

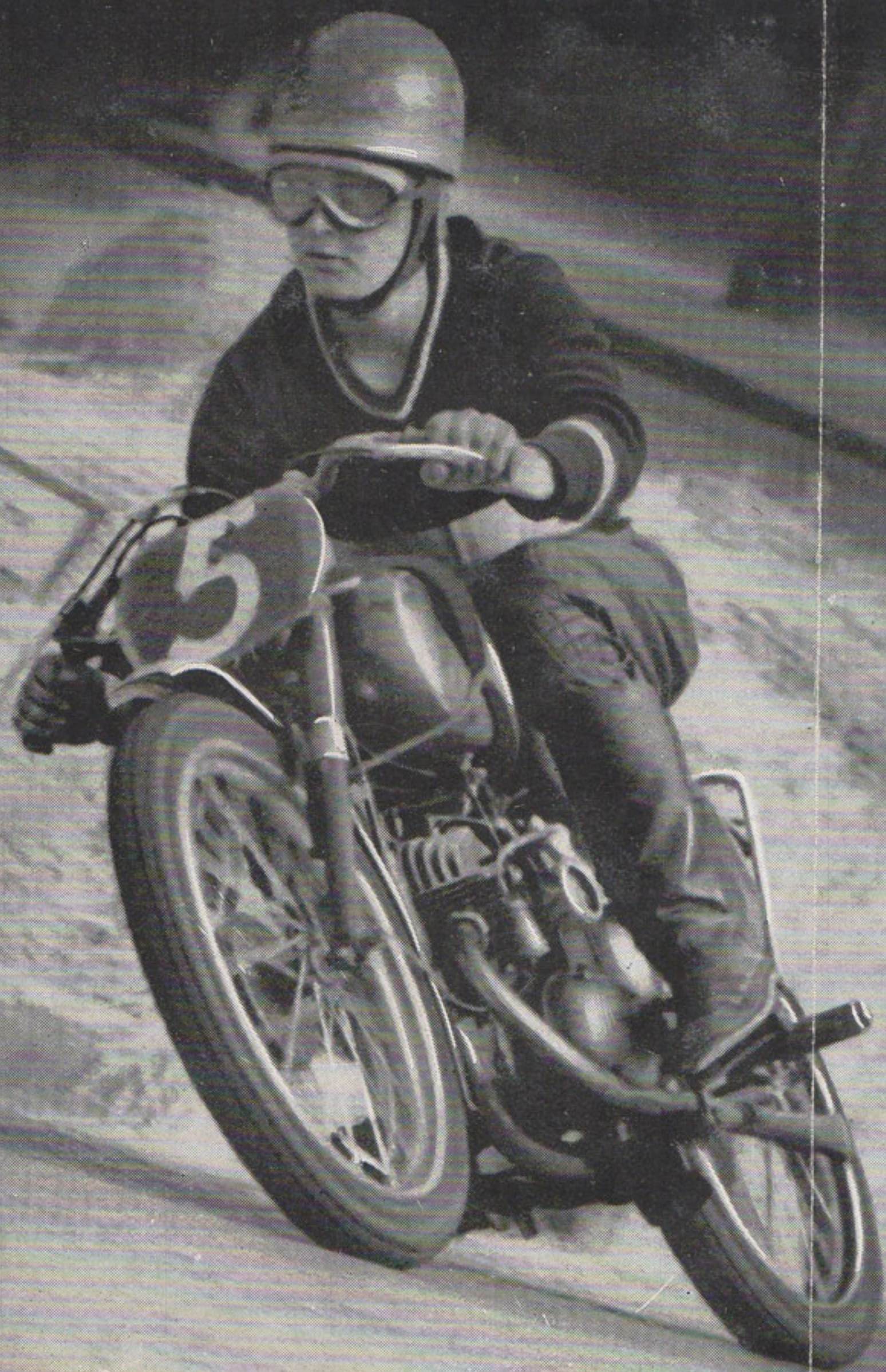
4^e ANNÉE — N° 40

REVUE
BI-MENSUELLE

15 JUILLET 1950

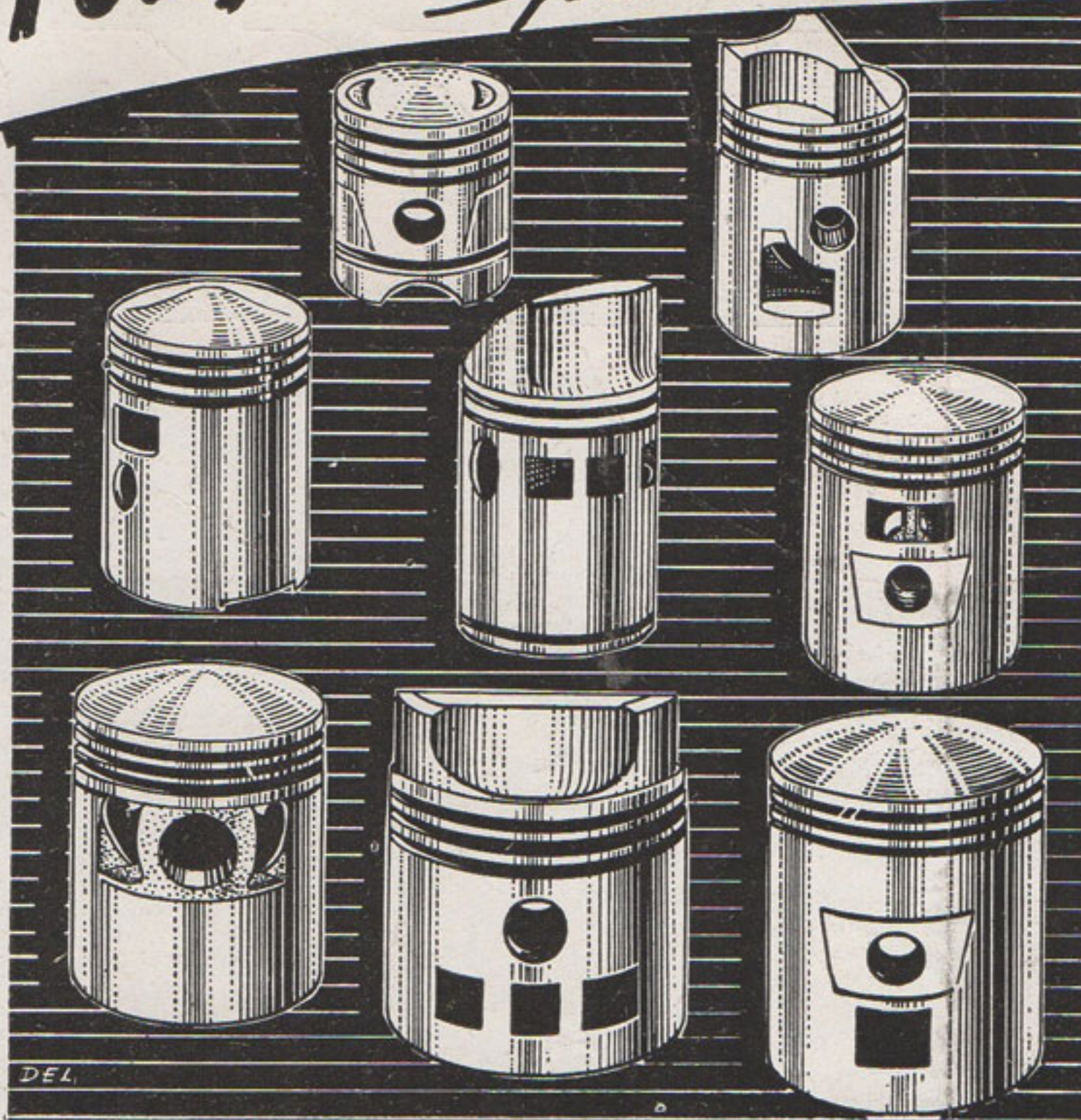
MOTOCYCLES

DIRECTEUR:
MAX ENDERS



30_F

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

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

*

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

*Conçue et fabriquée spécialement
pour la moto*



6V.14 AH

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

Étanchéité absolue

Inattaquable à l'essence et à l'huile

Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte

Pas de démontages pour vérifier les niveaux

Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24 AH

6V.7 AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto

6V.7 AH

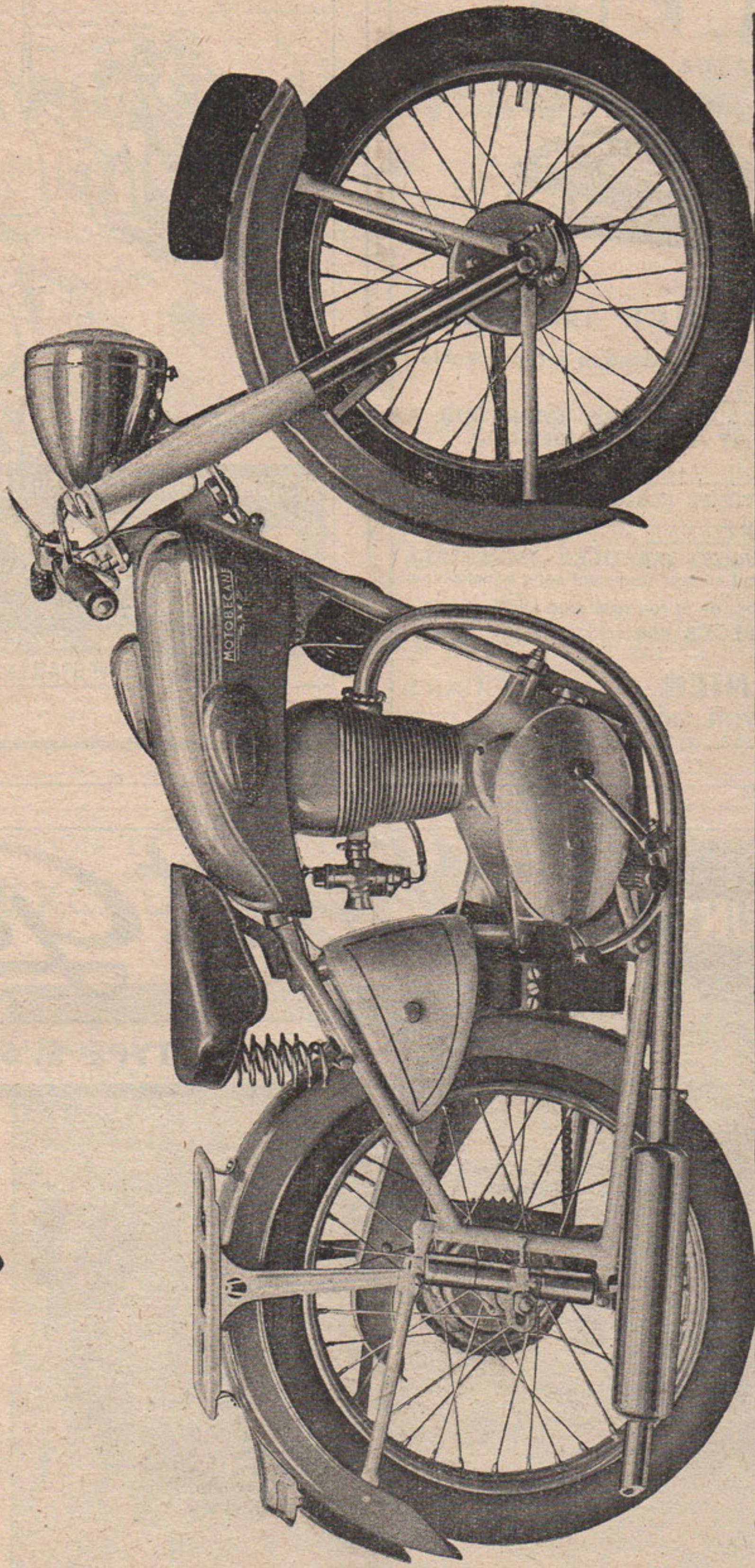


MOTOBÉCANE



LA MOTOCYCLETTE 2 cv. 175 cmc.

TYPE Z 2 C



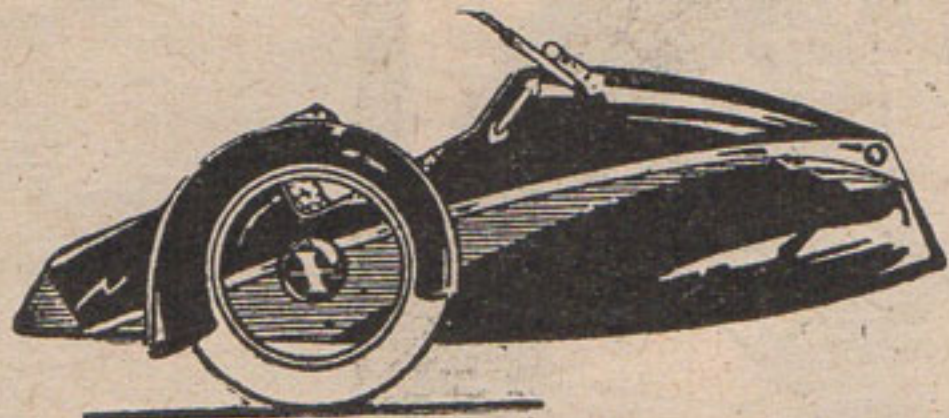
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

TENUE DE ROUTE IDÉALE

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

"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

Confort total

pour
Vélosolex
Véломoteur
Motocyclette

COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

SELATEX

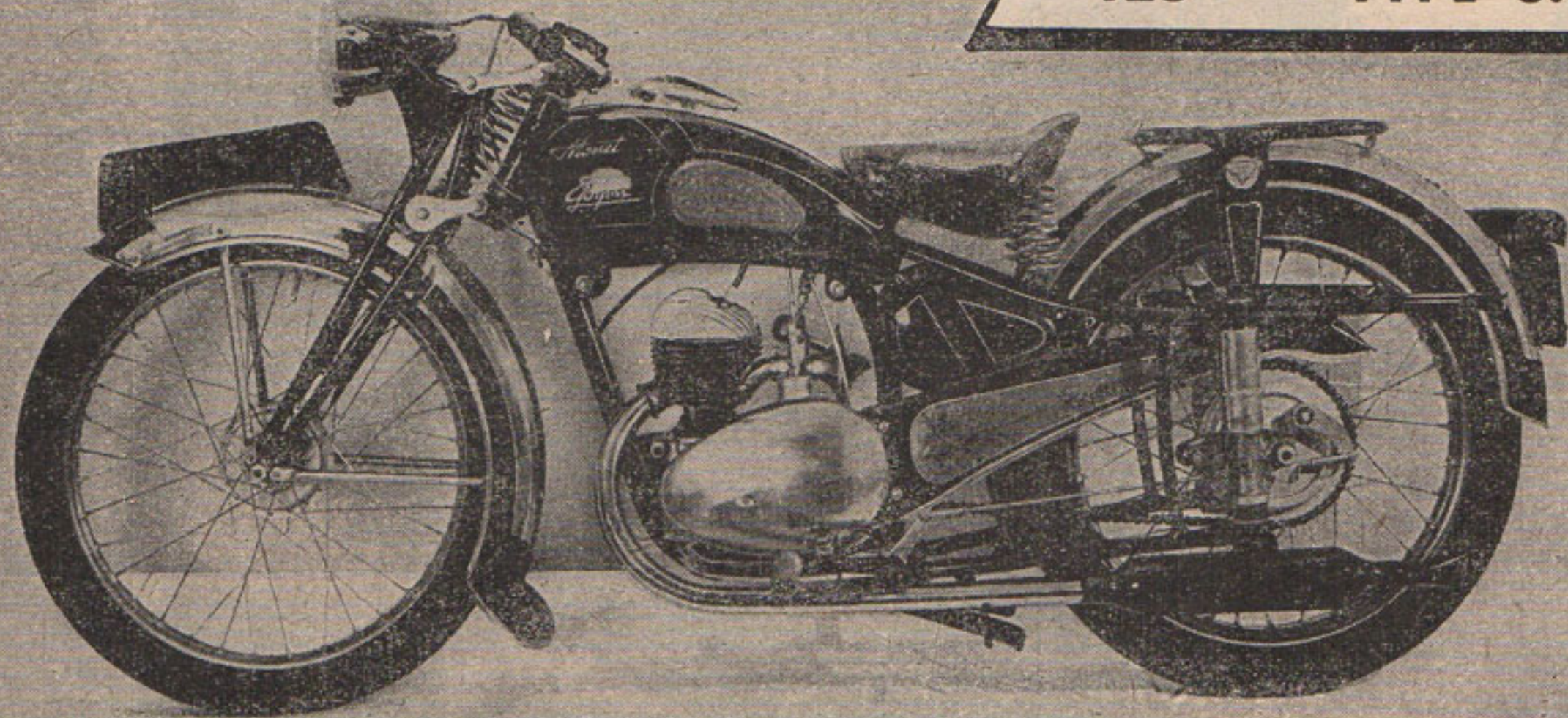
la mousse de pur latex

160, AVENUE DE VERSAILLES - PARIS - TÉL. MIR. 74-58

LES
VÉLOMOTEURS
1950

Monet Goyon

125 cm³ - TYPE S. 6. V. - 2 Temps



Véломoteur de grand luxe
moteur "VILLIERS" semi-
bloc. Puissance 1 C.V. Sé-
lecteur au pied. 3 Vitesses.
Cadre surbaissé. Sus-
pension arrière. Vitesse
85 km. heure. Réservoir :
12 litres 1/2

100 cm³ - 2 Temps
TYPE S. 3. G. D. S.
Puissance 1 C.V. Sélecteur
3 vitesses. Boîte séparée
Vitesse : 60 km. heure.
Réservoir 12 litres
Grande présentation.

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

PUB. J. BAZAINE

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

MOTOCYCLETTES

ETABL^{TS} PIERRE HUMBLLOT

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

Téléphone : GOBelins 24-32 - 31-24



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

AGENCES PROVINCE DEMANDÉES

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE DES MOTOCYCLETTES

EXCLUSIVEMENT

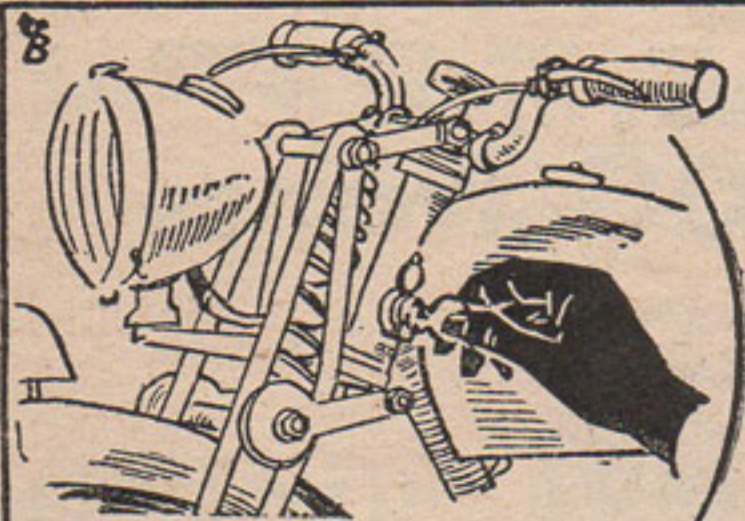
LES PLUS AVANTAGEUSES FACILITÉS DE PAIEMENT
LIVRAISONS RAPIDES
SERVICE GARANTIE — STOCK PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES ÉTUDIÉS SPÉCIALEMENT POUR LA MARQUE



Métro : SOLFÉRINO

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

Tél. : INV. 00-27



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

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

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

51, AV. DE NEUILLY

NEUILLY-S-SEINE - MAI: 64-88

NOUVELLE ADRESSE

R. K I È N È

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

Vous livre rapidement :

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

Dernier modèle :

GILLET-HERSTAL, 250 culbutée, disponible
POSE IMMÉDIATE DES SIDECARS BERNARDET & HUMBLLOT
TOUT L'ACCESSOIRE — Pignons — Soupapes — Pistons — Réalésages
et toutes pièces à la demande.

PUCH: 125 TOURISME e 250 SPORT
125 SPORT

**Sous quelques semaines, les
vélomoteurs et motocyclettes**

QUICK 98 cm³, 2 temps
O.S.L. 250 cm³, 4 temps
Z.D.B. 125 cm³, 2 temps
seront sur le marché



ainsi que

La sensation des Foires de FRANCFORT, PARIS, LYON, BORDEAUX :

L'étonnante FOX 100 cm³

4 temps, culbutée, 85 km/h., 1 l. 800 aux 100 km.

Dès à présent, LIVRAISON sous UN MOIS
des PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
pour tous modèles en service.

Adressez les commandes à :

Diffusion Industrielle Française

16, rue Pasteur, au Kremlin-Bicêtre (Ita. 31-23)

Distributeur général exclusif France et Union Française

Agent exclusif importateur :

Cie de Commerce et Commission

18, Rue de Paradis, PARIS (10^e)

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue F. Brunel

PARIS

XV^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

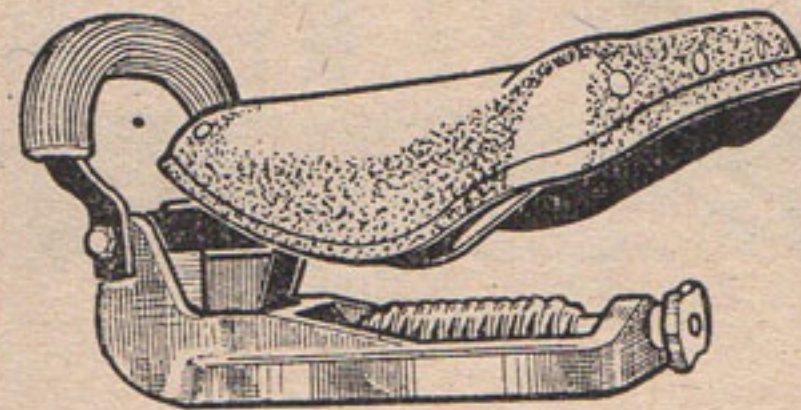
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Établissements NORDT & BERNY Frères

97, Rue des Fauvelles — COURBEVOIE (Seine)

Marque NORBER brevetée et déposée

TAND-SAD en métal léger à tension réglable



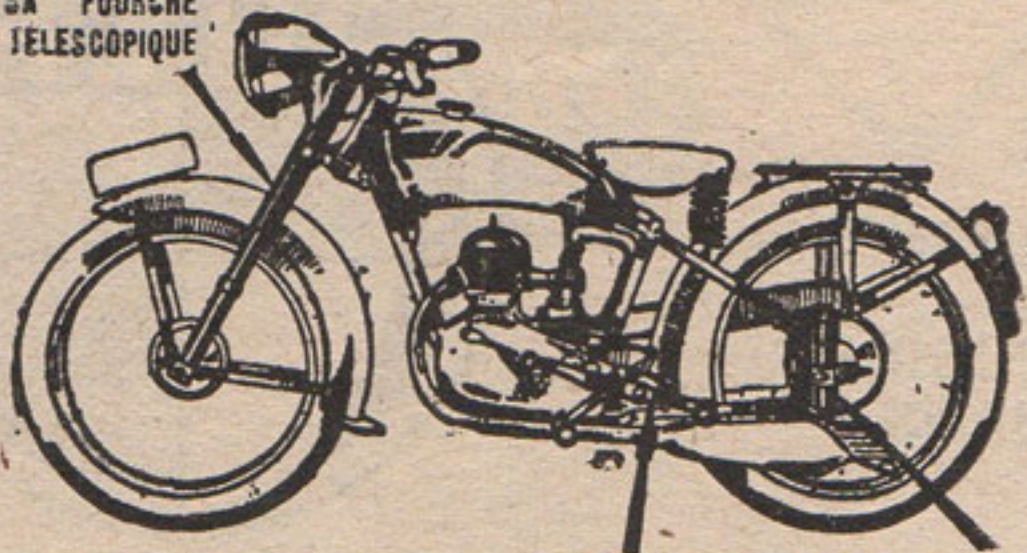
SELLES ADAPTABLES

MOTOBÉCANE, GIMA, etc.

métal léger et tension réglable

Fabrication garantie contre
tout vice de construction.

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

BILLES DE PRÉCISION

SCD

AGENCE DIRECTE
D'IMPORTATION

livraison rapide

CRI 160, AV. DE VERSAILLES
PARIS. MIRABEAU 74-58



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

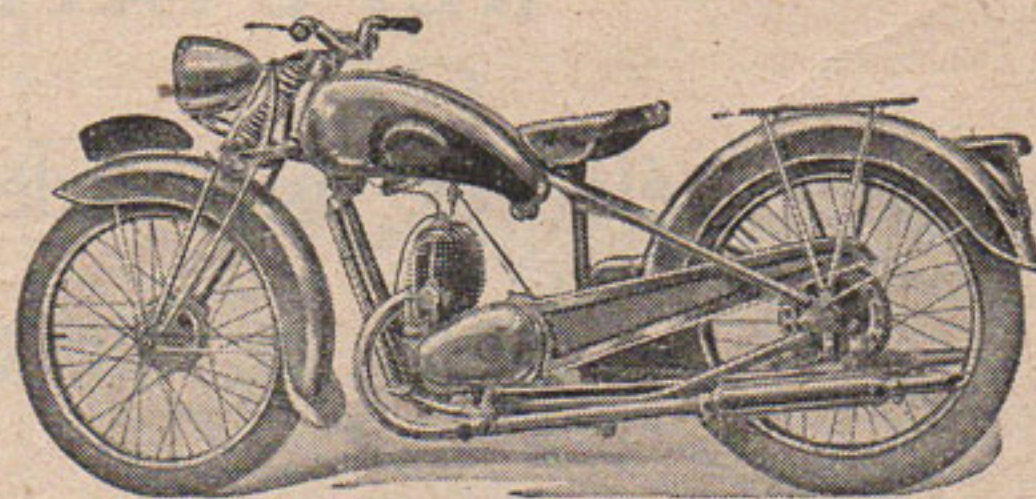
PAYABLE EN 12 MOIS

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 92 MILLIONS DE FRANCS



SAINT-ÉTIENNE

CONGÉS ANNUELS : DU 12 AU 23 AOUT

26, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-17^e

MOTOBÉCANE - MOBYLETTE - B.S.A.

GILLET-D'HERSTAL

F.N. - GUZZI - GIMA

Délais de livraison réduits

Équipements complets pour Motos et VéloMOTEURS
Pièces détachées — Ateliers de réparations

ACCESSOIRES :

Carburateurs AMAC et GURTNER

Éclairages NOVI et SOUBITEZ

Chaînes RENOLD et BRAMPTON

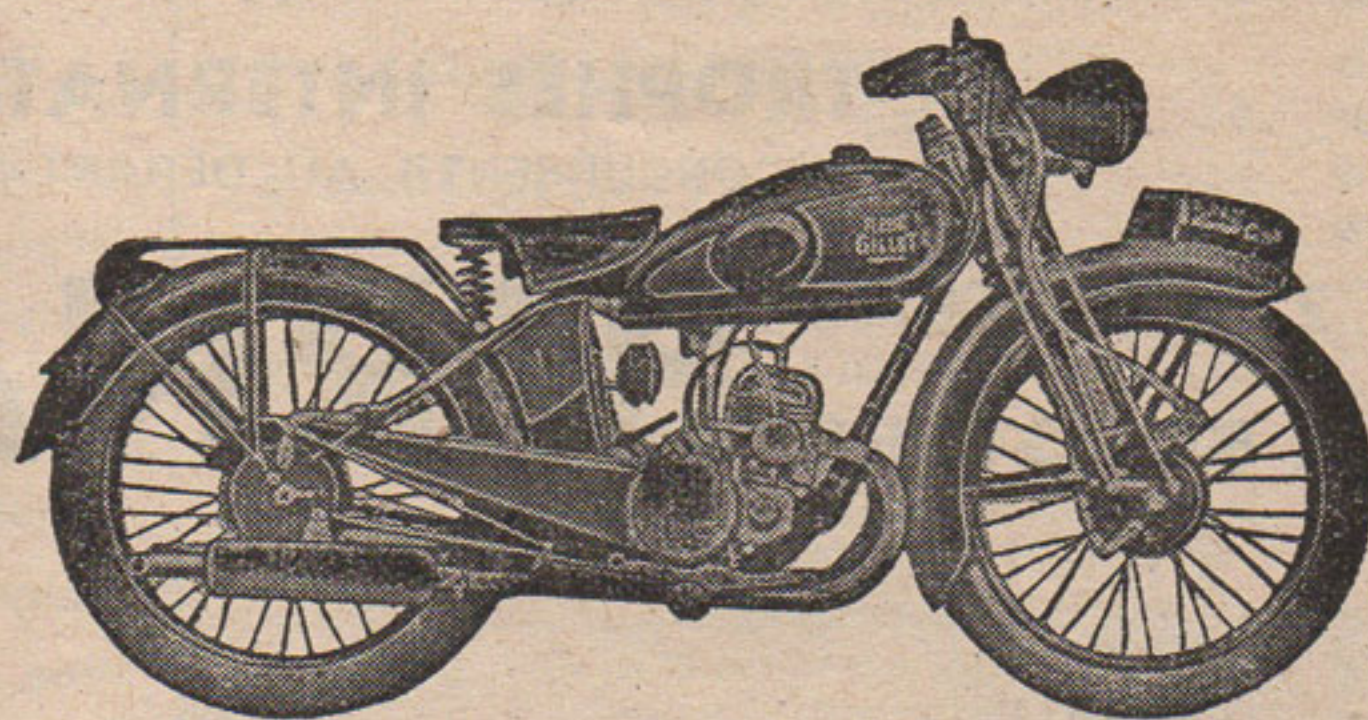
GRANDE-ARMÉE MOTOS

26 - Avenue de la Grande-Armée - 26

Tél. : ÉTO. 54-81

PARIS-17^e

Métro : Argentine



René GILLET

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

VéloMOTEURS 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE - Seine -

NE PAS CONFONDRE

TRIUMPH

La marque fameuse de Motocyclette de
RÉPUTATION MONDIALE

Sortie des célèbres usines de **COVENTRY** (Grande-Bretagne)

PLUS DE QUARANTE ANS D'EXPÉRIENCE

Agent général pour la France :

TRIUMPH-FRANCE, 6, Boulevard Pershing, PARIS-17^e

Les seuls Scooters ayant affronté les difficultés du

TROPHÉE INTERNATIONAL DE MONACO

91 CONCURRENTS AU DÉPART - 41 CONCURRENTS A L'ARRIVÉE

2 SCOOTERS

BERNARDET

AU DÉPART

2 SCOOTERS

A L'ARRIVÉE



Pierre BERNARD et Marcel PÉCHON
sans pénalisation, à Monaco, enlèvent la
COUPE MOTO-REVUE



Bougies G.M.D. - Volants SAFI - Carburateurs
GURTNER - Pneus DUNLOP - Moteurs YDRAL
traités au REDEX

BERNARDET

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



Les 125 sur la ligne de départ



Ne sont-ils pas captivants, ces deux gars de notre couverture ? Expressifs, attentifs, bien en selle, on les sent ardents à la lutte. D'un bout à l'autre de l'épreuve ce sera la sportive bagarre.

Le public se passionnera pour ce drame, les suivants ne sont pas loin derrière ; coude à coude émouvant jusqu'à la dernière seconde, tenant tout le monde en haleine.

Ici pas de cavalier seul, pas de crack qui dès le départ s'assure, avec une appréciable avance, une confortable victoire sans lutte ; c'est trop souvent le cas dans les grosses cylindrées.

Au contraire, les performances de nos 125 cmc. sont très proches les unes des autres ; personne ne domine le lot ; jusqu'au poteau le dernier mot n'est pas dit.

Rendons hommage aux jeunes sportifs qui ont au début animé les épreuves de 125 cmc. Ils ont osé et réussi, puisque d'autres les ont suivis et que certain grand champion n'a pas hésité à descendre de ses 350 et 500 coutumières pour entrer dans la ronde légère.

L'exemple étant donné et la preuve faite qu'une course de 125 avait, pour le spectateur, un attrait indiscutable, des agents sportifs ont suivi le mouvement et se sont mêlés à la danse.

D'abord réticents les constructeurs semblent à leur tour y porter attention et intérêt. Éliminés des autres catégories c'est, pour l'instant, la seule cylindrée dans laquelle ils puissent encore briller. La concurrence étrangère a déjà pris pied chez nous et se développe. Le moment est venu de retenir l'attention de la clientèle : un beau palmarès a toujours exercé sur elle la fascination.

Enders Mag.

MOTOCYCLES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTOCYCLES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

REDACTEUR
G. VAN ENDERS

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

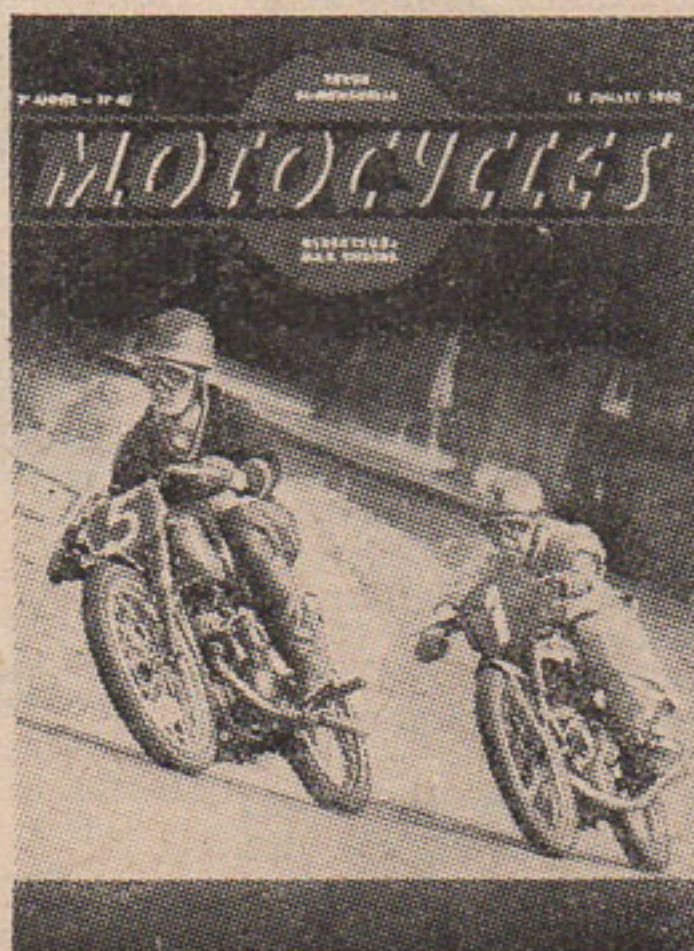
★ ★ ★

Sommaire

4^e ANNÉE - N^o 40 - 15 JUILLET 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	8
● LA MOTO AU BRÉSIL, par F. STÉPANEK.	13
● RÉGLER LE CARBURATEUR, par KARL.	14
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	16
● LA « NORTON DOMINATOR », par A. NEBOUT.	18
● LA TRIBUNE DU LECTEUR ...	20

NOTRE COUVERTURE



Couratier,
notre meilleur
amateur
en 125 cmc.,
suivi de
Léchelon.



Encore un motoriste complaisant...

M. Signoret, de Mâcon, nous écrit :
« En attaquant le col du Chat, Georges avait raté le premier virage et après une descente pénible (sans repose-pied gauche, ni frein arrière) nous arrivions à Aix-les-Bains sous une pluie battante... temps démoralisant en ce jour de Pentecôte 1950 et surtout pour le Grand Prix de Vitesse d'Aix-les-Bains...

Nous nous sommes mis en quête d'un motoriste susceptible de réparer la moto de Georges, car nous avions 150 kilomètres à parcourir pour rejoindre Mâcon, et, il faut bien l'admettre, après avoir essayé trois ou quatre refus de mécanos pleins de regrets, navrés... et pressés (cela se comprend) d'aller déjeuner pour assister aux courses, le hasard a bien voulu nous faire échouer vers 11 h. 45 chez M. Emch, motoriste bien connu à Aix-les-Bains.

M. Emch nous reçut en tenue de ville et il l'échangea très complaisamment contre sa tenue de travail pour effectuer une réparation délicate pour un prix absolument normal.

Il était 13 h. 30 lorsque Georges prit possession de sa machine, pour aller au Circuit... quant à M. Emch, après nous avoir souhaité bonne route, il s'en fut déjeuner, et nous sommes persuadés que nous l'avons ainsi privé d'une certaine partie de la magnifique rencontre sportive à laquelle nous avons assisté en toute tranquillité et sans souci du retour.

Il est des motoristes complaisants, qui savent se priver de sommeil pour permettre au motard malchanceux de continuer sa route; il en est également qui savent se priver en partie de leur sport favori.

Encore un grand merci à M. Emch.

Des records menacés.

Le bruit court que le coureur allemand Fleschmann, de la maison N.S.U., viendrait bientôt en France pour s'attaquer à toute une catégorie de records sur la N.S.U. à compresseur dont on parle beaucoup en ce moment.

Gageons, si ce que l'on dit de cette machine est vrai, et il y a tout lieu de le supposer, que nombre de records auront chaud.

Un peu de statistique.

Dans le premier trimestre de l'année 1949 les constructeurs avaient produit un total de 29.677 deux-roues à moteur.

En nette progression, le premier trimestre 1950 accuse une production de 39.641 machines, soit près de 10.000 de plus réparties ainsi :

Cyclomoteurs, 16.751; vélomoteurs, 19.106; motos, 3.784.

Ces chiffres font ressortir le succès grandissant de la petite catégorie des moteurs auxiliaires 50 cmc. qui se rapprochent, l'aurait-on cru, de ceux du

vélomoteur. Par contre, le développement de la moto est assez lent quoique ayant doublé par rapport au premier trimestre 1949. On le doit surtout à l'apparition sur le marché des motos légères 150 et 175 cmc.; par contre on ne trouve qu'en quantité minime les 350, 500, 750 et 1.000 cmc. et pas du tout de 250 cmc.

Revenant au cyclomoteur, le succès grandissant de la Mobylette et l'intensification de la production pourraient bien dans les trimestres à venir modifier le rapport entre cyclos et vélomoteurs.

N.S.U. en France.

Ainsi donc nous avons désormais en France une agence N.S.U. qui non seulement proposera sur le marché les plus récents modèles, mais qui pourra rendre service aux nombreux possesseurs de motos de cette marque, achetées aux domaines et qui sont bien souvent fort embarrassés pour se dépanner.

On boude le supercarburant.

Malgré les améliorations de rendement promises, avec le carburant ternaire, le succès qu'on en escomptait a été des plus maigres. D'après les rapports à son sujet la vente du super ne représenterait guère que 5,4 % de la consommation générale. Ce n'est évidemment pas énorme.

Beaucoup d'automobilistes et de motocyclistes qui l'avaient bien accueilli au début, en sont revenus au carburant normal, n'ayant pas constaté une amélioration très sensible.

