

4^e ANNÉE - N° 46

REVUE
MENSUELLE

JANVIER 1951

MOTOCYCLES

ADMINISTR^r: R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR:
MAX ENDERS

14, RUE BRUNEL - PARIS



40^{F.}

CLP

au **BOL D'OR**
un client

NEW-MAP

Monsieur
JUIGNE

mène à la **VICTOIRE** la seule

Douglas

engagée

SPORT

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 lutttes remarquables furent également enregistrées : en 350 cc. le tourangeau Juigne a fait une course d'une extrême régularité — on avait l'impression de voir un simple touriste — sur une merveilleuse machine qui ne nécessita pas le moindre arrêt, hormis, évidemment, les ravitaillements (moy. 85 kmh. record battu). Derrière lui, le second Hervé fit un brillant second.



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP
et
tous ses Agents

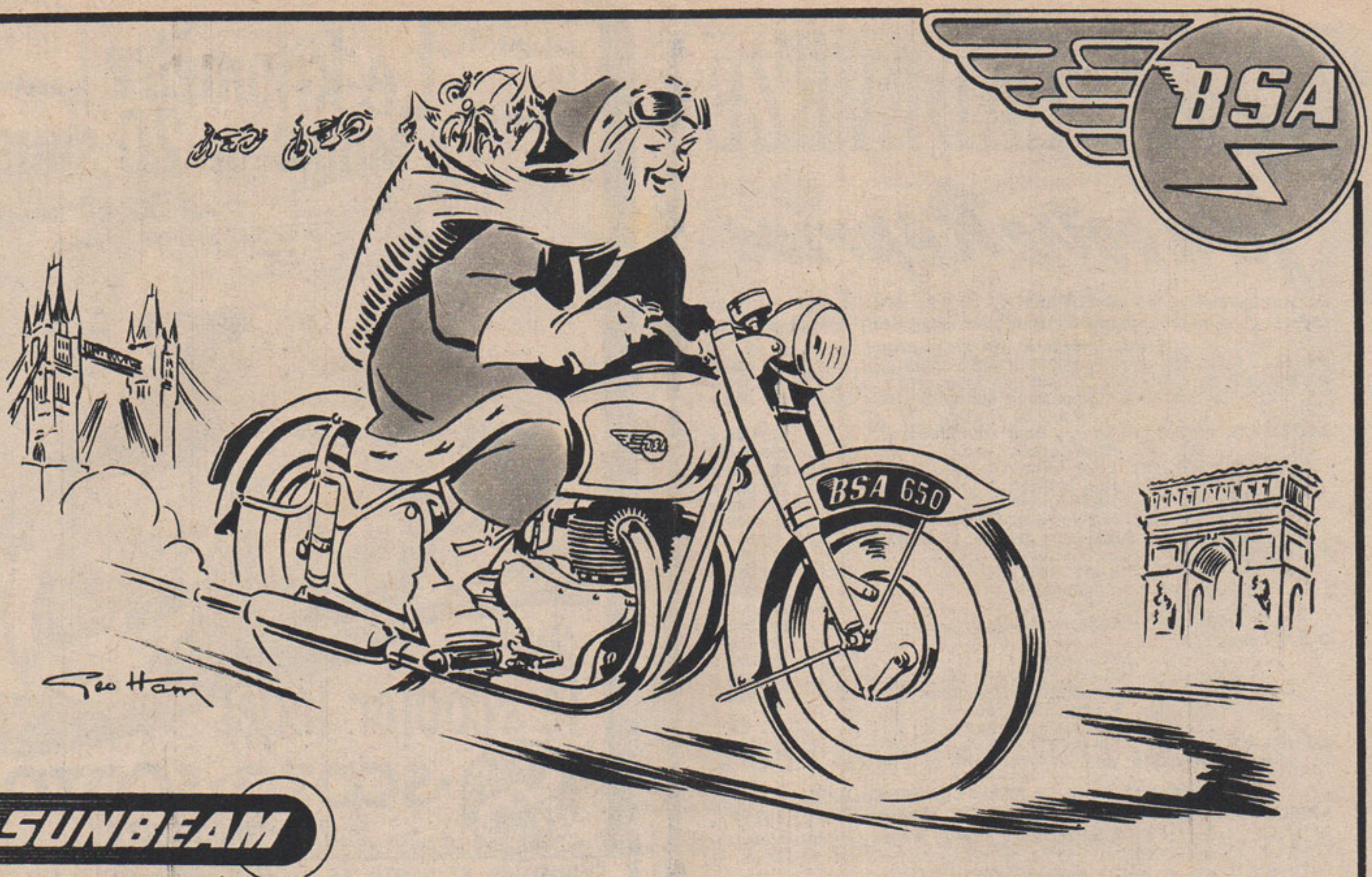
Monet Goyon

PRÉSENTE SON PROGRAMME
DE FABRICATION POUR 1951

- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, commande à main.
- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied.
- Un vélomoteur 125 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied, suspension arrière, fourche télescopique, compteur incorporé dans le phare.
- Enfin, une nouvelle motocyclette légère de 200 cm³ "SHOOTING STAR", moteur 2 temps, licence VILLIERS, 3 vitesses par sélecteur au pied, fourche télescopique, suspension arrière, compteur incorporé dans le phare.

Toutes ces machines, sur demande spéciale, peuvent être équipées des correcteurs de suspension brevetés de J. A. GRÉGOIRE.

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



SUNBEAM

MOVEA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

PARIS - 16° Tél.: COP. 29-23 - 40-67

vous souhaite

une heureuse année

et une

BSA

pour 1951

