

4^e ANNÉE — N° 42

REVUE
MENSUELLE

1^{er} SEPTEMBRE 1950

MOTOCYCLES

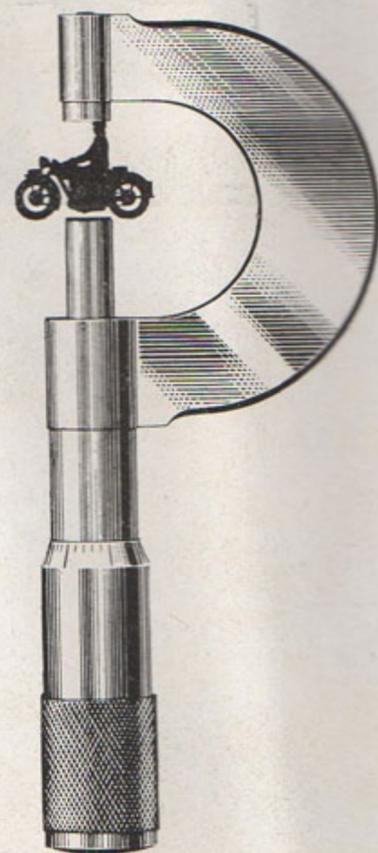
DIRECTEUR :
MAX ENDERS



30_F



Votre Motocyclette sur mesure ?...



Non, ce n'est certainement pas nécessaire car vous trouverez chez l'Agent B.S.A., parmi les 19 modèles de la gamme, la machine qui répond exactement à vos besoins et moyens personnels.

Ceci est possible parce que B.S.A., les plus importants fabricants du monde de motocyclettes, produisent la gamme la plus complète et la plus parfaite qui existe au monde, depuis la 125 cmc. D1 jusqu'à la 650 cmc. GOLDEN FLASH. Prix à partir de 125.000 fr.

De plus, tous ces modèles ont « LA QUALITÉ B.S.A. », sûre garantie du meilleur placement de votre argent.

C'est pourquoi, chaque jour, PLUS DE B.S.A. SONT EN CIRCULATION.

C'est pourquoi

BSA

**200
AGENTS**
à votre service

..

vous choisirez...

TOUS MODÈLES IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES

MOVEA IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

79, Avenue de la Grande-Armée — PARIS-16^e

COP. 40-65 — 27-23

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 rempor-
tant le Manufacturers Team Prize.

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

NORTON

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

« SECOND HAND »

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

VINCENT

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

EXCELSIOR

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

LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE DES COMMANDES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ASSURÉES
A NOS 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

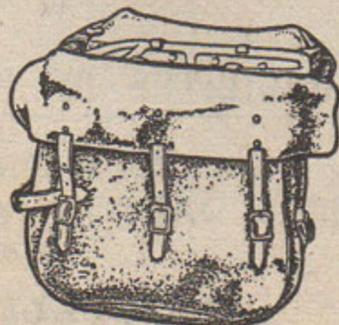
Attention, nombre limité.

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

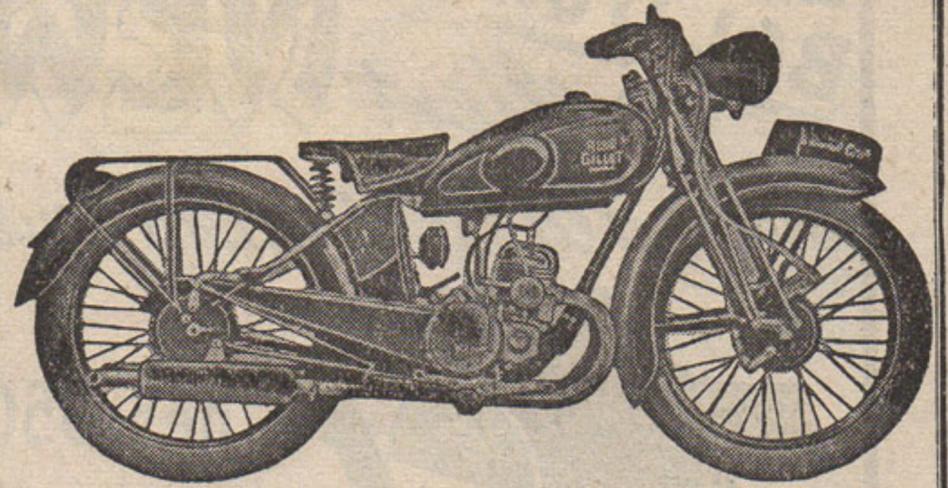
PRIX PAR QUANTITÉS

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

ATTENTION : FERMÉ LE LUNDI



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



René GILLET

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

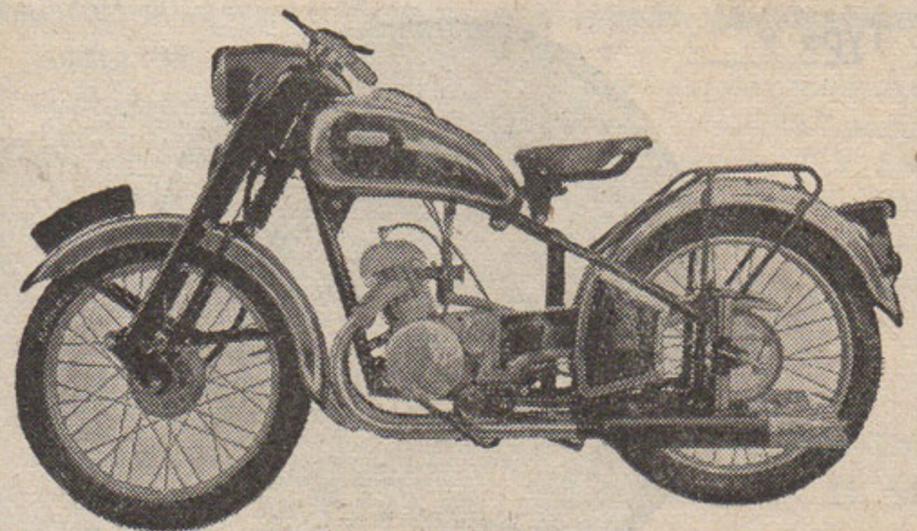
Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

Motocyclettes - Vélocycleurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri - CLERMONT-FERRAND



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

SÉCURITÉ — PUISSANCE — CONFORT

Livraison rapide

Agences dans toute la France

du **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**

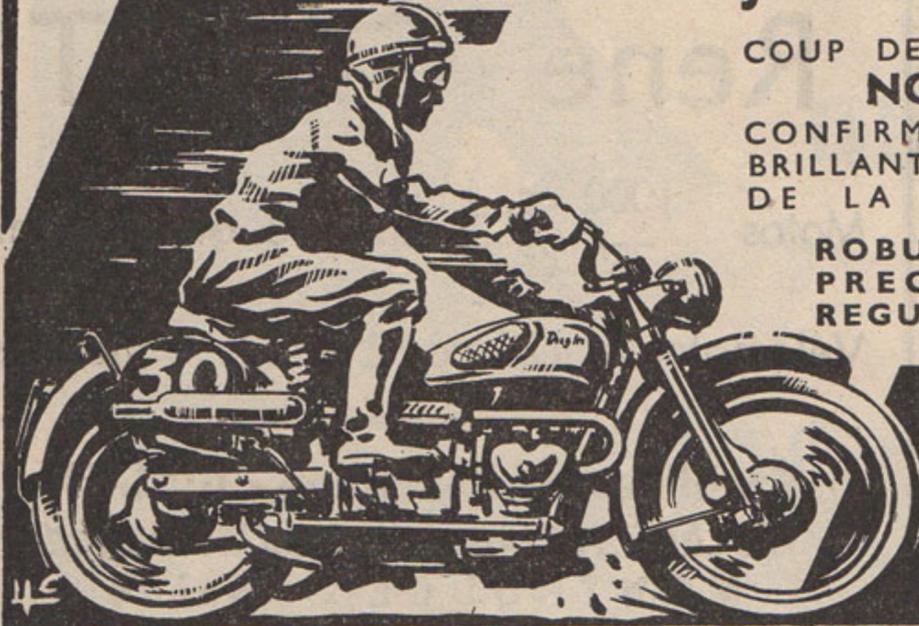
COUP DE CHANCE?
NON!

CONFIRMATION DES
BRILLANTES QUALITES
DE LA MACHINE

**ROBUSTESSE
PRECISION
REGULARITE**

EXTRAIT DE LA PRESSE SPECIALISEE:

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

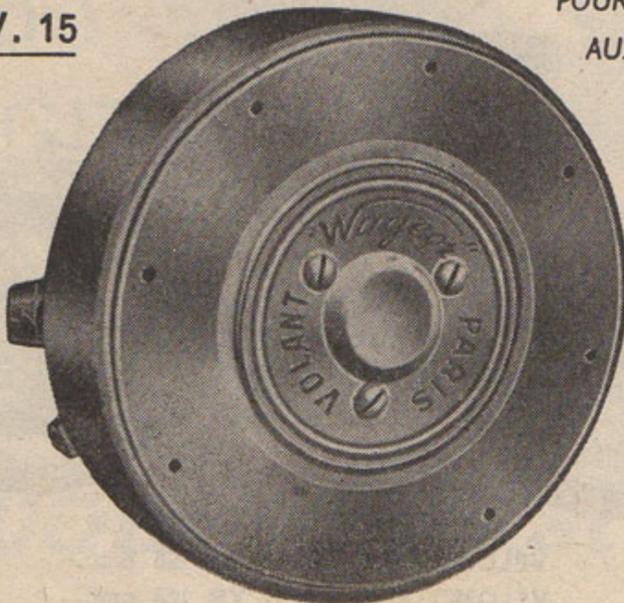
NEW-MAP
et
tous ses Agents

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15

POUR MOTEURS
AUXILIAIRES



FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

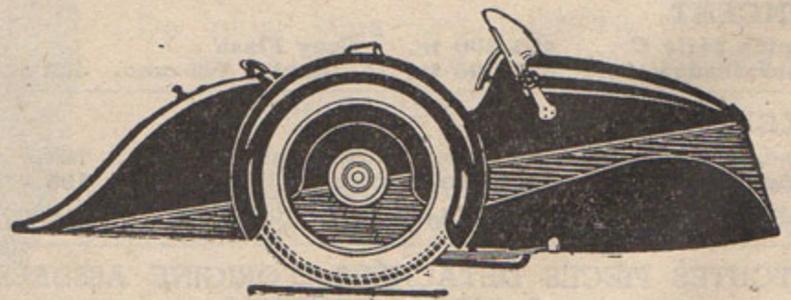
Société Anonyme au Capital de 110.000.000

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

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

ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

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

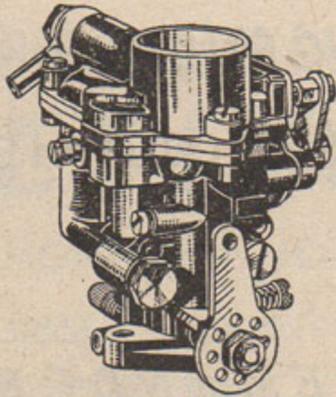
CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★

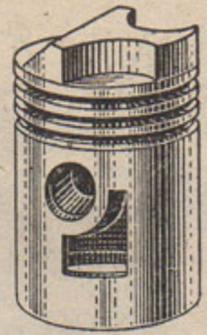
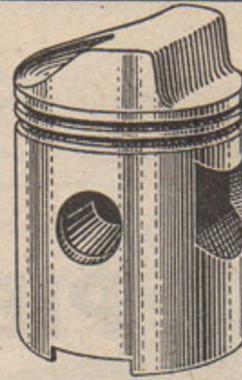
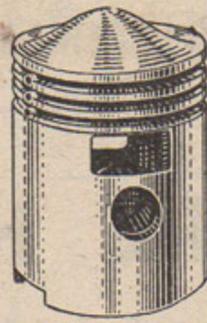
CARBURATEUR ZÉNITH

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



ALJANVIC Z.2.30

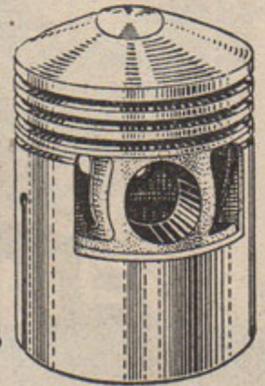
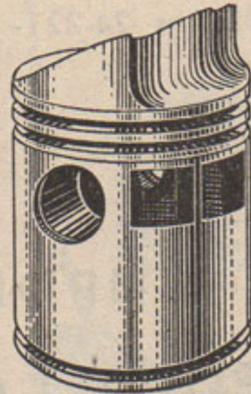


PISTONS

Super-vitex
en alliage spécial
hypercilié

à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

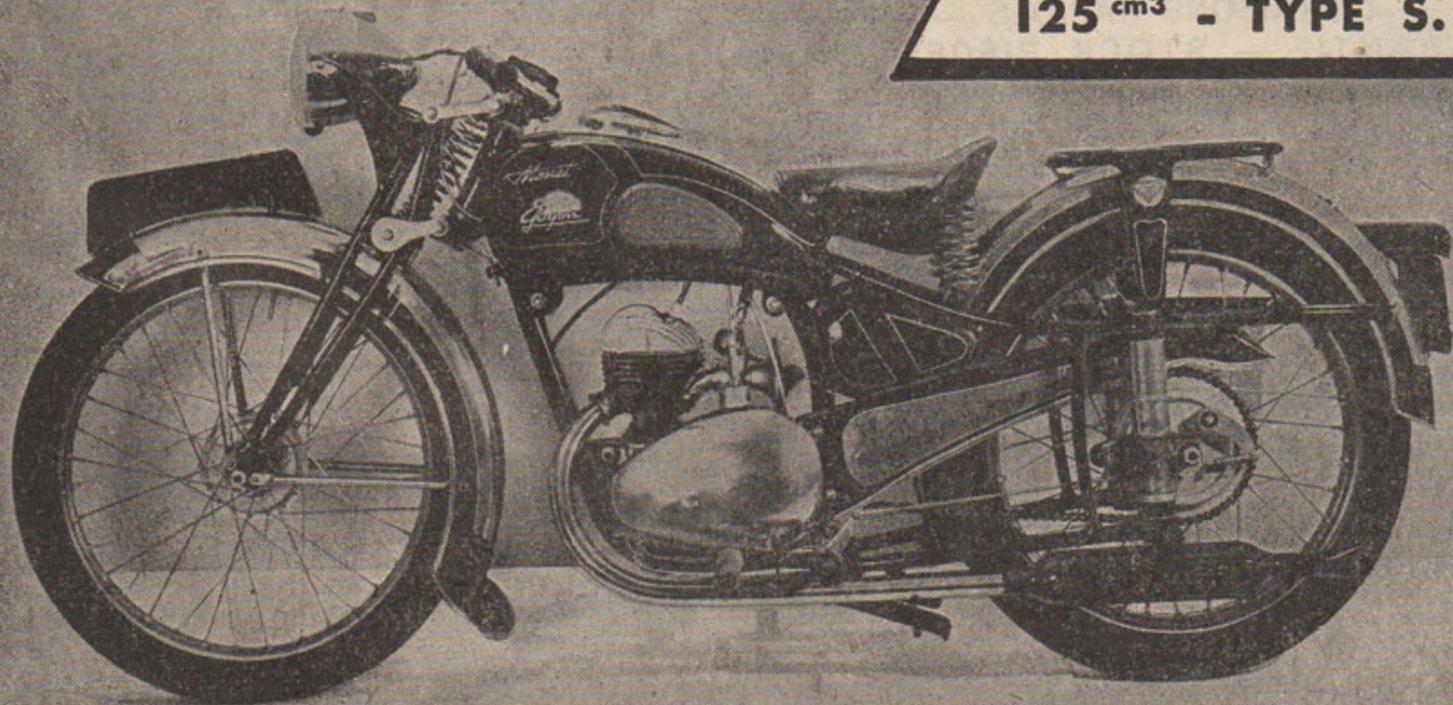
56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 33-40

LES
VÉLOMOTEURS
1950

Monet Goyon

125 cm³ - TYPE S. 6. V. - 2 Temps



Vélocycle 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 ½

100 cm³ - 2 Temps
TYPE S. 3. G. D. S.

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

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

PUB. J. BAZAINE

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

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

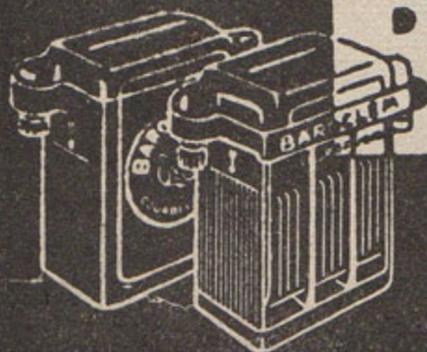
LES PLUS AVANTAGEUSES FACILITÉS DE PAIEMENT
LIVRAISONS RAPIDES
SERVICE GARANTIE — STOCK PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES ÉTUDIÉS SPÉCIALEMENT POUR LA MARQUE



Métro : SOLFÉRINO

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

Tél. : INV. 00-27



DÉPT. MOTO

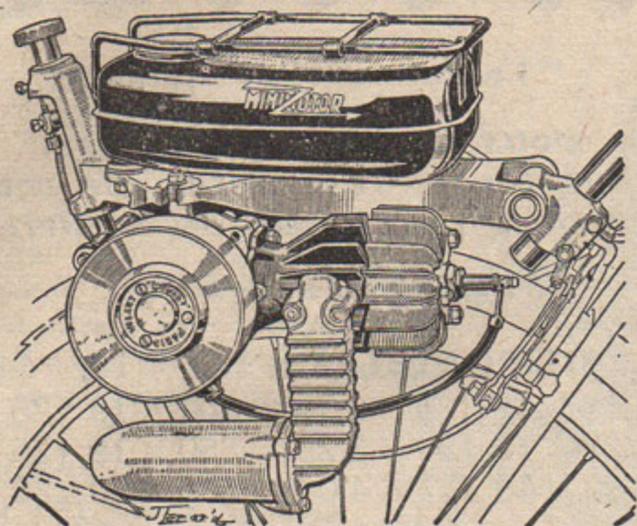
BAROCLEM

la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

MINI MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

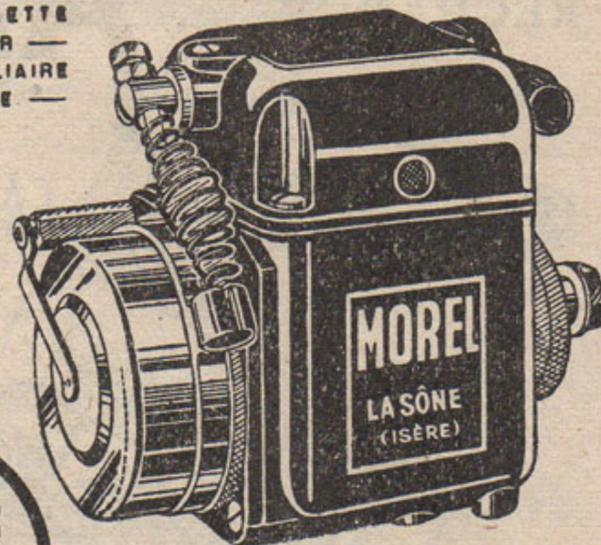
CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI MOTOR

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

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

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

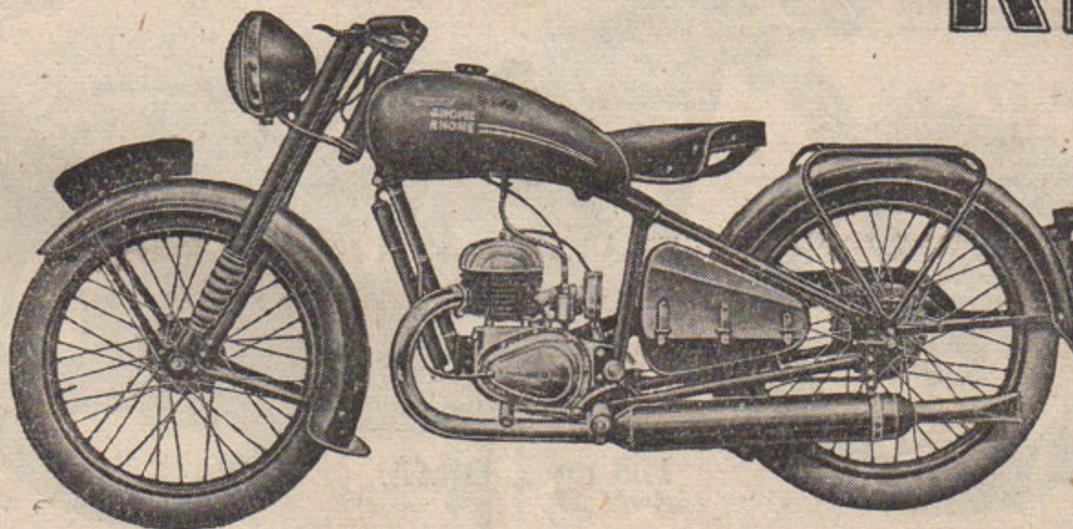
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

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

LA SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

PRÉSENTE LE **NOUVEAU VÉLOMOTEUR**

**GNOME
RHONE**



125 cc. type R 4 à Sélecteur

Vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS - KLE. 90-56
Pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS - AUT. 08-90

NECESSAIRE
PIECES DE
RECHANGE

AMAC

pour
CARBURATEURS
MOTOS ET
VELOMOTEURS



Pièces de vente
très courante
contenues dans un élégant
coffret avec séparations
fourni gracieusement.

STATION-SERVICE-AMAC

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

Motocyclistes...

Firestone

“ La marque de qualité ”

*Vous permettra toujours,
et sur toutes les routes, de rouler
avec le maximum de sécurité*

Nous livrons à lettre lue

PNEUS DISPONIBLES : 5.00 × 16, 4.00 × 18
275 × 19 (25 × 2.75) 300 × 19 (25 × 3.00)
325 × 19 (26 × 3.25) 350 × 19 (26 × 3.50)
400 × 19 (27 × 4.00) 300 × 20 (26 × 3.00)

Concessionnaire exclusif
pour la France :

**SERVICE
GÉNÉRAL
DU PNEU**

12, Boulevard Bineau
LEVALLOIS - PERRET

Téléph. : PEReire 39-72
(3 lignes groupées)

« CHAMPION »
de luxe



« SPORTSMAN »

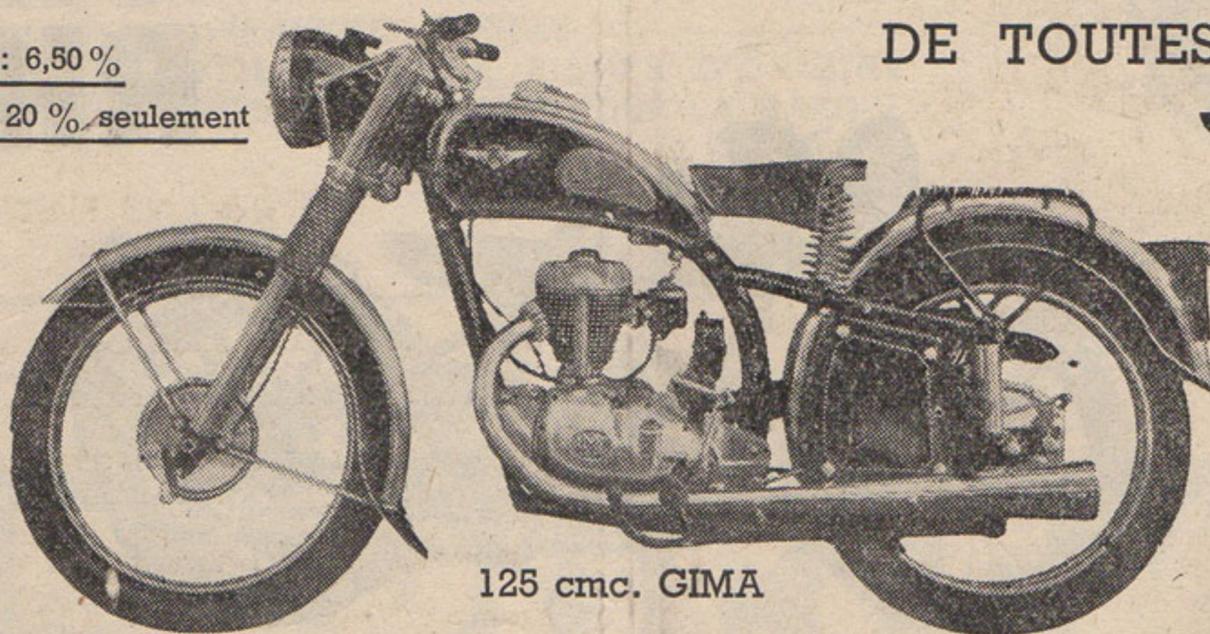
CRÉDIT DE 40 MOIS

POUR ACHAT
DE TOUTES MACHINES

Frais réduits : 6,50 %

Paiement comptant : 20 % seulement

ALMA - GIMA
DOUGLAS
G.R. - GUILLER
JAWA - PUCH
D.S. - MALTERRE



125 cmc. GIMA

MOTOCONFORT
NEW-MAP
RADIOR
SUBLIME
TRIUMPH
T. W. N.

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

A. CAVERT, GUÉRET (Creuse)

Téléphone : 568

Motoriste

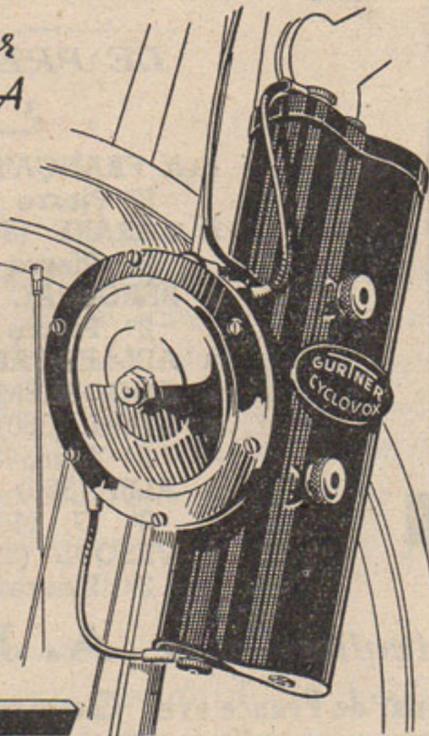
Tarif et Conditions contre 50 fr.

**L'AVERTISSEUR À PILES
CYCLOVOX**

*... idéal pour
vélomoteurs & B.M.A*

Utilisant le modèle "pile
torche" le CYCLOVOX
permet 50.000 coups
d'avertisseur sans rechar-
ge. Il est indispensable
sur tous vélomoteurs dé-
pourvus de batterie ou
redresseur.

Le CYCLOVOX est livré
avec fil, ferrures et bouton
de contact, chromé, à fixer
au guidon.



GURINER

J. P. Vitry

AGF

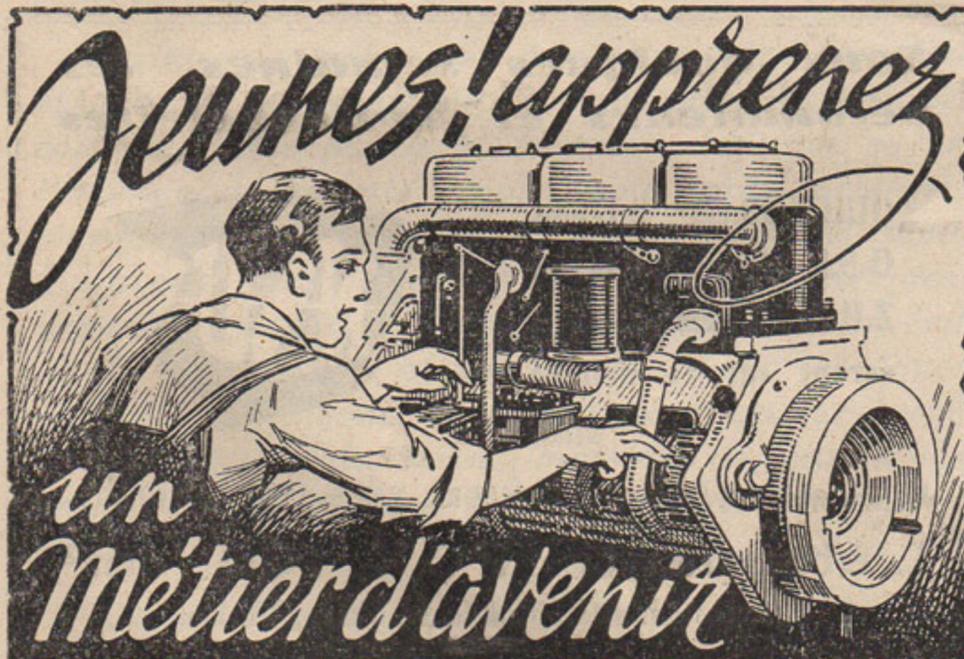
Le premier scooter français

ÉLÉGANCE — QUALITÉ



125 cmc.
4 vitesses
120.600 frs

4, Rue Hoche - COLOMBES (Seine)
Tél. : CHA. 08-47



Ne laissez pas passer votre chance !...

Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire **ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS - P.T.T. - MOTO-CULTURE**, etc...

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

Publicité - LANGLET

"COURS TECHNIQUES AUTO"
Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)
Renseignements gratuits sur demande

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)
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. G. P. Paris 2.834-83, par mandat-
Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire.

Belgique - Grand Duché 100 fr. belges
C. G. 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.

Aucun Agent ne peut vous donner les Références de

Georges MONNERET

LE PASSÉ :

1 MAGASIN

281 VICTOIRES
97 RECORDS DU MONDE
7 FOIS CHAMPION
DE FRANCE

AGENT DES
CÉLÈBRES MARQUES

N. S. U. — PUCH

A. J. S. — M. V.

SERTUM

1^{er}

LE PRÉSENT (1950) :

3 MAGASINS

des FRANÇAIS à ROUBAIX (350)
2^e Pierre Monneret
à TARARE (350)
2^e Pierre Monneret
à BERGERAC (350 et 500)
2^e Pierre Monneret (350)
à AIX-LES-BAINS (350)
à ANGOULÊME (350)
à LYON (350)
2^e Jean, 3^e Pierre Monneret
à ALBI (350)
2^e G. Monneret
à VESOUL (350)
2^e Pierre MONNERET

Aucune Marque ne peut rivaliser avec **A. J. S.**

Championnat du Monde avec Leslie GRAHAM - Championnat de France avec **Georges MONNERET**

AGENTS DEMANDÉS POUR DÉPARTEMENTS LIBRES

Agent général pour la France

Georges MONNERET représente toutes les grandes Marques françaises et livre de suite

CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT — CRÉDIT

Georges MONNERET ne prend pas de vacances !

NORD : 138, Rue de Tocqueville
(Porte d'Asnières)

SUD : 106, Avenue Aristide-Briand
MONTROUGE — ALE. 21-71

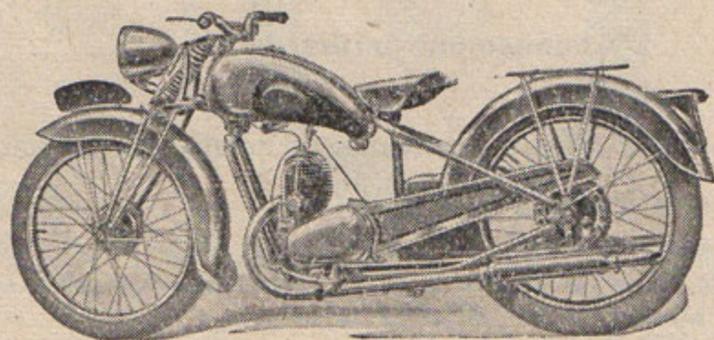
CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme

CAPITAL 92 MILLIONS DE FRANCS



SAINT-ÉTIENNE

**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

C^{ie} de Commerce et Commission

18, Rue de Paradis — PARIS (10^e)

ÉDITORIAL



La suggestion généreuse de notre ami, Mr. Porte, émerge de "La Boîte aux Idées". Le motocycliste, avec toutes ses apparences de solitaire, n'est quand même pas un égoïste : son ambition ? on le voit par cet exemple : faire partager aux autres ses propres joies de connaisseur.

Si, grâce à la compréhension de ceux à qui il fait appel, le vœu de notre correspondant se réalise, les débutants se mettront en selle, toutes appréhensions vaincues, avec la confiance de qui sait n'avoir rien à redouter de sa monture.

Cette proposition intelligente, les Présidents de Clubs doivent de s'y arrêter avec beaucoup d'attention. Initiative créatrice, c'est pour eux un des arguments les plus réalistes et les plus efficaces pour accroître leur cohorte et faire de leurs nouvelles recrues les propagandistes les plus persuasifs.

J'aimerais même une éducation plus complète encore et que se conjugassent notions de mécanique et de conduit, non pas à la manière dont on se prépare à l'examen du permis, mais d'une façon pratique qui ne s'acquiert qu'à force d'expérience, parfois douloureuse. Imprimer dans l'esprit des jeunes quelques vérités premières serait leur rendre service et leur éviter sans doute des déboires et des accrocs. Leur inculquer que la témérité et l'inconscience sont pour qu'on se targue d'être bon pilote, non des vertus, mais des défauts, les persuader que prudence n'est pas synonyme de frousse, voilà des préceptes fondamentaux.

Cet additif émis en contribution à l'initiative de Mr. Porte, "MOTOCYCLES" apporte son adhésion sans réserve aux clubs qui reprendront et développeront la formule. Qu'ils nous communiquent, non leurs projets, mais leur programme, nous leur donnerons le retentissement qu'ils auront mérité.

Mr. Porte parle également de manuels éducateurs ; il y a tout à faire dans ce domaine assez mal exploré, et cel mérite un sérieux examen ; nous reviendrons sur ce sujet.

Sander Max

MOTOCYCLES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
G. VAN BENDERS

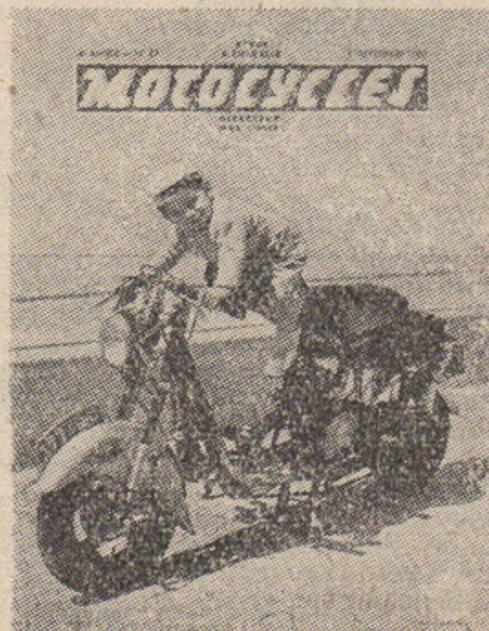
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

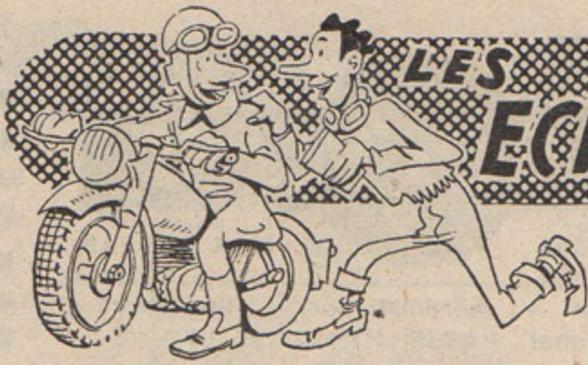
4^e ANNÉE — N° 42 — SEPTEMBRE 1950

| | Pages |
|-----------------------------|-------|
| ● LES ÉCHOS DU MOIS..... | 10 |
| ● LA 125 B.S.A..... | 15 |
| ● LE POULAIN..... | 20 |
| ● LE FREINAGE (Suite)..... | 26 |
| ● LE GRAISSAGE DU 2 TEMPS.. | 28 |
| ● LE SPORT..... | 30 |

NOTRE COUVERTURE



Le Scooter n'attend pas le nombre des années.



LES ECHOS DU MOIS

L'Allemagne et la voiturette.

Deux firmes allemandes ont mis en fabrication des voiturettes populaires équipées de moteurs à deux cylindres; mais au lieu d'être comme notre Dyna ou notre Citroën un flat-twin, c'est un 2 temps qui a été choisi, suivant la formule D.K.W.

Ces deux voiturettes à traction avant sont pour la première marque en 400 ou 750 cmc., pour la seconde en 300 cmc.

Suspension avant sur Vélosolex.

Nous avons actuellement en cours de montage sur un Vélosolex de service, une fourche avant à parallélogramme réalisée par Jeanneret. Nous devons donc en faire l'essai dans les jours prochains et en communiquerons aussitôt les résultats à nos lecteurs.

Suspension Grégoire pour motos.

Au cours de la causerie qu'il vient de faire sur la Hotchkiss-Grégoire, M. Grégoire parlant de son dispositif de suspension à flexibilité variable, déjà adopté avec plein succès sur certaines voitures a dit son intention d'étendre son invention aux motocyclettes et particulièrement pour la suspension arrière. Connaissant les résultats obtenus sur des types de voitures très variés et connaissant également la valeur de M. Grégoire, il est à supposer que s'il met son projet à exécution, les formules qu'il proposera pour la motocyclette seront à retenir.

Notre Salon.



Il s'est confirmé depuis que c'est bien au Parc des Expositions que nous irons voir nos motos.

On a dit à ce sujet qu'en raison des deux emplacements : Grand Palais pour les autos,

Porte de Versailles pour les cycles et motos, les tickets d'entrée comporteront un volet qui permettra l'entrée aux deux lieux d'exposition.

Un prix spécial serait d'autre part envisagé pour les visiteurs du seul Salon du cycle et de la moto.

A la Bastille.

Dans le secteur de la Colonne et du Génie, c'est à Moto-Bastille que l'on peut voir de près et en détail, les derniers modèles de Matchless, dont la 2 cylindres qui requiert particulièrement l'attention.

En 2 cylindres anglais, M. Danvignes présente également la Sunbeam qui plaît aux amateurs de grand tourisme par sa souplesse, son silence et son grand confort.

Débrayage et cyclomoteurs.

Un de nos abonnés à la suite du récent essai de la Mobylette, a déploré que nous n'ayons pas critiqué l'absence de débrayage. Nous lui avons naturellement répondu que notre rôle d'essayeurs était de constater ce qui était et non d'envisager ce qui aurait pu être.

Toutefois cette observation nous ayant chatouillé, et n'ayant eu, d'autre côté, aucune observation de ce genre, nous avons eu la curiosité d'interroger les constructeurs de moteurs auxiliaires ou cyclomoteurs sans débrayage pour connaître l'opinion de leurs clients sur l'absence de cet organe.

Il résulte de cette enquête générale qu'à peine 2% de la clientèle, regrette l'absence du débrayage. C'est donc un pourcentage insignifiant qui n'incite pas les fabricants à modifier leurs modèles.

Le fait s'explique d'ailleurs : il existe sur le marché d'autres excellents moteurs auxiliaires ou cyclomoteurs munis de débrayage, l'acheteur n'a donc qu'à choisir entre les deux formules.

Ainsi tout le monde vit et chacun est satisfait.

Où es-tu camarade ?

Notre abonné, M. Dietz, un charmant homme que nous connaissons bien, nous écrit les lignes suivantes, au cours desquelles il déplore avec raison le manque de camaraderie sur la route. « Motocycles » avait parlé d'entre-aide autrefois, cette idée avait été accueillie avec enthousiasme. Pas besoin de fa-

nions pour cela, avions-nous dit, ayez le geste spontané. Y aurait-il donc si loin de la bonne intention à la bonne action ?

Je tiens à vous signaler le petit fait suivant :

Je me souviens m'être arrêté en 1913, en plein milieu de la fameuse côte de Laffray pour aider un motocycliste qui montait. Oh ironie, une « Moto Rêve » ! Mais je conduisais une 5 CV. 1/2 Peugeot 2 cylindres de sombre mémoire et ce n'était pas une sinécure de repartir dans une telle côte en poussant un pareil instrument sans changement de vitesses ni débrayage.

Depuis ce temps j'ai dépanné et l'ai été souvent, mais il faut croire que les temps ont bien changé.

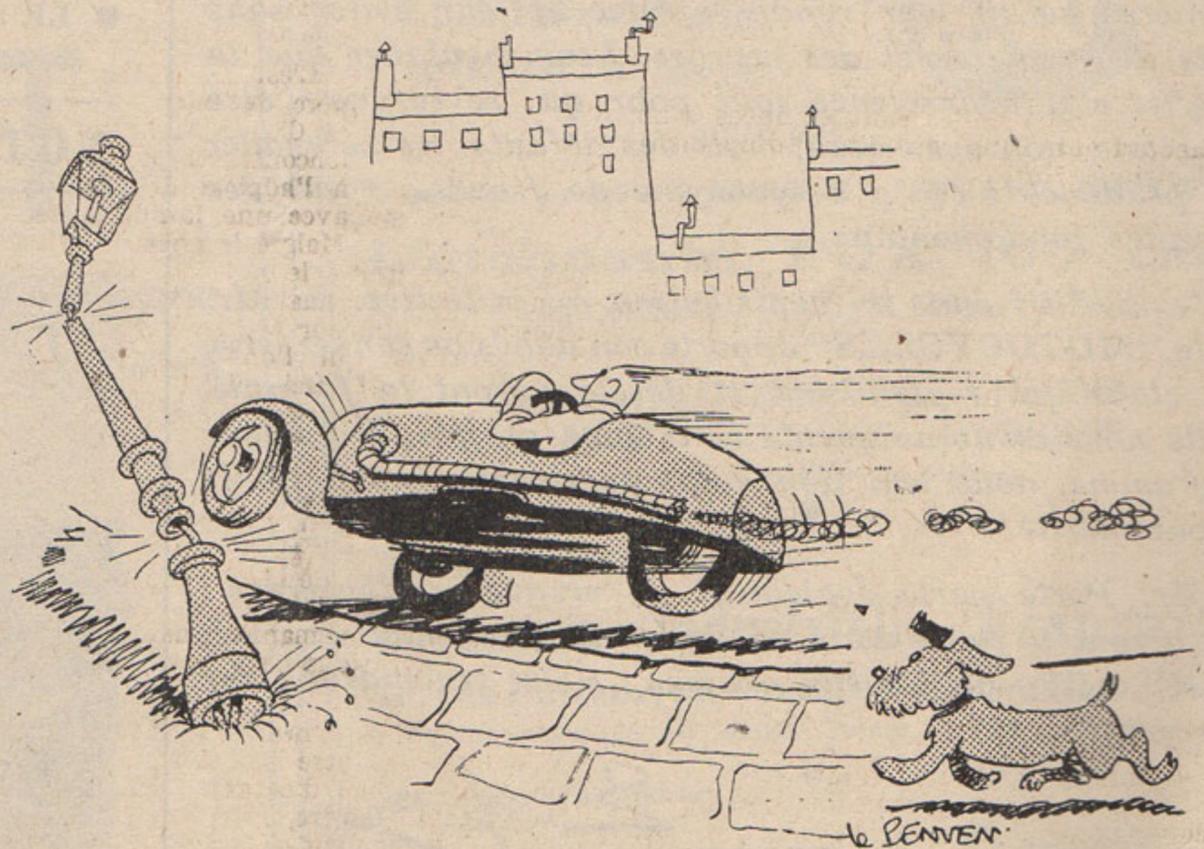
Au début de ce mois, partant dans le Midi sur ma D.K.W., je suis resté en panne totale d'allumage sur la route de Laragne à Sisteron. Nous n'avions plus ma femme et moi, qu'à pousser la machine pendant 10 kilomètres par 40; à l'ombre. De nombreux motocyclistes français et étrangers nous ont dépassé ou croisé, aucun n'a seulement ralenti pour nous demander si nous avions besoin d'aide.

Vous avouerez que cela ne m'incitera plus à m'arrêter maintenant quand je rencontrerai quelqu'un en détresse.

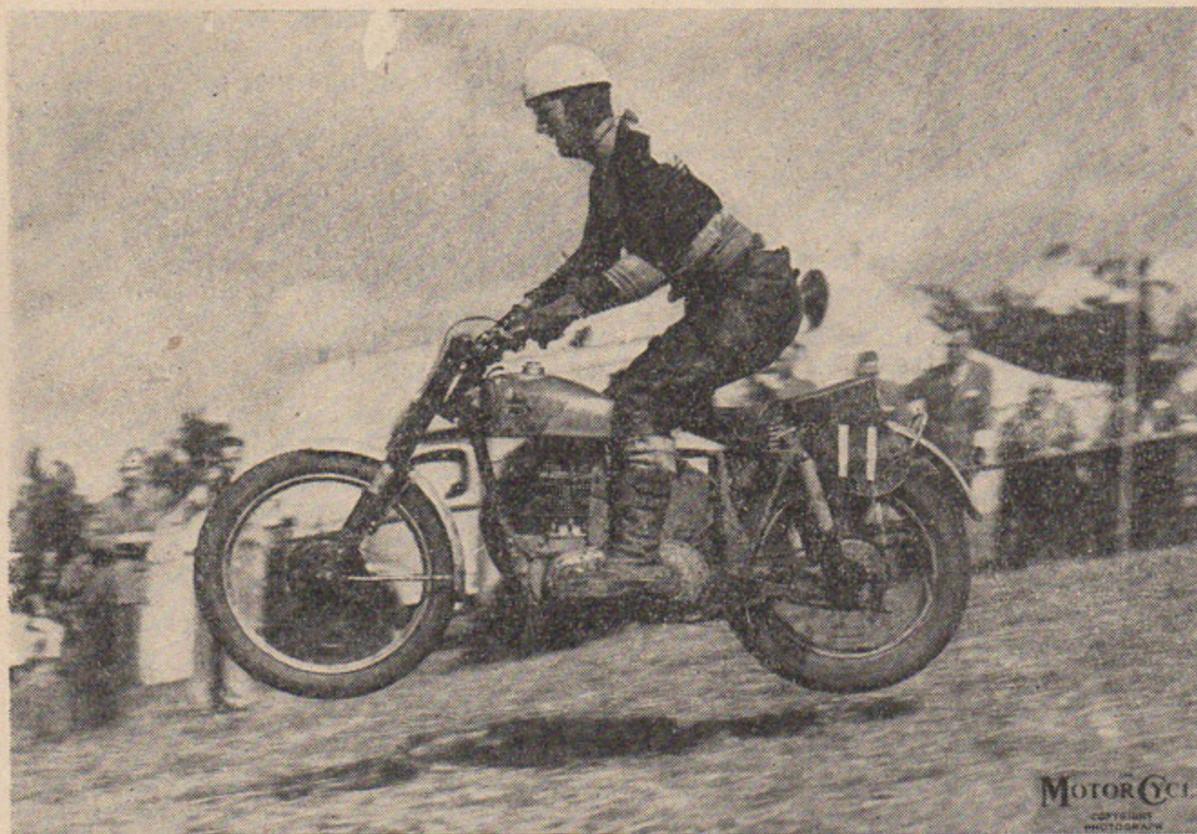
Vous dites ça M. Dietz! Mais parions qu'à la première occasion, vous vous arrêterez quand même...

La production D.K.W.

On nous signale que la production des Usines Auto-Union d'Ingolstadt, a été pour le mois de juillet 1950, de 2.350 motocyclettes D.K.W. 125 cmc.



Oh Zut! mon bec de gaz!...



Basil Hall sur BSA, premier au Redditch Moto-Cross.

Les moteurs Riedel en France.

Ces moteurs ovoïdes sont ceux que l'on a fort remarqué sur les originales Imme qui ont été présentées dans le N° 40 de « Motocycles ». M. Ladevèze, l'agent général de cette marque nous informe qu'il peut importer en France, pour particuliers et constructeurs ces blocs Riedel 100 cmc., trois vitesses.

T.W.N. - Bing - Noris.

Le hall de la Moto qui déjà rend de grands services pour les pièces détachées aux possesseurs de motos françaises âgées, accroît encore son action en étendant son stock à certaines marques étrangères.

Les propriétaires de Triumph Werke allemandes achetées aux domaines, ont des chances maintenant de pouvoir se réapprovisionner au hall de la Moto ainsi que tous ceux dont les machines d'origine allemandes sont équipées d'un carburateur Bing ou d'un équipement électrique Noris.

Au tableau d'honneur.



Partis en vacances dans l'Isère, à notre retour à Saulieu (Côte-d'Or), j'ai eu pas mal d'ennuis mécaniques, rupture de l'axe de la roue arrière, rupture de l'axe de la magnéto et des tendeurs de chaîne, et au surplus calaminage du cylindre. Je me suis adressé à M. Prudhomme Maurice, mécanicien, 20, rue Grillot à Saulieu, qui m'a dépanné en quelques heures en travaillant une partie de la nuit, et n'a été souper qu'après réparation; il était minuit, il m'a fait tourner un axe de magnéto par un petit tourneur du pays, et tout ce travail et révision générale pour un prix minime.

Je suis donc heureux de signaler ce consciencieux mécanicien, à tous les motards en difficulté du côté de Saulieu.

R. CHOPIN, Paris.

Vœux de guérison.

Nous venons d'apprendre que Mesplède, de l'A.S.P.P., un jeune coureur plein d'espoir que nous avons eu le plaisir d'applaudir souvent tant à Montreuil que sur d'autres terrains de Paris et de province, vient d'être assez sérieusement blessé en Belgique.

Au cross d'Ahis-Mons, nous apprenons que Michel Verrecchia, champion de France 1949 a été grièvement blessé.

A tous les deux, « Motocycles » adresse ses vœux les plus sincères de prompt guérison.

Les agents sont de braves gens.



Et ce n'est pas vrai que dans les chansons.

C'est aussi l'avis du père de Kick, Manette et Cie, qu'un taxi malencontreux a envoyé à l'hôpital de Neuilly, avec une jambe brisée.

Malgré le choc, ce n'est pas le taxi qui a le plus touché notre sympathique dessinateur, mais la gentillesse et la douceur toute « maternelle » des gardiens qui l'ont transporté à l'hôpital. Il est vrai qu'on les appelle aussi des « Anges Gardiens ».

Le grand cirque.

Fergus Anderson s'élève avec juste raison contre les règlements de la Commission Sportive de la F.I.M., ces règlements sont très discutables, mais ce qui est abusif est la manière dont les différentes fédérations nationales les appliquent.

Nous nous sommes déjà élevés dans ces colonnes contre l'admission de carburants à indice d'octane variant d'un Grand Prix à l'autre, alors que cet indice était fort nettement défini dans les règlements, et à chaque fois la F.I.M. fermait les yeux. Nous avons signalé dernière

ment cette décision de la plus haute fantaisie qui interdit à une machine de courir avec des machines de la catégorie supérieure, mais certains pays, la Belgique en substance, ignore complètement cette règle, nous ne critiquons pas nos amis belges, loin de là, mais la passivité de ceux qui pondent des règlements hilarants sans avoir l'autorité nécessaire à leur application. Citons un exemple concret, à Aix-les-Bains il était admis dans le règlement particulier de l'épreuve que les 250 seraient admises dans la catégorie 350, mais devant l'interdit jeté par la Fédération française les organisateurs durent se plier au règlement.

Notre ami Anderson dut alors monter un cylindre réalésé sur sa Guzzi afin d'obtenir une 252 ou 253 cmc. mais à sa grande stupeur il prit le départ entouré de plusieurs 250 cmc., d'ailleurs une de ces 250 aurait gagné la course des 350 mais une chute élimina le vainqueur présumé. Nous ne savons pas si des sanctions furent prises; heureusement nous ne le croyons pas. Nous ne sommes pas systématiquement opposés à tout ce que peut établir la F.I.M. autour d'un tapis vert mais bien des décisions sont prises à la légère sans consultation de techniciens véritables et des principaux intéressés, ceux qui justifient l'existence de la Commission sportive et courent de gros risques pour le sport.

Manx Grand Prix.

C'est sur le chiffre record et étonnant pour nous, Français, de 236 que s'est close la liste des engagés pour les Manx Grand Prix 350 et 500, respectivement 132 et 104.

Il ne sera admis que 100 partants dans chaque course, qui aura lieu sur 6 tours du circuit de l'île de Man les 12 et 14 septembre. La course est ouverte à tous ceux n'ayant pas couru dans un T.T. ou une course internationale et c'est parmi ces coureurs que les grandes firmes britanniques sélectionnent leurs futurs jockeys.

Le Grand Prix de Suisse.



La pluie fut le grand vainqueur de la journée et certains virages étaient d'une traîtrise incroyable mais s'il y eut des incidents, peu graves heureusement, la lutte fut ardente en 350 et 500 et passionnante à suivre. En 250 la victoire revint à Ambrosini, menant la course sans être inquiété, Anderson fut éliminé par un ennui de boîte de vitesse et Wood vit sa bielle passer au travers du carter. Dale sur la deuxième Benelli était second devant Ruffo, champion 1949 de la catégorie, mais céda sa place au cours d'un arrêt très court au stand, mais ne pouvait refaire le retard.

Classement :

1. Ambrosini (Benelli) en 1 h. 01 m. 48 s. à 122 km. 350 de moyenne; 2. Ruffo (Guzzi) à 47 s.; 3. Dale (Benelli) à 58 s.; 4. Muzy (Guzzi); 5. Belotti (Guzzi).

La course des 350 eut lieu sous la

pluie et le premier virage fit une première sélection, sur une glissade de Graham, sept coureurs se répandent sur la chaussée. Cela nous valut une superbe course poursuivie des retardés de la pelle générale, Foster qui fut une des victimes occupa alors la quinzième place et après avoir chassé remarquablement et effectué le meilleur tour il venait terminer la course à 18 s. de Graham.

Classement

1. Graham (A.J.S.) en 1 h. 11 m. 25 s. (moyenne 126 km. 060); 2. Foster (Velocette) à 18 s.; 3. Duke à 47 s. 1 (Velocette) à 18 s.; 3. Duke (Norton) à 47 s.; 4. Armstrong (Velocette); 5. Friend (A.J.S.); 6. Dale (A.J.S.); 7. Hinton (Norton); 8. Lomas (Velocette); 9. Daniell (Norton); 10. Lockett (Norton).

La course des sidecars fut un nouveau triomphe pour Oliver et sa Norton, n'oublions pas son nouveau passager, Onslow, son passager barbu de l'an dernier, Jenkinson, faisant équipe avec le belge Masuy. Frigerio sur la Gilera 4 cylindres à refroidissement par eau fut un excellent second, mais il ne put absolument rien faire contre Olivier.

Notre compatriote Hordelalaye termina neuvième avec une Norton.

Classement :

1. Oliver (Norton) en 52 m. 59 s. (moyenne 115 km. 400); 2. Frigerio (Gilera) à 40 s.; 3. Aubert (Norton) à 2 m. 35 s.; 4. Meuwly (Gilera); 5. Wirth (Gilera); 6. Masuy (Triumph).

Le début de la course des 500 eut lieu sous la pluie et notre compatriote Houel sur sa Gilera Saturno occupa longtemps une enviable troisième place, mais la pluie cessant ses concurrents le passèrent. La raison de son excellent début de course réside dans les qualités du moteur Saturno, puissant aux bas régimes, comme une supersport gonflée, tandis que les autres machines monocylindriques étaient difficiles à manier lors des accélérations sur le sol rendu comme une patinoire. Les 4 cylindres Gilera, aux volants ultra légers, dérapaient aisément lors du coupage des gaz, rendant leur conduite délicate. Masetti mène au premier tour, tandis que Pagani tombe au fameux virage. Graham prend ensuite la tête, puis au 7^e tour Graham percute dans les balles de paille et repart aussitôt et en quatre tours il a repassé Masetti !

La pluie refait son apparition vers la fin de la course, mais Graham ne fait plus d'erreurs tandis que Masetti et Bandirola luttent pour la deuxième place.

Classement :

1. Graham (A.J.S.) 1 h. 36 m. 57 s. (moyenne 125 km. 600); 2. Masetti (Gilera) à 1 m. 14 s.; 3. Bandirola (Gilera) à 1 m. 15 s.; 4. Duke (Norton); 5. Daniell (Norton); 6. Lockett (Norton); 7. Corday (Norton); 8. Armstrong (Velocette); 9. Houel (Gilera); 10. Pagani (Gilera); 11. Moule (Norton); 12. Artesiani (M.V.).

Pour les gastronomes.



Je tiens à vous signaler une excellente adresse gastronomique pour que vous puissiez en faire profiter tous les motards passant ou se rendant à Cerbère : Restaurant « La Dorade ».

Au cours de nos pérégrinations sur notre B.M.W., ma femme et moi avons eu maintes fois l'occasion de « tâter » toutes sortes de restaurants et avons pu ainsi apprécier « La Dorade ». Les repas y sont copieux et variés, le bon petit vin du Roussillon coule à flot, le service est de premier ordre et l'addition vraiment modeste. Je ne saurais trop recommander ce restaurant où toutes les bourses moyennes dotées d'un appétit vorace seront satisfaites ainsi d'ailleurs que les plus difficiles.

