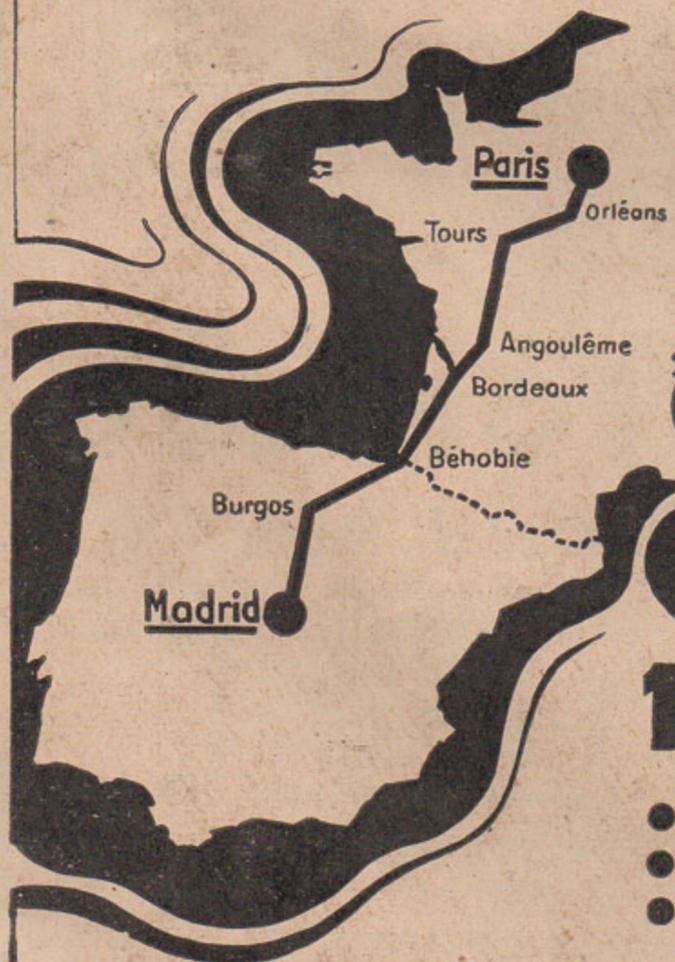
AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :

**MOTO DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, 928.12-13**

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

AVIONS VOISIN

SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN



# Paris-Madrid

en 23 heures 15

Le 29 Septembre 1949  
 Gustave BERNARD sur un

# GNOME & RHONE

## 125<sup>cm3</sup> type R4

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

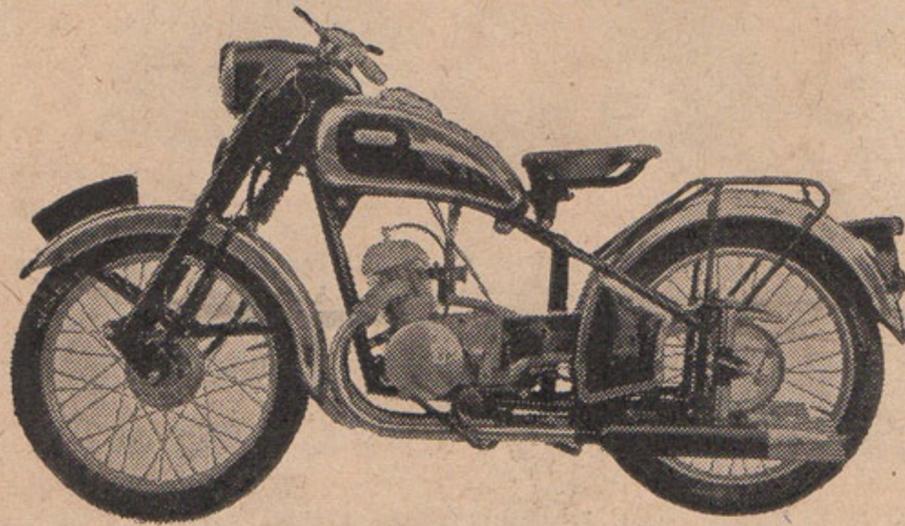
- Cette performance a été officiellement contrôlée par la F.F.M.
- Le rapide PARIS-MADRID effectuée le trajet en 25 h. 30.
- En 1931, Gustave BERNARD sur une 500<sup>cm3</sup> GNOME ET RHONE avait couvert la distance en 23 h. 50.

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

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

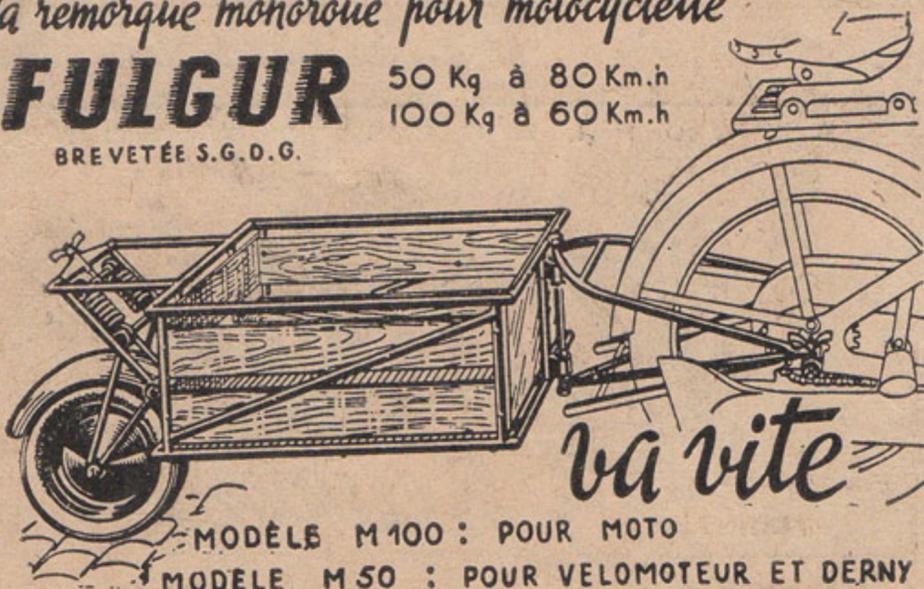
Livraison rapide

Agences dans toute la France

La remorque monoroue pour motocyclette

**FULGUR** 50 Kg à 80 Km.h  
100 Kg à 60 Km.h

BREVETÉE S.G.D.G.



*va vite*

MODÈLE M 100 : POUR MOTO  
MODÈLE M 50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

Forne de Paris : Terrasse C. Quartier 35. Stand 3531. Groupe Camping. MC 3

a créé pour vous le

**VELOSERWA V.S. 50**

à fourche télescopique  
Moteur 4 temps culbuté 1 CV. - Culasse aluminium chemisée. - Vitesse 80 km/h. - 1 l. 400 aux 100 km. - Tenue de route impeccable. -

Permet de gravir sans pédaler les côtes jusqu'à 16 %

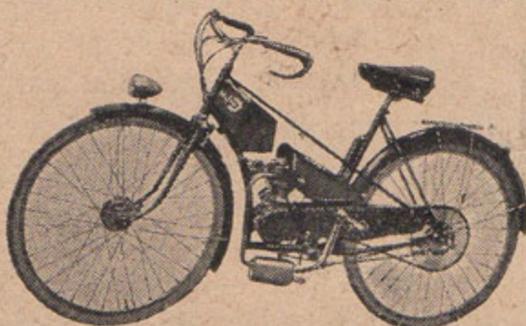


S. F. M. P. D.

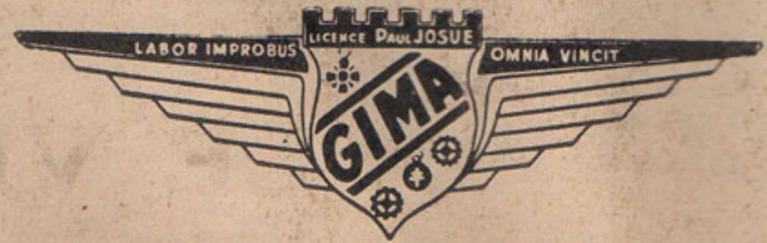
23, R. de Bagnolet  
PARIS-xx<sup>e</sup>

Tél. : MÉN. 23-87, 88

Agences disponibles



Une réalisation qui fait honneur à la technique et à l'industrie française  
**VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm<sup>3</sup>**  
**MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm<sup>3</sup>**



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

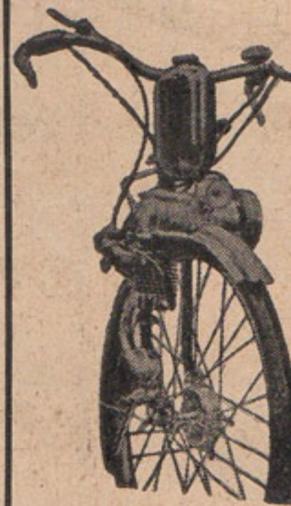
Groupement Industriel Métallurgique et Automobile, 24, rue Pasteur, CHAMALIÈRES (P.-de-F.)

## 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<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup>)

8, Rue de Richelieu — RIC. 18-30

## PARIS-NICE Motocycliste

Catégorie 175 cmc.

**1** er ex æquo **MARCEL PAHIN**  
sur motocyclette

# AUTOMOTO

BLOC A. M. C.

Pneus DUNLOP — Carburateur SOLEX — Chaîne YELLOW  
Volant SAFI — Bougies EYQUEM — Accus BAROCLEM  
Tubes OTOM — Guidon AMAC

**AUTOMOTO**, 61, avenue de Rochetaillée, St-ETIENNE (Loire)

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

MAGASIN D'EXPOSITION :

62, avenue de la Grande-Armée -- PARIS-17<sup>e</sup>

# Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 18.916.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :

193, Rue de Nolsy-le-Sec  
LES LILAS

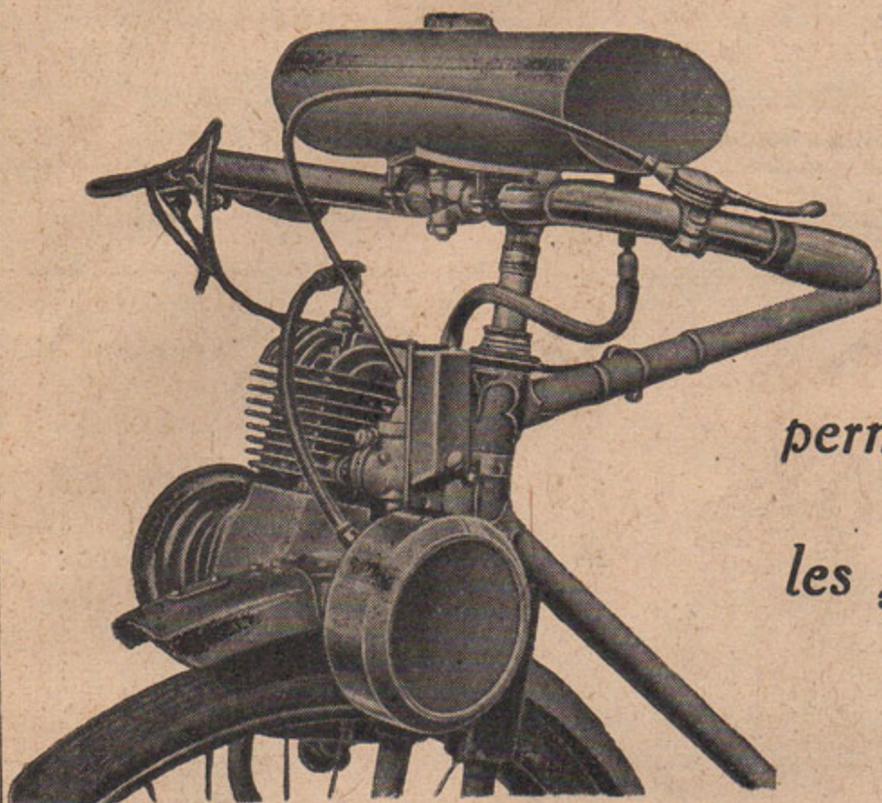
BOZaris 67-24 et 167-25

STATION-SERVICE :

19, Av. de la Porte-des-Ternes  
PARIS-XVII<sup>e</sup>

Tél. : ÉTOILE 23-40

## LE VÉLORÊVE



# Cicca

*permet enfin au cycliste*

*les grandes randonnées*

*sans fatigue!*

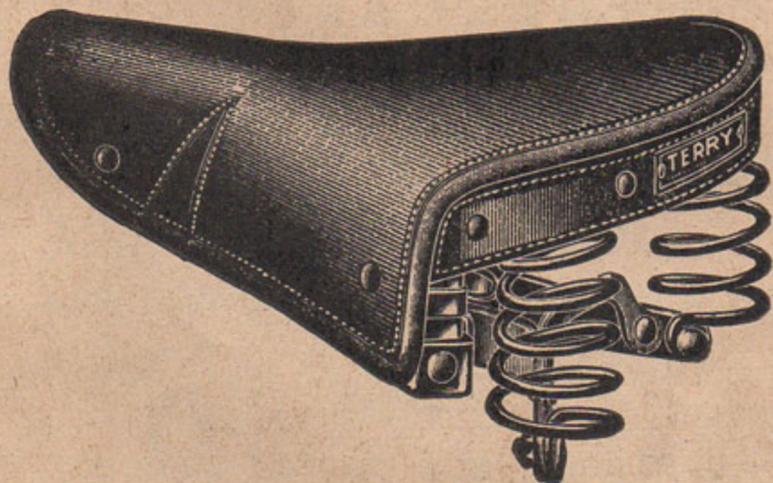
### CARACTÉRISTIQUES

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

- Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup> ;
- 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

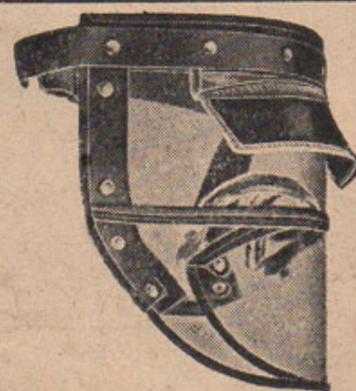


LA SELLE

# TERRY

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*



Pare-visage "S.M."  
anti-buée



Lunette "B. II. S."  
anti-buée

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

## MOTOCYCLISTES!

TOUS VÊTEMENTS  
CUIR & TOILE  
GANTS

MOUFLES - SERRE-TÊTE  
JAMBIÈRES-COMBINAISONS

VENTE DIRECTE  
DE L'USINE



MANUFACTURE PARISIENNE DE PROTECTION  
5, RUE SAULNIER, PARIS-9<sup>e</sup> TAI. 82-18

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

**TELLEMENT MIEUX...**

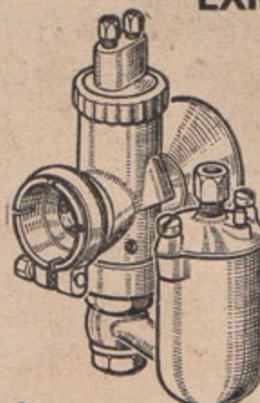


**L'AVERTISSEUR**  
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE  
**SANOR**

*Peut équiper  
tous les vélomoteurs*

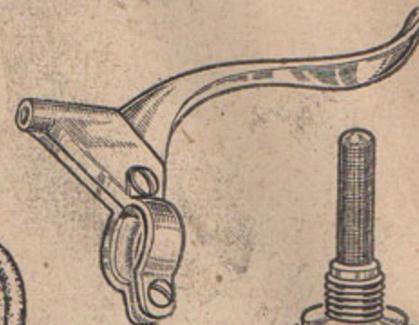
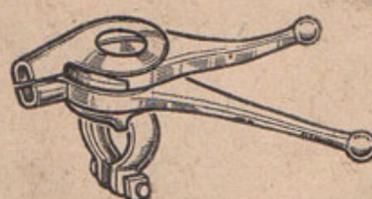
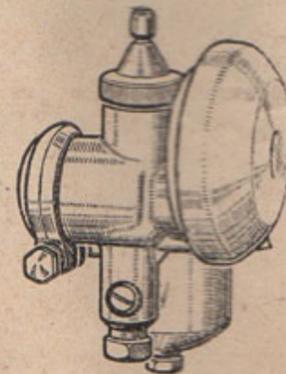
**SANOR**  
ANCIENS ETS. GENTILHOMME  
86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie  
Tél. DÉfense 30-40

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



**AMAC**

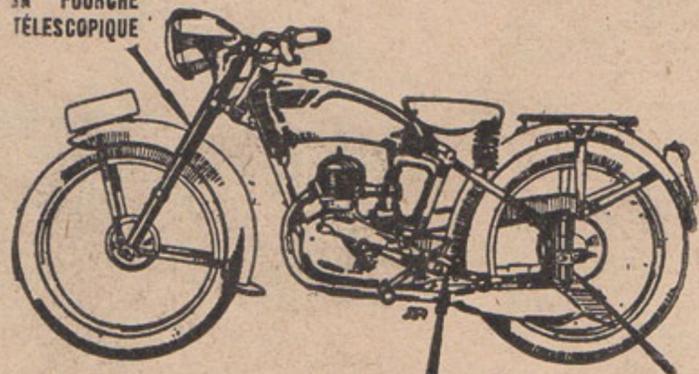
En vente  
chez tous les  
spécialistes



**STATION-SERVICE-AMAC**

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

LA FOURCHE  
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AR  
ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS  
ET TOUS ACCESSOIRES

**AGENCES DIRECTES**

**MOTOBÉCANE**

**GNOME-RHONE**

**KELLER-ESCOFFIER**

**- JONGHI -**

**GULLIER - M.R. - SCOOTER A.G.F.**

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**

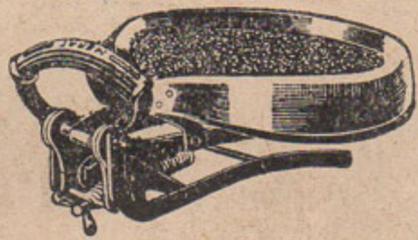
Directeur : **Charles BELLISSENT**, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

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

SIEGES ARRIERE

**MERAT**

Breveté France et Etranger



Le seul qui

procure un confort parfait

30, Rue de la Procession SURESNES (Seine)

**YELLOW**

UNE FABRICATION

COMPAGNIE DES TRANSMISSIONS MECANIQUES  
SEINE - DOUBS - ISERE  
19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN - PARIS XVI

*La chaîne française de Qualité*

**ZENITH  
STROMBERG**

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER  
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

**24 ET 32 IN**

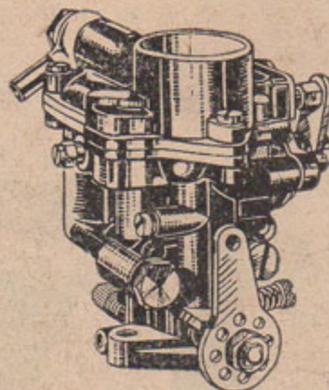
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR  
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6  
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402  
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★  
**CARBURATEUR  
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers  
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat  
LYON



ALANVIC Z.2.30

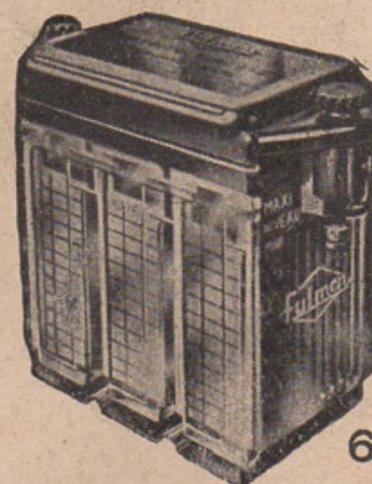
*Conçue et fabriquée spécialement  
pour la moto*



6V.14AH

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

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



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

**Fulmen-moto**



6V.7AH

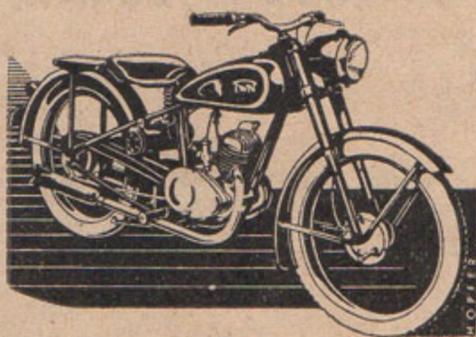
TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT  
TERRROT  
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

**TWIN**

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

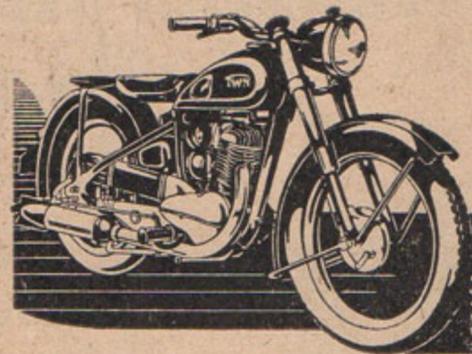


LA B.D.G. 125

:: APRÈS ::

LA FAMEUSE

« HÉRISSON »



LA B.D.G. 250

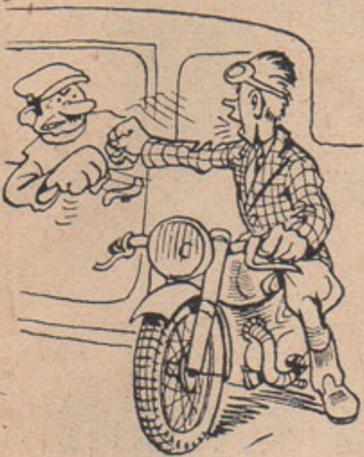
LE MEILLEUR FOURNISSEUR DU MOTOCISTE

**HALL DE LA MOTO**

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 500.000 FRANCS

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

# POLITESSE



*Moins distingué que celui à l'Hispano, l'homme à la Talbot (la marque n'a d'ailleurs rien à faire en l'histoire), son gros ventre touchant le volant, essaie de se dégager du trottoir, et, du premier coup, encastre son pare-chocs avant dans celui, arrière, d'une 4 CV. Je l'aide à sortir*

*de là, décroche d'une main sûre les deux lames emmêlées, et dirige la manœuvre pourtant simple mais qui semble dépasser l'entendement du conducteur. C'est effarant que des gens qui ne savent et ne sauront jamais conduire, se propagent dans des voitures faites pour des éclectiques.*

*Bref, grâce à moi, je le dis modestement, il s'en tire sans dommage.*

*Et tout étant rentré dans l'ordre, le grand capot bien dégagé, c'est encore moi qui dois, à travers la portière, lui rappeler qu'il est courtois de dire « merci » à qui vous rend service.*

*Banal incident ? Quelques instants plus tôt je me demandais s'il était bien utile, comme on l'envisage, de créer un Club de la Politesse. J'en suis convaincu désormais.*

*Il ne faut pas que, nous autres, nous soyons comme ça !*

*Rendons service quand nous le pouvons et, s'il nous arrive d'être aidés, disons « merci ».*

*Ça a l'air idiot ce que je propose là et je m'en excuse, mais il faut croire, la preuve en est, que le savoir-vivre n'est plus dans les habitudes.*

*Pour nous, pas besoin de fanions, ni d'insignes : anonyme et bénévole, l'entraide « MOTOCYCLES » doit être spontanée... elle fera école.*

*Enders Mag.*

MOTOCYCLES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CARS  
CYCLE CARS

**MOTOCYCLES**

A. D'AMBIÈRE & C<sup>o</sup>  
R. LAJEUNESSE

PRODUCTEUR  
MAX ENDERS

— Rédaction — Administration — Publicité —  
14, Rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. 05-50

★ ★ ★

## Sommaire

3<sup>e</sup> ANNÉE — N<sup>o</sup> 35 — 1<sup>er</sup> MAI 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS .....	11
● LA MOTO IDÉALE DE GRAND TOURISME ET DE SPORT, par Marianne Weber.....	14
● TROIS ÉTUDIANTS SUR GNOME- ET-RHONE 125 cc. EN ROUTE POUR NEW DELHI (suite), par Yves Bertranet.....	20
● LE SPORT.....	24
● DANS LES CLUBS .....	31

## NOTRE COUVERTURE



1<sup>er</sup> Mai !  
Printemps !  
Muguet !  
Évasion !

# Les Petites ANNONCES

Dernière heure

## ACHATS

**CHERCHE** châssis side B.M.W. R.12. — NICAUD, 20, rue Rambuteau, Paris (3<sup>e</sup>).

**DISPOSE** 70.000 fr. Cherche Harley M.P. type W.L.C. — Ecr. VIVAT, 34, rue du Midi, VINCENNES (Seine).

**P. 108** 39 ent. orig. parf. ét. — Ecr. BRIERE, 26, rue Sadi-Carnot, BAGNOLET.

## VENTES

**1 MOTEUR SACHS** 100 cmc. très bon état. Px 15.000 fr. Sidecar léger Roy avec roue suspendue. Px 20.000 fr.

**MOTOBÉCANE** 125 cmc. Moby-club ét. neuf. Px 95.000 fr. — Vis. samedi après-midi et dimanche, 11, avenue André, à SAINT-MAUR-DES-FOSSES (Seine).

**INDIAN** Scout M.P. 500 cmc. lat. Px 120.000 fr. — S'adres. heures trav. DIARD, 23, av. de la Grande-Armée. Tél. : Pas. 07-90.

**TANDEM** tr. bn ét. av. sac. compt. pns nfs spec. 6 vit. cse dép. Px 25.000 fr. — Vis. lun. ven. tte journée. Merc. sam. apr.-midi, 7, rue Monplaisir, SAINT-MAUR.

**B.M.W.** 600, 6 CV. R.61, susp. av. ar. b. ét. pns nfs. Px 150.000 fr. — Vis. ts les jours LECAT, rue Bureau, VALENTON (S.-et-O.).

**ÉPAVE** Norton 16H. incomplète av. papiers. Px 70.000 fr. — M. DUBUT, 194, fbg Saint-Martin, PARIS (10<sup>e</sup>).

**MOTOBÉCANE** 125 culb. à peine rod. à la taxe, tt équip. susp. ar. — DOIRE, 11, rue de Sèvres (6<sup>e</sup>).

**MONET-GOYON** 100 cmc. 1949 parf. ét. Equip comp. Px 60.000 fr. — BAZAUD, tél. Gra. 01-77.

**2 NORTON** 16H. excel. ét. Px 100.000 et 110.000 fr. — DECAMPS, quai de la Ville, BETHUNE (P.-de-C.).

**MOTOBÉCANE** 100 cmc. 3 vit. BIV2. ét. parf. Px 25.000 fr., peinture à ref. — DUPONT, 4, rue du Général-Malleterre, PARIS (16<sup>e</sup>).

**CHASSIS** side et roue ss pneu. — PORTAL, 15, rue du Plâtre, PARIS (4<sup>e</sup>).

**PEUGEOT** P.56 125 cmc. 1949, 1.500 km., 4 vit. sél. av. ou ss équip. — PEPIN, 26, boul. Carnot, SAINT-DENIS (Seine).

**MOTOBÉCANE** 4 CV. 1950, 1.200 km. équip. au plus offrant. — JULIEN, 9, av. Corentin-Cloarec, BOIS-COLOMBES. Apr. 18 h.

**OCCASION** Mot. D.K.W. 200 moto ét. nf. — Ets MORIN, rue Manin, PARIS.

**TANDEM** parf. ét. av. mot. Hemy 49 cc. gar. nf. équip. av. remorque. — LE SQUER, 15, boul. J.-Ferry, PARIS-11<sup>e</sup> (à part. 19 h. et sam. journée).

**SIDECAR** Terrot 7 CV. 2 cyl. 1939, 4 vit. sél. 2 klaxons, roue sec. side cabriolet, équip. gr. rout. excel. ét. bns pns. Px 120.000 fr. — Ecr. HEFTI, 2, place Hôtel-de-Ville. CHAUNY (Aisne). Mach. vis. à Paris.

**GNOME-ET-RHONE** 125 R.3 f. tél. mod. 49 luxe, pns nfs + 1. Très peu roulé. Px int. — ELLIBINIAN, coiffeur, 64, r. Labrouste, PARIS (15<sup>e</sup>).

**TERROT** 500 culb. R.G.S.E. super-luxe mod. 49 ent. chr. 1<sup>er</sup> main. 3.200 km. aff. exc. av. side Simard, roue susp. noir et arg. gpe luxe N° 12. Ens. sup. et abs. nf. Photo sur demande. — TOUCHEBŒUF, SAINTE-FLORINE (Hte-Loire).

**D.K.W.** 250. S.B. ét. nf. Px 130.000. — POLI, 10, rue Meslay, PARIS (3<sup>e</sup>).

**TERROT** 500 cmc. lat. 4 vit. sél. av. side orig. parf. ét. gar. Px int. — MARTINA, 9, av. des Marronniers, PRE-SAINT-GERVAIS (Seine), après 19 h.

**MONET-GOYON** 4 CV. 4 tps à soup. imp. Px 60.000 fr. — Vis. Etude VALLEE, 204, boul. Voltaire, PARIS. Tél. : Roq. 45-64.

**HARLEY** tte beauté. Px 180.000 fr. — CHADEFaux, 33, av. Victor-Cresson, ISSY-les-MOULINEAUX.

**HARLEY** 750 cmc. Mot. gar. à roder. Av. ou ss side 1 pl. 1/2. — MERLE, 1, rue d'Ulm, PARIS (5<sup>e</sup>).

**B.S.A.** WM. 20 F. tél. ét. nf. — ROBERT, 17, rue des Bateliers, CLICHY. Tél. : Pér. 35-53.

**PEUGEOT** 350 lat. impec. 4.000 km. sac. 80.000 fr. — PICASSO, tél. : Inv. 21-71 de 9 à 18 h.

**PEUGEOT** 175 bon ét. pns nfs. Px 27.000 fr. — BRUNEAU, 2, pl. Stalingrad, SURESNES (Seine).

**A.J.S.** 500 culb. sél. sid. SP, parf. ét. Px 150.000 fr. Gu éch. c. Simeca 5, B.S.A. 500 M.20 sid. avion, parf. ét. Px 150.000 fr. — MOREL, 63, r. des Cascades, PARIS (20<sup>e</sup>).

**MONET-GOYON** 4 CV. culb. mot. Jap équip. Px 60.000 fr. Ou éch. ctre voiture 6 CV. 4, pl. RIMBERT, VIENNE-EN-VAL (Loiret).

**NORTON** 500 course A.C.T. mot. neuf, vitesse 160 km.-h. — ROBBE, 52, boul. Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

**MATCHLESS** 350 fourc. télesc. susp. ar. t. pièces orig. Puch 125 susp. ar. Vélo à mot. Roussey 2 vit. débray. Epave James 125 avec papier. — ROBAIL, 35 bis, rue Auguste-Buisson, LA GARENNE-COLOMBES. Tél. : Déf. 17-26.

## ÉCHANGES

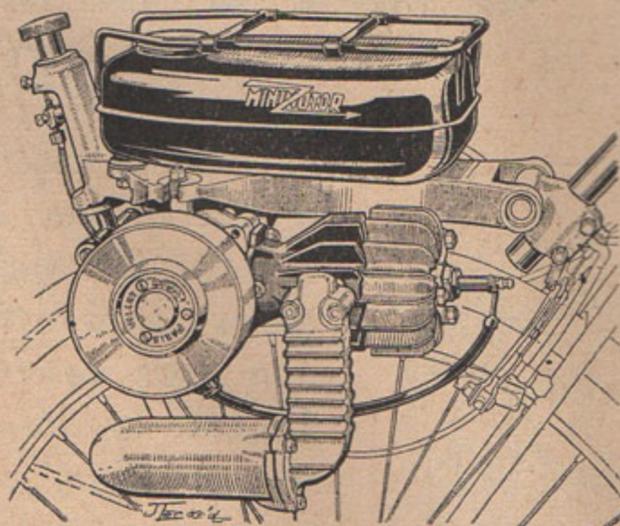
**FOURGON** Renault 500 kgs. mod. 1938, roulé 50.000 km. tr. bon ét. 5 pns nfs 14-45, ctre moto modèle récent 250 ou 350 culb. 4 vit. au pied Jawa, Guzzi ou mach. angl. — LAUGIER, boul. E.-Bourges, MANOSQUE (Basses-Alpes).

## DIVERS

**VOITURE** grand sport genre course 1939, 6 CV. culb. av. comp. Et. gén. parf. Px 115.000 fr. — LAVILLE, 29, rue Gambetta, JARNAC (Charente).

**DYNAMO** 6 v. nve. Px 3.500 fr. Poste rad. voiture 6 V. nf. Px 15.000. — DUPONT, 4, rue du Général-Malleterre PARIS (16<sup>e</sup>).

MINI/MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

**LE PLUS** PUISSANT  
SIMPLE  
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI/MOTOR

35, RUE DE CLICHY

PARIS 9<sup>e</sup>

TÉL. FIG. 66.30

SEGMENTS DE  
PRÉCISION



Compression  
Économie  
Durée

Les  
meilleurs  
**Borgo**  
pour  
tous  
moteurs  
S.A.F. BORG, Neuilly-sur-Seine

LEICA — FOCA  
ROLLEIFLEX  
KODAK

disponibles à

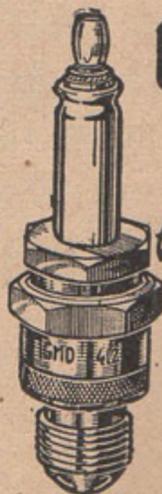
“ASNIÈRES-  
PHOTO”

78 bis, Avenue de la Marne  
ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-18

Ouvert le Dimanche matin

LA BOUGIE  
GMD



évite  
l'encrassement

GAMME DE  
9 TYPES  
POUR TOUS MOTEURS

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



## Les ECHOS du MOIS

### Le carburateur Bowden.

Un précédent écho intitulé « une invention française », écho qui nous est parvenu d'Angleterre, nous a valu les précisions suivantes de notre lecteur M. Court que nous remercions de sa communication :

« A propos de l'écho « Une invention française » paru dans le numéro du 1<sup>er</sup> avril de *Motocycles*, voulez-vous me permettre une petite rectification ?

