

3^e ANNÉE — N° 39

REVUE
BI-MENSUELLE

1^{er} JUILLET 1950

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



30_F

CIRCUIT DU SUD-OUEST

1.200 kilomètres — 27 - 29 Mai 1950

Par les plus hauts cols des Pyrénées

Tourmalet, Aspin, Peyresourde, Aubisque, Osquich



TERROT

**FAIT UNE INCOMPARABLE DEMONSTRATION
DE LA SUPERIORITE DE SA FABRICATION**

125 cc.

500 cc.

1^{ERS}
ex æquo

LABENEDIE
COCHET
NOEL

COMBELERAN

Terminant tous sans pénalisation sur leurs machines personnelles strictement de série, Type ETD

TERROT TRIOMPHE DANS L'EPREUVE
de maniabilité, de freinage et d'accélération :

Coupe des 125 cc.

Coupe des 500 cc.

1^{ER}

NOEL

COMBELERAN

**COMBELERAN enlève en outre la Coupe de "Moto-Revue"
et celle de la Ville de Bordeaux**

CIRCUIT DES VOSGES

570 kilomètres

125 cc.

1^{ER}
ex æquo

A. TCHUMPERLIN,
Agent de TERROT à Mulhouse

sur sa machine personnelle, Type ETD

Epreuve d'accélération et de freinage :

1^{ER}

A. TCHUMPERLIN

MOTOCYCLETTES

ETABL^{TS} - PIERRE HUMBLLOT

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

Téléphone : GOBelins 24-32 - 31-24



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

AGENCES PROVINCE DEMANDÉES

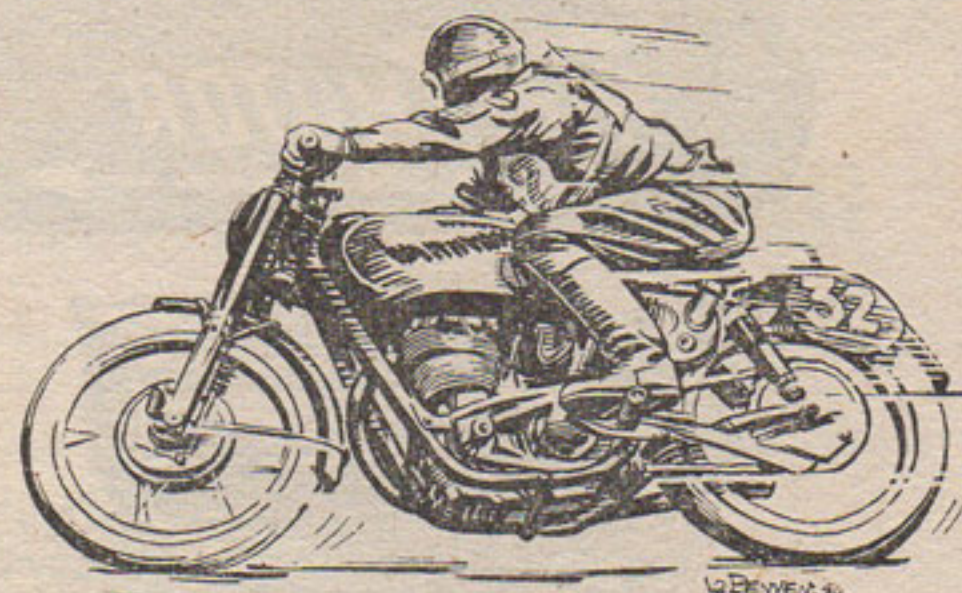
Seul! **Georges MONNERET**

97 fois Recordman du Monde - 7 fois Champion de France

REPRÉSENTANT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

GRIFFON — PEUGEOT — TERROT — MOTOBÉCANE — JONGHI
GNOME-RHONE — MONET-GOYON — Scooter BERNARDET, etc.

Vous présente ses exclusivités
(livrables de suite)
qui dominent la production



Les PUCH 125 sport et tourisme et 250 cmc.
Les Spéciales MONNERET 125 et 175 cmc.

CRÉDIT Toutes marques
Tous modèles

RÉPARATIONS PAR MÉCANICIENS DU SERVICE DES COURSES

3 MAGASINS :

PARIS - NORD

138, Rue de Tocqueville
PARIS-17°
WAG. 95-59

PARIS-CENTRE

7 9, Boulevard Beaumarchais
PARIS-11°
TUR. 95-56

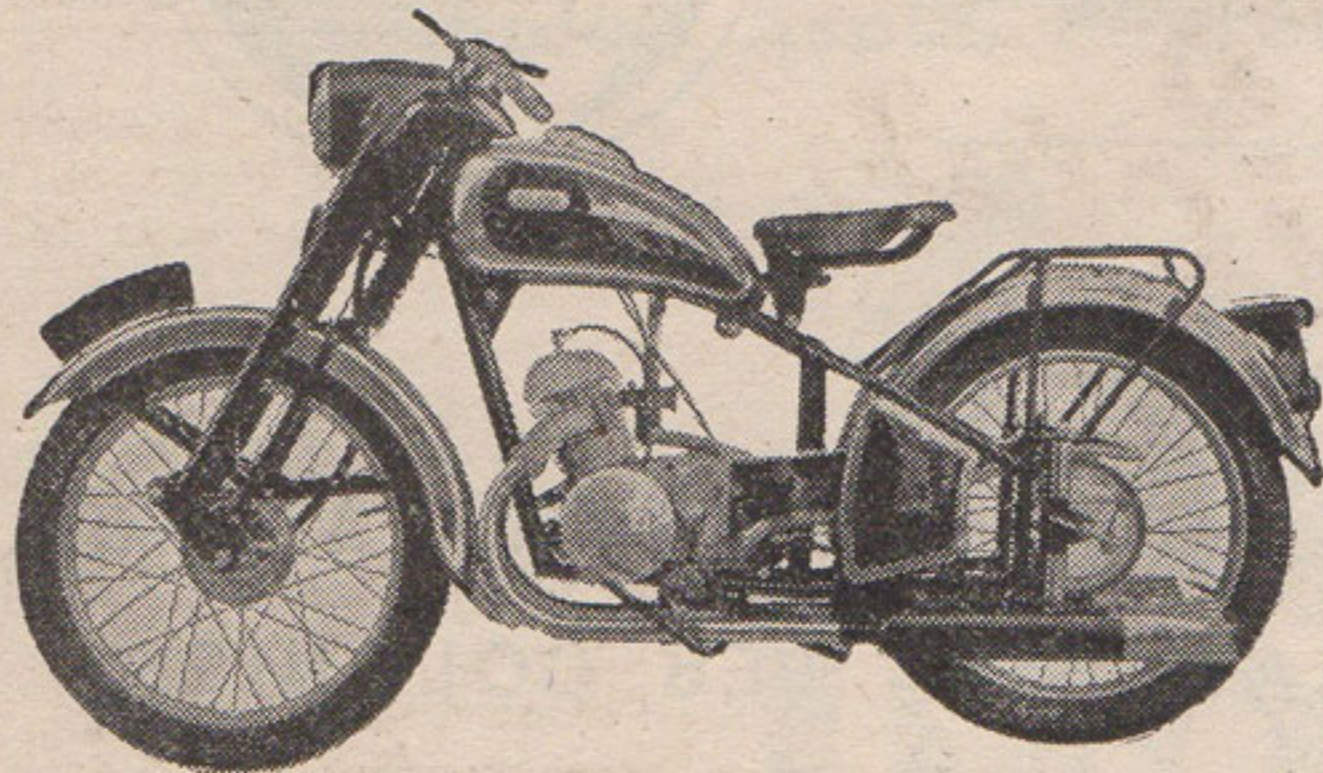
PARIS-SUD

106, Avenue Aristide-Briand
MONTROUGE
ALÉ. 21-71

Motocyclettes - Véломoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri - CLERMONT-FERRAND



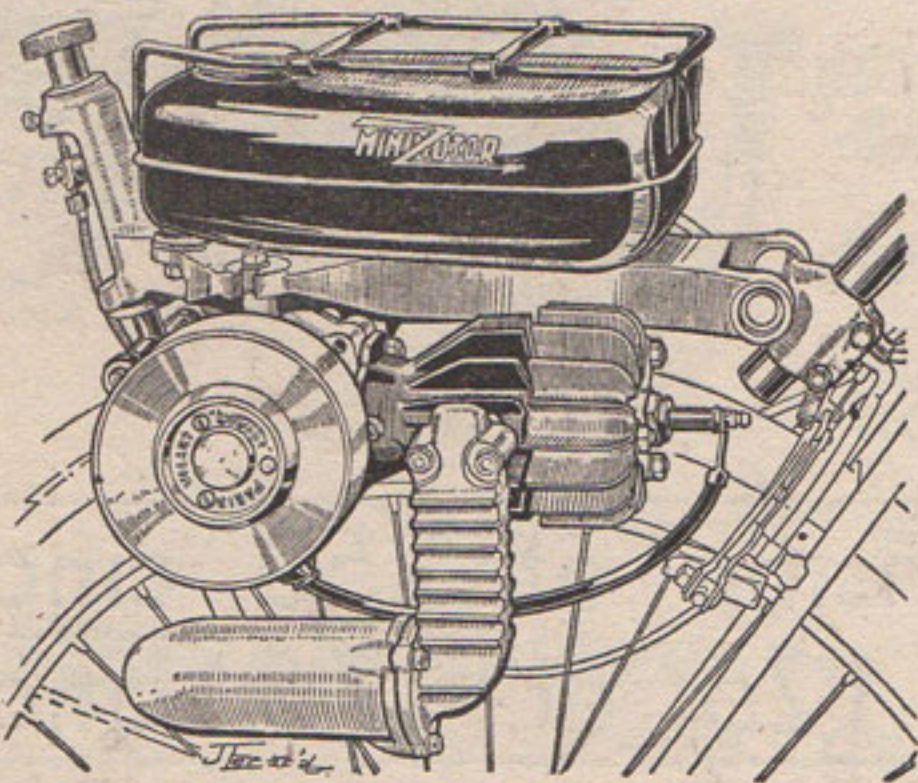
VÉLOMOTEUR TYPE YT 125 cmc.
VÉLOMOTEUR TYPE YS 125 cmc.
MOTOCYCLETTE TYPE MC 2 175 cmc.

SÉCURITÉ — PUISSANCE — CONFORT

Livraison rapide

Agences dans toute la France

MINI MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

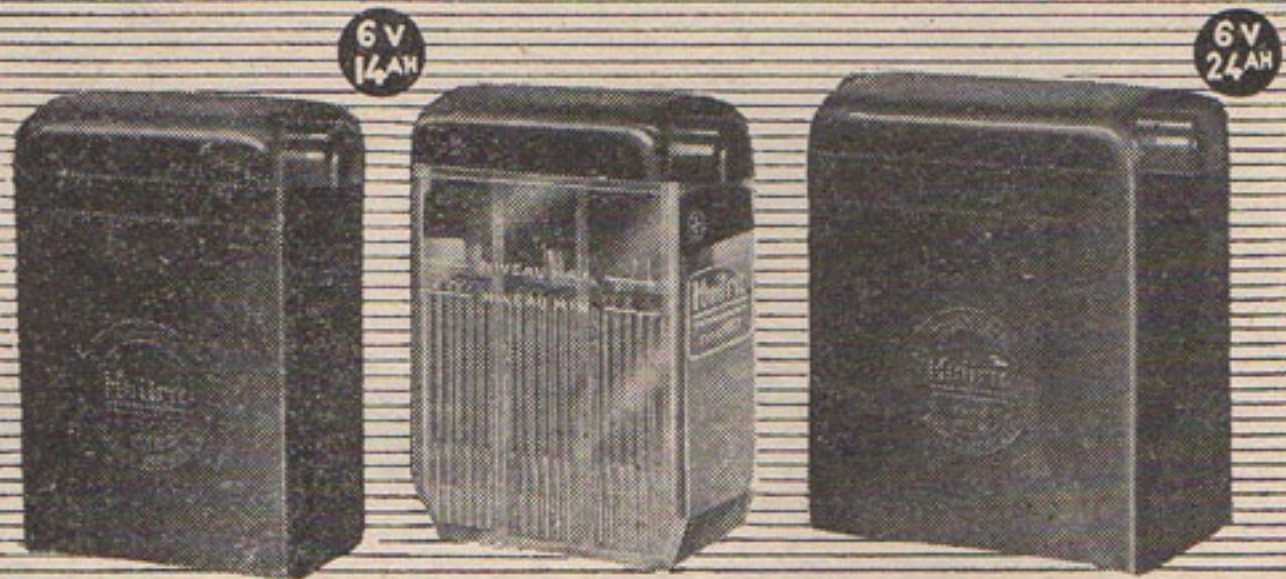
CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI MOTOR

35, RUE DE CLICHY

PARIS 9^e

TÉL. FIG. 66.30



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

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

ACCUMULATEUR
Huitric

J.B

**ZENITH
STROMBERG**

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

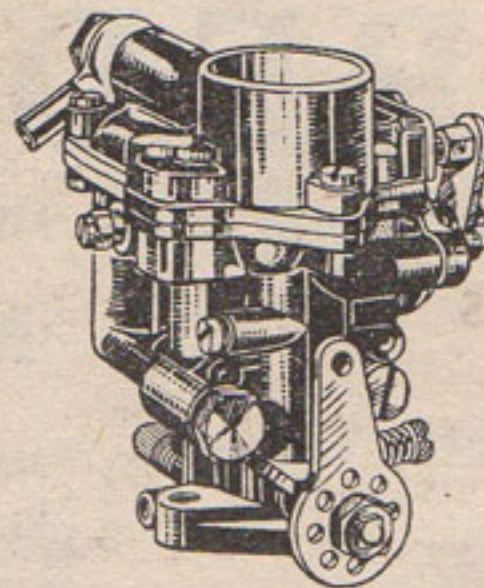
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★
**CARBURATEUR
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



AJANVIC Z.2.30

Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 18.916.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :

193, Rue de Nolsy-le-Sec
LES LILAS

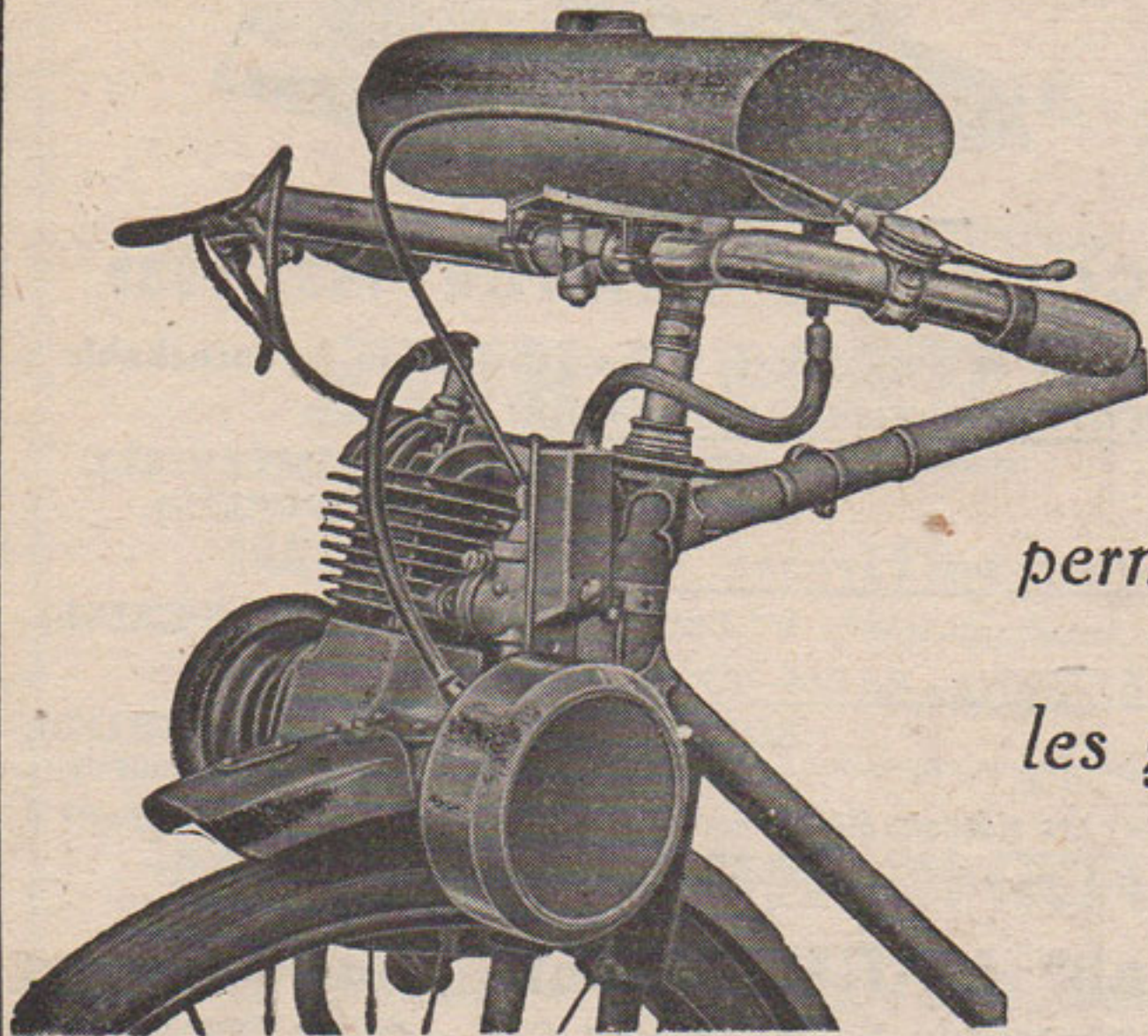
Tél. : BOTzaris 67-24 et 67-25

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.

Enfin, NEW-MAP

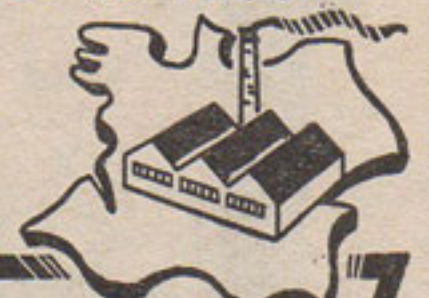
IMPORTATEUR

et ses TROIS CENTS AGENTS
distributeurs en FRANCE
vont pouvoir prendre vos commandes de

Douglas

EN TOURISME : 225.000 francs
EN SPORT : 250.000 francs
350 cmc. "FLAT-TWIN" à culbuteurs
Fourche Radiadraulic à balanciers
Suspension AR par barres de torsion

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIÈRE
BIEN EN FRANCE



MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton ; PARIS-BASTILLE. Tél. : DIDerot 73-83.

TOURCOING, 13, place de la République — Tél. : 13-34.

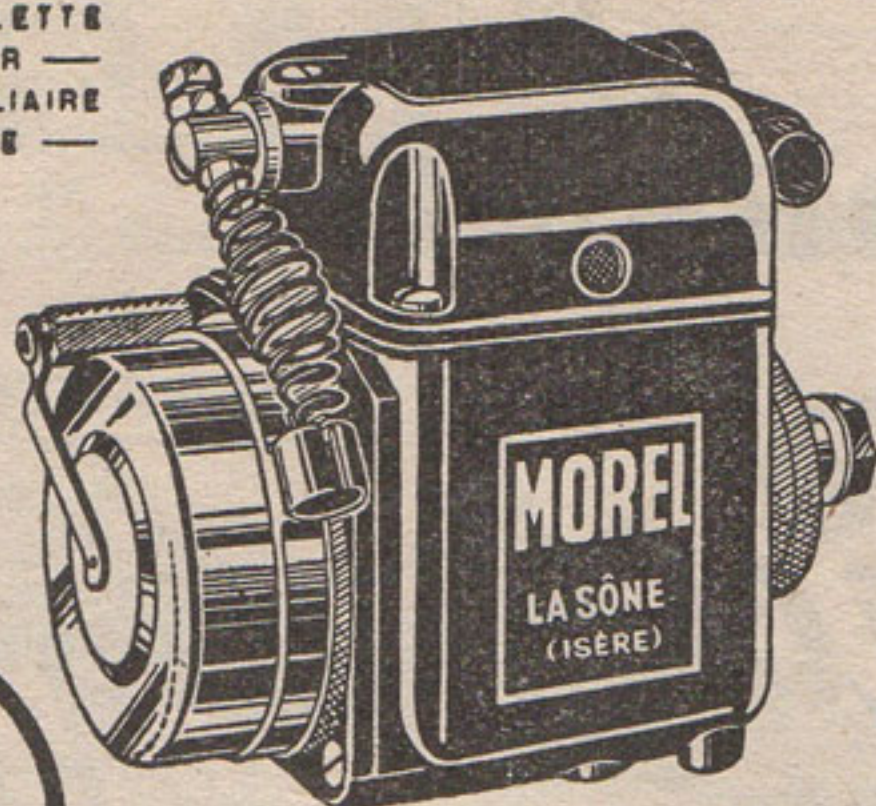
TOULON, 6, place d'Armes — Tél. : 28-12.

TULLE : ORLIAGUËT, motoriste.

Payable en francs
français
sans formalités

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

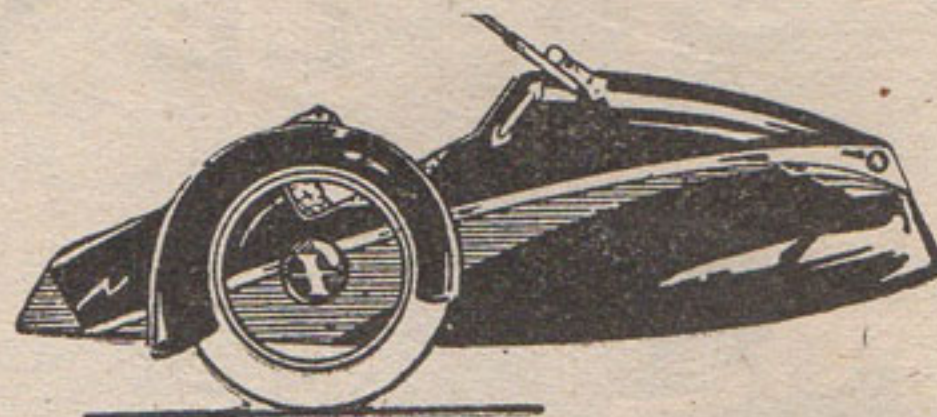
DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19

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

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

"IMPERIAL"

" LE SIDECAR DE CLASSE INTERNATIONALE "



COUPE DE FRANCE 1937-1939

Confirme la supériorité de sa fabrication irréprochable :

CIRCUIT DE VITESSE DE LYON :

1^{er} SCEAUX (GILERA - IMPERIAL).

2^e MURIT (B.M.W. - IMPERIAL).

CIRCUIT DE VITESSE DU DAUPHINÉ :

1^{er} BETEMPS (TRIUMPH - IMPERIAL).

ST-ÉTIENNE - PARIS - ST-ÉTIENNE :

ROGLIARDO (SAROLEA - IMPERIAL),
seul sidecar terminant sans pénalisation.

Tous ces sidecars étaient équipés de la fameuse roue indépendante
sur SILENTBLOCS (Breveté)

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



SOCIÉTÉ des AÉROPLANES VOISIN

ENCORE DES VICTOIRES
du Vélomoteur

GNOME-&-RHONE

Type R-4

1

ERS

CIRCUIT DU SUD-OUEST, 27, 28 et 29 Mai :

BERNARD, BOURGUIN, TÉXIER

ex

ST-ETIENNE - PARIS - ST-ETIENNE, 17 et 18 Juin :

BERNARD, BOURGUIN

æquo

BOURGUIN remporte le Classement Général des Professionnels

Magasin de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée -- PARIS -- KLE. 90-56

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

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)

BOL D'OR 1950

CATÉGORIE 175 cmc.

2 motos au départ - 2 motos à l'arrivée

1^{er} CAMUS sur Moto

D. S. MALTERRE

1.797 km. 092 en 24 heures

Moyenne 74 km. 878

RECORD BATTU !

Ancien record 1.571 km. 417

4^e PERRIN sur D. S. MALTERRE

avec moteur

A. M. C.

CAMUS sur D. S. MALTERRE est 6^e au Classement général
battant des Motos 500, 350 et 250 cmc.

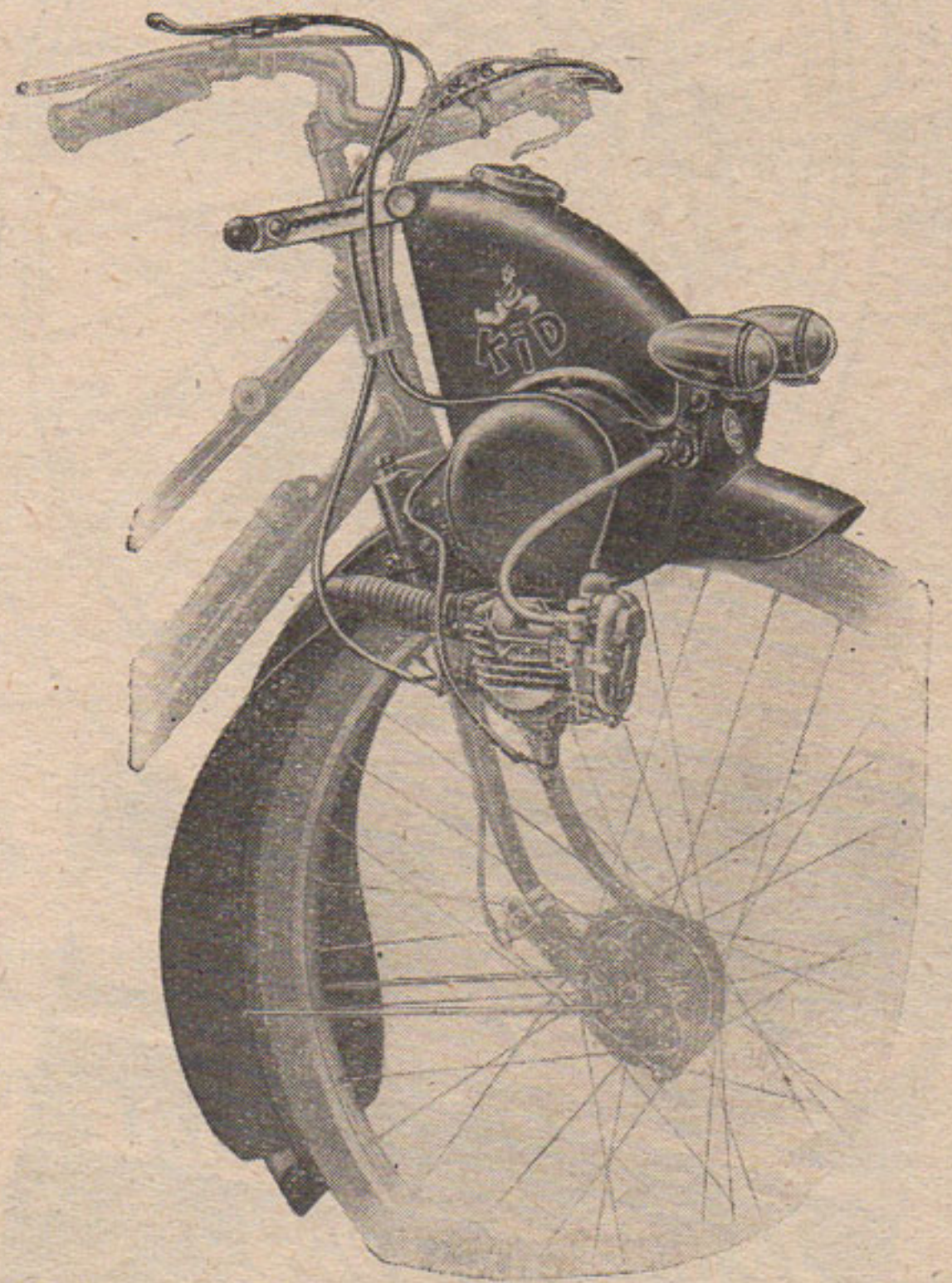
Établissements MALTERRE Frères

41, Boulevard de la Bastille — PARIS (12^e)

Téléph. : DID. 55-38

KID

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



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

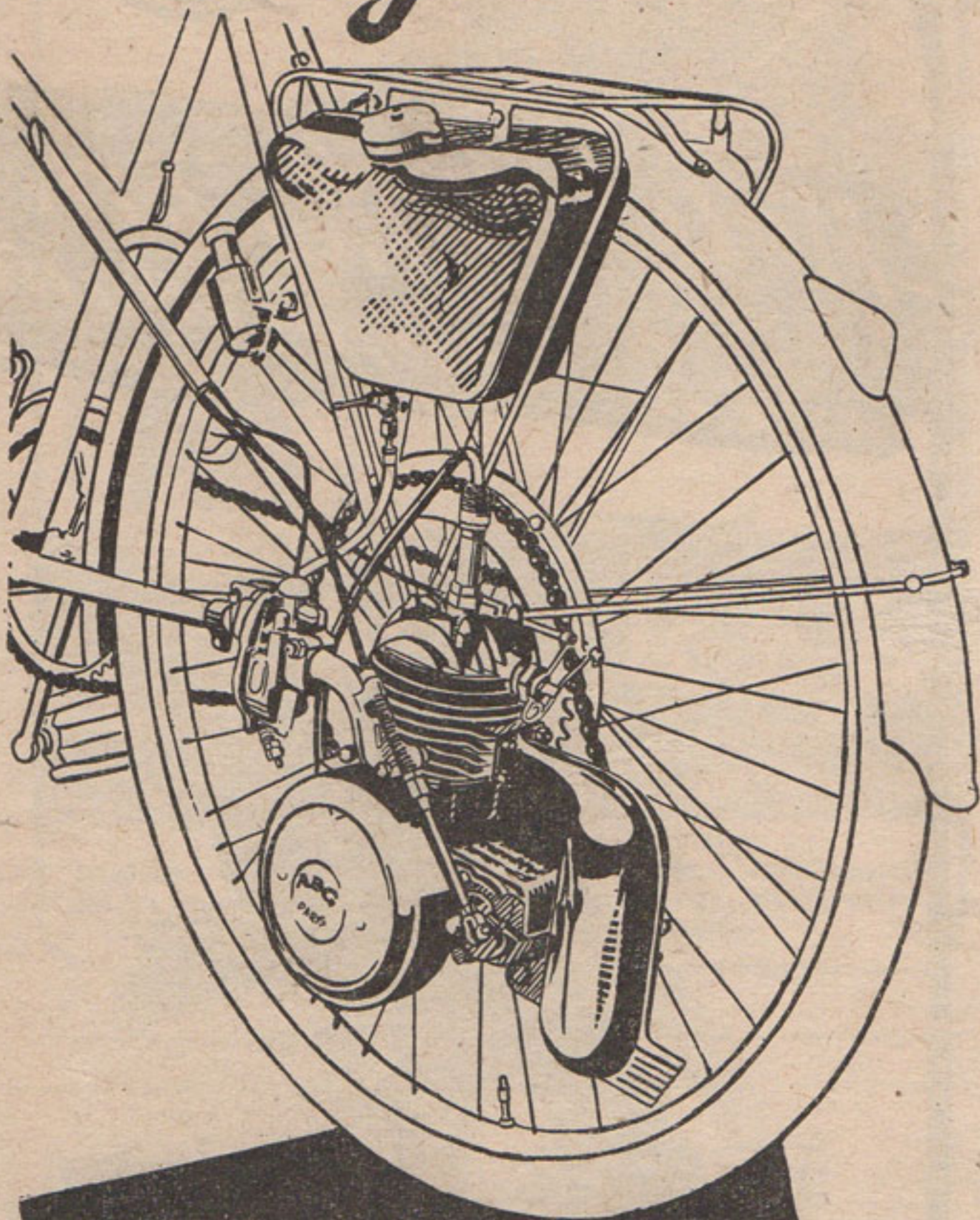
MOTEUR à 2 temps
PUISSANCE : 1 cv.
VITESSE : 40 Kms/H

SOCIÉTÉ DES MOTEURS

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



Pour votre
Bicyclette...



VAP
Le moteur auxiliaire
de qualité
**PUISSANT
PRATIQUE
ECONOMIQUE**

ABC CONSTRUCTEUR
22, RUE DE NORMANDIE - COURBEVOIE
Tél. DÉFENSE 29-55 et 26-14

18° GRAND CIRCUIT DES VOSGES

CATÉGORIE 250 cmc.

ER ex æquo (sans pénalisation)

M. René WITZ

Agent de la marque à COLMAR

qui pilotait une 150 cmc., Type 156

Geugeot

Pneus DUNLOP -- Chaîne YELLOW

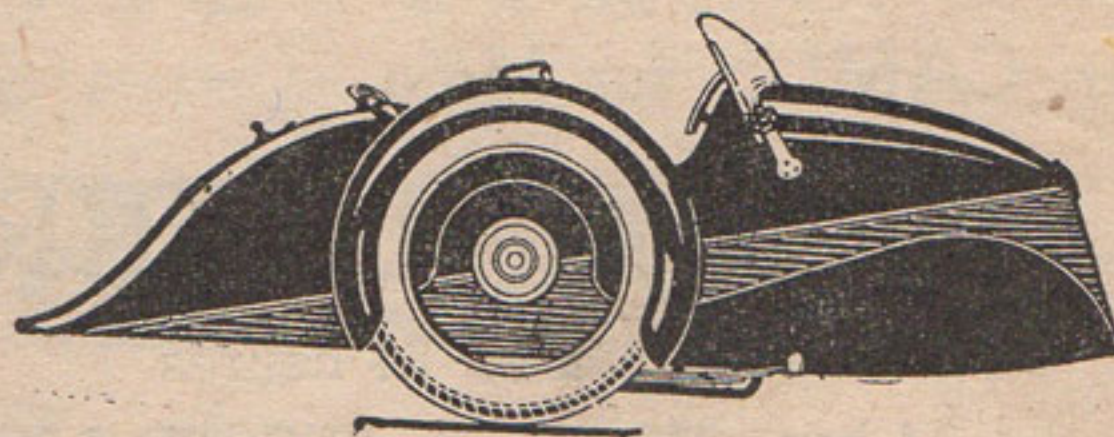


Rééditant son exploit de l'an dernier
M. René WITZ remporte en outre la Médaille d'Or
du GRAND CIRCUIT DES VOSGES

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :
MOTO DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, PER. 18-11

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

GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE DE

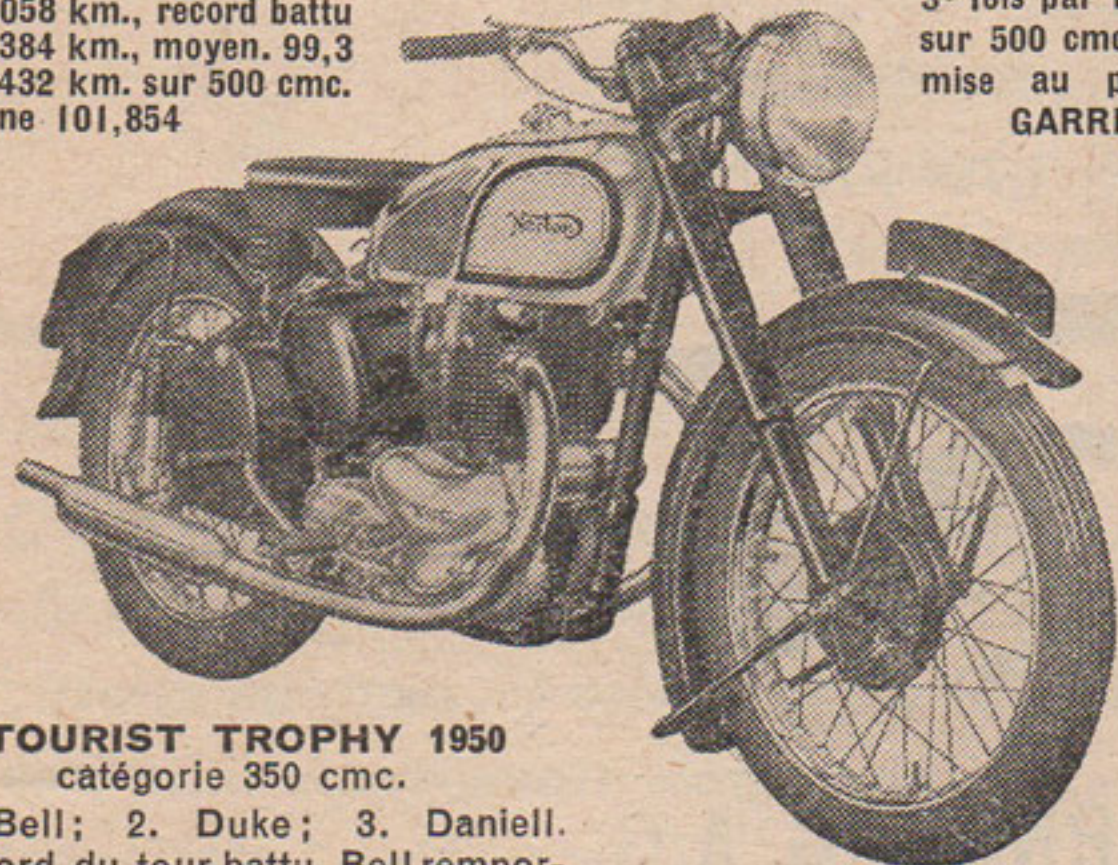


VINCENT H.R.D. - EXCELSIOR - SCOTT-INDIAN

BOL D'OR

1947 - 2.058 km., record battu
1949 - 2.384 km., moyen. 99,3
1950 - 2.432 km. sur 500 cmc.
moyenne 101,854

Record battu pour la
3^e fois par LEFÈVRE
sur 500 cmc. Norton.
mise au point par
GARREAU



TOURIST TROPHY 1950
catégorie 350 cmc.

1. Bell; 2. Duke; 3. Daniell.
Record du tour battu. Bell rempor-
tant le Manufacturers Team Prize.

Nous livrons immédiatement les **DOMINATOR**, rapides, deux cylindres,
à la tenue de route formidable, au prix de..... 335.000 fr.

NORTON

ES 2..... 290.000 fr. Manx 30 ou 40 460.000 fr.
Inter 30 350.000 fr. 500 Trials Cross .. 270.000 fr.

« SECOND HAND »

16 H 500 latérales à partir de 140.000 fr.
18. 500 culbuteurs à partir de 200.000 fr.

VINCENT

Rapide Série C.... 455.000 fr. Grey Flash
Black-Shadow C... 545.000 fr. Racing 500 cmc. 460.000 fr.

EXCELSIOR

Roadmaster R2 197 cmc. avec éclairage batterie 155.000 fr.
Talisman 250 cmc., 2 cylindres, éclairage batterie 195.000 fr.

LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE DES COMMANDES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ASSURÉES
A NOS ACHETEURS

Pièces détachées pour ARIEL, B.S.A., MATCHLESS, TRIUMPH

NOUS POUVONS FOURNIR TOUS LES PNEUS COURSE
SPÉCIAUX CROSS - TOURISME pour jantes de 19-20 et 21
EN PNEUS NEUFS ANGLAIS

SACOCES CUIR CHROMÉ

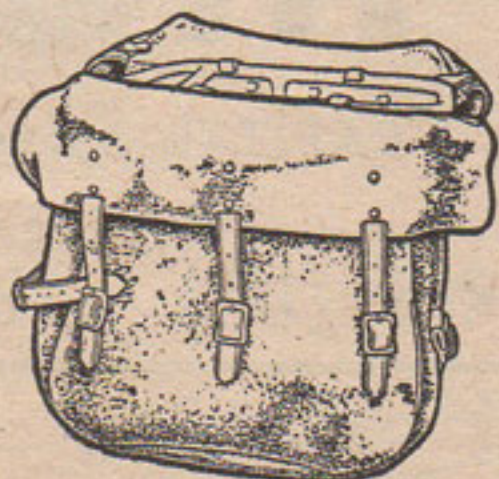
Attention, nombre limité.

Luxe. La paire 6.000 fr.
Standard. La paire..... 4.900 fr.

PRIX PAR QUANTITÉS

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

ATTENTION : FERMÉ LE LUNDI



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



*Bol d'or
1950*

DÉTENANT TOUJOURS LE RECORD EN 125 cmc.

les MOTEURS A.M.C.

REMPORTENT A NOUVEAU UN

ÉCLATANT SUCCÈS EN CATÉGORIE 175^{CMC}

EN BATTANT LEUR PROPRE RECORD ET
S'ASSURANT DANS CETTE CYLINDRÉE LES

4 PREMIÈRES PLACES

6^e AU CLASSEMENT GÉNÉRAL TOUTES CYLINDRÉES
ET PREMIÈRE MACHINE FRANÇAISE
— SUR 52 PARTANTS —

NOS MOTEURS SONT MONTÉS SUR :

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA - GUILLER
HUIN - MALTERRE - NEW-MAP

Les Motos GUILLER

ont affirmé leurs qualités
après leurs victoires dans **PARIS-NICE**

COURSE DE COTE DE LA TURBIE

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE

Dans le **BOL D'OR** Motocycliste 1950

Catégorie 175 cc. } 2 machines au départ
24 HEURES } 2 machines à l'arrivée

2^e **GUILLOT** }
3^e **VALEYRE** } Battant le record de l'épreuve

Catégorie 125 cc. — A la 3^e heure **MATHIEU** menait avec
9 tours d'avance lorsqu'il fut victime d'un accident grave qui ne lui
a pas permis de terminer.

Motos GUILLER Bloc moteur A.M.C.

Volant magnétique SAFI -- Pneus DUNLOP

GUILLER, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

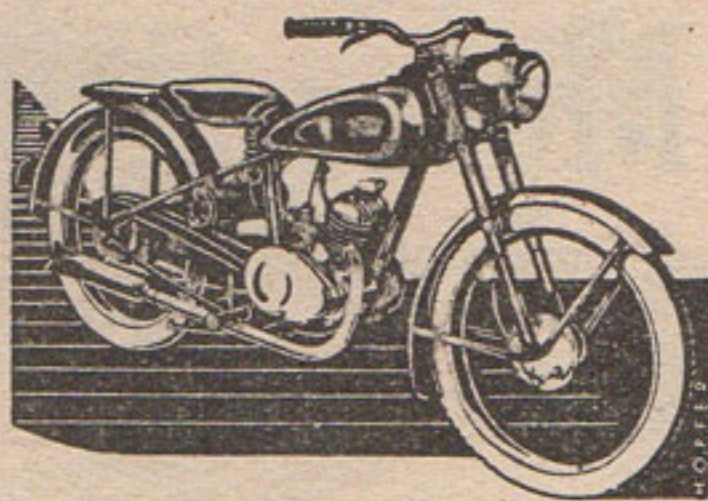
TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT
TERROT
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TWIN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

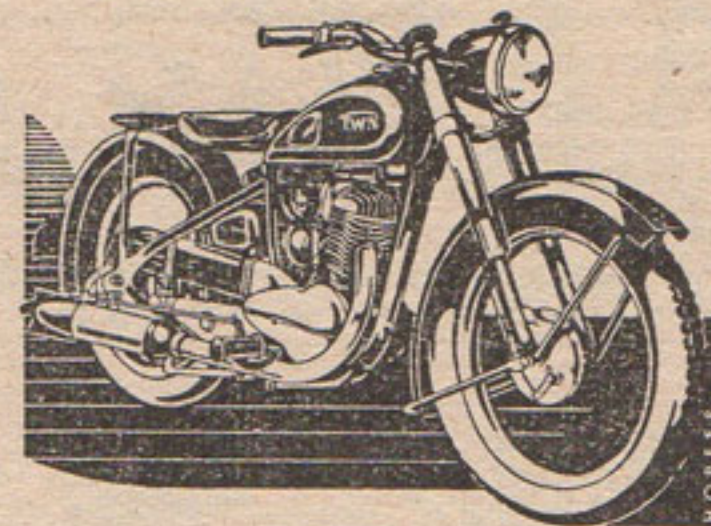


LA B.D.G. 125

:: APRÈS ::

LA FAMEUSE

« HÉRISSON »



LA B.D.G. 250

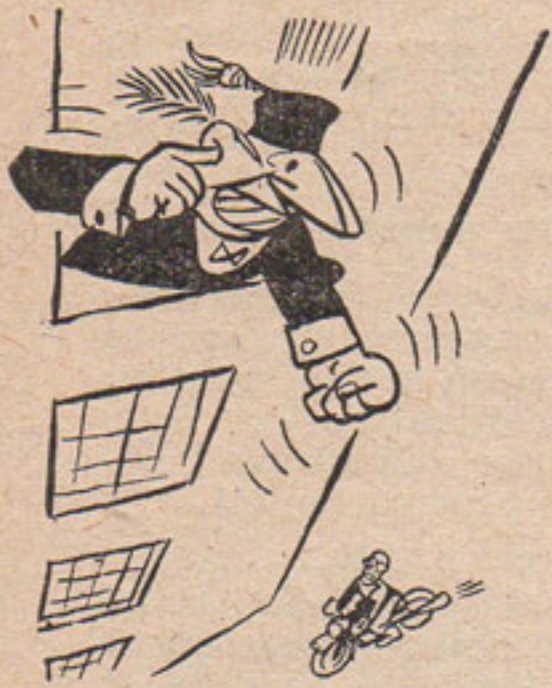
LE MEILLEUR FOURNISSEUR DU MOTOCISTE

HALL DE LA MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 500.000 FRANCS

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

SILENCE, ON ROULE !



Dominant le tintamarre de discours plus retentissants les uns que les autres, les rugissements à l'occasion d'éventuelles explosions atomiques, et les "bruits divers" des Assemblées, nos motos, paraît-il, heurtent douloureusement le tympan de nos

Honorables, et font écho sur celui de leurs administrés dont nous sommes.

C'est un haut fonctionnaire, dit-on, qui aurait décelé cet intolérable bouzin; la tête ébranlée de vibrations sonores, il mit le nez à la fenêtre de son bureau pour apercevoir dans la cour... sa brigade motocycliste !

Si c'est un humoriste qui a inventé cette histoire, reconnaissons qu'elle est bien bonne, sinon vraisemblable.

Toujours est-il qu'on va, une fois de plus, partir en guerre contre la moto; ça tombe à pic pour récompenser les efforts des constructeurs et des spécialistes qui depuis plusieurs années ont résolu le problème et livrent des machines indiscutablement silencieuses.

Le flot de vélomoteurs et motos qui dans un ronron feutré s'écoule sans cesse au long des rues passe inaperçu de tous, mais pour quelques prétentieuses pétoires pétaradantes, on va nous refaire la guerre.

Qu'on sonne ceux qui nous assomment, d'accord, pas besoin pour cela de brimer toute la corporation, ni d'en faire une affaire d'Etat.

Enders Mag.

MOTOCYCLES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSÉ

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

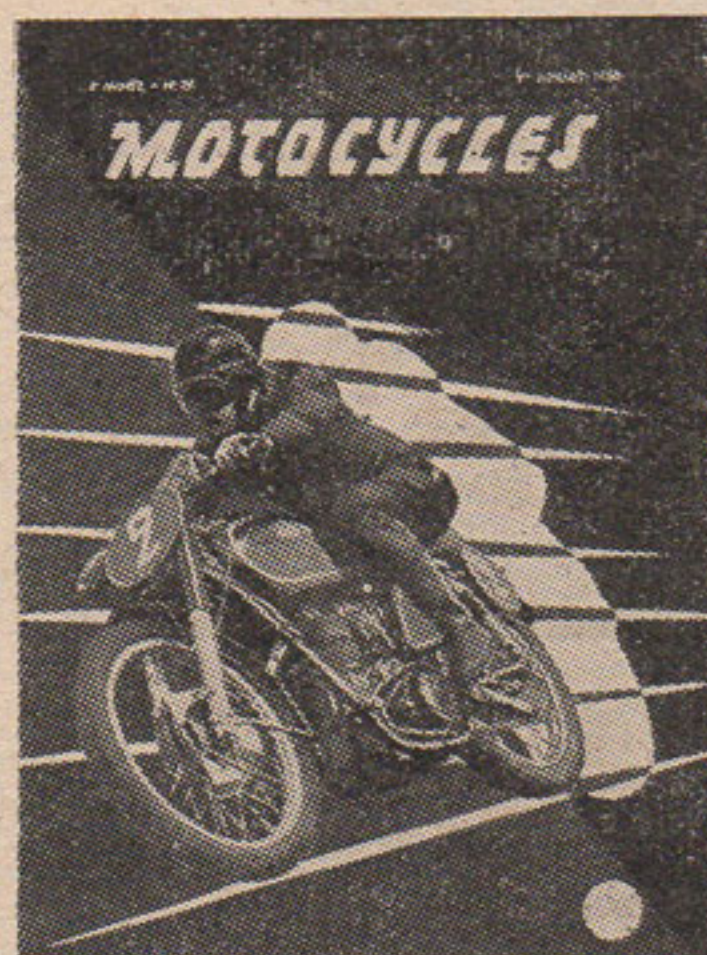
★ ★ ★

Sommaire

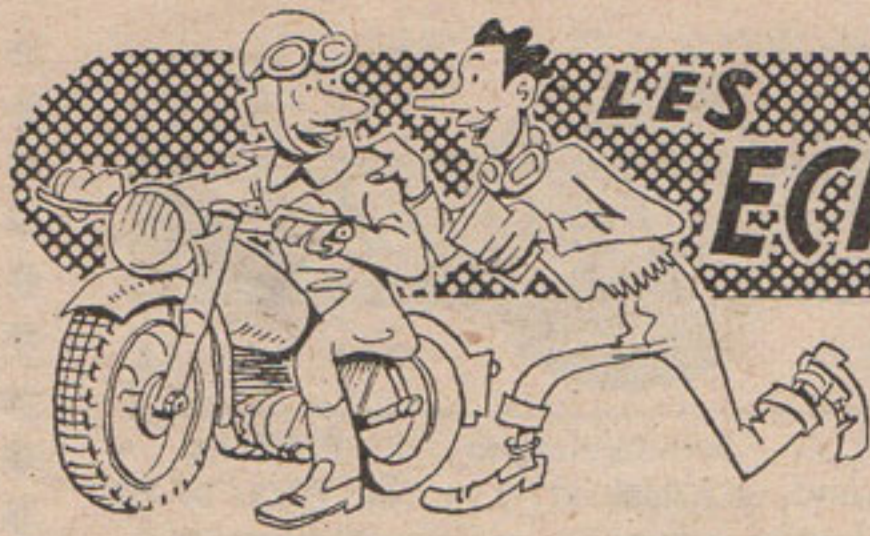
3^e ANNÉE - N° 39 - 1^{er} JUILLET 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	10
● LA IMMÉ R.100, par Max END.	14
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	15
● LA TRIBUNE DES LECTEURS.	16
● LE SPORT	17
● MOTOCYCLISME EN BELGIQUE	24

NOTRE COUVERTURE



Le champion G. Monneret qui vient de remporter plusieurs victoires consécutives sur 350 cc. A.J.S.



L'ES ECHOS DU MOIS

Amac au Bol d'Or.

Le carburateur Amac équipait 90 % des concurrents dont la 500 Norton de Lefèvre qui battit le record à plus de 101 de moyenne.