S'ajoute à cela toute la polémique faite autour de l'adjonction d'alcool, à qui des voix, ou des stylos, autorisés attribuent une action corrosive sur les organes des moteurs.

On comprend, en face de ces faits, que le public soit hésitant.

Importations.

Dans les cinq premiers mois de 1950 la France a reçu 1.272 motocyclettes étrangères. Les pays qui ont importé le plus sont : en tête l'Autriche avec 630 machines, ensuite la Tchécoslovaquie avec 263; l'Angleterre vient après, ses 143 motos sont suivies de près par les 134 venant d'Allemagne. La Belgique et l'Italie sont, elles aussi, presque à égalité : 49 pour la première, 41 pour la seconde. L'abaissement récent des barrières douanières nous vaudra certainement dans les mois à venir des chiffres plus importants et la « remontée » des importations anglaises et belges.

A titre indicatif, il n'y avait eu en tout et pour tout que 300 motos importées dans les cinq premiers mois de l'année dernière.

Exportation.

Pour les cinq premiers mois de 1950, la France a exporté 1.921 motos, la plupart d'ailleurs dans ses territoires d'outre-mer, sauf 200 environ à destination de l'Argentine et 400 éparpillées un peu partout sur notre globe. Nous sommes pour la fourniture à l'étranger en nette régression sur 1949 avec 600 motos de moins dans la même période.

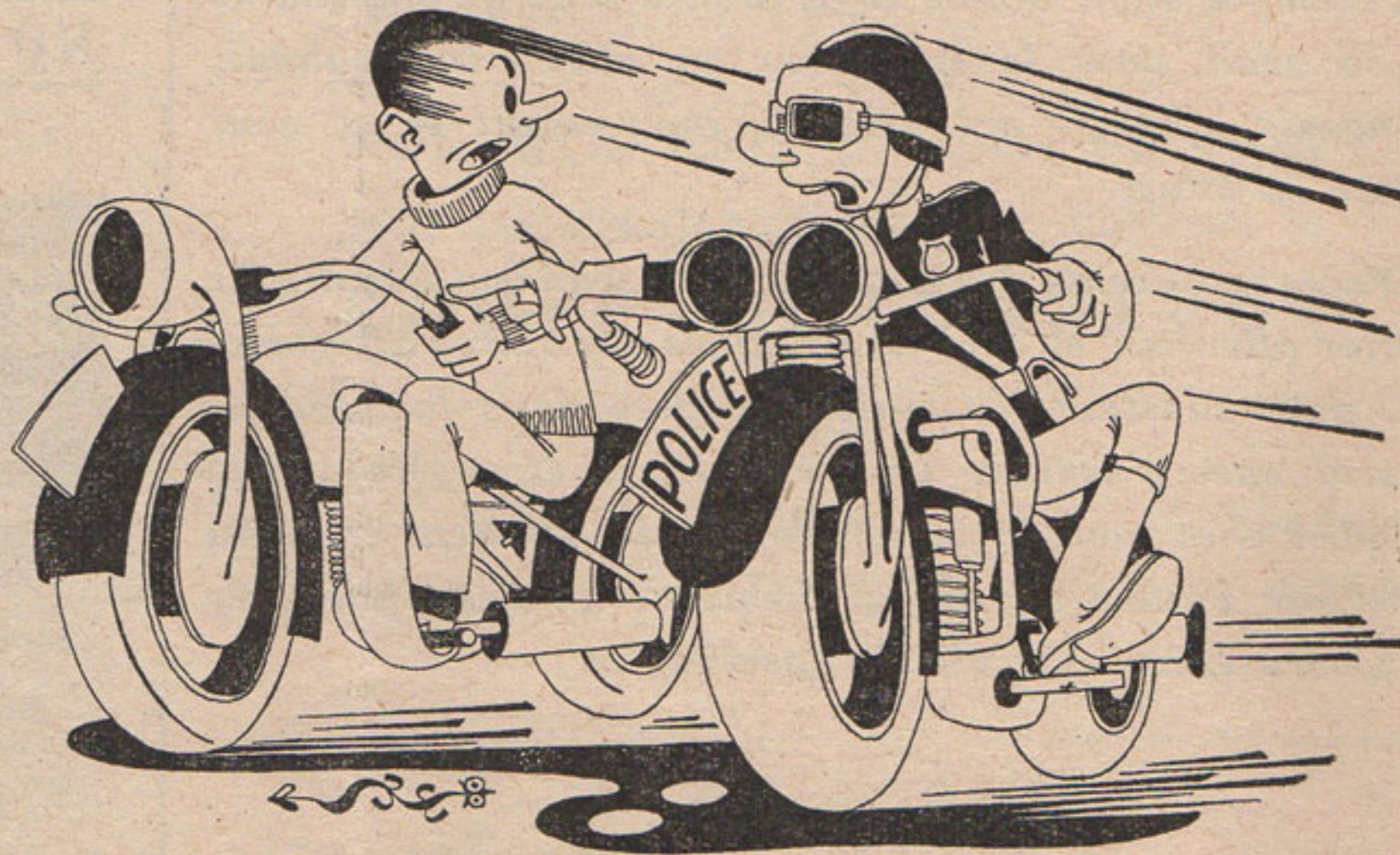
Si ce n'est pas très brillant, le client s'en montrera égoïstement enchanté, sachant que les longs délais de livraison ne sont pas provoqués, comme il le supposait parfois, par l'exode, à son détriment, de nos motos vers l'extérieur.

Les travaux du Congrès des Associations de Tourisme.

L'U.N.A.T. vient de publier, sous forme d'une élégante brochure illustrée, le compte rendu des travaux du Congrès des Associations de Tourisme, tenu à Paris fin avril dernier.

Le programme était consacré aux problèmes relatifs aux Associations, à l'Équipement, aux Séjours et aux Transports, et à l'examen des desiderata des touristes dans ces différents domaines.

Pour se procurer le compte rendu des travaux du Congrès des Associations de Tourisme, Paris 1950, s'adresser au siège de l'U.N.A.T., 8, rue César-Franck à Paris (15^e).



— Excès de vitesse! Je vous arrête!

— Chic! Je ne sais pas comment on fait!!!

Le 500 cmc. Cooper en France.

Ce racer anglais qui remporta ces derniers temps des victoires sur notre sol et qui de ce fait s'est signalé de suite à l'attention des sportifs, va être vendu en France. C'est M. Savoye, déjà distributeur des grandes marques Singer, Alvis et Leyland qui s'en est assuré la représentation.

En dehors du modèle racing 500 à moteur Jap monocylindrique, Cooper sort un 1.100 cmc. avec Jap bicylindre en V également de course et un biplace sport 1.500 avec moteur 4 cylindres, placé, celui-là, à l'avant, alors que les deux modèles précédents sont à moteur arrière.

Les magasins de M. Savoye étant en plein quartier motocycliste, face à ceux de Ladevèze, les amateurs ne manqueront pas d'encombrer, sous peu, la rue.

La guigne à Guigna.



Guignaboudet a fait beaucoup de mécanique au Bol d'Or, à tel point que malgré un rush final impressionnant il ne put combler son retard et récupérer les quelque 50 kilomètres qui lui manquaient pour être classé. Il a eu des démêlés avec sa bielle qu'il dut sortir, redresser au chalumeau et... ajuster... à l'aide d'une barre passée dans le pied de bielle. Le plus sensationnel est qu'après avoir chauffé il a fallu tremper. Qu'à cela ne tienne, une bouteille d'eau de Vittel fit parfaitement l'affaire; il paraît que ce traitement donne des résultats remarquables; avis aux experts... Mais du Vittel chez Guignabodet? Tu te rends compte, disait un copain, qu'est-ce qu'il voulait bien en faire?

Victoires du flat-twin.



En battant le record général du Bol d'Or avec un moteur de 610 cmc., 2 cylindres opposés à refroidissement par air, Michel Aunaud sur sa voiturette D.B. a, comme le disait un de nos confrères, bouleversé toutes les conceptions du Bol d'Or.

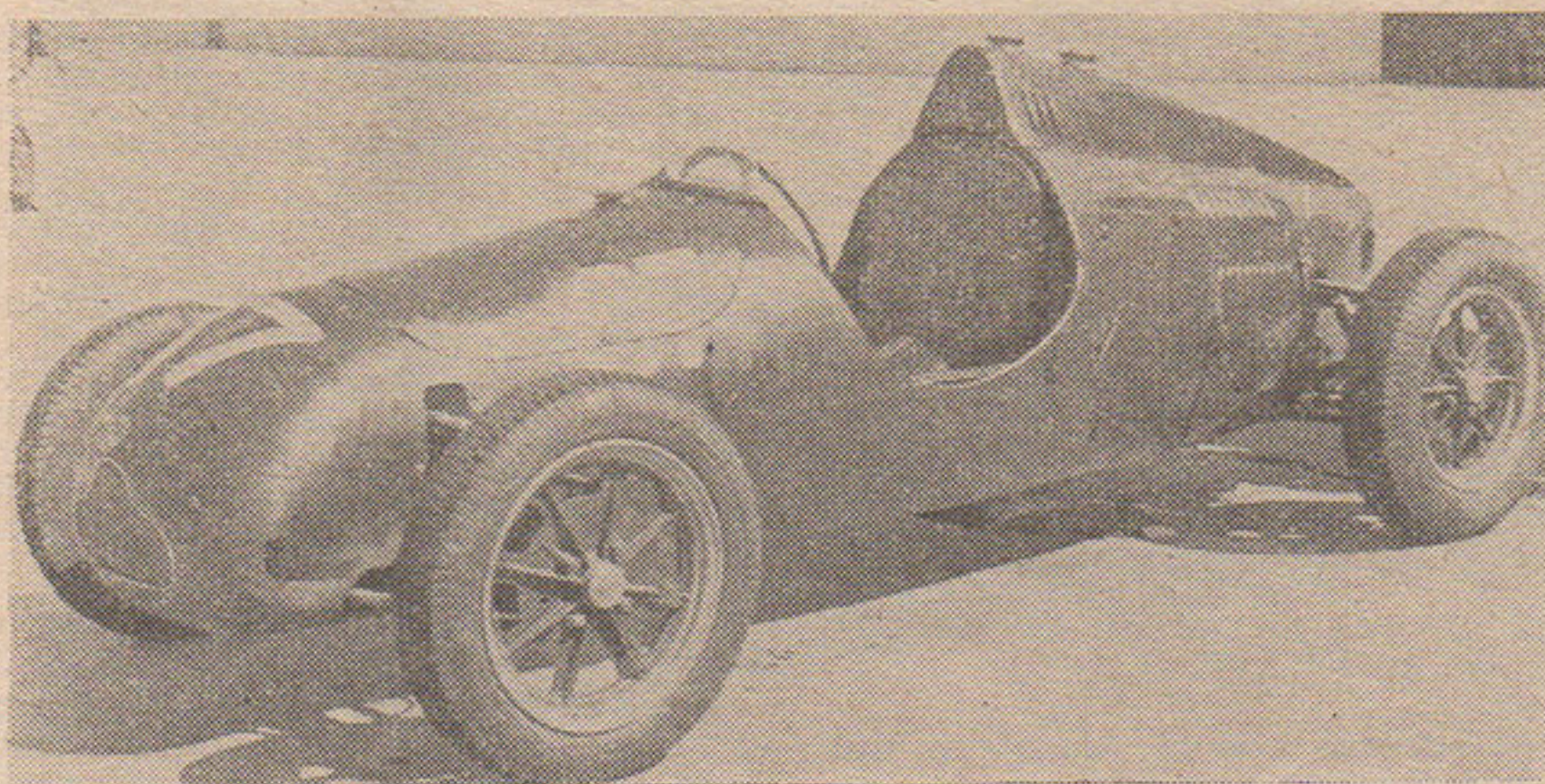
Il avait fallu autrefois toute la science et toute l'expérience d'un Gordini et toutes les qualités d'une Simca, supervisée par lui, pour dépasser le 100 de moyenne.

Et voilà que, inconnu hier encore, tout au moins dans la compétition, un bicylindre 610 cmc. s'approprie à 104 km. 102 de moyenne le record établi depuis 1938 par une 1.100 cmc.

Cet exploit nous enchante car le moteur de la D.B. qui, comme chacun sait, est un Dyna-Panhard est très proche parent de certains de nos moteurs de motos, par exemple des Zündapp, Douglas, Gnome et B.M.W., détenteur lui aussi de retentissants records mondiaux.

La veille, à ce même Bol, le seul flat-twin engagé, un Douglas flat-twin, gagna sa catégorie et battit le record des 350 cmc.

N'en tirons pas de conclusions trop générales, jusqu'à envisager la disparition du multicylindre en ligne, mais applaudissons Panhard qui avec une vision élargie a su pour la petite voiture s'écarter du conventionnel.



La Cooper.

Le motocyclisme perd chaque année pour raisons majeures un certain nombre d'adeptes. Si ceux-ci veulent néanmoins retrouver dans la voiturette les agréments de la moto, sa simplicité, ses accélérations, sa tenue dans les virages, sa puissance en côte, ils feront bien avant de fixer leur choix, d'essayer une Dyna-Panhard.

Vacances sans souci.



Nous avons sous les yeux tout un programme de séjours de vacances, édité par « Tourisme et Travail », dans les régions les plus variées et les plus pittoresques de France, avec indication des prix.

Ce programme est intéressant à consulter par ceux qui ne sont pas encore fixés.

Du même coup, vous serez documentés sur le « Timbre-Loisirs » qui vous permet de payer vos vacances petit à petit et de partir quand vous voudrez et où vous voudrez.

C'est un peu tard pour cette année, mais pensez-y pour la prochaine. Vous aurez tous renseignements à « Tourisme et Travail », 58, rue d'Hauteville, Paris.

Un annonceur trop satisfait.



M. Cavert, un important agent du Centre et représentant du cyclecar Tholomé 2 CV., a fait pour annoncer ce véhicule à la clientèle une annonce dans les pages de publicité de *Motocycles*. Débordé de demandes, il nous demande d'user de notre influence pour faire prendre patience à tous ceux qui lui ont adressé des demandes. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire partiellement la lettre qu'il nous adresse; voici ce qu'il nous écrit :

« Ma demi-page parue dans le numéro de juin m'a apporté en une seule semaine 258 demandes, dont la plupart sont des commandes fermes. Je ne m'attendais pas à un tel succès et je suis même ennuyé pour les réponses, car j'en ai pour plus de dix jours et les demandes arrivent toujours à la même cadence. Ne pourriez-vous à ce sujet passer un petit mot dans

le prochain numéro pour aviser les clients qui m'ont consulté de ne pas s'impatienter s'ils ne reçoivent pas de réponse immédiate, ceci étant dû à l'abondance du courrier. Une dizaine m'ont déjà adressé une seconde lettre de réclamation.

Baisse du supercarburant?

Le supercarburant, qui comme on l'a vu par ailleurs ne jouit pas d'une vogue ébouriffante, va-t-il baisser de prix?

La question est à l'étude, paraît-il; on envisagerait une réduction de quarante sous par litre.

Cette diminution aura-t-elle raison de la méfiance dont de très nombreux usagers font preuve à son égard?

Dunlop indégonflable.



Dès l'apparition des produits synthétiques, on les a, dans certaines industries, accueillis pour leur qualité essentielle, sans trop se soucier de leurs défauts possibles. Ceux-ci sont apparus à l'usage et, de ce fait, le caoutchouc a, dans beaucoup de cas, repris sa place, en raison de qualités mécaniques, souplesse et nerf jusqu'à présent sans rivales.

Ceci n'empêche pas les grandes usines de travailler le synthétique dans leur laboratoire.

C'est ainsi qu'en Angleterre Dunlop aurait réalisé une chambre à air indégonflable grâce à un produit présentant moins de porosité que le caoutchouc. Cette chambre, on ne dit pas si elle est aussi increvable, resterait indéfiniment à la pression donnée lors de son montage, à moins de fuite par la valve.

Les premiers essais publics se feraient avec le pneu de bicyclette. Autre avantage, cette chambre serait moitié plus légère que celles actuellement utilisées.

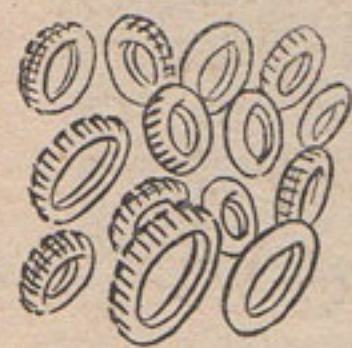
Après les chambres, les enveloppes.

Si Dunlop met au point en Angleterre une chambre indégonflable, Continental en Allemagne lance sur le marché une enveloppe dont la carcasse est établie avec un produit végétal appelé « Perlon », offrant une haute résistance à la traction et à la chaleur et ainsi qu'à l'humidité.

Grâce à ce produit on a pu amincir sans provoquer de faiblesse les parois du

pneu, diminuer son poids et accroître, avec sa souplesse plus grande, le confort des passagers.

Et voici pour nous des pneus américains.



La grande marque américaine « Firestone » est désormais en mesure de présenter sur le marché français une gamme assez étendue de pneus de cotes diverses convenant à la plupart de nos deux-roues, depuis le 25 x 2,75 en passant par les 26 x 3 et 26 x 3,50, jusqu'au 40 x 18.

Votre adresse à vous, Monsieur, qui nous demandez une adresse...



Amis lecteurs, quand vous désirez une réponse à vos questions, n'omettez pas de mentionner, bien lisible, sur votre lettre, c'est plus sûr que sur l'enveloppe, votre nom et votre adresse.

Comprenez que nous ne puissions répondre par la voie de *Motocycles* à des questions qui n'intéressent que vous.

Avant de nous accuser de négligence à votre égard, demandez-vous si vous nous avez bien fourni les moyens de vous atteindre. Un lecteur de Paris dont la signature ressemble à Mol? nous demande l'adresse de Rossignol. Pour une fois nous répondrons ici, mais qu'on y revienne pas... sans quoi : sanctions, amendes, etc. Voici donc, et enfin, le renseignement : Rossignol, 17, rue de Châteaudun, Nanterre.

Monet-Goyon n'a pas de chance avec nous.



Dans Paris-Nice nous avons signalé une Monet à l'abandon, alors qu'il s'agissait d'une autre marque. A l'occasion du Circuit de vitesse de Beaune nous plaçons Crouzet le vainqueur de la catégorie

350 cmc., sur une autre moto que celle qu'il pilotait réellement. Ça va si vite ces machines, difficile de les identifier au passage.

C'est donc sur une 350 Monet-Goyon-Koehler-Escoffier que Crouzet a terminé cette épreuve en tête des 350 cmc.

Qui s'y frotte s'y « speak ».



Quelqu'un qui semblait légèrement ennuyé c'est le speaker assurant le reportage radiophonique du Grand Prix de Reims. Pour corser ses commentaires, il offrit quelques instants son micro à Geo Lefèvre.

Notre excellent confrère, en quelques mots justes, sut magnifier voitures et coureurs étrangers, dominant de haut la situation et souligner le mérite et la sportivité des pilotes de voitures françaises engagés dans la bataille sans espoir de vaincre.

Enchaînant avec logique, Geo Lefèvre souligna l'effort du gouvernement italien pour donner à ses constructeurs et cou-

reurs toutes chances d'imposer leur classe partout où ils se mesurent avec d'autres.

Le retentissement mondial qui en résulte était autrefois l'apanage de la France; par suite de la carence et de l'incompréhension de nos gouvernants nous avons définitivement perdu nos premières places non seulement dans les courses mais sur les marchés.

Un peu gêné par ces paroles inattendues le speaker dut convenir que Geo Lefèvre n'avait pas tout à fait tort. Pour nous, nous lui donnons pleinement raison car ce franc-parler est également valable pour notre motocyclisme.

Le scooter « Speed » au Salon.

L'ami Brissonnet nous a averti que son scooter en alliage léger serait prêt pour le prochain Salon. Ce sera un 100 cmc. 2 vitesses. *Motocycles* a déjà fourni à ses lecteurs quelques aperçus des divers prototypes qui ont été étudiés et éprouvés avec méthode pour aboutir au type commercial qui sera offert en octobre prochain.

Grâce à sa légèreté le Speed s'accommode fort bien d'un 100 cmc.; ses deux vitesses qui lui permettent de passer partout en simplifiera grandement la conduite.

Le Salon de la Moto et du Cycle, Porte de Versailles.

Une récente circulaire de l'organisation du Salon confirmait l'impossibilité de réserver comme prévu pour le cycle et la moto le bâtiment du Pont de l'Alma, celui-ci devant être démoli.

En conséquence le cycle, le motorcycle et ses accessoires auront leur propre Salon dans un des halls du Palais des Expositions. Certaines catégories de véhicules industriels et de cars seront également reportés Porte de Versailles.

De cette façon et contrairement à l'année dernière toute l'exposition aura lieu durant la même période qui s'étend du jeudi 5 au dimanche 15 octobre.

De bonnes nouvelles de Mathieu.

Courant sur Guiller, Mathieu avait été au Bol d'Or victime d'un accident survenu dans des conditions peu banales. Gêné involontairement par un concurrent au virage de la Ferme et sans doute à la suite d'un coup de frein énergique, son casque lui est retombé sur les yeux. Aveuglé, Mathieu est entré dans le talus et a été très sérieusement touché à la colonne vertébrale. Heureusement, les chirurgiens de Juvisy où il avait été transporté nous ont rassuré quelques jours après, en nous assurant qu'il s'en tirerait sans complication.

Mathieu nous a d'ailleurs, par une lettre récente, confirmé son futur rétablissement. Pour l'instant il porte un corset de plâtre, mais il nous écrit qu'il songe déjà au Bol d'Or 51.

Qu'il trouve ici nos meilleurs vœux de prompt et complet rétablissement car l'immobilité doit peser à ce sportif agent.

Des pièces pour F.N.

Depuis longtemps spécialiste de la grande marque belge, E. Sabbe peut dans ses magasins du 142, boulevard de la Vilette fournir aux F.N.istes toutes les pièces de rechange dont ils auraient besoin pour tous les anciens modèles. C'est une adresse précieuse.

E. Sabbe est également agent de Monet-Goyon.

Poly ou monocylindre?

Du temps du cyclecar celui-ci était surtout discrédité parce que, généralement, il était muni d'un moteur bicylindre. On convenait alors qu'une voiture, ou même une voiturette, puisque le cyclecar en était une, ne pouvait être digne du nom qu'avec quatre cylindres, au moins, sous le capot.

Et voilà que, reconsidérant la question, Mathis, puis Panhard avec sa Dyna, Citroën avec sa 2 CV., Aero-Minor, à l'étranger, avec son bicylindre 2 temps, ont présenté des voitures qui ont aussitôt fait la conquête du public. En course, D.B. avec son moteur Dyna démontre magnifiquement le rendement du flat-twin.

Mais en Allemagne vient de sortir une voiturette biplace tapant le 80 à l'heure avec moins de 6 litres aux 100 kilomètres et mue par un monocylindrique.

Au moment où on multiplie le nombre des cylindres sur les motos, on le réduit sur les voitures; les techniques s'entrecroisent.

L'« Indicateur Officiel des Transports de France ».

C'est notre confrère et ami, Marcel Triquet-Robert, qui a eu l'initiative de lancer sur le marché un ouvrage d'un intérêt indiscutable traitant avec clarté et précision le problème des quatre moyens techniques de transport : air, eau, rail et route.

Sous un format pratique (13,5 x 21), l'« Indicateur Officiel des Transports de France » traite en 800 pages ce sujet aussi riche que varié et unique comme documentation.

Nous avons certainement, parmi nos lecteurs, des industriels ou commerçants pour qui ce document unique serait précieux; c'est pourquoi, bien qu'il ne s'agisse pas spécialement de motos, nous avons jugé bon de le signaler.

La valeur n'attend pas...

Il n'y a pas longtemps que nous avons vu apparaître les 50 cmc. dans les compétitions sportives et cependant ceux qui s'y sont risqués ont déjà acquis un palmarès glorieux.

C'est ainsi que le Vap. 4 peut déjà s'honorer d'un Nice-Paris à plus de 30 de moyenne, d'un record établi en 8 m. 46 s. dans la Turbie sur 6 kilomètres et d'une victoire au Mont Agel avec 36 kilomètres en 1 h. 9 s. En plus la consécration du dernier Bol d'Or avec trois Vedette-Vap à 42 de moyenne.

Nous insistons pour répondre à tous ceux qui ont prétendu et prétendent encore que la formule moteur auxiliaire n'est pas viable.

Un espoir déçu.

Dès le premier Salon nous avons remarqué une voiturette 500 cmc. de lignes harmonieuses, équipée, ce qui ne gâtait rien, d'un bloc moteur D.K.W. bicylindre monté à l'arrière, la « Boitel ».

Cette voiturette avait attiré nombre d'amateurs; mais malgré qu'elle eût été exposée aux Salons suivants, le constructeur ne put sortir aucun modèle commercial ni satisfaire la clientèle.

L'affaire vient de se terminer lamentablement; ceux qui avaient mis leur espoir en cette voiturette doivent définitivement y renoncer.

Sûreté de marche.

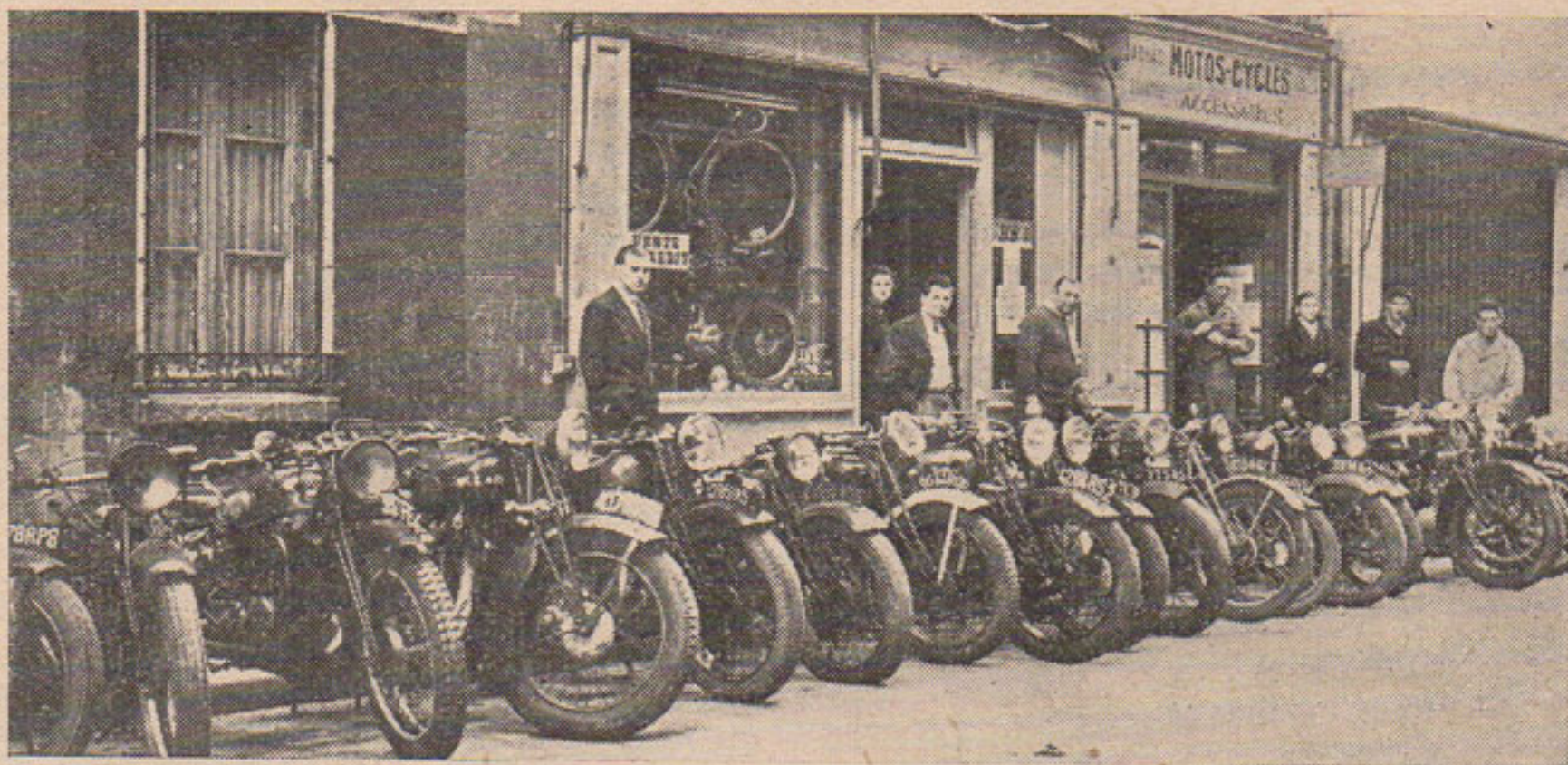
La motocyclette, en compétition, offrirait-elle une sûreté de marche supérieure à celle des voitures de course? On est en droit de répondre par l'affirmative lorsque l'on constate qu'après les 425 kilomètres du très dur T.T. le déchet fut remarquablement peu élevé, moins que l'année dernière par surcroît. En 500, sur 75 partants, 52 arrivants, soit 68%; en 350, sur 100 au départ, 64 à l'arrivée; la catégorie 250 s'est montrée plus vulnérable, 12 arrivants sur 25 partants, il est vrai que beaucoup de ces machines étaient âgées et passablement modifiées par leurs propriétaires. Nous avons noté également une excellente performance d'ensemble d'A.J.S. Au Senior T.T. il y avait deux 500 « Porc-Epic » et neuf 350 cmc. réalisées pour satisfaire au règlement actuel, toutes étaient présentes à l'arrivée. La première des 350 réalisées de la catégorie 500 fut l'A.J.S. de l'Australien McPherson qui termina 14^e. N'oublions pas que les quatre Norton du Junior et celles du Senior terminèrent dans les six premiers au Junior et les cinq premiers au Senior. Belle supériorité!

Un cercle vicieux.

Les Anglais se demandent maintenant si le Lightweight (250) T.T. ne devrait pas être couru comme avant-guerre, c'est-à-dire contre la montre et le mercredi de la semaine du T.T. au lieu d'être couru en même temps que le Senior, ce qui empêche évidemment certains coureurs de participer aux deux épreuves. Les organisateurs attendent, pour redonner à l'épreuve des 250 l'éclat du passé, que les grands constructeurs britanniques sortent de nouvelles machines de 250 cmc. pour lutter contre les Italiens; les constructeurs, eux, attendraient que l'on considère la catégorie 250 comme ses deux sœurs aînées avant de se lancer dans la construction de 250 de course. Nous risquons d'attendre longtemps et pendant ce temps la catégorie 250 perd de son intérêt ailleurs qu'en Italie. Par contre les Anglais pourraient dire que nous sommes assez mal placés pour critiquer les constructeurs de machines de course, mais ils nous pardonneront car ils savent la grande admiration que nous avons pour leurs productions, routières ou sportives.

Le contingent étranger.

Comme l'an dernier nous vous exposons les excellentes performances des coureurs étrangers au T.T. Il s'agit d'un circuit très long (61 km. au tour) et pour ceux qui ne disposent que de la période d'entraînement pour l'apprendre c'est un net handicap, aussi nous suivons toujours avec intérêt les performances des visiteurs, principalement de ceux qui viennent pour la première fois. Nous ne considérons pas les Irlandais comme des visiteurs, car l'île de Man est entre l'Angleterre et l'Irlande et il leur est assez aisé de venir examiner le circuit. Au Junior, le premier étranger est l'extraordinaire Hinton, 10^e sur sa Norton, ensuite le Néo-Zélandais Jensen est 16^e avec son A.J.S. Beaucoup plus loin, mais venant dans l'île de Man pour la première fois, nous trouvons Swarbrick (A.J.S.), de Nouvelle-Zélande, qui termine 36^e. Nous trouvons encore un Néo-Zélandais et les deux coureurs de Ceylan plus loin. Lanterne rouge de l'épreuve, l'Australien



Le magasin de M. Delaire, rue de Gergovie.

Morrison doit sa dernière place à un cadre brisé, ce qui ne l'empêchera pas de terminer, malgré beaucoup de virages « flottants ». Dans la course des 500, les performances furent meilleures, l'Australien Hinton est encore 10^e sur Norton et 1^{er} du lot étranger, 11^e Morrison (Norton) ce qui le situe à sa vraie place, 14^e McPherson avec sa 358 cmc. A.J.S. et 18^e Swarbrick (Norton) ce qui le classe 1^{er} des nouveaux venus au circuit. En 250, Ambrosini est premier et le Danois Sorensen (Excelsior) est 7^e. Depuis 1936, ce dernier a couru à peu près tous les T.T. En 350 il fut contraint à l'abandon. Combien nous aimerions y voir nos nationaux afin de faire une juste comparaison entre les pilotes, car pour les machines cela est hors de question.

Le super-crack.

Nous avons lu bien des opinions dans les revues britanniques sur la controverse du meilleur coureur du T.T., et du monde pourrait-on écrire. Les noms cités comprennent Bennett, Simpson, Handley, Guthrie, Frith, Stanley Woods. Notre favori allait à ce dernier, par ses dix victoires au T.T. Mais il semble bien que Duke soit parti pour mettre tout le monde d'accord, son Senior T.T. fut gagné avec une aisance remarquable, sans aucun virage tangent, ni moment inquiétant. A l'arrivée il fut étonné d'avoir battu tous les records et a déclaré qu'il aurait pu faire beaucoup mieux si cela avait été nécessaire.

On demande un compteur.



Nos confrères britanniques ont la chance de pouvoir faire un essai, au lendemain du T.T., des machines gagnantes. Les Norton sont cette année d'une souplesse encore plus remarquable que par le passé: Jusqu'à 6.500 tours le moteur était de velours, nous citons l'expression de notre confrère; entre 6.800 et 7.200 il y avait une très légère vibration, insignifiante. Freinage Norton, c'est tout dire, mais tenue de route surpassant celle déjà célèbre des machines de la marque. Avec le frein de direction complètement desserré, l'essayeur a atteint sans soucis 170 km.-h. La suspension arrière est la meilleure qu'il ait essayé. La Benelli par contre lui a donné du fil à retordre. Il s'agit là d'une

machine aux réactions peu conventionnelles et qui demande une grande adresse pour la « manipuler ». Dario Ambrosini se mit en devoir de faire chauffer le moteur jusqu'à ce que l'huile fût d'une viscosité suffisante pour que le débrayage s'effectue d'une manière acceptable. Cela dura sept minutes à un régime, au point mort, jamais inférieur à 6.000 tours! La commande des gaz ne doit jamais descendre au-dessous de la moitié de sa course, car la puissance s'évanouit littéralement, les explosions disparaissant!

Le moteur ne fonctionne qu'entre 6.000 et environ 10.000 tours, et la puissance arrive si brutalement avec le régime que le moteur est virtuellement incontrôlable lorsque l'on pilote la Benelli, sur routes non gardées, pour la première fois.

Après avoir joué une heure avec la machine, notre confrère la rendit à Dario sans avoir pu tirer de conclusions intéressantes, devant la difficulté de la conduire.

La suspension arrière R. McCandless.

Le coureur R. McCandless, ne pas confondre avec W. Mc Candless, est célèbre par son esprit ingénieux et il est curieux de constater qu'alors que des firmes ont dépensé des fortunes pour résoudre le problème de la suspension arrière, cet excellent mécanicien en a réalisé une par ses propres moyens qui réunit toutes les qualités requises. La suspension adaptable Feridax découle de son brevet et la maison Norton s'est assuré ses services pour réaliser son nouveau cadre de course. La grande astuce du cadre est le croisement des tubes supérieurs avec les tubes frontaux, ce qui permet de poser le réservoir sur le cadre, et non le chevaucher, selon la règle générale. Le réservoir, pour une même contenance, est ainsi moins large et offre moins de résistance frontale, puisque le réservoir n'est pas, pourrait-on écrire, divisé en deux. Certains entrevoient même qu'il serait plus rapide d'échanger le réservoir vide contre un plein lors d'un ravitaillement, car avec le système Norton une seule bande en tôle d'acier, rapidement détachable, fixe le réservoir sur le cadre, une tuyauterie à fixation rapide serait nécessaire. Rex McCandless avait étudié l'an dernier avec Bell son associé et la maison Amal un nouveau système de carburateur mais nous ne savons pas si les résultats furent ceux attendus, ou si les avantages ne compensaient pas les inconvénients.

Deux récompenses spéciales.

Notre confrère britannique *The Motor Cycle* a doté les épreuves du T.T. d'une coupe récompensant la meilleure performance d'un visiteur, d'après l'opinion des commissaires. La coupe fut décernée à Ambrosini. Mr. Westover, des U.S.A., offre une coupe annuellement à la meilleure performance effectuée par un nouveau venu au T.T. International. Mc Candleless en fut le bénéficiaire, il avait déjà connu, et gagné, sur le circuit, mais il s'agissait du Manx Grand Prix de l'an dernier.

Les remplaçants de Doran.

L'excellent coureur d'A.J.S., vainqueur du Grand Prix de Belgique 1949 en 500, s'étant brisé une jambe durant l'entraînement du T.T., la maison A.J.S. confiera la 350 qui lui était réservée à l'Australien McPherson pour le Grand Prix de Belgique, au Néo-Zélandais Jensen pour celui de Hollande et à l'Anglais Richard Dale pour celui de Suisse. Sa 500 « Porc-Epic » sera confiée pour les trois épreuves à Bob Foster, comme précédemment annoncé.

C'est arrivé demain.

Entendu au cours du reportage sur les 24 Heures du Mans, excellent par ailleurs, cette curieuse précision : à la douzième heure de course Louis Rosier sur sa Talbot tourne à 150 km.-h. de moyenne, battant ainsi le vieux record des 24 Heures du Mans. A moins que la moyenne-record ait été précédemment de 75 km.-h.

Clubman's T.T.



Les accidents sont beaucoup plus nombreux à la course des amateurs sur machines de série qu'au T.T. des professionnels. Il s'agit dans la plupart des cas de virages pris avec ce que l'on pourrait appeler du super-enthousiasme. Devant les spectateurs et spectatrices, le désir de bien faire dépasse les capacités de jugement des clubmen, qui sont jeunes pour la plupart. D'après certaines personnalités haut placées dans le gouvernement de l'île de Man, cela serait de nature à nuire au sport motocycliste et on aurait proposé un circuit réduit, celui des voitures, qui serait plus aisé à apprendre, limitant les risques d'accident.

Petite roue avant.