Mon ami et compatriote René Tondeur est un Belge authentique, ingénieur de l'Ecole des Mines de Mons; il est venu en France avec l'armée belge en 1914. Le carburateur original était destiné à l'aviation; la fin de la guerre l'amena à créer le carburateur « Vici ». Celui-ci n'ayant pu être lancé commercialement, René Tondeur partit en Angleterre où il entra chez Bowden qui lança le carbu sous son nom. »

### Le Salon de Luxembourg n'a pas eu lieu.

L'« Aforex » nous avait annoncé pour le 7 avril un Salon à Luxembourg. Ce Salon n'a pu avoir lieu. L'« Aforex » nous informe à nouveau que, par suite de circonstances imprévues, il avait été décidé peu de temps avant l'ouverture que cette manifestation ne pouvait être réalisée.

### T.W.N. veut dire...

Pour éviter toute erreur entre la Triumph anglaise et la Triumph allemande, après accord entre les deux maisons, cette dernière a transformé sa marque et adopté les trois initiales T.W.N. qui signifient Triumph-Werke-Nuremberg.

C'est Triumph-France qui représente la marque anglaise, cependant que le Hall de la Moto est agent général pour la France de la T.W.N. dont nous présenterons très prochainement les nouveaux modèles.

### Sur un air connu.



Cartes grises.

Chansons roses.

Chansons grises.

Cartes roses.

Qu'on échange en souriant.

En souriant... jaune, quand il s'agit de cartes blanches.

A partir du 1<sup>er</sup> avril, c'est un poisson avec des arêtes, vu l'arrêté du 10 février 1950 et les articles 257 et 258, etc., etc... les acheteurs d'autos, motos, vélomoteurs et ainsi de suite seront favorisés de nouveaux droits sur les cartes grises.

Ça se répartit comme ci-dessous :

Motocyclettes au-dessus de 125 cmc. : 500 fr. jusqu'à 5 CV.

Vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. : moitié prix... veinards! Soit : 250 fr.

Cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc. : comme

il n'y a pas de carte grise, tout au moins pour la France, mais que celle-ci est exigée par certains pays étrangers dont la Belgique et la Suisse, cette carte sera tarifée comme pour les vélomoteurs à 250 fr.

Si vous avez besoin d'un duplicata, c'est-à-dire d'un double, le tarif sera doublé, ça coule de source et vous en serez bien heureux; ça vous coûtera donc 1.000 fr. pour une moto et 500 fr. pour un vélomoteur... Après tout, vous n'aviez qu'à ne pas perdre la vôtre. C'est naturel que l'Etat prélève 50 % si vous exigez de lui qu'il se substitue à saint Antoine de Padoue.

### Bravo la Radio!



La radio n'a pas mis 10 secondes pour nous parler de Paris-Nice; elle nous a simplement informé que l'un des frères Monneret était arrivé le premier à Nice... Bravo! Monneret junior, mais vous êtes certainement d'accord avec nous pour penser qu'on aurait quand même pu parler un peu des autres.

Pour les éliminatoires du Bol d'Or :

111 de moyenne sous la pluie et la grêle. ce n'était pas la peine qu'on en parle. ça n'est pas du sport.

### La Mobylette en Hollande.



Notre confrère hollandais « de Fietsmotor » consacre un numéro entier aux moteurs auxiliaires de toutes origines, mais on y remarque avec plaisir que notre Mobylette y est particulièrement mise en vedette. Ce fait honore non seulement Motobécane, mais par conséquence notre production nationale. C'est la meilleure réponse pour ceux qui systématiquement dénigrent nos fabrications et ne jurent que par l'étranger.

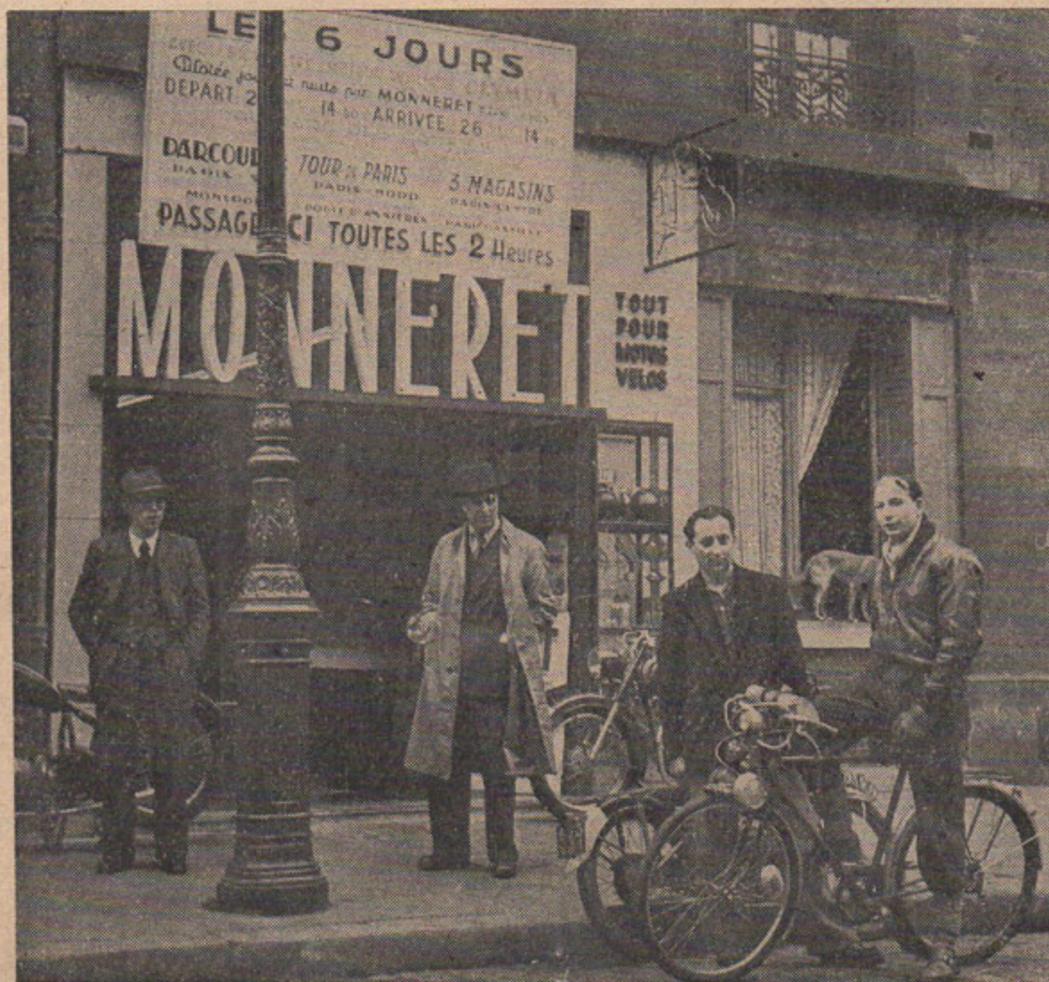
### Eclairage jaune.



Des contraventions ont été dressées par certaine brigades de gendarmerie. C'est à tort : l'éclairage jaune polarisé n'est entré en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> avril 1950. Jusque-là, l'arrêté ministériel du 3 novembre 1936, qui prescrivait l'obligation de cet éclairage sans en fixer de date de mise en application, a été suspendu par des circulaires successives jusqu'en 1948-1949.

Par ailleurs, il peut être soutenu que cet arrêté est devenu caduc deux fois :

1<sup>o</sup> par le rectificatif paru au « Journal Officiel » du 1<sup>er</sup> mars 1940 (p. 1528), substituant à l'article 4 du Code de la Route du 20 août 1939 l'épithète blanche à jaune, un second rectificatif paru le lendemain (*J.O.* du 2 mars 1940, p. 1549) opérant la même substitution pour les motocyclettes;



Jean Monneret, sur la bicyclette à moteur Cicca qui a tourné sans défaillance pendant six jours, autour de Paris.

2° par le décret du 18 janvier 1948, qui parle de lumière « blanche » et non de lumière jaune.

**Résultat :** l'arrêté ministériel du 3 novembre 1936 a été, pendant tout le cours de sa carrière, dépourvu de toute efficacité; donc, toute contravention pour défaut d'éclairage jaune a été illégale jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1950 où cet éclairage est rendu obligatoire.

Mais, une nouvelle chausse-trappe attend la maréchaussée de France, qui voudra verbaliser contre les automobilistes et conducteurs récalcitrants ou défaillants; en quelle forme sera prise la mise en vigueur de la lumière jaune? Question essentielle. Une circulaire serait inopérante, car c'est le Code de la Route lui-même qu'il faut modifier en y substituant à nouveau « jaune » à « blanche ».

### Ça en ferait un de plus.

Un inventeur anglais vient de réaliser un moteur auxiliaire. Il cherche un industriel français susceptible de s'y intéresser et d'exploiter ses brevets en France.

### Béquille antivol.



vente de cet appareil.

### Ce siècle a 50 ans.



C'est un beau film documentaire qui retrace les grands événements marquants de ces cinquante dernières années dans tous les domaines essentiels. Les sports automobile et motocycliste n'y sont pas oubliés. Pour l'automobile un passage éclair nous montre une Mercedes et une Auto-Union (n'oublions pas que c'est un film français). Quant à la moto, en 30 secondes il nous montre une hécatombe de coureurs culbutant, rentrant dans les murs ou dans les arbres; on n'en voit pas un seul bien campé sur son racer. Tous se cassent la g... Merci pour la bonne propagande... les profanes qui sortent de là doivent être définitivement convaincus.

### Au Tableau d'Honneur.



Comme suite à votre heureuse initiative de signaler les mécaniciens serviables aux motards en difficulté, je viens ajouter un nom à votre « tableau d'honneur ».

Le dimanche 2 avril, restant en panne par suite d'ennuis dans le circuit électrique de ma machine, j'ai eu recours aux services de M. Méline, mécanicien, 6, avenue Georges-Clemenceau à Neuilly-Plaisance (S.-et-O.). Bien que ce fût un dimanche à midi, ce mécanicien consciencieux consentit sans difficulté à reviser tout le circuit électrique et à recharger la batterie qui était complètement à plat.

Ceci avec la plus grande amabilité et pour un prix très raisonnable.

Je signale donc ce mécanicien obligeant aux motards en difficulté dans cette région.

### Après Paris-Nice.

Si, au cours de cette épreuve, la plus forte participation sidecariste fut celle de l'armée, il n'en convient pas moins de souligner la performance civile du sidecar Motobécane-Impérial de Hordelalay. Ce spécialiste du trois roues termine non seulement sans pénalisation, mais fait dans la Turbie le meilleur temps de sa catégorie.

Si nous signalons ici le fait c'est, sans amoindrir la valeur du pilote, pour ramener un peu l'attention du public sur cet équipage. Le sidecar a depuis longtemps fait ses preuves de stabilité et de robustesse; il semble un peu délaissé depuis la guerre, sans doute par suite du manque de motos de moyenne puissance. N'empêche qu'il demeure le mode de transport pour plusieurs personnes le plus économique qui soit.

Avec son équipage Motobécane-Impérial, Hordelalay a bien fait d'attirer à nouveau l'attention sur le sidecar et a démontré les performances dont il est capable.

### Élégance et distinction.



Puisque nous parlons de cette épreuve, signalons également l'effort qui a été fait par nombre de participants pour affronter le dur parcours avec élégance et se présenter à l'arrivée sur des machines impeccables. Nous avons dit, par ailleurs,

l'excellente impression que firent les scooters; pour ne pas être en reste, bon nombre de concurrents avaient équipé leur monture d'accessoires destinés à en raffiner la présentation. Le sportif Lucarini s'est fait une spécialité de créer sous la marque M.C.A. toute une gamme d'enjoliveurs pour garde-boue, de carter protecteurs de volants et de silencieux de haut luxe.

Ces accessoires ont été fort remarqués entre autres sur les Terrot et Magnat-Debon.

L'élégance ne nuit d'ailleurs pas au rendement puisque Pierre Lucarini, dont la 125 Magnat-Debon était ainsi équipée (charité bien ordonnée commence par soi-même), prit la première place de sa catégorie dans la course de côte.

Silence, propreté, élégance sont les meilleurs agents de propagande en faveur du motocyclisme.

### Les bonnes adresses gastronomiques.



Si vous naviguez dans les environs de Cosne ou Sancerre, vers l'heure du déjeuner, allez atterrir à Savigny-en-Sancerre. « Chez Marguerite » se trouve sur la place de l'Eglise... Cuisine magnifique et prix modique. Mais si vous pouvez prévenir l'hôtesse la veille, vous m'en direz des nouvelles... (Communiqué par un abonné permanent.)

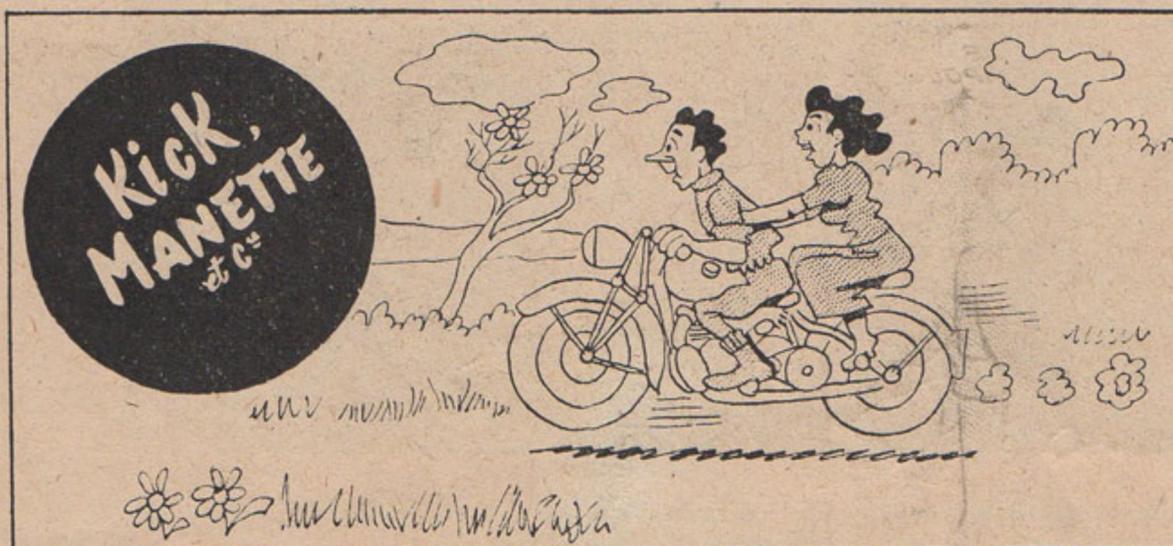
### Marche arrière.



Il arrive qu'un moteur à 2 temps, par suite d'un retour, parte à l'envers et continue ainsi. Un motocycliste britannique a réglé sa Scott 600 cmc. 2 cylindres, 2 temps, de manière à obtenir la marche arrière à volonté. La méthode consiste à faire tourner le moteur au ralenti avec l'avance à l'allumage à son maximum, couper le contact et le remettre lorsque le moteur est sur le point de s'arrêter. Avec son sidecar ce motard a couvert en marche arrière une distance de 15 kilomètres d'une traite sans incident. Il est probable qu'en forçant un peu certains écrous se desserreraient par suite du sens de rotation contraire.

### Le Championnat mondial individuel.

Il peut créer des frictions entre membres d'une même équipe, principalement lorsque le constructeur décide, avant



le départ d'une course, l'ordre (théorique) dans lequel ses coureurs doivent terminer. Le T.T. étant la première épreuve comptant pour le championnat et se disputant contre la montre, ce qui rend les arrangements peu possibles, il pourrait servir de base pour les autres épreuves, disputées en ligne.

Il est probable que sans une chute de Frenk (A.J.S.) au Grand Prix de Suisse 1949, Pagani (Gilera) aurait eu le titre mondial, puisque Graham (A.J.S.) avait gagné cette épreuve alors qu'il devait laisser gagner son camarade d'équipe, et que cela lui permit de battre Pagani au classement final.

#### Une bonne maison.



La maison B.S.A. a offert un diner et une montre en or a chacun de ses 129 employés ayant plus de 35 années de service.

Etaient également présents les 72 employés avec plus de 40 ans de service, les 56 avec plus de 45 ans et les 28 avec plus de 50 ans!

#### Disparition d'un pionnier.

Harry Reed, de Manchester, qui vient de mourir subitement à 75 ans avait fondé la marque Dot qui vient de réapparaître. Il avait gagné le Senior T.T. en 1908 et fut deuxième du Sidecar T.T. en 1924.

#### Les Italiens et la saison sportive 1950.

C'est une invraisemblable multitude de nouveaux modèles qu'ils ont préparés ou améliorés. Certains ne seront peut-être pas prêts pour cette année et d'autres ne courront peut-être pas si les performances et la résistance ne sont pas celles escomptées. La dernière machine en date, la 500 M.V., conçue par l'ingénieur Remor (ex-ingénieur de chez Gilera), aura couru vraisemblablement à San Remo le 24 avril; si l'on songe que ce modèle dont l'étude a été commencée en janvier sera prêt en trois mois, c'est une sorte de record que M.V. et Remor auront battu. Il est possible qu'une période de mise au point soit nécessaire pour en faire une machine capable de gagner un Grand Prix. Le moteur est un 4 cylindres de face, verticalement monté dans le cadre, avec cylindres séparés, deux A.C.T.; transmission par cardan et obligatoirement un renvoi d'angle par pignons à taille Gleason, mais au départ du moteur, au milieu du vilebrequin.

Vitesse maximum : 205-210 km.-h.  
Poids : environ 130 kilos.

Chez Gilera, la fameuse 4 cylindres aura une suspension arrière rappelant celle de la Saturno monocylindre, et l'équipe aura 4 coureurs en solo et Frigerio pilotera un sidecar. La maison a retenu les services de Bandirola, Masetti, Clemencigh, Pagani. Ce qui dément les rumeurs de départ de ce dernier. Gilera ne participera vraisemblablement pas au T.T. Une connaissance approfondie de ce circuit de 62 kilomètres n'étant pas à portée des 4 pilotes italiens qui ne l'ont jamais vu. L'Anglais Foster qui avait été pressenti pour piloter une Gilera restera fidèle à Guzzi, bien que Parilla lui ait offert une 250 pour le Lightweight T.T. Cette Parilla sera construite spécialement robuste pour tenir les quelque 430 kilomètres de la course et le jeune Richard Dale est en pourparlers pour la piloter. Les freins de cette machine sont impressionnants : les garnitures mesurent 35 millimètres de large et les tambours 260 millimètres de diamètre!

La maison Guzzi ne court pas officiellement cette année, mais elle étudie de nouveaux modèles, particulièrement une 4 cylindres conçue par l'ingénieur Gianini qui fut le père de la célèbre Rondine, qui détient le record de l'heure toutes catégories avec une 500. Les modèles étudiés par Guzzi sont expérimentaux et ne survivront que s'ils sont supérieurs aux modèles actuels. C'est la raison pour laquelle la 250 bicylindre est en attente car elle n'offrirait guère d'avantages sur la Gambalunghino.

Une 250 à 4 soupapes, 2 carburateurs et 2 arbres à cames en tête, est à l'essai.

Deux 350 sont sur la sellette, une bicylindre, version améliorée de celle qui fit son apparition l'an dernier pilotée par Bertacchini, et une mono à moteur horizontal avec 4 ressorts en épingle par soupape, disposés en croix.

La 500 bicylindre en V à 120° que pilotera officiellement Lorenzetti a été remaniée. Plus basse de 5 centimètres, nouvelle suspension arrière à gros ressorts courts derrière le moteur, avec amortisseurs hydrauliques incorporés.

L'aspect est encore plus inconventionnel qu'auparavant, car le réservoir, d'une plus grande contenance, est dessiné de manière à ce que pilote et machine ne fassent qu'un, aérodynamiquement.

Le tunnel d'essais aérodynamique que la maison Guzzi construit sera peut-être cause de modifications ultérieures. Lorenzetti et Foster doivent piloter deux de ces machines au Senior T.T., la puissance ayant été augmentée et la suspension améliorée il faudra compter avec eux.

#### Moto-cross de longue haleine.



La célèbre course annuelle américaine, le « Big Bear Run », a lieu sur une distance de 300 kilomètres à travers le désert de Mojave, comportant marécages, sable, rochers.

Sur 209 partants, 160 pilotaient des motos britanniques. 87 terminèrent. Les dix premières machines étaient d'origine anglaise et le vainqueur, sur B.S.A., réalisa plus de 67 km.-h. de moyenne.

#### Les exportations britanniques.

En 1949 l'Angleterre a exporté 65.289 motocyclettes, pour une valeur d'environ 5 milliards 200 millions de francs.

Principaux pays importateurs :  
Australie 25.107, Canada 5.404, U.S.A. 4.267, Suisse 3.541, Argentine 2.921, Indes 2.542. La France vient en 34<sup>e</sup> position avec 150 motos.

#### On nage dans l'huile.

Quelques lecteurs nous écrivent pour nous demander comment il se fait qu'il y a plusieurs prix pour les huiles, tout au moins à l'endroit où ils se servent, alors que le prix a été officiellement uniformisé. On ne peut mieux leur répondre qu'en leur transcrivant ci-dessous le communiqué officiel y relatif :

A partir du 1<sup>er</sup> avril 1950, le prix de vente des huiles de qualité courante pour moteurs sera abaissé de 104 à 95 francs le litre.

A l'avenir ce prix variera en fonction des cours mondiaux.

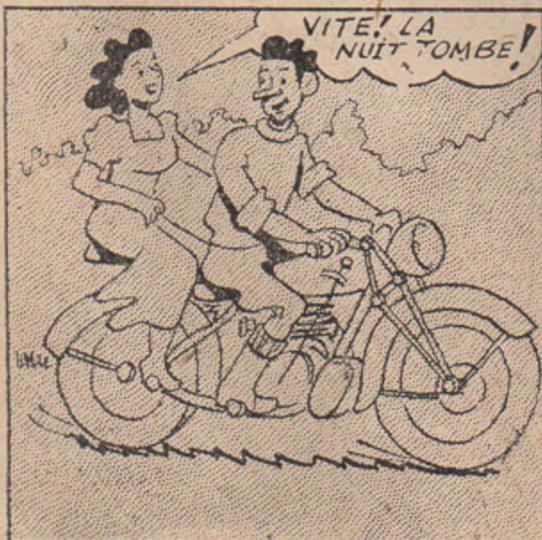
La vente des huiles pour moteurs en bidons plombés de 2 litres sera autorisée à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1950.

Les prix de vente de ces huiles de marque seront libres. Toutefois des mesures seront prises pour que tous les détaillants soient approvisionnés en huiles de bonne qualité courante vendues en vrac au prix de 95 francs le litre.

#### Ceux qui montent les moteurs Villiers.

Sans compter les marques étrangères qui équipent leurs motocyclettes de moteurs Villiers britanniques, il y a 9 maisons anglaises qui utilisent le moteur 98 cmc., 8 qui emploient le 122 cmc. et 8 le 197 cmc. Le petit cyclecar à roue avant motrice Boud Minicar monte le 197 cmc.

Voilà de sérieuses références pour les moteurs construits par cette très vieille firme.



# Comment doit être la MOTO IDÉALE

## de grand tourisme

### — et de sport —

**Q**U'ENTENDONS-NOUS tout d'abord par là ? Je crois pouvoir dire que c'est la moto que l'on conduit essentiellement pour son plaisir et pour les sensations qu'elle vous procure. C'est celle avec laquelle on entreprend de grands voyages vers des pays lointains, celle que l'on mène aussi bien à 120 km.-heure sur une route nationale qu'à 20 km.-heure sur de petits chemins ou à travers des sites pittoresques. Il n'y a qu'une question que nous n'envisagerons pas ici, c'est le prix; nous supposons que cette machine s'adresse à une élite de gens qui rouleraient encore à moto même s'ils pouvaient avoir une Delahaye ou une Talbot pour le même prix. En un mot, nous voulons créer une machine sur deux roues avec le même souci du parfait qu'eurent jadis les ingénieurs de la firme Rolls-Royce en voiture. Quelles sont les conditions essentielles à remplir ? On pourrait suggérer la liste suivante des éléments à posséder :

- 1° Disposer d'une puissance d'au moins 45 CV. réels;
- 2° Une tenue de route en correspondance avec la vitesse possible;
- 3° Des freins également en rapport;
- 4° Une boîte de vitesses à quatre rapports dont la quatrième volontairement choisie un peu trop grande;
- 5° Transmission acatène;
- 6° Le poids le plus réduit possible grâce à l'emploi d'alliages légers;
- 7° Un réservoir de vingt à vingt quatre litres;
- 8° Un démontage aisé des roues en cas de crevaison;
- 9° Une dynamo pouvant débiter jusqu'à 12 ampères;
- 10° Une béquille latérale pouvant servir sur des routes même bombées;
- 11° Un double siège;
- 12° Un confort maximum;
- 13° La possibilité de transporter facilement des bagages.

#### PUISSANCE

Pour ce qui est de la puissance, 45 chevaux peuvent aisément s'obtenir au moyen d'un moteur de 1.000 cmc de cylindrée; on pourrait obtenir même beaucoup plus, mais limitons-nous à cela, car un moteur tournant à son aise dure beaucoup plus longtemps qu'un moteur poussé — et après tout il s'agit d'une moto de tourisme et pas de course. Du reste 45 chevaux pourraient bien satisfaire les plus difficiles — on atteindrait le 175 km.-heure et l'on circulerait aisément toute la journée à 130-140 km.-heure. Les performances seraient donc celles de la Vincent H.R.D. Rapide.

#### TENUE DE ROUTE

Elle devrait être celle d'une moto de course, quitte à sacrifier peut-être un tout petit peu l'agrément aux vitesses réduites. La machine qui se conduit trop bien à 25 km.-heure sur des pavés mouillés vous donnera inévitablement des inquiétudes à plus de 150 km.-heure. Tant que l'on ne trouvera pas le moyen de concilier les deux, il vaut mieux que la machine confère l'impression de sécurité maximum aux vitesses élevées.

#### FREINAGE

Il serait faux de croire qu'en tourisme l'on ne doit jamais freiner comme en course — la seule différence comme en course — la seule différence c'est qu'on ne le fait peut-être pas aussi souvent. Il n'est donc pas nécessaire de ventiler les tambours, mais il est certainement nécessaire de prévoir une large surface de frottement. Les double freins compensés comme les emploie Vincent H.R.D. ne sont peut-être pas indispensables, mais quand même utiles en ce sens qu'ils répartissent la réaction de freinage sur les deux branches de la fourche, laquelle fléchit alors symétriquement, tandis que dans le cas

classique une seule branche porte l'effort entier.

#### LE CONFORT

Quatre éléments essentiels créent ce que nous appelons le confort à motocyclette. Ce sont :

- 1° une bonne suspension;
- 2° un bon siège;
- 3° une bonne position générale sur la machine;
- 4° l'absence de vibrations et de bruits. C'est un facteur essentiel pour celui qui veut couvrir de longues étapes sans se fatiguer.

Pour ce qui est de la suspension, la fourche télescopique de 15 à 16 centimètres de débattement garnie de ressorts à compression variable et d'amortisseurs hydrauliques semble être l'idéal. Le reproche qu'on lui fait d'avoir moins de rigidité latérale qu'une bonne fourche à parallélogramme n'a pas d'importance en solo où de toute façon elle n'est pas soumise à des efforts latéraux. Le poids non suspendu est moindre, le phare et le compteur de vitesse n'encaissent pas tous les chocs et, surtout, l'impression que l'on a sur de mauvaises surfaces est incomparablement meilleure. La moto devra aussi — il va sans dire — être dotée d'une suspension arrière efficace.

Le siège doit être en caoutchouc mousse épais recouvert de cuir, de préférence du type siège double.

La position générale du conducteur doit pouvoir être modifiée à son gré. Les repose-pieds doivent être ajustables, les hauteur de la selle également.

#### A LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION PARFAITE

En ce qui concerne l'absence de vibrations et de bruits, c'est tout un chapitre. Voyons d'abord ces derniers. Ils ont deux origines, les bruits mécaniques et les bruits de l'échappe-

ment. Ce sont surtout les premiers qui dérangent et qui sont les plus difficiles à éliminer; le ronflement de l'échappement d'une quatre cylindres ne dérange personne. Le motocycliste lui-même le considère comme une manifestation de puissance et perdrait une partie des joies du sport s'il devait être totalement absent.

Quant aux vibrations, un moteur vibre à cause des masses en mouvement alternatif non équilibrées et pas à cause des explosions comme certains pourraient le croire. Une cause d'aggravation des vibrations réside dans les résonances qui peuvent se produire dans le cadre, les garde-boue, etc... Les résonances peuvent s'éliminer en choisissant la période propre de vibration de toutes les pièces bien en dehors des fréquences de rotation du moteur. La cause même de la vibration, à savoir le va-et-vient des pistons, ne peut s'éliminer que si l'effort d'inertie d'un piston compense celui de l'autre. C'est le cas du flat-twin mais pas celui du vertical-twin. Ce dernier vibrera toujours et d'autant plus que les pistons seront lourds, c'est-à-dire que la cylindrée sera forte. Le flat-twin est parfaitement équilibré, mais a le désavantage de devenir très large pour une cylindrée de 1.000 cmc. En 500 cmc. on s'en plaignait déjà.

Le bicylindre en V n'est bien équilibré que si le V est à angle droit. Pour tous les angles plus petits, l'équilibrage est partiel pour devenir nul dans le cas extrême où l'angle serait infiniment petit, ce qui nous ramènerait au vertical-twin.

Or, il est difficile de trouver la place pour un tel moteur dans un cadre ordinaire, c'est ce qui fait que la plupart des constructeurs ont réduit l'angle de leur V au détriment de l'équilibrage. Tout au plus pourrait-on

placer le moteur transversalement — et encore risquerait-on de se cogner les genoux contre les têtes de cylindre.

Du reste, le bicylindre n'est pas l'idéal; quiconque a conduit une quatre cylindres en appréciera tous les avantages. Ici, beaucoup de dispositions sont possibles : quatre cylindres en ligne, quatre cylindres en carré avec deux vilebrequins, quatre cylindres opposés, quatre cylindres en étoilé, etc... Il y a trente ans que l'on construisait des quatre cylindres en ligne — une fabrique danoise le fait encore aujourd'hui. Placés d'avant en arrière ils se prêtaient admirablement bien à la transmission acaténe et très mal au refroidissement — le premier cylindre excepté. Lorsqu'il a fallu construire une quatre cylindres pour la course, Gilera préféra placer le moteur transversalement dans le cadre. En 1.000 cmc., cela ferait avec les ailettes de refroidissement une largeur de presque 50 centimètres — moins qu'une flat-twin, mais quand même beaucoup.

Depuis vingt ans, Ariel construit une quatre cylindres en carré renommée à juste titre dans le monde. Quoique de 1.000 cmc., le moteur donne à peine trente chevaux effectifs et il est fort difficile d'en tirer davantage. Cela tient à ce que des soupapes droites ont pris la place des soupapes inclinées, ce qui réduit forcément les sections des passages d'admission et limite le degré de remplissage des cylindres et par conséquent la puissance.

Il serait infiniment compliqué de doter ce moteur de soupapes inclinées et de chambres de combustion hémisphériques — on ne trouverait pas la place pour les commandes dans la culasse — et de toute façon il est douteux que la disposition même du moteur permette de hautes

performances en raison du refroidissement médiocre des cylindres arrière. Pour notre cas nous ne pouvons donc l'envisager.

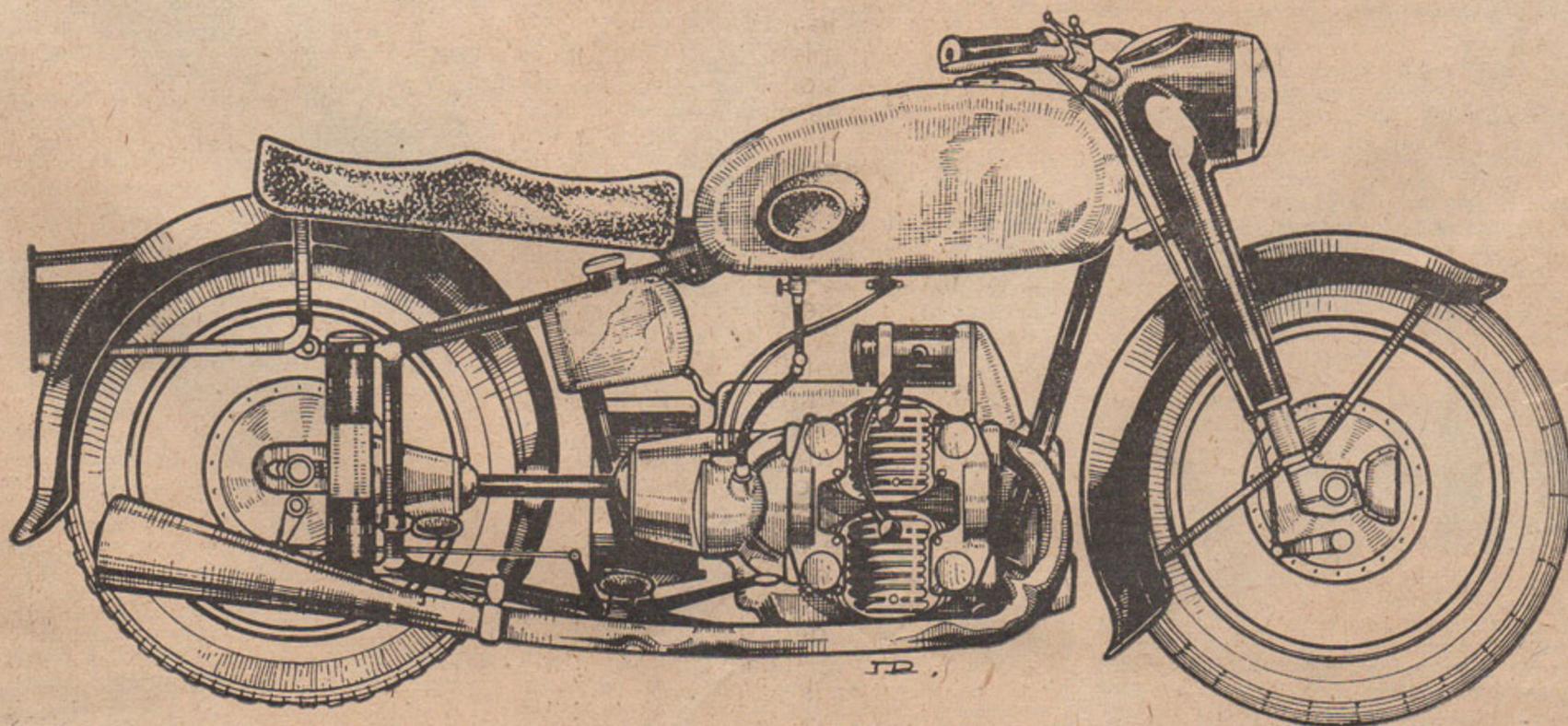
Le « flat-four » n'est pas très aisé à refroidir non plus puisqu'un cylindre cache l'autre de chaque côté, mais, ce qui est pis, il n'y a pas moyen de trouver la place pour le monter dans un cadre de moto sans empiéter sur l'espace des repose-pieds. Les culasses avec leurs soupapes, ressorts et culbuterie sont longues, au moins trois fois le diamètre du cylindre. En placer deux côte à côte prend beaucoup d'espace. Le « flat-four » n'est praticable en ce qui concerne la motocyclette qu'en soupapes latérales tel que l'a réalisé Zündapp en 1938.