On retrouve Amac en tête de presque toutes les catégories, sauf la 125 dont le gagnant Moury pilotait une Puch; mais il s'y classe 2^e et 3^e avec les Terrot.

Ces nouvelles victoires et ces nouveaux records enrichissent un palmarès déjà prestigieux.

Circuit des Villes d'eaux des Vosges.



Le 2 juillet l'A.C. Vosgien organise son deuxième circuit des villes d'eaux des Vosges, concours d'endurance et de régularité ouvert aux autos et motos.

Le circuit comportant 429 kilomètres passe par Plombières, Saint-Dié, Epinal, Gérardmer, Bitschwiller, le Ballon d'Alsace, Remiremont et retour à Plombières.

Les Immé déjà au palmarès.



A peine connues en France les 100 cmc. Immé se signalent déjà à l'attention par leur brio dans les épreuves sportives.

Dans le Circuit du Sud-Ouest, M. Couderc remporte le prix de la Ville de Bordeaux, la coupe du Syndicat d'initiative et la coupe des Auberges de la Jeunesse, tandis que M. Marfaing, également sur Immé R. 100, s'attribue la coupe offerte par l'hôpital Saint-André.

M. Ladevèze, agent général de la marque, a l'assurance pour la France, la Sarre et l'Union française de 150 vélomoteurs par mois, ce qui lui permet d'envisager d'accepter des agences dans les grands centres.

Il y a donc des chances pour que dans quelques mois plus personne ne soit surpris par l'aspect très particulier de la Immé.

Le Veloserwa.



A la suite de sa remarquable démonstration du Bol d'Or, surtout si l'on tient compte que ce n'est qu'un 38 cmc., nous avons demandé un essai du cyclomoteur Veloserwa. Le constructeur vient de

nous en confier un dont nous parlerons prochainement.

Rappelons que le Serwa est le seul moteur auxiliaire français à 4 temps et ultubeurs.

Auparavant il était monté au-dessus de la roue arrière avec entraînement par poulie-jante. Deux galets au moteur donnaient par basculement deux vitesses avec point mort dans la position médiane.

Sur le Veloserwa 1950 le moteur, caréné, est fixé au-dessus du pédalier.

Les bonnes maisons.



Parmi celles-ci, signalons le garage Des Bordes à Ponthierry, avenue de Fontainebleau.

Il a dépanné récemment avec dextérité, compétence et affabilité deux motards dont le volant magnétique souffrait du condensateur.

Merci pour eux Monsieur Sachot.

La 500 de Venin.



La Sarolea 500 de Venin ne date pas d'hier; elle a parcouru en course un kilométrage que lui envieraient bien des motos de série. C'est un peu pourquoi, malgré une surveillance attentive, certains organes

présentent des traces de fatigue.

Sans prétendre coiffer Tatave, Venin eût pu faire beaucoup mieux si sa boîte ne l'avait pas en partie lâché et s'il n'avait pas accompli la plus grande partie du Bol avec deux vitesses seulement, la première et la quatrième. Ceci éclaire les spectateurs surpris de voir un aussi vieux routier virer au débrayé, il ne pouvait faire autrement et eut besoin de toutes ses ressources pour se cramponner à cette seconde place. Lui, si endurant autrefois, par suite d'une tension trop soutenue peu après l'arrivée s'effondra d'épuisement, heureusement sans conséquence car nous l'avons revu deux jours après, amaigri, mais toujours souriant et vaillant.

Le Midget-Car.

C'est un véhicule biplace 125 cmc. dont les prototypes commencent à circuler. D'après les premiers renseignements il est d'excellente conception et de saine réalisation.

Son constructeur a fait largement appel aux alliages légers, si bien que malgré sa faible cylindrée il accomplit sur route avec une consommation réduite des moyennes fort honorables.

Caractéristiques du supercarburant.

En date du 30 mai, le Ministre de l'Industrie et du Commerce et celui de l'Agriculture ont pris un arrêté, paru au J. O. du 31 mai, modifiant l'article 6 de l'arrêté du 10 février déterminant les caractéristiques du supercarburant.

Voici le texte de cet arrêté :

Article premier. — L'article 6 de l'arrêté du 10 février 1950 fixant les caractéristiques du supercarburant est modifié et remplacé comme suit :

« Le supercarburant ne peut être mis en vente ou vendu que sous la garantie d'une marque déposée.

« A tous les stades de la vente, la dénomination « supercarburant » doit être accompagnée du nom de cette marque. Cette dénomination et ce nom de marque doivent être notamment inscrits sur les factures, papiers de commerce, documents publicitaires, pancartes ou étiquettes fixées aux appareils de distribution, citernes, réservoirs ou récipients.

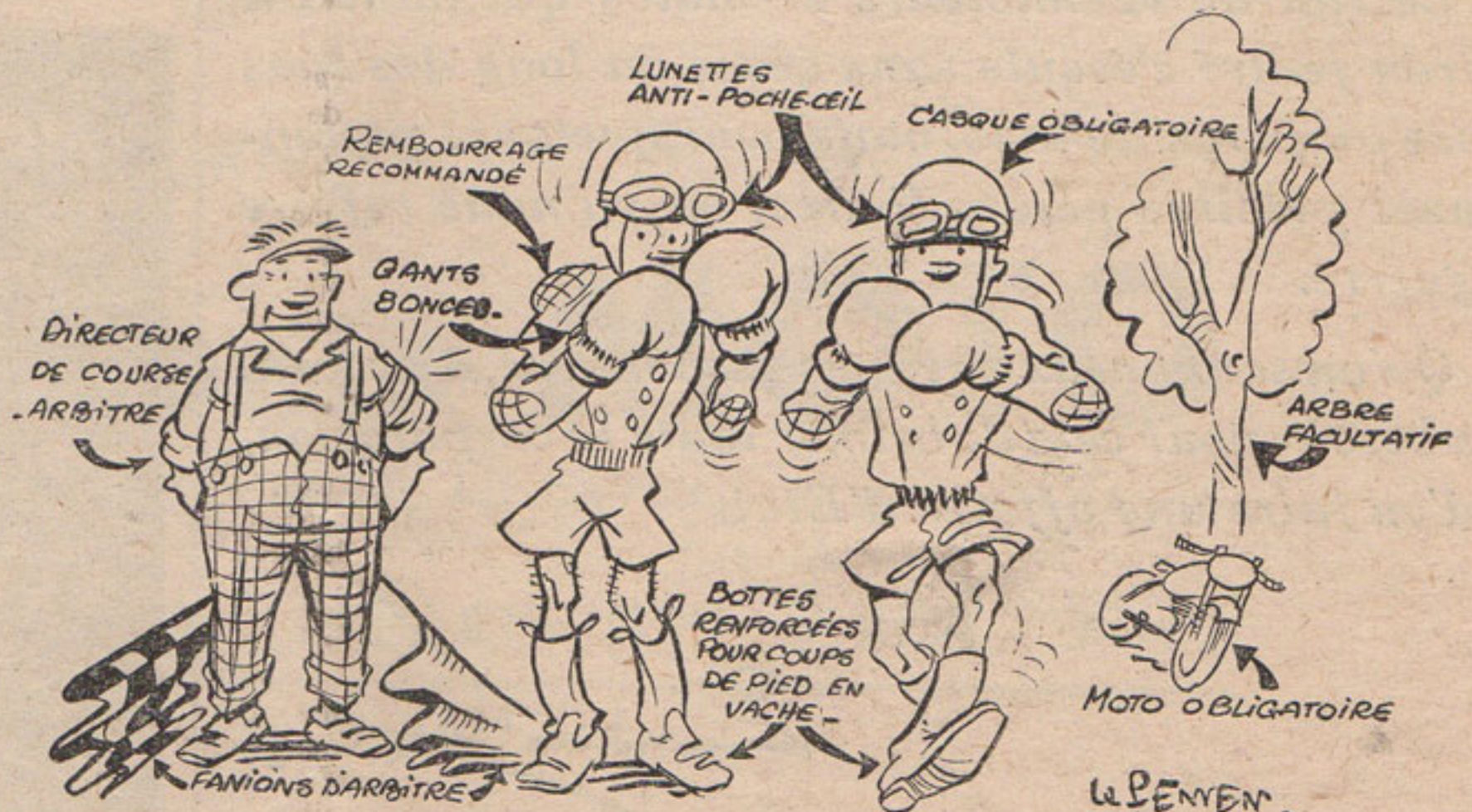
« La composition du supercarburant doit être préalablement soumise par chaque producteur à l'agrément du Ministère de l'Industrie et du Commerce (Direction des Carburants). »

Echos du T.T.



Le vainqueur du Senior T.T., Duke, est un garçon timide à qui l'on donnerait 18 ans alors qu'il en a 27. Il a réussi un hat-trick que l'on n'est pas près de revoir. L'an dernier il gagne le Senior Club-

man's T.T., en septembre il gagne le Senior Manx Grand Prix et cette année le Senior T.T., toujours sur Norton.



Comme il serait prudent que les champions s'équipassent!

Avant cela il participait aux trials, sur Norton et à quelques moto-cross en Angleterre. Pour le T.T. il portait une combinaison de cuir d'une seule pièce, ajustée très serrée afin d'obtenir un rendement optimum. Il a suffi d'entendre le directeur de notre confrère « Motor Cycling », l'ancien vainqueur de T.T. Graham-Walker, s'exprimer à la radio pour se rendre compte de la popularité et de la maîtrise de Duke. « Ce gosse sait conduire », s'est-il écrié avec un enthousiasme qui n'était pas feint. Certains disent que Duke a dû découvrir un nouveau coefficient d'adhérence tant ses virages sont pris à des angles impossibles!

**



Les coureurs du Sénior Clubman's T.T. étaient lâchés par groupes de 4 à 20 s. d'intervalle. Nous eûmes ainsi une arrivée dégénérée en course à pied. Deux concurrents partis ensemble ont terminé en poussant leur machine pendant un kilomètre, ce sont Plews, qui était en tête et Williams, qui était sixième lorsqu'ils tombèrent en panne.

C'est Plews qui gagna de quelques mètres, le reléguant à la septième place et Williams à la huitième, tous deux bien malchanceux.

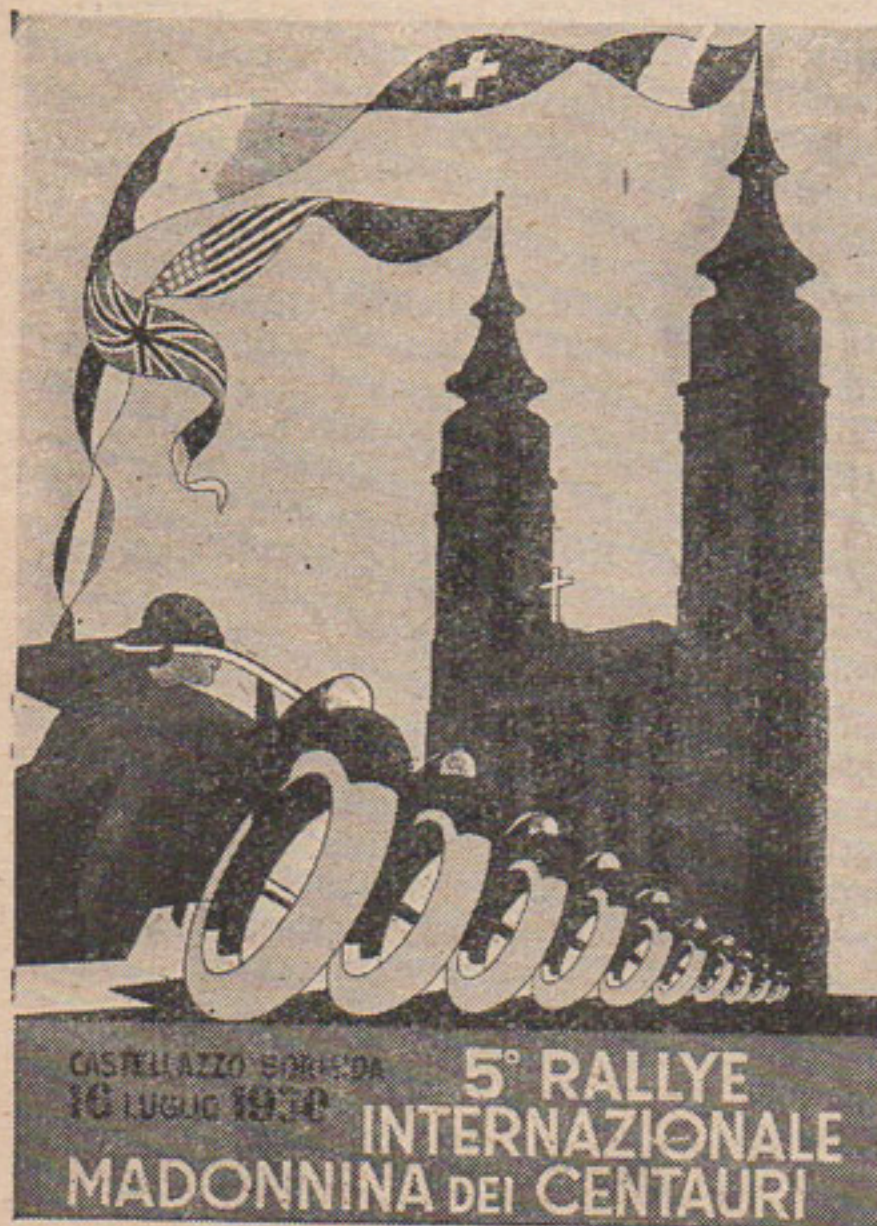
**



L'an dernier le vainqueur du Clubman's T.T. 250 cmc. était Taft, sur Excelsior. Ce que l'on ne sait pas, c'est qu'il avait 46 ans et était le père de neuf enfants!

**

Au Junior la place de Lorenzetti fut prise par Maurice Cann, il pilotait la 350 monocylindre, mais non la 5 vitesses, mais devait abandonner à la suite de rupture de soupape.



Georges Houel prenant possession d'une coupe offerte par l'A.G.A.C.I., au cours d'une brillante réunion organisée à l'occasion du Grand Prix de Paris.

Une nouvelle intéressante: tandis que Doran est immobilisé pour quelques mois, Foster prendra sa place au guidon de l'A.J.S. Porc-Epic et défendra sa chance aux championnats du monde.

**

Les Australiens ont la réputation de piloter un peu trop spectaculairement et certains en firent le reproche à Morrison, mais celui-ci pilotait une machine dont le cadre était cassé, ce qui explique les virages tangents et la dernière place de Morrison au Junior.

**



Un arrêt pour ravitailler peut coûter la course; à cet effet certaines machines avaient des réservoirs énormes, la Velocette de Foster emportait près de 35 litres de carburant, et il n'est pas prouvé qu'un arrêt de moins, qui fait gagner 30 à 40 s., compense le manque de maniabilité et le poids supplémentaire pendant les premiers tours.

**

Maurice Cann a terminé le Lightweight avec deux ressorts de soupapes cassés, un à chaque soupape, ce qui rendait son moteur à court de 700 t.-m. La plus propre de toutes les machines terminant les T.T. était assurément la Velocette de Mead, il était impossible de déceler la moindre trace d'huile.

**

Dale était remplaçant de Ambrosini et il s'était qualifié avec la deuxième Benelli, celle de rechange.

**

Ambrosini avait pris ses précautions, deux moteurs supplémentaires l'accompagnaient.

La Benelli emportait 37 litres de carburant! Le garde-boue arrière profilé

formant réservoir supplémentaire. La consommation aux 100 kilomètres est donc d'environ 8 litres.

**

C'est McPherson l'Australien qui prit la place de Doran au Junior. Le moteur fut retiré du cadre fortement endommagé à la suite de la chute de Doran et logé dans celui de McPherson.

**

Nous devons à l'obligeance du « T.T. spécial », journal qui ne paraît qu'à l'époque du T.T., certains chiffres. Voici les temps principaux effectués par les coureurs dans la ligne droite de St. 'v avec léger vent arrière, distance 1 mille (1 km. 609).

Phillip (1.000 Vincent) 193 km. 200; Featherstone (Clubman, 500 Triumph) 178 km. 700; Wenman (Clubman, 350 Norton) 165 km. 800; Bolshaw (Clubman, 250 Triumph) 143 km. 200.

Evidemment les résultats sont quelque peu faussés car les concurrents ne passent pas tous plein gaz.

Voici les meilleures performances des coureurs du T.T. proprement dit :

Senior. — 1. Frennd (A.J.S.) 204 km. 100; 2. Foster (Guzzi) 199 km. 800; 3. Doran (A.J.S.) 199 km. 800; 4. Bell (Norton) 191 km. 900; 5. Fry (Velocette) 186 km. 900; 6. Hoggkin (Vincent) 186 km. 900.

Junior. — 1. Foster (Velocette) 193 km. 200; 2. Salt (Velocette) 186 km. 900; 3. Cann (Guzzi) 182 km. 200; 4. Sandford (Velocette) 181 km. 100; 5. Duke (Norton) 181 km. 100; 6. Fry (Velocette) 181 km. 100; 7. Frennd (A.J.S.) 181 km. 100.

Lightweight. — 1. Evans (A.J.S. chemisée) 156 km. 200; 2. McCredie (Excelsior) 154 km. 600; 3. Beasley (Excelsior) 154 km. 600.

Tous ces temps ont été pris pendant la période d'entraînement.

Distinction.

Freddie Frith, champion du monde 1949 en 350 vient de se voir décerner l'Ordre de l'Empire Britannique.

C'est la première fois que le roi d'Angleterre accorde cette récompense à un coureur motocycliste.

Frith qui a quitté le sport actif après avoir obtenu le titre mondial, se voit donc consacré officiellement et définitivement. Toutes nos félicitations à ce maître motocycliste ainsi qu'à R.M.N. Spring qui l'a épaulé depuis ses débuts dans les Manx Grand Prix et lui a préparé ses machines, le menant finalement au championnat du monde.

Classement sur commande.

Il est probable que l'ordre d'arrivée éventuel entre Duke et Bell était fixé au départ, ce qui explique leur avance confortable réciproque dans le Junior et le Senior, et ce qui a détruit nos pronostics en 350 cmc.!

Les vainqueurs du T.T. à Genève le 23.

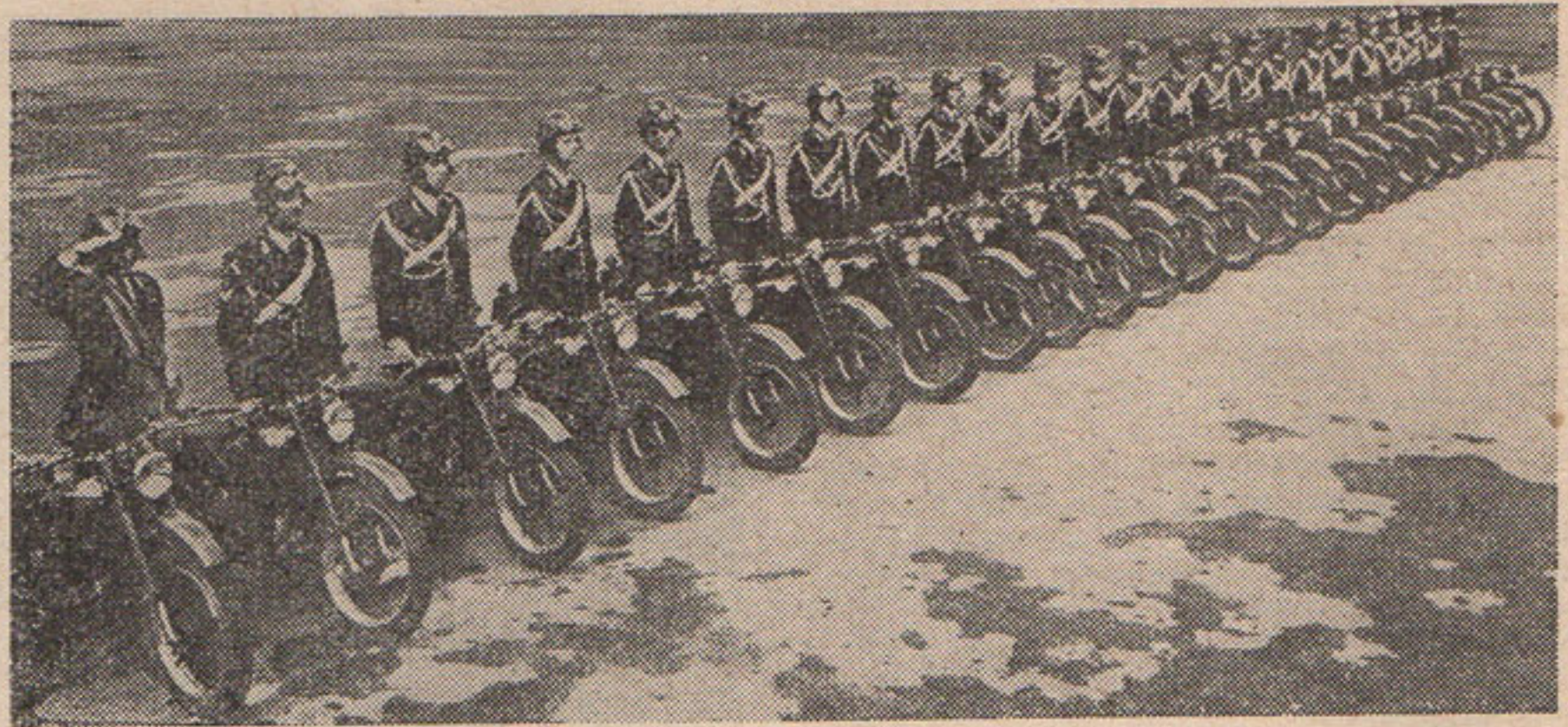
Les pourparlers en cours entre le Comité d'organisation du Grand Prix Suisse et l'usine Norton, en vue d'une participation des coureurs officiels de cette marque au Grand Prix Suisse (cat. 350 et 500 cmc.), ont abouti.

La maison Norton a décidé de participer aux courses genevoises avec ses 4 coureurs: Daniell, Bell, Lockett et Duke.

Ces quatre grands champions britanniques ont disputé voici quelques jours le fameux T.T. de l'île de Man et s'y sont couverts de gloire. La victoire finale est revenue à Bell, suivi de Duke et Daniell. Ces champions seront donc au Circuit des Nations le 23 juillet. Comme le Grand Prix de Suisse sera valable pour le Championnat du Monde, les hommes de Norton mettront tout en œuvre pour prendre à Genève de nouveaux points pour le classement du championnat.

Un à côté du Grand Prix...

La direction des Postes suisses a



Une parade des carabinieri italiens avec les nouvelles Guzzi.

décidé d'envoyer à Genève les 23 et 30 juillet son bureau postal roulant, bien connu des habitués des grandes manifestations et de tous les philatélistes. Une oblitération spéciale a été prévue.

Chapuis frères et Mosquito.

Les Etablissements Chapuis frères, un des plus anciens grossistes de la place, origine 1890, ont comme nous l'avons annoncé traité la licence du moteur auxiliaire Mosquito que nous avons d'ailleurs décrit.

Les premiers moteurs sortirent en février dernier; depuis la cadence a été portée à 72 moteurs grâce à une organisation et à des ateliers dont nous donnons un aperçu dans un prochain numéro.

Chapuis frères n'abandonne pas pour autant sa solide affaire grossiste et nous prie d'informer les motocistes que malgré la fermeture pour congés payés au mois

d'août, les commandes passées en juin et juillet, pour stock de prévision, seront livrées dans les conditions avantageuses habituelles.

Un cyclomoteur D.S.

La maison D.S. Malterre qui vient de faire une réapparition remarquée avec son grand succès au Bol d'Or a complété la gamme de ses fabrications par un cyclomoteur 50 cmc. équipé du Vap. 4 à débrayage placé dans le cadre. Bien réussi le D.S. 50 cmc. sera prochainement présenté ici.

Où en est notre Salon?

On ne sait encore où aura lieu le Salon du cycle et de la moto. Le bâtiment prévu pour cette exposition au quai de l'Alma doit par ordre supérieur être démonté d'urgence. On parle de nous envoyer porte de Versailles au Palais des Expositions; mais les constructeurs n'ont pas l'air enthousiasmé d'émigrer si loin du Grand-Palais.

Une décision doit être prise ces jours-ci; nous serons sans doute fixés pour toutes précisions au moment de faire paraître le prochain « Motocycles ».

Erreur n'est pas compte.

M. Thiebaut nous fait remarquer avec juste raison qu'une erreur a été commise dans le relevé des temps accomplis au Bol d'Or en catégorie 50 cmc.: la moyenne du premier cyclomoteur a été de 42 km. 7 et non de 47 km. 2. Il y a deux chiffres qui ont changé de place de chaque côté de la virgule.

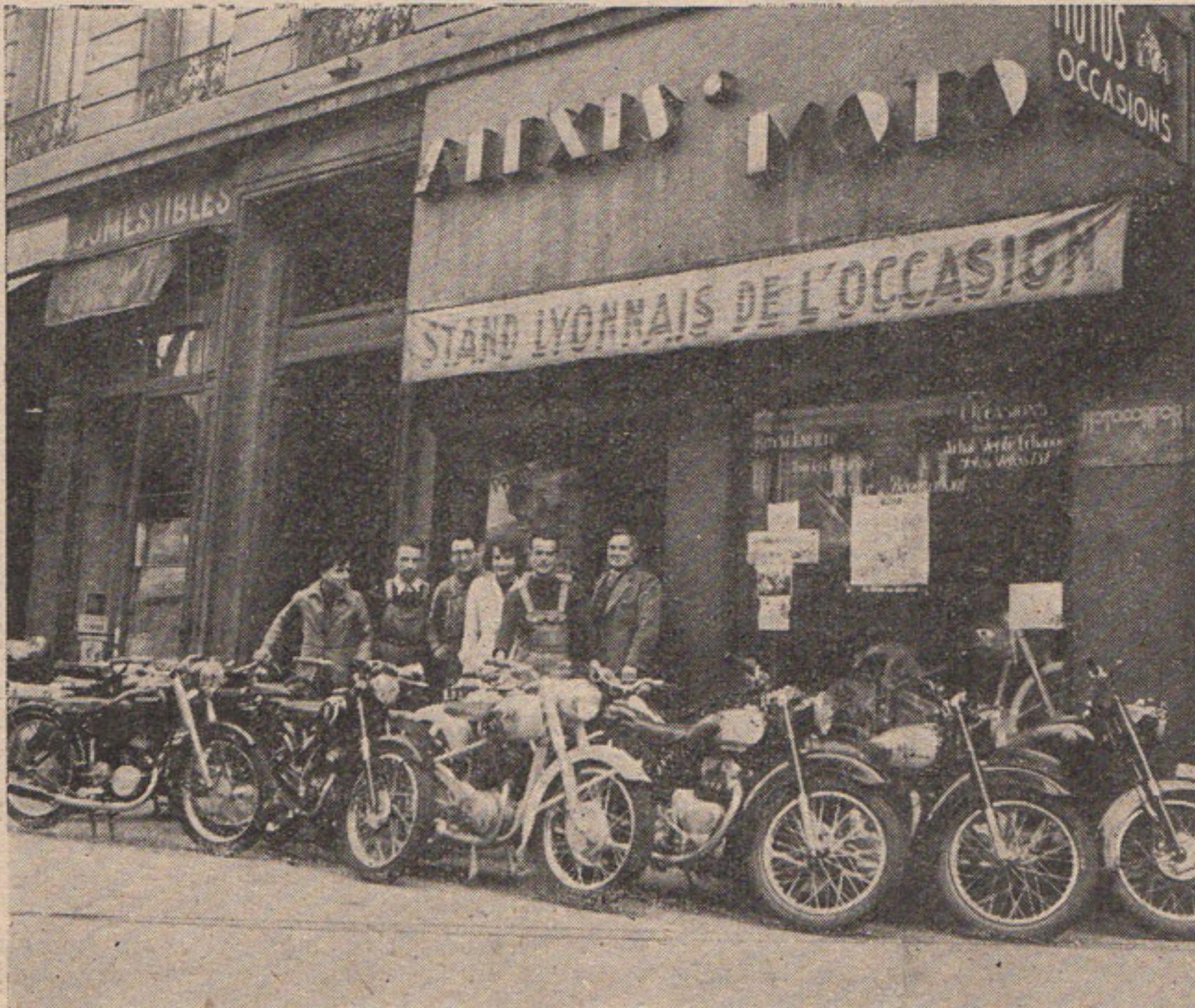
Cette rectification satisfera d'autant plus M. Thiebaut qu'il nous apprend par la même occasion avoir mis au point le Poney 63 cmc. de l'amateur Schombs, premier de la catégorie 75 cmc. avec un parcours de 1.133 kilomètres à la moyenne de 47 km. 215, soit 107 kilomètres de plus que les 50 cmc.

M. Deprez est de retour.

M. Deprez qui, conséquence de sa longue et épuisante captivité à Dachau, avait été obligé d'interrompre son travail et de prendre un long repos, nous revient tout à fait rétabli.

Il a repris son activité, aux côtés de sa mère, dans le vaste local de Courbevoie, agence des grandes marques françaises.

Nous avons retrouvé avec plaisir son sourire accueillant; Mme Deprez est heureuse d'avoir de nouveau auprès d'elle son fils et un actif associé.



Le magasin d'Alexis l'actif motoriste lyonnais.

L'Autoroute de l'Ouest.

En direction de la Normandie, le premier tronçon de l'autoroute de l'ouest avait été ouvert à la circulation en 1948. Partant de Saint-Cloud il aboutissait à Orgeval, rejoignant la route nationale 150.

Un deuxième tronçon sera mis en service dans peu de temps; long de 8 kilomètres, il relie Rocquencourt à la nationale 195, au delà de Trappes.

Grâce à un embranchement ingénieux tout croisement est évité avec le courant inverse.

Rallye-promenade le 9 juillet.

Organisé par la Chambre syndicale du Motocycle avec le concours de la F.F.M. un grand rallye-promenade, doté de plus de 3 millions de francs de prix, aura lieu le dimanche 9 juillet.

Les concurrents partent d'un point quelconque du territoire, suivant un itinéraire de leur choix avec contrôle d'arrivée à l'autodrome de Montlhéry.

Toutes les catégories sont admises à cette épreuve : cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motocyclettes avec ou sans tansad et sidecars.

Les règlements nous sont parvenus trop tard pour que nous puissions les publier dans notre numéro du 15 juin. En dernière limite tous renseignements seront donnés aux participants éventuels, soit par leur club régional, soit par la Chambre syndicale du Motocycle, 9, rue Lesueur, Paris (17^e). Précisons toutefois que le droit d'engagement est fixé à 50 francs.

Les doux liens...



Nous apprenons le mariage, célébré le 24 juin en l'église Saint-Dominique, de M. Michel Humblot, ingénieur I.E.M. avec Mlle Denise Chauvet.

M. Michel Humblot, dynamique collaborateur de son père est le constructeur du sidecar H.B.

Quand nous avons constaté qu'il s'inquiétait de trouver une place supplémentaire sur sa Condor et d'y adjoindre

un side de sa conception, nous nous doutions bien qu'il y avait une raison!

Nous adressons nos meilleurs vœux aux jeunes mariés et tous nos compliments à leurs parents.

Satisfait du Tubotom.



A la suite de sa victoire au Bol d'Or sur 250 Jawa, Georges Gillard a tenu à manifester à O.T.O.M. la satisfaction que lui avait procuré la tuyauterie souple Tubotom dont il avait équipé sa machine. Cette attestation en confirme bien d'autres à l'honneur d'O.T.O.M. Mais ce qu'il convient de souligner plus particulièrement ici, c'est le geste courtois d'un coureur qui tient à associer à son succès tous ceux qui ont participé à l'équipement de sa moto.



Sur le Pont d'Avignon
On y danse, on y danse
Sur les Ponts de Paris
Contre-danses, contre-
[danses!

Sinon sur tous ceux de Paris, tout au moins sur le pont Bineau (commune de Courbevoie)...

Il y a cinq ans que les agents de la circulation nous font signe d'activer la circulation en passant en seconde, voire en troisième position... et, tout à coup, alors qu'ils avaient envisagé la grève des contraventions, les agents verbalisateurs, en contradiction avec leurs confrères des carrefours et sans doute sous un ordre impératif, verbalisent à tour de bras. Il faudrait s'entendre et ne pas interdire à l'improviste une infraction, si c'en est une, qu'on a encouragé des années durant. Cependant que la victime ou le délinquant subissait l'interrogatoire rituel, les voitures circulaient en deux files sur le même pont; comme il y avait un feu rouge c'était une belle occasion de faire bonne recette, ledit délinquant le fit constater, mais c'était, paraît-il, proie trop facile; mieux valait cueillir les poires à la volée. Le malheur

est que l'une d'elles était Max End, d'où ce petit avertissement à ses lecteurs...

Ne doublez plus sur les ponts
Les agents sont en faction...
Ne doublons pas ou doublons
Nous n'aurons jamais raison.

Photo-conseils Les Ecrans.



L'emploi judicieux d'écrans colorés permet d'obtenir, suivant le cas, au lieu de photos ternes, des images modelées, des ciels délicats et du détail dans les ombres. Mais il faut choisir son écran suivant la coloration

dominante du site. Asnières-Photos nous donne à ce sujet quelques indications d'autant plus précieuses qu'elles sont simples :

Le jaune-vert éclaire les verdure et rend le ciel plus foncé.

Le rouge et l'orangé permettent d'heureux effets et augmentent le détail des lointains.

N'employer que des filtres de bonne qualité.

Coefficient de pose :

Emulsion	27°	32°
Jaune-vert	2 fois	2 fois
Orangé	4 fois	4 fois
Rouge.....	8 fois	6 fois

L'écran UV absorbe les radiations ultra-violettes, très utile en haute montagne et au bord de la mer.

L'accessoire indispensable est le parasoleil. Son emploi est nécessaire pour le contre-jour, les vues au bord de la mer, la neige.

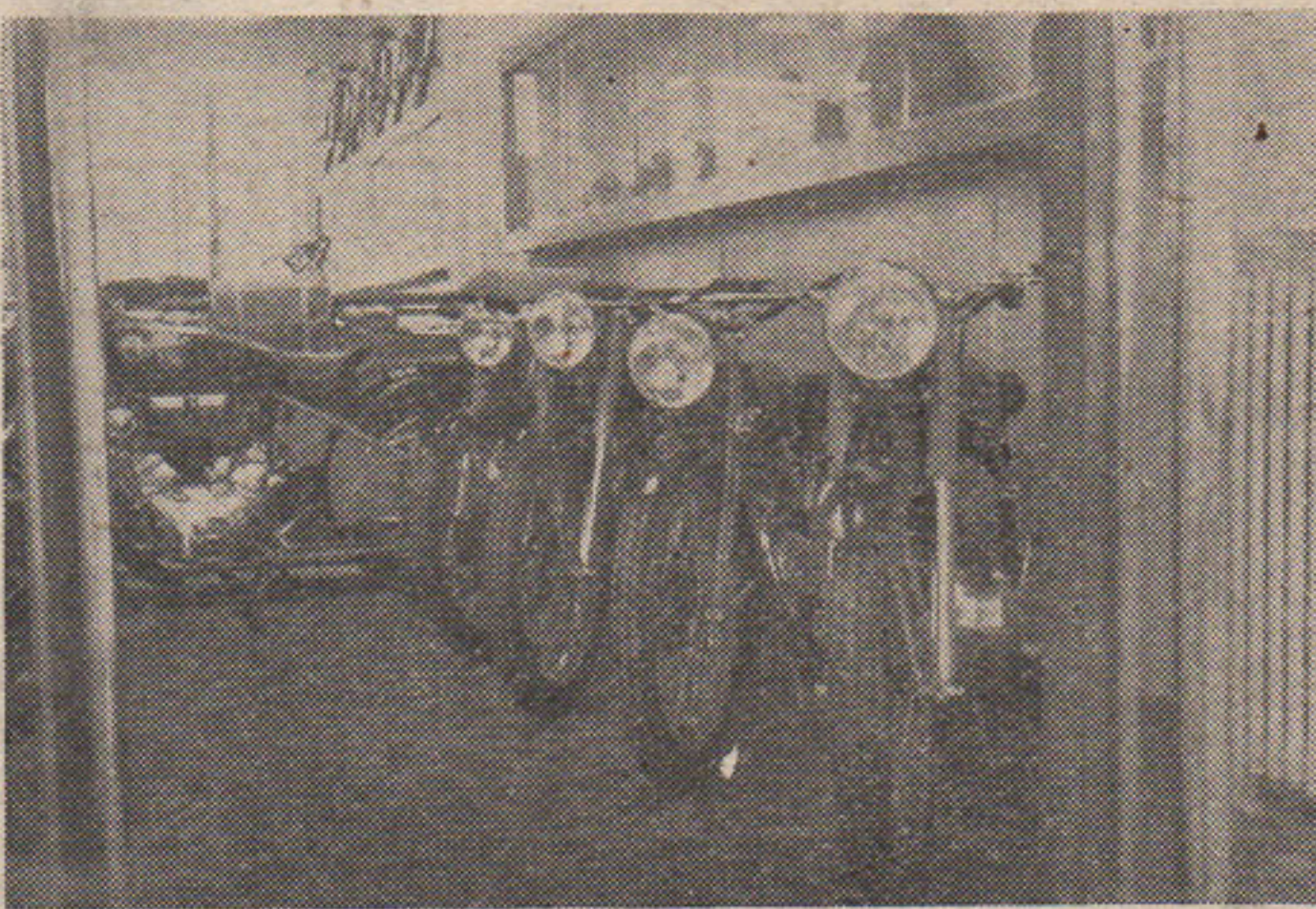
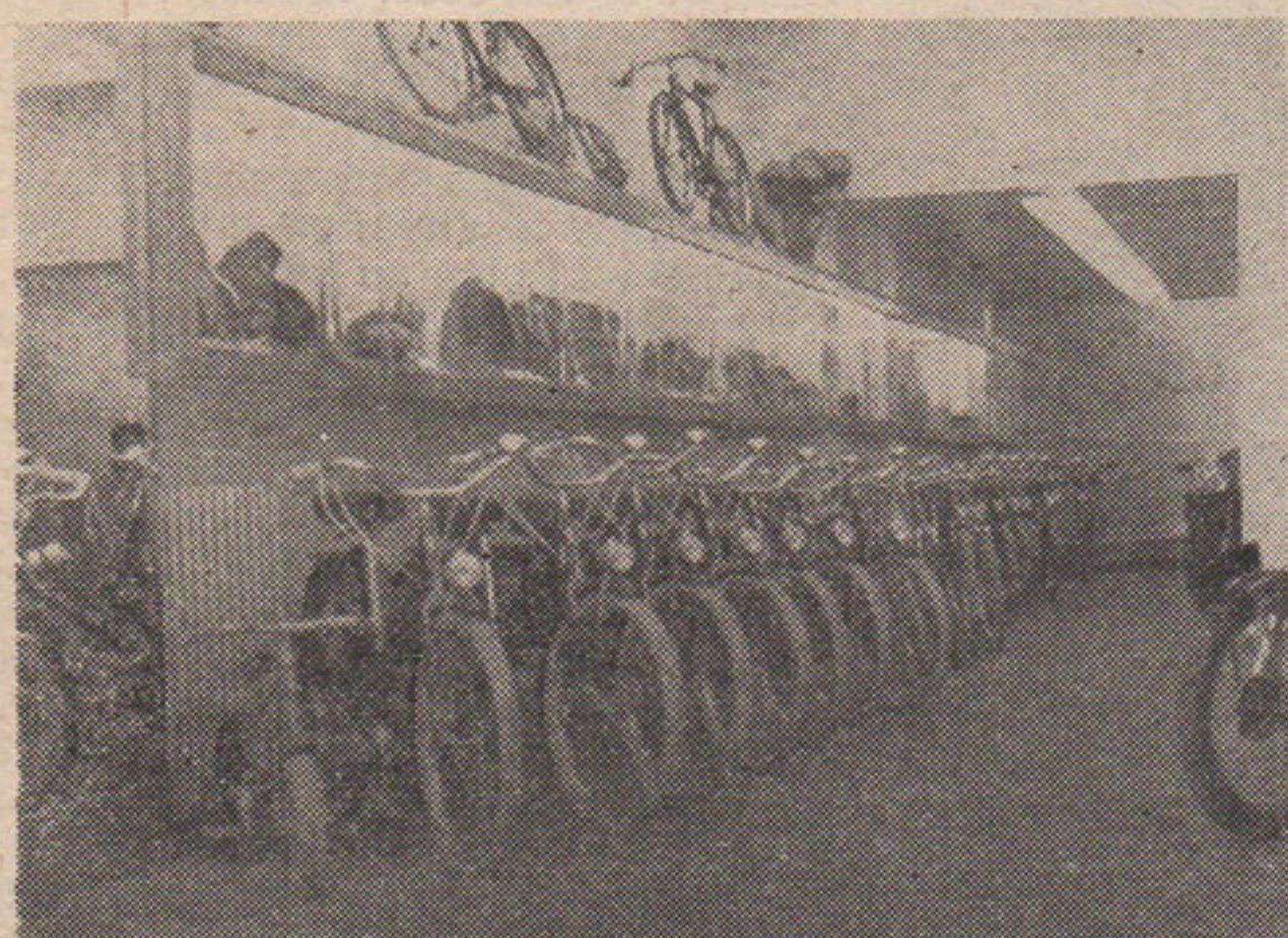
Son usage permanent donne les meilleurs résultats.

Votre adresse Monsieur Schlogel ?

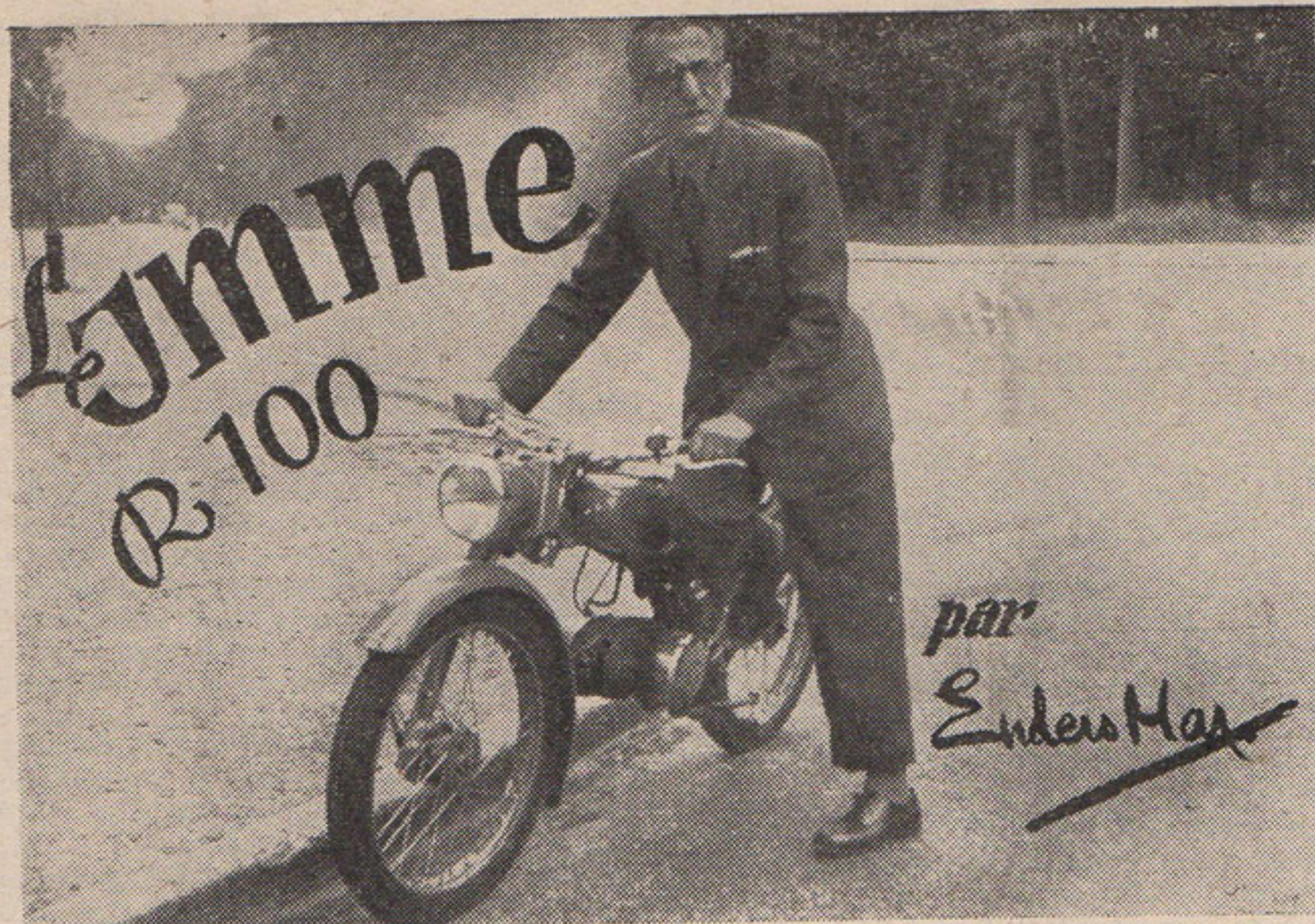


M. Schlogel, de Malakoff, nous pose une question sur l'outillage nécessaire pour la vérification des équipements électriques.

S'il veut notre réponse, qu'il nous donne son adresse complète; il a omis de le faire dans sa lettre.



R. PIEL, agent exclusif MOTOCONFORT, vient d'ouvrir avenue de la Grande-Armée, un magnifique magasin d'exposition.



par
Eudes Mag

QUAND on a déballé les premières Immé devant le magasin de Ladevèze, il y avait du monde autour des caisses attendant de voir sortir de leur emballage ces curieuses machines sur lesquelles le porte-à-faux est de règle.

Leur apparition provoqua plus de surprise et de curiosité satisfaite que de crainte ou de réticence, à ce point qu'à peine mises à jour plusieurs d'entre elles trouvèrent acquéreur immédiat.

Il est vrai qu'elles nous arrivaient précédées d'une réputation déjà bien établie dans d'autres pays. Notre presse de son côté en avait déjà parlé avec une impartialité d'autant moins discutable qu'on n'envisageait pas alors leur introduction sur le marché français. **Motocycles** pour sa part en a donné une description dans son numéro d'avril. Nous n'y reviendrons pas et prions nos lecteurs que la Immé intéresse de vouloir bien s'y reporter.

On qualifiera d'audacieuse cette idée d'un cadre dont les fourches avant et arrière ne comportent qu'un seul hauban et dont les roues sont montées non sur un axe mais sur une fusée comme celles de voitures.

Toutefois cette formule n'est pas aussi inédite qu'on le suppose ; si on peut la considérer comme telle en moto, elle a été appliquée jadis sur le vélo. Les vieux cyclistes sportifs se souviendront sans doute des bicyclettes Labor, dites « Monopatte », ainsi construites avec un seul hauban de fourche à l'avant et à l'arrière. Elles firent un ou plusieurs Tour de France ; leur classement n'est qu'anecdotique, l'essentiel étant qu'on les ait trouvées intactes à l'arrivée ; la preuve était ainsi faite.

L'avantage de la Monopatte était de permettre au coureur, en cas de crevaison, de changer de boyau sans démonter sa roue, mais en raison de la résistance que devaient avoir ces demi-fourches, nous ne savons pas s'il y avait gain de poids.

Nous ignorons si les ingénieurs de la Immé ont connu ce précédent ; cela importe peu d'ailleurs car le problème en 1950, et sur une moto à suspension intégrale, ne se pose plus de la même façon. Toujours est-il qu'ils l'ont résolu avec brio et sécurité.

Des démonstrations de résistance ont été faites, certaines fort spectaculaires ; celle qui nous a le plus impressionné, quoique la plus banale en apparence, est le parcours accompli entre les rails d'une voie ferrée ; les traverses qui relient les rails à intervalles courts et réguliers provoquent



L'ai-je bien descendu ?...

un mouvement d'oscillations qui va s'amplifiant et, suivant la loi de la superposition des petits mouvements, amorcent des vibrations synchrones susceptibles, quoique les chocs successifs soient peu violents en apparence, de provoquer la rupture des pièces ayant à encaisser cette succession régulière de heurts. Ce phénomène, ou plutôt cette loi physique, est d'autant plus redoutable dans ses conséquences qu'on ne la décèle pas obligatoirement.

Le fait que les constructeurs de la Immé aient choisi cette épreuve, montre bien qu'ils connaissent à fond le problème et que c'était bien là une des meilleures démonstrations, corroborée par l'essai personnel de Ladevèze sur les buttes du classique circuit de cross : il a réussi à fausser une jante, mais les deux moyeux et le cadre lui ont fait la nique et n'ont pas bronché.

Avant d'enfourcher la R. 100, on s'attend à un flottement, à un manque de rigidité, on part sur la pointe des pieds, appréhendant une instabilité quelconque, mais dès les premiers mètres on est fixé et, comme si l'on avait vu saint Christophe, on s'en va pleinement rassuré. Nous dirons même que, comparativement à un cadre classique, la tenue de route est étonnante, tirée au cordeau. Les accélérations comme les freinages les plus secs ne provoquent aucune flexion du châssis ni des fourches.

Les deux suspensions se combinent à souhait pour assurer un confort vraiment appréciable sur un vélomoteur léger.

La manœuvre des vitesses se fait par poignée tournante à la branche gauche du guidon. Le point mort, ou plutôt le débrayage est au même cran que la première ; c'est un verrouillage de la poignée qui libère le moteur. On trouve donc : première au centre, deuxième en arrière et troisième en avant ; la course de cette poignée étant de ce fait assez réduite, le levier de débrayage qui tourne avec est toujours à portée sans crispation des phalanges ni du poignet.

Les vitesses passent d'ailleurs avec une parfaite aisance ; ce système est certainement bien au point.