**LA PLUS IMPORTANTE PRODUCTION
DE MOTOCYCLETTES DU MONDE**

Seul LADEVÈZE fera votre Reprise

En vous fournissant une ARIEL-PANTHER - O.E.C. - IMME R. 100 - DOUGLAS
Livable de suite tout équipée d'origine sans supplément. Emballage gratuit

Motos spéciales de Moto-cross

ARIEL V.C.H., 500 cmc. Aluminium Moto-cross 286.000 »
PANTHER 65, 248 cmc. Compétition Moto-cross 249.000 »
75, 348 cmc. Compétition Moto-cross 255.000 »

Pour la route

ARIEL 4 G, 1.000 cmc. Square Four Aluminium 338.000 »
K H, 500 cmc. Red Hunter Twin 284.000 »
K G, 500 cmc. Luxe Twin 260.000 »
V H, 500 cmc. Red Hunter 243.000 »
N H, 350 cmc. Red Hunter 213.000 »
V B, 600 cmc. Sid-Valve latérale 213.000 »

Suspension arrière, supplément 26.000 »

PANTHER 65, 248 cmc. Standard 179.000 »
65, 248 cmc. de Luxe 192.000 »
75, 348 cmc. Standard 202.000 »
75, 348 cmc. de Luxe 215.000 »
100, 598 cmc. Standard 249.900 »

O.E.C. Standard, 125 cmc. Villiers 139.500 »
S 2, 125 cmc. Moto-cross 164.900 »
S 2, 196 cmc. Villiers 154.000 »
S 2, 197 cmc. Compétition Moto-cross 164.900 »

350 cmc. Jap de Dirt Track
500 cmc. Jap de Dirt Track

DOUGLAS 350 cmc. Flat-Twin 235.000 »
Le plus confortable des vélomoteurs le « IMME ».. 117.600 fr.

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE-SARRE-COLONIES

ARIEL - PANTHER - O.E.C. - IMME R. 100 - Scooters TILL - GILERA
ACHAT - CRÉDIT - REPRISE - Dépôt - Vente - Pièces détachées

Grand choix de 125 et 175 cc. neuves et occasions garanties
Crédit de six et douze mois - Expédition France et Colonies

50, Rue Brunel, PARIS-17° - Tél. : ÉTO. 24-66 - Agents demandés

20 Km/h

Le kilomètre A MOINS DE 20 SOUS

a 35-40 km/H

59.500 Frs
roue de secours
comprise

avec
le scooter léger

SCOTO - SCOTO - SCOTO

Moteur "MOSQUITO"