Guzzi a été l'un des premiers à étudier sérieusement la résistance de l'air et c'est pour cette raison que les pneus de la 500 étaient il y a deux ans des $27 \times 2,75$. Les Anglais pensent cette dimension insuffisante pour transmettre avec efficacité la puissance. Les Norton possèdent un $26 \times 3,25$ à l'arrière et un $25 \times 3,00$ à l'avant. Le refroidissement de la culasse du moteur est certainement amélioré car il existe un espace important entre la plaque de course et le garde-boue avant. Avec le garde-boue arrière profilé l'écart de dimension entre les deux roues paraît énorme et rappelle la différence entre les roues avant et arrière des voitures de course. A.J.S. emploie un pneu de

$27 \times 2,75$ à l'avant et $27 \times 3,25$ à l'arrière. Guzzi, cette année, équipe ses 500 avec un $25 \times 2,75$ à l'avant et un $26 \times 3,25$ à l'arrière, plus adhérent que le $27 \times 2,75$ précédemment employé.

L'A.J.S. de W. Evans.

Sa 250 A.J.S. n'était pas équipée, comme nous l'avions annoncé par erreur, d'un 350 7-R chemisé, mais d'un Triumph 250 à culbuteurs d'avant-guerre, le cadre seul était de l'A.J.S. 7-R « Boy Racer ».

La question des remplaçants.

Très épineuse au T.T. car les remplaçants sont désignés en partie par tirage au sort. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas vu Fergus Anderson au T.T., ayant été désigné remplaçant en 350 et 250. Il avait pourtant fait un séjour prolongé au début de l'année dans l'île de Man pour « potasser » le circuit et son départ dans les deux courses étant problématique, il a préféré s'abstenir et courir sur le continent. Les frais sont très élevés pour préparer une épreuve comme le T.T. et des tours d'entraînement sont imposés aux remplaçants, avec le risque de rester sur la touche le jour de la course, ce qui est, avouons-le, très décevant.

D'accord avec nous pour la D.45.

A la suite de notre essai de la Motobécane D.45 (125 latérales), M. Coiffard, des Cerqueux, nous formule ainsi son opinion personnelle :

« Je trouve avec plaisir dans votre revue de mai la description du D.45 Motobécane.

Ayant eu un modèle analogue (sauf fourche et suspension arrière) pendant deux ans, je puis vous dire que vous n'avez pas surfait les qualités de pointe et la résistance du moteur, la vitesse de croisière 65 est peut-être un peu forte, mais à 55 le moteur pourrait tourner des heures et des heures sans aucune fatigue.

Lors d'un voyage en duo l'an dernier à travers la Bretagne, aucune côte ne mérita la première, et les 1.400 kilomètres furent effectués sans le moindre pépin. Au cours d'une journée particulièrement chaude, vers la fin d'août (peut-être la plus chaude de l'été) nous eûmes la satisfaction de constater que le moteur ne chauffait pas anormalement alors qu'il n'en était pas de même des voitures récentes, arrêtées à l'ombre, au pied du fossé, le capot ouvert en grand!!!

Votre considération sur le passage du kik au moment du lancement est exacte, mais pour la pédale du frein au talon, j'y étais bien accoutumé. »

Direction Motobécane.

Une erreur d'interprétation s'est glissée dans notre écho paru dans le numéro du 15 juin, quand nous avons inséré que M. de Grenier de Latour, président de la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle, venait de prendre la direction des Etablissements Motobécane, ce qui a pu laisser croire que MM. Bardin et Benoit, fondateurs, avaient cessé toute activité dans cette firme.

Il n'en est rien; devant l'importance croissante de cette affaire, MM. Bardin et Benoit ont décidé de s'assurer le concours d'une tierce personne, et ont fait appel à M. de Grenier de Latour, qui depuis trois ans s'intéressait à une industrie totalement différente, et qui, enfant

prodigue, est revenu à une branche industrielle qu'il aime.

En conclusion, la direction est assurée dorénavant par un triumvirat qui comprend : M. Benoit, président du Conseil d'Administration, MM. Bardin et de Latour, directeurs généraux.

Victimes du devoir.



Pris entre notre souci d'informateurs et la discrétion promise au constructeur, nous avons, autant que possible, voilé notre allusion à certaine twin en préparation dans une grande usine parisienne; mais il y a eu des fuites d'autre part, si bien qu'on sait maintenant la marque responsable de cette nouveauté qu'avant tout autres nous avons laissé entrevoir. Tant pis pour nous, nous serons moins discrets une autre fois.

C'est ainsi que dès à présent nous annonçons la présentation au Salon d'une moto française 250 cmc. 2 temps à fourche télescopique, mais scrupuleux pour une fois encore, nous taisons la marque.

MOTOCYCLES ASSURANCES

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

Nous recevons avec plaisir une lettre d'un lecteur anglais qui nous écrit ceci :

« Je peux vous dire que votre journal *Motocycles* m'est bien agréable et que je l'attends avec impatience chaque fois qu'il doit paraître.

Lisant votre rubrique « Assurances », je suis bien étonné de voir qu'en France on paie un supplément pour les sidecars. Ici, en Angleterre, nous jouissons d'une réduction de 40% sur les primes pour sidecars attachés permanents. Pour les solos, le tansad est compris automatiquement.

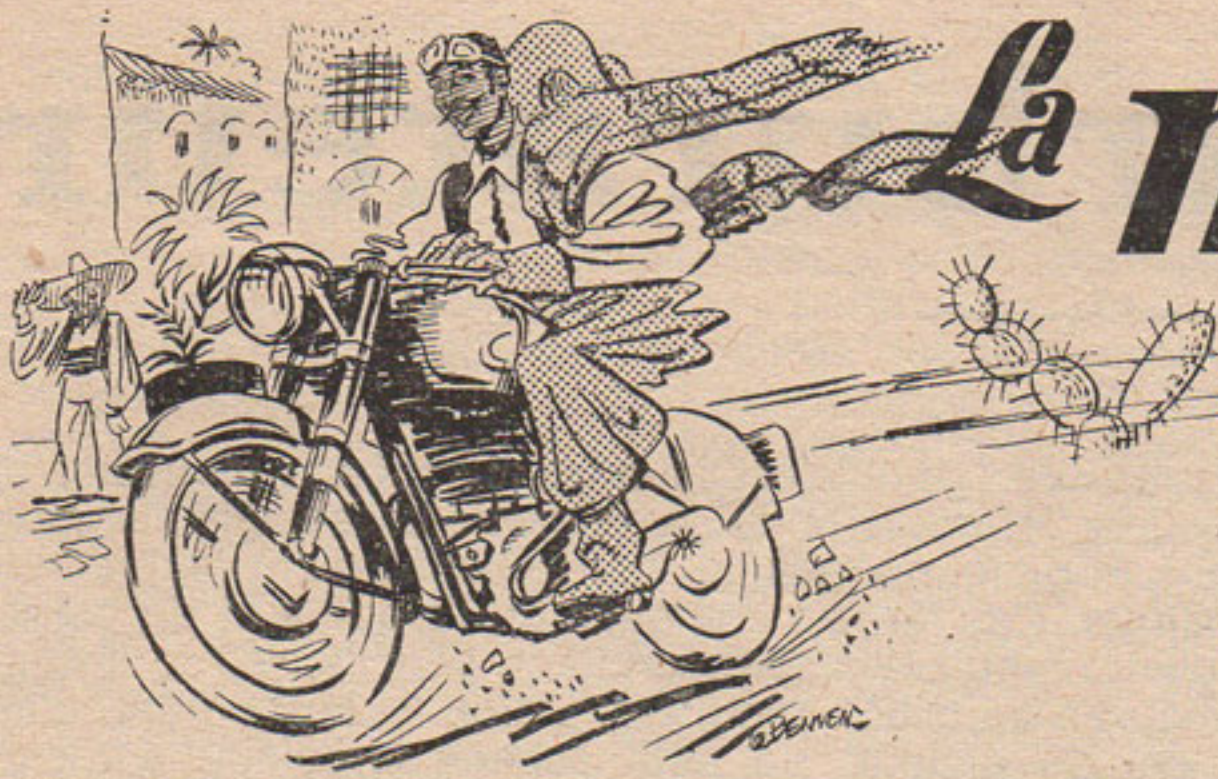
Avec ma Compagnie, il n'y a que deux primes — au-dessous ou au-dessus de 100 cmc.; pour 125 cmc. on paie la même chose que pour une Vincent H.R.D. 1.000 cmc. »

Je reconnais volontiers que les assureurs anglais ont une mentalité bien différente des autres assureurs, ce qui leur a donné une renommée mondiale; l'assurance a été comprise chez vous dans son sens le plus large avec le « fair play » qui vous caractérise.

Il est un fait qu'en France on comprendrait mal qu'un vélomoteur paie la même prime qu'une 500 cmc., même s'il est prouvé que les risques sont identiques.

Chez nous, malheureusement, nous n'avons pas le même esprit et les rapports entre assurés et Compagnies sont presque aussi « cordiaux » qu'entre deux ennemis. C'est pour cette raison que les intermédiaires entre les Compagnies et les assurés sont devenus les défenseurs des assurés contre les Compagnies. C'est également pour cette raison que *Motocycles* dévoile au grand jour les inepties qui ornent encore nos contrats d'assurance et lutte pied à pied pour les faire disparaître.

A. GRISOT.



La moto au Brésil

Le développement du motocyclisme dans chaque pays est commandé par les éléments suivants :

1° Le marché de motocyclettes, offrant (ou non) des modèles qui correspondent (ou non) à la faculté d'achat du peuple et à l'état des routes;

2° L'enthousiasme sportif;

3° Le prix de l'essence;

4° Les impôts exigés des motocyclistes;

5° Le prix des pièces détachées;

6° Les tarifs des transports en commun.

Suivant ces différents aspects du problème, et observant le motocyclisme brésilien, on peut dire que son marché, disposant jusqu'à présent de toutes les catégories et de toutes les marques mondiales, est en mesure de satisfaire à chaque goût de l'amateur, mais malheureusement pas toujours à sa poche.

Vous pouvez avoir tous les beaux « twins » de l'Angleterre — Triumph, Norton, B.S.A., Matchless, A.J.S., Royal-Enfield, Vélocette — et les Vincent-H.R.D., ainsi que Jawa et C.Z. tchécoslovaques; les Indian et Harley américaines et les Guzzi italiennes. Ce qui est intéressant et surprenant, c'est qu'il est assez difficile de trouver les marques françaises d'autant que, pour l'automobile, l'industrie française est bien représentée par Citroën, Simca et Renault. Durant dix mois de mon séjour au Brésil, je n'ai vu qu'une seule Motoconfort 125 cmc.

Il y a aussi quelques marques allemandes, souvenir de l'importation d'avant-guerre, mais il est bien difficile de trouver des pièces détachées pour B.M.W., N.S.U., Victoria, etc...

Les prix — oui — c'est une question bien délicate, étant donné que, malgré la dévaluation de la livre anglaise, une motocyclette cote très cher au Brésil et devient un objet de luxe. C'est pourquoi ce sont principalement les membres des classes moyennes plus fortes qui achètent des motocyclettes pour faire du sport ou pour avoir un véhicule rapide, maniable dans le trafic de Sao-Paulo ou de Rio-de-Janeiro. L'automobile sert à parcourir les distances plus grandes ou pour sortir quand il pleut, et il pleut très souvent. Les ouvriers et les petits employés préfèrent acheter une petite maison ou quelques mètres carrés de terrain qu'on peut obtenir en payant par mensualités. Naturellement, une petite moto, ce serait quelque chose, on ne serait pas obligé d'attendre l'autobus ou le tram, mais ça coûte trop cher.

Un vélomoteur Excelsior-Autobyla, 2 temps, moteur en bloc avec la boîte 2 vitesses, coûte 6.500 dollars, et ce prix devient plus élevé pour paiements échelonnés.

La grande différence (100-120%) entre les prix des machines importées et entre les prix de vente de celles-ci, répond à la question : pourquoi ne fabrique-t-on pas des motos au Brésil, puisqu'il y a assez d'usines capables de produire avec précision ?

C'est parce qu'on ne peut pas produire à bénéfice normal un article pour lequel il n'y a pas de matériaux dans le pays. Pour pouvoir fabriquer une motocyclette de qualité, il faudrait importer les aciers, les tubes, les car-

burateurs, les magnétos, ainsi que les pièces coulées, principalement les cylindres. Si nous nous imaginons qu'il faut faire des démarches innombrables pour obtenir les licences d'importation pour les objets cités, il ne nous étonne pas qu'aucune maison et qu'aucune société ne s'intéresse à la fabrication de la moto dont la vente est assez limitée, non seulement à cause de la situation économique, mais aussi du mauvais état des routes, ainsi que des pluies brésiliennes.

Oui, c'est la pluie, qui rend la plupart des routes absolument impraticables durant les mois d'été; les routes étant durant cette période boueuses, impraticables aux voitures de tourisme ainsi qu'aux camions, malgré les chaînes.

Il n'y a pas beaucoup de routes asphaltées, excepté celles reliant les villes principales. S'il ne pleut pas, on s'arrange presque partout avec une motocyclette bien construite, parce que la poussière et les creux, quoique peu agréables, ne sont pas si dangereux pour un motocycliste que la boue sans fin et sans fond, faisant glisser la machine durant des minutes et des heures de voyage jusqu'au bout des forces de l'homme et de la machine.

L'enthousiasme sportif des Brésiliens est cependant très vif, quoique assez limité à cause des mauvaises routes.

On peut voir presque chaque dimanche, sur les circuits de compétition, des machines très vites, bien préparées et des pilotes de différents styles.

Ces manifestations sont moins fréquentées que celles de football, qui est devenu le sport national au Brésil. Ici, ce sont principalement des motocyclistes qui forment le public, discutant, misant sur leur marque favorite. L'enthousiasme des motocyclistes est même bien visible, en observant le nom des machines, marqués sur la plaque avant, car au Brésil seule la plaque arrière est prescrite et porte le numéro d'immatriculation. C'est pourquoi les plaques avant sont utilisées pour mentionner soit le nom du propriétaire, soit celui de la marque; nous pouvons ainsi voir les noms les plus exotiques tels que : « Ma Chérie », « La Rose », « Sans toi ! » et, naturellement, les noms de femmes sont appelés à changer de temps en temps.

Les prix des pièces détachées sont très élevés, ainsi que ceux des travaux exécutés par les ateliers spéciaux.

En comparant les tarifs des chemins de fer brésiliens et de lignes d'autobus avec les frais de voyage d'une moto de 500 cmc., il faut constater qu'on voyage à meilleur marché et avec une plus grande commodité en usant des transports en commun que de la motocyclette.

En somme on peut dire que le Brésil n'est pas encore en mesure de donner au motocyclisme toutes les conditions dont il a besoin pour son développement et que, ainsi qu'aux U.S.A., la motocyclette y sert plus pour pratiquer du sport que comme moyen de transport pour ceux à qui une automobile est inaccessible.

De son côté, la nature joue aussi son rôle qui n'est pas des moindres, en rendant durant quatre mois de l'année la moto très difficile à pratiquer. On ne peut donc pas prédire un grand avenir à la motocyclette au Brésil.

Des surprises — comme toujours — ne sont naturellement pas impossibles.

« Vamos ver » (on verra).

Francisek STÉPANEK

Régler le carburateur

Il sera toujours utile de sacrifier une heure ou deux pour régler le plus correctement possible son carburateur. Comme la bonne marche de notre machine en dépend pour une large part, consacrons donc quelques lignes au fonctionnement et au réglage de cet organe sensible, rendement et consommation ne peuvent être satisfaisants que si le carburateur est en ordre parfait et approprié aussi au type de moteur qu'il doit alimenter. Il est étonnant combien peu d'usagers se donnent la peine de régler la carburation dans le but d'obtenir une consommation minimum alliée à un rendement acceptable. Toutefois ceux qui désirent une consommation réduite au strict minimum doivent évidemment renoncer aux vitesses élevées et devront constamment ménager le moteur, tandis qu'au contraire, ceux qui exigent un maximum de rendement devront supporter le prix d'une consommation élevée — il est indiscutable que la vitesse coûte cher.

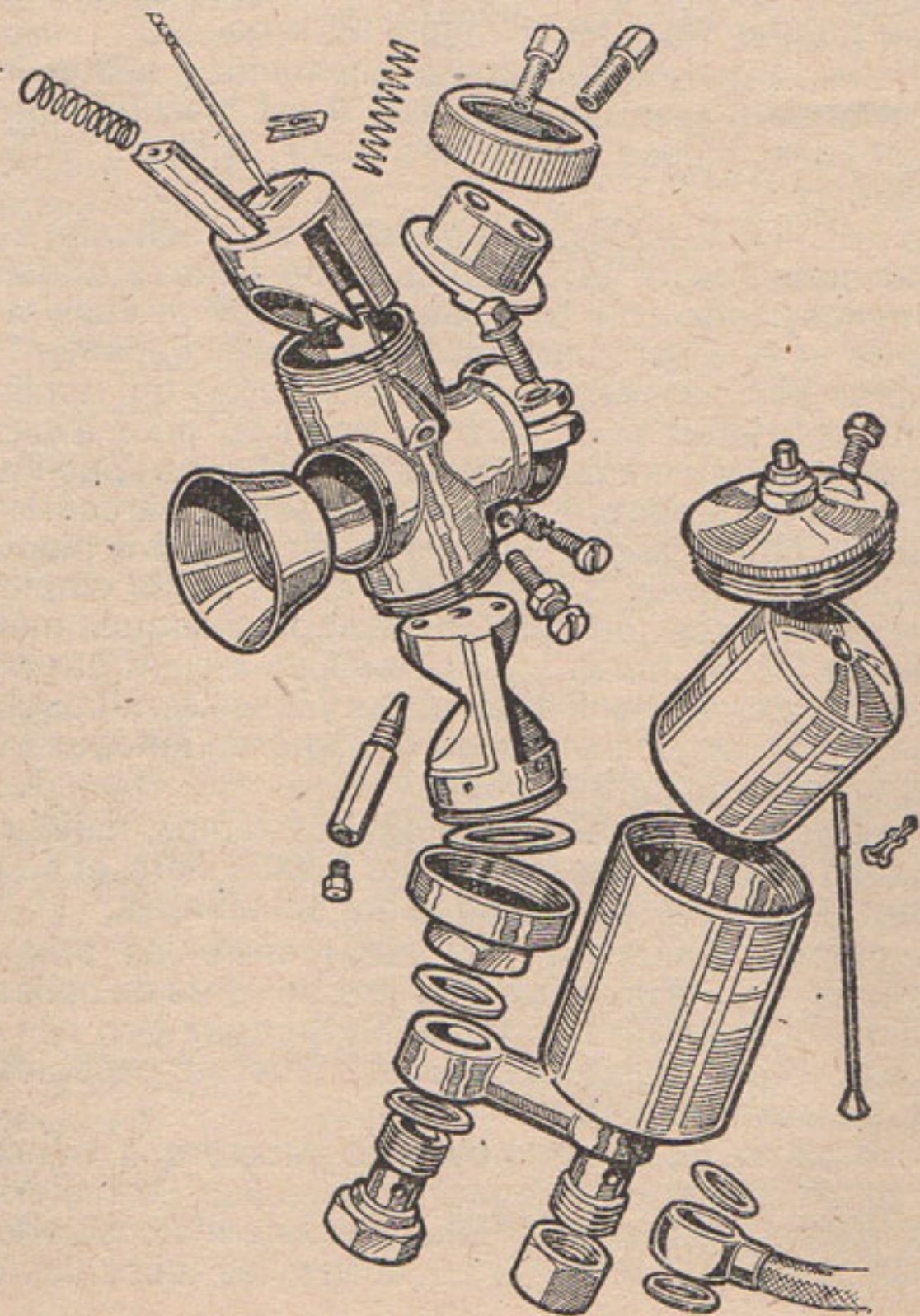
Les moteurs de course sont particulièrement sensibles au réglage des carburateurs; là, seul la vitesse compte et l'on s'occupe peu de la consommation. Le réglage s'effectue à l'entraînement. Si toutefois le temps a changé au jour de la course, le réglage n'est plus correct et les moteurs ne donnent pas ce qu'ils avaient promis à l'entraînement, et ce sont surtout les 2 temps qui sont les plus sensibles aux variations de température, de pression et de degré de l'humidité de l'air. Heureusement nos moteurs « touristes » sont beaucoup moins sensibles à ces variations et nous causent peu d'ennuis, à condition que nous remplacions à temps les parties usées du carburateur et que nous vérifions périodiquement s'il n'y a pas de fuites ou de rentrées d'air, resp. de gaz.

Un des carburateurs les plus courants, surtout sur les machines anglaises, est l'**Amal** à deux volets. Disons entre parenthèses que le mot volet est plutôt irritant car il s'agit de coulisseaux se déplaçant dans le sens vertical; mais continuons d'employer l'expression « volet » conventionnelle. Le volet d'air nous permet d'influencer la composition du mélange air-gaz. Le volet de gaz est coupé en biseau et ceci à différents degrés d'inclinaison, exprimés en seizièmes de pouce anglais. Ainsi un volet sur lequel est marqué 5/3 signifie que le carburateur appartient au type 5 et que l'inclinaison de la coupe en biseau est de 3/16°. A 1/8° d'ouverture du volet de gaz on peut admettre que le mélange est fourni par le dispositif de ralenti; à partir du 1/8° jusqu'au quart de course du volet, c'est le degré d'inclinaison du biseau qui entre en action pour le dosage du mélange. Notons que plus le biseau est grand, plus le mélange est appauvri. A partir du quart jusque 3/4 de course du volet, la composition du mélange est influencée par la position respective de l'aiguille dans le col du gicleur à aiguille. De 3/4 de course jusqu'à ouverture totale, donc pleins-gaz, seul le gicleur principal fournit la composition du mélange tandis que tous les autres dispositifs de dosage cessent en plus grande partie leur influence.

Le dispositif de ralenti, dont l'effet reste constant, est constitué par un fin canal cependant réglable par une vis conique. En dévissant, on appauvrit le mélange, on l'enrichit en fermant la vis; nous voyons plus loin son rôle important.

L'aiguille est légèrement conique au bas, à sa partie haute elle possède cinq encoches, et un arrêt à ressort la fixe dans l'une de ces encoches au volet à gaz; il en

résulte que l'aiguille est soumise aux mêmes mouvements que le volet qui la porte. A sa partie basse, elle s'engage dans le gicleur à aiguille qui est également légèrement conique. Ces formes coniques de l'aiguille et du col du gicleur semblables sont condition pour fournir le dosage avec une transition régulière. L'aiguille laisse libre, dans le col du gicleur, un petit espace circulaire suffisant pour fournir un mélange correct. Une aiguille usée à son cône aminci, ce qui augmente la consommation. L'encoche de fixation de l'aiguille a été choisie par le constructeur du moteur, il sera prudent de ne pas la changer. S'il s'agit d'une machine d'occasion, il se peut que le réglage du carburateur soit totalement gâché; dans ce cas inspectons toutes ses parties. Les pièces usées doivent aller au rebut impitoyablement et, avant de les remplacer, il faut s'assurer d'abord si les parties correspondent vraiment au type du carburateur, car il se peut qu'un bricoleur ait posé des parties non d'origine. Dans des cas extrêmes, seul l'achat d'un carburateur neuf complet s'imposera. Revenons au réglage de l'aiguille, et rappelons-nous qu'il est responsable du mélange fourni au quart jusqu'aux trois quarts d'ouverture du volet, donc positions les plus utilisées en marche normale, c'est le réglage le plus important. Au fur et à mesure de fermer les gaz, l'aiguille descend dans le col du gicleur avec l'effet d'appauvrir le mélange; si, pour une position donnée du volet, l'aiguille était fixée dans la deuxième encoche du haut, et que nous la plaçons dans la troisième, nous obtiendrons un mélange plus riche, et plus riche encore dans la quatrième.



On réduit la consommation en faisant l'inverse, mais il faut veiller alors à ce que le moteur ne chauffe pas anormalement, et ne pas lui exiger trop d'efforts.

Des considérations ci-dessus il résulte que le gicleur principal calibré est le moins responsable pour la consommation, car il n'entre en action qu'à partir de 3/4 d'ouverture du volet, donc aux hautes allures que l'on ne tient que rarement, ou du moins de durée relativement courte. Avec un gicleur trop petit l'échauffement du moteur peut devenir néfaste; ne touchons donc pas au gicleur prévu par le constructeur, vérifions plutôt l'état et le réglage des autres organes du carburateur. Le ralenti est à régler comme suit. Après avoir roulé quelques kilomètres et que le moteur est à sa température normale de fonctionnement, arrêter et régler les volets d'air et de gaz de façon que le moteur tourne lentement et veiller à ce que les volets ne se déplacent plus pendant l'opération. Visser à fond la vis de ralenti; si le moteur veut s'arrêter avant d'avoir vissé à fond, recommencer le tout et faire tourner le moteur légèrement plus vite. Après avoir vissé à fond sans que le moteur soit arrêté, on dévisse petit à petit, le régime du moteur augmentera sans que l'on ait touché au volets air et gaz; continuer de dévisser, le régime commencera à diminuer et à ce moment refermer la vis de 1/4 de tour environ; le moteur aura alors son mélange de ralenti; s'il tournait trop vite encore, régler la course du volet de gaz, en ouvrant la vis d'arrêt, le volet peut descendre et fait diminuer le régime. Cependant le système de ralenti n'est pas arrêté

dans son fonctionnement par la manœuvre des volets air et gaz, au contraire, il influence le mélange dans tous les régimes; autrement, il serait superflu de régler le ralenti, la machine étant immobilisée, et un bon ralenti ne serait qu'une belle démonstration sans utilité pratique. Le bon réglage du ralenti est condition aussi de bons départs.

Concluons que pour le carburateur à aiguille la vis de réglage d'air est responsable pour le ralenti proprement dit, et que la position du volet de gaz avec son aiguille est responsable pour le régime du ralenti.

L'état de la bougie fournit une bonne preuve de réglage correct du carburateur : après avoir roulé 2 kilomètres à forte allure, dévisser immédiatement la bougie; quand elle est uniformément brune, le réglage est en ordre, si par contre l'isolant est gris clair, ou s'il s'est formé des perles, le mélange est trop pauvre; il est trop riche si l'intérieur de la bougie est noir avec dépôt de suie.

Si à pleins gaz la vitesse augmente quand on ferme progressivement le volet d'air, cela signifie que le gicleur est trop petit. La vitesse maximum ne doit pas se réduire si le volet d'air est fermé de 1/4 à 1/3, et la vitesse ne doit diminuer que légèrement si, à pleins gaz, on ferme l'air de moitié à 2/3; si cela est le cas, le gicleur est correct.

Il est évident que pour tous les essais et réglages le flotteur, conduite d'essence, etc. doivent être en parfait état, et qu'il n'y ait pas de jeu dans la commande des câbles.

A. K.

LA VOITURETTE « ATLAS » 200 cmc.

Le constructeur de la voiturette Atlas 200 cmc. commence, avant toute présentation, par assurer sa clientèle que chaque commande enregistrée sera livrée exactement à la date indiquée.

Comme il s'agit d'un industriel parisien dont les réalisations antérieures ont toutes tenu ce qu'elles promettaient, cette assurance sera bien accueillie de tous ceux qui ayant mis leur espoir en un véhicule économique d'achat et d'entretien ont été si souvent déçus.

L'Atlas est une voiturette de 2 CV. équipée d'un moteur 2 temps de 200 cmc. et d'une boîte à 4 vitesses et marche arrière.

Le groupe moteur fait partie du train arrière comportant également la suspension sur anneaux élastiques Neiman, l'essieu et la transmission. Le tout est assemblé à la partie centrale du châssis par l'intermédiaire de deux silentblochs.

Le châssis comprend deux longerons en tubes rectangulaires, et deux traverses, une centrale et une arrière.

Les pédales réparties suivant les normes sont attelées à l'avant de la partie centrale du châssis qui porte également les supports de commandes à main.

Le train avant comprend la suspension et la direction.

La suspension est réalisée par deux ressorts à boudin en compression à l'intérieur desquels un ressort à la traction fait office d'amortisseur. Tout

ce dispositif réglable permet d'adapter la souplesse à son goût ou au poids transporté.

La direction par pignon et crémaillère transmet le mouvement par biellettes et rotules aux roues en alliage léger chaussées de pneus 270x90. La commande de frein agit sur les quatre roues.

La carrosserie en tôle d'acier emboutie s'offre d'elle-même à l'appréciation. Sa ligne est élégante sans être étriquée puisqu'elle offre une habitabilité de 1 m. 080.

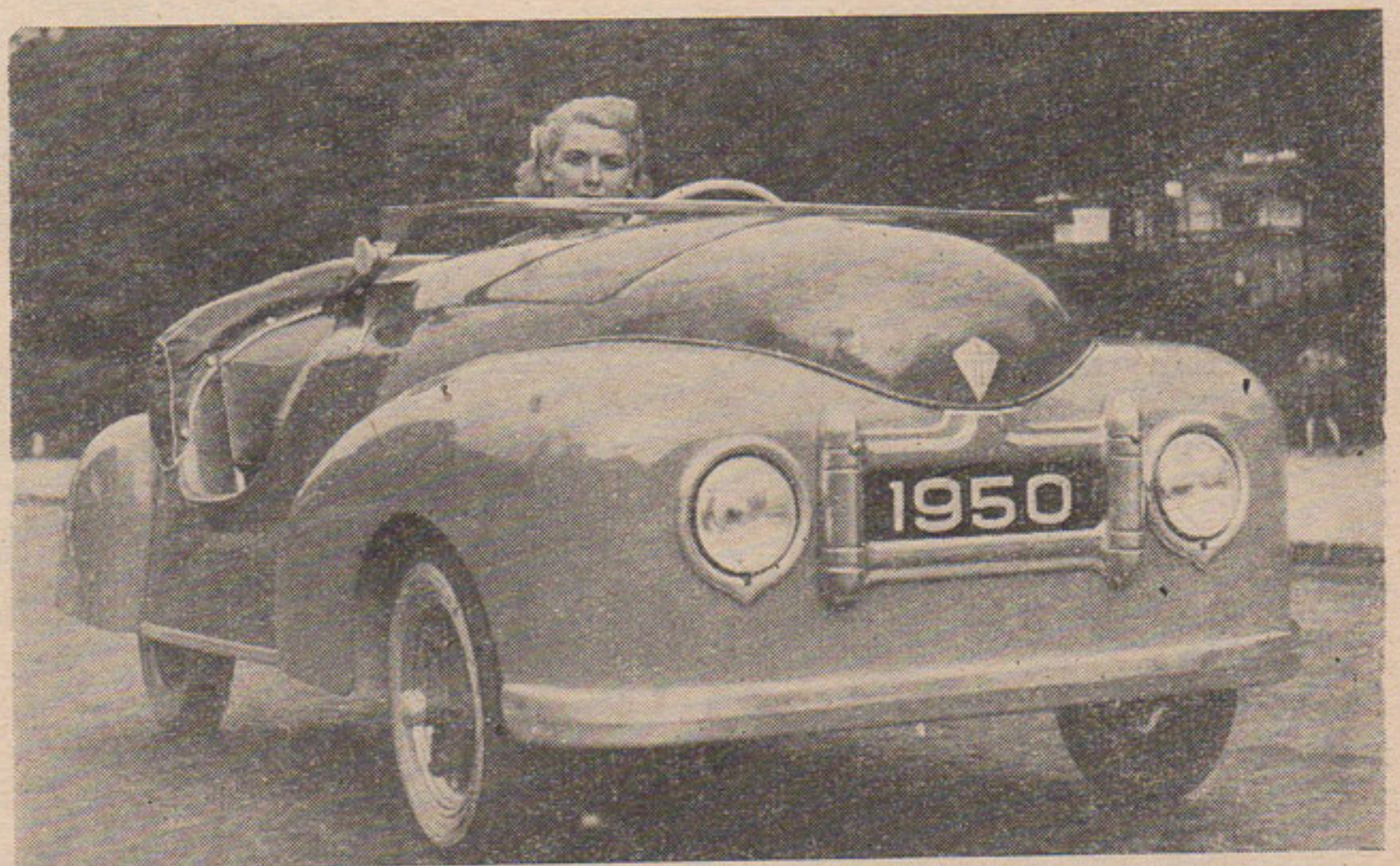
Le coffre est prévu pour bagages et

roue de secours. Un pare-brise et une capote complètent l'ensemble.

L'allumage est assuré par volant magnétique et batterie-tampon de 6 v. 14 A.H., avec feux de position et klaxon. Le démarreur est à commande mécanique.

Empattement : 1 m. 82; voie : 1 m. 10; largeur hors tout : 1 m. 24; longueur hors tout : 2 m. 77; poids : 205 kg.; charge : 200 kg.

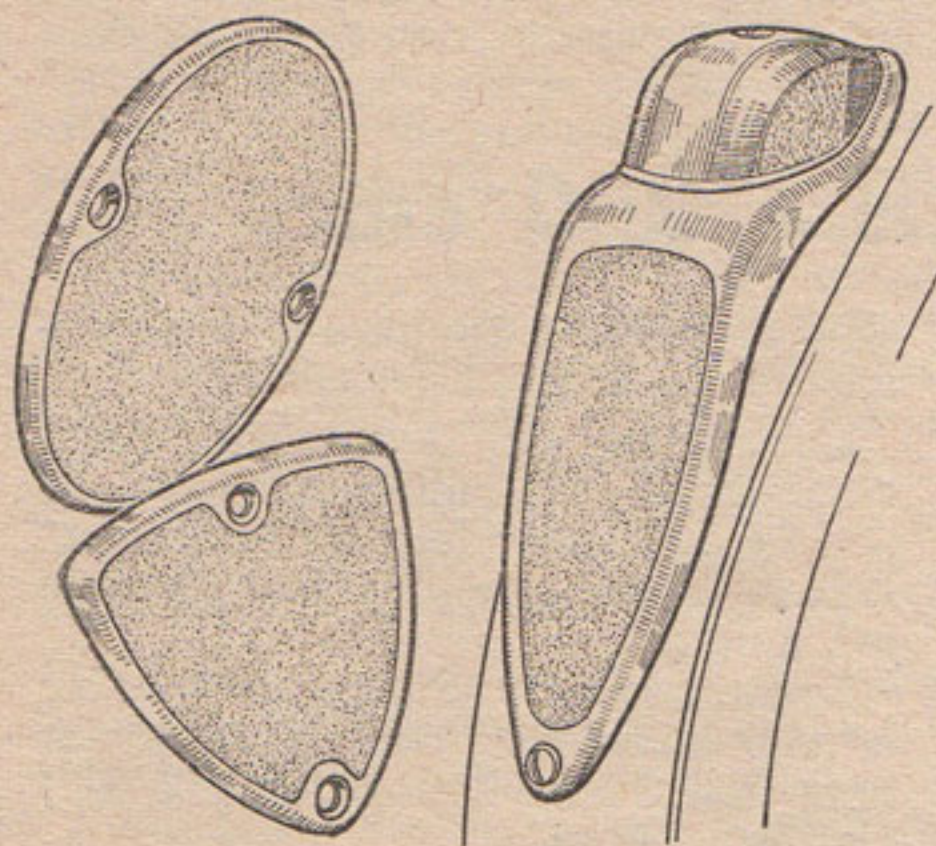
Pour les longs déplacements ou le camping, une petite remorque mono-roue, simplement conçue, peut s'atteler à la voiturette.





CATADIOPTRES SOUBITEZ

Spécialiste depuis des décades de l'équipement électrique pour vélos et motos, il était logique que Soubitez s'intéressât au problème des catadioptrés. Il l'a réalisé d'une façon personnelle, différente de ce que nous connaissons déjà en utilisant une surface réfléchissante appelée « Scotch-lite » composée de milliers de minuscules billes de verre enchâssées dans une matière plastique rouge incassable et inusable.



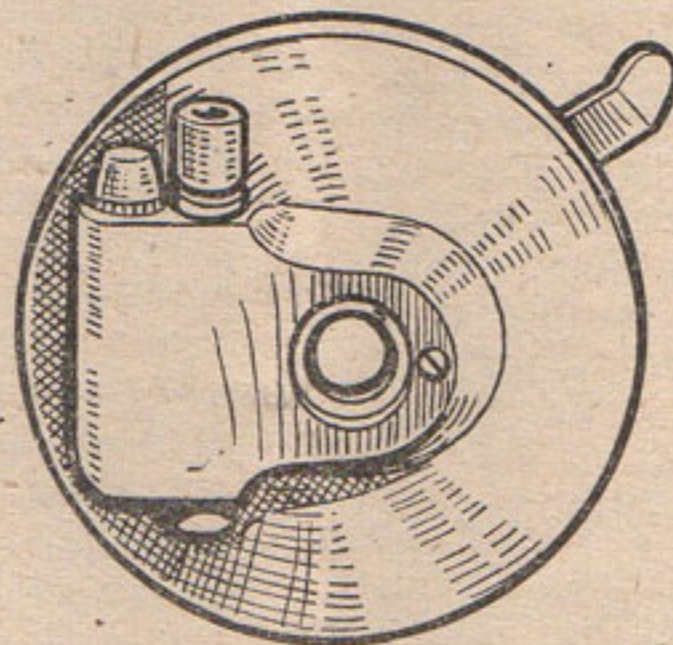
Du même coup, Soubitez a trouvé pour désigner ses articles des noms moins barbares que catadioptrés. Suivant la destination, nous trouvons le Catasol et le Catamixt, ce dernier combiné avec lanterne arrière, pour cycles et cyclomoteurs, et le Catalux, pour motocyclettes ou voitures, soit en disque oval, soit sous forme d'écusson.

Chose curieuse : à la lumière du jour la matière réfléchissante semble opaque, mais dès qu'elle est frappée par un rayon elle s'anime et scintille comme si elle était elle-même une source lumineuse.

Bien entendu ces divers modèles sont agréés et portent l'estampille obligatoire. On doit les trouver chez les agents de cycles ou de motos. Sobres et légers ils seront bien accueillis.

LES INDICATEURS JAEGER

Jaeger a réalisé pour les compteurs de cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes légères une commande mécanique plus simple à monter que



l'ancien mode d'entraînement par commande mécanique. L'aspect en est sobre et compact et fait meilleure figure que la grande roue dentée surmontée de la petite roulette en fibre avec tous les colliers de fixation.

Ce dispositif appelé « Covel » comprend un carter renfermant un couple hélicoïdal solidaire en rotation de la roue grâce à un toc d'entraînement.

Les équipements sont prévus pour les différentes marques courantes.

L'indicateur lui-même est du type magnétique, l'aiguille reste stable et indique immédiatement, sans oscillation, les variations de vitesse. L'appareil est évidemment muni d'un compteur-totalisateur.

Jaeger a depuis longtemps une réputation solidement établie; cette nouveauté fera plaisir aux motards.

REALISATIONS OLIVA

M. Oliva, expert mécanicien à Marseille, et qui n'est pas un inconnu s'est attaqué plus spécialement au problème du confort.

Notre abonné M. Davin nous a communiqué une photo de la N.S.U. qu'il a transformée en y adjoignant une suspension arrière et une double selle, toutes deux de sa conception.

