

3^e ANNÉE — N° 37

REVUE
BI-MENSUELLE

1^{er} JUIN 1950

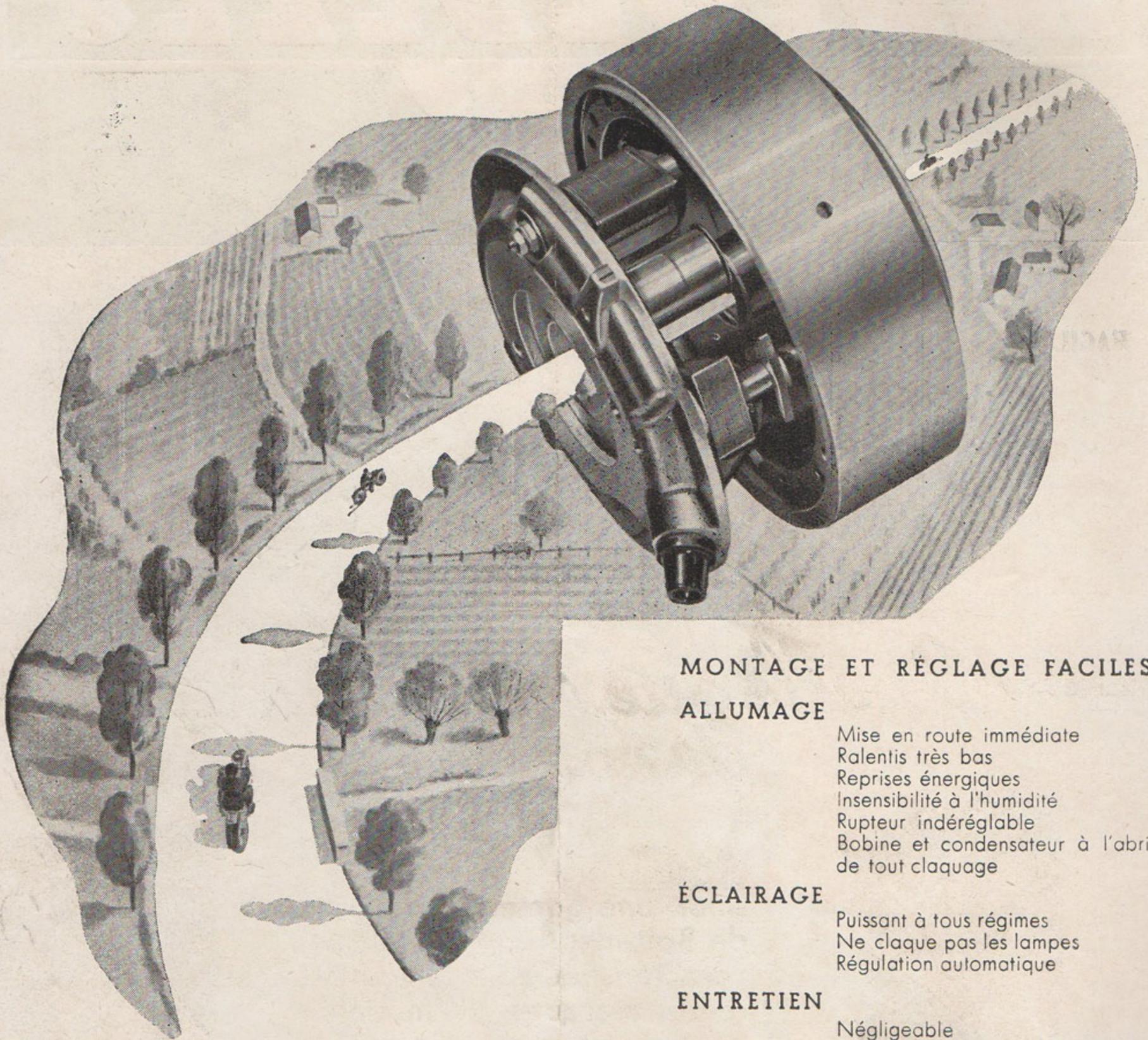
MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



30^F

Jamais un volant magnétique
n'a donné de semblables
PERFORMANCES



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

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

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Ne claque pas les lampes
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

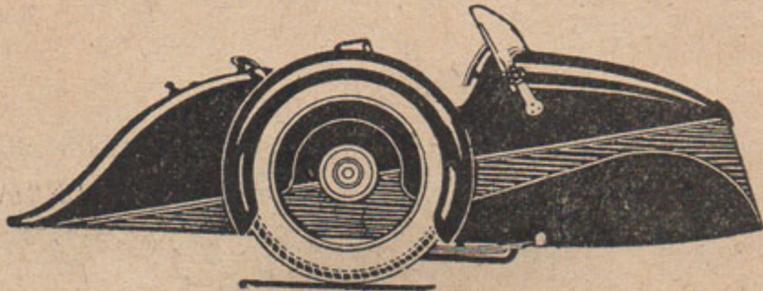
ABG

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

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 :

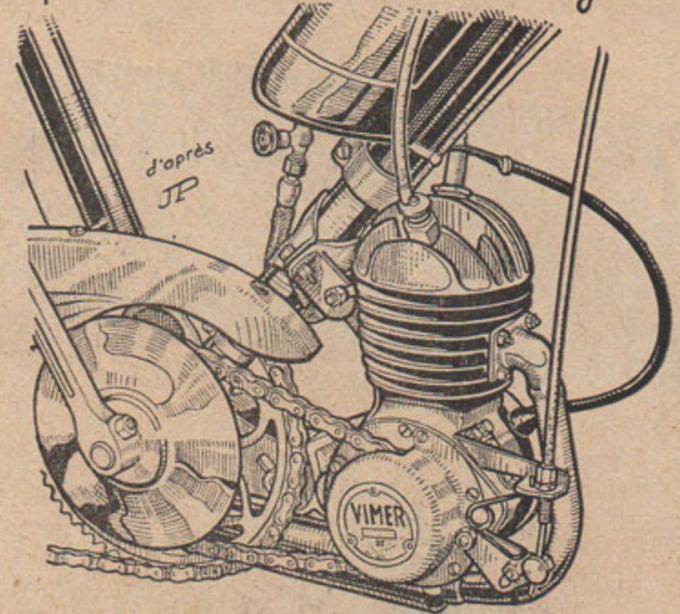
MOTO DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, PEB. 18-23

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

le moteur auxiliaire

VIMMER

s'adapte sur **TOUTES** les bicyclettes



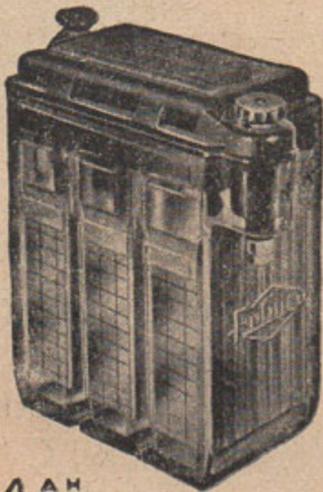
le seul moteur permettant l'emploi du changement de vitesse

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^e

Quelle que soit la marque de votre moto



6V.14AH

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



6V.24AH

6V.7AH



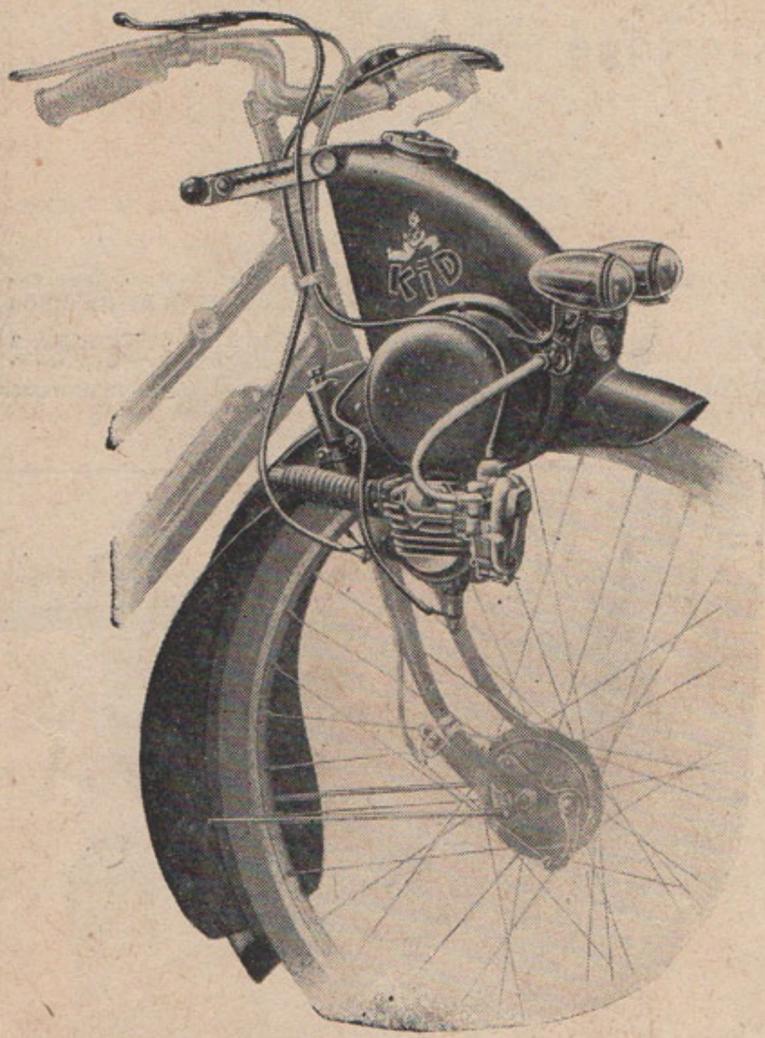
Fulmen-moto.

6V.7AH



KID

*Motorisera...
votre bicyclette
... en l'enjolivant*



CONSUMMATION
1 Lit. 800 aux 100 Kms.
POIDS : 7 Kgs.

MOTEUR à 2 temps
PUISSANCE : 1 cv.
VITESSE : 40 Kms/H

SOCIÉTÉ DES MOTEURS



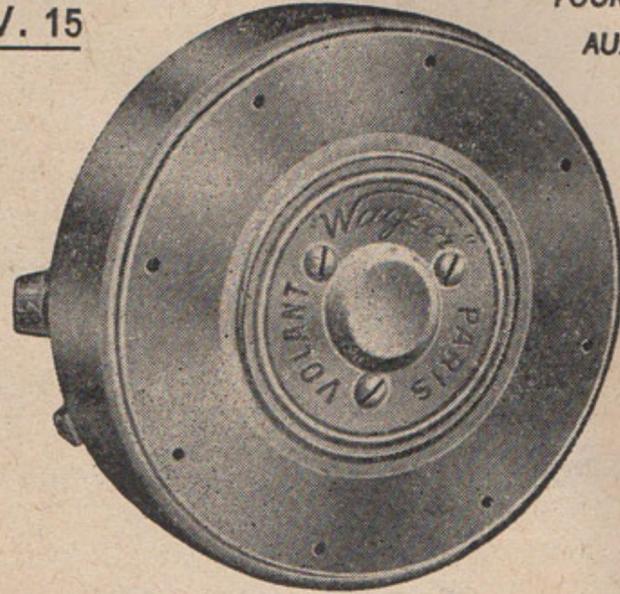
7, BIS, RUE MÉRIMÉE - PARIS 16^e KLE: 49-30 à 32

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15

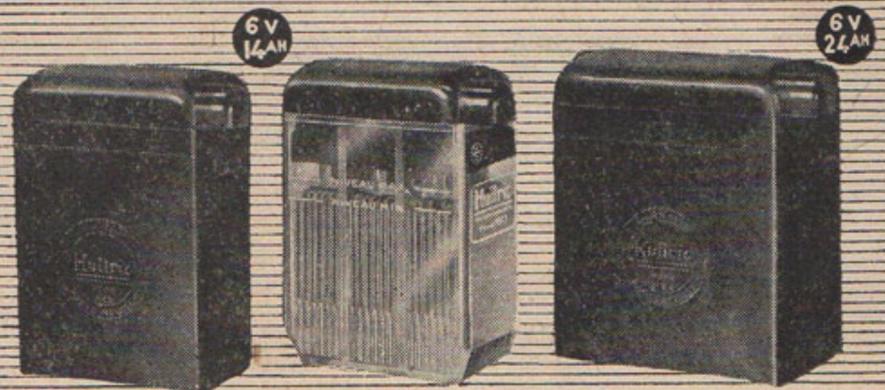
POUR MOTEURS
AUXILIAIRES



FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel, PARIS-17^e — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

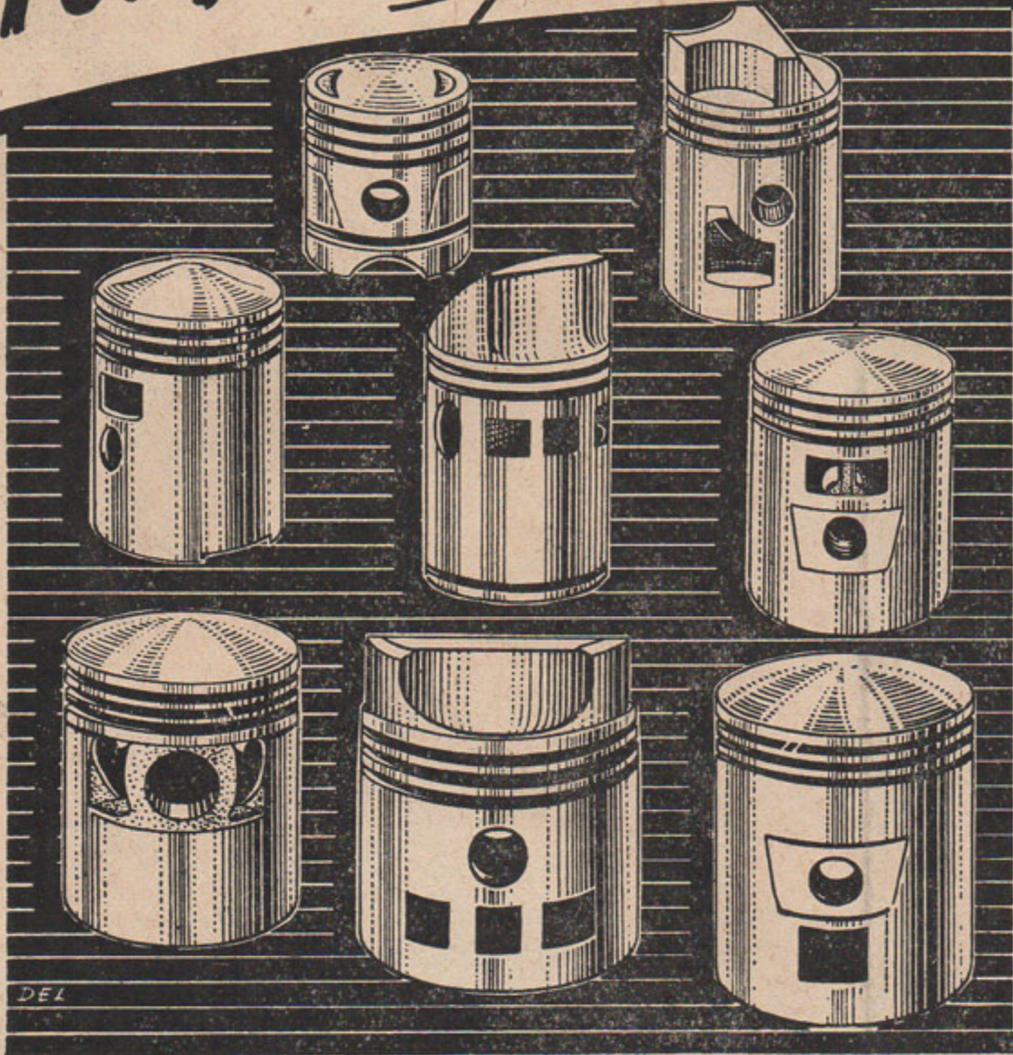


Le choix d'une batterie
"HUITRIC"
est le garant d'une bat-
terie plus durable, plus
étanche qui ajoutera
à l'élégance de votre
moto



ACCUMULATEUR
Huitric

TOUS LES PISTONS
présentent..



DEL

UN NOUVEAU MÉTAL



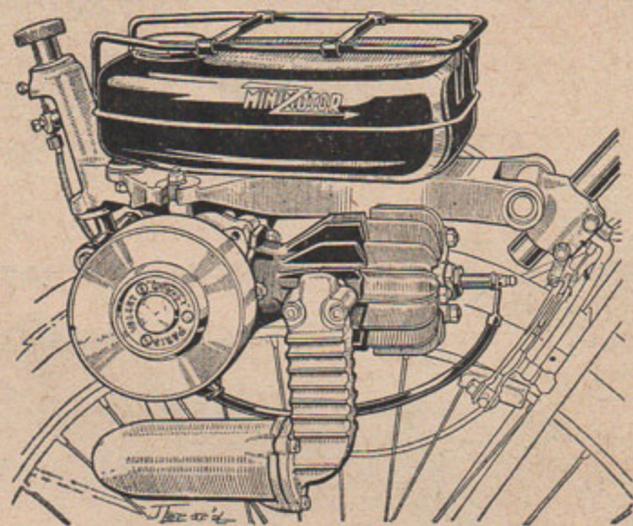
FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

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



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

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

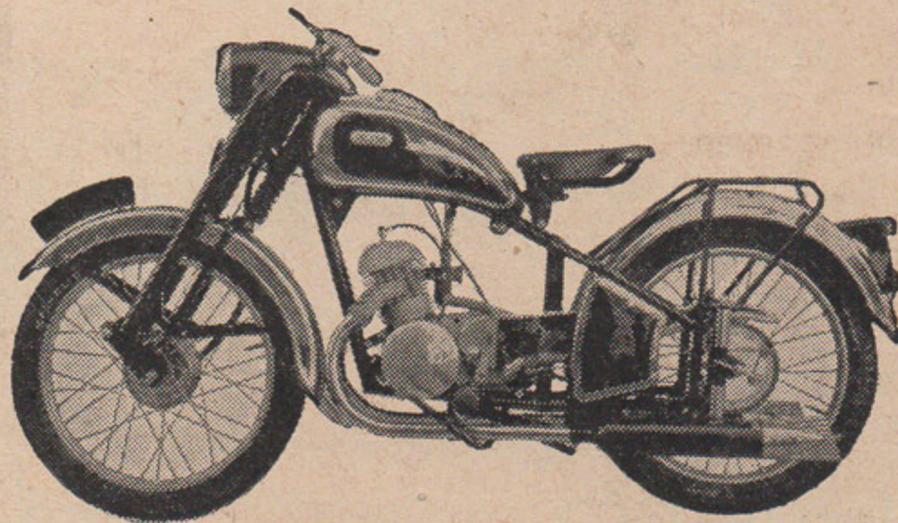
MINI/MOTOR

35, RUE DE CLICHY
PARIS 9^e
TÉL. FIG. 66.30

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

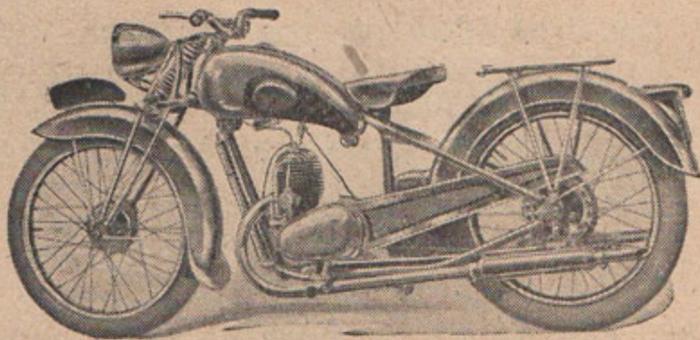
Livraison rapide

Agences dans toute la France

CYCLES
MOTOS & VÉLOMOTEURS

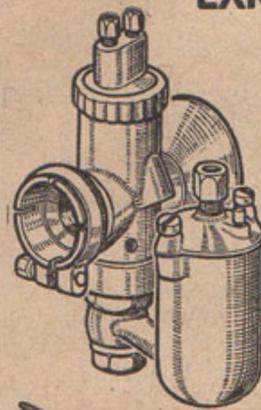
RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS



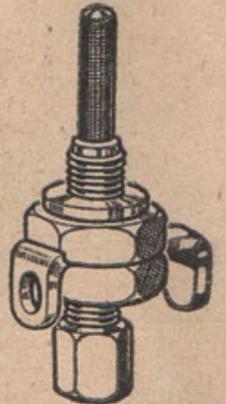
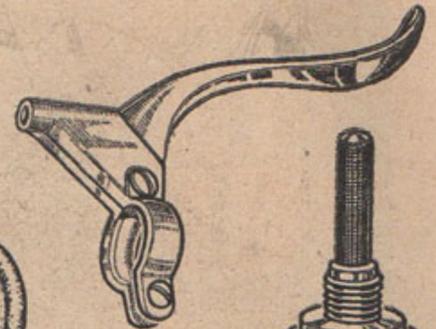
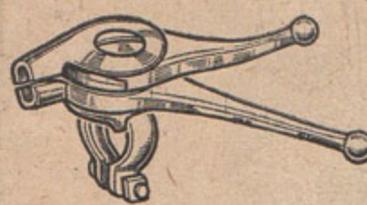
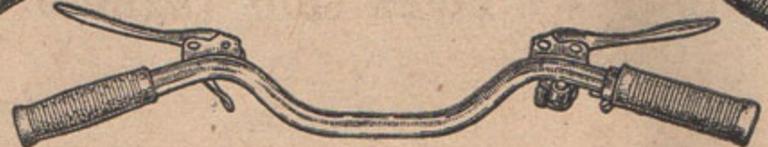
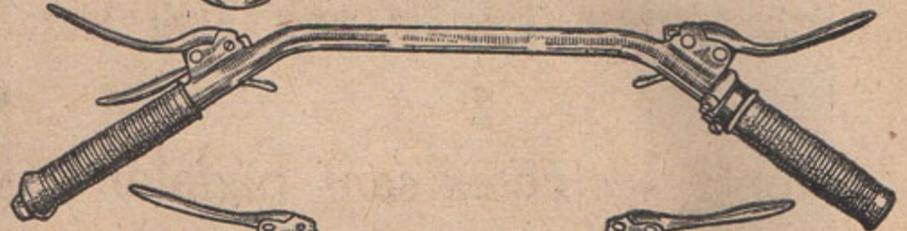
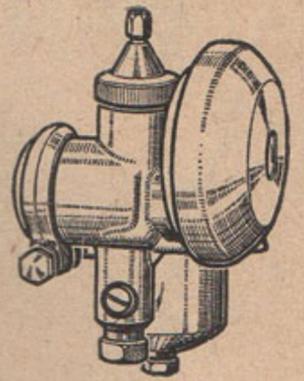
SAINT-ÉTIENNE

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



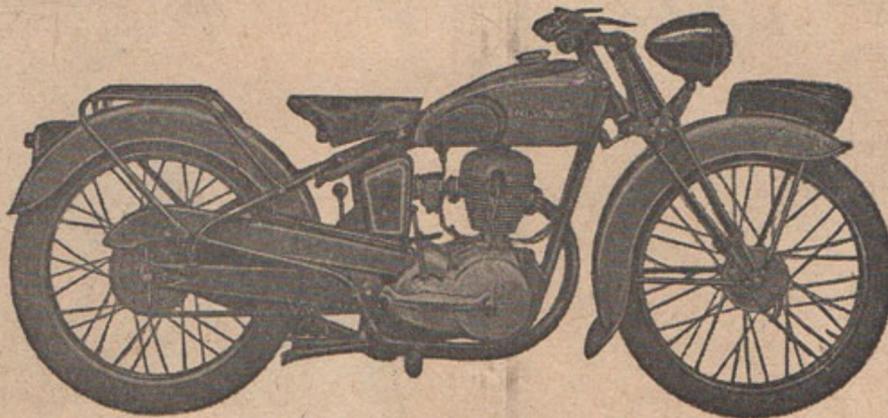
STATION-SERVICE-AMAC

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

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

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



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

3 SUPÉRIORITÉS
INCONTESTÉES

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton - Tél. : DIDerot 78-89

AVIGNON, 145, Rue Carreterie - Tél. : 3-58

NANCY, 3, Rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-50

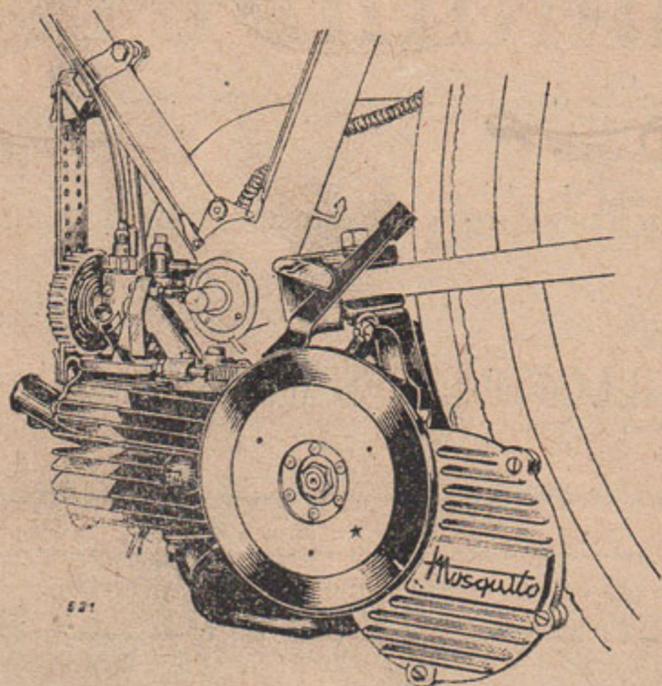
MARSEILLE, 17, Rue de Village - Tél. LY 71-91

Mosquito

Le moteur qui réalise
la motorisation
de la bicyclette

Consommation 1 l. 10 aux 100 km.

Monte les côtes sans pédaler



Se monte en une demi-heure
sur n'importe quelle bicyclette

VENTE AUX USAGERS UNIQUEMENT
PAR LES VÉLOCISTES OU MOTORISTES

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

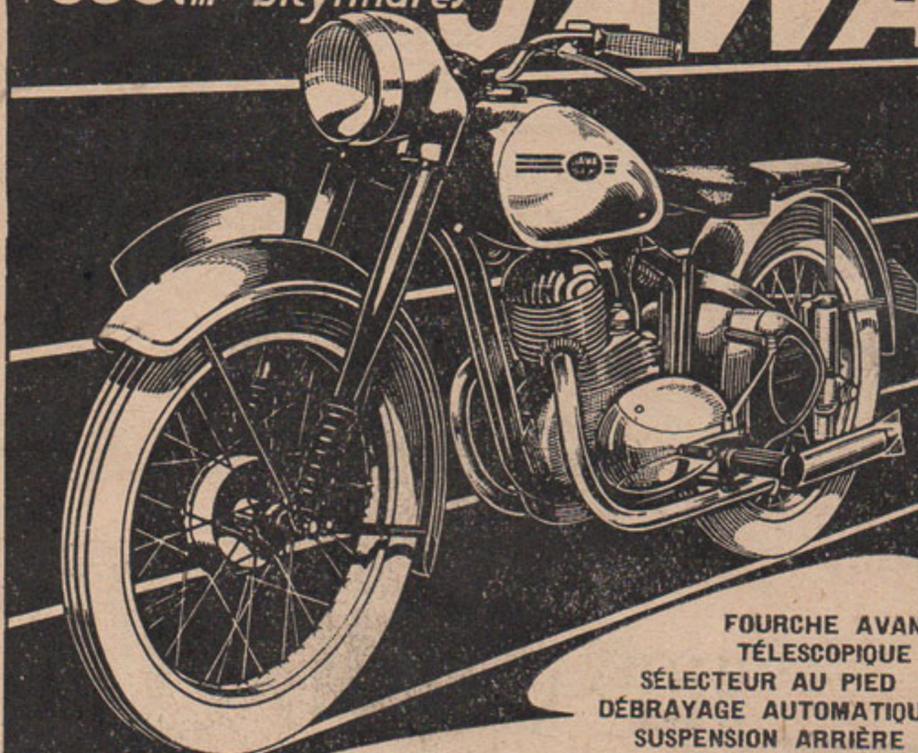
CHAPUIS FRÈRES
CONSTRUCTEURS

24, Avenue de Neuilly
NEUILLY-SUR-SEINE

Les spécialistes des bicyclettes
de luxe et d'accessoires de qualité

250 cm³
350 cm³ bicylindres

JAWA



FOURCHE AVANT
TÉLESCOPIQUE
SÉLECTEUR AU PIED
DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
SUSPENSION ARRIÈRE

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

AGÈNT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE :

ÉTAB^{TS} POCH

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

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE
PIÈCES DÉTACHÉES ORIGINE
NIEL-GARAGE, 8, Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG. 52-62

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)
ÉTOILE 05-50

UN AN : 16 NUMÉROS

NOM : _____

Adresse : _____

L'Abonnement partira du N° _____

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française 400 fr.

Étranger 600 »

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

Belgique - Grand Duché 100 fr. belges

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

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

Après PARIS-NICE, RALLYE-AIGLON

Sur 68 concurrents au départ 21 terminent sans pénalisations

1^{ers} PÉCHON Marcel
Pierre BERNARD

Gagnent la Coupe DIDIER-PETIT
et la Coupe de DOMFRONT !

sur **SCOOTER BERNARDET**

PÉCHON Marcel enlève la 4^{me} place du classement général toutes catégories motos.

BERNARDET, 104, Av. de la République, CHATILLON/BAGNEUX - Tél.: ALE. 24-20

BOVIÈRE

Après le Circuit de l'Île-de-France

CIRCUIT AIGLON

Catégorie Sidecars 600 cmc.

1^{er} ex æquo sur TRIUMPH T. 100

Spécialiste TRIUMPH - MOTOBÉCANE - TERROT

OCCASIONS - MISE AU POINT
RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

6, Rue Mazet - PARIS-6^e - DAN. 69-36

MOTOS — PIÈCES DÉTACHÉES

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

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

SIDE CAR BUFFLER (EXPOSITION PERMANENTE)

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

Silencieux SPIROSS



LE DERNIER MOT DE LA TECHNIQUE DU SILENCE
Absorption intégrale des explosions - Evacuation des gaz par dépression
Représentants demandés pour toute la France

8, Av. du Général-Leclerc, BOURG-LA-REINE (Seine)

MOTO-GUZZI 74, Rue de Rome PARIS-9^e

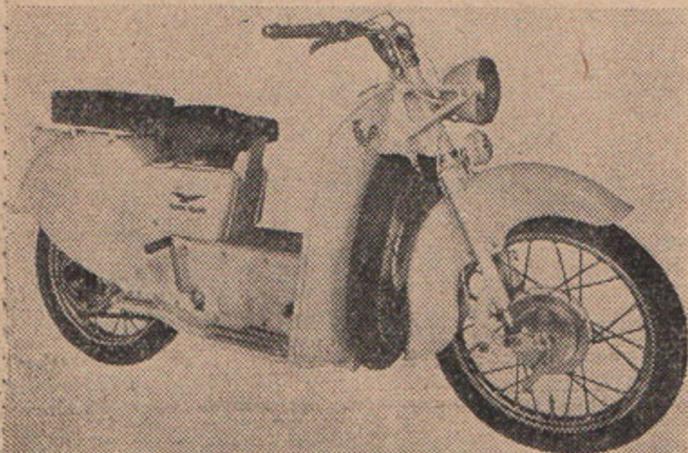
Vous livrera en Juillet la **GALLETTO 150 cmc**

Dernière-née de grande classe des
ÉTABLISSEMENTS **GUZZI**

Prenons commandes dès maintenant

Agences disponibles pour quelques départements

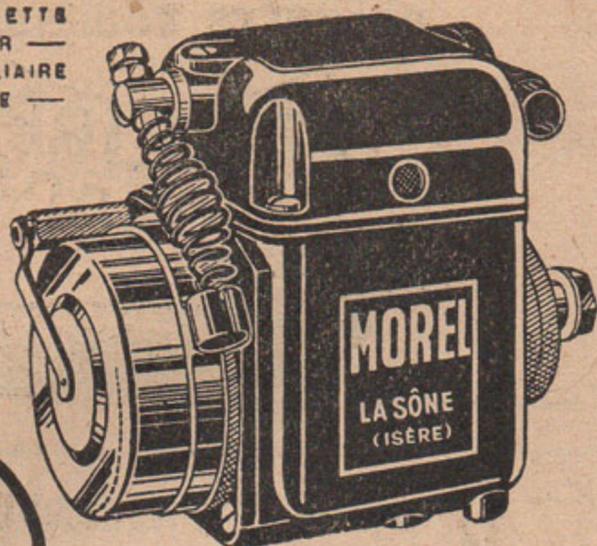
PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES



4 temps culbutée - Roues interchangeables
Avertisseur - Batterie - Confort - Propreté

MAGNETO

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



MOREL

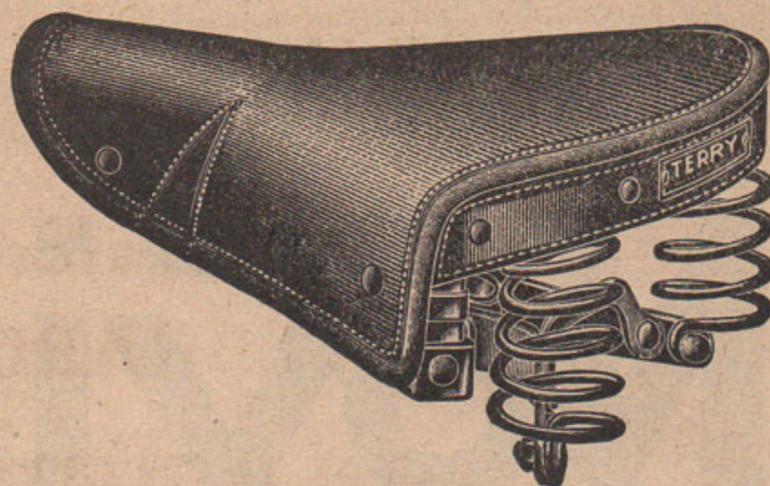
USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

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

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

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

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

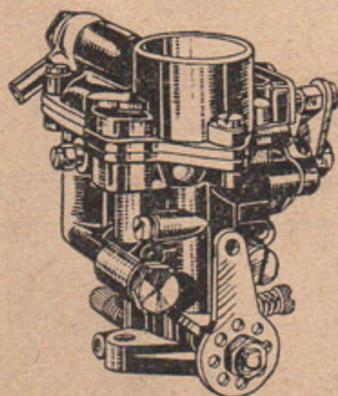
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

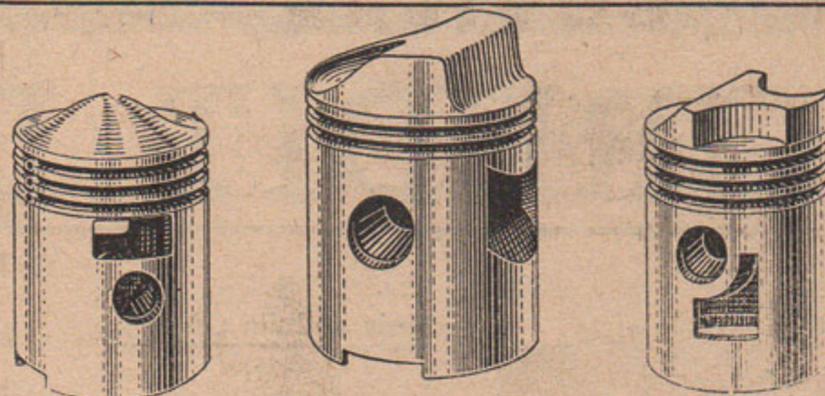
★
**CARBURATEUR
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



ALANVIC Z.2.50

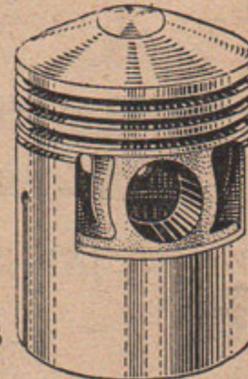
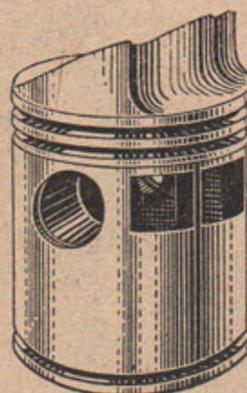


PISTONS

Super-vitex
en alliage spécial
hypercilié

à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 33-40

EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

Novi

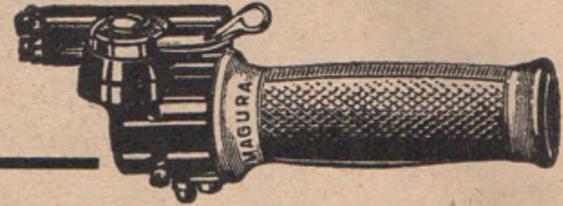
POUR
VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS

 **S.A. Novi** Capital 10.000.000
12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)
Tel.: Nord 66-71 (2 lignes) R. C. Seine 225.455 B 

Dès à présent...