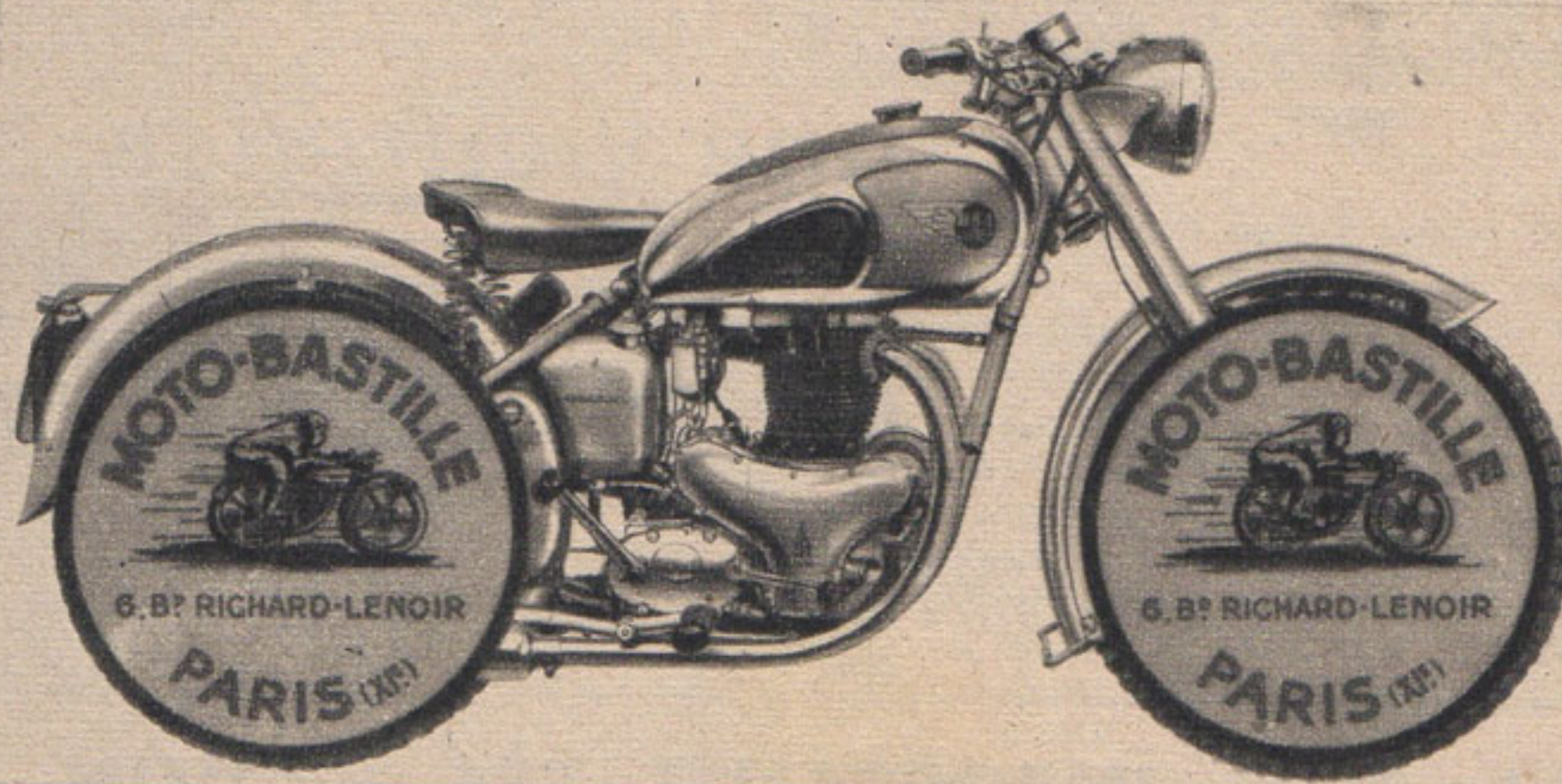
EXPOSITION ET VENTE 45, Av. de Versailles, PARIS - AUT 07-02
STATIONS SERVICES OFFICIELLES
52, Av. Em.-Zola, PARIS-15° - 1, Av. de la Pte des Ternes, PARIS-17°