### LA SOLUTION PARFAITE

Reste une seule belle solution, celle du double flat-twin superposé, en somme deux moteurs B.M.C. engrenant par pignons et tournant en sens inverse. Les masses en rotation dans chaque sens étant égales, le couple de réaction serait nul par-dessus le marché, ce qui améliorerait notablement la tenue de route et rendrait le danger de chute dû à un grippage du piston beaucoup moindre. Le refroidissement des quatre cylindres serait excellent et uniforme.

L'allumage pourrait être assuré par batterie et bobine du moment où il devient possible de mettre la moto en marche en la poussant en cas de défaillance de la batterie. Sinon, un allumage par deux magnétos commandant chacune un groupe pourrait être envisagé.

La transmission se ferait par arbre à cardan doté d'un amortisseur à blocs de caoutchouc. Le moteur flat-twin n'étant pas homocinétique en soi (il présente deux maxima de vitesse angulaire par tour au moment



des points morts) ledit arbre aurait sa section calculée de façon à présenter une légère possibilité de torsion.

La boîte de vitesses serait à quatre rapports commandés au pied de façon à présenter environ les démultiplications suivantes à la roue arrière :

1 : 3,5 1 : 4,5 1 : 7 1 : 12

Avec un moteur capable d'atteindre 6.000 tours-minute, la moto serait presque aussi rapide en troisième qu'en prise, laquelle jouerait le rôle de l'overdrive sur les voitures américaines. La première a été gardée intentionnellement basse afin de pouvoir servir de vitesse de secours pour le tout-terrain et les parcours accidentés. La puissance serait évidemment amplement suffisante pour faire patiner la roue sur sol sec. Du reste, la nécessité d'avoir des rapports rapprochés se fait d'autant moins sentir que le couple du moteur est grand et qu'il se conserve aux bas régimes. Trois vitesses seraient en principe suffisantes, mais nous croyons que quatre rapports seraient mieux, ne fût-ce que pour pouvoir disposer d'une quatrième surmultipliée. Une grande quatrième confère en outre l'avantage d'une vitesse de croisière élevée entraînant une

usure réduite et procure une économie de marche considérable. En effet, l'on pourrait prévoir que malgré la cylindrée de 1.000 cmc., la machine ne consommerait pas plus qu'une 500 cmc. à vitesses égales.

La transmission s'effectuerait par arbre, ce qui éliminerait les inconvénients d'entretien des chaînes. Le seul désavantage serait la difficulté de changer la démultiplication; il faudrait prévoir plusieurs couples coniques interchangeables. La moto n'étant du reste pas destinée à la compétition, le besoin ne s'en ferait pas tellement sentir.

Les roues seraient à broche et interchangeables; pneus de 19x31/2.

La moto serait équipée d'un double siège large et confortable en caoutchouc mousse permettant au pilote de se coucher aisément à plat pour les pointes de vitesse ou bien de prendre un passager sans lui infliger une torture perpétuelle.

Grâce à un réservoir de vingt-quatre litres, l'autonomie serait de l'ordre de 400 kilomètres à grande vitesse.

La dynamo permettrait un débit de 75 watts, ce qui assurerait assez de courant pour alimenter un phare de route puissant et même un petit phare orientable.

Partout où ce serait possible, l'alliage léger remplacerait la fonte et l'acier. On pourrait prévoir que le poids à vide serait aux environs de 190 kilos, ce qui pour une 1.000 cmc serait peu.

En somme, voilà le rêve de bien des motocyclistes — de ceux du moins qui conduisent pour le plaisir de conduire. Une quatre cylindres dont les performances dépasseraient celles des meilleures machines de circuit et qui aurait en même temps... la douceur de conduite d'une voiture américaine. Les lecteurs se demanderont qui oserait entreprendre la construction de pareille moto à une échelle commerciale et ce qu'elle coûterait? Ils ignorent sans doute que l'Anglais George Brough, en 1938, sortit une moto répondant presque totalement à cette description — elle fut exposée au Salon de Londres à l'époque — mais resta à l'état de prototype à cause de la guerre.

Souhaitons qu'une grande usine aux moyens illimités se mette en branle et construise aujourd'hui quelque chose de semblable au prix d'une petite voiture. Il y aurait certainement des acheteurs nombreux à travers le monde.

Marianne WEBER.

## Si nous parlions d'autres choses

Juste en face de chez moi, il y a un cinéma. De mes fenêtres, je puis voir le programme affiché. Je n'ai que la rue à traverser, ce qui, avouez-le, présente pas mal d'avantages.

L'autre jour, le film me tentait. J'en avais entendu dire beaucoup de bien, et m'appêtais à passer une excellente soirée.



Après avoir pris mon billet, échangé de la menue monnaie contre le gracieux sourire de l'ouvreuse, je m'assis avec un soupir d'aise. Enfin, j'allais voir « Au Grand Balcon ».

Mais, hélas, les cinémas parisiens sont hantés par une faune que les zoologistes

n'hésiteraient pas à classer dans la catégorie des nuisibles.

Cette faune est multiple, renferme une variété infinie d'ordres, de sous-ordres, avec variantes, plumages et cris les plus divers.

Et ce fameux soir où j'avais la ferme intention de goûter de pures joies artistiques, je suis tombé dans une arche maudite, emplie uniquement de représentants des deux sexes, d'êtres acharnés à détruire le fragile et éphémère bonheur de l'honnête et inoffensif spectateur moyen.



J'étais à peine assis, venais juste de réussir à croiser mes jambes sans défoncer le fauteuil devant moi, quand une femme vint s'installer deux rangs plus loin, exactement à la distance qu'il fallait entre l'écran et moi, de façon à ce que la plume de faisan agrémentée d'aigrette qui ornait son chapeau me cachât les trois cinquièmes de l'écran.

Je patientais durant les actualités. Ne voir que les 3/5 des bagarres entre députés, ou 2/5 seulement de la figure de l'assassin à la mode, n'offre pas grand inconvénient. Mais, ensuite, il y avait le film. Et alors, là, cette maudite plume devenait par trop encombrante! Après quelques exer-

cices d'assouplissement des vertèbres cervicales, exercices fatigants et non couronnés de succès, je me décidais enfin à agir. Me levant, de ma voix la plus suave, mais aussi la plus persuasive, je priais la dite dame de bien vouloir poser sa plume sur ses genoux, ou en tout autre endroit hors de ma vue. La dame se retourna me lança un regard haineux, et... changea de place, ce qui eut pour effet de provoquer un exode général dans les rangs situés derrière elle.

Mais comme j'avais maintenant la vue libre, je l'oubliais, et me consacrais au film qui venait juste de commencer.

C'est alors que les caramels entrèrent en action. Oh, pas tout seuls, évidemment! Pendant l'entracte, une ouvreuse vendait des friandises variées, et la spectatrice qui se trouvait derrière moi s'était laissé tenter par des caramels enrobés de papier genre cellophane; et que faire, me direz-vous, lorsqu'on a des caramels dans sa main, sinon les désenvelopper le plus bruyamment possible, les manger sans interruption et sans tenir compte des soupirs excédés de ses voisins les plus immédiats.

Ça n'a l'air de rien, mais le tout petit bruit d'un papier défroissé, minime en importance, arrive dans un cinéma à couvrir le vrombissement d'un avion en chute libre, le soupir d'une star en extase, ou la rafale de mitrailleuse du gangster sympathique qui sera racheté à la fin du film par l'amour pur et sincère de la jeune fille qui... etc... (voir scénarii habituels)...



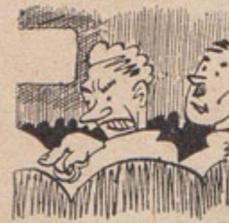
Si bien qu'au quatorzième caramel exactement, je me retournais vers l'infatigable mastiqueuse et lui demandais d'un ton rogue s'il lui restait beaucoup de bonbons. Un silence profond me répondit, qui continua à régner jusqu'à la fin de la projection du film.

Et de deux! Ouf!

Au bout de quelques minutes de tranquillité, un jet de lampe électrique m'avertit d'une invasion de retardataires.

Ils étaient deux, du sexe masculin, d'un âge bête, et avaient une propension marquée pour écraser les pieds des gens qu'ils dérangent. ce, bien entendu, sans s'excuser comme il se devrait.

Ces deux grands benêts faisaient eux aussi partie de cette catégorie d'individus qui se figurent qu'ils sont tout seuls au cinéma et que, sous prétexte qu'ils ont payé leurs places, la salle toute entière leur appartient.



Les deux miens, donc, s'installèrent confortablement, échangeant quelques banalités sur la température de la salle, se confirmèrent le titre du film, puis esquissèrent une rapide biographie des principaux acteurs, metteurs en scène, photographes, dialoguistes et assistants, se firent mutuellement part des différentes critiques qu'ils avaient préalablement lues, en les appuyant de leurs commentaires personnels.

Ayant enfin épuisé tous ces sujets de conversation, ils essayèrent de savoir où ils en étaient du déroulement de l'action, s'expliquant l'un à l'autre ce qui avait dû se passer avant leur arrivée, ricanant aux passages émouvants qu'ils trouvaient pompiers parce qu'ils n'y comprenaient rien, bref, donnant à tous leurs infortunés voisins des envies folles de les étrangler séance tenante.

A la fin, n'y tenant plus, je me penchais vers eux et les informais de l'air aimable que mes amis connaissent bien que, puisqu'ils avaient l'intention de troubler la projection du film, je me ferais un plaisir de les aider dans cette entreprise en leur flanquant à chacun mon poing sur la figure. Un ou deux « Bravo! » jaillit de l'ombre voisine firent réfléchir ces deux em...poisonneurs, et je pus enfin passer une bonne soirée tranquille, en trouvant au cinéma ce qu'on y cherche : deux heures de spectacle, d'oubli des tracas, des ennuis et de l'imbécillité humaine.

MARC.

## LE D. 45 MOTOBÉCANE

Il ne s'agit pas de mettre une nouvelle fois en parallèle moteurs 2 et 4 temps, ni de donner toutes assurances à ceux qu'inquiètent soupapes et distribution dans un moteur de petite cylindrée.

Si la sortie du premier 100 cmc. Motobécane à soupapes latérales a surpris il y a plus de 12 ans, la chose a été jugée depuis. Plus de 50.000 moteurs en latérales ou culbuteurs sont sortis depuis pour cette seule marque, auxquels des confrères tout aussi endurants sont venus se joindre depuis.

Le 100 cmc. Motobécane a été transformé en 125 cmc. lors de l'avènement de cette cylindrée dans la classe des vélomoteurs.

D'autres modifications et améliorations ont été successivement apportées sur les séries successives. En tout cas ce moteur est parfaitement au point; il est souple, sûr, économique et d'une propreté absolue.

La dernière transformation n'intéresse donc pas le moteur, mais le cadre qui emprunte au 125 cmc. à culbuteurs sa fourche télescopique et sa suspension arrière, le classant ainsi parmi les machines bénéficiant des solutions les plus modernes.

Ainsi amateurs de soupapes latérales et partisans des culbuteurs se trouvent à égalité pour le confort et l'agrément de conduite.

Nous donnerons donc à ce sujet le même satisfecit pour le D. 45 que nous avons décerné antérieurement au Mobyclub.

Nous roulons actuellement avec une machine de service des ateliers de Pantin; c'est une utilisation sans histoire.

Nous aurions aimé toutefois que, quitte à transformer ainsi le cadre pour le bien-être du conducteur, les dessinateurs aient poussé un peu plus loin et reporté du même coup, à l'avant du pied, la pédale de frein demeurée derrière le talon; il y a également un tout petit quelque chose à voir pour le passage du kick... et du pied, au moment du lancement; on a tendance à buter contre le repose-pieds.

Inconvénients bénins puisque les dizaine de milliers de motocyclistes possédant les modèles antérieurs n'ont pas élevé de véhémentes protestations et s'en tirent bien pour le départ et pour le freinage.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler les performances du D. 45 avec ses principaux réglages.



Max End présente à P. Ladevèze le D. 45 à fourche télescopique et équipement électrique complet.

### Réglage de la distribution :

A O A, 36° ou 6,9 avant P.M.H.  
R F A, 46° ou 7,4 après P.M.B.  
A O E, 67° ou 15 avant P.M.B.  
R T E, 27° ou 4 après P.M.H.

### Réglage carburateurs :

Amac 903064 sans aiguille, Gicleur 55, cheminée 65.  
Gurtner R.N. 17, gicleur 30, volet 7.

Ainsi amateurs de soupapes latérales

Le D. 45 peut soutenir une vitesse de croisière de 65 à l'heure et atteindre une vitesse plafond supérieure à

70 km. Sa consommation moyenne est de 2 litres  $\frac{1}{4}$  d'essence aux 100 km.; et  $\frac{1}{4}$  de litre d'huile aux 1.000 kms; le carter moteur formant réservoir d'huile a une capacité de 1 litre d'huile sur le dernier modèle.

Mécanique extrêmement sûre et robuste, moteur tirant en force, le D. 45 convient également pour le duo. Ce sont les clients eux-mêmes qui font éloge de ce moteur; certaines relations de voyages publiées ici apportent à cette marque un témoignage indiscutable d'absolue satisfaction.



## ASSURANCES

Nous recevons de M. Bunel, à Bagnex, une lettre très intéressante dont nous vous communiquons quelques passages :

« Je m'associe pleinement avec M. Grisot pour la campagne qu'il veut entreprendre en faveur de l'assurance *sans surprimes* d'une moto avec tansad et garantie de la personne transportée. Ce n'est pas assez.

Ce qu'il faut, c'est faire une campagne vigoureuse en faveur de la moto et du sidecar. Toutes les associations motocyclistes devraient s'insurger contre l'état d'esprit qui tend à considérer tout motocycliste comme un candidat au suicide, et convaincre le Groupement des Compagnies d'Assurances que l'usage courant de la moto et du sidecar n'a rien à voir avec les courses de vitesse, et qu'un sidecar qui est stable n'est pas plus dangereux qu'une auto.

Il faudrait aussi que le Groupement des Compagnies d'Assurances révise les tarifs anormaux appliqués aux motos et aux sidecars qui paient plus cher qu'une auto, pour la même garantie.

Ainsi, une 4 CV: Renault paie 9.300 avec garantie des tiers transportés et une moto-solo avec tansad paie 17.400 avec garantie des tiers transportés.

Voilà donc la belle réclamation que les Compagnies d'Assurances font au regard de la moto, considérée comme un sport

dangereux, alors que c'est un merveilleux instrument de tourisme, beaucoup plus maniable qu'une auto.

Réportez-vous au n° 28 de novembre 1949 de *Motocycles*, rubrique « Echos », il est fait mention que les postes de secours ont enregistré dans une année le pourcentage suivant d'accidents :

Cyclistes.....	39,6 %
Autos .....	36,8 %
Motos .....	8,6 %

Malgré ces statistiques, la différence entre les tarifs moto et auto est vraiment stupéfiante.

Le jour où vous aurez réussi à réhabiliter la moto sidecar auprès des Compagnies d'Assurances, vous aurez fait un grand pas pour la défense de cette corporation si intéressante des motoristes et constructeurs. »

Merci M. Bunel de vos judicieuses remarques et souhaitons que les Directeurs

des Compagnies d'Assurances en fassent leur profit, car ils ne peuvent concevoir le plaisir que l'on éprouve à rouler au grand air ou sur deux roues, étant donné qu'ils quittent leurs confortables bureaux pour pénétrer dans une non moins confortable voiture automobile.

Ce qu'ils semblent ignorer, pour la tarification de l'Assurance des motos, c'est le fait que :

- 1° La visibilité en moto est totale.
- 2° La maniabilité d'une moto n'est pas comparable à celle d'une voiture.
- 3° L'encombrement est extrêmement réduit.
- 4° La mentalité du motocycliste est supérieure à celle de l'automobiliste qui, enfermé dans sa carapace de tôle et porté par 4 roues, se croit tout permis et même d'ajouter, lors d'un accident, « l'Assurance paiera », tandis que le motocycliste

sait qu'en pareil cas il risque de payer de sa personne.

Messieurs les Directeurs des Compagnies d'Assurances et du Groupement Technique, inspirez-vous de ces remarques pour sortir vos tarifs motocyclistes de la routine dans laquelle vous les avez toujours plongés.

Vous ne devez pas, dans la prochaine augmentation des tarifs automobiles, appliquer la même mesure pour les motocyclistes qui ne sont pas responsables de la statistique déficitaire de l'automobile et en supporter les conséquences, bien au contraire, car si vous estimez devoir poursuivre cette profonde erreur, vous ne serez pas surpris des réactions qui ne manqueront pas de se produire.

Nous demandons aux clubs et à nos lecteurs de s'associer à notre campagne de défense des Motocyclistes en nous écrivant dans ce sens.

A. GRISOT.

## BRAVO LES SCOOTERS !

**N**OS trois premiers constructeurs de scooters : A.G.F., Bernardet et Vallée, se seraient entendus pour frapper un grand coup et démarrer une offensive générale qu'ils n'auraient pas mieux réussi.

Comme quoi la loyale rivalité sportive, ou mieux l'émulation, sont pour l'intérêt commun la meilleure des choses.

L'ouverture de la saison a été pour eux l'occasion d'imposer leur formule à l'attention générale. Ils ont réussi la démonstration, Bernardet et Vallée en épreuve de tourisme, A.G.F. en course de vitesse.

En moins d'une semaine voilà le scooter français en possession de ses lettres de crédit.

Trois Bernardet et trois Vallée ont affronté aux côtés des motos un Paris-Nice d'un millier de kilomètres d'une seule étape.

Le risque était gros; dans un début, il n'y a pas une faute à commettre. La moindre défaillance de l'un des six scooters eût compromis, dans l'esprit public, le succès des cinq autres, car on est beaucoup plus porté à la critique qu'aux compliments, tout au moins pour nos œuvres nationales, alors qu'on est plein d'indulgence pour les autres.

Or, malgré quelques sourires railleurs et quelque scepticisme au départ, nos six scooters ont effectué les 1.000 kilomètres dans les temps prescrits. Sans la moindre pénalisation, machines et pilotes arrivant sur la Côte d'Azur dans un état de fraîcheur fort remarqué, même et surtout de certains de leurs concurrents.

Voici donc le scooter français définitivement reconnu comme bien

approprié au grand tourisme même si sa moyenne doit subir les rigueurs des horaires et des contrôles.

Pour ceux qui voyaient le scooter comme véhicule pour vieilles dames, pères tranquilles et autres gens de tout repos, voici une fière et décisive réponse.

Restait à savoir comment cet engin se comporterait dans une course de vitesse contre ses sœurs les motos depuis longtemps préparées et adaptées aux circuits!!!

Bien sûr, on n'a pas oublié les retentissants records des italiens, mais l'adaptation de leur cadre à la course les écarte tellement des modèles de série que, si la preuve est faite de leur puissance, tous les aménagements du cadre, les apparentant à la moto, laissent planer un doute sur la stabilité aux grandes allures du modèle client.

C'est M. Faizant, notre jeune doyen du scooter, si l'on peut ainsi s'exprimer, qui a osé, à son tour.

Les éliminatoires du Bol d'Or : trois heures de vitesse pure sur le routier de Montlhéry ne lui ont pas fait peur. Il ne cherchait certainement pas à surclasser les motos, mais à démontrer qu'un scooter pouvait, au milieu d'elles, faire figure honorable.

Or, sensation, aux mains d'un amateur, il termine bon premier avec deux minutes d'avance sur le deuxième, 10 minutes sur le troisième, battant, super-luxe, le vainqueur de la catégorie 175 cmc.

On n'en espérait pas tant... Les mêmes sourires ironiques et les mêmes conseils de prudence avaient, comme pour Bernardet et Vallée, accueilli la machine sur la ligne

de départ; mais le scepticisme fit bientôt place à l'étonnement puis à une chaleureuse et spontanée ovation quand la victoire fut acquise... Coup d'essai, coup de maître.

Le mauvais temps a-t-il favorisé le scooter au détriment des motos? Ce serait un piètre argument que d'évoquer une semblable excuse... la pluie, le vent et la grêle étaient de même pour tout le monde.

Admettons que le pilote ait été adroit; nous tairons son nom véritable car il nous touche de trop près pour que nous révélions son identité... les photos seront sans doute moins discrètes que nous... devinette pour nos lecteurs! Toujours est-il que pour tenir trois heures, dans ces déplorables conditions atmosphériques, une moyenne de plus de 78 avec quelques tours au-dessus de 80, ce qui nécessite une vitesse en pointe de 110, il fallait une machine d'une indiscutable stabilité. Les spectateurs l'ont d'ailleurs bien constaté « de visu ». De là à prévoir le scooter comme un futur gagnant du T.T. il y a de la marge; telle n'est d'ailleurs pas, pensons-nous, son ambition.

Les partisans du scooter ne sont pas, dans l'ensemble, des amateurs de hautes vitesses, mais il n'était pas mauvais de leur démontrer que le véhicule de leurs rêves a été éprouvé comme stabilité et sécurité bien au delà de ce qu'ils désirent.

D'autres jeunes marques n'ont pas encore eu l'occasion de se manifester en public; souhaitons qu'elles en aient bientôt l'occasion. En venant grossir les rangs des productions françaises de qualité, elles n'échapperont pas à notre plus scrupuleuse attention.



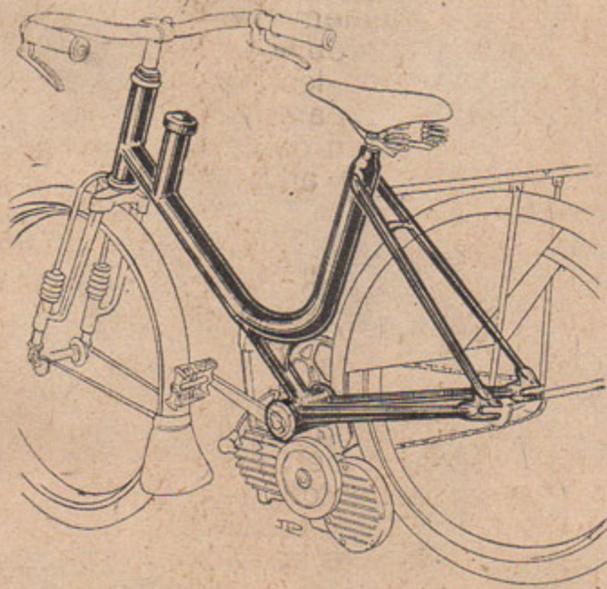
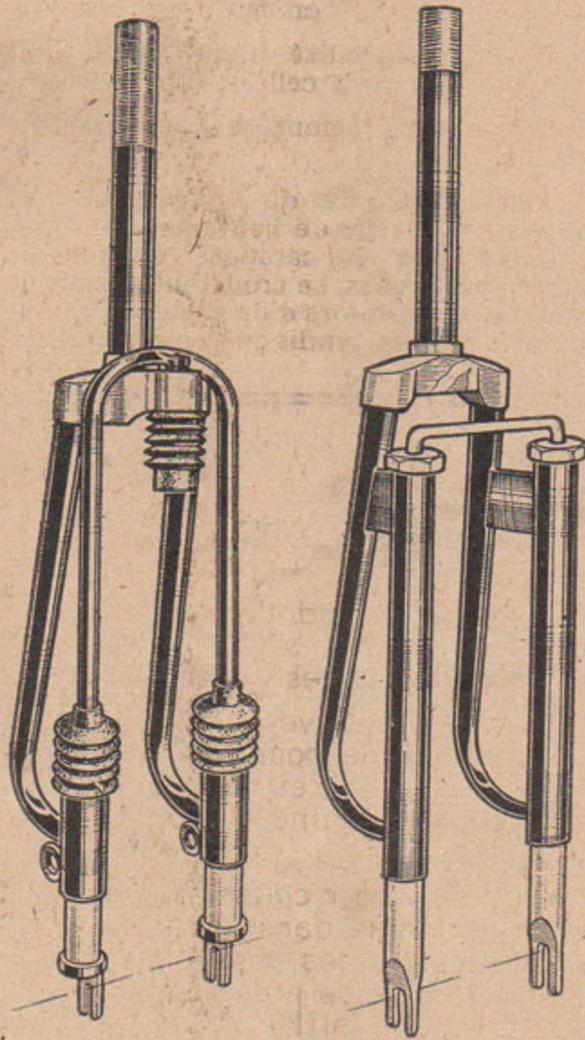
## EN HOLLANDE

Le cyclomoteur, qui jouit d'une certaine vogue en Hollande, éveille l'esprit inventif de certains chercheurs et inventeurs. On ne pourrait imaginer ce qu'un minuscule moteur accouplé à un cadre peut susciter de nouveautés.

C'est ainsi que la marque Jan Jonker équipe ses cyclomoteurs d'une curieuse fourche élastique et que, en retournant la fourche avant la maison N.J.D. Van Wouw en réalise une autre qui n'est pas banale non plus.

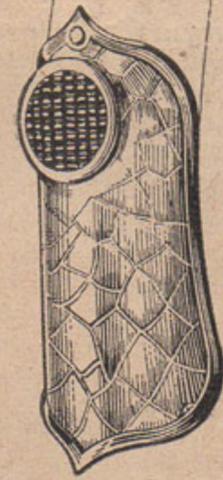
On pourrait croire d'autre part que le même Jan Jonker s'est inspiré de très près du cadre de notre Velo-solex, mais un examen plus attentif nous fait voir que le tube cintré en col de cygne sert en même temps de réservoir.

Partout on cherche et souvent on réalise avec bonheur. Et le moteur auxiliaire qui, aux dires de certains, devait mourir jeune est en train de s'imposer partout.

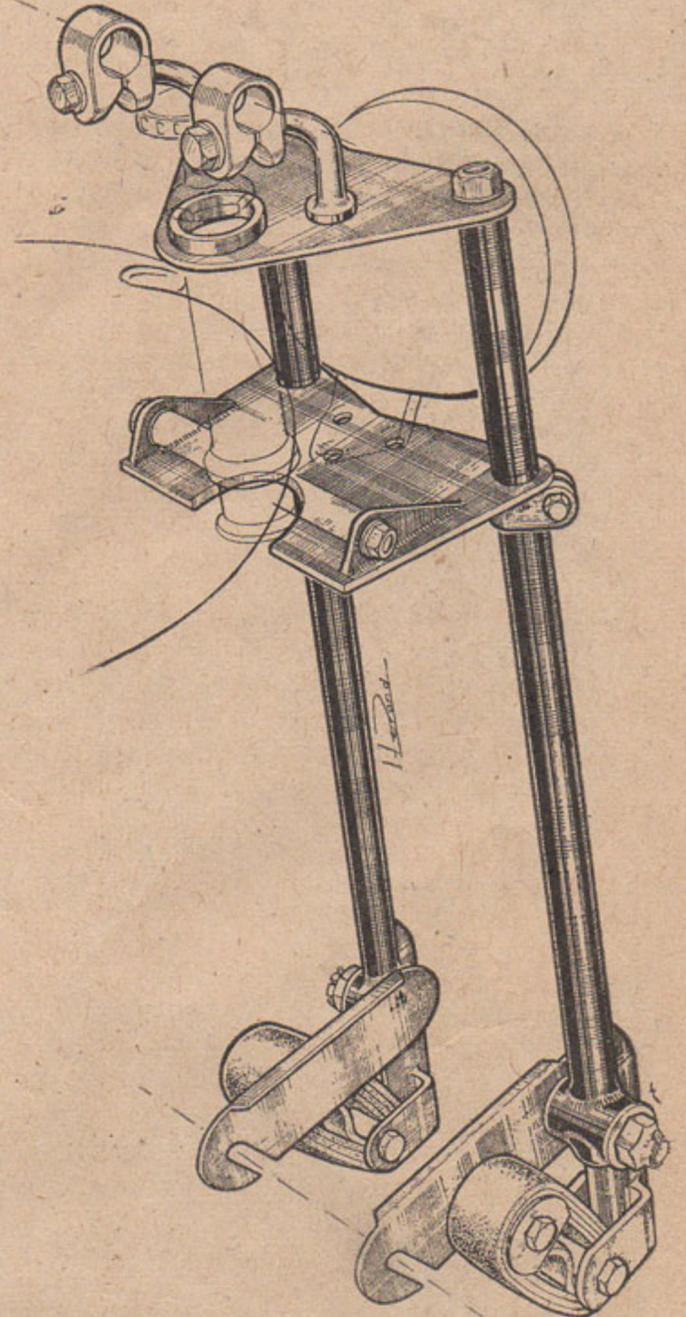


## UN CATADIOPTRE BIEN CONÇU

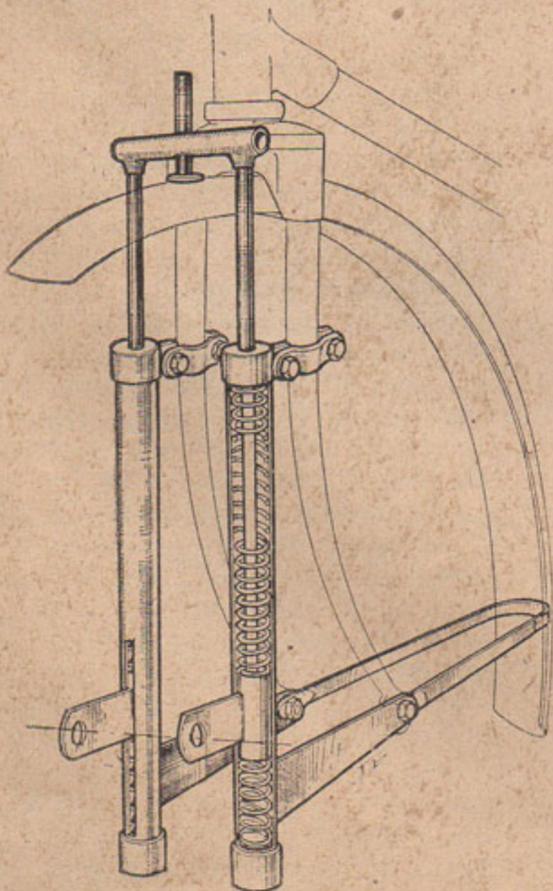
On se familiarisera difficilement avec ce nom barbare qui désigne le cabochon rouge obligatoire, mais à peu près introuvable, qui doit se trouver à l'arrière de tous véhicules.



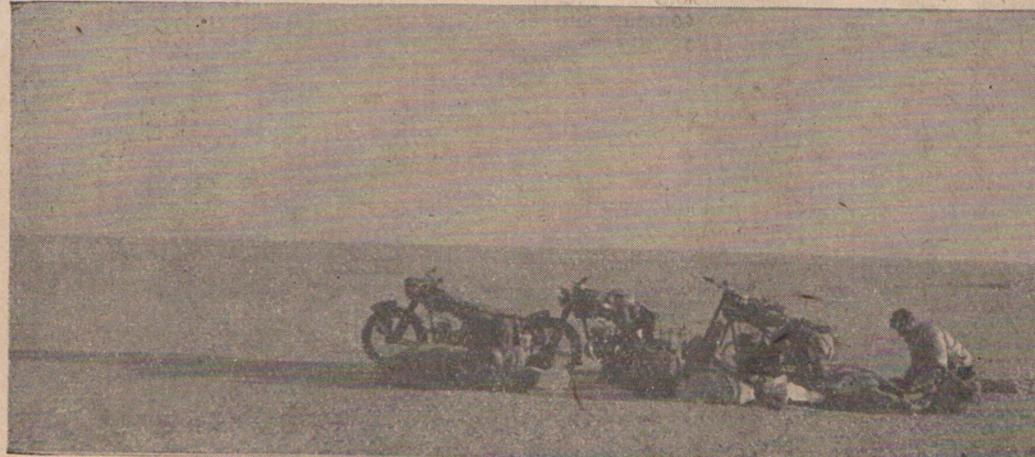
Pour les cyclomoteurs, M. Lucarini a réalisé un enjoliveur de garde-boue dans lequel est incrusté le cabochon du modèle agréé. Cet accessoire donne de l'élégance à la machine, renforce le garde-boue et répond aux dernières prescriptions sur la circulation.



Fourche à roue tirée, suspension Neiman, réalisée par M. Guilly.