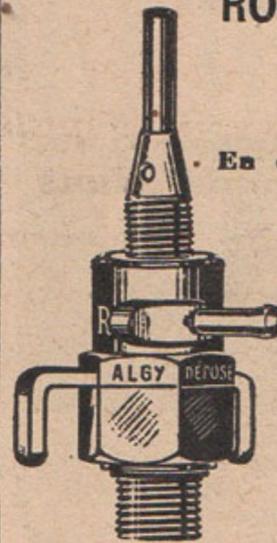
Vous pouvez monter un
**DES 17 MODÈLES DE
POIGNÉES TOURNANTES**

MAGURA



ROBINET "RÉSERVE D'ESSENCE"
"ALGY"

Se monte sur toutes les motoyelettes
En cas de panne la réserve permet de faire
une trentaine de kilomètres



EN VENTE CHEZ TOUS LES
GROSSISTES & ACCESSOIRISTES

Renseignements : Ét^e ALGY
64, Rue de St-Mandé
A SAINT-MAURICE (Seine)
Téléph. : ENT. 19-23

Grossistes, accessoiristes demandés
pour la France, Colonies et étranger

CRÉDIT DE 40 MOIS

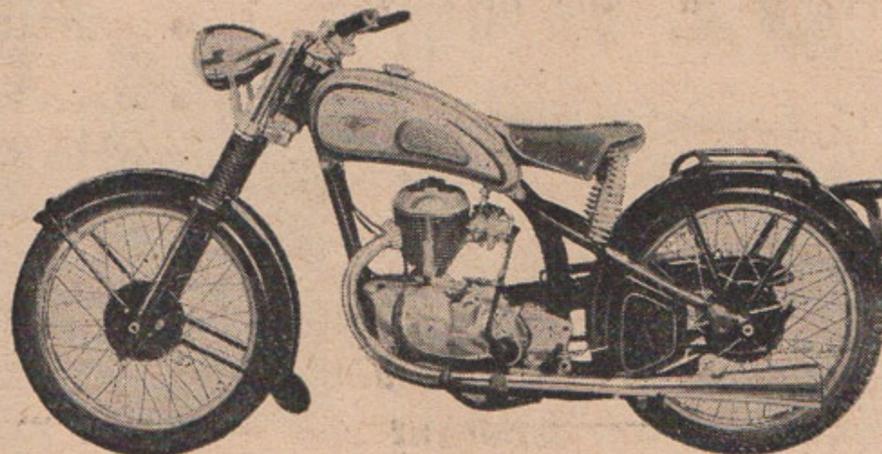
Frais réduits : 6,47 %

POUR ACHAT
DE TOUTES MACHINES

ALMA - GIMA

G. R. - GUILLER

JAWA - PUCH



MOTOCONFORT

RADIOR

SUBLIME

TAMOTO - BERNARDET - VELOSERWA - ARDENT - ARDEX - Automobiles THOLOME, Etc.

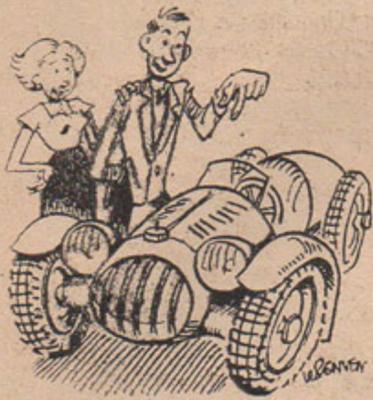
A. CAVERT, GUÉRET (Creuse)

Téléphone : 568

Motoriste

Tarif et Conditions contre 2 timbres

RACERS 500 ET CYCLECARS



La belle course des racers 500 à Montlhéry a remué le cœur des amateurs de cyclecars.

Bien que ce genre de véhicule soit depuis longtemps tombé dans les oubliettes, très nombreux sont encore ceux qui souhaitent sa renaissance et espèrent que ces superbes petits racers soient des avant-coureurs, bientôt suivis de voiturettes sport biplaces à destination de la clientèle.

Puisque le 500 D.B., disent-ils, frise le 150, pas besoin d'un moteur aussi gonflé pour s'en aller deux à 100 sur un roadster léger ; c'est au moins la vitesse d'un bon sidecar de même cylindrée moins bien profilé.

Le rapprochement a sa valeur ; reste à savoir le prix auquel reviendrait cette voiturette. Le modèle de course coûte cher, justement parce que c'est un racer ; pour la série pourra-t-on parvenir à un prix plus abordable ? Tout est là.

En tout cas, au prochain Bol d'Or, nos cyclecaristes auront une satisfaction : si nos renseignements sont bons, ils y verront sans doute au moins un 500 biplace.

Nous ne serons pas les derniers à le suivre avec une attentive sympathie, en espérant son plein succès.

Enders Mag.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

GRAVEUR
MAX ENDERS

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

★ ★ ★

Sommaire

3^e ANNÉE — N^o 37 — 1^{er} JUIN 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	10
● NOUS AVONS FAIT UN BON VOYAGE, par Jean Marre.....	15
● MOBYLETTE, par Max End.....	19
● OU EN EST L'INDUSTRIE ALLEMANDE, par Christophe.....	23
● LE SPORT ET LES CLUBS.....	25

NOTRE COUVERTURE

BEHRA, notre champion de France, nous prouve par ses victoires successives sa ferme intention de conserver son titre.



Les atlas routiers.

Bien avant-guerre Peugeot éditait un atlas routier très bien établi, de lecture facile et qui a rendu service à d'innombrables touristes.

Les grandes marques d'huile de leur côté avaient combiné des cartes pliantes également pratiques. L'une d'elles comportait même une sorte de règle à calcul rudimentaire qui permettait de vérifier rapidement la moyenne accomplie et la consommation.

Une autre maison avait établi une table qui donnait les distances de ville à ville, de lecture aisée. Chacun s'ingéniait à bien documenter les routiers.

Nous avons vu dernièrement la belle carte d'Italie éditée par Guzzi.

De son côté notre Simca sort un Atlas du format 22x12 qui donne en 13 feuillets le détail complet du réseau routier français et une carte routière de Corse.

De faible encombrement cette carte est d'un format convenant aux motocyclistes. Elle est publiée par les éditions Blondel-La Rougery au prix de 100 fr.

Bientôt le « Kid. »

Nous verrons bientôt le Kid présenté au public.

Le Kid est un moteur entièrement caréné de 50 cmc. adaptable aux bicyclettes. Il se fixe sur la fourche avant; son entraînement est par galet sur le pneu.

Il mérite une présentation spéciale qui sera faite, accompagnée d'un essai, dans les prochains jours.

L'importance et l'outillage des usines qui fabriquent le Kid laissent bien augurer de son avenir.

Liège-Rome-Liège.

Cette magnifique épreuve organisée par le Royal-Motor-Union belge se déroulera pour la première fois depuis 1939 au mois d'août de cette année.

Pour qui a connu la parfaite organisation du grand club ami, nul doute que Liège-Rome-Liège ne connaisse comme autrefois un succès retentissant.

Quoiqu'elle soit réservée aux voitures nous n'en suivrons pas moins avec intérêt son déroulement.

Le Nodular... un nouveau métal.



On en parle dans les revues techniques comme d'une nouveauté susceptible d'améliorer nos moteurs.

Cette invention d'origine anglaise serait une nouvelle sorte de fonte qui, grâce au traitement,

est relativement élastique et ductile.

Les OTOM-Poupons.



En moins d'un an sur un effectif féminin d'une quinzaine de représentantes du beau sexe, on compte cinq rejetons déjà nés ou à venir dans les prochains jours... et on dit que ça va continuer.

Après les familles nombreuses ne pourrait-on décerner un diplôme aux maisons dont le personnel contribue aussi activement à repeupler la France. Ça ferait de l'émulation.

Pour celles qui ne sauraient comment s'y prendre, elles n'auraient qu'à consulter le toujours souriant Tubotom, il leur indiquera sûrement le bon tuyau.

Le Salon de l'Automobile et du Cycle.



Le Salon aura lieu cette année du 5 au 15 octobre tant pour la voiture que pour la moto et le cycle. Toutefois, cycles et motos ne pouvant faute de place être exposés au Grand Palais, on envisage de leur réserver les locaux où eurent lieu l'Exposition « Sports et camping » et le Concours Lépine.

Ce bâtiment est construit en bordure des quais, à hauteur du pont de l'Alma.

Ce n'était pas une Monet-Goyon.

On a signalé dans le compte rendu de Paris-Nice que Roiron avait abandonné et qu'il pilotait une 125 Monet-Goyon. Or, d'après renseignements recueillis depuis il s'avère que Roiron n'était pas sur une machine de cette marque.

Ce rectificatif ne donne que plus de valeur à la performance accomplie sur ce parcours par les nouvelles 125 cmc. Monet-Goyon.

Et voici des pneus italiens.

Ce sont les Etablissements François et C^{ie}, agents des Automobiles Georges Irat, qui sont pour la France distributeurs exclusifs des pneus italiens « Ceat ».

Nous remarquons sur le prospectus qu'ils ont imprimé en cette occasion que les pneus de motos n'ont pas été oubliés.

Si, en raison des changes et de la douane ces pneus sont plus chers que les nôtres, cela peut néanmoins rendre service à certains; c'est ce qui motive cette information.

Pour Monaco derniers délais.

Le Trophée international motocycliste de Monaco, qui se déroule les 23, 24 et 25 juin prochains, nous prie de rappeler aux motocyclistes qui désirent y participer la date limite des engagements qui est respectivement fixée au 27 mai pour les engagements à droits simples et 3 juin pour ceux à droits majorés. (Art. 20 du règlement.)

Circuit des Vosges.



Le dix-huitième Circuit des Vosges, concours de régularité et d'endurance, se déroulera le 11 juin prochain. Il est organisé par l'A.C. d'Alsace (Automobile-Club d'Alsace et Auto-Moto-Club d'Alsace et de Lorraine réunis).

Le parcours de 570 kilomètres est accessible à des vitesses moyennes distinctes pour les motos des diverses cylindrées de 175 à 1.000 cmc. et les sidecars de 500 à 1.200 cmc.

Règlements et engagements à l'A.C. d'Alsace, 5, avenue de la Paix, à Strasbourg.

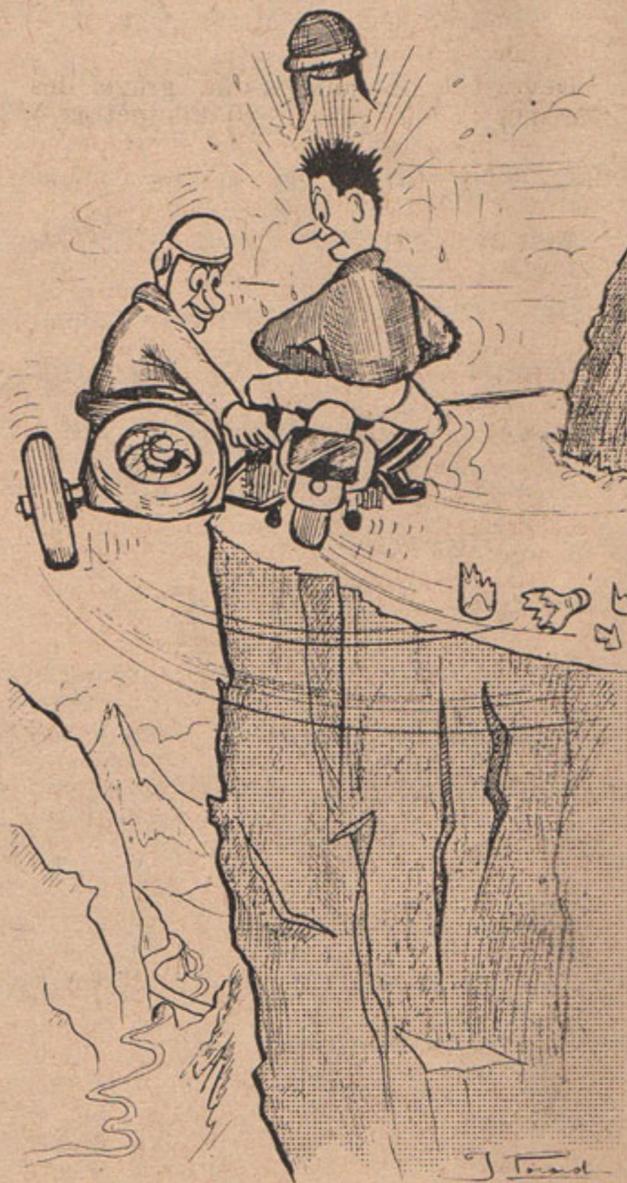
Cinquième Tour du Maroc.



Quoique cycliste ce cinquième Tour nous a valu des nouvelles de nos camarades motocyclistes qui le suivirent et, à l'occasion d'un bon déjeuner, nous envoyèrent un beau menu si copieusement dédié

par tous, qu'à défaut du poulet, des frites, du riz et autres variétés, nous nous en sommes régales.

Il paraît d'ailleurs qu'on mange bien au restaurant de la République de Kasba-Tadla puisque, satisfaits du déjeuner, nos amis y sont restés... pour dîner.



Un poil de plus, et on crevait!!!



ASSURANCES

Assurances « Promenades ».

Il y a encore des motocyclistes qui pensent qu'en s'assurant en « Promenade », ils n'ont droit de circuler que le dimanche et les jours de fête.

C'est une erreur, car l'usager ordinaire « Promenade » est assuré, même s'il circule 24 heures sur 24, que ce soit la semaine ou le dimanche.

Ce que le Groupement Technique des Compagnies a prévu, c'est une clause reproduite dans les polices d'assurances « Promenades » qui dit ceci : « L'assuré déclare expressément que le véhicule, objet de l'assurance, ne sert en aucun cas, même accessoirement, pour se rendre au travail, à un rendez-vous d'affaires, visite de clientèle. »

Alors, là, je ne suis pas d'accord, car l'employé sédentaire ou l'ouvrier à l'atelier qui désire de temps à autre, au beau temps, sa journée terminée, faire une promenade, devra-t-il retourner chez lui par le métro, train ou autobus, pour aller chercher sa moto ?

Devra-t-il, le jour d'une grève des transports, faire 15 ou 20 kilomètres à pied, et même plus, parce qu'il est prévu que, même accessoirement, il ne peut se rendre à son travail sur sa machine ?

Non, je ne suis pas d'accord avec vous, Messieurs les Assureurs, lorsque vous dites : « Appliquez le tarif « affaires » beaucoup plus élevé, et votre client pourra ainsi se rendre à son travail. » A cela, je vous réponds :

— Considérez que le motocycliste qui s'assure a déjà fait un gros sacrifice financier; vous l'ignorez peut-être, moi pas, et lorsqu'il se rend à son travail, je suis presque certain que, lui, n'en fait pas une affaire.

— Faites disparaître ces clauses restrictives car vous savez très bien que le jour où un assuré « Promenade » aura un accident en se rendant à son travail, il vous déclarera et jurera ses grands dieux qu'il allait chez un ami, et non à son atelier; ce à quoi, Monsieur l'Assureur, il vous sera difficile de prouver le contraire, surtout si ce client est assuré et défendu par *Motocycles*.

GRISOT.

Les Six Jours d'Écosse.



Victoire de Ratcliffe dans ce trial de longue haleine. Devant Viney, qui avait gagné les Six Jours en 1947, 1948 et 1949. De toute manière A.M.C. remporte encore la palme puisque Viney pilotait des A.J.S. et

Ratcliffe une Matchless.

Il y avait 134 concurrents au départ.

Une initiative plaisante.

Au récent Circuit de Silverstone, organisé par notre confrère britannique « Motor Cycling », avaient été invités les 33 vainqueurs anglais de T.T. toujours en vie. 24 répondirent à l'appel, parmi lesquels Collier et Fowler, vainqueurs des premiers T.T., respectivement en catégories mono et bicylindre, de 1907.

Ils furent invités à effectuer un tour du circuit sur des Corgis de 98 cmc., naturellement la démonstration se termina par une course! Tyrell Smith fut vainqueur et Marshall (70 ans, vainqueur d'un T.T. de 1908) termina en bonne place. Le seul abandon, pour incident mécanique, fut celui de Frith!

L'art de tourner le règlement.



N'est-ce pas ridicule cette décision de la F.I.M. d'interdire le départ d'une course à une machine d'une cylindrée inférieure? Il n'est que de voir la liste des engagés du Senior T.T. pour voir à quoi cela a donné lieu. Tout simplement à l'utilisation de cylindres réalésés.

Il y a mieux, certains coureurs utilisent la même machine dans deux cylindres, par le simple (relativement!) changement de cylindre et de piston qui donne les quelques centimètres cubes nécessaires pour franchir le mur.

L'expérience de la moto en course.

Il est un fait reconnu que ceux qui ont été coureurs motocyclistes ont d'excellents atouts pour la conduite des voitures de course. Harry Shell, très connu dans les milieux automobiles, aurait l'intention de venir au deux-roues car il pense que cela lui sera de la plus grande utilité pour la course automobile.

Merci, M. Mornet, de Saint-Amour.

Je me permet de vous signaler M. Mornet, mécanicien motocycliste à Saint-Amour (Jura), qui n'a pas hésité à travailler le dimanche 30 avril de 11 heures à midi et demi pour réparer la magnéto de ma moto et me permettre de continuer ma route.

Ce mécanicien est à recommander à tous les motocyclistes qui n'auront qu'à se louer de son obligeance et de ses qualités professionnelles.

J. de SAINTE-MARIE, Lyon.

Merci aussi, M. Dussard, de Creil.

Permettez-moi de vous faire profiter d'une adresse salvatrice pour les « moutards » en panne à Creil.

Dimanche dernier, 14 mai, à 22 h. 30, je me trouve dans les rues noires et désertes, et sans outillage approprié, avec ma magnéto « gommée ».

Un mécanicien, déjà endormi, se lève, s'habille, et travaille près de trois heures avec une conscience de moine. Avec beaucoup de bonne grâce. Ceci pour 435 francs y compris la fourniture d'un petit record de gonflage.

Cet artisan dévoué est M. Dussard, place du Faubourg à Creil (route de Senlis).

Il mérite une place à votre tableau d'honneur. D'autant plus qu'un travail urgent l'obligeait à se lever à 5 heures le lendemain.

P. VANNELET, Paris (19^e).

N. B. — Les magnétos ont l'air de bouder en ce moment.

Galetto-Guzzi et pièces détachées.

M. Olivari, agent général pour la France de la grande marque italienne Guzzi, nous avise que le scooter Galetto récemment sorti des usines de Mandello del Lario est compris dans les contingents d'importation en France. Nous verrons cette machine ici à partir de juillet prochain.

Rappelons que M. Olivari est en mesure de fournir les pièces de rechange pour tous les modèles Guzzi, anciens et nouveaux. Son adresse : 74, rue de Rome, Paris.

Les motos « Horex » en France.

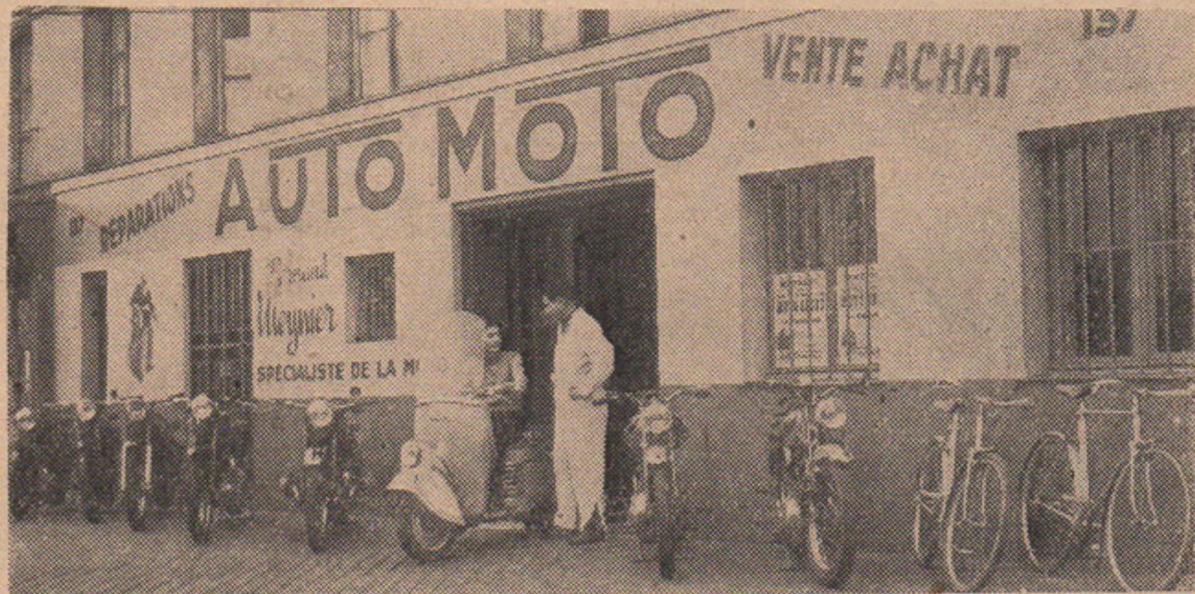
Cette marque allemande dont on a déjà parlé plusieurs fois ici va être introduite en France.

C'est Grande-Armée-Motos qui en sera le distributeur; on pourra bientôt examiner de près ces motos dans les vitrines de son magasin.

Un grand carrossier au Bol d'Or.

Un de nos carrossiers les plus réputés pour l'élégance et le haut style de ses productions, préparerait un racer 500 cmc. destiné à participer au Bol d'Or.

Le châssis comporterait à l'arrière un bloc moteur monocylindrique 500 cmc. made in France, emprunté à une marque très connue de motocyclettes; le tout sera certainement très bien « habillé ». Cette tentative sera intéressante à suivre.



Fernand MEYNIER, dont les performances sur piste et en cendrée sont bien connues, nous présente son nouveau magasin où sportifs et usagers trouveront toujours bon accueil.

Carburateurs, robinets et pièces d'origine.



Les Etablissements Gurtner nous demandent d'attirer l'attention de leur aimable clientèle et de la mettre en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets offerts au rabais aux usagers sous le nom de « pièces Gurtner ».

Ils conseillent de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces, extrêmement délicat, nécessite des outillages de précision et un contrôle sévère.

Toutes les pièces Gurtner sont absolument garanties; si, malgré un contrôle excessivement sérieux, une pièce s'avérait défectueuse, elle serait échangée sans discussion par les dépositaires de la marque.

Il est certain qu'un organe aussi précis qu'un carburateur ne supporte pas l'à peu près et que, pour éviter tout aléa, il est préférable de s'en tenir aux pièces d'origine.

Les kilométrages au Bol.



Pour être classés dans les 24 heures du Bol d'Or, les coureurs doivent accomplir, suivant leur catégorie, un kilométrage minimum qui est déterminé dans le règlement. Il est respectivement de : 720 kilomètres pour les 50 et 75 cmc, 960 pour les 100 et 125 cmc., 1.000 kilomètres pour les 175 cmc., 1.200 kilomètres pour les 250 et 1.320 pour les 350 et 500.

Les sidecars 350 doivent boucler au minimum les 1.000 kilomètres; les sidecars 600 et 1.000 cmc., 1.200 kilomètres.

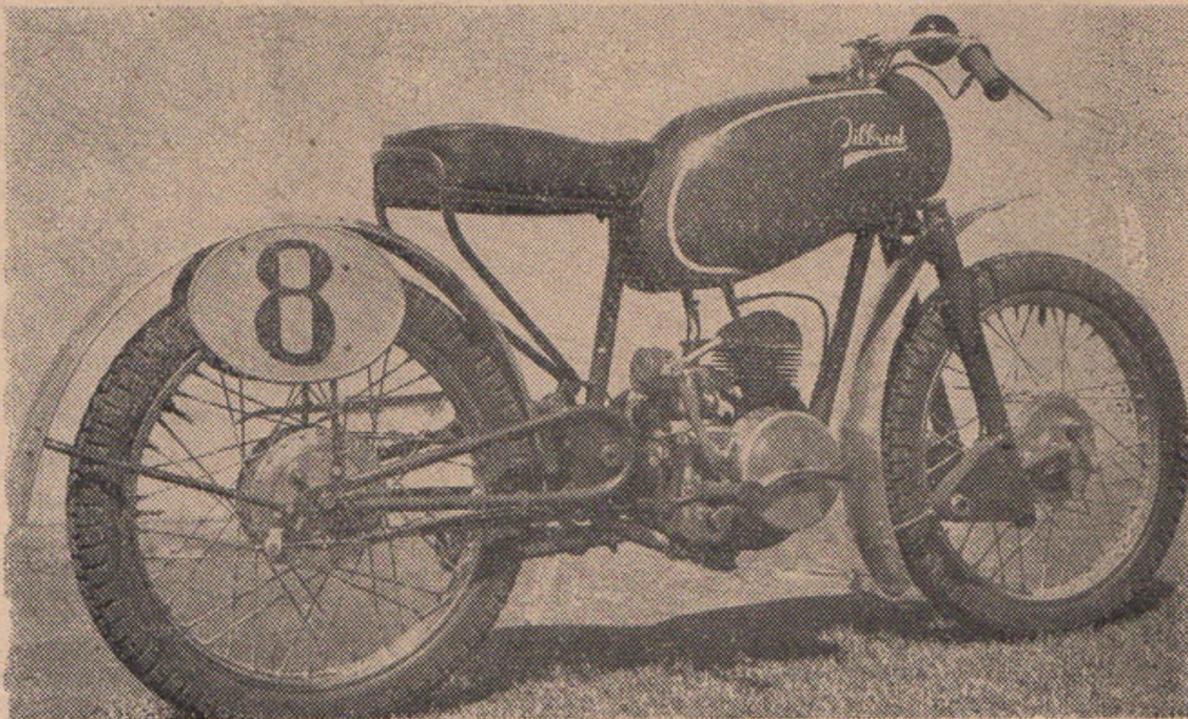
Ces performances sont assez loin de celles des leaders, mais nécessitent tout de même une certaine sécurité de marche.

Les 720 kilomètres exigés pour les 50 et 75 cmc. représentent une moyenne de 30 à l'heure... de combien sera-t-elle dépassée par le vainqueur de la catégorie, nous attendons le résultat avec intérêt.

Grande Armée franco-anglo-belge.

Il s'agit de Grande-Armée Motos, l'agence bien connue de Motobécane et de Gima.

Renouant avec le passé grâce à l'amélioration des échanges internationaux,



Une réalisation d'un amateur australien la TILBROOK à moteur.

M. Jacques Prévost représente à nouveau les fameuses marques belges Gillet d'Hers-tal et F.N. Et, pour compléter la gamme des machines étrangères qu'il peut offrir à la clientèle, il a également traité avec B.S.A.

Comme on le voit un choix complet de marques cotées dans toutes les cylindrées courantes, depuis le cyclomoteur jusqu'à la 500 twin.

« Motards de Presse » et sport.



Les Motards de Presse fondent une équipe sportive destinée à participer aux grandes épreuves routières, rallyes et autres randonnées de grand style. Ce seront certainement des concurrents redoutables

étant donné leur entraînement quotidien, leur expérience et le matériel toujours au point qu'ils utilisent.

Saint-Cloud éclectique.

Charrier, l'agent de Saint-Cloud déjà grand spécialiste de la B.M.W., on l'a remarqué au Circuit de l'Ile-de-France, vient de prendre en outre l'agence des deux grandes marques anglaises B.S.A. et Sunbeam. S'ajoutant aux marques françaises Terrot, Motobécane, Gnome-Rhône et René-Gillet, le choix ne manque pas pour les Clodoaldiens.

Avec ou sans?

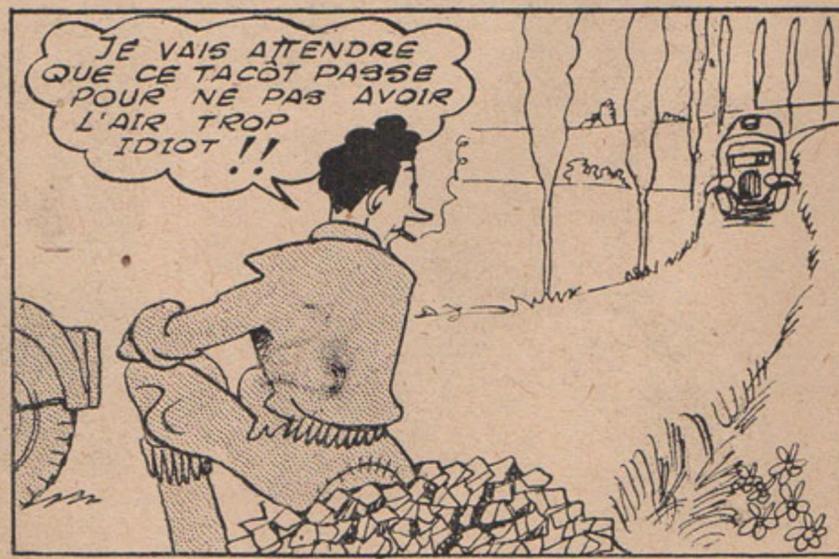
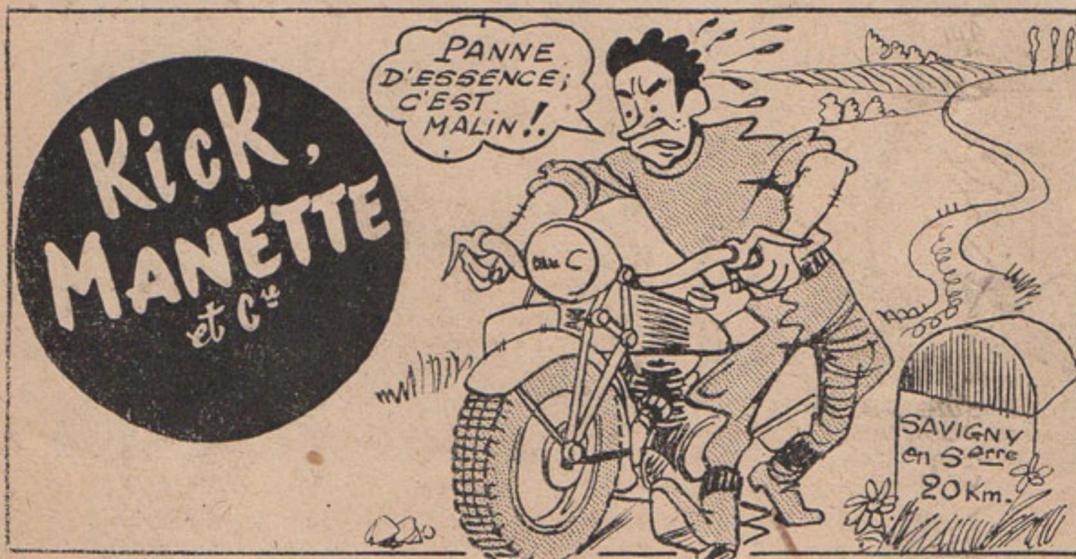


La « Libération paysanne » est en train de tirer la bourre à la « Vie des transports » et à l'Union routière de France, au sujet de notre carburant.

La première préconise son alcool en composé binaire ou ternaire; la seconde, paraît-il, se défend de l'employer, prétendant que cette addition est nocive à la fois pour nos moteurs et notre portemonnaie. Toute cette polémique a fait l'objet d'une brochure diffusée à profusion et rédigée dans un style genre « affiche électorale ». Ces arguments seront réfutés, soyez-en certains, par d'autres arguments également probants et émanant, cette fois, des pétroliers.

Bref, on se bat sur le dos de l'usager, sans le convaincre, mais en l'effrayant à tel point qu'il reste entre deux pompes, la super et la non super, comme l'âne de Buridan entre son picotin et son seau d'eau et que, faute de savoir choisir entre les deux essences, il en perd lui-même les sens.

On aimerait bien dans tout ceci avoir l'opinion désintéressée d'un personnage qualifié n'ayant d'autre qualité que d'être un technicien objectif.



Pour des vacances sans aléas.



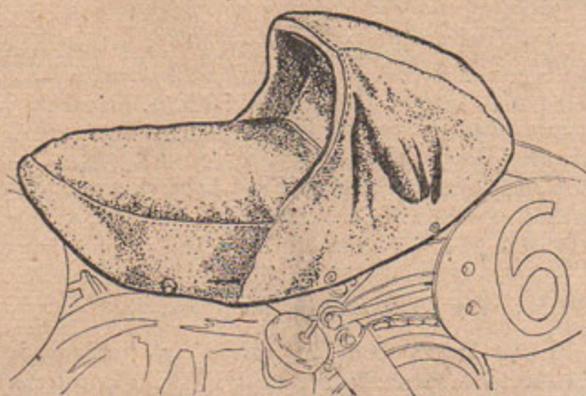
Une de nos grandes banques, le Crédit de l'Ouest, en créant les comptes « Vacances et Sécurité » a eu une heureuse initiative.

Pour faire face aux dépenses qu'entraînent les villégiatures et déplacements touristiques, il est nécessaire d'économiser pendant les mois qui les précèdent pour partir bien munis. Les comptes « Vacances et Sécurité » répondent à cette exigence.

En versant mensuellement à ce compte une somme modique ou se constitue en quelque sorte une généreuse tirelire.

Au moment du départ, une note de couverture est remise et, si le titulaire le désire, des chèques de voyages lui sont délivrés, payables à présentation dans les localités désignées.

Le siège du Crédit de l'Ouest est à Angers, 17, rue Voltaire, avec succursale à Paris, 13, boulevard Haussmann et un réseau très complet de 225 agences, où l'on peut obtenir tous renseignements complémentaires.



Le coussin fauteuil des A.J.S. de course.

Les A.J.S.

A part les modifications signalées dans notre dernier numéro, la 350 maison aura le garde-boue arrière profilé et le coussin-fauteuil, comme l'ont déjà baptisé les Anglais. La 500 est équipée de même, le mot d'ordre étant maintenant « aérodynamique » les machines « maison » ont un carénage à l'avant avec pare-brise et numéro de course incorporé. Une boîte Burman à pignons larges et de gros module, d'une extrême simplicité, a été établie spécialement pour la 350, c'est le type 7 R. 50, fort justement appelé. La 500 Porc-Epic est équipée d'un compteur n'allant que jusqu'à 8.000 t.m. (déduisez!) et d'un indicateur de pression d'huile.

Un client anglais au Salon de New-York.



Motocycles a signalé dans un précédent numéro que l'Angleterre avait ouvert à New-York un Salon de la moto et de l'auto qui, dès l'ouverture, fit de brillantes affaires.

Or, parmi la clientèle on remarqua sir Oliver Franks, ambassadeur d'Angleterre. Que croyez-vous qu'il acheta? Rolls ou Bentley? Non, messieurs, mais une Triumph, une « twin » à deux roues, tout bonnement. C'est M. Paul Hoffman, chargé du plan Marshall, qui négocia.

On n'est guère habitué chez nous à voir d'aussi hautes personnalités intéressées, même tant soit peu, par le motocyclisme.

Faisons le point avant le T.T.

Il est fort malaisé d'établir les pronostics d'une course de motos dont le nombre des partants est très élevé (100

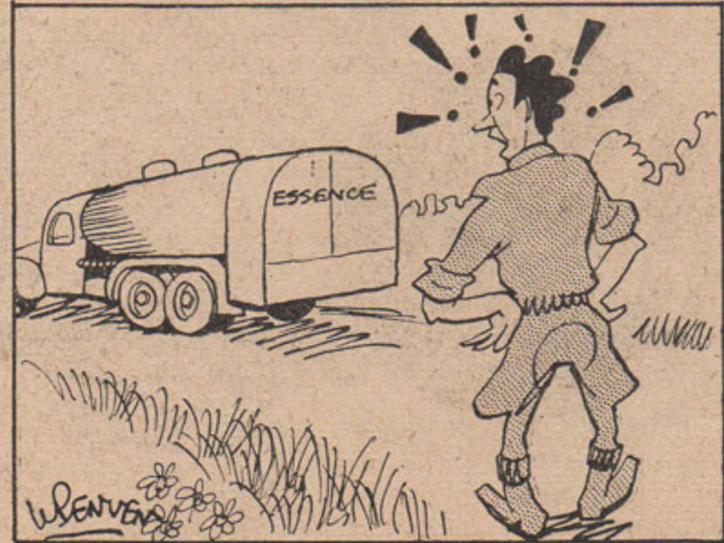
en 350, par exemple). De plus la période d'entraînement, à l'heure où nous écrivons ces lignes, n'est pas commencée.