**Vous TROUVEREZ
tous les modèles
exposés et disponibles**



**Préparez la belle saison
Commandez à l'avance
votre B.S.A. (20 modèles)**

ÉCHANGE • REPRISE même avec CRÉDIT



30 francs timbres
pour catalogues et
renseignements
précis de CRÉDIT

**QUELQUES PRIX
COMPTANT
et TARIFS de
CRÉDIT**

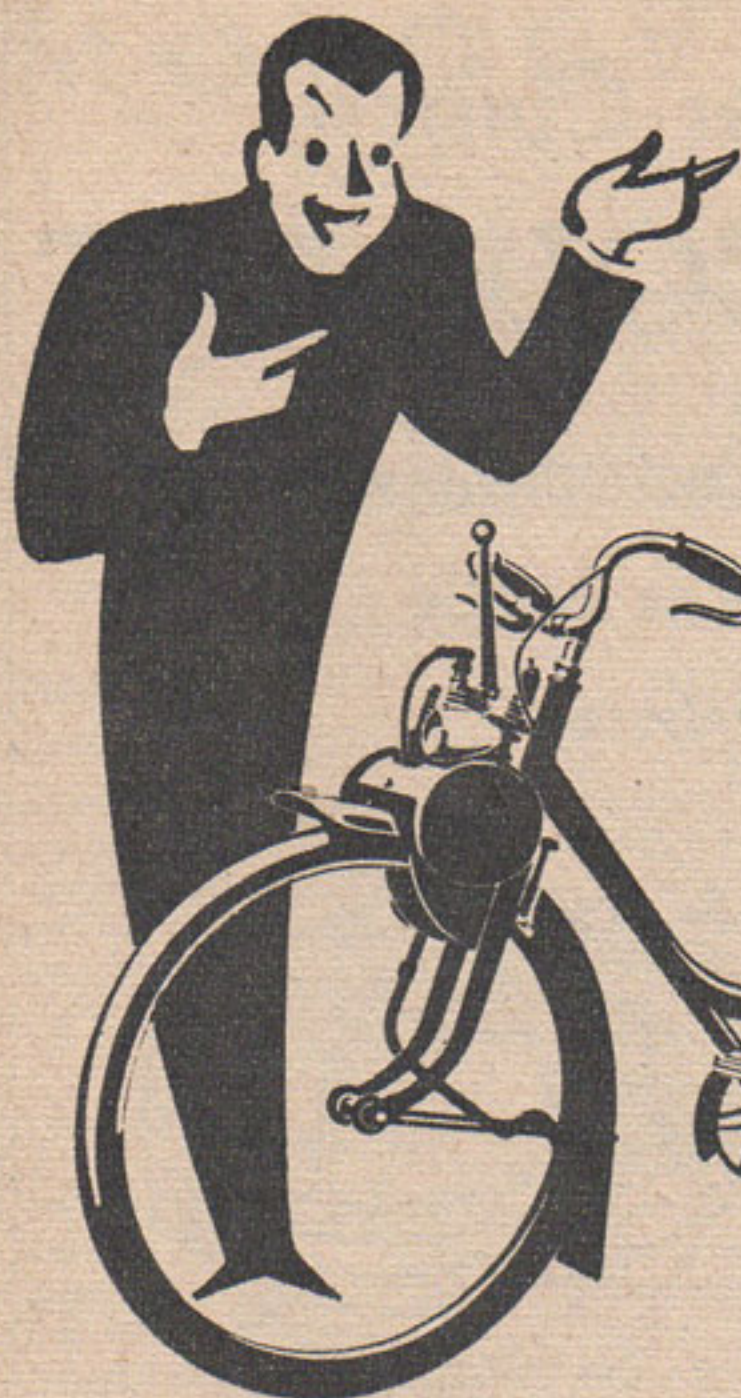
250 cm³ C11^N
162.500 fr. + taxes
A la commande. 15.000. »
A la livraison. . 41.287. »
Solde 12 mois. 10.455. »
Taxes comprises

350 cm³ B³¹
220.000 fr. + taxes
A la commande. 20.000. »
A la livraison. . 56.766. »
Solde 12 mois. 14.095. »

500 cm³ M²⁰
205.000 fr. + taxes
A la commande. 20.000. »
A la livraison. . 51.236. »
Solde 12 mois. 13.160. »

A⁷ 500 cm³
255.000 fr.
A la commande. 30.000. »
A la livraison. . 58.000. »
Solde 12 mois. 16.430. »

A¹⁰ 650 cm³
270.000 fr.
A la commande. 40.000. »
A la livraison. . 53.530. »
Solde 12 mois. 17.360. »



TÔT ou TARD

vous roulez avec un
VELOSOLEX

parce que c'est un outil de travail et un moyen de transport incomparables.

- Il vous rend maître de vos horaires,
- Il supprime fatigue et pertes de temps,
- 150.000 VéloSoleX en circulation prouvent sa Qualité,
- Il ne consomme qu'un litre de SOLEXINE aux 100 Kms,
- Il ne coûte que 32.500 Francs (taxe locale et transport en sus),
- 250 Stations-Service spécialement équipées assurent l'entretien à peu de frais.

Commandez-le dès maintenant, à l'un des Agents

VELOSOLEX

Demandez à VéloSoleX : 68, Bd de Verdun, Courbevoie (Seine) DÉF. 37-15, la liste des Agents n° 45 envoyée gratuitement.