Circuit de vitesse de la Rochelle.



Une erreur typographique nous a fait dire que le circuit de vitesse de la Rochelle avait été organisé par le Moto-Club Rochefortais alors que c'est le Moto-Club Rochelais qui est l'organisateur de cette épreuve. Nous nous en excusons auprès des Clubs et des lecteurs qui auront sans doute rectifié d'eux-mêmes.

Réparations rapides.



La maison Deprez de Courbevoie, à la suite du retour de M. Deprez, prend une nouvelle activité.

Importante station Vélosolx équipée des nombreux bancs spéciaux de réparation mise au point, elle ne pouvait négliger les autres marques qu'elle représente : Motobécane, Peugeot, Gnome-et-Rhône, Monet-Goyon, etc... On a donc équipé en conséquence un des ateliers du vaste bâtiment afin de procéder avec rapidité et sécurité à toutes les réparations éventuelles pour ces diverses marques.

De même que c'est un spécialiste du Vélosolx qui dirige son département, l'atelier de réparation des vélomoteurs et motos a été confié à un mécanicien ayant une longue expérience et bien au courant de toutes les marques. Grâce à cette organisation, les réparations sont faites avec précision, dans le minimum de temps.

L'immatriculation des Imme.



Suite à certains bruits qui circulent, M. Ladevèze fait savoir qu'il est accrédité par le Service des Mines en France, pour l'immatriculation des vélomoteurs « Imme », R. 100, en date du 28 juillet 1950. Les vélomoteurs vendus sont immatriculables dans les 24 heures, sans aucune présentation aux Services des Mines.

Championnat 1950.

Après le Grand Prix de Suisse la catégorie 500 voit Masetti mener avec 22 points devant Pagani 12, Duke 11 et Bandirola 10.

En 350 Foster est en tête avec 22 points, Duke le suit avec 20 points, devant Bell 14, Graham 11. Ambrossini possède 16 points en 250 et mène confortablement. Oliver mène devant Frigerio et Aubert en sidecars avec respectivement 16, 12 et 7 points.

Pour les constructeurs en 500 nous trouvons Gilera 22 points, Norton et A.J.S. chacun 16.

En 350 Norton 24, Velocette 22, A.J.S. 11.

En 250 Benelli 16 points, Guzzi 12.

En sidecars Norton mène avec 16 points, devant Gilera 12. En considérant les victoires de Foster on peut se demander si le Junior T.T. n'aurait pas vu une victoire de Velocette sans une stupide rupture de commande de frein, seul le résultat compte, mais les Anglais regrettent vivement cet incident qui eut pu jeter la perturbation dans le 1, 2, 3 réalisé par Norton, c'est la loi du sport.

Commerce extérieur.

Au cours des six premiers mois 1950, la France a exporté 2.508 motocyclettes et en a importé 2.003. C'est presque l'équilibre, si on compare ce rapport avec celui de l'automobile : 57.518 véhicules exportés contre 1.386 importés. Rien d'étonnant que les automobilistes attendent 18 mois la livraison de leur commande. A ce point de vue nous sommes plus favorisés qu'eux.

Moto-cross'américain.



Comme chaque année les motocyclistes américains ont eu leur grand moto-cross, à travers le désert de Mojave. Le déchet indique suffisamment la difficulté du parcours, trois cent dix-huit au départ, vingt-quatre à l'arrivée, soit 92,5% ! Un sable extraordinairement mou est la raison majeure des abandons et un avion surveillait certains secteurs inaccessibles aux voitures afin que des coureurs ne soient pas oubliés. Comme d'habitude, victoires de machines britanniques dans les deux catégories, A.J.S. et B.S.A. se partagent les lauriers.

La qualité B.S.A.



Les nombreux modèles de la marque B.S.A. commencent à sillonner les routes de France, ce qui nous vaut un volumineux courrier.

Nos lecteurs désirent en particulier des détails sur la 650 twin. Cette machine s'avère comme une des plus rapides dans sa catégorie. Un essai est en préparation et nous donnerons ainsi satisfaction à tous.

Perrin se retire.



Estimant le palmarès de son mari amplement suffisant, Mme Perrin a obtenu de notre ami une finale à sa participation aux courses de vitesse. Mais un champion ne peut cesser brutalement toute activité.

Nous voyons donc M. et Mme Perrin au départ de Liège-Rome-Liège, sur une 4 CV. Renault.

Au circuit des villes d'eau.



Dans la catégorie Motos Peugeot s'est classé 1^o *ex-æquo* avec le Dr. Prévost en 125 cmc., et René Witz en 250. Mais il y a mieux encore et on n'y a pas insisté assez dans une épreuve qui

comportait motos et voitures : c'est le Dr. Prévost sur sa 125 cmc. Peugeot qui remporte la première place du classement général à l'indice : Poids — Vitesse — Cylindrée; suivi à la seconde place par Witz également sur sa Peugeot.

Cette formule, qui peut paraître abstraite aux yeux de certains, en tenant compte de ces différents facteurs met en vedette la machine la mieux équilibrée comme conception et réalisation d'ensemble.

PENSEZ A VOS PNEUS

Plus encore que l'automobiliste, le motocycliste doit avoir des pneus solides et résistants, totalement antidérapants et d'une souplesse limitée au strict confort pour ne pas le déporter dans ses virages rapides.

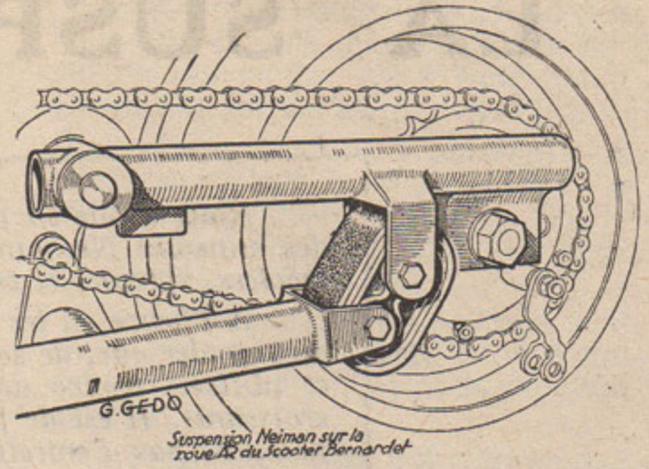
Lorsqu'il s'élanche sur la route, il compte sur la résistance de sa mécanique pour aller vite et loin, mais il ne doit pas oublier que sa sécurité tient non seulement dans ses réflexes mais dans ses pneus qui le rivent à la route. Qu'un virage plus aigu qu'il ne l'avait pensé le surprenne, il n'a qu'une ressource : accélérer et se pencher pour suivre la courbe du virage. S'il freine, il perd sa facilité de virer et risque de quitter la route. Qu'un obstacle imprévu surgisse, il doit pouvoir s'arrêter en quelques mètres. Que quelques « nids de poule » l'attendent sournoisement dans le milieu de la route, les pneus doivent encaisser le choc brutal sans éclater et lui permettre de reprendre aussitôt le contrôle de sa machine. Qu'il se mette à pleuvoir rendant la route glissante, il doit encore compter sur ses pneus pour garder l'adhérence au sol.

Un motocycliste avisé et prévoyant surveille constamment l'état de ses pneus et conserve la pression de gonflement déterminée avec précision par le fabricant. Une négligence ou une fausse économie risquent de lui coûter fort cher.

Deux applications de la suspension par anneaux Neiman dont nous parlons par ailleurs;

Ci-contre : suspension arrière Bernardet.

Ci-dessous : suspension avant F.N.

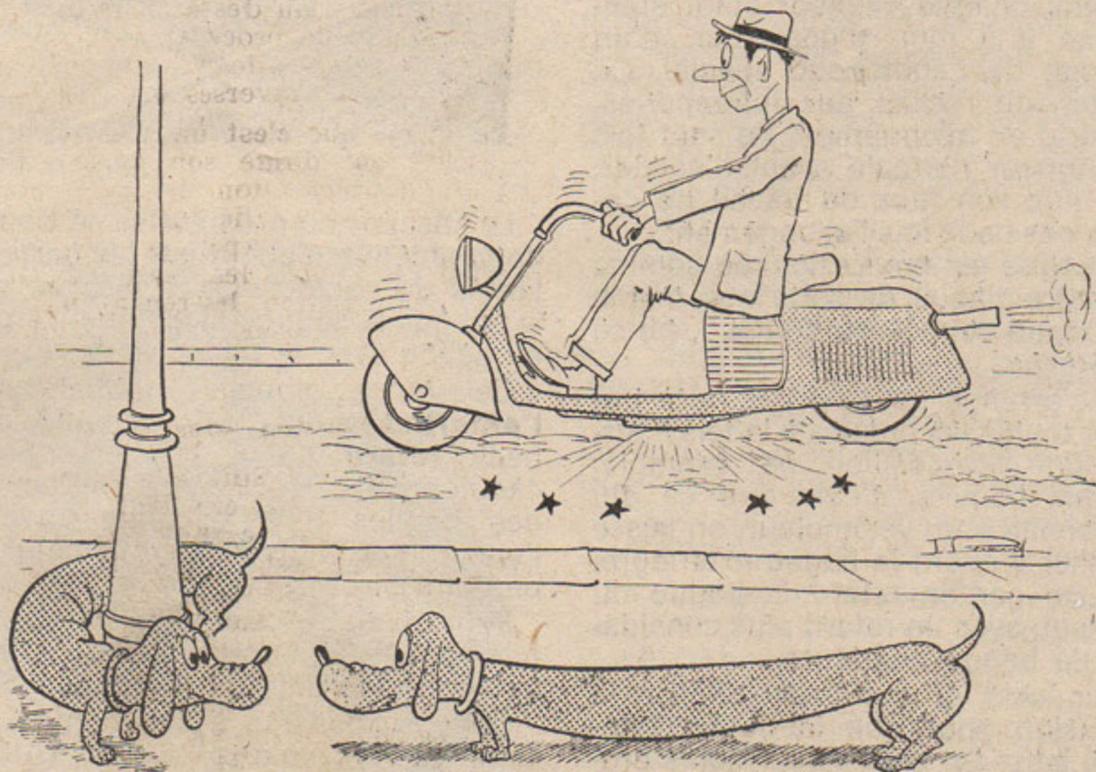
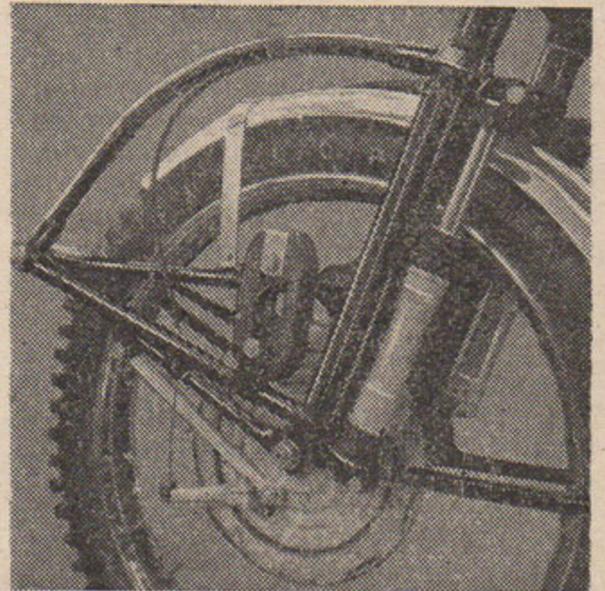


Suspension Neiman sur la roue 42 du Scooter Bernardet

D'après ces observations, Firestone a réalisé pour les motocyclistes le pneu de luxe « champion » dont la résistance et la sécurité sont indiscutées.

Sa sculpture présente des milliers d'angles à arêtes vives qui mordent sur la route et suppriment le danger du dérapage en évitant que la machine ne glisse latéralement sous le motocycliste dans les virages aigus.

Cette sculpture existe sur les flancs du pneu et permet de coucher fortement la motocyclette sans aucune glissade. L'entoilage est en tissu Gum-dipped, c'est-à-dire qu'il a subi plusieurs bains de caoutchouc, ce qui rend chaque fibre solidaire des autres et confère une protection maximum contre les éclatements.



Tu trouves ça bien, ces rase-mottes ?

LA SUSPENSION NEIMAN

Nous avons eu plusieurs occasions de signaler dernièrement l'utilisation des anneaux Neiman pour assurer la suspension de véhicules divers, motos, scooters, sidecars et voitures.

A l'heure où les fourches télescopiques semblent se généraliser, il importe de signaler que, de son côté, la suspension Neiman, depuis longtemps connue et utilisée, trouve dans les industries motocyclistes une faveur nouvelle et croissante. Il est de fait qu'elle est simple, légère, résistante, incassable et ne nécessite pas d'entretien. Voici à son sujet quelques considérations techniques.

La Société d'exploitation des brevets Neiman avait exposé au Salon un dispositif actionné par un moteur électrique à l'aide duquel deux cames rigoureusement identiques chargeaient et déchargeaient deux leviers identiques, munis de contrepoids semblables, de 60 kilos chacun, dont le bout opposé faisait travailler à la traction la suspension classique à ressorts à boudin, et l'autre levier, le petit paquet composé de trois bagues de caoutchouc Neiman.

Chaque levier inscrivait automatiquement sa courbe, et les visiteurs pouvaient se rendre compte que la suspension Neiman prend bien moins de place, pèse moins, sa courbe étant parfaitement amortie, alors que la courbe de la suspension à ressorts ne l'est pas du tout.

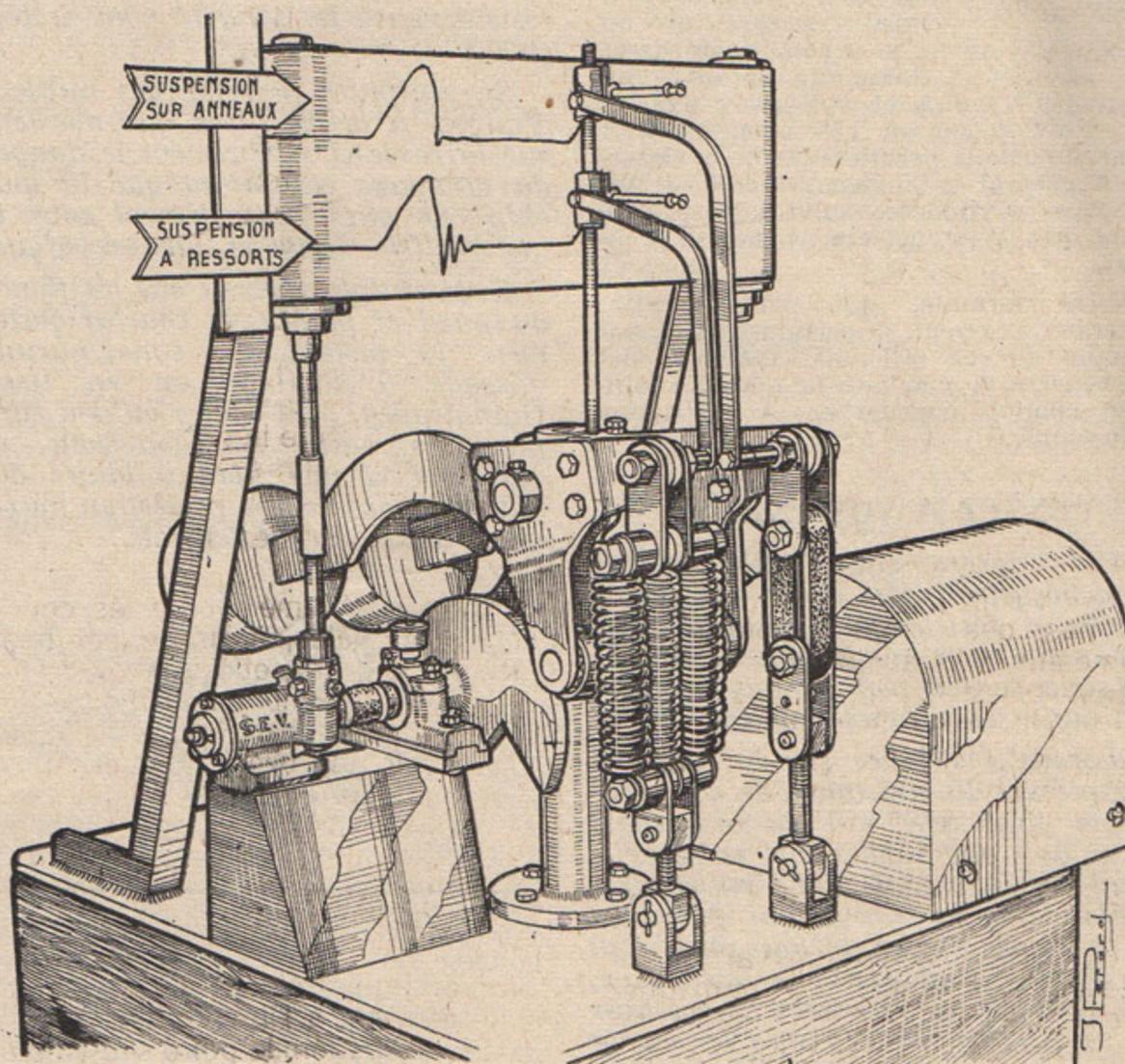
Le principe de la suspension Neiman est le suivant :

On choisit un point fixe de la partie de la voiture, de la moto ou du sidecar qu'on veut suspendre; un point mobile, par exemple un bras de levier ou biellette, etc... sur lequel se trouve monté un « paquet » des anneaux Neiman, chaque élément étant standardisé à 5 mm. d'épaisseur, d'un mélange de caoutchouc spécial. Ce caoutchouc résiste aux intempéries, supporte un allongement de sept fois sa longueur normale avant d'éclater, alors que son taux de travail ne dépasse pas deux fois l'allongement.

La bague est confectionnée comme un contre-plaqué, de sorte que, même une bague coupée au couteau, ne se déchire pas.

On s'arrange pour ne pas faire travailler toutes les bagues à la fois mais, pour une composition, par exemple; de trois bagues, c'est-à-dire ce qui correspond à un vélomoteur, on laisse travailler d'abord la bague extérieure, avec un certain retard la bague du milieu et, avec un retard plus considérable la bague intérieure.

Pour cela, il suffit de choisir la dimension pour que la bague intérieure fasse un pli plus ou moins prononcé, ce qui la fait entrer en action avec un **retard**.



La suspension progressive se trouve donc obtenue d'abord par les particularités du caoutchouc, et accrue par le fait que la bague qui fait un pli entre en action avec le retard voulu.

Ce qu'on appelle normalement **l'amortissement**, M. Neiman l'appelle **retard**, dû à l'hystérésis du caoutchouc d'abord et au frottement des bagues d'un mélange spécial l'une contre l'autre. Ce frottement ne produira ni bruit ni usure.

Pour accroître ce retard, on agit en provoquant un serrage plus ou moins fort entre les différentes bagues.

Cette suspension a été montée en série sur les voitures Framo (Auto-Union) en 1933, sur les motos de course 175, 250, 350 et 500 cmc.

D.K.W. et sur le petit modèle de série D.K.W., sur les motos Gillet belges, Belgian-Sidecars, sidecars Stoye, sidecars Précision, scooters Bernardet, triporteurs Juéry, voitures de course Véritas, motos et sidecars F.N., etc...

Il existe des prototypes faits chez un grand constructeur français de voitures équipées de la suspension Neiman depuis 1938.

Le brevet n° 776.863 et l'addition n° 47.421 donnent quelques détails d'application de cette suspension sur les motos, sidecars, voitures et selles, etc...

L'addition n° 47.421 donne certaines applications de la suspension **inclinée** car M. Neiman a procédé aux essais avec la suspension inclinée **depuis 1936**.

La 125 B.S.A.

vue par un abonné d'Outre-Manche

C'ÉTAIT toujours avec un léger sourire indulgent que j'écoutais mes amis parler des accomplissements de leurs 125 cmc. C'était le sourire d'un ignorant, mais maintenant je sais autrement, j'en ai une moi-même.

Pendant plus de quinze ans mon expérience fut limitée presque entièrement à des machines de sport de 350 et de 500 cmc. du type arbres à cames ou soupapes en tête.

La force des circonstances a changé tout cela, le coup d'œil un peu dédaigneux d'autrefois jeté dans la direction d'une petite machine est remplacé maintenant par un regard plein d'intérêt car je suis bien content de ma petite B.S.A. — Certes ce n'est pas une machine parfaite — rien ne l'est dans ce monde.

Pour ceux qui s'y intéressent voici d'abord quelques chiffres. La course est de 58 mm. et l'alésage de 52 mm. donnant une capacité de 123 cmc. Le cylindre est en fonte et la tête en aluminium, le piston est plat. L'embiellage est de fortes dimensions et très solide. Les volants situés à l'intérieur du carter sont du genre 4 temps et non pas des simples contrepoids comme sur Villiers. Un autre fait bien intéressant est que la face extérieure de chaque volant est munie d'une plaque de tôle rivée en place pour donner au tout une surface lisse et pour remplir le plus possible le carter. Ceci réduit la friction du mélange et assure un taux élevé de compression dans le bas du moteur.

Trois paliers supportent l'arbre qui porte à une extrémité le volant magnétique Wico-Pacy qui est muni d'une bobine pour l'éclairage. Le côté électrique a été très étudié et il en résulte

un calage de l'allumage très aisé tandis que le réglage des vis platinées est des plus simples et leur accessibilité la meilleure rencontrée par l'auteur jusqu'à présent.

Le carburateur est un Amal avec filtre à air et manette de départ. L'échappement est à simple tube à droite.

La boîte à vitesses est à trois rapports donnant 7, 11.7 et 22 à un, et forme bloc avec le carter du moteur, le tout ayant un aspect bien profilé. Le changement de vitesses s'effectue par pied avec le levier placé à droite.

La mise en marche est par kick monté sur un arbre creux qui supporte le levier d'arbre de chargement de vitesses. La chaîne primaire placée à droite travaille ainsi que l'embrayage sous bain d'huile.

La fourche avant télescopique a l'air peu solide mais néanmoins elle assure une tenue de route impeccable. Il n'y a pas d'amortisseurs et la course totale est d'environ 12 centimètres.

Les pneus sont des 19 x 2.75 avant et arrière.

Le guidon chromé monte les commandes normales, à droite poignée tournante des gaz, et levier du frein avant, à gauche embrayage et manette commandant le phare qui est allumé à l'arrêt par une pile sèche placée à l'intérieur derrière le réflecteur. L'éclairage est bon sans être excellent et souffre du petit ennui de tout éclairage direct, le faiblissement de la lumière quand tombe le régime du moteur.

La corne est placée d'une façon habile et nette à l'intérieur de la colonne de direction, la poire seulement étant visible.

Les leviers de commande sont d'une taille plus grande que d'habitude sur les petites motos, étant exactement les mêmes sur toutes les motos B.S.A.

Les freins sont bien puissants, la machine roulant à 48 kilomètres, le frein avant l'arrête en 10 m. 36, le frein arrière en 11 m. 73 et les deux ensembles en 7 m. 30.

Les garde-boues enveloppants sont assez efficaces, le garde-boue avant est fixe ne montant pas ni descendant avec la roue.

La béquille centrale est d'un emploi aisé et est placée de telle façon que normalement la roue avant reste au sol, mais si un léger poids comme un manteau est placé sur le porte-bagages, la roue arrière à son tour touche au sol.

Le fini est très attrayant étant d'une espèce de vert marin pâle tandis que les pièces normales sont chromées.

Le réservoir est muni d'un grand filtre à essence mais il n'y a pas de genouillères et par conséquent les habits du conducteur ont tendance à abîmer l'émail. Le bouchon comporte une mesure pour l'huile, le mélange étant de 5% et la consommation de 2 l. 18 environ aux 100 kilomètres.

Le poids net est de 72 kilos.

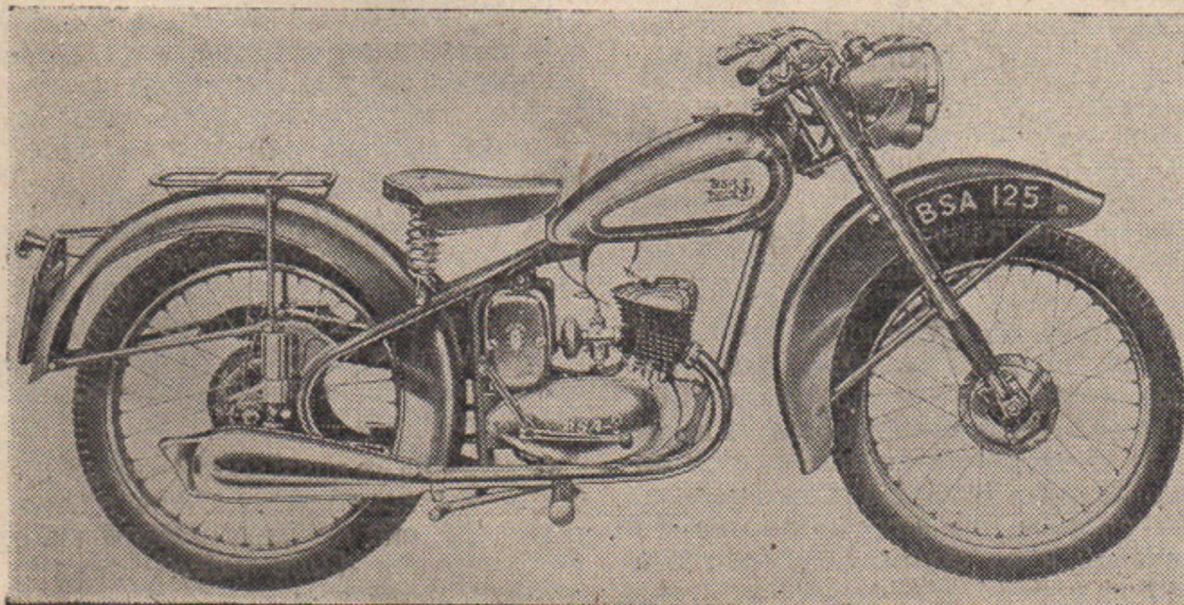
Sur la route, la machine inspire la confiance immédiatement; la fourche assure une tenue de route excellente, bien que démunie d'amortisseurs hydrauliques elle ne soit pas aussi souple que celles des machines plus grosses; le confort est tout de même très bon. Sous des conditions adverses de pluie ou de glace l'auteur n'a jamais eu plus de confiance que sur cette machine, le poids léger de la B.S.A. aidant beaucoup sans doute à cet égard.

Les freins sont puissants, très puissants même, il faudrait être bien maladroit pour bloquer les roues, mais le levier du frein arrière pourrait être mieux placé. Aussi la selle quoique bonne pourrait, pour un conducteur haut de taille, être placée peut-être un peu plus à l'arrière et aussi un peu plus haut.

L'accélération est bonne sans bien sûr être formidable. L'embrayage a tendance à entraîner, ce qui rend un peu difficile un passage silencieux des vitesses; aussi le levier de commande est mal placé, bien qu'ajustable, le pivot lui-même étant monté trop haut. Si l'on n'a pas objection à un léger grincement le changement peut être effectué fort rapidement.

La vitesse de croisière peut monter jusqu'à 67 kilomètres-heure et la machine peut maintenir cette vitesse aussi longtemps que le conducteur le veut sans faiblir. Cette vitesse peut être achevée sur route plate et sans vent à moitié gaz.

(Suite page 17).



VIRAGE DANGEREUX

Ayant fait part de certaines réflexions à mon ami Guicherd, directeur de la Revue des Agents du Cycle et de la Moto, mon bon confrère m'avait demandé de les transcrire à l'intention de ses lecteurs. Sa publication corporative s'adresse aux mécaniciens et détaillants. Il sera intéressant de recueillir leurs observations, suggestions, remarques ou critiques. Pourquoi, après tout, n'en pas discuter aussi avec l'usager? Guicherd ne voyant, pour sa part, aucun inconvénient à ce que je fasse double emploi du papier que je lui avais réservé, j'ouvre avec vous aussi une amicale controverse sur ce sujet d'actualité.

Parfois des lecteurs s'étonnent de nous voir décrire ou présenter des motos étrangères. Ceux-là ne pourront pas nous accuser de nous montrer aujourd'hui trop chauvins.

SOMMES-NOUS à un tournant au sortir duquel nous découvrirons un marché de la motocyclette tout différent de celui que nous venons de quitter?

Les récents accords commerciaux internationaux, en donnant libre accès en France aux motos étrangères, vont peut-être bousculer et renverser des situations que l'on pensait bien acquises.