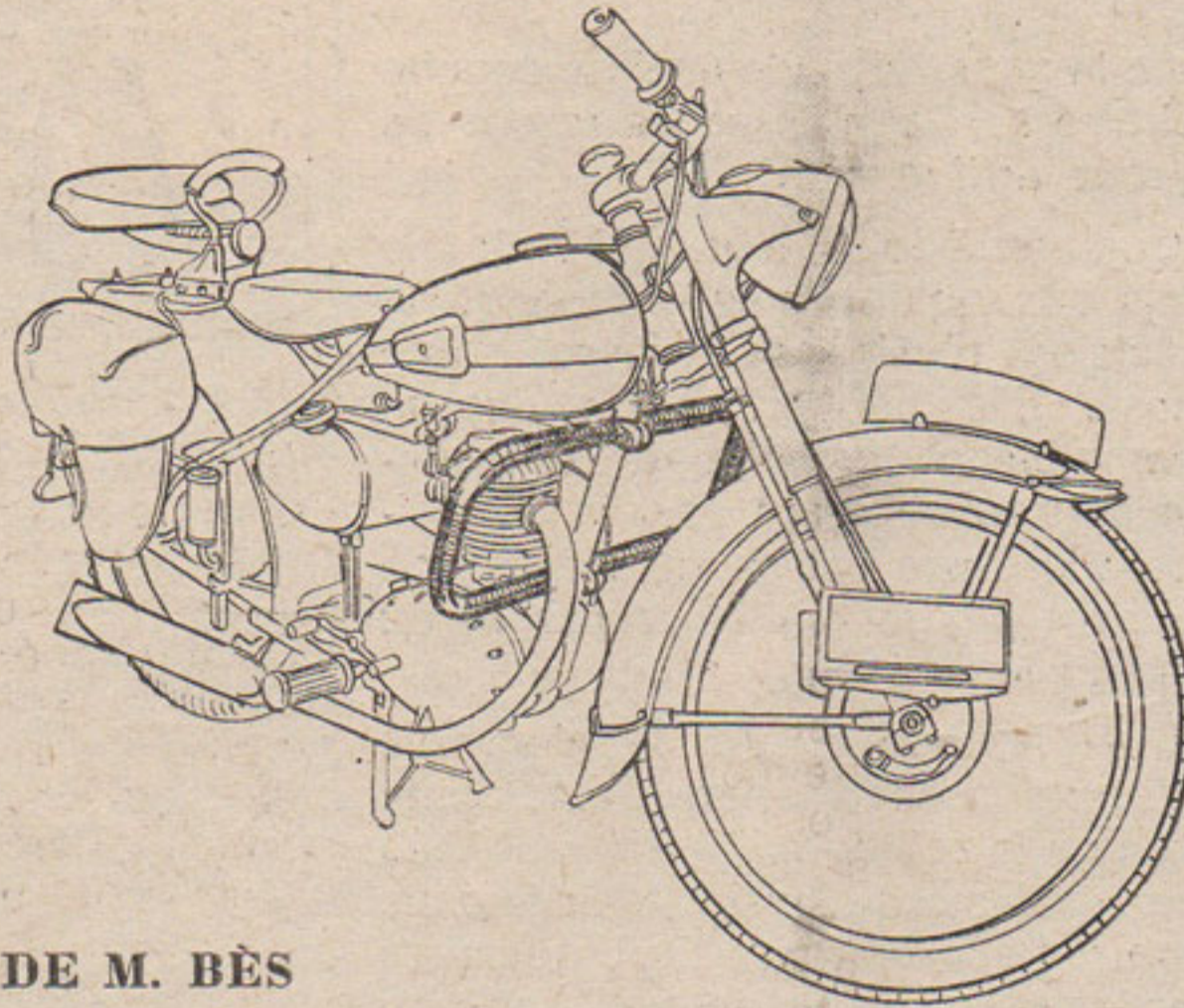
L'aspect du moteur se passe de description ; c'est un monobloc ovoïde de dessin extrêmement sobre. Monté en porte-à-faux et solidaire de la partie arrière qui est suspendue, il oscille avec elle si bien que la tension de chaîne ne subit aucune variation.

Sa nervosité et ses reprises sont surprenantes pour un 100 cmc. ; la vitesse de 75 à l'heure annoncée n'est pas un leurre.

Souple, confortable, stable et rapide, pour un vélomoteur c'est assez de qualités réunies pour tenter l'acheteur, d'autant que le prix de 118.000 fr. n'est pas prohibitif pour une mécanique de cette classe.



Le nouveau bidon « Velomix » de 2 litres et son bouchon-mesure.



POUR LE CAMPING

Il va être bientôt temps de vérifier et compléter son équipement pour les prochaines sorties. Les sacs, tentes et matelas méritent une attention spéciale. Les matelas pneumatiques doivent être gonflés pour vérifier leur étanchéité. Le matelas pneumatique est une bonne chose; on y repose comme dans un bon lit, et à l'abri de l'humidité. Roulés pour le transport, ils sont légers et d'encombrement réduit. C'est ainsi que le modèle « Vacances » utilisé par l'expédition Bouquand-Mahuzier en Afrique Equatoriale pèse 1.800 gr., alors que l'« Alpin » adopté par l'expédition P.-E. Victor au Groënland ne pèse que 1.300 grammes.

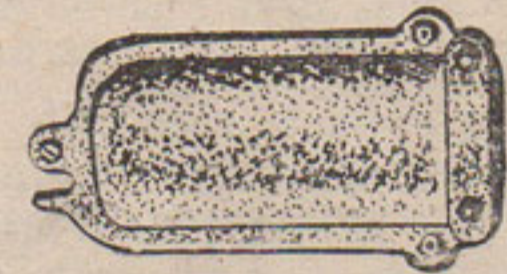
Ces matelas sont fabriqués par La Nautique-Sportive très spécialisée dans ce genre et qui produit tout un matériel pneumatique, jusqu'à des sacs à appareil photo étanches et gonflables, à recommander aux motocyclistes car ils préservent parfaitement ce précieux matériel de la pluie et des chocs.

DEUX SPÉCIALITÉS DE M. BÈS

M. Bès fabrique deux accessoires intéressant le vélomoteur et la moto :

C'est d'abord un pare-chocs bien conçu et très proprement réalisé, avec un chrome impeccable. Il en existe un modèle pour vélomoteurs et motos légères et un autre pour machines de moyenne et forte puissance. L'un et l'autre sont prévus avec un mode de fixation standard.

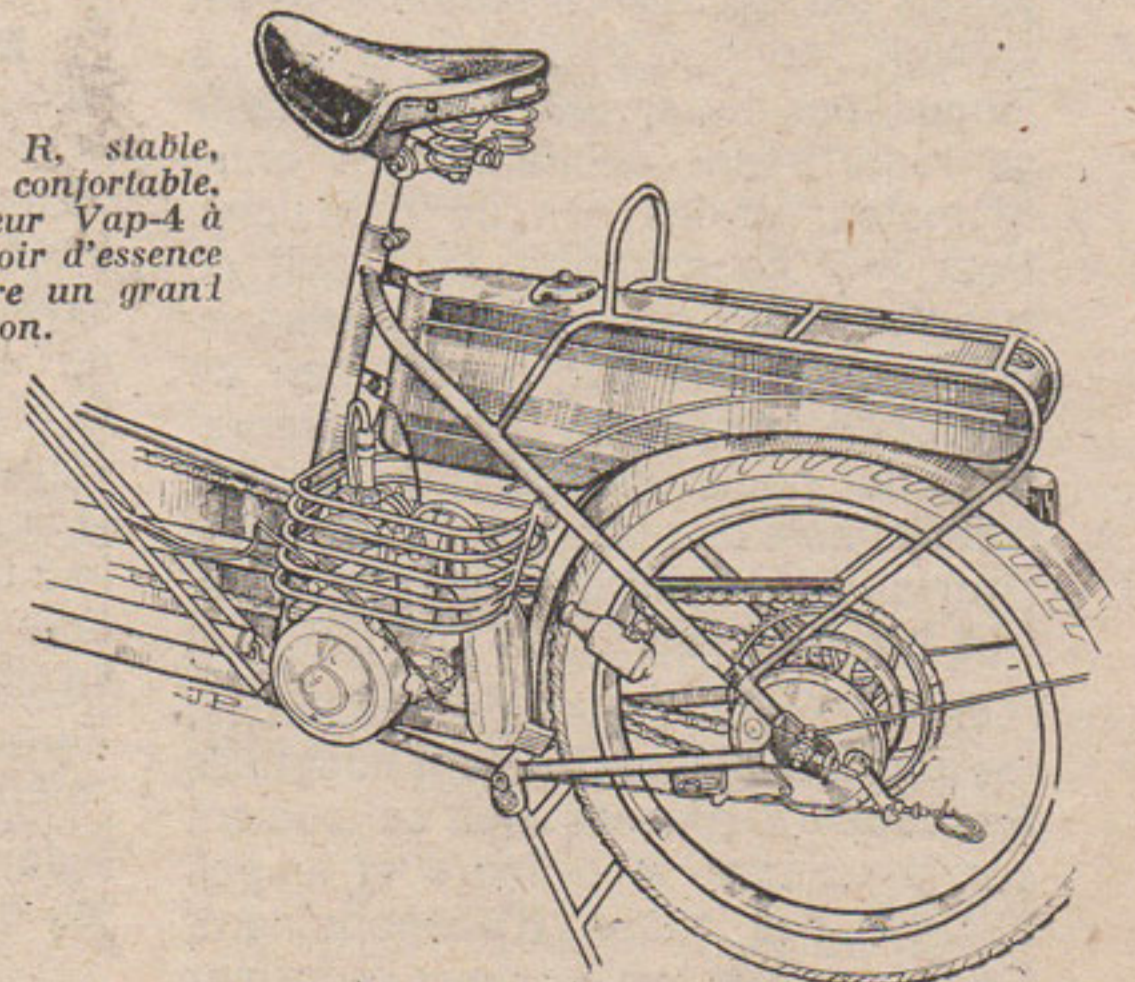
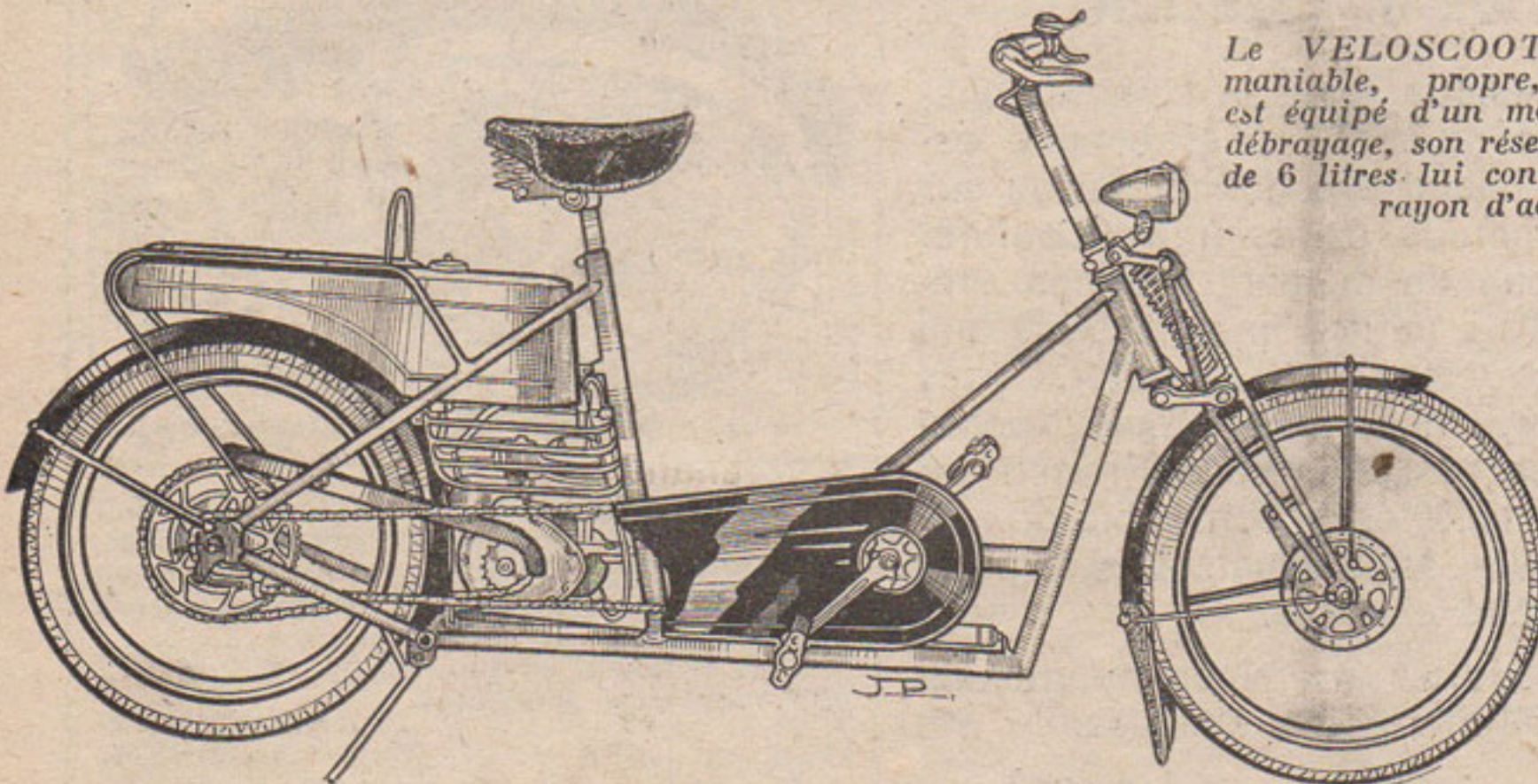
L'autre accessoire est un filtre à pastille de faible encombrement.



CAPOTAGE POUR « VAP »

Plusieurs lecteurs nous ayant demandé où ils pourraient se procurer le capotage chromé pour moteur Vap présenté dans Motocycles de janvier, précisons que cet accessoire est une spécialité des Etablissements E. T. I. C. 8, place de la Porte-Champerret, Paris.

Le VELOSCOOT, R, stable, maniable, propre, confortable, est équipé d'un moteur Vap-4 à débrayage, son réservoir d'essence de 6 litres lui confère un grand rayon d'action.





TRIBUNE des Lecteurs

LE GRAISSAGE DU 2-TEMPS

Je voudrais vous parler du moteur 2 temps du point de vue utilitaire, et plus particulièrement du mode de graissage par mélange.

Il n'y a pas de doute que le 2 temps dans sa forme actuelle est un excellent moteur, robuste, souple, nerveux, puissant, etc... et que le graissage par mélange donne, du point de vue technique toute satisfaction. Mais il n'en est peut-être pas de même pour la commodité de l'utilisateur.

Si la confection du mélange chez soi n'offre guère d'inconvénient, ce n'est déjà plus tout à fait pareil sur la route. A moins de s'astreindre à emporter un bidon d'huile, le mélange sera fait avec une huile en détail, de qualité irrégulière, quelquefois même franchement mauvaise. Pour le dosage, on aura généralement recours au pifomètre (et moi qui suis du métier, je puis vous assurer que ce n'est pas un instrument très précis!).

Une fois dans le réservoir, le mélange sortira par où il pourra et en premier lieu par le trou d'air. Il en suinte toujours un peu par le robinet et la tuyauterie dont les joints ne sont jamais parfaits. Le carburateur en est couvert, ce qui déborde ne tombe jamais par terre, les crachotements se répartissent équitablement entre le moteur et les bas de pantalons. Pour tout ce mélange, le circuit de transformation est immuable, réapparition de l'huile par évaporation de l'essence, cambouis par incorporation de poussière, chiffons, mains sales et note de teinturier. Un chimiste pourrait vivement faire avec ça une très belle formule.

Enfin il y a les perles aux électrodes, les lumières d'échappement bouchées, les vapeurs grasses qui se cuisent sur la culasse, le cylindre et le poli chrome des tubes d'échappement. Ce qui sort par le silencieux va former

avec la poussière une épaisse couche noirâtre sur la jante et les rayons de la roue arrière.

Quel remède à tout cela? Je ne crois pas qu'une amélioration de la précision d'usinage y fasse grand chose. Elle permettrait un dosage plus faible, mais la plupart des inconvénients subsisteront. Et puis la précision d'usinage est ce qu'elle est, on ne peut pas la multiplier par 10 du jour au lendemain.

Quel remède alors? Je n'en vois qu'un : graissage séparé. Je ne doute pas que la solution d'un tel problème soulève des cas épineux. Mais je crois bien me souvenir que Dax, quelques années avant la guerre avait sorti, ou au moins présenté un 2 temps à graissage séparé. Ca ne doit donc pas être tout à fait impossible. Il n'y aurait probablement de possible qu'un graissage à huile perdue, par points, l'huile étant amenée aux endroits à lubrifier, ou peut-être par pulvérisation dans le carter, à un moment donné du cycle, par exemple immédiatement après la pré-admission.

Mais enfin ce n'est pas de mon ressort. En tant qu'utilisateur je me contente d'exprimer mes désirs. Messieurs les ingénieurs à vous de jouer. Je serais d'ailleurs très heureux de connaître sur ce sujet l'avis des autres motards 2 temps.

F. COUTURE. - Paris

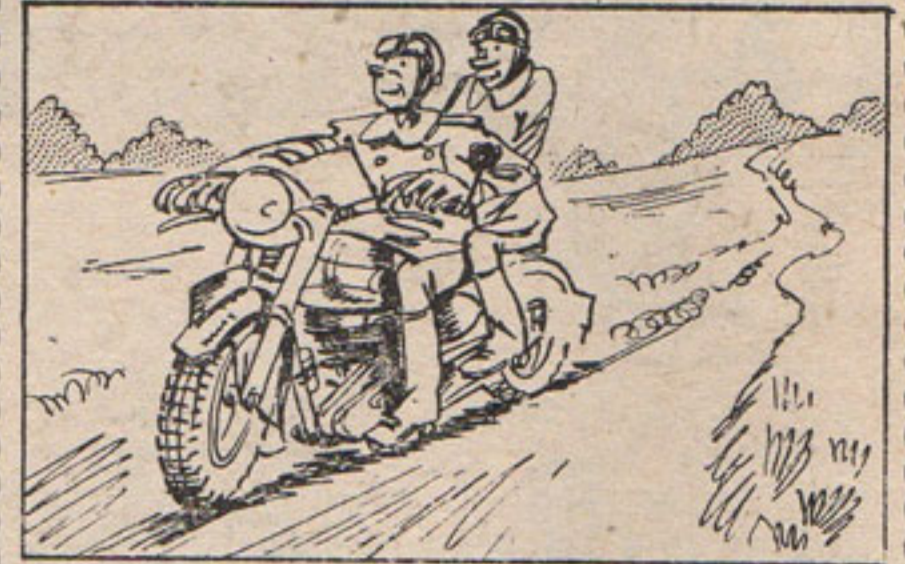
ET VOILA LA RÉPONSE DE G. LOEBLICH

Une longue pratique comme constructeur de moteurs et comme essayeur m'oblige à donner raison sur de nombreux points à M. Couture. Beaucoup de moteurs 2 temps ressentent de petites imperfections que le constructeur aurait pu éviter. Certes le 2 temps vise à être le moteur populaire par excellence, en raison de sa simplicité et de son faible prix de fabrication. Mais maints défauts pourraient être éliminés.

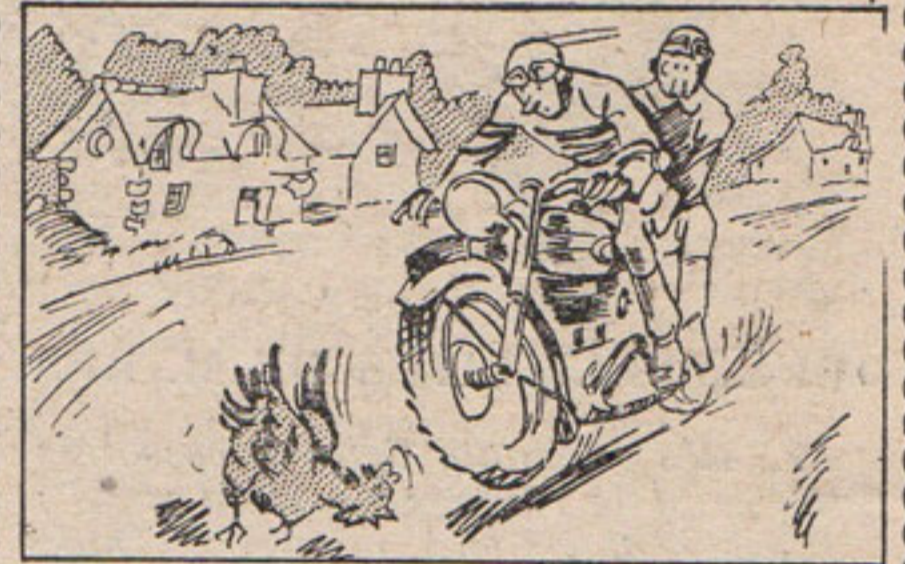
Je voudrais examiner maintenant les différents points signalés.

(A suivre).

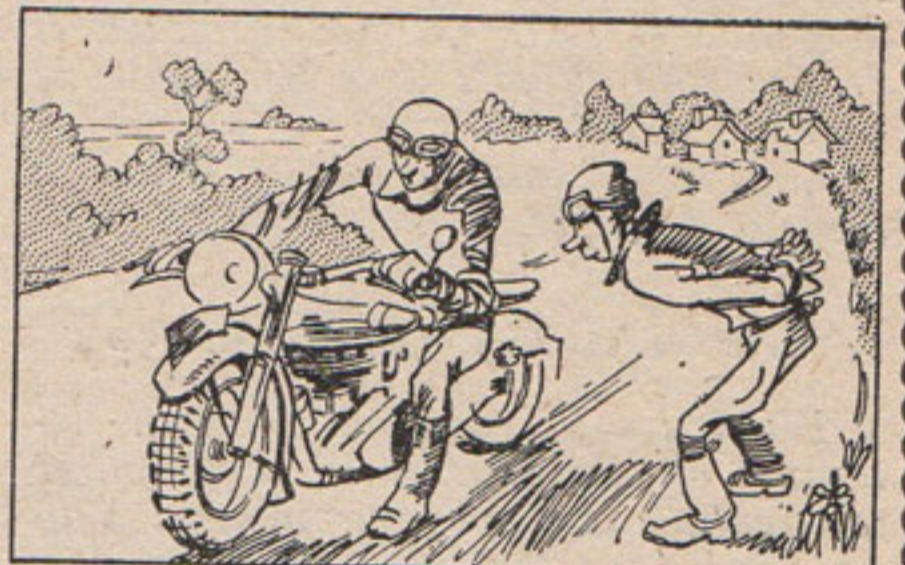
Lecteur assidu et passionné de votre revue, je me permets aujourd'hui de vous signaler un fait unique me semble-t-il dans les annales d'un motard.



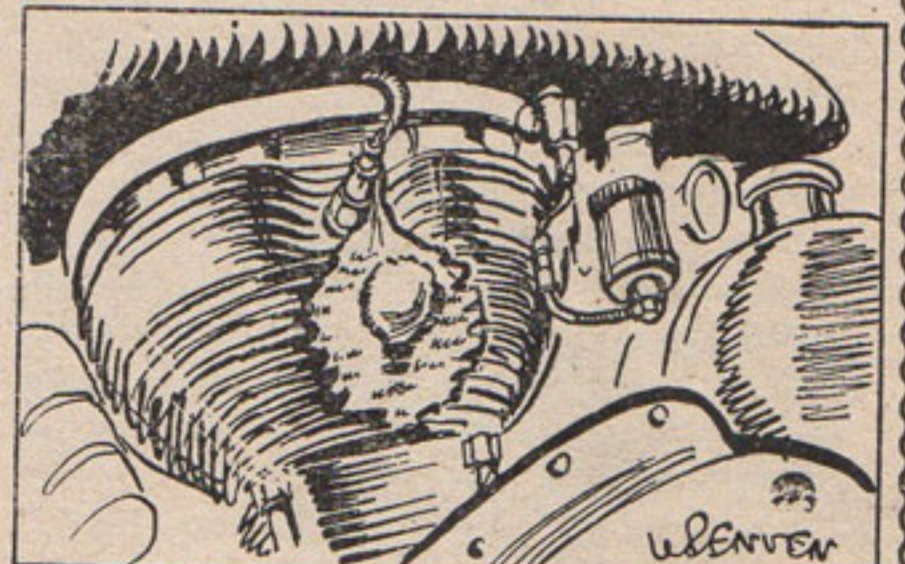
Lundi dernier, 1^{er} mai, un ami motoriste à Nontron et moi-même, munis d'une 500 Terrot type R.G.S.T., effectuons un déplacement pour le compte de notre vélo-club, lorsque,.....



..... en traversant un village, nous écrasâmes une infâme poule, fléau des motards;



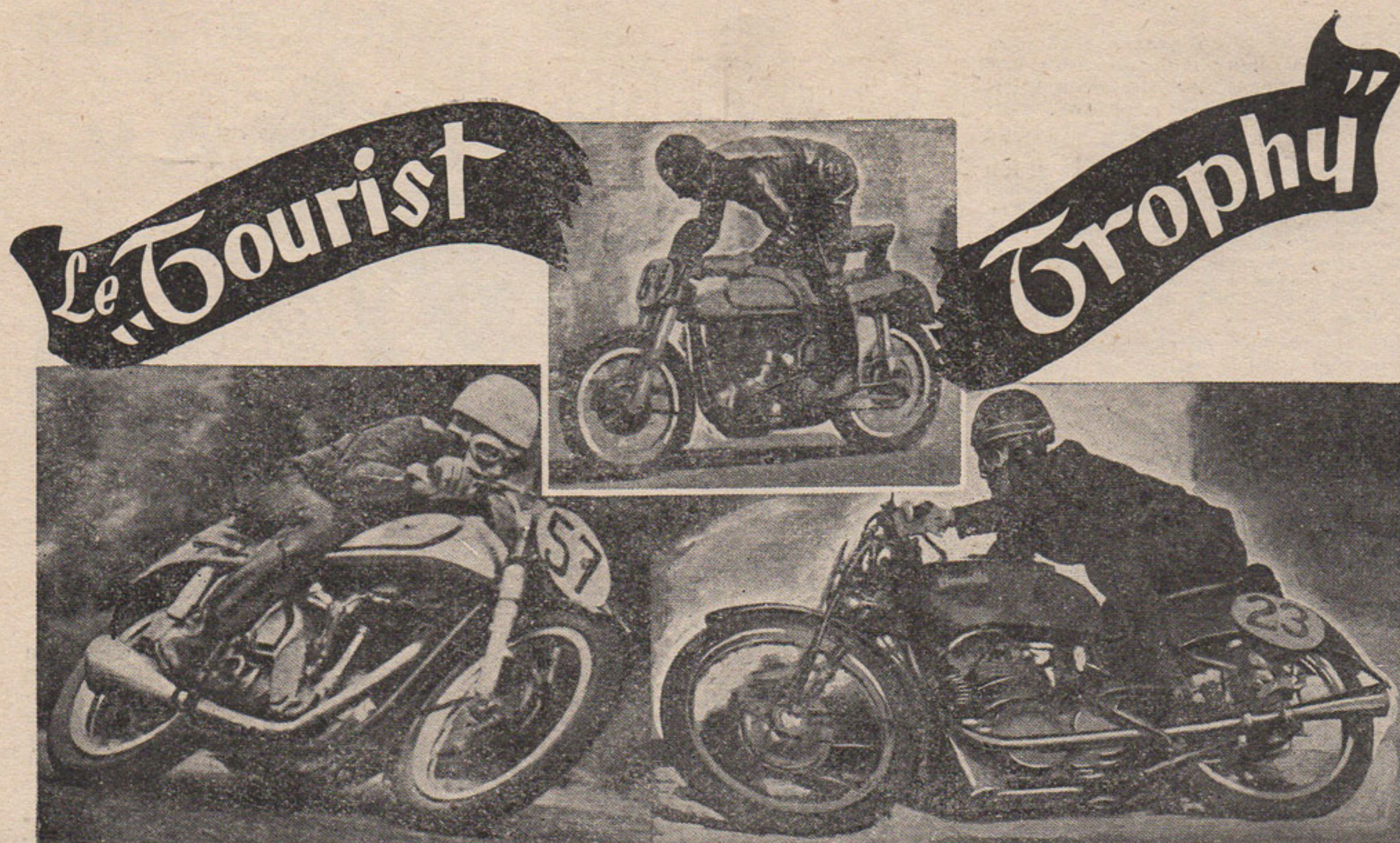
L'histoire jusqu'à ce point n'a rien de vraiment particulier, mais, à notre grande surprise, nous tombâmes en panne une centaine de mètres plus loin...



La malheureuse bête, en expirant, rejeta... un œuf, qui, se brisant sur le cylindre, vint s'y cuire; mais le jaune avait formé un filament qui mit en contact bougie et masse, d'où cafouillage et panne.

C'est vraiment ce que l'on pourrait appeler une vengeance posthume.

G. VENTELOU.



La semaine du Tourist Trophy de l'île de Man a bénéficié d'un temps remarquable pour les courses internationales, mais le brouillard a quelque peu diminué les moyennes des clubmen.

Les courses internationales, Senior, Junior et Lightweight, furent passionnantes au point de vue performances et records battus, mais il n'y eut lutte serrée qu'en 250.

Commentons les trois épreuves chronologiquement :

Le Junior (350 cmc.). — L'équipe A.J.S. se trouve amputée de Doran qui s'est brisé une jambe au cours de l'entraînement, tandis que Morrison et Hinton, australiens, viennent épauler Daniell pour former l'équipe Norton n° 2, mais avec des Norton Manx. Graham, habitué des départs rapides, mène à l'issue du premier tour en 26 m. 19 s. et bat le record du tour détenu par S. Woods depuis 1938 en 26 m. 33 s. A moins d'une minute derrière Graham il y a 10 coureurs dont tous les pilotes « officiels ».

Au cours du deuxième tour Foster (Velocette) bat le record du tour, en 26 m. 16 s., puis, sensation, Bell qui est parti quelque 10 minutes après lui, effectue ce tour en 25 m. 56 s., ce sera le meilleur de la journée, à la moyenne de 140 km. 550.

Contre la montre, Bell (Norton) est en tête, Duke (Norton) notre favori est à 14 s., Graham (A.J.S.) à 19 s. et Foster (Velocette) à 33 s. Peu après Foster abandonne alors que le moteur ne demandait qu'à tirer, rupture de commande de frein arrière. Au cours du troisième tour le classement se stabilise, tandis que Lockett (Norton) mécanique après un mégaphone vagabond. Les écarts grandissent, Graham est à 1 m. 02 s. de Bell, et Duke les sépare. Il n'y a pas une lutte farouche pour les premières places mais

un spectacle de choix est réservé aux milliers de sportifs massés aux points stratégiques des 62 kilomètres du parcours. Le quatrième tour voit Lockett rétrograder à la 11^e place et Daniell déplacer Frennd et occuper la 4^e place. Bell a maintenant 40 s. d'avance sur Duke et 1 m. 53 s. sur Graham.

Il est juste de noter que le moteur de Graham a perdu 600 tours-minute et qu'il a des ratés occasionnels. Les 5^e et 6^e tours voient les écarts s'accroître et Lockett revenir à la 7^e place. Au cours du septième tour Daniell (redoutable finisseur) reprend 39 s. à Graham et termine troisième. Ce qui donne à Norton les 1, 2, 3 et 6^e places et évidemment le Prix des Constructeurs. 63 arrivants parmi les 100 partants, pas d'accident grave à déplorer, succès de l'épreuve sur toute la ligne.

Classement :

1. Bell (Norton) 3 h. 03 m. 35 s.; 2. Duke (Norton) 3 h. 04 m. 52 s.; 3. Daniell (Norton) 3 h. 07 m. 56 s.; 4. Graham (A.J.S.) 3 h. 08 m. 04 s.; 5. Frennd (A.J.S.) 3 h. 08 m. 56 s.; 6. Lockett (Norton) 3 h. 10 m. 18 s.; 7. Dale (A.J.S.) 3 h. 10 m. 41 s.; 8. W. Mc Candless (Beart-Norton) 3 h. 12 m. 16 s.; 9. Bills (Velocette) 3 h. 12 m. 28 s.; 10. Hinton (Norton) 3 h. 13 m. 16 s.

A noter que les six premiers battent le temps établi par Frith, vainqueur l'an dernier, et que Duke et Bell battent le temps record établi par le regretté Guthrie en 1937. Ces excellentes performances, comme celles des autres catégories d'ailleurs, sont dues au carburant à 80 d'indice d'octane employé cette année, aux conditions météorologiques remarquables, très rares dans cette île pluvieuse et ventée, à de légères améliorations du circuit et à la brillante tenue des nouvelles Norton 350 et 500. Une suspension arrière oscillante d'une efficacité sans pareille, due à Rex Mc Cand-

less, quelques chevaux de plus et un quartette unique au monde ont permis à Norton de renouer avec le succès d'une manière éclatante et de prendre ainsi de sérieuses options sur les titres des championnats mondiaux.

Le Senior (500 cmc.). — La course est gagnée par Duke qui a mené de bout en bout sans être inquiété. Notre favori Foster (Guzzi), après avoir occupé la sixième place pendant cinq tours, devra abandonner après avoir fait de la mécanique sur le bord de la route.

Le premier tour départ arrêté voit le fameux record de Daniell battu par Duke, mais le départ étant donné 70 mètres après la ligne d'arrivée, il ne peut être valable. Daniell qui est second est à 29 s. et Bell et Lockett à 37 s. Graham est à 48 s. et Foster déjà à 1 m. 03 s. Au deuxième tour les quatre Norton sont toujours en tête et l'avance de Duke sur le second, qui maintenant est Bell, est de 1 m. 03 s. ! Le record est cette fois battu régulièrement en 24 m. 21 s.

Au troisième tour, les positions des 12 premiers restent à peu près inchangées, seuls les écarts grandissent. Graham, le quatrième est à 2 m. juste de Duke. Au quatrième tour la douzième place est prise par Bills, remplaçant Brown mal remis d'une chute ancienne, au guidon d'une Vincent Grey Flash officielle. Il terminera à cette place, ce qui est excellent avec une machine qui est plus spécialement destinée aux petits circuits. Le record est battu au cinquième tour en 24 m. 16 s., soit à la moyenne de 150 km. 210, ce sera le meilleur de la course et Duke en est le responsable. Au 6^e tour Duke a porté son avance à 2 m. 13 s. sur Bell, 3 m. 30 s. sur Lockett, et 3 m. 57 s. sur Graham. On se demande avec exaltation si au cours du dernier tour Duke rattrapera Bell qui était

parti avec 2 m. 40 s. d'avance. Il réussira et passera la ligne d'arrivée avec une longueur d'avance sur son coéquipier, terminant ainsi cette épreuve avec panache.

Classement :

1. Duke (Norton) 2 h. 51 m. 45 s.; 2. Bell (Norton) 2 h. 54 m. 25 s.; 3. Lockett (Norton) 2 h. 55 m. 22 s.; 4. Graham (A.J.S.) 2 h. 55 m. 52 s.; 5. Daniell (Norton) 2 h. 56 m. 31 s.; 6. Armstrong (Velocette) 3 h. 02 m. 31 s.; 7. Dale (Norton) 3 h. 03 m. 15 s.; 8. W. Mac Candles (Beart-Norton) 3 h. 03 m. 19 s.; 9. Brett (Norton) 3 h. 03 m. 55 s.; 10. Hinton (Norton) 3 h. 04 m. 25 s.

Les cinq premiers effectuent un meilleur temps que Daniell, vainqueur l'an dernier et battent le record de l'épreuve détenu par Meier (B.M.W. à compresseur) depuis 1939.

Le Lightweight (250 cmc.). — Dans cette épreuve disputée en ligne, les spectateurs savent où les coureurs en sont, de même que ceux-ci, ou à peu près. L'épreuve se signalait par la diversité des marques et des genres de machines. 15 marques pour 25 machines, 4 racers modernes (Benelli et trois Guzzi), des machines britanniques d'avant-guerre revues et corrigées, certaines montées dans des cadres en alliage léger, et des 350 « raccourcies » ou « rétrécies » suivant qu'il s'agit de moteurs à course ou à alésage réduits afin d'obtenir une 250 cmc.

Ambrosini, notre favori, est déjà à 1 minute de Cann, le leader du premier tour, et entre eux s'intercalent Wood (Guzzi) à 4 s. de Cann (Guzzi), Pike (Pike-Rudge) à 11 s., et Mead (Mead-Velocette) à 35 s. Voulant effectuer les 420 kilomètres sans ravitailler, Ambrosini a transformé sa Benelli en citerne et la machine pendant les premiers tours sera difficile à manier. Le troisième tour voit Cann toujours en tête, devant Wood à 1 s., Ambrosini qui commence sa remontée à 1 m. 06 s. et Mead à 1 m. 07 s.

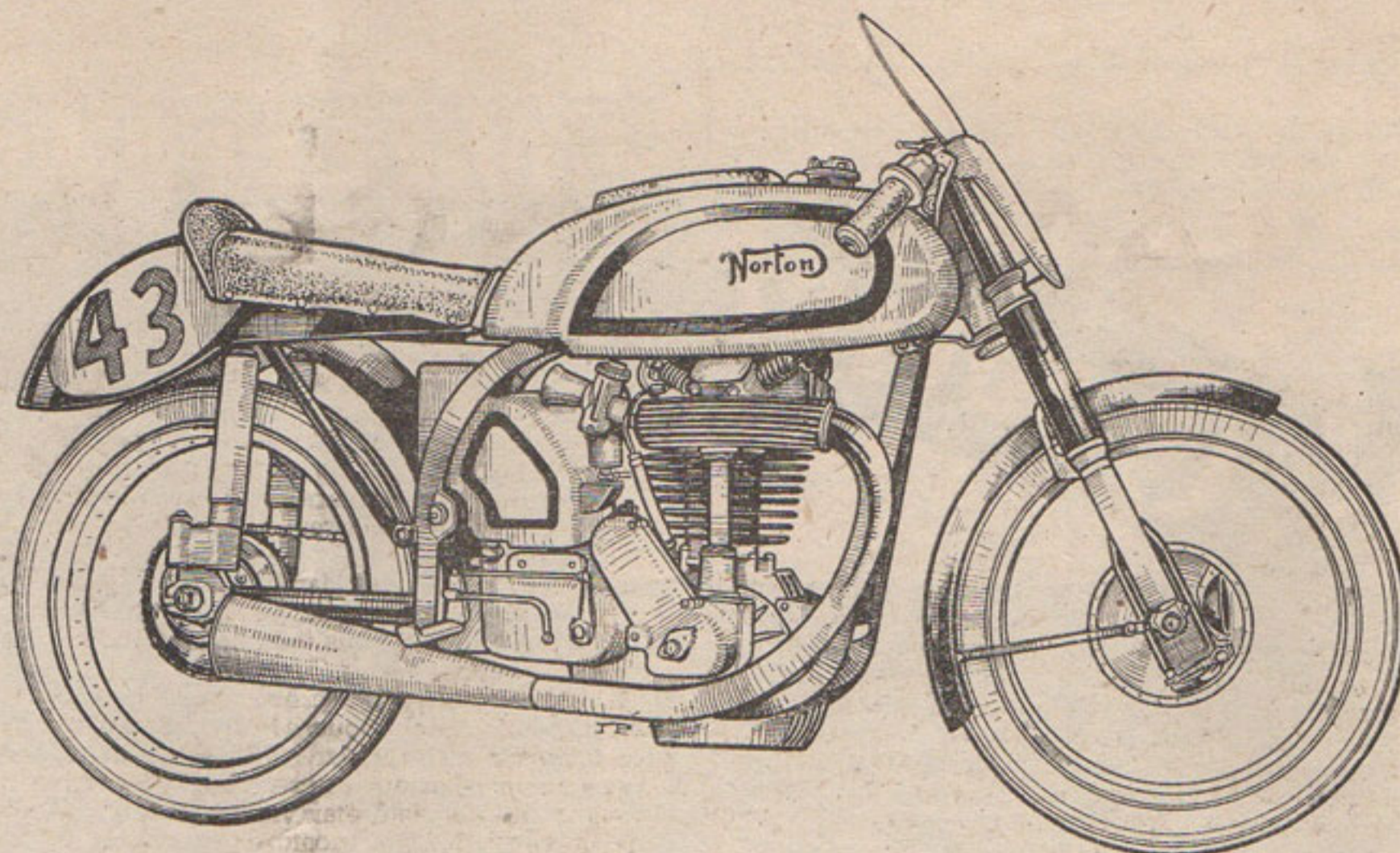
Wood s'est arrêté quelque temps et descend à la 10^e place au 4^e tour pour remonter à la 7^e place au tour suivant, mais il disparaîtra ensuite. Au 5^e tour l'avance de Cann sur Ambrosini n'est plus que de 28 s. tandis que Mead est à 4 m. 01 s. Au sixième tour Cann n'a plus que de 15 s. d'avance sur son rival et on se demande s'il n'y aura pas une photofinish! Petit à petit Ambrosini remonte, à 30 kilomètres de l'arrivée il est à 3 s. et passe Cann à quelque 5 kilomètres du but, le tour est joué, Ambrosini battra Cann de 5 mètres!

Course de toute beauté mais surclassée en intérêt par les vitesses record du Senior, couru en même temps, et beaucoup de spectateurs ne se sont pas rendu compte de ce match splendide, tour par tour. Au cours du dernier tour le record du tour détenu depuis l'an dernier par Wood et Dale a été battu de 10 s., en 27 m. 59 s., soit 130 km. 250 de moyenne. Mais le record de l'épreuve, détenu par Kluge (D.K.W.) depuis 1938, n'est pas battu (3 h. 21 m. 56 s.). En revanche le temps de 1949, par Barrington (Guzzi) est amélioré de 15 s.

Classement :

1. Ambrosini (Benelli) 3 h. 22 m. 58 s.; 2. Cann (Guzzi) 3 h. 22 m. 58 s. 2/10; 3. Mead (Mead-Velocette) 3 h. 29 m. 38 s.; 4. Pike (Pike-Rudge) 3 h. 33 m. 45 s.; 5. Bayliss (Bayliss-Triumph) 3 h. 41 m. 33 s.; 6. Jones (Guzzi) 3 h. 42 m. 41 s.; 7. Sorensen (Excelsior) 3 h. 48 m. 33 s.; 8. Cope (A.J.S. chemisée) 3 h. 50 m. 34 s.

Mead a effectué le meilleur temps



**CIRCUIT DU LAC
A AIX-LES-BAINS**

Vaqué, Monneret, Pagani, Haldeman vainqueurs.

En 125 Donini fit une chute à l'entraînement, qui l'empêcha de disputer la course. Vaque s'adjugea la victoire devant Haldeman et Maravigna qui fut victime d'un mauvais départ.

1. Vaqué sur M.V. en 33 m. 12 s. 8/10, moyenne 63 km. 010; 2. Haldeman, à 22 s.; 3. Maravigna, en 33 m. 57 s. 5/10; les autres loin.

Dans la deuxième épreuve (réservée aux 350 cmc.) sur 35 tours de circuit, les deux Monneret, Georges le père et Pierre le fils, sont au départ. Ils passent en tête, suivis de Loyer, Collot, Cherrier et de l'Italien Plebani. Au 6^e tour Monneret fils fait une chute à la sortie du virage des Sources, réussit à redresser sa moto, à lancer son moteur et à repartir, très applaudi. Mais cent mètres plus loin, devant son stand, il chute à nouveau (le premier choc avait endommagé sa direction) et il doit abandonner.

Pendant ce temps Plebani était parvenu, après un émouvant coude à coude, à s'assurer la première place devant le père. Au 22^e tour l'Italien victime d'un dérapage, devait laisser s'enfuir Monneret et Cherrier, ce dernier remarquable de régularité. Et sans être inquiété Georges Monneret conservera la première place.

Georges Monneret, sur A.J.S., les 61 km. 040 en 52 m. 9 s. 4/10, soit à la moyenne de 70 km. 269; 2. Cherrier en 53 m. 18 s. 1/10; 3. Loyer à 1 tour; 4. Baviera à 2 tours; les autres loin.

Les sides prennent possession du circuit. Dès les premiers tours : Aubert et Haldeman prennent la tête alternativement, suivis par Verd, Beauvais et Bétemps.

1. Haldeman 54 m. 30 s. 8/10 (moyenne 67 km. 183); 2. Aubert 55 m. 12 s. 4/10, à 1 tour; 3. Masuy qui a effectué un retour remarquable, à 3 tours; 4. Beauvais à 4 tours; 5. Bétemps.

Pagani et Anderson se livrent un duel palpitant. L'Italien sur sa rapide Gilera aura raison de l'Anglais et de la Guzzi.

1. Pagani (Italie), les 87 km. 200 en 1 h. 11 m. 17 s. 9/10, moyenne 73 km. 38; 2. Anderson (Angleterre), 1 h. 12 m. 39 s.; 3. Houel (France), à 1 tour; 4. Cherrier; 5. Jacquier-Bret; 6. Vidonne; 7. Laederach (Suisse); 8. Behra (France); 9. G. Monneret; 10. Mosy.

qu'aucun pilote de machine britannique ait effectué, le meilleur temps étant 3 h. 32 m. 43 s., en 1937, par Wood (Ginger) sur Excelsior Manx.

La 12^e place fut prise par une 250 deux cylindres deux A.C.T. réalisée par deux mécaniciens enthousiastes, malheureusement il y a encore des chevaux à trouver. Mais ils ont droit à toute notre sympathie et l'an prochain ils feront certainement mieux.

Les quatre Clubman's T.T. eurent lieu le même jour: le matin le Senior, le Lightweight et les 1.000, ensemble, et l'après-midi les 100 concurrents du Junior bataillèrent ferme.

Le Junior. — Au premier tour B.S.A. occupe 5 des 6 premières places, la 5^e place étant occupée par une Douglas, au troisième tour le futur vainqueur prend la tête et des Norton occupent les 5^e et 6^e places. Au 4^e et dernier tour le classement est le suivant : 1. Jackson (B.S.A.), ensuite viennent une B.S.A., une Norton, deux Douglas, une Norton et deux B.S.A. Tous les pilotes sont de stricts amateurs mais dans les années à venir ils peuvent devenir célèbres. N'oublions pas que les machines sont de série mais gonflées dans certaines limites très strictes.

Les 12 concurrents de la classe 1.000 cmc. étaient tous équipés avec des Vincent. Alexandre mène deux tours puis rétrograde par ennui de bougie, Phillip gagne à 126 de moyenne devant Alexander à 5 m. 32 s. Sept arrivants.

Au Senior le favori était Wicksteed (Triumph) qui avait effectué le meilleur tour à l'entraînement et de loin. Au troisième tour il était en tête avec 3 m. 08 s. d'avance mais abandonnait, réservoir crevé. La victoire revint à Carter, sur Norton. Suivent : une Triumph, quatre Norton, deux Triumph. En 250 cmc. 14 partants, 5 arrivants. Menant de bout en bout sans être inquiété Fletcher gagne sur son Excelsior avec 3 m. 32 s. d'avance, devant une Triumph, une Velocette, une Triumph, une Velocette. Ces quatre épreuves permettent de juger les qualités des supersport livrables aux particuliers et il est à remarquer les bonnes performances des 350 Gold Star B.S.A. Il n'y eut que quelques accidents malgré l'inexpérience de beaucoup; par contre le déchet par ennuis mécaniques est important, il est vrai que les machines sont soumises à des efforts pour lesquels elles n'ont pas été étudiées.

“ AMBIANCE! ”

Bol d'Or 1950! Histoire de faire une remarque originale, je dirai qu'il était placé sous le signe du beau temps, et qu'il est fort dommage que le public ne s'y soit pas écrasé!

Peu de jours avant l'épreuve, Max Enders, nous convoque, Charles et moi, et nous dit : « Vous deux, vous viendrez au Bol avec moi. Vous y ferez un reportage. Mais attention! Faites-moi quelque chose dans le genre de votre voyage en Bretagne. Pas de descriptions de coureurs courbés sur leurs machines, de virages impressionnants, de chronométrage, ni rien de semblable. Dans le genre ahuris de la mécanique, vous êtes parfaits (très flattés), donc, ce qu'il me faut, ce sont tous les petits à-côtés, les incidents qui passent inaperçus, l'ambiance, quoi. »

Et il nous congédia sur ces mots : « je veux de l'ambiance. »

— Ça va être gai, dis-je, en fermant la porte. Charles, machinalement, aiguillait déjà son crayon.

— Tu ne te rends pas compte, lui dis-je, il va falloir courir dans tous les coins, s'infiltrer dans les stands de ravitaillement d'où on se fera du reste vider immédiatement, bref, courir après des « ambiances » qui seront toujours à un bout du circuit quand nous, nous serons à l'autre.



— On va bien s'amuser, conclut Charles optimiste.

Le premier jour du Bol, Charles et moi, dans la voiture directoriale conduite par son propriétaire lui-même, nous partons pour Monthéry.

À l'entrée de l'autodrome notre patron exhibe son brassard et nous nos cartes, car évidemment il n'y avait pas de brassard « Presse » pour tout le monde.

— Ça ne fait rien, nous avait dit Max End, on nous les donnera après.

— Après quoi?... Après le Bol?

— Non, mauvais caractère, quand nous serons rentrés.

Une fois passés trois barrages d'agents, nous allons donc faire notre cour à Mlle Collin qui, gracieusement, nous donne deux brassards.

Ces deux machins qui font des faux plis à nos manches de veston, le bloc de Charles et un appareil photo, nous permettront de faire notre devoir.

L'appareil photo, c'est moi qui le porte. On m'a donné de vagues explications, et dé... brouille-toi. Enfin, on verra bien.

Et nous voilà partis.

Les stands de ravitaillement ressemblent à des ourmières piétinées par mégarde : Ça remue, court, crie, s'escrime autour de motos numérotées, les abreuvant d'injures et d'essence, resserrant un boulon par-ci, un écrou par-là, donnant ici un coup de pompe, dégonflant d'un autre côté, en un mot, le départ est dans quelques minutes.

Les commissaires de l'endroit poussent du ventre les journalistes, soigneurs et autres gêneurs qui empiètent sur la piste, aidés dans leur œuvre de refoulement par un cordon d'agents souriants, transpirants (déjà) et catégoriques.

Le speaker, perché dans sa cabine comme un oiseau dans sa cage, clame sans arrêt : « Dégagez la piste s'il vous plaît, dégagez la piste s'il vous plaît, dégagez-la... »

Rayonnant dans son costume gris, un drapeau rouge aux armes de l'A.M.C.F. à la main, voici M. Mauve.

« Les coureurs sur la ligne de départ, les coureurs sur la ligne... » embraye le speaker.

Après quelques pètarades, faux départs, baisers et mots de Cambronne porte-bonheur, tout le monde y est.

Accroupi entre les jambes d'un agent, l'œil vissé au viseur de mon appareil, j'attends.

Charles, un peu plus loin, noircit du papier à tour de crayon.

Nous, nous sommes prêts.

Seigneur! quel boucan! Le drapeau rouge s'est baissé, et une trombe hurlante a passé devant nous. J'ai eu juste le temps de presser le bouton, que la piste était vide à part un ou deux malheureux dont la monture se refusait à faire comme les autres.

Sacrant, les conducteurs les poussent vers leurs stands respectifs, et à nouveau, mécanos et soigneurs de s'affairer.

Le temps de récupérer Charles, et voici le premier tour bouclé. Lefèvre en tête, passe, salué par les applaudissements frénétiques de ses supporters.

— Ambiance, Charles?

— « Ambiance », me répond-il.

— Ça va, nous sommes d'accord, et allons voir à la buvette si l'ambiance est plus fraîche.

Là, personne ou presque. C'est raté pour les informations, mais les bocks sont bien frais.

Nous fauflant sous des barbelés, nous voilà partis vers le virage de la Ferme. Un temps d'arrêt pour regarder virer les concurrents, dont les styles diffèrent suivant leurs machines, leur poids, et nous repartons vers le virage du Fay dont les commissaires, par un hasard bienheureux, sont de nos amis.

Pendant le parcours, rien à signaler.

Nous voilà enfin arrivés.

Ce n'est pas un poste, c'est un camp complet, avec tentes, fauteuils, chaises longues, tables et rafraichissements.

Libérant leurs mains des fanions qui les encombraient, les commissaires nous accueillent gracieusement, ainsi que Mesdames qui, plus avisées, nous offrent aimablement quelque chose à boire.

Ma foi, comme ambiance, c'est plutôt sympathique!