— **AGENCES DIRECTES** —

MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE

KELLER-ESCOFFIER - JONGHI - GUILLER

— M. R. - SCOOTER A. G. F. —

et la fameuse "**MOBYLETTE**" à 36.000 francs

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 fr.**

RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES

— MAGNÉTOS — DYNAMOS —

SPÉCIALISTE DE SACOCHES EN CUIR POUR
— VÉLOMOTEURS ET MOTOS —

MODÈLES SPLENDIDES à partir de 2.500 fr. la paire

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

Vous n'achèteriez pas vos CHAUSSURES
chez un CHAPELIER.

Évitez d'acheter votre MOTO chez un ÉPICIER.

Adressez-vous à un MOTOCISTE compétent,
qui met à votre DISPOSITION son EXPÉRIENCE,
un ATELIER bien outillé, un PERSONNEL QUALIFIÉ,
un MAGASIN de pièces détachées.

MOTO-SPORT

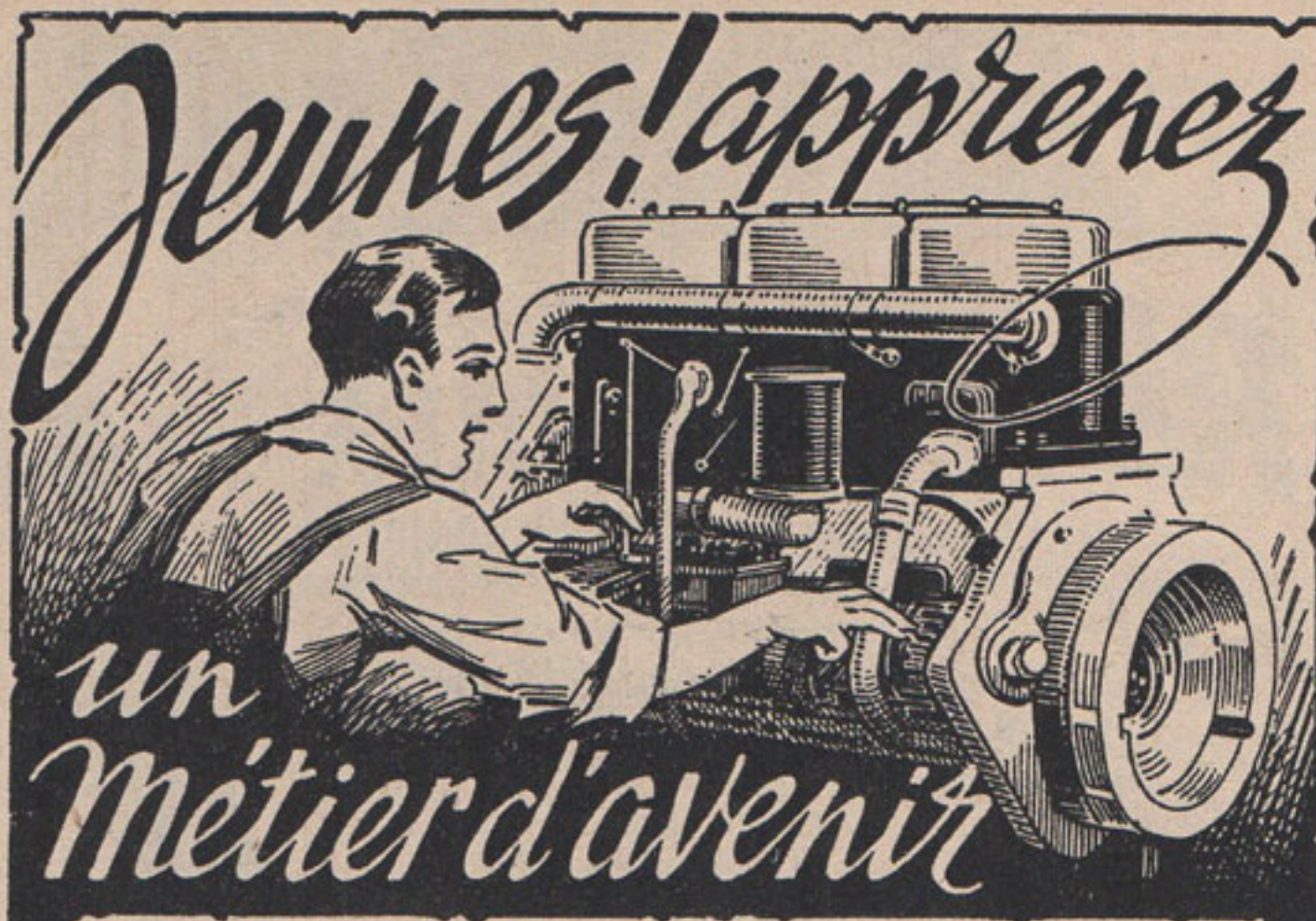
Robert GUIGNABODET

est à votre disposition pour tout ce qui concerne :