TROIS ÉTUDIANTS SUR  
**GNOME-RHONE 125 cm<sup>3</sup>**  
 EN ROUTE VERS



A gauche : Notre bivouac de chaque soir dans le désert de Syrie. — A droite : Au passage de la frontière, Henri se retourne à l'appel d'un soldat. Est-ce le chargement qui en est cause ?

**EGYPTE - LIBAN - SYRIE  
 TRANSJORDANIE**

QUATRIÈME et dernière journée au Caire. Bords du Nil; felouques aux grandes voiles inclinées; Pyramides, décevantes par l'atmosphère qui les entoure, mais si pures par leurs lignes de totale perfection; richesse d'Héliopolis; pittoresque des vieux quartiers; tout cela est déjà dans notre souvenir.

Une mauvaise nouvelle cependant : la frontière égypto-palestinienne est fermée à la suite des événements militaires et, pour nous rendre à Jérusalem, nous devons d'abord aller par bateau au Liban et redescendre ensuite par le désert de Syrie et la Transjordanie. Il faut parcourir, en sens inverse, la longue route du désert pour trouver à Alexandrie un passage vers Beyrouth.

Le vendredi 23 septembre, l'«Adana» touche la capitale du Liban. Il ne s'agit pas de s'attarder et, après une

rapide visite, les premiers lacets de la route de Damas s'offrent sous nos roues. Les pentes des monts du Liban et de l'anti-Liban, sont fort raides, mais quel plaisir de retrouver, en altitude, de la verdure et une fraîcheur oubliées depuis la France.

Damas élève ses mosquées en bordure du désert de Syrie, à travers lequel deux jours de route nous conduisent à Amman, capitale de la Transjordanie.

Charmant accueil à la Légation de France. Aller et retour rapides à Jérusalem où, sous la conduite d'un très sympathique Père Blanc, nous visitons les lieux saints. La ville est divisée en deux parties par des fils de fer barbelé, que surveillent de chaque côté les soldats arabes et israéliens. La guerre n'est pas totalement terminée et, durant tout notre séjour en pays arabe, nous devons nous méfier du fanatisme qui sévit à la suite de ces luttes et qui s'exerce indifféremment contre tout étranger.

**AMMANE - BAGDAD**

Mille kilomètres de désert, avec seulement trois postes de pompage du pipe-line de Haïffa. Pas un arbre, pas une goutte d'eau; la pierre, le sable, la terre sèche et le vent. Pour la première fois, un léger incident à l'une des machines : nous devons changer la bobine d'un volant magnétique.

Au quatrième soir, nous roulons de nuit profitant de la fraîcheur. Sur cet immense plateau la vue porte à des dizaines de kilomètres, et pendant longtemps nous voyons de loin deux phares venir vers nous; Henri et Pierre roulent l'un derrière l'autre. Au moment du croisement le camion ne met pas en « code », Henri, ébloui, freine brusquement; Pierre, ébloui à son tour, l'aperçoit trop tard et à 60 à l'heure l'aborde par le côté.

Henri et sa machine se retrouvent simplement couchés sur le bord de la route, mais Pierre, ayant littéralement arraché un porte-bagages, s'est écrasé 10 mètres plus loin et nous le relevons presque évanoui. Les motos sont garées à 10 mètres de la route et le camp monté très rapidement. Pansements, sulfamides; sur le moment, aucun membre ne paraît fracturé. Pour les motos, à part un porte-bagages absolument en petits morceaux, tout est en place. La fourche télescopique elle-même n'est pas faussée. Le matériel est vraiment solide.

Le lendemain matin il faut porter Pierre sur sa moto, il ne peut faire le

moindre pas, lui mettre le moteur en marche, et il roulera ainsi sans arrêt jusqu'à Bagdad (250 kilomètres).

Huit jours d'arrêt dans cette poussiéreuse petite ville qui ne mérite aucunement sa réputation. Grâce à un sympathique couple de professeurs français, Pierre sera bien soigné et, la semaine suivante, bien que se sentant encore très faible des jambes, il est le premier à demander que nous reprenions la route.

**IRAN**

Dès la frontière iranienne la route, très plate depuis Damas, attaque directement la montagne par de rudes pentes. Il faut faire parfois 20 kilomètres de côte en première et même, les machines étant à la limite des possibilités pour cette cylindrée, descendre et courir à côté en les maintenant à plein gaz, à moitié débrayées... La machine de Pierre a été délestée car les jambes de notre camarade ne lui permettaient pas ce genre de sport.

Vu au passage : Kermansha, Hamadan, Quazvin. Le type des populations a bien changé depuis la Transjordanie; les paysans ont l'air de descendre en droite ligne de l'Europe centrale, avec leurs casquette, veston et pantalon.

Le dimanche 16 octobre au soir trouve notre équipe à Téhéran. Comme dans chaque capitale, ce sont les habituelles difficultés administratives: change, passeports, etc..., qu'il faut

régler en quelques jours. Des personnalités, aussi compréhensives que sportives, telles que nos attachés militaire et culturel sont d'une aide puissante à cette occasion. Le premier me donne un topo complet sur les routes que nous allons trouver jusqu'aux Indes. J'y relève la phrase suivante : « Sur la route Meched-Kaboul (Afghanistan), vitesse réalisable pour une très forte voiture : 25 kilomètres à l'heure (sic). » Voilà qui est encourageant...

Pierre marche toujours difficilement et nous sommes inquiets de cette convalescence qui se prolonge.

Devant les difficultés qui s'annoncent, nous examinons sérieusement nos mécaniques. Les pneus sont neufs depuis Beyrouth et ne portent pas encore de traces de fatigue. Les segments sont changés, uniquement par précaution, ainsi que les câbles de frein et de débrayage. Notre montagne de bagages, à nouveau solidement arrimée à l'arrière, le 24 octobre nos vélomoteurs abordent la route conduisant à Meched, 950 kilomètres plus à l'est.

Route est un bien grand mot pour un tel chemin! Finie l'asphalte qui, même en mauvais état, donne une base solide. Ici, suivant la nature de

de magnifiques jaillissements d'eau... D'ailleurs, elles commencent à être sérieusement « culottées ».

Quatre villages principaux, au cours de ces centaines de kilomètres, coupent la monotonie d'un plateau désolé. Les « Gouverneurs » nous y reçoivent à chaque étape, et nous prenons l'habitude des ovations que nous adressent les sportifs de la région et les enfants des écoles.

**MECHED**

La ville sainte des musulmans chiïtes. C'est la période des fêtes religieuses et de longues processions d'hommes parcourent les rues, chacun se frappant le dos avec des chaînes jusqu'à ce que le sang jaillisse. C'est déjà l'Orient. Nous retrouverons ce fanatisme aux Indes, à Bénarès.

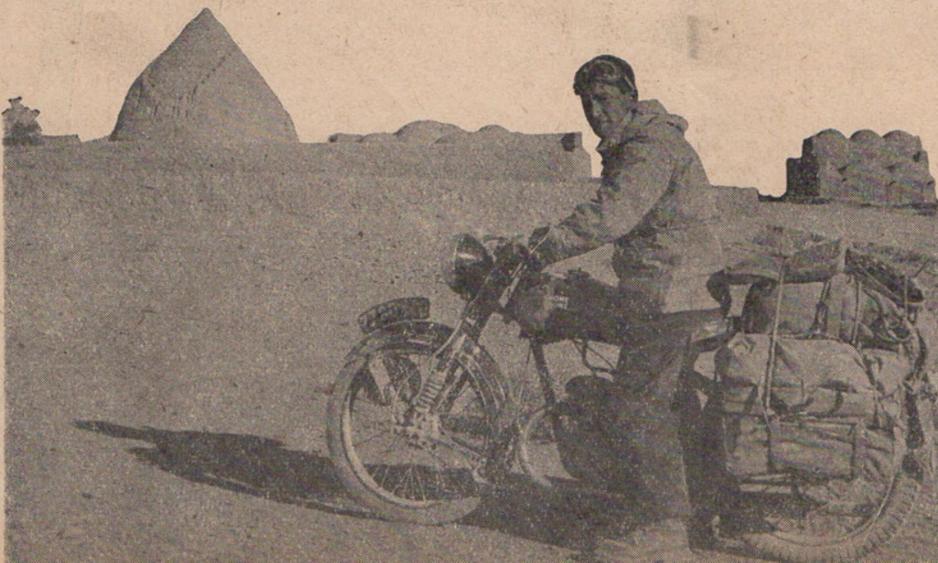
L'état de Pierre s'est brusquement aggravé. Nous restons huit jours à Meched et il reçoit les soins assidus du docteur Boutarot, seul médecin français de l'endroit; il lui conseille de rentrer à Paris au plus vite mais, ayant déjà fait tant de chemin, Pierre veut continuer. Il reste encore plus de 2.000 kilomètres de très mauvaise route jusqu'à la frontière de l'Inde, à travers l'Afghanistan.



En Iran, les bœufs sont peu habitués à croiser des concurrents motorisés.

Nous avons relaté, dans notre numéro d'octobre 1949, les incidents sur la première partie de parcours entre Paris et Le Caire. Voici la suite des aventures qui devaient amener nos trois compagnons au terme de leur randonnée après cinq mois de voyage.

Dans les environs de Meched en Iran, il est plus facile de rouler « dans la nature » que sur la route trop sablonneuse.





*Les Minarets en mosaïque d'Hérat, en Afghanistan.*

## AFGHANISTAN

Le 9 novembre, nous entrons dans ce pays. Cinq heures de lutte pour franchir 25 kilomètres de sable entre les deux postes frontière!

Maintenant c'est la route afghane. Les petits ruisseaux qu'il fallait passer à gué sont à présent des rivières... La plupart des ponts sont détruits. Dans les premiers jours, nous nous engageons sur l'un d'eux — arrêt de justesse; il est effondré au milieu, la rivière coule quelques mètres plus bas!!!

Nous avons tellement pris l'habitude de descendre droit vers l'eau, qu'un jour, en relevant la tête nous apercevons un pont négligé qui par hasard était entier...

Pour le reste, c'est un pays resté intact depuis deux mille ans, plein de sauvage grandeur et, plus qu'en aucune autre région, je suis touché par les harmonies graves qui naissent de ces solitudes.

Hérat, Férat, Kandahar, villages pittoresques où le Gouvernement concentre ses efforts de modernisation qui se sentiront rapidement partout. Le 18 novembre, nous sommes à

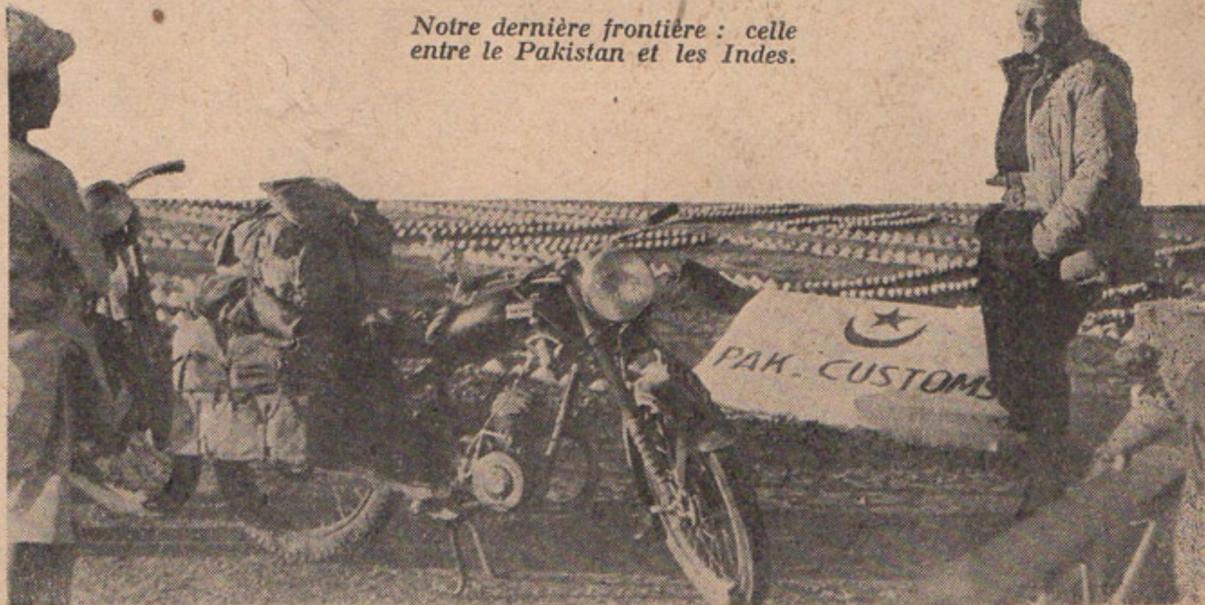
Kaboul. Pierre, qui a beaucoup souffert et fait un terrible effort pour poursuivre depuis Meched, doit prendre ici l'avion pour Paris, sur l'ordre formel de plusieurs médecins français. Tristement, nous regardons l'avion qui l'emporte si loin, à Paris.

Nous restons ici huit jours, gâtés par l'importante colonie française. Le Gouvernement Afghan met à notre disposition un hôtel particulier aux portes de Kaboul. Tout le monde ici est très francophile. Un jeune architecte français, Marcel Despierre, accepte de nous accompagner à Delhi, sur la moto de Pierre.

A la sortie de Kaboul, un col d'environ 3.000 mètres d'altitude! Nos braves petites G.R. sont aujourd'hui alimentées avec de l'essence à cent d'octane pour améliorer la carbura-

Ce ne sera plus qu'une promenade, où nous visiterons successivement, Peshawar, au frais gazon très anglais, Rawalpindi, non loin du pont d'Attok sur l'Indus, au loin la chaîne enneigée de l'Himalaya, Lahore; puis c'est l'entrée aux Indes à Amritsar qui abrite le temple d'or des Sikhs. Tout le reste des vieilles merveilles indiennes et aussi les multiples faces de cette foule à nulle autre pareille...

Notre camarade Marcel, que nous devons rassurer dans le Kyber sur l'issue de l'aventure, peut ouvrir paisiblement des yeux émerveillés. 800 kilomètres seulement pour être à New-Delhi. Nos 125 cmc. sont bien bosselées par mille dérapages dans le sable ou les pierres, cependant elles feront encore cela!!!



*Notre dernière frontière : celle entre le Pakistan et les Indes.*

tion. Et toujours la route de poussière... Le 28 novembre, à la nuit, le col de Lataban est derrière nous. Là, des immenses caravanes de chameaux avancent à pas mesuré vers le Kyber Pass, seul tracé praticable entre l'Afghanistan et l'Inde, à travers l'Indoukouch. A la frontière même, un camp de plusieurs milliers de nomades se dresse. Tous viennent du Turkestan, emportant vers l'Inde les soieries de Samarkand. Foule étrange, sale, déguenillée, campant autour des feux dans ce cirque de montagnes solitaires! Je « filme » et, profitant de mes deux mains occupées, les enfants « font » le contenu de mes poches. Ce n'est que le lendemain que je constaterai la disparition de ma cellule photo-électrique. Henri, de son côté, a été délesté de son parasoleil, de ses écrans, etc...

## PAKISTAN - INDES

Le Pakistan commence juste avant la fin des gorges du Kyber, au pied d'une rude montée. Mais, en même temps, voici à nouveau l'asphalte, et de vrais ponts sur les rivières!

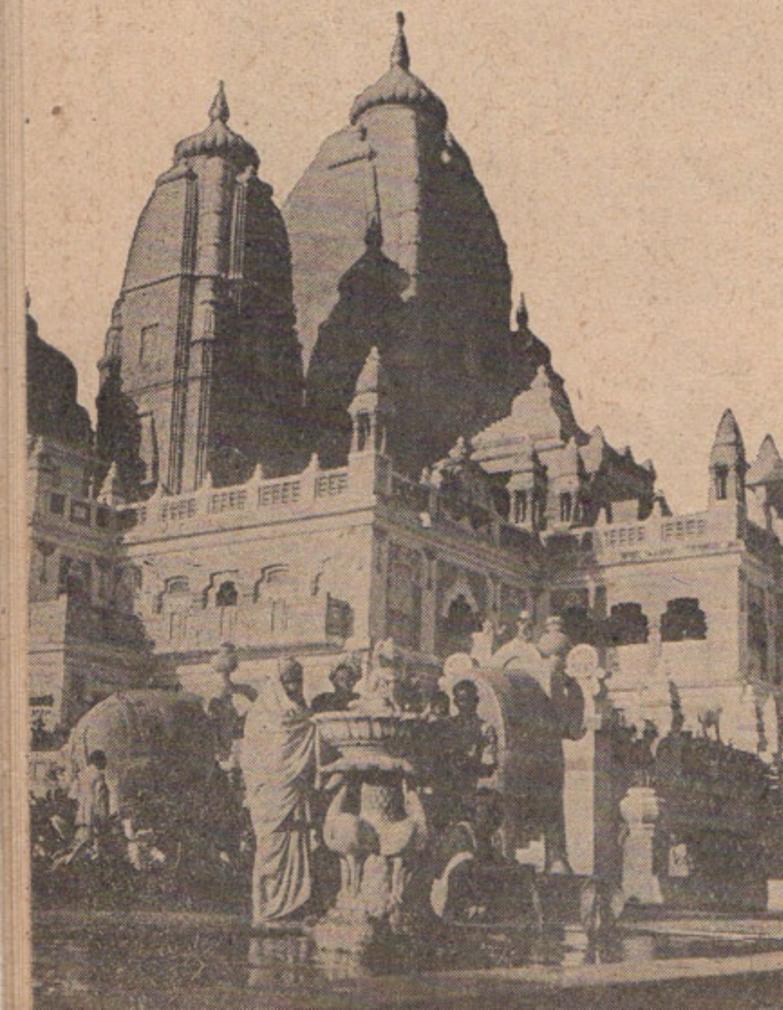
Quinze kilomètres avant notre but, un camion me double sur l'étroite bande d'asphalte, fait une brusque « queue de poisson » et d'un coup de son arrière m'envoie voler dans le sable des côtés. Vite relevé, je me tâte les côtes, rien de cassé. Henri et Marcel me rejoignent et nous constatons les dégâts de la machine : phare arraché; fourche avant tordue; roue voilée; le « télescope » ne télescope plus... « et pourtant elle tourne »... et que sont 15 kilomètres quand on en a 17.000 derrière soi?

Quelques heures plus tard nous nous rangeons tous les trois côte à côte, dans les jardins de son Excellence l'Ambassadeur de France aux Indes.

New-Delhi, au bout de quatre mois et demi. Le beau voyage est terminé. Mais, comme les bulles dans les coupes de champagne qui sont alors offertes, voici déjà monter les souvenirs, les invités s'emparent de nous...

Nos trois petites « Gnome » peuvent reposer paisiblement dans l'ombre odorante du jardin indien.

Yves BERTRANET.



*Voici New-Delhi, capitale des Indes et son nouveau temple.*

## S.O.S. POUR LES GARAGES

Un de nos abonnés nous soumet ses doléances au sujet des difficultés rencontrées pour trouver un garage accueillant les motos; ses révélations sont assez éloquentes et se passent de commentaires.

La moto ne peut se développer beaucoup à Paris en raison de la difficulté à les loger. Les garages en général n'en veulent pas, et leur refus a des raisons valables. Cette pénurie de



## REMRQUES POUR ENFANTS

Nous avons fait une randonnée de 1.500 kilomètres qui nous a conduits en Charente via Bordeaux sans aucun incident de route ni fatigue pour notre petit garçon de 21 mois, passager de la remorque. Nous avons fait des étapes de 150 à 300 kilomètres.

Voici quelques détails sur le montage :

Les panneaux de la remorque ont été remplacés par des morceaux de contre-plaqué fort. La coque est montée en dural sur une carcasse de tôle mince équerrée en forme et soudée à l'autogène; son poids est de 3 kg. 500 et elle offre toute la solidité désirable; elle s'accroche derrière et est rabattue devant avec deux boulons-écrous à oreilles qui traversent le tube du cadre. Le siège extensible, à dossier, est monté sur un cadre s'emboîtant juste dans la caisse; il est recouvert de caoutchouc mousse épais. Le tout est amovible en quelques instants. La coque comporte sur les côtés et devant des feuilles de mica maintenues par des découpages de contre-plaqué intérieurs fixés à travers par des petits boulons inox, donc facilement interchangeables. Le dessus, jusqu'à l'arrière, est décapotable au degré voulu: Porte-bagages en dural sur règles bois dur ménageant le débattement de la roue.

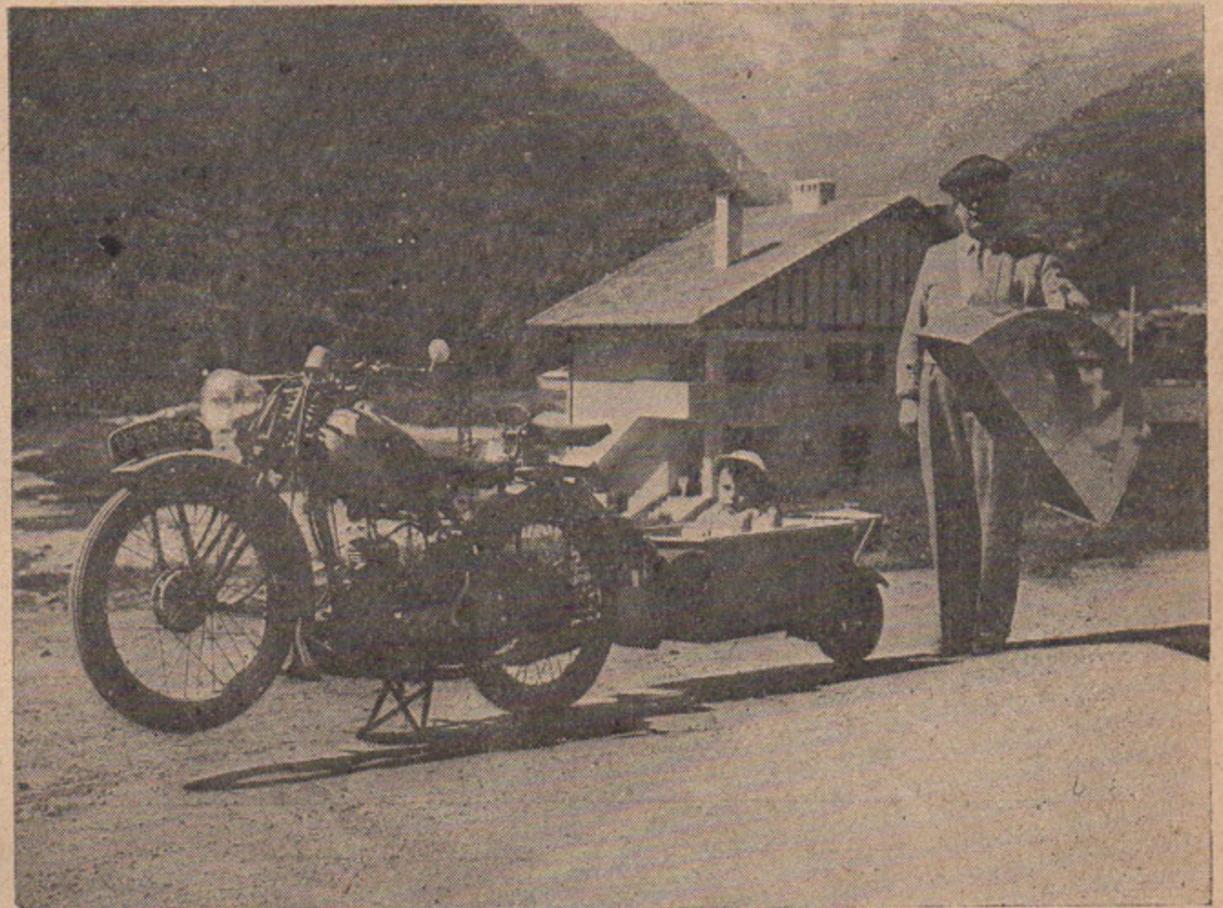
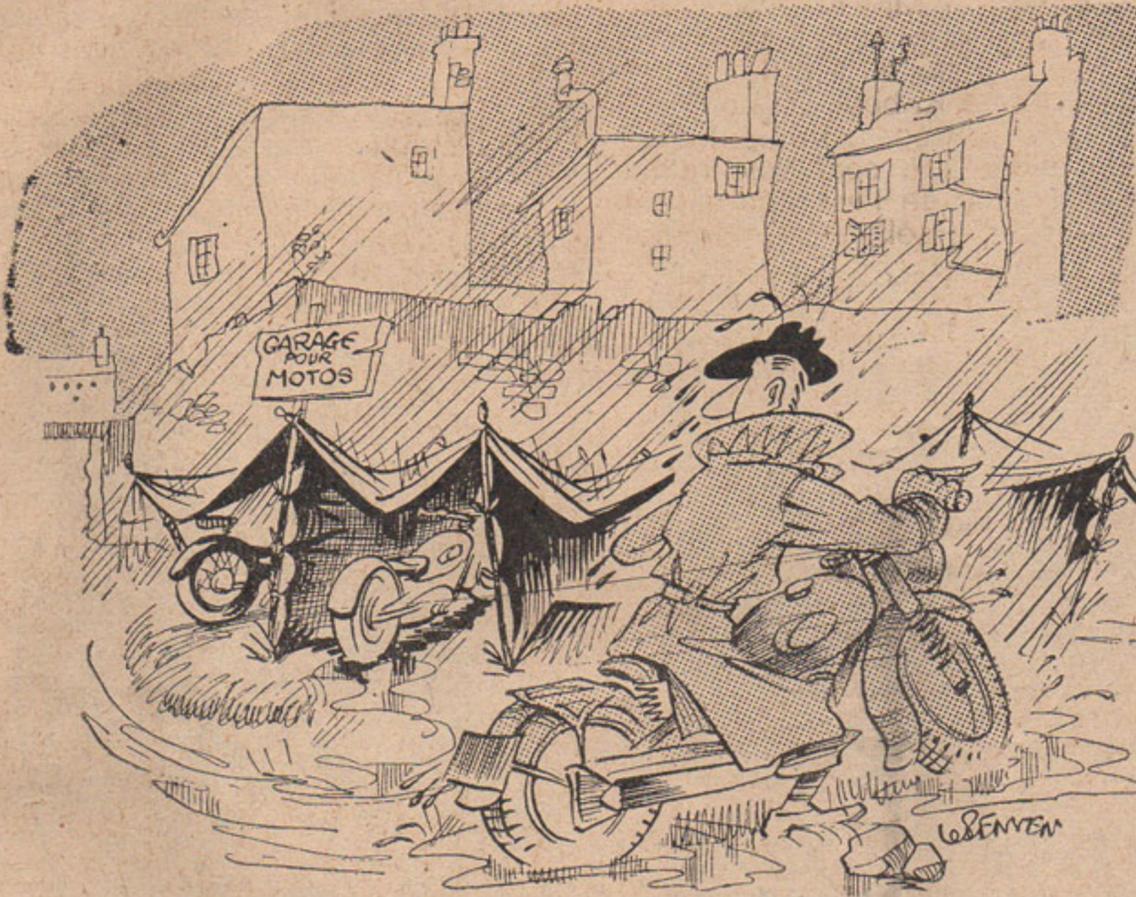
Je puis vous dire que nous avons déjà pas mal circulé sur les routes où les touristes sont nombreux, mais que nous n'avons pas encore vu une installation comparable à la nôtre. La curiosité des gens à nos haltes nous le confirme.

locaux est mise à profit par quelques mercantis. En voici un exemple :

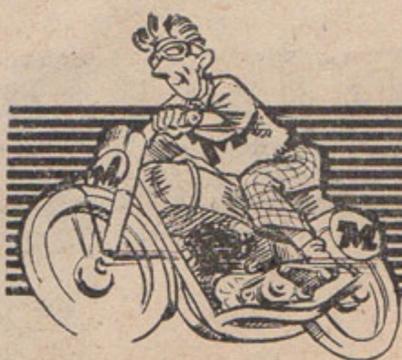
Cherchant désespérément un local pour une moto nouvellement acquise, on me signala un emplacement du côté de Cardinet. Je m'y rendis. Derrière l'immeuble il y a un très grand jardin abandonné. Le long du mur de droite le concierge a planté des manches à balai sur lesquels il a mis de vieilles bâches ou des vieilles toiles clouées sur le mur. Rien devant. Les machines sont quelque peu protégées sur le dessus, mais la pluie pénètre à volonté par le devant. Les roues s'enfoncent dans la boue. La plupart des motos sont recouvertes de bâches par leurs propriétaires. Chaque locataire dispose d'une clef, consignée 250 fr. Le vol dans ces conditions est des plus faciles, et je crois qu'en cas de vol les concierges invoqueraient leur soi-disant impécuniosité

Je dis « soi-disant impécuniosité », car ces honorables personnes ne demandent que 500 francs par mois pour une moto et 1.000 francs pour un side. Et il y a actuellement 40 malheureux qui subissent cette situation scandaleuse.

Il vous sera facile de vérifier mes assertions en vous rendant sur les lieux.



M. Robert et sa remorque Fulgur M. 100.



# LE SPORT

## ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR

De grand matin la route d'Orléans était sillonnée par une caravane de motos et de sidecars qui se rendaient à Montlhéry encourager les amateurs qui allaient tenter de se qualifier pour la fameuse épreuve de 24 heures.

La première course de trois heures, dont le départ est donné à 9 heures du matin, est réservée aux catégories 125, 175, 250 et sidecars 600 et 1.000.

C'est en 125 cmc. que nous trouvons le plus grand nombre d'engagés et dès le départ la lutte est passionnante. Deux hommes émergent aussitôt et vont animer la course. Dupont va mener quelque temps à une allure remarquable, tournant littéralement autour des autres concurrents, y compris les 175, suivit comme son ombre par Tano dont le scooter fait sensation et surprend par sa vitesse. Sous la pluie et la grêle Tano et le scooter font merveille et ralentissent à peine l'allure. Dupont bûche deux fois et Tano s'assure une magnifique victoire remportant la coupe Terrot. Saint-Giron, vainqueur l'an dernier, prendra la troisième place.

*En 175 cmc.* — La première place revient à Chancel qui fit une course très régulière, mais fut victime d'une rupture d'axe de roue.

*En 250 cmc.* — Belle victoire de Duc à la belle moyenne de 91,119. Les autres concurrents terminant assez loin de lui.

*En side 600 cmc.* — Méry gagne avec 35 kilomètres d'avance sur Michel et 73 kilomètres sur Lambinet.

*Side 1.000 cmc.* — Fournier pas très rapide est classé.

### Classement de la première course :

*En 125 cmc.* — 1. Tano (M.C. Châtillon) 234 km. 288 en 3 h., moyenne : 78,296; 2. Dupont (M.C. Châtillon), 233 km. 040; 3. Saint-Giron (G.S.I.F.), 220 km. 475; 4. Métivier (M.C. Tours), 214 km. 206; 5. Guérin (M.C. Berry), 208 km. 052; 6. Michaud (M.C. Berry), 207 km. 189; 7. Vier (Motor-Club), 200 km. 299; 8. Némési (M.C. Berry), 198 km. 681; 9. Caulier (Motor-Club), 197 km. 470; 10. Roze (A.M.C.F.), 196 km. 453; 11. Thiriet (M.C. Berry), 186 km. 166; 12. Guinault (A.M.S.), 179 km. 506; 13. Demeron (M.C. Berry), 169 km. 651; 14. Groslier (Motor-Club), 156 km. 760; 15. Camus (M.C. Sens), 147 km. 844.

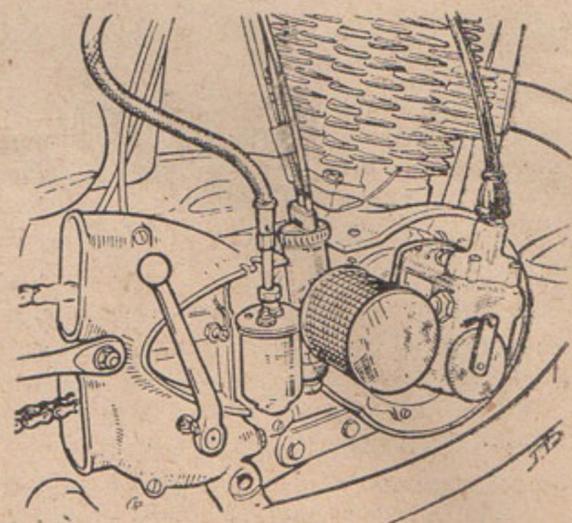
*En 175 cmc.* — 1. Chancel (A.M.C.F.), 218 km. 138 en trois heures, moyenne : 72 km. 212; 2. Lacour (M.C. Haute-Saône), 208 km. 055; 3. Tessier (M.C. Orléans), 204 km. 939.

*En 250 cmc.* — 1. Duc (Motor-Club), 273 km. 359 en trois heures, moyenne : 91 km. 119; 2. Roos (Moto-Club Orléans), 252 km. 191; 3. Saint-Vanne (Motor-Club), 252 km. 144; 4. Vlai (M.C. Tours), 213 km. 635; 5. Poisson (A.M.C.F.), 175 km. 978; 6. Bernard (Motor-Club), 163 km. 368.

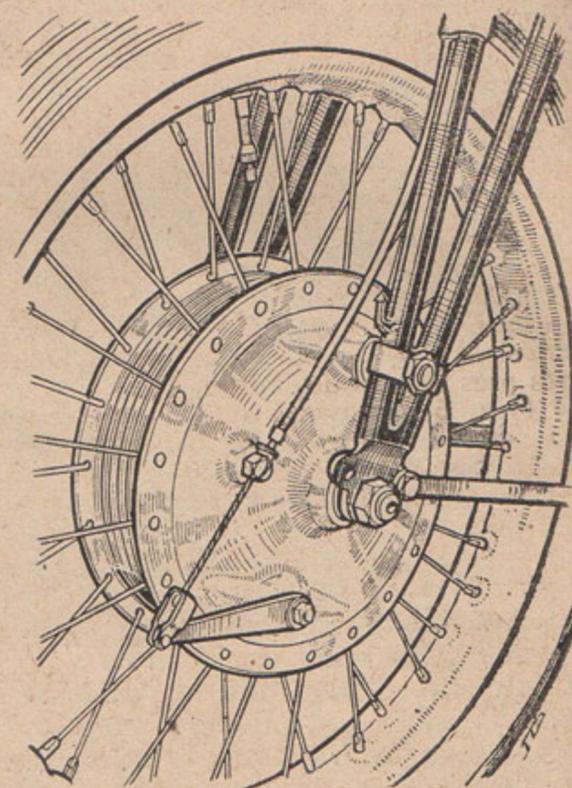
*Sidecars 600 cmc.* — 1. Méry (Sidecar C.F.), 273 km. 776 en trois heures, moyenne : 91 km. 258; 2. Michel (Motor-Club), 238 km. 112; 3. Lambinet (M.C. Paris), 200 km. 614.