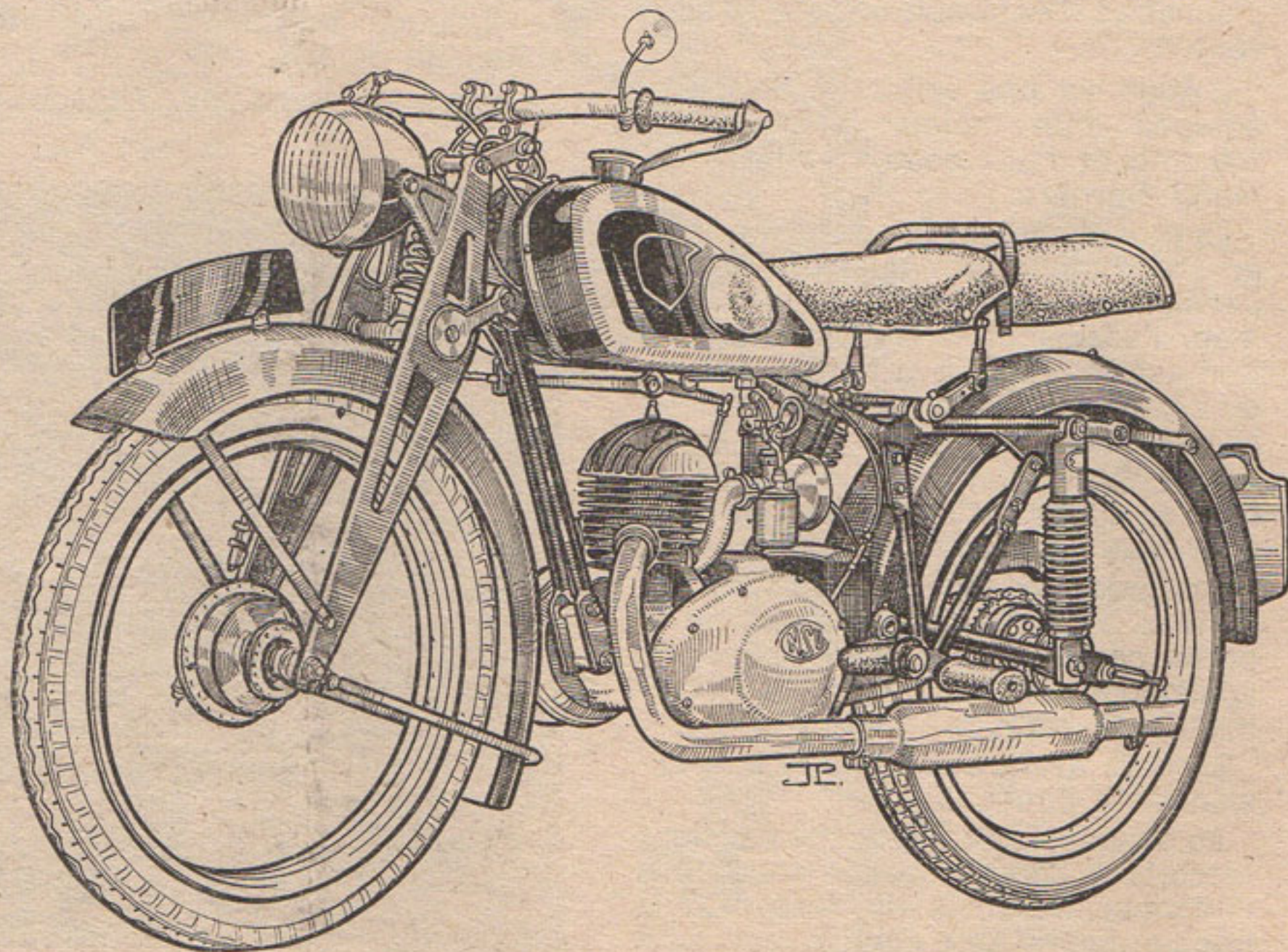
La suspension arrière est à fourche oscillante. La double selle est articulée sur un parallélogramme à biellettes réglables. Le passager arrière dispose de la poignée réglementaire. Cette N.S.U. qui est déjà une excellente machine est de l'avis de M. Davin et du fait de cette transformation, très agréable à conduire.

LES PISTONS MAHLE

C'est en 1920 que Mahle entreprit, le premier, la construction en série de pistons en métal léger, en ayant compris les avantages au point de vue du rendement, de la consommation et de la transmission de la chaleur.

Mais il fallut des années pour doter ce piston de certaines des qualités qui étaient jusqu'alors l'apanage des pistons de fonte : résistance et silence. Une amélioration constante et une sélection des matériaux employés, des méthodes d'usinage aussi, contribuèrent à doter le piston en alliage léger de tous les avantages qui en ont, depuis, rendu l'emploi autant dire exclusif.

Les épreuves de vitesse furent pour Mahle un excellent laboratoire qui lui permit la mise au point définitive de ses productions et leur consécration définitive puisque, avant-guerre, la moto et la voiture de course sur route les plus rapides du monde étaient équipées de pistons Mahle et



qu'actuellement de grands champions lui conservent toute leur confiance.

L'extraordinaire qualité des pistons Mahle est due aux différents alliages employés pour chaque conception de moteur.

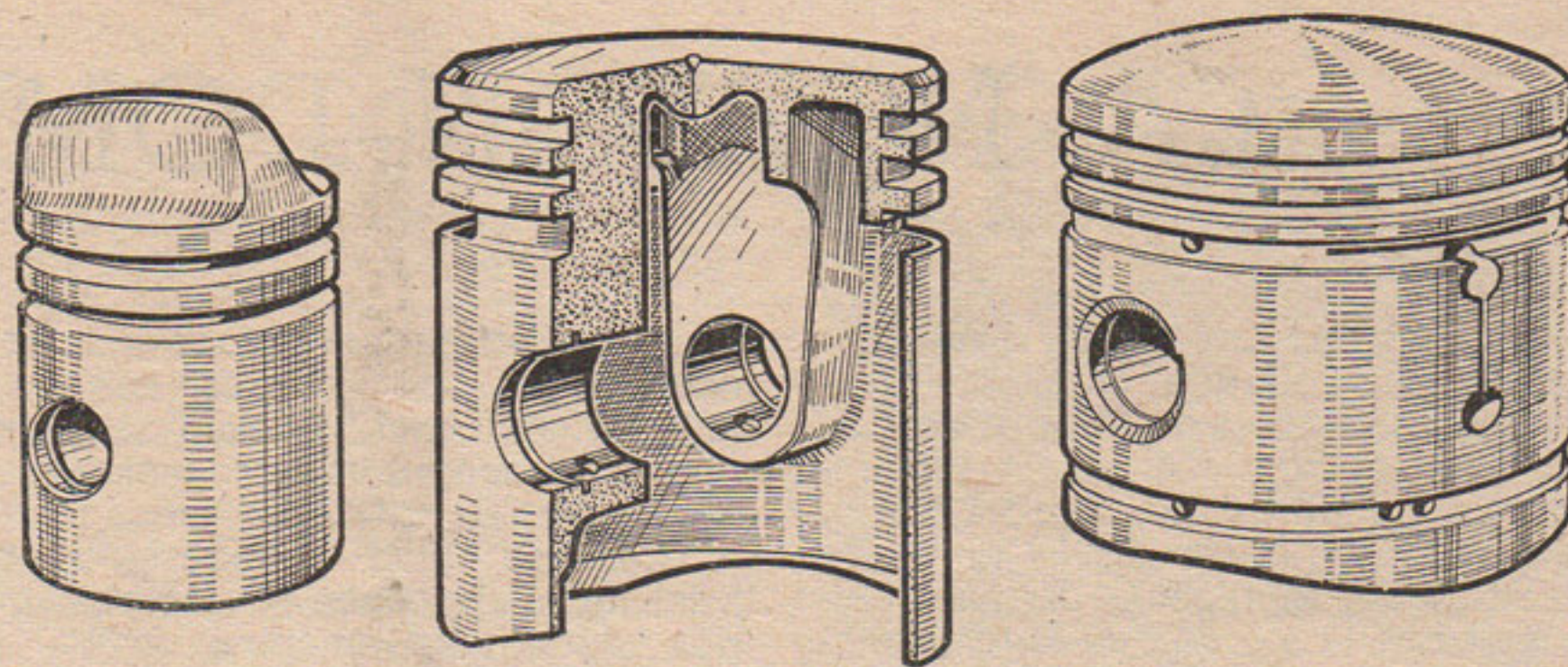
Sur le moteur 2 temps, le piston qui assure la distribution des gaz doit avoir un faible coefficient de dilatation.

Par contre, parmi les pistons Mahle pour 4 temps on en trouve à jupe lisse, rectifiés en ovale avec jupe étamée ou plombée.

Un autre, le Mahle tubulaire, permet des tolérances de montage relativement réduites et une marche souple et silencieuse.

On trouve également le Mahle à jupe fendue et celui, forgé, à jupe pleine plus spécialement destiné aux moteurs dont le piston a à supporter de gros efforts, moteurs de course, par exemple.

Beaucoup d'usagers qui roulent sans souci, et ils n'ont pas tort, de ce qui se passe à l'intérieur, seront sans doute surpris d'apprendre que tant de problèmes et tant de solutions gravitent autour du piston et que celui-ci, tout comme une bougie, doit être spécialement étudié et bien approprié au moteur.



De gauche à droite : un piston Mahle deux temps, une coupe du piston tubulaire et le piston Mahle à jupe fendue.

Ci dessous : le montage du "Stabylcar".

SACOCES UNIVERSELLES

Les sacoches Braun confectionnées en vache lisse de premier choix ont un volume de 40x35x20, assez spacieux pour convenir au grand tourisme.

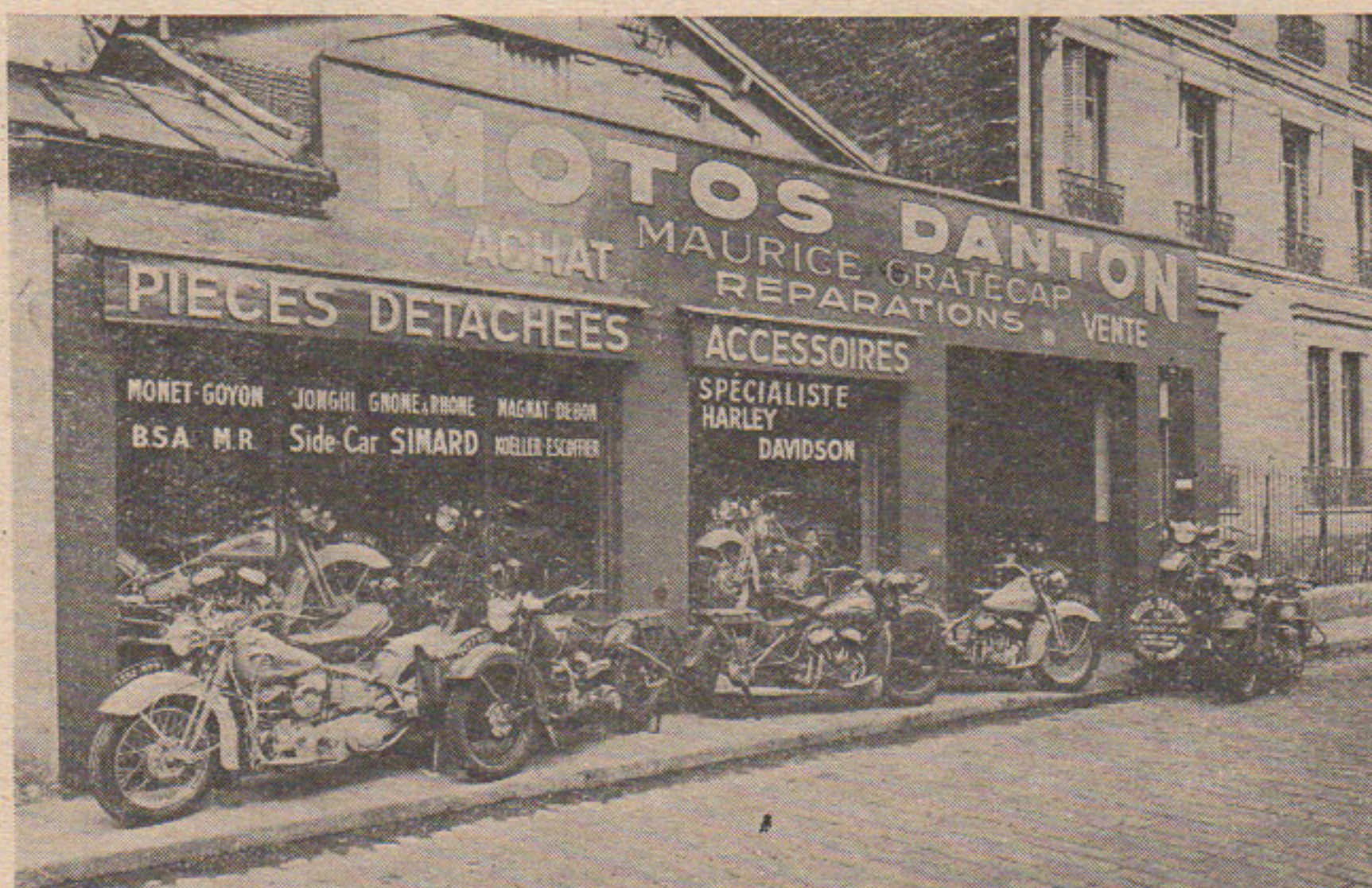
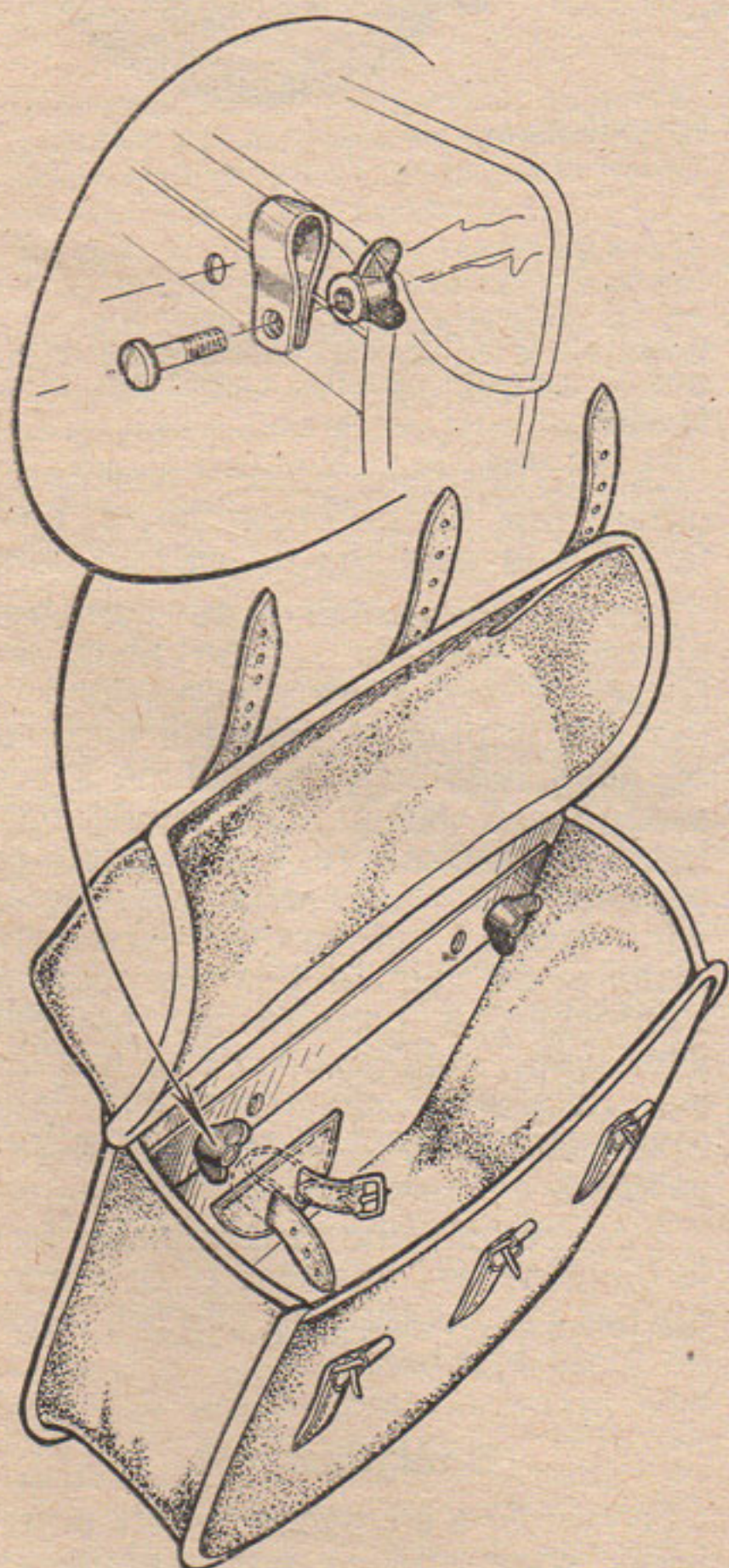
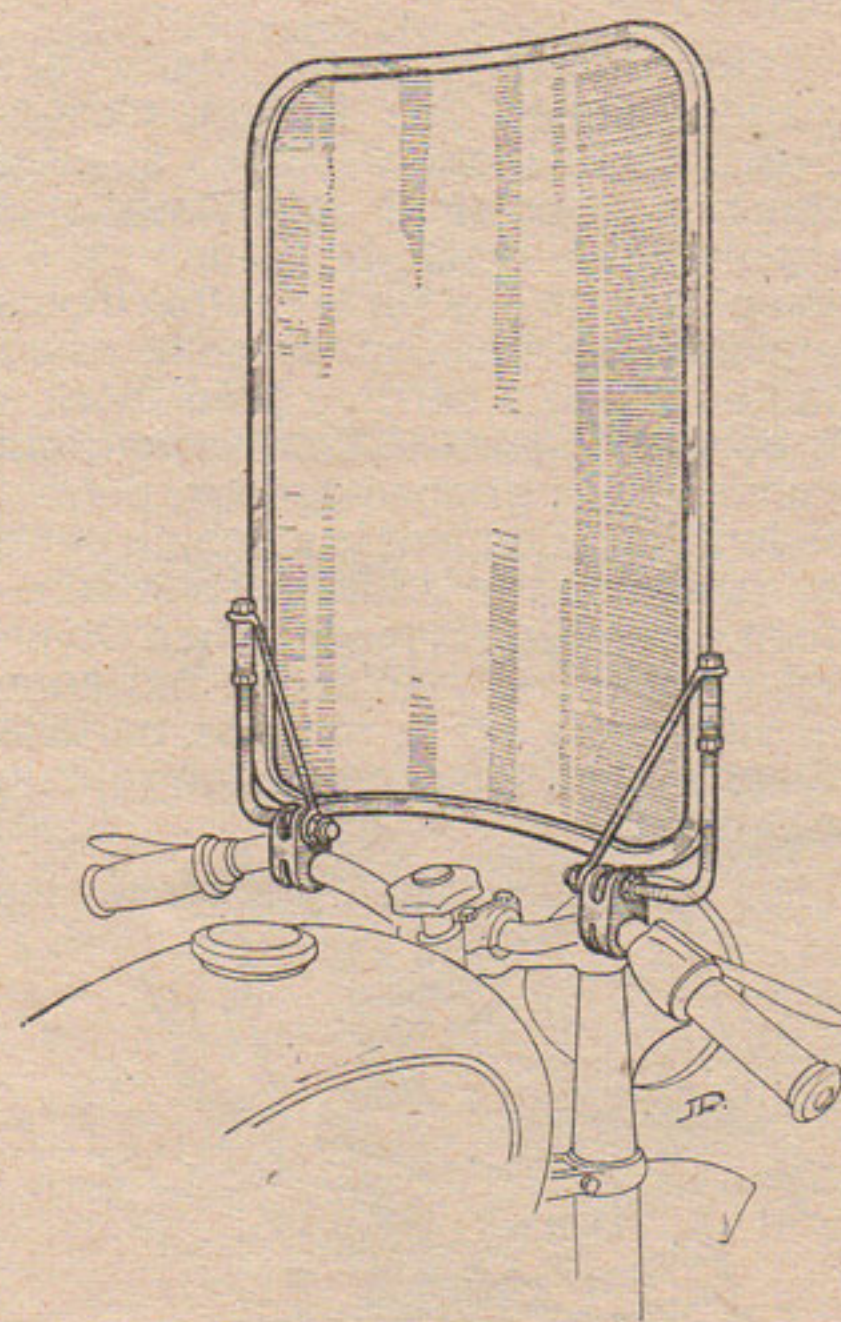
Le dos est constitué d'une matière spéciale rigide, indéformable et imperméable.

Une particularité des sacoches Braun est, grâce à un système de fixation par colliers avec différents trous de réglage, de pouvoir s'adapter sans difficulté au porte-bagage de n'importe quelle moto.

LE PARE-BRISE « STABYLCAR »

La caractéristique essentielle de ce pare-brise consiste dans l'encadrement complet du Plexiglas. Cette solution évite les risques de bris et conserve au Plexiglas son galbe étudié pour éviter tous les remous créés par la dépression.

Il est complété par un système de fixation orientable qui permet son montage sur tous types de motos et vélomoteurs. La Stabylcar, entièrement chromé sur nickel et cuivre, est d'une luxueuse présentation.



LA NORTON-DOMINATOR

FIRST again! Le slogan de Norton s'affirme chaque année. Les récentes victoires de Duke et de Bell au Tourist Trophy illustrent brillamment cette affirmation. Marcel Perrin, le sportif motoriste de la porte de Saint-Cloud, représente depuis quelque temps la marque au long palmarès, on ne pouvait trouver meilleur propagandiste. Nous, fiants à son engouement pour la Dominator, nous n'avons pu résister au désir de chevaucher cette twin, que Marcel mit à notre disposition un beau matin.

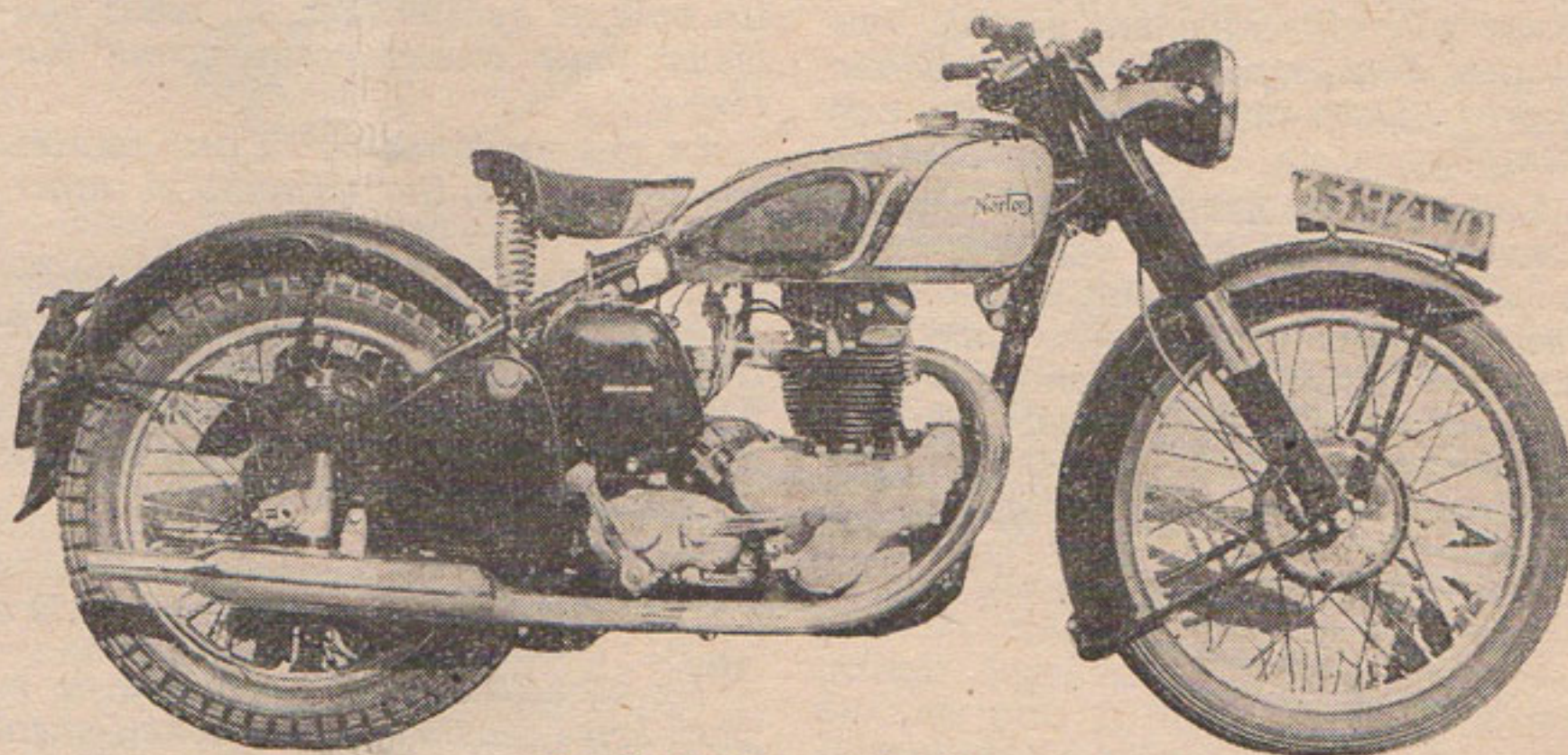
Cette machine reste dans ses grandes lignes très Norton, c'est-à-dire : présentation sobre, noir et chrome, réservoir à panneaux gris argent, allure racée. Le guidon est un peu plus large que sur les autres motos anglaises; la position de selle assez haute un peu à l'arrière prédispose à la conduite sportive. Le réservoir, qui s'amincit aux grippes-genoux, permet de tenir parfaitement la machine entre les jambes, et le pilote fait véritablement corps avec la machine. La Dominator est d'une maniabilité moyenne en ville, mais sur la route sa parfaite tenue jointe à son accélération sont un vrai régal.

Les premiers 100 kilomètres, les

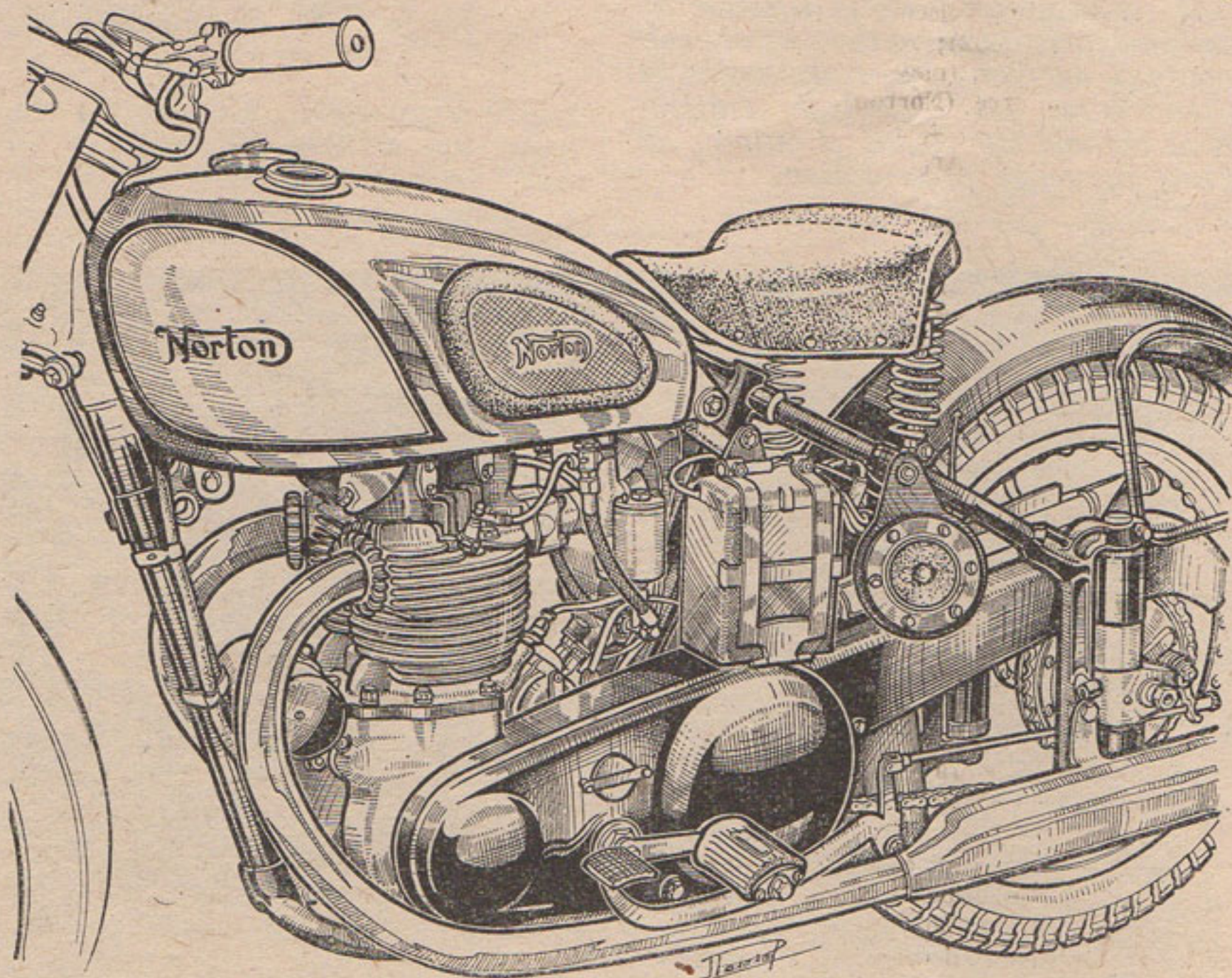
vitesses sont dures à passer mais cet inconvénient ne dure pas. Les rapports de boîte sont très bien calculés, on obtient comme vitesses maximum: en première 52 km.-h., en seconde 95, en troisième 132 et en quatrième 145. Il est facile de concevoir les possibilités d'une telle machine, le 100 à l'heure se maintient indéfiniment et contrairement aux supersport d'antan le moteur reste très souple et reprend

très rapidement à partir de 50 km.-h. en quatrième.

L'échappement claque assez sec, mais la mécanique est silencieuse; l'emploi des chaînes pour la distribution et de la fonte pour les cylindres et la culasse y sont pour quelque chose. Aucun suintement d'huile pas plus au moteur, qu'à la boîte de vitesses. Les départs sont excellents. Le freinage est puissant et progressif



La Dominator a belle allure.



L'encombrement du bloc deux cylindres est très réduit (page 19).

à la fois; le frein arrière est commandé par la longue pédale, classique chez Norton.

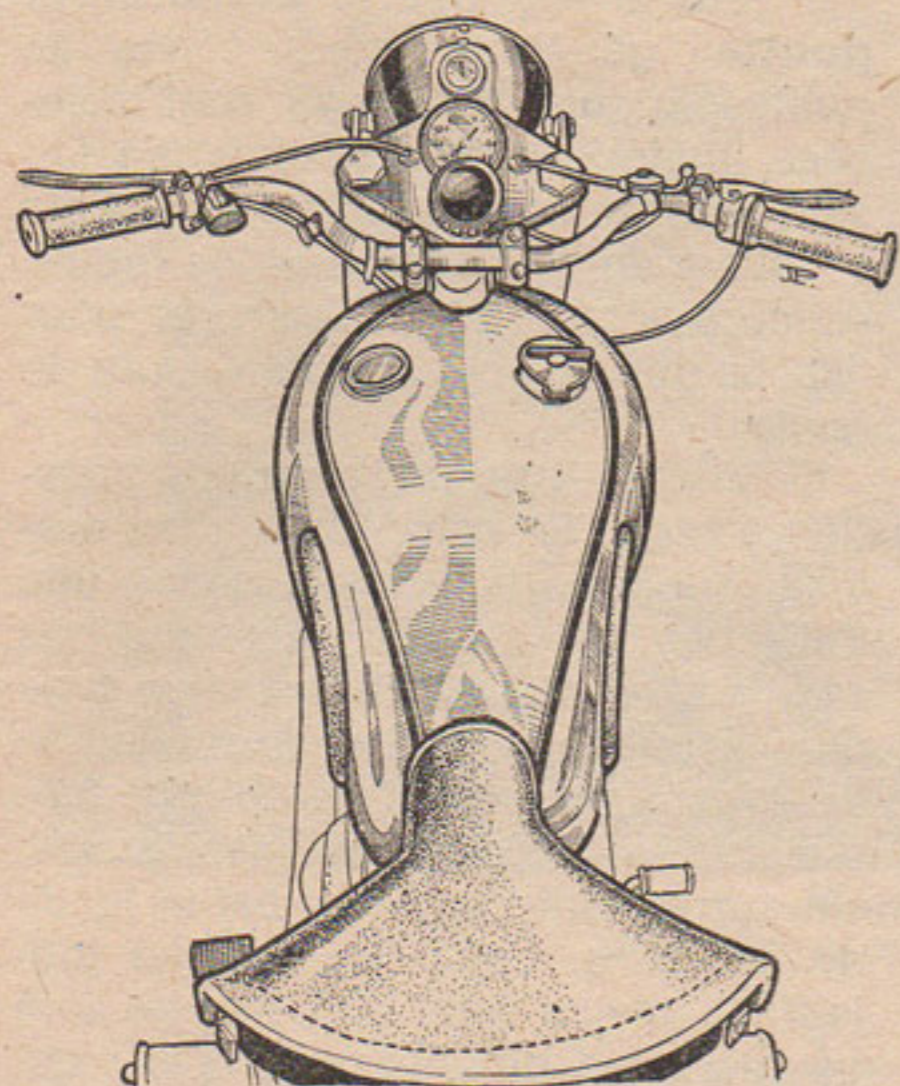
Les gardes-boue assez enveloppant offrent une bonne protection et confèrent à la machine un certain chic.

Les quelque centaines de kilomètres effectués avec la Norton nous ont laissé la meilleure impression, le moment le plus désagréable fut celui où nous rendîmes la machine à son propriétaire. Nous nous étions bien habitués à prendre les virages en couchant la moto sous des angles « inusités », à freiner « dernier carat » histoire de voir la tête de fourche s'enfoncer, à prendre les courbes vite avec l'impression d'être montés sur rails et à démarrer aux feux rouges en montrant le sien aux autres usagers.

Il est certain que la Dominator fera le bonheur des touristes et des sportifs par ses qualités de confort, tenue de route et vitesse.

Spécifications

Le moteur à soupapes en tête enfermées commandées par culbuteurs,



présente une particularité : les soupapes d'échappement sont très écartées pour permettre leur refroidissement maximum, et celles d'admission sont au contraire rapprochées et bénéficient ainsi que les bougies d'un pas-

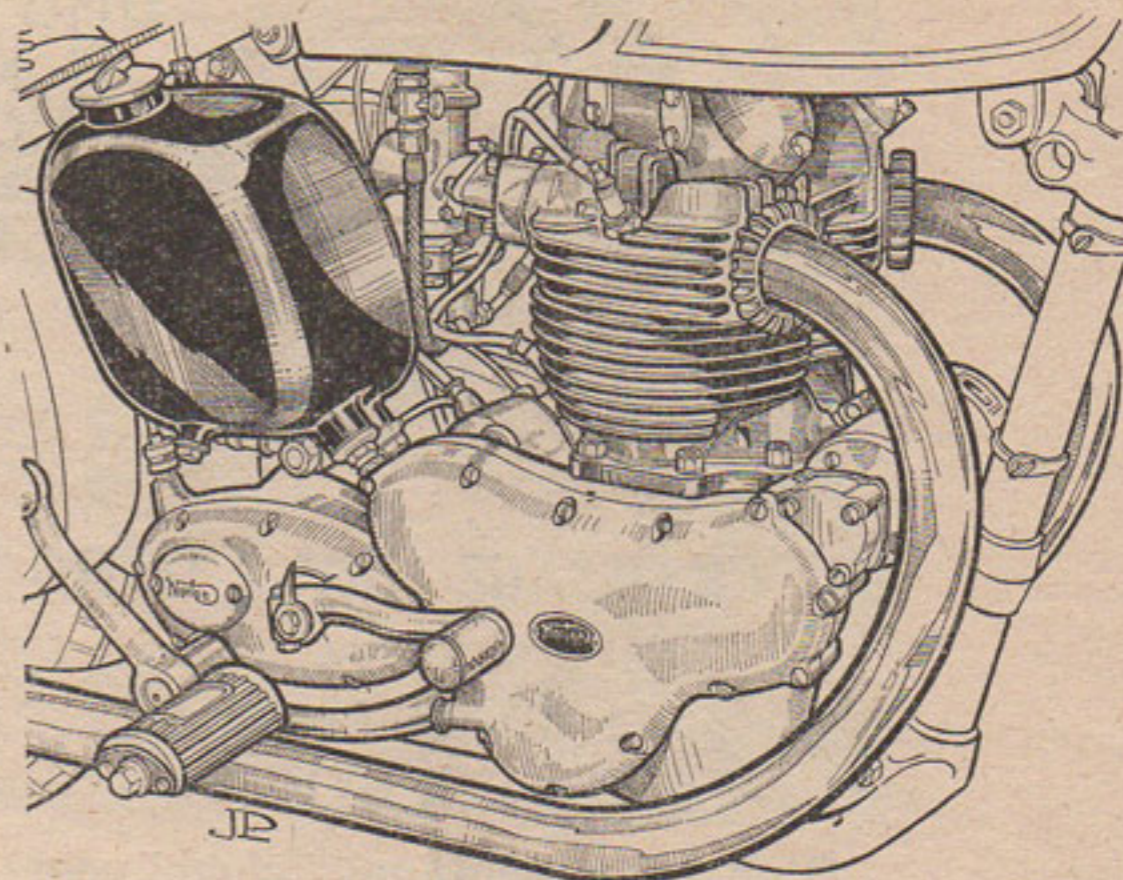
sage d'air frais. La cylindrée est de 497 cmc. (66x72,6 mm.), le taux de compression de 6,75 à 1. Le graissage s'effectue par circulation avec réservoir d'huile séparé. Les deux cylindres forment bloc, ainsi que les deux culasses mais l'aération a été très étudiée. L'allumage est donné par une magnéto B.T.H. à avance automatique, et l'éclairage par une dynamo Lucas, séparée. Le carburateur est un Amal commandé par poignée tournante.

La boîte disposée horizontalement est entraînée par une chaîne dans un carter à bain d'huile. Les quatre vitesses, commandées par sélecteur, ont des rapports de 14,9 à 1 pour la 1^{re}, 8,85 à 1 pour la 2^e, 6,05 à 1 pour la 3^e et 5,0 à 1 pour la 4^e.