En principe, il avait été convenu, autant que possible, que nous recevions les motos de cylindrées ou de catégories ne faisant pas concurrence à celles fabriquées sur notre sol. L'activité de nos producteurs étant toute absorbée par les machines allant du cyclomoteur 50 cmc. aux motos légères de 150, 175, voire 200 cmc., on autorisait l'entrée des 350, 500 cmc. et au-dessus, puisque, momentanément, nous sommes dans ce genre hors du circuit, n'ayant à offrir à la clientèle que des modèles 1939 tant soit peu améliorés.

Cette combinaison, en somme, était sensée. Réfléchissons aux frais énormes d'élaboration et de mise en fabrication d'une moto 350 ou 500 de technique moderne capable d'affronter la comparaison avec les productions anglaises, italiennes ou autres. On me parlerait d'un milliard pour dessiner, mettre au point, constituer l'outillage et mettre en route la chaîne de montage, cela m'étonnerait d'autant moins que nos usines, travaillent actuellement à plein sur les séries en cours, sans pouvoir augmenter les cadences ni réduire les délais de livraison; cela m'étonnerait d'autant moins, dis-je, que pour réaliser ce programme supplémentaire les constructeurs, bourrés à bloc, tassés dans des usines trop étroites, seraient obligés de s'agrandir, d'acheter des terrains, de bâtir, de se procurer un outillage supplémentaire. Frais énormes auxquels s'ajoutent tous ceux, improduc-

tifs et perdus, que l'Etat prélève sur chacune des transactions nécessaires à cette installation.

Dans l'instabilité où nous vivons, peut-on reprocher à nos constructeurs d'hésiter à courir cet énorme risque? En cas d'événements extérieurs, non seulement il compromettrait leur situation acquise, mais aurait encore toutes chances de les mettre définitivement sur le sable, eux et leur personnel.

Dans les conditions les plus favorables, à supposer qu'aucun cataclysme ne surgisse, il faut quand même faire le point avec précision, calculer, avant de se lancer dans l'aventure, le nombre de clients possibles et, le connaissant, prévoir l'importance des séries et le prix de vente.

Il est bien évident que si ce prix avoisine celui auquel sont vendues chez nous les machines étrangères, la partie ne vaut pas la peine d'être jouée, à moins, ce qui est difficile, de sortir une mécanique transcendante.

Je fais cette réserve, non pas que je doute de la valeur de nos ingénieurs, mais parce que nous sommes handicapés de plusieurs années: il ne faut pas oublier qu'Anglais, Italiens, Allemands n'ont pas cessé, durant la guerre, de fabriquer des motos pour leurs besoins militaires, de faire des recherches incessantes, d'avoir toutes facilités et tous appuis de leurs gouvernants pour produire intensément, chercher et trouver du nouveau, tandis que nous autres, sous l'occupation, n'étions autorisés qu'à fabriquer au ralenti nos modestes 100 cmc.

A la Libération, nous avons déjà cinq ans de retard. Encore est-il que cette Libération n'a pas libéré tout de suite notre esprit d'entreprise et que l'économie dirigée s'est à son tour chargée de conserver en veilleuse les imaginations sous pression de nos bureaux d'études, qui n'ont pu, en 1947, lors du premier Salon, manifester

leur valeur créatrice au delà du 125 cmc. Sur ce terrain très difficile la solution est donc à trouver. Il y aura peut-être deux ou trois tentatives auxquelles nous souhaitons plein succès. C'est du reste leur chance de réussite, au début, que la clientèle ne soit pas éparpillée sur trop de marques. Mille clients pour une maison peuvent lui permettre de s'en tirer. Si ce millier est dispersé parmi dix marques, à raison de cent pour chacune, personne n'y trouvera son compte.

Je suis logiquement mon raisonnement jusqu'au bout, tout en souhaitant avoir fait au départ une appréciation fautive qui jette tout mon échafaudage à terre. Que le prochain Salon nous révèle une floraison de motos de moyenne puissance répondant aux désirs et au pouvoir d'achat de ceux qui, il y a déjà un bout de temps, ont répondu à notre référendum, je serai au premier rang des supporters.

Ce sujet n'est pour autant pas épuisé: si j'ai, à ma façon, évoqué le problème des 350 et 500 cmc., reste celui des petites cylindrées; il ne manque pas d'être angoissant.

En principe, disais-je, nos portes étaient ouvertes à celles des machines susceptibles de ne pas faire concurrence à notre production nationale. Il nous faut bien constater que cette restriction est lettre morte, que quantité de 100 et 125 de toutes provenances affluent en France et que la clientèle leur réserve un excellent accueil.

On aura beau dire qu'un tel engouement n'est que passager, qu'il est la conséquence des trop longs délais imposés par nos constructeurs, que cela se tassera quand l'équilibre se rétablira entre la demande et l'offre, parce que nous serons moins chers que les produits d'importation, c'est à voir, l'avenir sera seul juge. Dans bien des cas, l'écart de prix n'est pas

si énorme qu'on le pense; le goût pour la machine qui n'est pas de chez nous, ce snobisme joue son rôle. La différence, sensible à qui paie comptant, paraît moins importante à celui qui achète à crédit. Vingt mille francs d'écart répartis sur douze traites mensuelles sont peu de chose pour beaucoup d'acheteurs. Les constructeurs étrangers ont de si beaux catalogues, si magnifiquement illustrés, si détaillés, si explicites, si convaincants (nous ferions bien de nous en inspirer), qu'ils créent dans l'esprit de l'acheteur l'obsession de la marque

et lui en imposent l'achat sans qu'il en ait vraiment conscience.

Les pays producteurs ne nous envoient pas d'ailleurs n'importe quoi. Une organisation bien dirigée aiguille vers nous les marques capables de bien servir la réputation nationale; ces marques sont connues et appréciées au delà de toutes les frontières; tout le monde en a parlé; les échos en sont venus jusqu'à nous et nous ne pouvions pas ne pas en parler nous-mêmes. Publicité bien orchestrée précédant l'arrivée d'un article de qualité.

Ce sont là méthodes qui dépassent nos méthodes, surprennent, nous semblent hors de proportion avec la valeur ou l'intérêt du sujet présenté et qui nous laissent désarmés alors que la partie est déjà gagnée sur notre dos.

Ici, aussi, je voudrais bien me tromper, mais je n'ai pu m'empêcher de donner libre cours à ces réflexions; je les livre sans prétention à la méditation de ceux qui voudront bien s'y arrêter quelques instants.

MAX END



TRIBUNE des Lecteurs

L'ÉPOPÉE D'UNE MOTORETTE 125 cmc. TERROT

Sortie en avril 1948 des Etablissements Terrot, livrée par la maison Vermot à Besançon, cette machine commença son épopée par un bon rodage, effectué par petites randonnées de 60 à 100 kilomètres, à une allure de 40 à 45 kilomètres-heure de vitesse maximum.

C'était un vrai désastre pour moi, cette vitesse ne pouvant être dépassée à plein gaz pendant 400 kilomètres environ. Les 400 kilomètres suivants furent un peu plus rapides : 50 à 60 kilomètres-heure.

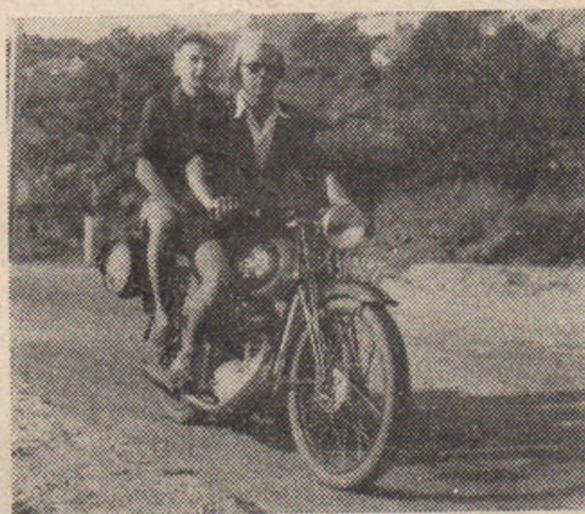
Ce n'était tout de même pas brillant; c'est seulement à partir de 1.500 kilomètres que ma motorette commença vraiment à bien marcher, c'est-à-dire 70-80 et 90 kilomètres-heure; je l'ai même poussée jusqu'à 95 kilomètres-heure en pointe, au compteur naturellement (celui-ci assez juste, vérifié à plusieurs reprises par rapport à la vitesse chronométrique).

En juillet 1948, j'effectuais avec cette machine une randonnée de 2.400 kilomètres avec une charge de 50 kilos. Le voyage aller s'effectua par étapes de 300 kilomètres environ : Besançon-Annecy, Annecy-Sisteron et Sisteron-Saint-Tropez par la route des Alpes d'été.

De Saint-Tropez, j'allais prendre

à Toulon un camarade pour parcourir ensemble sur ma mécanique le littoral jusqu'à Menton. Au retour, je le laissais à Cannes et je continuais ma route jusqu'à Saint-Tropez. Le parcours Saint-Tropez-Besançon, par la vallée du Rhône, je l'effectuais en une seule étape de 732 kilomètres en 13 heures avec un seul arrêt d'une demi-heure à Valence, c'est-à-dire une moyenne de 58 kilomètres-heure.

Je crois que c'est une belle épreuve d'endurance pour une 125 cmc.



Tout ce circuit s'effectua sans aucune panne, même pas un nettoyage de bougie ou de carburateur. Avec une consommation d'essence de 2,17 litres aux 100 kilomètres.

En montagne, cette mécanique fit également ses preuves. J'ai réalisé une quinzaine de voyages en Haute-Savoie, notamment par le fameux col de la Forclaz qui, paraît-il, est le plus dur col d'Europe. La plus dure

épreuve de montagne effectuée par cette motorette fut celle d'une grimpe en haute montagne à travers des sentiers de mulets, en Haute-Savoie au lieu-dit les Frachets, situé entre le Grand-Bornand et Mont-Saxonnet à 1.835 mètres d'altitude. Parti de Mont-Saxonnet à 1.000 mètres j'effectuais le parcours de 7 kilomètres, pour une dénivellation de 835 mètres, par un chemin des plus rocailleux et des plus arides; inutile de préciser l'étonnement des montagnards à l'arrivée d'un vélomoteur sur leur sommet qui 'jusqu'à présent, n'avait été gravi que par mulets et dernièrement par jeeps.

Ces épreuves mises à part, cette mécanique a actuellement 28.000 kilomètres, roulant toujours à plein régime, et pour toutes réparations un changement de segments, un ressort de fourche cassé et les clabots de kik usés; aucune panne notable. L'embiellage et les engrenages ne souffrent d'aucune usure, les soupapes sont en parfait état; il n'y a que le cylindre qui ait une légère ovalisation.

Et pourtant, combien savent comment est menée cette fameuse mécanique qui ne veut pas «casser», ainsi que disent moult motards bisontins qui la connaissent, car sa réputation est presque générale chez ceux-ci.

En résumé, nous pouvons admirer en cette machine sa rapidité, sa suspension et sa tenue de route impeccables, la résistance mécanique de l'ensemble, en particulier du moteur ainsi que les freins puissants.

Nous pouvons féliciter les techniciens qui ont conçu cette machine et souhaiter qu'ils fassent dans les mêmes rapports un modèle identique en 350 cmc. ou 500 cmc., qui serait certainement la meilleure machine française, et pourquoi ne concurrencerait-elle pas les machines étrangères?

Serge DONAT,
Besançon.

Le moteur auxiliaire...

LE POULAIN

Le moteur auxiliaire « Le Poulain » est fabriqué par les Etablissements Alumintz de Levallois.

Les Ateliers d'Alumintz sont depuis de longues années spécialisés pour la réfection complète des moteurs d'automobiles, la fabrication et l'usinage des différents organes qui les composent.

Ils disposent par conséquent d'un personnel et d'un outillage on ne peut

mieux appropriés à la fabrication des moteurs.

Le premier 50 cmc. Le Poulain est sorti il y a déjà un certain temps. Celui qu'on voit aujourd'hui est d'une présentation totalement différente de celles de ses prédécesseurs. Ses constructeurs avaient trouvé que son aspect était trop « décousu » : moteur d'un côté, réservoir de l'autre, commandes éparpillées de droite et de gauche.

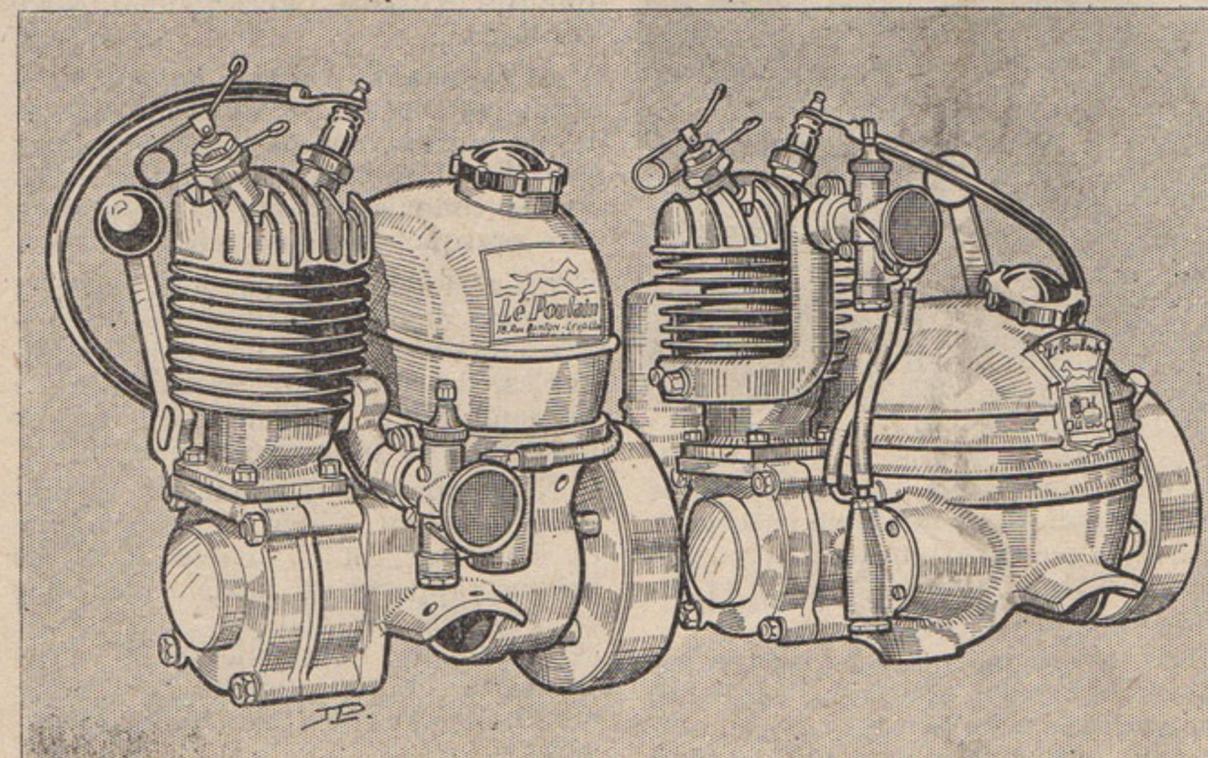
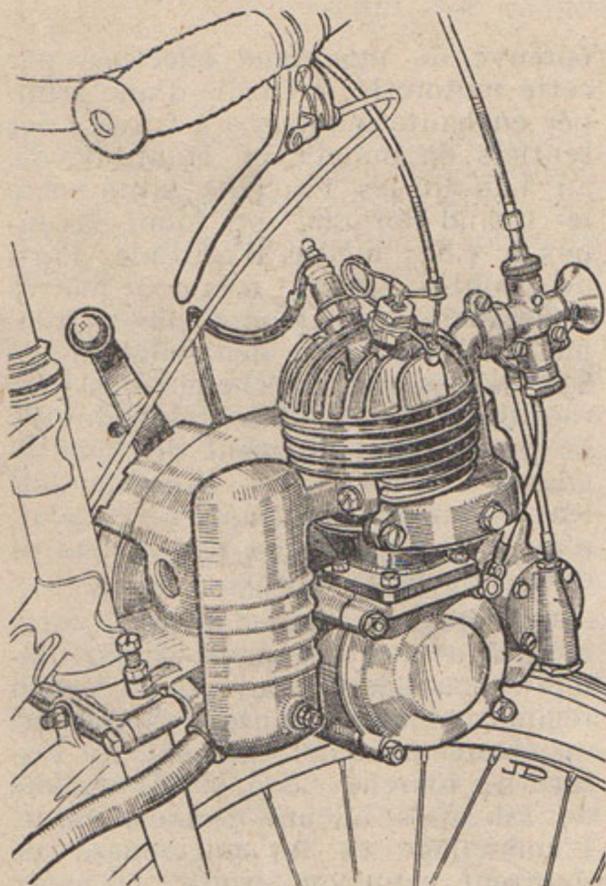
Cette dispersion avait deux inconvénients : elle manquait d'élégance d'une part et de l'autre elle compliquait l'installation sur le cadre de la bicyclette.

On s'est donc ingénié chez Alumintz à mettre au point un bloc homogène groupant tous les organes sous une forme profilée plus esthétique et assurant une liaison plus robuste aux divers éléments.

Ainsi fut créé Le Poulain 1950 qui se présente en deux versions assez voisines et ne différant que par quelques détails et par le prix.

Il serait temps de préciser, mais on l'a déjà vu par les illustrations, que Le Poulain est un moteur 2 temps à traction sur la roue avant avec entraînement par galet de corindon. Les deux types utilisent le même mode de transmission. L'un, le modèle luxe, a le réservoir solidaire du bâti et du carter-moteur, c'est une belle pièce de fonderie coulée sous pression.

Par suite du surbaissement de ce réservoir disposé en contrebas, l'ali-



Le Poulain : à gauche le standard ; à droite le luxe monobloc.

mentation se fait par une pompe que l'on remarque à la base du carter; elle envoie le mélange à un injecteur sans cuve ni flotteur, un tube de trop-plein faisant retour au réservoir.

Sur le modèle standard, le réservoir est rapporté sur le bâti; il est en charge et alimente un carburateur normal.

L'écart de prix entre ces deux types est de 2.300 francs, le luxe valant 21.800 et le normal 19.500 francs.

Toutes les autres pièces sont communes : le cylindre est en fonte nickel-chrome à haute résistance et culasse hémisphérique en alliage léger.

Sa cylindrée est de 49 cmc. Le vilebrequin est monté sur 3 roulements et la bielle sur galets.

Le carter-moteur monobloc avec le réservoir est en alliage léger, d'une parfaite étanchéité. L'allumage se fait par volant magnétique; celui-ci fournit également l'éclairage sous 6 volts. Le phare est fixé sur le dôme du réservoir.

L'installation aisée peut être faite en une heure. Elle ne nécessite aucune modification de la bicyclette, à part le découpage de l'avant du garde-boue que l'on reporte sur le nez du moteur sur lequel il s'emboîte.

Le support-moteur est fixé au cadre par un boulon central en acier traité et trois bossages qui, s'ajustant sur la tête de fourche, concordent à donner une fixation robuste et rigide autour de laquelle le groupe moteur pivote, ou pour être maintenu débrayé, ou pour être mis en contact avec le pneu de la roue avant. En ordre de marche le galet doit s'enfoncer de 6 mm. sur le pneu gonflé. La manœuvre de basculage du moteur peut être faite par le cycliste en marche à l'aide d'un levier basculeur à portée de la main. L'axe autour duquel se déplace le moteur peut se retirer en un instant si l'on veut faire un travail à l'établi, une révision, ou si l'on veut simplement utiliser la bicyclette seule.

Le montage des commandes est, elle aussi, des plus simples puisqu'elles sont une, si l'on peut ainsi dire.

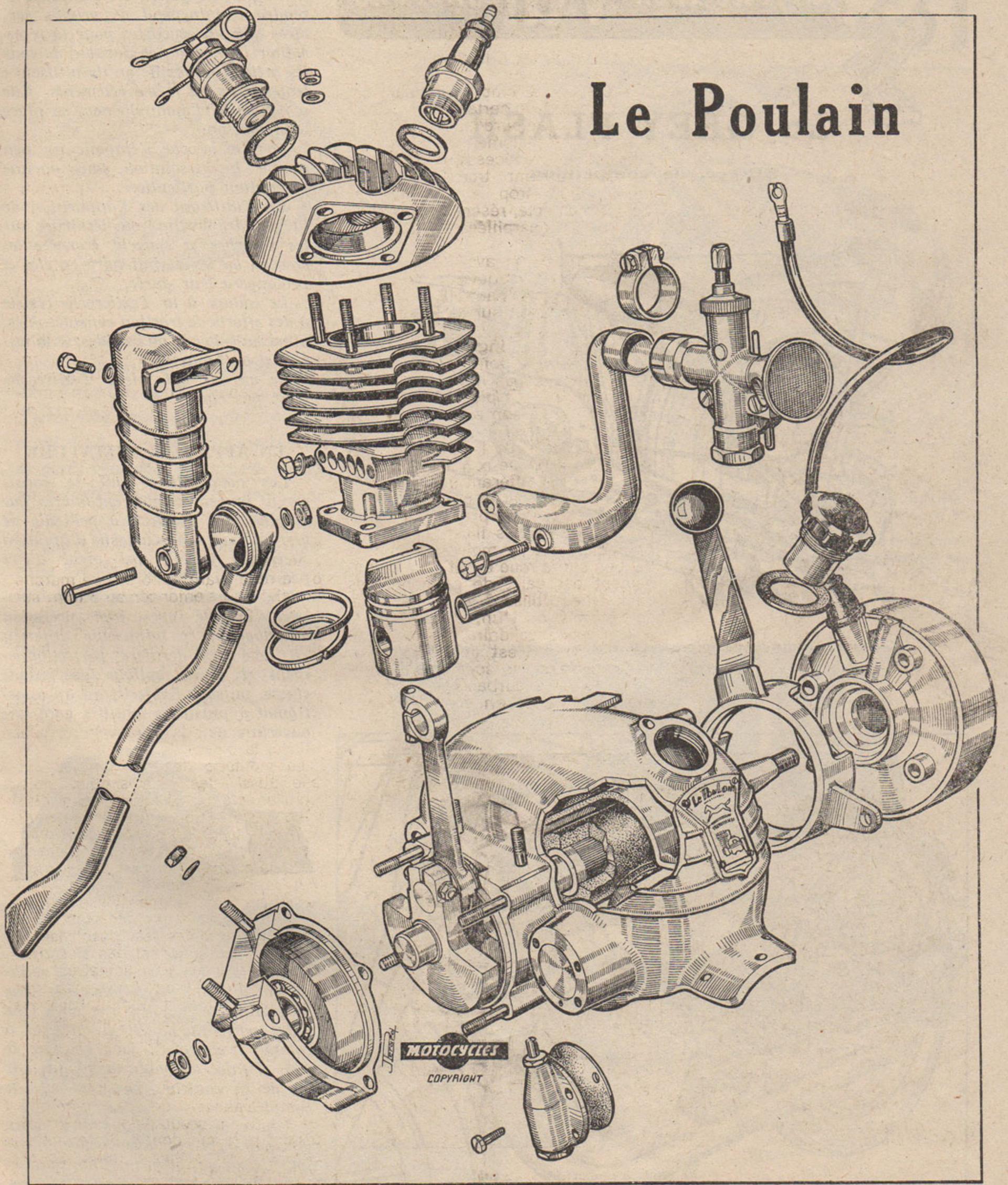
En effet, une unique manette agit vers la droite sur le décompresseur et vers la gauche sur les gaz et l'accélération... on ne peut plus simple.

Avec un Poulain le cycliste peut rouler sur le plat à une vitesse de près de 40 à l'heure et monter sans le secours des pédales les côtes jusqu'à 6% en ne consommant pas plus d'un litre et demi aux 100 kilomètres.

Nous avons fait une brève incursion dans les ateliers d'Alumintz et nous y avons vu de belles alignées de moteurs en cours d'usinage, de montage, de rodage, d'essai au banc ou s'acheminant, terminés et contrôlés, vers les services d'expédition.

Les cadences de ces différents stades de la production Poulain attestent la faveur dont jouit ce moteur auxiliaire sympathique dans les régions où il est diffusé.

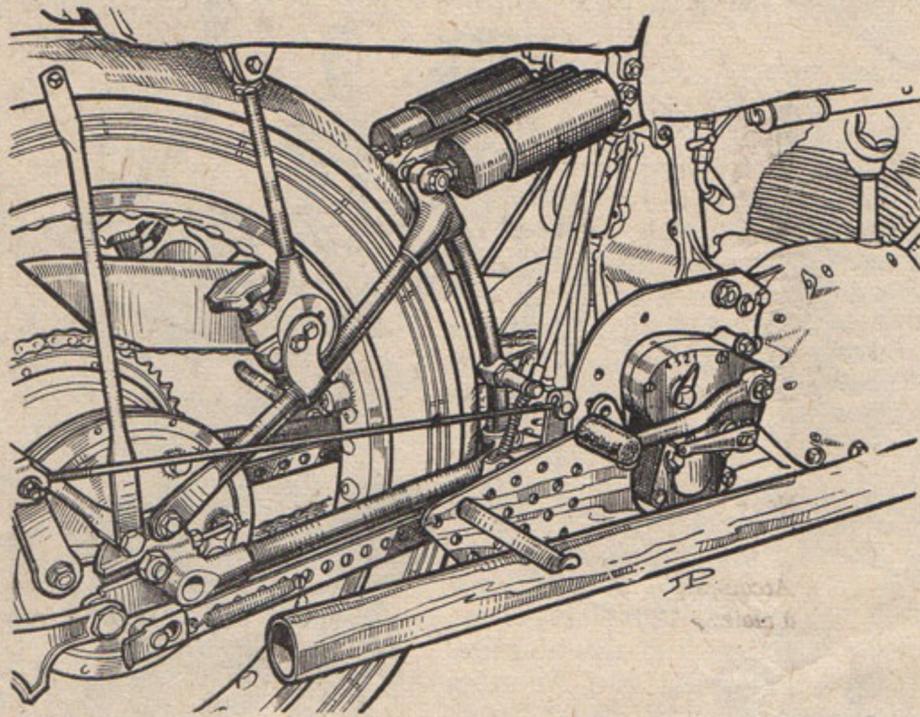
Le Poulain





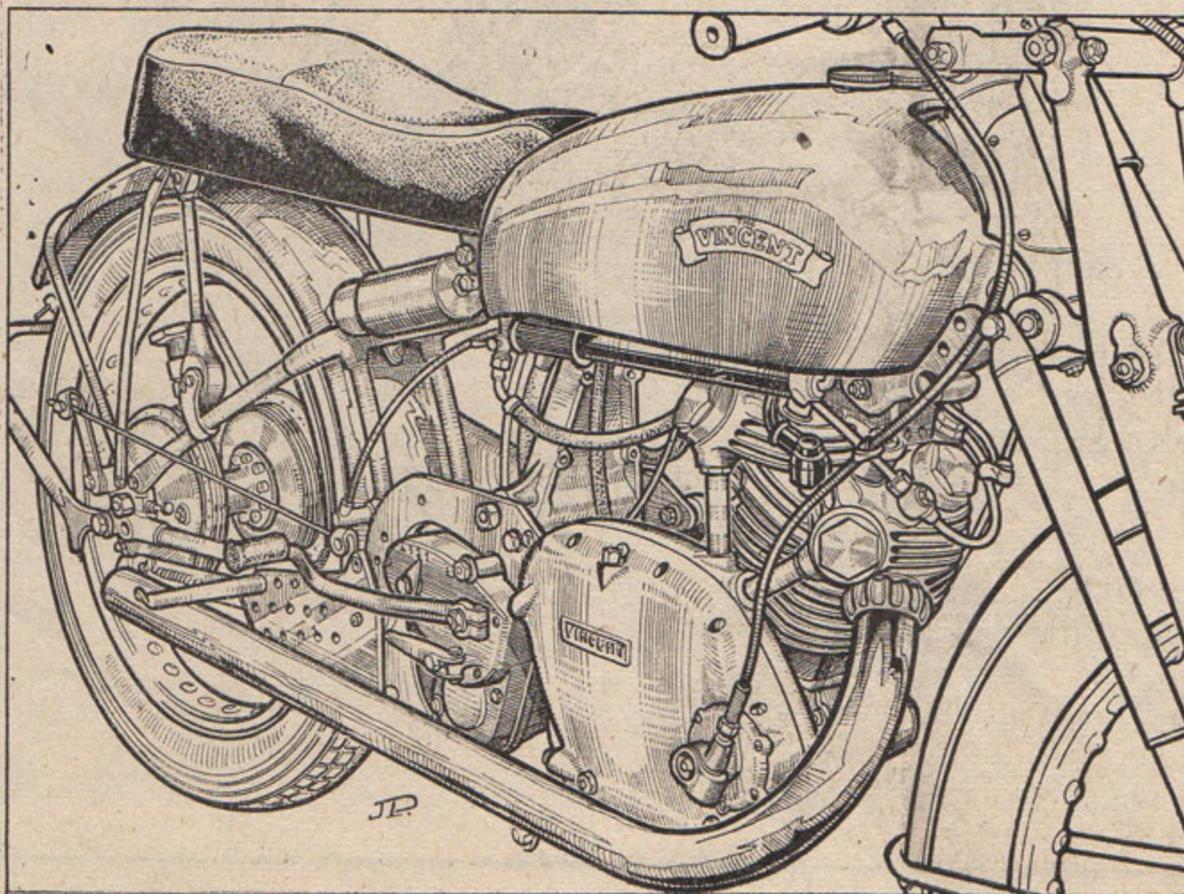
La GREY FLASH

500 cc. de compétition



Ci-dessus : Détails de la suspension AR. avec amortisseur hydraulique.