Nous passons là d'agréables moments quand une rangée de stylos apparaît en même temps qu'une voix indiscrete nous demande : « Alors, ça va? »

Notre directeur! Nous le rassurons quant à notre santé, et filons de l'autre côté de la piste afin de prendre quelques photos et croquis.

Bien assis au soleil entre une fourmière et une touffe d'orties, nous photographions et crayonnons à qui mieux mieux.

En face, au poste des commissaires, le farniente est à son comble.



Tout en haut d'un mât, quatre haut-parleurs s'escriment à nous renseigner sur ce qui se passe face aux tribunes, mais avec le bruit que font les motos qui passent, le résultat est décourageant. D'autant plus que les électriciens de service sont en train d'essayer le groupe électrogène, ce qui ajoute au charme du moment.

En revenant vers les tribunes, nous voyons Venin s'arrêter au bord de la piste.

— Chic, une panne, allons voir!

Ah ouiche, il y avait juste là, comme par hasard, un agent qui nous interdit de franchir la balustrade. Rien à faire pour approcher.

Pendant que je discute avec le représentant de l'ordre, Charles se glisse derrière lui, et réussit à croquer Venin (sans jeu de mot).

Et nous repartons.

Plus loin, attroupement. C'est une chute. Mathieu a le visage ensanglanté et semble bien touché.

Sur le moment, impossible de connaître la cause de sa chute et la gravité de son état.

Arrivés au tableau d'affichage, nous constatons que tout est normal. Il y a un premier, un deuxième, etc...

Tano, qui est un ami personnel (à tous les deux) se maintient en bonne position, et sa forme a l'air excellente, si on en juge d'après ses sourires estompés par la vitesse.

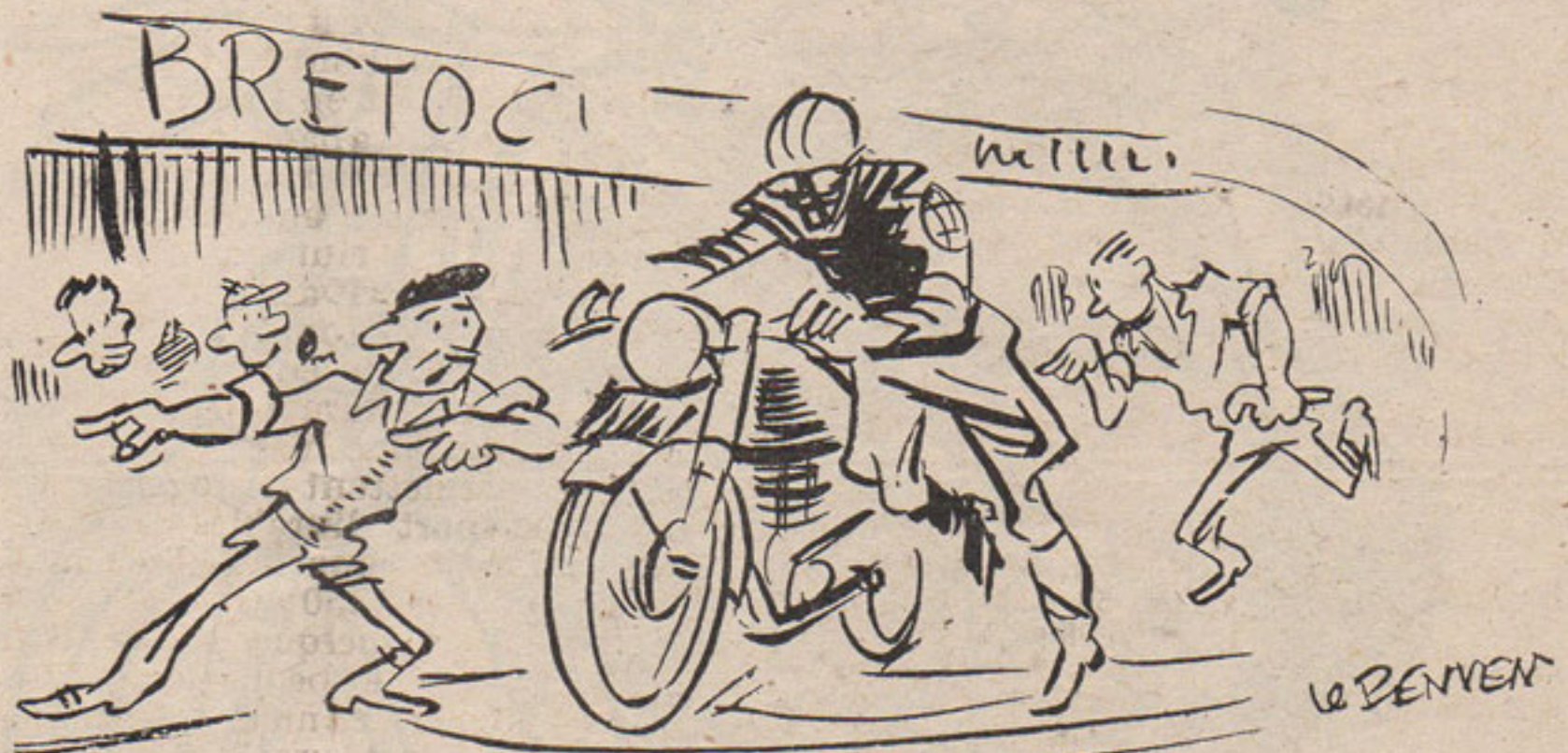
Il est dans les 20 heures, et nous repartons, abrutis de chaleur, de bruit, assurant notre directeur que notre moisson était plus qu'abondante.

La seconde journée, la fameuse ambiance n'est plus la même. Nous ne sommes venus que l'après-midi, et déjà chacun ne compte plus que par heure restant à tourner, non sur la piste, mais sur le cadran.

Moins nerveux, plus ruisselants, faisant montre dans leur habillement d'un négligé équatorial, les soigneurs et chronométrateurs cuisent doucement sous un soleil impitoyable.

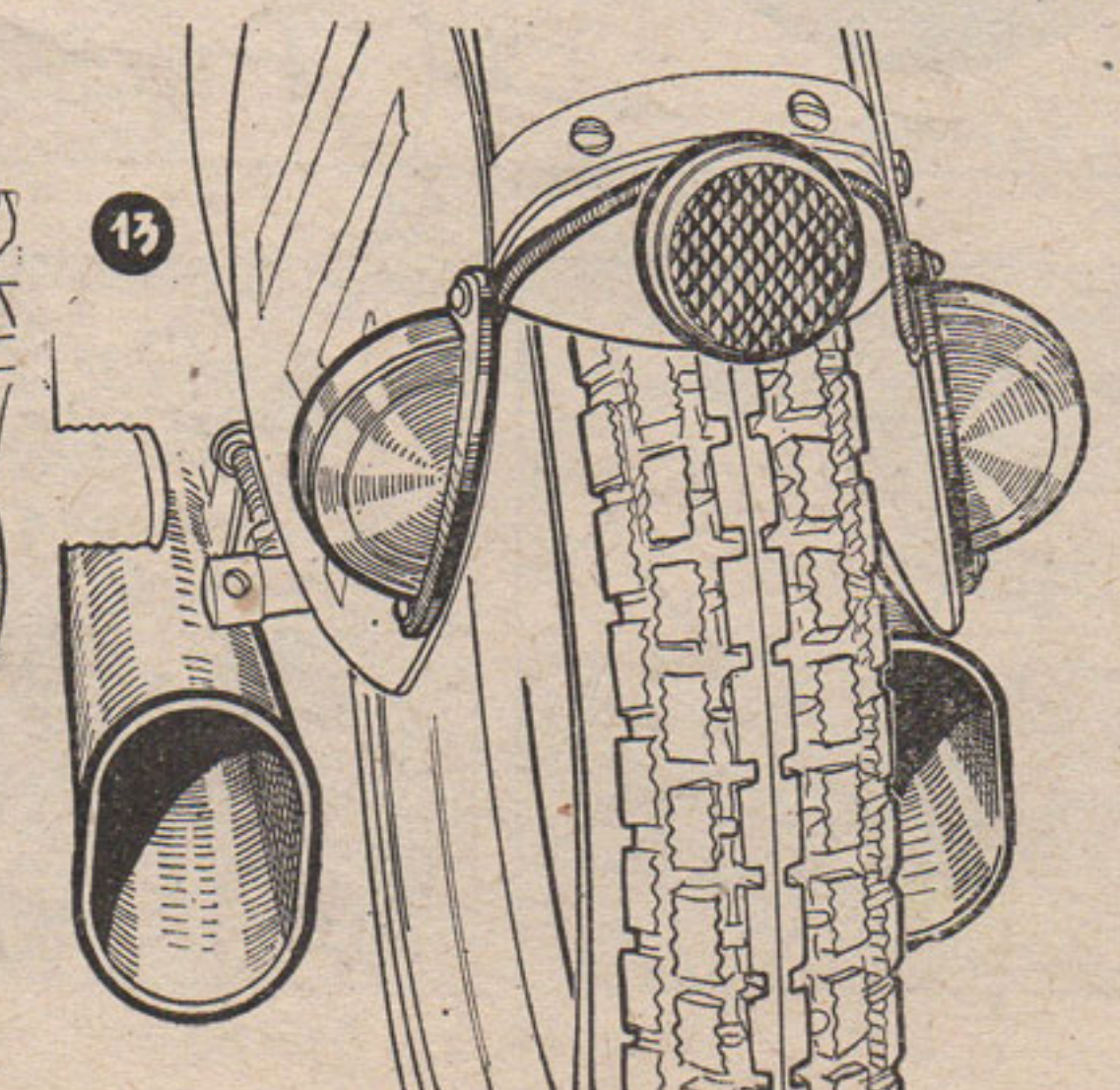
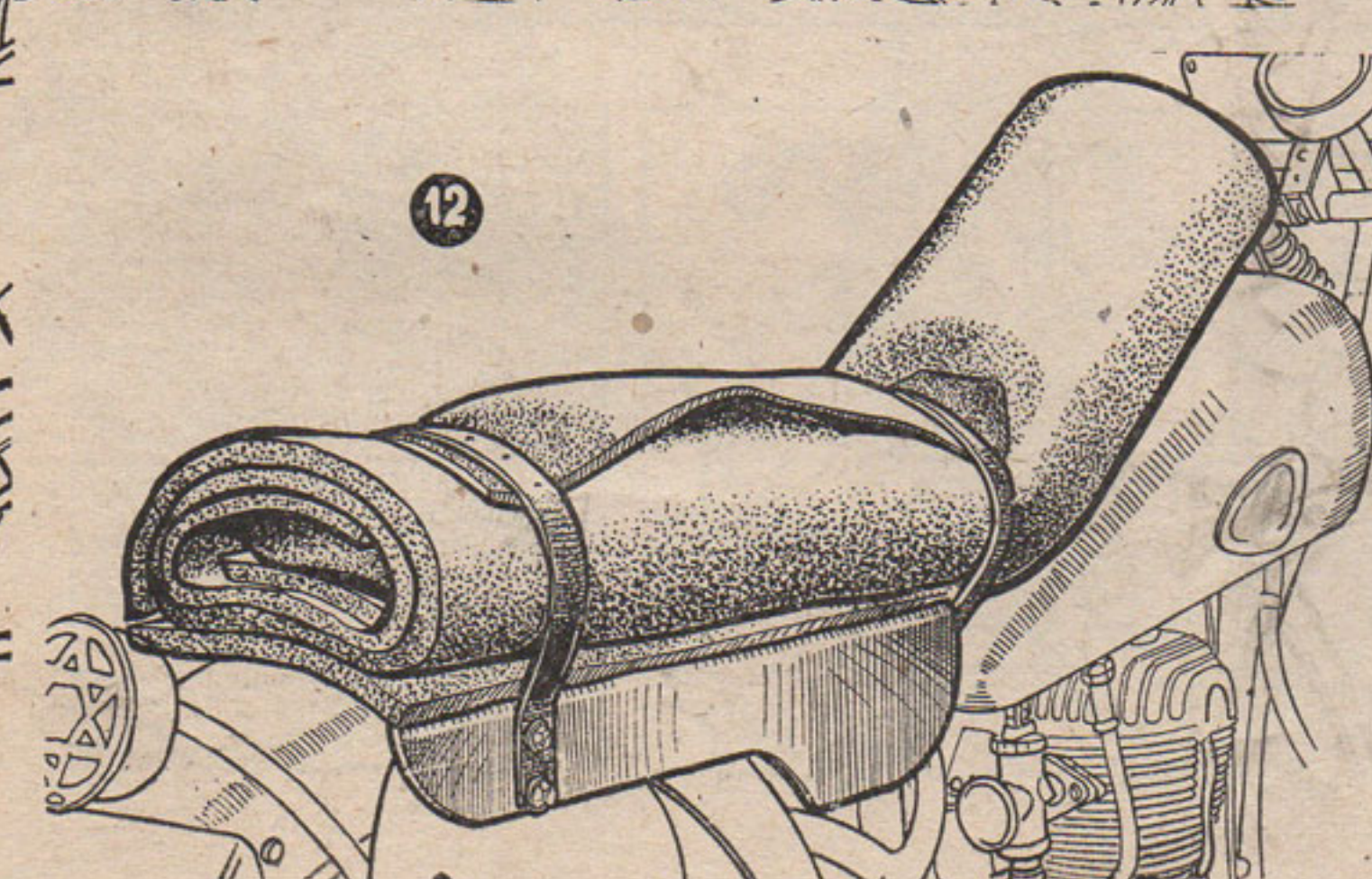
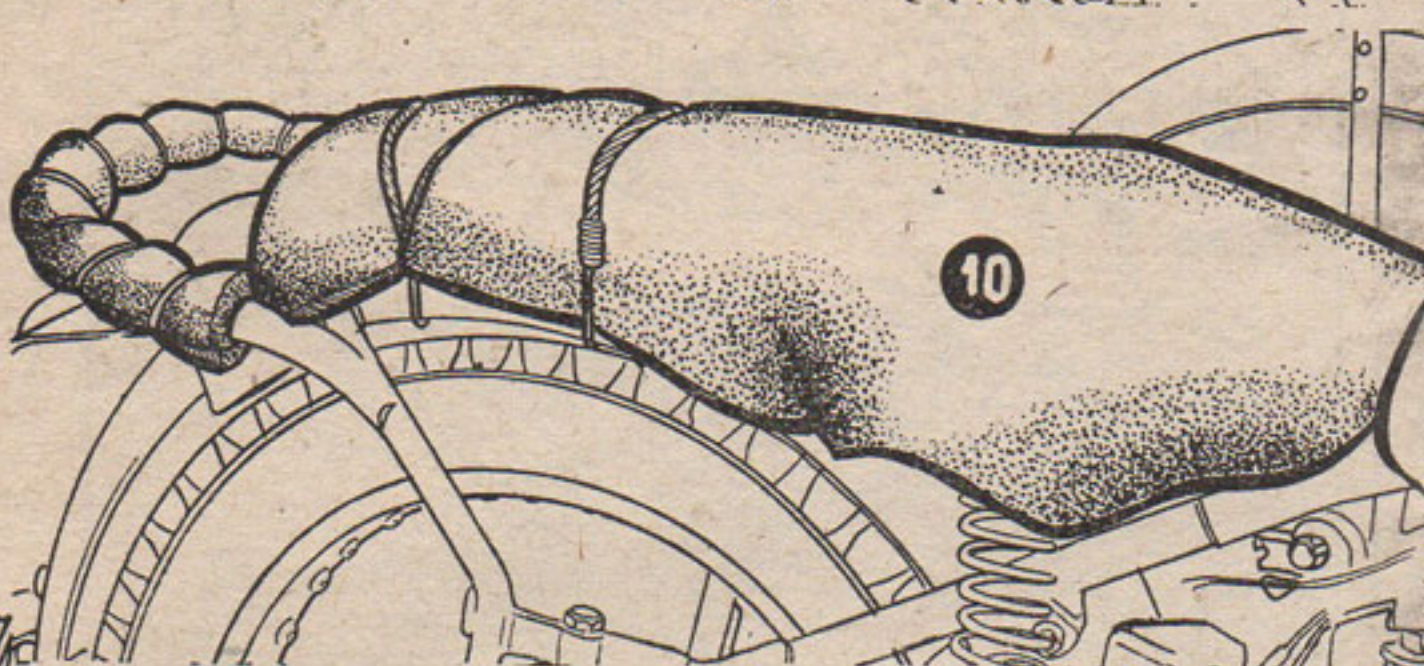
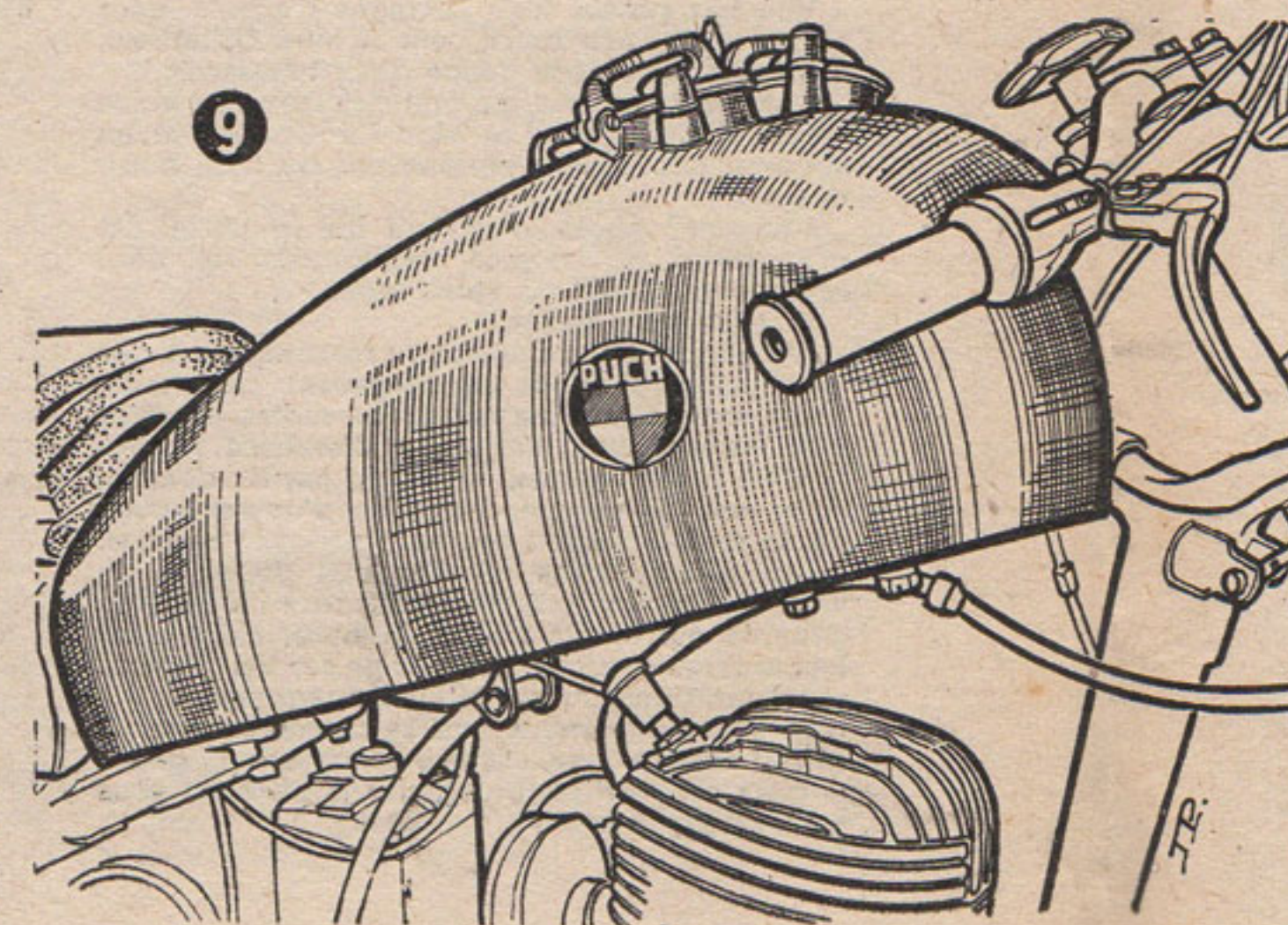
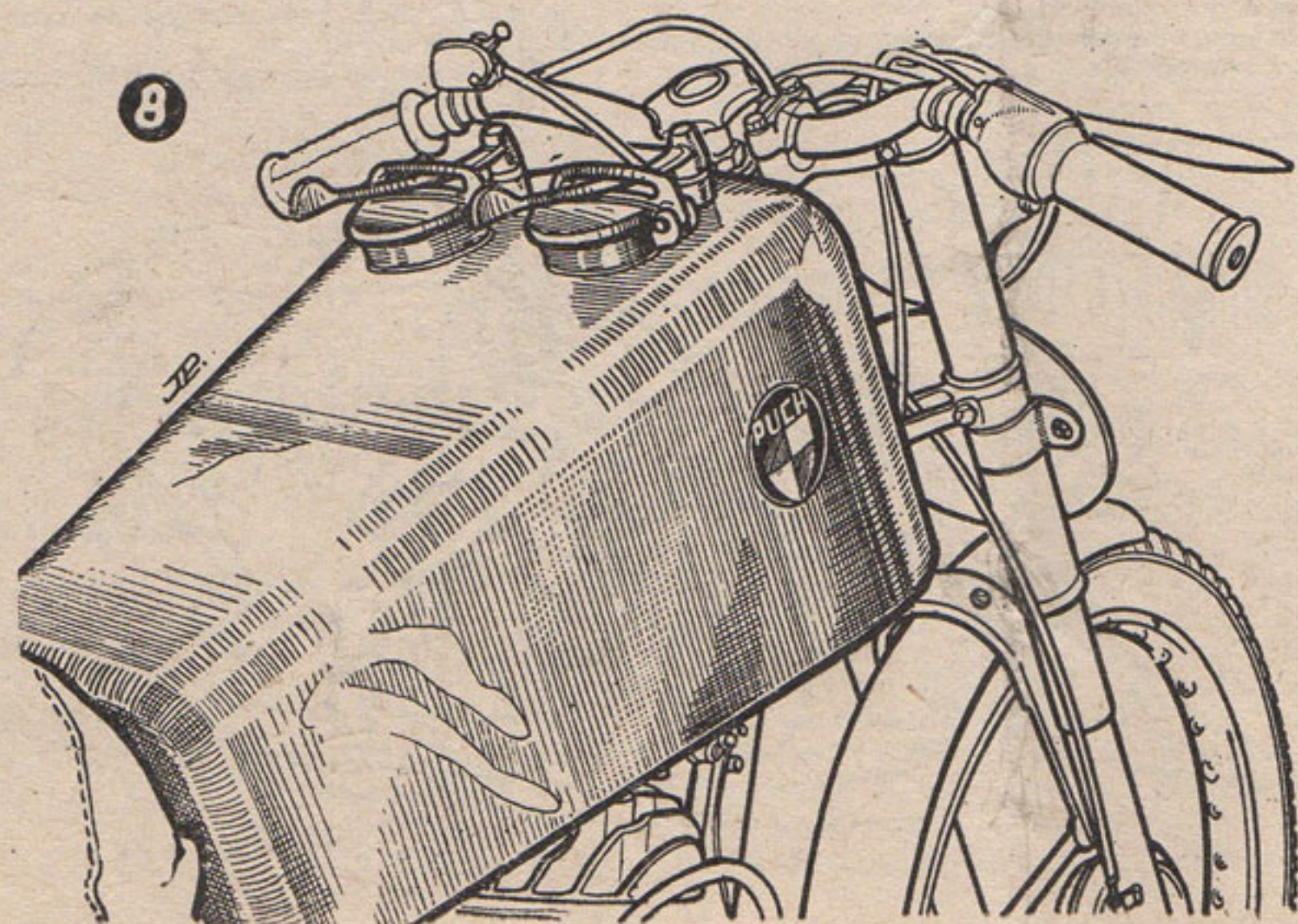
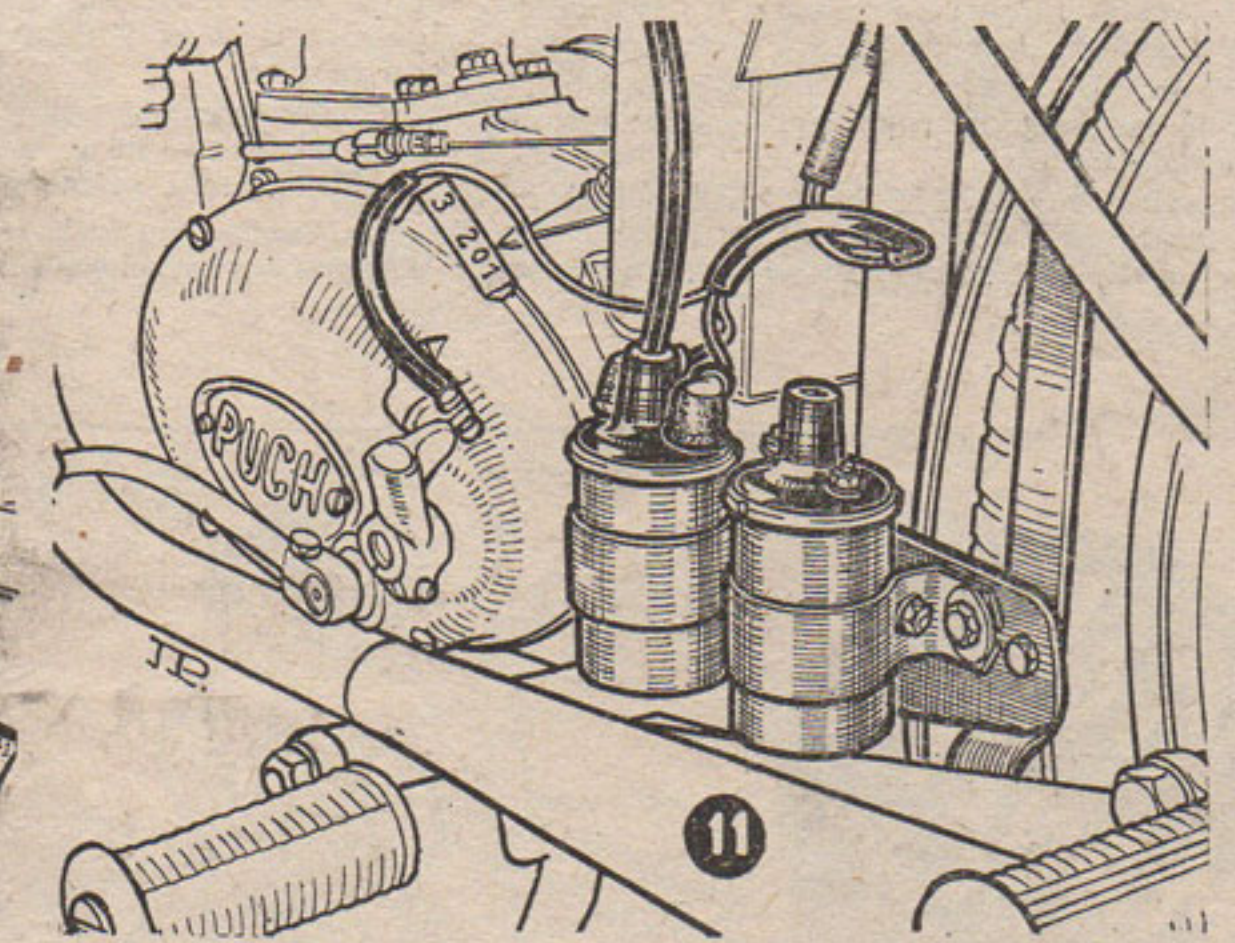
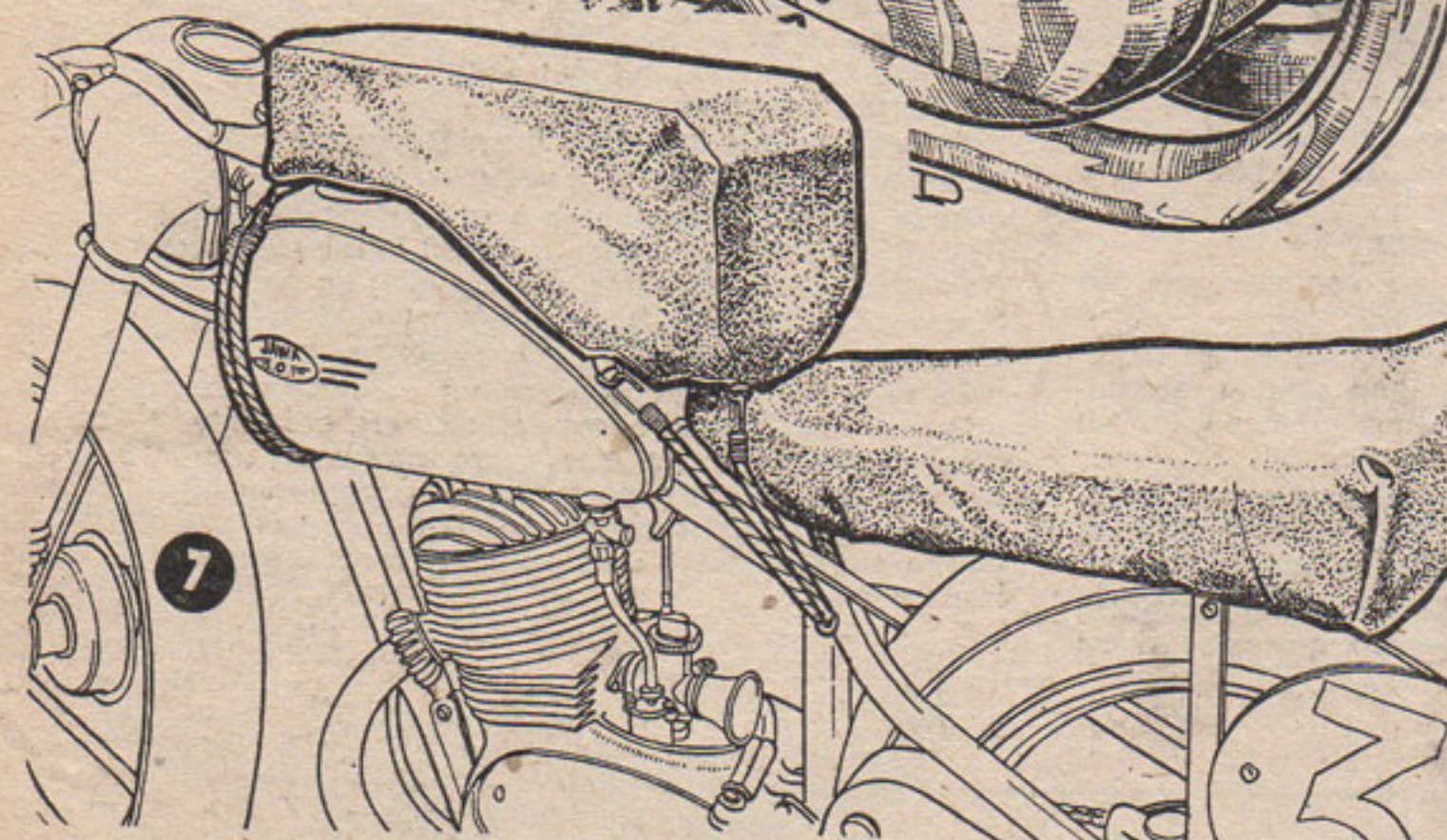
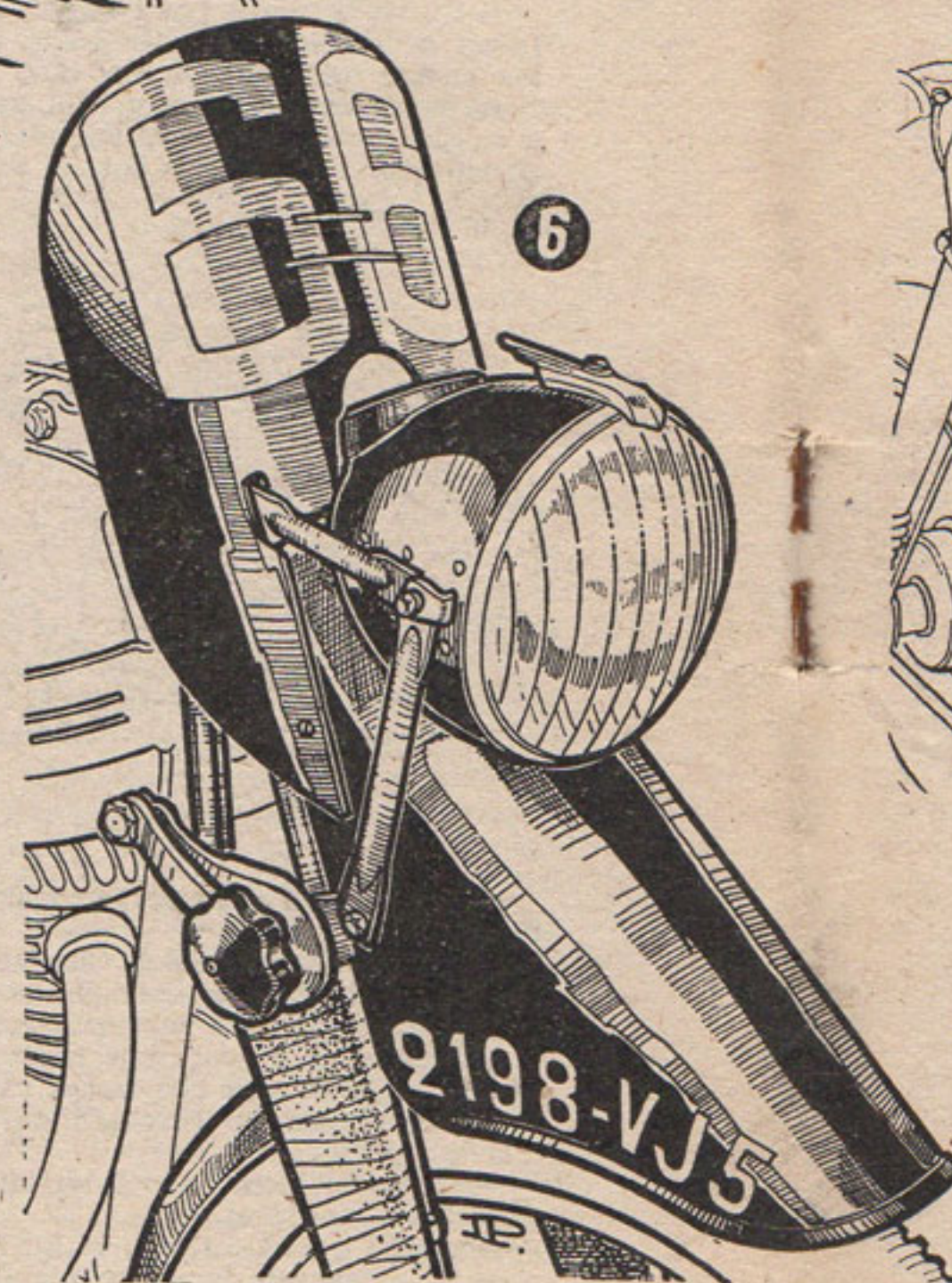
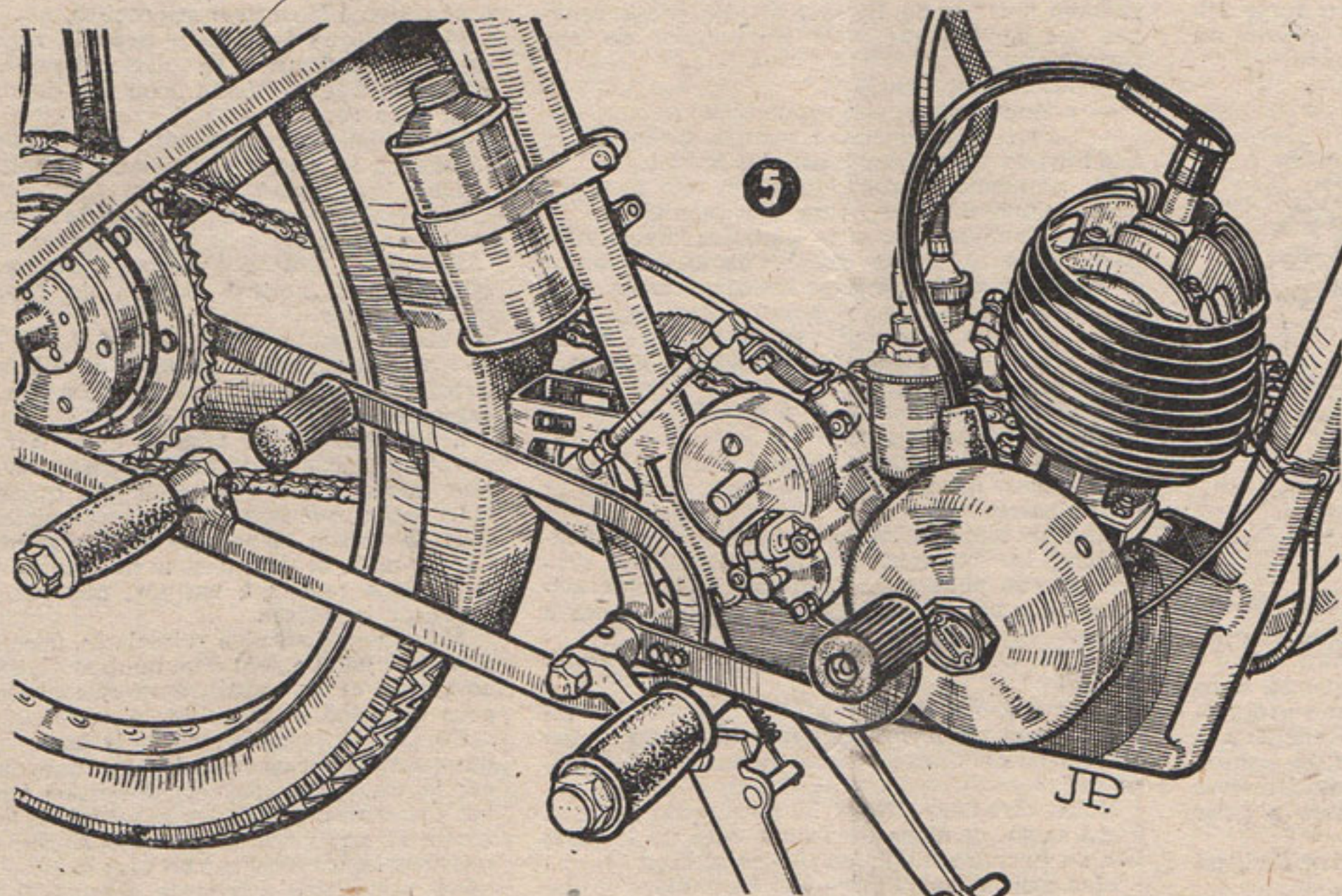
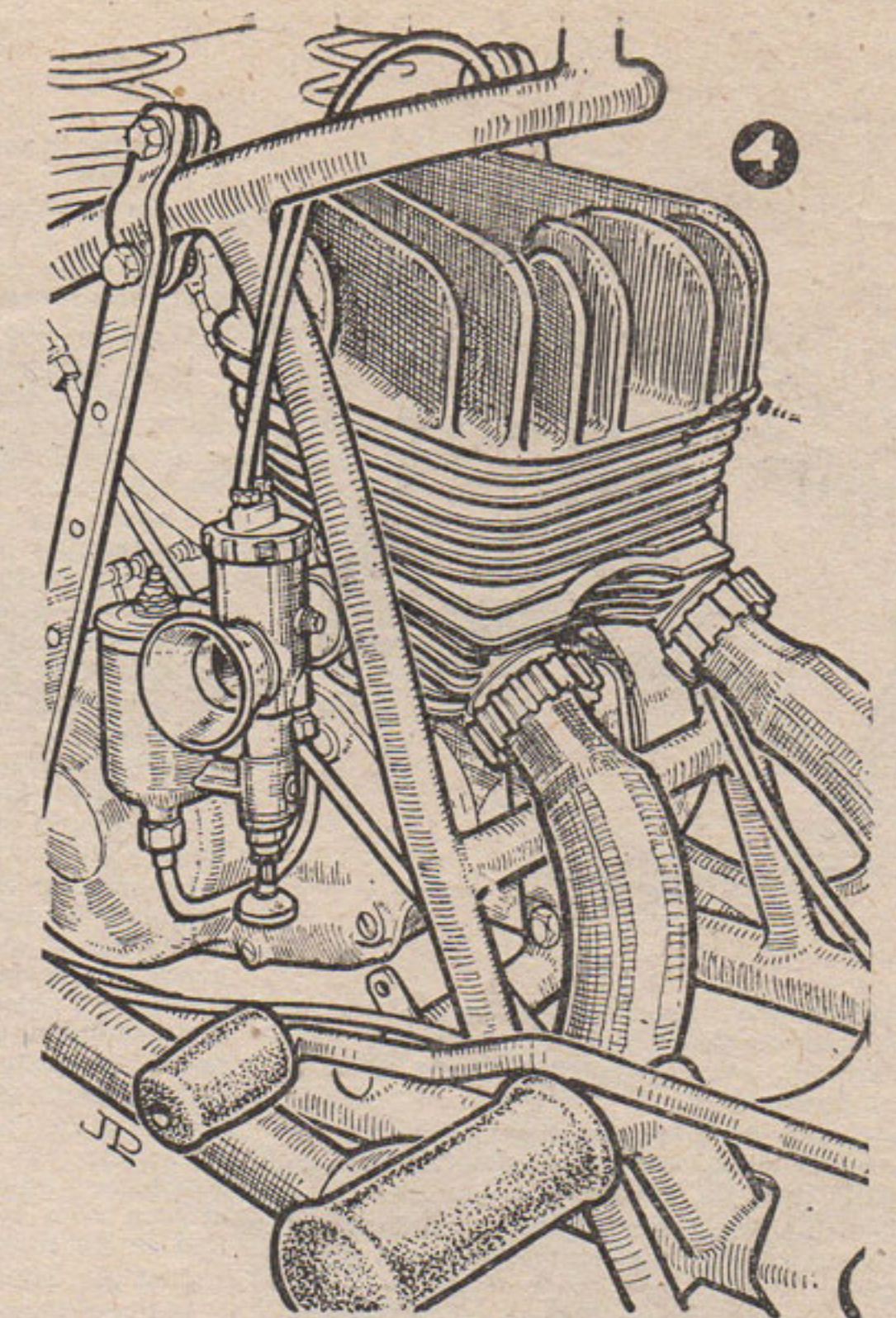
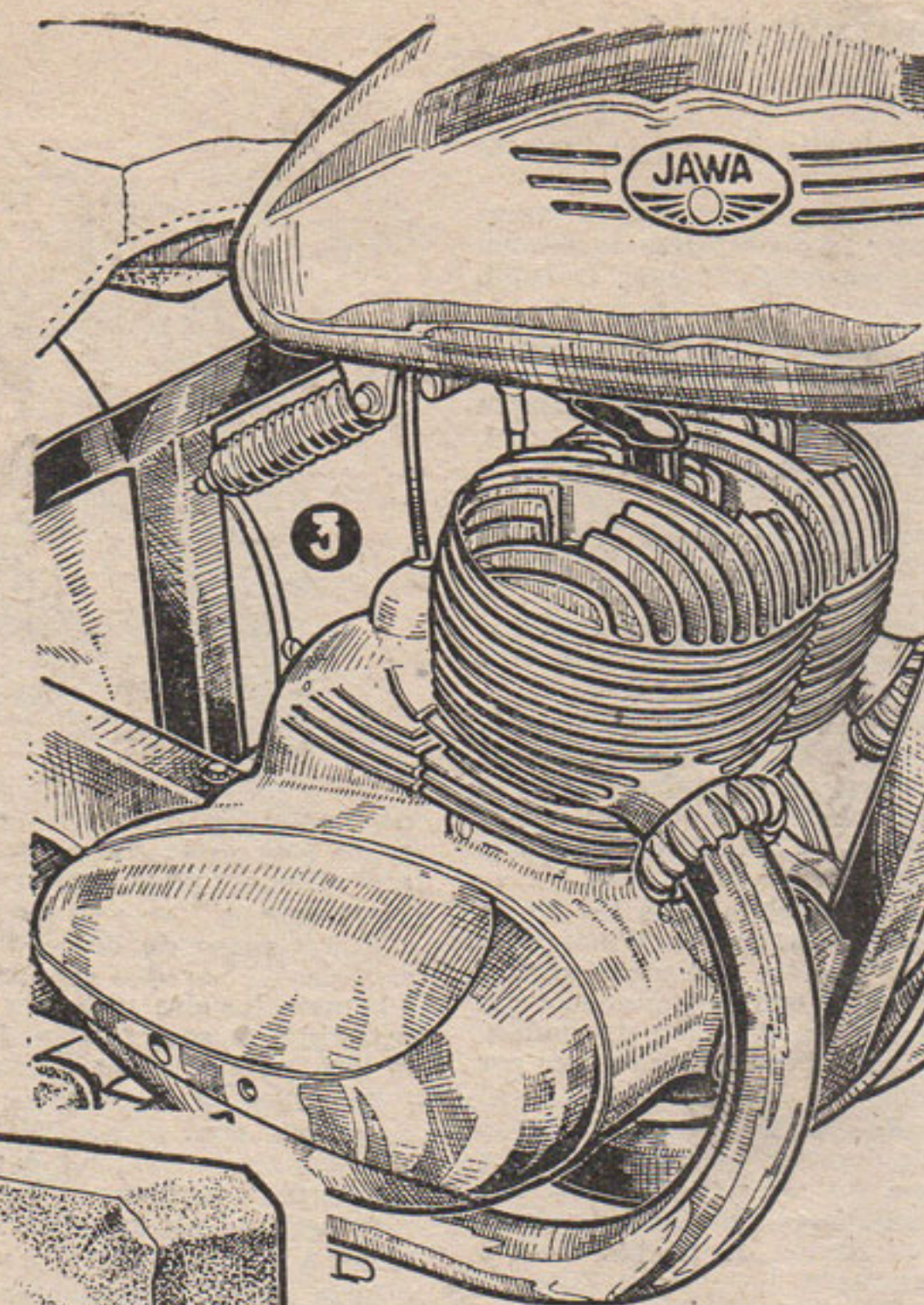
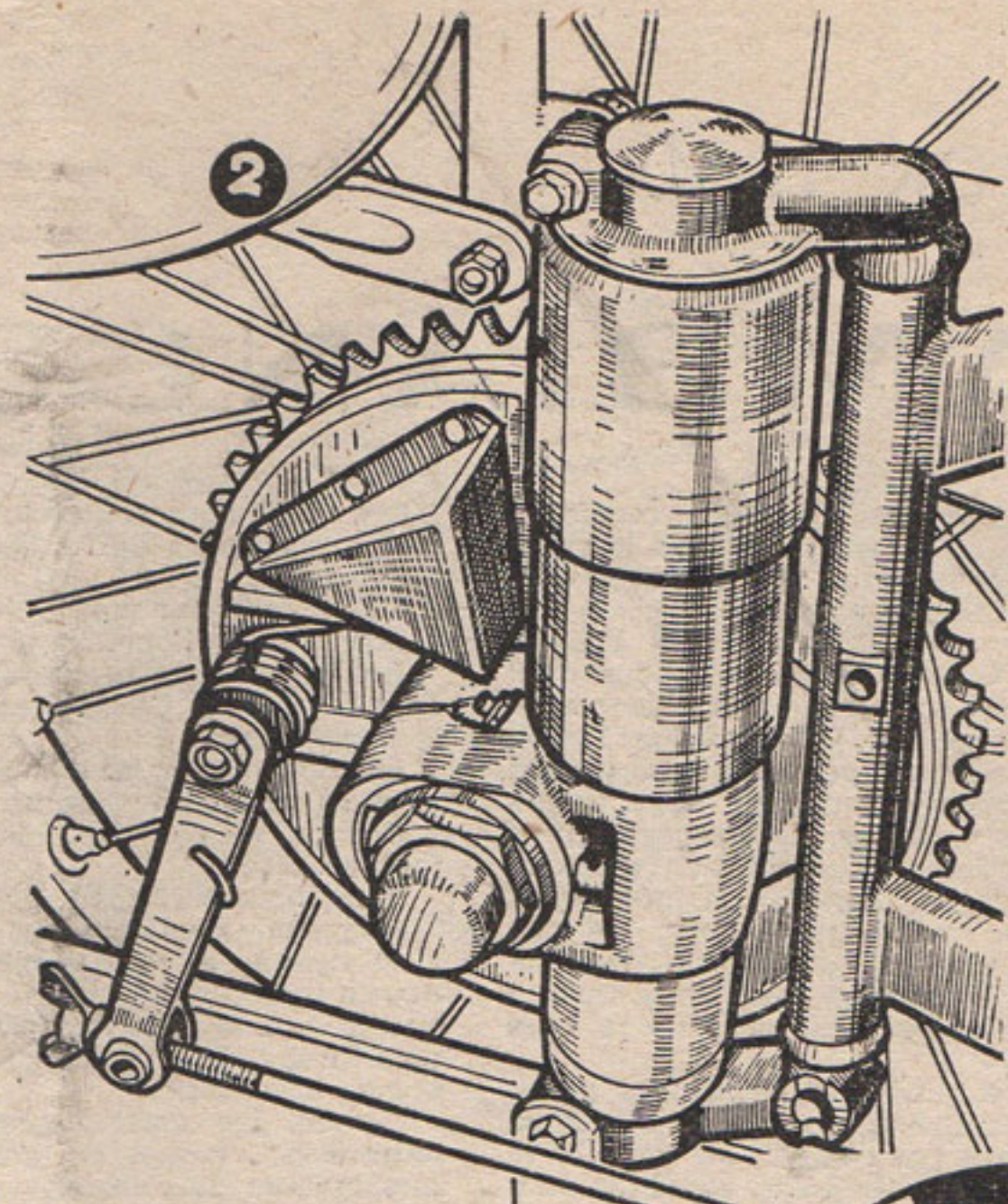
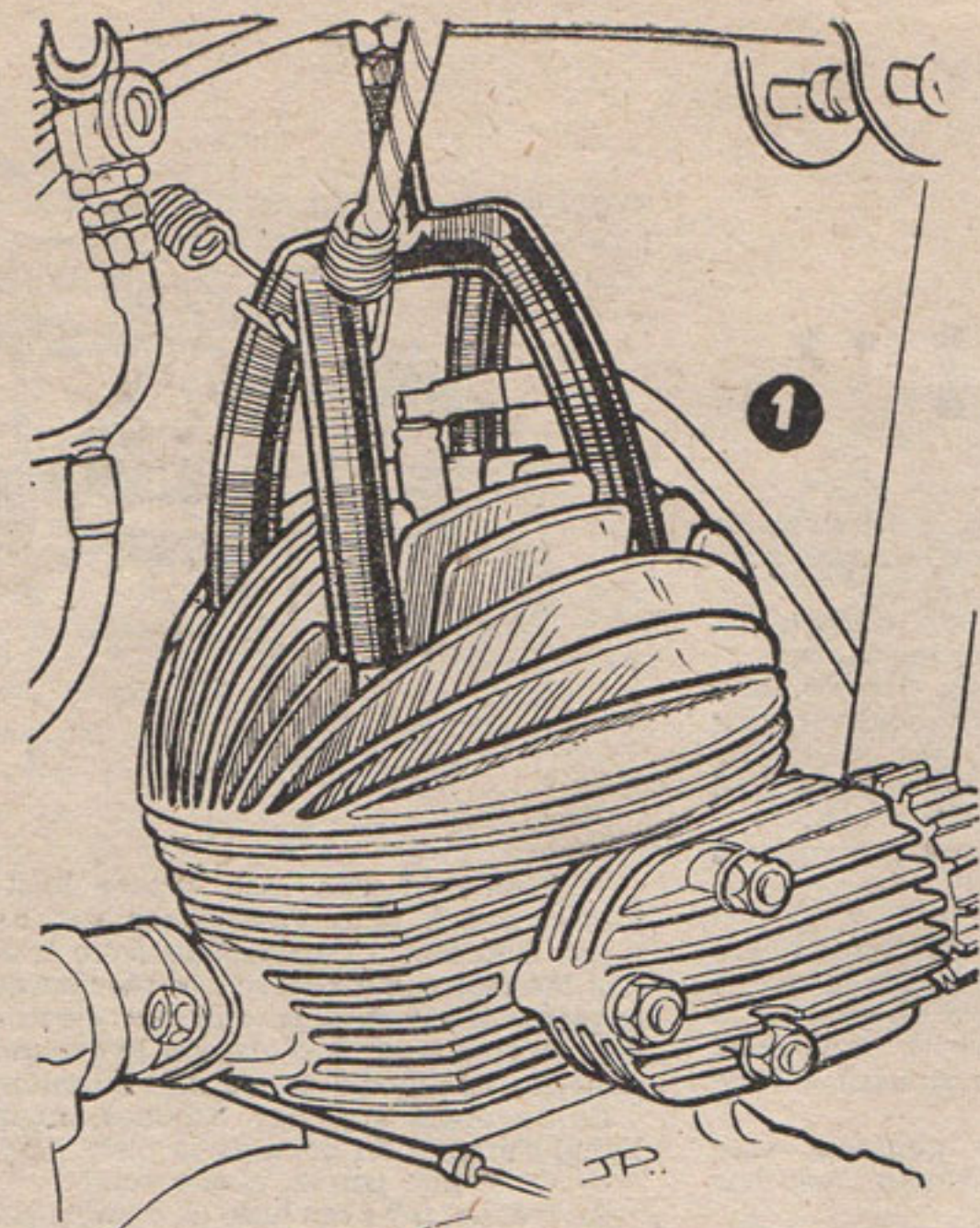
Ce jour-là, approcher de la buvette devient un sport bien plus considérable que de tourner sur la piste. Les garçons débordés font fondre les glaces rien que de les regarder, et les clients, assourdis par vingt et quelques heures d'échappements libres n'ont même plus la force de rouspéter pour faire activer le service. Il y a bien des tables et des chaises, mais comme elles sont en plein soleil, personne ne se sent la force d'imiter saint Laurent.