Les pneus sont des 21x3 pour l'avant et 19x3,5 à l'arrière.

Le cadre à semelle est monté à l'avant avec une fourche télescopique à amortisseur hydraulique et à l'arrière avec la suspension classique à plongeur, en alliage léger avec double ressort de compensation.

A. NEBOUT.



A gauche : Notez la jolie forme du réservoir, le guidon peu encombré.

Ci-dessus : Vue du bloc côté distribution, remarquez la forme de la nouvelle boîte de vitesses.

UNE GRANDE BATAILLE A FRANCORCHAMPS

Grosse foule à Spa-Francorchamps, dimanche dernier 2 juillet, pour les Grands Prix de Belgique motocyclistes, attristés malheureusement par deux graves accidents.

En 350 cmc., Bob Foster (Vélocette) prit la tête au 3^e tour et la conserva jusqu'à la fin, seul Artie Bell (Norton) parvenant à lui donner une réplique sérieuse. Mais jamais on n'eut l'impression que le gagnant du Tourist Trophy parviendrait à inquiéter un Foster étonnant de sang-froid et réalisant 156 km. 632 de moyenne. Trois accidents dans cette épreuve, dont l'un grave : Whitworth, en effet, qui s'était accroché avec Raffeld, dut être hospitalisé à Malmédy, atteint d'une fracture du crâne.

La course des sidecars fut sans histoire, Oliver (Norton) dominant le lot autant qu'il est possible de le faire, à plus de 138 km. de moyenne. Et, comme on le supposait également, la lutte pour la seconde place fut âpre entre Frigerio (Gilera) et Haldemann (Norton). Après un beau duel, l'Italien, qui était mal parti, prit le meilleur sur le Suisse. Un moment d'émotion au 5^e tour, lorsque le Belge Vanderschrick va dans le décor alors qu'il atteignait la vitesse de pointe de 174 km. 500. Le pilote et le passager en furent quittes pour quelques contusions.

La course des 500, plat de résistance de la journée, allait dès le début voir les Gilera lancer l'assaut attendu. Successivement Bandirola, Masetti, puis Pagani prirent le commandement.

Au 5^e tour, nouvel accident : Artie Bell (Norton) et Graham (A.J.S.) perdent le contrôle de leurs machines et entrent dans le stand N° 9. Graham s'en tire sans mal, mais Artie Bell, tout comme Whitworth dans la course des 350 cmc., a le crâne fracturé.

Duke, au 7^e tour, accélérât et, tournant à 164 km. 407, prenait la tête; mais, contraint

à l'abandon au 12^e tour, par suite du fonctionnement défectueux de son frein, il céda la place à Masetti qui l'emporta alors avec une demi-minute d'avance.

Voici les résultats :

350 cmc. (50 partants), 150 km. 320 : 1. Foster, Angleterre (Vélocette), 59 m. 28 s. (moy. : 156 km. 632); 2. Bell, Angleterre (Norton), 59 m. 53 s. (moy. : 155 km. 604); 3. Duke, Angleterre (Norton), 1 h. 23 s. (moy. : 154 km. 229); 4. Tomas, Angleterre (Vélocette); 5. Salt, Angleterre (Vélocette), etc.

Sidecars (17 partants), 98 km. 840 : 1. Oliver, Angleterre (Norton), 44 m. 43 s. 9 (moy. : 133 km. 072); 2. Frigerio, Italie (Gilera), 45 m. 12 s. 6 (moy. : 131 km. 174); 3. Haldemann, Suisse (Norton), 45 m. 32 s. 8 (moy. : 130 km. 204); 4. Aubert, Suisse (Norton), 47 m. 47 s.; 5. Vervrogen, Belgique (F.N.), 48 m. 37 s.; 6. Mühlemann, Suisse (Triumph), etc.

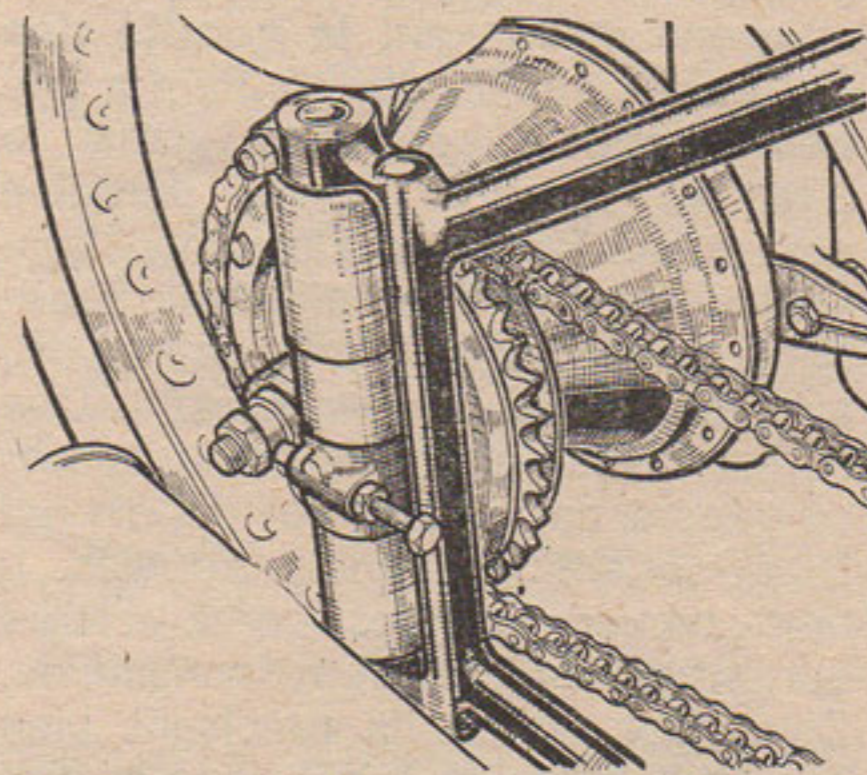
Le tour le plus rapide, par Oliver et Frigerio, en 6 m. 20 s., à la moyenne de 133 km. 786.

500 cmc. (41 partants), 14 tours soit 197 km. 680 : 1. Masetti, Italie (Gilera), en 1 h. 12 m. 48 s. 8 (moy. : 162 km. 892); 2. Pagani, Italie (Gilera), 1 h. 13 m. 20 s. 5 (moy. : 161 km. 722); 3. Frennd, Angleterre (A.J.S.) 1 h. 13 m. 22 s. 5 (moy. : 161 km. 648); 4. Bandirola, Italie (Gilera), 1 h. 13 m. 40 s. 3; 5. Artesiani, Italie (M.V.), 1 h. 13 m. 46 s. 5, etc.

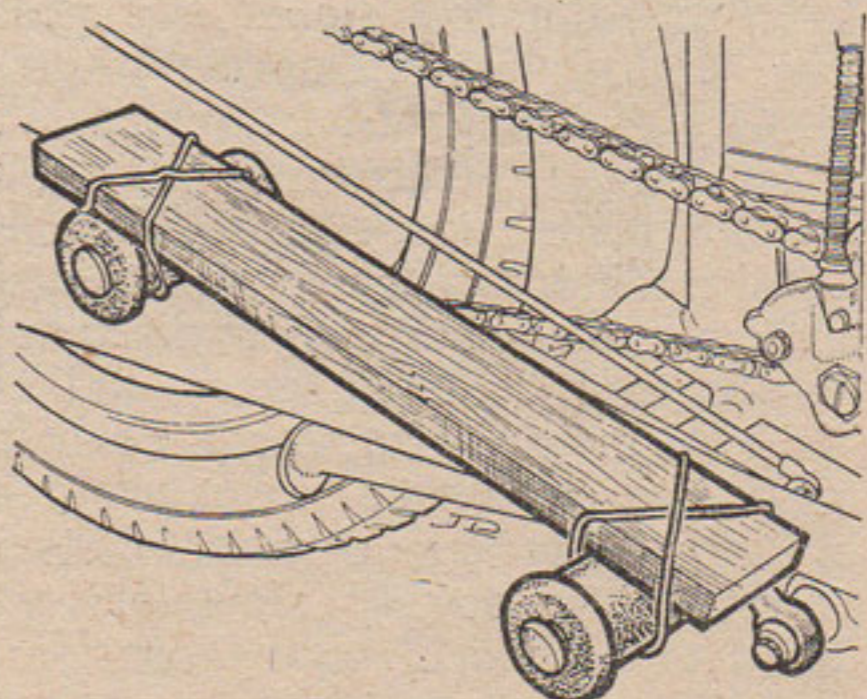
Le tour le plus rapide, par Masetti, en 5 m. 4 s., à la moyenne de 167 km. 210.

En dernière heure, on apprend que Whitworth est décédé lundi matin à l'hôpital de Malmédy. Par contre, un léger mieux s'est manifesté dans l'état d'Artie Bell. On espère qu'il s'en tirera.

DERNIERS CROQUIS DU BOL D'OR



Le nouveau moyeu IDÉAL sur les GUILLER.



Moury avait des marchepieds wagon dernier modèle.



TRIBUNE des Lecteurs

LE GRAISSAGE DU 2-TEMPS

Suite de la réponse
de G. LOEBLICH

D'abord le mélange. Celui-ci peut être réalisé facilement et sans peine par le motocycliste. Avant la guerre, les grandes firmes de pétrole avaient à chaque poste de distribution un bidon-mélangeur. Le motocycliste, en achetant son combustible, n'avait qu'à préciser le dosage : 1 20 par exemple, et en quelques instants il avait le mélange correct dans le réservoir, sans avoir eu à se salir les mains. Comme le 2 temps semble actuellement devoir se généraliser de plus en plus en France, ce serait un excellent « service au client » si les stations de ravitaillement reprenaient cette pratique.

Voyons maintenant **la qualité des huiles.** La qualité du lubrifiant a une très grande importance dans le 2 temps, puisque l'huile participe pour la plus large part à la combustion. Malheureusement les différents lubrifiants se comportent, sous ce rapport, plus ou moins favorablement. Une bonne huile doit brûler sans laisser de dépôts, car ce sont ces dépôts qui occasionnent les ennuis signalés. Il faut avouer que les constructeurs portent ici une part de responsabilité. Dans leur notice ils précisent bien l'emploi de l'huile X Y Z dans la proportion de 1 à 20. Ceci est fort bien, mais l'usager peut se trouver dans une région où il ne peut se procurer la marque d'huile indiquée et il n'est pas, en général, un spécialiste en matière de lubrifiants. Ici encore, un « service au client » bien compris devrait inciter les constructeurs à essayer différents types d'huile et à indiquer dans leur notice ceux qui conviennent. Ce serait également l'intérêt du constructeur, car je connais un cas, où l'huile recommandée n'était pas vendue dans un certain rayon; les motocyclistes employèrent une autre huile et eurent constamment des ennuis avec leurs machines. Résultat, la marque de moto en ques-

tion n'était pas particulièrement appréciée dans cette région.

Les sorties du combustible par l'évent du bouchon de réservoir peuvent être également évitées. Malheureusement on se contente souvent, aujourd'hui, de percer un simple trou dans le bouchon et c'est tout. Si on le complétait par un petit tube ou un déflecteur, on empêcherait les sorties de combustible.

De même **les suintements** aux robinets et à leurs raccords devraient disparaître peu à peu. Il y avait avant la guerre beaucoup de marques où l'on ne relevait pas le moindre suintement même après plusieurs années.

Il est également possible d'empêcher qu'on se salisse les pantalons au **carburateur.** A bas régime le 2 temps a toujours tendance à refouler quelque peu, ce qui est causé par son mode de distribution. Peu avant le point mort haut, le piston découvre la lumière d'admission, par conséquent il aspire; mais comme il doit descendre de la même quantité pour obturer la lumière, il comprime quel que peu, d'où le refoulement, et le mélange qui se trouve dans le carter cherche à refluer vers le carburateur. Il en résulte un léger enrichissement car peu importe au gicleur dans quel sens le mélange se déplace. A régime élevé, ceci disparaît, d'autres phénomènes physiques annulant le refoulement. En tout cas on peut éviter de salir les pantalons à bas régime, par suite du « crachement » du carburateur.

Celui-ci doit-il obligatoirement être fixé sur le côté du cylindre, devant le pantalon? Il semble que sur presque tous les moteurs il ait tendance à se fixer à l'arrière.

On peut également recueillir le mélange refoulé avec un bon filtre à air, de sorte qu'à la prochaine aspiration il est entraîné à nouveau vers le moteur. Le filtre à air présente du reste encore d'autres avantages sur lesquels il est inutile d'insister. Il y a des pays où une voiture ou une moto sans filtre à air seraient invendables. Voilà donc encore un point auquel nos constructeurs pourraient réfléchir utilement; ça à l'air d'eux de venir.

Il peut arriver que le **carburateur goutte**, généralement à cause de petites impuretés qui se sont coincées quelque part. Autrefois, en faisant le plein, on versait le combustible à travers un vieux chapeau de feutre. Aujourd'hui on s'en passe, et pour aller plus vite on enlève encore le tamis.

Quant à la **bougie**, c'est une question d'essai. Le constructeur, en précisant un type déterminé, donne une indication. Si ce type ne donne pas satisfaction, on peut essayer un type plus chaud ou plus froid, suivant le cas. Mais ces essais ne doivent être effectués qu'avec des bougies neuves. Un autre point important est la façon de conduire. Celui qui marche toujours à pleins gaz, doit monter une bougie plus froide que celui qui roule constamment entre 40 et 50 kilomètres-heure.

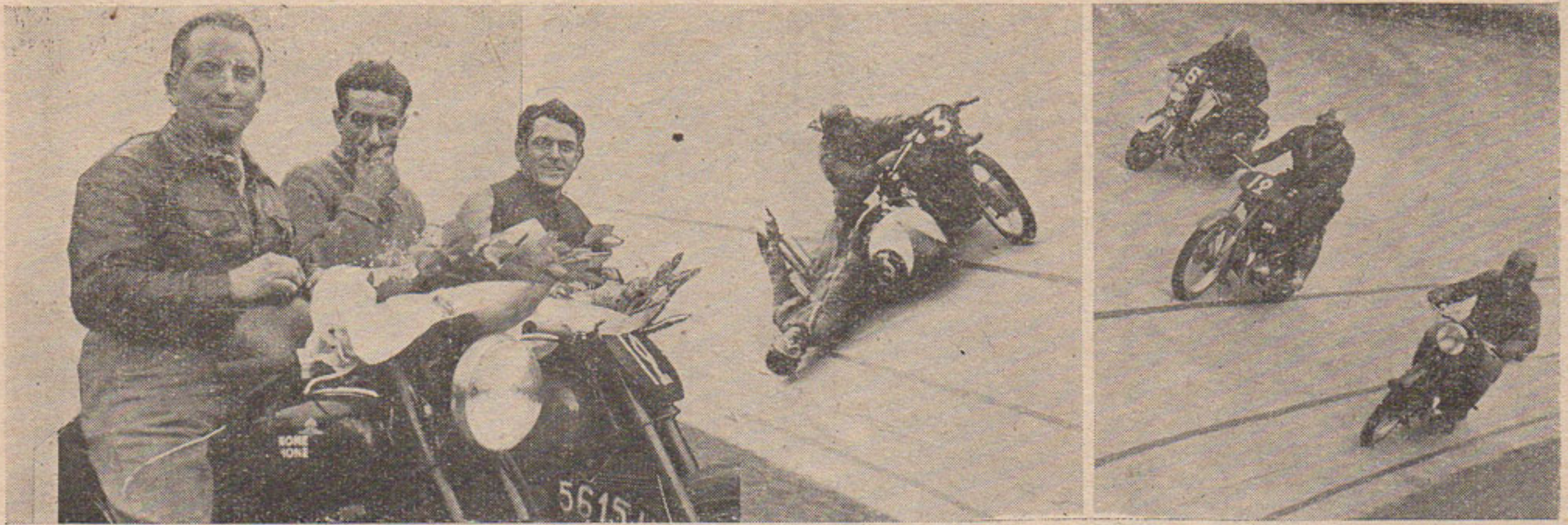
Le **décrassage des lumières**, de tube d'échappement et du silencieux s'impose à intervalles plus ou moins longs suivant la qualité d'huile. A ce point de vue on peut demander au constructeur de faciliter dans toute la mesure du possible le démontage des organes en question. L'ancienne méthode qui consistait à brûler la calamine, ne peut plus être employée avec les pièces chromées.

L'échappement peut être guidé de telle sorte que les gaz brûlés, qui sont toujours plus ou moins gras, ne viennent pas salir la roue. Rien n'empêche d'orienter l'extrémité de l'échappement un peu vers l'extérieur, puisqu'on emploie de plus en plus la béquille centrale. Toutefois si les gaz sont par trop gras, c'est l'indication que le mélange est trop riche en lubrifiant. Le 2 temps peut dégager à vide une très légère fumée qui doit disparaître au 1/4 ou 1/2 ouverture. En veillant à ce détail, on conservera la roue arrière plus longtemps propre.

Passons au **graissage séparé.** Ce problème est toujours d'actualité. Nous avons déjà dit que la caractéristique essentielle du 2 temps 3 lumières est sa simplicité (trois pièces mobiles seulement), d'où sa robustesse, sa sûreté de marche et son bas prix. C'est la raison pour laquelle d'autres constructions, bonnes par ailleurs, et dont j'ai eu l'occasion de parler, ne purent s'imposer.

Le graissage séparé s'est généralisé dans le 4 temps. Mais dans le 2 temps les conditions sont plus difficiles du fait que le carter participe à la distribution et qu'il ne doit pas y avoir de réserve ou d'accumulation d'huile,

(Suite page 27.)



Bourgain, Alonso et Maucourant (le vainqueur de 125 cmc).
Bolbo, premier des sidecars. Une phase des épreuves 125 cmc.

Le Festival de la Croix-Rouge

A l'occasion du Festival organisé par l'U.M. Parisienne et la Croix-Rouge, le Parc des Princes vit le succès de Maucourant dans les courses de 125 cmc. et de Dauzat, Conchon et Renault pour le championnat d'acrobatie.

Les spectateurs ont déploré l'absence de Vial, accidenté la veille à l'entraînement (rupture de repose-pied) et qui ne put défendre son titre, son équipier Poitte, très éprouvé par l'accident de Vial, ne put donner toute sa mesure, la machine ayant été réparée un peu hâtivement.

Individuellement Dauzat fut le meilleur mais le duo fut enlevé par Conchon et Renault de l'A.S.P.P., deux jeunes qui feront parler d'eux. On put voir aussi du demi-fond derrière scooter qui enthousiasma le public, ainsi que des courses de sidecars particulièrement impressionnantes. Les motocyclistes des Polices de Paris et de Versailles rivalisèrent de virtuosité et leur parade fut fort goûtée.

Résultats :

Critérium de France de vitesse (100 cmc. Dery). — 1^{re} série : 1. Mabillat; 2. Boulleret; 3. Boyer. — 2^e série : 1. Milbach; 2. Godest; 3. Pyrus; 4. Thureau. — Repêchage : 1. Boulleret. — Finale : 1. Milbach; 2. Mabillat à 1/4 de r.; 3. Boulleret à 1/2 r.

Critérium de France de vitesse (125 cmc.). — 1^{re} série : 1. Maucourant; 2. Hordelalay; 3. Mabillat. — 2^e série : 1. Alonso; 2. Bourgain; 3. B. Teneau; 4. Tano. — Repêchage : 1. Bourgain. — Finale : 1. Maucourant; 2. Alonso; 3. Bourgain. — Class. gén. : 1. Maucourant; 2. Alonso; 3. Bourgain.

Critérium de France de vitesse. Motos-bolides. — 1^{re} manche : 1. Landru; 2. Borgotti. — 2^e manche : 1. Landru; 2. Thureau. — 3^e manche : 1. Borgotti; 2. Thureau. — Class. gén. : 1. Landru; 2. Borgotti; 3. Thureau.

Course de sidecars. — 1^{re} manche : 1. Alonso; 2. Bollo. — 2^e manche : 1. Bollo; 2. Alonso. — Class. gén. : 1. Bollo; 2. Alonso.

Demi-fond derrière scooter. — 1. Lejoron; 2. Monticelli; 3. Rota.

Championnat de France d'acrobaties (individuel). — 1. Dauzat (Clermont-Ferrand), 1.090 pts; 2. Renault (Paris), 1.025 pts; 3. Conchon (Paris), 940 pts; 4. Poitte (Versailles), 693 pts.

Championnat de France d'acrobaties (couple). — 1. Conchon-Renault, 1.037 pts; 2. Dauzat-Lombardy, 987 pts.

Handicap d'honneur. — 1. Landru; 2. Maucourant; 3. Milbach.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE L'AMITIE

Pour la troisième fois, le Moto-Cross International de l'Amitié a connu un succès très vif le dimanche 2 juillet.

7.500 spectateurs environ ont applaudi aux prouesses des coureurs qui durent montrer toute leur virtuosité sur un circuit réputé difficile.

Favorisée par un temps idéal, cette importante compétition s'est déroulée dans des conditions parfaites, donnant lieu à des

luttres ardentes entre les compétiteurs qui luttèrent avec acharnement pour les meilleures places.

Dans les Finales.

En 250 cmc. — Nous avons assisté à une lutte très dure entre Melioli et les Lillois François Junior et Baselis. Montrant des qualités exceptionnelles François Junior remporta la victoire devant Melioli et Baselis.

En 350 cmc. — C'est Boisserie de l'A.M.S. qui, nettement détaché, enleva la victoire devant Frantz, Baselis et Thuillier.

En 500 cmc. — Avec son brio extraordinaire et une étonnante facilité, Basil W. Hall surclasse tout le monde suivi de son compatriote Frost, Verrechia, etc...

Parmi les malchanceux, citons Brassine qui creva ses pneus, Lusseyran, Barat qui fit une course superbe, Decoster qui creva et cassa sa fourche.

M. Figarède, président, contrôlait les opérations et le déroulement des courses. Les départs étaient donnés par M. Guenix assisté de M. Mattelin.

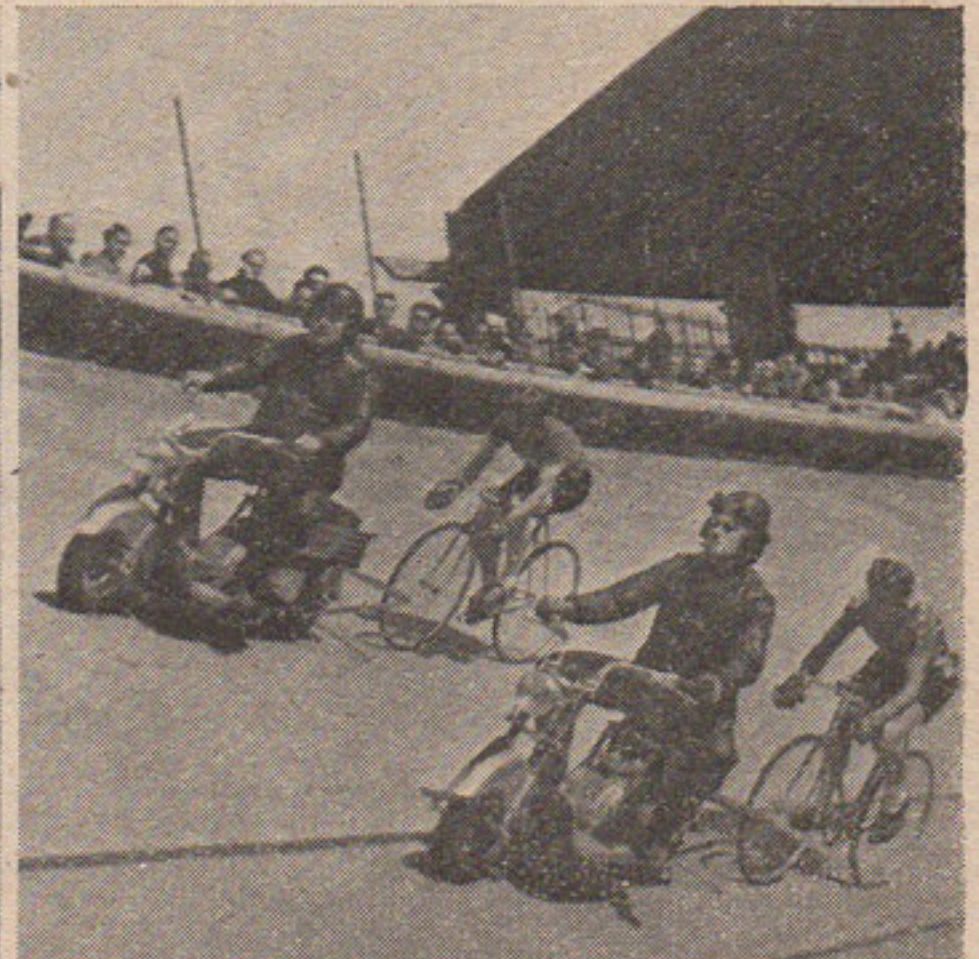
A l'arrivée le drapeau était tenu par M. Ballieu.

Tout l'état-major du club avait apporté son plus entier concours et comme commissaires sportifs, ils accomplirent impeccablement leur tâche.

En général, organisation parfaite et un succès sportif éloquent à mettre de plus à l'actif du Moto-Club du Nord.

Résultats :

Finale 250 cmc. — 1. François (Junior), 15 m. 49 s. 3/5; 2. Melioli, 15 m. 50 s.; 3. Baselis, 15 m. 51 s.; 4. Barat, 15 m. 58 s. 2/5; 5. Peyry, 16 m. 13 s. 4/5; 6. Bénard, 17 m.



De gauche à droite : Dauzat-Lombardy, Conchon-Renault.
Une phase du match de demi-fond derrière scooters A. G. F.

09 s. 3/5; 7. Lemoine, 17 m. 18 s. 4/5; 8. Mariani Bruno, 17 m. 37 s.; 9. Jacquemard, 17 m. 41 s. 3/5; 10. Decoster, à 4 tours.

Finale 350 cmc. — 1. Boisserie, 19 m. 22 s. 1/5; 2. Frantz, 19 m. 31 s. 2/5; 3. Baselis, 20 m. 14 s.; 4. Thuillier, 20 m. 28 s.; 5. Boucher, 20 m. 31 s. 2/5; 6. François André, 21 m. 10 s.; 7. Chaumette, 21 m. 11 s.; 8. Dauthieu, 21 m. 12 s.; 9. Martin, à 5 tours; 10. Vanlerberghe, à 7 tours.

Finale 500 cmc. — 1. Hall, 18 m. 55 s.; 2. Frost, 18 m. 56 s. 3/5; 3. Verrecchia, 18 m. 58 s.; 4. Baselis, 18 m. 59 s.; 5. Blat, 19 m.; 6. Lenain, 19 m. 19 s.; 7. Deshaie, 19 m. 20 s.; 8. Mesplède, 19 m. 43 s. 2/5; 9. Lusseyran, 19 m. 44 s. 4/5; 10. Barbara, 19 m. 48 s. 4/5; 11. Chuchart, 19 m. 55 s. 4/5; 12. Legrand, 19 m. 56 s. 2/5.

TROPHEE DE MONACO

46 non pénalisés sur 91 partants.

Organisé par le Moto-Club de Monaco, 81 concurrents partirent de six villes différentes : Bruxelles, Barcelone, Bordeaux, Paris, Folkestone et Genève. Il y eut 8 abandons. Parmi les non pénalisés il faut citer les deux scooters Bernardet engagés qui 3^e et 4^e de la catégorie 125 cmc. remportèrent la Coupe Moto-Revue. Cette épreuve de régularité comportait plusieurs départs à froid à la minute, et l'arrivée aux différentes étapes était contrôlée à la seconde. C'est tout à l'honneur des scooters Bernardet qui, parmi les sept nations engagés étaient les seuls représentants de la catégorie scooters.

Classement général :

1. Vidal (Espagnol), 37 pts (B.M.W.); 2. Edge (Anglais), 41 pts (J.A.W.A.); 3. Josserrand (Français), 55 pts (J.A.W.A.); 4. Chandon (Français), 56 pts (J.A.W.A.); 5. Watson (Anglais), 80 pts (B.S.A.); 6. Alicalde (Espagnol), 32 pts (B.M.W.); 7. Knudsen (Danois), 92 pts (J.A.W.A.).

LA CHAPELLE-AUX-POTS

2 Juillet.

La Chapelle-aux-Pots, petite localité des environs de Beauvais, ancien centre de poterie, avait été choisi par le Moto-Club Beauvaisien avec le concours des clubs affiliés à la ligue de l'Ile-de-France.



L'équipe des scooters Bernardet au Trophée de Monaco.

Avaient répondu à l'appel des organisateurs : le M.C. Paris, Sidecar-Club, le Motor-Club, l'A.M.S., M.C. Clodo, Chantilly et M.C. Beauvais.

Le rassemblement eut lieu sur la place de la Cathédrale à Beauvais et se rendirent à la Chapelle-aux-Pots par groupe. Les machines furent parquées dans le stade où la municipalité, musique en tête, offrit un vin d'honneur à tous les participants. Monsieur le Maire leva son verre à la bonne entente sportive.

Après le repas servit dans les Salons du Café de la Gare, ce fut le grand défilé à travers la ville pour rejoindre le terrain ou attendait un nombreux public. Des démonstrations de gymkana, courses de vitesses et moto-cross, ainsi que attractions gaies, plut beaucoup aux habitants qui n'avaient jamais eu l'occasion de voir un tel spectacle.

Après dîner un bal fut offert en l'honneur

des motocyclistes et c'est tard dans la nuit que chacun regagna ses localités, Chantilly, Beauvais et Paris.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DU M.C.B. AUX CARRIERES D'ARGENTEUIL

Huit épreuves inscrites au programme, avec la participation de coureurs belges et anglais, assurait au M.C.B.N. un succès certain.

1^{re} Course : Prix de l'Espérance (course de débutants sur 8 tours). — Au premier passage Belkechout est en tête, emmenant dans sa roue Météaut, Doré, Heulant, Laizeau, etc. Comme à l'ordinaire la fameuse descente de sable est le théâtre de nombreuses chutes et d'abandons. A partir du troisième tour Laizeau prend le commandement et le gardera jusqu'à la fin.

1. Laizeau (A.M.S.) en 15 m. 24 s.; 2. Gérard (A.S.P.E.), 15 m. 32 s.; 3. Météaut (A.S.P.E.), 17 m. 23 s.; 4. Forcin (A.M.S.); 5. Daude (M.C.B.N.) à 2 tours.

2^e Course : Coupe internationale, 1^{re} manche (12 tours). — Au premier tour l'Anglais B.W. Hall est en tête, comme il fallait s'y attendre, emmenant à sa suite Théveney, Boellens, Boisserie, Martin, Van Cappelen, Huc et Lorillère. Deuxième tour sans autre changement que Boisserie qui rétrograde d'une place. Boisserie, qui avait cassé son cadre, montait une machine d'emprunt à laquelle il n'était pas habitué; il ne pourra mieux faire dans cette manche que 7^e. Lorillère, en queue au premier tour, commence une remontée sensationnelle et regagnera rapidement du terrain pour finir en 4^e position. Au sixième tour Théveney a pris le commandement et le gardera jusqu'à la fin, remportant une belle victoire devant Hall.

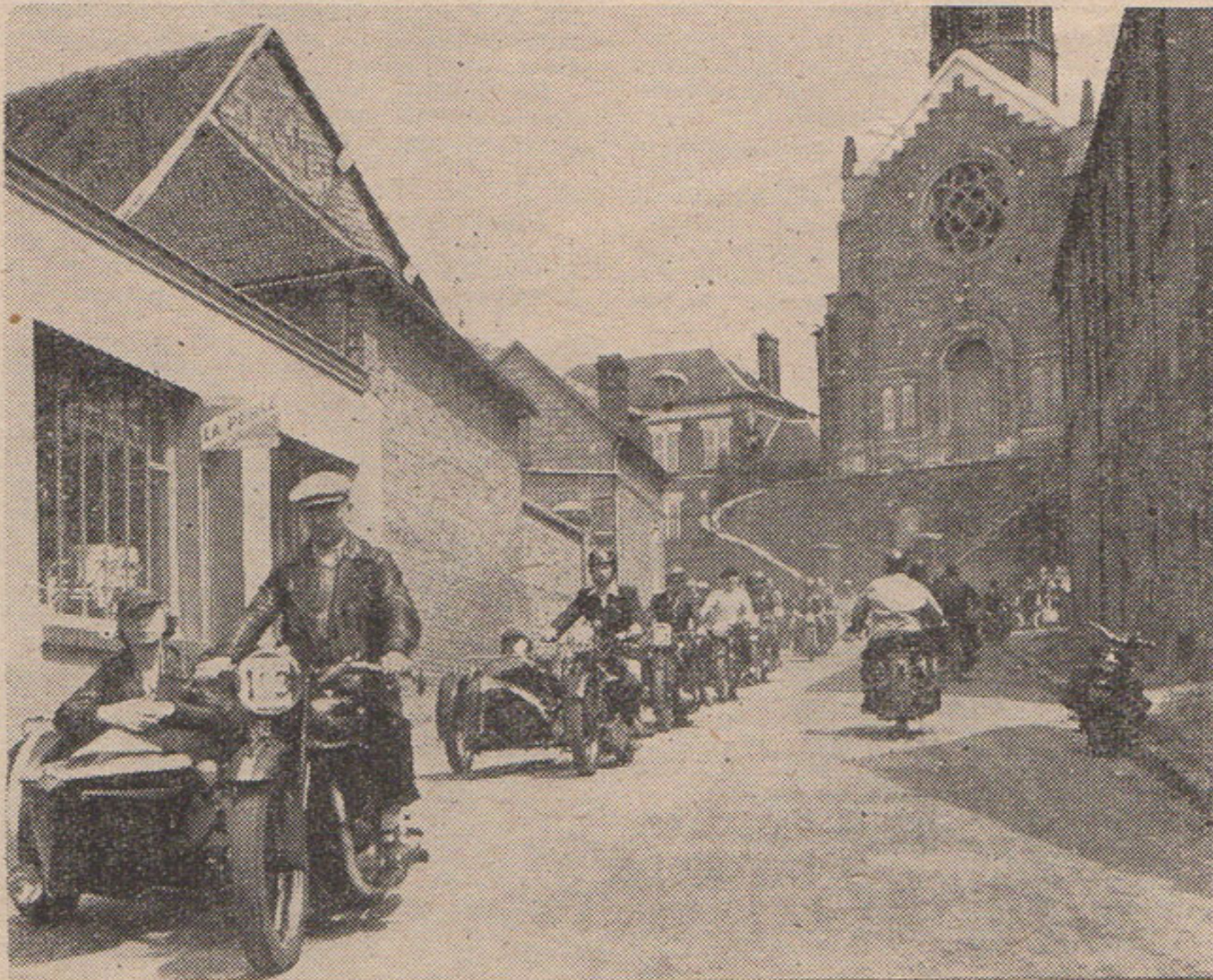
1. Théveney (F.), 18 m. 10 s.; 2. B.W. Hall (G.-B.), 18 m. 23 s.; 3. Huc (F.) à 1 tour; 4. Lorillère (F.); 5. Van Cappelen (B.); 6. Martin (F.); 7. Boisserie (F.); 8. Boellens.

3^e Course : Critérium d'Eté, Nationaux 350-500 cmc., 1^{re} manche (12 tours). — Chaumette prend la tête dès le départ et, avec sa fougue habituelle, la gardera presque tout au long de la course, résistant victorieusement aux assauts de Klym puis de Margerie que nous n'avions pas vu en cross depuis fort longtemps et qui, en remportant la deuxième place, fait ainsi une belle rentrée en course.

1. Chaumette (M.C.C.), 19 m. 40 s.; 2. Margerie (A.S.P.P.), 19 m. 42 s.; 3. Klym (A.M.C.O.), 20 m. 32 s.

4^e Course : Prix de Seine-et-Oise, 250 cmc. (10 tours). — Epreuve sans grand intérêt remportée par Folch du M.C.B.N. et dont c'est sa première victoire.

1. Folch (M.C.B.N.), 18 m. 06 s.; 2. Mangnier (M.C.), 18 m. 38 s.; 3. Durien (M.C.), 18 m. 44 s.; 4. Giacconello (M.C.B.N.).



Le défilé motocycliste à la Chapelle-aux-Pots.

5^e Course : Coupe internationale, 2^e manche (12 tours). — Boisserie a pris la tête au départ et mène pendant quatre tours devant Boellens puis Hall; au quatrième tour il cède la place à Hall et reste en seconde position jusqu'au sixième tour, où Theveney le passe et se classe ainsi second. De nouveau nous trouvons Lorillère qui fournit un bel effort et se classe devant Huc et Boellens, Van Cappelen ayant abandonné au troisième tour.

1. B. W. Hall (G.-B.), 18 m. 14 s. 3/10; 2. Théveney (F.), 18 m. 42 s. 1/10; 3. Boisserie (F.), 19 m. 14 s.; 4. Lorillère (F.); 5. Huc (F.); 6. Boellens (B.); 7. Martin (F.) à 1 tour.

6^e Course : Critérium d'Été, Nationaux 350-500 cmc., 2^e manche (12 tours). — Margerie, pour sa rentrée, fait des étincelles; sauf trois tours menés par Klym, il mène aisément la course et remporte une très belle victoire. Chaumette, moins heureux qu'à la première manche, finira très près en deuxième position devant Klym et Lefèvre. Belle course de Bocquenot qui ne finira malheureusement pas.

1. Margerie (A.S.P.P.), 18 m. 18 s.; 2. Chaumette (M.C.C.), 18 m. 20 s.; 3. Klym (A.M.C.O.), 19 m. 39 s.; 4. Lefèvre (A.M.S.).

7^e Course : Coupe internationale, finale (12 tours). — Hall remporte cette finale, comme il fallait s'y attendre, avec une belle avance sur un Théveney accrocheur et un Boisserie en très grande forme. Boellens bûche dans la descente de sable au quatrième tour et ne pourra malgré ses efforts combler cet handicap. Comme dans toutes les épreuves de ce genre, la finale des « Internationaux » fut de loin la course la plus spectaculaire de la réunion.

1. B. W. Hall (G.-B.), 17 m. 50 s.; 2. Théveney (F.), 18 m. 30 s.; 3. Boisserie (F.); 4. Huc (F.) à 1 tour; 5. Lorillère (F.); 6. Martin (F.); 7. Boellens (B.); 8. Van Cappelen (B.) à 2 tours.

8^e Epreuve : Tentative contre le record du tour dévolu par l'Anglais H. Lines. — Ayant été victime d'un accident de circulation en se rendant aux carrières, et sa machine légèrement endommagée, à son grand regret Hall ne peut s'attaquer au record. Théveney fait donc 1 m. 26 s. 2/10, Boisserie 1 m. 29 s. 1/10 et Lorillère 1 m. 33 s. Le record du tour en 1 m. 24 s. est donc toujours la propriété de H. Lines.