Espérons que, comme l'an dernier, nous ne serons pas trop loin de la vérité.

Le 5 juin se déroule le Junior, 100 coureurs au départ, mais parmi les réserves ayant eu la malchance au tirage au sort, nous relevons les noms de Anderson et Dale, tous deux sur A.J.S.; sans être des favoris, c'étaient des prétendants aux premières places. Norton aligne un quatuor du tonnerre, avec des machines nettement plus rapides que l'an dernier; des quatre pilotes nous pensons que Duke est le plus rapide, bien que le plus jeune mais ayant pour lui un début de saison remarquable. Parmi les francs-tireurs courant sur Velocette nous pensons que Foster, Fry et Armstrong ont les meilleures chances; il reste à savoir si Fry, qui a pris la place de Frith, est capable de le remplacer avec autant de succès, bien que sa classe soit excellente. Nous avons également le trio d'A.J.S., Graham paraît sensiblement le meilleur, mais Friend et Doran ont quelques références de première grandeur. N'oublions pas Lorenzetti et sa Guzzi, sera-ce la mono à 5 vitesses ou la bicylindre qu'il pilotera? Néanmoins le circuit de l'île de Man est trop complexe et la Guzzi n'a pas une vitesse supérieure aux machines britanniques pour que Enrico puisse vaincre.

A ne pas sous-estimer pour les places d'honneur les visiteurs des antipodes, les meilleurs de leurs pays respectifs. Australie et Nouvelle-Zélande. McCandlers, l'Irlandais, pilotera la 350 Norton mise au point par Beart, autre candidat aux bonnes places. Nous avouons avoir une grande admiration pour Duke, et bien que les 350 Norton de ces dernières années aient été inférieures aux Velocette et A.J.S. nous pensons que la combinaison Duke-nouvelle Norton peut faire renouer cette marque avec le succès au Junior, leur dernière victoire en 350 remontant à 1937. Le 9 juin voit se courir le Senior (500) et le Lightweight (250).

En 250 un seul étranger avec machine officielle, mais celui-ci est Ambrosini et sa Benelli, à eux deux ils ont fait mordre plusieurs fois la poussière à une meute de Guzzi, malchanceux l'an dernier; (chute au premier tour), Ambrosini peut, grâce à la supériorité de la machine et la course étant courue en ligne, faire reparaître le nom de Benelli au palmarès de l'épreuve. Anderson est remplaçant pour cette épreuve, mais étant troisième sur la liste il y a de fortes chances pour qu'il soit au départ, avec sa Guzzi. Les deux autres coureurs susceptibles de vaincre sont



Lomas (Parilla), mais la machine tiendra-t-elle? et T. Wood (Guzzi), qu'il est superflu de présenter ici.

Le reste de la troupe comprend des Excelsior d'avant-guerre, New-Imperial et Rudge idem. Beaucoup de « spéciales », soit des 350 réduites, soit des cadres ultra-légers avec moteurs revus et corrigés, etc... Ceux-là ne peuvent prétendre qu'aux places d'honneur malgré leur mérite, qui est grand, et il faut admirer sans réserves ces mécaniciens qui veulent, en dépit des constructeurs indifférents, faire briller les couleurs britanniques en compétition internationale. Nous voyons donc Ambrosini vainqueur, devant T. Wood.

Comme contre la montre, nous avons l'épreuve des 500 (le Senior). Là, les pronostics relèvent surtout des jeux de hasard, tant les machines et les pilotes sont de classe et nombreux par surcroît. Les pilotes de Norton et A.J.S. sont les mêmes que pour le Junior, puis vient l'équipe Vincent, qui revient à la course. Ce sont Barrington, Brown comme prévu et Stevens. Nous ne pensons pas que la Grey Flash puisse causer une surprise, agréable d'ailleurs. Les M.V. 4 cylindres, qui ont un fort air de parenté avec la Gilera (et pour cause) auront le handicap d'être pilotées par des nouveaux venus à l'île de Man et malgré leur vitesse supérieure nous pouvons les éliminer pour la première place. Deux machines beaucoup plus dangereuses pour les Britanniques sont les bicylindres Guzzi pilotées par Lorenzetti et surtout Foster qui a une connaissance du circuit extraordinaire et qui faisait figure de vainqueur l'an dernier. Quant aux 500 Velocette, nous n'y croyons guère, leurs performances dans cette catégorie nous ayant déçu l'an dernier. Nous comptons environ dix coureurs capables de gagner cette épreuve unique au monde et notre préférence ira à Foster, malgré les nouvelles Norton et les Pore-Epic d'A.J.S., sa démonstration de l'an dernier et l'accroissement de puissance de la Guzzi 1950 nous influençant favorablement. Que l'on ne nous jette pas la pierre si nous nous sommes trompés! La loi du sort dans les sports mécaniques est terrible et la moindre défaillance physique ou mécanique peut ruiner les plus belles chances de succès.

Records australiens.

Une 125 B.S.A. « Bantam » vient de battre les records du demi-mile au 10 miles lancés (800 m. à 16 km. environ). Le meilleur temps indique une moyenne de 99 km. 400, ce qui, considérant le profilage assez poussé, est loin des performances des 125, équipées en circuit, construites par les Italiens.

M.V. 4 cylindres à vendre.

Pour ceux que la question intéresse, particulièrement les coureurs, signalons que la maison M.V. d'Augusta espère commercialiser avant la fin de l'année la 4 cylindres de course. Ces répliques auront une vitesse de 190 km.-h., mais le prix sera lui aussi extraordinaire. Un modèle sport ferait aussi son apparition. D'un prix relativement plus abordable sera la 125 double A.C.T. qui doit développer 15 CV. à l'essence, ce qui donnerait une vitesse maximum de 145 km.-h.

196 CV. au litre.

C'est ce que développe la N.S.U., bicylindre à compresseur. Soit 98 CV. pour la 500 et près de 70 CV. pour la 350. La consommation d'alcool est terrifiante!

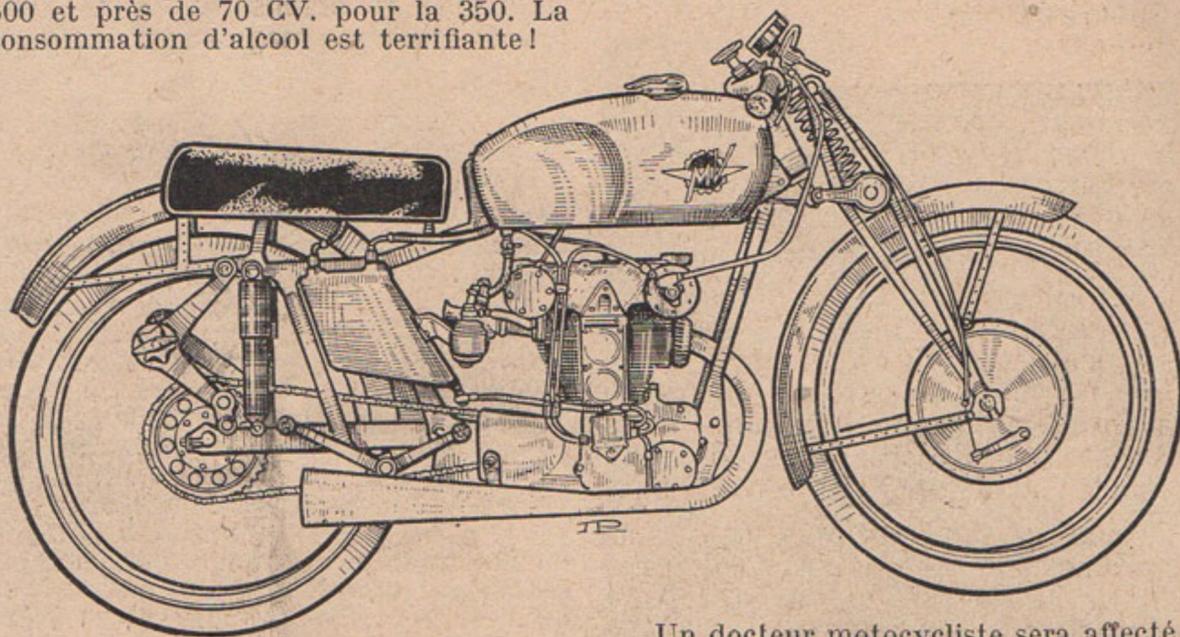
De l'obligeance des motards parisiens.



Un de nos amis anglais arrivant à moto à Saint-Denis se trouvait fort embarrassé pour joindre la Porte Dorée. Avisant deux agents motocyclistes il leur demanda son chemin. Ceux-ci lui dirent : « Suivez-nous » et le conduisirent jusqu'à la Porte de Vincennes à une allure qui n'est permise qu'aux policiers! Notre jeune Anglais en a eu des battements de cœur! Merci et bravo pour ces policiers obligeants.

A coté du T.T.

Pour ceux qui connaissent l'anglais signalons que les courses seront retransmises par le Light-Programme de la B.B.C. ainsi que sur 11 m. 49 et 16 m. 84 de longueur d'ondes. De 12 h. 15 à 13 heures le lundi 5 juin et de 12 h. 35 à 13 heures le vendredi 9 juin. Les résultats sont annoncés au cours des différentes informations de la journée sur ondes courtes.

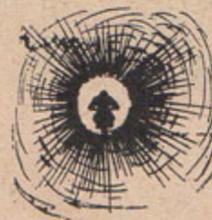


Les nouvelles M.V. de course :

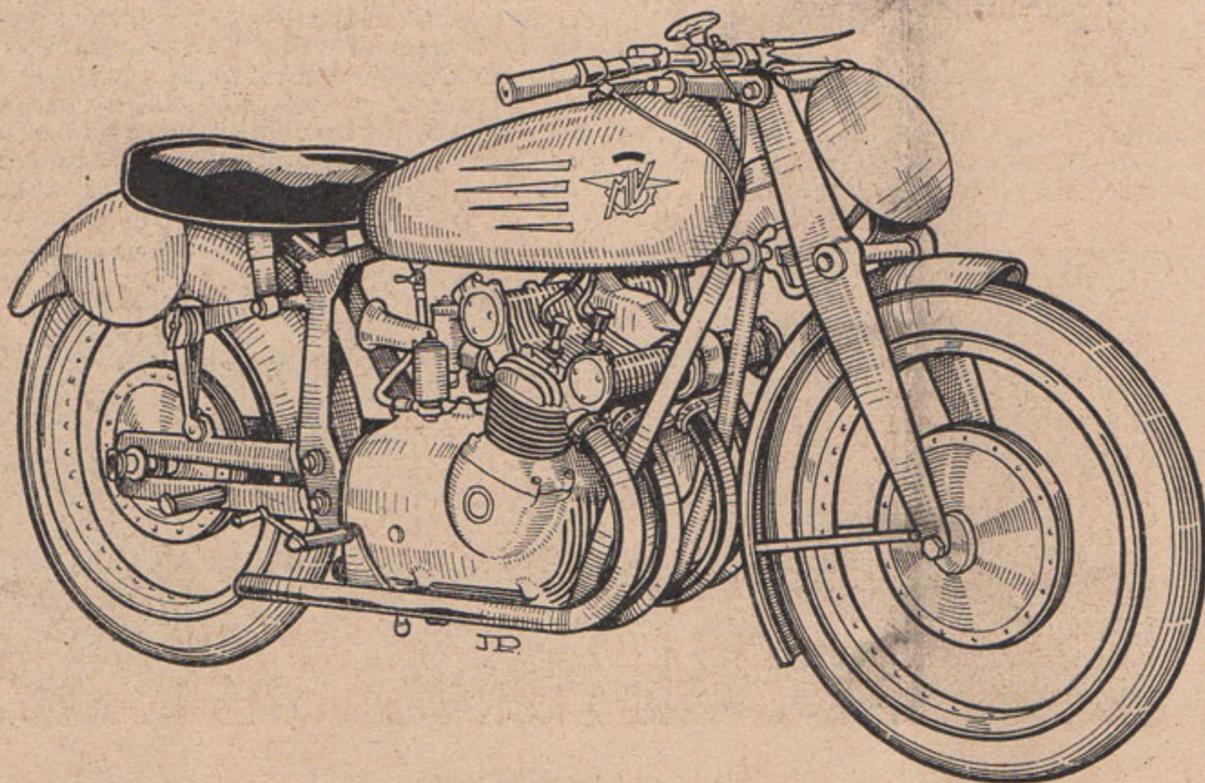
La 125 cmc double arbres à cames en tête et la 500 quatre cylindres double arbres également.

Un docteur motocycliste sera affecté à la partie montagneuse du circuit de l'île de Man, car il n'y a guère de témoins en cas d'accidents dans cette partie de l'île et les organisateurs espèrent obtenir un hélicoptère pour cette région pour emmener les blessés éventuels, même pendant la période d'entraînement.

Tunnel aérodynamique.



Nous vous avons signalé à plusieurs reprises que Guzzi construisait un tunnel pour dételer les imperfections aérodynamiques de la machine de course et de son pilote. Le tunnel sera prochainement terminé, à grands frais. Sa longueur sera de 30 mètres, et on espère atteindre une vitesse du vent de 140 km.-h. Le pilote en selle pourra lire sur un indicateur la résistance qu'il offre à l'air et sera ainsi à même de modifier sa position de manière à obtenir le résultat aérodynamique optimum. Le seul inconvénient, en dehors de la vitesse de 140 km.-h. qui n'est pas assez élevée, est que l'appareil ne pourra déceler les défauts de stabilité dus aux coups de vents latéraux, mais beaucoup de constructeurs voudraient, malgré cela, emprunter à Guzzi son tunnel!



Nous avons fait un bon rodage...

Nous avons fait un bon voyage...

par JEAN MARRE

« Les Motards de Presse » sont aussi de simples motards, et ils attendent avec une certaine anxiété les nouveaux modèles chaque année... L'un d'eux nous conte l'histoire du rodage.

DEPUIS un an les « Motards » de Presse parlaient de la nouvelle B.M.W. Que de discours, que d'espoirs dans l'attente.

M. Marius Latscha, agent général pour la France, nous avait inscrits, André Schuh et moi, pour les premières.

Courant janvier 50 il nous conseillait de nous séparer de nos anciens modèles R-66 et R-71 et nous promettait de nous livrer la R 51-2 pour le début de la saison cycliste (qui commence fin mars).

Les cinq premières motos arrivèrent en France le 10 mars, le 17 nous étions en possession des papiers et le dimanche 19 nous partions en rodage ayant choisi comme itinéraire : Paris-Strasbourg-Munich, nous dirigeant vers le lieu de fabrication de la B.M.W.

Sous un soleil de fin d'hiver nous partîmes par Sézanne, Lagny, Saint-Dizier, à 60 kilomètres à l'heure. Grisaille de la terre encore endormie, à peine égayée par les touffes de violettes, arbres morts mais dont les bourgeons luisants annoncent le printemps. Puis les tas de fumier devant les fermes (plus le tas est gros, plus la ferme est importante) nous signalent que nous sommes en Lorraine. Le col de Saverne, que nous franchissons, nous apporte la première griserie de la descente : moto docile qui se couche dans les virages et épouse tous les caprices de la route sans heurts.

Après un arrêt dans un village alsacien, où nous dégustons le fameux vin blanc, nous sommes fiers en sortant de voir que la moitié des occupants du café se trouve autour des motos et les questions nous assaillent.

Le soir nous arrivons à Strasbourg, ivres d'air et de joie, et nous dînons naturellement d'une choucroute.

Le lendemain nous visitons la ville avec ses larges avenues, ses vieilles maisons si typiques, la cathédrale que nous ne verrons pas s'animer par son cadran car nous partons pour franchir la frontière à Kiel.

Au poste de douane les motos font sensation et nous commençons à savoir par cœur les explications que nous donnons aux profanes, aux initiés, aux motophobes et aux motophiles.

Nous traversons la Forêt Noire avec un temps magnifique. Au détour

du chemin une auberge nous invite à l'arrêt; c'est ce que nous faisons et nous nous restaurons avec café-crème et pain beurré.

Puis, tous les villages que nous traverserons jusqu'à Munich seront magnifiques, propres; les maisons blanches aux traverses de bois rappellent



Devant une église de Munich.

l'Alsace, quelques-unes colorées; tout cela, malgré les 60 kilomètres-heure, est vu trop rapidement; nous y reviendrons.

Baden-Baden est une ville d'eau comme toutes les villes d'eau. Beaux hôtels impersonnels, jardins.

Pforzheim : ville presque entièrement détruite.

Ulm : nous décidons de nous arrêter pour transformer notre chèque en marks; il était temps. J'entre dans la banque à 15 h. 59, la fermeture était à 16 heures. Après avoir parlementé à tous les guichets, moi en français, eux en allemand, un interprète américain me permet d'avoir enfin les poches pleines.

De Pforzheim à Augsburg nous avons pris l'autostrade, mais, parcouru à une petite vitesse, cela semble long et monotone; nous décidons donc de reprendre les petites routes et nous retrouvons les villages.

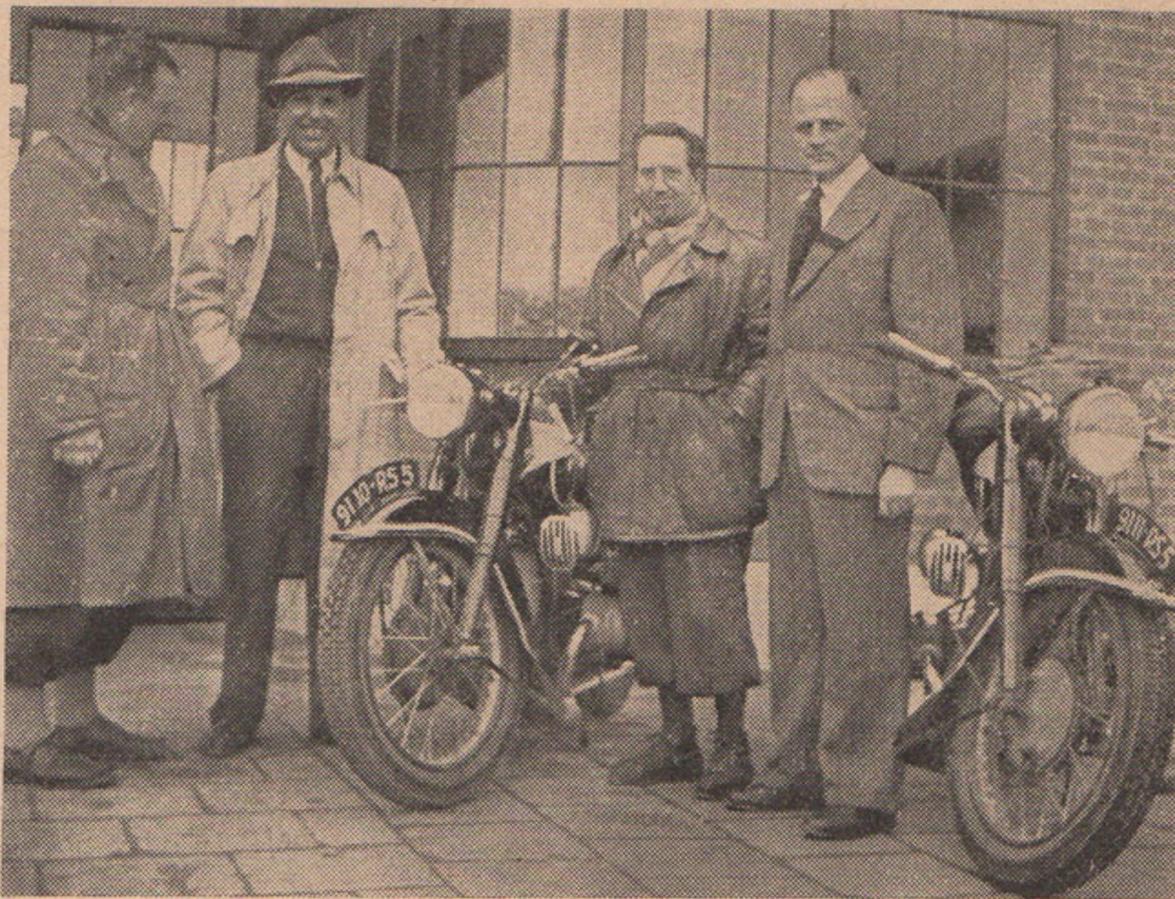
L'arrivée à Munich se fait le soir et nous nous arrêtons dans le premier hôtel aperçu. Il y a des chambres : grandes, très propres, mais pas chauffées. Nous nous rendons compte le lendemain que l'hôtel a été détérioré par la guerre et toute la ville aussi. Sur une petite place, l'hôtel de ville aligne sa façade toute dentelée qui le fait ressembler à une cathédrale. Dans une tour centrale des statues colorées s'animent et dansent à une certaine heure. Il y a encore de très beaux monuments, mais partout la guerre apparaît : démolitions, boutiques hâtivement construites. Beaucoup d'hommes arborent un ruban vert pomme sur leur feutre noir, des culottes de daim, des vestes aux poches garnies de vert, des bretelles brodées magnifiques qui font rêver nos passagères.

Vers 10 heures, nous nous dirigeons vers l'usine B.M.W. à Munich 13, la banlieue de Munich.

Devant la gare de Munich, presque entièrement détruite, se dresse un immense garage moderne, tenu par le recordman du monde de vitesse absolue : Henne. Naturellement, il est agent général de la B.M.W. pour la Bavière. Bientôt une route fléchée aux couleurs de la B.M.W. nous indique le chemin et nous arrivons devant une immense usine où flotte le drapeau américain. Le ciel gris nous accompagne et dès que nous franchissons la grille de l'usine le pluie se met à tomber.

Nous sommes reçus par un directeur commercial accompagné d'un interprète et d'un technicien, et nous poussons la porte des ateliers.

Nous arrivons dans un hall immense où sont parquées près de 500 motos du même type que celles qui nous ont conduit ici, mais à ces motos il manque la selle et le réservoir pour être terminées. Le réservoir est dans l'usine,



De gauche à droite : Jean Marre, Meier, champion d'Allemagne, André Schuh et un directeur de la B.M.W.

mais la selle étant fabriquée à Hambourg n'arrive pas à la cadence voulue.

Puis l'immense atelier clair apparaît : une ruche silencieuse, une ruche laborieuse, voilà ce que nous ressentons en entrant. Tout est propre, net. Pas de cavalcade, pas d'affolement et aussi pas d'inactivité. Et nous regardons les moules à carter, les soudeurs de cadres, les vérificateurs (chaque travailleur a un contrôleur à ses côtés).

J'ai sous les yeux cet ouvrier qui regarde à la loupe les soudures d'un cadre avec la minutie nécessaire, se rendant compte que son travail est important.

Je revois cet autre ouvrier aspergeant d'un liquide spécial les bielles pour détecter les défauts...

Je revois cette machine sous laquelle six carters sont rectifiés de trois côtés à la fois...

Ces femmes qui poncent à la main les garde-boue, les fous à email.

Puis nous arrivons à la chaîne de montage qui sort en moyenne 80 motos RB-51-2 par jour. La première pièce posée est la boîte de vitesse vide; puis tout se déroule avec une précision d'horlogerie, une cadence rythmée, dans un ordre et un calme absolu.

Mon camarade André Schuh, qui est un vrai B.M.Wiste, a devant ce travail le mot qu'il faut en disant : « Je comprends pourquoi c'est une horloge. »

Toujours accompagnés, nous allons au stand des essayeurs qui, casqués, protégés par d'importants imperméables enfourchent les nouvelles motos sur la piste d'essayage pendant une trentaine de kilomètres.

La piste est une route avec virage court, sable, pavés et ce, jour-là, la pluie. Dès leur retour il noteront sur un carton fixé à la moto ce qu'il faut faire et une équipe de metteurs au point s'en chargera. Il y a alors un nouvel essai et si tout est en ordre la moto est nettoyée et prête à partir pour la Colombie, le Venezuela, la France, la Suisse, etc... mais ne restera pas en Allemagne.

Nous regagnons les bureaux où une secrétaire nous offre un café et des gâteaux dans une pièce chaude, confortable, décorée de plantes vertes et où une peinture immense représente : l'as allemand Karl Gall qui s'est tué en course devant un concurrent anglais.

Pendant la visite des ateliers nos deux motos avaient été prises par deux essayeurs qui, sur l'une, avaient changé une glace de phare, réglé et vidangé; et, sur l'autre, réglé et vidangé. Coup de téléphone annonçant que nos motos sont prêtes, nous descendons pour en prendre possession.

A ce moment surgit un grand gailard à l'allure sportive, sourire aux lèvres, c'est Meier, le recordman du Tourist Trophy, qui nous explique en mauvais français qu'il est impatient de voir l'Allemagne revenue à la F.I.M., qu'il aimerait courir à nouveau

cette course où il fut vainqueur en 1939.

Le ciel s'était éclairci pendant les quatre heures passées au royaume B.M.W., nous reprenons nos machines et les moteurs silencieux nous ramènent vers Munich.

Après le déjeuner nous reprenons le chemin du retour.

Nous traversons Landsberg-sur-Main où une immense porte gothique nous accueille. Puis le soir arrive et nous nous arrêtons dans un petit village sur la route de Lindau.

Curieuse soirée. La salle dans laquelle nous nous trouvons se trouve peu à peu envahie par les hommes du village accompagnés de quelques femmes. Un vétérinaire y vient faire un cours sur les animaux de la ferme et cela régulièrement. Dans la nuit nous entendons les paysans entonner en chœur de très belles chansons.

Le lendemain nous traversons une région très froide; deux biches effarouchées passent près de nous en courant; et, enfin, nous atteignons Lindau, puis sur les bords du lac de Constance, face à la Suisse, nous admirons un joli paysage. Friedchafen,

ville du docteur Eckener E. Zeppelin, est traversée et nous empruntons un bac pour rejoindre Constance où nous quittons l'Allemagne pour entrer en Suisse.

Nous passons par Stein, adorable village suisse aux maisons gothiques rehaussées de personnages, d'animaux en couleurs.

Winthertur est traversé et à sa sortie nous faisons le plein d'essence, ce qui nous permet ainsi qu'à nos femmes d'admirer et d'utiliser l'agencement des stations-service helvètes, lavabos, w.-c. etc... et la traditionnelle complaisance du Suisse.

Puis, Zurich; le soleil nous accompagne et nous arrivons parmi les tailleurs, les vêtements clairs, la propreté, le luxe de Zurich. Nos passagères descendues pour faire des achats sont très remarquées. L'une ressemble à la mante religieuse dans son imperméable américain et l'autre à une Esquimaude dans sa peau de mouton.

Ensuite c'est Bâle. La trouée qui nous offre un paysage très beau et la France : Saint-Louis, où nous faisons halte.

Le lendemain, dernière étape; nous regagnons Paris par Belfort, Vesoul, Langres et ses remparts, Troyes.

Le rôdage est terminé, le compteur indique 2.382 kilomètres. Que de choses intéressantes ce parcours nous aura appris.

Maintenant nos motos sont sur les routes de France chaque dimanche, représentant deux grands journaux parisiens du soir auxquels nous sommes attachés.

Depuis leur retour elles ont suivi les coureurs cyclistes, emmenant en tandsad reporters, photographes. Déjà le National, Paris-Ezy, Paris-Roubaix, Paris-Evreux, Paris-Camembert, Paris-Bruxelles sont courus; elles sont à présent bien rôdées et en juillet-août le Tour de France les attend.

Notre métier est un sport et ce sport est notre métier.

Jean MARRE.

Quelques conseils pour vos photos.



Les vacances approchent... Il est temps de penser à votre appareil. Vérifiez le soufflet, l'obturateur à toutes ses vitesses et le bon enroulement de la bobine.

Nettoyer bien l'objectif à l'aide d'un chiffon de soie naturelle et vous serez fin prêts.

Employez de préférence de la pellicule rapide 30° de marque connue et diafragmez :

Par beau temps ensoleillé 1/50 à F:16.

Temps nuageux clair 1/50 à F:11.

Temps couvert 1/50 à F:8.

Temps gris 1/50 à F:5, 6.

Évitez les arrières-plans malencontreux et travaillez toujours avec le soleil de trois quarts arrière.

N'oubliez pas que l'eau et le sable sont néfastes pour le bon fonctionnement de votre appareil.

Ces premiers conseils vous sont donnés par notre ami Marguinaud, fervent motocycliste et photographe averti puisqu'il est directeur d'Asnières-Photo. A titre de camarade motard, il ne refusera jamais bon conseil à ceux d'entre nous qui s'adresseront à lui.

Extension d'une nouvelle formule.

Est-ce la moto de l'avenir? On serait tenté de le croire lorsque l'on voit le nombre de constructeurs sortant des machines avec le moteur en porte-à-faux. Jusqu'à présent il ne s'agit que de machines ne dépassant pas 125 cmc., mais peut-être verrons-nous mieux dans les années à venir? Après Immé, N.S.U., Fox, Benelli, voici qu'un des frères Benelli, travaillant indépendamment, vient de sortir la « B ». Il s'agit d'une 98 cmc. à cylindre horizontal et ailettes radiales. Beaucoup de ressemblance avec la Immé, bien que les roues ne soient pas en porte-à-faux. La fourche est télescopique. L'aspect général, malgré sa ligne nouvelle, est fort agréable.



Sur le bac en traversant le lac de Constance.

GALET DE FRICTION

DÉBRAYEUR, EMBRAYEUR AUTOMATIQUE POUR MOTEUR AUXILIAIRE DE BICYCLETTE

(Une idée de lecteur)

La simplicité du système de moteur auxiliaire avec galet friction ne va pas sans inconvénients. Les usagers les connaissent bien pour avoir à les supporter; citons les plus notoires :

1° L'embrayage et le débrayage ne peuvent généralement être faits en marche sous peine de détériorer le pneumatique à chaque prise de contact.

2° Au départ le cycliste doit fournir un effort pénible pour vaincre l'inertie conjuguée du moteur embrayé et de la bicyclette.

3° Lorsque la vitesse de régime du moteur est atteinte, si le cycliste veut en pédalant augmenter l'allure médiocre de sa machine, il est freiné énergiquement par le moteur et dépense des efforts en pure perte. Il se produit même un allumage à contretemps fort préjudiciable à l'économie de consommation. Dans les descentes le moteur freine et consomme sans profit.

Avec le système d'entraînement auto-débrayeur-embrayeur, ces inconvénients disparaissent, les embrayages et débrayages se font automatiquement sans intervention du cycliste, à son insu même, toutes les fois que cela est utile au bon rendement. Le galet de friction reste constamment en contact avec le pneumatique, il ne peut donc jamais détériorer celui-ci au moment de l'attaquer. Les départs se font à vide, moteur automatiquement débrayé.

FONCTIONNEMENT

La planche représentée à gauche une vue de face et à droite une coupe du galet automatique embrayeur-débrayeur.

a est la couronne d'entraînement en contact avec le pneumatique. L'ensemble b et c constitue une roue libre analogue à celles que l'on trouve dans le commerce. Le mécanisme de celle-ci non représenté sur la figure est comme à l'ordinaire logé dans la partie centrale.

Cette « roue libre » est solidaire de l'axe D du moteur sur lequel elle est montée.

Au départ, le moteur étant à l'arrêt

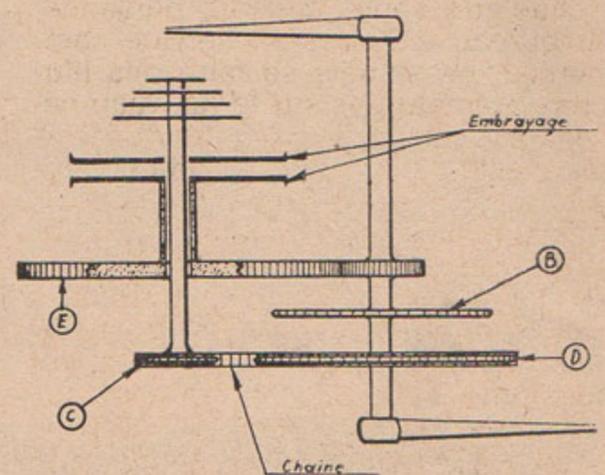
et le galet de friction en contact avec le pneu, le cycliste en appuyant sur les pédales fait avancer sa bicyclette sans être gêné par l'inertie du moteur. (La couronne a solidaire de la couronne b fait roue libre autour de la partie c sans entraîner l'arbre d du moteur.)

Quand la vitesse acquise est jugée convenable, le cycliste actionne une poignée analogue à celle d'un frein qui par l'intermédiaire d'un câble pousse dans le sens de la flèche la fourchette k qui porte une came j. Une butée h sert de guide et la came j rencontrant le disque f monté sur billes, pousse de droite à gauche la pièce e qu'un ressort visible sur la figure maintient normalement écartée du galet d'entraînement a.

La pièce e porte une clavette a qui coulisse à frottement doux sur l'axe moteur. Quand poussée par la came j le disque e presse sur la couronne d'entraînement a il rend celle-ci solidaire de l'axe du moteur et fait démarrer ce dernier en lui communiquant son mouvement. Pendant cette opération le galet n'a à aucun moment perdu son contact parfait avec le pneumatique; il ne peut donc y avoir usure de celui-ci par glissement, comme cela se produirait si la prise de contact devait s'effectuer pendant la marche au moment de l'embrayage.

Le moteur étant ainsi embrayé, le cycliste lâche la poignée de com-

mande, le ressort ramène la pièce e à la position normale, telle qu'elle est représentée sur la vue en coupe.



Coupe du galet automatique.

Dès lors le système automatique embrayeur-débrayeur fonctionne de lui-même.

Tant que la bicyclette n'a pas atteint la vitesse dont le moteur est capable de l'animer, tout se passe comme avec un galet de friction ordinaire. Mais à partir du moment où la vitesse de régime est atteinte et que la machine, soit que le cycliste pédale, soit qu'elle dévale sur une déclivité, augmente sa vitesse, un débrayage se produit automatiquement. C'est alors la bicyclette qui devient motrice et prend le commandement; c'est le pneumatique qui entraîne le galet de friction et non plus le moteur qui agit.

L'ensemble cyclo-moteur fait donc roue libre jusqu'au moment où le cycliste cessant de pédaler ou qu'une montée succédant à une descente, la vitesse de la machine décroît et le moteur reprend le commandement. Il y a donc eu débrayage-embrayage sans intervention du cycliste et sans qu'à aucun moment le galet de friction n'ait perdu le contact avec le pneumatique.

Le système décrit apporte ainsi au moteur auxiliaire un perfectionnement analogue et de la même importance que celui que « la roue libre » a apporté à la primitive bicyclette à roue fixe qu'elle a pratiquement depuis éliminé du marché.

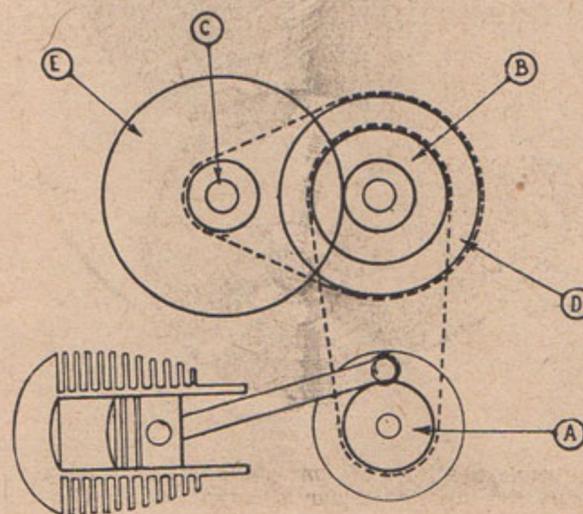


Schéma du système débrayeur.

MOBYLETTE

Présenté au Salon 1949, le cyclomoteur Mobylette a recueilli, dès son apparition, les suffrages unanimes d'une clientèle sans cesse plus étendue.

L'EXTRAORDINAIRE chez Motobécane c'est que, lorsqu'on y a créé quelque chose d'inédit, personne, du bureau d'études au service commercial, ne semble se faire des illusions prématurées sur le nouveau-né. Tout au contraire on a tendance à l'accueillir avec une certaine réticence, en se demandant s'il avait vraiment bien mérité de voir le jour. Le prototype se balade entre toutes les mains; on le confie sans enthousiasme à quelques agents, à un ou deux journalistes spécialisés, à quelques amis de la maison réputés pour avoir leur franc parler.