Et histoire de changer un peu, chacun parle



PRIS SUR LE VIF...

1. Dispositif empêchant le moteur de vibrer. — 2. Jeannin avait prévu sur sa « Jawa » un refroidissement du frein arrière. — 3. Les cylindres de la même machine sont largement pourvus d'ailettes. — 4. Notez également la dimension des ailettes sur culasse du moteur Ydral qui équipait le scooter. — 5. En 75 cmc. le « Poney » du vainqueur était pourvu d'un sélecteur et d'un graissage de chaîne primaire. — 6. Carénage sur un 125 « Terrot ». — 7. Le confort du conducteur est à l'ordre du jour. — 8 et 9. Réservoirs des « Puch » 125 et 250, avec bouchons à fermeture rapide. — 10 et 12. Guignabodet sur « F.N. » et Betbeze sur « Guiller », n'avaient pas épargné le « mousse ». — 11 et 13. Détails de la 125 « Puch » de Moury. Notez la forme des tromblons et la bobine de recharge.





moto, mécanique, réservoirs crevés, bougies chaudes (par ce temps!), bougies froides, soupapes, pistons, embiellages, boîtes de vitesses et autres culbuteries.

Un petit tour dans les stands de ravitaillement nous tenterait bien, mais réflexion faite, nous voilà partis pour un virage.

Quelques photos, dessins, nous ne sommes pas très courageux. Comme tout le monde, nous attendons.

L'arrivée, cette fameuse arrivée après laquelle tout le monde aspire, est pour bientôt.

Les coureurs, pour les derniers tours, mettent de côté leur fatigue et se donnent à fond, cherchant à améliorer leur moyenne, à gagner peut-être une place.

C'est le moment de retourner aux stands de ravitaillement.

Chacun dans son coin, le chronomètre à la main, minute les tours de son poulain, et armé d'une ardoise, lui donne des indications sur son temps,

sa place et le nombre de kilomètres qui lui restent à parcourir.

Dans sa cabine, le speaker n'a plus le temps de souffler, et énumère les classements de chacun, ce, du reste en pure perte, car avec le bruit, personne n'entend rien.

C'est abrutissant, fou, crevant, splendide!

Enfin, ça y est! Le vainqueur toutes catégories est arrivé! Il s'arrête dans son stand, où histoire de le remonter un peu, il est embrassé, serré, congratulé, questionné, torturé amicalement et impitoyablement.

Les uns après les autres, les bolides regagnent leur case, et la même cérémonie se répète à quelques variantes près.

Inutile d'essayer de photographier ou dessiner un des coureurs à moins d'être doué d'une voix de stentor et d'une autorité magnétique.

Quand tout le monde est rentré au bercail, que les coureurs ont repris un peu leurs esprits de tant d'empressement, on les traîne devant le micro où M. Mauve, toujours souriant et dispos (on ne l'a pas embrassé, lui), les interviewe, leur demandant leurs impressions, etc..., etc...

Le speaker qui a de la suite dans les idées, continue à donner le classement d'une voix calme, tandis que sur la piste, une petite voiture conduite par un bambin évolue parmi la foule comme un chien au milieu d'un jeu de quilles. Il y a vraiment des parents qui ne surveillent pas assez leur progéniture!

Enfin libéré du micro, Lefèvre retourne à son stand où l'attendent Garreau et du champagne bien frais. J'ai envie de me précipiter au cou du gagnant en lui criant: « Bravo Tatave », mais ai bien peur que ça ne me donne pas droit à une coupe bien frappée.

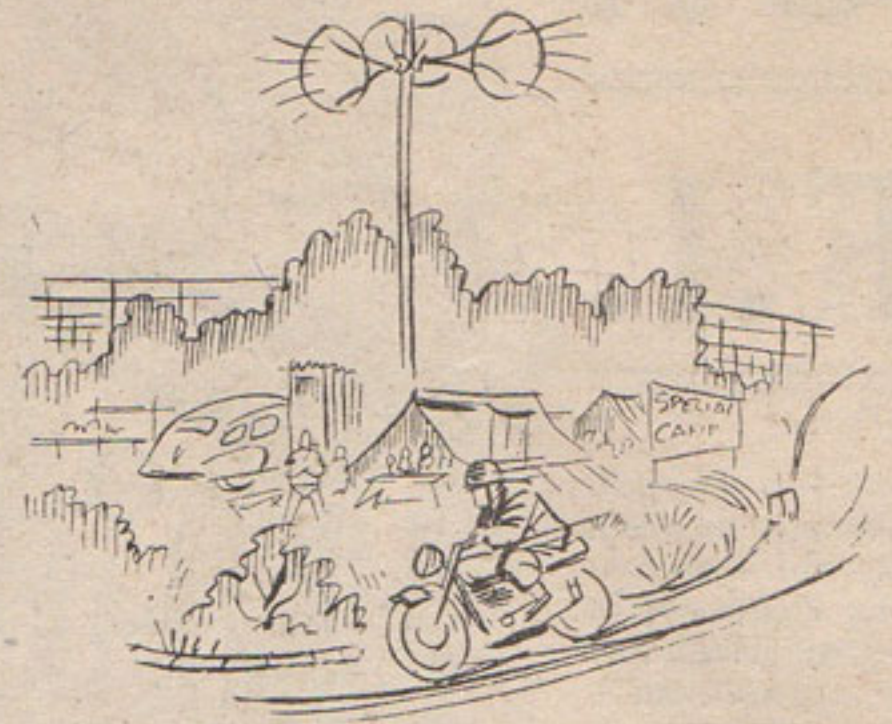
Tant pis, allons à la buvette.

Malheureusement, nous ne sommes pas les seuls à avoir eu cette idée.

Tous les champions qui n'ont pas eu de beau-père venu avec du champagne sont là, accompagnés de leur famille et amis, et dame, Ça fait du monde.

Charles, philosophiquement, suce son crayon, mais comme je ne puis en faire autant avec mon appareil photo, je me résigne moins facilement.

Le disque « musical » qui nous cassait les oreilles s'arrête brusquement et une voix que nous avons



déjà entendue ordonne: « Messieurs les coureurs sont priés de débarrasser les stands de ravitaillement pour la course de voitures qui va avoir lieu! »

Autre genre de compétition: les motos sont soit hissées sur des camionnettes, soit poussées à la main, les clés anglaises et autres instruments chirurgicaux sont rangés dans leurs caisses, et le tout, petit à petit déménage.

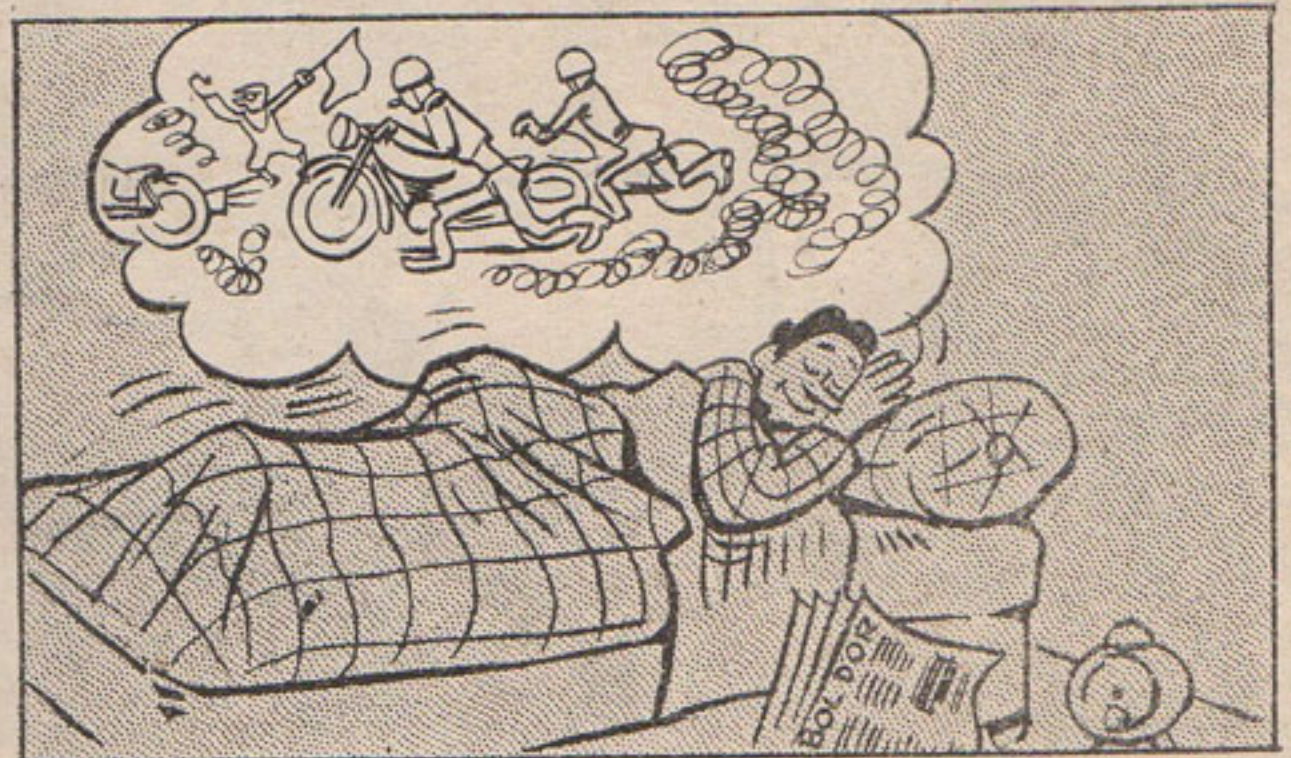
Très fière et émue, Mme Guignabodet s'en va entre son mari et son fils qui, chacun sur sa machine respective, lui ont fait honneur après l'avoir fait trembler.

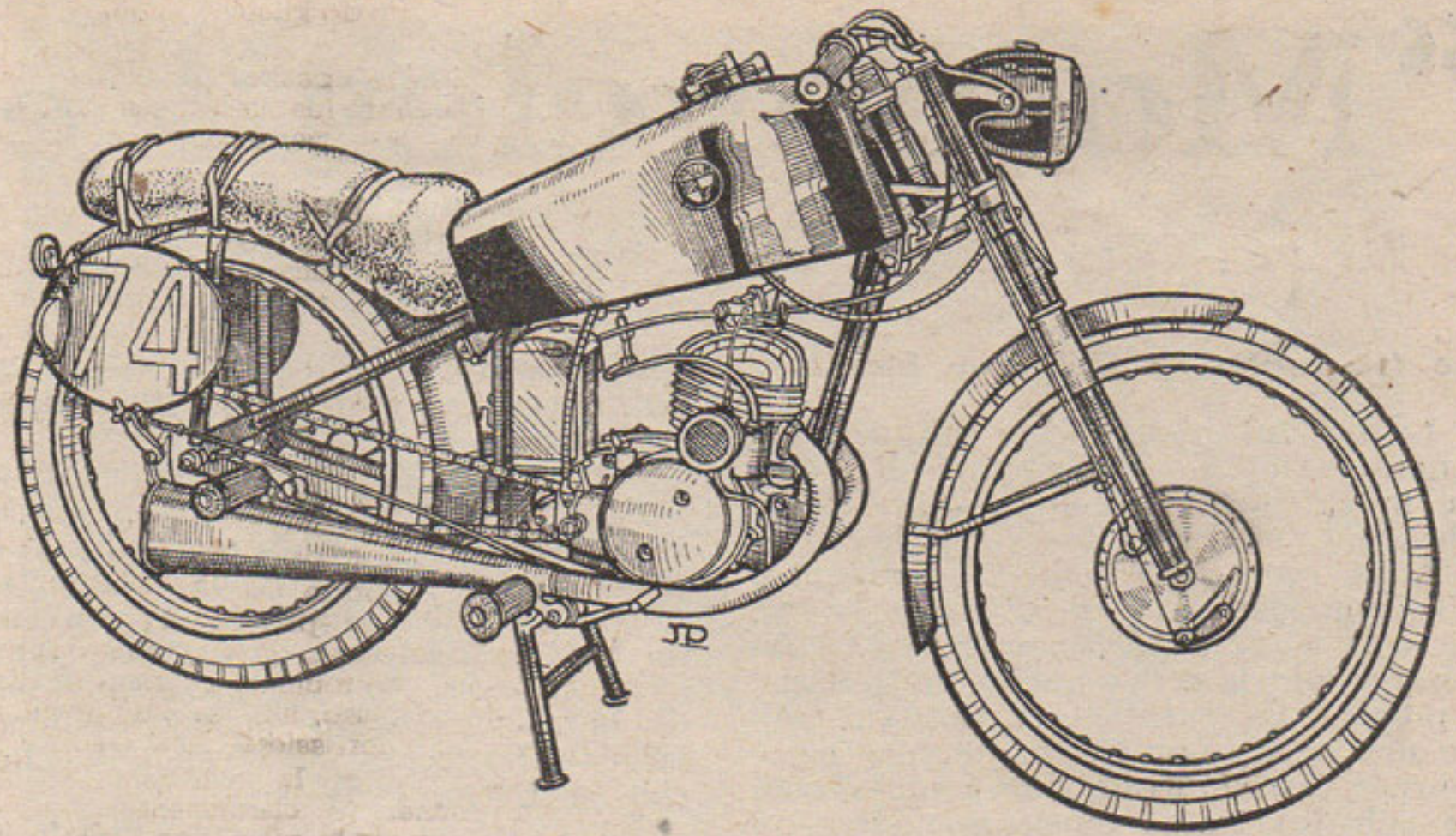
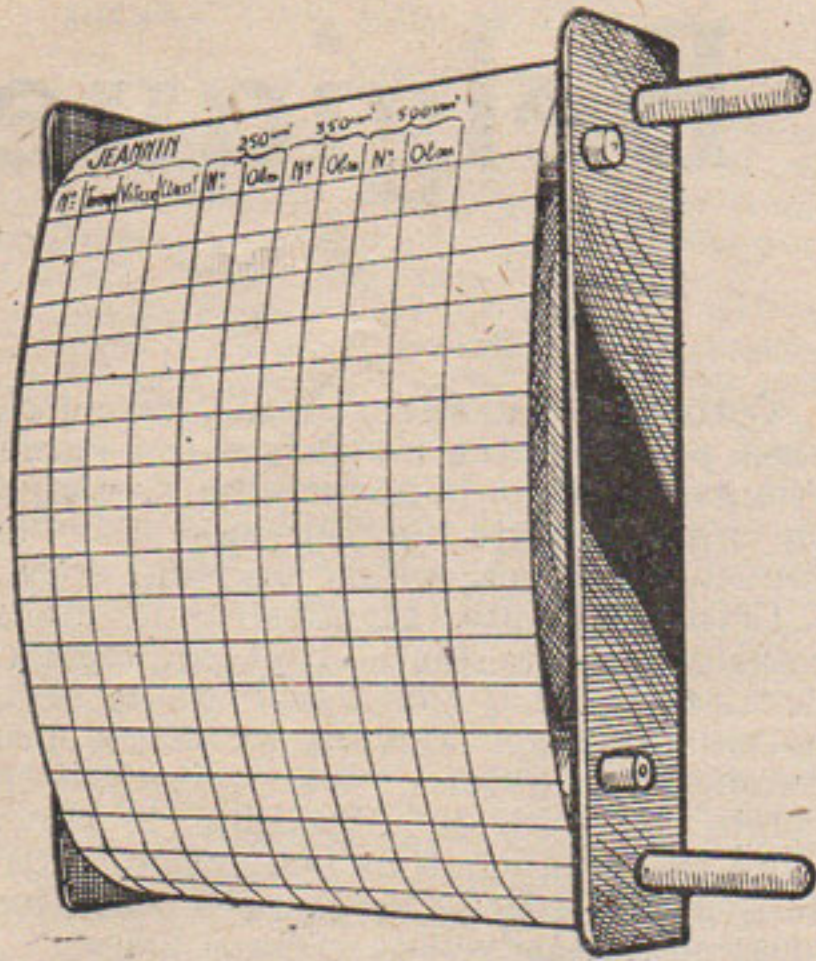
Et voilà, le Bol Moto est terminé. Reste maintenant à voir le départ des voitures.

Elles sont là, rugissantes à qui mieux mieux, prêtes à prendre leur élan... quand je dis prêtes, c'est une façon de parler, car il a fallu un certain temps pour que ce fameux départ ait lieu! Un tel temps, du reste, que j'y ai renoncé.

Je suis allé m'asseoir dans un coin d'ombre que personne n'avait encore découvert, et je m'y suis endormi, rêvant que notre directeur, enchanté de notre reportage, nous augmentait, Charles et moi, et nous octroyait un mois de congé supplémentaire en remerciement de nos bons services.

MARC.





Dispositif ingénieux pour noter les tours et position de l'équipe au stand JAWA.

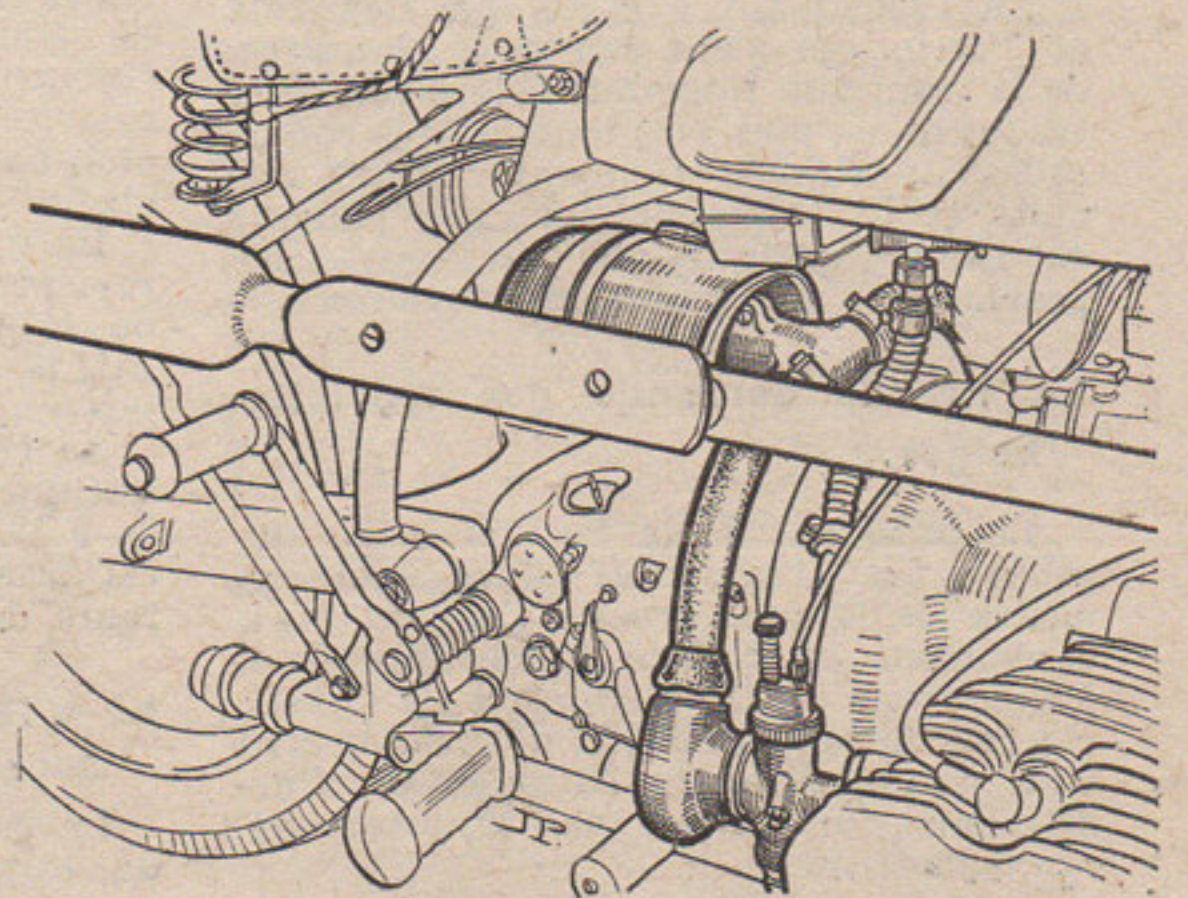
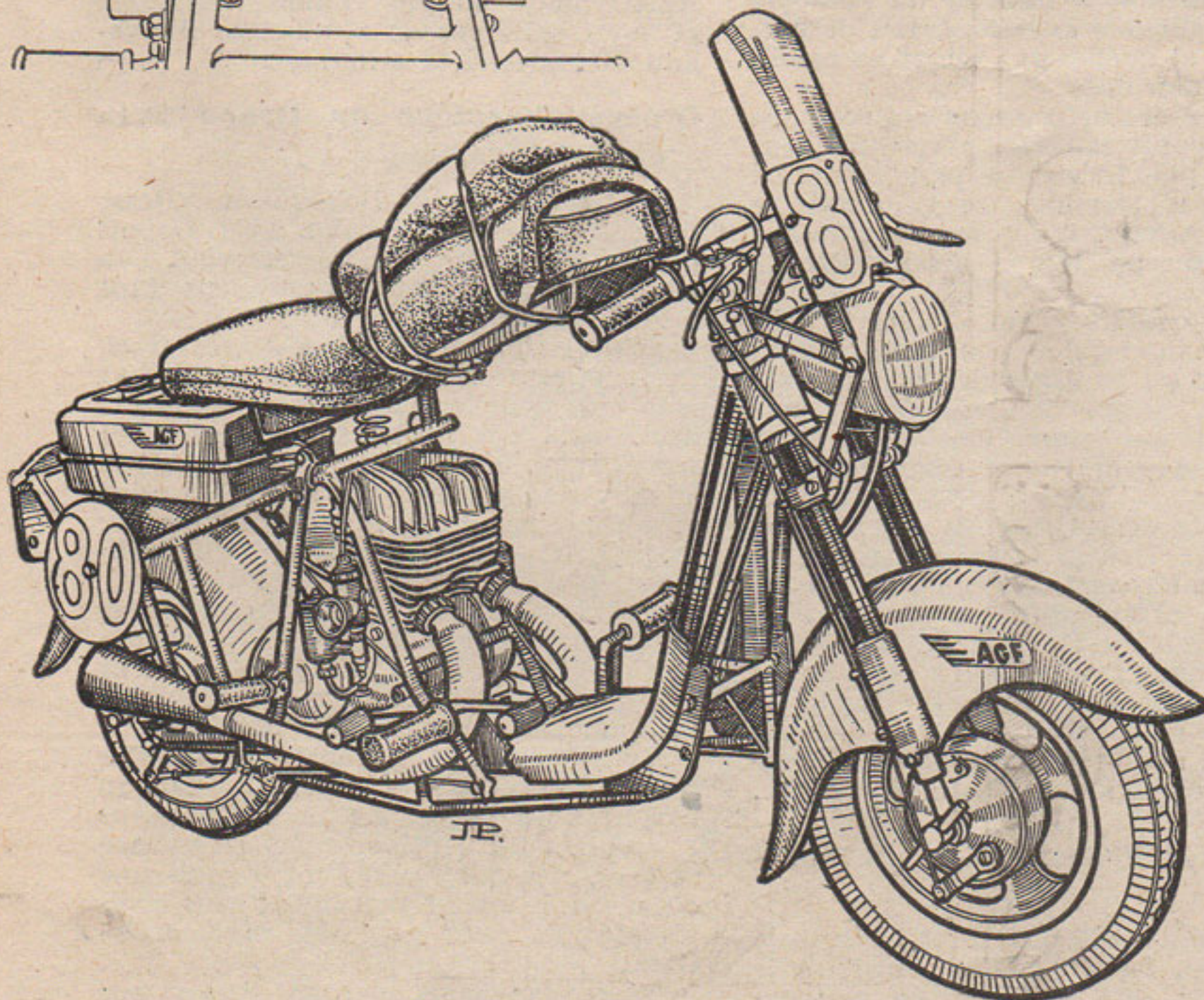
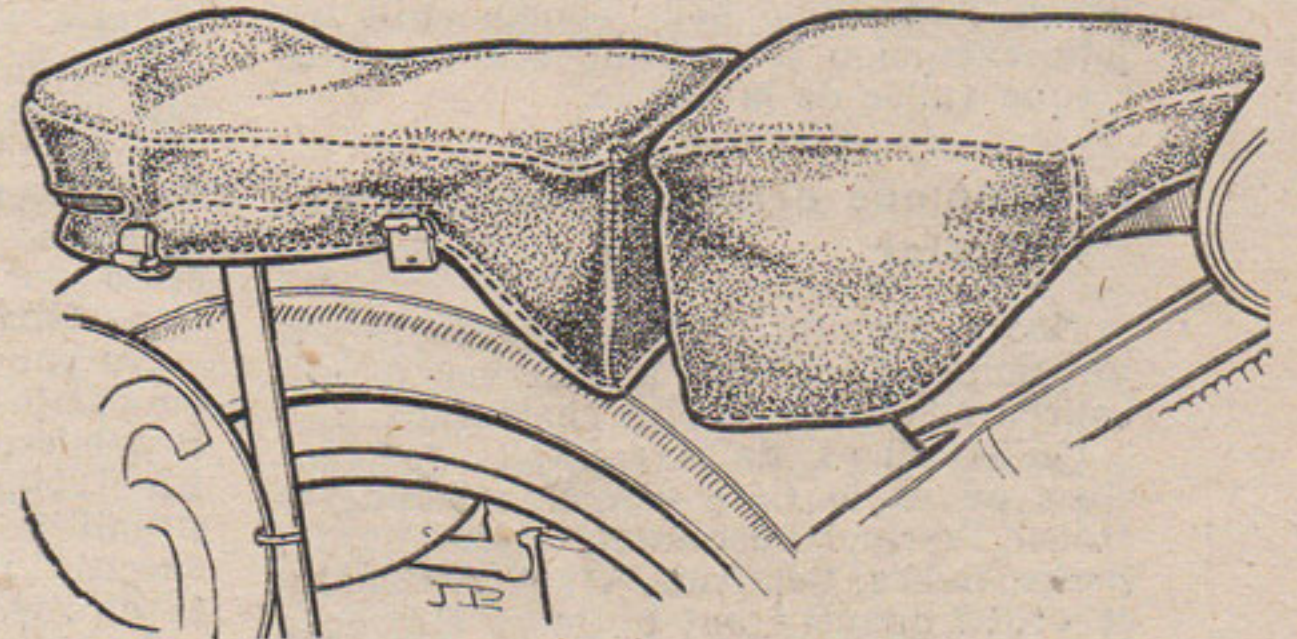
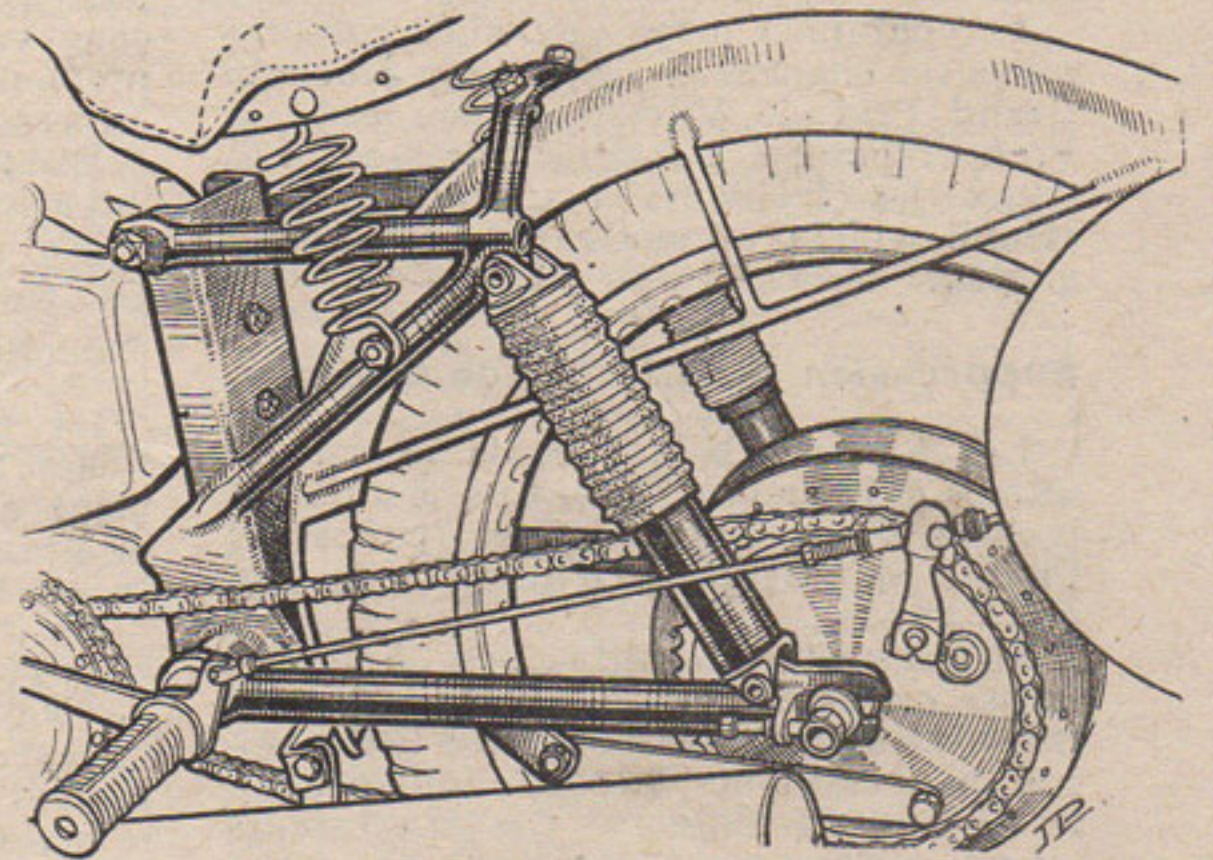
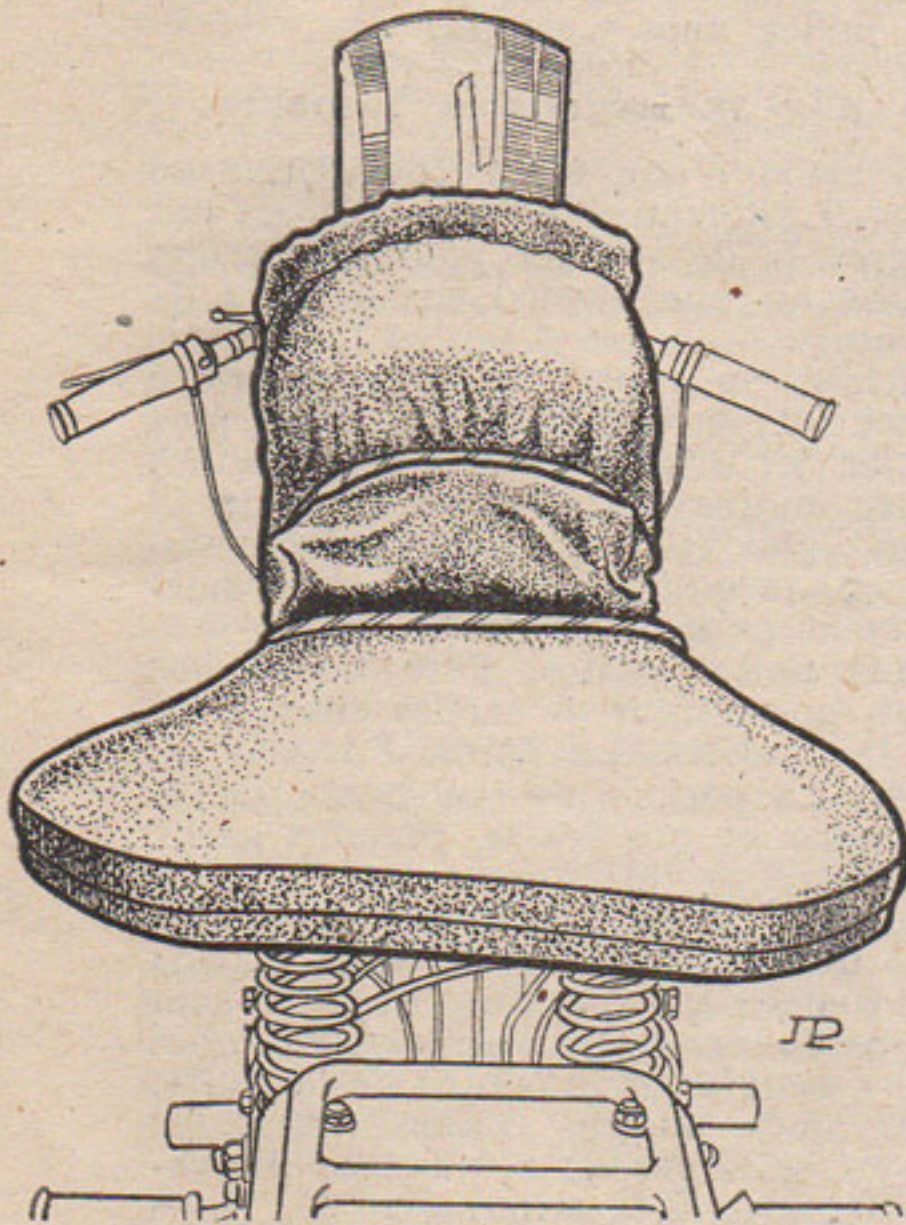
Vue d'ensemble de la 125 « Puch ».

Le scooter de TANO et son siège curieux.

A droite : Une suspension arrière adaptée sur une 350 « Monet ».

Selles originales « Jawa ».

Noter le filtre à air sur la « Douglas » de Juigné.



"Motocycles" en Belgique

Le champion de Belgique blessé.

Le brillant pilote belge international Auguste Goffin, champion de Belgique de la catégorie 500 cmc., vient d'être blessé.

Alors qu'il effectuait une montée d'entraînement préparatoire à la course de côte de *La Sarthe*, à Huy, Goffin dérapa dans le coude que la route forme à mi-côte. La machine s'en tira sans trop de mal, mais son pilote qui, par cette journée torride, avait enlevé son veston de cuir fut traîné plusieurs mètres au sol et brûlé assez gravement par le frottement du corps sur la chaussée.

Le champion belge voit ainsi compromises ses chances de disputer le prochain Grand Prix de Vitesse de son pays, à Francorchamps. Nous lui adressons nos vœux les meilleurs pour un prompt rétablissement et une rapide reprise du guidon.

Suppression du Circuit de Gedinne.

Les fervents belges de la course de vitesse pure en circuit sont un peu déçus, ils ont appris que le traditionnel Circuit de Gedinne n'aurait pas lieu cette année.

La coquette localité des Ardennes belges qui se trouve en bordure de notre frontière attirait chaque année bon nombre de spectateurs français, tout comme le Circuit de Chimay. Ces spectateurs en puissance seront déçus car ils seront privés : et d'une belle course et d'une jolie excursion touristique vers la pittoresque vallée de la Meuse.

La Belgique demande des coureurs français.

Nos voisins du Nord ont toujours mis un point d'honneur à réserver à nos coureurs l'accueil le plus chaleureux.

Qu'ils soient de la capitale, de Vaucluse ou de la Côte d'Azur, nos pilotes Houel, Perrin, Maucourant, Gastin, Barde, Berlie, Behra, Beauvais, Wagner, Cauchy et « tutti quanti » ont toujours été reçus à bras ouverts par nos camarades belges.

En 1950, il n'y a guère que Beauvais et Perrin qui aient relevé le flambeau de la tradition. Nos amis belges sont fort tristes de ne plus voir leurs autres camarades de France fréquenter leurs circuits et ils souhaitent bien de pouvoir en saluer quelques-uns au cours des prochaines manifestations sportives.

La France demande des touristes belges.

Le président de la Section belge qui groupe les trente-trois clubs motocyclistes de la province du Brabant était récemment en balade touristique dans les environs de Dunkerque et de Cassel. Il y rencontra le président d'un important club motocycliste du Nord ou du Pas-de-Calais dont il a, malheureusement, égaré l'adresse.

Dans une conversation amicale, le président français avait confié au prési-

dent belge tout son regret de ne pas voir plus souvent ses amis motocyclistes belges en France.

Si ce président se reconnaissait ici, il pourrait envoyer utilement son adresse et la mention du nom de son club soit à :

M. C. Verdeyen, président de la Section provinciale du Brabant, 23, avenue du Parc à Saint-Gilles, Bruxelles; soit à :

M. Georges Prove, secrétaire général de la même section et correspondant belge de *Motocycles*, 155, avenue W.-Churchill à Uccle, Bruxelles.

En effet, la Section provinciale du Brabant a élaboré un vaste projet d'excursion touristique de clubs brabançons vers le Nord de la France. Cette promenade aurait lieu vers la fin août ou vers le début de septembre.

Et nos amis belge attendent avec impatience le renseignement précieux.

La Ronde de la Fédération Motocycliste de Belgique.

La Commission de Tourisme de la Fédération Motocycliste de Belgique vient d'organiser pour la troisième fois sa grande *Ronde* annuelle. Le principe en est le suivant :

Grouper le plus de motocyclistes possible et leur faire parcourir un itinéraire de 600 à 700 kilomètres. Pour corser l'aventure, les départs se donnent un samedi soir vers 19 heures et les arrivées se jugent le lendemain dimanche à l'heure de l'apéritif.

Cette excursion qui n'oblige pas les concurrents à tenir une moyenne générale supérieure à 35 km.-heure est accessible à tout motard digne de ce nom. Elle les entraîne à franchir un parcours de bonne étendue avec itinéraire de nuit et de jour et quelles que soient les conditions climatiques.

Au cours des deux premières éditions, les participants rallièrent respectivement Bruxelles, puis Liège sous pluie battante. En 1950, le terminus de la *Ronde* se situait à Anvers. Tout le parcours fut exécuté par un temps idéal nocturne et diurne.

Les 28 contrôles qui étaient établis sur le chemin et qui avaient pour mission de pointer les passages des participants connurent, quinze heures durant, une activité et une animation du meilleur aloi, dans une ambiance toute motocycliste.

Le mérite de cette triple organisation revient à Henri Stienlet, président de la Commission de Tourisme de la F.M.B. et président de la Commission internationale du Tourisme motocycliste.

La Hollande avait délégué cette année quelque 50 participants à la *Ronde* de la F.M.B. Et le vœu des organisateurs est de voir nombreux en 1951 les concurrents des clubs motocyclistes de France.

Le « Rallye Franco-Belge du Mont-Dore ».

La coquette ville du Mont Dore, près du Puy, en Auvergne, fut en 1949 le centre d'un important rallye motocycliste franco-belge.

Cette concentration connut un succès sans précédent et les Belges qui eurent l'honneur et le bonheur d'y participer en ont remporté un souvenir d'or, un souvenir précieux comme un Mont d'Or...

Cette brillante manifestation motocycliste prendra place, tout comme l'an dernier, le 21 juillet, jour de la Fête nationale belge. Devant le succès précédemment obtenu, les motocyclistes belges ont décidé d'assaillir le Mont-Dore en 1950, car tous veulent connaître ce que représente une journée de fraternisation motocycliste franco-belge.

L'Auvergne pittoresque nous appelle le 21 juillet, nous y serons !

Avis aux motocyclistes fumeurs.

Au cours d'une étape touristique de plusieurs kilomètres à moto, il n'est pas désagréable de stopper pour griller une gauloise ou une boyard sur le bord de la route.

Parfois, on repart avec la cigarette au bec et, un kilomètre ou deux plus loin, on jette le mégot. Il est constaté que le motocycliste lâche la poignée des gaz plus facilement que celle d'embrayage; le geste s'effectuera donc normalement de la main droite.

Amis motocyclistes, l'été est à nos portes, prometteur de sorties ensoleillées vers les Landes, les côtes d'Argent ou d'Azur. La période de sécheresse guette nos vignes et nos fossés, prenons garde aux incendies de broussailles. Si nous fumons en route, éteignons le mégot avant de nous remettre en selle, mais si nous fumons en machine, prenons soin non pas de lancer, mais de laisser tomber notre « bout » sur le centre de la route. Ainsi, nous aurons l'âme tranquille et nous éviterons de commettre d'involontaires incendies criminels.

Pronostics autour du Grand Prix de Belgique.

Le Grand Prix de Belgique de vitesse pure se dispute à l'heure qu'il est. Depuis pas mal de jours, les langues vont bon train dans le monde motocycliste tant belge qu'étranger.

La question capitale est de savoir si, en 1950, sera enfin battu cet hallucinant record du tour le plus rapide que détient depuis dix ans l'Allemand Georg Meier sur B.M.W. L'an dernier, le record de la moyenne générale de 151 fut atteint et dépassé par les trois premiers classés : Doran, Artesiani et Lorenzetti qui réalisèrent plus de 152 km.h.

Mais le record du « tour » porté à plus de 157 km. par Meier en 1939, n'atteignit que 155 en 1949. Si elles franchissent ces deux petits kilomètres, les écuries britanniques récupéreront leur bien.

Nous nous empressons de rappeler que le record de l'Allemand fut fait au moyen d'une 500 cmc. à compresseur et roulant au mélange benzol-essence et que ceux qui s'attachent, depuis une décade, à le battre travaillent sans compresseur et avec de l'essence commerciale.

Notre prochaine édition fixera nos lecteurs.

FRANS VAN DER SCHRIECK*Champion de Belgique en sidecar*

Physionomie puissante, masque d'une volonté inflexible, le profil aquilin, l'œil perçant, voici le champion le plus dur pour lui-même et pour les autres que la Belgique ait connu depuis vingt ans !

« L'Impitoyable », tel est l'adjectif qui le concrétise le mieux. Poussant l'ambition sportive presque jusqu'à la cruauté voilà ce qui fait de Vanderschriek le très grand champion. Il est de l'étoffe des héros, voilà aussi pourquoi il est souvent mal compris et peu populaire. Vanderschriek à quelques estampages près est le personnage à citer en exemple aux écoliers pour son travail assidu, sa volonté de progresser dans la vie et sa discipline personnelle. Actuellement à la tête d'une usine importante de fabrication des sidecars Précision, il débuta tout jeune homme comme mécanicien chez un patron qui ne lui rendait pas la vie facile. Combien de fois notre jeune Frans ne se présenta pas le lundi à 8 heures à son travail, n'ayant pas dormi depuis le samedi et s'étant enfilé une de ces régularités ou « 24 heures » dont chacun connaît la difficulté et l'endurance qu'elles exigent des concurrents.

Champion de Belgique sidecar depuis avant la guerre, Vanderschriek compte parmi les cinq meilleurs du monde et chacun en Belgique pense qu'avec une machine adéquate, suffisamment rapide et résistante, ni Oliver, ni Banoviola ni aucun autre pilote ne pourrait inquiéter notre champion. Cette volonté qui est transcendante sur tout le personnage et sa vie lui assurerait une juste récompense de son courage.

Il est injuste qu'on laisse un tel homme sans une machine aussi exceptionnelle que lui.

Pour ses amis Vanderschriek est plus qu'un champion, c'est un caractère, une valeur humaine : il synthétise les qualités de l'élément flamand du pays ; plus on le connaît plus on l'apprécie.

AUGUSTE GOFFIN*Champion de Belgique en 500 cmc.*

Goffin est né à Schaerbeck (Bruxelles) vers 1915, il y passa toutes ses premières années et son adolescence. Il fréquenta successivement les écoles primaire, secondaire et lycée. Dès sa vingtième année il se sentit attiré par le sport motocycliste. Il s'adonna au moto-ball, au moto-cross et finalement au circuit. Avant la guerre il remporta la palme au circuit de Chimay. Les années 1939 à 1945

allaient marquer un temps d'arrêt pour toute activité motocycliste. Goffin partait en 1939 pour les bords du lac Kivu au Congo belge. Mobilisé à la colonie durant les années sombres, il effectua des expéditions d'alpinisme dans les régions les plus sauvages du Massif des grands lacs : notamment l'ascension du Ruwenzori (volcan de 5.200 mètres) reste pour lui inoubliable. La fin des hostilités ramena Goffin à la mère patrie pour un repos bien mérité.

Mais voici que dès 1946 le motocyclisme belge prend un essor nouveau, Goffin se remet à la course de circuit. Tout est à refaire, il dispute quelques épreuves auxquelles participe le regretté Grizzly. Ses progrès sont étonnants à chaque épreuve, le « métier » entre, s'incruste.

Goffin, athlète complet, voit son talent s'affirmer de semaine en semaine. Il est bientôt limité par un matériel insuffisant.

Il obtient en 1948 une Racing Twin Triumph et remporte une série de victoires retentissantes. Le voici parmi les meilleurs. Il se mêle au peloton de tête de toutes nos courses internationales. Le voici champion de Belgique, tantôt aux prises avec un Anderson, un Beisher, un Withworth... Il se déplace en Angleterre, en France, en Suisse,

en Autriche, en Italie, en Espagne. Certes le voici « premier motocycliste belge ».

La firme Norton en lui confiant l'agence de ses motos lui procure deux motos de premier plan, les fameuses (Manx) 350 et 500 cmc. « double arbre à came ».

Malheureusement Goffin cette saison est poursuivi par une malchance excessive, les deux moteurs ont succombé dans les premières semaines de la saison et on peut dire avec amertume et fierté : « A moins qu'il ne casse, il gagne ! » Hélas, la casse fut grave et deux fois déjà notre champion fut aux prises avec « une bielle qui passe à travers tout ». Sa ténacité et son calme le servent heureusement dans les moments pénibles. Goffin est un bon camarade, cordial, dévoué. Il sait ce qu'il veut, et ne manque pas de ce trait bien belge qui consiste à « rouspéter » dès que l'ombre d'une illusion hypothétique d'injustice pointe à l'horizon.

De taille élevée, svelte, musclé, athlétique, cheveux châtain, yeux bruns au regard vif, le menton volontaire, tel est Auguste Goffin.

LÉON MARTIN

Garagiste, directeur d'un laboratoire de films, père de famille et coureur motocycliste... tels sont les multiples titres de notre bon camarade Léon Martin, toujours jovial et souriant. Avec ses yeux noirs, son type italien, notre Léon est le prototype du Wallon actif et bon garçon.

Léon a le don des chiffres !... Il retient de mémoire les records du tour, les moyennes, les années et les noms des pilotes, il fait office d'encyclopédie pour ses amis et connaissances.

Léon Martin était l'ami et le compagnon du grand champion Grizzly lequel dirigeait pour lui l'agence des motos Velocette à Bruxelles. Martin fut extrêmement frappé par la mort de Grizzly et il lui fallut des mois pour se faire à cette pénible réalité.