A.J.S. - ARIEL - B.S.A. - DOUGLAS -
JAWA - PUCH - TRIUMPH - PANTHER -
AUTOMOTO - CYCLORETTE - HUIN -
JONGHI - MONET - MOTOBÉCANE - Sides
BUFFLIER - CARPIO — Suspension arr.,
Fourche télescopique B.R.
Casques MONNERET

— Toujours de belles Occasions —

40, RUE ÉTERLET, CHELLES - Tél. 742



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 - AUTORAILS - P.T.T. - MOTO-CULTURE**, etc...

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

Publicité LANGLET

"COURS TECHNIQUES AUTO"

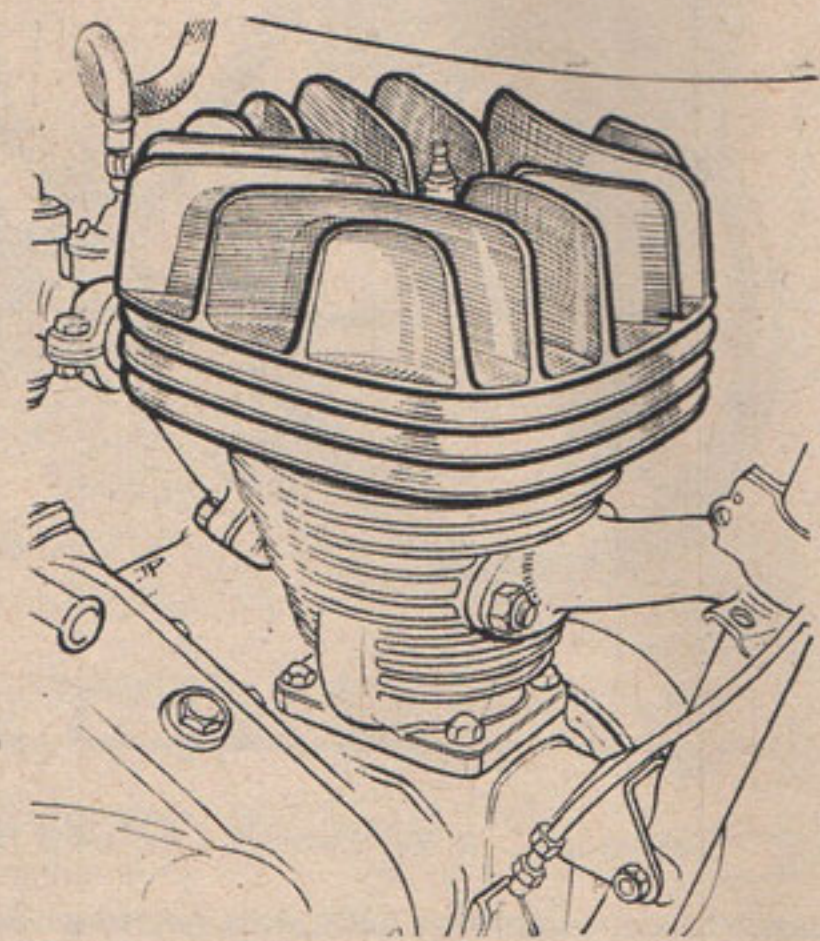
Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)
Renseignements gratuits sur demande

Avec la Super-Culasse
MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur
Plus de perles à la bougie
Performance améliorée

EN VENTE :
Chez tous
les Motoristes
et
147, B^d Ney
PARIS-18^e

Tél. : MARcadet 46-78



GARAGISTES! MOTORISTES!