Le meilleur temps de la journée a été effectué par deux fois au cours de la finale de la Coupe internationale en 1 m. 25 s.

PIERRE.

En Algérie

Deux nouvelles épreuves de moto-cross viennent de se disputer dans l'Algérois devant un public de plus en plus nombreux et enthousiaste. Il est vrai que le spectacle était de choix et méritait le dérangement.

BLIDA (le 28 mai)

C'est sur un terrain vraiment varié et un parcours bien tracé, mais très pénible pour les concurrents et les mécaniques (pentes à près de 50 %, sinuosités variées sur un sol plein de trous et de bosses, semé de cailloux et même de nombreuses vieilles boîtes de conserves), que s'est déroulé le moto-cross organisé par la section du M.C.A. de Blida. Très bonne organisation due à M. Tartonne, président, et à ses dévoués collaborateurs, qui méritent tous des compliments.

Résultats techniques :

Catégorie 125 cmc., 1^{re} série. — 1. Paturel; 2. Pacou; 3. G. Perez (dit « La Puce »).

2^e Série. — 1. Visciano; 2. Santucci; 3. Lefebvre.

Finale. — 1. Paturel; 2. Santucci; 3. G. Perez.

Catégorie 350-500 cmc., 1^{re} série. — 1. J. Perez; 2. Petrus; 3. Wentzell; 4. Noizette.

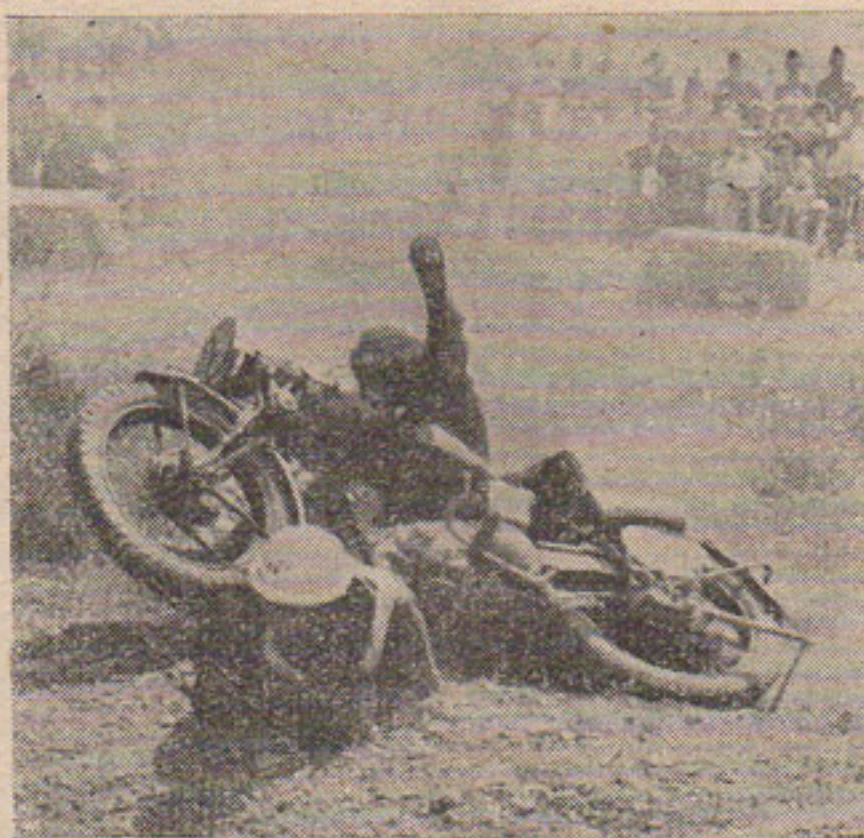
2^e Série. — 1. Casalta; 2. Goetz; 3. Vals; 4. Cieluna; 5. Alanda.

Finale. — 1. Casalta; 2. Wentzell; 3. Petrus; 4. Noizette.

Dès cette dernière finale, le lion algérois du sidecar Santucci a fait une exhibition sur trois tours du circuit et ne manqua pas de donner au public des émotions palpitantes, voire des frissons.

ALGER (le 11 juin)

On se souvient que l'an dernier le M.C. de Bône avait invité les crossmen algérois à



participer à un cross. Les Algérois, qui n'avaient encore que « tâté » à ce genre de sport, répondirent pourtant « présent » mais — et pour cause — n'y furent pas des plus brillants. Depuis... tout est bien changé. Alger ayant organisé des cross à profusion, ces mêmes pilotes, et d'autres encore, sont maintenant très à l'aise dans ce sport, aussi invitaient-ils à leur tour les pilotes bônois.

Ce match-revanche — tout amical du reste — s'est déroulé au motodrome d'El-Biar devant une foule compacte et particulièrement satisfaite, aussi n'a-t-elle pas marchandé ses applaudissements aux concurrents qui ont tous donné le meilleur d'eux-mêmes, de la première à la dernière épreuve.

Les Bônois ont été, dans l'ensemble, quelque peu inférieurs à leurs collègues Algérois, mais ils ont pour excuse de ne pas connaître suffisamment le parcours et c'est beaucoup, cela n'empêche pas qu'ils ont fait une très bonne impression de qualités, de courage et aussi de sportivité. Bravo, Bône, Alger garde le meilleur souvenir de votre visite et espère bien vous applaudir à nouveau.

Résultats techniques :

Catégorie 125 cmc., 1^{re} série. — 1. Camillini; 2. Santucci; 3. Pacou (tous d'Alger).

2^e Série. — 1. Visciano; 2. Wybo; 3. Aguir; 4. Frison (tous d'Alger).

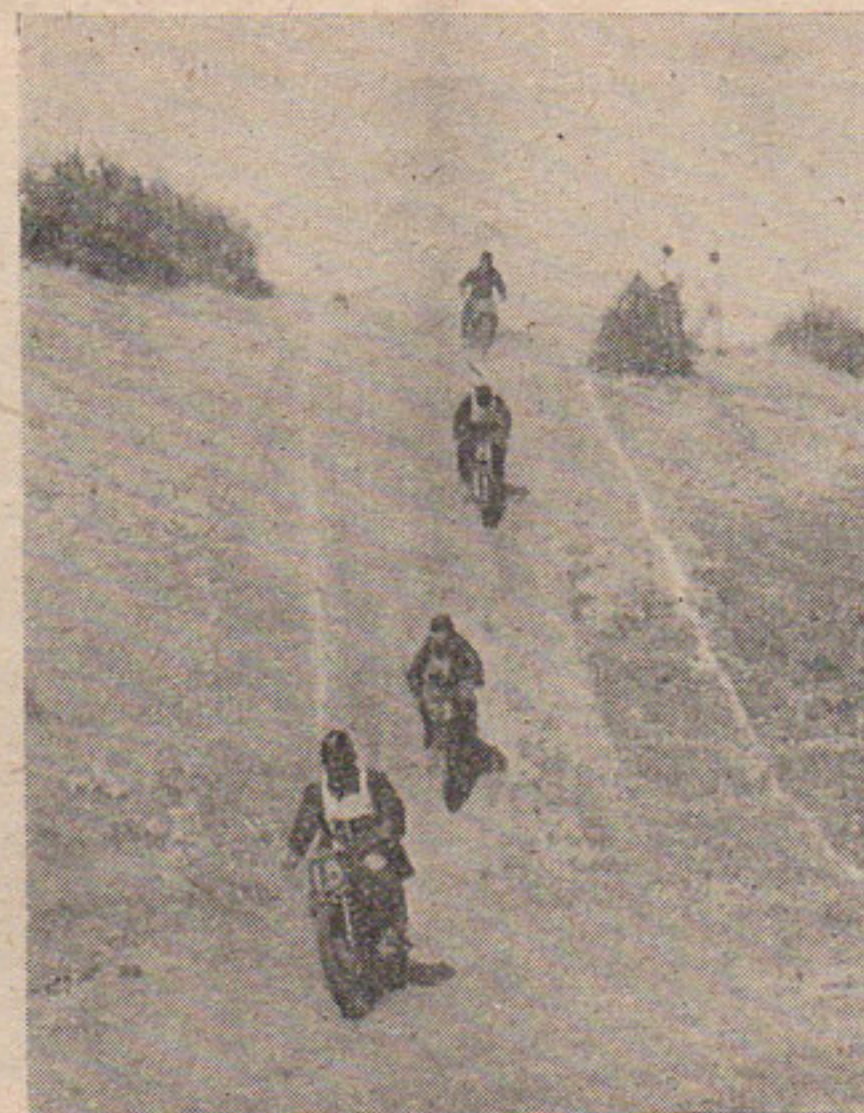
3^e Série. — 1. Fraces; 2. Paturel; 3. Coriat (tous d'Alger); 4. Jourdan (Bône).

Finale. — 1. Visciano; 2. Santucci; 3. Wybo; 4. Paturel; 5. Camillini (tous d'Alger).

Catégorie 350-500 cmc., 1^{re} série. — 1. Cieluna (Alger); 2. Verna (Alger); 3. Campollo (Bône); 4. Delneufcourt (Bône).

2^e Série. — 1. Casalta; 2. Goetz; 3. Mitchell (tous d'Alger).

3^e Série. — 1. Ciancio (Alger); 2. Bayeux (Alger); 3. Ciano (Bône); 4. Schembri (Bône).



4^e Série. — 1. Solari (Alger); 2. Marino (Bône); 3. Gastaud (Alger).

Première demi-finale. — 1. Casalta; 2. Goetz; 3. Verna; 4. Cieluna (tous d'Alger).

Deuxième demi-finale. — 1. Ciancio; 2. Solari; 3. Bayeux (tous d'Alger).

Finale. — 1. Casalta; 2. Goetz; 3. Solari; 4. Ciancio (tous d'Alger).

Match Alger-Bône. — En 125 cmc. : 1. Visciano (Alger); 2. Santucci (Alger); 3. Laumet (Bône). — 350-500 cmc. : 1. Campollo (Bône); 2. Casalta (Alger); 3. Schembri (Bône).

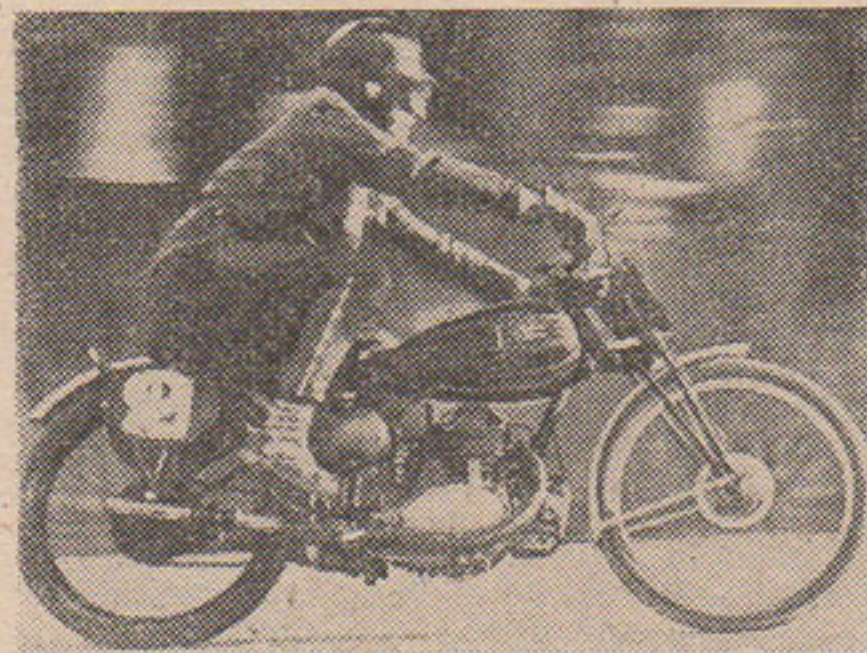
Match hors programme, 350-500 cmc. — 1. Ciancio (Alger); 2. Mitchell (Alger); 3. Marino (Bône).

CIRCUIT AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE DE DRAGUIGNAN

Organisé par l'Automobile-Club du Var avec le concours du Moto-Club Dracénois Dimanche 28 mai aux premières heures de la matinée retentirent dans la cité les premières pétarades.

Dès 14 heures une foule dense se présentait aux guichets.

L'ouverture de l'épreuve a été faite par la voiture officielle pilotée par M. Giraud, président de la Commission sportive de l'A.C.V., assisté de M. le comte de Rohan-Chabot, président de l'A.C.V. et de M. Jourdan, président de la section locale de l'A.C.V. Immédiatement les motos prirent le départ donné par M. Vidal, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Belle empoignade durant deux éliminatoires très disputées et au cours desquelles les Dini Michel et Serge. Vidal, Jacquier-Bret, Peirano, Bruno, Rivoira montrèrent leur grande classe.



Vidal (de Saint-Andiol).

Les voitures de petite cylindrée se livrèrent ensuite un duel sans merci. La finale des motos groupant les qualifiés des éliminatoires souleva de nombreux bravos. Le champion de France Behra, gêné par des ennuis mécaniques, confirma sa grande classe de pilote de voiture en emportant de haute lutte sa série sur une Fraser-Nash.

1^{re} Éliminatoire. — 1. Dini Michel; 2. Dini Serge; 3. Castellano; 4. Jaéquier-Bret; 5. Kummer.

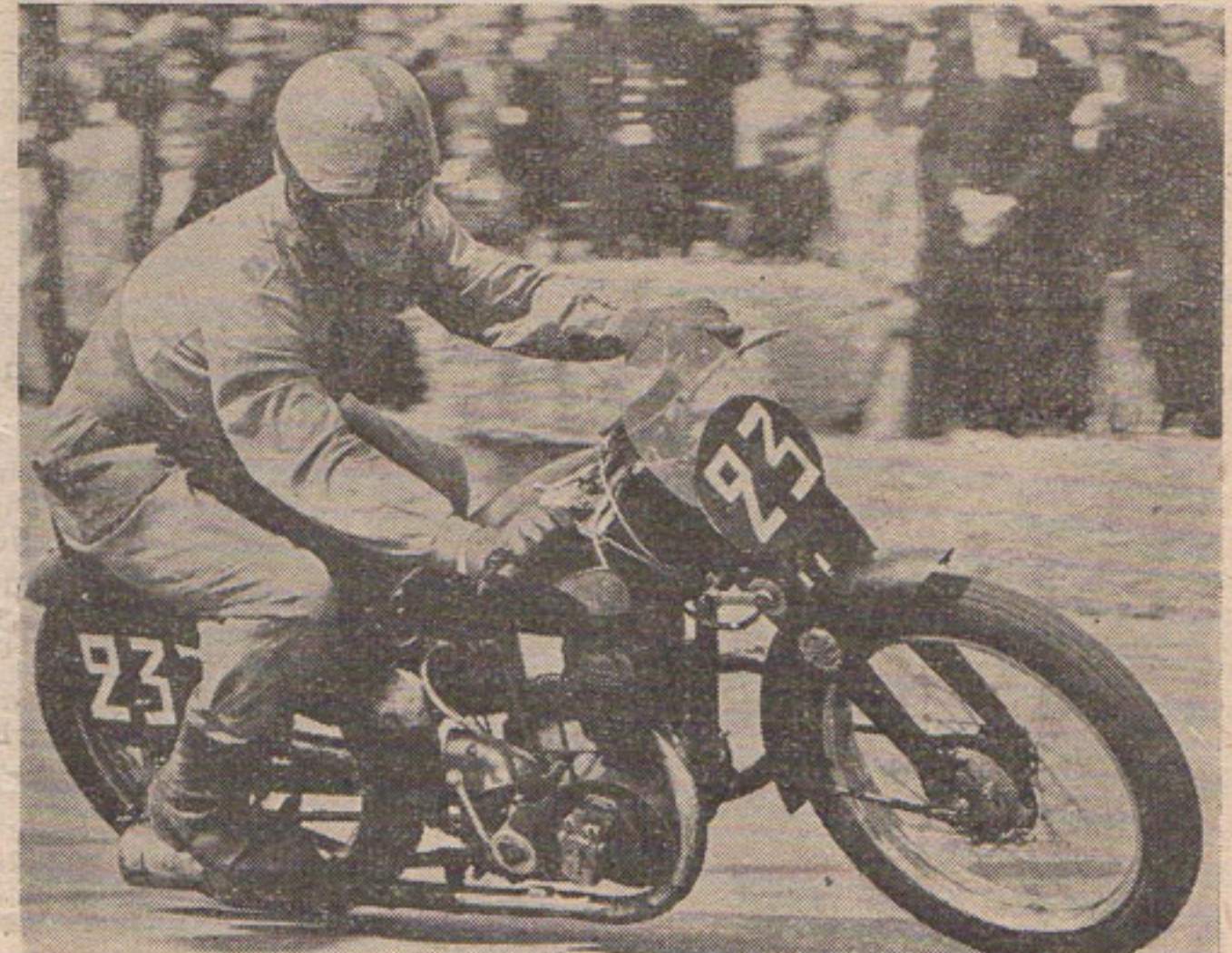
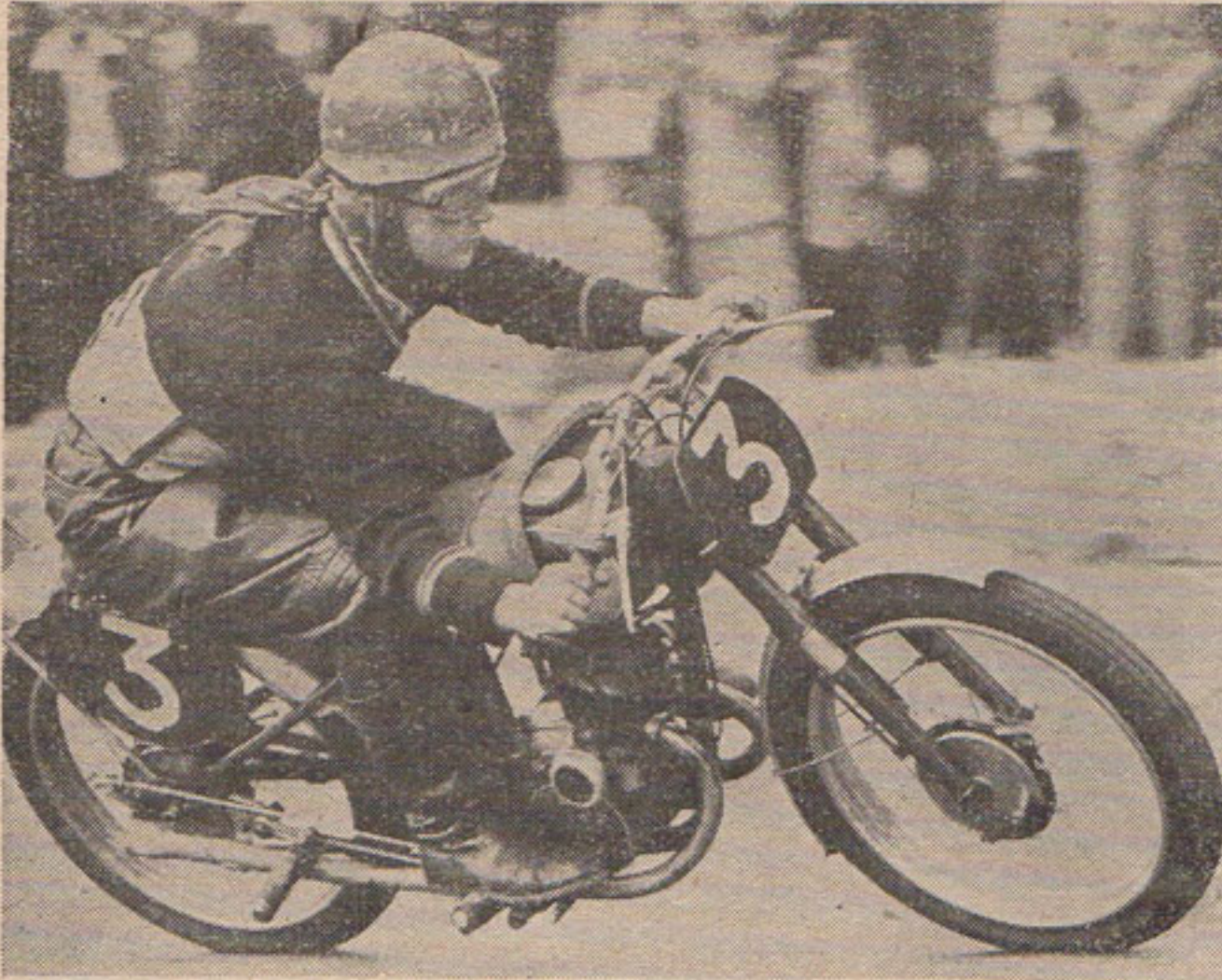
2^e Éliminatoire. — 1. Dini Michel; 2. Di Pannel; 3. Bruno (Astri-Dulla).

Finale. — 1. Vidal (Saint-Andiol, sur Magnat-Debon); 2. Dini Serge (Nice, sur Elie-Huin); 3. Kummer (M.C.D., sur Terrot); 4. Castellano (Nice, sur Terrot); 5. Peirano (Cannes, sur Moretti).

CIRCUIT DE L'ISLE-SUR-S ORGUES

Les dirigeants du M.C. l'Islois ont fait courir dimanche sur le circuit des allées de Villevieille leur second G. P. Circuit remanié, lignes droites un peu plus longues permettant de « pousser » un peu plus et surtout organisation impeccable.

En catégorie 100 cmc. de très nombreux compétiteurs furent sur les rangs. Beaucoup de nouvelles machines gonflées à bloc; il y avait même un concurrent qui avait adjoint à son 100 cmc. Köeller un distributeur rotatif sur lequel nous reviendrons. La catégorie fut enlevée de haute lutte par l'Avignonnais Gache, qui collectionne les victoires cette année, sur une machine extrêmement régulière et rapide. Moriss qui l'an passé était vedette semble jouer de malheur. Maigrot, de Salon, fut malchanceux, alors que Bonnet



Couratier (A.M.C.O.) 1^{er} en 125 cmc. - Saint-Vanne (Motor-Club) 1^{er} en 250 cmc. à Clermont.

fit avec son 100 cmc. une superbe démonstration en catégorie 125 cmc. derrière un M.V. Parmi les jeunes qui viennent, citons : Pastergue, Jacky, Niquet et le jeune Daniel, de Vaison. Rossi fit bonne impression et sera à revoir, ainsi que Curi.

En 125 cmc. le champion grenoblois Donini s'adjuge la catégorie qui lui échappa l'an passé à cause d'une crevaisson. Maravigna, victime d'un mauvais départ, revint très fort et finit troisième. Vidal fut victime, lui, d'une soupape, ainsi que Castellano, de Nice. Gache fit avec son 125 Lardy bonne impression. Peinano et son Moretti allèrent au tapis. Mino bûcha et fut très régulier.

En résumé, belle journée de sport mécanique, présidée par les organisateurs du M.C. l'Islois, avec à la... « buvette » MM. Noir et Chiron et, comme juge d'arrivée, l'ancien champion de Monet-Goyon toujours jeune et sympathique, Alex Hommaire.

Résultats techniques :

Catégorie 100 cmc., 1^{re} Eliminatoire. — 1. Moriss (Monet), 11 m. 35 s., moy. 51 km. 170; 2. Curi (Demont Spéc.); 3. Chapus.

2^e Eliminatoire. — 1. Rossi (Motobécane), 10 m. 08 s., moy. 56 km. 665; 2. Daniel (Spéciale); 3. Ruissan.

3^e Eliminatoire. — 1. Gache (Spéciale), 11 m. 42 s., moy. 49 km. 230; 2. Jacky; 3. Bert.

4^e Eliminatoire. — 1. Bonnet (Motobécane), 11 m. 46 s., moy. 48 km. 900; 2. Cornu; 3. Villet.

Repêchage. — 1. Pastergue (Monet-Goyon), 9 m. 40 s., moy. 49 km. 400.

Finale des 100 cmc. — 1. Gache (Monet-Goyon), 18 m. 34 s., moy. 51 km. 700; 2. Bonnet (Motobécane); 3. Rossi (Motobécane); 4. Jacky (Monet-Goyon).

Catégorie 125 cmc.

1^{re} Eliminatoire. — 1. Donini (M.V.), 17 m. 55 s., moy. 53 km. 590; 2. Bonnet; 3. Maigrot.

2^e Eliminatoire. — 1. Vidal (Magnat-Debon), 13 m. 22 s., moy. 50 km. 670; 2. Gache.

Finale des 125 cmc. — 1. Donini (M.V.), 17 m. 55 s., moy. 53 km. 590; 2. Bonnet (Motobécane) à 1 tour; 3. Maravigna (M.V.); 4. Gache (Perrin Spéciale).

CIRCUIT DE CLERMONT

Catégorie 125 cmc. (14 km.). — 1. Couratier (A.M.C.O.), 22 m. 18 s. 2/5, moy. 72 km. 112 (meilleur temps en 1 m. 32, moy. 74 km. 934); 2. Tessier (A.M.C.O.), 22 m. 43; 3. Métivier (M.C. Tours), 23 m. 44 s.; 4. Thiriet (M.C.B.), 1 tour; 5. Decoray (M.C. Roanne); 6. Peyrard (M.C.A.); 7. Gioux (M.C.A.).

Couratier mène dès le début, suivi de Guérin du M.C.B., pendant 5 tours. Celui-ci a des ennuis mécaniques et s'arrête. La lutte s'engage pour la 2^e place entre Tessier, Thiriet et Métivier. Tessier garde son avantage, car Thiriet qui allait le doubler fait une chute et rétrograde à la 4^e place. Très belle course de Couratier qui a dominé nettement de bout en bout. Remondin, retardé au départ, revenait très fort sur les leaders quand il fit une chute sur la fin. Ducray utilisait une 100 cmc. seulement.

250 cmc. (21 tours). — 1. Saint-Vanne (Motor-Club), 30 m. 24 s., moy. 79 km. 371; 2. Rous (A.M.C.O.), 31 m. 30 s. 2/5; 3. Malot (M.C.A.), meilleur tour à 82 km. 276; 4. Due (Motor-Club).

Saint-Vanne affirme une fois de plus sa maîtrise et mène la course sans être sérieusement inquiété. Malot, qui marche très fort par intermittence, accomplit le meilleur tour mais ne peut remonter Rous qui fut très régulier.

350 cmc. (27 tours). — 1. Gauch, 35 m. 46 s. 2/5, moy. 83 km. 516, meilleur tour 86 km. 721; 2. Lamontagne, 36 m. 28 s. 2; 3. Meyer, 38 m. 29 s. 3; 4. Ramade, 1 tour; 5. Maneme; 6. Bonhomme; 7. Cadoux; 8. Foulon; 9. Vial; 10. Belkechout.

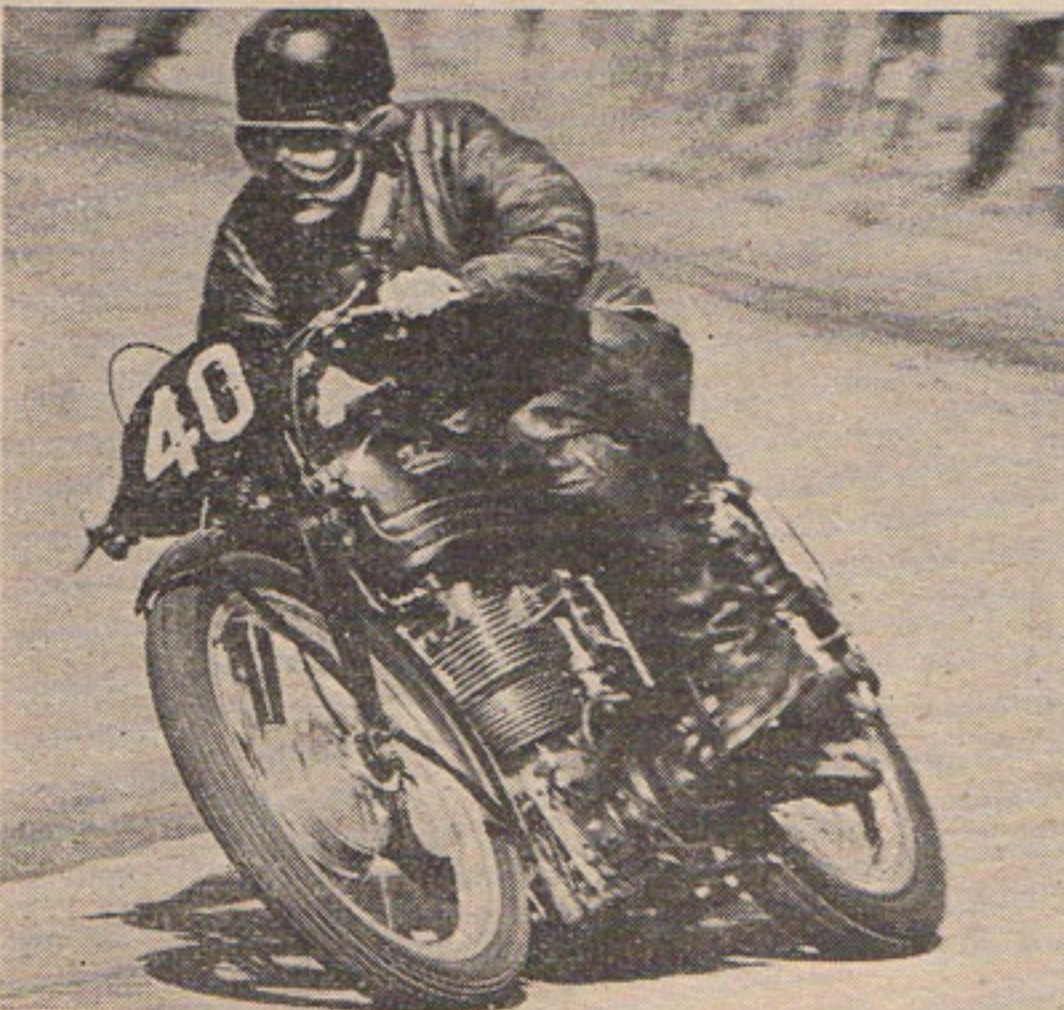
Lamontagne passe 1^{er} aux premiers tours, mais Gauch le remonte insensiblement et accroît son avance jusqu'à la fin.

500 cmc. (27 tours). — 1. Lamontagne, 35 m. 34 s. 3/5, moy. 87 km. 200, meilleur tour en 1 m. 13 s. 1/5, moy. 94 km. 180; 2. Bancherand, 35 m. 59 s.; 3. Blayon; 4. Guérin; 5. Belkechout; 6. Gauch.

Belkechout mène les premiers tours; Lamontagne le double au 4^e tour et gardera la tête jusqu'au bout. Blayon en 2^e position est remonté sur la fin par Bancherand. Hug a des ennuis de suspension et abandonne.

Sidecars (21 tours). — 1. Méry, 32 m. 38 s. 4/5; 2. Rouhet, 33 m. 31 s. 3/5; 3. Saint-Vanne, 1 tour.

Supériorité manifeste de Méry. Belle tenue de Rouhet.



Gauch 1^{er} en 350 cmc. - Foulon, Méry 1^{er} en side et Lamontagne vainqueur des 500 cmc.



Moto-Sport Nimois

Pour la première fois à Nîmes une concentration touristique a eu lieu le 25 juin, groupant de nombreux clubs devant le siège du M.S.N., café Bambrinus, boulevard Jean-Jaurès.

Coupes, timbales, diplômes, prix en nature furent distribués.

Résultat de la concentration :

- 1^{re} Catégorie : 1. Rodez; 2. Castres.
 2^e Catégorie : 1. Castres; 2. Rodez.
 3^e Catégorie : 1. Montpellier; 2. Lodève.
 4^e Catégorie : Montpellier.
 5^e Catégorie : Sète.
 L'après-midi gymkhana.

Résultats :

1. Causset (Sète); 2. Lecabane père (Sète);
 3. Audan (Montpellier); 4. Prat (Sète);
 5. Raphaël (Sète); 6. Baix (Montpellier);
 et Estartus (Sète).

Sur un lot de 25 concurrents, Mlle Lacabane se classe 9^e.

Sète lance un défi et l'emporte et effectue le parcours avec un side en 55 secondes.

RALLYE DES ALPES FRANÇAISES — AIX

M. Martin du M.S.N. effectue le parcours, soit 1.250 kilomètres sans pénalisation et se classe 1^{er} en 175.

Moto-Club de Montluçon

Le Moto-Club de Montluçon a eu l'occasion de vous signaler au début de ce mois l'annulation de son circuit de vitesse dont la date avait été prise pour le 25 juin.

Pour présenter tout de même une manifestation motocycliste, le M.C.M. a organisé rapidement un moto-cross prairie dans les dépendances du stade Saint-Jean à Montluçon avec la participation des coureurs suivants :

Denis, Villechaize, Guignier et Faye (de Limoges); Barrat et Renaume (de Tours); Gauthier (de Meaux); Ladevèze, Lusseyrand, Legrand, Brûlé, Fantuze, Lemoine, Charlot, Amédéo, Desmoulins, Brochérieux, Lasnier et Pellan (de Paris).

Grosse affluence de spectateurs et courses de toute beauté ayant véritablement comblé le public.

250 cmc., 1^{re} manche (12 tours du circuit). — 1^{er} Amédéo en 17 m. 11 s. 1/5, moyenne 41 km. 900. Meilleur tour par Barrat en 1 m. 21 s. 1/5.

2^e Manche (12 tours du circuit). — 1^{er} Amédéo en 17 m. 24 s. 1/5, moyenne 41 km. 300. Meilleur tour par Amédéo en 1 m. 24 s. 2/5.

3^e Manche (15 tours du circuit). — 1^{er} Lemoine en 21 m. 12 s. 2/5, moyenne 42 km. 400. Meilleur tour par Barrat en 1 m. 22 s. 1/5.

Classement général par addition des points. — 1. Amédéo (de Paris); 2. Renaume (de Tours); 3. Charlot (de Paris); 4. Faye (de Limoges), etc...

Barrat (de Tours), le meilleur homme de la journée, casse sa boîte à la première manche et doit s'arrêter alors qu'il avait trois quarts de tour d'avance sur son suivant immédiat. Il répare immédiatement et peut se présenter au départ de la 3^e manche. Marchant à la limite de vitesse de sa vieille 250, celle-ci ne peut tenir bien longtemps et Barrat vaincu par la mécanique doit abandonner définitivement après avoir établi le meilleur tour du circuit et montré une fois de plus sa très grande valeur de pilote de cross.

En 350 et 500 cmc. réunis, 1^{re} manche (15 tours du circuit). — 1^{er} Legrand en 19 m. 35 s. 1/5, moyenne 45 km. 900. Meilleur tour par Legrand en 1 m. 18 s. 1/5.

2^e Manche (15 tours du circuit). — 1^{er} Brûlé en 19 m. 37 s. 1/5, moyenne 45 km. 800. Meilleur tour par Brûlé en 1 m. 17 s. 3/5.

3^e Manche (20 tours du circuit). — 1^{er} Legrand en 26 m. 26 s. 1/5, moyenne 45 km. 400. Meilleur tour par Ladevèze en 1 m. 17 s. 1/5.

Classement général par addition des points. 1. Legrand (de Paris); 2. Fantuze (de Paris); 3. Demoulins (de Paris).

Belles courses très spectaculaires, bien animées par Ladevèze, Legrand, Brûlé. En résumé belle compensation au circuit de vitesse primitif.

Moto-Club Aixois

Résultats du Premier Rallye Motocycliste des Alpes Françaises :

1, ex æquo : Mlle Parola Andrée (Moto-Club Aixois), Rolland José (125 cmc. Terrot), Sarlin Joseph (125 cmc. Lambretta), Caillol (Moto-Club Aixois); 5. Martin Lucien (Moto-Sport Nimois); 6. Jean Léonce (Moto-Club Aixois); 7. Pouillon André (Moto-Club Aixois); 8. Decléry Francis (Moto-Club de Marseille).

Signalons tout particulièrement la belle tenue de M. Sarlin qui a terminé l'épreuve à près de 55 km.-h. de moyenne et celle de M. Gastin sur bicyclette à moteur auxiliaire « Cyclorève » qui a terminé la première étape à 26 km.-h. de moyenne, mais a été éliminé par suite de son retard sur l'horaire.

Club Olympique de Billancourt

Favorisé par un temps magnifique, le 2^e Rallye de l'année, organisé le dimanche 18 juin, a obtenu un plein succès. Succès complet aussi pour le club organisateur, le C.O.B., 102, rue Gallieni à Boulogne-Billancourt qui, malgré la belle défense et la bonne tenue des coureurs de l'U.S. Métro, toujours redoutables, classe 9 coureurs dans les 10 premiers et remporte la Coupe-challenge « Toto Bertin », l'ex-coureur bien connu de Motobécane.

Classement du « Rallye du Soleil »

1. Chopard (C.O.B.); 2. Doll (U.S.M.T.); 3. Barbé (C.O.B.); 4. Lerouge Lucien (C.O.B.); 5. Lerouge Edouard (C.O.B.); 6. Delouze (C.O.B.); 7. Lébédoff (C.O.B.); 8. Beltzer (C.O.B.); 9. Jamet (C.O.B.); 10. Lis (C.O.B.); 11. Léger (U.S.M.T.); 12. Devaux (C.O.B.); 13. Nicol (C.O.B.); 14. Corbeau (C.O.B.), etc.

ASSOCIATION MUNICIPALE

DE ROMAINVILLE

Section motocycliste

La première réunion de la section de Romainville s'est déroulée dans la Salle des Conférences. Une cinquantaine de membres avaient répondu à l'appel. M. Freisse, l'actif président, a mis sur pied une branche active de l'A.S.M.R. qui déjà se prépare à des sorties, et dans quelque temps entrera en compétitions. M. Bouvet, président de la ligue de l'Ile-de-France, était présent et prononça quelques mots encourageants pour les membres du nouveau club.

Président, M. Freisse André; Vice-Président, M. Andriollo Marcel; Secrétaire, M. Boucaux Pierre; Secrétaire adjoint, M. Dumont Henri; Trésorier, M. Cordeau Pierre; Trésorier adjoint, M. Hégon Jacques; directeurs sportifs, MM. Legrand Gilbert et Delaherche Marcel; Directeur touristique, MM. Bosset Albert et Orlati Emile.