*Sidecars 1.000 cmc.* — 1. Fournier (M.C. Paris), 213 km. 884 en trois heures, moyenne : 71 km. 294.

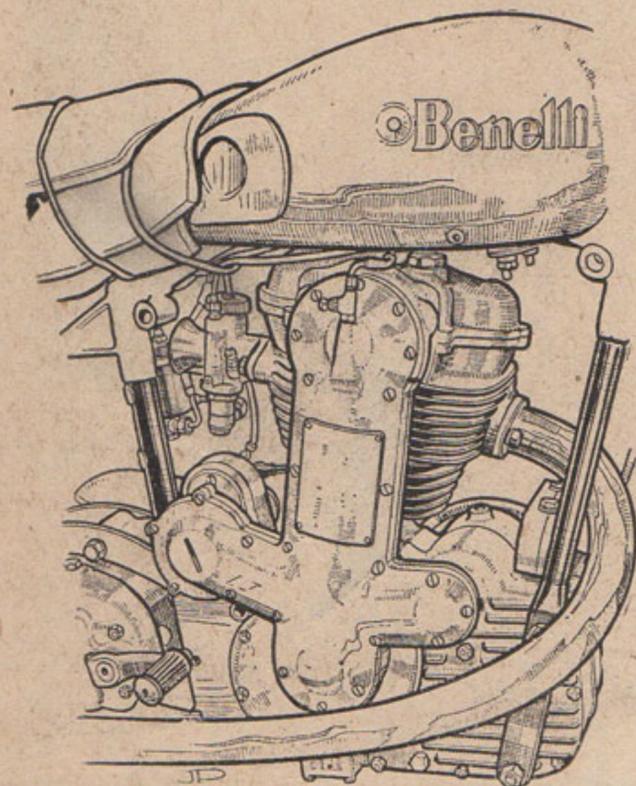
À 13 heures c'est le départ des 350 cmc. et 500 cmc. Les derniers tours vont malheureusement se faire sous une violente bourrasque de pluie et de grêle.



Montage spécial d'une magnéto sur une Triumph Hérisson.

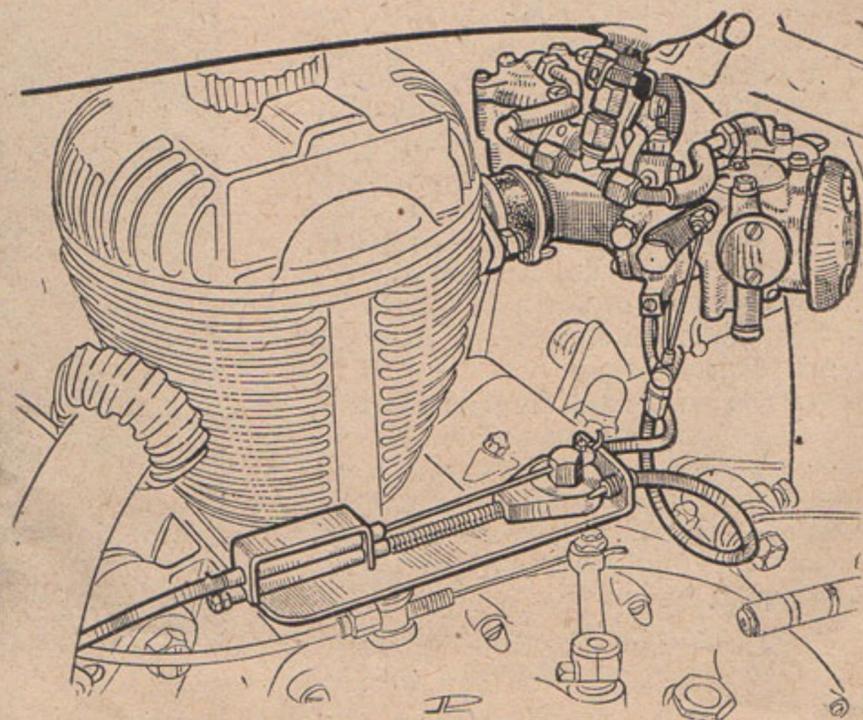


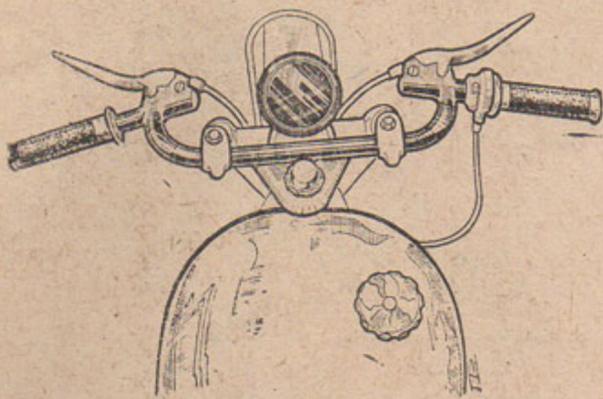
Un nouveau moyeu à frein central conçu et fabriqué par Lenglet.



A gauche : une 150 Benelli équipée avec la culasse et le cylindre Velox en alliage léger.

A droite : sur un Gima, deux carburateurs Solex commandés par un astucieux palonnier réalisé par P. Monginet.





Guidon original monté sur une Matchless préparée par Rossignol.

Malgré la piste glissante, le passage à toute allure devant les tribunes était impressionnant. Félicitons sans réserve les pilotes de leur audace.

**En 500 cmc.** — Le grand vainqueur est Guérin qui, sur une machine déjà ancienne mise au point par lui-même, fut éblouissant et s'est montré le meilleur pilote sans pour cela diminuer la valeur des autres concurrents, puisque Blayon de Moulins fait 2<sup>e</sup> à 7 kilomètres soit à peine plus d'un tour. Puis R. Lenglet et Méry qui avait déjà couru le matin et remporté brillamment la catégorie side 600.

**En 350 cmc.** — La première place revient à Lamontagne; nous avons l'impression qu'il aurait pu attaquer les 500 cmc. Les trois suivants terminent très près les uns des autres.

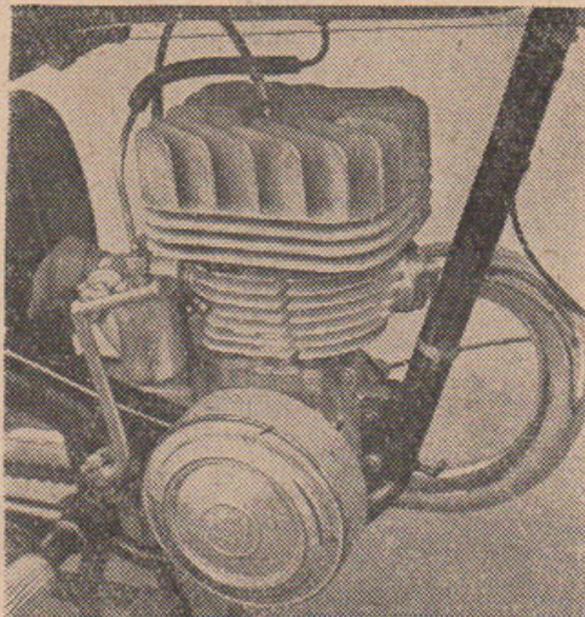
Nous ne pouvons que regretter le mauvais temps qui gêna considérablement les coureurs et souhaitons les retrouver tous aux 24 heures.

#### Classement :

**En 500 cmc.** — 1. Guérin (Motor-Club), 335 km. 719 en trois heures, moyenne : 111 km. 906; 2. Blayon (M.C. Moulins), 328 km. 532; 3. R. Lenglet (M.C. Paris), 301 km. 032; 4. Méry (S.C.C.F.), 299 km. 568; 5. Faucheraux (A.M.C.F.), 292 km. 172; 6. Brochard (G.S.I.F.), 289 km. 302; 7. Felire (M.C. Paris), 267 km. 742; 8. Antonie (G.S.I.F.), 243 km. 552; 9. Tinancourt (M.C. Clodoaldien), 234 km. 102; 10. Boulan (A.M.S.), 234 km. 040; 11. Waller (M.C. Clodoaldien), 207 km. 532

**En 350 cmc.** — 1. Lamontagne (S.C. C. F.), 312 km. 434 en trois heures, moyenne 104 km. 144; 2. Foulon (S.C.C.F.), 286 km. 650; 3. Hersant (M.C. Châtillon), 283 km. 050; 4. Bouquain (A.M.C.F.), 282 km. 805; 5. Juigne (M.C. Tours), 262 km. 846; 6. Copinel (M.C. Provins), 257 km. 545; 7. Magot (M.C. Châtillon), 251 km. 200; 8. Godard (M.C. Maintenon), 247 km. 838; 9. Toi (A.M.C.F.), 238 km. 790; 10. Boucher (G.M.A.C. Vosges), 236 km. 756; 11. Joussier (A.M.C.F.), 227 km. 436; 12. Gate (M.C. Maintenon), 205 km. 210; 13. Fromont (M.C. Provins), 204 km. 603.

PIERRE.



La belle culasse du Gnôme-et-Rhône de Dupont.

#### APRÈS L'ÉPREUVE QUALIFICATIVE AU XXII<sup>e</sup> BOL D'OR

La Coupe de *Moto-Revue* est enlevée par Guérin (Motor-Club) en 500 cmc., meilleur kilométrage de la journée 335 km. 719, moyenne 111 km. 906 (nouveau record général).

Les Coupes « Terrot » de par leur place de premier dans chaque catégorie sont attribuées respectivement à Tano (M.C. Châtillonnais), Chancel (A.M.C.F.), Duc (Motor-Club), Lamontagne (Sidecar-Club de France), Fournier (M.C. de Paris),

Guérin (Motor-Club), Méry (Sidecar-Club de France).

La bicyclette offerte par « Terrot » pour le concurrent ayant acquis le meilleur indice de performance par rapport à celle de 1949, est gagnée par Guérin (Motor-Club) devant Tano, pas très loin.

L'A.M.C.F. offre également une plaque-souvenir en bronze à Tano, Chancel, Duc, Lamontagne, Guérin, Méry et Fournier, pour leurs belles courses.

L'A.M.C.F. permettra un diplôme officiel de performance à tous les concurrents classés dans ces trois heures de vitesse.

Un classement des clubs en présence sera indiqué après compulsions des feuilles de chronométrage (certains clubs tenant très près l'un de l'autre).

Conducteurs qualifiés d'office pour le « Bol d'Or 1950 ». Par suite des classements dans les épreuves, les conducteurs suivants sont automatiquement qualifiés pour prendre le départ dans la populaire course des 3 et 4 juin prochains :

**En moto 500 cmc.** — Guérin, Blayon, R. Lenglet.

**En moto 350 cmc.** — Lamontagne, Foulon, Hersant.

**En moto 250 cmc.** — Duc, Rocs.

**En moto 175 cmc.** — Chancel, Lacour.

**En moto 125 cmc.** — Tano, Dupont, Saint-Giron.

**En sidecar 600 cmc.** — Méry, Michel.

**En sidecar 1.000 cmc.** — Fournier.

L'A.M.C.F. prononcera sous peu d'autres qualifications d'après les performances et la tenue de certains pilotes qui se sont distingués le 2 avril à l'autodrome.

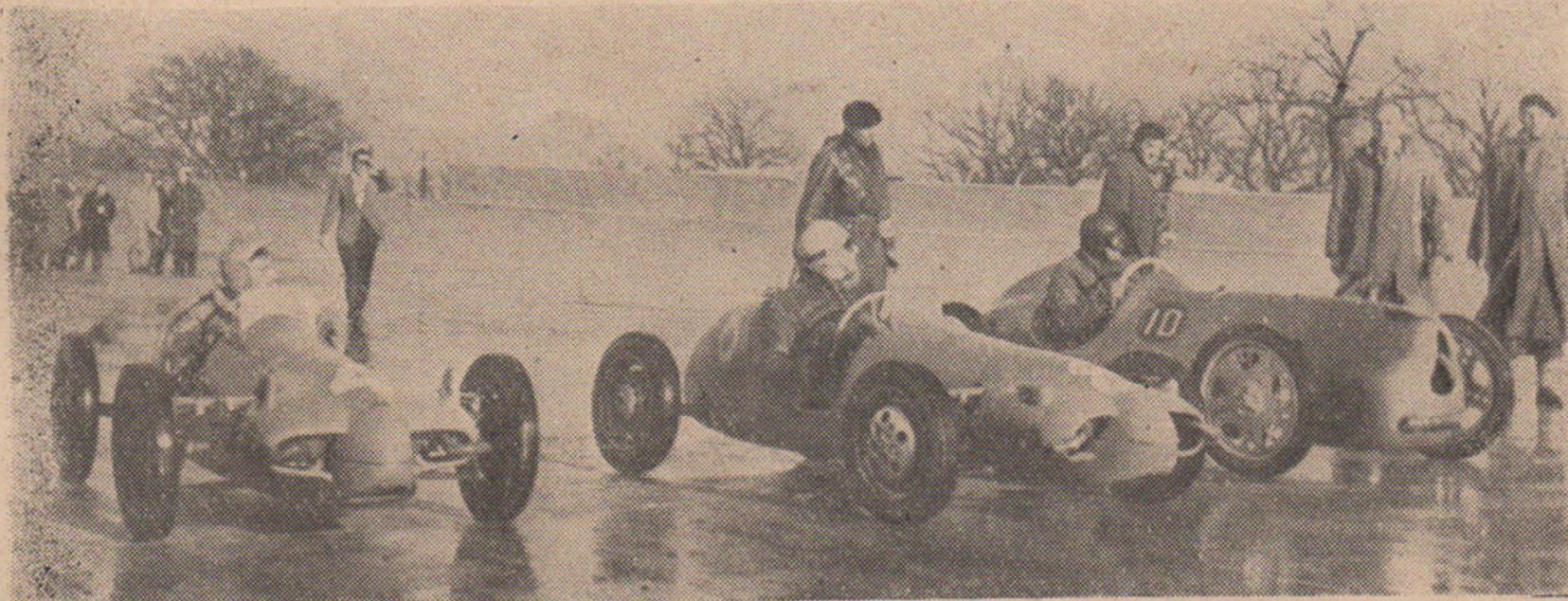
#### PARIS-NICE

Pour revenir à Paris-Nice, nous remarquons la participation importante des machines françaises dans toutes les cylindrées :

**En 125 cmc.** : Magnat-Debon, Peugeot, Terrot, Deryn, Monet-Goyon, Gnome-Rhône et Jonggi contre une moto étrangère : Puch.

**En 175 cmc.** : Griffon, Monneret, Automoto, Guiller.

**En 250 cmc.** : Monnet-Goyon contre trois marques étrangères : Jawa, F.N. Allegro et Puch.



Départ des 500 cmc. sous la pluie.

**En 350 cmc.** — Une française : Monet-Goyon contre trois étrangères : Douglas, Royal-Enfield, Horex.

**En 500 cmc. 3 françaises :** Magnat-Debon, Monnet-Goyon, Terrot contre Gillet d'Herstal, Bianchi et B.M.W.

**En 750 cmc. :** Une seule française dont nous reparlerons car elle en vaut la peine, C.E.M.E.C., contre une abondante proportion de Harley. Piel qui la pilotait a triomphé d'ailleurs de ces concurrents dans la Turbie.

**En sidecar 600 :** Motobécane side Impérial fait cavalier seul.

**En sidecar 1.000 cmc. :** Une Gnome-Rhône sans concurrent.

Nous avons, d'autre part, signalé la parfaite tenue des Scooters Bernardet et Vallée en 125 cmc. et la grosse impression qu'ils ont faite pour leur confort, leur propreté et celle des conducteurs en tenue de ville. L'équipement des Bernardet avec leurs sacs bien appareillés à la machine a vivement intéressé les touristes.

Voici donc dans l'ensemble un excellent départ pour la production française, d'autant que les pénalisations et les abandons ont été minimes. Cela augmente la confiance des acheteurs, charme les sportifs et sert grandement notre motocyclisme national. Mais il faut continuer...

#### Résultats

**125 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation. Jausseran (Magnat-Debon), F. Lucarini (Magnat-Debon), P. Lucarini (Magnat-Debon), R. Pahin (Peugeot), Cugnet (Peugeot), Castellano (Terrot), Tempesti (Terrot), Dulla (Terrot), Astri (Terrot), Depecker (Terrot), Champeau (Terrot), Meyer (amateur), Destrez (amateur), Mabillat (Derny), St-Cyr (Monet-Goyon), Prevost (Peugeot), Gaillard (Puch), G. Monneret (Puch), Richard (amateur), Laurent (Gnome-Rhône), Saunier (Gnome-Rhône), Rion (Gnome-Rhône), Texier (Gnome-Rhône), Daugé (Monneret spécial), De Marco (Jonghi), Grosbetty (Monet-Goyon), Jean Monneret (Puch), Besnard (Jonghi), Bretagne (amateur); 31. Poirier (Terrot) 2 pts.

Deux abandons : Heertmans (Jonghi), Roiron (Monet-Goyon).

**175 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, P. Monneret (Monneret spécial), Moschetto (Griffon), Marcel Pahin (Automoto), Valeyre (Guiller).

**250 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, Bernard (amateur), Commereuc (amateur), Georges Braccini (Monet-Goyon), Lemardelé (Monet-Goyon), Chandon (Jawa), René (Jawa), Guige (Jawa), Brégani (Jawa), Prémartin (Jawa), Mlle Morel (F.N.), Dumont (Allegro), Le Berquier (Puch).

**350 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, Gueurce (amateur), Baillet (Douglas), Commercon (amateur), Bernard (amateur), Lamborot (Monet-Goyon), Cadoux (amateur), St-Paul (Royal-Enfield), Lucas (Royal-Enfield), Burgraff (Royal-Enfield), P. Martin (Royal-Enfield), Nurdin (Horex), Boitreaud (Royal-Enfield), Vogez (Royal-Enfield), Bescou (Royal-Enfield), Parat (Royal-Enfield), Michel (Royal-Enfield); 17. Krumba (Royal-Enfield) 15 pts; 18. Felder (Royal-Enfield) 17 pts; 19. Marcel (Royal-Enfield) 24 pts.

Deux abandons : A. Martin (Royal-Enfield) et Barbier (Royal-Enfield).

**500 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, Ralph (Magnat-Debon), Onda (Magnat-Debon), Maisonneuve (Magnat-Debon), Chapus (Magnat-Debon), Dusset (Gillet-Herstal), Moulin (Monet-Goyon), Freyre (amateur), J. Behra (Terrot), Houel (Terrot), Fombelle (Terrot), Degryse (Terrot), Chenier (Terrot), Millaret (Bianchi), Cazanova (B.M.W.).

Un abandon à la suite d'accident : Braccini, légèrement blessé.

**750 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, Bordeaux (Harley-Davidson), Roche (Harley-Davidson), Doussinaud (Harley-Davidson), Brisson (Harley-Davidson), De Montmarin (Harley-Davidson), Ramella (Harley-Davidson), Le Berigot (Harley-Davidson), Petit (Harley-Davidson), Viverge (Harley-Davidson), Bailly (Harley-Davidson), Boulanger (Harley-Davidson), Piel (B.M.W.); 13. Prudhomme (Harley-Davidson) 3 pts; 14. Bouchier (Harley-Davidson) 6 pts; 16. Foucher (Harley-Davidson) 13 pts; 17. Foinant (Harley-Davidson) 33 pts; 18. Prat, (Harley-Davidson) 55 pts.

Neuf abandons : Cordier (Harley-Davidson), Duval (Harley-Davidson), Léonce (amateur), Caille (Harley-Davidson), Berthomé (Harley-Davidson), Louboutin (Harley-Davidson), Scheller (Harley-Davidson), Ostermann (Harley-Davidson), Culioli (Harley-Davidson).

**Sidecars 600 cmc. :** 1. sans pénalisation, Hordelalay (Motobécane Impérial).

**Sidecars 1.000 cmc. :** 1. Topsent (Gnome-Rhône).

Deux abandons : Blin (Gnome-Rhône), Pujos (Indian).

**Scooters 125 cmc. :** 1. ex æquo, sans pénalisation, Pierre Bernard (Bernardet), Pechon (Bernardet), Jean Lucas (Vallée), Gourand (Vallée), Tabardel (Vallée), M. Pechon (Bernardet).

La côte de la Turbie permit à Jean Behra de faire une nouvelle démonstration de sa virtuosité; sur sa 500 Terrot il réalisa le meilleur temps.

**Classement (Professionnels) :** 125 cmc. Ludarini (Magnat-Debon), 5 m. 58 s. 1/5. 175 cmc. Pierre Monneret (Monneret spécial), 51 m. 56 s. 4/5; 250 cmc. Lemardelé (Monet-Goyon), 5 m. 53 s.; 350 cmc. Pierre Martin (Royal-Enfield), 5 m. 19 s. 3/5; 500 cmc. Jean Behra (Terrot), 4 m. 34 s. 4/5; 750 cmc. Joseph Piel (C.E.M.E.C.) brigade de la Police parisienne, 5 m. 20 s. (Amateurs). 125 cmc. Louis Richard, 7 m. 3 s. 4/5; 250 cmc. Paul Bernard, 6 m. 45 s. 4/5; 350 cmc. Gueurce, 5 m. 26 s. 1/5.

Les 6 km. 400 de l'épreuve de côte décidèrent de l'attribution des coupes disputées par les concurrents non pénalisés. Monet-Goyon, Terrot, Magnat-Debon, Peugeot, Gnome-et-Rhône, Derny, Monneret, Jawa, enlevèrent les coupes, ainsi que Vallée et Bernardet pour les scooters.

#### PORTE DES LILAS

Dimanche 16 avril à 14 heures le Buffalo Motor-Club nous conviait à un important moto-cross puisque comptant pour le Championnat de France. Beau temps et public nombreux vinrent récompenser organisateurs et coureurs.

Après les courses éliminatoires remportées par Moury et Godey en 250, Martin et Boisserie en 350 Verrechia et Brassine en 500 cmc., le départ est donné à la finale de la catégorie 250 cmc. qui sur 12 tours



Godey et Martin du M.C. de Saint-Cloud

mettra aux prises les 12 qualifiés des deux premières séries.

Au premier tour Godey est en tête puis ensuite c'est le tour de Mélioli pour quatre tours, et de nouveau Godey qui y restera. Quand au champion de France Moury il sera victime de la malchance. Il creve à l'arrière mais n'en continue pas moins. Sa machine ne tient plus et chasse de droite et de gauche; il bûche plusieurs fois mais, tenace, remontera en selle et poursuivra la lutte jusqu'au bout. Adnet, sans prendre de risques inutiles mais avec brio, remportera la 3<sup>e</sup> place.

1. Godey (Saint-Cloud); 2. Mélioli (A.M.S.); 3. Adnet (Motor-Club); 4. Klym (Orléans); 5. Péry (Sèvres); 6. Moury (Orléans).

#### Finale 350 cmc. 12 tours

Cette finale qui réunit 10 partants se court à l'envers du circuit. Au départ Mouchet se voit gratifier d'un avertissement par les directeurs de la course. Le parcours à l'envers malmène les hommes et les machines et 6 hommes sur 10 accompliront les 12 tours.

Klym est en tête jusqu'à mi-course mais bûche et Martin s'envolera littéralement vers la victoire. Derrière lui Catelain et Frantz se disputeront longtemps la deuxième place que Frantz emportera finalement.

1. Martin (Saint-Cloud); 2. Frantz (Châtillon); 3. Catelain (Bobigny); 4. Boisserie (A.M.S.); 5. Klym (Orléans); 6. Brulé G. (A.M.S.).

#### Finale 500 cmc. 15 tours à l'envers

C'est de nouveau le jeune espoir français G. Brassine qui faisant preuve d'une incontestable supériorité dominera cette finale et terminera avec près d'un demi-tour d'avance sur le deuxième, Gaston Blat, qui disputa longuement la deuxième place à Verrechia. Ladevèze malchanceux bûche plusieurs fois et sa machine détériorée ne put lui permettre de rattraper son retard. Belle course de Legrand qui, sans être encore un ténor du moto-cross, est un coureur plein d'espoir. Roger Bonin en bonne forme en ce début de saison finira cinquième.

1. G. Brassine (A.M.S.); 2. Gaston Blat (A.M.S.); 3. Verrechia (A.M.S.); 4. Legrand (A.M.S.); 5. Roger Bonin (A.M.S.); 6. Chamette (Sèvres).

Ces courses comptant pour le Championnat de France voici, d'après le règlement donné avec le programme, le nombre de points attribués aux coureurs, d'après leur classement dans les catégories 250, 350, 500 cmc.

250 cmc. — Godey, 15 points; Mélioli, 13 points; Adnet, 11 points; Klym, 9 points; Péry, 8 points; Moury, 7 points.

350 cmc. — Martin, 13 points; Frantz, 11 points; Catelain, 9 points; Boissier, 7 points; Klym, 6 points; Brulé G., 5 points.

500 cmc. — G. Brassine, 13 points; G. Blat, 11 points; M. Verrechia, 9 points; Legrand, 7 points; R. Bonin, 6 points; Decoster, 5 points.

Rappelons que le prochain moto-cross comptant pour le Championnat de France a lieu le 21 mai aux Buttes de Montreuil et que le Moto-Club Banlieue Nord, le jeune et sportif club dirigé par le sympathique coureur Jean, organise un grand moto-cross international sur le magnifique circuit des carrières d'Argenteuil, avec les champions anglais et belges et les meilleurs internationaux français, le dimanche 30 avril à 14 heures.

### RÉSULTATS DU MOTO-CROSS DU 5 MARS 1950

1<sup>re</sup> Catégorie (jusqu'à 250 cmc.).

1<sup>re</sup> Manche : 1. Barat (M.C.T.), 2. Moury (A.M.C.O.), 3. Juigné (M.C.T.), 4. Vial (M.C.T.), 5. Pournin (Château-dun), 6. Pronget, 7. Klym René (A.M.C.O.), 8. Couratier (A.M.C.O.), 9. Reneaume (M.C.T.).

2<sup>e</sup> Manche : 1. Moury, 2. Juigné à 1 tour, 3. Couratier, 4. Klym René, 5. Pronget à 2 tours, 6. Barat à 3 tours, 7. Pournin, 8. Vial.

Finale : 1. Barat, 2. Moury, 3. Juigné, 4. Klym René, 5. Vial, 6. Pronget, 7. Couratier.

Classement général : 1. Moury 28 points, 2. Barat 25 points, 3. Juigné 25 points, 4. Klym 18 points, 5. Vial 16 points, 6. Pronget 16 points, 7. Couratier 15 points, 8. Pournin 10 points, 9. Reneaume 3 points.

2<sup>e</sup> Catégorie (jusqu'à 500 cmc.).

1<sup>re</sup> Manche : 1. Moury, 2. Klym Robert, 3. Juigné, 4. Barat, 5. Coulon, 6. Jean Georges, 7. Vial, 8. Reneaume, 9. Delafosse.

2<sup>e</sup> Manche : 1. Barat, 2. Juigné, Klym Robert, 4. Vial, 5. Jean Georges, 6. Moury, 7. Coulon.

Finale : 1. Klym Robert, 2. Barat, 3. Vial, 4. Jean, 5. Coulon, 6. Juigné, 7. Moury.

Classement général : 1. Klym Robert 35 points, 2. Barat 33 points, 3. Juigné 25 points, 4. Vial 25 points, 5. Jean G. 23 points, 6. Moury 21 points, 7. Coulon 20 points.

Le M.C.T. remporte le Challenge Jovic en 250 cmc.

### 1<sup>er</sup> RALLYE AIGLON

21 mai 1950

Le 21 mai prochain, grâce au Moto-Club Aiglon, une de nos plus anciennes épreuves « le Circuit Aiglon » va renaître; si en vertu des nouveaux règlements le mot « Circuit » est remplacé par « Rallye » la formule reste la même, formule qui de 1929 à 1939 assura le succès de cette magnifique épreuve.

Le M.C.P. et son infatigable président, M. Rouquette, ses sociétaires Caillard, Defer, Delmas, etc., etc. Le S.N.C.P. avec Burguière, Sarrazin, Leclerc, etc. Le M.C.P. Burgine, Néron. L'A.M.C.F. Dubré, Acher. Le Moto-Club de Normandie. Le Moto-Club Dynosien. L'Auto-Moto-Club Aiglon avec Lechevallier, Jehandiez, Moutiers, Bizet, etc., etc.

Le 21 mai prochain nos vaillants motards auront à effectuer un parcours de 300 kilomètres et nous conseillons a



Moury qui tient à conserver son titre de Champion de France.

tous d'en préparer minutieusement l'itinéraire, une épreuve « Slalom » amalgamée d'accélération et de freinage et mania-bilité départagera les ex æquo.

### Union Motocycliste de la Marne

Le 1<sup>er</sup> mai prochain le Comité directeur de l'Union Motocycliste de la Marne organise pour la troisième fois la Coupe Desprez de Bona qui fut remportée en 1949 par Lecoq, d'Ay, et qui cette année encore défendra sa chance. Cette manifestation se déroule dans la côte des Filaines à Germaine (gare).

Départ de Reims, place d'Erlon, face au Bar de l'Eclaireur à 8 h. 45.



Brassine, sur Saroléa 500 cmc., collectionne les victoires.

### Union Motocycliste de l'Aube

#### RALLYE-CONCENTRATION DE TROYES

L'Union Motocycliste de l'Aube organise le dimanche 28 mai un grand Rallye-Concentration.

Cette épreuve est ouverte à tous les clubs motocyclistes français. Il s'agira pour eux de rallier Troyes, vieille capitale de la Champagne si riche en monuments gothiques, après avoir effectué un parcours minimum de 150 kilomètres (itinéraire et distance supérieure étant laissés au désir des concurrents).

De nombreux prix récompenseront les gagnants dont la Coupe « Libération Champagne », réservée au club ayant totalisé le maximum de kilomètres.

Pour tous renseignements écrire au secrétaire, M. René Sebeyran, 104, boulevard de Dijon, Saint-Julien-les-Villas (Aube).

### Moto-Club de Monaco

#### LE TROPHÉE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE MONACO

organisé par le Moto-Club de Monaco avec l'autorisation et l'appui du Gouvernement Princier et de la Municipalité de Monaco, le concours et l'assentiment des Fédérations Motocyclistes d'Europe affiliées à la Fédération Internationale Motocycliste, aura lieu les 23, 24 et 25 juin 1950.

La formule du « T.I.M.M. », inédite en motocyclisme, est celle d'une épreuve de régularité de grand tourisme.

Neuf itinéraires convergeront vers Monaco avec départs de : Barcelone (1.250 km.), Bordeaux (1.249 km.), Bruxelles (1.243 km.), Florence (1.242 km.), Folkestone (1.246 km.), Genève (1.240 km.), Milan (1.245 km.), Monaco (1.244 km.), Paris (1.245 km.).

Vitesse moyenne imposée : 40 km.-h. jusqu'à 200 cmc.; 50 km.-h. au-dessus de 200 cmc. et sidecars toutes cylindrées.

Cette épreuve est ouverte à tout motocycliste amateur ou professionnel muni de la licence internationale de conducteur 1950.

Aucun passager n'est toléré pour les motos solos; les sidecars ne devront transporter qu'un seul passager féminin remplacé au besoin par du lest.

A l'arrivée à Monaco, tous les participants auront à accomplir une épreuve de classement d'accélération-freinage sur un parcours figurant une route.

Pour les concurrents parvenus à Monaco sans pénalisation une épreuve finale de régularité sur 3 tours d'un circuit montagneux de 15 km. 600 servira au départage des ex æquo au classement général.

En outre divers challenges, coupes, prix et primes récompenseront les participants et tous ceux arrivés dans les délais recevront l'insigne spécial du « T.I.M.M. ».

Le dimanche 25 juin 1950, après le défilé, un gymkana réservé aux concurrents du « T.I.M.M. » sera suivi de la distribution des prix en présence des personnalités monégasques et étrangères. Ce gymkana sera indépendant de l'organisation du « T.I.M.M. ».

Le règlement du « Trophée International Motocycliste de Monaco 1950 » et tous renseignements complémentaires peuvent être demandés au Comité d'organisation du « T.I.M.M. » : Moto-Club de Monaco, 45, rue Grimaldi, à Monaco (Principauté).

### LIÈGE-MILAN-LIÈGE

Pour la première fois depuis 1939, le Royal-Motor-Union remet sur pied ses Championnats d'endurance et de grand tourisme Liège-Milan-Liège, 2.500 km. pour motocyclettes.

Signalons que les règlements et les itinéraires de ces XX<sup>e</sup>s grands championnats qui se dérouleront du 16 au 20 août 1950 sont actuellement à l'étude et seront communiqués dès leur parution.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat permanent du Royal-Motor-Union, 38, boulevard de la Sauvinière à Liège. Tél. 23-41-18 et 23-11-06.

#### 4<sup>e</sup> CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE LA VILLE DE PAU

##### Epreuve des 500 cmc.

Cette épreuve se dispute sur 40 tours du circuit de 2 km. 769. Pagani, Masetti, Bandirola et Behra démarrent et abordent ensemble le virage de la gare.