Gagnez du temps
et de l'argent

avec

**LE CONTROLEUR
ÉLECTRIQUE
"MARBON"**

qui vous permettra la vérification rapide et sûre des
**Volants magnétiques,
Delcos, Condensateurs,
Bougies, etc...**



APPAREIL
peu encombrant
et d'un prix modique

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON
26, Rue Poncelet, PARIS-17^e — Tél. : WAG. 78-60

**ZENITH
STROMBERG**

non seulement
gagne : le RALLYE DE MONTE-CARLO
les 24 HEURES DU MANS

mais
SON NOUVEAU CARBURATEUR

32 IN est adopté
par les
grandes marques

**ZENITH
STROMBERG**

ALJANVIC

MOTOCYCLISTES

vous ne roulez plus
sans l'équipement conçu spécialement POUR VOUS

MACOMBYNN

RUE S.G.D.G.

car vous la trouverez en vente à :

PARIS	Ets REVIL, 82, Avenue des Ternes.
AMIENS	{ PASSET Paul, 158, Chaussée Jules-Ferry. DARRAS R., 132, Rue Jules-Barni.
ARRAS	BAUDRILLARD, Rue du Saumon.
CAMBRAI	PRUVOST, 22, Rue d'Alger.
CHALONS-sur-MARNE	Ets P. A. C., 13, Place de la République.
DIEPPE	DUMONT, 24, Rue Morinière.
EVREUX	BOURDON, Place Clémenceau.
LE HAVRE	{ LAGUIN, 79, Rue Thiers. POINTEL, 65, Rue Casimir-Delavigne.
LILLE	{ BOUHIN, 23, Rue de Paris. DESRAMAUX, 140, Rue Nationale. FRANÇOIS, 8, Rue Gantols.
NEUFCHATEL-en-BRAY	RABOUCHKINE, Place Notre-Dame.
REIMS	BOULANGER, 5, Boulevard Lundy.
ROMILLY-SUR-SEINE	BOULEGUE, 11, Rue du Calvaire.
ROUEN	FEENY, 34, Rue de l'Hôpital.
SOISSONS	THIERRY, 1, Rue Saint-Martin.
SAINT-QUENTIN	DENIS, 52, Rue Emile-Zola.
TROYES	CONRAD, 104, Faubourg Croucels.

RECHERCHONS REVENDEURS POUR PRINCIPAUX CENTRES

Conditions et renseignements sur demande au fabricant :

Anc. Étabts G. CHANTRIÈUX et R. LEFÈVRE

S.A.R.L. 12.000.000 frs

2, RUE DE LA PLUMETTE — AMIENS



49 cm³
2 vit.
au guidon
Embrayage
automatique
30 kgs.
60 kmh.

Carley

MOTOCYCLE

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)

Bureaux commerciaux : 36^{bis}, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 08-96