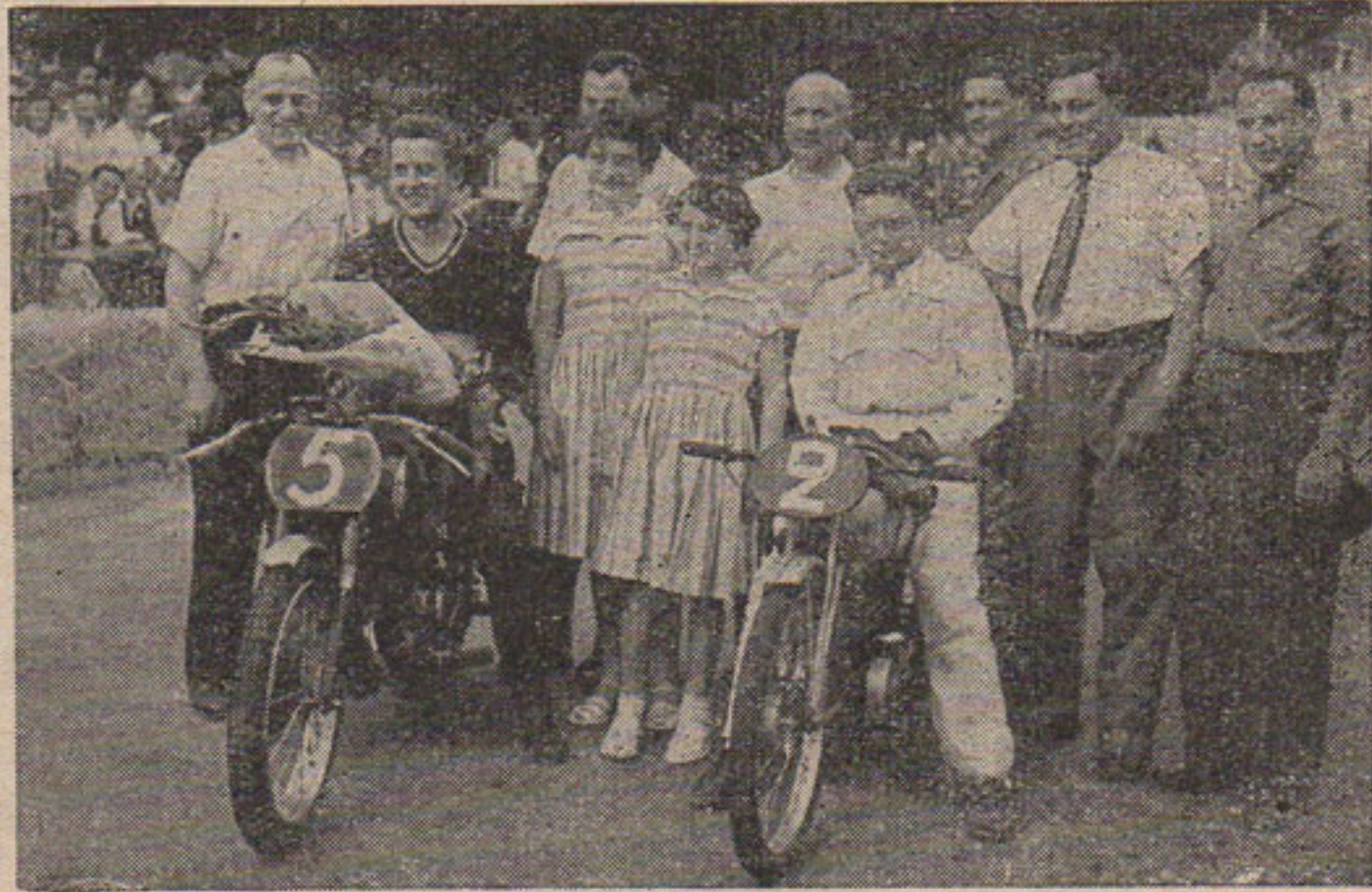
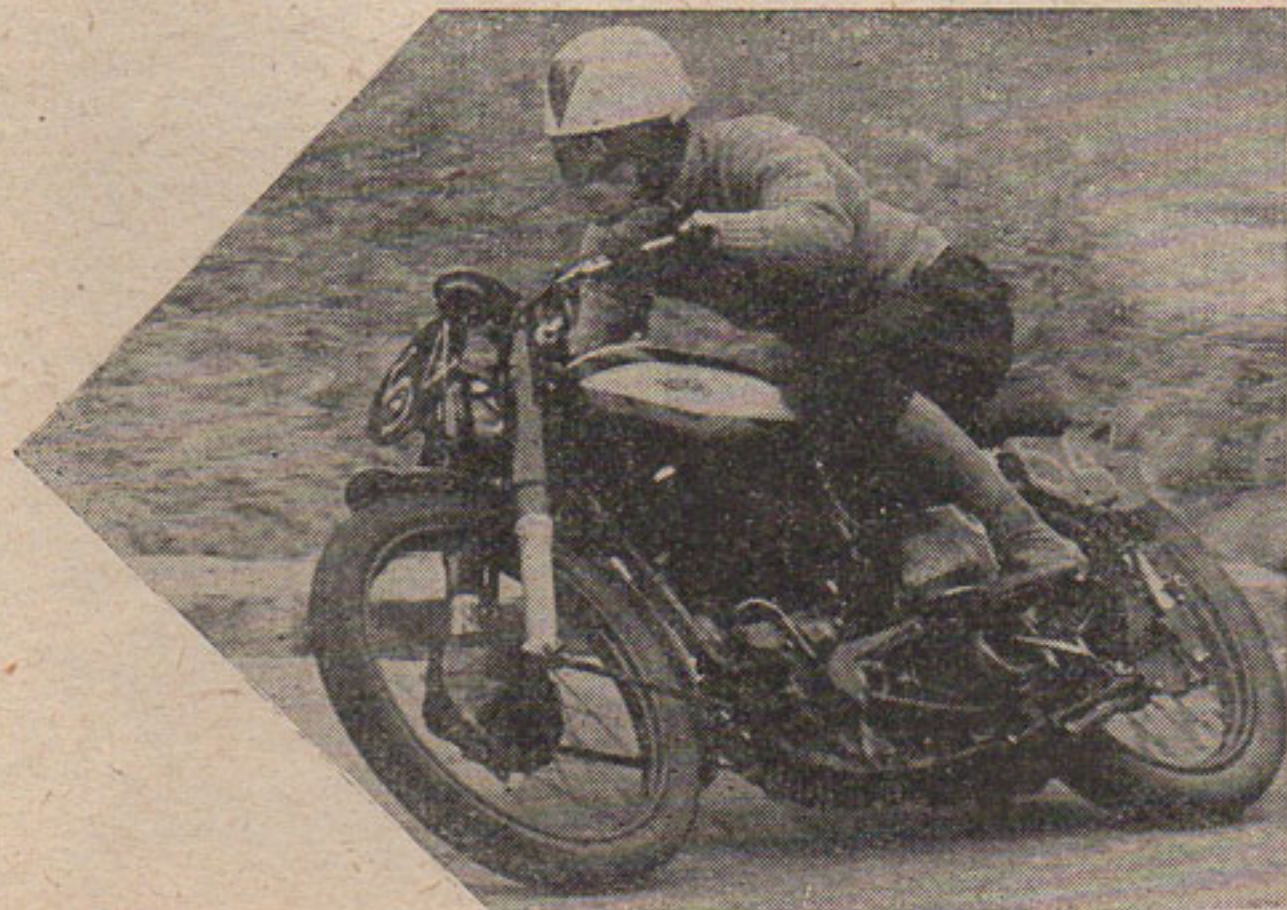
Moto-Ball

LE MOTO-BALL-CLUB DE MARIGNANE à Saint-Etienne

Au Stade Grouchy, le 25 Juin à 15 h. 30

La série des matches retour est commencée par le M.B.S. Forézien, en championnat d'excellence, et c'est après une partie extrêmement soutenue que nos représentants ont fait match nul, il y a quinze jours, devant l'équipe réputée de Cavaillon.

De ce fait, les Cavaillonnais perdent tout espoir de finir aux places d'honneur de la poule, mais ils resteront jusqu'à la fin du



A Bourges, une belle attitude d'Aimo (S.C.F.) 1^{er} des 500 cmc. - Couratier vainqueur en 125 et Guérin (M.C. du Berry) second.

championnat dangereux pour eurs adversaires, en raison de leur fougue qui frise la brutalité.

Tout récemment encore, c'est au cours d'un match La Seyne-Cavaillon que le sympathique capitaine Mounier, de la Seyne, a été assez gravement blessé.

Il est une autre équipe méridionale qui a aussi la réputation d'un jeu dur, c'est celle qui viendra dimanche à Saint-Etienne, le M.B.C. de Marignane, avec ses anciens joueurs aixois : Jay et Barsotti, et ses jeunes éléments : Bouer, Banache, Yung.

Sur son terrain, Marignane a été cette année imbattu, mais il faut dire aussi que des incidents de jeu ont souvent éclaté entre les supporters des deux équipes autour du terrain.

Nous rappelons que le Moto-Ball-Sport Forézien, lors de ce déplacement à Marignane en avril dernier, jouait son premier match de saison et qu'après 60 minutes de jeu le score était nul, par 1 à 1, entre les deux équipes.

Les Foréziens avaient été à la limite de leurs moyens et, ce jour-là, Vial fit une partie étonnante d'adresse.

Finalement les Marignanais l'avaient emporté par 3 à 1, marquant leur dernier but au moment du coup de sifflet final.

C'est pour assister à la revanche de cette belle partie que le public stéphanois viendra dimanche au stade Grouchy, pour voir nos « Sang et Or » présenter un jeu amélioré à leurs adversaires.

En effet, depuis la première rencontre devant Marignane les Stéphanois ont sérieusement amélioré leur matériel et leur tactique de jeu.

Une seule ombre au tableau : l'indisponibilité pour quelques jours encore du gardien de but titulaire Vial. Mais pour aider la victoire du S.M. Forézien, le joueur-protégé Clair nous montrera, dans l'adresse des fonctions de goal, qu'il est digne d'une telle fonction.

Moto-Club de Normandie

Le Moto-Club de Normandie a nommé, en sa réunion générale du mercredi 14 juin, la commission chargée spécialement du moto-cross. Cette commission est composée de MM. Dumont, Dubinger, Giverny, Colmard, Leluledec, Chérance, Rouchaud, Guérin et Bourel.

Malgré ces multiples activités les dirigeants du Moto-Club ne délaissent pas les sorties touristiques. C'est ainsi que dimanche dernier, à Neufchâtel, eut lieu une grande fête motocycliste organisée par M. Boutry, membre très dévoué du M.C.N.

La sortie des frères Zède, ayant lieu le même jour sur cette ville, amena une foule de motards qui eurent à cœur de montrer au public, venu nombreux, les qualités de leurs machines.

Les amis du M.C. Havre et du M.C. Beauvais étaient au rendez-vous et participèrent au gymkana et aux différentes épreuves.



Une figure de gymkana à la journée du M.C.N.

Citons quelques résultats :

Carrousel. — 1^{er} manche : Démeiller, Colmard; 2^e manche. — Savalle, Barbieux Secouard.

Gymkana. — 1. Maillard; 2. Delamare, Barbieux, Secouard, Maslard, Legourd.

Courses sur prairie, 125 cmc. — 1. Laporte; 2. Chaignon.

Courses sur prairie, 350 cmc. — 1. Gressent; 2. Démeiller; 3. Savinel.

Le président du M.C. Normandie se produisit dans un exercice de tir au ballon vraiment très spectaculaire. Bravo, Gressent!

Le 14 juillet à Rouen, pour la première fois, grande réunion de moto-cross sur le stade de La Corniche, côte Sainte-Catherine. Entrée à tarif réduit pour les membres des clubs motocyclistes.

Les coureurs régionaux sont priés de se faire inscrire, de toute urgence, pour remplir leurs engagements. « Au Chien qui Fume », 57, rue d'Amiens, Rouen.

Vacances en Italie ou en Suisse



à l'occasion des prochaines vacances,

Nous devons à l'obligeance de notre grand organisme, le Touring-Club de France, les précisions qui suivent. Certains qu'elles rendront service à ceux de nos lecteurs désireux de visiter la Suisse ou l'Italie

nous avons estimé qu'il était de circonstance de publier ces lignes à leur intention.

Généralités

Plaques. — Munir obligatoirement les motocyclettes ou véhicules automobiles de la plaque internationale, apposée à l'arrière du véhicule (lettre F) noire sur fond blanc.

Devises. — Pour tous les voyages à l'étranger il est possible d'emporter librement de France une somme de 25.000 fr. Cette somme peut maintenant être dépensée en partie ou en totalité dans un pays étranger.

Il n'est remis qu'une seule attribution annuelle pour un même pays. Pour l'Italie et la Suisse, les allocations peuvent être cumulées.

Pour les sociétaires du T.C.F. de la région parisienne, les devises peuvent être délivrées au bureau de change, au Siège de l'Association.

Passeports. — Les membres du T.C.F., domiciliés dans le département de la Seine, peuvent déposer leur demande de passeport au Siège de l'Association.

Les enfants âgés de moins de 15 ans ne sont pas tenus d'être en possession d'un passeport individuel, ils peuvent en effet figurer sur celui des parents; mais si ces derniers désirent recevoir une allocation de devises au nom de leurs enfants, il sera indispensable de faire établir un passeport à leur nom.

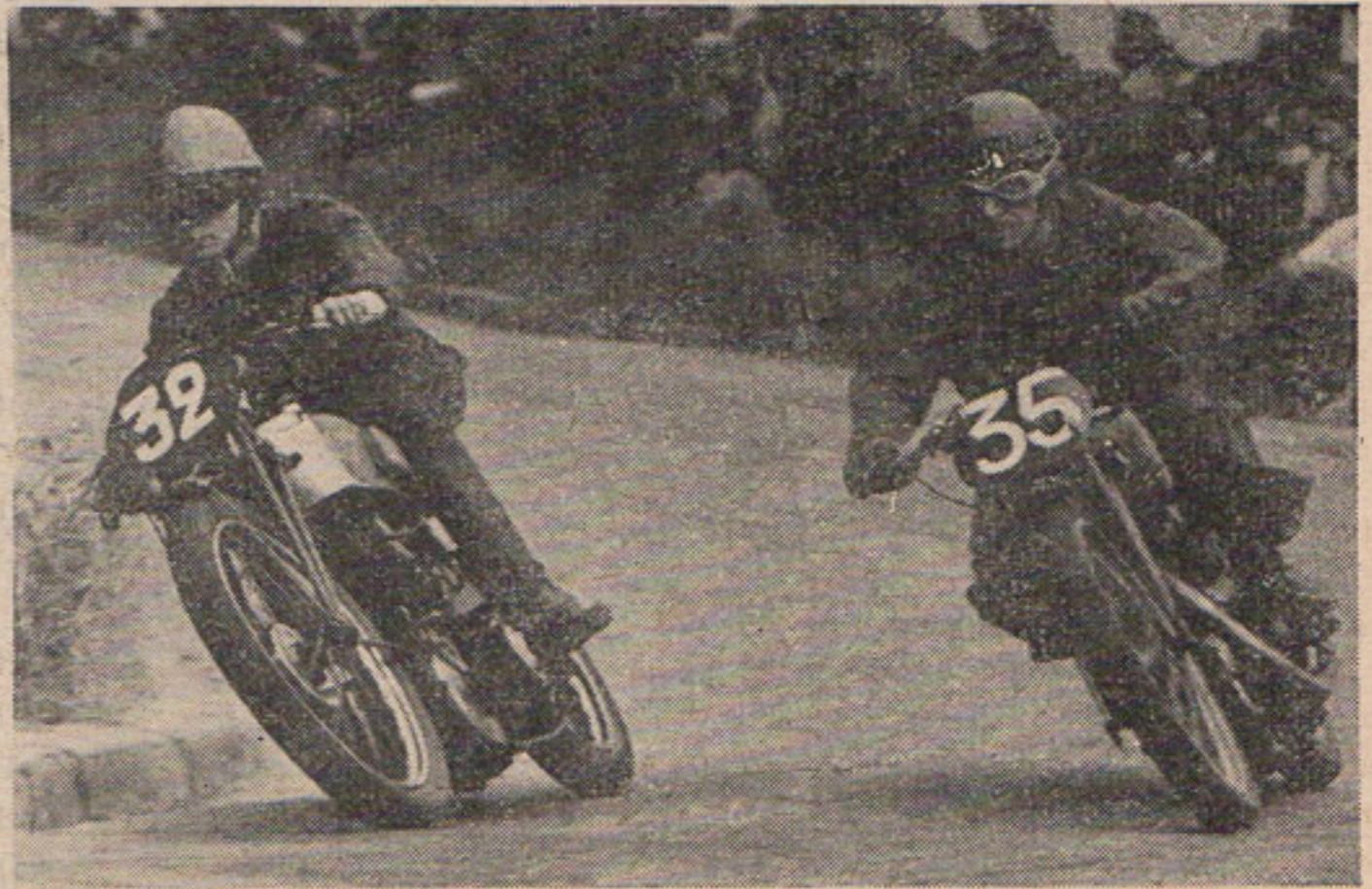
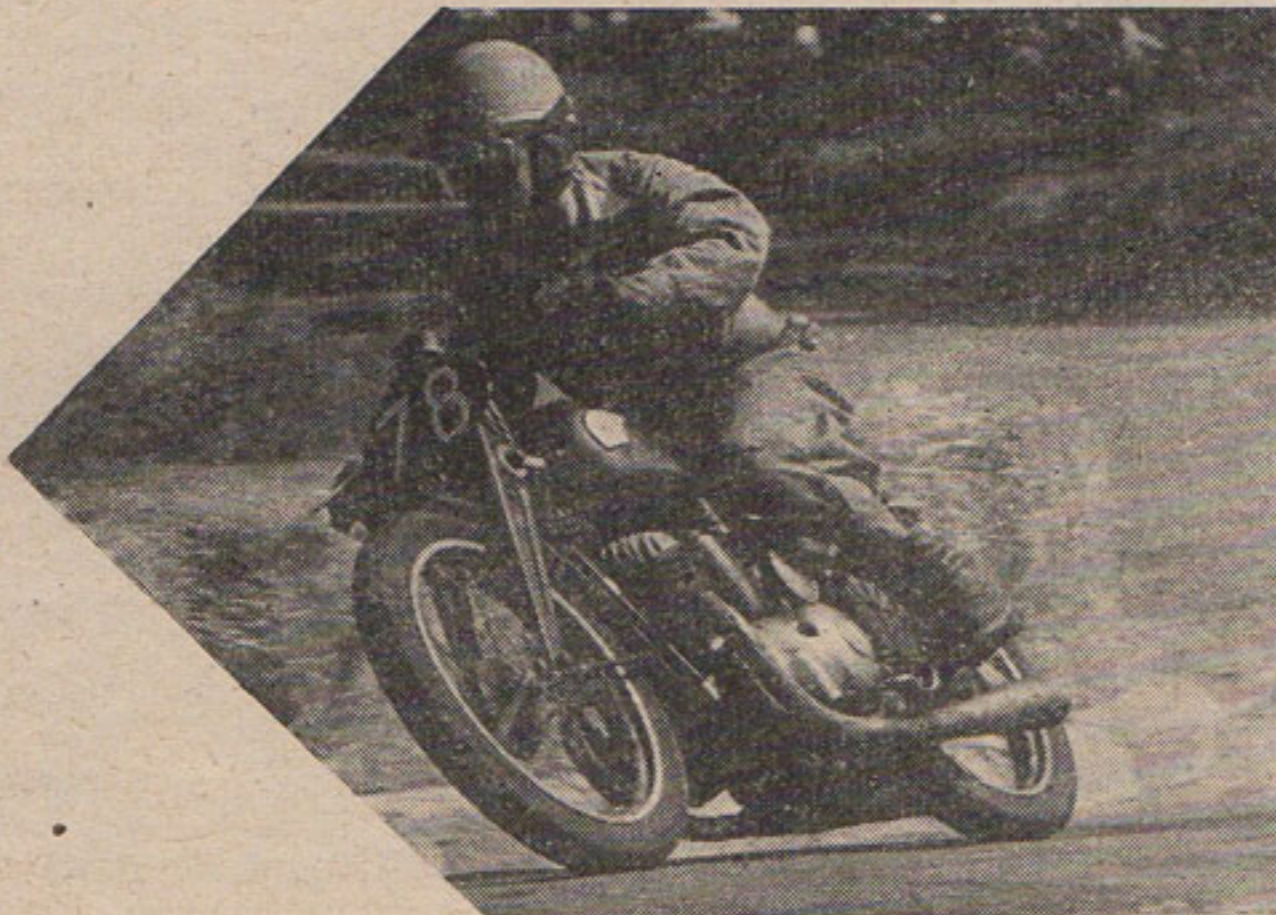
Motos et cycles à moteur. — Ces engins sont assimilés aux motocyclettes, il convient donc de s'adresser aux services internationaux du T.C.F. en vue de la délivrance d'un titre douanier.

Carburant. — Seule la quantité d'essence contenue dans le réservoir normal du véhicule peut être exportée librement dans un pays étranger.

Camping. — Le T.C.F. délivre à ses adhérents, titulaires de la licence de campeur, un passeport-camping libellé en neuf langues; passeport qui a l'avantage de leur procurer à l'étranger les facilités que les Touring-Clubs offrent à leurs membres et de certifier, aux préposés des terrains qu'ils utiliseront, que leur responsabilité civile est couverte.

Ce document ne remplace en aucun cas le passeport officiel.

Produire pour l'obtention du passeport-camping une photographie 4 x 4, plus 50 francs.



Saint-Vanne 1^{er} en 250, Belkéchaut doublé par Mulhausen (M.C. du Berry) 1^{er} en 350.

Le Touring-Club délivre également à ses adhérents une carte d'introduction de la Fédération Internationale des Clubs de Camping qui leur permettra de bénéficier des avantages que les clubs de camping étrangers offrent à leurs membres.

Produire une photographie de 4 x 4, plus 30 francs.

Italie

Passeport. — Etabli depuis janvier 1945, sans visa ou Carte de pèlerin (Busta),

Devises. — Les touristes peuvent obtenir auprès des banques agréées une allocation annuelle correspondant au minimum à 10.000 liras et au maximum à 40.000 liras. Produire le passeport ou la Carte de pèlerin de chacun des voyageurs.

Carburant. — En vente libre au prix de : essence ordinaire, 110 à 120 liras le litre; super-carburant, 126 liras le litre.

Assurances. — L'assurance-responsabilité civile n'est pas obligatoire

Conditions de séjour données à titre indicatif :

Les prix de pension comprenant deux repas (sans boisson), le petit déjeuner, service compris, sont de l'ordre de :

Pension complète. — Hôtels de luxe : 6.100 à 7.300 liras; 1^{re} catég. : 5.100 à 5.500 liras; 2^e catég. : 4.600 à 4.850 liras; 3^e catég. : 4.150 à 4.600 liras.

Pension de famille. — 1^{re} catég. : 2.700 à 3.500 liras; 2^e catég. : 2.200 à 2.600 liras.

Prix des repas au restaurant. — Repas à prix fixe : 300 à 700 liras; à la carte : 900 à 1.300 liras.

Prix des chambres à un lit. — Hôtel de luxe : 1.100 à 1.200 liras; 1^{er} ordre : 1.000 à 1.100 liras; 2^e ordre : 700 à 900 liras; 3^e ordre : 500 à 700 liras.

Au prix des repas et chambres, il convient d'ajouter 20 % de service et taxe.

Camping. — Trois camps permanents seront installés aux abords immédiats de Rome, avec services sanitaires, d'hygiène et de surveillance, P.T.T., etc...; cantines et réfectoires.

Tarif d'hébergement : 200 à 300 liras par nuit. Repas complet avec viande : 400 liras environ.

S'adresser à A.S.C.I. Command. de Nardo, 1, vial della Conciliazione, Rome et dans les principales villes d'Italie : aux Comités Diocésains de l'Année Sainte.

Les titulaires de la licence de campeur peuvent obtenir par l'intermédiaire du T.C.F. une carte d'introduction internationale qui leur permet d'entrer en relation avec les clubs membres de la Fédération Internationale des Clubs de Camping. Le coût de la vignette F.I.C.C. est de 10 francs; joindre une photo d'identité 4 x 4 et une enveloppe timbrée.

L'Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia, via Carlo-Albertini, 57-59, Turin, est affiliée à la F.I.C.C.

Renseignements touristiques. — S'adresser à l'E.N.I.T., 23, rue de la Paix, à Paris ou au Touring-Club Italien, 10 Corso Italia à Milan.

Suisse

Passeport. — Etabli depuis janvier 1945, sans visa ou carte d'identité délivrée également depuis 1945. La production de la carte d'identité ne permet pas de recevoir d'allocation de devises.

Devises. — Jusqu'à concurrence d'une attribution maximum de 100 francs

suisses les touristes peuvent s'adresser directement aux banques agréées qui leur en feront la remise immédiatement sur présentation du passeport du voyageur.

Pour recevoir une allocation plus importante, de 100 à 600 francs suisses, il convient :

1^o Remplir pour chacun des voyageurs une formule de requête (imprimé fourni par les banques agréées);

2^o Adresser ces documents au Bureau Franco-Suisse, 30, place de la Madeleine, Paris (8^e), accompagnés du versement de la somme de 200 francs par demande; ce versement peut être effectué soit en chèque banque, soit au C.C.P. n^o 7100-16 Paris. Joindre le récépissé du versement au C.C.P.;

3^o Le Bureau Franco-Suisse retourne au demandeur une autorisation qui doit être présentée, accompagnée du passeport, à une banque accréditée en vue de recevoir les devises qui lui sont octroyées.

Carburant. — L'essence est vendue librement au prix de 0 fr. 60 le litre; huile de graissage : 4 francs le litre.

Assurances. — L'assurance-responsabilité civile est obligatoire; les automobilistes étrangers doivent être couverts par une assurance reconnue en Suisse. Demander une attestation à la Compagnie d'assurances. A défaut de la production de cette attestation, l'automobiliste devra acquitter, lors de son entrée en territoire suisse, une taxe fixe s'élevant à 3 francs suisses environ.

Conditions de séjour (en francs suisses). — Prix de pension complète : 25 à 50 fr. suivant la catégorie de l'hôtel.

Prix des repas (hôtels moyens) : déjeuner ou dîner : 6 à 8 francs; petit déjeuner : 2 à 3 francs; chambre : 6 à 8 francs.

Camping. — Est pratiqué couramment dans ce pays.

Renseignements touristiques. — S'adresser à l'Office suisse, 37, boulevard des Capucines.

(Suite de la page 20)

cylindre. Il faudrait donc forcer l'huile sous peine de la voir entraînée dans le dans un des tourillons du vilebrequin, de là au maneton et à la bielle, et enfin jusqu'à l'autre tourillon. Mais comme le vilebrequin tourne généralement sur roulements à billes ou à aiguilles, il faudrait que ceux-ci soient rendus parfaitement étanches tant vers l'intérieur que vers l'extérieur. Il faut également songer au graissage du piston et de la paroi du cylindre. Cette huile vient en contact avec les gaz frais et les vapeurs sont entraînées vers le cylindre. De sorte que même au prix d'une construction coûteuse on n'aurait pas encore un résultat parfait. En 1920, **Lewis** en Angleterre et **Grade** en Allemagne avaient essayé de résoudre le problème, mais ils ont dû abandonner en raison des difficultés rencontrées.

Depuis on a beaucoup travaillé la question, sans grand succès toutefois. Un système s'est maintenu : c'est

l'addition séparée de l'huile, déterminée par la position de la manette des gaz (Puch). Mais ceci ne change rien au principe du graissage par mélange. En somme il n'y a qu'un moyen : employer un lubrifiant approprié et faire des essais pour déterminer le dosage correct, ni trop riche en huile, ni trop pauvre.

Je pense que si les constructeurs et aussi les usagers tiennent quelque peu compte de ce qui précède, il n'y aura pas trop à se plaindre du 2 temps.

G. LOEBLICH.



M. Boyer fils, du M.C. Dracénois.

CALENDRIER DES COURSES

Juillet

- 14 : Prix Motocycliste de la Ville de Carcassonne (M.C. Carcassonnais).
- 14 : Course de Vitesse Vélodrome de Marennes (M.C. Rochefortais).
- 14 : Course de Côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).
- 16 : Circuit Motocycliste d'Albi (M.C.C. Albigeois).
- 16 : Course pour petites motos du M. C. d'Arles).
- 16 : Moto-Cross Banlieue Ouest (M.C. Clodoaldien).
- 16 : Epreuve sur Herbe du M.C. Réolais.
- 23 : Course de Vitesse à Vesoul (M.C. Haute-Savoie).
- 23 : Course de côte de la Baraque (M.C. Auvergne).
- 23 : Course de Côte à Alger (M.C. Algérie).
- 23 : Nice-Milan-Nice (Motocycle-Club de Nice).
- 23 : Moto-Cross ou Course sur Prairie de l'A.M.C. Picardie.
- 30 : Circuit de Vitesse de l'A.M. Niçoise.
- 30 : Circuit de Vitesse à La Rochelle (M.C. Rochefortais).
- 30 : Circuit de Vitesse à Montélimar (M.C. Montélimar).
- 30 : Rallye de Montauban (M.C. Montalbanais).

ACHATS

CYLINDRE vél. Sphinx sans chemise. — REY, 11, rue Barbet, LOURDES (H.-P.).

RECHERCHE épave Harley 750 même incomp. ou mauv. ét. — DUPONT, pl. Liberté, BAYONNE (B.-P.).

VENTES

AUTOMOTO 150 culb. 4 vit. sél. 8.000 km., sort. juillet 48. Px 85.000 fr. Cse santé. — DARDET, cordon., SAULCE (Drôme).

HARLEY 1.000 culb. pns nfs, selle bip. pièces rech. ét. imp. Px à déb. — COCHIN, 34, bd Villette, Paris (19^e).

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

D.K.W. 350 NZ. Px int. — SAGETTE, UNVERRE (E.-et-L.).

MOTO Ardie 125 cmc. nf. Pneus nfs 26.2.375 pour jante 21. — **VÉLOMOTEUR** course 115 km.-h. Roues dural. 21 moyeu magnésium. — REAU, 158, rue Judaïque, BORDEAUX.

VÉLOMOTEUR Sach 2 vit. bn ét.; +; tansad, repose-pieds, ténor Cicca, petit px, cse santé. — MARAIS, 28, cité Vauban, ANGERS.

NORTON 26.H av. mot. et boîte rech. bn ét. Px 100.000 fr. — BRISSE, 129, bd Daunou, BOULOGNE-SUR-MER.

GNOME-ET-RHONE X.750 av. side, culb. card. parf. ét. Pas fin. de rod., cse maladie. Px à déb. ou éch. ctre auto même état. — SCAGLIA, ARGELLIERS (Hérault).

TRÈS BEAU SIDE commercial Bernardet tt tolé. — FOROT, 34, rue des Marais, PARIS (10^e).

PARTICULIER à particulier Cucciolo spéc. nf. — MAGBER, 10, rue Hermel, PARIS (18^e).

PEUGEOT P.56 sél. cse dble emploi. — S'adresser Mar. 23-55.

MR-FI. cause doubl eemploi. — S'adresser Mar. 66-73.

GILLET-HERSTAL 350 type tour du monde, bn ét. — MORISSET, USSEAU (Vienne).

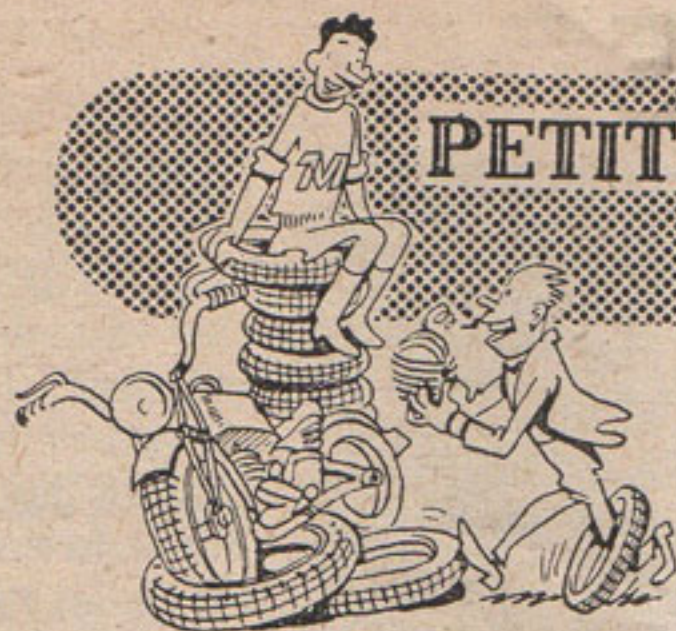
D.K.W. 350 NZ bn ét. — ROY, Tél. : Mai. 82-49.

NORTON 500 culb. Px int. — **MOTOBÉCANE** D.45 parf. ét. équip. — P.T.T., COUPURAY (S.-et-M.).

PONEY 50 cmc. juin 49 ét. nf. Px 30.000 fr. — Tél. : Roq. 10-70 (h. trav.).

NORTON 16 H. bn ét. — ETIENNE, 2, pl. H.-Barbusse, LEVALLOIS.

MATCHLESS 350 f. tél. ét. nf. — Tél. : Mar. 53-17.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

ÉPAVE INDIAN 1.200 compl. roues chr. — GERARD, Tél. : Jas. 45-23 de 12 à 14 h.

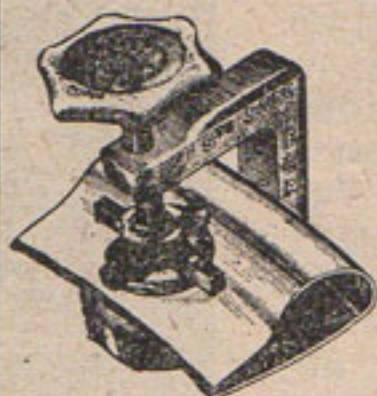
RUDGE TT compét. tr. rap. susp. AR. — COURONNEAU, 79, c. Journu-Auber, BORDEAUX.

MOTOCONFORT 175, 3.400 km., imp. compt. selle cuir, gdes sacoches, en confiance. Px 115.000 fr. — GOYAT, 7, rue Margueritte, PARIS (17^e).

AFFAIRE UNIQUE, cse dble emp. Zundapp 8 CV. parf. ét., 4 cyl., mot. ref. à nf, bien chaus. Px 90.000 fr. — TURPIN, 47, rue de la Tour-d'Auvergne, ERGUE-ARMEL (Finist.).

VULCANISATEUR PORTATIF

ECA



RÉPARE
A CHAUD
SANS
ÉLECTRIC.
Chambres
à air
auto et moto

L'appareil : 700 fr.

Les dix pastilles :

Touriste 300 fr.
Poids lourds 490 fr.

ECA 65, rue du Fg-St-Denis
PARIS-10^e

TRIUMPH 350 culb. 4 vit. parf. ét. — 6, bd Pershing, PARIS, sf sam. dim. Tél. : Eto. 11-83.

MOTOBÉCANE 100 bn ét. Px 40.000 fr. — GAVO, 84, rue Michel-Ange, PARIS (16^e).

MOTOBÉCANE 175 équip. 3.500 km. Px 110.000 fr. Cse départ. — GANDRILLE, 6, r. Lecomte-du-Nouy, PARIS (16^e), ts l. srs sf mardi. Tél. : Aut. 09-54.

ZUNDAPP « russie » splend. side r. tract. av. r. sec. Fr. Loock. méc. ent. orig. joint av. mot. rech. — CROISY, GRISY-SUISNES (S.-et-M.).

MOTOSACOCHE mot. Jap. 250 lat. 4 vit. sél. Px 50.000 fr. — LACROIX, 12, rue de la République, ECOUEN (S.-et-O.) ou 547 Sarcelles.

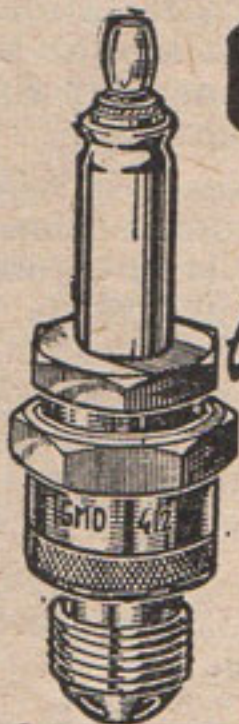
N.S.U. 600 bn ét. Px 85.000 fr. — **MONET-GOYON** 175 bn ét. Px 65.000 fr. — **MOTOBÉCANE** 350 lat. av. remorque 1937 tr. bn ét. Px 110.000 fr. — RENAULT et CAMUS, 2 bis, rue du Troisy, CLAMART (Seine).

SIDE 350 Motobécane 5.44 tr. bn ét. — BERTRAND, 18, cité de la Poudrerie, IVRY-GARGAN (S.-et-O.).

Splendide **GNOME-ET-RHONE** 750 type police, tr. rap. side canadien 2 pl., mot. pns, bat. nfs. — JEAN, 11, rue Jollin, BOBIGNY (Seine).

LA BOUGIE

GMD



évite
l'encrassement

GAMME DE
9 TYPES
POUR TOUS MOTEURS

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

INDIAN 7 CV. av. side, r. sec. tans. susp. AR. pns et méc. exc. ét. Px 130.000 fr. — PARRAIN, GLERIC (Creuse).

B.S.A. 500 WM 20 av. ou ss side, ens. cme nf. Cse achat voiture. Px 150.000 fr. à déb. — ROMOUIL, 249, rue de Saintes, ANGOULEME (Charente).

GNOME-ET-RHONE 350 culb. sél. ent. chr. ét. nf av. side. Roulé 500 km. Px 150.000 fr. à déb. — LAVAL, 76, av. de Villeneuve-St-Georges, CHOISY-LE-ROI. Tél. : Bel. 05-40 à part. 18 h.

SOYER mot. Jap 350, ét. parf. av. remorque monroue. Px 50.000 fr. — Tél. : Fla. 06-40.

D.K.W. type N.Z. 350 ét. nf. Px 130.000 fr. — CENTRAL MOTO, 5, rue des Maltôtiers, ORLEANS. Tél. : 48-98.

URGENT, conf. sacrifie mot. Diem, imp. roulé 100 km. Px 28.000 fr. — JOOST, 165, Alsace-Lorraine, ST-DIZIER (H.-M.).

MOTOCONFORT 500 culb. res. éping. à chev. 4 vit. main, parf. ét. méc., pns nfs, side Bernardet 1 pl. 1/2 Raison santé. — CUSSAC, VIEILLE BRIOUDE (Haute-Loire).

GILLET-HERSTAL 500 culb. 1938 4 vit. sél. ent. rem. à nf. Tr. b. prés. parf. ét. méc. — BIDEAU, caserne Bosquet, MONT-DE-MAR-SAN (Landes).

GNOME D.4. 5 CV. culb. av. side, Px 75.000 fr., ou éch. ctre 125 cmc. — MARTY, 7, square Port-Royal, PARIS.

F.N. 4 cyl. — 50, rue du Simplon, PARIS (18^e).

F.N. 350 culb. mod. 34 tr. bn ét. émail ref., av. side léger, P.ens. 95.000 fr., à part. 18 h. — NIZARD, 2, rue de la Ferme, SAINT-DENIS (Seine).