Ci-dessous : Vue d'ensemble.



LA « TEXTICROCHE »

C'est une colle spéciale pour le textile qui porte ce nom. Elle est déjà très répandue parmi les campeurs et rendra certainement de grands services aux motocyclistes pour la réparation immédiate et durable de tous les articles en textile qu'ils utilisent : tentes, sacs ou même vêtements. Elle a par suite et naturellement sa place à la maison.

La Texticroche s'emploie un peu comme la dissolution, sans aucune précaution particulière.

En l'utilisant dès l'apparition de la moindre éraflure ou déchirure sur les sacs si souvent écornés ou crevés, on les maintiendra en état et prolongera leur durée.

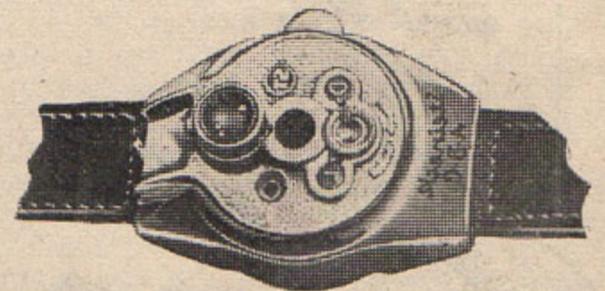
Le collage à la Texticroche résiste à des efforts de traction considérables, ainsi qu'à l'eau, aux acides, à la lessive et au repassage.

Ce qui ne gâte rien, Texticroche n'est pas cher.

UN APPAREIL MINIATURE

Les motocyclistes qui se considèrent souvent comme encombrés par le plus plat appareil à pellicule ne verront pas sans curiosité l'appareil Steineck A.B.C. qui vient d'être présenté en France.

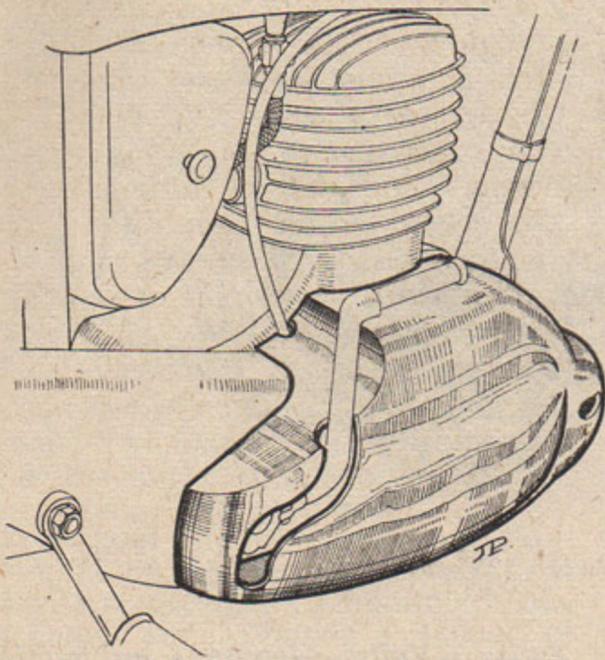
De la grosseur d'une montre-bracelet, exécuté avec une précision d'horlogerie, ce minuscule appareil est doté des derniers perfectionnements et d'une optique de grande classe, puisque l'objectif est un anastigmat à plusieurs lentilles avec une ouverture de : 2, 5.



Il donne sans mise au point des photos nettes de 0,80 à l'infini. Comme tout appareil de classe l'avancement du film est automatique sans possibilité de doubler une vue. Une autre particularité est qu'on peut à volonté et en plein jour changer le film et faire alternativement du noir ou de la couleur. Deux viseurs le complètent.

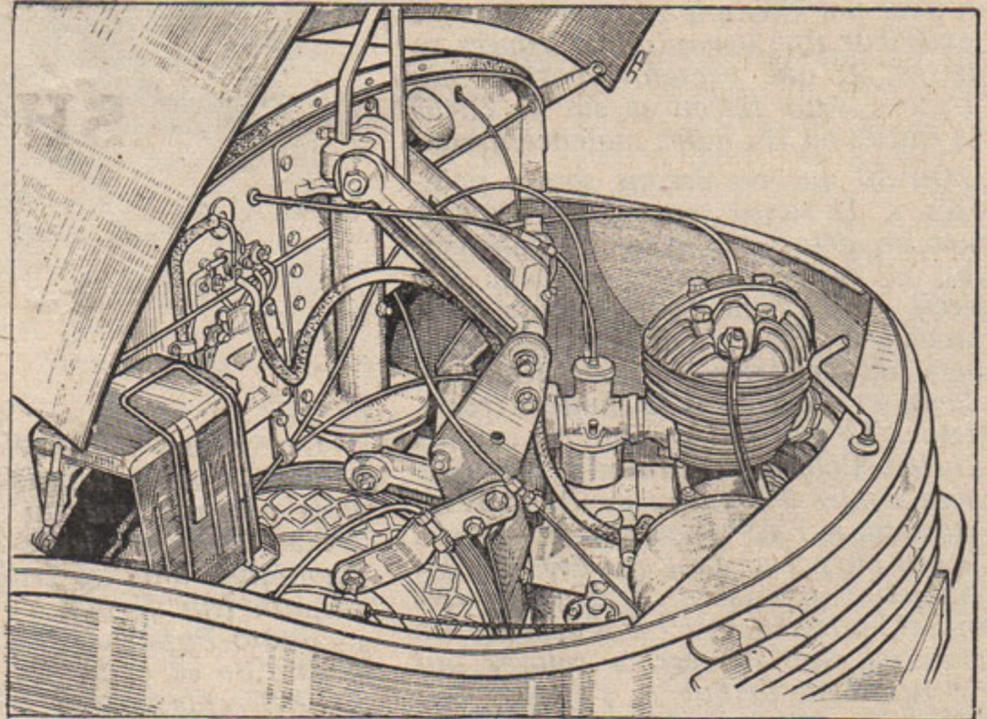
Une cuve de développement et un agrandisseur spéciaux peuvent être fournis en supplément, l'agrandissement linéaire allant de 10 à 15 fois.

LES CARTERS LUCARINI



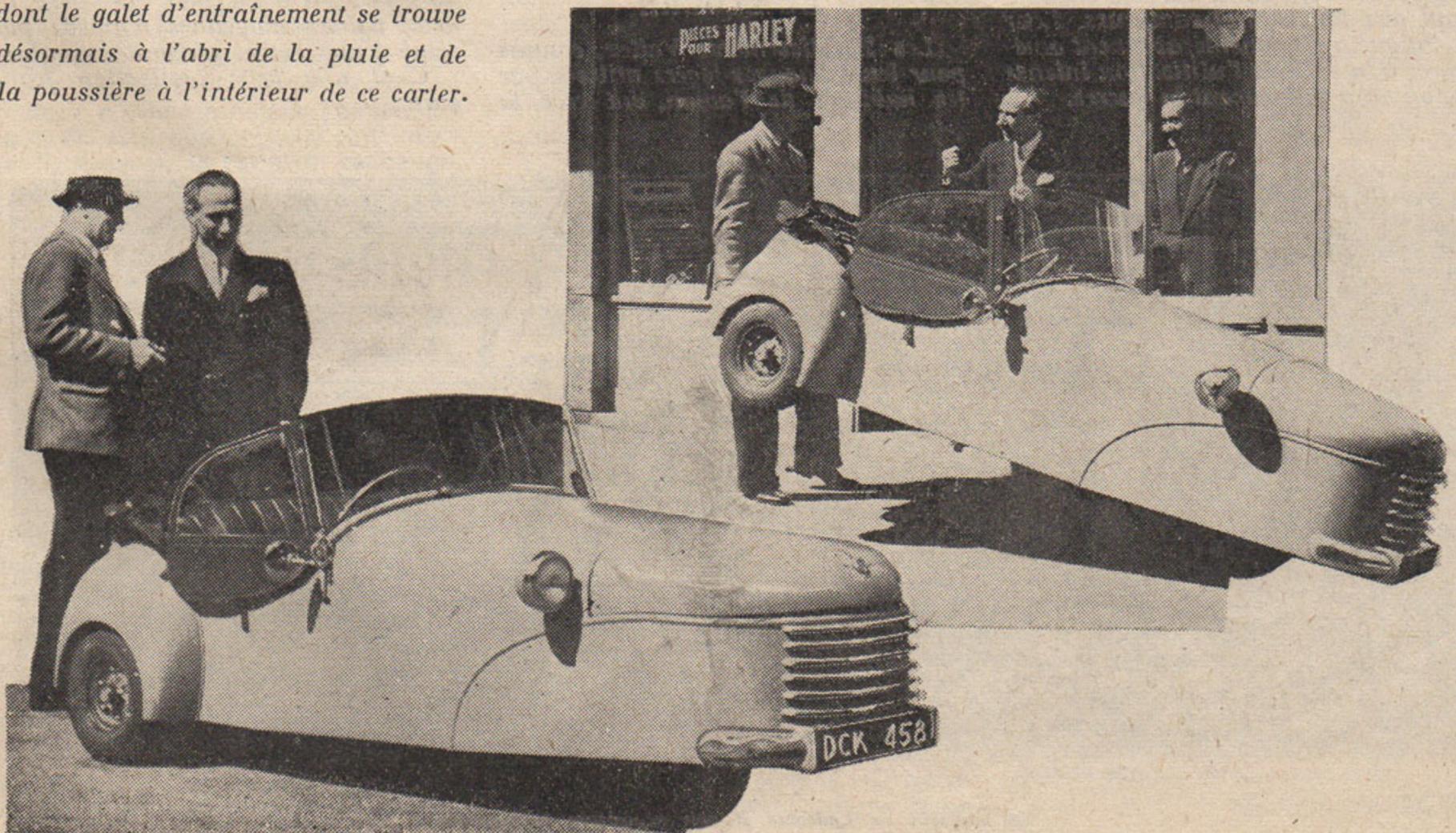
Nous avons vu précédemment les carters couvre-volant magnétique que M. Lucarini avait produits pour Terrot et Peugeot, entre autres, comme aussi toute la série des enjoliveurs de garde-boue dont les derniers munis du catadioptré agréé. Le dernier-né est le carter de volant pour la Motobécane 100 ou 125 à soupapes latérales qui est représenté ici. Sa forme et ses bossages sont prévus pour l'installation de l'avertisseur Rotorson dont le galet d'entraînement se trouve désormais à l'abri de la pluie et de la poussière à l'intérieur de ce carter.

The Bond "Minicar"



Notre confrère Motor Cycling est venu nous rendre visite en la personne de Mr. C. P. Read.

Accompagné de Mr. Pierre Psalty il nous a présenté ce curieux trois roues à moteur Villiers 197 cc., 3 vitesses, sélecteur à main, dont les croquis et photos montrent l'originalité.



AU PAYS DES MOTOS ROUGES

ET DES SCOOTERS RAPIDES

Pour le touriste qui pénètre pour la première fois en Italie, la surprise est grande en ce qui concerne les véhicules indigènes.

Le premier contact avec les Scooter Vespa "familiales" ou les Lambretta side-car nous m'avait laissée perplexe. En effet, en franchissant le Simplon quel ne fut pas mon étonnement de croiser un Vespa dont les deux passagers emportaient des bagages considérables : valises et sac au dos. Malgré la pente assez forte l'ensemble se comportait à merveille et ce scooter 125 cmc. filait à un bon 60 km.-h. en pleine charge. Toute l'Italie est peuplée de Vespa, Lambretta et Guzzi 65 cmc. Le Lambretta se monte même avec sidecar et peut soutenir un bon 45 km.-h. J'ai des amis qui ne dépassent pas cette vitesse de croisière sur une 350 cmc. culbutée en solo... mieux vaut ne pas les nommer.

Depuis j'ai eu l'occasion de monter un Lambretta qui avait 10.000 kms au compteur. et en tirais 77 km.-h. en un kilomètre lancé... Certains scooters rapides avec le moteur de série, atteignent 105 km.-h.

La petite Guzzi 65 cmc. est également très populaire et quoique je n'en ai pas vue avec sidecar, il est courant de les voir transporter deux personnes en solo. Ce délicieux vélomoteur n'offre toutefois pas l'avantage énorme que procure le "scooter", à savoir la roue de rechange, confort qui lui confère tous les suffrages du sexe féminin transalpin.

Vespa, Lambretta et Guzzi à elles seules représentent la plus grosse partie des véhicules à deux roues en usage dans la péninsule. Les vélomoteurs proprement dits ou à moteur auxiliaire sont eux aussi, extraordinairement nombreux et la chose se comprend aisément : par 40° à l'ombre, rares seront les amateurs de courses à vélo. Aussi, "Cucciolo", "Motom" et autres miniatures fourmillent dans les villes et les campagnes. Les bagages accumulés sur ces engins à puissance limitée sont énormes toutes proportions gardées ; d'ailleurs, la coutume est générale dans toute l'Italie : Guzzi ne sort-il pas un tricar de 1.500 kg. de charge utile pour un moteur de 500 cmc. ?

Ce véhicule extrêmement souple et bon marché est du plus haut intérêt dans tous les transports urbains.

Dans les rues étroites une motocamion vire à peu près sur place et dégage infiniment mieux la circulation en cas d'embouteillage.

Mais revenons-en aux vraies motos. Celles-ci sont plutôt rares : en petites cylindrées, nous rencontrons les 125 cmc. 2 temps Morini, M.V., Gilera, Bianchi, Sertum et d'autres marques peu connues chez nous.

En 250 cmc., la plus connue et la plus estimée à juste titre, est la Guzzi touriste ou sport, dont nous avons énuméré les caractéristiques remarquables dans notre reportage sur les usines Guzzi au début d'août. Généralement, aux mains de sportifs, de "juniors" italiens, les 250 cmc. sont rapides et maniables. Sur les routes de montagne à virages multiples, on peut apprécier la souplesse, la suspension et l'excellente tenue de route.

En quittant Rome et suivant la route côtière vers Gênes et Nice, j'ai mené un petit match amical avec un sportif indigène qui roulait à vive allure, connaissant admirablement cette route de corniche aux multiples virages. En ligne droite, évidemment, l'Ariel 1.000 décollait aussitôt, mais dans les virages je le tenais tout juste.

Comme les autres 250 cmc., les Bianchi se rencontrent assez couramment, mais représentent plutôt la moto utilitaire.

La cylindrée 350 cmc. n'est pas fabriquée dans le pays et est généralement représentée par la Matchless type armée, peinte évidemment en rouge. On en voit de nombreux exemplaires dans tout le pays, vestiges de l'occupation alliée.

Mais revenons-en à notre sujet. En 500 cmc., Guzzi et Gilera se partagent le succès. Les quelques grosses motos en circulation sont généralement d'une de ces deux marques ; cependant, quelques B.M.W ou D.K.W volées aux Allemands en fuite, complètent l'"Ecurie Nationale" de tourisme en grosse cylindrée.

On pourrait se demander pourquoi les Italiens, dont la production mécanique est de toute première qualité et dont les pilotes fameux brillent dans les compétitions internationales du sport utilisent, en guise de véhicules, des réductions de motos ? La cause en est bien simple : la dévaluation de la lire a réduit, d'une façon

colossale, le pouvoir d'achat de l'argent. Au lieu d'acquérir une moto de sport, plus d'un Italien doit, pour ne pas aller à vélo, se contenter d'un moteur auxiliaire ou d'un "scooter" ; celui-ci semble le résultat d'efforts considérables réalisés en vue d'offrir à ceux qui ne peuvent acheter ne fût-ce qu'une "Topolino" (Simca 5) un moyen de locomotion pour se rendre à leur travail. Malgré leur faible cylindrée, tous ces petits véhicules coûtent encore relativement cher : 159.000 liras pour la 65 Guzzi font 90.000 de nos francs, mais en revanche, la construction est soignée et, comparativement aux moteurs cisalpins, sont d'une classe supérieure.

Quant aux voitures, à moins d'être favorisé, le touriste risque de passer un mois en Italie sans admirer une seule Alfa-Roméo. Ces voitures d'élite sont, en effet, très rares à rencontrer et les quelques spécimens existants accusent bien souvent un âge respectable. Par contre, la "Topolino", la Simca 8 et la Lancia sont en Italie, ce que la "4 CV." et la "Traction" sont en France. Comme voitures de luxe, j'ai croisé quelques Fiat "Mille Miglia" et Cisitalia qui roulent à vive allure sur les autostrades.

La Lancia peut être comparée, en performances effectives sur route, aux Citroën 15. Toutes deux attirent les conducteurs "sport" et de jolis matches poursuite s'engagent alors, pleins de joie sportive.

Pour terminer, que dire des routes et des conducteurs italiens. La plupart des grandes routes sont recouvertes d'un macadam en excellent état, sauf dans les Dolomites. Ces provinces alémaniques devaient subir des réfections de route au moment où la guerre prit, pour l'Italie, une tournure tragique. Cependant, une fois que l'on quitte les routes nationales, le revêtement laisse beaucoup à désirer. Beaucoup d'automobilistes et de motocyclistes italiens roulent vite et bien, leurs réflexes semblent rapides ; ils hésitent peu et leur allure moyenne donne à la circulation, en général, un rythme que nous ignorons hélas, chez nous.

Voici donc terminé notre tour d'horizon sur "ce qui roule" en Italie. (Prochainement, nous parlerons des usines Innocenti et Lambretta.

Marianne WEBER.

FREINAGE

ÉLÉMENT ESSENTIEL DE SÉCURITÉ DANS LA CONDUITE DES VÉHICULES

(suite)

Reste le principe (b). Pour bien comprendre, prenons un exemple simple de la vie quotidienne : soit une porte qu'une force f tend à fermer. Pour la garder ouverte nous pouvons appuyer contre cette porte avec une force égale en sens inverse — ou bien nous pouvons introduire sous la porte un coin que nous maintiendrons en place avec une force f' bien plus petite que f , la valeur de f' dépendant de l'angle du coin et de son coefficient de frottement s sur le sol. Pour un angle A tel que $\text{tg } A = s$ ou pour tout angle plus petit, la porte sera arc-boutée contre le coin et aucune force quelle que soit sa valeur ne pourra la faire glisser sur le sol. Le coin agira comme frein en bloquant totalement la porte. Pour un angle légèrement supérieur à A , il faudra toujours exercer une certaine force f' sur le coin, la valeur de cette force étant une fraction constante de f . Cette fraction sera d'autant plus petite que l'angle du coin se rapprochera plus de l'angle critique A . Nous pouvons construire des freins sur ce principe; on les appelle auto-serreurs. En fait, il y a toujours un des patins de frein qui est plus ou moins auto-serreur, c'est celui que le mouvement du tambour a tendance à entraîner de façon à ce qu'il appuie contre son pivot et pas contre la came. L'autre patin, au contraire, est auto-desserreur, car les forces de freinage ont tendance à se diminuer elles-mêmes du fait qu'elles augmentent la réaction contre la came et la diminuent contre le pivot. En renversant le sens de rotation de la roue le rôle des patins est également inversé et c'est le second qui devient auto-serreur. Il s'ensuit que la besogne de freinage est inégalement partagée, le patin « auto-serreur » ou « primaire » supportant à peu près les trois quarts de l'effort. L'action d'auto-serrage sera d'autant plus importante que la distance du pivot de frein à l'axe de la roue sera petite par rapport au diamètre du tambour et que le coefficient de frottement des garnitures sera grand.

L'inégal partage des efforts et partant des usures a conduit les techniciens à envisager la construction de freins à deux mâchoires primaires. Il suffit de prévoir deux comes et deux pivots, un pour chaque patin. L'action des freins est alors plus puissante, à peu près double à effort égal et ce n'est pas étonnant de voir beaucoup de motos de course dotées de ce

dispositif. Quels sont ses désavantages? Un seul qui soit sérieux. Contrairement aux freins ordinaires, tout frein basé sur le principe auto-serreur est très sensible à de très légères variations du coefficient de frottement, car celui-ci n'intervient plus linéairement, mais bien en exposant. Si, pour une raison quelconque, il vient à baisser, l'effort de freinage diminue plus rapidement encore. C'est ce qui se produit souvent en pratique, le coefficient de frottement étant fonction de la température. En outre, l'usure fait que des parcelles de fer sont arrachées au tambour qui viennent ensuite s'incruster dans les garnitures, si bien que dans certains cas on peut parler de frottement « métal contre métal ». Les moindres traces de matière grasse ou même d'humidité ont le même effet. Les freins ordinaires conservaient au moins un semblant d'efficacité dans ces cas.

LA RÉACTION DES FREINS

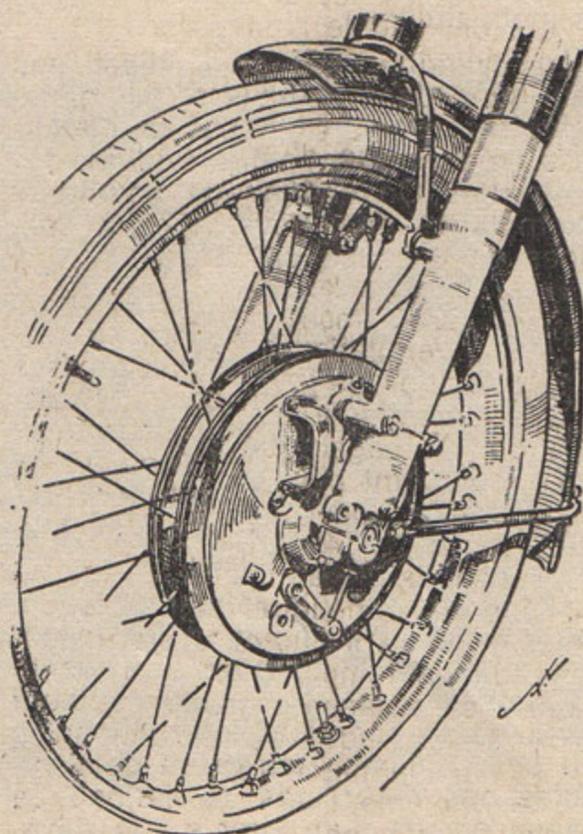
La loi de l'action et de la réaction veut que tout frein exerce sur le cadre dont il est solidaire un couple de réaction égal au couple de freinage. Celui-ci a pour effet de tordre la fourche ou le bâti qui supporte la roue. Comme la force à la jante du tambour est égale à celle de la jante de la roue multipliée

par le rapport des rayons et qu'il peut, par conséquent, être un multiple du poids que supporte la roue, il ne s'agit donc pas d'une force négligeable. En outre, la pratique courante fait porter en général toute la force par un seul bras de la fourche avant. Il n'est donc pas étonnant que certaines machines ne tiennent pas une ligne droite au freinage surtout si l'on tient compte de ce qu'une flexion de 1 millimètre seulement d'une des branches suffit à faire faire une sérieuse embardée à 150 km.-h. Faute de ne pouvoir rendre la fourche assez résistante pour réduire cette flexion à une valeur négligeable, ce qui entraînerait une construction d'un poids prohibitif, l'on peut du moins s'arranger pour répartir l'effort de freinage sur les deux branches de la fourche de façon à obtenir une flexion égale et qui n'affecte par conséquent pas la direction. C'est le principe des doubles freins compensés tels que ceux qui équipent aujourd'hui les motos Vincent H.R.D. Un balancier assure que l'effort transmis aux deux freins — un de chaque côté de la roue — soit rigoureusement identique; si les garnitures ont le même coefficient de frottement, les efforts sont exactement partagés. Signalons en outre que les tambours de frein qui prennent toute la largeur du moyeu de la roue n'ont aucun avantage à ce point de vue, la réaction ne pouvant se prendre que d'un seul côté. Ils réduisent même la rigidité de la roue sur son axe.

Le diamètre des tambours ne joue pas un aussi grand rôle qu'on le croit; c'est bien l'étendue des surfaces frottantes qui compte. Qu'on l'obtienne avec des tambours grands et étroits ou petits et larges, le résultat sera le même, la dernière solution ayant même l'avantage d'une vitesse de frottement moindre. Les surfaces frottantes doivent être calculées en fonction de la quantité maximum d'énergie cinétique à transformer en chaleur, elle-même fonction du carré de la vitesse et proportionnelle au poids que supporte la roue. Calculons à titre d'exemple les quantités de chaleur dégagées au freinage d'une moto pesant 250 kilos avec son conducteur pour une vitesse de 40 m.-sec. (144 km.-h.).

L'énergie cinétique du véhicule vaut:

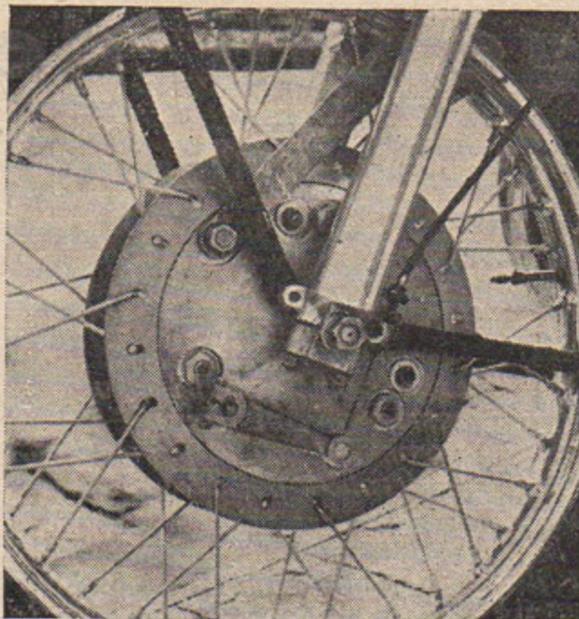
$\frac{1}{2} mv^2$ soit en prenant le kilogrammètre comme unité de travail et $g = 10$ m.-sec.²,



Tambour de frein de la 350 A.J.S. de course

$1/2 \times 25 \times 1.600 = 20.000$ kilogrammètres.