Puis, tout semble être tombé dans l'oubli jusqu'au jour où, par exemple, à l'occasion d'un Salon, on découvre tout soudain, sur le stand Motobécane, une révélation imprévue.

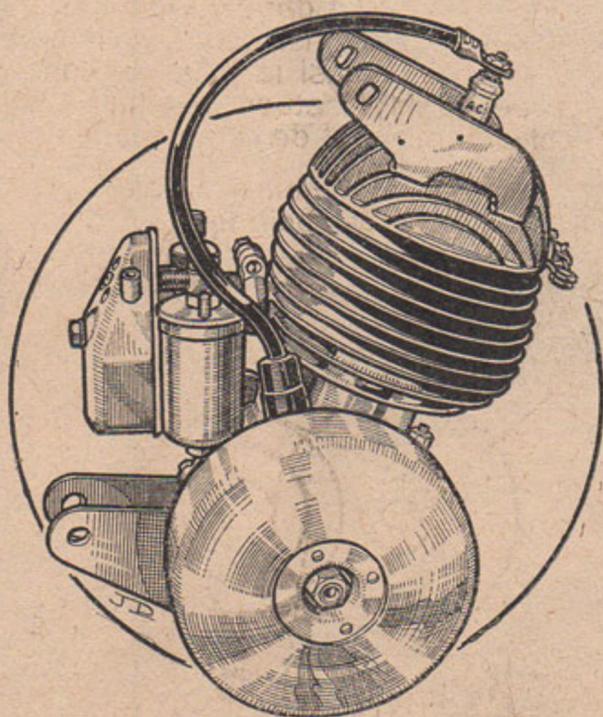
Après l'opinion des experts, chacun dans la maison est à l'écoute pour enregistrer celles des acheteurs éventuels.

Il résulte de ces consultations préalables un faisceau de renseignements grâce auxquels on peut apprécier l'opportunité du lancement de ce nouveau venu.

Longtemps, j'ai cru que ce désintéressement apparent de Motobécane à l'égard de ses rejetons était une sorte d'afféterie, une désinvolture de façade, une politique maison. Il m'a bien fallu reconnaître à la longue que les constructeurs ne s'illusionnaient pas d'office sur leur ours et que, sans le lécher, ils le présentaient tout de go à ceux qui, sans arrière-pensée ni flatterie, étaient capables de le louer ou de le blâmer.

C'est une bonne politique : l'agent et le journaliste conscients savent ce qu'il faut à la clientèle et sont les mieux placés pour dire : il y a ça qui va, l'idée est bonne, mais ceci qui est à modifier.

Ainsi en a-t-il été de la Mobylette présentée au Salon de l'an dernier, à la fois sur le stand de Motobécane... et dans le numéro spécial de « Motocycles », après un bref essai. Nous avons eu moins de peine que les ingénieurs pour reproduire dans nos pages ce qu'ils avaient créé en pleine



Le moteur est un 50 cmc. deux temps à déflecteur, fixé au cadre par le carter et la culasse. Le carburateur est avec starter et silencieux d'aspiration.

matière, mais les quelques kilomètres parcourus nous avaient, à nous, qui sommes par profession critiques sévères, ne serait-ce que dans nos apartés directs avec le constructeur, ces quelques kilomètres nous avaient laissé entrevoir un engin bien fait, non seulement pour plaire, mais pour rendre de grands services.

* * *

Mobylette... compliments au parrain qui a choisi ce charmant prénom, léger, pimpant, sans prétention et qui va bien à cette moderne « Petite Reine ».

La Mobylette est souple, douce, discrète et alerte.

Pour les raisons indiquées plus haut, son succès au dernier Salon a été immédiat; 13.000 petites sœurs circulent déjà sur toutes les routes de France.

Motobécane n'a pas perdu de temps; sitôt connue la favorable réaction du grand public, tout a été mis en œuvre pour le satisfaire au plus tôt : une usine s'est montée à vue d'œil dans les terrains avoisinant

les ateliers de Pantin; les plâtres n'étaient pas encore secs que la chaîne de montage avait pris un rythme qui ne fait que s'accélérer, cependant que les machines-outils les plus modernes (on en aura un aperçu dans ces pages) usinaient avec célérité et précision.

En quelques mois la Mobylette, curiosité au début, est aujourd'hui reconnue de tous au passage; elle est devenue familière; quand par hasard un profane vous interroge à son sujet au hasard d'un stationnement, c'est d'un air réjoui, comme s'il était d'avance certain de votre témoignage de satisfaction.

Pour nous, le bref parcours que nous avons effectué sur l'un des tout premiers modèles avait éveillé la tentation d'un plus long essai pour lequel « Motocycles » a été gratifié d'une Mobylette de série.

Nous l'utilisons, ou plutôt, nous nous la subtilisons les uns les autres, suivant les circonstances... la pauvre ne sait auquel elle appartient et s'efforce de plaire à chacun. Pas de meilleur moyen pour bouziller une mécanique dans le minimum de temps : chacun se repose sur le suivant du soin de l'entretien si réduit soit-il. La panne la plus courante dans ce cas, si l'on ne vérifie pas avant le départ, c'est celle d'essence. Le réservoir est généralement vide quand, pour une course urgente, on prend la machine à l'improviste. Tout cela se traduit par des prises de bec et l'amende d'une tournée... au fond, ça finit bien, la mécanique n'ayant rien à voir dans l'histoire est toujours assurée d'avoir, elle aussi, sa bolée pour la prochaine virée.

Ainsi, nous avons partagé les faveurs de la Mobylette, les amendes et ce qui s'ensuit, Nebout, Christophe, Pérard et moi. Notre brave Pérard avait dessiné un si beau « déshabillé » du moteur! On ne pouvait lui refuser d'en apprécier le fonctionnement. Comme on lui demandait ce qu'il en pensait, il nous a répondu « ça paye! » façon à lui, dans son style laconique, d'affirmer sa pleine satisfaction.

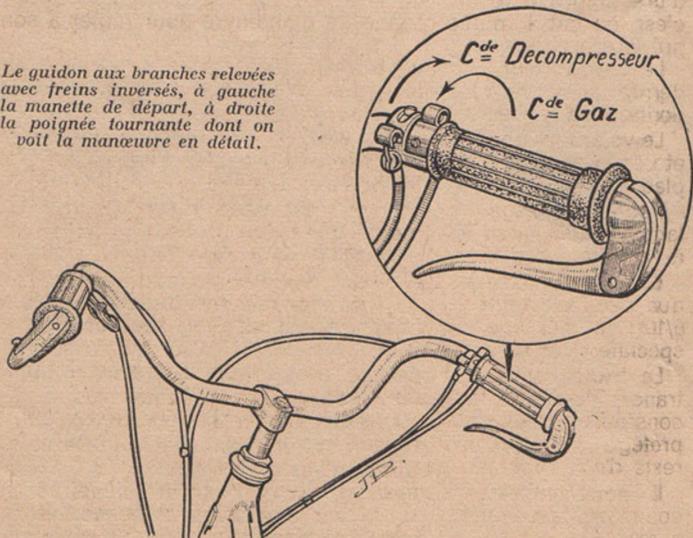
**

A ceux qui, par extraordinaire, pourraient encore l'ignorer, rappelons que Mobylette est un cyclomoteur dont le 50 cmc. animait auparavant le Poney, qui de 65 cmc. avant-guerre avait été ramené à la cylindrée réglementant les moteurs auxiliaires; moteur éprouvé de longue date il n'a eu à subir que les adaptations à son nouveau rôle : réduction de la cylindrée et modification de la distribution en sorte d'obtenir la meilleure puissance dès le plus bas régime, condition indispensable pour un monovitesse.

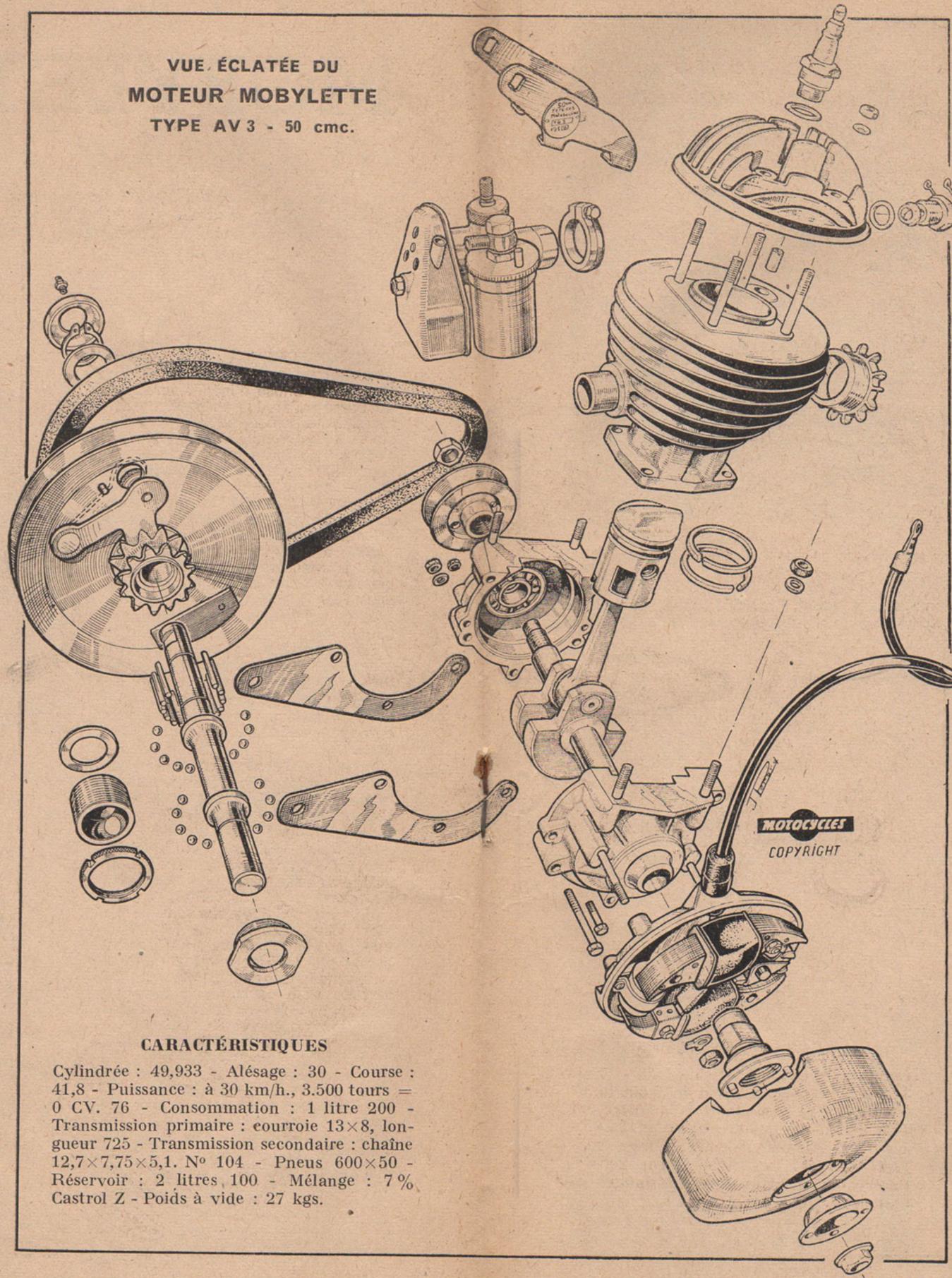
Ceci pour les grandes lignes; dans le détail d'autres transformations ont été faites.

Le carburateur a été approprié à la cylindrée; c'est un Gurtner type S-10-D n° 3281-E, avec gicleur de 18 ou 19 suivant le carburant utilisé, volet n° 9. Ce carburateur possède un starter et

Le guidon aux branches relevées avec freins inversés, à gauche la manette de départ, à droite la poignée tournante dont on voit la manœuvre en détail.



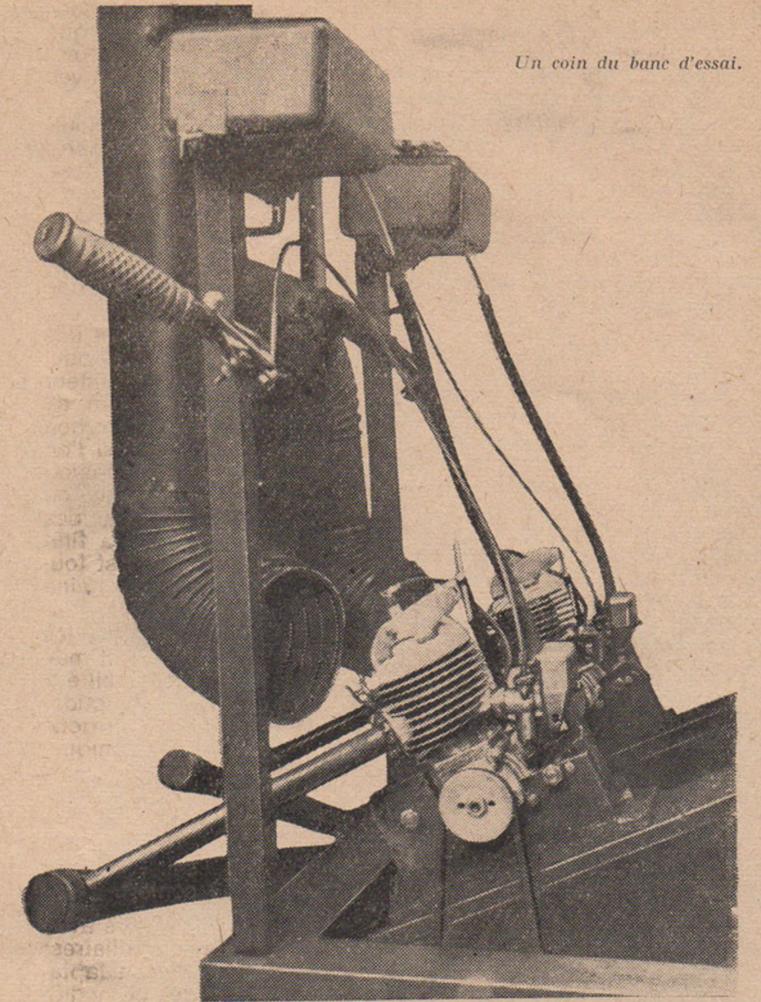
VUE ÉCLATÉE DU MOTEUR MOBYLETTE TYPE AV 3 - 50 cmc.



CARACTÉRISTIQUES

Cylindrée : 49,933 - Alésage : 30 - Course : 41,8 - Puissance : à 30 km/h., 3.500 tours = 0 CV. 76 - Consommation : 1 litre 200 - Transmission primaire : courroie 13x8, longueur 725 - Transmission secondaire : chaîne 12,7x7,75x5,1. N° 104 - Pneus 600x50 - Réservoir : 2 litres, 100 - Mélange : 7% Castrol Z - Poids à vide : 27 kgs.

Un coin du banc d'essai.



un volet d'air pour le départ, conjugués sur une seule commande et un filtre à air formant silencieux d'aspiration.

C'est une petite manette, à la poignée gauche du guidon, qui assure le départ facile : on la pousse, avec le doigt du même nom (ou à peu près), pendant les premiers mètres; dès qu'on lâche le volet s'ouvre automatiquement et tout va bien.

Le ralenti, l'accélération et le décompresseur dépendent d'une unique poignée tournante à la branche droite du guidon; c'est, en fait, l'unique organe de manœuvre pour régler à son gré la marche.

Le carburateur étant à l'abri sous le carter de chaîne, ce dernier se retire à la main grâce à deux boutons moletés, et donne éventuellement accès au gicleur.

Le volant magnétique est un Novi spécial assurant l'allumage et l'éclairage depuis la plus basse allure. L'écartement des vis platinées est de 4/10° de millimètre, l'avance prévue de 2 mm. 8.

Pour l'éclairage l'interrupteur est situé sur le phare. Les lampes à utiliser sont, à l'avant : une 6 v. 1 a., culot à vis, ballon 17; à l'arrière : une 12 v. 05 a., culot à vis, ballon 15.

Les constructeurs conseillent des bougies du même type que celui d'origine avec un écartement des électrode de 5 à 6/10°; le mélange essence-huile est de 7% avec Castrol Z spéciale pour deux temps.

La transmission est réalisée en primaire par une courroie trapézoïdale sans fin, en secondaire par une chaîne maintenue constamment au réglage optimum par un tendeur, le tout étant protégé non seulement par les carters, mais comme le reste de la machine par de nombreux brevets.

Il peut paraître surprenant qu'on ait fait appel à la courroie et plus encore en transmission primaire. L'expérience a révélé que cette solution était excellente; par sa souplesse

elle fait absorber de chocs et ménage le moteur. Sans fin, donc sans attache métallique ou autre, elle est parfaitement silencieuse; elle ne patine en aucun cas et dure des milliers de kilomètres. Sa tension peut être réglée par rotation du groupe moteur autour de son boulon d'attache supérieur.

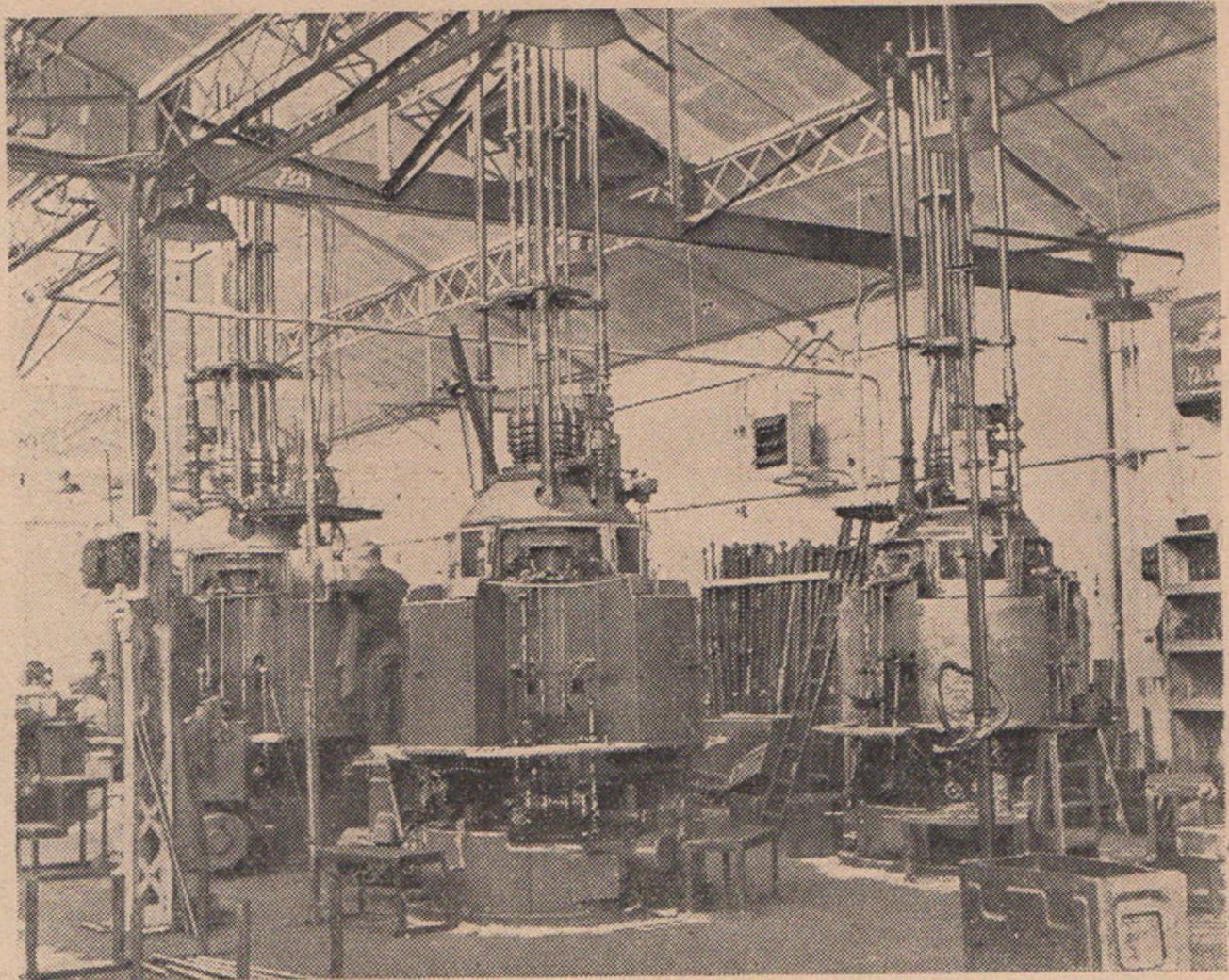
S'ajoutant à ce que nous en avons dit en octobre dernier, nos lecteurs auront ainsi avec les précisions complémentaires d'aujourd'hui l'étude détaillée de la Mobylette.

*
*
*

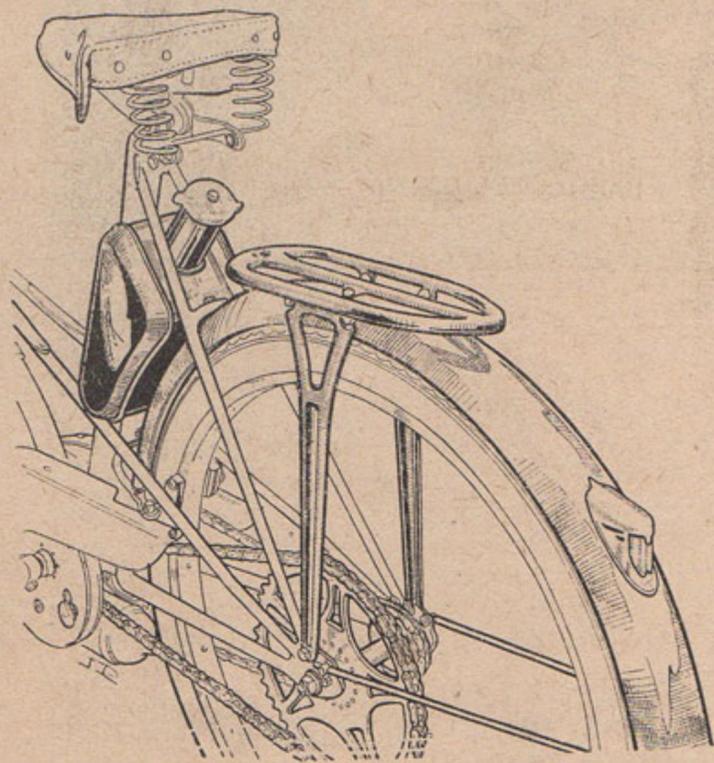
D'après les essais que nous avons effectués et particulièrement Christophe et Nebout dans les rampes de Meudon et le parcours accidenté de la vallée de Chevreuse, on peut classer la Mobylette comme une des meilleures grimpeuses de sa catégorie; sa tenue en côte satisfera les plus difficiles.

Sur le plat sa vitesse dépassant nettement le 35 à l'heure permet des déplacements longs sans monotonie.

En ville la conduite est rendue aisée par la poignée tournante à course rapide (1/4 de tour) et deux freins efficaces.



Les tours verticaux automatiques.



Les gros pneus « ballon » (1 kg. à l'avant, 1 kg. 200 à l'arrière), une large selle, un guidon bien galbé, des pédales caoutchoutées donnent un réel confort.

Le parfait silence de fonctionnement, la propreté absolue rendent la Mobylette tout à fait attrayante.

Le pantalon du bleu le plus céleste de monsieur, la robe la plus éthérée de madame n'ont rien à craindre ni du moteur si bien capoté, ni du réservoir placé à l'arrière, hors d'atteinte des vêtements.

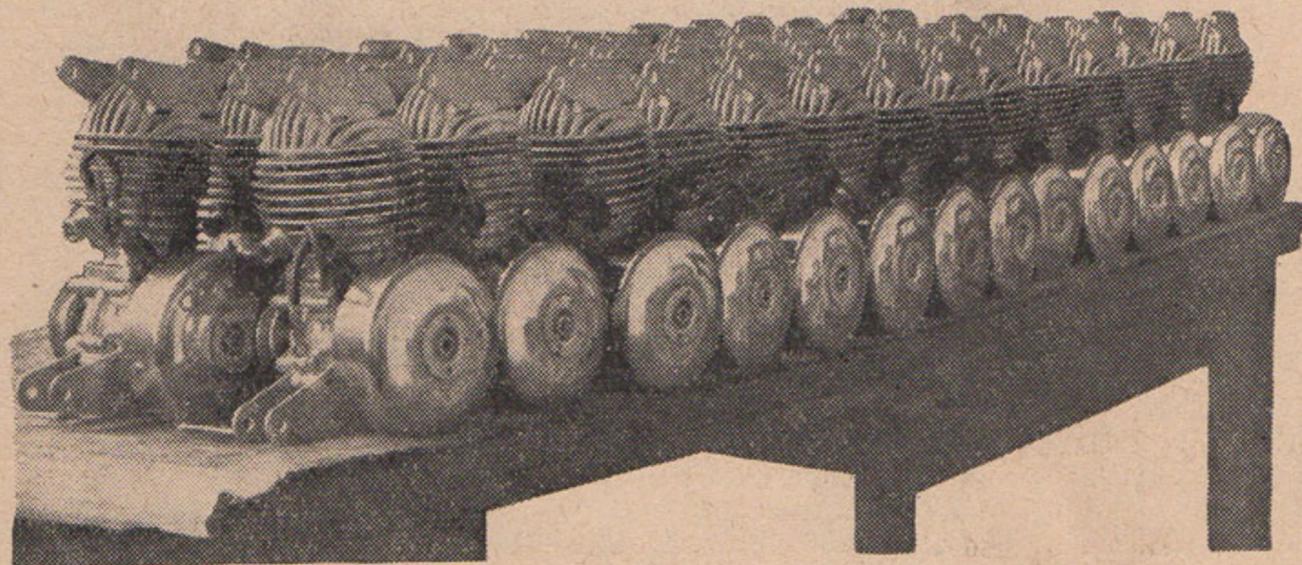
L'emplacement du groupe moteur à la base du cadre conserve à la bicyclette toute sa sobre élégance et sa parfaite maniabilité.

*
*
*

La robustesse, l'endurance, la sûreté de marche des toutes premières 175 Motobécane, il y a près de 30 ans, sont restées proverbiales. Que de chemin parcouru depuis? Mais tout compte fait, c'est encore la même clientèle modeste, pratique et justement confiante que Motobécane est une nouvelle fois en train de conquérir.

La Mobylette? Une réussite...

Max END.

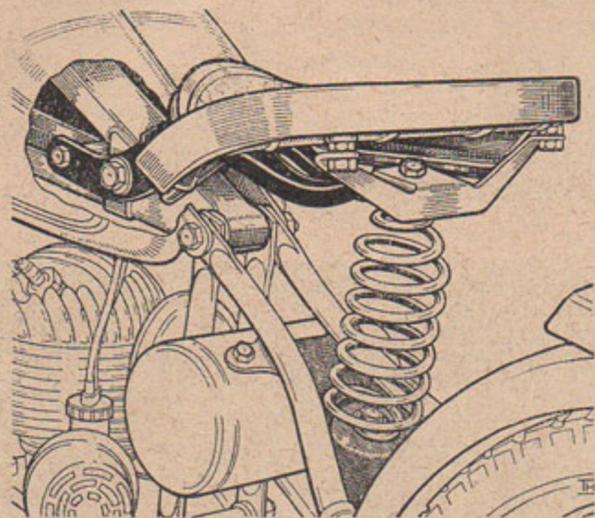


A gauche, emplacement rationnel du réservoir, élégance du porte-bagages et du feu arrière. Ci-contre, une alignée de moteurs qui, après vérification et essai, attendent d'être amenés vers les chaînes de montage, d'où ils partiront vers leur destination définitive.

Où en est l'industrie allemande ?

(SUITE)

AINSI la firme des automobiles «Adler», qui abandonna pendant 49 ans la fabrication de moto-



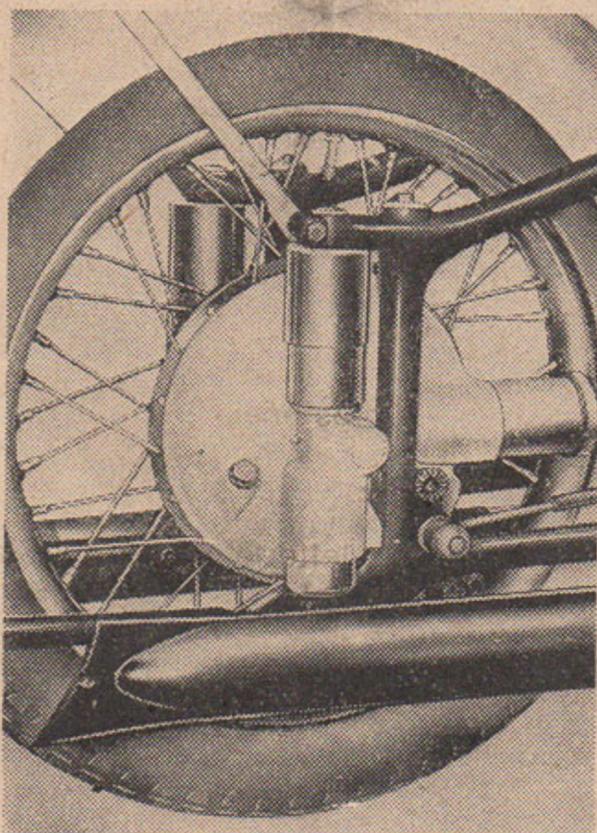
Suspension de selle « Zündapp »

cyclettes, y revient cette année. Avec une petite 100 cc. deux temps à piston plat, dont le cylindre, en fonte grise, est pourtant muni d'une chemise de la même matière. Sans doute pour pouvoir être remplacée et surtout pour un meilleur usinage des canaux. Le même coefficient de dilatation existant entre cylindre et chemise empêche certains « phénomènes » de se produire qui causèrent parfois de sérieux ennuis au rédacteur de cet article.

Le gros intérêt de « Adler » réside dans son changement de vitesse. Conçu primitivement pour être de type planétaire, mais réalisé avec des engrenages classiques. Il est placé dans le prolongement, et non derrière le moteur, un démultiplicateur à taille d'engrenages à chevron donne un rapport de 1 à 3,27. Un embrayage constitué par un seul disque travaillant à sec se trouve placé entre moteur et changement de vitesse, la transmission par chaîne finale passant dans un tunnel situé entre les deux carters. On retrouve sur ce deux temps la pipe d'admission en bec de cygne chère à « Villiers » et qui favorise la pulvérisation, par choc, du carburant. « Adler » aurait tiré 3 chevaux de ce moteur. Le bloc, compact, collé contre le garde-boue permet d'avoir une chaîne très courte. Il est monté dans un cadre double, très élancé, qui donne une excellente impression de stabilité et d'heureuse répartition du poids. Si la suspension arrière télescopique est d'un type maintenant classique, il n'en est pas de même pour l'avant. Cette roue est supportée par des bras de levier

inférieur qui agissent sur des ressorts comme ceux d'une montre, placés dans des boîtiers circulaires à la partie inférieure de la fourche et munis d'amortisseurs à friction.

On sait que la 125 « D.K.W. » est maintenant construite en deux éditions, différant quelque peu entre elles, soit par la fourche avant, télescopique, soit par le mode de suspension arrière. Pour le moment l'orga-



Partie arrière de la K.S. 601

nisme « capitaliste » qui en fabrique dans la zone occidentale n'a rien de commun avec « l'Union des Fabriques automobiles appartenant au peuple »

qui la produit dans la zone soviétique. Tous ceux qui virent cette dernière à la Foire de Leipzig en ont loué la conception et la finition.

Au cours de l'exposition de Francfort qui avait lieu en mars, les constructeurs montraient des anciens modèles modifiés ainsi que quelques prototypes.

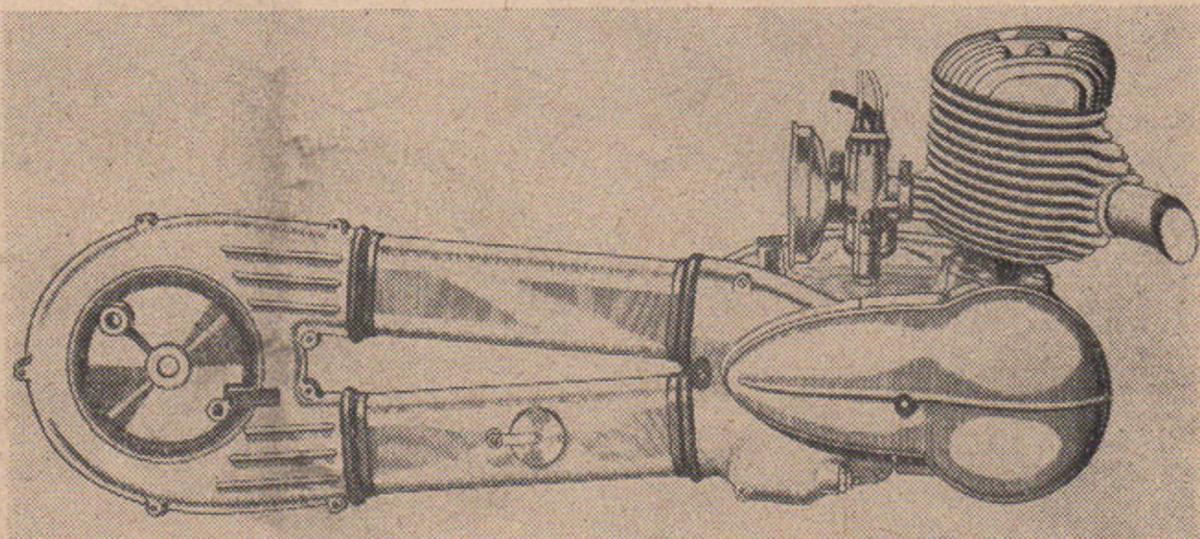
Triumph (appelé T.W.N. à l'étranger) exposait une réplique en 125 cmc. de son modèle 250 deux temps à double piston formule Garelli, le moteur développant 6,5 CV.

Ardie ajoutait à la 125 cmc. deux nouvelles motos de 250 et 350 cmc. deux temps. Les moteurs ont des pistons plats, cylindres en alu avec des chemises coulées par force centrifuge.

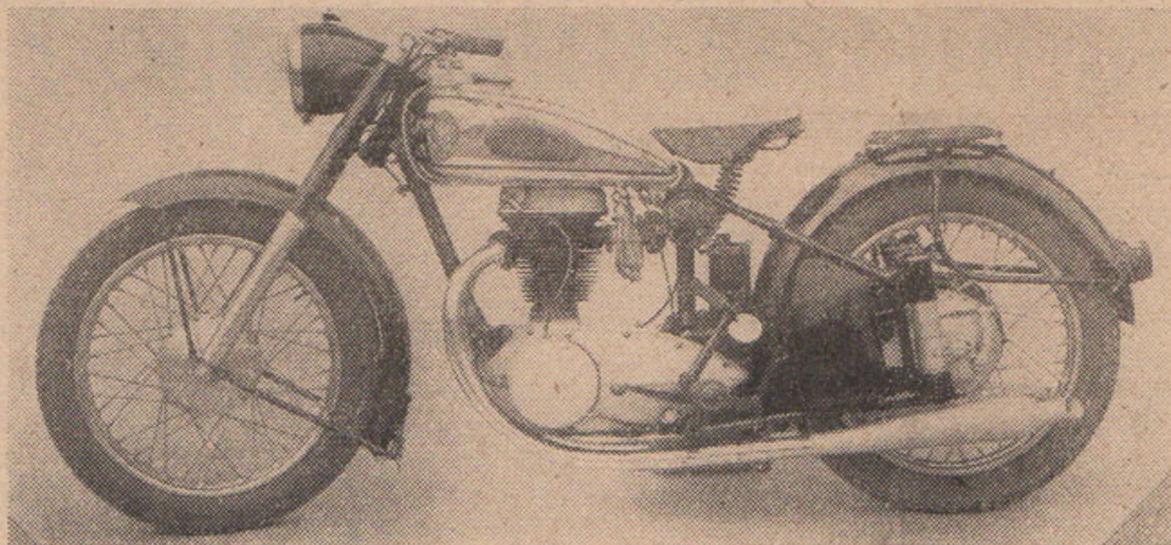
N.S.U. qui a repris la fabrication de l'ancien modèle 250 O.S.L. (O.H.V.) sortent dès maintenant une série de F.O.X. type course. Le moteur de la « Rennfox » est poussé à 7,5 CV. Possédant alors 4 vitesses au lieu de trois, la machine ne pèse que 65 kilos grâce au freins et jantes en alu. Elle atteindra facilement le 100 à l'heure. L'idée de sortir des petites machines de course en grand nombre (750) est née au cours d'une conversation entre le secrétaire de l'Union Motocycliste et le directeur en chef de N.S.U., M. Breetz ; celui-ci avait expliqué que l'absence de matériel empêchait les jeunes sportifs de participer aux courses qui étaient l'apanage des experts.