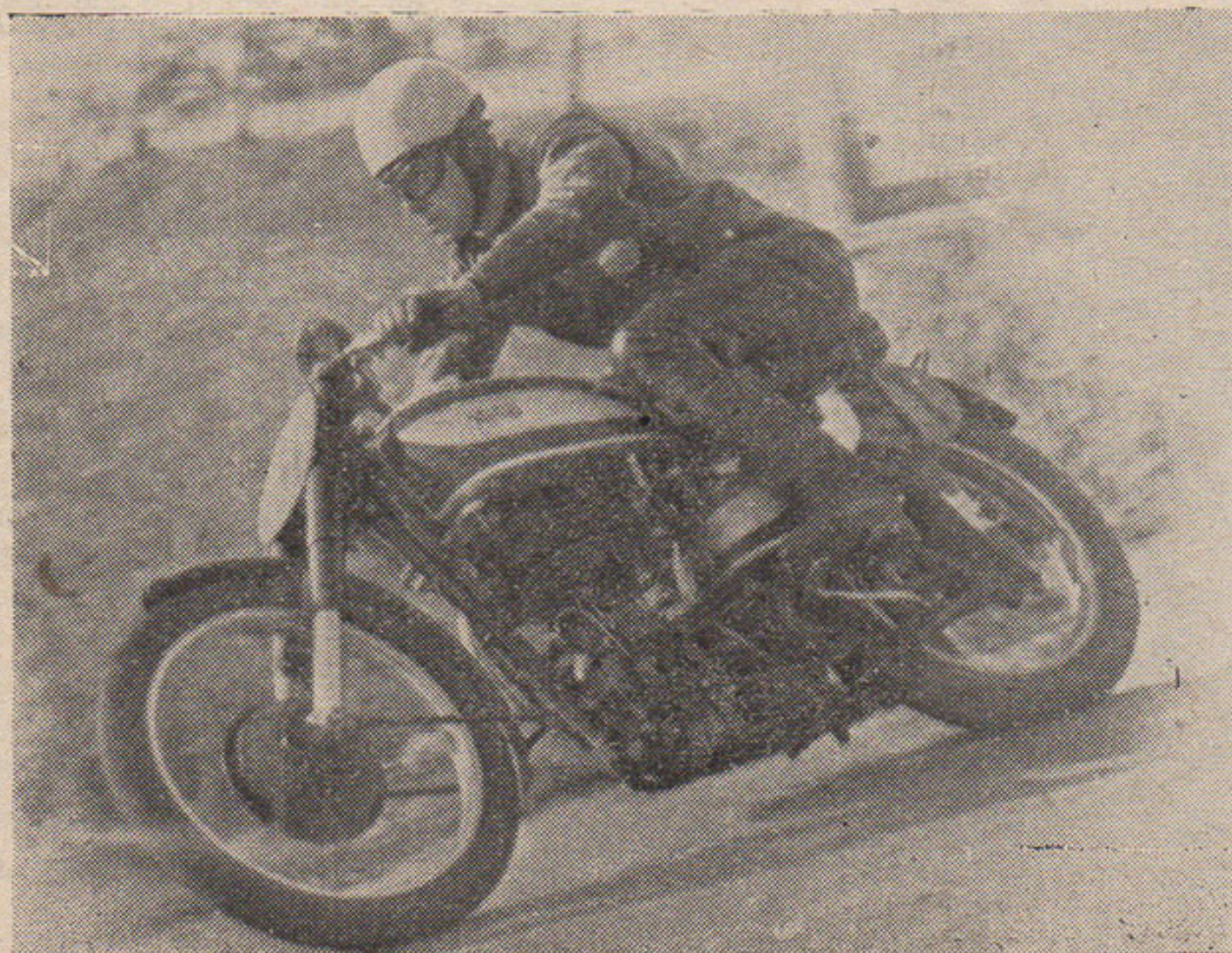
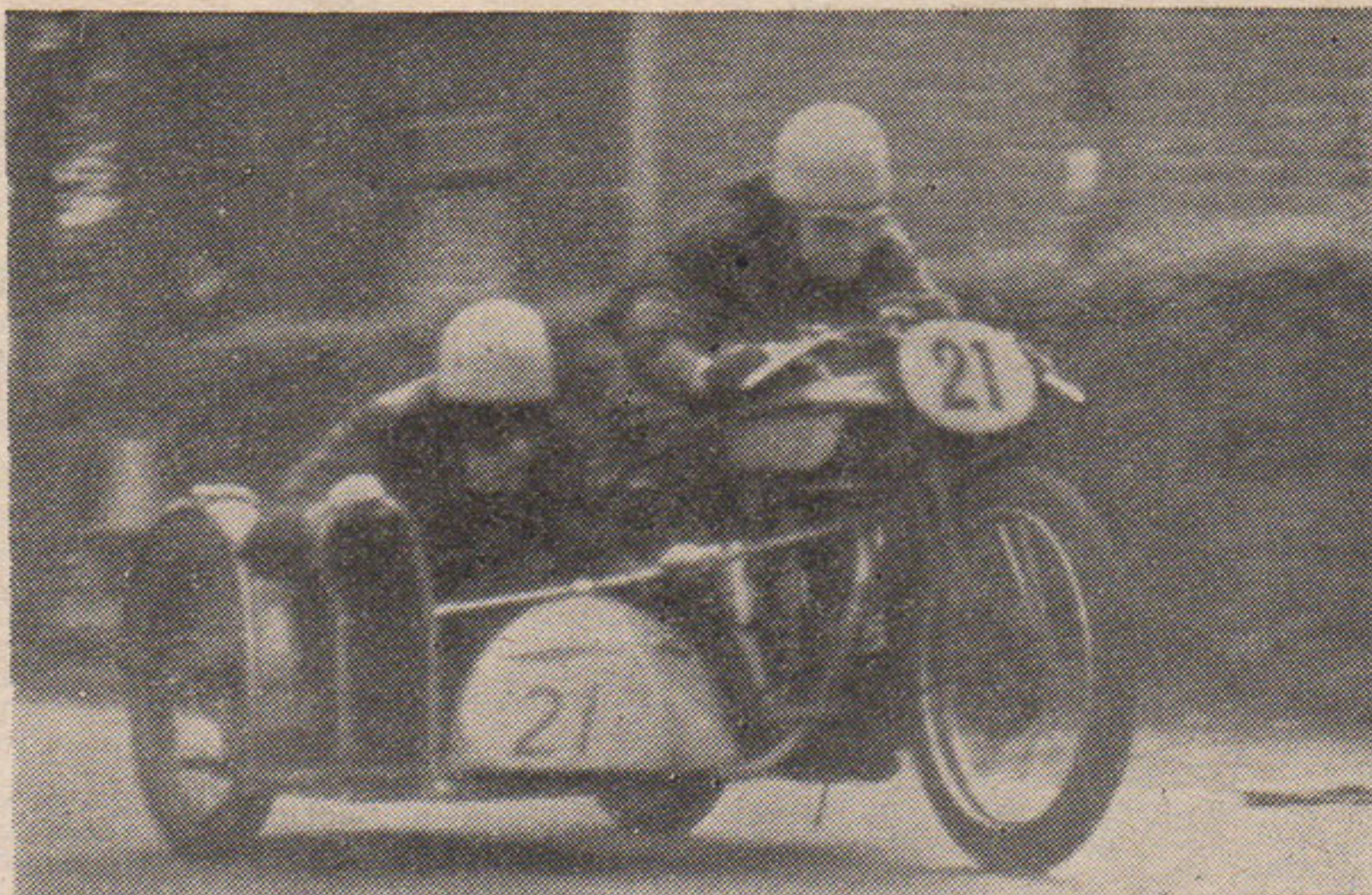
Il court sur Velocette, Benelli, Gilera et détient depuis deux ans le titre de champion de Belgique de la catégorie 350 cmc. Martin se rend un peu partout à travers l'Europe, et notamment en Finlande dont il garde un souvenir excellent de l'accueil exceptionnel qui fut réservé aux Belges.

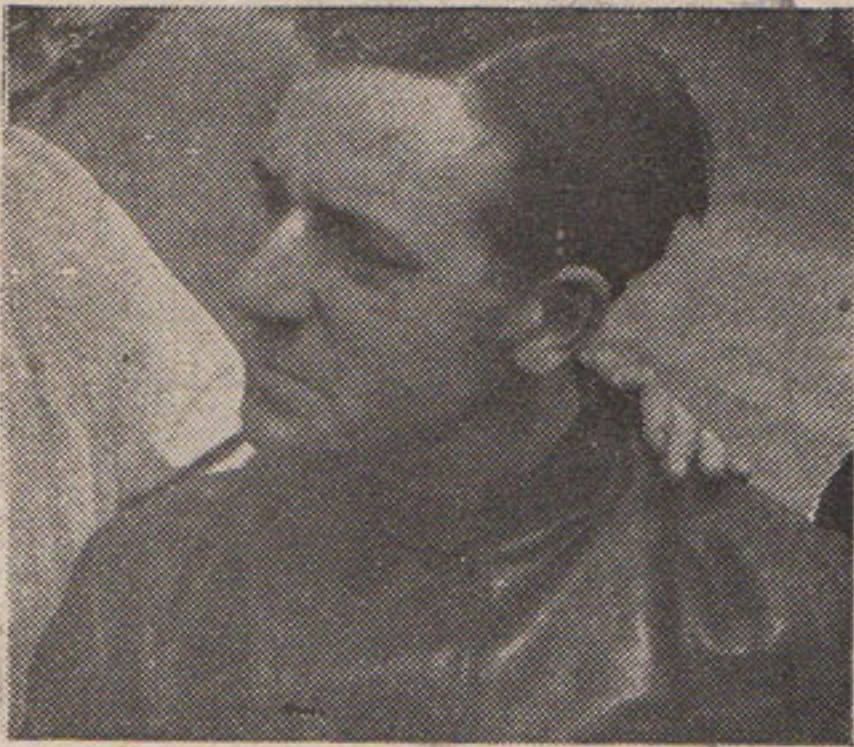
D'un caractère méticuleux, Martin ne laisse jamais rien au hasard. Il forge ses victoires en mettant toutes ses chances de son côté au point de vue matériel, ensuite il lutte de tout son cœur « pour ramener le bouquet » à ses fils souvent présents. Courage, simplicité, tendresse, tel est Léon Martin.

ROGER LAURENT*Coureur motocycliste et automobiliste*

Roger Laurent, avec son sourire affable et ses allures indolentes, est bien connu de tous les supporters des sports mécaniques.

Motocycliste depuis toujours, ayant pratiqué le moto-ball à ses débuts, Roger Laurent





depuis cette dernière guerre se classe parmi les vedettes belges du guidon et du volant. Il réalise la performance peu banale de s'aligner certain dimanche dans deux courses de motos et deux épreuves pour voitures sport (formule B).

Maniant ses motos avec maîtrise, il se défend très honorablement au volant de cette Véritas dont il a fait l'acquisition en 1949 et qui nous l'oppose à des Claes, Pilette, Comt, Smackers et autres pilotes belges. Roger Laurent pratique le sport mécanisé en dilettante, il est industriel et aussi grand chasseur devant l'éternel, sa courtoisie et sa galanterie font de lui un convive très apprécié... La légende veut qu'il ait de nombreux soupirs sur la conscience et de multiples conquêtes à son actif!... Mais ceci sort du cadre de notre sujet. Si vous aimez les émotions fortes, montez dans sa voiture « utilitaire » pour un petit trajet Paris-Bruxelles, par exemple, après cela vous aurez compris que l'expression « voler bas » n'est pas une métaphore!...

Ayant parlé des grands noms, il serait injuste de ne pas relever dans une multitude de bons pilotes en formation quelques jeunes qui se détachent de l'ensemble par leurs qualités exceptionnelles et les belles promesses de leurs résultats.

FREDY ROUSSELLE

Senior 500 cmc.

Vervichois de naissance le jeune Roussele fit ses tous premiers tours de roue en 1947 à Florennes lors d'une course pour débutants. Il montait une B.M.W. 500 assez rapide et gagna l'épreuve haut la main. Déjà à cette

première épreuve Roussele m'avait frappé par sa supériorité aux virages vis-à-vis des autres concurrents. Notre néophyte avait à ce moment 21 ans et courait bien entendu à l'insu de sa famille!... L'année suivante le vit à quelques épreuves pour juniors; ensuite Roussele s'éclipça un bon moment, ne disposant pas du matériel adéquat.

1949 revit le junior dès le début de la saison et avec persévérance à toutes les épreuves classiques. Roussele remporta de nombreuses et belles victoires... mais il fit une chute qui le rendit plus prudent... à quelque chose malheur est bon. Ses victoires continuant cette année, il se vit contraint de passer dans la catégorie senior, côtoyant ainsi les professionnels. Ici encore il se classe parmi les meilleurs. La relève est parfaitement assurée avec de semblables pilotes. D'ici un an la Belgique verra ses cadres d'internationaux richement regarnis.

JACQUES RAFFELD

Senior 350 cmc.

Encore un junior de 1949 qui, à la suite d'une collection de victoires et une supériorité de matériel évidentes, s'est vu *ipso facto* doté d'un disque rouge.

Les progrès accomplis par Raffeld en une saison, l'an dernier, furent dignes d'intérêt. Parti de zéro, Raffeld disputa de nombreuses courses avec un ancien pilote revenu au motocyclisme et qui, s'il manquait de la souplesse d'un débutant, opposa une science de pilotage au jeune Raffeld qui fut obligé de travailler son style pour tirer parti de sa jeunesse.

Depuis le début de la saison 1950 Raffeld tient tête à un ancien international bien connu et redevenu senior pour des raisons personnelles; nous avons cité : Ergé. L'année 1950 pour la classe 350 cmc. seniors est sous le signe des duels épiques Raffeld-Ergé, qui se déroulent dans un esprit de très courtoise camaraderie et bien souvent à l'avantage du néo-senior. Raffeld est repéré par tous comme un réel espoir national.

JACQUES DELSING

Junior n° 1

Nous avons parlé des internationaux et des seniors et cependant il nous est impossible de ne pas mentionner un jeune pilote du plus grand avenir.

Le jeune Delsing, natif de Gand, est dès à présent un réel espoir belge. On en parle comme d'un « nouveau Grizzly », son style accuse une maîtrise concentrée. « Jaak » est un fils calme et soumis. Jamais il ne s'em-

balle, les conseils éclairés de son père ou des anciens sont écoutés par lui avec un intérêt intelligent. Aussi les résultats sont extraordinaires. Ses moyennes égalent celle des seniors, il vire comme un international; s'il lui est arrivé de tomber, il est reparti aussitôt.

Il est courageux, réfléchi et enthousiaste mais sans folie. Il semble posséder un peu de cette tenacité de Vanderscreek. Ce tout jeune homme et cet ancien accusent une certaine analogie. Delsing est servi par une moto exceptionnelle pour un junior. Il possède une Triumph Grand Prix dont son père est le représentant à Gand.

Certes notre jeune vedette se verra incessamment élevé à la classe des seniors et ces derniers auront du fil à retordre! Puisse-t-il rester prudent et ne jamais dépasser ses capacités déjà tellement vastes. Un jour, certes, un champion de Belgique portera ce nom, retenez-le!...

MOTOCYCLES ASSURANCES

27, Rue de Châteaudun - Paris (9^e).
Tél.: Trudaine 75-04 (même le samedi)

Vous avez entendu autour de vous des réflexions de ce genre :

Pourquoi m'assurer? Je n'aurai jamais d'accident, je suis prudent.

Qu'est-ce que l'on me fera? Je ne possède rien.

Pourquoi m'assurer? Je roule si peu. Je voudrais bien m'assurer — mais je n'en ai pas les moyens.

La meilleure réponse à faire aux auteurs de ces arguments serait de les convier à passer quelques jours dans le Service des Sinistres d'une Compagnie d'Assurances.

Vous pouvez être certain qu'ils changeraient très rapidement d'avis.

Fin de dire : « Je n'aurai jamais d'accident. » Lorsqu'un client, conducteur depuis 32 ans sans un accrochage, s'assure à 10 heures du matin et qu'il utilise sa police à 3 heures de l'après-midi. Pourquoi? Ses freins, comme les vôtres peuvent le faire, ont lâché dans une descente.

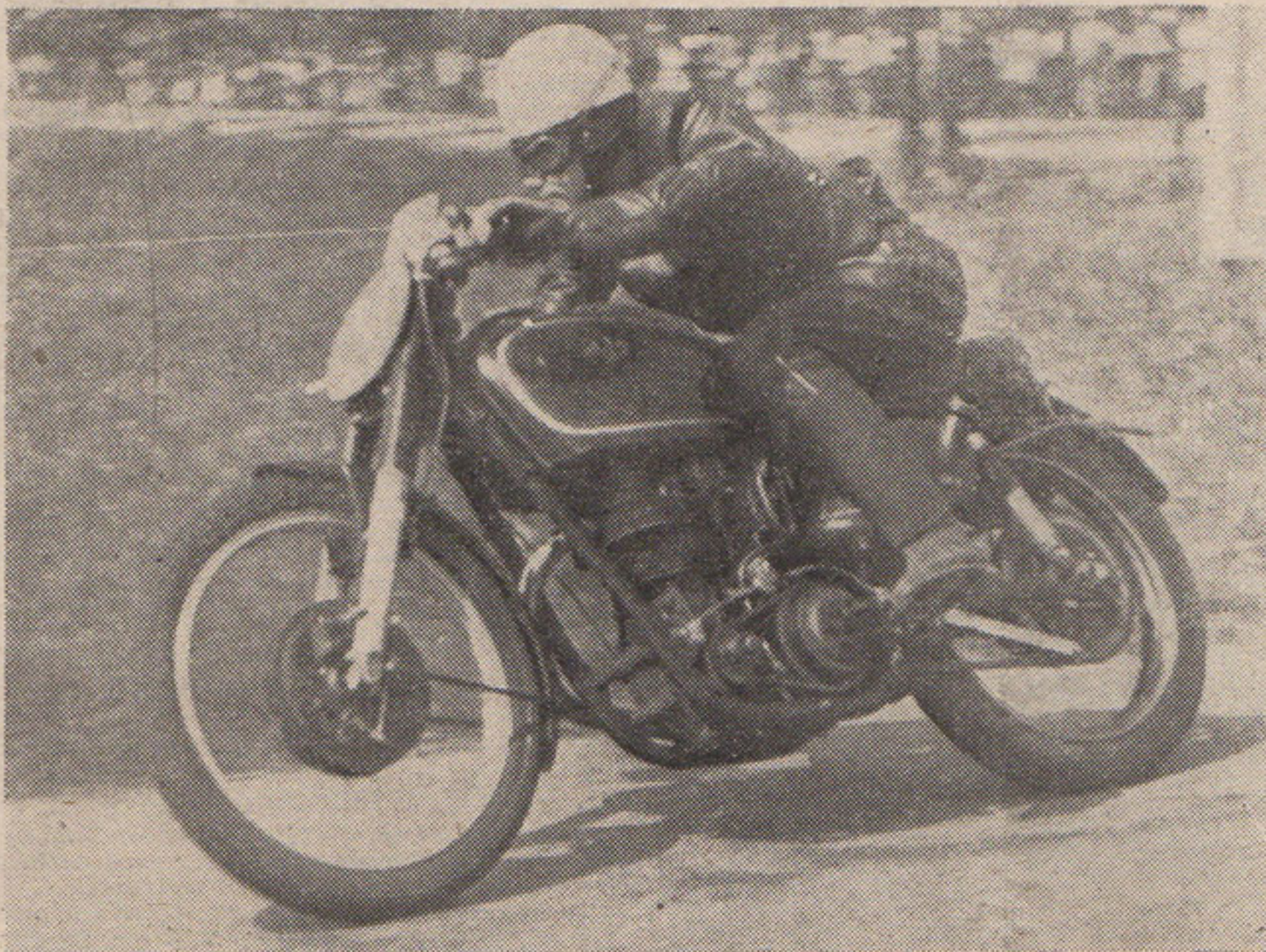
Fin de dire : « Qu'est-ce que l'on me fera, je ne possède rien. » Mais si, vous possédez quelque chose, d'une valeur inestimable : la tranquillité d'esprit, car après un accident, si vous n'êtes pas assuré, vous vous demanderez à chaque instant : Que va-t-il m'arriver? lorsque vous aurez déjà reçu diverses lettres de menaces et convocation à vous présenter devant le Tribunal correctionnel. Que répondre pour votre défense? Condamné à payer toute la vie une rente à la victime — changer de domicile ou d'employeur — vous serez toujours poursuivi, même vos héritiers seront inquiétés.

Pourquoi vous assurer, vous qui roulez si peu? Mais parce que vous sortirez au moment où il y aura une circulation intense, que vous manquerez d'habitude et croyez bien qu'il ne faut pas aller loin pour avoir un accident. — Combien cela est-il arrivé de fois en sortant du garage?

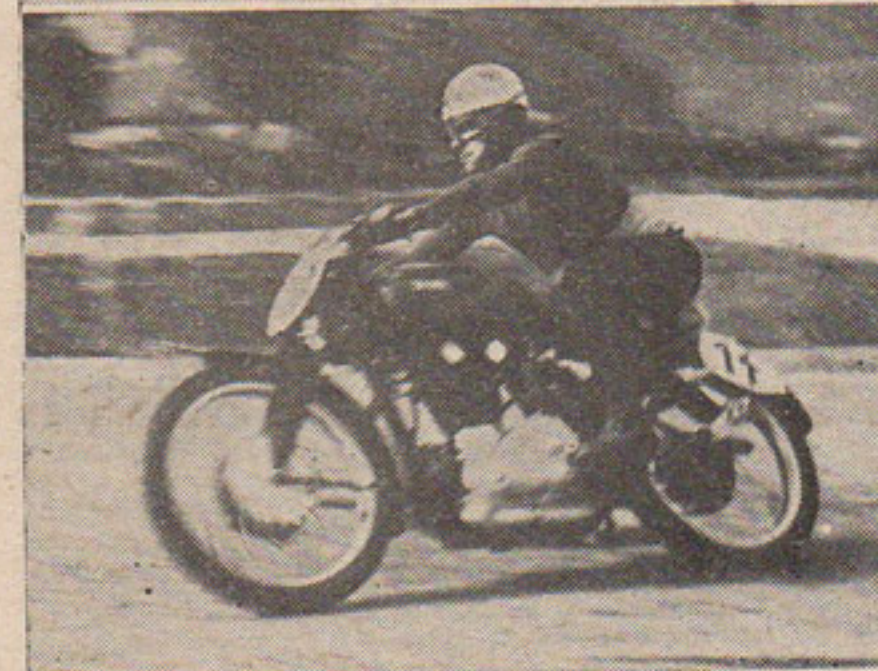
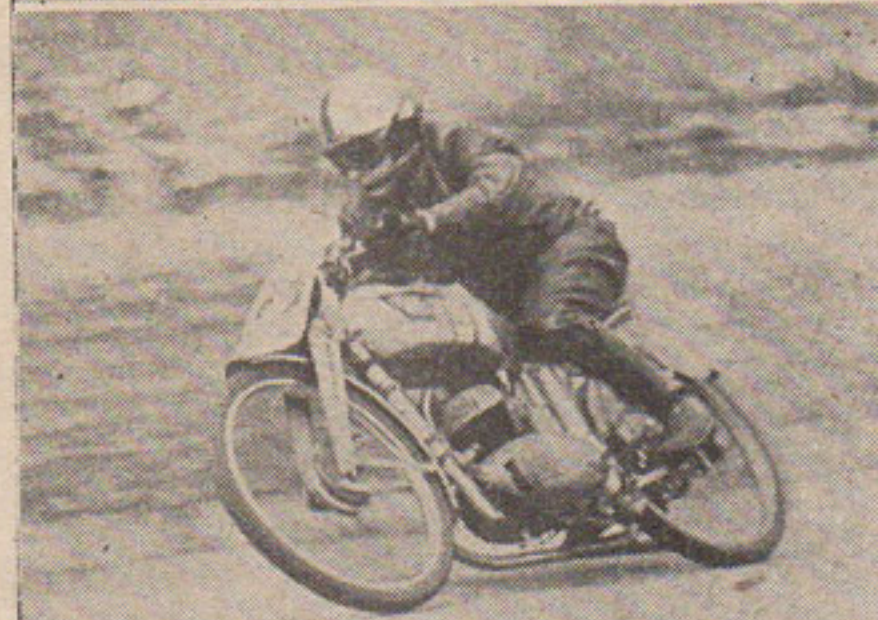
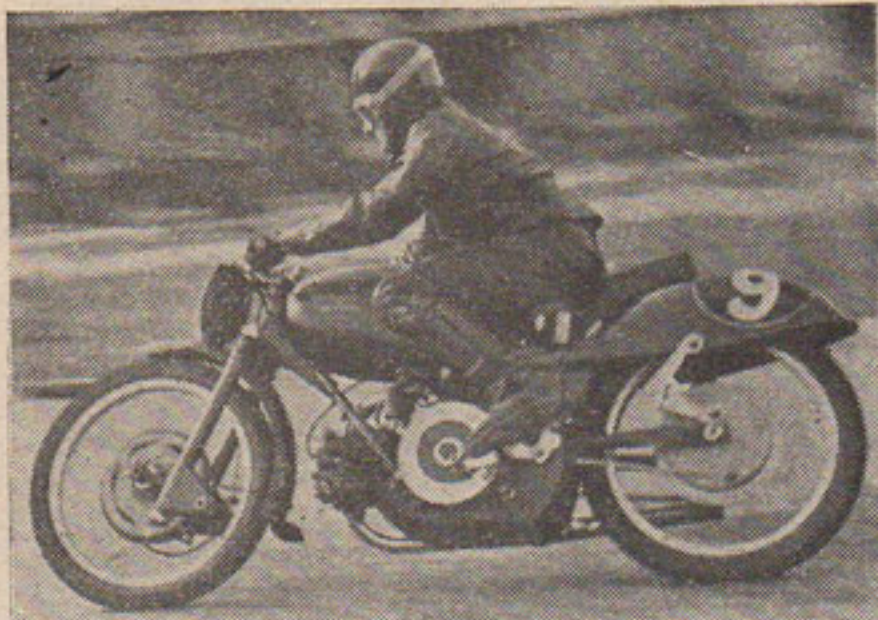
Vous n'avez pas les moyens? Ce n'est pas un argument sérieux. Vous pouvez payer par fractionnements ou obtenir des délais de paiement.

Un bon conseil : Pour passer de bonnes vacances, assurez-vous. Ainsi, à chaque croisement, en doublant, en frôlant un piéton, vous n'aurez pas toujours cette tension qui vous amène à freiner, à sur-sauter en pensant : « Attention, je ne suis pas assuré! »

A. GRISOT.



GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DU DAUPHINÉ



Comme une perle dans son écrin, Grenoble a eu dimanche son Grand Prix Motocycliste, organisé de main de maître dans un décor merveilleux. Les orfèvres-sportifs qui ont nom MM. Barisien, Matussière, Jacquier, etc... ont ciselé leur travail d'organisateur. Nous pensons que le G. P. du Dauphiné, avec sa merveilleuse piste de 2 kilomètres, son cadre unique et son organisation matérielle impeccable, est digne de figurer parmi les épreuves internationales; et c'est la grâce que nous souhaitons aux sportifs dauphinois. Une foule de spectateurs venus de très loin entouraient les barrières du circuit et applaudissaient les exploits des champions du guidon et du volant.

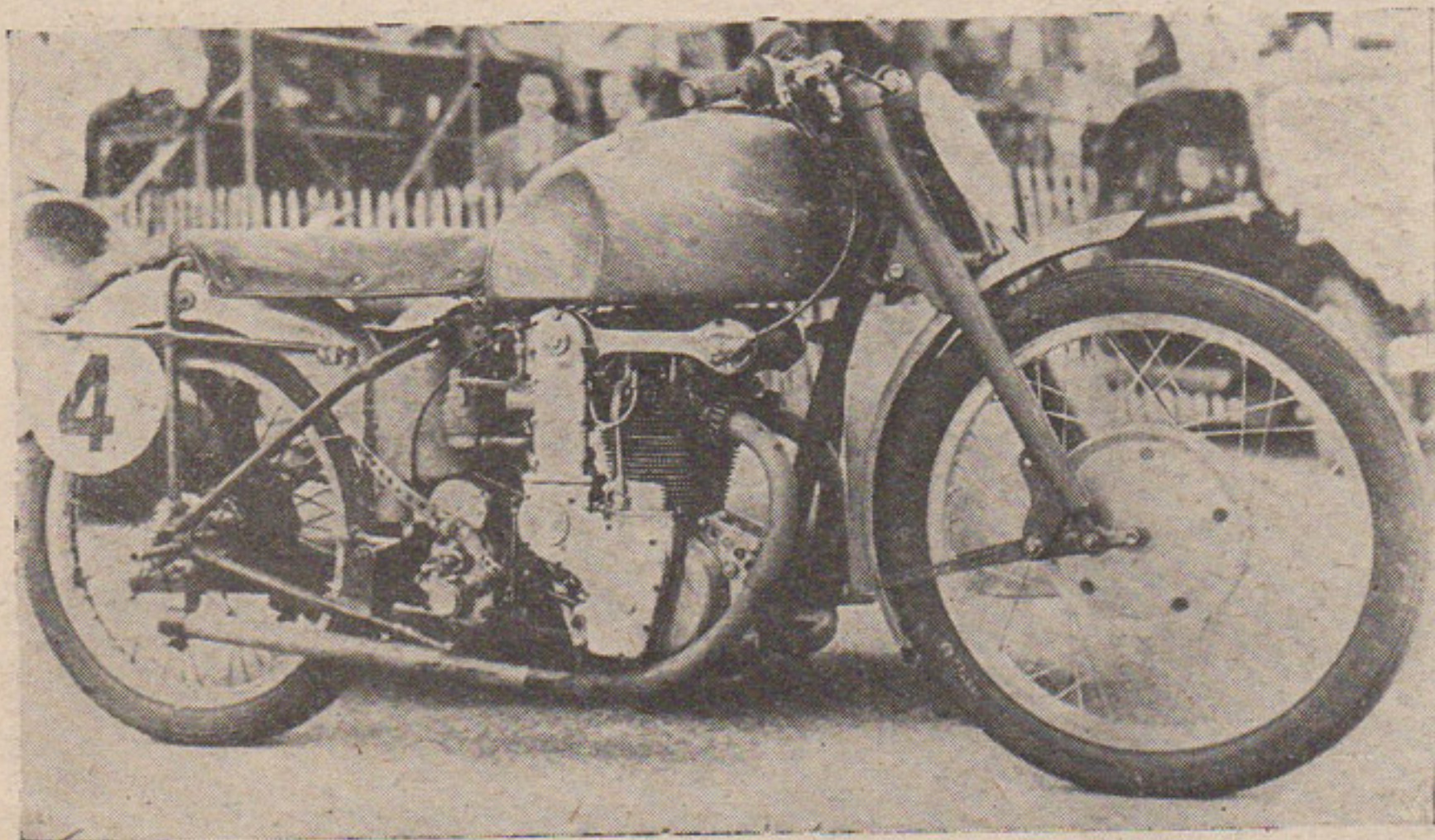
En 125 cmc. si d'aucuns avaient pronostiqué Gobetti et sa Moretti double A.C.T. qui gagna l'année dernière, ils auraient perdu car nous assistâmes à un duel farouche entre Gaury et Vaqué. Ce fut Gaury qui l'enleva de haute lutte.

En sidecar belle bagarre entre Bétemps d'Annecy et Alonso, de Grenoble. Il se fallut de peu qu'Alonso gagnât, car Bétemps eut, des ennuis avec une des bougies de sa Triumph, mais il se reprit et arracha la victoire de peu. A signaler la première apparition en France de la 500 cmc. 2 cylindres 2.A.C.T. construite par Carru. Malgré une déficience d'allumage cette curieuse machine semblait très rapide, si rapide même que Carru négociant mal l'entrée des chicanes y percuta en plein dedans. Il abandonna d'ailleurs au 5^e tour.

Alonso sur sa Norton (écurie Chevallier) obtiendra une superbe 2^e place.

En 500 cmc. nous assistâmes à un duel sans merci qui dura pendant toute la course, entre Houel et Jacquier, car à chaque tour c'était un chassé-croisé des deux leaders. Houel finira par l'emporter de haute lutte, justifiant ainsi son surnom de « fou roulant ».

Derrière eux pour les autres places : De Pollo qui pilotait une Guzzi fut malchanceux car, après avoir assuré une 3^e place honorable, il fut trahi par la mécanique dans les derniers tours; malchanceux également Gou-gassian qui stoppa, victime d'ennuis mécaniques; Gobetti pilotait la Carru privée de son side, mais l'absence de suspension arrière lui était pénible et dans les lignes droites il décollait du coussin à la moindre bosse et, de ce fait, ne pouvait « ouvrir » à plein. Besse, encore mal habitué à sa superbe Vincent H.R.D., se contenta de la 3^e place, et Collignon qui tourna régulièrement mais ne fut jamais « dans le coup ».



De haut en bas : Jacquier-Bret (Guzzi); Gaury sur Morini 125 cmc.; Houel sur Gilera 500 cmc. La nouvelle 500 italienne CARRU.

En résumé : du beau sport, un temps superbe, du public, tout ce qu'il faut pour faire une réussite, ce dont nous félicitons l'A.M.C. Dauphinois.

Résultats techniques

125 cmc. (15 tours, 32 km. 850). — Neuf coureurs se présentent sur la ligne. Dès le start Gaury et Vaqué se détachent du lot, suivis par Gobetti qui n'a pas eu un départ très net. Nous allons assister tout au long des 15 tours à une bagarre entre eux deux et derrière Gobetti qui ne pourra remonter. Maravigna qui a démarré bon dernier comblera courageusement son retard et finira quatrième.

Résultats :

1. Gaury (Morini), 26 m. 58 s. 2/10, moy. 73 km. 081; 2. Vaqué (M.V. Chevallier); 3. Gobetti (Moretti); 4. Maravigna (M.V.); 5. Amort (Gnome-Rhône) à 1 tour; 6. Rouxelin (G.R.); 7. Groro (G.R.); 8. Moille (G.R.) à 2 tours; 9. Gastin (Alma) à 2 tours.

Record du tour : Vaqué, 1 m. 45 s. 9/10 (74 km. 478).

Sidecars 600 cmc. (25 tours, 54 km. 750). — Cinq partants sur la ligne. C'est le populaire Chevallier qui malgré une assez grave maladie a tenu à venir donner le départ. Tout de suite c'est Alonso qui passe, suivi de Bétemps; et c'est la bagarre. Au 2^e tour Carru entre dans les balles de paille et repart courageusement, puis s'arrête. Bolo casse la clavette de son pignon moteur. Entre temps Bétemps a passé Alonso, puis fléchit; il ne tourne que sur un cylindre; Alonso l'a passé, puis se fait sauter par Bétemps dont le moteur a repris son allumage normal.

Résultats :

1. Bétemps (Triumph), 42 m. 3 s. 6/10, moy. 76 km. 884, record du tour en 1 m. 37 s. 5/10 (80 km. 863); 2. Verd (Norton); 3. Alonso (Norton, éc. Chevallier); 4. Bollo (Norton); 5. Carru (Carru).

Motos 500 cmc. (30 tours, 65 km. 700). — Huit partants. Tout de suite en tête se détachent Houel et Jacquier qui se tireront la bourre jusqu'à la fin; la Gilera de Houel semblant plus maniable que la Guzzi de Jacquier. Derrière eux De Pollo tournera régulièrement et abandonnera « in extremis » par suite de rupture de la rondelle de poussoir de distribution. Sabatier, sur Terrot, abandonnera.

Le duel Jacquier-Houel se poursuit et c'est Houel qui, d'ailleurs, frise la « carafe » qui l'emportera.

Résultats :

1. Houel (Gilera), 44 m. 54 s. 8/10, moy. 87 km. 775, record du tour au 28^e (90 km. 831); 2. Jacquier-Bret (Guzzi); 3. Besse (Vincent H.R.D.); 4. Gobetti (Carru).

J. PORTE.

SAINT-ETIENNE-PARIS-SAINT-ETIENNE

L'épreuve d'endurance Saint-Etienne-Paris Saint-Etienne a vu l'effectif des engagements doubler sur celui de l'an dernier : 47 partants... Le départ eut lieu place Jaquard, les petites cylindrées ont quitté la cité minière et cycliste à 17 h. 30, sous une pluie gênante; les grosses cylindrées se sont échelonnées et le dernier départ eut lieu à 23 h. 30.

Tenu téléphoniquement au courant des passages dans chaque contrôle, aucune défection n'eut lieu jusqu'à Briare.

A Paris on était dans l'attente... A 2 h. 40 le premier groupe des 125, 175 cmc. se faisait pointer à la porte d'Italie. Il était composé de Mochetto, Bernard, Bourguin, Georges, suivi de peu par Mlle Morel et d'autres concurrents des clubs régionaux. Après s'être restaurés et fait le plein d'essence, le départ fut donné à 3 h. 41. Un peu plus tard les grosses cylindrées faisaient leur apparition, toujours dans les délais, mais deux concurrents parisiens manquaient à l'appel, en panne entre Briare et Paris.

Le contrôle de Paris au Café « Le Masséna » était tenu par le Moto-Club Châtillonnais, M. Minalié du S.M.F. et un représentant de « Motocycles », avec le concours de la ligue de l'Île-de-France.

Le sportif directeur du « Masséna » avait tenu à ce que les concurrents puissent trouver le nécessaire pour se restaurer. Marcel Pahin, récemment accidenté au Bol d'Or, qui devait prendre part à cette épreuve, a malgré son « plâtrage » tenu à être sur place pour accueillir ses camarades.

**CLASSEMENT OFFICIEL
DU 2^e SAINT-ETIENNE-PARIS
SAINT-ETIENNE 17-18 Juin 1950**

Groupe Bleu (45 km.-h.). — 1. *ex æquo* : Gagneux Maurice (Amateur A.M.C. Cité); Georges Ulysse (Profes. Elie Huin), Bourguin Paul (Profes. Gnome-et-Rhône), Moschetto Laurent (Profes. F.M.C. Griffon), Pacallier (Profes. Terrot), Valette Marc (Amat. A.M.C. Cité), Gosswiller Marcel (Amat. A.M.C. Cité), Mottet Robert (Amat. A.M.C. Cité), Duchezeau Roland (Amat. M.C. Moulins), Rodriguez Joseph (Amat. A.M.C. Cité), Mlle Morel Henriette (Profes. Terrot), Roux Albert (Amat. M.C. Lyon), Bernard Gustave (Profes. Gnome-et-Rhône), Pacaud Antoine (Amat. M.C. Moulins), Robert Lucien (Amat. M.C. Rive-de-Gier); 16. Reverchon André (Amat. A.M.C. Cité) 14 pts; 17. Barboux André (Profes. M.C. Châtillon).

Groupe Blanc (50 km.-h.). — 1. *ex æquo* : L'Hermet André (Profes. Jawa), Forest Roger (Amat. S.M. Forézien), Saillet Claude (Profes. Terrot), Rogliardo Joseph (Profes. Saroléa Imperial (sidecar) 0 point.

Groupe Rouge (55 km.-h.). — 1. *ex æquo* : Bernard Fernand (Amat. A.M.C. Cité), Commercon Jacques (Amat. A.M.C. Cité), Moulin Raymond (Profes. Monet-Goyon), 0 point, 4. Richaud (Alfred Amat. S.M. Forézien) 1 point; 5. Franchino Oreste (Profes. Jawa) 5 points.



Groupe Or (60 km.-h.). — 1. *ex æquo* : Thomas Charles (Amat. S.M. Forézien), Lacour Gabriel (Amat. A.M.C. Cité), Martinet François (Amat. M.C. Moulins), 0 point; 4. Cavinato Elie (Amat. S.M. Forézien) 2 points; 5. Giat Roger (Amat. M.C. Châtillon) 28 points; 6. Macaudière Louis (Amat M.C. Furan) 53 points.

Abandon de Chapus à Lyon.

Classement général de l'indice de cote

Amateurs. — 1. n° 2 Pacaud, 3 points; 1. n° 45 Commercon, 3 pts; 3. n° 41 Rodriguez, 4 pts; 4. n° 10 Mottet, 7 pts; 4. n° 62 Thomas, 7 pts; 6. n° 74 Lacour, 10 pts; 7. n° 41 Richaud, 12 pts; 8. n° 3 Duchezeau, 16 pts; 9. n° 5 Robert, 17 pts; 10. n° 61 Macaudière, 18 pts; 11. n° 17 Roux, 22 pts; 12. n° 13 Valette, 28 pts; 13. n° 14 Gosswiller, 30 pts; 14. n° 22 Forest, 33 pts; 14. n° 70 Giat, 33 pts; 16. n° 44 Bernard, 35 pts; 17. n° 63 Cavinato, 55 pts; 18. n° 12 Gagneux, 74 pts; 19. n° 11 Reverchon, 75 pts; 20. n° 64 Martinet, 115 pts.

Professionnels. — 1. n° 19 Bourguin (Gnome-et-Rhône) + 74 points; 2. n° 9 Georges (Elie Huin) + 36 pts; 2. n° 1 Moschetto (Griffon) + 36 pts; 4. n° 23. L'Hermet (Jawa) + 32 pts; 5. n° 43 Franchino (Jawa) + 24 pts; 6. n° 14 Pacallier (Terrot) + 23 pts; 7. n° 21 Saillet (Terrot) + 20 pts; 8. n° 31 Rogliardo (Sarolea side) + 20 pts; 9. n° 20 Mlle Morel (Terrot) + 11 pts; 10. n° 42 Moulin (Monet-Goyon) + 3 pts; 11. n° 18 Bernard (Gnome-et-Rhône) + 5 pts; 12. n° 33 Doucé (B.S.A. — 78 pts; 13. n° 7 Barboux (scooter Bernard — 128 pts.

Classement :

125 cmc. : 1^{er} Couratier, 2^e Remondin.

350 cmc. : 1^{er} Gauch, 2^e Lamontage.

500 cmc. : 1^{er} Hug, 2^e Boncheraud

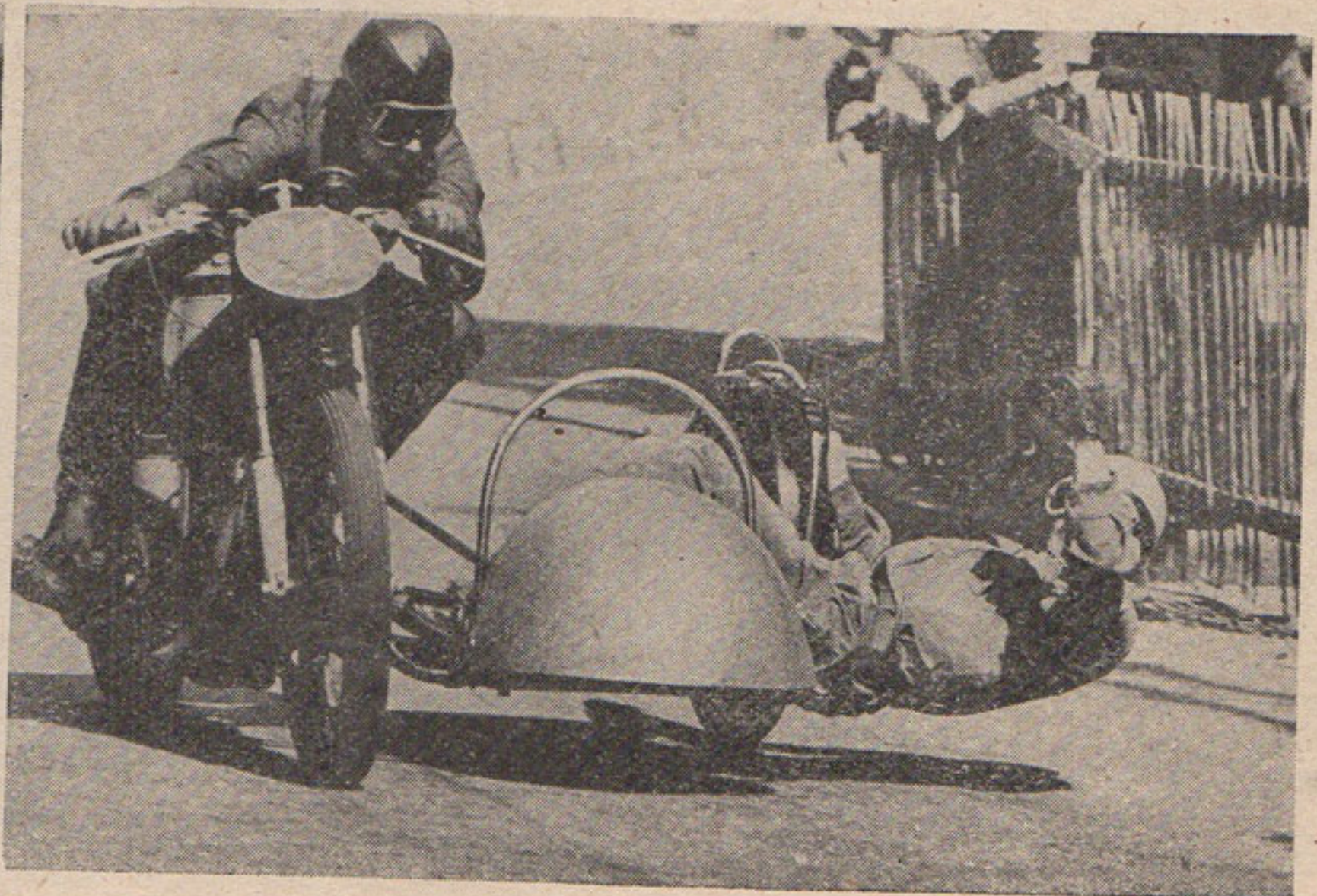
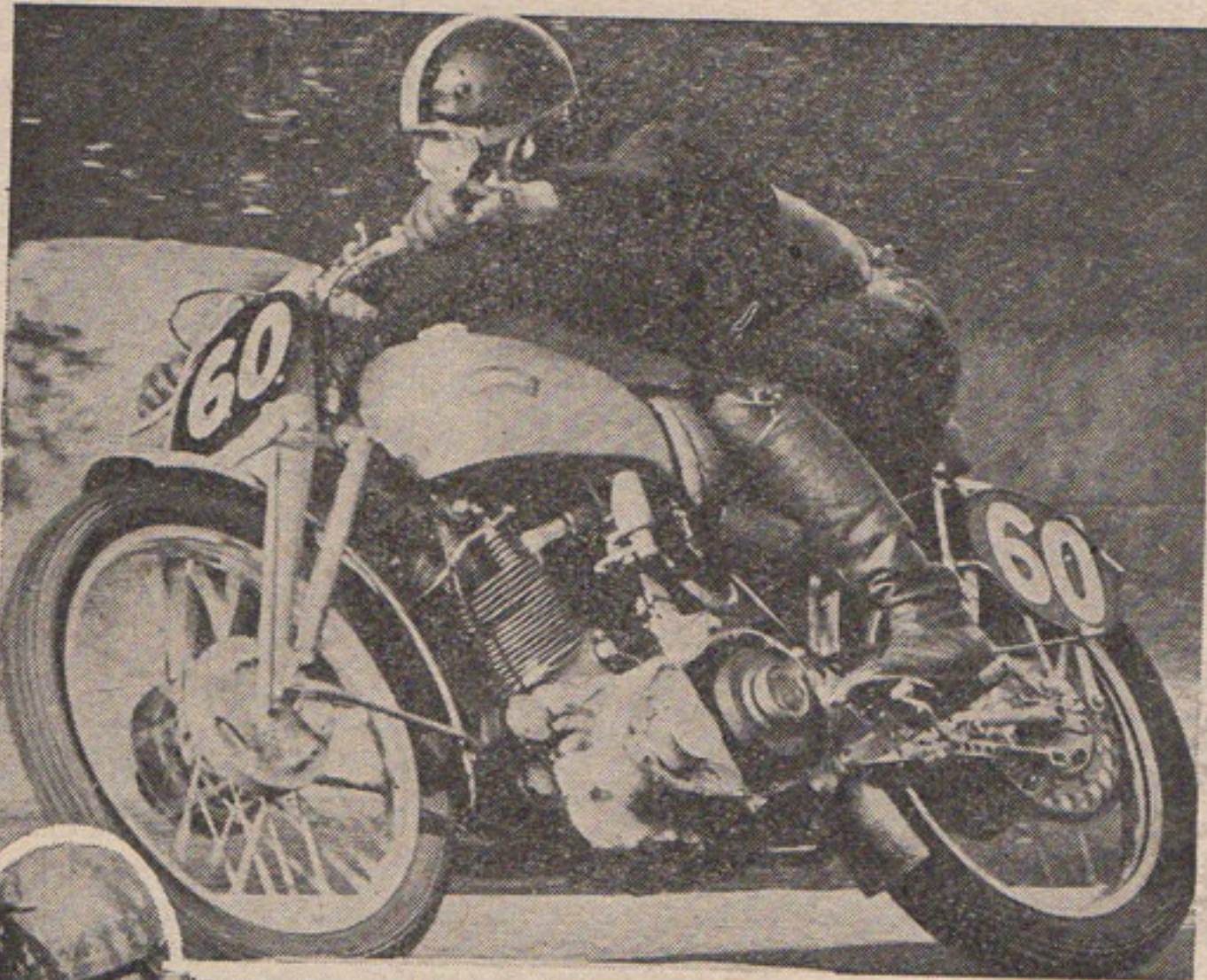
challenge interclub gagné par le S. C. F.

**Circuit de
MOULINS**

A gauche : Hug
(Mulhouse)
1^{er} 500 cc.

Daoust (Motor).

A droite : Méry
(S.C.F.)
1^{er} side 600 cc.



GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS

Montreuil, 18 Juin

Organisé par l'A.M.S. et patronné par notre sportif confrère le « Parisien Libéré », le Grand Prix de France remporta un beau succès; malgré le championnat de France cycliste sur route, 30.000 spectateurs étaient venus applaudir les crossmen.

1^{re} Course, 250 cmc. (15 tours). — Déplorons l'absence du champion de France Moury.

Mariani passe en tête au 1^{er} tour, puis cède la place au champion du M.C. Clodo Godey, dans lequel on compte déjà un vainqueur certain; lorsqu'au 5^e tour un Amédéo déchainé s'installe au commandement et résiste à toutes les attaques de Godey franchira en vainqueur la ligne d'arrivée.

Course très régulière de Mélioli, Mariani et Peyré.

1. Amédéo (A.M.S.), 2. Godey (M.C.C.), 3. Mélioli (A.M.S.), 4. Mariani (A.M.S.), 5. Peyré (Sèvres).

2^e Course, 1^{re} manche Internationaux, 500 cmc. (12 tours à l'endroit). — Quelques nouveaux au départ: l'Anglais J. Stillo, le jeune Australien Graham-Beamisch et, venant d'avoir sa licence d'international, E. Mesplède, de l'A.S.P.P.

Selon son habitude, Lines est en tête. En deuxième position: G. Brassine, puis V. Leloup, J. Stillo, Graham-Beamisch, Jansen, Verrechia, Lusseyran, Mesplède, Legrand, Blat, Ladevèze et Brulé. Au 3^e tour V. Leloup a passé Brassine et se lance à la poursuite de Lines. Au 7^e tour Mesplède abandonne, un repose-pied cassé. Au 9^e tour Jansen est en troisième position, puis

Graham-Beamisch passe Stillo qui au dernier tour se fait passer par Verrechia.

1. Lines (G.B.) en 19 m. 5 s. 1/5, 2. Leloup (B.), 3. Jansen (B.), 4. G. Brassine (F.), 5. Verrechia (F.), 6. Graham-Beamisch (Au.), 7. J. Stillo (G.B.), 8. Blat (F.), 9. Lusseyran (F.), 10. Legrand (F.), 11. Ladevèze (F.), 12. Brulé (F.), à 1 tour.

3^e Course, Nationaux, 350-500 cmc. (12 tours). — Brocherieux en gros progrès passe en tête au 1^{er} tour et va prendre dans les tours suivants une avance très confortable sur les autres concurrents, mais abandonne à mi-course, crevé à l'arrière; Mouchet prend alors le commandement, mais se fait passer au 10^e tour par Vouillon qui remportera une belle victoire. Belle course régulière de Pellau, Lefèvre, Bernot et Brulé G.

1. Vouillon (A.M.S.) en 21 m. 44 s. 1/5, 2. Mouchet (A.M.S.), 3. Pellau (A.M.S.), 4. Lefèvre (A.M.S.), 5. Bernot (A.M.S.), 6. Brulé G. (A.M.S.).