Houel semble en difficulté et perd du terrain. Au 1<sup>er</sup> passage, Behra est remplacé par Clemencigh à la 3<sup>e</sup> place. Vood talonne les Italiens.

Les Gilera dominent le lot et les efforts de Houel qui prend de sérieux risques sont vains. Enfin Behra remonte et au 8<sup>e</sup> tour se rapproche dangereusement des Gilera qui semblent flairer le danger.

Collot abandonne. Puis c'est le tour de Bandirola et Armstrong. L'Espagnol Ortueta abandonne également.

Masetti le premier bat le record du tour avec 1 m. 49 s. 6/10 (90 km. 952) mais au 13<sup>e</sup> tour Pagani pulvérise ce record avec 1 m. 48 s. (92 km. 214).

Masetti réinstalle un nouveau record avec 93 km. 162, Pagani le bat à nouveau avec 1 m. 46 s. 2/10 (93 km. 864).

Dans les deux derniers tours Masetti saute Pagani au virage de la gare, mais Pagani le dépasse dans la faible montée et installe une nouvelle performance avec 1 m. 46 s. (94 km. 048) battant le record établi en 1938 par les voitures Mercedes.

Et c'est finalement avec 4/10 sur Masetti que le coureur automobile s'adjuge l'épreuve, montrant ainsi ses qualités de coureur complet.

Behra est chaleureusement applaudi pour sa belle lutte lors du tour d'honneur effectué en tant que passager du sidecar de secrétaire de l'A.C.B.B.

**Classement :** 1. Pagani, les 110 km. 760 en 1 h. 13 m. 28 s. (90 km. 457); 2. Masetti en 1 h. 13 m. 28 s. 4/10; 3. Behra, 1 h. 14 m. 32 s. 4/10; Wood, 1 h. 14 m. 16 s. 7/10, à 1 tour. Clemencigh à 1 tour, Brigh et Collot à 2 tours, Houel et Heath à 3 tours, Laderach à 5 tours, etc.

##### Sidecars

Victoire facile de Haldemann sur 30 tours, soit 83 km. 070. Belle démonstration de tous les concurrents, mais course sans histoire étant donné l'écrasante supériorité du Suisse. Cette course a littéralement emballé le public qui aimera revoir des épreuves de ce genre.

Haldemann en 1 h. 9 m. 19 s. 8/10 (73 km. 890); Betemps, 1 h. 16 m. 7 s; Verd, 1 h. 19 m. 23 s.; Masuy à 1 tour; Vervroegen, Sceaux, Murit à 2 tours.

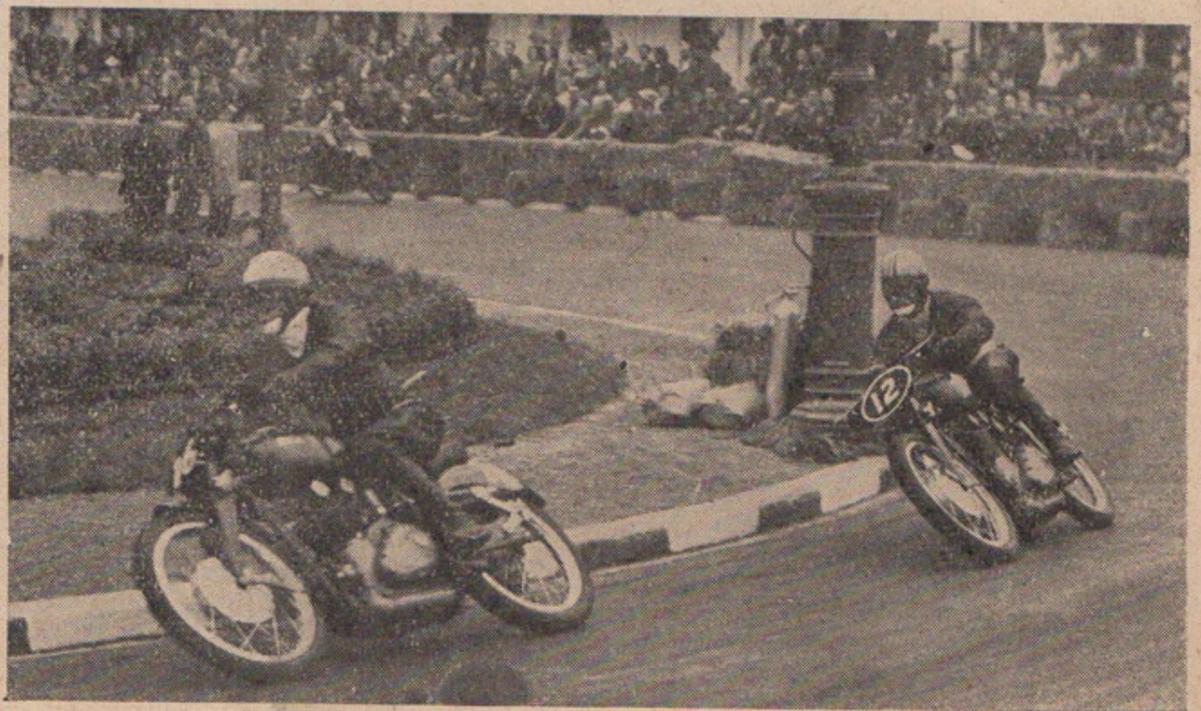
##### Concentration motocycliste

Belle journée pour la propagande motoriste. Environ 500 arrivants, classement suivant : Bordeaux (gagnant), M.C. Landes, La Rochelle, Marmande, Biarritz, Auch, Agen, Langon, Clermont, Saintes, Saint-Etienne, Toulouse.

Très belles épreuves, bien dans la tradition de tout ce qu'organise le M.C.B.B. A féliciter en bloc.



Betemps et son passager Burgraf,  
2<sup>e</sup> des sides 600 cmc.



A Pau : Masetti, suivi de Pagani.

#### A.M.C.O.

##### MOTO-CROSS DE L'A.M.C.O.

##### Parc de Beauvoir, à Olivet

Devant un public très nombreux, l'A.M.C.O. a fait disputer son 2<sup>e</sup> cross dans le parc du Beauvoir, propriété privée située sur les bords du Loiret.

Le M.C. Clodoaldien et l'A.M.S. avaient envoyé des coureurs. Le champion de France Moury ne fut pas en mesure de défendre ses chances ayant crevé et dut pour terminer faire 5 tours à plat, le circuit étant très dur. Sutra et un amateur subirent le même sort.

Les frères Klym firent preuve de brio ainsi que Couratier.

Legrand ne connaissant pas très bien le circuit enleva la 3<sup>e</sup> manche, par contre Charrier du M.C. Clodo s'adjugea les deux manches de la catégorie 350-500 cmc.; à noter que Charrier est à ses débuts dans le moto-cross et qu'ils sont prometteurs.

Robert Klym dans la catégorie des as tint la dragée haute à Moury et le champion de France dut s'incliner sur une crevaison. Il y eut quelques chutes spectaculaires sans gravité dans un passage boueux (trou de bombe). Le public orléanais a fort bien goûté ce genre de compétition et les épreuves à venir promettent un plein succès.

M. Maury, maire d'Olivet, avait mis gracieusement sa propriété à la disposition des organisateurs. Admirons ce beau geste sportif.

##### Les résultats :

**Classement général en 125 cmc.** — 1. Couratier, 5 pts; 2. René Klym, 5 pts; 3. Pronget, 6 pts; 4. Leferrand, 6 pts.

**Classement général en 175-250 cmc.** — 1. René Klym, 2 pts; 2. Couratier, 4 pts; 3. Garnon, 7 pts; 5. Thévenin, 11 pts; 6. Sargette, 11 pts; 7. Juigné, 14 pts.

**Classement général en 350-500 cmc.** — 1. Charrier, 2 pts; 2. Denis, 6 pts; 3. Pellan, 6 pts; 4. Hennequin, 6 pts; 5. Ridoux, 10 pts; 6. Pournin, 12 pts; 7. Sutra, 14 pts.

##### Epreuve des As

**Classement général.** — 1. Robert Klym, 6 pts; 2. Moury, 7 pts; 3. Legrand, 8 pts; 4. Godey, 9 pts; 5. Martin, 17 pts; 6. Barat, 18 pts; 7. Mariani, 18 pts.

#### Moto-Sporting-Club de Genève

##### LE GRAND PRIX SUISSE ET LE CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOCYCLISTE

Le Grand Prix de Suisse sera la seule épreuve suisse valable pour le Championnat du monde des motos et sidecars.

Voici quelles seront les distances à couvrir dans les 4 catégories des courses internationales :

Motos : 250 cmc., 126 km., soit 21 tours; 350 cmc., 150 km., soit 25 tours; 500 cmc., 204 km., soit 34 tours.

Sidecars : 600 cmc., 102 km., soit 17 tours.

Les essais auront lieu vendredi matin 21 juillet, de 6 heures à 7 h. 55 et samedi après-midi 22 juillet, de 14 heures à 16 h. 55.

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

##### DEUXIÈME CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE RÉGULARITÉ ET D'ENDURANCE DE L'ILE-DE-FRANCE

Dimanche 7 mai 1950

La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France organise le dimanche 7 mai 1950, avec le concours de ses clubs affiliés à la F.F.M., son 2<sup>e</sup> Circuit Motocycliste de Régularité et d'Endurance de l'Ile-de-France.

Cette épreuve de tourisme motocycliste et de régularité avec moyenne imposée et contrôlée empruntera un itinéraire intéressant dans la région de l'Ile-de-France.

Les grosses cylindrées parcourront un kilométrage de 258 kilomètres par : Contrôle de départ à Sèvres (face la Manufacture), départ de minute en minute à partir de 6 h. 30 du matin; Versailles-Rambouillet (contrôle de passage Moto-Club de Rambouillet); Epervon-Maintenon (contrôle de passage Moto-Club de Maintenon); Nogent-le-Roi-Dreux (contrôle horaire Section du Moto-Club de l'Eure-et-Loir); Châteauneuf-en-Thimerais - La Loupe - Nogent-le-Rotrou (contrôle horaire Moto-Club du Perche); Brou-Châteaudun (contrôle de passage Section du Moto-Club de l'Eure-et-Loir); Illiers-Chartres (contrôle d'arrivée place Jeanne-d'Arc assuré par le Moto-Club de l'Eure-et-Loir et le Motor-Club de Beauce. Après le passage de la course cycliste parquage des véhicules sur la place des Epars, parc fermé et gardé pendant le déjeuner.

Cette épreuve est ouverte aux vélomotocyclistes, motocyclistes (1) et sidecaristes membres des clubs affiliés et possesseurs de la licence fédérale.

Les véhicules seront répartis en quatre groupes distincts selon les cylindrées, les moyennes afférentes à ces groupes seront les suivantes : 36, 40, 45, 50 et 55 kilomètres à l'heure.

Le contrôle de ces moyennes sera assuré par des contrôles horaires, et pour départager les exæquo il sera établi une base kilométrée sur une portion du parcours.

Les engagements sont reçus dès maintenant au prix de 300 francs par véhicule, ils peuvent être adressés au secrétaire de l'épreuve : M. Cantalice Gabriel, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), C.C.P. Paris 3892-25; ces engagements devront être notifiés sur formule spéciale. Tous ren-

seignements complémentaires et envoi du règlement, s'adresser à l'adresse ci-dessus, la clôture des engagements sera prononcée le mercredi 4 mai 1950.

*Le Comité Organisateur.*

(1) Les petites cylindrées jusqu'à 175 cmc. emprunteront un itinéraire réduit, même parcours jusqu'à La Loupe (contrôle de passage par le Moto-Club du Perche) Courville-sur-Eure - Chartres (arrivée place Jeanne-d'Arc); 168 kilomètres.

### Moto-Club Bigourdan

Le Moto-Club Bigourdan organise avec sa section de Vic-Bigorre le 18 juin prochain le 4<sup>e</sup> Circuit National de Vitesse des Acacias à Vic-Bigorre, pour les catégories 125, 350, 500 cmc., amateurs et professionnels.

Pour tous renseignements et engagements s'adresser à M. Lestrade, rue des Ecoles, Vic-Bigorre (H.-P.).

### LE GRAND PRIX DE SUISSE DES MOTOCYCLETTES ET SIDECARS (23 juillet 1950)

*(Epreuve comptant pour le Championnat du Monde)*

Le Grand Prix de Suisse aura lieu à Genève sur le circuit des Nations modifié (nous verrons plus loin pourquoi), il sera valable pour le Championnat du Monde 1950, championnat pour lequel n'est retenue qu'une seule compétition par Nation.

C'est donc le 23 juillet qu'auront lieu les épreuves du Grand Prix Suisse des Motos et Sidecars. Le dimanche suivant aura lieu sur le même circuit le Grand Prix des Nations pour Automobiles de course.

Les quatre classes de motos suivantes ont été retenues par les organisateurs : 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. et 600 cmc., sidecars. Les courses auront lieu sur le circuit des Nations modifié et dont la distance totale a été portée à 6.000 mètres, distance minimum fixée par les règlements internationaux pour les « classic events » comptant pour le Championnat du Monde.

Une cinquième course figurera au programme, celle des 500 cmc. motos catégorie nationale comptant pour le Championnat suisse de la catégorie.

La Fédération Motocycliste Suisse a déjà désigné les autorités sportives qui fonctionneront pour les courses ci-dessus et la direction de la course a été confiée à M. R. de Meiss, membre de la Commission sportive nationale lequel aura comme adjoint M. J. Cavallin, président de la Commission technique.

C'est M. Torricelli de Soleure qui fonctionnera comme commissaire sportif national et M. Crotti, de Fribourg, comme commissaire technique. Les trois chronométreurs ont été désignés eux aussi par la F.M.S., ce sont MM. W. Jenni (Berne), O. Wenger (Boudry) et A. Frei (Berne).

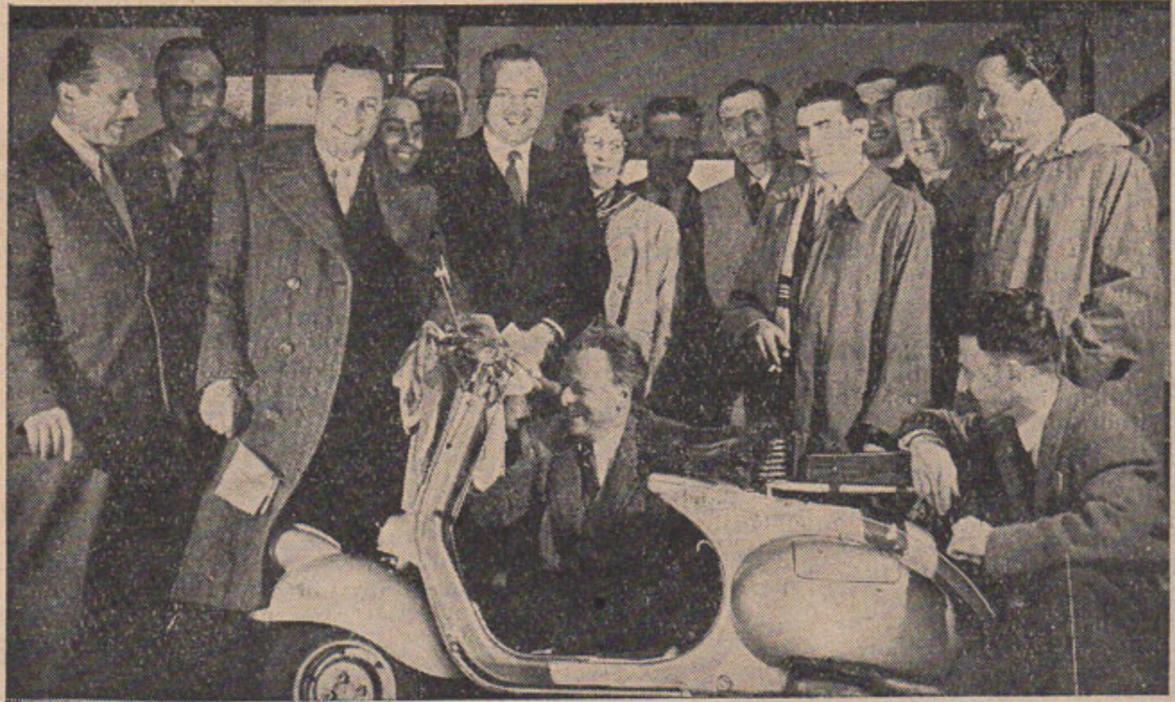
### RALLYE U.S.M.T.

Sur 184 kilomètres, organisé le 16 avril dans la matinée. Sous le patronage de « Libération » avec le concours de Georges Monneret, le Rallye U.S.M.T. en dépit de son heure matinale de départ obtint un franc succès. La veille, déjà, grosse animation aux maga-

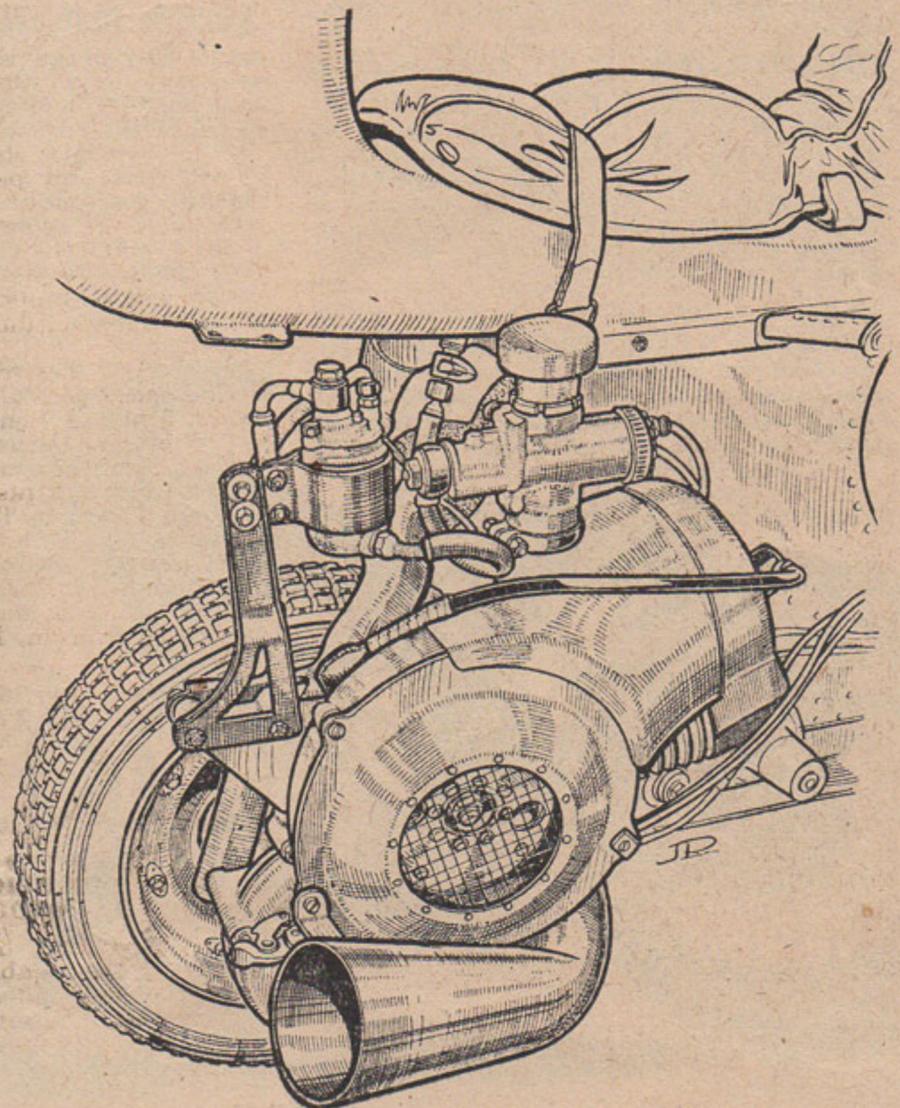
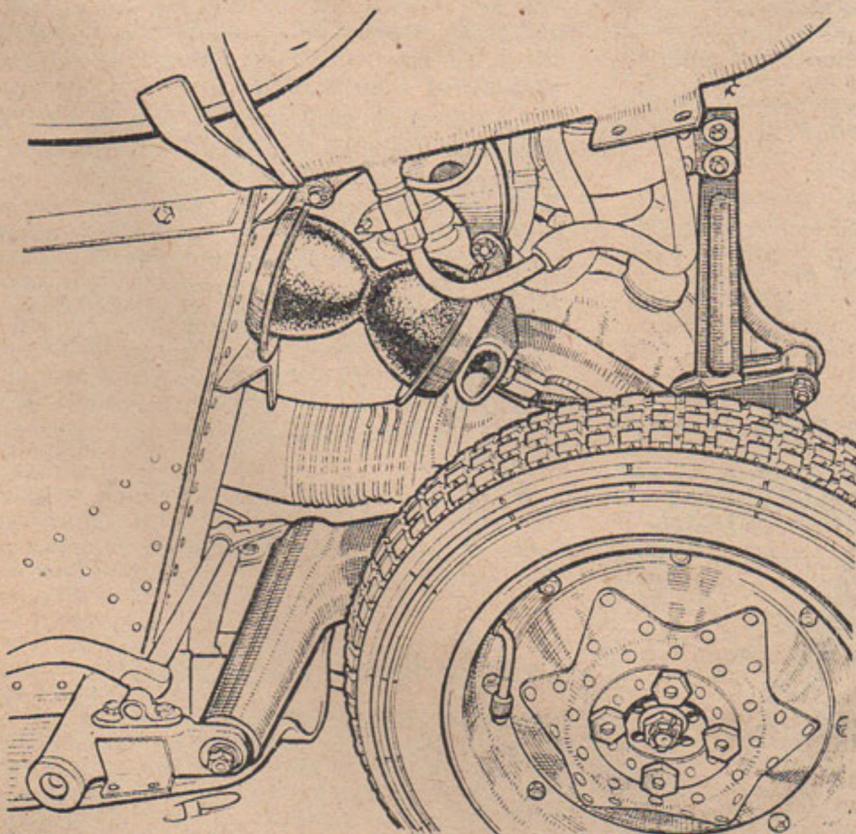
sins Paris-Sud et Paris-Nord de Monneret où avait lieu le pesage. La formule de ce rallye de régularité entraînait le plombage de diverses pièces des machines ce qui provoqua des pénalisations sévères.

Le parcours qui amenait les concurrents à Chartres par Rambouillet et les ramenait à la Croix-de-Berny par Ablis et Dourdan était excellent et donna lieu dans sa deuxième partie à une élimination impitoyable, beaucoup de concurrents ne pouvant présenter certains contrôles de passage à l'arrivée.

En résumé formule à suivre et distance à augmenter pour arriver à des rallyes de très grande classe.



Pour fêter la réussite de ses tentatives de records, la « Vespa » offrit un banquet auquel assistaient MM. Casini ingénieur, Robert Louis représentant la « Piaggio » en France, Mlle Lechartier de la F.F.M., M. Massonet commissaire, M. Carbonero ingénieur. Les pilotes Romagno, Castiglioni, Mazzonccini. M. Roger de Moto-Revue, M. Peix directeur de l'autodrome de Montlhéry.



Ci-dessus : Notez la suspension du « Vespa » par deux cônes de caoutchouc.  
A droite : Vue du moteur refroidi par ventilateur. Tromblon de gros diamètre, carburateur en charge.

**U.S.M.T.****RÉUNION BERNY**

Grosse animation également l'après-midi au Parc des Sports de la Croix-de-Berny où ce même jour la section Auto-Moto de l'U.S.M.T. organisait une réunion sportive comprenant Moto-Cross-Vitesse, Dirtrack et Acrobatie. 4.500 personnes environ applaudirent les amateurs et champions présents : Vial et Poitte, Meynier, Delalande, Borgotti, Thureau Robert et Edouard, etc., etc...

Des primes furent distribuées par M. Pierre Monneret et de nombreux spectateurs qui encouragèrent la combativité des concurrents.

**Motos (vitesse).** — Amateurs : 1. Robert; 2. Edouard; prof. : 1. Borgotti; 2. Thureau; 3. Mabillat.

**Moto-cross.** — 125 et 175 cmc. : 1. Robert Vinetti; 2. Le Rouge; 3. Raymond; 250 cmc. : 1. Robert Vinetti; 2. Charly; 3. Martin; 4. Roger; 350 cmc. : 1. Robert Vinetti; 2. Raymond Imbeyan.

**Dirt-track.** — Amateurs : 1. Lesueur; 2. Landru, etc.; professionnels : 1<sup>re</sup> manche : 1. Calmette; 2. Bazin; 2<sup>e</sup> manche : 1. Meynier, 2. Delalande; 3<sup>e</sup> manche : 1. Paulo; 2. De Bardine; finale : 1. Meynier, 2. Paulo, 3. Calmette.

**Challenge de régularité.** — 1. Guerber (U.S. Métro); 2. Sablonnière (U.S. Métro); 3. Julien (M.C. Est); 4. Boex (U.S. Métro); 5. Bourquin (Corbeil); 6. Dessert (U.S. Métro); 7. Ed. Lerouge (C.O.B.); 8. Léger (U.S. Métro); 9. Havel (U.S. Métro); 10. Lauvergnat (M.C. Est); 11. Bauteloup (C.O.B.); 12. Lestriat (U.S. Métro);

**Challenge de l'U.S. Métro.** — 1. U.S. Métro, 23 pts; 2. C.O.B., 33 pts.

**Challenge Pochet.** — 1. U.S. Métro (14 arrivants); 2. C.O.B. (3 arrivants); 3. Moto-Club de l'Est (1 arrivant).

**Amicale Motocycliste Hyéroise**

Tous les clubs motocyclistes sont cordialement invités à la concentration de la Côte d'Azur, organisée par l'Amicale Motocycliste Hyéroise, à Hyères, le 7 mai.

Gymkana l'après-midi, nombreuses coupes, plaquettes et breloques.

Renseignements et programme sur demande.

**CONCENTRATION DE LA COTE D'AZUR**  
Hyères, le 7 mai 1950

Pour la 3<sup>e</sup> année consécutive depuis sa récente fondation (1947) l'A.M.H., qui est au dire de ses nombreux amis un spécialiste de ce genre de manifestation, organise le 7 mai prochain, à Hyères, une concentration motocycliste dite « Concentration de la Côte d'Azur » et un gymkana.

Monté par OFSTETTER, un « bitza » qui a des chevaux et fort belle allure, possède une fourche Brassine, un cadre Ariel, une boîte B.S.A., une culasse Terrot, un cylindre maison, carter et embellage Ariel. La cylindrée est de 450 cmc.

Tous es clubs et es indépendants sont invités à y participer, et viendront certainement en foule, répondant à notre nouvelle invitation.

Coupes, plaquettes, objets de valeur seront les prix de la Concentration et de superbes lots récompenseront les concurrents au gymkana.

Chaque conducteur emportera une artistique breloque gravée.

**Association Motocycle de la Seine****SORTIE DE PAQUES**

Pour les fêtes de Pâques l'A.M.S. avait convié ses membres à une sortie sur Honfleur. Le départ s'effectua à 6 h. 30 du matin avec un regroupement général à Vernon où toute la colonne arrivait pour l'apéritif.

Réception par les autorités de la ville et apéritif d'honneur.

L'après-midi démonstration de moto-cross par 5 motocrossmen de l'A.M.S. en vue de faire apprécier à nos amis d'Honfleur notre beau sport que l'A.M.S. a l'intention d'organiser en cette ville au mois d'août.

Un grand gymkana était prévu pour le lundi, mais vu le mauvais temps il fut reporté à notre grande sortie de la Pentecôte.

Les 75 participants de cette sortie rentrèrent le lundi soir en très bon ordre, tous contents de ces deux grandes journées de plein air et de sport où notre grande camaraderie A.M.S. fut prouvée.

**Moto-Club Laonnois**

Nous sommes heureux d'annoncer que le Moto-Club Laonnois a organisé une réunion d'information à Soissons, le mercredi 26 avril à 20 h. 30, dans une des salles de la Mairie.

Ce que le M.C.L. désire avant tout c'est de créer une union solide groupant tous les motards de l'Aisne, pour le grand bienfait de notre sport favori.

Les distractions à moto sont très variables et il est de notre devoir de faire connaître ce qui est réellement accessible à une moto de tourisme.

Tous renseignements peuvent être fournis par M. Thierry, 1, rue Saint-Martin, détaché local du Club.

**Amicale Motocycliste Flérienne****TOURISME-SPORT-CAMPING**

A l'assemblée générale, le bureau pour 1950 a été ainsi constitué : *Présidents d'honneur* : MM. L. Charles et J. Collard; *Président actif* : M. Bidault; *Vice-Président* : M. Champion; *Secrétaire général* : A. Renouf; *Trésorier général et Délégué à la Ligue* : J. Hamel; *Secrétaire-trésorier adjoint* : A. Forget; *Directeur sportif* : M. Lamy; *Commissaire sportif* : G. Boisgontier; *Membres* : S. Blin, H. Foulon et M. Baulard.

La grande innovation apportée cette année dans la Société a été la création d'une Section sportive ayant à sa tête notre sympathique amicaliste Maurice Lamy. Cette section devant se spécialiser dans l'acrobatie, le moto-cross et les épreuves régionales et nationales.

Voici dans ces grandes lignes le calendrier 1950 :

21 Mai. — Participation au Rallye Aiglon.

4 Juin. — Concours d'élégance autos, motos et scooters à la Foire-Exposition de Flers.

11 Juin. — Grande concentration et Festival motocycliste à Flers.

24/25 Juin. — Déplacement aux 24 Heures du Mans.

9 Juillet. — Grand match de moto-ball à Flers.

En plus, de nombreuses manifestations, sorties et rencontres avec d'autres clubs seront organisées. Les isolés sont cordialement invités à nos sorties et réunions.

Adhésions à l'Amicale Motocycliste Flérienne, siège social Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale, à Flers-de-l'Orne.

**Moto-Club de Paris****AU M.C. PARIS****CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE***Calendrier touristique de Mai*

Le 7. Participation au Circuit de l'Île-de-France. Pour les membres se rendant directement à Chartres, rendez-vous à 8 h. 30 pont de Sèvres. — Le 14. Sortie-Muguet sur les Essarts, départ porte Maillot 8 h. 30. — Le 21. Participation au Circuit Aiglon et au Circuit de vitesse d'Orléans. Sortie touristique sur Laigle (concentration motocycliste), départ porte de Saint-Cloud à 7 heures. — Les 27-28-29. Sortie vers la Charité-sur-Loire (les renseignements pour cette sortie seront fournis ultérieurement).

Itinéraires détaillés chez Favier, 40, rue Saint-Paul; Bovière, 6, rue Mazet et tous les mercredis à 21 heures à la réunion hebdomadaire, 66, rue de Rivoli (Aux Armes de la Ville). Correspondance : Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10<sup>e</sup>).

Attention!!! Dès maintenant les réunions ont lieu tous les mercredis.

**Lille Moto-Club**

Le 25 mars 1950 eut lieu le banquet du Lille-Moto-Club en l'honneur de son affiliation à la F.F.M.

Ce banquet était présidé par M. Gaifie, maire de Lille et président d'honneur du Lille-Moto-Club. Y assistaient également MM. Sergeant et Dalle, vices-président d'honneur, Alain Huet, président actif, Gautheron, vice-président actif, Dauthieu, secrétaire; Desramaux, trésorier; François, Baselis, Bouhin, Sohler, Levoye, Poulard, membres du Comité directeur.

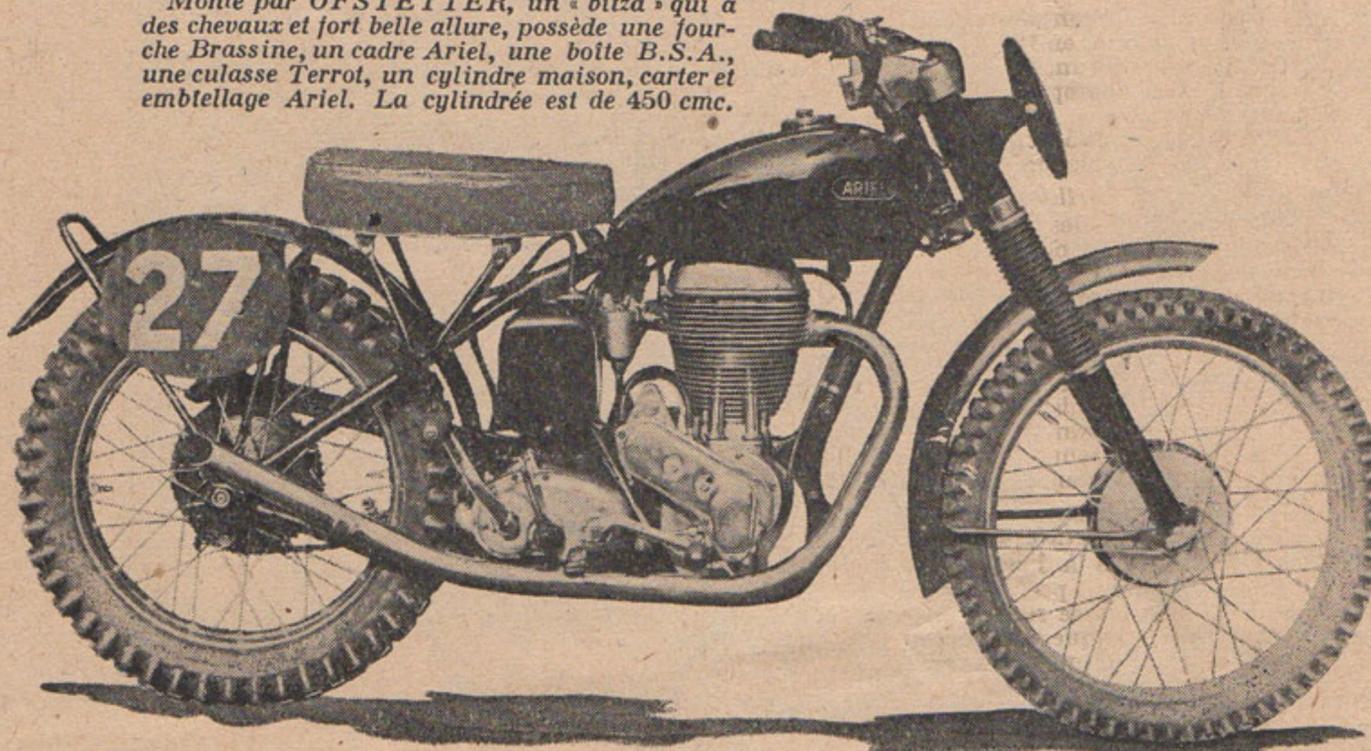
Après les paroles de bienvenue du président à toutes les personnalités présentes, la fête continua par une joyeuse sauterie.