Tornax agrandit la gamme des deux temps avec une 175 cmc. munie d'un moteur 110, d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière à glissières.

Victoria, se trouvant en 1945 vis-à-vis d'une usine à l'état de champ



La T.W.N. 250 cc. 2 temps, 2 pistons, conserve son remarquable carter de chaîne



La 350 cc. « Horex » soupapes en tête

de ferraille, fut la première firme à sortir un petit moteur, le F.M. 38, destiné à motoriser la bicyclette. Par la suite ayant pu récupérer une bonne partie des dispositifs d'usinage la firme reprit la fabrication des anciens modèles Fix de 100 cmc. et de l'Aéro 250 cmc.

Les amateurs de machines à cardan estimaient beaucoup la marque Zundapp. Le nouveau-né est le type K.S. 601. Tout en conservant le moteur K.S. 600 cette machine à cardan articulée est équipée d'un cadre berceau à tubes. Elle a une fourche télescopique et une suspension en glissières ce qui a beaucoup contribué à sa maniabilité. 135 km.-heure sont garantis — le moteur développe 28 CV. Le modèle Derby 200 cc. a changé le système de balayage et donne 7,5 CV. — le modèle Luxe possède la fourche « Télé ».

La vogue des cyclomoteurs ne cesse de s'accroître malgré les expériences peu encourageantes des usagers et surtout de ceux qui habitent la campagne. Citons le plus original, de Seyfert, un groupe placé dans la roue avant, le moyeu (formant carter), la fourche télescopique et le moteur. Celui-ci se repose avec sa partie

« moteur » sur les pattes de la fourche gauche, tandis que la partie volant-allumage se loge au bout de la fourche droite.

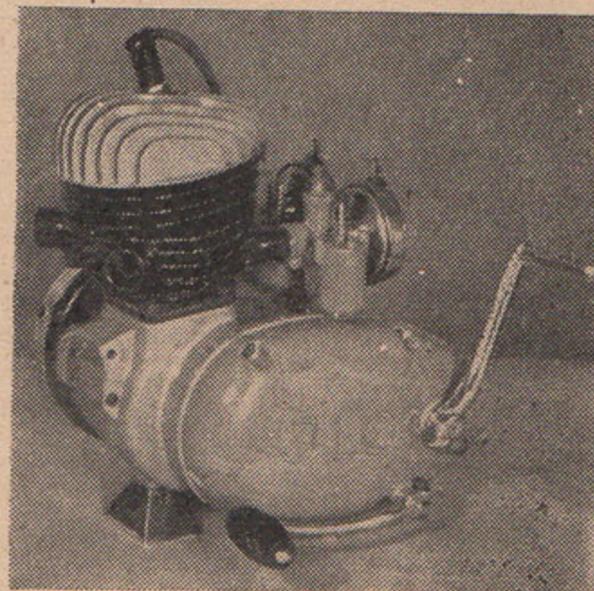
On doit en outre constater que l'industrie est prise en coup de foudre par le virus des scooters au nombre de 11, ils avaient envahi l'exposition. N.S.U. par exemple a pris la licence du Lambretta et le sort à 124.000 francs. Hoffmann suivant la même politique commence déjà à sortir le Vespa. L'aspect du prototype exposé par Immé avec sa banquette à deux personnes rappelle un peu les illustrations des romans de Jules Verne. La formule appliquée à la moto Immé est conservée pour le cadre : fourches avant et arrière n'ont qu'un bras. Bain d'huile pour la chaîne arrière et suspension remarquable. Elle comporte un deuxième ressort que l'on accroche pour l'usage du tansad. D'ailleurs le scooter n'aurait jamais vu le jour sans la création de petits pneus tels que les fait la maison Michelin à Francfort pour A.G.F. de Rovin et

Bernardet. Les autres scooters sous des noms différents signifiant : vitesse, solidité, protection, etc., tels que Hummel, Walba, Citifix, Maico, Gôricke et autres sont d'inspiration diverses.

Côté accessoires, la firme « Kronprinz » de Solingen fabrique en série une fourche télescopique à éléments amortisseurs constitués par des rondelles de caoutchouc freinant contre le tube extérieur dans les chocs violents.

On revoit, outre-Rhin, l'anti-vol « Neiman », maintenant fabriqué par « Ingenia ». Une firme célèbre poursuit les essais d'une 250 cmc. munie d'un changement de vitesse automatique.

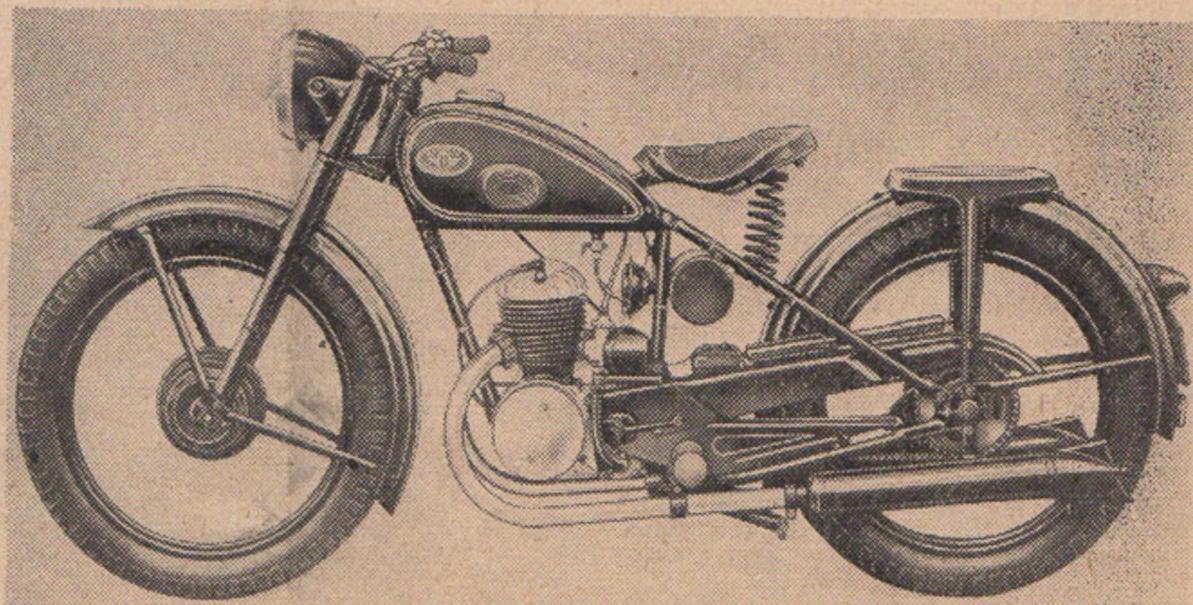
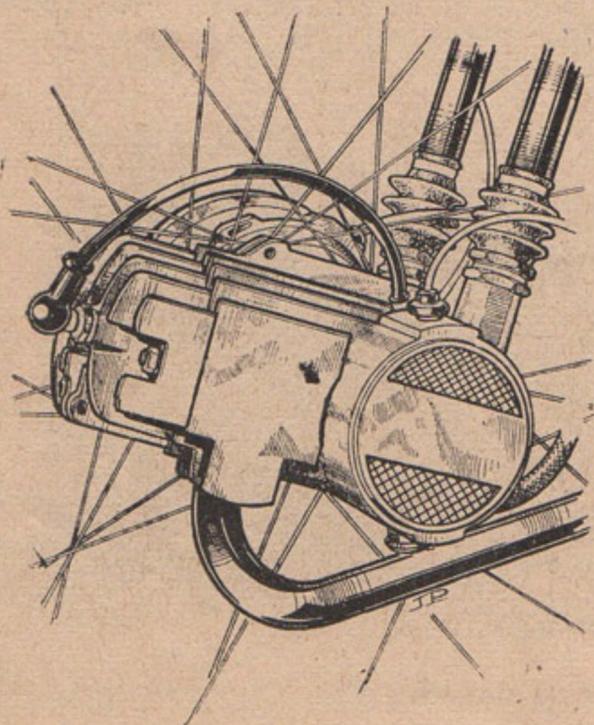
On a nettement l'impression que ces quelques nouveautés ne constituent qu'un simple lever de rideau. Elles témoignent toutefois de la vitalité d'une industrie qui a tant contribué au développement commercial, technique et sportif de la motocyclette. Une clientèle intérieure



Le moteur « Ilo » deux carburateurs

plus exigeante, dont s'élève peu à peu le standard de vie, la nécessité d'exporter sur les marchés internationaux capables d'absorber une production de luxe vont amener bientôt les constructeurs allemands à étudier des modèles à la fois légers, puissants et élégants réalisés suivant des données toutes nouvelles.

Ch. CHRISTOPHE.



La « Zündapp » D.B. 201, et un moteur auxiliaire monté sur la roue avant



PRIX DU CINQUANTAIRE A ROUBAIX

Les organisateurs du premier Grand Prix de l'A.C. du Nord, créé pour fêter le cinquantenaire de sa fondation, ont eu l'heureuse idée de lui adjoindre, en lever de rideau, deux épreuves motocyclistes, une en 350 cmc. et une en 500 cmc., et c'est fort bien ! car le public roubaisien, venu en grande foule dans le splendide cadre du Parc Barbieux, a pu assister à deux très belles courses qui, de l'avis des connaisseurs, ne l'ont cédé en rien aux exploits des champions à quatre roues.

Au premier tour, dans la course des 350, Georges Monneret passe en tête, suivi de très près par Armstrong qui devait bientôt lui ravir la place de leader et la garder jusqu'à la fin en passant brillamment la ligne d'arrivée.

La lutte pour la deuxième place fut alors très serrée entre « Jojo » et « Fergus ». Malheureusement pour Monneret, une erreur de signalisation, sur la fin de course, de la part de ses supporters, ne devait pas lui permettre de finir deuxième, le drapeau à damier l'ayant surpris avant qu'il ait pu, par un sprint final, tenter de prendre la place à l'Anglais Anderson.

Quant à celui-ci, il devait battre le record du tour à 117 km. 737 de moyenne, la quatrième place étant laissée à Leslie après une sérieuse bagarre avec le Belge Delabarre.

La course des 500 cmc. fut encore plus spectaculaire, car on vit tour à tour notre sympathique champion de France, Jean Behra et l'Anglais Anderson, sur deux machines semblables, se « passer » mutuellement après une lutte dont l'issue fut incertaine presque jusqu'en fin de course.

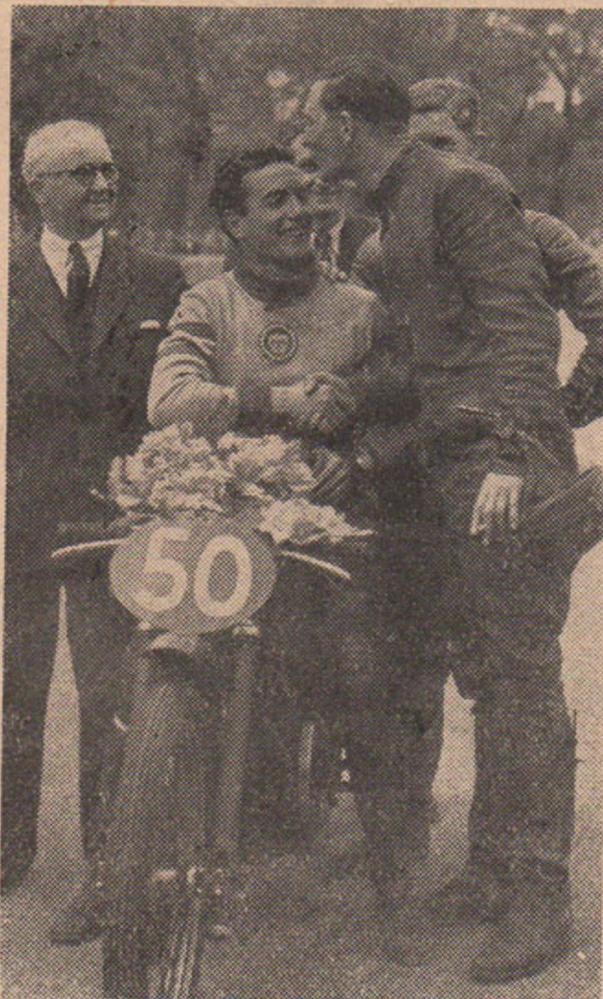
Les records du tour tombaient les uns après les autres passant de 120 km. 142 à 126 dans les derniers tours. Malheureusement, sur 15 partants, 7 machines seulement devaient passer la ligne d'arrivée, les abandons ayant été nombreux : Monneret, Houel, Cherrier, puis Collot ayant eu successivement des ennuis mécaniques. Jean Behra fit une magnifique course. Notre champion, très en forme, fut vraiment l'homme le plus « vite », 5 tours avant la fin, il augmentait régulièrement son avance sur Anderson et passait la ligne d'arrivée 7 secondes avant l'Anglais.

Tous nos compliments aux organisateurs qui ont su mettre sur pied deux si belles compétitions, malgré l'incompréhension totale des pouvoirs publics qui n'ont certes pas facilité leur tâche et tout spécialement de la police qui s'est ingéniée à traiter les cinéastes, les photographes professionnels comme de vulgaires manifestants... leur interdisant l'accès des ravitaillements et de la piste, même après l'arrivée des vainqueurs.

Souhaitons donc que si le Grand Prix de Roubaix doit, comme il le mérite, prendre rang, à l'avenir, dans le calendrier national, plus de compréhension de la part des autorités, afin que les correspondants de presse puissent faire honnêtement leur travail d'informateurs auprès du public qui mérite quelques égards.

Un mot pour finir que comprendront mieux nos amis Roubaisiens : il a fait beau, mais nous n'avions pas le « bon Dieu » avec nous !

350 cmc. — 1. Armstrong (Velocette), 42 tours (soit 124 km. 860) en 1 h. 5 m. 4 s. 3/10 (moy. : 115 km. 128); 2. Anderson



Behra après sa victoire, félicité par Anderson.

(Guzzi), 1 h. 5 m. 18 s.; 3. Georges Monneret (Velocette), 1 h. 5 m. 19 s. 5/10; 4. Leslie (Velocette), 1 h. 6 m. 22 s. 2/10; 5. Delabarre (A.J.S.), 1 h. 6 m. 22 s. 8/10; 6. Pierre Monneret (A.J.S.), 41 tours, 1 h. 6 m. 3 s. 5/10; 7. Heath (Norton), 41 tours, 1 h. 6 m. 4 s. 8/10; 8. Cherrier (Velocette), 41 tours, 1 h. 6 m. 44 s. 9/10; 9. Collot (Velocette), 40 tours, 1 h. 5 m. 48 s. 2/10; 10. Hylton (A.J.S.), 39 tours, 1 h. 5 m. 14 s. 4/10; 11. René Guérin (Velocette), 38 tours, 1 h. 5 m. 34 s. 3/10; 12. Daoust (Motor Club), 37 tours, 1 h. 5 m. 33 s. 5/10; 13. Houel (Velocette), 34 tours, 1 h. 7 m. 20 s. 2/10; 14. Belkechout (Motor Club), 33 tours, 1 h. 6 m. 11 s. 9/10.

500 cmc. — 1. Behra (Guzzi), 47 tours (139 km. 724), 1 h. 20 s. 3/10 (moy. : 120 km. 906); 2. Anderson (Guzzi), 1 h. 9 m. 41 s. 4/10; 3. Moule (Norton), 46 tours en 1 h. 9 m. 24 s. 2/10; 4. Frost (Norton), 45 tours, 1 h. 9 m. 24 s. 8/10; 5. Beauvais (Triumph), 45 tours, 1 h. 9 m. 26 s. 7/10; 6. Lefèvre (Norton), 45 tours, 1 h. 10 m. 7 s. 6/10; 7. Roger Guérin (Motor Club), 39 tours, 1 h. 34 s. 4/10.

Les records du tour. — 350 cmc. : 1 m. 30 s. 4/10 (moy. : 118 km. 388), par Anderson. 500 cmc. : 1 m. 24 s. 8/10 (moy. : 126 km. 206), par Behra.

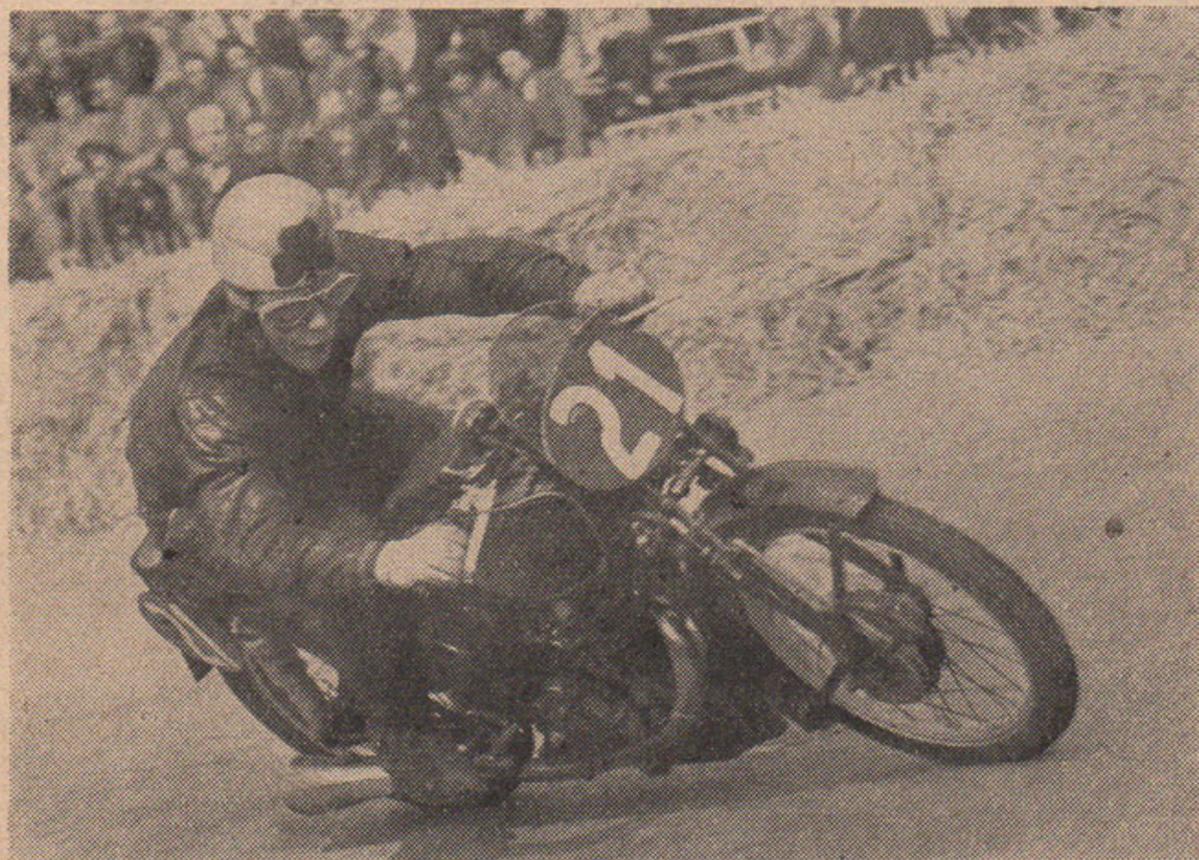
M.-L. ROSENTHAL.

Journée Norton au Leinster « 200 ».

En 500, victoire de Bell, devant Carter et Guirke, tous trois sur Norton.

En 350, triomphe de Lockett (Norton) devant Glazebrook (A.J.S.) et Wheeler (Velocette).

En 250, victoire de Shaw sur la Norton spéciale qui appartenait l'an dernier à Mead. Celui-ci termine second sur une Velocette K.T.T. à course réduite donnant un moteur carré. Troisième Billington (Guzzi). R.A. Mead est un mécanicien de premier ordre, sa spécialité étant la modification de 350 en 250 par réduction de la course. Il avait il y a quatre ans remis en état une Excelsior 4 soupapes (la Merveille Mécanique) pour courir le T.T., mais pendant la période d'entraînement, alors qu'il était arrêté, une ambulance en reculant lui endommagea la machine et Mead fut blessé au pied !



Armstrong vainqueur des 350 cmc.

Le Grand Prix de Suisse.

Les grandes équipes européennes seront à Genève. — Il y a à peine quinze jours que la commission des engagements a adressé aux Fédérations, coureurs et usines le règlement officiel du Grand Prix de Suisse des Motos qui sera valable pour le Championnat du Monde 1950.

Les meilleurs coureurs comme les plus importantes usines sont actuellement en tractations avec le Comité d'organisation et ce dernier pense déjà qu'il sera dans l'obligation de procéder à une sélection car il y aura un nombre de demandes dépassant considérablement le maximum de partants qui a été fixé par les autorités sportives.

Déjà pour la course des 500 cmc. sont arrivées des demandes de renseignements des quatre plus grandes usines d'Europe, soit : A.J.S., Gilera, Guzzi et Norton.

Ceci nous laisse déjà entrevoir des courses sensationnelles sur le nouveau circuit où les coureurs pourront tourner à des moyennes très élevées.

DEUXIÈME SAINT-ÉTIENNE PARIS-SAINTE-ÉTIENNE

Le Sport Motocycliste Forézien réédite cette année sa belle épreuve Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne d'une seule traite, soit 1.060 km. Les moyennes prévues suivant la catégorie (de 175 cmc. à 1.000 cmc. avec ou sans sidecar) sont respectivement de 45, 50, 55 et 60 km.-h. Cette épreuve se disputera les 17 et 18 juin prochain, à partir de 17 h. 30.

Règlements et engagements au S.M.F., « les Colonnes », 17, place Jean-Jaurès, Saint-Etienne.

Blandford et Eppynt.

Les courses nationales britanniques nous intéressent principalement en ce début de saison parce qu'elles nous permettent de juger hommes et machines qui doivent se livrer une lutte acharnée pour les titres mondiaux. Voici les derniers résultats :

A Blandford. 250 cmc. — 1. Cann (Guzzi); 2. Pike (Rudge-Pike); 3. Sandford (Velocette M.O.V.).

350 cmc. — 1. Friend (A.J.S.); 2. Foster (Velocette), à une demi-longueur; 3. Duke (Norton), à 2 longueurs. Lutte de toute beauté entre les deux premiers nommés, tandis que Duke remontait après un mauvais départ, pour terminer *in extremis* dans leur sillage.

500 cmc. — 1. Duke (Norton); 2. Dale (Norton); 3. Whitworth (Triumph).

A Eppynt. 250 cmc. — 1. Evans (A.J.S. Triumph); 2. Pike (Rudge-Pike); 3. Sandford (Velocette). Le vainqueur avait équipé un cadre d'A.J.S. 7 R. d'un moteur Triumph à culbuteurs d'avant-guerre et gonflé par ses soins.

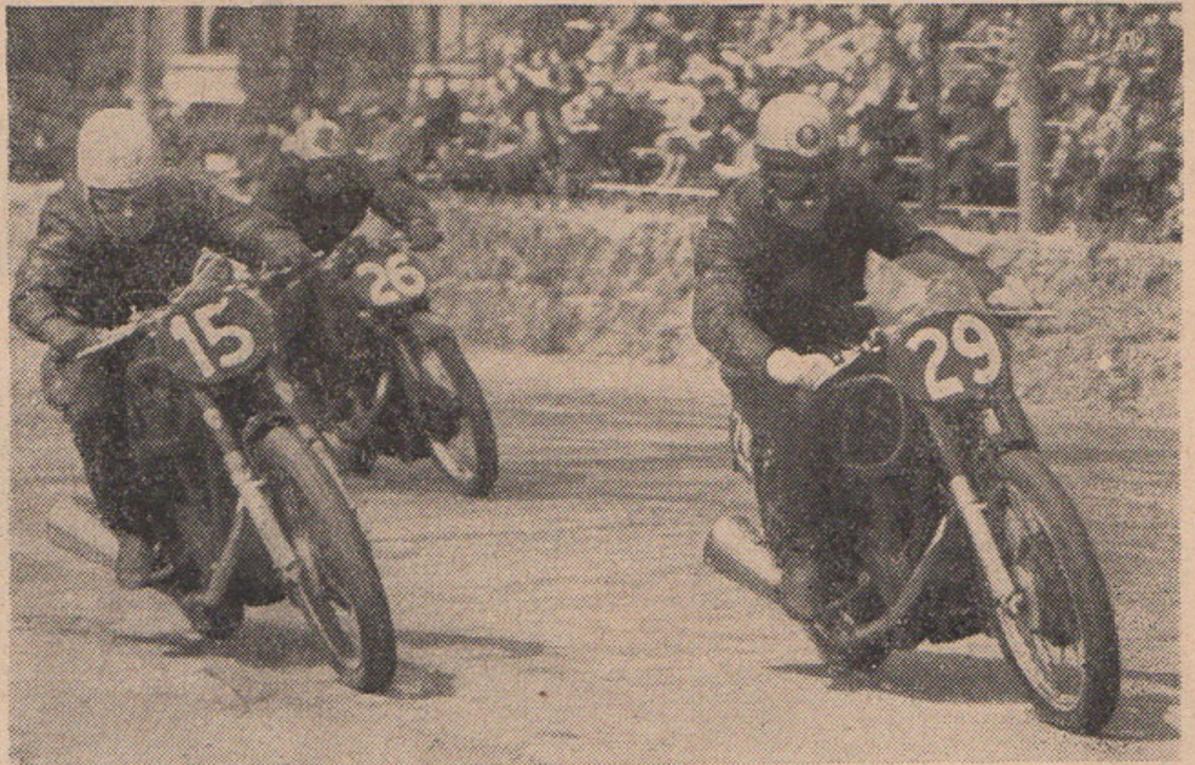
350 cmc. — 1. Graham (A.J.S.); 2. Dixon (Velocette); 3. Sandford (Velocette); 4. Evans (A.J.S.).

500 cmc. — 1. Graham (350 A.J.S.); 2. Barnett (Norton); 3. Simister (Triumph).

Excellente démonstration de Graham qui gagne les 350 et les 500 avec la même 7 R.

Moto-cross du Moto-Club Beauvaisis

C'est par un temps splendide qu'avait lieu aux carrières de Bongeroult, près de Beauvais, le moto-cross organisé par le Moto-Club Beauvaisis. Bien que situé à près de 4 kilomètres de Beauvais, une foule assez nombreuse était venue assister à ce moto-cross extrêmement spectaculaire. Un seul reproche, la piste très étroite permettant difficilement les dépassements.



Derrière les A.J.S. de Delabarre et Hylton, on reconnaît Cherrier (26) S.C.F.

Bonne organisation, bon service d'ordre, des concurrents de valeur.

Pour les spectateurs et coureurs venant de Paris et d'ailleurs, le parcours depuis Beauvais jusqu'au terrain était fléché et des membres du club local postés aux carrefours indiquaient la route à suivre. Bravo pour le M.C.B.

1^{re} Course. — 1^{re} Série 250 cmc. (10 tours).

Les 4 premiers sont classés pour la finale. Presque tout au long de la course Mélioli est en tête et remportera la victoire devant Adnet et Brassard, troisième du premier au dernier tour et Reverretto.

1. Mélioli (A.M.S.); 2. Adnet (M.C.); 3. Brassard (M.C.P.); 4. Reverretto (M.C. banlieue Nord).

2^e Course. — 2^e Série 250 cmc. (10 tours).

Les 4 premiers sont classés pour la finale. Giacomello, puis Perry sont en tête pendant les trois premiers tours, puis Godey s'installe au commandement pour ne plus le quitter sans être trop inquiété par Perry, brillant second, les autres concurrents terminant avec plusieurs tours de retard.

1. Godey (M.C. Clodo); 2. Perry (M.C. Sèvres); 3. Giacomello (Motor-Club); 4. Laizeau (A.M.S.); 5. Maignier (M.C.); 6. Gamba (M.C. Marne).

3^e Course. — 1^{re} Série 500 cmc. (10 tours).

Le champion de France M. Verrechia s'assure le commandement dès le départ et le gardera jusqu'à la fin. Derrière lui, Mesplède qui s'affirme comme un crossmann de classe internationale, puis Frantz très fort qui bûche malheureusement à l'avant-dernier tour et laisse la troisième place à Charrier, très moyen.

1. Verrechia (A.M.S.); 2. Mesplède (A.S. P.P.); 3. Charrier (M.C. Clodo); 4. Brûlé Lionel (A.M.S.); 5. Frantz (M.C. Châtillon).

4^e Course. — 350 cmc. (10 tours).

Chaumette mène du deuxième au neuvième tour, puis sur une chute se fait passer par Adnet qui remporte ainsi la victoire; derrière eux Thuillier et G. Brûlé s'expliquent sérieusement pour la troisième place qui échoit finalement à Brûlé.

1. Adnet (M.C.); 2. Chaumette (M.C. Clodo); 3. G. Brûlé (A.M.S.); 4. Thuillier (M.C. Picard); 5. Druet (M.C. Beauvaisis).

5^e Course. — 500 cmc. 2^e Série (10 tours).

Avec une belle maîtrise Fantuz prend la tête dès le départ et résistera victorieusement aux attaques de Desmoulin, puis de Deshaes et remportera une belle victoire.

1. Fantuz (A.M.S.); 2. Deshaes (A.S.P.P.); 3. Desmoulin (A.M.S.); 4. Martin (M.C. Clodo).

6^e Course. — Finale 250 cmc. (15 tours).

Godey, dans un style impeccable, mène la course et tour après tour augmente son avance sur Mélioli deuxième jusqu'au 4^e tour où nous le retrouverons cinquième, la

seconde place est alors assurée par Perry qui fournit ainsi une course splendide, mais Mélioli remonte petit à petit et troisième au 14^e tour franchit en vainqueur la ligne d'arrivée! Que s'est-il passé? Godey malchanceux a cassé son cadre au milieu du parcours et son carter accrochant le sol finit troisième en poussant sa machine et s'effondre sur la ligne d'arrivée. Perdre une course dans les derniers cent mètres!

1. Mélioli (A.M.S.); 2. Perry (M.C. Sèvres); 3. Godey (M.C. Clodo); 4. Adnet (M.C.); 5. Brassard (M.C. Picard); 6. Giacomello (M.C.).

7^e Course. — Prix de consolation pour les malchanceux, 350-500 cmc. sur 6 tours.

Au départ Brûlé Lionel, Frantz, Sutra, Thuillier, Desmellier, etc...

Brûlé Lionel mène un moment puis se fait passer par Frantz qui remporte ce prix devant Martin et Brûlé L.

1^{er} Frantz (M.C. Châtillon); 2. Martin (M.C. Clodo); 3. Brûlé Lionel (A.M.S.).

8^e Course. — Finale 350-500 cmc. (15 tours).

Encore une fois Verrechia part en tête, mais au premier virage un accrochage se produit et Charrier, Mesplède et Desmoulin se retrouvent en queue, mais surprise : au premier passage Mesplède a remonté et se trouve en sixième position, puis au quatrième tour en deuxième position suivi de Deshaes, Fantuz, Chaumette, Desmoulin, Charrier qui, malgré la puissance de sa machine, n'arrivera pas à améliorer son classement; Adnet a abandonné au troisième tour. Tantôt se rapprochant, puis repardant un peu sur Verrechia, Mesplède et Deshaes prendront une belle avance sur Fantuz très en forme et Chaumette qui, tout au long de la course résista aux assauts de Desmoulin.

1. Verrechia (A.M.S.); 2. Mesplède (A.S. P.P.); 3. Deshaes (A.S.P.P.); 4. Fantuz (A.M.S.); 5. Chaumette (M.C. Clodo); 6. Desmoulin (A.M.C.); 7. Charrier (M.C. Clodo); 8. Brûlé G. (A.M.S.).

MOTO-CROSS NATIONAL DE SURGÈRES DU 7 MAI 1950

Malgré d'incontestables difficultés d'organisation le Moto-Club Rochelais a réussi à monter son 2^e Moto-Cross Surgérien.

C'est devant un public aussi nombreux qu'enthousiasmé que s'est déroulé un programme bien étudié et complété par une exhibition de choix avec la formation militaire si réputée de l'Ecole d'Application du Train de Tours. Le chef de détachement de cette formation, un vrai sportif, M. le capitaine Nicol, ouvrit le circuit au volant de sa « Jeep » dans une éclatante démonstration de virtuosité, car si le parcours était difficile pour les motards, il frisait l'impossibilité pour un quatre roues.

Toutes les épreuves se déroulèrent ensuite comme prévu, et si de nombreuses « entrées au décor » furent enregistrées il n'y en eut aucune de fâcheuse pour assombrir une journée qui fut en tous points parfaite.

Résultats techniques :

75 à 125 cmc. 1^{re} épreuve. — *Prix de l'Aunis* : Trois partants seulement mais de qualité et, après une lutte sévère, le local Gilbert enlève la finale sur 8 kilomètres en 18 m. 45 s. devant Gonzalès et Réaux, les Bordelais.

125 à 250 cmc. 2^e épreuve. — *Prix Alfred Turpin* : Barat de Tours qui devait se révéler par la suite comme le grand triomphateur de la journée enlève de haute lutte cette catégorie devant l'excellent Faye de Limoges, le très bon Valette également de Limoges, suivi de Bonnin mal à l'aise sur ce circuit et Bernard. Barat, les 4 kilomètres de la finale en 7 m. 30 s.

250 à 350 cmc. 3^e épreuve. — *Prix A. Yoannou* : C'est encore Barat qui se classe premier en réalisant 8 m. 40 s. sur les 6 kilomètres de la finale. Il est suivi de Denis (M.C.L.) qui fait une très grosse impression, le Surgérien Bonnet qui a des débuts prometteurs, le fin pilote Mandin (M.C.C.) suivi de Bonnin et Bernard.

350 à 500 cmc. 4^e épreuve. — *Prix de Surgères* : Une finale enthousiasmante sur 6 kilomètres que Barat, encore, enlève de haute lutte en 8 m. 43 s. malgré les efforts de Denis, Molz, Cazanne, Charpentier et Lépine qui se classent dans cet ordre.

A Barat encore est attribué le record du tour avec le temps excellent pour ce circuit de 1 m. 40 s.

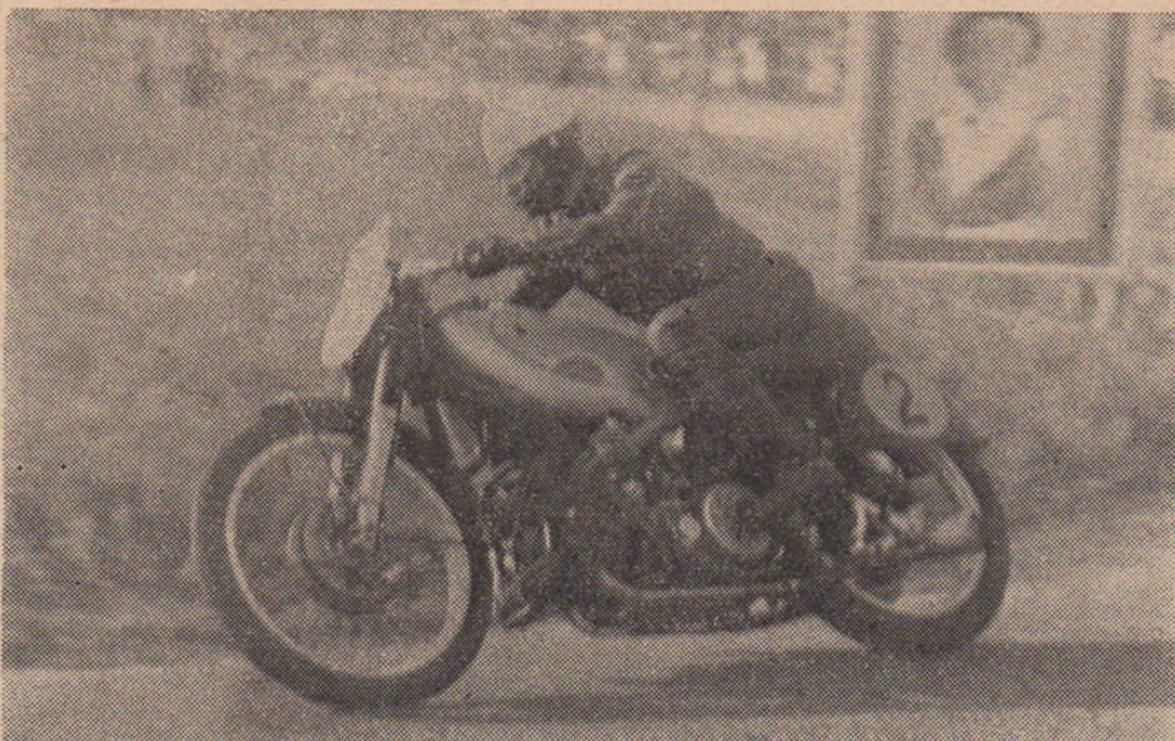
Royal Motor Union

Le Royal Motor Union organise du 17 au 20 août ses grands championnats d'endurance, de régularité et de grand tourisme pour motocyclettes, Liège-Milan-Liège et Liège-Anancy-Liège. Les règlements de ces épreuves sont actuellement soumis à l'approbation des pouvoirs sportifs. Liège-Milan-Liège, soit 2.500 kilomètres en une étape, sera ouvert à toutes les catégories de pilotes et cylindrées et sera doté de 90.000 francs belges en prix. La seconde épreuve se déroulera sur le parcours Liège-Anancy-Liège, soit 1.800 kilomètres, ouverte aux juniors toutes cylindrées et aux professionnels jusqu'à 175 cmc. Cette épreuve est dotée de 60.000 francs belges en prix.