L'équivalent mécanique de la calorie nous donne : 20.000 kilogrammètres = 45 kilocalories environ, de quoi élever la température de 1 kilo d'eau de 20 à 65°. En supposant que cet effort se partage à raison de deux tiers pour la roue avant et de un tiers pour la roue arrière, cela donne 30 calories comme la plus grande quantité de chaleur qui puisse être produite en une fois dans un seul tambour de frein dans les conditions ci-dessus (ce seront là les plus dures que l'on rencontre d'habitude en tourisme). Or que devient cette chaleur? Elle se répartit entre les pièces qui frottent dans le rapport de leurs conductibilités calorifiques respectives, c'est-à-dire que la part du lion va au tambour dont le métal est des dizaines de fois meilleur conducteur que l'amiante des garnitures. Celui-ci le dissipe graduellement au monde extérieur — par convection surtout — mais la production de chaleur est tellement plus rapide que sa dissipation que la plus grande partie s'emmagasine dans la masse du métal avant d'être cédée au monde extérieur. Si le tambour ne doit pas atteindre des températures excessives il importe de lui donner une capacité calorifique — donc une masse suffisante. En limitant la température à 100° et en partant de 20°, on trouve que pour le cas ci-dessus (en admettant une chaleur spécifique de 0,11 pour la fonte) que la masse ne peut être inférieure à 3,5 kilos. Ceci nous permet l'épaisseur minimum à donner aux parois du tambour. Soit 16 centimètres le diamètre, 3 centimètres la largeur et 7,5 la densité de la fonte. On trouve que pour réaliser la masse voulue de 3,5 kilos, il faut



Le moyeu frein Rossignol à double expansion

une épaisseur de l'ordre de 3 centimètres — jamais réalisée du reste. Même si l'on devait la réaliser il est douteux que la chaleur trouverait le temps de se répartir dans la masse. Il importe donc d'agrandir la surface frottante du tambour (pas nécessairement celle des garnitures). Si nous portons celle-ci au double cela ramène l'épaisseur des parois à 1,5 centimètres, chiffre encore colossal; à remarquer que le fait de doubler la largeur du tambour n'augmente pas autant sa masse générale que de doubler son diamètre, car il y a le poids des disques dont la surface quadruple. On peut poser la question si l'on aurait intérêt à utiliser un autre métal que le fer. L'aluminium par exemple a une chaleur spécifique double et permet à poids égal donc d'emmagasiner une chaleur spécifique double. Il est donc possible de réduire le poids nécessaire à la moitié mais la densité de l'aluminium étant le tiers de celle de la fonte, les épaisseurs de tantôt devraient être multipliées par 1,5. L'aluminium offre encore l'avantage d'une conductibilité calorifique plus élevée et, partant, l'absorption beaucoup plus rapide des calories dans la masse. Signalons qu'il est illusoire de vouloir évacuer les calories au monde extérieur par ailettes ou ventilation forcée au cours d'une opération de freinage; ces artifices ne servent qu'à refroidir les freins entre des freinages successifs. Cela paraîtra d'autant plus évident si l'on songe que l'on peut arrêter un véhicule à partir de 140 km.-h. en moins de 4 secondes et que les trois quarts de l'énergie cinétique sont transformés en chaleur durant la première moitié de ce temps. C'est moins la quantité de chaleur produite que la rapidité avec laquelle elle doit se répartir dans la masse du tambour qui pose le problème. Une bonne évacuation des calories ne sert qu'à ramener les températures à une valeur accep-

table entre les freinages successifs. De ceci il ressort que de bons freins doivent surtout :

1° avoir une surface de frottement suffisante, de préférence petit diamètre et grande largeur;

2° avoir une capacité calorifique suffisante pour pouvoir emmagasiner sans trop grande élévation de température la quantité de chaleur maximum qui puisse être produite au cours d'un seul freinage;

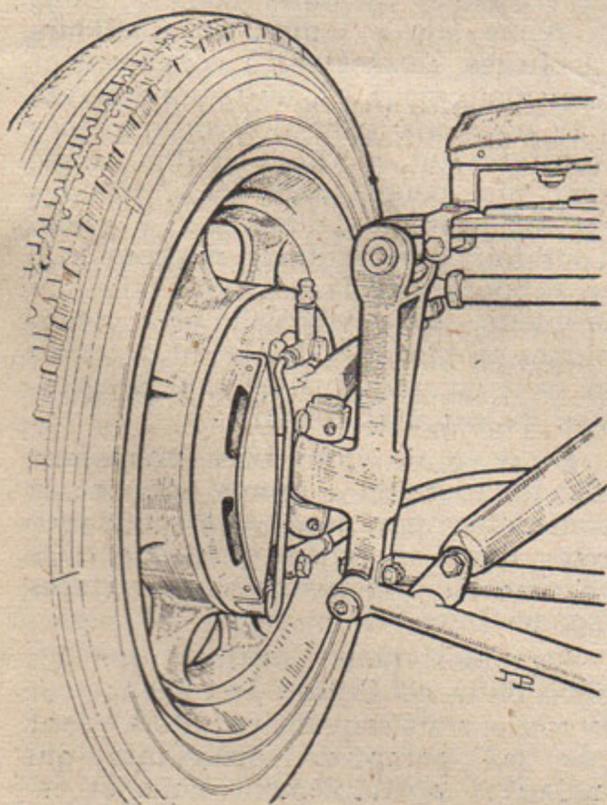
3° une dissipation de chaleur suffisante pour les refroidir entre deux freinages successifs.

Les calculs que nous venons d'effectuer nous montrent clairement que la masse des tambours de freins est insuffisante sur toutes les motos de tourisme et même sur beaucoup de motos de course. On pourrait citer comme les seuls freins de motos réellement scientifiquement étudiés, ceux de la A.J.S. 7-R de course. En particulier ce sont généralement les freins avant qui sont les plus insuffisants; en effet ils sont rarement plus importants que ceux de l'arrière alors qu'ils doivent effectuer les deux tiers du travail vu qu'à la décélération le poids se trouve rapporté surtout sur la roue avant.

Y a-t-il une limite à la décélération maximum possible que des freins peuvent imprimer à une moto. Certains croient qu'elle ne peut dépasser l'accélération terrestre; c'est une erreur. Elle vaut celle-ci multipliée par le coefficient de frottement des pneus sur la route et nous avons vu que dans des circonstances particulièrement propices il peut être supérieur à 1. S'il devait devenir infini, en dernier ressort tout dépendrait de l'angle A que fait avec la verticale la frette qui joint le centre de gravité de la moto (avec son conducteur) au point de contact de la roue avant avec le sol. Toute décélération j telle que j soit plus grand que tangente A fera que la moto (de même qu'une voiture) se retournerait (en levant de l'arrière) sous l'effort du freinage. Il s'agit là d'un des plus graves accidents qui puissent arriver; aussi s'arrange-t-on pour que le centre de gravité soit suffisamment bas pour l'exclure sur toute surface habituelle. Une application trop violente du frein avant pourra provoquer une chute par glissade et non par retournement, ce qui est quand même beaucoup moins grave.

Un dernier mot sur les organes de commande des freins. En voiture la transmission hydraulique a détrôné toute autre; cela tient à ce qu'il faut assurer un freinage égal de toutes les 4 roues; à moto cela n'a pas sa raison d'être; aussi s'en tient-on aux freins à câble. Il est peu probable que l'on trouve un meilleur moyen surtout que l'on n'a pas intérêt à coupler les freins avant et arrière.

Marianne WEBER.



Tambour de frein de la voiturette 500 Cooper

Le graissage du deux-temps

et l'opinion des lecteurs (suite)

La lettre de M. Couture et la réponse de notre collaborateur Christophe ont suscité un assez volumineux courrier parmi lequel il a fallu faire le tri, afin de n'en conserver que les communications les plus saillantes et reflétant le mieux, chacune à sa manière, les points de vue souvent opposés des lecteurs qui nous ont écrit.

On remarquera par exemple que si M. Dubar se plaint des suintements de sa machine, par contre M. Abeille est satisfait de la propreté de la sienne; or il se trouve que ces deux motos sont exactement de même marque. Ce qui est vrai pour l'un ne l'est pas pour l'autre. Il y a là un mystère à élucider.

MM. Dubar et Abeille ne sont pas non plus d'accord sur la complaisance des pompistes à qui l'on demande de préparer du mélange.

M. Lauzin avait un graissage séparé qui ne lui donnait pas satisfaction; il l'a donc abandonné au profit du mélange, pour y revenir ensuite car, dit-il, son moteur chauffait. Nous ne pensons pas quant à nous que le mélange soit responsable de cet échauffement si son dosage était correct.

Quant à M. Guérin c'est un homme minutieux et nous l'en félicitons; mais malgré la sagesse de ses conseils, nous ne pensons pas que beaucoup de ses confrères s'astreignent à se charger de ce matériel et à faire aussi consciencieusement leur mélange.

Avant-guerre, lorsque nous avions de bonnes huiles, bien miscibles, nous ne préparions jamais de mélange; nous nous contentions de verser la dose prescrite directement dans le réservoir, la puissance de jet de la pompe suffisait largement à assurer le brassage.

La liberté rendue aux huiles de marque va nous apporter derechef des produits de qualité bien appropriés à leur fonction.

Plusieurs grands raffineurs ont étudié des huiles spéciales pour 2 temps, se mélangeant parfaitement à l'essence, donnant un carburant stable, encrassant moins et sans doute (ce sera à essayer) ayant moins tendance à se projeter à l'extérieur. C'est l'évidence même: si les huiles 1950 ont un pouvoir lubrifiant supérieur, le pourcentage pourra être réduit et c'est autant de moins qui sortira par le carburateur et l'échappement.

Certes le problème est loin d'être résolu, mais comme le moteur à 2 temps dans les petites cylindrées garde toujours ses chauds partisans, on n'a pas fini de l'étudier pour l'améliorer encore et remédier à ses petites imperfections; peu de chose en regard de ses qualités.

Au sujet de l'article de M. F. Couture « Graissage du 2 temps », je suis entièrement d'accord, sauf pour la question des perles — mais ceci peut simplement tenir à la machine. Je possède une 2 temps à fourche télescopique. Je viens de faire un voyage de 1.350 kilomètres — de chez moi à Roubaix — mon point de départ se trouvant entre Rennes et Ploërmel, avec 37 litres d'essence-mélange, — et sans démonter ma bougie. J'ai fait 600 kilomètres en 1 étape en 12 heures 20 minutes. Je crois que ça peut aller, surtout que j'ai rarement dépassé le 60 au compteur. En résumé tant au point de vue confort que tenue de route et rendement mécanique rien à dire, la machine est impeccable à tous points de vue, sauf et c'est ici qu'on en revient à l'article de M. Couture, au point de vue propreté. La machine

est très jolie au départ, mais après 600 kilomètres elle a besoin d'un bon coup de chiffon: la fourche rend de l'huile par les graisseurs et par le bas; le carburateur en dépose sur le bloc et sur la batterie; le réservoir plein avec bouchon à charnière déborde sans arrêt; les pots fuient par-devant et projettent sur la roue arrière. Ceci n'est pas le fait d'une seule machine et à part la « Puch » 250 — qui elle, possède un graissage séparé — je n'ai pas encore pu admirer un 2 temps qui reste propre.

Il ne faut naturellement pas dramatiser, et je vous assure que même avec ces petites imperfections, je préfère le 2 temps, non pas à cause de son rendement, mais parce qu'il est simple et qu'avec lui les notes de frais sont beaucoup moins élevées. J'oubliais de dire aussi que c'est d'assez mauvaise

grâce que les pompistes sur la route veulent bien confectionner 10 litres de mélange. Ils font tous une petite grimace avant de s'exécuter.

A. DUBAR (Maxent).

Fervent partisan du 2 temps j'ai lu avec intérêt la lettre de M. Couture au sujet du graissage de ce type de moteur.

A mon avis de tels échanges d'idées ne sont que trop rares. A l'exemple de M. Couture j'ai été séduit par la puissance, la robustesse du 2 temps et comme il l'a fait d'une manière objective, voici, à mon tour, les doléances qui pourraient influencer certains constructeurs:

Je crois que le graissage par mélange dans sa forme actuelle est assez satisfaisant, quant à la propreté du moteur (possesseur d'une 2 temps, l'ensemble est assez propre, même au bout d'un long voyage, seules quelques zones grasses légères subsistent au robinet et au carburateur).

Du côté échappement le remède à l'encrassement de la roue AR. consiste à posséder des silencieux suffisamment prolongés, et le tour est joué. Exemple: Jawa.

Les inconvénients ci-dessus ne sont, en somme, que bénins et peuvent être négligés, mais où la chose s'aggrave c'est lorsque certaines bougies, dont la tenue sur 4 temps est d'ailleurs excellente, se mettent à concurrencer dangereusement les huitres perlières! J'ai pour ma part obtenu quelques résultats qui méritent d'être notés, avec une bougie dont les électrodes étaient protégées d'une petite grille. Toutefois ces résultats ne sont pas en rapport avec la publicité faite. Le problème est essentiellement technique; en tant que fidèle du 2 temps je crois en une amélioration progressive de cet état de fait.

Et il serait enfin très intéressant que les motards 2 temps puissent se confronter par une correspondance telle, que l'on puisse en dégager les expériences intéressantes que certains ont pu faire.

Signalons pour conclure que les aléas de la confection du mélange sur la route, sont souvent réduits à néant par les pompistes obligeants qui malaxent préalablement huile et essence dans un bidon. Remercions-les.

Louis ABEILLE (Aix-en-Provence).

Dans votre exposé vous devez ignorer l'existence de la 250 Herisson (Triumph T.W.N.) qui est équipée avec un moteur 2 temps à graissage séparé. Vous voyez donc que la solution n'est pas impossible. Je vous dirai tout de suite que ce système ne supprime pas tous les inconvénients que vous citez, par exemple: les lumières d'échappement bouchées ou ce qui sort du silencieux.

Malheureusement dans le dernier modèle sorti de chez T.W.N. (la B.D.G. 250) ce graissage séparé a été supprimé. Pourquoi? Je suppose diminution du prix de revient ou difficultés de construction.

FAIVRE (Villiers-le-Lac).

Je possède une 175 Monet-Goyon supersport à graissage séparé dont je suis assez satisfait, car l'absence de mélange supprime radicalement les suintements du bouchon de réservoir. Par contre, je ne suis pas exempt de tous les autres suintements. Ce système qui fonctionne par refoulement de gaz du carter dans le réservoir d'huile est seulement difficile à régler, suivant la température, l'état hygrométrique de l'air, et la vis-pointeau se dérègle assez vite.

Aussi, malgré les avantages qu'il avait: vitesse (75 km. pendant 100 km.), absence presque totale de calamine, j'ai voulu le supprimer et faire le mélange. Je suis très vite revenu à la pompe à huile car avec le mélange mon moteur avait une tendance exagérée à chauffer.

LAUZIN.

M. Couture demande l'avis de motards, possesseurs de 2 temps, sur leur façon de ravitailler en cours de route. Voici comme j'opère: dans l'une de mes sacoches (car il faut bien des sacoches pour emporter: chambre à air, cuissards, pantalon d'été, espadrilles, etc...), j'ai un petit bidon, avec bouchon, contenant 0 l. 06, que l'on trouve dans le commerce (rempli de super-huile) et dont le contenu a servi au rodage de mon moteur. J'utilise toujours une huile de marque, fluide, que je prends par bidon de 5 kilos. Avant le départ, je fais le plein de ce petit bidon et de mon réservoir. Après 300 kilomètres, quand mon moteur se tait parce qu'il n'a plus rien à sucer, j'ouvre ma réserve et à la prochaine pompe (ma réserve me permet une trentaine de kilomètres) je prends 10 litres dans un Jerrican et fais mon mélange à 4%. Si le pompiste n'a qu'un bidon de 5 litres à me prêter, je verse la moitié du bidon dans mon réservoir et je fais mon mélange ensuite. Je recommence l'opération pour avoir 10 litres. Ce qu'il ne faut pas faire c'est mettre l'huile dans le réservoir avant l'essence

et de secouer la moto pour les mélanger. Vous ne mélangerez rien du tout, tandis que si vous avez l'huile mélangée dans quelques litres d'essence, ce mélange s'immiscera immédiatement dans l'essence pure. J'emporte également un entonnoir avec tamis, car on en trouve rarement en bon état chez les pompistes. Vous allez me dire qu'il est ennuyeux d'emporter ce matériel supplémentaire; à cela je répondrai que je n'ai pas encore touché à mon carburateur et que ma sacoche n'est pas tachée. Maintenant, j'admets que l'on passe un peu plus de temps pour ravitailler dans ces conditions, mais quel est le motard qui, après 300 kilomètres, n'éprouve pas le besoin de se rafraîchir au bistrot d'en face en grillant une cigarette?

M. Couture voudrait un graissage séparé et cite une marque qui l'avait sorti avant-guerre; je ne me souviens d'en avoir vu qu'un ou deux exemplaires et, s'il n'y en a pas eu plus, c'est certainement à cause de ce mode de graissage qui graisse trop au ralenti (attention à vos bas de pantalon) et pas assez à plein régime. Il y a un 2 temps à graissage séparé (par pompe) qui marche très bien, mais bouffe plus d'huile que le mien qui fait 1 CV. de plus.

Quant au nettoyage, je l'ai fait pour la deuxième fois il y a une dizaine de jours et ma machine va sur 6.000 kilomètres.

J'ajouterai que je ne suis pas un « mordu » du 2 temps. Avant la guerre je n'ai eu que des 4 temps. Si, après la guerre, j'ai acheté une 250-2 temps, c'était un peu par curiosité.

Cette année, j'ai changé ma 250, que je trouvais trop faible en côte

en roulant à deux, pour une 350 bicylindre de même marque qui vaut, comme reprises et aptitude à grimper, la 500 culbutée monocylindre que j'avais avant guerre. Et puis, fini les soupapes qui descendent et s'encastrent dans le piston, les basculeurs qui cassent ainsi que les ressorts de soupape; avouez que c'est appréciable et que cette année, comme l'année dernière, je pars en vacances sans appréhension.

Qu'est-ce que c'est des perles aux électrodes? Je puis vous affirmer que je n'ai jamais changé de bougie sur la 250 citée plus haut et que je me suis borné à ramener l'écart normal des électrodes vers 6.000 kilomètres. Quant aux lumières bouchées, ladite 250 avait, à 9.000 kilomètres, une couche de calamine de l'épaisseur d'une feuille de papier à cigarette. Je puis faire une comparaison du fait que j'ai eu une 350 culbutée de « réputation mondiale » (c'est le constructeur qui le disait) qu'il fallait décalaminer tous les 3.500 kilomètres maximum, changer les guides de soupapes tous les 6 à 7.000 kilomètres et réalésier tous les 12.000 quand l'embiellage avait bien voulu tenir jusque-là et quand la soupape d'échappement ne s'avisait pas de descendre dans le cylindre. Et pourtant elle était bien nourrie, elle suçait du super-carburant et bouffait 1 litre d'huile aux 100 (en roulant vite, évidemment).

Je ne veux pas dénigrer systématiquement le 4 temps, car il est probable qu'un peu plus tard je prendrai une cylindrée plus forte et que, pour 500 cmc. et au-dessus, il faut un bon 4 temps culbuté bicylindre, une bonne machine qui a droit à l'appellation de vraie moto.

R. GUERIN (Paris).

ATTENTION !!!

Depuis le mois d'Août :



a repris sa parution mensuelle



UN SUCCÈS SANS PRÉCÉDENT DU RALLYE DE LA MADONE DES CENTAURES

Plus de 5.000 motocyclistes et 9.000 personnes ont rallié Alexandrie et Castellazzo-Bormida

C'est dimanche dernier 16 juillet que s'est déroulé, comme on sait, le V^e Rallye international de la Madone des Centaures, organisé à Alexandrie et à Castellazzo-Bormida par le moto-club international du même nom. Or, cette manifestation a remporté cette année un succès sans précédent : plus de 5.000 motocyclistes, suivis de plus de 9.000 personnes ont rallié Alexandrie et Castellazzo-Bormida dans l'après-midi et la soirée du samedi 15 juillet. Plus de 1.000 conducteurs et 2.000 personnes accompagnantes venaient de l'étranger, d'Angleterre, de Hollande, de Belgique, de France, de Suisse, de la Principauté de Monaco et même du Maroc français. De même, plus d'une centaine de machines sont arrivées de Trieste et ont été accueillies avec un enthousiasme particulier.

L'organisation du rallye s'est avérée parfaite et a fait l'objet de compliments mérités de la part de tous les représentants des fédérations étrangères. Aucun incident ni accident n'est venu troubler le développement de cette grandiose manifestation.

Le dimanche matin, tandis que la majeure partie des Centaures de la Madone se concentraient à Castellazzo-Bormida, le grand cortège des participants se mit en marche à 9 h. 30, accompagné de S.E. Martino, sous-secrétaire à la Présidence du Conseil, de toutes les autorités municipales et des représentants des fédérations étrangères, pour gagner le sanctuaire de la Madone, où fut célébrée la messe, laquelle fut suivie de la bénédiction de toutes les machines et des participants. Après un discours de Mgr Gagnor, le cortège fit retour à Alexandrie pour défilé dans un ordre parfait devant les représentants des autorités.

Après le dîner d'honneur, auquel prirent part plus de 300 convives, et le pique-nique terminé, il fut procédé à la proclamation des résultats et à la distribution des prix. Furent décernés plus de 50 coupes et plus de 50 challenges; tous les participants reçurent un souvenir de la manifestation.

Les principaux prix ont été attribués comme suit :

Prix de représentation :

Coupe d'argent des Nations : à la France, avec 11.740 points. — **Coupe de la Fédération motocycliste italienne (biennale) :** attribuée définitivement au M.C. Amical de Lyon. — **Coupe du préfet d'Alexandrie :** Club Lambretta d'Alexandrie. — **Coupe de la province d'Alexandrie :** M.C. de Pavie, pour l'équipe la plus nombreuse. — **Coupe de l'Union industrielle italienne et des industriels d'Alexandrie :** équipe du M.C. de Tours. — **Coupe de la Chambre de commerce d'Alexandrie :** équipe du M.C. Terrot, de Dijon. — **Coupe de la commune d'Alexandrie :** équipe du M.C. de Marseille. — **Coupe du M.C. Novi-Ligure :** équipe du M.C. de Fribourg (Suisse). — **Coupe du M.C. Savona :** équipe du M.C. Audax (Chiasso). — **Coupe du Piémont :** M.C. Savona. — **Coupe de Grand Tourisme :** M.C. du Maroc. — **Coupe C.O.N.I. :** M. Vanerom, qui a couvert 3.840 km. en Italie. — **Coupe Castellazzo-Bormida :** M.C. de la Principauté de Monaco.

MOTO-CROSS D'ATHIS-MONS 30 JUILLET

La section sud de l'A.M.S. d'Athis-Mons sous la direction d'Hordelalay, le motoriste bien connu, a mis sur pied en un temps record un moto-cross qui a connu un très vif succès. Bien secondé par la municipalité et par son maire, M. Rozier, en particulier. Un terrain bien approprié fut mis à la disposition des organisateurs. Michel Verrechia ne put prendre le départ victime peu avant la course d'un accident assez grave qui nécessita son transport à l'hôpital de Juvisy où le docteur diagnostiqua une fracture du nez.

Les épreuves se disputèrent avec acharnement. Dans les petites cylindrées la lutte était serrée entre Melioli et Amédéo. Desmoulins en 350 cmc. et Vouillon se sont défendus comme à l'ordinaire. Le circuit étant très difficile, les fatigues se firent sentir. Amédéo chuta et lui aussi fut blessé au nez.

Perlin qui faisait sa rentrée depuis son accident de Montreuil a été merveilleux de régularités; son adversaire le plus acharné fut Thévenet, mais malchanceux: dans les derniers tours luttant avec Blat il fit une chute devant le poste de chronométrage, quoique blessé au bras droit il reprit la lutte. Blat tombant à son tour sur l'herbe légèrement mouillée. Thévenet termina en tête de la finale. Lusseyran mal parti dans la première manche ne put prétendre à la première place, qui revint à Perlin.

A noter la belle exhibition de Paul Poitte sur une route qui ne se prêtait pas très bien à ce genre d'acrobatie.

La municipalité d'Athis-Mons et son maire M. Rozier sont, avec Hordelalay, à l'origine de ce beau succès.

Résultats finals :

250 cmc. — 1. Melioli; 2. Mariani; 3. Amédéo.

350-500 cmc. — 1. Vouillon; 2. Desmoulins; 3. Boisserie.

International. — 1. Perlin; 2. Lusseyran; 3. Blat; 4. Thévenet; 5. Lorrillière; 6. Fantuz.

MOTO-BALL

Résultats du 23 juillet 1950

Division nationale :

Zone Nord. — Versailles M.C. bat M.C. Mulhouse par 2 buts à 1.

S.U.M.A. bat Orly par 6 buts à 1.

Zone Sud. — M.B.C. Avignon bat M.C. Villefranche par 5 buts à 1.

Camaret bat Ondaine par 6 buts à 0.

Division d'excellence :

Houlgate bat Vitry par 1 but à 0.

Matches amicaux :

Aix bat Marignane par 4 buts à 1.

La Seyne bat Nice par 4 buts à 2.

Résultats du 30 juillet 1950

Division nationale :

Zone Nord. — Chalon bat Mulhouse par 2 buts à 0.

Zone Sud. — Villefranche bat Ondaine par 4 buts à 4.

R.M.C. Carpentras bat A.M.C. Aixois par 3 buts à 2.

Division d'excellence :

Zone Nord. — Houlgate bat Vitry par 6 buts à 1.

Zone Sud. — Montoux bat Saint-Etienne par 2 buts à 0.

RALLYE INTERNATIONAL DES FLAMBEAUX BAYEUX-EINDHOVEN

Le second Rallye International des Flambeaux se disputera cette année les 17 et 18 septembre. Ce rallye présente le caractère d'une épreuve de régularité; il est organisé dans le cadre des fêtes de la libération d'Eindhoven qui sont célébrées chaque année vers le 18 septembre.

L'épreuve est ouverte tant aux dames qu'aux messieurs. On peut s'engager comme individuel ou en équipe de club; les équipes de marque seront les bienvenues. L'itinéraire comporte une étape de jour et une étape de nuit. La distance totale est d'environ 900 kilomètres. Le trajet Bayeux-Eindhoven



Une phase du duel Perlin, Blat, Thevenet à Athis-Mons.

symbolise la route que suivirent les armées de la libération de la côte de débarquement en Normandie jusqu'à Eindhoven.

A Bayeux, un programme intéressant attend les participants, entre autres un « Rallye gastronomique », une excursion aux ports artificiels des armées alliées ainsi qu'une visite de la fameuse tapisserie de la reine Mathilde. Après l'arrivée à Eindhoven, les concurrents auront la faculté de participer aux Fêtes de la Libération organisées dans une ville féeriquement illuminée.

S'adresser au secrétariat de l'organisation du Rallye : Verkeershuis V.V.V., tél. : 4300 et 5004. - Dommelstraat 27, Eindhoven (Pays-Bas).

MOTO-CROSS NATIONAL DE BONGENOULT

Le Moto-Club de Beauvais, en club très sportif, organisait le dimanche 30 juillet un moto-cross qui, malgré l'éloignement du terrain, le peu de moyens de communication et le temps incertain, remporta auprès du nombreux public beauvaisien un très grand succès dû, non seulement à la valeur des engagés, qu'au choix du terrain très spectaculaire et qu'au service d'ordre impeccable assuré par la gendarmerie de Beauvais. La première série des 250 cmc. voit une très nette victoire de Godey du M.C. Clodoaldien terminant avec Peyry de Sèvres avec un tour d'avance sur les autres coureurs parmi lesquels nous devons signaler Giacomello en très gros progrès.

1. Godey (M.C.C.); 2. Peyry (M.C. Sèvres); 3. Giacomello (M.C.) à 1 tour; 4. Floch (M.C.B.N.) à 1 tour; 5. Bellefontaine (M.C. Châtillon) à 2 tours.

2^e Course 350-500, 1^{re} série (10 tours). — Après avoir mené pendant 8 tours avec une assez belle avance, Huc, en bonne condition, bûche et cède la première place à Margerie qui, 4^e au 2^e tour, remontait rapidement; Cressent du M.C. Normandie après une belle course toute de régularité termine en troisième position devant Desmesliers du M.C. Beauvaisis.

1. Margerie (A.S.P.P.); 2. Huc (M.C.); 3. Cressent (M.C.N.); 4. Desmesliers (M.C.B.).

3^e Course 250 cmc., 2^e série. — De nouveau Godey prend la tête et tour après tour va prendre une avance très considérable sur ses poursuivants et franchira en vainqueur la ligne d'arrivée malgré un axe de roue AV. cassé. Peyry fait de nouveau brillant second dans cette série avec un tour d'avance sur Urien, Floch et Giacomello, moins heureux que dans la première manche.

1. Godey (M.C.C.); 2. Peyry (M.C. Sèvres); 3. Urien (M.C.); 4. Floch (M.C.B.N.); 5. Giacomello (M.C.).

4^e Course 350-500 cmc., 2^e série (10 tours). — Deshaies prend le commandement au 2^e tour et malgré la chasse ardente menée par Charrier et Chaumette franchira victorieusement la ligne d'arrivée. Adnet de plus en plus calme finira 4^e à 1 tour devant Martin mal équipé.