PEUGEOT 3 CV. lat. bn ét. gén. mot. ref. cond. int. — MAILLARD, 40, r. du Bac, PARIS. Tél. : Lit. 19-67.

GNOME-ET-RHONE 350 major. 4 vit. noir et chr. équip. luxe, ét. nf, imp. Px 100.000 fr. — RENOUF, 95, r. E.-Zola, A S N I E R E S (Seine).

PEUGEOT 150 3 vit. sél. nf. équip. à enl. pour les vacances. — HELLE-RANGER, 176, rue Pelleport, PARIS (20^e). Tél. : Mén. 48-38.

ARIEL 350 sél. Px 170.000 fr. — Tél. : Lab. 73-20, poste 50 h. bur.

MOTOCONFORT 125 C.45 ét. nf. Acc., sac. tans. tablier, etc. Cse dble empl. — SABRIE, 18, rue Lacre-telle, PARIS (15^e).

TRIUMPH all. Hérisson 3 CV. 2 tps, grais. sep. sél. 4 vit. ét. imp. Px 150.000 fr. — RICHARD, 28, bd V.-Hugo, NEUILLY. Tél. : Mai. 75-84.

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

MOINS de PERLES !

AUX BOUGIES avec le BRENNUS-“E” !

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

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT *BERNARDET*

toujours prêt à vous satisfaire

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

MONET-GOYON 350 P.S. 47, ét. nf. 4.000 km. Px 95.000 fr. — **DUBOIS**, 18, r. P.-Leroux, PARIS (7°).

D.K.W. 250 S.B. ét. nf. pns nfs. Sél. orig. émail noir, équip. Saker, tans. sac. batt. — **JAUVART**, 11, rue Cartier-Bresson. PANTIN.

GILLET-HERSTAL 500 type racing parf. ét. méc. chr. émail. — **PECHON**, 5, r. des Minimes, TOURS (I.-et-L.).

F.N. 350 dern. mod. 1950 de luxe, siège AR. c. nve, rais. santé. — **RAYMOND**, 64, rue de Tolbiac, PARIS.

PEUGEOT 100, 49, parf. ét. équip. — **JEAN**, 4, pl. E.-Renard, PARIS (12°). Tél. : Did. 57-71.

MORGAN Eau. ref. à nf. 2 vit. Delco, car. nelle. — **GERVOIS**, 5 bis, rue A.-France, CHAVILLE.

B.M.W. 350 culb. R.4 tr. bn ét. Px 125.000 fr. — **TANDEM** bn ét. — **BARA**, 15, rue Croix-des-Petits-Champs, PARIS (1°).

TANDEM Deryn ét. nf. à rod. Px 68.000 fr. — Tél. : Did. 19-84.

REMORQUE pr moto side ou voiture, ét. nf. — **LOUVIOT**, 69, r. P.-Dupont, CLICHY-SOUS-BOIS (S.-et-O.). Tél. : 22.

DELAIRE

4, impasse de la Galité, PARIS-14°

Tél. Dan. 55-42.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

B.M.W. 600 vend. cse dép. + side; Précision bn ét. — **GRISARD** 112, r. Lamarck. PARIS (18°).

KOELHER ESCOFFIER mot, Villiers 175. Px 30.000 fr. — **TISSERAND**, chez **TELLIER**, 22, rue Prony, ASNIÈRES (Seine).

BEL ENSEMBLE Cucciolo ét. nf. Px 33.000 fr. — **MICHEL**, 166, rue d'Alésia PARIS (14°).

BRESCH 500, bi-cylindre avec side Bernardet, parfait état général, pneus neufs, cause double emploi. — 8-10, aven. Galiéni, LE RAINCY-GARE.

DIVERS

A VENDRE 1 paire bottes moto c. nves. Px 7.000 fr. — Vis. au Journal.

2 SACOCHES cuir luxe. Px 3.500. — **DECHAUD**, 23, r. Bordier, AUBERVILLIERS.

ETS BONNET

80, Avn. Général-Leclerc

BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GULLER

à bloc-moteur A. M. C.

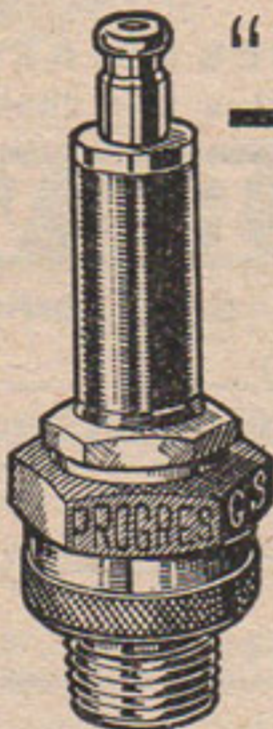
**LARGES FACILITÉS
DE PAIEMENT**

Métro Billancourt

DISPOSONS épaves B.S.A., Ariel, Triumph, Royal Enfield, Norton, à remonter, dédouanées, immatriculables. — **LADEVEZE**, 50, rue Brunel PARIS (17°).

MONTAGE à façon de sidecars de toutes marques par spécialistes. — **POINARD**, 54, r. E.-Dolet, CA-CHAN. Tél. : Alé. 34-41.

**BOUGIE 100 % MICA
"PROGRÈS"**



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

BESSIERE

164, r. Gabriel-Péri, VI^e (Seine)

INDIAN 1.200 CAV 500 GDA pièces orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culasses, pignons bte, disques, embray. châssis side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1.200 complets pare-chocs, ressorts fourche, tuyaux d'échappement. — **TAURY**, 50, rue Oct.-Mirbeau. PARIS (17°).

REUIL (Ets), 82, av. des Ternes. Tél. : Eto. 15-53. — Seul spécialiste pour tous équips et access. motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc., etc.

**LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK**

disponibles à

**"ASNIÈRES-
PHOTO"**

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-18

Ouvert le Dimanche matin

SACOCHES

Entièrement bordées - Renforcées

GRAND LUXE

La paire. **5.850**

5% aux Membres de clubs motos

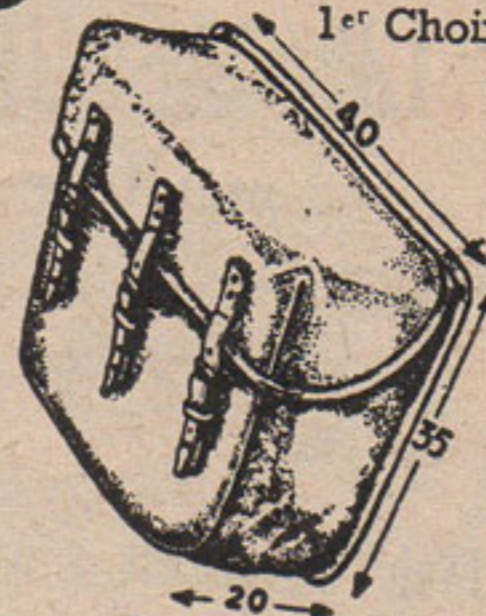
Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13°

VACHE LISSE
1^{er} Choix



ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

FONDS DE COMMERCE

DONNERAIS gérance libre cycles et motos porte Paris, agences Terrot, Motobécane, magasin, atelier, cour, log. 3 pièces. — Ecr. Journal qui transmettra.

OFFRE D'EMPLOI

TRÈS IMPORTANTE MAISON d'accessoires et pièces détachées pour motocyclettes de la région parisienne, demande : 1° Un magasinier connaissant très bien pièces motocyclettes toutes marques. 2° Deux représentants-livreurs pour la région parisienne connaissant très bien pièces et accessoires motocyclettes. — Ecr. Journal qui transm.

**SEGMENTS DE
PRÉCISION**



BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17°)
ÉTOILE 08-80

UN AN : 16 NUMÉROS

NOM : _____
Adresse : _____

L'Abonnement partira du N° _____

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française 400 fr.
Étranger 600 »
payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-
Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire,
Belgique - Grand Duché 100 fr. belges
C. C. P. 387.660, Marianne WEBER, Bruxelles.

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

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

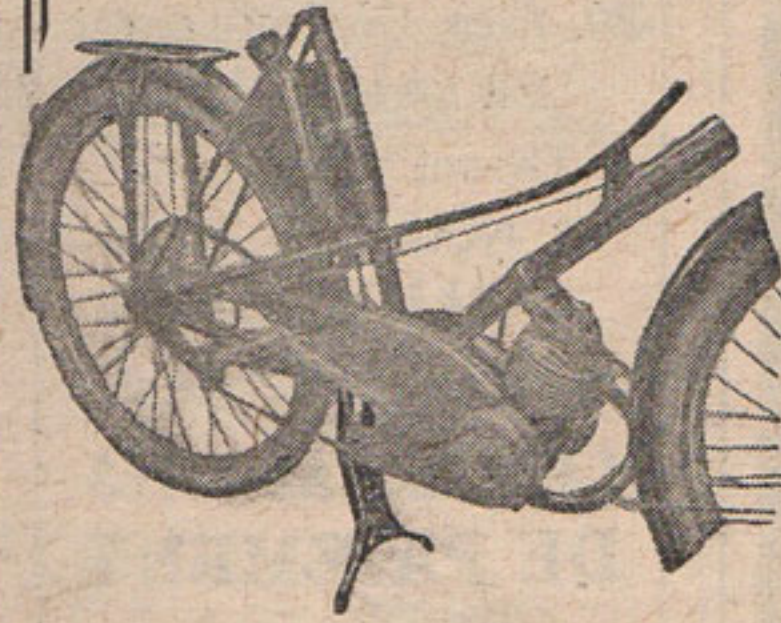
VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré



LES ACCESSOIRES L.Q.

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

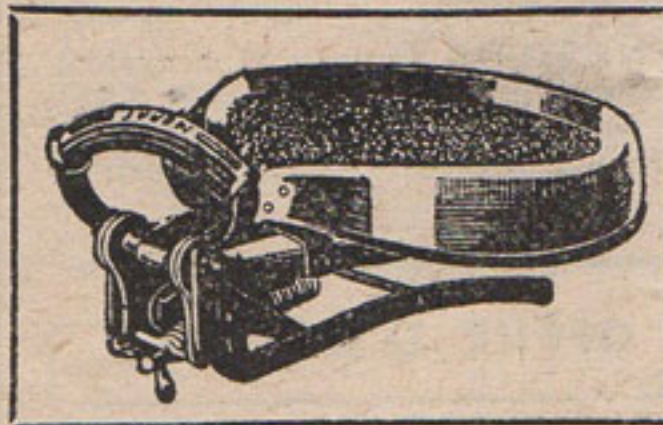


**BÉQUILLES
renforcées**

adaptables sur
MOBYLETTE M.B.
VÉLOSOLEX
TOUS LES VÉLOS

**SIÈGES ARRIÈRE
MERAT**

Exposé France et Étranger



**Le seul qui
procure un confort parfait**

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

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

REVIL ETS

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

Tél. : ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de

VOS BOBINAGES

à des Spécialistes :

**LA RUCHE
INDUSTRIELLE**



35, rue Saint-Georges
PARIS-9^e

Téléph. : TRUdaine 79-4

MCA Le Spécialiste
des Enjoliveurs

F. LUCARINI

36, Rue Paul-Bounin, NICE (A.-M.)

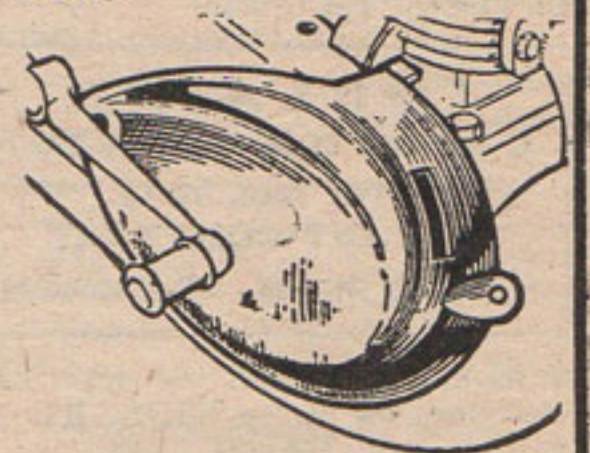
présente



SABOT
cyclo-moteur
avec
CATADIOPTRE

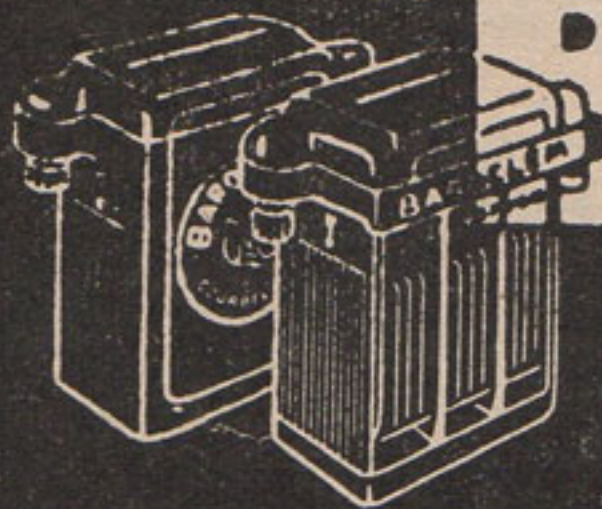
CACHE VOLANT
pour 125 et 150

PEUGEOT
TERROT
MAGNAT-DEBON

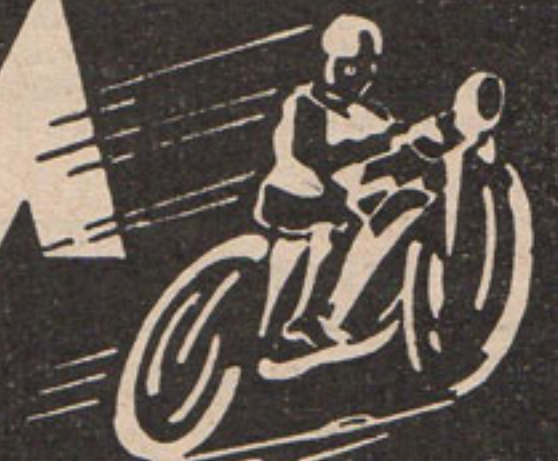


BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

Toutes Pièces "PEUGEOT"

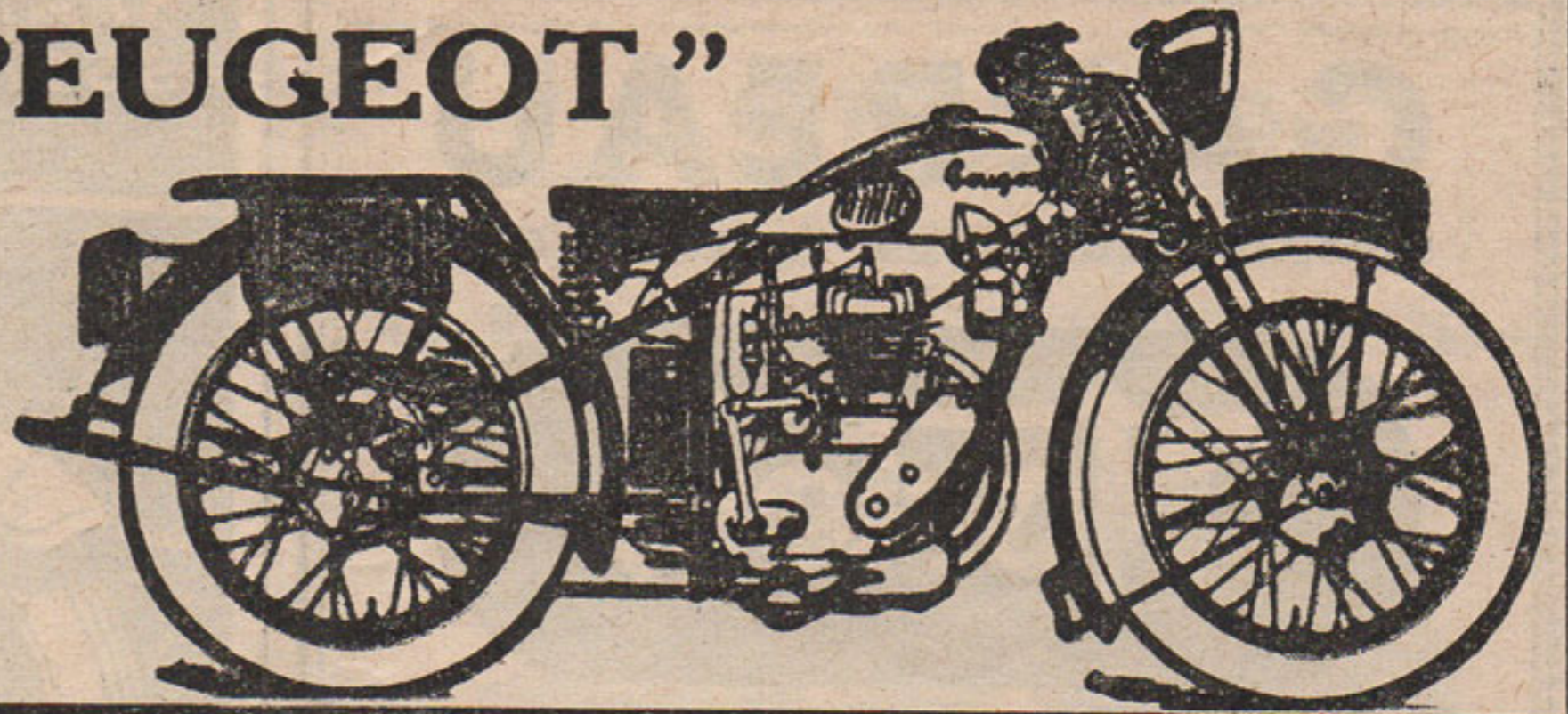
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^{ts} Gilbert CUENIN

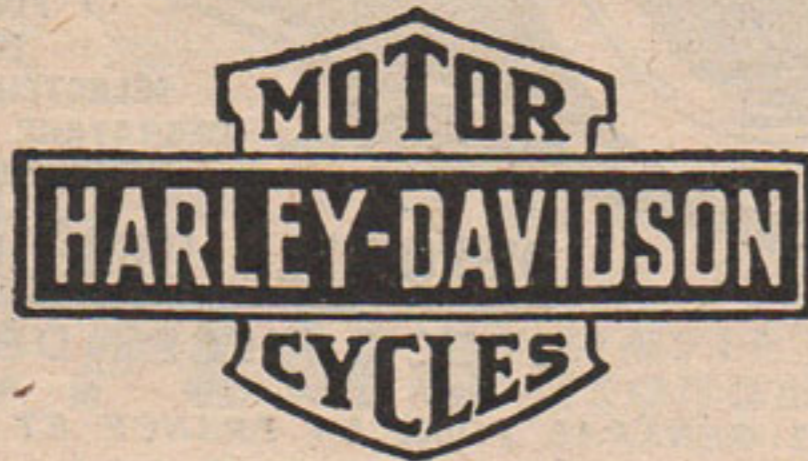
BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



AGENCE OFFICIELLE :

14, B^e
Soult



PARIS
XII^e

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

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

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

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



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

AGENCE OFFICIELLE

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

VOUS POUVEZ ACHETER UNE MOTO ANGLAISE

l'incomparable EXCELSIOR 197 cm³

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

Marcel PERRIN

vous présente aussi *Recordman du monde*

la 500 NORTON "DOMINATOR" 2 cylindres

Livraison rapide — CRÉDIT — Toutes les marques françaises

50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE

Métro : Porte St-Cloud

Téléph. : MOLitor 29-62

**PISTON
MAHLE**

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

DÉSORMAIS DISPONIBLES

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

STOCK IMPORTANT
Montés en série par les constructeurs

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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

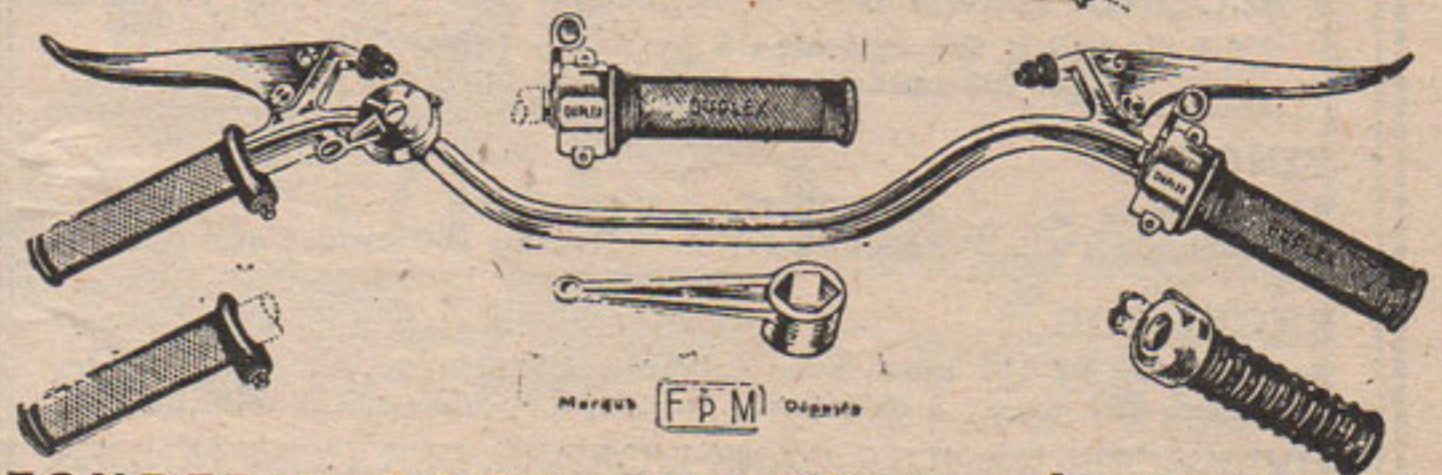
TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

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

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

DUPLEX



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

PERTUISOT

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

SPÉCIALISTE DE

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

VENTE EN GROS

AGENT GÉNÉRAL : STAUB

FERMETURE ANNUELLE pour CONGÉS PAYÉS
DU 5 AU 22 AOUT INCLUS

GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE DE



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

BOL D'OR

1950 - 2.432 km. sur 500 cmc.
moyenne 101,854

GRAND PRIX DE LYON

LEFEVRE, 1^{er} cat. 250 cmc.
sur EXCELSIOR

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 remportant 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 ACHÉTEURS

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

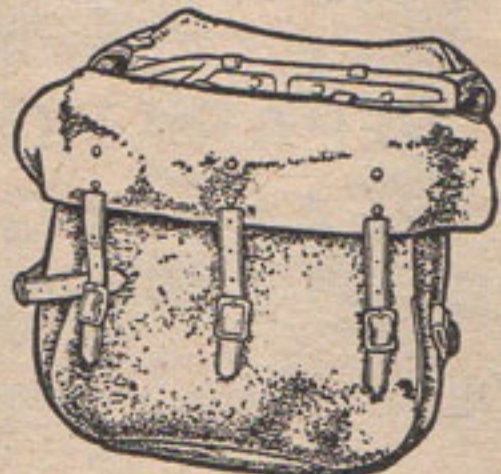
Attention, nombre limité.

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.

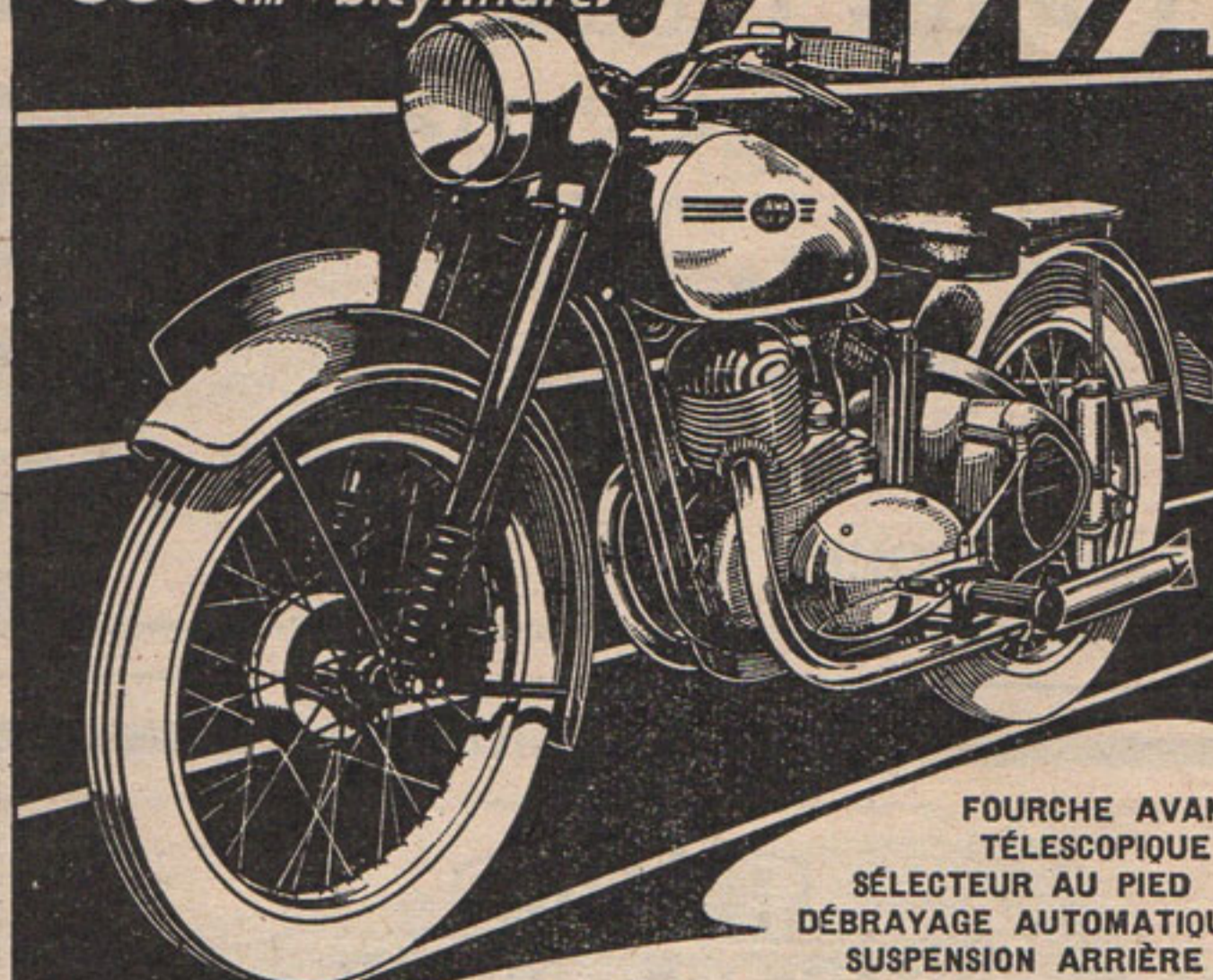
ATTENTION : FERMÉ LE LUNDI



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

250 cm³
350 cm³ bicylindres

JAWA



FOURCHE AVANT
TÉLESCOPIQUE
SÉLECTEUR AU PIED
DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
SUSPENSION ARRIÈRE

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE

ÉTAB^{TS} **POCH**

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

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE

PIÈCES DÉTACHÉES ORIGINE

NIEL-GARAGE .8, Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG. 52-62



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES
MARQUES FRANÇAISES

MÉTRO
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ **L. JEANNIN**

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1933

11, Avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS-15^e - LEC. 80-62

MARCEL FLORET SPÉCIALISTE

RÉALÉSAGE — EMBIELLAGE

pour machines Anglaises et Allemandes

40, Rue Louis-Castil — GENNEVILLIERS (Seine)

“ **GAITÉ MOTOS** ”

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-et-RHONE

MONET-GOYON — JONGHI — GUILLER

DERNY — NORTON — TRIUMPH — B.S.A.

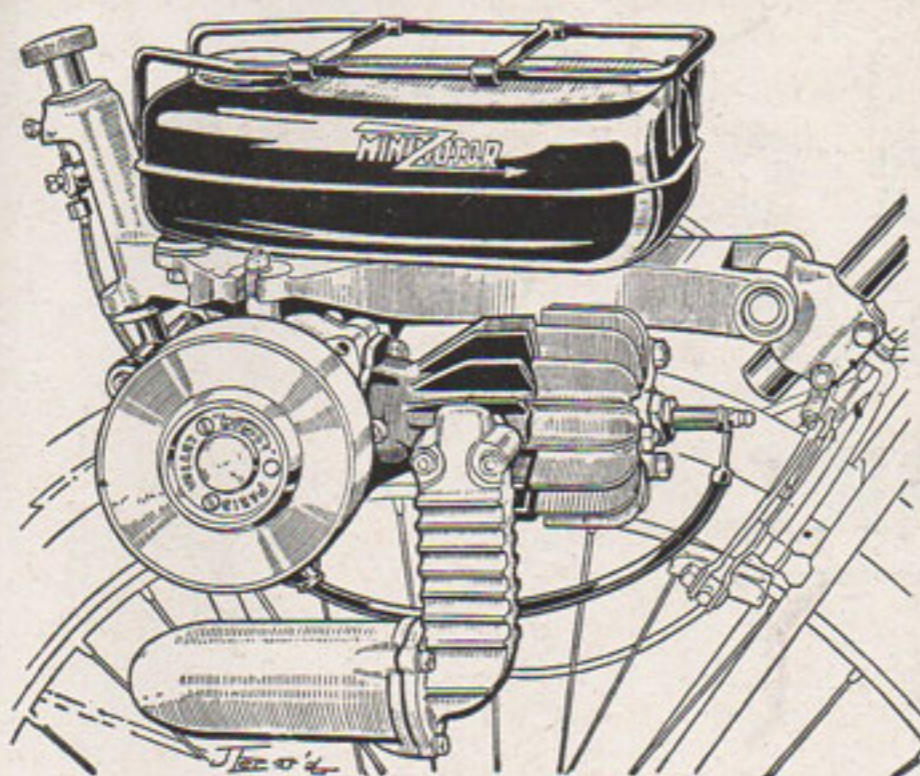
Expéditions dans toute la France

VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

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

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

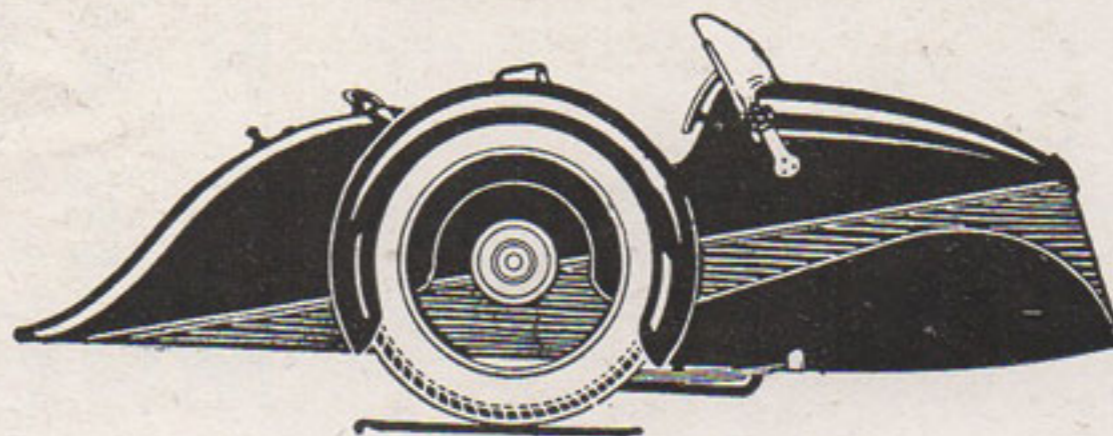
MINI/MOTOR

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

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**

**au
BOL D'OR**
un client

NEW-MAP

*Monsieur
JUIGNE*

mène à la VICTOIRE la seule

Douglas
SPORT

engagée
**STRICTEMENT
DE SERIE**

Ter

des 350 cmc. - 2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9 - RECORD BATTU

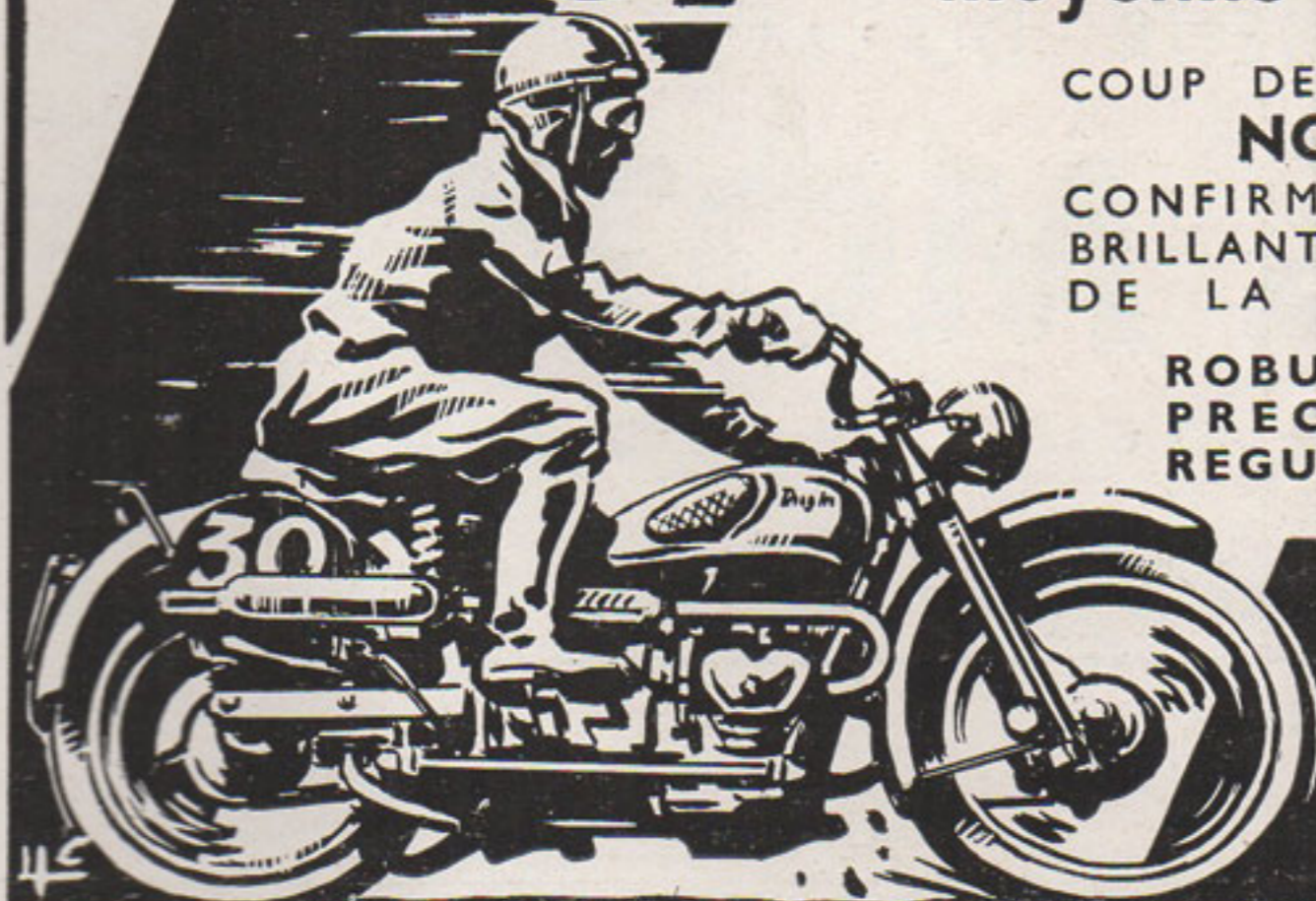
COUP DE CHANCE?
NON!

CONFIRMATION DES
BRILLANTES QUALITES
DE LA MACHINE

**ROBUSTESSE
PRECISION
REGULARITE**

EXTRAIT DE LA PRESSE SPECIALISEE:

*... cependant bien sûr point.
Dans les autres catégories des luttes remarqua-
bles furent également enregistrées : en 350 cc.
le tourangeau Juigne a fait une course d'une ex-
trême régularité — on avait l'impression de voir
un simple touriste — sur une merveilleuse ma-
chine qui ne nécessita pas le moindre arrêt, hor-
mis, évidemment, les ravitaillements (moy. 85
kmh., record battu). Derrière lui, le
Hervé fit un brillant second.*



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP
et
Tous ses Agents

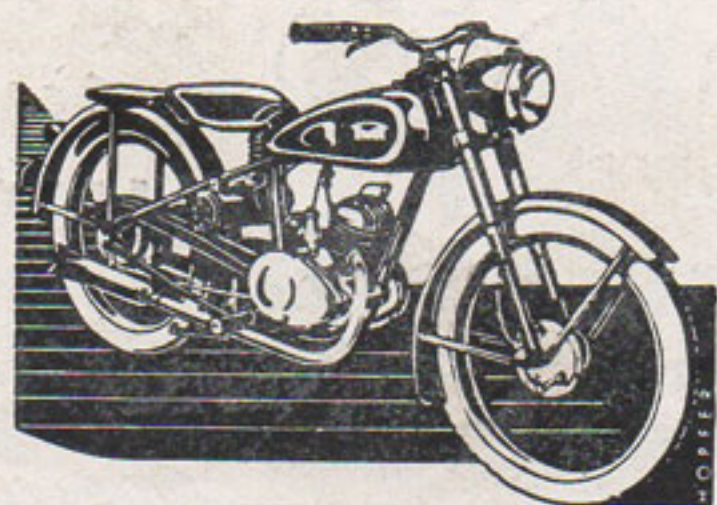
TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT
TERROT
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TWIN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

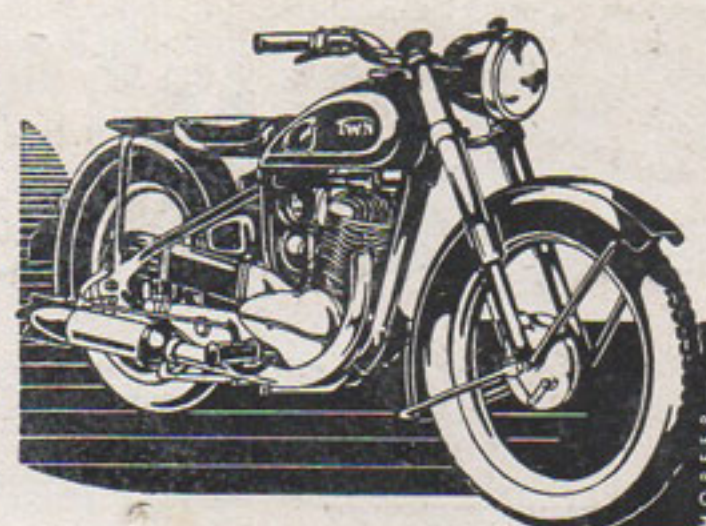


LA B.D.G. 125

:: 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^e) - BOT. 27-12