Le droit d'engagement pour chacune des épreuves est fixé à 1.000 francs belges. Nous insistons sur le fait qu'il s'agit d'épreuves de régularité, de contrôle à contrôle, à une moyenne de 50 kilomètres-heure.

A FLOREFFE LE 14 MAI 1950 « ENGLAND FOR EVER »

Double victoire A.J.S. : DORAN (en 350), GRAHAM (en 500), OLLIVER (maître de la course en sidecar), BEAUVAIS, beau 3^e.



Graham, 1^{er} de 500 cmc. à Floreffe.

Course des 350 cmc.

Hélas, aucun Français n'était présent au départ. La bataille du carré d'as se disputa en famille : Doran, Graham et Fry (Velocette), d'une part; Martin (B.) sur Velocette, d'autre part. Les deux Velocettes montèrent dangereusement en 3^e place tour à tour, mais ne purent jamais inquiéter les A.J.S. dont les pilotes ont réellement une valeur exceptionnelle. Le Belge Goffin dut abandonner pour bris de cadre en deux endroits.

La course des 350 se termina par un « God save the King ».

Course des 500 cmc.

Une multitude de pilotes prirent l'envol. Parmi ceux-ci des champions anglais, hollandais, belges, ainsi que le Français Beauvais qui, du reste, avait encouru de sérieux dégâts aux entraînements le samedi.

Graham mena de bout en bout. La seconde place vit un duel Heath-Armstrong assez serré, agrémenté de menaces du Hollandais Van Ryswyck qui essayait de décoller le Belge Martin en belle forme. Dès la mi-course les jeux étaient faits. Le champion de Belgique, après 3 tours, alors qu'il était en seconde place, fut contraint à l'abandon pour bris grave de matériel. Le duel Graham-Heath s'éclaircit; Graham commença à filer très loin en avant du peloton. La victoire lui tendait les bras. Il fut très vivement acclamé pour sa splendide pulvérisation de tous les records du tour!

Sidecar

Beauvais, beau 3^e. Dans cette épreuve le vainqueur était désigné d'avance : qui donc aurait pu s'opposer à Olliver et son matériel! Vanderschich, à peine relevé d'un très grave accident de roulage, grâce à une énergie surhumaine lui donna la réplique. Un senior belge fit une splendide course, un duel avec Beauvais dont il sortit vainqueur et de ce fait 1^{er} de son classement senior. Beauvais, nettement handicapé par sa chute faite aux entraînements, fit une course pleine de mordant et de courage. Il termina 3^e au classement international, seul représentant français.

Nous souhaitons très vivement que de nombreux Français prennent part à toutes les épreuves belges. Et le public est un peu déçu de ne voir aucun écho répondre aux appels des organisateurs. Nous comptons sur leur présence à toutes les épreuves futures, et en toutes catégories.

Qu'on se le dise!

MARIANNE.

Moto-Ball Forézien

Après les rencontres du 14 mai, la Commission Régionale du Centre de Moto-ball nous communique les résultats suivants :

Division Nationale

Zone Nord. — S.U.M.A. de Troyes bat Mulhouse par 7 à 0. Orly-Thiais fait match nul avec Versailles, 0 à 0.

Zone Sud. — R.M.B. Carpentras bat Villefranche par 6 à 1. M.B.C. Camaret bat R.M.B. Ondaine par 3 à 0.

Championnat Division Excellence

Zone Sud. — M.B.S. Forézien bat M.B.C. Cavallon par 3 à 1. M.B.C. Marignane bat M.B.C. Avignon II par 3 à 0.

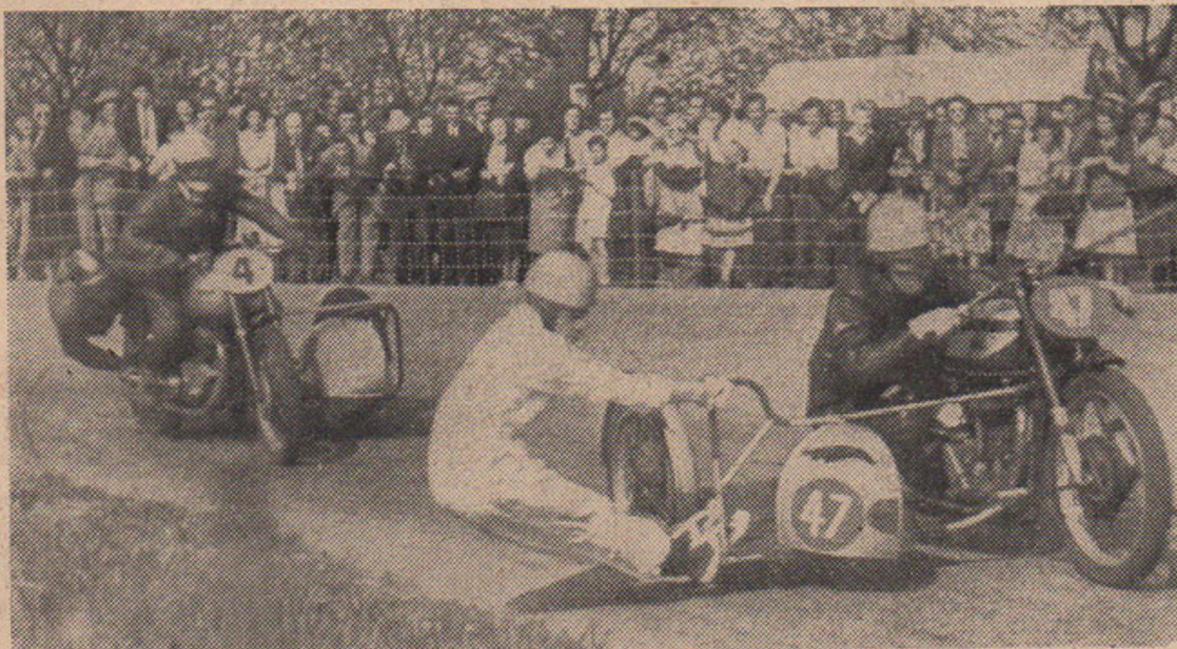
Après ces matches le classement provisoire de Division Excellence Zone Sud est le suivant :

1. La Seyne : 4 j., 3 g., 0 n., 1 p. (10 points);
2. Marignane : 4 j., 3 g., 0 n., 1 p. (10 p.);
3. Montoux : 3 j., 3 g., 0 n., 0 p. (9 p.);
4. Sport-Forézien : 4 j., 2 g., 0 n., 2 p. (8 p.);
5. Avignon II : 5 j., 0 g., 1 n., 4 p. (6 p.);
6. Cavallon : 4 j., 0 g., 1 n., 3 p. (5 p.).

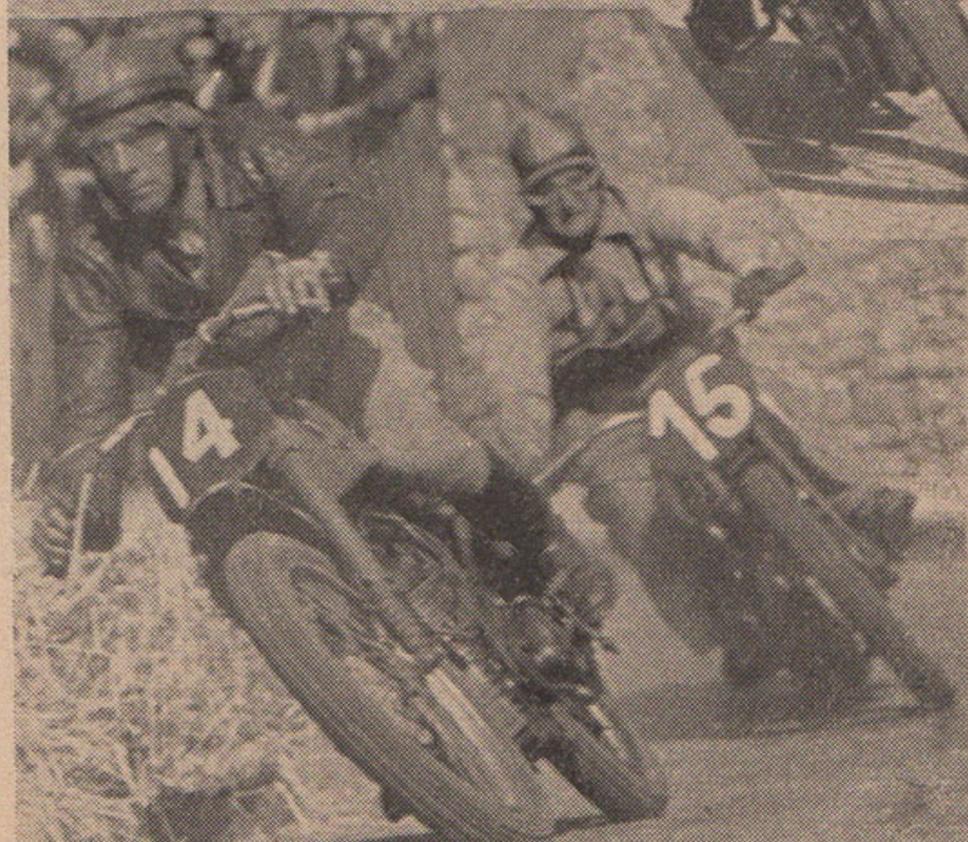
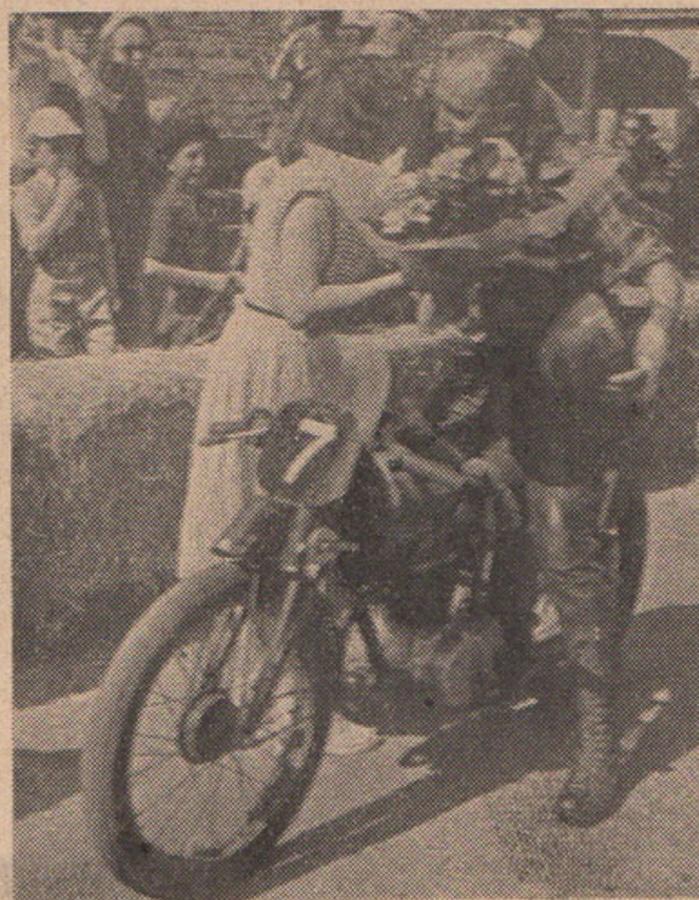
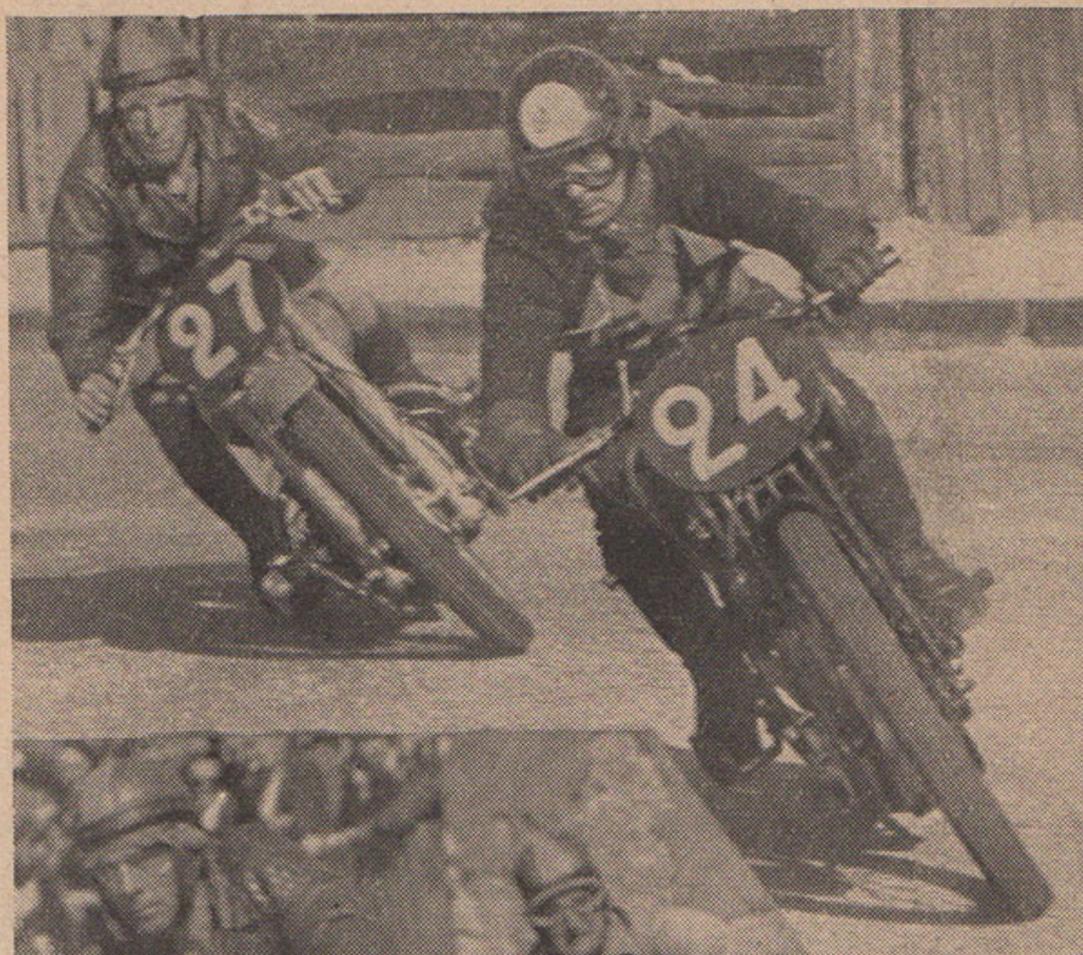
Signalons enfin en match amical la spectaculaire rencontre du M.B.C. d'Avignon à Avignon contre le M.B.C. de Belœil, champion de Belgique.

Cette rencontre a été marquée par la victoire de l'équipe des Champions de France par 7 buts à 3.

Beauvais (4), précédé par Déronne (47), belge.



LE CIRCUIT DE CHATEAUROUX

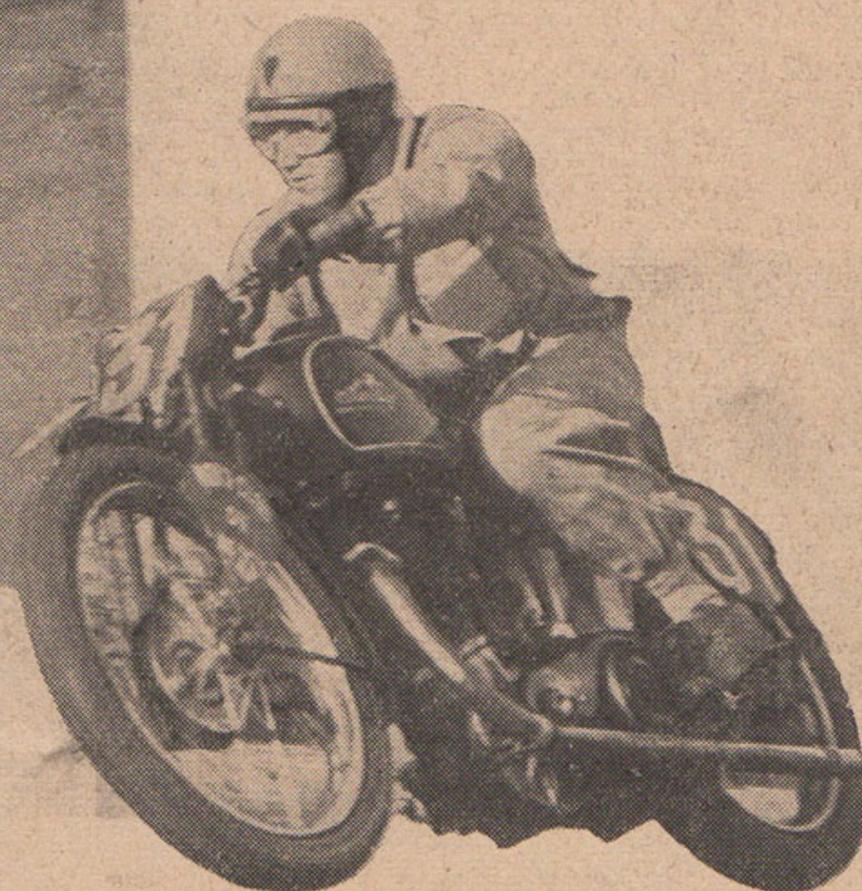


En haut, à gauche : Lamontagne (24), Motor-Club, vainqueur des 350 cmc., suivi de Juigné.

A droite : Métivier (7), M.C.I., 1^{er} en 125 cmc.; Juigné (14), M.C.T., 1^{er} en 250 cmc., suivi de Barat, M.C.T.

En bas, à gauche : Hug, de Mulhouse, qu'un accident mécanique motivant une bûche élimina malencontreusement de la place d'honneur.

A droite : Léchelon (31), du M.C. de Bourges, 1^{er} des 500 cmc.



**PRÈS DE 70 CONCURRENTS
A L'ASSAUT DES RECORDS
DU « BOL D'OR MOTOCYCLISTE »**

C'est le samedi 3 juin 1950, à 15 heures, que sera donné le départ du XXII^e Bol d'Or Motocycliste, organisé comme depuis le premier « Bol d'Or » en 1922 par l'A.M.C.F., doyenne des sociétés motocyclistes de l'Île-de-France.

Le règlement approuvé par la F.F.M. a limité à 70 concurrents le nombre des partants et les inscriptions se régularisant en dernière heure il est à prévoir que ce chiffre de compétiteurs sera sur la ligne de départ le 3 juin, à 15 heures, à l'autodrome de Linas-Monthéry.

Beau succès pour la classique et populaire course de 24 heures de la Région parisienne qui va enregistrer cette année encore de belles performances améliorant les records déjà existants, pourtant déjà bien élevés.

De la liste ci-dessous on détache principalement les noms des champions bien connus, animateurs des circuits de vitesse et spécialistes des épreuves techniques et bien organisées permettant l'amélioration réelle du 2 roues.

Des hommes comme Georges Monneret et ses deux fils Pierre et Jean, notre recordman Lefèvre Gustave.

Les frères Pahin, Marcel et Robert, Jeannin, Cauchy, Rossignol, Faene, Fradin, Mathieu, Jalicot, Guignabodet père et fils, Moser, Leberquier, Bourgeois, Gillard, Valeyre, etc... vont s'en donner à cœur joie sur le rapide circuit de 6 km. 283,40 du Temple de la Vitesse, les 3 et 4 juin prochains.

Voici la liste provisoire des inscrits au XXII^e Bol d'Or Motocycliste.

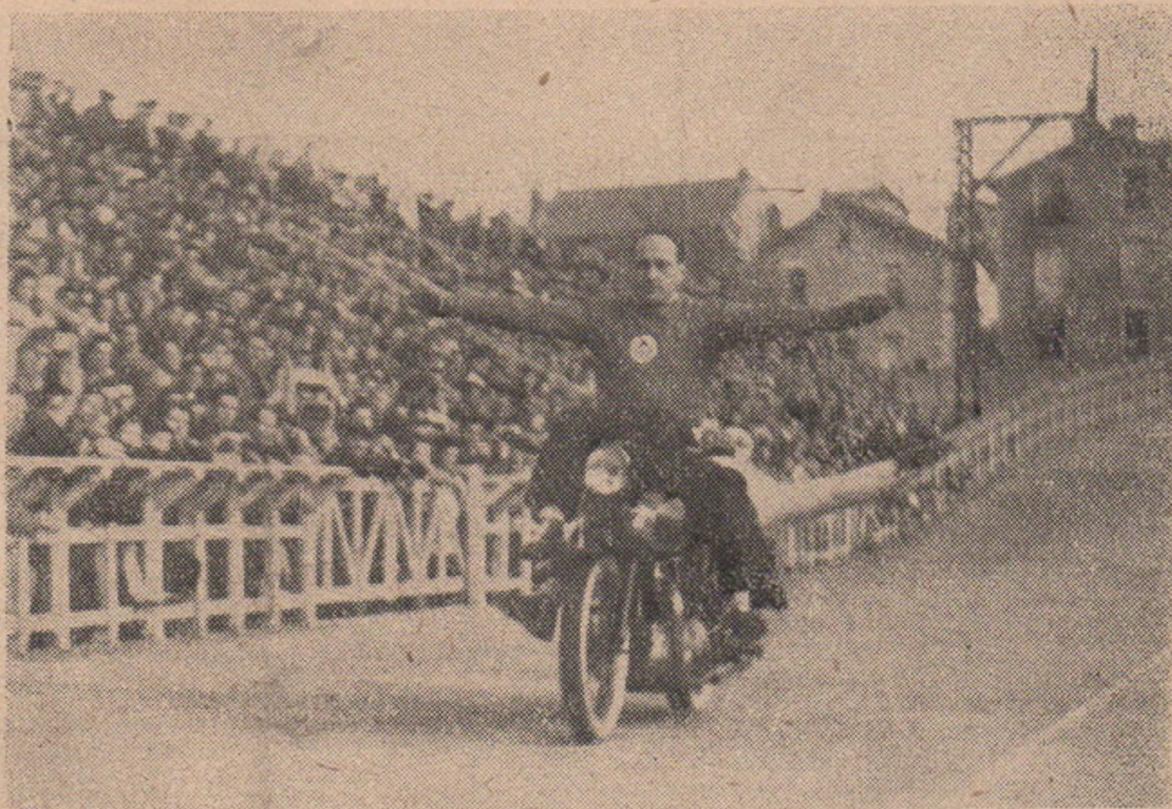
**LISTE DES ENGAGÉS
AU XXII^e BOL D'OR MOTOCYCLISTE
DES 3-4 JUN 1950**

Motos 500 cmc.

Lefèvre (Norton), Lefrancq (Triumph), Piel (X...), Venin (X...), X... (Terrot), X... (Guzzi), X... (Gilera), Faucheraux (A.M.C.F.), Fradin (A.M.C.F.), Tinancourt (M.C. Clodoaldien).

Motos 350 cmc.

Monneret G. (A.J.S.), Jeannin (Jawa), Cauchy (Jawa), Faene (Matchless), Rossignol (Matchless), X... (Velocette), Bouquain (A.M.C.F.), Riche (A.M.C.F.), Hersant (M.C. Châtillon), Bourgeois (S.M.C. Sens), Coopman (Motor-Club), Vigoureux (A.M.C.F.), Beras (M.C. Châtillon), Godard (M.C. Châtillon), Godard (M.C. Maintenon), Gate



Les acrobates Dauzat et Tombardy du M.C. d'Auvergne. Réunion sur piste du 7 Mai

(M.C. Maintenon), Magot (M.C. Châtillon).

Motos 250 cmc.

Leberquier (Puch), X... (Puch), Marchand (Motor-Club), Sussel (A.M.C.F.), Tsi (A.M.C.F.).

Motos 175 cmc.

Pahin Marcel (Automoto), Monneret P. (Monneret Spé.), Monneret J. (Monneret Spé.), Gillard (Jawa), Hervé (Jawa), Perrin Roger (D.S. Malterre), Valeyre (Guillier), Guillot (Guillier), Pahin Robert (Peugeot), Lacour (M.C.H. Saonais), Bouhours (M.C. Eure-et-Loir).

Motos 125 cmc.

Mathieu (Guillier), Betbèze (Guillier), Roze (Gima), Agache (X...), Jalicot (Monet-Goyon), Vienne (Kœlher-Escoffier), Fauvel (Terrot), Moser (Terrot), X... (M.V.), X... (Terrot), Guinault (A.M.S.), Leninger (M.C. Châtillon), Meyer (M.C. Clodoaldien), Guignabodet (U.M.V.).

Motos 100 cmc. X... (Jonghi).

Motos 75 cmc.

C... (J.R.M. Poney), Schombs (A.M.C.F.).

Motos 50 cmc.

Vap (Gianello), Vap (Rotino), Vap (Tuson), Desmots (Veloserva).

Sidecars 1.000 cmc.

Auneveux (René-Gillet), X... (René-Gillet).

Sidecars 600 cmc.

Guignabodet (X... Spé.), X... (Motobécane).

Sidecars 350 cmc.

Boureau (A.M.C.F.), X... (Ariel), Poulet (A.M.C.F.).

Moto-Club d'Auvergne

Réunion du 7 mai. — La réunion de Clermont-Ferrand a obtenu un magnifique succès.

Résultats :

Vitesse pure. — 1. Toto Marnay (certains tours à près de 120 km.-h.); 2. Paulot (très près).

Course des 125 cmc. — 1. Lombardy; 2. Valeyre, fils; 3. Valeyre, père; 4. Mathieu; 5. Gioux. Tous membres du M.C.A.

Ces coureurs très près les uns des autres. Mathieu recordman du Bol d'Or aurait pu fournir le vainqueur sans un accident mécanique; certains tours accomplis à plus de 95 kilomètres. On devra compter sur l'équipe des 125 du M.C.A. qui sera encore redoutable cette année.

Moto-ball. — Un match de moto-ball comptant pour la Coupe de France opposait l'équipe de Villefranche à celle d'Aix. Les hommes de Revin furent vainqueurs par 1 à 0 après une partie qui enthousiasma les spectateurs.

Acrobaties. — Pour terminer ce magnifique programme Dauzat et Lombardy, membres du club, firent des prouesses d'acrobatie; leur forme actuelle peut leur permettre beaucoup d'espoir.

Activités futures. — Pour ses activités futures le M.C.A. parmi d'autres rencontres organise le 18 juin son premier Circuit de Vitesse Amateur d'Auvergne. Nul doute que sur son Circuit des boulevards, particulièrement rapide, des performances magnifiques seront réalisées par les meilleurs; le classement compte pour l'attribution du « Brassard de Vitesse ».

Les coureurs seront sélectionnés en tenant compte de leurs performances antérieures. Une présentation impeccable des machines et des hommes sera exigée. Une prime de départ intéressante et de nombreux prix allant jusqu'à 10.000 francs récompenseront les vainqueurs.



Gouirand et Sarlux au Rallye Marseille-Azur

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DU THOR

(100 et 125 cmc.)

Devant un public nombreux et enthousiaste, sous un soleil printanier s'est déroulé dimanche 14 mai notre premier « Tournoi » régional.

Une pléiade de coureurs gonflés à bloc, de nouvelles « bécanes » curieuses, fruits des travaux hivernaux, du sport, voilà ce que nous ont offert les dirigeants thorois que nous félicitons sans réserve. Il est seulement à regretter qu'un autre G.P. à Saint-Chamond ait opéré un léger dispersément des écuries.

En 100 cmc. l'Avignonnais Gache a surclassé ses adversaires. Il recueille là le fruit d'un labeur patient. Avec la même machine il se paie le luxe de faire la passe de deux en 100 et 125 cmc. grâce à sa vitesse, mais surtout grâce à une mise au point sévère qui lui a assuré la régularité. Signalons également les débuts prometteurs de Rossi qui fournit un brillant second pour ses débuts. Curi, Fontaine, Pastergue, autant de jeunes qui montent.

Catégorie 100 cmc. — 1^{re} Série (20 tours).

Gache part en tête suivi de Moriss, Casteran, Curi. Au 3^e tour Moriss s'arrête bielle cassée, Curi s'arrête puis repart laissant la 2^e place à Casteran et la course se termine dans l'ordre.

1. Gache (Avignon) 16 m. 14 s., moyenne 51 km. 800; 2. Casteran; 3. Curi.

2^e Série (20 tours).

Dès le départ Rossi se détache suivi de Fontaine, Ayme. Villet s'arrête, Fontaine s'incline devant Ayme pour la 2^e place.

1. Rossi (Carpentras) 16 m. 51 s., moyenne 49 km. 800; 2. Ayme à 1 tour; 3. Fontaine.

3^e Série 100 cmc. (20 tours).

Darlay prend le commandement entraînant à sa suite Pastergue, Jacky; le leader excellent vireur établit le record du meilleur tour qui lui restera. Jacky saute Pastergue et la série se termine sans changement.

1. Darlay (Avignon) 16 m. 53 s., moyenne 49 km. 750; 2. Jacky; 3. Pastergue.

Le repêchage traditionnel sur 15 tours donne la victoire à Villary en 14 m. 01 s., moyenne 44 km. 980.

Finale des 100 cmc.

La finale réunit dix coureurs qui s'élancent bien décidés à vaincre. Dès le start Darlay, Gache, Rossi se détachent et se livrent à un combat acharné. Darlay rétrograde, sa machine ne tirant pas ceci à cause de la bougie qui s'est desserrée de dont il ne s'apercevra qu'à l'arrivée. Rossi dont c'est la première course se comporte très bien, quoique prenant des risques. Gache mène avec une régularité extraordinaire qui lui assure sa position à chaque tour, derrière lui Rossi et Darlay ne semblent pas l'inquiéter. Les autres concurrents se débrouillent entre eux pour les places restantes. La fin survient sans autres incidents.

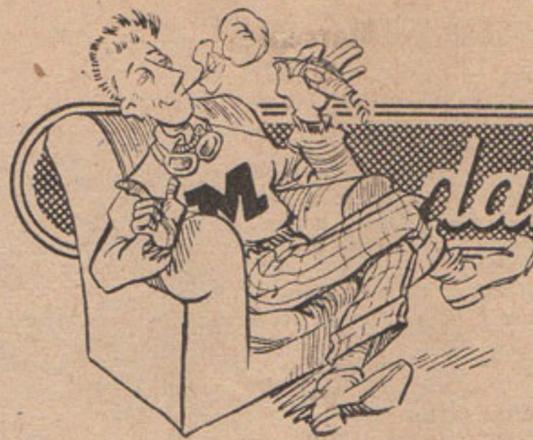
1. Gache (Avignon) 20 m. 52 s. 3/5, moyenne 50 km. 300; 2. Rossi (Carpentras); 3. Darlay (Avignon); 4. Jacky; 5. Pastergue.

Catégorie 125 cmc.

Peu de concurrents dans cette cylindrée. Vidal qui pilote un 125 culbuté Nougier, Mino un 125 A.M.C. de présentation superbe, Escalier, Creste des 125 germaniques 2 temps; les autres concurrents montent leurs 100 cmc.

Nous espérons une belle empoignade entre Vidal et Mino, mais il n'en fut rien. Dès le start Vidal, manifestement le plus rapide, s'envole suivi par Mino, Escalier, Creste et Gache. Au 4^e tour Vidal s'arrête, ressort de soupape cassé, Mino prend la barre suivi par Gache qui a sauté ses concurrents. Tout à coup surprise nous voyons apparaître Gache et derrière lui Mino qui ne tourne pas rond, sa magnéto est décalée qui lui permettra jusqu'à la fin un régime simplement touriste. Gache qui tient une forme éblouissante gagnera sans être inquiété par les deux 125 2-temps, dont l'un a des ennemis de sélecteur.

1. Gache (Avignon) 21 m. 4 s., moyenne 49 km. 600; 2. Mino (Nice); 3. Escalier (Avignon); 4. Creste (Salon).



Moto-Club Phocéen.

Un grand Gymkana motocycliste a eu lieu le 1^{er} mai sur la Canebière à Marseille.

1. Romano (A.M.M.); 2. Suribas (A.M.M.); 3. Ascensio (A.M.M.); 4. Oliva (M.C. Phocéen); 5. Falco (M.C. Toulon); 6. Pergamenter (M.C. Phocéen); 7. Tomatis (M.C. Toulon); 8. Douard (M.C. Phocéen); 9. Combré (A.M.M.); 10. Trident (M.C. Phocéen); 11. Errico (M.C. Phocéen); 12. Sagé (M.C. Toulon); 13. Reinaudo (M.C. Phocéen); 14. Fombelle (M.C. Draguignan); 15. Tavan (M.C. Phocéen); 16. Mlle Tavan Jeannine (M.C. Phocéen); 17. Bargigli (M.C.P.); 18. Alonzo (M.C. Phocéen); 19. Pilati (M.C. Phocéen); 20. Audemard (M.C. Toulon), etc...

Sidecars

1. Tomatis (M.C. Toulon); 2. Federici (M.C. Toulon); 3. Gandolfi (M.C. Phocéen); 4. Romano (A.M.M.); 5. Seyssaud (M.C. Phocéen); 6. Guniberto (M.C. Phocéen); 7. Gauthier (M.C. Phocéen).

Coupe du Gymkana

1^{er} Moto-Club de Toulon: une plaquette à la première dame, Mlle Tavan Jeannine.

Coupe de la Concentration

Coupe de l'amitié motocycliste: Moto-Club de Toulon.

Coupe de la Ville de Marseille: Moto-Club de Toulon.

Plaquette plus grand nombre de sides: Moto-Club de Toulon.

Moto-Club de Touraine

CIRCUIT DE RÉGULARITÉ D'INDRE-ET-LOIRE

Cette épreuve nationale s'est disputée le 14 mai sur un parcours de 316 kilomètres pour les motos et sidecars et 202 kilomètres pour les vélomoteurs 100 et 125 cmc.

L'épreuve départageant les *ex aequo* consistait à effectuer un court kilométrage, 12 km. 500, à une moyenne tirée au sort par chaque concurrent au moment du départ.

Classement

125 cmc. — 1^{ers} *ex aequo*: Hardouin (Moto-bécane), Texier (Gnome-et-Rhône), Boucher (New-Map), Fenouil (M.C.T.), Lorient (M.C.T.), Chainay (M.C.T.), Vermelle (M.C.T.), Mme Jean (M.C.T.), André René (M.C.T.), Charnassé (M.C.T.), Ray Jacques (M.C.T.).
Pénalisés: Delpeyrat, Patois.

250 cmc. — 1^{ers} *ex aequo*: Leberquier (Puch), Barré (M.C.T.), Vial (M.C.T.).

350 cmc. — 1^{ers} *ex aequo*: Gilbert Paul (Ogar), Péchon (M.C.T.), Legrand (M.C.T.), Fongauffier (M.C.T.), Moutoux (M.C.T.), André Raymond (M.C.T.).

Pénalisés: Martin, Jean Georges.

500 cmc. — 1^{ers} *ex aequo*: Roy Raymond (M.C.T.), Pensec (M.C.T.).
Pénalisé: Lagisquet.