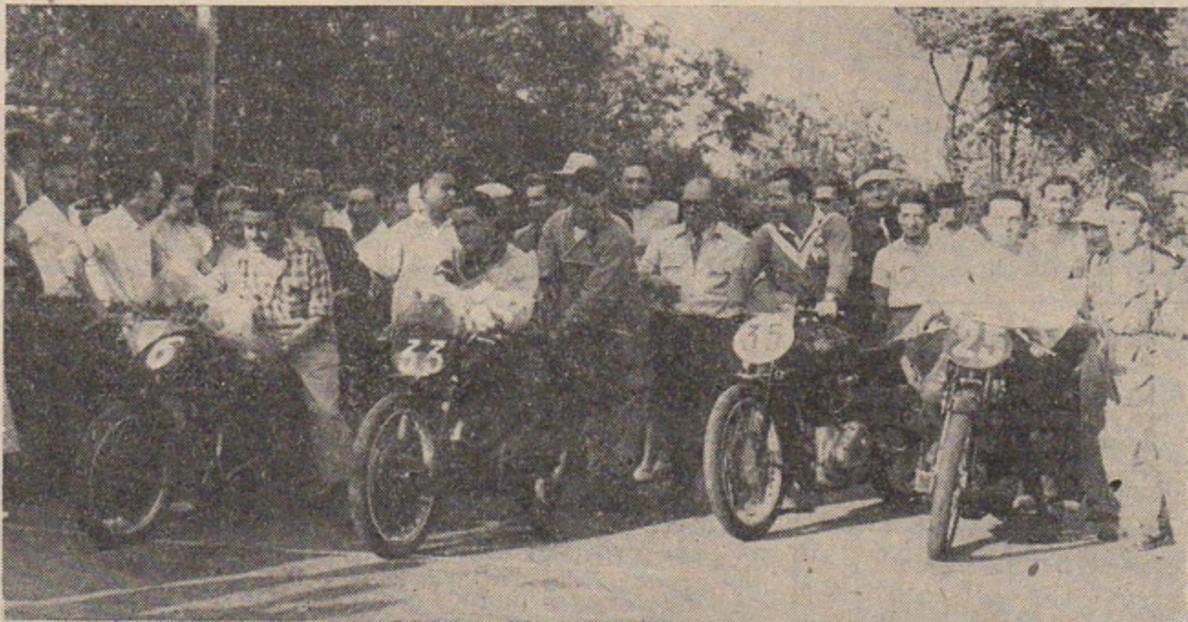
1. Deshaies (A.S.P.P.); 2. Charrier (M.C.C.); 3. Chaumette (M.C.C.); 4. Adnet (M.C.); 5. Martin (M.C.C.).

5^e Course 350-500 cmc., 3^e série (10 tours). — Frantz, l'espoir français du moto-cross en 350, prend la tête dès le départ et s'y maintiendra jusqu'à la fin terminant avec 1 tour d'avance sur tous les autres concurrents sans jamais avoir été inquiété sérieusement.

1. Frantz (A.M.S.); 2. Daithieu (Lille); 3. Batisse (A.S.P.P.); 4. Thuillier (M.C. Beauvais) à 2 tours.

6^e Course. Repêchage des malchanceux en 350-500 (10 tours). — Adnet, sans courir de risques, se classe aisément devant Desmesliers et Savinel, chacun des coureurs étant séparé par un bon tiers de distance du circuit.

7^e Course finale 350-500 (15 tours). — Deshaies, en tête jusqu'au quatrième tour,



Les vainqueurs de la Rochelle :
de gauche à droite : Bernard, 1^{er} des 250, Behra, 1^{er} des 500,
Houel, record du tour et Gauch, 1^{er} des 350

brise sa selle et cède la place à Chaumette et Frantz, mais au tour suivant, ayant surmonté la douleur du choc causée par la rupture de sa selle, reprend la deuxième place et ne la quittera plus malgré les attaques de Charrier. Au 6^e tour Chaumette bûche et Frantz prend le commandement de la course Margerie bien placé au début de la course voit tous ses rayons de roue AV. se briser et est contraint d'abandonner. Bati se bien que malade se classe 4^e. Belle remontée de Chaumette qui termine 5^e à 1 tour sur une machine perdant l'huile de toutes parts.

1. Frantz (A.M.S.); 2. Deshaies (A.S.P.P.); 3. Charrier (M.C.C.); 4. Adnet (M.C.); 5. Chaumette (M.C.C.).

RÉUSSITE TOTALE DU PREMIER CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE

organisé le 30 juillet par le M.C. Rochelais

Résultats techniques :

250 cmc. — 1. Bernard (M.C. Charentais), les 56 km. 790 en 38 m. 32 s. soit à la moyenne de 88 km. 404; 2. Brethes; 3. Rossignol; 4. Bonnin; 5. Juigné. Meilleur tour : Bernard à 90 km. 800.

350 cmc. — 1. Gauch, les 75 km. 720 en 47 m. 8 s. soit à la moyenne horaire de 90 km. 390; 2. Guérin; 3. Bonnin à 1 tour; 4. Juigné à 3 tours; 5. Pierre.

500 cmc. — 1. Behra, les 94 km. 650 en 53 m. 51 s. soit à la moyenne horaire de 105 km. 462; 2. Houel; 3. Lépine; 4. Naudon; 5. Fromiga.

Le meilleur temps de la journée a été réalisé par Houel à la magnifique moyenne sur ce circuit de 109 km. 357.

Amicale Moto-Club de la Cité

L'Amicale Moto-Club de la Cité de Lyon, qui participait au rallye international de Castellazzo comme toutes les années précédentes, a réussi cette fois ce qu'aucun club français n'a encore pu obtenir jusqu'à ce jour.

Grâce à ses nombreux participants et à sa présentation impeccable, elle a enlevé la coupe internationale offerte par la Fédération motocycliste internationale et de ce fait se classe 1^{re} de tous les clubs présents, 1^{re} au classement international et 1^{re} au National. Il y a lieu de féliciter le président Merle, MM. Garnier, Demahis, Dessagne, Gagneux, Commerçon, Bernard, Franquino, Daudon, etc., etc.

Montage d'un moteur Triumph Grand Prix dans un cadre d'A. J. S. 350 de compétition.

COURSES SUR PRAIRIE A COX

Le Maquis Roger à l'occasion de sa fête annuelle avait demandé le concours de Toulouse-Moto-Sport pour organiser une course sur prairie au petit village de Cox (Hte-Gar.). Cette course ouverte aux catégories 175, 250, 350 et 500, se déroula sur une prairie particulièrement exposée aux rayons du soleil qui l'avait rendue aussi dure que le granit, aucun rouleau ne put aplanir les trous et les bosses. Aussi les machines furent mises à dure épreuve et plus d'une d'entre elles durent se retirer, les suspensions ayant cassé, ou comme il arriva au coureur Bryon sans aucun rayon intact à la roue arrière.

Voici le classement final :

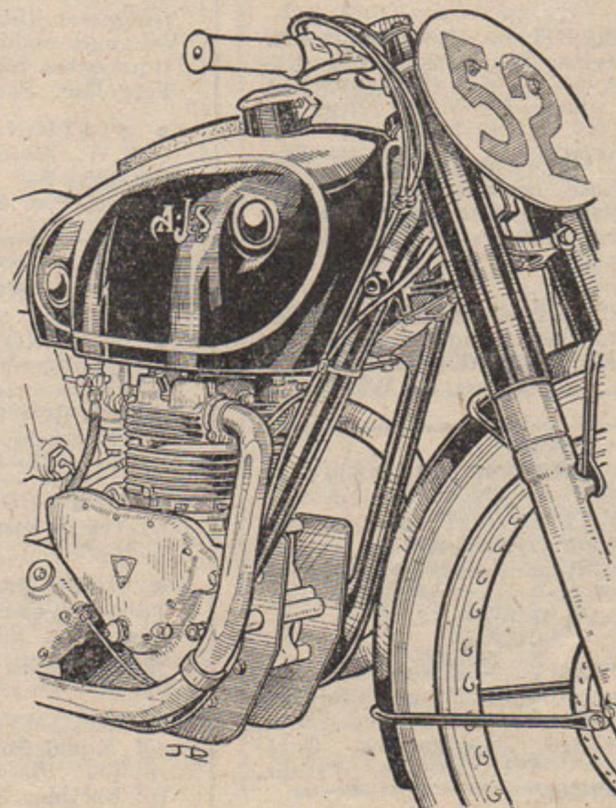
Catégorie 175 cmc. — 1. Aguire en 4 m. 41 s. 2/5, moy. 38 km. 880; 2. Mananet.

Catégorie 250 cmc. — 1. Aguire en 4 m. 2 s. 4/5, moy. 44 km. 550; 2. Lacoste Jacques; 3. Mananet. Meilleur tour : Aguire en 39 s. 2/5 soit 45 km. 684.

Catégorie 350 cmc. — 1. Lacoste Jacques en 6 m. 3 s. 3/7, moy. 44 km. 660; 2. Aguire; 3. Aguire. Meilleur tour : Aguire en 39 s. soit 46 km. 162.

Catégorie 500 cmc. — 1. Guit en 6 m. 15 s., moy. 47 km. 988; 2. Aguire; 3. Samouillan. Meilleur tour Guit en 35 s. 4/5 soit 50 km. 274.

Guit termine cette catégorie avec la moitié des rayons de la roue avant cassés.



DANS PARIS

4^e ARRONDISSEMENT

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

5^e ARRONDISSEMENT

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

6^e ARRONDISSEMENT

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

9^e ARRONDISSEMENT

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

10^e ARRONDISSEMENT

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

11^e ARRONDISSEMENT

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

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

12^e ARRONDISSEMENT

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

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

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

13^e ARRONDISSEMENT

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

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



DANS VOTRE QUARTIER

La ligne de 36 lettres
signes ou espaces
125 francs

Réception des Annonces
le 12 dernier délai.

14^e ARRONDISSEMENT

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

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

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

15^e ARRONDISSEMENT

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

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

16^e ARRONDISSEMENT

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

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

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

17^e ARRONDISSEMENT

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

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

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

• NOTAMY. — Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Jonghi, Livraison rapide. Pièces détachées. — 3, Bd. Berthier. Mar. 34-02. (Pt. Clichy).

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

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

18^e ARRONDISSEMENT

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

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

19^e ARRONDISSEMENT

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

20^e ARRONDISSEMENT

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

DANS LA SEINE

ASNIÈRES

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

BOULOGNE

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

BRY-SUR-MARNE

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

CLAMART

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

CLICHY

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

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

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

COURBEVOIE

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

GENNEVILLIERS

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

SAINT-DENIS

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

SURESNES

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

• RAYMOND JUMEL. — Transformation rabide. Cadres, fourches — 9, rue Carnot.

VINCENNES

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

SEINE-INFÉRIEURE

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

SPÉCIALISTES

RESTAURANTS

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

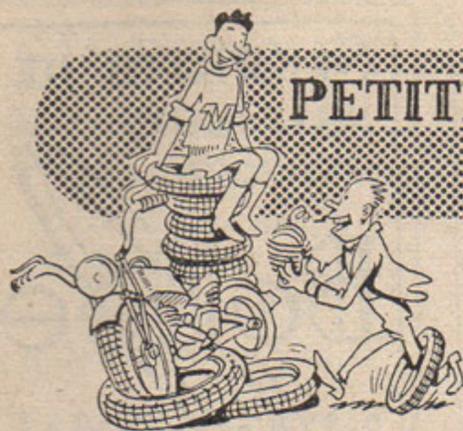
• PENSION DE FAMILLE « Les Dahlias ». — Prix très modérés en juin et septembre, cuisine bourgeoise, belle vue sur la mer et la campagne bretonne. Rue du Stade. — Le Val-André (C.-du-N.).

ÉQUIPEMENTS

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

PNEUS

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



PETITES ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

ACHATS

CHERCHE Pignon primaire 17 dents Norton 16 H. — Faire offre PERRONNEAUD, 55, rue Cavainac, MARSEILLE.

VENTES

VENDS 150.000 ou échange contre petite voiture Ariel 4 cyl. 600 A.C.T. 4V. parf. et. av. ou ss. sidecar Buffler G.T. CAP. P-brise COF. b. pneus. LENORMAND, 19, rue Odessa 14^e.

SCOOTER BERNARDET et. nf. mod. lux prix 105.000 fr. BONTEIN, 1, av. G. Pévi, PLESSIS ROBINSON (Seine).

VENDS ou ÉCHANGE Belle moto 4 cyl. culb. parfait état-cons. 5 l. valeur 150.000 fr. contre Simca 5 même état, SITTLER, tél. Dan 39-71

HARLEY 750 très propre ou échange contre voiture récente, 6 CV. maximum. — FERRIERE, 17, rue Lamartine, CORMEIL-EN-PARISIS (S.-et-O.).

PARTICULIER VENDS Vincent H.R.D. 1.000 rap. ét. nf. — DERMIEN, 24, rue Gallieni, BOULOGNE-SUR-SEINE.

ZUNDAPP K.600 av. side Bernardet. Mot. nf d'orig. — VIEL, 34, rue Villeneuve, CLICHY. Tél. : Per. 28-58.

TRIUMPH all. Herisson sup. 2 tps. 2 cyl. imp. tans. sac. acc. — LOUESDON, 22, rue Président-Wilson, GENTILLY. Ap. 19 h.

COMPÉTITION 175 Terrot 4 vit. sél. — **COMPÉTITION** 500 Norton A.C.T. susp. AR. 4 vit. sél. mot. nf. Tr. rap. Reprendrais 125 culb. ou 250 course. — NOBLOT, rue des Jardins, DIJON.

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

R. GILLET 125, 4 vit. sél. 1949 ét. nf. équip. 1 pneu et 1 chambre amér. nfs 400 18. — ROY, 36, Grande-Rue, VILLEMOMBLE (S.).

SIDECAR TERROT tr. bn ét. av. roue comp. bas prix, af. int. — PRUDHOMME, 20, rue Grillot SAULIEU (Côte-d'Or).

B.M.W. 350 cul. f. tél. cardan, tr. belle ou éch. contre R.61, 5.66 ou sim. à rév. — LALANNE, PRECHAC-SUR-ADOUR (Gers).

D.K.W. 250 S.B. exc. ét. Px int. — FONDIN, 3, pl. Daumesnil, PARIS (12^e).

D.K.W. 350 N.Z. dern. mod. sél. 4 vit. susp. AR. double allum. pns nfs ét. imp. Prés. splend. noir et chr. nbx acces. Px 140.000 fr. à déb. — DUMONT, 8, rue B.-Malon, SAINTE-SAVINE (Aube).

MOTEUR C.4 G. flot. 10 CV., type M.F.P.75. Px 20.000 fr. — WENTZEL, 10, Imp. Champs-Fleuris, CHATILLON-SOUS-BA-GNEUX (Seine).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT *BERNARDET*

toujours prêt à vous satisfaire

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

D.K.W. 350 S.B. parf. ét. bns pns. Px 95.000 fr. — 11, rue Voltaire, SAINT-OUEN (Seine).

HARLEY 750 civile bleue carb. civ. moins de 6 l. roues interchangeables. 500x16 selle bip. U.S.A., pièces rech. ét. nf. Px 195.000 fr. 1 lot bobine embrayage, etc. Px 10.000 fr. — COLIN, C.A.G., NOGENT-SUR-MARNE (Seine).

URGENT. Cse départ, particulier vend : **B.M.W.** R.71, 750 cmc. susp. AR. dern. mod. — Side **PRÉCISION** 1 pl. 1/2 dern. mod. luxe. — **ZUNDAPP** 750 av. side luxe. — Auto **MERCÉDÈS** 10 CV. c. int. tr. belle, le tt parf., ét. nf. c'ad à tte offre raison. — **IMBERT**, 7, rue d'Arsonval, PARIS (15^e).

MOTO 350 mot. Puch bicycl. 4 vit. parf. ét. méc. bn ét. vis. dim. à enl. Px 75.000 fr. — ROY, RANTIGNY (Oise).

GARREAU vend toutes les motos du service des courses. — Faire offre 22, rue R.-Lindet. Tél. Vau. 07-09.

2 B.S.A. Et. Empire parf. ét. Px 140 et 125.000 fr. — **B.M.W.** av. side. Px 270.000 fr. — **MATCHLESS** 500. Px 140.000 fr. — **PONEY** ét. nf. Px 32.000 fr. — **TERROT** parf. ét. Px 70.000 fr. — **PUCH** 200 cmc. bn ét. Px 45.000 fr. — **PEUGEOT** 175 cmc. Px 28.000 fr. — **TERROT** 100 cmc. Px 48.000 fr. — **TRIUMPH** speed twin. Px 260.000 fr. — **NORTON** inter dern. mod. cul. alu. Px 270.000 fr. — **CHERRIER**, 21, bd H.-Sellier, SURESNES. Tél. : Lon. 16-29.

SANDFORD 5 CV., 3 r. bn ét. Px 100.000 fr. — **MOTOSA-COCHE** 500 course. Px 100.000 fr. — **COLLIGNON**, 5, r. Lasson, PARIS.

VELOCETTE touriste 350 cmc. arbre à cames f. tél. 4 vit. imp. Px 180.000 fr. — **VELOCETTE** K.T.T. cul. bronze méc. irrép. — **AUBERVILLIERS-MOTOS**, 50, r. Chateau-Landon, PARIS (10^e). **N.S.U.** 4 CV. culb. ét. nf. — **GAUVIN**, CONDE-EN-BRIE (Aisne).

MOTEUR 2 cyl. flat twin essieu et pont AR. pour Sima Violet. — **TOMBEUR**, 52, rue des Ecoles, MANTES-GASSICOURT (S.-et-O.).

ARIEL twin 500 cmc. parf. ét. susp. AR. Presque pas roulé. — **SAROLEA** 600 cmc. f. tél. parf. ét. cse double emp. Garantie. — **FONTAINE**, 96, r. d'Elbeuf, ROUEN.

MONET-GOYON 350 bloc mot. équip. tans. sac. remorque monoroue, tente 3 places dble toit. — **TOURTE**, 1, rue Amiral-Courbet, ALFORT (Seine).

ARMOR 250, 3 CV. culb. mot. Zurcher, parf. ét. de marche. Px 50.000 fr., cse dble emp. — **DELBEQUE**, 3, av. Ch.-Baudin, CŒUILLY-CHAMPIGNY (Seine).

SCOOTERS VESPA 1950, livr. imm. clients Pyrénées-Landes. Px 113.300 fr., franco station-service Louis. Docum. Essais. — **AROSTEGUY**, BIARRITZ. Tél. : 400-52.

DRESCH 500, 2 cyl. bn ét. méc. Px rais. — **JULIEN**, 3, av. Clémence-Isaure, ROYAN-PONTAIL-LAC (Cte-Mme).

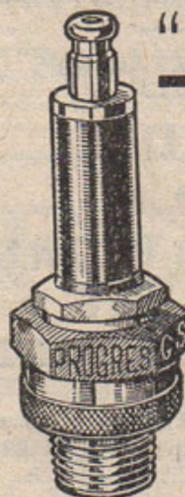
TERROT side 500 sup. cul. 4 vit. sél. roue sec. interc. pn nf. Px 140.000 fr. — **N.S.U.** 250 sup. cul. 4 vit. sél. noir et chr. imp. pn nf. Px 110.000 fr. — **BRUDERHAUS**, HAGUENAU (B.-R.).

350 culb. all. parf. ét. Px 105.000 fr. — **P. JAFFRE**, 65, rue de Grenelle, PARIS (7^e).

VENDS ou éch. av. soultte B.M.W. R.12 parf. ét. ctre machine anglaise réc. 500 ou 600 culb. — **CHAUCHIX**, 13, r. de la Mittrie, DINAN.

BOUGIE 100 % MICA

"PROGRÈS"



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

BESSIÈRE

164, r. Gabriel-Péri, VITRY (Seine)

INDIAN av. side 1.200, 9 CV. parf. ét. Px 125.000 fr. — **TERRIER**, 4, r. des Perrières, DIJON. Tél. : 48-59.

MATCHLESS civ. f. tél. 9.000 km. — **RENE**, 11, rue E.-Sue, PARIS-18^e.

REMORQUE New-Map ét. nf. Px 6.000 fr. — **HOHWEYER**, 90, rue C.-Fourier, DENAIN (Nord).

VENDS ou éch. ctre pl. fte Puch 500. — **DANIAU**, 67, rue P.-Doumer, LA ROCHE-SUR-YON.

SCOTT replica, mot. comp. n. d'orig. 1948, tél. Dowty 1949, pf roulé depuis, 4 vit. sél. pns nfs nomb. pièces, mach. décrite ds « Motocycles » mars 50, à v. ces santé. Occ. rare. — **KARL**, BENFELD (B.-R.).

R. GILLET 125 ét. nf. — 148, av. de la Selle-Saint-Cloud, VAUCRESSON (S.-et-O.).

TERROT 500 av. side c. nve 1949. — **FUMINIER**, 147, Grande-Rue, MONTELMAR.

LES ÉTABLISSEMENTS

BONNET

80, Av. Général-Leclerc

BILLANCOURT

— vous offrent avec —

LONGS DÉLAIS DE PAIEMENT

le plus beau choix
de VÉLOMOTEURS
et MOTOCYCLETTES

AGENTS des PLUS
GRANDES MARQUES :

GNOME-&-RHONE — JONGHI

GULLER

LIVRABLES DE SUITE

et

MOTOBÉCANE — TERROT

BERNARDET.

Téléphone : MOLitor 15-46

Métro Billancourt

TERROT 500 nve 1950, roulé 2.000 km. — Dr LALANNE, ORTHEZ (B.-P.).

MATCHLESS 350 tél. — **MARTIN**, 10, rue Général-De Gaulle, VILLIERS-SUR-MARNE (S.-et-O.).

M.R. 100 mono vit. vol. à rép. Px 12.000 fr. Urgent. — **RAMBEAUD**, 19, rue Cavé, PARIS (18^e).

VICTORIA 250, 4 vit. sél. — **D.K.W.** 250 dern. mod. luxe. — **D.K.W.** 500 bi-cyl. tt bn ét. Occ. exceptionnelles. Reprise voit. — **THOMAS**, MYENNES (Nièvre).

MOTOBÉCANE 250, 2 tps, 3 vit. pn 26x350, ét. nf. mot. ent. ref. av. écl. Novi. Tt bn ét. Px 35.000 fr. — **BOUVET**, La Coudre, NOGENT-VERNISSON (Loiret).

Les meilleurs

pour tous moteurs

S. A. F. BORGIO, Neuilly-sur-Seine

INDIAN 1.200 C.A.V. 500 G.D.A. 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'échappements. — TAURY, 50, rue Oct.-Mirbeau. PARIS (17^e).

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

PEUGEOT 150 3 vit. sél. nf. équip. — HELLERANGER, 176, rue Pelleport, PARIS (20^e). Tél. : Mén. 48-38.

B.S.A. 350 culb. 1949, 4 vit. f. tél. tans. sac. cuir. ét. nf. Px 175.000 Cse départ. — BLANCARDI, 2, r. Y.-Guyot. DINAN.

GUZZI Dondolino course av. pièces détachées. — BACHERES, r. Sainte-Catherine. BAYONNE.

NORTON 16 H. 500 bn ét. mar. pns nfs. Px 70.000 fr. — DESPRETZ, 6, r. de Paris, MORLAIX (Finistère).

TERROT 100, 3 vit. rév. tr. bn ét. Tans. sac. Px int. cse dble imp. — PRIEUX, 23, av. de Dourdan, SAINT-CHERON (S.-et-O.).

MOTOBÉCANE Poney tr. bn ét. Px 25.000 fr. — MAGNAT-DEBON 350 lat. bn ét. méc. Px 50.000 fr. — 74, av. République, COURBEVOIE. Vis. semaine ap. 19 h. Sam. et dim.

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



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

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

VENDS ou éch. Zundapp K.500 te beauté av. gd side spéc. ctre B.M.W. R.75 av. side trécté. — DUMEZ, 19, av. Pinel, ASNIERES.

PEUGEOT 125 nve, 4 vit. sél. — CHOTARD. Tél. : 8 à ABLON (S.-et-O.).

REMORQUE vélo-moto roues, vélo 70x50. — LECLERC, 88, r. Crie-mée, PARIS (19^e).

TERROT 5 CV. 8.000 km. parf. état, pns nfs sél. 4 vit. bien équip. Px à déb. — HADROT Raymond, SAVINS (S.-et-M.).

PRESTER-MAG suisse 350 culb. impec. pns nfs. Px 60.000 fr. — Tél. : Obs. 10-35.

AUTOMOTO Chaise 500 culb. av. side. 3 pns et chaîne nfs. Bn état. Px rais. — HOUSSARD, 32, r. A.-Garnon, SCEAUX.

MOTO-CONFORT 100 cmc. 2 vit. bn état. Px int. — CHARPENTIER Roger, 4, place de Bagnolet, PARIS (20^e).



Un essai vous convaincra
LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...
c'est un
"DIEM"

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

SERTUM 500 trs bel. ét. n. susp. AR. 4 vit. équ. t. s. sac. cuir. Px 160.000 fr. — PAVIOT, 29, rue du Troisy, CLAMART (Seine). Apr. 19 h. sam. à m. dim.

NORTON 16 H. bn état, mot. pns nfs. Urgent. — P. GERMAIN, ORGERUS (S.-et-O.).

MOBYLETTE presque pas roulé, cause double emploi. — DEBANNE, 1, rue A.-Laurant, BOULOGNE (Seine). Tél. : Mol. 41-74.

DEPREZ

60^e ANNÉE

187, Rue Armand-Sylvestre
COURBEVOIE

Tél. : DÉF. 07-01, 02

•
VELOSOLEX disp.
MOTOBÉCANE
PEUGEOT
GNOME-RHONE
MONET-GOYON
Side BUFFLIER

PIÈCES DÉTACHÉES

•
CRÉDIT

•
RÉPARATIONS
• RAPIDES •

JAWA 250, 3.500 km. Parfait état. Px 157.500 fr. Accessoires à débattre. Reprendrais 125 récente, préférence Motobécane D.45. — BRISSON, 5, rue Dombasle, PARIS (15^e). Tél. : Vau. 70-52. Heures repas.

GNOME-RHONE D.5 avec side Bernardet G.R. 48 impeccable. Px 130.000 fr. — COLLOT, 61, F.S. Vincent, ORLEANS.

MOTOBÉCANE 125 excel. état, acc. Px 65.000 fr. — BERVILLER, 41, r. du Chemin-Vert, SAINT-MAUR (Seine). Vis. ap. 19h.

MAGNAT-DEBON 350 lat. anc. mod. transf. réser. et pn. nfs, mot. refait. Px 50.000 fr. — AUBERT Marcel, PONT-SUR-SEINE (Aube). Samedis et Dimanches.

PARTICULIER VENDS ou éch. 350 Saroléa Grégoire compét. 6 colon. ét. nf. 160 km. — VELOCETTE tour. ét. nf, une ou autre ctre 6 CV. Fiat Comète ou aprt. — PERDOUX, 7, r. Chateaubriand, BOURGES (Cher).

VENDS ou éch. Gnome R.3 équip. ctre 350 bn état. — GUIN, 18, r. Gambetta, MALAKOFF. Vis. à part. 19 h.

D.K.W. 350. N.Z. 1944, 4 vit. sél. 120, 3 pns mot. peint. chr. impec. porte-bag., 2 avert. — R. BLACHON, 5, av. Victor-Hugo, ROMANS (Drôme).

LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK

disponibles à

"ASNIÈRES-
PHOTO"

78^{bis}, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-13

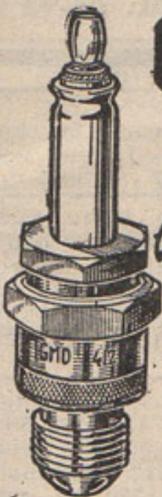
Ouvert le Dimanche matin

ECHANGE meuble moderne T.S.F. Pick-up 90x65x41, ctre vélom. ou moto même ancienne ms bn état. — Vis. Sam. après-midi et Dim. mat. — ORCHEBEUF, 21, quai de Grenelle, PARIS (15^e)

CHERCHE René Gillet 350, 500 ou 1.000 bn état av. ou ss susp. AR. — KAZO, 15, av. Berghollet, ANNECY.

LA BOUGIE

GMD



évite
l'encrassement

GAMME DE
9 TYPES
POUR TOUS MOTEURS

26, Av. de la Libération
BOURG-LA-REINE (Seine)
Tél. : ROBINSON O130

MONTAGE à façon de sidecars toutes marques par spécialistes. — POINARD, 54, r. Étienne-Dolet, CACHAN. Tél. : Alé. 34-41.

HARLEY D.750 M.P. Impec. bleu chr. dble sel. 5 l. au 100, marc. AR. mot. pns. Bat. nfs. Urg. Px 155.000 fr. — ABBATE ou écr. Poste rest. N° 74, PARIS. Tél. : Inv. 46-82. Heures repas.

SEGMENTS DE PRÉCISION

BoHée

Compression
Économie
Durée

D.K.W. 350 N.Z. dern. mod. sél. 4 vit. susp. AR. dble allum. pns nfs état impec. Présent. splend. noir et chrom. nbx acces. Px 140.000 fr. à déb. — DUMONT, 82, r. Benoit Malon, SAINTE-SAVINE (Aube). Tél. : 38-15 Troyes.

B.M.W. R.75 av. side r. tract. fr. ent. orig. ét. gén. impec. Pns nfs, par-brise tansad t. chrom. m. polis., occas. uniq. Tél. 1-37 Hirson (Aisne). 12 et 16 heures.