4^e Course, 2^e manche Internationaux, 500 cmc. (12 tours à l'endroit). — Verrechia en tête au 1^{er} tour avec Lines dans sa roue, puis Leloup, Mesplède, Jansen, Stillo, Blat, Lusseyran, Brassine, Bonnin, Legrand, Ladevèze, Graham-Beamisch et Brulé. Au 2^e tour Lines a pris la tête, Brassine a passé Lusseyran qui avant le départ avait commencé la série de ses ennuis mécaniques en mettant le feu à son carbu. Naturellement, pas d'extincteur au parc. Graham-Beamisch passe Ladevèze. Au 5^e tour Leloup passe Verrechia et s'installe en deuxième position pour ne plus la quitter. Au 4^e tour Mesplède se fait dépasser par Jansen et livrer à une résistance acharnée à Stillo, mais finalement devra s'incliner.

Au 5^e tour Lusseyran continue sa série d'ennuis en cassant son garde-boue AR. et perdra de précieux instants à s'en débarrasser. G. Brassine passe à son tour Stillo au 10^e tour et s'octroie ainsi la quatrième place. Belle remontée de Blat et Legrand.

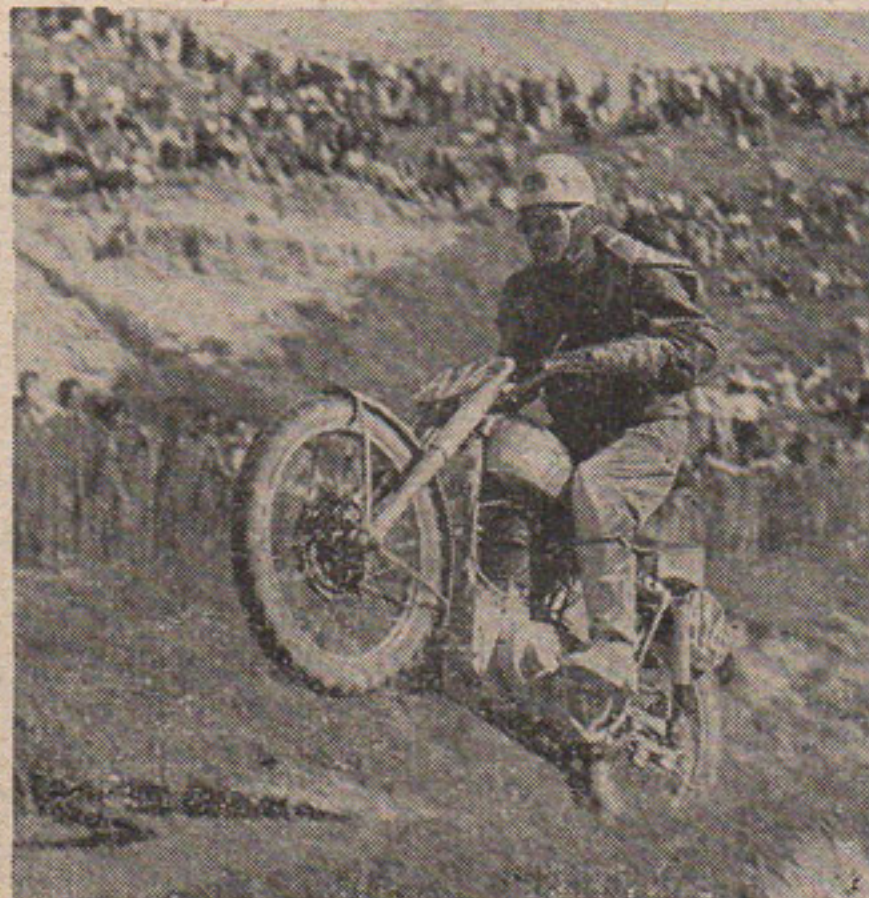
1. Lines (G.B.) en 19 m. 4 s. 1/5, 2. Leloup (B.), 3. Jansen (B.), 4^e G. Brassine (F.),

5. J. Stillo (G.B.), 6. Mesplède (F.), 7. Blat (F.), 8. Legrand (F.), 9. Bonnin R. (F.), 10. Brulé L. (F.) à 1 tour, 11. Ladevèze (F.) à 1 tour. Graham-Beamisch abandonne au 10^e tour.

5^e Course, Nationaux, 350-500 cmc. (15 tours). — Charrier mène la ronde suivi de Lorillère, Lenin, Théveney, Deshaies, Klym, Huc, Batisse, etc., etc... Théveney remonte très rapidement et prendra la tête au 5^e tour. Il accélère l'allure et prend rapidement une très grosse avance, mais au 11^e tour casse sa chaîne et est contraint d'abandonner. Charrier reprend le commandement. En même temps que Théveney, Batisse casse sa boîte de vitesse, bûche et son suivant immédiat lui passe sur le corps. Assez gravement contusionné, Batisse est emmené au poste de secours. Frantz, qui faisait figure possible de challenger pour le titre de champion de France en 350, a de gros ennuis avec sa mécanique et ne pourra terminer. Au 13^e tour Deshaies, toujours aussi calme et régulier, est en deuxième position et se rapproche dangereusement de Charrier, mais crevé à l'arrière au 14^e tour, s'arrête devant le parc puis repart quelques instants plus tard. Cet arrêt va lui coûter malheureusement la deuxième place au profit de Lenin.

1. Charrier (M.C.C.), 2. Lenin J. (M.C. Douai), 3. Deshaies J. (A.S.P.P.), 4. Klym (M.C. Orléans), 5. Desmoulin (A.M.S.).

6^e Course, Finale Internationaux, 500 cmc. (15 tours à l'envers). — De nouveau Lines est au commandement avec Nick Jansen en deuxième position, très près de lui dans les premiers tours, puis viennent dans l'ordre Stillo, Verrechia, Mesplède, Brassine, Graham-Beamisch, Leloup, Bonnin, Blat, Legrand, Lusseyran, Théveney qui, pour consolation sur sa mauvaise chance dans sa série, remplace Ladevèze, et L. Brulé. Au 2^e tour Brassine et Leloup ont passé Mesplède, Legrand a passé Blat. Au 3^e tour Bonnin passe G.-Beamisch. Au 4^e tour Brassine passe Verrechia et Théveney Lusseyran. Au 5^e tour Beamisch a repris sa place; 6^e tour sans changement, Lines augmente son avance sur Jansen; 7^e tour, Brassine passe Stillo; 8^e tour: dans l'escalade de la grande descente la F.N. de Leloup se met à ruer, Leloup est projeté en l'air mais, n'ayant pas lâché son guidon, fait un « équilibre » sur les poignets et retombe devant sa machine.



De gauche à droite: Charrier du Clodoaldien - Lines en pleine action dans le circuit à l'envers. - Albert Brassine, Lines et Jansen - Beamisch, et Nic Jansen.

C'est véritablement la chute la plus sensationnelle ayant été vue à Montreuil. Des commissaires se précipitent avec une corde pour haler la machine jusqu'au sommet et dégager la piste; hélas! la corde casse et la machine, culbutant sur elle-même, commence à dégringoler; Leloup se précipite, la rattrape d'une main et, dégringolant la grande descente, fait demi-tour et reprend la course. Hélas! un garde-boue tordu racle sa roue avant; sa figure est ensanglantée, mais avec un courage et une énergie farouche il va s'employer du mieux qu'il pourra à remonter et, malgré ses blessures, de dernier au 8^e tour terminera 12^e à 1 tour. Pendant ce temps Mesplède, en sixième position, résistera farouchement pendant 6 tours à Graham-Beamisch. Bravo, Mesplède. Blat et Bonnin termineront seuls les 15 tours. Théveney, Legrand, Leloup et Lusseyran fuiront à 1 tour et Brûlé L. à 2 tours.

1. H. Lines (G.B.) en 24 m. 43 s., 2. N. Jansen (B.), 3. G. Brassine (F.), 4. M. Verrechia (F.), 5. J. Stillo (G.B.), 6. Graham-Beamisch (Au.), 7. E. Mesplède (F.), 8. G. Blat (F.), 9. R. Bonnin (F.), 10. J. Théveney (F.) à 1 tour, 11. Legrand (F.) 1 tour, 12. V. Leloup (B.) à 1 tour, 13. Lusseyran (F.) à 1 tour, 14. Brûlé L. (F.) à 3 tours.

Ce qu'ils ont eu :

Mesplède : repose-pied cassé; Théveney : chaîne cassée; Verrechia : roue AR. cassée à la 2^e manche; Batisse : boîte de vitesse cassée, vertèbres décollées; Leloup : machine faussée, blessures à la figure; Lusseyran : commencement d'incendie, garde-boue AR. cassé; Boisserie : billes de roulement de direction cassées, guidon desserré; Broche-rieux et Deshaies : crevaison à l'AR.

VIII^e CIRCUIT DE VITESSE D'ISTRES

Le 11 Juin 1950

Sur un parcours des plus variés permettant à la fois la vitesse et la dextérité, le VIII^e Circuit de Vitesse de la Ville d'Istres s'est couru le 11 juin par une journée magnifique.

La finale des 100 cmc. a donné lieu à de farouches duels entre Gache, qui devait l'emporter, Maigrot et Pastergue. Bonnet qui avait fait une excellente course dans la première éliminatoire dut céder du terrain ayant de sérieux ennuis mécaniques.

La course des 125 cmc. fut tout particulièrement attrayante. Donini dès le départ prenait le commandement suivi dans sa roue par Vidal qui devait le lui ravir pour quelques tours. Vaqué, de son côté, après un très mauvais départ dut combler un handicap d'un demi-tour. Au 10^e tour à la suite d'un coude à coude palpitant avec Donini, il passait en tête battant et rebattant le record du tour, conservant jusqu'à la fin la première place.

En 175 cmc., Gache, Barde et Bergallo se disputèrent longtemps la première place, passant à tour de rôle au commandement. Au 23^e tour Barde bûche et abandonne cédant la tête à Gache qui devait la conserver. Bergallo prend la seconde place devant Perraud handicapé par une rupture d'embrayage survenue aux essais et qu'il n'avait pu réparer.

Résultats techniques

1^{re} *Eliminatoire des 100 cmc.* (10 tours). — 1. Bonnet (Salon) 15 m.; 2. Darley (Avignon) 16 m. 30 s.; 3. Berlie (Avignon).

2^e *Eliminatoire des 100 cmc.* — 1. Gache (Avignon) 14 m. 57 s.; 2. Rossi (Carpentras); 3. Meynard (Cavaillon).

3^e *Eliminatoire des 100 cmc.* — 1. Maigrot (Salon) 15 m. 33 s.; 2. Aude (Avignon); 3. Casteran (Graveson).

Finale des 100 cmc. (15 tours). — 1. Gache 20 m. 46 s.; 2. Maigrot 20 m. 50 s.; 3. Pastergue 21 m. 56 s.; 4. Rossi; 5. Meynard; 6. Aude; 7. Bonnet; 8. Casteran.

Le meilleur tour fut réalisé par Maigrot en 1 m. 20 s. à la moyenne de 69 km. 950.

Finale des 125 cmc. (25 tours). — 1. Vaqué (Marmande) 33 m. 12 s.; 2. Donini (Grenoble) 33 m. 18 s.; 3. Maravigna (Grenoble) 34 m. 29 s.; 4. Vidal (Noves); 5. Betemps (Chambéry); 6. Guinde (Salon); 7. Castellano (Nice).

Le meilleur tour fut réalisé par Vaqué en 1 m. 16 s. à la moyenne de 73 km. 881.

Finale des 175 cmc. (25 tours). — 1. Gache (Avignon) 34 m. 39 s.; 2. Bergallo (Toulon) 34 m. 40 s.; 3. Perraud (Marseille) 35 m. 39 s.; 4. Barde (Avignon); 5. Chalve (Marseille); 6. Dalmasso (La Ciotat).

Le meilleur tour fut réalisé par Barde, Gache et Bergallo (ex æquo) en 1 m. 18 s. à la moyenne de 71 km. 221.

A SAINT-CHAMOND

Donini enlève le Premier Circuit Motocycliste de Vitesse

... Mais avec lui il faut citer Amort et Maigrot.

Favorisé par un temps splendide, le premier circuit motocycliste de vitesse organisé par le Moto-Club du Furan (section de Saint-Chamond) a obtenu un succès que ses organisateurs n'avaient pas espéré.

En effet, sur le circuit d'une longueur de 1.092 mètres les spectateurs s'entassaient pour assister aux exploits des motards.

Le chronométrage avait été confié à M. Machurey, délégué spécialement par la

F.F.M., il était assisté de MM. Genest, Curinier et Tailhardat.

Organisation technique impeccable du directeur de la course, M. Marion et des Commissaires sportifs : MM. Myon, Malaure, Courtet.

Essais officiels le matin. Les meilleurs temps furent réalisés en 100 cmc. par Maigrot avec 59 km. 674. En 125 cmc. amateurs, Amort junior avait couvert le tour à 60 km. 110. Donini en 125 cmc. professionnels avait réussi 62 km. 179, ce qui laissait prévoir une lutte serrée pour l'après-midi.

Amateurs 125 cmc. — 1. Amort junior (Moto-Club de Lyon); 2. Rousselin (Moto-Club du Dauphiné); 3. Prothery (Baldago's de Tarare); 4. Moschetto; 5. Jubin.

Les éliminatoires pour les 100 cmc. eurent lieu sur 15 tours, elles donnèrent les résultats suivants :

Première éliminatoire. — 1. Lauvie en 17 m. 23 s. 2/5; 2. Maigrot 17 m. 23 s. 4/5; 3. Bouchet 17 m. 44 s.; 4. Vernay à 4 tours.

Deuxième éliminatoire. — 1. Bonnet 17 m. 5 s. 3/5; 2. Décoray 17 m. 15 s. 1/5; 3. Chollet.

Finale sur 25 tours. — 1. Maigrot en 27 m. 36 s.; 2. Lauvie 27 m. 37 s.; 3. Décoray.

Après un court entracte, ce fut l'entrée en lice des as en 125 cmc., les éliminatoires eurent lieu sur 20 tours et la finale sur 35.

Première éliminatoire. — 1. Donini 20 m. 56 s. 3/5 (meilleur tour 1 m. 2/5); 2. Barberet 21 m. 33 s. 2/5; 3. Bolland à 2 tours; 4. Gastin à 2 tours; 5. Thollet.

Deuxième éliminatoire. — 1. Gaury 21 m. 58 s. (meilleur tour 1 m. 3 s. 2/5); 2. Maravigna 22 m. 39 s. 3/5; 3. Vernay à 2 tours; 4. Spaleck.

Finale. — Là ce fut le clou de la soirée et le duel tant attendu entre Donini et Gaury fut de toute beauté; le premier nommé, en grand champion, enleva la coupe offerte par « Pernod Fils » avec une facilité qui en dit long sur sa classe.

Gaury part en tête, mais au premier passage devant les tribunes Donini est dans sa roue. Au troisième tour, Donini passe avec dix longueurs d'avance et l'accentuera sans forcer outre-mesure. Il doublera tous les autres concurrents, mais Gaury ne se laissera pas remonter, malgré que Donini lui prenne 3 m. à chaque tour dans les six derniers.

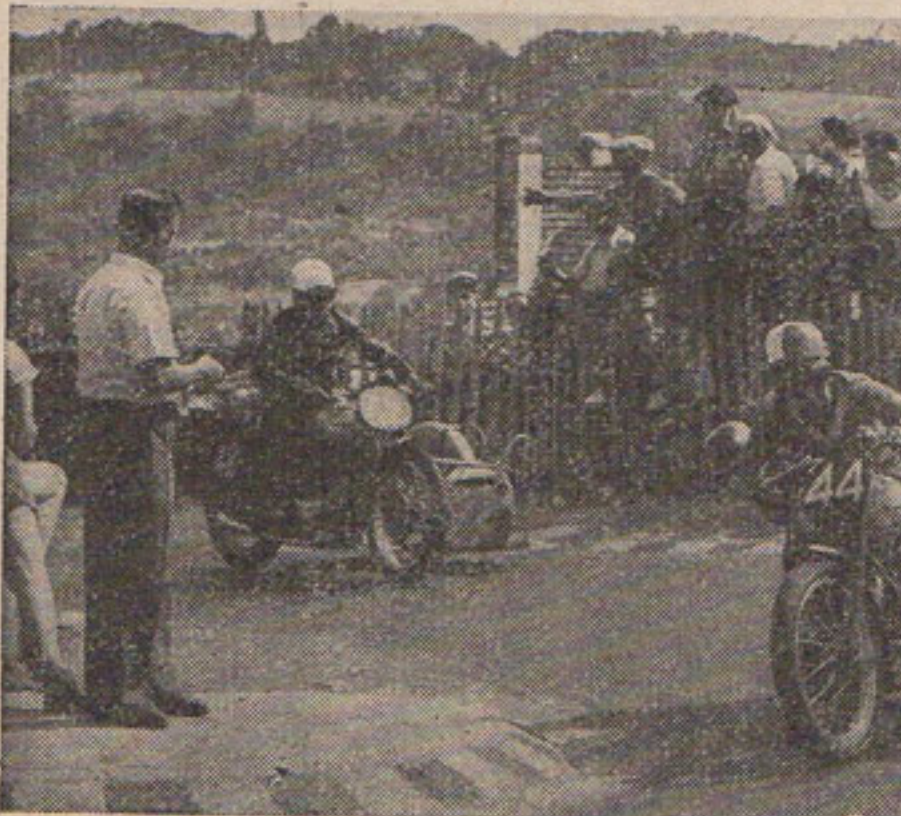
Voici le classement : — 1. Donini, les 35 tours en 35 m. 13 s. 2/5, meilleur tour en 58 s. 4/5, soit à 66 km. 800; 2. Gaury 36 m. 4 s. 4/5; 3. Maravigna à 3 tours; 4. Barberet à 4 tours; 5. Gastin; 6. Bolland.

ANGOULÊME

Bétemps suivi de Beauvais qui remporta la course.

Une vue de la course des 500 cmc.

Ci-dessous : Lépine vainqueur sur 500 cmc. Saroléa.



Moto-Club Sévrien

Le 11 juin à 14 h. 30 au terrain des Ecoles le Moto-Club de Sèvres avait organisé un moto-cross qui, malgré la fête d'aviation d'Orly connu un vif succès; le parcours difficile et accidenté à souhait promettait un spectacle de choix.

Les spectateurs ne furent d'ailleurs pas déçus, les différentes courses donnant lieu à de nombreuses chutes spectaculaires.

1^{re} Série 250 cmc. (12 tours). — Comme il fallait s'y attendre Godey prendra une avance confortable dès les premiers tours et remportera facilement la victoire devant Macchi en gros progrès et Daudet. Charlot malchanceux ne finira qu'à cinq tours.

1. Godey (M.C.C.); 2. Macchi (A.M.C.); 3. Daudet (M.C.B.N.); 4. Charlot (A.M.S.).

2^e Série 250 cmc. (12 tours). — Peyré mène la course pendant sept tours, puis se fait passer par Mélioli qui gagnera devant Camus et Peyré.

1. Mélioli; 2. Camus; 3. Peyré à 1 tour; 4. Desprey à 2 tours.

1^{re} Série 500 cmc. (15 tours). — Mesplède prend la tête dès le départ et suivi au premier tour par son collègue de l'A.S.P.P. Batisse et ensuite par le champion du M.C.C. Martin, augmentera peu à peu son avance sur les autres coureurs et remportera cette série avec une grosse avance.

1. Mesplède (A.S.P.P.); 2. Martin (M.C.C.); 3. Vouillon (A.M.S.); 4. Batisse (A.S.P.P.).

2^e Série 500 cmc. (15 tours). — Quatre concurrents au départ, deux seulement à l'arrivée, ce qui laisse à penser que la lutte fut plutôt ardente.

1. Théveney (A.M.S.); 2. Deshaies (A.S.P.P.).

Ensuite le départ est donné aux plus malchanceux de chaque catégorie, le vainqueur étant admis à disputer la finale.

En 250 après une poursuite mouvementée Desprey se classe et en 500 Vouillon l'emporte de justesse sur Batisse.

Finale 250 cmc. (15 tours). — Après un départ très rapide Peyré et Mélioli s'accrochent dans la montée et les machines tombent si malencontreusement qu'il ne sera pas possible de les dégager avant la fin de la course. Mariani tombe en haut de la montée et obstrue le passage, mais Godey passe et très aisément gagnera cette finale devant Macchi très brillant et Daudet.

1. Godey (M.C.C.); 2. Macchi (A.M.S.); 3. Daudet (M.C.B.N.).

Finale 500 (20 tours). — Théveney quatrième au départ commence à remonter rapidement lorsqu'une chute lui fait perdre un temps précieux sur notre risque-tout Mesplède que l'on pourrait aussi bien appeler « trompe-la-mort » après sa chute sensationnelle à Verdun dont il se tira sans dommage. Mesplède est donc en tête suivi d'assez près par Martin et Deshaies. Théveney qui a repris la course avec près de deux tours de retard commence une remontée sensationnelle qui force l'admiration des spectateurs. Tour après tour il récupère du terrain, si bien qu'il finira en quatrième position, mais dans le même tour que le vainqueur. Course très régulière de Martin et Deshaies.

1. Mesplède (A.S.P.P.); 2. Martin (M.C.C.); 3. Deshaies (A.S.P.P.); 4. Théveney (A.M.S.); 5. Gisard.

Amicale Moto-Club de la Cité

Les spectateurs venus très nombreux assister à ce circuit furent vraiment gâtés non seulement par le soleil mais par le nombre et la qualité des épreuves. En effet, il y eut cinq courses ce qui depuis le matin à 9 heures jusqu'au soir 19 heures donna lieu à de belles empoignades dans toutes les catégories.

Ce fut les 125 cmc. qui eurent les honneurs de la piste, mais il fallut faire deux séries car le nombre des concurrents était trop élevé. Ce fut d'abord les amateurs qui effectuèrent 10 tours de circuit pour permettre de qualifier les 5 meilleurs pour disputer la finale avec les pro. Ce fut le jeune Amort,



Mesplède et Godey vainqueurs à Sèvres.

fil du grand champion de sidecar, qui triompha devant Némési, Guillot, Chollet et Prothery.

Ensuite ce fut la finale avec les professionnels et c'est le Lyonnais Gaury qui l'emporta devant Behra et le jeune Amort. Vaqué ayant fait une chute 5 tours avant la fin dut abandonner.

En 250 c'est le vainqueur du Bol d'Or 1950 qui l'emporta devant Juigné, Collignon, Barde et Emo.

En 350 tous les Monneret étaient là et ils se taillèrent la part du lion. 1. Monneret Georges, 2. Monneret Jean, 3. Monneret Pierre, 4. Juigné et 5. Post.

Ce fut ensuite la course spectaculaire des 600 sidecars, ou les Sceaux et Murit se livrèrent un beau duel sportif et finalement Sceaux l'emportait de justesse, 2^e Murit, 3^e Drion, 4^e Hordelalay, 5^e Combe. A signaler la belle course du Lyonnais Pignard qui fut contraint d'abandonner, son pneu arrière ayant rendu l'âme.

Enfin pour terminer cette belle journée sportive la piste fut livrée aux bolides les plus rapides et sous les ordres du starter s'alignaient les champions qui ont noms : Behra, Monneret, Cherrier, Lefèvre, Barde, Collot, Drion, Salasc, etc.

Cette épreuve se disputait sur 45 tours de circuit, soit 90 km. 900. Dès le départ Monneret prend la tête suivi de Behra. Cela dura jusqu'au 20^e tour où à ce moment Behra ayant fait une chute sans gravité perdait plus d'un demi-tour de circuit. A ce moment la lutte fut très sévère car Monneret voulait conserver son avantage et Behra combler son retard. Nos deux cham-

pions se donnèrent à fond et doublèrent leurs concurrents. A chaque passage Behra reprenait du terrain et finalement trois tours avant la fin réussissait à passer Monneret et terminait sur sa lancée foudroyante avec 24 s. d'avance.

1. Behra, en 59 m. 17 s.; 2. Monneret G.; 3. Cherrier à 2 tours; 4. Drion à 5 tours; 5. Barde.

Moto-Club de Paris

CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Calendrier de juillet : le 2. — La Chapelle-aux-Pots (par Beauvais), réception par la municipalité, gymkana, etc... Départ : Porte de la Chapelle 7 h. 30. — **Le 9.** La forêt de Montmorency et les 6 heures du M.C. Montmorency. Départ : Porte Clignancourt 8 h. — **Le 16.** Bagnaux-sur-Loing (baignade et pêche). Départ : Porte Dorée 8 heures. — Une sortie sera organisée pour les 14, 15 et 16 pour les membres ayant les trois jours. Le but en sera indiqué ultérieurement. — **Le 23.** Les Roches, à Buthiers (près Malesherbes). Départ Porte d'Italie 8 heures. — **Le 30.** Varrèdes-Germigny l'Evêque (pêche et baignade). Départ : Porte de Pantin 8 heures.

Itinéraires détaillés chez Bovière, 6, rue Mazet et Favier, 40, rue Saint-Paul, ainsi qu'aux réunions tous les mercredis à 21 heures aux « Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Correspondance : Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

Tous les motocyclistes isolés sont cordialement invités aux sorties du M.C. Paris.

BULLETIN D'ABONNEMENT à « MOTOCYCLES »

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

NOM :

ADRESSE :

L'abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française.... 400 fr. — Étranger..... 600 fr.
payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire.

Belgique - Grand Duché 100 fr. belges. C.C.P. 387-660, Marianne Weber, Bruxelles.

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

ACHATS

CHERCHE moyen AR moto Puch 250 type, av. débrayage. — BERGERES, 73, rue V.-Hugo, CAUDERAN (Gironde).

CHERCHE Pont B.M.W. R. 66 complet rapp. 10/36. Side 1 pl. 1/2 Précision. — COPPEAUX, Assurances, FOURMIES (Nord). Tél. : 379.

VÉLOMOTEUR récent ou moto légère. — BRETON, 27, rue du Temple, REIMS.

VENTES

NORTON 500 av. side. Bas px. — BONNEL, 11, rue Saint-Pierre, CHARENTON (Seine).

DRESCH 500 bicylindre, cadran ent. remis à nf. Px 120.000 fr. — VALLOTON, FERNAY (Ain).

B.M.W. 750 R. 12, 2 carburateurs, 3.000 km. — Tél. : Pla. 11-64. H. bureau.

TERROT 500 av. side comme nve 1949. — FUMINIER, 147, Grande-Rue, MONTELMAR (Drôme).

PEUGEOT P. 515 parf. ét. av. side Buffler 1 pl. 1/2, jam. roulé, ens. ou sép. — MONTIGNIES, 1, r. de Crouy, ROUBAIX.

MOTOBÉCANE 175 non rodée, 300 km., susp. AR. et f. tél. Px 130.000 fr. — MIRANDE, 57, av. Galliéni, LIBOURNE (Gironde).

PEUGEOT 4 CV. lat. parf. ét. de marche. Type P. 107. Px 65.000 fr. — DIONISIO, 50, quai Jemmapes, PARIS (10°).

SCOOTER 125 mot. Aubier Dunne, ét. nf. — ROLAND, 79, av. des Ternes, PARIS (17°).

DES AFFAIRES. Prix marchands :

B.S.A. W.M. 20 imp. Px 125.000 fr. — **TERROT** 47, 4 vit., sél. Px 85.000 fr. — **INDIAN** scout G.D.A. et C.A.V. av. side. — **GNOME** 4 et 5 vit. 1940. Px 75.000 fr.

A REVISER av. papiers : **NORTON** 16 H. — **ARIEL** 4 CV. — **GNOME X.** — **GNOME CV2.** — **GNOME** Junior, Major. — **GNOME** D5 et AX2. — **TERROT** 4 CV. — **TERROT R.S.S.E.** incom. — **MONET** 4 et 5 CV. — **INDIAN** 5 CV. — **GILLET** 4 CV., etc... Cadres, Moteurs, Epaves, Pièces d'occasion. — ALAZARD, 47 bis, av. de Clichy, PARIS (17°). (Fond du passage à côté du cinéma.)

PRESTER JONGHI bloc mot. 3 vit. sél. Bn ét. Px 38.000 fr. — ARNAUD, 3, rue de Saint-Mandé, CHARENTON.

DOLLAR 175 culb. bn ét. occasion unique. Px 30.000 fr. — ERBETTA, 14, r. Kellog, ROBINSON (Seine).

MOTOBÉCANE 350 lat. 3 vit. exc. ét. marche, pns et chambres nfs, siège AR., batterie, etc., cse double empl. — ARROUY, 84, rue de Strasbourg, CHATEAURoux (Indre).

VÉLOCETTE 350 A.C.T. 4 vit. sél. ou éch. ctre plus faible. — ROUX, 5, Beausite, CRETEIL (Seine).



PETITES ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

MOTOBÉCANE 125 culb. 4 vit' sél. susp. AR. avertis. élect. Px 80.000 fr. — **GNOME-ET-RHONE** R. 2 parf. ét. — DOUZERY, 38, rue de la Faisanderie, FONTAINEBLEAU (S.-et-M.).

F.N. 500 culb. sél. av. ou ss side, méc. ent. rév. et rem. en ét. chr. émail nf, pns nfs. Av. side Px 95.000 fr. — COLLIN, 80, av. Div.-Leclerc, DRANCY (Seine). Vis. ts l. jrs.

AUTOMOTO 150 bloc A.M.C. imp. ts points de vue. Px 85.000 fr. — CHARLES. Tél. : Cha. 21-50.

HARLEY 750 type civil av. side Bernardet, capot ouvr. ens. imp. Px 175.000 fr., ou éch. ctre voiture. — ALIMENTATION, 3, r. des Montibœufs, PARIS (20°).

JONGHI 125 2 tps, 3 vit. sél. Px 55.000 fr. — Tél. : Mai. 53-94. Entre 13 et 14 h.

TERROT 500 R.D.A. méc. pns, chr. nfs, roues interc. f. spéc., side. Px 100.000 fr. — CHEVALIER, AUXENCES (Vienne).

PUCH SH 250 2 cyl. 4 vit. sél. méc. pns imp. Px 80.000 fr. — CHEVALLIER, AUXENCES, près POITIERS (Vienne).

VICTORIA HOREX 350 sup. cul. 4 vit. ét. nf. Px 140.000 fr. — Tél. : Ber. 01-48.

Mot. D.K.W. 2 CV. ét. nf. — Vis. chez MORIN, 117, r. Manin, PARIS.

Disposons épaves **B.S.A.** — **ARIEL** — **TRIUMPH.** — **ROYAL ENFIELD.** — **NORTON.** A remonter, dédoublées, immatriculables. — LADEVÈZE, 50, rue Brunel, PARIS (17°).

BIANCHI 500 lat. susp. AR. tr. bn ét. pns nfs. Px 100.000 fr. — GUILAINE, 54, rue Etienne-Dolet, CACHAN (Seine). Tél. : Ale. 34-41.

AUTOMOTO 350 culb. tr. bn ét. gén. Px 75.000 fr. — BERRARD, 32, rue Cavé, PARIS (18°).

DARMONT 3 vit. m. AR. imp. — CLAREMBAUX, 25, rue C.-Delaunay, TROYES.

PEUGEOT Compétition 1 CV. ét. nf. cse départ. Px 50.000 fr. — VENET, 44, r. d'Alsace, VERTGALANT (S.-et-O.).

ALOYON 100 ent. rév. 600 km. — GOUHOT, 23, rue de Berne, PARIS (8°).

B.M.W. 600 bi-cyl. f. tél. susp. AR. ét. imp. Px int. — MOURET, 24, rue Y.-Le Coz, VERSAILLES (S.-et-O.).

TRIUMPH Thunderbird 1950 nve, susp. AR. dble selle. — 20, r. Spontini. Tél. : Kle. 52-43. De préf. avant 10 heures.

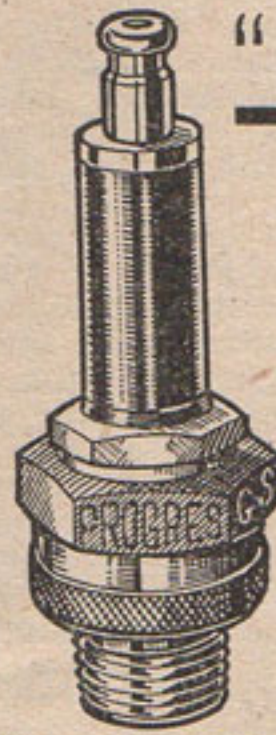
NORTON 500 ES 2 1948 culb. f. tél. amar. AR. — RENEY, 40, r. Letellier, PARIS (15°).

VENDS ou éch. ctre moto américaine Ford A 1931 c. jut. Exc. ét. — HERAULT, SAINT-MAURICE (Nièvre).

NORTON 16 H. imp. — Tél. Bal. 46-31.

BOUGIE 100 % MICA

"PROGRÈS"



Rien de mieux pour votre moto c'est l'avis de votre Agent.

BESSIÈRE

164, r. Gabriel-Péri, VITRY (Seine)

MOTOBÉCANE 125 culb. susp. AR. nve 1949. — REVENIAUD, 17, rue A.-Damalix, SAINT-MAURICE (Seine).

SOYER 500 lat. Jap imp. side Bernardet. Px int. — REVERSAT, 62, r. Jonquière, PARIS (17°). Vis. 18 h.

JAWA 350 sup. cul. rap. — BENOIST, 13, r. de Lagny, PARIS (20°). Sam. et dim.

C.P. ROLEO 350. — ROUFFIAC, 142, rue d'Auron, PARIS (20°).

VELOSOLEX équip. 600 km. Px 30.000 fr. — LESAGE, 63, bd Stalingrad, VANVES (Seine).

VICTORIA 250 sup. réc. 4 vit. ent. orig. tt équip. pns nfs, mot. à peine rodé. Px 110.000 fr. — CORDONNERIE, 63, r. Ridet, LA GARENNE-COLOMBES (Seine).

F.N. 500 culb. f. tél. parf. ét. pns nfs. Bas px. — MIZRACHI, 38, av. de la Chasse, BEAUCHAMP (S.-et-O.). Tél. : 128.

NEW MAP parf. ét. 100 cmc. — MOUTON, 77 4, rue du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-28.

ÉTS BONNET

80, *Aven. Général-Leclerc*
BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GULLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Métro Billancourt

TRIUMPH 350 culb. Px 105.000 fr. — **B.S.A.** 350 culb. Px 105.000 fr. — **NORTON** 500 16 H. Px 110.000 fr. — **NORTON** 600 av. side. Px 110.000 fr. — **PANTHER** 500 culb. Px 75.000 fr. — **B.S.A.** 500 M. 20. Px 95.000 fr. — **B.M.W.** 750 culb. Px 145.000 fr. — **ZUNDAPP** 750 culb. Px 145.000 fr. — **ZUNDAPP** 198. Px 80.000 fr. — **D.K.W.** 198. Px 80.000 fr. — **N.S.U.** 250 sup. cul. Px 85.000 fr. — **N.N.** 350 sup. cul. Px 115.000 fr. — **INDIAN** 500 G.D.A. Px 105.000 fr. — **TERROT** 500 lat. 4 vit. Px 75.000 fr. — Scooter **NERACAR**. Px 30.000 fr. Vélocités : **MOTOBÉCANE** depuis 22.000 fr. — **TERROT** 3 vit. 1946. Px 32.000 fr. — **MONET-GOYON**. Px 32.000 fr. — **PEUGEOT** P. 54. Px 45.000 fr. — **SACHS** 2 vit. Px 22.000 fr., etc... Grand choix motos à reconditionner : **ROYAL ENFIELD** 350. — **ARIEL** 350. — **NORTON** 500, 600. — **B.S.A.** 500. — **N.S.U.** 250, 350, 500. — **D.K.W.** 350. — **TRIUMPH** Hérisson 250. — **B.M.W.** 750. — **ZUNDAPP** 750. — **TERROT** 175, 350, 500. — **INDIAN** 500. — **G.D.A.** dep. 65. — **HARLEY** MP. — **MONET-GOYON** 100, 250, 500. — **MOTOBÉCANE** 175. — **PEUGEOT** 100, 500. — **HURTH** 500. — **FRISCHAUFF** 500. — **ARDIE** 125. — **HERCULE** 125, etc... Moteurs **HARLEY** 750. — **GNOME** 750, 800. — Grand choix de roues motos. — **RIEUCAU**, 64, place de la Réunion, PARIS (20°).

A.J.S. 350 selle Férifax. Px 160.000 fr. — **JAWA** 250. Px 155.000 fr. — **GNOME** R. 3 sél. Px 60.000 fr. — **JEANNIN**, 12, av. de la Porte de la Plaine, PARIS (15°)

TERROT 175 culb. susp. AR. 95 km.-h., mot. nf, pns nfs. Px 70.000 fr. — Moteur **HARLEY** 70 MP compl. c. nf. jam. réal. Px 10.000 fr. — **BAUDELLOT**, 42 bis, r. Friant, PARIS (14°).

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



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

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

MOINS de PERLES !

AUX BOUGIES **BRENNUS-"E"**
avec le **BRENNUS-"E"**

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

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

MOTOCONFORT 2 CV. 3 vit. bns pns, tans. compt. parf. ét. Px 40.000 fr. — **MERCERON** à CHAMBON (Charente-Maritime).

MONET-GOYON 500 lat. av. side ét. nf. — **DESVIGNES**, PONTANEVAUX (S.-et-L.).

20 vélomoteurs marques div. à partir de 20.000 fr. — **MONET-GOYON** 175 piston plat. Px 60.000 fr. — **TERROT** 250 équip. Px 65.000. — **TERROT** 4 CV. équip. Px 65.000 fr. — **MATCHLESS** 350 sup. cul. Px 125.000 fr. — **B.S.A.** 500 M. 20. Px 140.000 fr. — **CLUB DOLLAR** 500. Px 75.000 fr. — Sidecar **PEUGEOT** 4 vit. sél. Px 125.000 fr. — **Crédit, Échange.** — **DELAIRE**, 4, impasse de la Gaité, PARIS (14^e). Tél. : Dan. 55-43.

NORTON ES.2 1949. Px 250.000 fr. — **PAQUET**, 11 bis, rue Debropol, PARIS (17^e). Tél. : Inv. 62-85. H. bur.

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 -

AUTOMOTO 350 lat. bloc mot. peint. mot. nfs, roue à broche, guid. Saker, chr. parf. ét. Px int. — **FORT**, 104, bd M.-Berteaux, CARRIÈRES-SUR-SEINE. Ec. pr R.V.

SOYER 350 culb. tr. bn ét. — **CHAUVIÈRE**, 49, rue Desrenaudes, PARIS (17^e). Vis. ts les jrs, sf sam. et dim.

TERROT 350 culb. H.S.S.E., tans. side Roy, tr. bn ét. Px 105.000 fr. — **POUGET**, 68, rue A.-Dumas, PARIS (11^e).

D.K.W. 350 S.B. roue AR. broche ét. nf. à fin. rôd. cse maladie. Px 110.000 fr. — **HILS**, école, SAINT-SEVER (Landes).

VELOCETTE 350, 1949, 3.000 km. Px int. — **YAU**, 17, rue Dupré, ASNIÈRES (Seine).

GILLET 750, 4 vit. susp. AR. c. nve. — **DARMAJOU**, 33, rue D.-Papin, PANTIN. Ap. 8 h. et sam. et dim.

JONGHI 350 culb. 3 vit. pied, imp. Px 110.000 fr. — **LAFOSSE**, 31, av. des Gobelins, PARIS (13^e).

INDIAN 46, 1.200, side ens. gd luxe, 6.000 km., ctre voit. déc. de préf. 4-6 pl. — **DUMONT**, tailleur, 26, r. G.-Péri, CARRIÈRES-SUR-SEINE (S.-et-O.).

PEUGEOT 350 culb. tans., 5.000 km. Px 100.000 fr. — **BODVING**, 29, r. de Billancourt, BOULOGNE (Seine).

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

Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

D I E M

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOUT

— UN SPÉCIALISTE —

SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée
PARIS-16^e

PARIS PROVINCE

B.K.W. 198 cmc. impeccable, à rôder. Px 100.000 fr. — **M. ROVIÈRE**, 13, rue de l'Eglise, CHAMPIGNY (Seine). Tél. : Pompadour 05-58.

CYCLOMOTEUR SERWA, 4 tps, fourche élastique, compteur. Vends 32.000 fr., ou échange contre voiture 1 CV. ou contre 1 vélomoteur de 125 cmc. Vélo de course en très bon état 3 vit., éclairage dural. Px 9.500 fr. — **M. BOGHOSIAN**, 13, rue Thouin, PARIS (5^e). Tél. : Dan. 34-12.

VOITURES

SIMCA 5 fourg. réc. — **RIEUCAU**, 64, pl. de la Réunion, PARIS.

DIVERS

MONTAGE à façon de sidecars toutes marques par spécialistes. — **POINARD**, 54, r. Etienne-Dolet, CACHAN. Tél. Ale. 34-41.

CHERCHE associé motociste pour extension. — Journal transmettra.

Ets. ROLAND const. du mot. aux. **VELOREVE**, 79, av. des Ternes. Tél. : Eto 64-64. Remise aux abonnés.

CARABINE WALTER 5, 5 lunette Zeiss. Px 30.000 fr. — **VALLOTON**, FERNEY (Ain).

CHERCHE camarade pour vacances camping du 14-7 au 15-8. — **DELION**, 28, rue Piat, PARIS (20^e).

CHERCHE logement 2 pièces confort, meublé ou non, Paris ou banlieue. — Cne **MICHEL**, LES BOURDELINS (Cher).

C.P.D.M., 4, rue Chaptal, LEVAL-LOIS. Tél. : Per. 09-13. Réalésage, rectification d'embellages. Réalésage cylindres. Disponibles : embellages et cylindres Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc., et toutes marques. Pièces pour **CHAISE, PEUGEOT, TERROT, MOTOBÉCANE**, etc. Embellages toutes marques. Culasses **PEUGEOT, AUTOMOTO** A. 12 et toutes marques. Catalogue n° 12 sur demande. Fourniture exclusive aux agents seulement.

RÉALÉSAGE MONTPARNASSE, 23, rue Ed.-Jacques, PARIS (14^e). Autobus 58. Tél. : Suf. 65-02. Les délais les plus rapides pour vos embellages et réalésages motos. Voitures et poids lourds, vélomoteurs piston complet 12 H. Régulage bielles et paliers, chemisage, alésage en ligne. Pistons des meilleures marques françaises et d'origine Mahle cotes réparations pour B.M.W. — D.K.W. — N.S.U. — **ZUNDAPP**. Tous travaux de tour pour le dépannage rapide des motoristes et garagistes.

JAWACISTE ch. camarade av. ou ss moto poss. mat. pr. vac. camp. 15 jrs au chx ent. 27-7 et 20-8. — **DURANDET**, 4, r. M.-Régnier, PARIS (15^e). Tél. : Seg. 58-35. H. trav. sf lundi.

MOTOBÉCANE, TERROT, GUILLER, Scooter VALLÉE, stock pièces détachées d'origine. Remise à neuf tous moteurs et machines, chromage, émaillage, réalésage, embiellage, mise au point Belles occasions. — **DYNAMIC-SPORT**, 6, r. Saint-Augustin, Métro Bourse. Tél. : Ric. 24-68.

DELAIRE

4, Impasse de la Gaité, PARIS-14^e

Tél. Dan. 55-43.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

FONDS DE COMMERCE

GRANDE VILLE Maroc, ventes et rép. cycles et motos, agence première marque, magasin moderne bien situé, af. plein rapport, possibilités logement, loyer insignifiant. — Ec. à **MOTOCYCLES** qui transmettra.

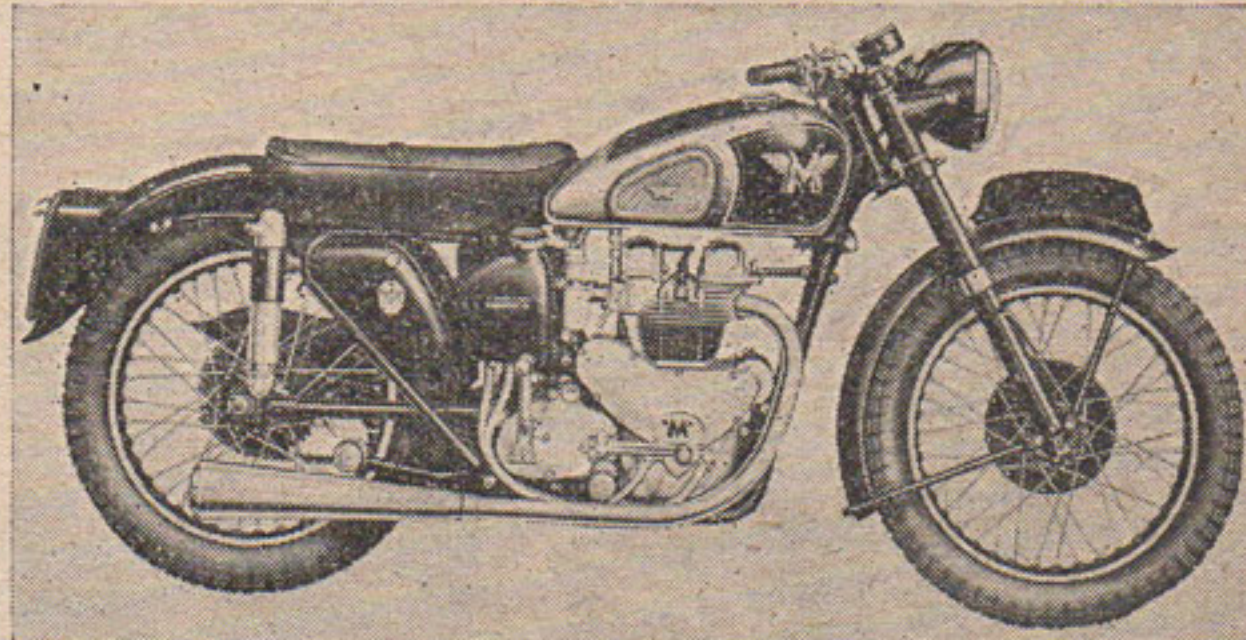
CYCLES ET MOTOS, cse maladie. Atelier 100 m2 plus dép., logement e. g. él. — **JOURNAL** qui transmettra.

RECHERCHES

B.M.W. R. 51 modèle 1950, châssis et moteur 516.112, matricule 92-A-69 Rhône-Lyon, volée par effraction dans la nuit du 12 au 13 juin. — **DESCOTES**, 26, place Bellecour, LYON.

Agent Banlieue Ouest et Seine-et-Oise de **MATCHLESS** et Francis **BARNETT**

R
O
S
S
I
G
N
O
L



17, Rue de Châteaudun, NANTERRE (Seine) — MAL. 10-65
vous livrera rapidement les **MATCHLESS** twin et mono derniers modèles



SCOOTER BERNARDET

125 cmc. et 250 cmc.

RALLYE PARIS-NICE

3 scooters au départ — 3 scooters à l'arrivée, sans pénalisation

RALLYE DE L'AIGLE

scooters 1^{ers} sur 68 partants et 21 arrivants

G.S.M., Concessionnaires

8, Rue des Ecoles, PARIS-5^e
Tél. ODÉ. 50-91

PAYABLE EN 12 MOIS

Vous aurez la

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment les

ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS

aux prix les plus bas chez les seuls spécialistes depuis 20 ans

REVILLET

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Péreire
PARIS (17^e)

Tél. : ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

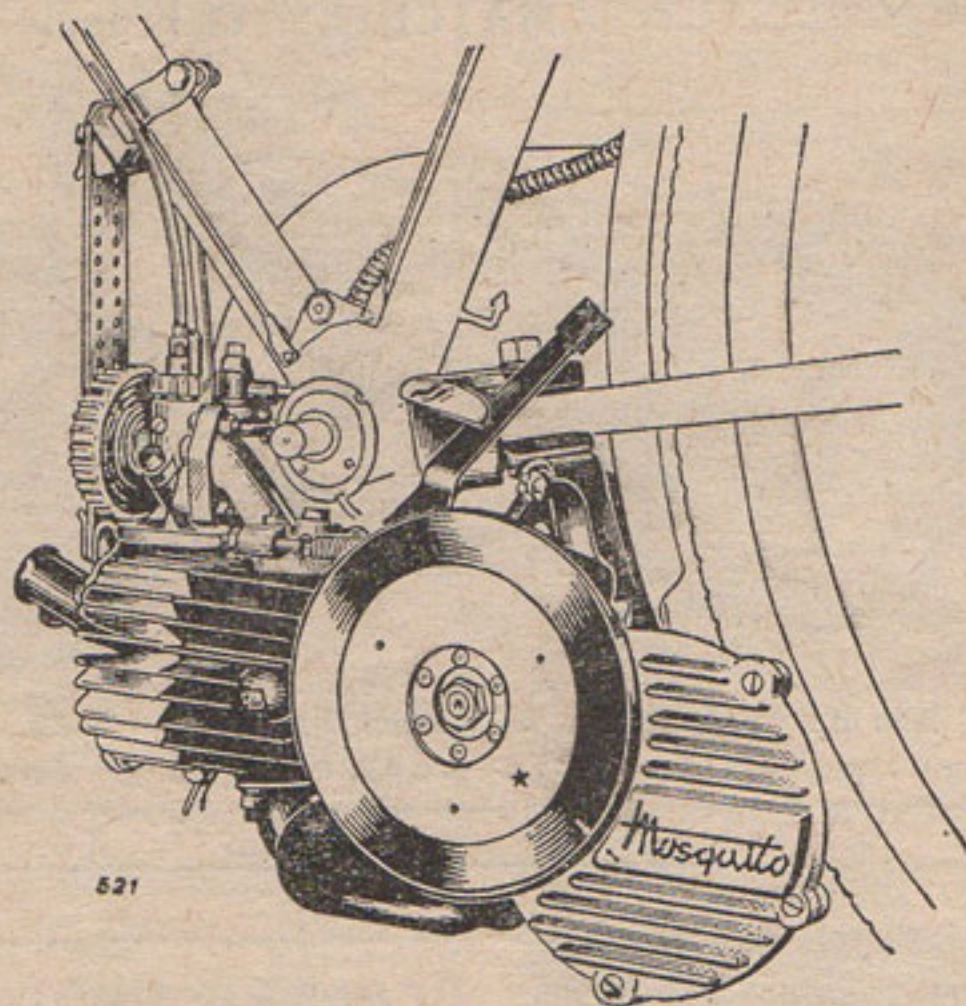
Mosquito

Le moteur qui réalise la motorisation de la bicyclette

Consommation 1 l. 10 au 100 km.