Epreuve de départage

1. Moutoux; 2. André René; 3. Barré; 4. Charnassé; 5. Hardouin et Lorient; 6. Fongauffier; 7. Gilbert; 8. Vial; 9. Mme Jean; 10. Pensec; 11. Legrand; 12. Roy; 13. Péchon; 14. Leberquier; 15. André Raymond; 16. Chainay; 17. Ray; 18. Texier; 19. Vermelle; 20. Boucher; 21. Fenouil; 22. Lagisquet; 23. Patois; 24. Martin; 25. Delpeyrat; 26. Jean Georges.

La coupe offerte par le Comité de la Grande Semaine de Tours fut remportée par l'équipe du M.C.T., Barré, Lorient, Chainay.

La première place au classement général fut enlevée par M. Moutoux (sidecar 500 cmc.).

M.-C. de Paris

AU M.C. PARIS

CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

La sortie pour les fêtes de la Pentecôte aura lieu sur Sermizelles (près Arcy-sur-Eure). Visite de Vézelay et la vallée du Cousin. Départs: le samedi matin 7 heures, le samedi après-midi 13 h. 30 et le dimanche matin 6 heures. Porte Dorée.

Inscription à la réunion du mercredi.

Sporting-Moto-Club Parisien

SORTIES DU MOIS DE JUIN 1950

4 juin. — Médan « Le Rancho » (S.-et-O.).

11 juin. — Meaux « Les Pescadoux » (S.-et-M.).

18 juin. — Annet « La Goujonnière » (S.-et-M.).

25 juin. — Saint-Fargeau (S.-et-M.).

Pour tous renseignements, s'adresser ou se présenter lors de nos réunions qui s'effectuent le 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois, au Siège social: 1, place de la Bastille, Paris, Brasserie Henri-IV, à 21 heures.

Moto-Club de Normandie

C'est sous le signe de l'amitié inter-clubs que s'est déroulée la première sortie officielle du Moto-Club de Normandie. Les membres du M.C.N. se sont retrouvés dimanche à 9 h. 30 à Yvetot avec leurs amis du Moto-Club du Havre et du Vélo-Moto-Club Franco-Belge.

Une double colonne de motards rouennais et havrais monta donc sur le Havre sous le commandement de MM. Pointel et Gressent, respectivement présidents du M.C.H. et du M.C.N.

On notait à l'apéritif, au Café des Glaces, la présence de: M. Boudin, président d'honneur du M.C.H.; M. Maslard, vice-président sportif; MM. Baillard et Pointel.

Le Moto-Club du Havre était représenté par: MM. Pointel, président; Ouvray, vice-président; Duval, trésorier; Clauquin, secrétaire; Le Hasif, Bellet, Durand, Renaud, Oudigon.

Le Vélo-Moto-Club Franco-Belge avait délégué: MM. Chénel, De la Houillère, Weydert.

Communiqué:

Prochaine réunion du Moto-Club de Normandie le mercredi 10 à 21 heures au « Chien qui fume », rue d'Amiens, Rouen.

Tirage de la tombola le lundi 15 au Siège social. Les billets devront être rentrés pour le 13 au soir, faute de quoi ils seront considérés comme vendus.

Le tirage des lots affectés aux programmes numérotés aura lieu le 15, également au Siège social.

Le classement général du 14^e Circuit d'Endurance et de Régularité va paraître en entier dans « Paris-Normandie » et « La Liberté Normande » de cette semaine.

Le Moto-Club de Normandie s'excuse auprès des personnes qui auraient prêté leur concours pour le circuit et qui n'auraient pas été remerciées officiellement. Il adresse à tous et à toutes ses bien sincères félicitations pour la façon dont les missions ont été remplies.

LES CLUBS ET LE TOURISME

S'il y a différentes catégories de motocyclettes, différentes aussi sont les catégories de motocyclistes; c'est ce que ne doivent pas perdre de vue les Clubs et leurs responsables.

Laissons buttes et obstacles aux acrobates de la moto, la piste aux champions de vitesse, mais n'oublions pas la route pour les touristes.

Moto-cross et courses de vitesses offrent un spectacle merveilleux, ce sont des bancs d'essais remarquables pour la résistance des machines et la virtuosité des conducteurs, mais ne sont pas à la portée de l'usager.

En majeure partie, les motocyclistes sont composés d'employés, d'ouvriers et d'artisans qui, la semaine terminée, n'ont qu'une hâte : quitter les centres bruyants où ils sont entassés pour goûter les joies de la route et gagner la campagne, la forêt, la montagne ou la mer.

Le rôle des Clubs touristiques est très important pour le développement de la motocyclette. Ils doivent rechercher des promenades agréables et instructives en collaboration avec d'autres Clubs régionaux. Dans cet esprit, félicitons ceux qui entendent organiser de grandes sorties spectaculaires en 1950.

Que tous les Clubs, même ceux qui jusqu'à présent ne se consacraient qu'au moto-cross ou à la vitesse, créent des sections actives de tourisme et ils auront alors doublement servi la cause de la moto.

Vous, motocyclistes isolés, rattachez-vous à vos Clubs régionaux, profitez de leur expérience et vous ne le regretterez pas.

A. GRISOT.

Vélo-Moto-Club de Villemomble

V.M.C.V. : Siège social Mairie de Villemomble (Seine).

Nous informons tous les motocyclistes de la banlieue Est qu'une section Moto est fondée dans notre club. Cette section fonctionne déjà et, devant l'approche des beaux jours, le calendrier des sorties s'annonce déjà chargé. Praticants du sport motocycliste de notre région, ne restez pas isolés. Rejoignez notre section où vous trouverez bon accueil et franche camaraderie. Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser à la Mairie de Villemomble (Seine), siège de notre Société, ou à M. R. Vanvacas, 5, rue du Château à Villemomble.

Moto-Club de Marseille

Le Moto-Club de Marseille avait organisé, le 12 mai, le Rallye Marseille-Azur, celui-ci s'est révélé très pénible tant à cause de la longue distance (743 km.) que par la difficulté de l'itinéraire (boucles de l'Escarène et de Sospel, course de côte à Cassis).

Un accident assez grave survenu à M. Robert est à déplorer, ainsi que de nombreux abandons.

125 cmc. — 1. Sarlin (Lambretta); 2. Gouirand (Scooter P. Vallée); 3. Grangeon (Lambretta); 4. Le Guern (A.M.C. d'Aix), 40 points de pénalisation.

250 cmc. — 1. Delpiazzo (M.C.M.), 15 points de pénalisation.

Sidecars. — 1. Cantié (B.M.W.).

Dames. — 1. Mme Léonce Jean (M.C.M.).

500 cmc. — 1. Oliva (M.C.M.); 2. Léonce Jean (M.C.M.); 3. Errico (M.C. Phocéenne), tous sans pénalisation; 4. Chabert (M.C.M.), 7 points; 5. Tisserand (M.C.M.), 12 points; 6. Gaillardot (M.C.M.), 18 points; 7. De Villecourt (M.C.M.), 180 points.

Moto-Club Bigourdan

Le Moto-Club Bigourdan organise le 18 juin prochain à Vic-Bigorre le 4^e Circuit National de Vitesse de Vic-Bigorre, catégories 125, 350 et 500 amateurs et professionnels. Le règlement sera adressé sur simple demande à M. L. Lestrade, Vic-Bigorre

Moto-Club Aixois

Le Moto-Club-Aixois organise les 23, 24 et 25 juin 1950 le 1^{er} Rallye Motocycliste des Alpes Françaises doté des prix suivants : 1^{er} 50.000 francs; 2^e 30.000 francs; 3^e 10.000 francs; 4^e 5.000 francs; ainsi qu'une coupe au premier de chaque cylindrée.

Renseignements et engagements : Moto-Club Aixois, 17, cours Mirabeau, Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône).

CONGRÈS DE LA F.I.M.

9-12 Mai 1950

Communiqué officiel

Le Congrès de la F.I.M. s'est tenu à Madrid du 9 au 12 mai 1950. Neuf pays (Belgique, Grande-Bretagne, France, Italie, Monaco, Espagne, Pays-Bas, Suède et Suisse) étaient représentés par des délégués de leurs F.M.N., six autres pays (Chili, Danemark, Finlande, Irlande, Luxembourg, Norvège) s'étaient fait représenter par procuration.

La Commission Sportive, la Commission Technique et la Commission de Tourisme de la F.I.M., ainsi que plusieurs sous-commissions ont étudié les nombreuses questions mises à l'ordre du jour du Congrès et présenté leurs rapports au Conseil général qui

a pris, entre autres, les principales décisions suivantes :

Elections. — Ont été élus pour 3 ans : M. Haecker (Suisse) comme président de la F.I.M.; MM. Bruinsma (Pays-Bas), Groutars (Belgique), Lofstrom (Suède), Low (Grande-Bretagne), Pérouse (France), vice-présidents.

L'élection de M. Violet (France) comme président de la Commission Technique a été ratifiée à l'unanimité. La Commission Sportive (président M. Nortier, Pays-Bas) et la Commission de Tourisme (président M. Stienlet, Belgique) n'avaient pas à procéder au renouvellement de leur Bureau.

Allemagne. — Sur rapport favorable de la Commission d'enquête nommée au précédent Congrès tenu à Paris en novembre 1949, vu l'accord intervenu entre les deux groupements motocyclistes de l'Allemagne Occidentale (A.D.A.C. et A.D.M.) pour constituer en commun un seul organisme chargé de contrôler le sport motocycliste en Allemagne, vu enfin la promesse d'adhésion à cet organisme unique des représentants actuels des activités motocyclistes de l'Allemagne Orientale, le Conseil général, par 13 voix contre 2, s'est prononcé en faveur de la réadmission de l'Allemagne à la F.I.M., sous la seule réserve que justification soit fournie au Secrétariat de la Fédération de la constitution officielle de l'organisme unique ci-dessus mentionné, et de l'adhésion effective à cet organisme unique des représentants motocyclistes de l'Allemagne Orientale.

Dès obtention de la justification demandée, le Secrétariat de la F.I.M. avisera les diverses F.M.N. de la réadmission de l'Allemagne et ces F.M.N. seront alors libres d'accepter les engagements de coureurs allemands dans leurs compétitions internationales de 1950. Par contre, aucune compétition organisée en Allemagne n'ayant pu être inscrite au Calendrier International de 1950, définitivement établi au dernier Congrès d'Automne à Paris, ce n'est pas avant l'année prochaine (1951) que des coureurs licenciés de la F.I.M. (autres que des coureurs allemands) pourront courir en Allemagne.

Carburants et lubrifiants. — A dater du 15 mai 1950 et jusqu'à la fin de l'année pourront seules être utilisées dans les courses internationales motocyclistes les essences pures à indice d'octane compris entre 75 minimum et 80 maximum, sans adjonction d'aucune sorte, ainsi que les huiles minérales ou végétales pures, également sans adjonction d'antidétonants sous une forme quelconque. Ces prescriptions visent tous les moteurs, qu'ils soient à 2 ou à 4 temps.

Chaque année, au Congrès d'Automne, le Conseil général de la F.I.M. définira les carburants et lubrifiants à utiliser dans les courses internationales de l'année suivante.

Formule internationale de course. — Il a été décidé qu'une fois établie, une telle formule valable pour les courses internationales motocyclistes, devra rester en vigueur pour une durée minimum de 2 ans. Toute modification éventuelle de la formule en cours devra donc être décidée au plus tard à un Congrès d'automne pour être mise en application au 1^{er} janvier de la 3^e année qui suivra.

En conséquence la formule actuellement en vigueur (motocycles sans compresseur des classes énumérées à l'annexe B du Code Sportif International) est valable au moins jusqu'à fin 1952.

Compresseur. — La réglementation suivante a été adoptée en ce qui concerne les moteurs à 2 temps des motocycles :

« Un moteur à 2 temps est dit non suralimenté quand le volume géométrique engendré par l'organe d'alimentation correspondant à un tour de moteur est égal ou inférieur à la cylindrée de référence du moteur considéré. »

Cette formule est complétée par des précisions sur la façon de mesurer le volume géométrique engendré par différents types d'organes d'alimentation.

Vu la quantité croissante de véhicules de course à 4 roues équipés de moteurs semblables à ceux des motocycles à 2 et 3 roues, il y aurait grand intérêt à voir appliquer la même réglementation par la F.I.A. Une démarche sera faite dans ce sens auprès de la Commission Technique de cette Fédération



L'équipe Terrot au Rallye Marseille-Azur

Scoters. — Vu l'évolution actuelle de la technique en matière de construction des scooters, il est décidé de leur appliquer provisoirement la définition de principe suivante : « Véhicule à 2 roues dans lequel la partie AV. est séparée de la partie AR. par un plancher continu destiné à recevoir les pieds. »

Les F.M.N. sont libres d'autoriser des compétitions réservées aux scooters, ou de les faire concourir dans chaque classe avec les autres motocyclettes de même cylindrée; mais jusqu'à nouvel ordre aucune classe spéciale ne sera créée pour ces véhicules.

Rallies. — Les règlements des Rallies motocyclistes internationaux devront à l'avenir être établis de telle sorte que les arrivées soient contrôlées (autant que possible à l'entrée d'un parc fermé) entre 8 heures et midi, et que la distribution des récompenses ait lieu le même jour, à 17 heures au plus tard. Les droits d'inscription devront être réduits au minimum compatible avec les nécessités de l'organisation et ne pas se confondre avec les indemnités pour frais de repas ou frais d'hôtel dont le paiement ne saurait être imposé à ceux qui ne demandent pas à être nourris ou logés.

Les rallies essentiellement touristiques doivent être nettement distingués des épreuves de régularité à caractère sportif. Les méthodes de classement tiendront compte à la fois des distances parcourues et du nombre des conducteurs de motocycles appartenant à une même F.M.N. ou à un même club. En aucun cas le nombre des passagers ou celui des conducteurs de voitures d'accompagnement ne pourra compter pour le classement.

Une définition et une réglementation générale des rallies comportant les diverses prescriptions ci-dessus seront soumises au prochain Congrès d'automne à l'approbation du Conseil Général.

Rallye de la F.I.M. — Le règlement de cette épreuve établi par le K.N.M.V. pour les 7 et 8 juillet 1950 a été approuvé.

Le Rallye de la F.I.M. sera organisé par l'Italie en 1951. Un projet de règlement de cette épreuve sera présenté au prochain Congrès d'Automne.

Calendrier sportif international. — Il sera comme d'habitude établi au Congrès d'Automne, mais se décomposera désormais en trois calendriers distincts :

1° le Calendrier des courses sur route et course de côte;

2° le Calendrier des moto-cross;

3° le Calendrier des rallies et autres compétitions telles que speedways, dirt-tracks, etc...

Des droits d'inscription, variables suivant la nature et l'importance des épreuves, ont été fixés par le Conseil Général pour le Calendrier 1951.

Subventions. — Des subventions ont été allouées :

a) à la K.N.M.V. pour l'organisation du Rallye de la F.I.M.,

b) à l'A.C.U. pour l'organisation des 6 Jours Internationaux.

Prochaines réunions. — Le Congrès d'automne aura lieu à Milan au mois de novembre 1950.

Le Congrès de printemps 1951 aura lieu à Stockholm.

Les dates exactes seront fixées ultérieurement.

Paris, le 16 mai 1950.

Le Secrétaire général,
Ch. FOURREAU.

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

CRUPDA

vous les fournira

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

MOTOCYCLES ASSURANCES

S'adresser à M. GRISOT

27, Rue de Chateaudun, PARIS (9^e) — Tél. : Tru 75-04

SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

**NOUVELLE VICTOIRE
DES VÉLOMOTEURS**



**GNOME
RHONE**

Circuit d'Indre-et-Loire — 14 Mai

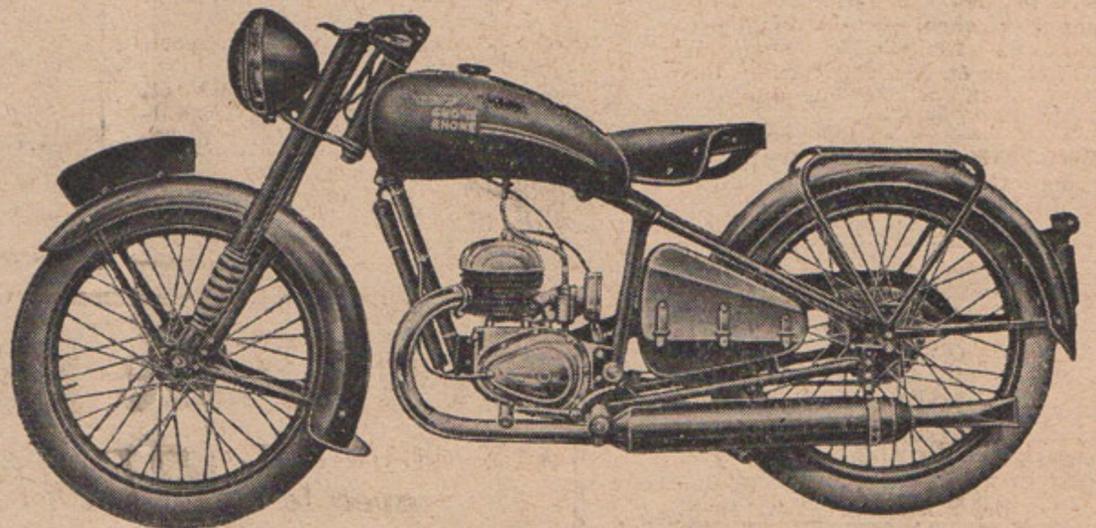
1^{er} ex æquo **TEXIER**

Circuit Aiglon — 21 Mai

1^{ers} **BERNARD**
ex æquo **BOURQUIN**
ZEDE

Remportent les coupes

Christian BONNET — RICARD
CÉLOR



Vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS - KLE. 90-56

Pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS - AUT. 08-90

ACHATS

CHERCHE châssis side Zundapp K.S. 600 type armée. — PORTAL, 15, rue du Plâtre, PARIS (4^e).

CHERCHE épave Gnome-et-Rhône 800 cmc., type X.A. 2. — BARAY, 6, rue Victor-Durny, PARIS (15^e).

ACHÈTE 125 cmc. réc. ou moto légère. — VILLEFRANCHE, 1, rte des Puits, VAUCRESSON (Seine-et-Oise).

VENTES

SAROLEA 600 culb. susp. AR. Px 130.000 fr. Side Buffler à dr. Px 25.000 fr. — PIEL, 12 bis, rue du Petit-Bois, SAINT-MAUR. Ap. 18 h. ou dim. tte lainée.

GILLET C.I. com. nve. Px 80.000 fr. — Ec. CROS, 54, bd National, VINCENNES.

PRESTER-JONGHI 100 cmc. bn ét. pns nfs, compt. nbx acces. Px 45.000 fr. — BIONAZ, 127, rue Mirabeau, ANTONY.

VENDS ou éch. ctre petite auto Gnome 350 culb. bn ét. — FOURNIER, 16, r. de la Poste, AUBERVILLIERS.

ALCYON 125 cmc. ét. nf. Px 45.000 fr. — BUGANZA, 10, rue Dagobert, CLICHY. Sam. ou Vau. 49-14.

MAGNAT-DEBON 250 rév. 3 CV. Px 50.000 fr. — BASCOU, 4, rue de l'Alboni, PARIS (16^e).

N.S.U. 250 culb. sup.-cul. 4 vit. sél. tr. bel équip. Px 120.000 fr. — Tél. : Aut. 50-64.

DOLLAR-CHAISE 350 culb. tr. bn ét. Px 85.000 fr. — MERCIER, 16, rue Baudelique, PARIS (18^e).

MOTOBÉCANE 175 abs. nve, livrable ds ls prem. jrs de juillet. — DROUET, 8, rue Cannebière, PARIS (12^e).

BLOC A.M.C. 150 cmc. nf, susp. tél. AV. et AR. Bn de gar. — HENRI, Tél. : Gut. 41-40.

TAN. DERNY bn ét. — Tél. : Vau. 89-90. Heures repas.

SIDE Poinard monté av. roues R. 12, roue sec. B.M.W. R. 71, D.K.W. 125, plusieurs B.M.W. R. 20, ch. le spéc. — BONNEAU, 80, r. Fleury, CLAMART.

TERROT 500 lat. mod. 39, impec. Email. noire, équip. Saker, Mérat, Wilmann. Px 90.000 fr. — REBOUL, 9, impasse Saint-Lambert, NANCY.

D.K.W. 500 S.B. imp. Mot., peint., pns, bat., chro. nfs, abs ori. A peine rod. Px 135.000 fr. Beau side N.S.U. bn ét. Px 20.000 fr. — LASAUX, 15, r. de Lorraine, MEZIERES (Ardennes).

ENSEMBLE Motobécane super-sport G.5 C., abs. com. nf. — BOLLAERT, 24, rue Balzac, ASNIERES (Seine). Ts ls jrs.

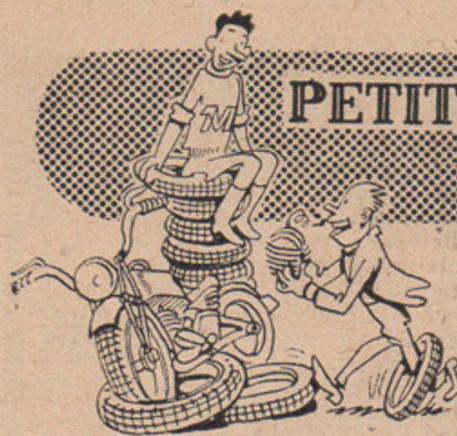
VENDS ou éch. Gillet 750, imp. ctre vélo. nf 125, 2 tps. — TURPIN, GETIGNE (L.-Inf.).

AUTOMOTO 350 lat. peint. chr. mot. pns nfs, à rod. Px 100.000 fr. — TAVERNIER, 11, r. du Général-Leclerc, BOIS-COLOMBES.

PEUGEOT P. 108 tr. bn ét. — COUEPEL, 20, rue du Général-de-Gaulle, LAMBALLE (C.-du-N.).

GUZZI 250 culb. susp. AR. f. tél. ét. méc. et aspect général imp. Px 120.000 fr. — PETITPIERRE, 85, rue de la République, AUBERVILLIERS.

LUCIFER 250 culb. parf. ét. — LEFRANÇOIS, 8, rue Vernadat, PLESSIS-ROBINSON.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

N.S.U. 250 spéc. Cross. Px 120.000
D.K.W. 125 tr. bn ét. Px 70.000 fr.
— MELIOLI, 10, rue de la Passerelle, CHAVILLE (S.-et-O.).

ZUNDAPP K.S. 750 av. side. Parf. ét. Px int. — PICAUT, 42, rte de la Reine, BOULOGNE-SUR-SEINE.

B.M.W. R. 66 ét. méc. imp. sup. Px 260.000 fr. à déb. — Faire offre TISSIER, 148, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS.

B.M.W. 350 culb. f. tél. 4 vit. tte équip. bn ét. Px 130.000 fr. — FOUQUET, 10, r. Jean-Jaurès, VILLEJUIF.

G. R. MAJOR 350 sél. 4 vit. chr. com. nve, Px 100.000 fr.

GIMA 125 com. nve.
TERROT 750 bn ét. Px 70.000 fr. — BAUDRILLARD, 11, rue du Saumon, ARRAS.

PEUGEOT 125, type 56, 2.000 km., acces. Px 85.000 fr., cse dble empl. — LAMOUREUX, 1 bis, av. de la République, VILLEMOMBLE (S.).

N.S.U. 250, 2 tps, av. side léger. Equip. tans., Cicca, compt. Px 110.000 fr., ens. ou sél. — REISSER 38, r. Chéron, GROSLEY (S.-et-O.).

DE CONFIANCE: Jonghi 2 CV. 126 F., juil. 49, imp. Tansad, avert. rte Cicca, compt. etc. Val. équip. 95.000, laissé à 80.000 fr. — LAMBERT, 168, r. Cardinet, PARIS (17^e) Heures repas.

TANDEM Tamboitte 6 vit. ét. nf. — Tél. : Ség. 01-50, 9 à 18 h. sf dim. et lundi.

MALTERRE 150 imp. en rod. Equip. élec. sac. Px int. cse dble emp. — LEROUGE, 31, av. Baudoin, LE BOURGET.

VENDS 70.000 ou éch. D.K.W. 3 CV. bn ét. ctre 125 cmc. 4 tps. Motobécane ou 150 Peugeot. Tél. : Cha. 34-35. Après-midi.

CHAISE 500 culb. bn ét. Px 70.000 fr. — TODO, 12, r. de Plaisance, PETIT-CLAMART.

MOTOCONFORT 175, 49, nve. Px 120.000 fr.

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

Moteur **OPEL-KADETT** 6 CV. ét. marche. — COUSI, 23, r. du Général-Patton, CHARTRES. Tél. : 13-35.

D.K.W. 3 CV., tans., exc. ét. — PIGNOT, 68, bd Soult, PARIS (12^e) Après 18 h.

VENDS ou éch. Triumph 250, 2 cyl. 1941 Hérisson. Méc. imp., ctre plus fort. — PAGLIANI, 70, rue Saint-Charles. Tél. : Vau. 50-75.

ZUNDAPP 500 sél. tr. bn ét. — NOIROT, 112, av. Gambetta, SAINT-MAUR (Seine).

BLOC B.M.W. type Russie, plus pignons et arbres de boîte. Au pl. offrant. — GILBERT, SAINT-LIGUAIRE (Deux-Sèvres). Tél. : 16-84 Niort.

TERROT 500 R.G.A.S. 47, side parf. ét. 7.000 km. — BIDEAU, SAINT-SYLVAIN (M.-et-L.).

D.K.W. 500 N.Z. susp. AR. orig. imp. Px 200.000 fr. 50 % crédit si gar., ou éch. ctre 350 N.Z. ou Jawa. — RAMPIN, LA CHAPELLE-TAILLEFERT (Creuse).

SIDE Bernardet, Puch 350 imp. Px 145.000 fr. — ALISSE, Tél. : Vau. 26-41. Poste 276.

PEUGEOT 515 H.L. 500 cmc. imp. av. side Bernardet gd routier. — Ec. pr r. v. CHEDAL, 24, r. de la Belgique, MEUDON (S.-et-O.).

DISPONIBLE aux Ets Terrot à Dijon, pièces d'origine pour moteur Blackburn 350 et 500 cmc. (soupapes, pistons, culasses, etc...). Boîte de vitesse Burmann, nombreuses P. D. Moteur Mag. Moteur Jap. — Ecrire Ets TERROT, DIJON.



D.K.W. 198 ét. nf, 3.000 km., pns nfs, tansad. Px 90.000 fr. — BOUCHER, 41, rue du Colisée, PARIS. Tél. : Bal. 46-78.

URGENT, 350 Angl. O.S.A., side Bernardet sport, sacr. 90.000 fr. — LAPOSTOLLE, 109, av. Gambatta, MAISONS-ALFORT.

MOTOBÉCANE 125 lat. compl. 5.000 km. Tans. sac. rotorson. rem. Fulgur. Fns, 90.000 fr. — THOMAS 5 r. Maurice Berteaux (20^e).

N.S.U. 600 sup. cul. imp. Side Terrot roue susp. Ens. ou sél. — PARADIS, 28, rue Ramey, PARIS (18^e).

MOTOBÉCANE 500 sup.-cul. av. side Précision ou sél. ét. nf., tr. rapide, plus 3 pns 26x350 nfs. plus 1 ch. à air 26x325. — HARIONG, 19 bis, rue C.-Sylvestre, VINCENNES.

MONET-GOYON 500 lat. av. side 4 vit. sél. 4 r. inter. bn ét. Px tr. int. — Tél. : Lon. 13-63.

MOTEUR B.S.A. M. 20 ét. nf. Px 12.000 fr. ou éch. ctre roue AR. même type. — LAMBINET, 117, av. Cl.-Bernard, CHELLES (S.-et-M.).

MOTOBÉCANE 350 super-cul. pas roulé. pas immat. dble empl. — JUIN, SAINT-LOUBES (Gironde).

PEUGEOT P. 55 125, tr. bn ét. av. acc. — MERCIER, Tél. : Car. 07-80. Poste 2 H. Bureau.

SIDE F.N. 500, type M. 86 Gd Prix, 4 vit. sél. susp. AR. abs. imp. nomb. rech. Px 180.000 fr. — RIPERT, 10, av. de la République, AUBERVILLIERS. Tél. entre 12 et 13 h., ou ap' : 20 h. Fla. 19-15

HARLEY 750 ét. nf. Side biplace. — LEGER, 10, r. Louis-Rouquier, LEVALLOIS.

CYCLECAR Villard pr camp 350 cmc. Px 35.000 fr., ou éch. ctre moto. A mettre au point. — DELEUZE, 56, r. Haute, VIRY-CHATILLON (S.-et-O.).

GILLET 750 cmc., roulé 4.000 km. preuves à l'ap. Px 110.000 fr. — SO-GE-MA. B. P. 35, SAINT-BRIEUC (C.-du-N.).

B.S.A. 250 culb. B. 21. Bn ét. Px 90.000 fr., ou éch. ctre pl. fort. — MASSIMINO, 39 bis, bd P.-Vaillant-Couturier, MONTREUIL.

MONET-GOYON, 1 CV. 3 vit. tr. bn ét. Tte équip. nomb. acc. Px 38.000 fr. — GRANDET, 7, av. de l'Union, ASNIERES. Tél. : Gré. 26-66.

D.K.W. 250 sél. Px 95.000 fr. — VOLLUET, 22, r. des Gobelins, PARIS. Tél. : Gut. 73-32.

MAUCOURANT 100 cmc. compétition, tr. rapide, 4 vit. Px 150.000 fr. — 147, bd Ney. Tél. : Mar. 46-78.

HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. civile sél., selle biplace, parf. ét. — HELLERANGER, 176, rue Pelleport, PARIS (20^e).

BONNE AFFAIRE, Peugeot 515 av. side Buffler 1 pl. 1/2, gd sport imp. Vente à crédit. — Ec. pr photos, VAN HOVE, BELLEVUE, GUERET (Creuse).

MOTOBÉCANE 125 culb. roul. 3.500 km., ét. nf, acces. : stop. compt., sac. porte-bidon, carbu. course, chaîne renf., 90 km.-h. gar. Px 85.000 fr. — POULALION, 215, av. de la Gare, SAINTE-GENE-VIEVE-DES-BOIS. Tél. 203.

MOTEUR Cicca, à p. rôd. pr cse dép. — S'adresser au Journal qui transmettra.

SIDECAR 1.000 cmc. Matchless, 4 vit. sél. équip. Px 120.000 fr. 2 sidecars 350 cmc **MATCHLESS** ét. nf. Px 150.000 fr. l'un. 1 sidecar 350 cmc. D.A.X. ét. imp. Px 80.000 fr.

1 sidecar 175 cmc. **TERROT** culb. 3 vit. Px 60.000 fr.

1 sidecar 150 cmc. **GUILLER** f. tél. 4 vit. sél. Px 90.000 fr. 1 sidecar 125 **JONGHI** sél. bn ét. Px 58.000 fr. — KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.

MOINS de PERLES !

AUX BOUGIES **BRENNUS-“E”**
avec le

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

Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

DIEM

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOU

— UN SPÉCIALISTE —

SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée
PARIS-16^e

PARIS PROVINCE

TERROT 350 culb. Px 60.000 fr.
— **CHOPELIN**, 163, rue de Sèvres, PARIS (15^e).

F.N. M. 13 350, type Lux. Nve, 800 km. roue av. trac. cause maladie. — **FRAUDIN**, 114, av. de la République, COURBEVOIE. Tél. : Déf. 33-89.

SIDE G. Herstal 500 culb. tr. bn ét. pns nfs. — **CASTELDI**, 7, al. Clemenceau, LE RAINCY. Tél. 20-37

TANDEM Motoconfort T.N. Vap. 4.200 km., moyeux spéc. Compt. acces. Px 35.000 fr. — **GEOF-FRION**, 15 bis, rue Bordier, AUBERVILLIERS. A part. 18 h.

B.S.A. 500 cmc. culb. 4 vit., sél. susp. AR. parf. ét. mec. — **GEORGE** 7, av. de l'Union, ASNIERES. Tél. : Gré. 45-72.

MONET-GOYON 500 av. side parf. ét. — S'adresser 75, rue d'Avron. PARIS (20^e).

DRESCH 5 CV. 2 cyl., transm. par cardan prés. et mot. imp. bien chaussée. Px int. — S'adresser **LECHONNAUX**, Villa « la Hutte », JULLOUVILLE (Manche).

MOTOBÉCANE Superc. 500 sél. imp. — **BARTAIRE**, log. 415, gr. C, cité des Oiseaux, BAGNEUX (Seine).

GULLER 150 A.M.C. 4 vit. sél. c. nve, 2.000 km. Px 80.000 fr. — **RENARD**, 7, r. Eglise-Saint-Michel, MARSEILLE.

GULLER 175 mot. A.M.C. jamais roulé, pas enc. imm. Vends c. dble empl. Px 135.000 fr. — **PUINEUF**, 3 bis, sq. Lamartine, PARIS (16^e). Tél. : Tro. 02-69.

MATCHLESS f. tél. sél. ent. ori. nve. — **MIDROIT**, 7, r. Guichet, CLICHY (Seine). 18 h. à 19 h. Sam. tte journ.

JONGHI 125 cmc. sél. 3.000 km., équip. Px 65.000 fr. — **DOLE**. Tél. : Opé. 87-37.

HARLEY 750 magni. av. ou ss side Simard 1 pl. 1/2, le tt ét. nf., gd luxe. Facilités. — **CLUZET**, rue Cajard, AGEN.

RUDGE 250, 4 soup. radiales, 4 vit. exc. ét. bas px. — **DUTREIX**, 74, rue Baudin, LEVALLOIS.

ROYAL-ENFIELD 350 cmc. modèle C, 4 vit. sél. parf. ét. mec. bn ét. gén. rap. Px 115.000 fr. — **VARLOT**, SAINT-QUENTIN-DES-PRES, par SONGEONS (Oise).

TERROT 350 parf. ét. marc. Px 50.000 fr.

GNOME-ET-RHONE super-major ét. nf. Px 95.000 fr. — **LE-ROUGE**, 11, r. Aristide-Briand, ISSY-LES-MOULINEAUX.

RÉALÉSAGE MONTPAR-NASSE

23, rue E.-Jacques, PARIS (14^e). Autobus 58. Tél. Suffren 65-02.

Les délais les plus rapides pour vos embellages et réalésages motos, voitures et poids lourd, vélocycleurs piston complet 12 h. Régulation bielles et paliers chemisage alésage en ligne. Pistons des meilleures marques françaises et d'origine Mahlé. Cotes réparation pour B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp. Tous travaux de tour pour le dépannage rapide des motoristes et garagistes.

16 VÉLOM. 100 et 125 dep. 45.000 fr.

MOTOBÉCANE 2 CV. équip. Px 50.000 fr.

MONET-GOYON 3 CV. sport. Px 65.000 fr.

TERROT 4 CV. équip. Px 70.000 fr.

DOLLAR 5 CV. culb. équip. Px 70.000 fr.

NORTON 600 équip. Px 100.000 fr.

B.S.A. N.M. 20 équip. Px 135.000 fr.

PEUGEOT 5 CV. side Bernardet. Px 145.000 fr. Ferais éch. et crédit. — **DELAIRE**, 4, impasse Gaité. Tél. : Dan. 55-43.

ROYAL-ENFIELD 500, 1949, f. tél. c. nve. équip. compt. Px 220.000 fr. — **ARIS**, 11, r. de la Ferme, NEUILLY. Tél. : Mai. 00-80. Apr.-midi.

ÉTS BONNET

80, Av. Général-Leclerc

BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GULLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Méto Billancourt

DELAIRE

4, impasse de la Gaité, PARIS-14^e

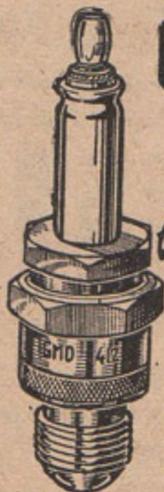
Tél. Dan. 55-43.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

LA BOUGIE

GMD



évite
l'encrassement

GAMME DE
9 TYPES
POUR TOUS MOTEURS

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

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT

BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

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

GNOME 125 R. 4, ét. nf. ss gar. f. tél., cse santé. Px 85.000 fr. — **MAUGUIN**, 2, rue de l'Union, ARCUEIL.

D.K.W. 125 abs. orig. 6.000 km., sél. filtre air, accus. sac. tans. D.K.W. 198, à rod. Px 100.000 fr. — **Concierge**, 46, rue de Prony (17^e).

K.S. 600 culb. 4 vit. sél., side Précision, imp. — **VARENNES**, 54, r. Pajol, PARIS (18^e).

SOYER 350 A.C.T. 4 vit. sél., susp. AR. par état, bas prix. —

GUYOMON. Tél. : Anj. 28-30, Poste 627.