DELAIRE

4, Impasse de la Galté, PARIS-14^e

Tél. Dan. 55-48.

ACHAT COMPTANT

• toutes motos, vélomoteurs •

DIVERS

ÉCHANGE, VENTE OU REPRISE MOTOS OU 4 CV. RENAULT Vendons superbe Cabriolet décapotable Auto-Union, av. compresseur 11 CV. — Voiture **OLDSMOBILE** 22 CV. av. T.S.F. (conduite int.). — LADEVEZE, 50, rue Brunel. Tél. : Eto. 24-66.

MAGNÉTO FRANCE tourne à gauche, conv. pr. 250 ou 350, ét. nf. Bas px. — LEBLANC, 2, rue de l'Éau, PONT-DE-METZ (Somme).

MOTEUR 750 bi-cyl. R. Gillet mod. actuel, ét. nf. Px 15.000 f. — FRADKIN, 128, av. Clemenceau, MONTPELLIER.

C.P.D.M. 4, rue Chaptal, LEVALLOIS. Tél. : Per. 09-13. Réalésage, rectification d'embellages. Réalésage cylindres. Disponibles : embellages et cylindres Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et toutes marques. Pièces pour **CHAISE, PEUGEOT, TERROT,**

MOINS de PERLES !

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

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

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

ÉTS BONNET

80, *Aven. Général-Leclerc*
BILLANCOURT

Livrent rapidement
LA NOUVELLE 175 cc.

GUILLER
à bloc-moteur A. M. C.

**LARGES FACILITÉS
DE PAIEMENT**

Métro Billancourt

MOTOBÉCANE, etc. Embellages
toutes marques. Culasses **PEU-
GEOT**, **AUTOMOTO A. 12** et
toutes marques. Catalogue n° 12
sur demande. Fourniture exclusive
aux agents seulement.

CYCLECARS

MIEUX qu'une moto et moins
cher : magnifiques petits châssis
4 roues 270x90. Moteur Aubier-
Dunne 125 cmc. direction crémail-
lère. M. AR. Fabrication Midget
cars. Rendement exceptionnel. Avec
pneus. A carrosser. Quantité limitée.
Px 110.000 fr. — **VUACELLE**, rue
de Bel-Air, POITIERS.

ÉCHANGES

350 culb. Standard All. ét. gén.
parf. ctre 175 mot. A.M. Cf. et susp.
ét nf. — **MOREAU**, 3 bis, rue des
Remises, SAINT-MAUR (Seine).

PHOTO

RETINA II télé couplé 24x36,
objectif xénon 2 sac. T.P. Px.
30.000 fr., ou éch. ctre **RETINA II**
EKTAR 3,5. — **MARIE**, Bureau de
Solde S.N.C.F., gare MARSEILLE.

APPAREIL photo, mat. camping
comp. pour 2 pers. Urgent. Px
75.000 fr. — **TOURTE**, 1, r. Amiral-
Courbet, ALFORT (Seine).

SUPER ELGY et nf sac. et access.
4.000. — **WARAVAL**, 11, rue
Sœur-Louise, CASTRES (Tarn).

FONDS DE COMMERCE

FONDS Motos-Cycles bien placé.
Px à déb. — 81, av. Foch. CHA-
TOU.

HOTELS-RESTAURANTS

PENSION DE FAMILLE
"Les Dahlias". — Prix très modérés
en juin et septembre, cuisine bour-
geoise, belle vue sur la mer et la
campagne bretonne. Rue du Stade.
— Le Val-André (C.-du-N.).

RECOMMANDEZ VOUS

de

MOTOCYCLES

— en écrivant aux —

~~~~~ annonceurs ~~~~~

## Désirez-vous ;

Une **NORTON**, une **VÉLOCETTE**, une **ROYAL-ENFIELD**,  
une **JAMES** ou une **EXCELSIOR** ?

# marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

vous livrera, immédiatement, le modèle de votre choix !

**CRÉDIT** — Toutes les marques françaises

**50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)**

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOLitor 29-62

# 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

## Pour Motos D. K. W.

**Dispositif adaptable de régulation**

*Spécial pour chaque type, prêt à poser*

TOUTES PIÈCES POUR LE MODÈLE **S.B.** (3 VITESSES)

**PERSIN**, 92, Avenue de Rigny, BRY-sur-MARNE (Seine)

# PATURAL

Le spécialiste de la mise au point des  
machines de grande classe, dont la  
compétence est indiscutée, s'est assuré  
l'agence d'une seule marque :

# A. J. S.

*Commandez dès maintenant, parmi  
la gamme des nouveaux modèles, la  
machine de votre choix chez :*

**PATURAL**, 23<sup>bis</sup>, rue du Poteau  
MAR. 96-10 **PARIS (18<sup>e</sup>)**

# REYDEL

## DESSUS de SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

❖ LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES ❖

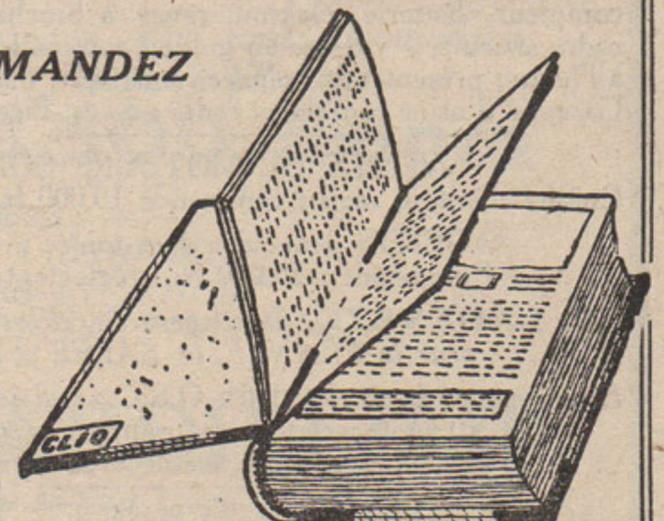
## COMMANDEZ

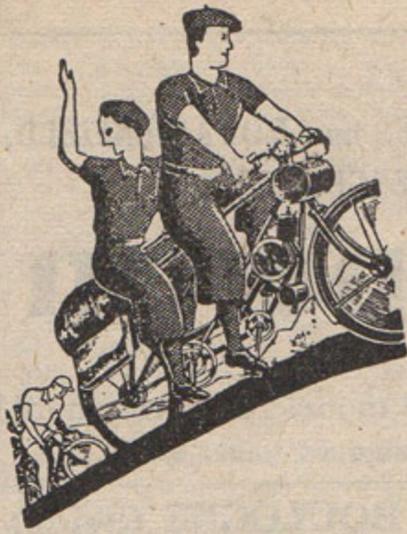
VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront  
de conserver intacte  
votre collection de  
"MOTOCYCLES"

Envoi contre 250 frs à  
verser au C. C. du Journal  
Paris 2834-83 ou contre  
mandat.





Pédalez sans effort  
vite et loin  
AVEC LE MERVEILLEUX  
"DERNY"

La nouvelle formule de la bicyclette  
et du tandem

**DERNY-MOTOR**

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —  
49, Av. de St-Mandé, PARIS-12<sup>e</sup>  
Tél. : DID. 76-01

Les Vélomoteurs

**ALCYON**

**LA FRANÇAISE DIAMANT**

**ARMOR**

**LABOR**

**THOMANN**

**OLYMPIQUE**

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

**ZURCHER**

125 cmc.  
(botte séparée)  
3 vitesses

et

125 cmc.  
(bloc-moteur)  
4 vitesses

**MOTEURS ZURCHER**

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

**SAROLEA**

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

AGENCE OFFICIELLE

**F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9<sup>e</sup>**

**DRESCHMOTOR**

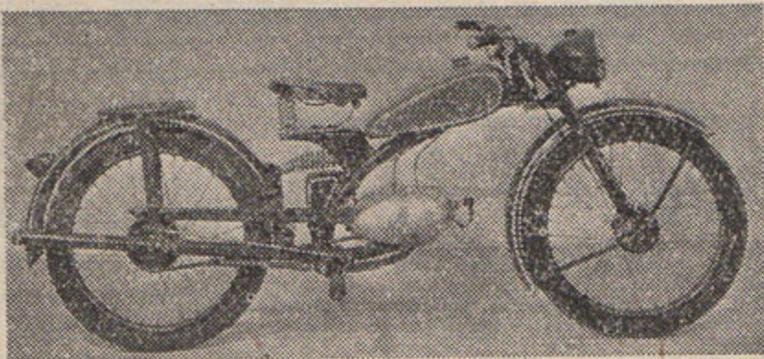
**MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR**

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

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

**Paul LADEVÈZE**

50, Rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>) — ÉTO: 24-66



**IMMÉ R-100** : Le plus confortable des vélomoteurs, tout équipé :  
compteur, batterie, clakson, roues à broches, suspension AR par  
cadre articulé, 3 vitesses au guidon automatiques; vitesse 75 kilom.  
à l'heure; présentation soignée, noir, vert, marron... **117.600 fr.**  
Garantie d'usine fourche et cadre : 3 ans. Pièces détachées garanties.

VENTE DE MOTEURS COMPLETS

Crédits clients 6 mois : commande 10.000 fr.; livraison 30.000 fr.

AGENTS demandés dans toutes grandes villes :  
Commande : 20.000 fr., règlement fin de mois.

**P. LADEVÈZE**, distributeur du célèbre vélomoteur allemand  
pour la FRANCE, la SARRE et les Colonies.

Distributeurs : ARIEL, PANTHER, O.E.C. (anglaises), GILERA (italienne).  
et 50 motocyclettes de première marque d'occasion  
vendues à crédit avec garantie.

ACHAT -- REPRISE -- ÉCHANGE -- DÉPOT -- VENTE  
Ouvert pendant les vacances — Expédition France et Colonies.

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

JAWA AGENT



STATION SERVICE

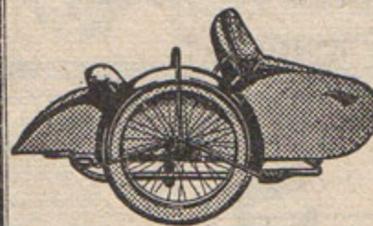
ET TOUTES  
MARQUES FRANÇAISES

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<sup>e</sup> - LEC. 80-62



**SIDE-CARS LÉGERS  
POINARD**

SPORT ET GRAND TOURISME  
de 125 à 250 cm<sup>3</sup> — 35 kilos

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

AGENCE OFFICIELLE :

14, B<sup>e</sup>  
Soult



PARIS  
XII<sup>e</sup>

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

Imp. HERBERT, 66, rue Kléber Levallois.

# Toutes Pièces " PEUGEOT "

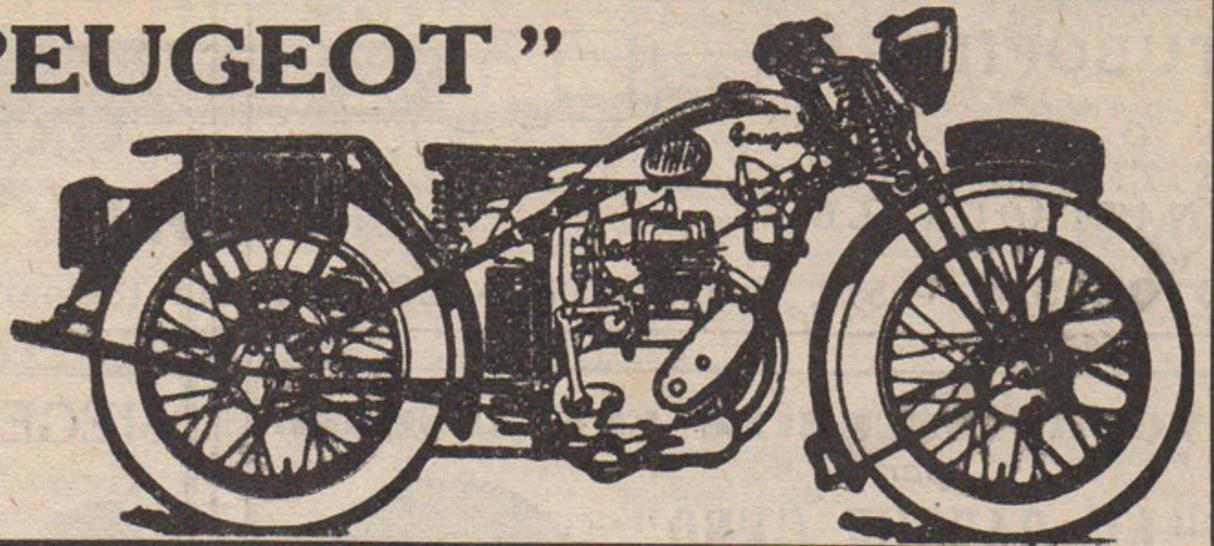
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ<sup>ts</sup> Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149

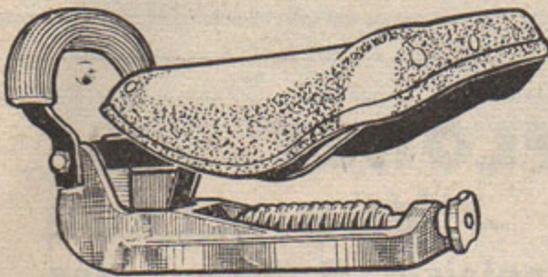


## Établissements NORDT & BERNY Frères

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.

AGENCE EXCLUSIVE

Robert PIEL

29, Aven. de la Grande-Armée

Métro : Argentine

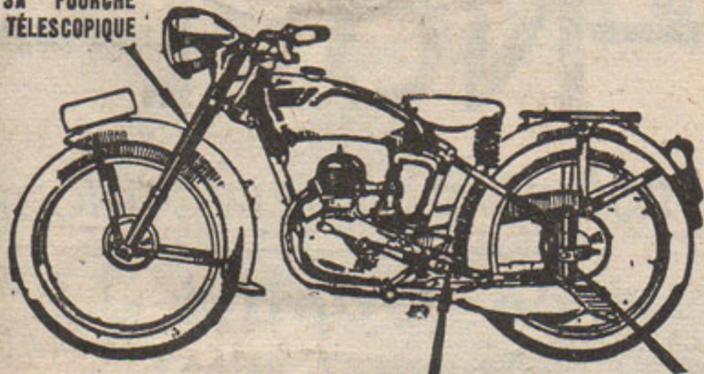
Téléphone : PASsy 86-48



- Pièces détachées D'ORIGINE
- Accessoires
- Tout ce qui concerne la moto

MÊME MAISON A BEZONS-GRAND-CERF  
Pont de Neuilly -i- Autobus : 162-262 -i- Tél. 258

SA FOURCHE  
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AIR

ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS  
ET TOUS ACCESSOIRES

## AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

KELLER-ESCOFFIER

- JONGHI -

GUILLIER - M.R. - SCOOTER A.G.F.

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPÉCIALISTES :

RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS & NOUVEAUX MODÈLES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

**FOURCHE TÉLESCOPIQUE**

adaptable sur tous vélomoteurs  
jusqu'à 175 cmc.

ÉLÉGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE :

**13.500 francs**

RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES  
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS  
SPECIALISTE DE SACOCHES CUIR POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOS  
MODÈLES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

## SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

**TUBOFILTRE**

★  
**S O U P L E**  
**É T A N C H E**  
**I N A T T A Q U A B L E**



**Otom**

**TOUT EN UN**

★  
**S E M O N T E**  
**C O M M E U N T U B,**  
**O R D I N A I R E**

★  
**OTOM S.A.** ★ 5<sup>bis</sup>, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine) ★ Téléphone : DÉFENSE 21-63, 25-91

**VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE**  
par

**"LE CASQUE GENO"**

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS :

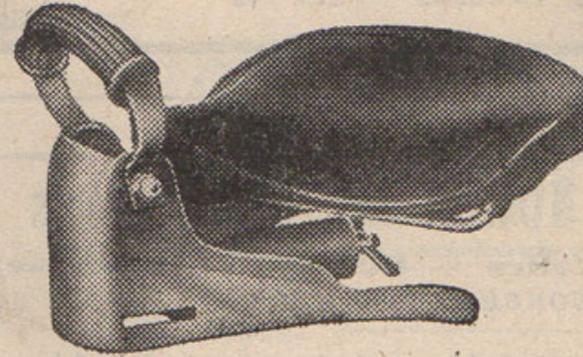
Étab<sup>ts</sup> GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré



**SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"**

S. A. R. L.

Modèle déposé



**FABRICANT**  
des selles caoutchouc  
**PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus  
VILLEURBANNE (Rhône)

**LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT**

**DYNAMIC-SPORT**

**MOTOBÉCANE - Scooter VALLÉE - TERROT**

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

Reprise toutes machines — CREDIT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

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

**MARCEL FLORET** SPÉCIALISTE

**RÉALÉSAGE — EMBIELLAGE**

pour machines Anglaises et Allemandes

40, Rue Louis-Castil — GENNEVILLIERS (Seine)

**B.M.W.**  
**ZUNDAPP**

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

**LATSCHA**

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRÉ. 17-93

**NOVI**

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

**Suspension Arrière "MONTHLÉRY"**

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

**D. K. W.**

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

EN STOCK TOUTE LA PIÈCE **D.K.W.**

Chaînes, pignons, ressorts, allumages, etc. — EXPÉDITIONS

**PISTONS "MAHLE"**

**R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON 3<sup>o</sup>**

Tél. MONcey 12-18

**"GAITÉ MOTOS"**

**TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-et-RHONE**

**MONET-GOYON — JONGHI — GULLER**

**DERNY — NORTON — TRIUMPH — B.S.A.**

Expéditions dans toute la France

**VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE**

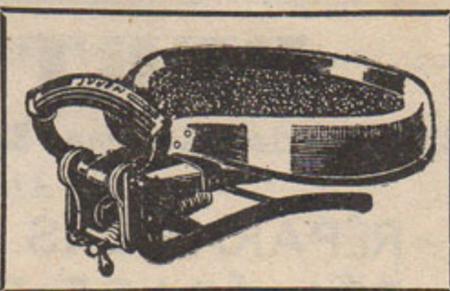
Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

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

**SIÈGES ARRIÈRE  
MERAT**

Breveté France et Étranger

**Le seul qui  
procure un confort parfait**



30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

**MOTOS — PIÈCES DÉTACHÉES**

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

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

SIDE CAR BUFFLIER (EXPOSITION PERMANENTE)

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

**MOTO-RECORD**

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18<sup>e</sup>) — MON. 24-40

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées auto et moto*  
*Echange Standard d'Organes*

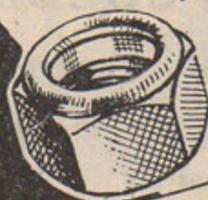
83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**UNE SÉCURITÉ TOTALE**

en remplaçant les écrous ordinaires par  
des écrous



**SIMMONDS**

autofreinés

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

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

Adressez-vous à votre Motoriste ou à :

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

**YELLOW**

UNE FABRICATION **YELLO**

COMPAGNIE DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES  
SEINE - DOUBS - ISÈRE  
19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN - PARIS XVI

*La chaîne française de Qualité*



**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**

3 scooters 1<sup>ère</sup> sur 68 partants et 21 arrivants

**G.S.M., Concessionnaires**

8, Rue des Ecoles, PARIS-5<sup>e</sup>  
Tél. ODÉ. 62-98

PAYABLE EN 12 MOIS

**CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de  
VOS BOBINAGES**

à des Spécialistes :



**LA RUCHE  
INDUSTRIELLE**

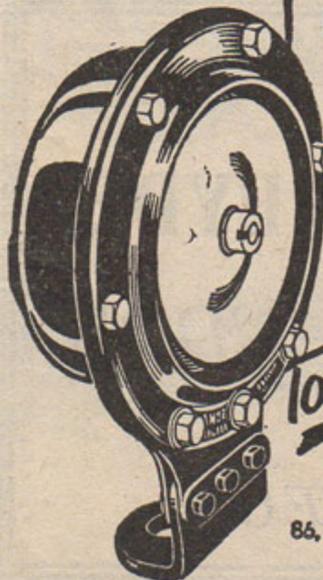
35, rue Saint-Georges  
PARIS-9<sup>e</sup>

Téléph. : TRUdaine 79-4

**L'AVERTISSEUR**

ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE

**SANOR**



*Peut équiper  
tous les vélomoteurs*

**SANOR**  
ANCIENS ETS. GENTILHOMME

86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie  
Tél. DÉFense 30-40



# BILLES DE PRÉCISION

## SCD

AGENCE DIRECTE  
D'IMPORTATION

*livraison rapide*

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

## 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

## Étab<sup>ts</sup> MOTTAZ

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

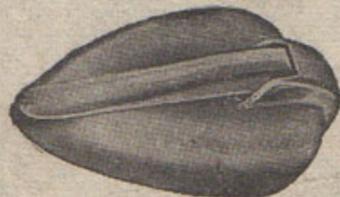
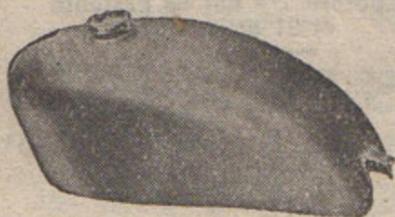
SPÉCIALITÉ DE

### RÉSERVOIRS et Accessoires

pour VéloMOTEUR et Motos

Bouchons de réservoirs expansibles

Fabrication exclusive pour  
Constructeurs et Grossistes



## R. VOIVENEL

34, RUE DE CHARONNE  
PARIS-XI

ROQ.  
17-13

R.C. SEINE  
502.082

Agent : PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT  
GILLET - HERSTAL

Livraison immédiate de la réputée 125 cmc "ULTIMA"

### PIÈCES DÉTACHÉES

Anciens et nouveaux modèles — Remise aux patentés  
STOCK GURTNER

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...

## 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



SABOT  
cyclo-moteur  
avec  
CATADIOPTRE

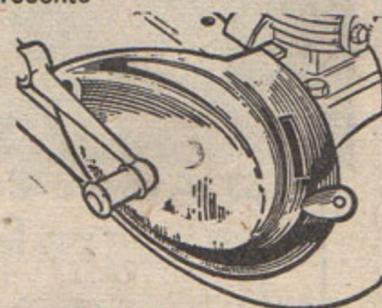
**MCA** Le Spécialiste  
des Enjoliveurs

**F. LUCARINI**

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

présente

CACHE VOLANT  
pour 125 et 150  
PEUGEOT  
TERROT  
MAGNAT-DEBON



## Étab<sup>ts</sup> MOTTAZ

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

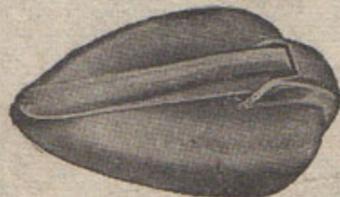
SPÉCIALITÉ DE

### RÉSERVOIRS et Accessoires

pour VéloMOTEUR et Motos

Bouchons de réservoirs expansibles

Fabrication exclusive pour  
Constructeurs et Grossistes



USINES ET BUREAUX

93. Route d' Meyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XI<sup>e</sup>

# Magneto France

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des

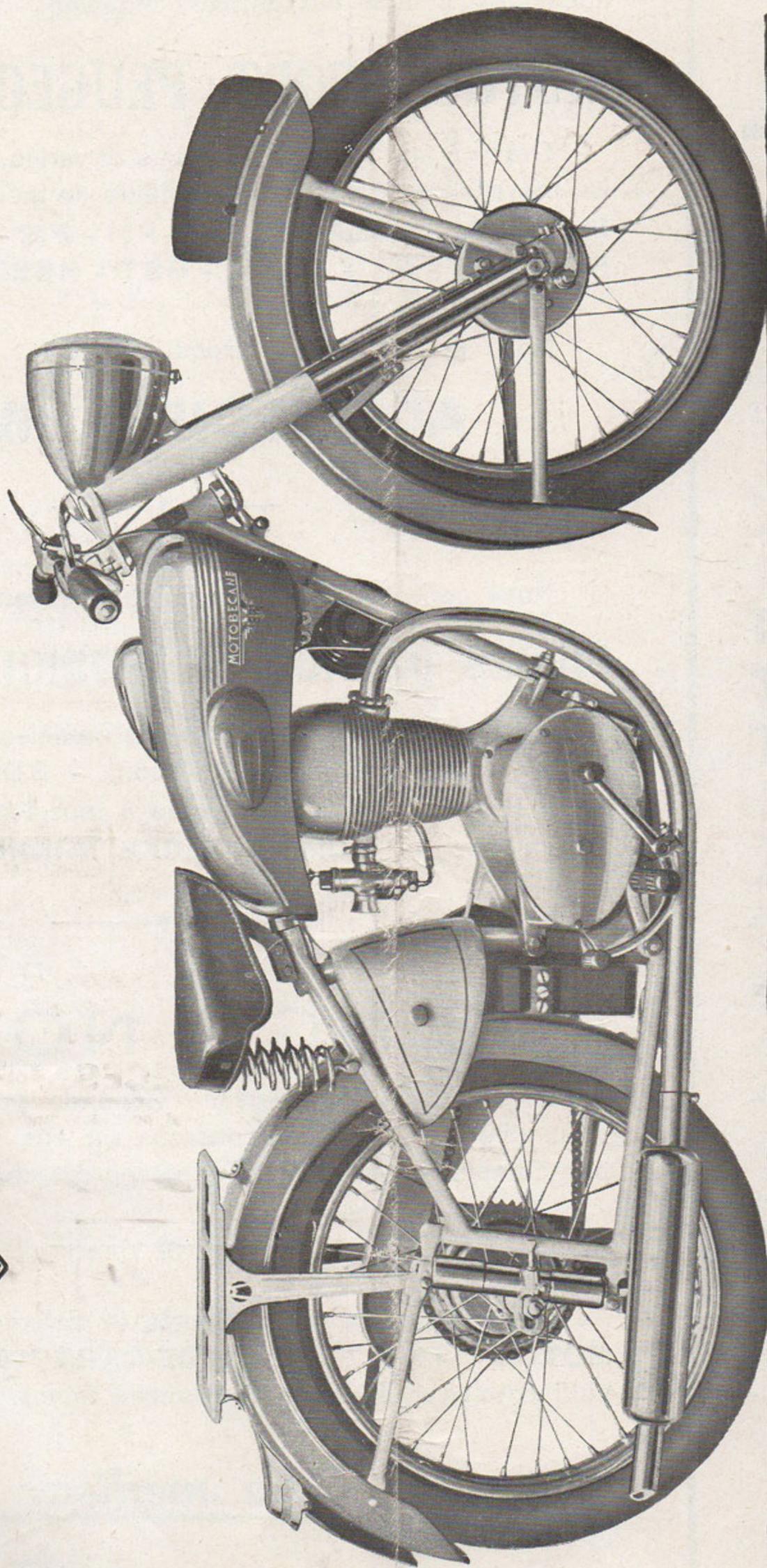
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

# 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)

SA  
MARQUE  
DÉPOSÉE



LA  
MEILLEURE  
GARANTIE

# HALL DE LA MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL  
et 27, RUE VINCENT  
PARIS-19<sup>e</sup>

Tél. : BOTZARIS 27-12



**MOTOCONFORT  
PEUGEOT  
TERROT**



AGENT GÉNÉRAL  
POUR LA FRANCE



TRIUMPH WERKE NURNBERG A. G.



Nous sommes en mesure de fournir de nombreuses pièces détachées d'origine ou adaptables aux machines, même les plus anciennes, comme aux derniers modèles

## MOTOCONFORT - PEUGEOT - TERROT

Grâce à nos stocks importants et variés, nous vous donnons les moyens de dépanner des moteurs de modèles âgés tels que : Bloc B - B1C - B2A - E - P50 - P51 - P52 - P105 - P107 - P108 P110 - VM - MT - LU - F - HST - HSST - PU - etc., etc...

Nous pouvons aussi expédier tous

## ACCESSOIRES MOTO



Nous constituons actuellement un rayon de

## PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE "T.W.N."

surtout destinées à la réparation des modèles B200 - B204 - B254 B350 - S350 - BD250 (Hérisson) - BDG125 et BDG250. Nous nous disposons à l'étendre à tous les modèles construits par la **TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.**



## BING ET NORIS

nous ont confié leur Agence Générale pour la France. Très prochainement, nous disposerons en nos magasins de stocks très complets d'accessoires et pièces détachées de ces marques.



Nous espérons avoir bientôt la possibilité d'importer des **MOTOS "TWN"** et des **SIDE-CARS "STEIB"** en quantité suffisante pour les fournir à volonté à tous nos Agents régionaux.

"Le meilleur fournisseur  
du Motociste"