Souhaitons donc longue vie et prospérité au Lille-Moto-Club qui, né depuis un mois, compte déjà 21 licenciés et près de 200 membres.

**Sporting-Moto-Club Parisien**

Sortie Camping-Touriste, effectuée le 15 avril par notre Société, à l'occasion du mariage de notre ami et adhérent Jacques Zimmerlin, à qui nous adressons toutes nos félicitations, à Anet-sur-Marne, à 25 kilomètres de la Porte de Pantin. Site agréable sur les bords de la Marne. Pêche abondante.

Cette sortie a été un succès. Coin à retenir pour la pleine saison.





F. F. M.

### RÈGLEMENT DES BRASSARDS DE VITESSE AMATEURS 1950

#### Article premier

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1950 les brassards de vitesse amateurs.

Il y aura un brassard de vitesse dans chacune des catégories et classes suivantes :

#### Catégorie A motocyclettes

Classe 125 cmc., classe 175 cmc., classe 250 cmc., classe 350 cmc., classe 500 cmc.

#### Catégorie B sidecars

Classe 350 cmc., classe 600 cmc., classe 1.000 cmc.

#### Article 2

Les brassards de vitesse amateurs sont ouverts aux conducteurs de nationalité française, détenteurs d'une licence « Amateur » de la Fédération Française de Motocyclisme pour 1950.

#### Article 3

Le classement des brassards de vitesse amateurs sera établi en fin d'année, par addition des points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans quatre courses parmi celles désignées à l'article 7.

#### Article 4

Sauf cas prévus à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe seront prises en considération pour chaque conducteur. Si dans une des classes, indiquées à l'article premier, il a été disputé moins de quatre courses on prendra en considération les trois performances. Le brassard de vitesse ne sera pas décerné au conducteur qui n'aura pas participé à au moins trois courses dans une même classe.

#### Article 5

	+ de 12 partants	12 partants	11 partants	10 partants	9 partants	8 partants	7 partants	6 partants	5 partants
au 1 <sup>er</sup>	15	15	14	13	12	11	10	8	5
au 2 <sup>e</sup>	13	13	12	11	10	9	8	6	3
au 3 <sup>e</sup>	11	11	10	9	8	7	6	4	2
au 4 <sup>e</sup>	9	9	8	7	6	5	4	3	
au 5 <sup>e</sup>	8	8	7	6	5	4			
au 6 <sup>e</sup>	7	7	6	5	4				
au 7 <sup>e</sup>	6	6	5	4					
au 8 <sup>e</sup>	5	5	4						
au 9 <sup>e</sup>	4	4							
au 10 <sup>e</sup>	3								
aux autres classés	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Au-dessous de cinq partants dans une classe, les résultats ne compteront pas pour le championnat.

En cas d'ex æquo les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances et, en cas de nouvel ex æquo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour son classement; en cas d'égalité de places de premier il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

A la demande de la majorité des organisateurs des courses comptant pour le classement des « Brassards de Vitesse Amateurs 1950 », le Bureau du Comité a décidé de réduire les distances minimum de 50 %.

Ces distances deviennent donc :  
25 km. pour les motos 125 cmc. et les sidecars 350 cmc.

40 km. pour les motos 175 et 250 cmc. et les sidecars 600 et 1.000 cmc.

50 km. pour les motos 350 et 500 cmc.

#### Article 6

Les courses comptant pour le classement des brassards de vitesse devront comporter un parcours minimum en une seule course de :

50 kilomètres pour les motos 125 cmc. et les sidecars 350 cmc., 75 kilomètres pour les motos 175 cmc. et 250 cmc. et les sidecars 600 cmc. et 1.000 cmc., 100 kilomètres pour les motos 350 cmc. et 500 cmc.

#### Article 7

Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les huit courses retenues pour le classement des brassards de vitesse amateurs 1950 sont :

2 avril : Courses qualificatives au Bol d'Or, A.M.C.F.; 14 mai : Circuit de Châteauroux, M.C. Centre; 21 mai : Circuit d'Orléans, A.M.C. Orléanais; 28 mai : Circuit de Vitesse Amateurs, M.C. Bourgogne; 4 juin : Circuit de Moulins, M.C. Moulins; 11 juin : Circuit de Bourges, M.C. du Berry; 18 juin : Circuit de Vitesse Amateurs, M.C. Auvergne; 2 juillet : Circuit de Vitesse Amateurs, M.C. Touraine; 30 juillet : Circuit de Vitesse, A.M. Niçoise.

#### Article 8

Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le maximum de points, comme indiqué à l'article 5, sera détenteur du brassard de vitesse amateur 1950 de sa classe et recevra :

- une médaille offerte par la F.F.M.;
- un brassard qu'il sera autorisé à porter dans les courses de 1951.

### CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS FRANÇAIS 1950

#### Article premier

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition, en 1950, le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes.

Il y aura un champion dans chacune des classes suivantes :

Motocyclettes 125 cmc., motocyclettes 350 cmc., motocyclettes 500 cmc.

#### Article 2

Le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes est ouvert aux conducteurs de nationalité française, détenteurs d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme pour 1950.

#### Article 3

Le classement du Championnat des Conducteurs Français sera établi en fin d'année, par addition de points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans quatre courses parmi celles désignées à l'article 7.

#### Article 4

Sauf cas prévus à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe seront prises en considération pour chaque conducteur. Si dans une des classes indiquées à l'article premier il a été disputé moins de quatre courses, on prendra en considération les trois performances. Le titre ne sera pas décerné au con-

ducteur qui n'aura pas participé à au moins trois courses dans une même classe.

#### Article 5

Les points comptant pour le classement seront attribués dans chaque classe d'après le classement réel, de la façon indiquée au tableau ci-après.

	Grand Prix de France	+ de 12 partants	12 partants	11 partants	10 partants	9 partants	8 partants	7 partants	6 partants	5 partants
1 <sup>er</sup>	20	15	15	14	13	12	11	10	8	5
2 <sup>e</sup>	18	13	13	12	11	10	9	8	6	3
3 <sup>e</sup>	16	11	11	10	9	8	7	6	4	2
4 <sup>e</sup>	14	9	9	8	7	6	5	4	3	
5 <sup>e</sup>	12	8	8	7	6	5	4			
6 <sup>e</sup>	10	7	7	6	5	4				
7 <sup>e</sup>	9	6	6	5	4					
8 <sup>e</sup>	8	5	5	4						
9 <sup>e</sup>	7	4	4							
10 <sup>e</sup>	6	3								
aux autres classés	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Au-dessous de cinq partants dans une classe, les résultats ne compteront pas pour le championnat.

En cas d'ex æquo les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances et, en cas de nouvel ex æquo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour son classement; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

#### Article 6

Les courses comptant pour le classement du « Championnat » devront comporter un parcours minimum, en une seule course, de : 80 kilomètres pour la classe 125 cmc. et 120 kilomètres pour les classes 350 cmc. et 500 cmc.

#### Article 7

Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les courses retenues pour le classement du Championnat des Conducteurs Français 1950 sont :

1<sup>o</sup> Pour la classe 125 cmc.  
30 avril : Circuit de Vitesse de Paris; 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare; 3-4 juin : 22<sup>e</sup> Bol d'Or; 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S.; 6 août : Grand Prix de France; 8 octobre : Coupe du Salon.

2<sup>o</sup> Pour les classes 350 et 500 cmc.  
30 avril : Circuit de Vitesse de Paris; 7 mai : Circuit de Vitesse du Cinquantenaire à Roubaix; 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare; 3-4 juin : 22<sup>e</sup> Bol d'Or; 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S.; 16 juillet : Circuit d'Albi; 6 août : Grand Prix de France; 8 octobre : Coupe du Salon.

#### Article 8

Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le maximum de points, comme indiqué à l'article 5, sera déclaré champion de France 1950 de sa classe et recevra :

- une médaille offerte par la F.F.M.;
- un brassard de « Champion de France 1950 ».

### INAUGURATION D'UNE SECTION DU M.C. CHATILLONNAIS A BIÈVRES

Le Moto-Club Châtillonnais a inauguré sa nouvelle section de Bièvres au Café-Cinéma Ponthier, rue de Paris à Bièvres.

Une trentaine de machines étaient présentées; cette petite réunion était présidée par M. Maurice Lafont, maire de la localité; un vin d'honneur termina cette réunion toute amicale.

Les motocyclistes et vélomotoristes de la région sont invités à venir grossir les rangs et trouveront tous les renseignements au Café Ponthier, 6, rue de Paris à Bièvres.

## Moto-Ball

### LE MOTO-BALL-SPORT FOREZIEEN DANS LE CHAMPIONNAT DE FRANCE 1950

Outre le calendrier de la Coupe de France, le Moto-Ball-Sport Forézien participe en division d'excellence, au Championnat de France 1950 et nous donnons ci-dessous le calendrier officiel tel qu'il a été établi à la Commission Régionale Centre-Sud.

#### Matches à Saint-Etienne

- 1<sup>er</sup> Mai. — Forézien — Avignon II.  
11 Juin. — Forézien — Cavaillon.  
25 Juin. — Forézien — Marignane.  
9 Juillet. — Forézien — La Seyne.  
30 Juillet. — Forézien — Montoux.

#### Déplacements

- 9 Avril. — Marignane — Forézien.  
23 Avril. — La Seyne — Forézien.  
14 Mai. — Cavaillon — Forézien.  
28 Mai. — Montoux — Forézien.  
17 Septembre. — Avignon 2 — Forézien.

Le classement des rencontres aura lieu comme l'année dernière par attribution de 3 points à l'équipe gagnante, 2 points au match nul et 1 point au match perdant.

La réglementation du jeu a d'autre part été fortement renforcée par la Commission de Moto-Ball de la Fédération Française de Motocyclisme et les forfaits, les brutalités seront sévèrement sanctionnés.

La Commission des Arbitres ayant à sa tête M. Didier (qui cumule à Paris les fonctions d'arbitre officiel de la Fédération Française de Football) tiendra régulièrement des réunions appelées à statuer sur les cas litigieux.

Signalons également que deux initiatives importantes ont été prises en ce qui concerne le jeu de moto-ball : Le joueur arrière aura droit de devenir attaquant et de dépasser le milieu du terrain pour pratiquer les fonctions de joueur avant.

De plus, la période totale de jeu sera allongée de 10 min. de la façon suivante :  
Durée de la première phase : 20 min.  
Durée de la 1<sup>re</sup> demi-période de la seconde phase (arrêt de 5 min. pour changement de camp) : 15 min. Durée de la seconde période de la seconde phase : 15 min. Durée de la troisième phase : 20 min. Au total : 1 h. 10 min. de jeu.

### COUPE DE FRANCE 1950 DE L'UNION FRANÇAISE DES CLUBS DE MOTO-BALL

La Coupe de France de Moto-Ball qui est une réplique de la Coupe de France du Football donnera lieu à partir d'avril à des rencontres éliminatoires, disputées le 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois entre les équipes engagées.

Pour limiter les frais de déplacement, les tirages au sort auront lieu pour les trois premiers tours sur le plan régional en zone Nord et en zone Centre-Sud.

Ce n'est qu'à partir des quarts de finale que les rencontres auront lieu sur le plan de déplacement inter-régional.

Nous donnons ci-dessous le programme des rencontres en zone Sud, tel qu'il a été établi par voie de tirage au sort à la réunion d'Avignon de dimanche dernier, sous la présidence de M. Girardin.

#### Région Centre

1<sup>er</sup> tour, 2 avril. — Exempt : M.B.S. Forézien. Match à Villefranche : M.C. Villefranche contre R.M.B. Ondaine.



L'équipe de dirtrack du M.C. Châtillonnais présente à la Croix-de-Berny

#### Région Sud

1<sup>er</sup> tour, 2 avril. — Exempt : M.B.C. Avignon et A.M.C. Aix, respectivement vainqueur et finaliste de la Coupe 1949. A Carpentras : M.B.C. Carpentras contre M.B.C. Cavaillon. A Camaret : M.B.C. Camaret contre M.C. La Seyne. A Montoux : M.B.C. Montoux contre M.C. Marignane.

#### Groupe Centre-Sud

2<sup>e</sup> tour de Coupe, 7 mai. — Le vainqueur de la rencontre Camaret-La Seyne sera exempt du 2<sup>e</sup> tour. A Aix-en-Provence : A.M.C. Aix contre vainqueur Villefranche-Ondaine. A Saint-Etienne : M.B.S. Forézien contre vainqueur Carpentras-Cavaillon. A Avignon : M.B.C. Avignon contre vainqueur Montoux-Marignane.

## Chronique de Moto-Ball

### M.B.S. FOREZIEEN bat M.B.C. PARIS par 1 à 0.

A l'occasion du Salon sportif de Limoges, l'Amicale Motocycliste de Limoges a présenté pour la première fois un match de moto-ball qui a connu un succès complet.

L'A.M. Limoges avait fait appel au M.B.C. Paris qui a été 4 fois champion de Paris et 2 fois finaliste du Championnat de France pour rencontrer notre équipe-fanion le M.B.S. Forézien.

Les formations d'équipes étaient les suivantes :

Au M.B.C. Paris. — Avants : Fragout (cap.), Dequéant, Camus. Arrière : Pugno. But : Galandrin. Remplaçant : Heintz.

Au M.B.S. Forézien. — Avants : Houg Didier, De Marancour, Clair, Richaud (cap.). Arrière : Giraudet. Goal : Vial.

C'est devant un public de 1.500 personnes que le coup d'envoi a été donné à 15 h. 30 par le Président de l'A.M. Limoges et, dès l'entrée, les deux équipes furent magnifiques d'entrain.

Le terrain légèrement herbeux avait été mouillé par une averse de fin de matinée et il s'en suivit quelques chutes spectaculaires pour la plus grande joie des spectateurs.

Tour à tour, les équipes prenaient l'avantage et c'est sur un score nul que se termina la première période.

En deuxième période, les avants stéphanois partirent en trombe sur les buts adverses et par 3 fois des corners sont concédés par les Parisiens. On distingue particulièrement l'activité de Houg et de Marancour.

Les efforts de la ligne d'attaque sont enfin couronnés de succès, puisque sur un 4<sup>e</sup> corner tiré par Marancour, le 3<sup>e</sup> avant Clair reprend la balle qui rentre dans la cage du M.B.C. Paris.

En troisième période, l'équipe de Paris réagit violemment profitant de l'absence de Marancour pendant les 6 premières minutes de jeu, puis l'équilibre se rétablit en fin de partie.

Les deux équipes pratiquent alors un jeu très ouvert avec reprises de tête, changements de pied, shoots longs, etc...

C'est sous les applaudissements de la foule que les joueurs et l'arbitre Moreau regagnent le vestiaire, après avoir présenté un beau match de moto-ball.

## Vélocoteur-Club Parisien

### TOURISTIQUE - SPORT - CAMPING

Les réunions bi-mensuelles reprises depuis avril ont lieu le premier et le troisième mardis de chaque mois à 21 heures au siège social, 8, rue Saint-Denis, Paris (1<sup>er</sup>).

Pour tous renseignements, s'adresser à J.-L. Gaumont, 16, avenue des Courlis, Le Vésinet (S.-et-O.).

Dimanche 30 avril. — Sortie-muguet en forêt d'Ermenonville. Rassemblement porte de la Villette à 8 heures. Départ officiel à 8 h. 30. Itinéraire : Aubervilliers, Le Bourget, la Patte-d'Oie de Gonesse. Regroupement, départ 9 h. 30 R.N. 2 à droite vers le Mesnil-Amelot-Dammartin, D. 13 vers Ermenonville (la Mer de Sable). Pique-nique en forêt. Retour le soir vers 18 heures.

Dimanche 7 mai. — Sortie-promenade sur Chartres. Rassemblement à la porte de Saint-Cloud à 7 h. 30. Départ officiel à 8 heures précises. Itinéraire : Sèvres, Versailles (regroupement à la porte de l'Orangerie, départ à 8 h. 30) : R.N. 10, Trappes, Coignières, le Perray, Rambouillet, Epernon, Maintenon (vallée de l'Eure) par le G.C. 6 à gauche vers Saint-Piat, Saint-Prest, Chartres (déjeuner au restaurant).

## A.M.C.F.

A la suite de l'Assemblée générale du 31 mars pour l'élection du Comité directeur, celui-ci a été élu à l'unanimité et sans abstentions. Cette élection est valable pour trois années, 1950, 51 et 52, avec le tiers sortant rééligible chaque année.

Parmi les personnalités de ce Comité la plupart nous sont connues soit comme sportifs, soit pour leur long dévouement à la cause motocycliste; en voici d'ailleurs la composition :

#### Comité directeur :

Président : Mauve Eugène; Vice-Présidents : Ulmer F., Lesne R., Jarry J., Mienée G.; Secrétaire général : Leput M.; Secrétaire adjoint : Truchot; Trésorier général : Castagne M.; Trésorier adjoint : Robert A.; Administrateurs : Doux D., Vimont M., Rossignol.

Membres des Commissions Sportive, Touristique et de Propagande : Mauve, Ulmer, Leput, Lesne, Jarry, Doux, Grimault, Castagne, Robert L., Barthélémy, Vimont, Robert A., Beaume, Massiot, Chauvignon, J. Enders, Huet, Truchot, Rossignol P., Rossignol G., Le Mehaute, Cadiou, Painchault, Mienée, Saint-Denis, Bodin, Galet E. Bolot.

## Moto-Club Clodoaldien

Eliminatoire du Bol d'Or, — 3 coureurs : Descamp en 125, Tinancourt et Walter en 500.

Descamp abandonne après ennuis mécaniques. Walter se classe 11<sup>e</sup>, également beaucoup d'ennuis mécaniques. Tinancourt a très bien marché et se classe 9<sup>e</sup> en 500 cmc.

D'autre part le Moto-Club organise pour le dimanche 30 avril un rallye : le « Rallye du Muguet ».

Départ de Saint-Cloud, arrivée au château de Charbonnière près Orléans, soit environ 90 kilomètres.

## ACHATS

**MOTO** bloc mot. ou éch. ctre 2.4, à remonter, bn ét. — J. FALCONNIER, BASCHANERY, Saint-JEAN-BONNEFONDS (Loire).

**350 CULB.** bn ét. de préf. av. dde. Px rais. — BRUNEAUX, 45, r. Véron, ALFORTVILLE (Seine).

**202 ou JAWA 4 pl.** — HAXAIRE à EUVILLE (Mause).

# Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

# DIEM

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOUJ

— UN SPÉCIALISTE —

# SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée  
PARIS-16°

PARIS PROVINCE

## VENTES

**DARMONT** spéc. 6 CV. 3 roues d'ori. — Vis. 17, r. des Bateliers à CLICHY. Tél. : Per. 35-53.

**MOTOCONFORT** 175, 49 nve. Px 120.000 fr.

**MONET-GOYON** 175 sup. sport. Px 45.000 fr.

**MOTEUR OPEL Kadet** 6 CV. 3t. marche. — COUSI, 23, rue Batton, CHARTRES.

**150 AUTOMOTO** mot. A.M.C. ave. Px 90.000. — CHARLES. Tél. : Cha. 21-50.

**NORTON** 16 H. Px 100.000 fr. — SOUQUET, 4, rue Christine, PARIS (6°).

**TERROT** 350 culb. 4 vit. Type H.S.S.T. Tansad nf. Pns mot. accus tr. bn ét. — Tél. : Alé. 04-81. Après 20 heures.

**GNOME-ET-RHONE** 5 CV. tr. bn ét. av. side Carpiot bi-pl. nf. 2 pns équip. nfs, embiel. chaîne, acces. nfs. Px 105.000 fr. — 6, r. Cyrano-de-Bergerac, PARIS (18°). Sam. de 9 à 18 heures.

**VENDS** 110.000 ou éch. ctre pls prt mme marque 4 CV. R. Gillet nve, 2.000 km. d'ori. 4 vit. av. remorque camp. monoroue lég. — BOIERES, 67, rue Brancion, PARIS (15°).

**PUCH** 250 cmc. 4 vit. sél. rév. Px 70.000 fr. — J. MARTIN, 2, rue Bourbeau, POITIERS.

**VENDS OU ÉCHANGE** 100.000 350 Vélocette A.C.T. parf. ét. sél. ent. équip. ctre pet. camionnette 300 kg. 350 Saroléa Grégoire course ét. nf. susp. ar. 170 km. tr. rap. Px 180 à 200.000 fr. — PERDOUX, 7, rue Chateaubriand, BOURGES (Cher).

**VENDS** 250 culb. N.S.U. sup. culasse 4 vit. sél. Px 120.000. — POTY Paul, 13, chemin de Clora, CHAMALIERES (P.-de-D.).

**MOTOSACOCHÉ** 500 culb. side Bernardet sport parf. ét. Px 95.000 fr. — 49, rue de l'Abbaye, ANTONY (Seine). Tél. : Berny 03-70.



La ligne de 36 lettres, signes ou espaces

100 francs

**VÉLO** équip. mot. Cucciolo, f. tél freins tambour jumelés, compt. écl. ét. nf. — Ecr. LARCHER, 18, rue H.-Poincaré ou tél. Avi. 60-52. Vélo. **MOTOBÉCANE** 100 cmc. Px 50.000 fr.

**AUTOMOTO** 500 arbre à cames. Px 55.000 fr.

**TERROT** 500 Jap culb. Px 80.000 fr.

**MOTOBÉCANE** side 350 lat. Px 85.000 fr.

**PETIT SIDE** commercial pour 125. Px 15.000 fr. — MICHEL PIERRE, 42, r. J.-Guesde, ALFORTVILLE (Seine).

**B.M.W.** 200 cmc. ét. nf. culb. f. tél. cardan orig. vend. par part. av. Contax app. à télémètre. Urg. — CAZES. Tél. : Cha. 40-20.

**TRIUMPH** T. 100, 220. — BRAY 9, rue Vauvilliers, PARIS (1er).

**F.N. H. 90, A. 500** lat. Facilité paiement, à roder. — BATTEUX, 72, av. Ledru-Rolin, LE PERREUX.

**HARLEY** gd luxe bordeaux tte chromée. Px 250.000 fr. — Ecr. DELION, 40, rue de la Bienfaisance, VINCENNES.

**SIDE MOTOCONFORT** 250 culb. bn ét. Pw Int. — ROLLAND, 4, r. G.-Flament, POISSY (S.-et-O.).

**MATCHLESS** 350 tél. 4 vit. pied. imp. pns nfs, comp. d'or. Px 150.000 fr. — DE MEERSMAN à BERNES, par ROISEL (Somme).

**QUILLER** 150, mai 1949, A.M.C. sél. 4 vit. klaxon bat. tansad, porte-val. ét. nf. Px rais. ou éch. ctre 350 all. — Fre offre RAYMOND, rue Harcher, THOUARS (D.-Sév.).

**350 MATCHLESS** f. tél. tt équipéee pns nfs. Px 150.000 fr.

**350 MATCHLESS** f. tél. tt équipéee bn ét. Px 150.000 fr.

**150 QUILLER** bloc A.M.C. f. tél. ét. nf. Px 90.000 fr.

**175 MAGNAT-DEBON** culb. Px 60.000 fr.

**100 RENÉ-GILLET** bn ét. Px 52.000 fr. — KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BOULOGNE-BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.

**MOTOBÉCANE** 125 culb. susp. bat. klaxon, sél. compteur incorporé dans phare, ét. nf. Px 95.000 fr. — PIERRE. Tél. : Per. 49-92. De 12 à 14 h. et ap. 18 h.

**A REMONTER** 680 cmc. Brough-Superior Jap culb. 4 vit. parf. ét. Px 120.000 fr. — NEBOUT, 22, rue de la Croix-du-Val, MEUDON (Seine-et-Oise). Tél. : Obs. 15-26.

**VÉLOMOTEUR** 2 vit. Px 15.000 f. — FERRY, chemin du Cimetière, PLOMBIERES-LES-BAINS (Vos.).

**B.M.W., D.K.W., NORTON, B.S.A., ROYAL E., TERROT, PEUGEOT**, etc... Epaves et à remonter. — Ecr. av. timbre LAUGIER, 7, rue F.-Faure, VINCENNES.

**350 D.K.W.** type NZ 4 vit. Vélo-moteur Peugeot P. 55. — 38, rue Saussure, PARIS (17°).

**SIDE** pour 500 ét. nf. roue ind. susp. Impérial. Px 35.000 fr. Tél. : Roq. 34-51.

**250 ALLEMANDE** 2 tps imp. reprendrais 125. — MERCIER, tél. : Car. 07-80, poste 2, h. trav.

**125 R.-GILLET** 4 vit. ét. nf, tansad, batt. — LECOMTE, 7, C. Foy, LE BOURGET.

**500 TRIUMPH** tiger 100, 1948. Triumph speed twin 1946. — 38, rue Saussure, PARIS (17°).

**PEUGEOT** 125 tr. bn ét. Px 55.000 fr. — HAXAIRE à EUVILLE (Meuse).

**ENSEMBLE** Harley W.L.A. 750 cmc. Side Bernardet émail kaki et chrome d'or. occ. un. — Atelier SANDFORD, 31, rue Greffulhe, LEVALLOIS. Tél. : Eto. 43-19.

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

Un abai vous convaincra



c'est un

# "DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

2 VITESSES - REFRIGÉRISSEMENT PAR TURBINE  
28-30, RUE DU BARRÉGO - PARIS 20°  
MÉNIL 48-47

## DYNAMIC-SPORT

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

Tous modèles exposés — Livraison sous 15 jours des 125 et 175 Guiller (1er dans Paris-Nice)

TOUTES RÉPARATIONS — STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse-4-Septembre) — RIC. 24-68

## DELAIRE

4, Impasse de la Galité, PARIS-14°

Tél. Dan. 55-43.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

**F.N. 4 CV.** mot. trs bn. Px 45.000 fr. Vélocar av. moteur nf. Px 40.000 fr. — GASTELLIER, 59, av. H. Martin, SAINT-MAUR.

**500 MAGNAT-DEBON** t. C 4T nve. — DUSSAUGE, 12, rue Didot, ISSY-LES-MOULINEAUX.

**B.M.W.** 750, side Bernardet caisse-bois et équ. — LEGER, 14, Amiral-Mouchez, PARIS (14°). Ap 18 h. 30.

**MOTOBÉCANE** Poney 50 cmc ét. nf. mod. 1949. Px 30.000 fr. — GILBERT, SAINT-SEVER (Landes).

**PONEY** 50 cmc. t. b. ét. — 26 bd de l'Yser, PARIS (17°).

**MONET-GOYON** 350 ctr. 500 side Bernardet gd routier ctre plus léger. — FROISSART, 30 r. Piat, PARIS (20°).

**VÉLOSOLEX** bn ét. Béquille base lev. depr. frein moyeu. Px 30.000 fr. — PIERREPACK ERP, av. des Bénédictins, LIMOGES (Hte-Vne).

## POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

# SAKER

AIR ET GAZ



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

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs

SAKER LEVALLOIS

## Incroyable

**B.S.A. WM.** 20 civil bien. Px 95.000 fr.

**INDIAN** scoot. 500 kaki. Px 95.000 fr.

**TERROT** 4 CV. 1946, 4 vit. Px 85.000 fr.

**GNOME** D.5 civil, 4 vit. Px 75.000 fr.

**GNOME** Super-Major, 4 CV. Px 75.000 fr.

**GNOME** Junior 3 CV. Px 55.000 fr.

**PEUGEOT** Vélo. 125 cmc. Px 50.000 fr.

## A réviser, bas prix

**GNOME** 4 vit. cardan.

**GNOME** Junior, 3 CV.

**GNOME** D. 5 1940, 4 vit.

**TERROT** 4 CV. 1945.

**INDIAN** 5 CV. 1944 scoot.

**EPAVES, CADRES, MOTEURS** avec papiers.

**ROYAL-ENFIELD, B.S.A., MONET, R.-GILLET, TERROT, PEUGEOT, INDIAN**, etc...

**GNOME-ET-RHONE** tous modèles récents. — ALAZARD, 47 bis av. de Clichy, PARIS (17°). (Fond du passage à côté cinéma.)

**PUCH** 125 t. équ. luxe exc. ét. Px 90.000 fr. — Tél. : Gob. 50-63.

**JAWA** 250 mot. spécial compétitions. 8.000 km. abs. imp. Px 175.000 fr. — Tél. : Klé 56-66.

**HARLEY-DAVIDSON** 750 MP splend. av. side Impérial nf.

**ZUNDAPP** KS. 800 4 cyl. av. side Impérial, parf. ét. pns nfs, cse triple emploi. — LEROUX, tél. 12 BOULAY-LES-TROUX p. LIMOURS (Seine-et-Oise).

**VÉL.** 1 CV. monovitesse. Px 20.000 plus 1 Motoconfort 3 CV. 3 vit. Px 40.000 fr., ttes deux en bn ét. de marche, ou le tt ensemble. Px 50.000 fr. — S'ad. ou éc. à LEGROS, 1, pl. A.-Thomas, BONDY (Seine).

**250 N.S.U.** culb. ent. d'orig. ét. nf. Px 120.000 fr. — MESPLEDE, 74, av. de Saint-Maurice, PARIS (12°).

**INDIAN** 500, 1944, orig. gar. novi. chr. imm. — BAUD, 12, rue Bertrand, PARIS (7°).

**SIDE MOTOBÉCANE** Bernardet 500 sup.-cul. 47, ét. nf, 4 vit. vél. 4.000 km. — 45, av. du Panorama, BOURG-LA-REINE.

**TERROT** 350 H. Px 60.000 fr. ou éch. ctre 125. — LOUAT, 10, r. Lécuse, PARIS (17°). Sam. ap. midi.

**CERCLE  
SPORTIF  
DE  
JUDO**

DIRECTEUR TECHNIQUE :  
**ALBERT-LÉON MEYER**  
2° DAN

**GUY VERRIER**  
2° DAN  
CHAMPION INTERNATIONAL  
TOUTES CATÉGORIES

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

**PASSY 27-06 17, RUE MESNIL  
PARIS-16°**

**ZUNDAPP** Russie av. side, roue tract. imp. roue sec. mot. rec. ent. d'or. Vis. sam. et dim. — CROISY, GRISY-SUISNES (S.-et-M.).

**INDIAN** motoside 1200. Aff. exc. Px à déb. — Tél. : Pro. 26-95.

**NORTON** 500 16 H.

**RUDGE** 250 cmc. 4 soupapes trs bn ét. — GIARD, 103, r. La Boétie, PARIS (8°).

**B.M.W.** R. 12. Px 220.000 fr. — Tél. : Plaine 13-73.

**UNIQUE** 125 D.K.W. nve ttes pièces d'orig. ém. chromé. pns nfs, susp. arr.m oyeu Nivel. Px 125.000 fr. — BUENSO, 16, r. Montmorency, PARIS (3°). Tél. : Bal. 66-90.

**ROYAL-ENFIELD** 500 t. J. f. tiles ét. nf. Px rais. — GILLET, Café-Théâtre, AIMARGUES (Gard). Tél. : 26.

**VENDS ou ÉCHANGE** Monet-Goyon 175 cmc. 2 tps, susp. AR. ét. nf. ctre belle épave Indian 1.000 ou 1.200, même ss papier. — LEGER, 26, rue de l'Union, NOISY-LE-SEC (Seine).

**SIDECAR** léger trs bn ét. conviendrait à 250 cmc. fusée de roue et rayon. abs. nf. Px 20.000 fr. Vis. ts les jours et dim. mat. — TASSEL, 146, rue de la Goutte-d'Or, AUBERVILLIERS (Seine).

**MOTO-HALL**

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

**JAMES Velocette**

**MOTOBÉCANE**

**TERROT** **BERNARDET**

*toujours prêt à vous satisfaire*

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

**TANDEM** bn ét. mot. Cyclorex ét. nf. Px 35.000 fr. — SALLE, 25, r. J.-Guesde, PARIS (14°). Ap. 19 h. 30 ou sam. et dim. mat.

**TRIUMPH** ang. 350 cmc. nve. Px 140.000 fr. — ADAM, 14, rue Mesnil. Tél. : Pas. 17-25.

**B.S.A.** 500 culb. Etoile bleue 4 vit. sél. parf. ét. pns nfs. Px 160.000 fr. — MASSON, 3, r. Amiral-Mouchez. PARIS (13°).

**MONET-GOYON** 100 cmc. 2 vit. bn ét. Px 30.000 fr. — ERICOURT à JOSSIGNY (S.-et-M.).

**PRESTER-JONGHI** 1 CV. 4 vit. sél. 3 pns, mot. remis nf. rep.-pieds. Px 50.000 fr. cse déménag. Pr. r. v. tél. h. bureau. — BOULIEU, 298, BRUNOY (Seine-et-Oise).

**B.S.A.** 5 CV. M.20 ét. nf. Px 140.000 fr. Side Carpio B.S.A. 5 CV. imp. Px 180.000 fr. — SINET, 87, av. Foch. CONFLANS (S.-et-O.).

**GNOME-ET-RHONE** 350 lat. mot. rév. bn ét. Px 55.000 fr. — BREUVART (Ecole), VILLANDRY (Indre-et-Loire).

**PEUGEOT** 150 type 155, 3 vit. sél. ét. nf. sorti fév. 1950, cse dble emp. Roulé 800 km., acces. Px 90.000 fr. à déb. — GRANGE P.T.T., BRUSSIEU (Rhône).