SIDECAR Bernardet impeccable. Px 25.000 fr. — **LEGRAND**, rue Tonnelat, PITHIVIERS.

TERROT 350 cmc. lat. Bn ét. — **G. LOURDIN**, 30, rue Honoré-Sohier, AULNAY-SOUS-BOIS (S.-et-O.).

DIVERS

FOURGON CITROEN B. 14. — 77, rue de Vaugirard, PARIS (6^e).

2 CASQUES Geno, tans. Méral moto, cuissards, dessus selle caout. ét. nf. Px à déb. — **MALLET**, 24, bd Arago, PARIS (13^e). 19 à 20 h.

MOTEUR hors-bord 3 CV. Rosengart ét. nf. Px 30.000 fr. — **PETIT**, 3, r. Hélène-Boucher, NEVERS.

MAT pêche lancer léger. — **THOMAS**, 5, r. Maurice-Berteaux, PARIS (20^e). Vis. sam. de 9 à 16 h.

DEMANDE D'EMPLOI

ARTISAN av. fils 22 ans possédant atelier réparation très vaste, outillage moderne, effectuerait travaux quelconques à domicile concernant branche cycle. Px très raisonnable. — Ec. au Journal qui transmettra.

HOMME jne aimant moto et tt ce qui s'y rap. cherche place vendeur ou autre en extra. — **VOLLE**, 16, rue Monge, PARIS (5^e). A partir de 3 l. ap. midi.

J. H. 27 a. t. sér. b. inst. ts permis ch. en Fr. collab. ou assoc. ds sf. serv gge: comm. ou ind. auto, moto, cycle. Réf. 1^{er} or. étud. tte prop. av. attention. — Ec. au Journal

Un effort vous convaincra



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS
2 VITESSES - REFROIDISSEMENT PAR TURBINE
28-30, RUE DU BARRIAGE - PARIS 20^e
MÉNIL 48-47

OFFRES D'EMPLOIS

REPRÉSENTANTS av. voiture introduits cycles et motos sont demandés pour toute la France par fabricant sacoches pour vélos, motos, trousse, outils, etc. — Ec. av. réf. à « Motocycles »

HOTELS

VACANCES chez L. BOYER à THESEE-SUR-CHER (Loir-et-Cher) Bief poissonneux (brochet), au voisinage des Châteaux. Cuisine au beurre. Spécialités et plats régionaux. Prix modérés.

PENSION DE FAMILLE : « Les Dahlias ». Prix très modérés en juin et septembre, cuisine bourgeoise, belle vue sur la mer et la campagne bretonne. — Rue du Stade, LEVAL-ANDRE (C.-du-N.).

FONDS DE COMMERCE

A CÉDER cse décès, fonds cycles-motos. Mag. moderne, atelier, cour : 350 mètres carrés, 2 issues, force, tél. 2 gds appartements mis à neuf. — Rue imp. gde ville Provence, tt libre vente. — Ec. au Journal qui fera suivre.

GARAGE cycles-motos-autos av. logement 5 pièces bien situé sur rte, seul dans village (Minervois), desservant trois localités, av. outil. nf. 300.000 fr. de marchandises, cédé le tt : 1.500.000. Facilités de paiement. — S'adr. PECH André, mécanicien, SIRAN (Hérault).

LEICA — FOCA ROLLEIFLEX KODAK

disponibles à

"ASNIÈRES- PHOTO"

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin



SOCIÉTÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

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

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

REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS

"GAITÉ MOTOS"

Ouvert Dimanche toute la journée

TERROT - MOTOBÉCANE - GNOME-et-RHONE
MONET-GOYON - JONGHI - GUILLER
DERNY - NORTON - TRIUMPH - B.S.A.

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

Marcel FLORET

Agent de MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI
M. R. - GNOME-ET-RHONE - MOTEUR VAP

VENTE - ACHAT - RÉPARATION
VENTE A CRÉDIT

40, rue Louis-Castel, GENEVILLIERS (Seine)

La bonne selle souple REYDEL

...à suspension SANDOW

TELLEMENT MIEUX...

VOUS POUVEZ ACHETER UNE MOTO ANGLAISE

l'incomparable EXCELSIOR 197 cm³

Fourche télescopique, suspension AR, sélecteur, éclairage accus, compteur lumineux, au prix de 155.000 fr.

Marcel PERRIN

vous présente aussi *Recordman du monde*

la 500 NORTON "DOMINATOR" 2 cylindres

Livraison rapide — CRÉDIT — Toutes les marques françaises

50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE

Métro : Porte St-Cloud

Téléph. : MOLitor 29-82

Suspension Arrière 'MONTHLÉRY'

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

MODÈLE SPÉCIAL POUR TOUS TYPES

D. K. W.

par simple échange des éléments arrière du cadre

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

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

RENAULT & CAMUS

LIVRENT RAPIDEMENT

ALMA - GNOME - MOTOBÉCANE

Réparations et Mise au point toutes marques

TOUS LES ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Toujours de bonnes occasions

CRÉDIT 6 ET 12 MOIS

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

B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES

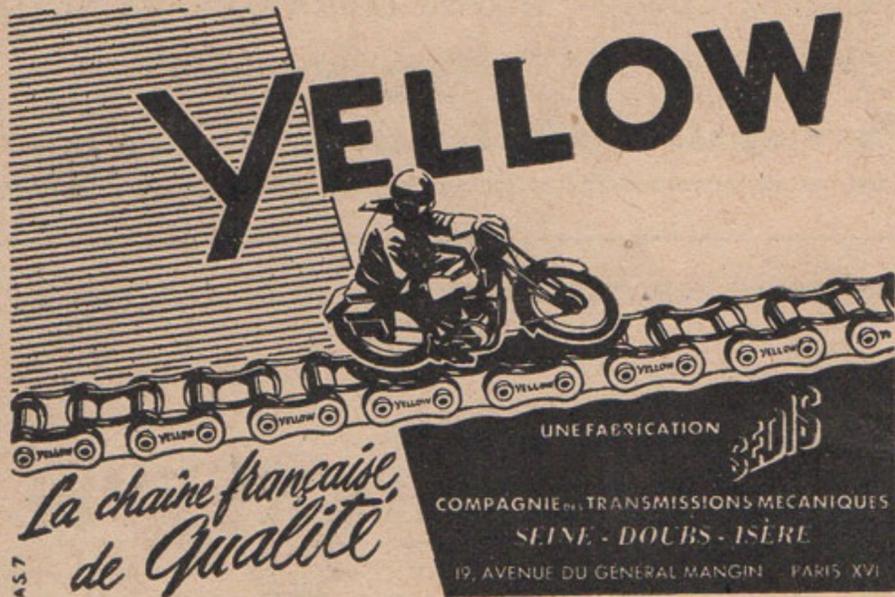
(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRÉ. 17-93

REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —



MOTO-DANTON

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

SPÉCIALISTE

HARLEY-DAVIDSON

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

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

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

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

PISTON MAHLE

RECORD du MONDE de VITESSE en MOTO

DESORMAIS DISPONIBLES

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

STOCK IMPORTANT
 Montés en série par les constructeurs

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

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

Pièces détachées d'origine. Tous réalésages et pistons. Embiellages
 Toutes marques motos aux meilleurs prix et qualité. Livraison rapide

DRESCHMOTOR, 7, Rue Praban, ÉTAMPES (S.-&-O.) Tél. 497

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

CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de

VOS BOBINAGES

à des Spécialistes :



LA RUCHE INDUSTRIELLE

35, rue Saint-Georges
 PARIS-9^e

Téléph. : TRUdaine 79-44

DYNAMIC-SPORT

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

Tous modèles exposés — Livraison sous 15 jours des 125 et 175 Guiller
 REPRISE TOUTES MACHINES — CRÉDIT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

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

MOTO-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e — 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

ROYAL ENFIELD

NEUVES

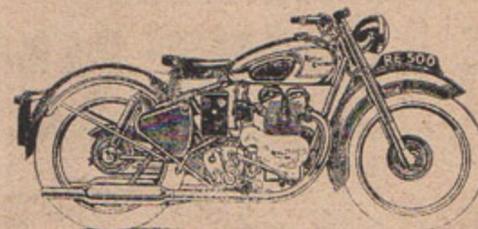
Fourche tél., 4 v. Sélect. Éclairage, Klaxon

500 Twin, Susp. Ar. 295.000
 500 Culb. 245.000
 350 Bullet, susp. Ar. 255.000
 350 Culb. 225.000

DISPONIBLES

ÉTAT DE NEUF

500 Culb., 1949, Equ. 220.000
 500 Culb., 1948, Equ. 205.000



ARIS

11, Rue de la Ferme, NEUILLY-SUR-SEINE

Tél. : MAI 00-80

Automoto-AMC, 150 cc. 95.000
 ARIEL 4 cyl., 1000 cc. 255.000

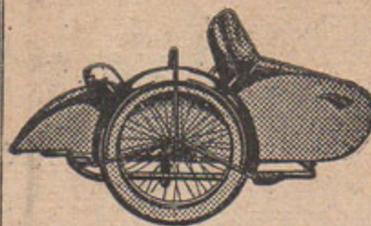
SELLES BIPLACES FERIDAX — PARE-CHOCS

Réparation, mise au point de
toute moto équipée du moteur

A.M.C.

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES

MOTO-BASTILLE 6, Boulevard Richard-Lenoir
PARIS-XI^e



SIDE-CARS LÉGERS POINARD

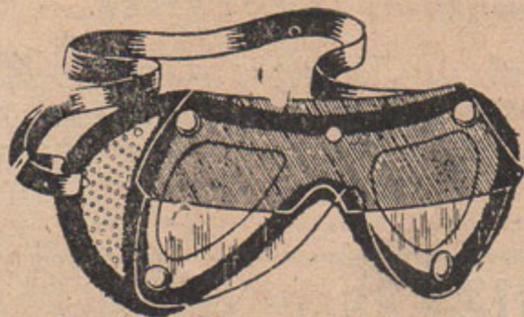
SPORT ET GRAND TOURISME
de 125 à 250 cm³ — 35 kilos

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



Pare-visage "S.M."
anti-buée

POUR LA MOTO



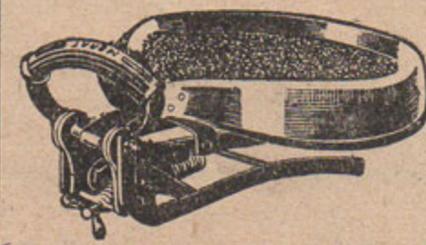
Lunette "B.II.S."
anti-buée

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

SIEGES ARRIERE

MERAT

Breveté France et Etranger



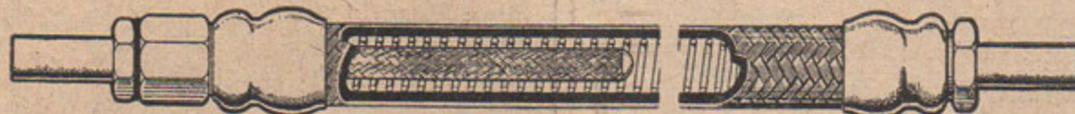
Le seul qui

procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

TUBOFILTRE

★
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

TOUT EN UN

★
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
★

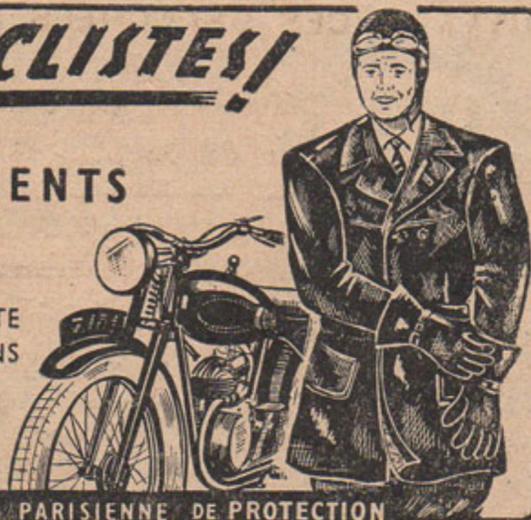
OTOM S.A. ★ 5^{bis}, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine) ★ Téléphone : DÉFENSE 21-63, 25-91

MOTOCYCLISTES!

TOUS VÊTEMENTS
CUIR & TOILE
GANTS

MOUFLES - SERRE-TÊTE
JAMBIÈRES-COMBINAISONS

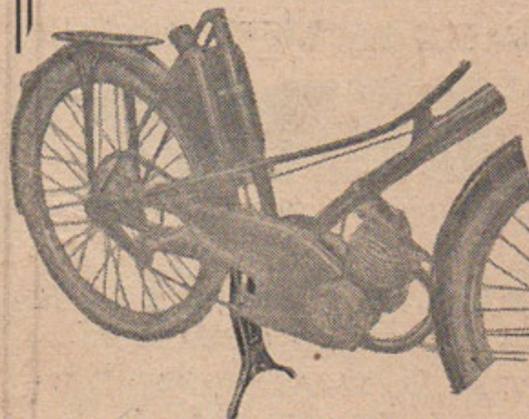
VENTE DIRECTE
DE L'USINE



MANUFACTURE PARISIENNE DE PROTECTION
5, RUE SAULNIER, PARIS-9^e TEL. 82-18

LES ACCESSOIRES L.Q.

12, r. Hector-Carlin, SAINT-PRIX (S.-et-O.)



fabriquent la nouvelle
BÉQUILLE renforcée
absolument INCASSABLE

ADOPTÉE PAR
MOTOBÉCANE
SUR SA FAMEUSE
« MOBYLETTE »

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

SCOOTER BERNARDET

125 cmc. et 250 cmc.

Rallye Paris-Nice

3 scooters au départ
à l'arrivée
sans pénalisation

G.S.M., Concessionnaire
8, Rue des Ecoles - ODE. 50-91

— PAYABLE EN 12 MOIS —





Robert KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

Magasin d'Exposition et de Vente

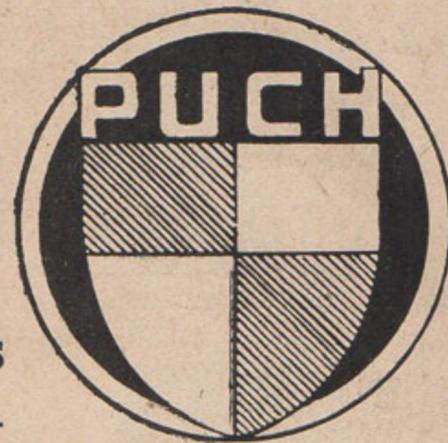
Livraison rapide — Expédition dans toute la France

RÉPARATIONS ET TOUTES PIÈCES DE RECHANGE ASSURÉES

— Agent des grandes marques françaises —

VENTE A CRÉDIT 73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT

Téléphone : MOLitor 64-02

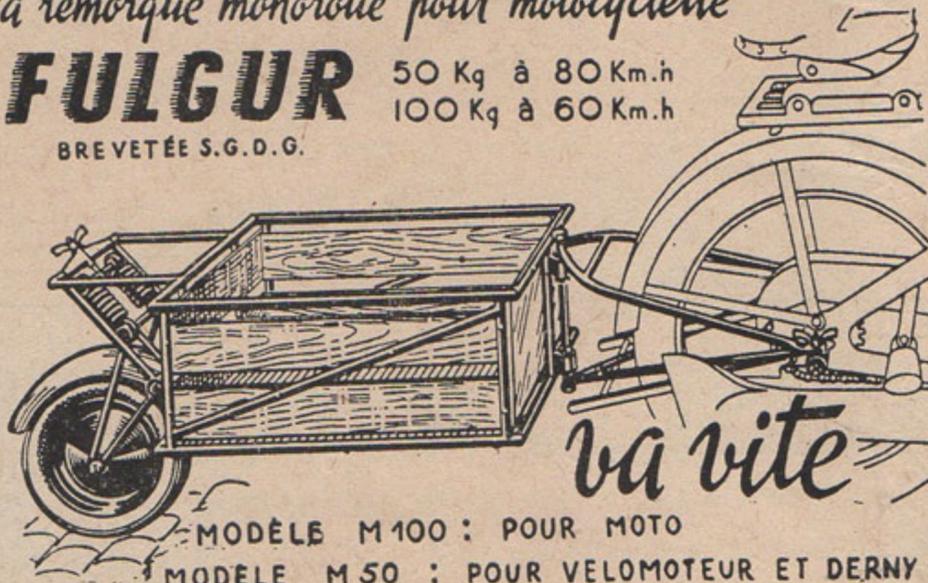


La remorque monoroue pour motocyclette

FULGUR

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

BREVETÉE S.G.D.G.



va vite

MODÈLE M100 : POUR MOTO
MODELE M50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

E^{ts} TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

Fotre de Paris : Terrasse C. Quartier 35. Stand 3531. Groupe Camping. MC 4

AUBERVILLIERS-MOTOS-CYCLES

S. A. R. L. CAPITAL 500.000

CONCESSIONNAIRE
TERROT
AGENCE PEUGEOT
MOTOBÉCANE

Achat

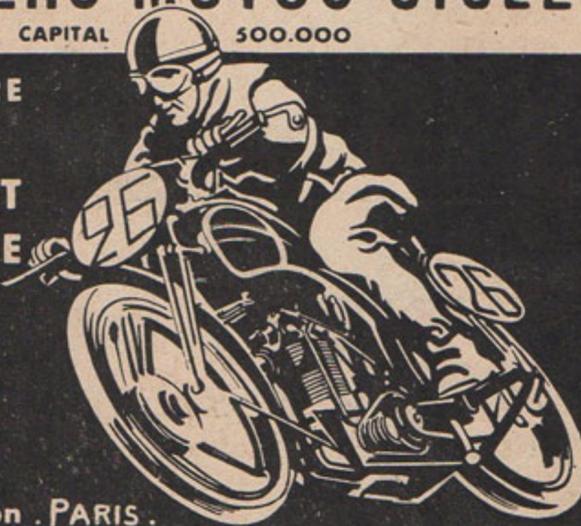
Vente

Réparations

R. C. 337.972 B

NORD 80-85

50, Rue Château-Landon . PARIS .



a créé pour vous le

VELOSERWA V.S. 50

A FOURCHE TÉLESCOPIQUE
Moteur 4 temps culbuté 1 CV. - Culasse et cylindre
alu chemisé. Vitesse 80 km./h. - 1 l. 4
aux 100 km. - Tenue de route impeccable. -
Permet de gravir sans pédaler
les côtes jusqu'à 16 %



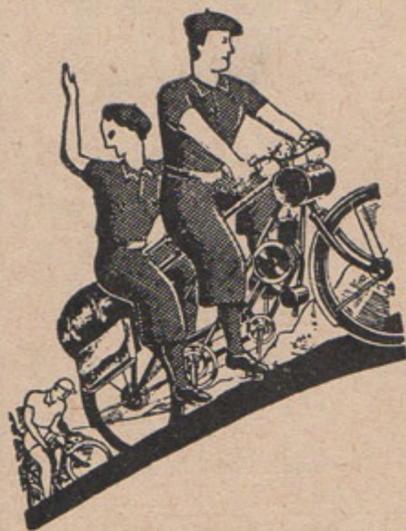
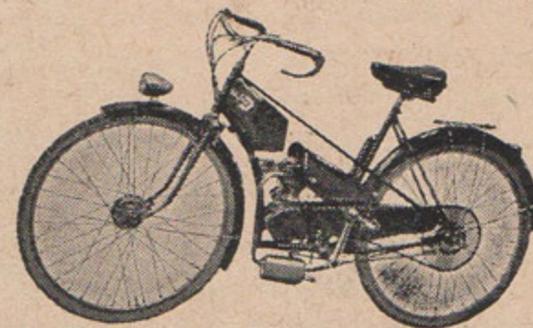
S. F. M. P. D.

23, R. de Bagnolet

PARIS-xx^e

Tél. : MÉN. 23-87, 88

Agences disponibles



Pédalez sans effort
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

"DERNY"

La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DERNY-MOTOR

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

49, Av. de St-Mandé, PARIS-12^e

Tél. : DID. 76-01

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

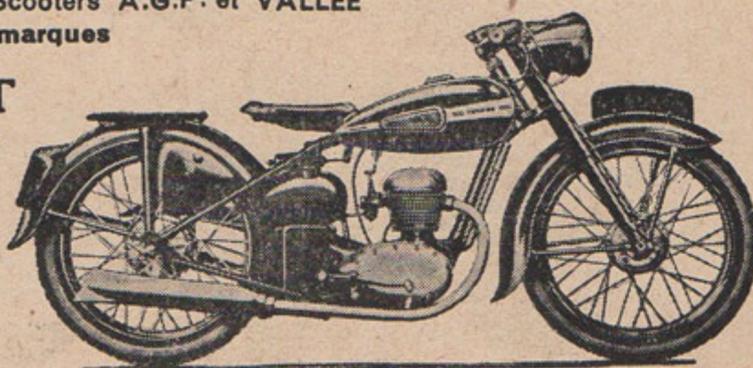
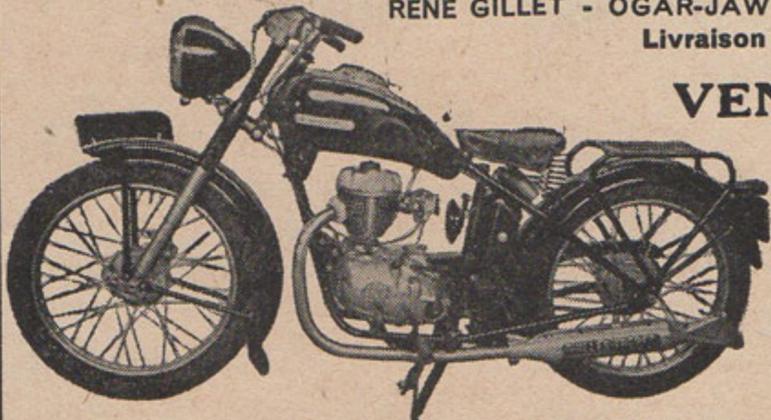
VENTES A CRÉDIT

Conditions : 30 francs en timbres-poste

ÉQUIPEMENT
RÉPARATIONS
par Spécialistes

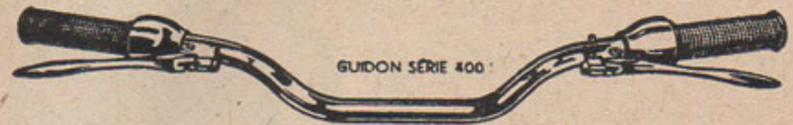
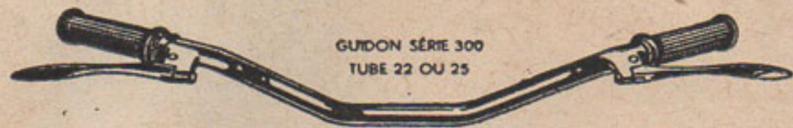
175 ORIGAN

Livrables rapidement



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

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS
1924 - 1949



SAKER
LEVALLOIS-PERRET

SAUBOUR PARIS

Les Vélomoteurs

ALCYON
LA FRANÇAISE DIAMANT
ARMOR
LABOR
THOMANN
OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.
(boîte séparée)
3 vitesses

et

125 cmc.
(bloc-moteur)
4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir - COURBEVOIE (Seine)

Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 18.918.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :

193, Rue de Nolsy-le-Sec
LES LILAS

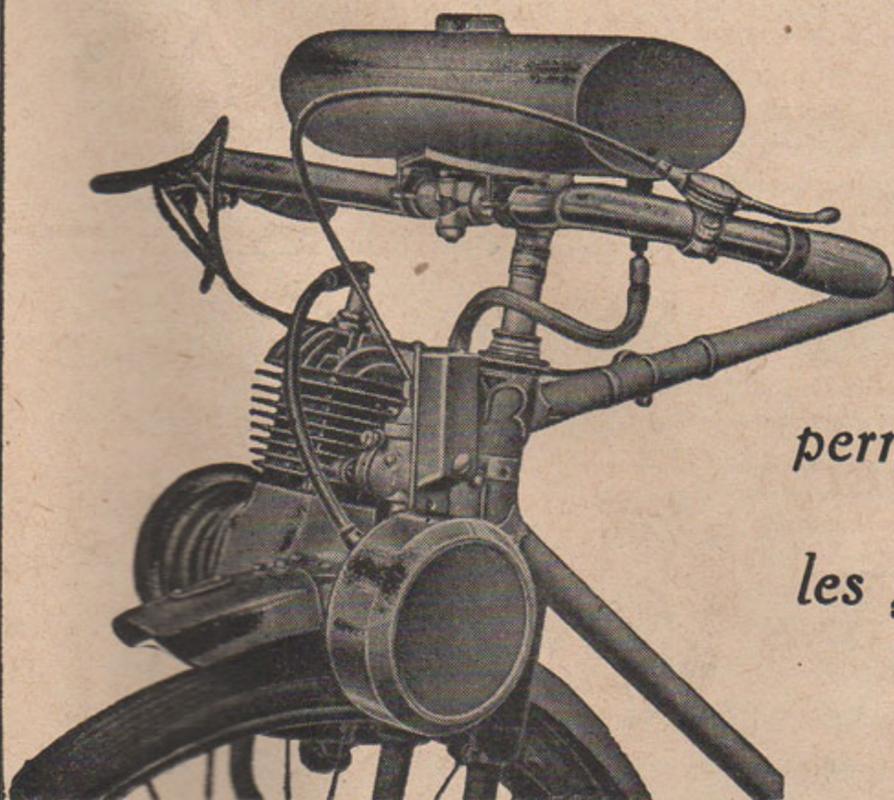
TÉL BOTZaris 67-24 et 67-25

STATION-SERVICE :

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

TÉL. : ÉTOILE 28-40

LE VÉLORÊVE



Cicca

permet enfin au cycliste

les grandes randonnées

sans fatigue!

CARACTÉRISTIQUES

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

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

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

Toutes Pièces "PEUGEOT"

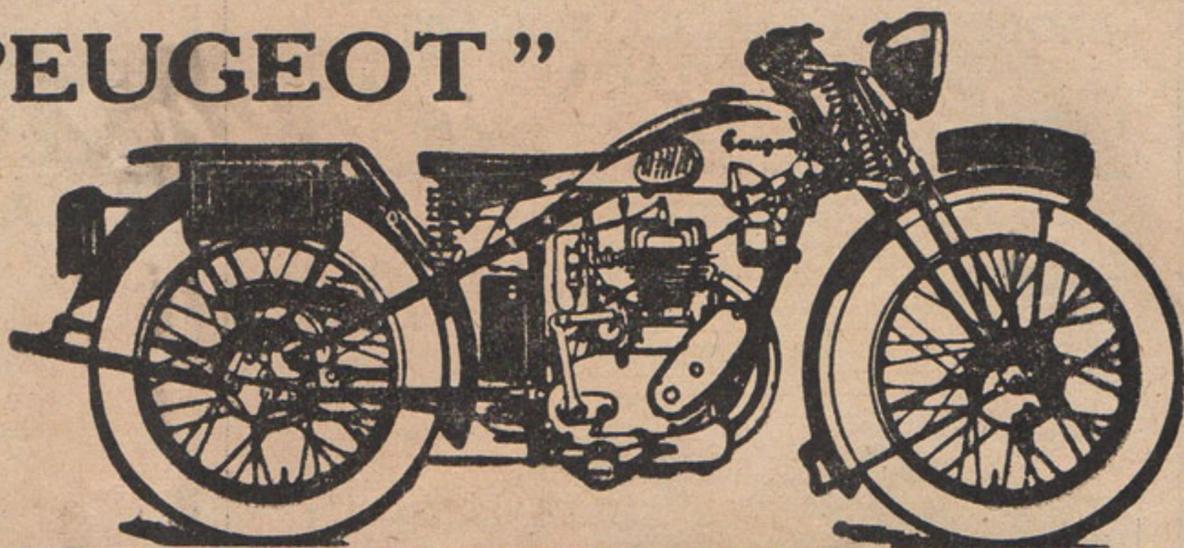
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^{ts} Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR

*Peut équiper
Tous les vélomoteurs*

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

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

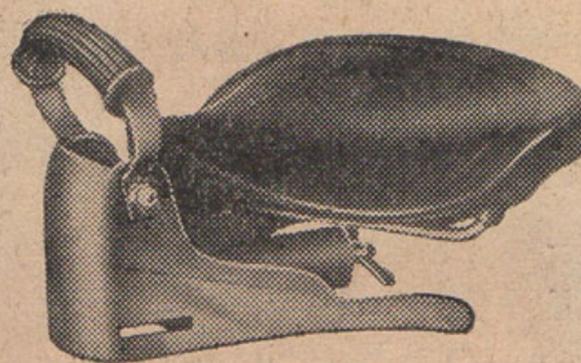
Modèle déposé

FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA

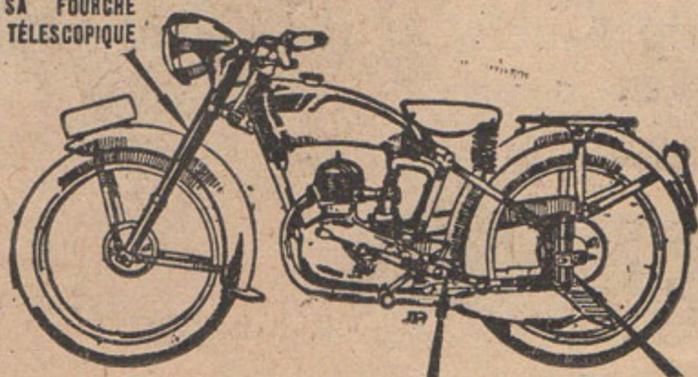
70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SA FOURCHE
TÉLESCOPIQUE



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

AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE
GNOME-RHONE
KELLER-ESCOFFIER

- JONGHI -

GUILLIER - 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

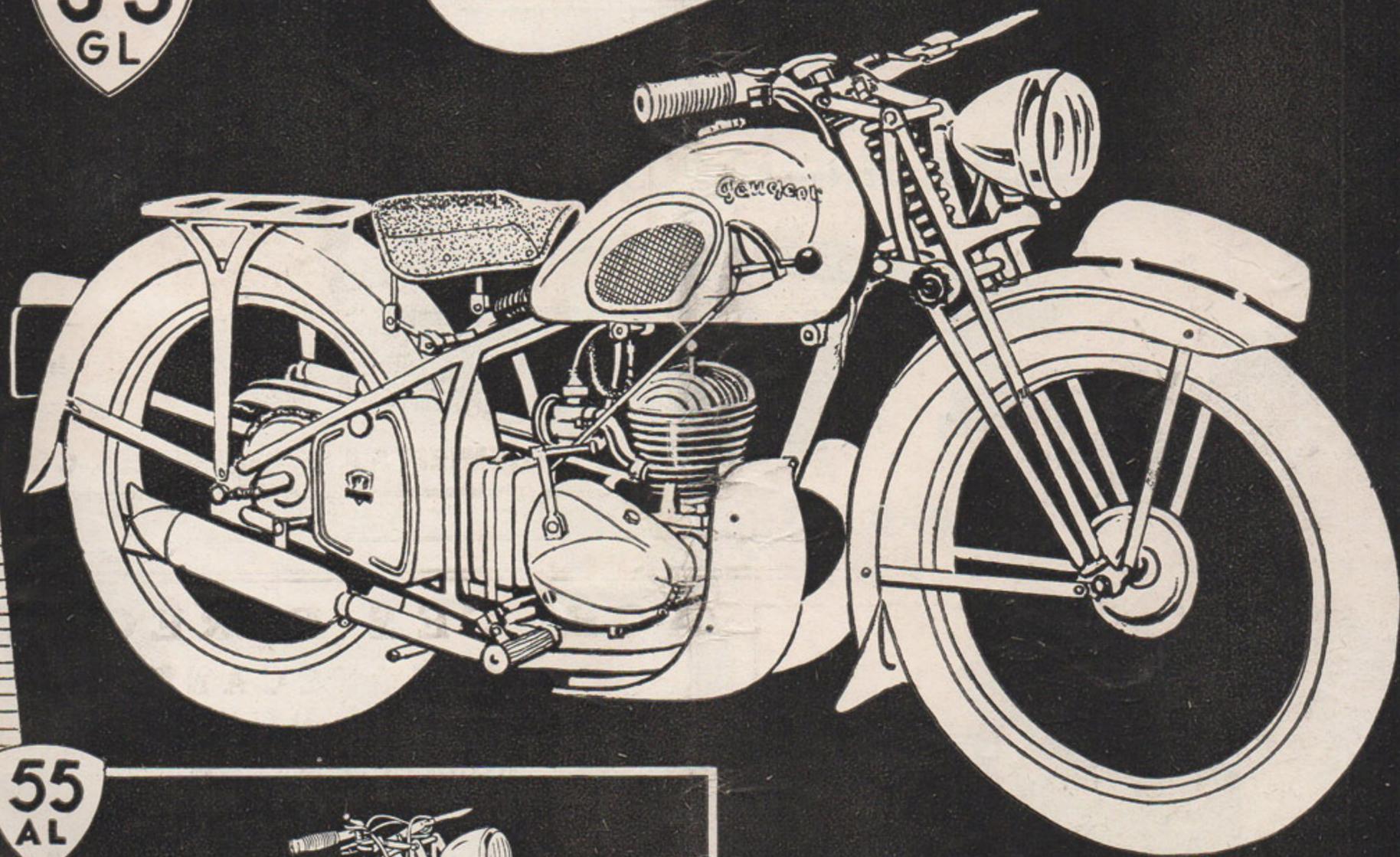
Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

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

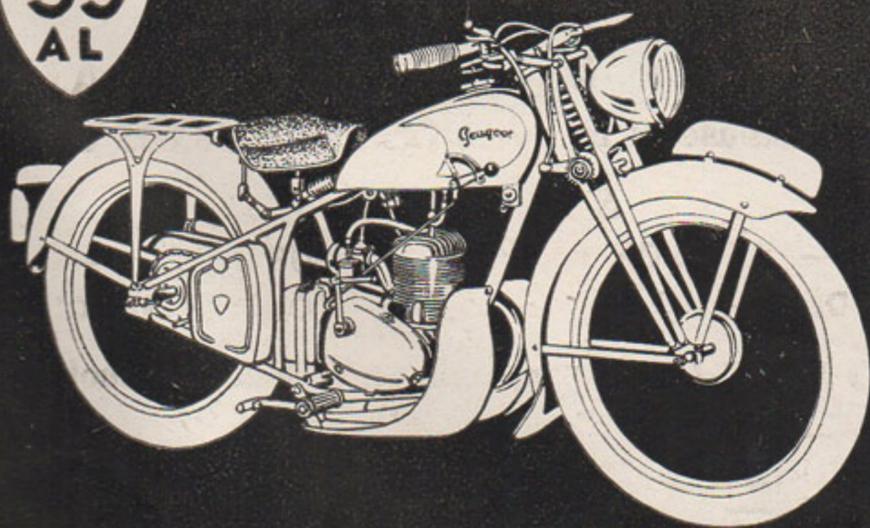
Robustes et d'un prix très étudié...

LES VÉLOMOTEURS "125"
A BLOC MOTEUR
3 VITESSES

55
GL



55
AL



Ces machines bien au point ont été exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Elles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

2 MODÈLES

55AL. Modèle allégé

55GL. Modèle grand luxe

**SOCIÉTÉ
DES
CYCLES**

Geugeot

BEAULIEU VALENTIGNEY - DOUBS

Pub. J. Bazaine

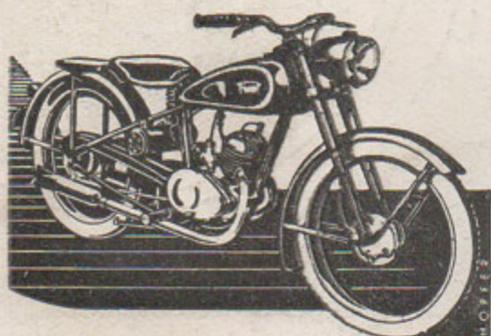
TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT
TERRROT
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TWIN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

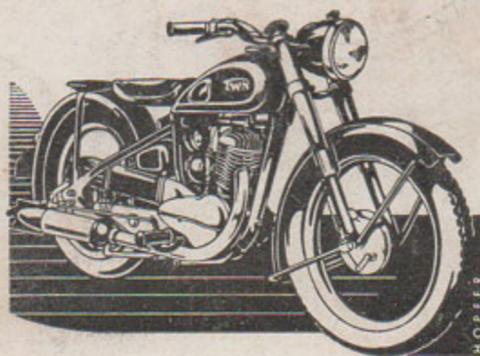


LA B.D.G. 125

:: 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°) - BOT. 27-12