Monte les côtes sans pédaler

Se monte en 1/2 h. sur n'importe quelle bicyclette



521

VENTE AUX USAGERS UNIQUEMENT
PAR LES VÉLOCISTES OU MOTOCISTES

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

CHAPUIS FRÈRES

CONSTRUCTEURS

24, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE

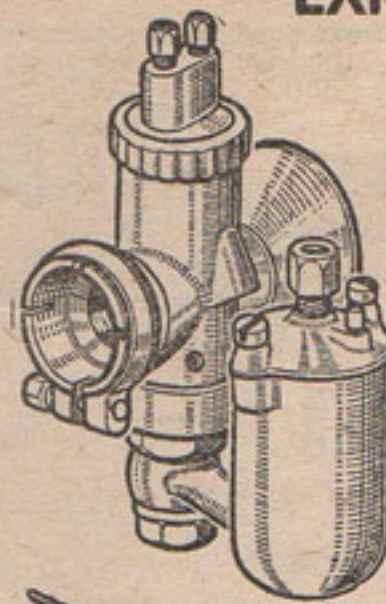
VACANCES

Nos Magasins et Ateliers seront fermés
du 29 Juillet au 28 Août inclus

Voir le communiqué page 8

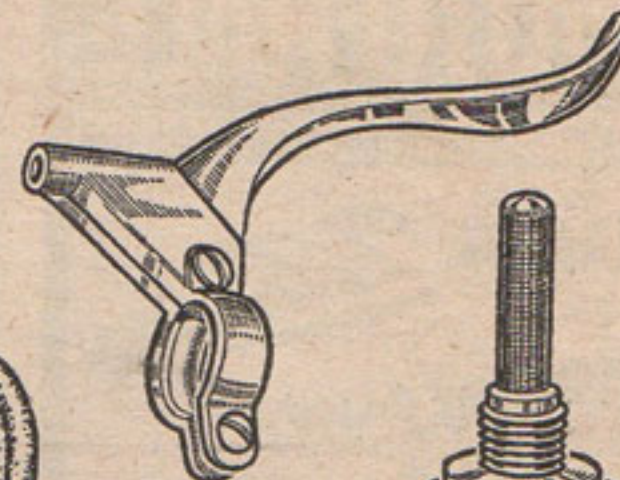
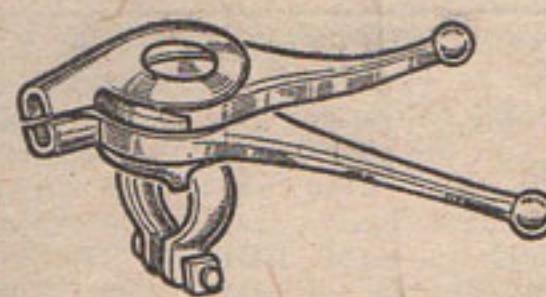
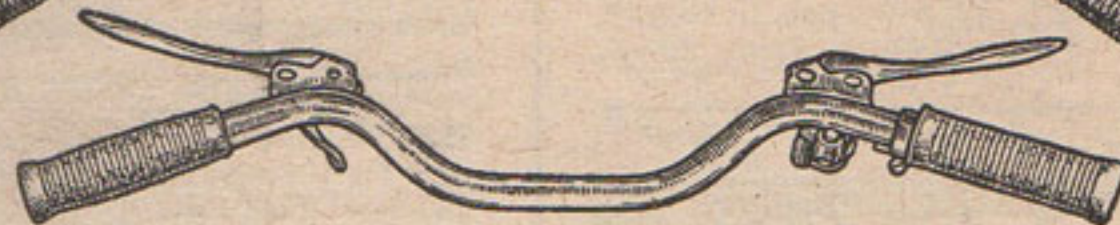
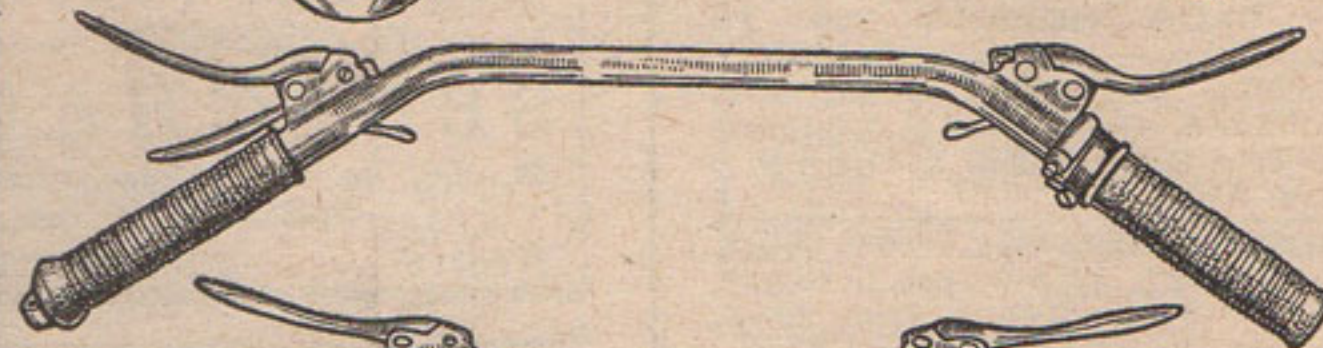
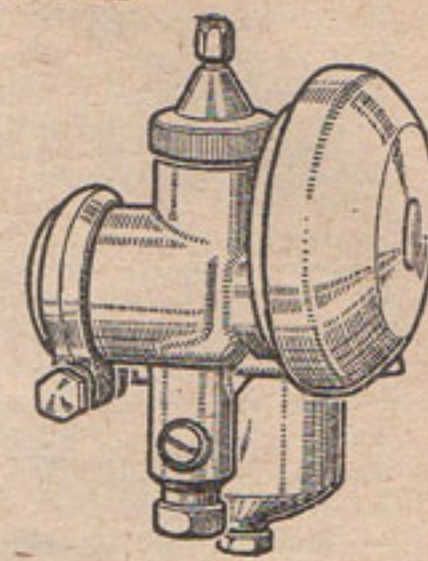
Les spécialistes des bicyclettes
de luxe et d'accessoires de qualité

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC

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

CRÉDIT — REPRISE — OCCASION — GARANTIE

ARIEL 500 cmc. V.H., suspension AR., neuve, fourche télescopique, délai 8 jours.	
GUILLER 175 cmc., fourche téles. avec ou sans suspens. AR., de suite.	
ALMA 125 cmc., fourche télescopique, suspension AR.	98.000
SCOOTER 125 cmc. A.G.F.	120.600
IMME R.100 (vélomoteurs allemands), suspension AR., toute équipée O.E.C., délai six semaines, 125 cmc. et 196 cmc. VILLIERS Anglais avec fourche télescopique.	117.600
PANTHER, de suite, 600 cmc. culb., fourche télescopique	839.500
PANTHER, de suite, 350 cmc., fourche télescopique moto-cross.	154.000
PANTHER, délai six semaines, 250 cmc. 179.000. 350 cmc.	249.900
	255.000
	202.000

OCCASIONS

B.S.A. 500 cmc., fourche télescopique, origine 1948 moto-cross	199.000
B.S.A. 500 cmc. luxe, état neuf	199.000
B.S.A. 350 cmc.	159.000
B.S.A. 500 cmc.	109.000
NORTON Course 350 cmc.	225.000
NORTON 500 cmc. luxe, suspension AR.	209.000
NORTON 500 cmc.	119.000 et 125.000
VELOCETTE 350 cmc., vendue telle	89.000
VELOCETTE 350 cmc. K.S.S.	139.000
HARLEY-DAVIDSON 750 cmc.	169.000
MOTOBECAVE 500 cmc., état neuf.	865.000
ARIEL 500 cmc., suspension AR., fourche télescopique	249.000
D.K.W. 350 cmc. sélecteur.	109.000
N.S.U. 250 cmc.	69.000
A.J.S. 350 cmc. 1939	115.000
TERROT 350 cmc. J.S.S., année 1939	99.000
RUDGE 350 cmc., révisée à neuf	129.000
ARIEL Twin R.H., suspension AR., fourche télescop., état neuf 1950.	300.000
ARIEL 1.000 cmc., fourche télescopique, susp. AR., 1949, état neuf.	349.000
TRIUMPH 500 cmc. Twin, spéciale course, susp. AR.	219.000
ROYAL-ENFIELD 1949, fourche télescopique.	199.000
SIDE TERROT 500 cmc. R.G.A.S.	129.000 ou solo
MONET-GOYON 350 cmc. 49.000. Avec side	75.000
B.M.W. R.12.	179.000

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE :

IMMÉ — O.E.C. — ARIEL — PANTHER — GILERA

Pièces détachées, Accessoires, Pneus — Expédition France et Colonies

LADEVÈZE, 50, rue Brunel, PARIS - Étoile 24 66

"GAITÉ MOTOS"

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

Expéditions dans toute la France

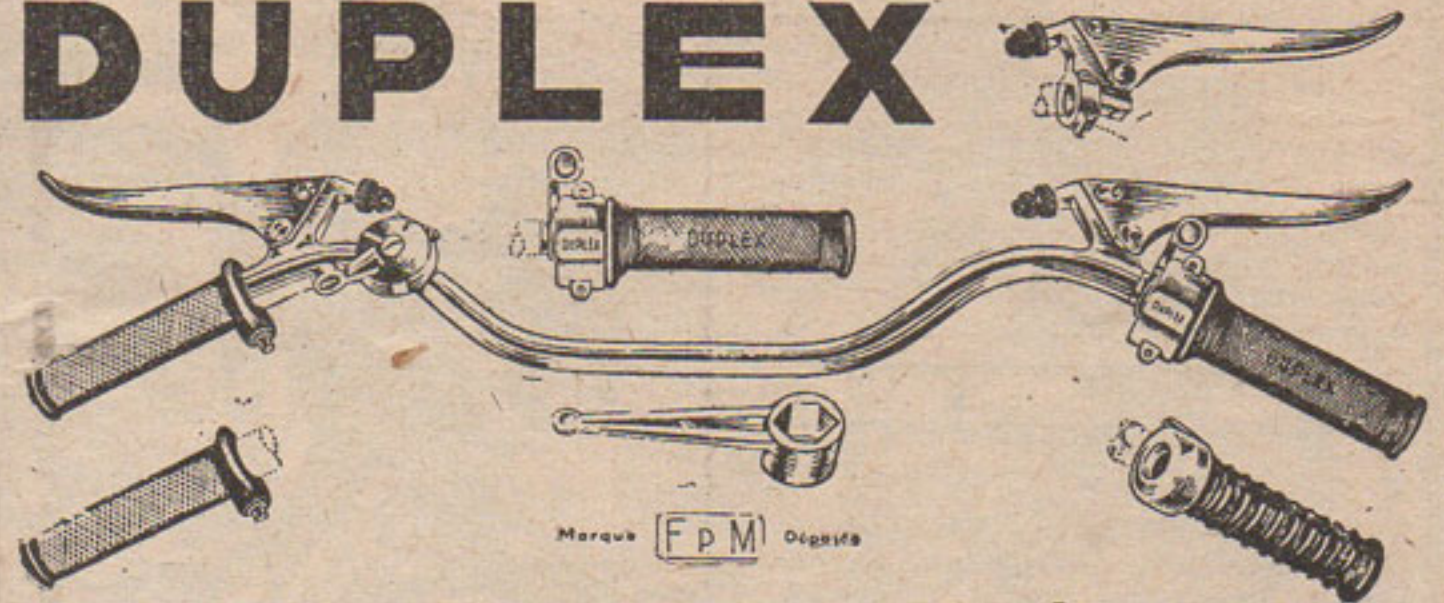
VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

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

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

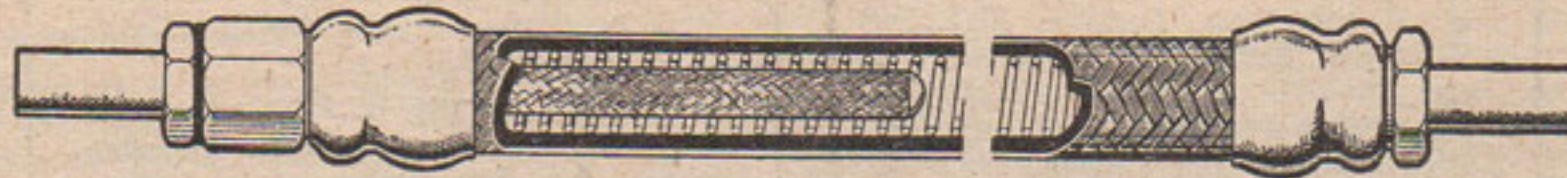
DUPLEX



FONDERIE SOUS PRESSION MÉRIDIONALE
SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, r. Sainte, Marseille (B.-du-R.)

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

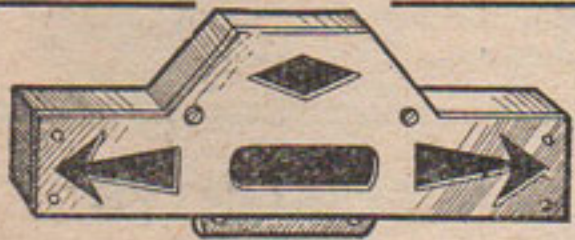


OTOM

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



LE PILOU (Marque déposée)

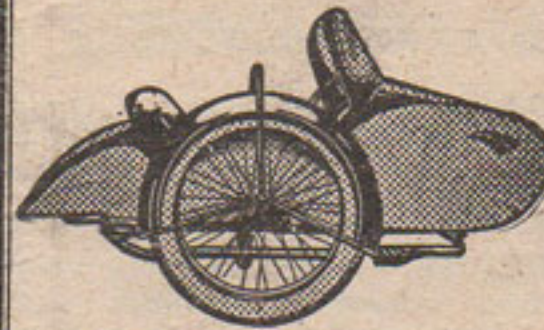
Appareil de signalisation
pour moto, side, scooter et cyclecar

Un simple interrupteur et le signal est visible
à l'avant comme à l'arrière

Marchant sur accus • Volant magnétique

R. TISSOT, Constructeur

4, Sent. des Gallardons, LE PLESSIS-ROBINSON (Seine)



SIDE-CARS LÉGERS POINARD

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

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

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

MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

40, Rue Eterlet à CHELLES - Tél. 742

TOUS LES ACCESSOIRES
OUTES LES PIÈCES
OUTES LES MOTOS
TOUJOURS AU SERVICE DES MOTARDS

Représente

Les meilleures marques françaises et étrangères

Prend encore quelques commandes de

PUCH - MATCHLESS - A.J.S. - B.S.A.
JONGHI - JAWA - GILLET - F.N. - Side BUFFLIER

Dispose de pneus GROSS

Spécialiste embiellage et réalésage

Maison ouverte tous les jours de 9 h. à 20 h.
et Dimanche en matinée

CRÉDIT NEUF et OCCASION

Motos, autos, side cars, tandems, vélos, moteurs Cucciolo
Mosquito, diverses **MOTOS** revisées et à reviser :
HARLEY, ARIEL, ARDIE, D.K.W., N.S.U., MOTOBÉCANE,
GILLET-HERSTAL, GNOME-RHONE, TERROT ;
DARMONT culbuté, etc. **NEUF**. Agent marques
françaises et étrangères : MONET-GOYON, ALMA, M.R.,
GUILLER, MOTOCONFORT, GUZZI, TRIUMPH, etc.

CRÉDIT sous 4 jours pour Seine, S.-&O., S.-&M.

BIANCO, 92, Avenue de Verdun, ISSY (Seine)

Tél. : MIC. 22-39 (2 timbres pour réponse)

DANS PARIS

2° ARRONDISSEMENT

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

4° ARRONDISSEMENT

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

• **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motocyclettes. Réparations, pièces détachées et accessoires. — 99, rue Monge. Port-Royal 21-36.

6° ARRONDISSEMENT

• **BOVIÈRE.** — Terrot, Motoconfort, Triumph. Vente. Réparations. Mise au point. — 6, rue Mazet. Dan. 69-36.

9° ARRONDISSEMENT

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

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

10° ARRONDISSEMENT

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

11° ARRONDISSEMENT

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

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

12° ARRONDISSEMENT

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

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

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

13° ARRONDISSEMENT

• **C.G.C.I.M.** — Peugeot, cycles, vélomoteurs, trimoteurs, motocyclettes. Réparations, pièces détachées et accessoires. — 203, avenue de Choisy. Gob. 94-77.

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



DANS VOTRE QUARTIER

La ligne de 36 lettres
signes ou espaces
125 francs

Réception des Annonces
le 12 dernier délai.

14° ARRONDISSEMENT

• Motobécane, Guiller, M.R.D.S., Malterre, Koeller caer, Amac, Gurtner, Zénith. Guidons, avertisseurs, pare-brise, résér., tansads, etc., etc. Pièces détachées et acc. ttes marques. — MOTOCYCLES, 194, avenue du Maine.

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

• **RÉALSÉAGE - MONTPAR - NASSE.** — Embiellage, réglage, chemisage. — 23, rue Ed.-Jacques.

15° ARRONDISSEMENT

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

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

16° ARRONDISSEMENT

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

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

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

17° ARRONDISSEMENT

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

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

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

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

• Chez **ROBERT** vous aurez : mécanique parfaite, travail sérieux. Prix modérés. — 17, rue des Bateleurs. Per. 35-53.

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

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

18° ARRONDISSEMENT

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

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

19° ARRONDISSEMENT

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

20° ARRONDISSEMENT

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

DANS LA SEINE

ASNIÈRES

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

BOULOGNE

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

BRY-SUR-MARNE

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

CLAMART

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

CLICHY

• **PERLIN.** — Motoconfort. Réparations. Accessoires. Pièces détachées. — 82, boulevard Victor-Hugo.

• **TOUTIN-LEBELLE et C^{ie}.** — Agence toutes marques. Réparation. Pièces détachées. Accessoires. — 149, boul. J.-Jaurès. Pér. 10-41.

COURBEVOIE

• **DEPREZ.** — Motobécane, Peugeot, Gnome, Monet-Goyon, Vélosolex. Cycles. Pièces détachées. Accessoires. — 187, rue A.-Silvestre.

GENNEVILLIERS

• **FLORET.** — Cycles, motos. Agent Magnat-Debon, Gnome-et-Rhône, Jonghi, M.R., Monet-Goyon, Vap. Emailage. — 40, rue Louis-Castel.

SURESNES

• **MOLISSE-MOTOS.** — Spécialiste Dresch. Stock de pièces. — 80, boul. H.-Sellier.

VINCENNES

• **CHAVANEL.** — Vente, Echange, Mise au point. — 76, rue de Fontenay. Dau. 41-30.

SPÉCIALISTES

ÉMAILLAGE

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

ÉQUIPEMENTS

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

PNEUS

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

RESTAURANTS

Une ambiance motard.
Une cuisine savoureuse.
CHEZ RAYMOND
56, Rue du Montparnasse, Paris

HOTELS-RESTAURANTS

• **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. — Le Val-André (C.-du-N.).

Toutes Pièces "PEUGEOT"

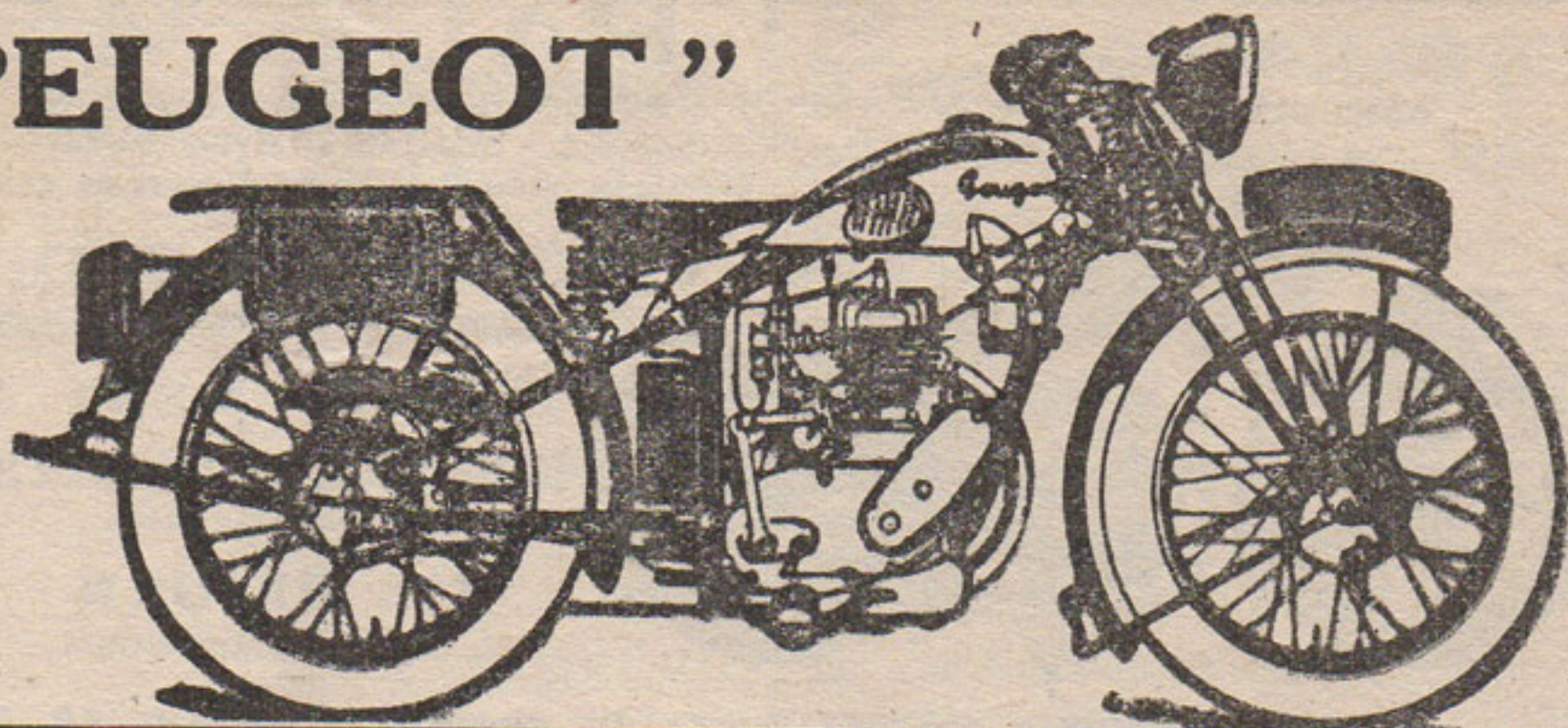
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^m Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



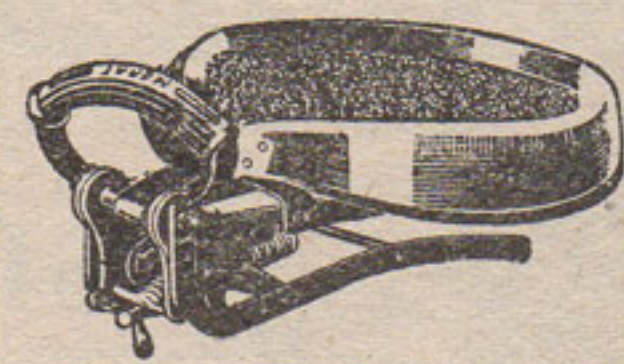
L'AVERTISSEUR
ELECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR

Peut équiper
Tous les vélomoteurs

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

SIEGES ARRIERE
MERAT

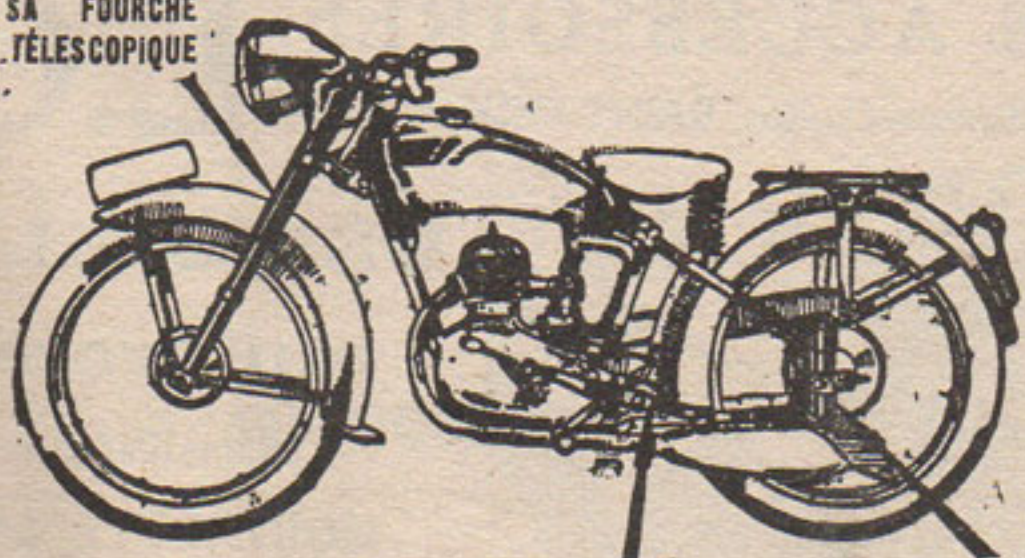
Made in France and England



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

SA FOURCHE
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AR.

ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

KELLER-ESCOFFIER

- JONGHI -

GUILLIER - M.R. - 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

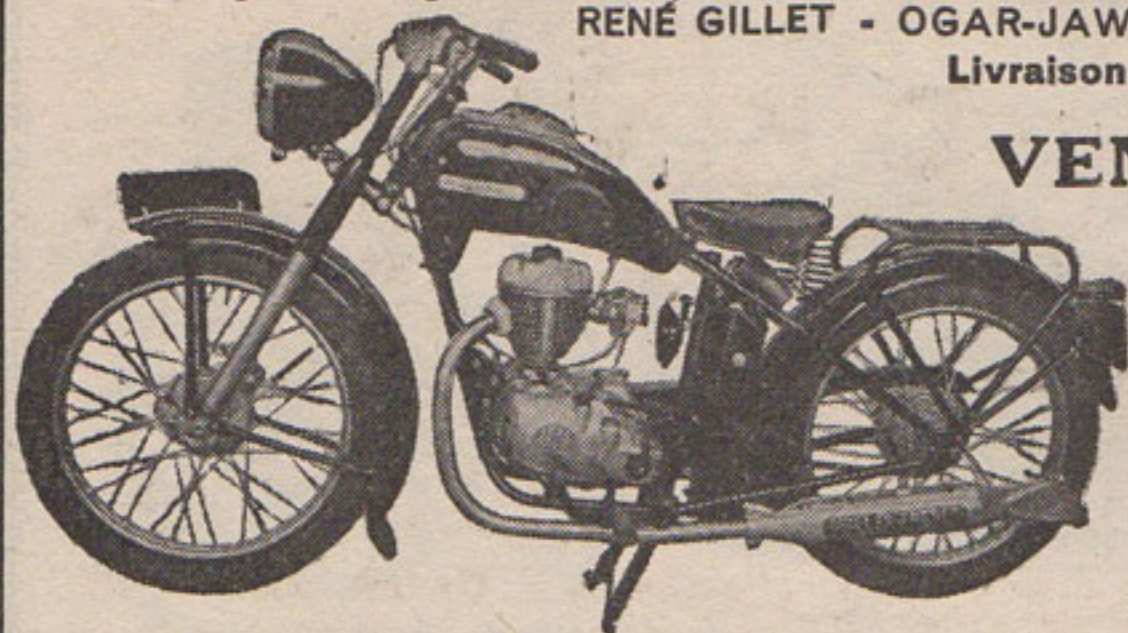
1, Rue de Rivoli

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

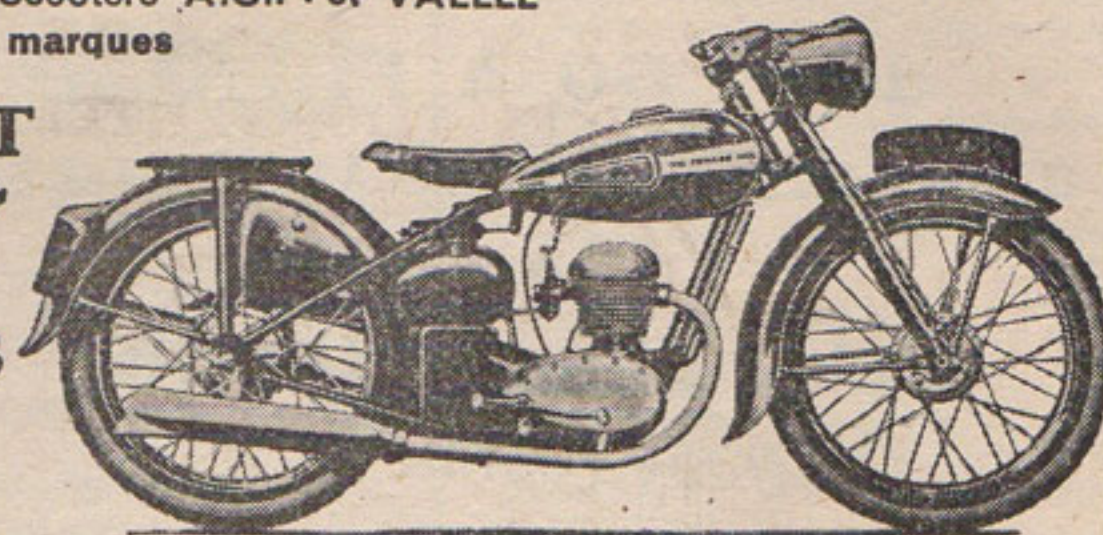


VENTES A CRÉDIT

Conditions : 30 francs en timbres-poste

ÉQUIPEMENT
RÉPARATIONS
par Spécialistes

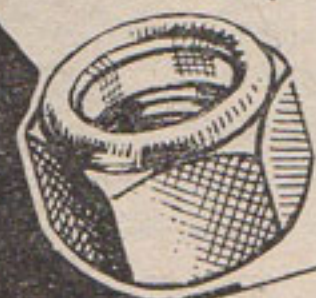
175 ORIGAN
Livrables rapidement



Le seul magasin ouvert toute la semaine jusqu'à 19 heures 30 et le dimanche matin

UNE SÉCURITÉ TOTALE

en remplaçant les écrous ordinaires par des écrous



SIMMONDS

autofreinés

- Indesserrables en toutes positions.
 - Insensibles aux vibrations même non bloqués.
- NOMBREUSES APPLICATIONS

Adressez-vous à votre Motoriste ou à :

SIMMONDS - 7, RUE HENRI BARBUSSE - LEVALLOIS (SEINE)

Imitez les grandes marques
PEUGEOT - AUTOMOTO
MONET-GOYON
qui ont adopté les écrous de
sécurité SIMMONDS

J. Besnier

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

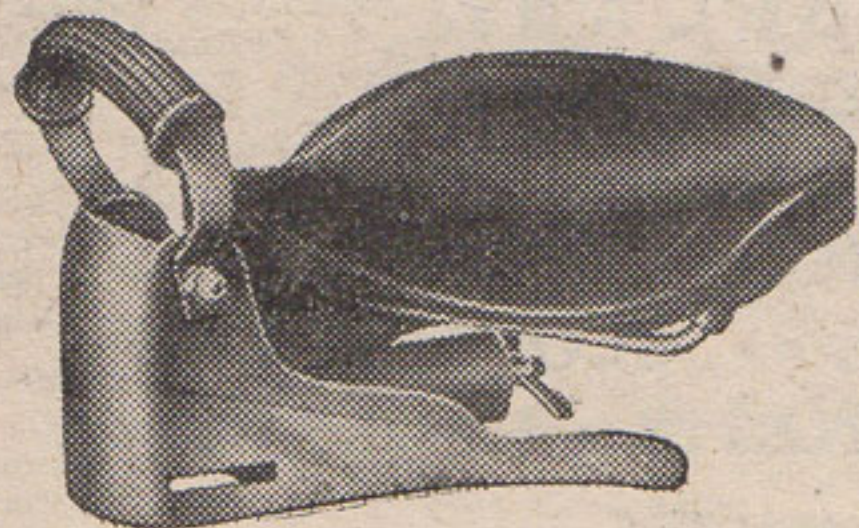
Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle déposé



FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA

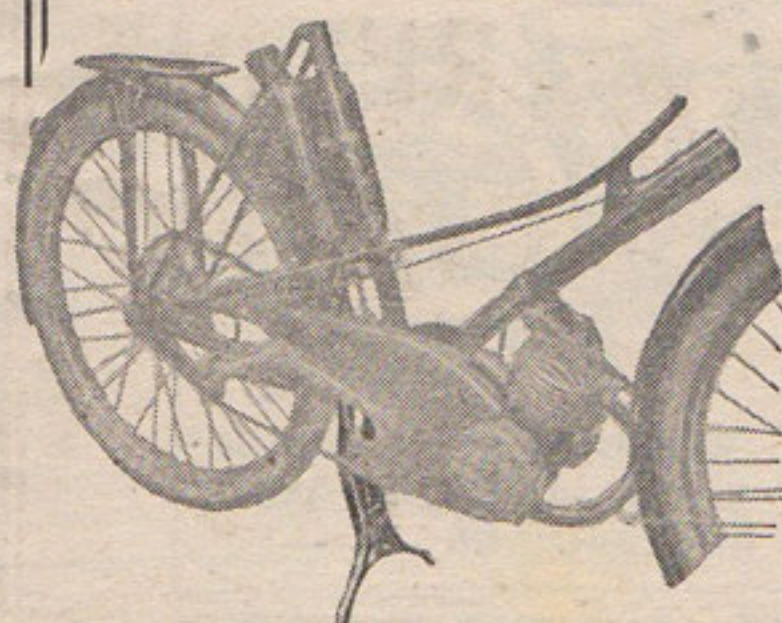
70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

LES ACCESSOIRES L.Q.

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



BÉQUILLES

renforcées

adaptables sur

MOBYLETTE M.B.
VÉLOSOLEX
TOUS LES VÉLOS



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

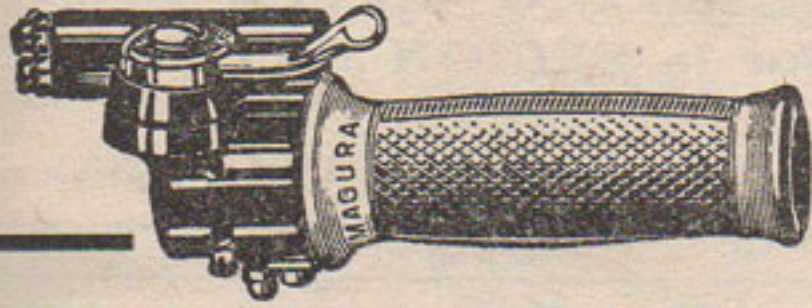
Téléphone : MOLitor 64-02



Dès à présent...

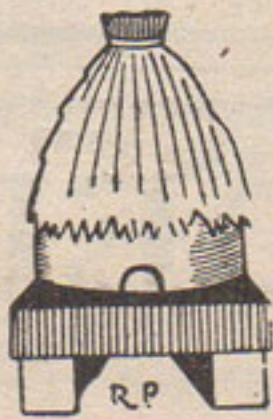
Vous pouvez monter un
**DES 17 MODÈLES DE
POIGNÉES TOURNANTES**

MAGURA



CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de
VOS BOBINAGES

à des Spécialistes :



**LA RUCHE
INDUSTRIELLE**

35, rue Saint-Georges
PARIS-9^e
Téléph. : TRUdaine 79-44

Suspension Arrière "MONTHLÉRY"

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D. K. W.

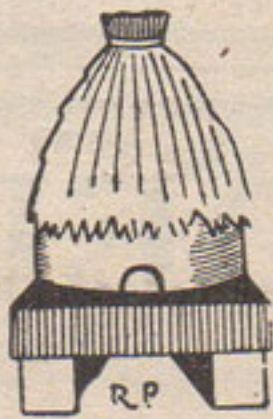
Toute montée, par simple échange standard des éléments arrières du cadre, l'échange **17.000 frs**

EN STOCK TOUTE LA PIÈCE D. K. W.
Chaines, pignons, ressorts, allumages, etc. — EXPÉDITIONS
PISTONS "MAHLE"

R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON 3^o
Tél. MONcey 12-18

CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de
VOS BOBINAGES

à des Spécialistes :



**LA RUCHE
INDUSTRIELLE**

35, rue Saint-Georges
PARIS-9^e
Téléph. : TRUdaine 79-44

Étab^{ts} MOTTAZ

7 et 9, Rue du Moulin, PUTEAUX (Seine)

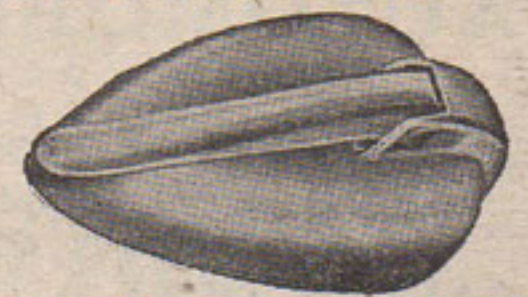
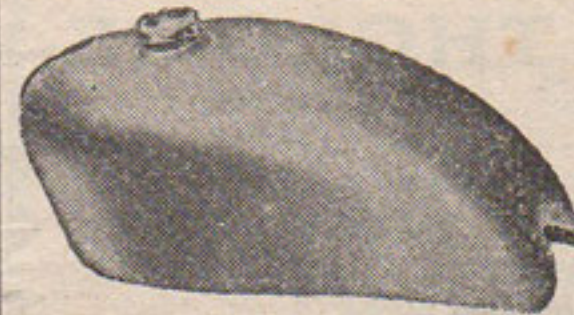
SPÉCIALITÉ DE

RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour VéloMOTEUR et Motos

Bouchons de réservoirs expansibles

Fabrication exclusive pour
Constructeurs et Grossistes



La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...

83 D K W 83



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

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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**

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

MOTO-DANTON

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

SPÉCIALISTE

HARLEY-DAVIDSON

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

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

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

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

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

AUTOMOBILES THOLOME

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

MOTOS et SCOOTERS de toutes marques

Ventes au comptant ou CRÉDIT de 24 MOIS

Tarifs et Catalogues contre 2 timbres

CAVERT Albert, rue Rollinat, GUÉRET (Creuse) - t. 568

DYNAMIC-SPORT

MOTOBÉCANE - Scooter VALLÉE - TERROT

GULLER (Moteur AMC) - Tous modèles exposés - Livraison rapide

Reprise toutes machines — CREDIT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

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

**PISTON
MAHLE**

DÉSORMAIS DISPONIBLES

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

STOCK IMPORTANT

Montés en série par les constructeurs

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

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

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

Pour la RÉGION PARISIENNE

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

SAROLEA

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

AGENCE OFFICIELLE

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

REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

:- LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES :-

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

Pièces détachées d'origine. Tous réalésages et pistons. Embellages

Toutes marques motos aux meilleurs prix et qualité. Livraison rapide

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

MOTOCYCLES

ASSURANCES

S'adresser à M. GRISOT

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

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

MARCEL PERRIN

RECORDMAN DU MONDE

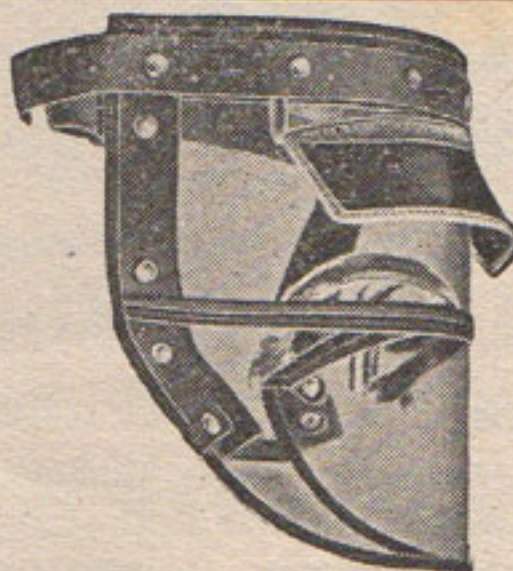
50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)
Métro : PORTE SAINT-CLOUD Tél. : MOLitor 29-62

MOBYLETTE MOTOBÉCANE

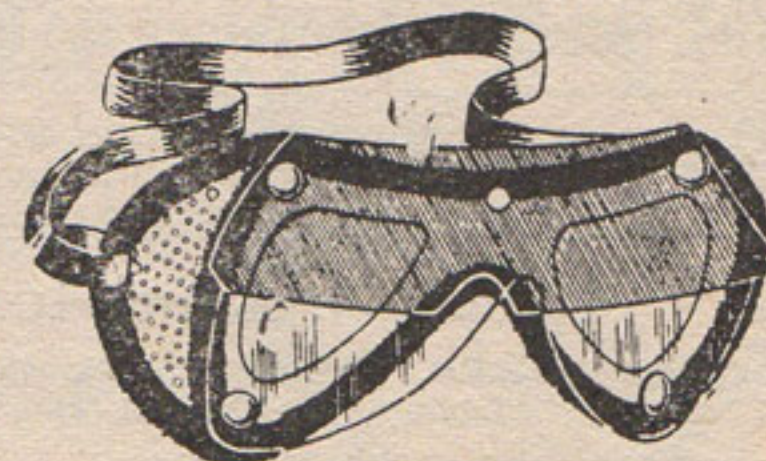
VENTE A CRÉDIT — EXPÉDITION EN PROVINCE

(Ouvert LUNDI après-midi)

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN



Pare-visage "S. M."
anti-buée



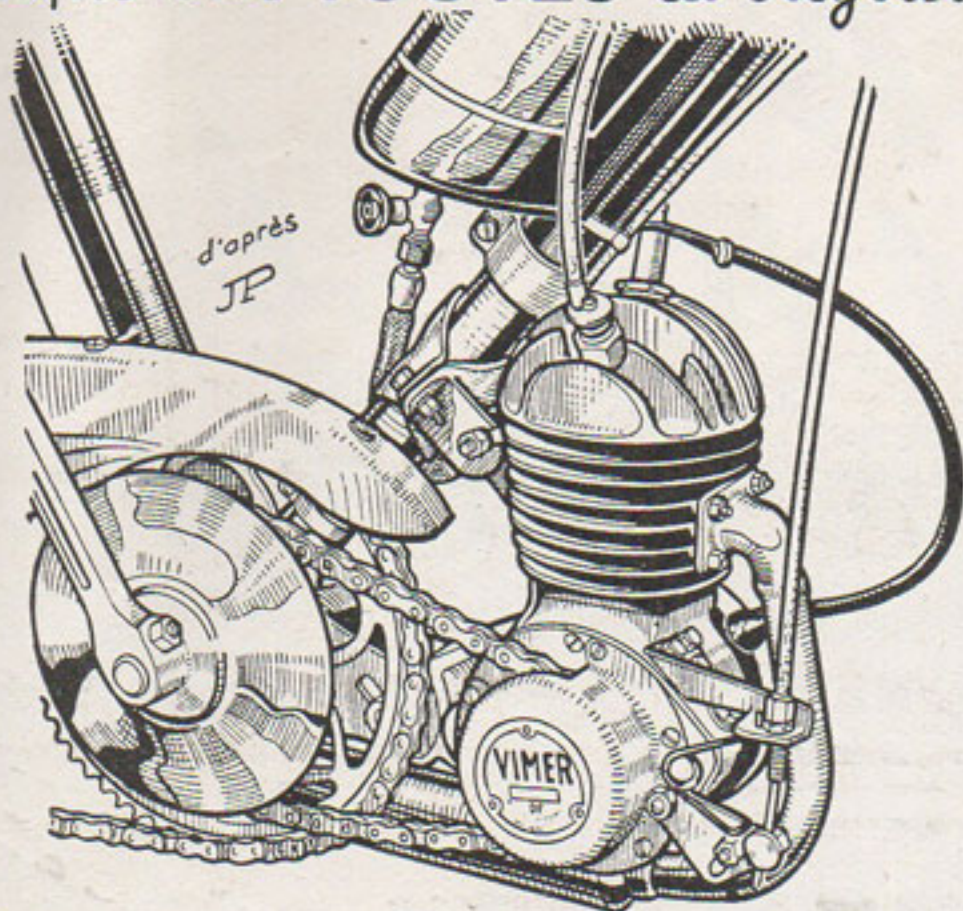
Lunette "B. II. S."
anti-buée

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

le moteur auxiliaire

VIMER

s'adapte sur **TOUTES** les bicyclettes



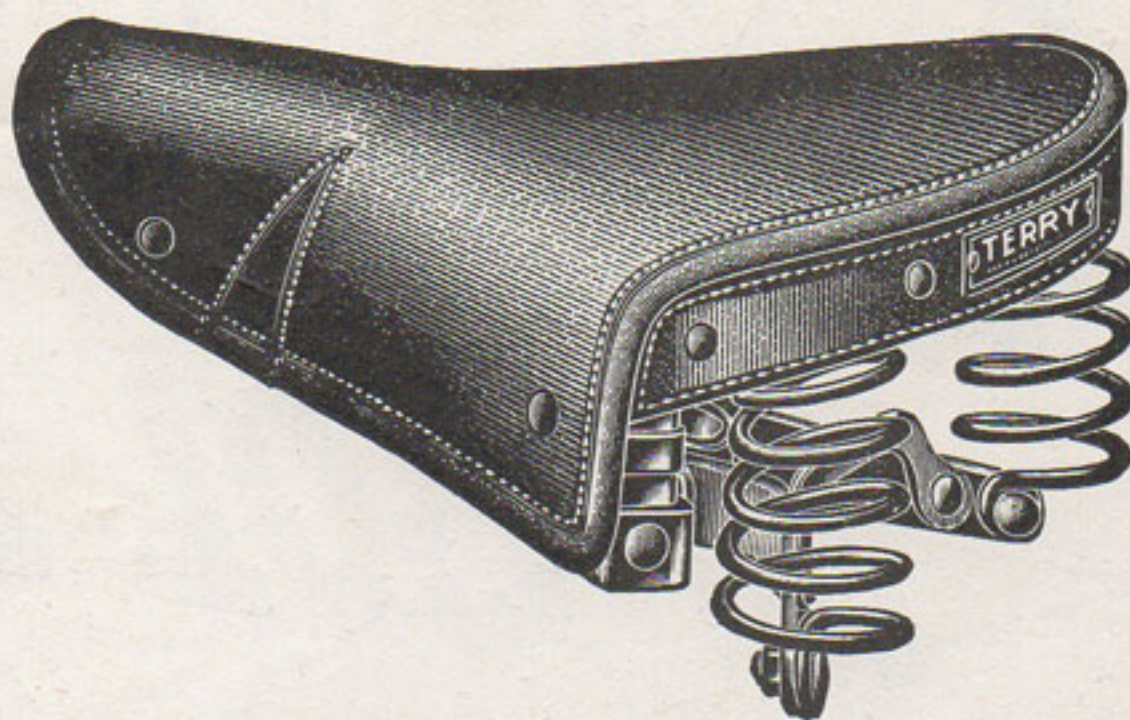
le seul moteur permettant l'emploi du changement de vitesse

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

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

*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 **véломoteurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique**.



6V.24AH

6V.7AH



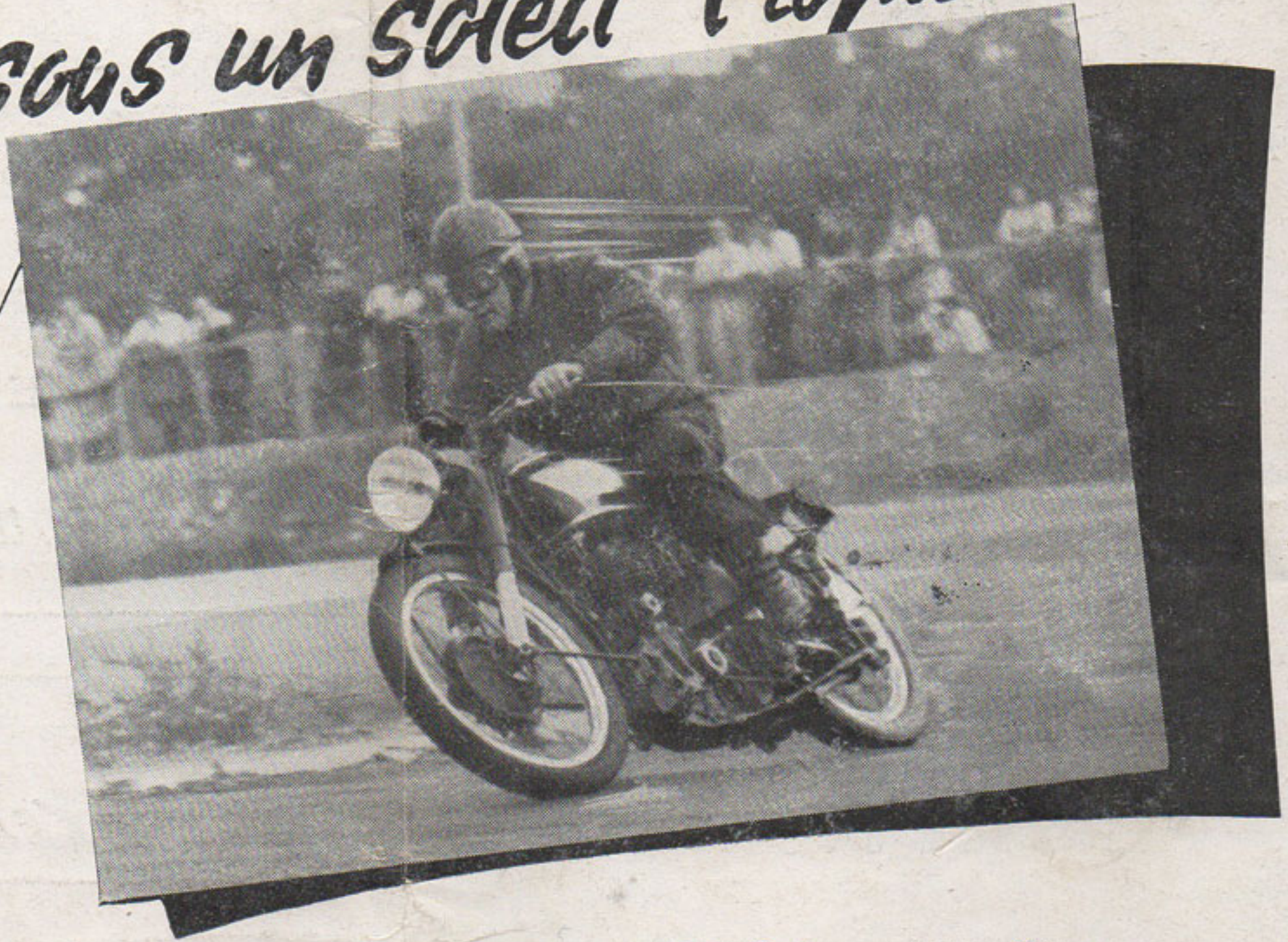
6V.7AH

Fulmen-moto.

Avalanche de Victoires K.L.G.

au BOL D'OR 1950

sous un soleil tropical



LEFÈVRE, 1^{er} sur NORTON
catégorie 500 cc.
à 101,354 de moyenne.
VENIN, 2^e sur SAROLÉA 500 cc.
JUIGNÉ, 1^{er} sur DOUGLAS 350 cc.

HERVÉ, 2^e sur JAWA 350 cc.
GILARD, 1^{er} sur JAWA 250 cc.
Robert MOURY, 1^{er} sur PUCH 125 cc.
MOSER, 2^e sur TERROT 125 cc.
FAUVEL, 3^e sur TERROT 125 cc.

TOURIST TROPHY JUNIOR 350 cc. - Ile de Man

K.L.G. obtient les six premières places dont :

A.-J. BELL, 1^{er} sur NORTON.
G.-E. DUKE, 2^e sur NORTON.
H.-L. DANIELL, 3^e sur NORTON.

SENIOR 500 cc. - Ile de Man

G.-E. DUKE, 1^{er} sur NORTON.
A.-J. BELL, 2^e sur NORTON.
J. LOCKETT, 3^e sur NORTON.

K.L.G.

CORUNDITE

* la meilleure bougie du monde.