**MOTOCONFORT** 4 CV. tansad, gd coffre AR. 2 sac. pn nf. — DE RAUVILLE, 82, faubourg Saint-Martin, PARIS (10°).

**MOTOBÉCANE** B.I.V. 2 CV. comp. 3 vit. Px 39.000 fr. — COLIN, 14, rue Ed.-Roger, PARIS (15°). Tél. : Klé. 89-20.

**MOTEUR** 3 CV. Aubier-Dunne nf. boîte 3 vit. Monet 2 roues comp. 25x3 dyn. 6 volts tt. Px 30.000 fr. ou sép. — CHORON H., SAINT-NOM-LA-BRETECHE (S.-et-O.). Tél. : Mansart 40-75.

**TRI PEUGEOT** ss permis ét. nf. capoté. Px 58.000 fr., ou éch. ctre vélocar à mot. ou vélomoteur 125, ét. id.

**MOTO** 175 bn ét. Px 15.000 fr. Remorque moto. Tansad Méral. — LAIR, 35, rue Lakanal, RUEIL (Seine-et-Oise).

**NORTON** 500, 4 vit. sél. side Impérial ét. imp. Tél. : Roq. 34-51.

**500 TERROT** culb. nve 1938. 350 Terrot lat. 4 vit. 1948. — 38, rue Saussure, PARIS (17°).

*Qui peut le plus peut le moins*

Comme le Champion de France

**Michel VERRECHIA**

Roulez sur les moyeux suspendus

**G. B. G.**

**30, Rue Eugène-Caron - COURBEVOIE (Seine)**

Téléphone : DÉFense 17-26

**VÉLOMOTEUR**

**MOTO**

**GUZZI** 250, f. tél. susp. ar. imp. sél. — 82, République, AUBERVILLIERS.

**HARLEY** 750 ét. nf. Tél. : Mar. 29-81.

**TERROT** 250 lat. mot. chr. et email ref. à nf. Tansad Méral. Px 65.000 fr., ou éch. ctre 125 réc. — Ecr. BOURGEONNIER, 10, rue L.-Bonin, ORLY (Seine).

**B.S.A.** 500 M. 20 imp. 1<sup>re</sup> main. Px 135.000 fr. — FEIX, 5, rue Tolain, PARIS (20°). A part. 19 h. ou sam. tte la journée.

**MATCHLESS** origine, f. tél. sél. ent. rév. pns nfs. Urgent. Px int. à déb. — Pour renseignements vis. 6, rue Victor-Duruy, PARIS (15°). Tél. : Cen. 55-45.

**MAUCOURANT** 100 cmc. Compétition très rapide, 4 vitesses, parf. état. Px 150.000 fr. — Visible chez MAUCOURANT, 147, bd Ney, PARIS (18°). Tél. : Mar. 46-78.

**CYCLOMOTEUR HEMY** luxe, 3 vit. compt. freins tamb. imp. Px 43.000 fr.

**VÉLO** mixte nf. 3 vit. acces. Px 12.500 fr.

**REMORQUE** nve roues blindées susp. spéc. Px 7.500 fr. Détails, rend.-vs. — Ecr. BREINE, 6, faubourg Poissonnière, PARIS (10°).

**CLEMENT-GLADIATOR** 350, nve. Px 65.000 fr. — 65, rue de Villiers, NEUILLY-SUR-SEINE.

**MONET-GOYON** 100 sél. imp. nbx acc. 3.500 km. Px 60.000 fr. — Tél. au 110 Blanc-Mesnil.

**MOTOBÉCANE** R.46.C. 350 cmc. super culasse 4 tps culb. 4 vit. sél. f. tél. susp. ar. jamais roulé, immatriculé, cse dble emploi. — JUIN SAINT-LOUBES (Landes).

**GNOME-ET-RHONE** 800, 2 CV. peint. beige métal chrom. pns nfs. Px 140.000 fr. Urgent. — PETRY, 6, r. Gambetta, METZ.

**MONET-GOYON** 500, side Carpio, sél. 4 vit. de 48. Et. gal. abs. nf. Px 130.000 fr. — 163, bd Murat, PARIS (16°).

**ARIEL** 350 culb. 4 vit. sél. ét. imp. vis. t. l. j. — SUTRA, 41, rue d'Anjou, VERSAILLES.

**VAP 3** ét. nf. — GIRY, 62, bd Stalingrad, CHOISY-LE-ROI.

**KOEHLER-ESCOFFIER** 100 cmc. K.S. 3, 3 vit. roulé 3.500 km., ét. nf. Px 35.000 fr. — DELAUNEY FRENEUSE-SUR-RISLE (Eure).

**VILLIERS-MOTOS.** Réparations immédiates. Vente, achat, échange. Spécialité Motobécane. 65, rue de Villiers, NEUILLY-SUR-SEINE (Seine). Tél. : Mai. 43-02.

### ÉCHANGES

**CONTRE** Fourgonnette Simca 5 rep. moto récente. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion.

**MOTOBÉCANE** nve 125 culb. susp. ar. compt. dans phare, ctre 175 culb. nve préf. Motobécane. payerait dif. — BOYER, 169, av. d'Orléans, ANTONY. Tél. : Berny 02-16.

**ÉCHANGE ou VENDS** Hors-Bord coque Scraf, mot. Johnson 16 CV. av. remorque course, ctre moto 500 anglaise bn ét. — G. LABARBE, MONT-DE-MARSAN.

### DIVERS

**A VENDRE** bne occ. cse dble emp. rasoir électrique cme nf. boîte origine. — Ecr. DESCLAUX, quartier Truol, SAINT-PAUL-LES-DAX (Landes).

**VENDS** accordéon Hohner T. piano 80 b. nf. Px 35.000 fr. — HAXAIRE à EUVILLE (Meuse).

**ÉCHANGE** petit accordéon italien chromatique 3 rangs ctre 2 matelas pneumatiques ou remorque Fulgur. — MOREAU, 3 bis, rue des Remises, SAINT-MAUR (Seine).

**CONTROLEUR** universel radio abs. nf. Px 8.000 fr. Petit accordéon chromatique. Px 5.000 fr. — PERRY, chemin du Cimetière, PLOMBIERES-LES-BAINS (Vosges).

**MOINS de PERLES!**

**AUX BOUGIES avec le BRENNUS-“E”!**

Essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire pour 120 fr. en timbres adr. au Service Vente, 31, Rue Chèvre, ANGERS. (Conditions aux revendeurs)

**SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN**

LES ÉTABLISSEMENTS

## BONNET

80, Aven. Général-Leclerc  
BILLANCOURT

— vous offrent avec —

## LONGS DÉLAIS DE PAIEMENT

le plus beau choix

de **VÉLOMOTEURS**  
et **MOTOCYCLETES**

AGENTS des PLUS  
GRANDES MARQUES :

GNOME-&-RHONE — JONGHI  
GUILLER

LIVRABLES DE SUITE

et

MOTOBÉCANE — TERROT  
BERNARDET.

Téléphone : MOLitor 5-46

Métro Billancourt.

**RÉALÉSAGE MONT-PARNASSE**, 23, rue Edouard-Jacques, PARIS (14<sup>e</sup>). Autobus 58. Tél. : Suffren 65-02. Les délais les plus rapides pour vos embiellages et réalésages motos, voitures et poids lourds. Vélocycle piston complet, 12 heures. Régulation bielles et paliers, chemisage, alésage en ligne. Pistons des meilleures marques françaises et d'origine Mahle côtes réparation pour B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp. Tous travaux de tour pour le dépannage rapide des motoristes et garagistes.

### DEMANDES D'EMPLOI

**JEUNE HOMME** vend. étal. conn. bien moto cherche trav. dans mag. bñnes réf. — BARBAROUX, 7, rue A.-Mirabeau, EAUBONNE (S.-et-O.)

**MAGASINIER** français, 38 ans, sérieux, méticuleux, méthodique, ordonné, organisateur fichier, stock, commandes, connaissant service achats, cherche emploi stable, moto vélo ou autre. — ROGEZ, 16, rue André-Del-Sarte, PARIS (18<sup>e</sup>).

**ARTISAN** avec fils 22 ans, possédant atelier réparation très vaste, outillage moderne, effectuerait travaux quelconques à domicile concernant branche cycle. Prix très raisonnable. — Ecr. Journal qui transmettra.

### PHOTO

**CAMERA EMEL** C. 93 dernier mod. av. ts acces. vente ou éch. ctre moto légère, sél. ét. nf. — MASSON, 3, rue Amiral-Mouchez, PARIS (13<sup>e</sup>).

Les Vélocycleurs

**ALCYON**

**LA FRANÇAISE DIAMANT**

**ARMOR**

**LABOR**

**THOMANN**

**OLYMPIQUE**

Etc.

sont équipés avec les nouveaux moteurs

## ZURCHER

125 cmc.

(boîte séparée)

3 vitesses

et

125 cmc.

(bloc-moteur)

4 vitesses

**MOTEURS ZURCHER**

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

# NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

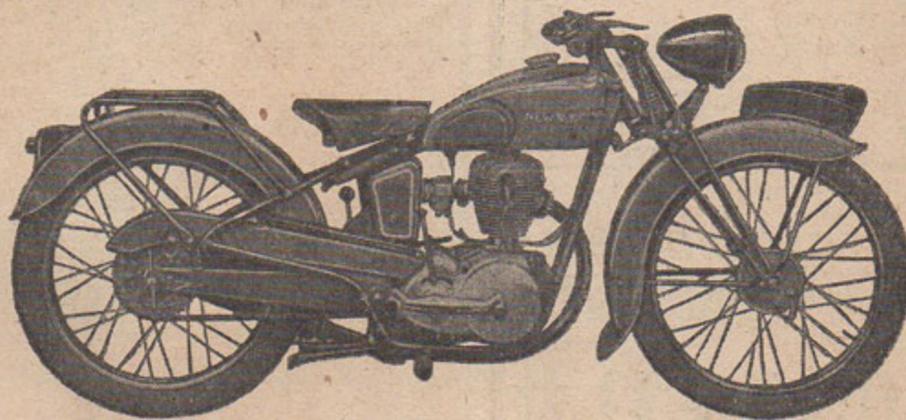
Les plus **BEAUX**  
**VÉLOMOTEURS**

Modèles 2 temps

125 cmc.

3 et 4 vitesses

Sélecteur au pied



Modèles 4 temps

125 cmc. à culbuteurs

Suspension AR  
réglable et brevetée

**3** SUPÉRIORITÉS  
INCONTESTÉES

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

**CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE**

**Motocyclettes NEW-MAP**

Bureaux et Usines

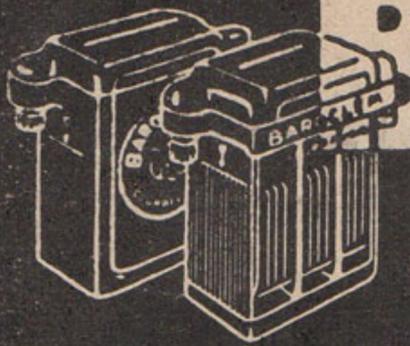
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton - Tél. : DIDerot 73-89

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

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

MARSEILLE, 17, Rue de Village - Tél. LY 71-81



# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

**PISTON  
MAHLE**

**DESORMAIS DISPONIBLES**

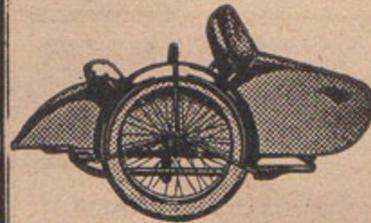
pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.  
PUCH - TRIUMPH - ZUNDAPP, etc.

STOCK IMPORTANT

Montés en série par les constructeurs

RECORD du MONDE  
de VITESSE en MOTO

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

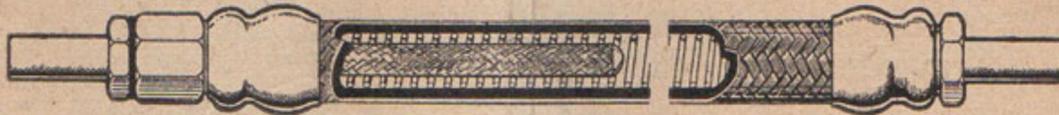


**SIDE-CARS LÉGERS  
POINARD**

SPORT ET GRAND TOURISME  
de 125 à 250 cm<sup>3</sup> — 35 kilos

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

**TUBOFILTRE**



**TOUT EN UN**

★  
S O U P L E  
É T A N C H E  
I N A T T A Q U A B L E

**OTOM**

★  
S E M O N T E  
C O M M E U N T U B E  
O R D I N A I R E

★  
OTOM S.A. ★ 5<sup>bis</sup>, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine) ★ Téléphone : DÉFENSE 21-63, 25-91

**Vous avez le choix :**

**MATCHLESS  
B.S.A.  
SUNBEAM**

*sont exposées et livrées rapidement*

A

**MOTO-BASTILLE**

6, Boul<sup>d</sup> Richard-Lenoir, Paris

Tél. : ROquette 29-28

**VENTE A CRÉDIT**

Reprise — Échange

**Dès à présent...**

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



**PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, 23 - PARIS — ÉTO. 12-48

SPÉCIALISTE DE

RÉPARATIONS D'EMBIELLAGES  
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

●  
VENTE EN GROS

AGENT GÉNÉRAL : STAUB

# B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

**LATSCHA**

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRÉ. 17-93

## REYDEL

DESSUS  
de  
SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

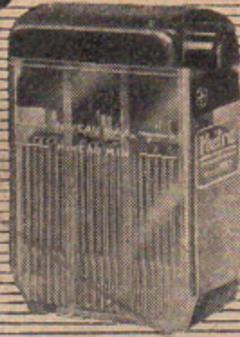
— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

## SAROLEA

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

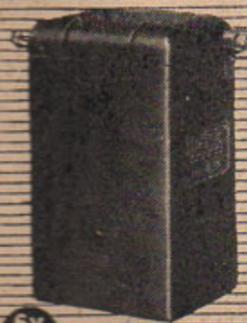
AGENCE OFFICIELLE

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9<sup>e</sup>.



UN DE CES 5 MODÈLES  
CONVIENT  
A VOTRE MACHINE

Le choix d'une batterie  
"HUITRIC"  
est le garant d'une bat-  
terie plus durable, plus  
étanche qui ajoutera  
à l'élégance de votre  
moto



ACCUMULATEUR  
**Huitric**

J.B



## ROBERT KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

Magasin d'Exposition et de Vente

Livraison rapide - Expédition dans toute la France

RÉPARATIONS

et toutes pièces de rechange assurées

AGENT DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

## VENTE A CRÉDIT

73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT

Tél. : MOLitor 64-02

### MOTOS — PIÈCES DÉTACHÉES

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

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

SIDE CAR BUFFLIER (EXPOSITION PERMANENTE)

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

### AUTOMOBILES THOLOME

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

MOTOS et SCOOTERS de toutes marques

Ventes au comptant ou CRÉDIT de 24 MOIS

Tarifs et Catalogues contre 2 timbres

CAVERT Albert, rue Rollinat, GUÉRET (Creuse) - Tél. 568

### GRAND CHOIX D'ÉPAVES A REVISER

Motos, Vélomoteurs récents

**RIEUCAU** 64, Place de la Réunion, 64  
PARIS - XX<sup>e</sup>



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES  
MARQUES FRANÇAISES

MÉTRC  
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ L. JEANNIN

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1933

11, Avenue de la Porte de-la-Plaine - PARIS-15<sup>e</sup> - LEC. 80-62

# Toutes Pièces "PEUGEOT"

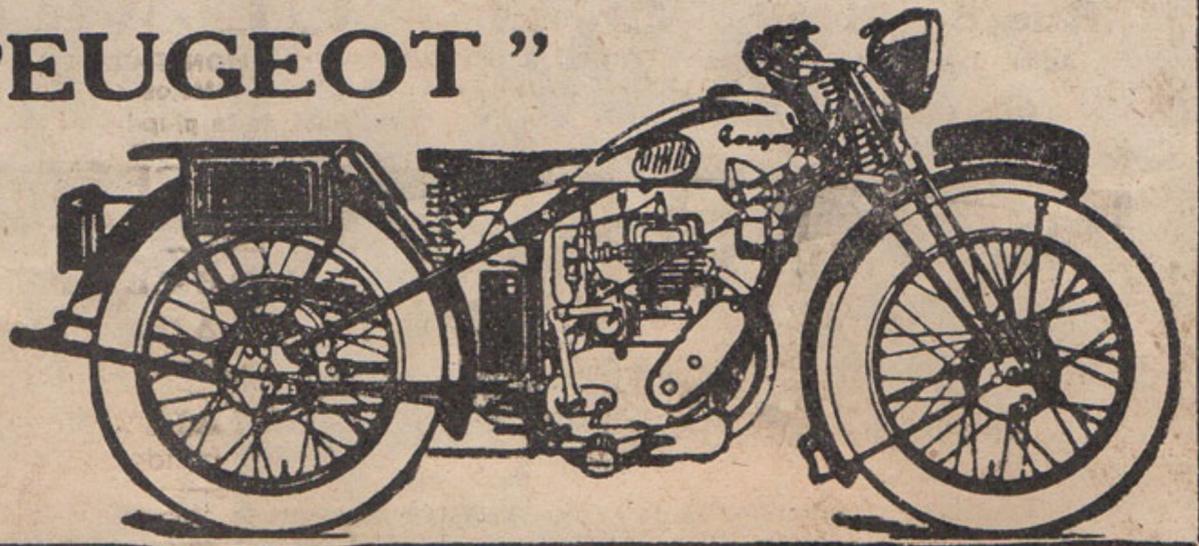
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ<sup>ts</sup> Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



LICENCE FRANÇAISE

## D.K.W. AUTO UNION

### 83 STATION SERVICE 83

Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT

VOUS POUVEZ ACHETER UNE MOTO ANGLAISE

l'incomparable **EXCELSIOR 197 cm<sup>3</sup>**

Fourche télescopique, suspension AR, sélecteur, éclairage accus, compteur lumineux, au prix de **155.000 fr.**

## Marcel PERRIN

*Recordman du monde*

vous présente aussi

la **500 NORTON "DOMINATER" 2 cylindres**

Livraison rapide — CRÉDIT — Toutes les marques françaises

**50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE**

Métro : Porte St-Cloud

Téléph. : MOLitor 29-62

## MOTO-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14<sup>e</sup> -:- SUF. 50-12

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

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

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

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

*Maison spécialisée la plus importante de la Rive gauche*

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



## SOCIÉTÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de La Condamine, PARIS (17<sup>e</sup>)

Téléphone : MARcadet 45-76

Pièces détachées anciens et nouveaux modèles : origine et adaptables - Chaines - 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 Gurner - Remise à neuf Moteurs et Boîtes

REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS.

FIX-MASSEAU



## irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE

# DARY

## MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO - COURBEVOIE - SEINE DÉF. 23-37

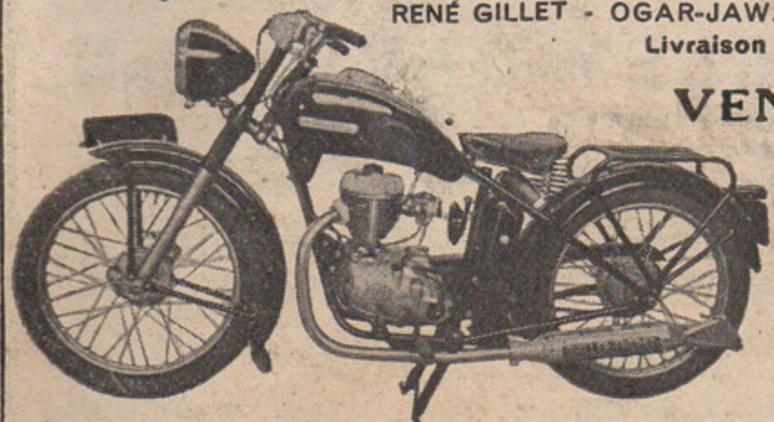
1, Rue de Rivoli

# 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



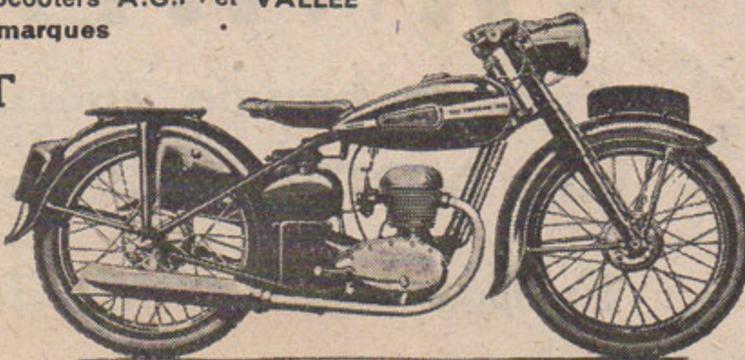
## VENTES A CRÉDIT

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

## "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

## Étab<sup>ls</sup> MOTTAZ

7 et 9, Rue du Moulin, PUTEAUX (Seine)

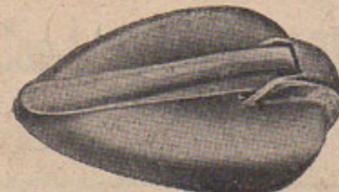
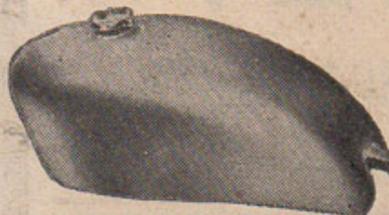
SPÉCIALITÉ DE

RÉSERVOIRS et Accessoires  
:: de Tôlerie ::

pour Vélocycle et Motos

Bouchons de réservoirs expansibles

Fabrication exclusive pour  
Constructeurs et Grossistes



## RENAULT & CAMUS

LIVRENT RAPIDEMENT

ALMA - GNOME - MOTOBÉCANE

Réparations et Mise au point toutes marques

TOUS LES ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

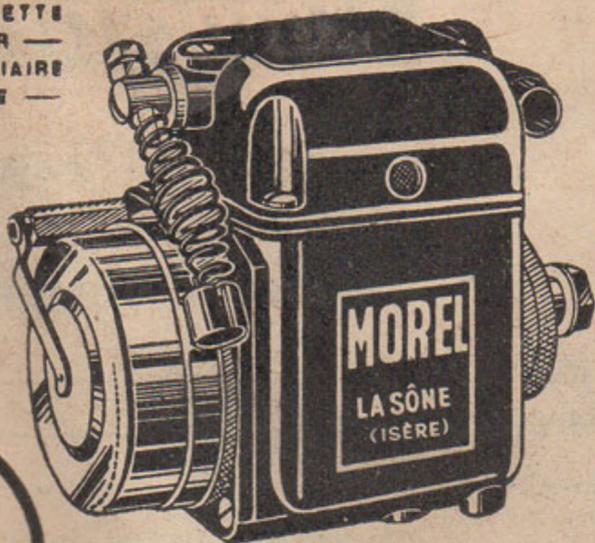
Toujours de bonnes occasions

CRÉDIT 6 ET 12 MOIS

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

## MAGNETO

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



MAVAG

# MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

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

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17<sup>e</sup>) TEL. CARNOT 96.14

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

## 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

# G.M.D.

Avec sa bougie spéciale  
pour MOTEURS 2-temps

Équipait dans PARIS-NICE

3 SCOOTERS  
AU DÉPART

## BERNARDET

3 SCOOTERS  
A L'ARRIVÉE

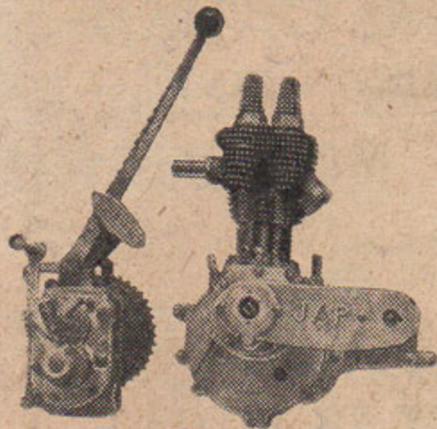
1<sup>er</sup> au classement général,  
à la course de côte de la Turbie.

# G.M.D.

26, Av. du G<sup>al</sup>-Leclerc, BOURG-LA-REINE (Seine)

Tél.: BOBigny 01-30

### EXCEPTIONNEL



Pour 20.000 francs  
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<sup>e</sup>

# NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

## MOTO-DANTON

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

SPÉCIALISTE

# HARLEY-DAVIDSON

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

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

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

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



SABOT  
cyclo-moteur  
avec  
CATADIOPTRE

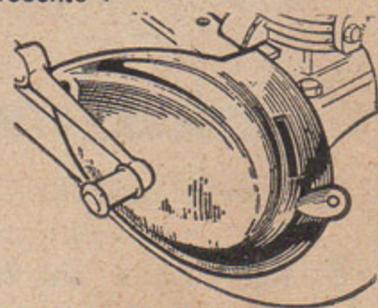
MCA Le Spécialiste  
des Enjoliveurs

## F. LUCARINI

36, Rue Paul-Bounin, NICE (A.M.)

présente :

CACHE VOLANT  
pour 125 et 150  
PEUGEOT  
TERROT  
MAGNAT-DEBON



## BULLETIN D'ABONNEMENT

# MOTOCYCLES

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

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 5 lignes de  
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

# PARIS - NICE

*Toute l'équipe* **PEUGEOT**

Avec la triple victoire de Robert PAHIN, Antoine CUGNET et du Docteur PRÉVOST, la 125 cm<sup>3</sup> PEUGEOT vient une fois de plus d'affirmer ses qualités de robustesse et de régularité. Sortant à peine de l'usine et en guise de banc d'essai, les 3 vélomoteurs de série ont parcouru sans défaillance 985 km. en une seule étape.

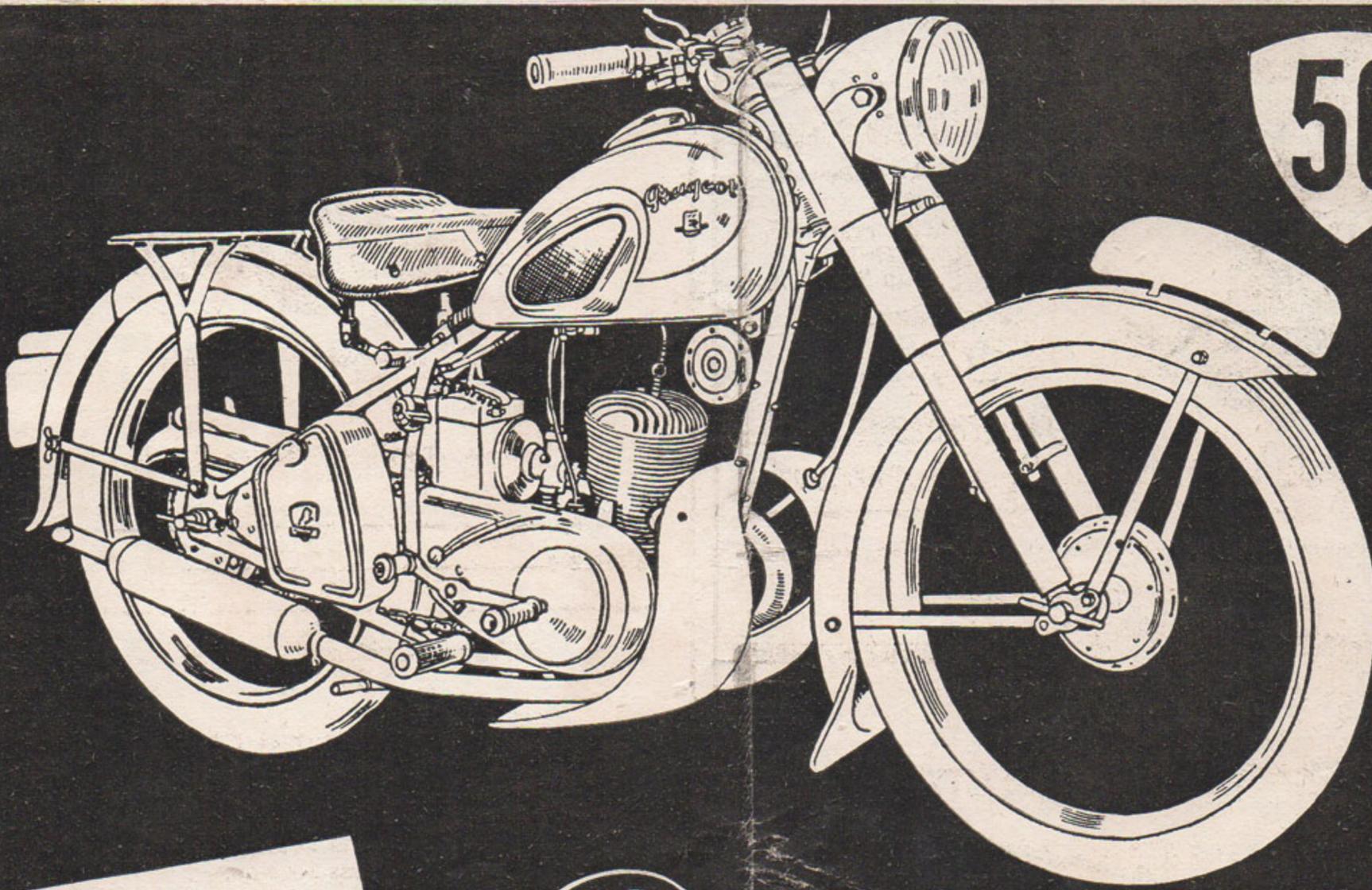
**1**ère  
*ex-aequo*

CATÉGORIE :

**125** cm<sup>3</sup>

**SUR VELOMOTEURS**

**56**



Beaulieu-Valentigney  
(Doubs)

# Peugeot



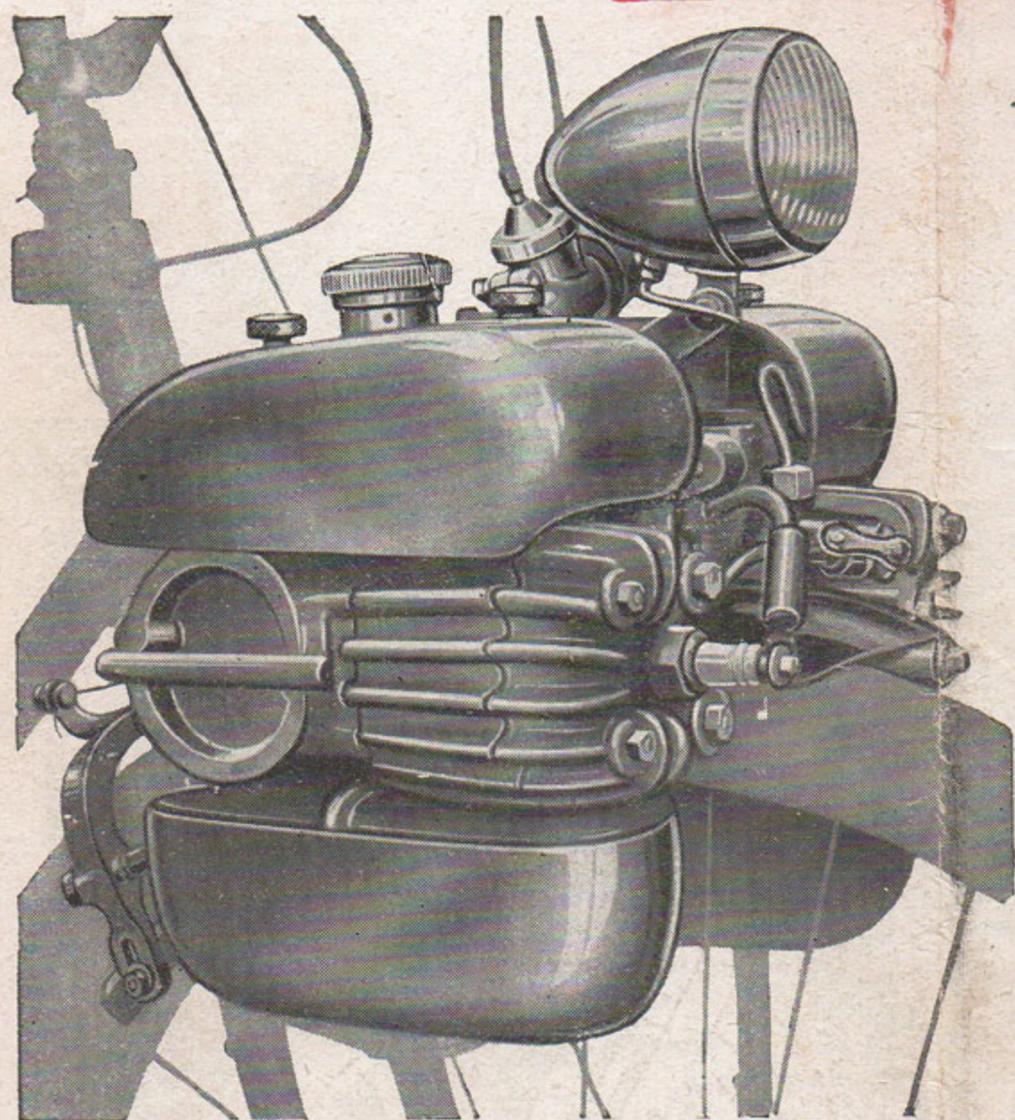
*Moteur auxiliaire*

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

**BABY+STAR**

*le plus moderne*

CAR IL COMPORTE  
LES DERNIERS  
PERFECTIONNEMENTS



**ÉLÉGANCE**

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

**SILENCE**

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

**PRATIQUE**

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

**ALLUMAGE**

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

**MÉCANIQUE**

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

**BABY+STAR**  
*le mieux étudié*  
DES MOTEURS  
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS  
ET NOTICE  
SUR DEMANDE

**S. E. T. A. M.**  
Constructeurs

23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)  
TÉL. CLI 00.02

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