Avant de vous décider pour votre

Scooter BERNARDET

CONSULTEZ

IMPÉRIAL-GARAGE

V
E
N
T
E
A
C
R
É
D
I
T



L
I
V
R
A
I
S
O
N
R
A
P
I
D
E

23, Boulevard de Courcelles

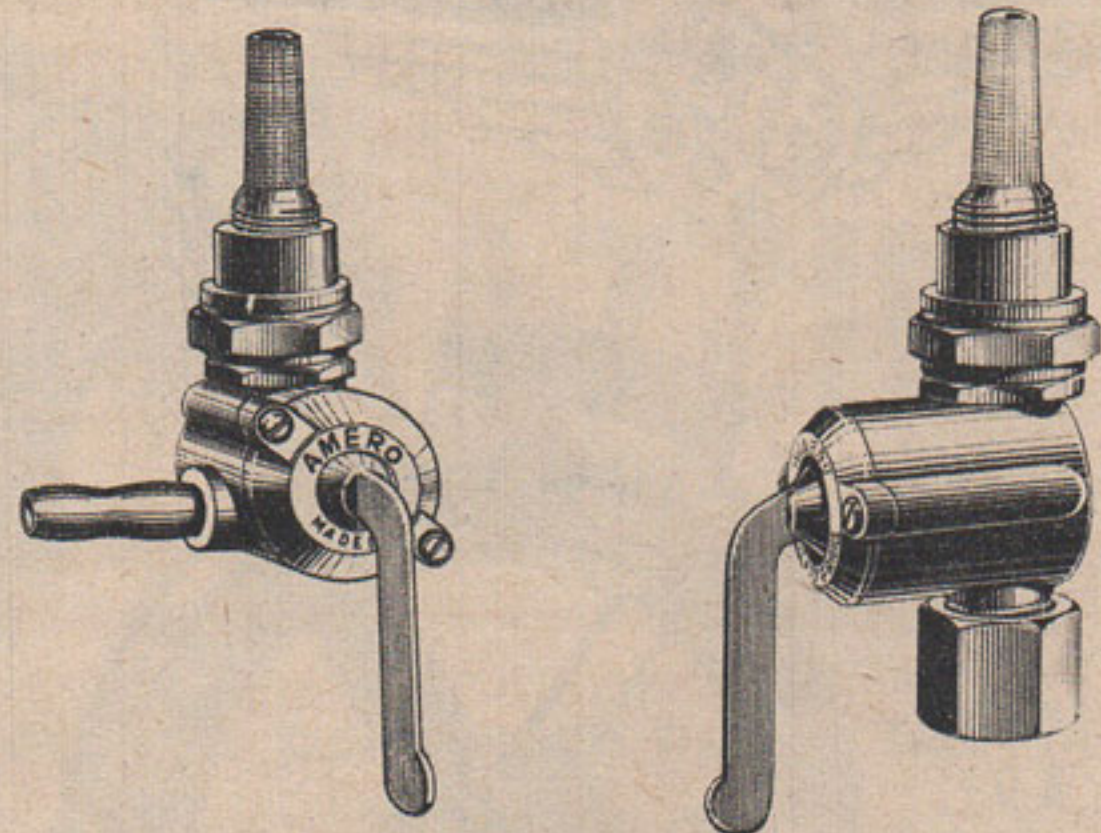
Métro VILLIERS

PARIS-8^e

LABorde 77-40

ROBINET A ESSENCE

"AMERO"



Étanche • Orientable • Muni de filtre

Demandez le chez vos Fournisseurs habituels ou à défaut à la

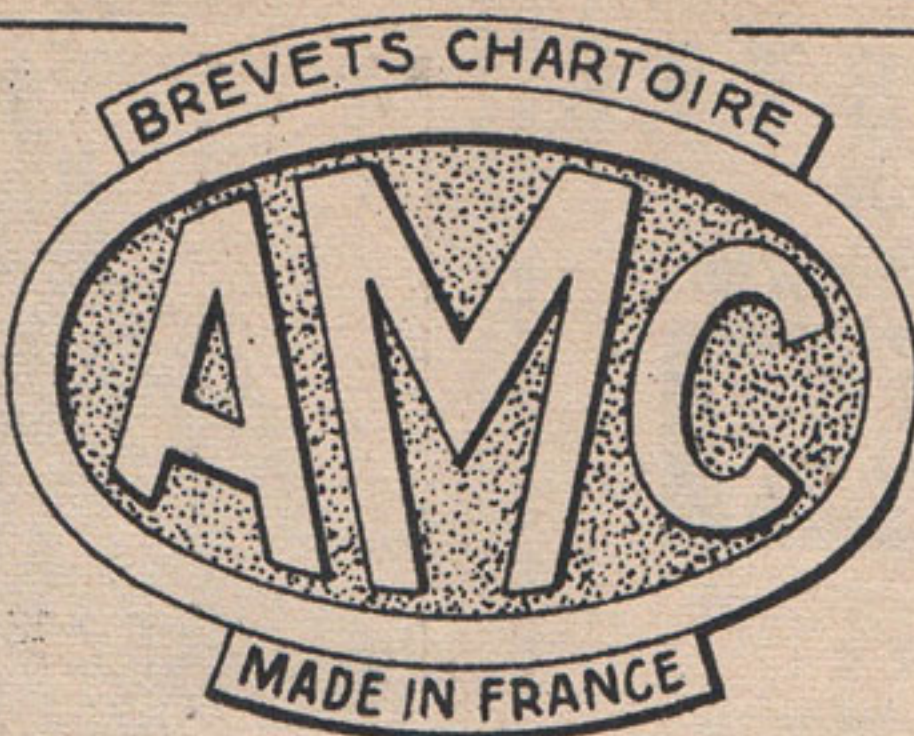
Société AMERO

S. A. R. L. au Capital de 500.000 Francs

11, Boulevard Pasteur - PAVILLONS-s-BOIS (Seine)

Téléph. : RAINCY 28-20

LES MOTEURS



125 ET 175^{CM3}

4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SELECTEUR AU PIED

RECORDMEN DES BOLS D'OR 1949 ET 1950

Sont toujours à l'avant du progrès...

ALCYON
AUTOMOTO
GIMA
GUILLER
HUIN
MALTERRE
NEW-MAP

ÉQUIPENT LEURS VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES AVEC CES MERVEILLEUX
RACERS DE RÉPUTATION MONDIALE
Construits par les =

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9 RUE AGRIPPA D'AUBIGNE TEL. 46-20 - 46-21 CLERMONT-FERRAND

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE

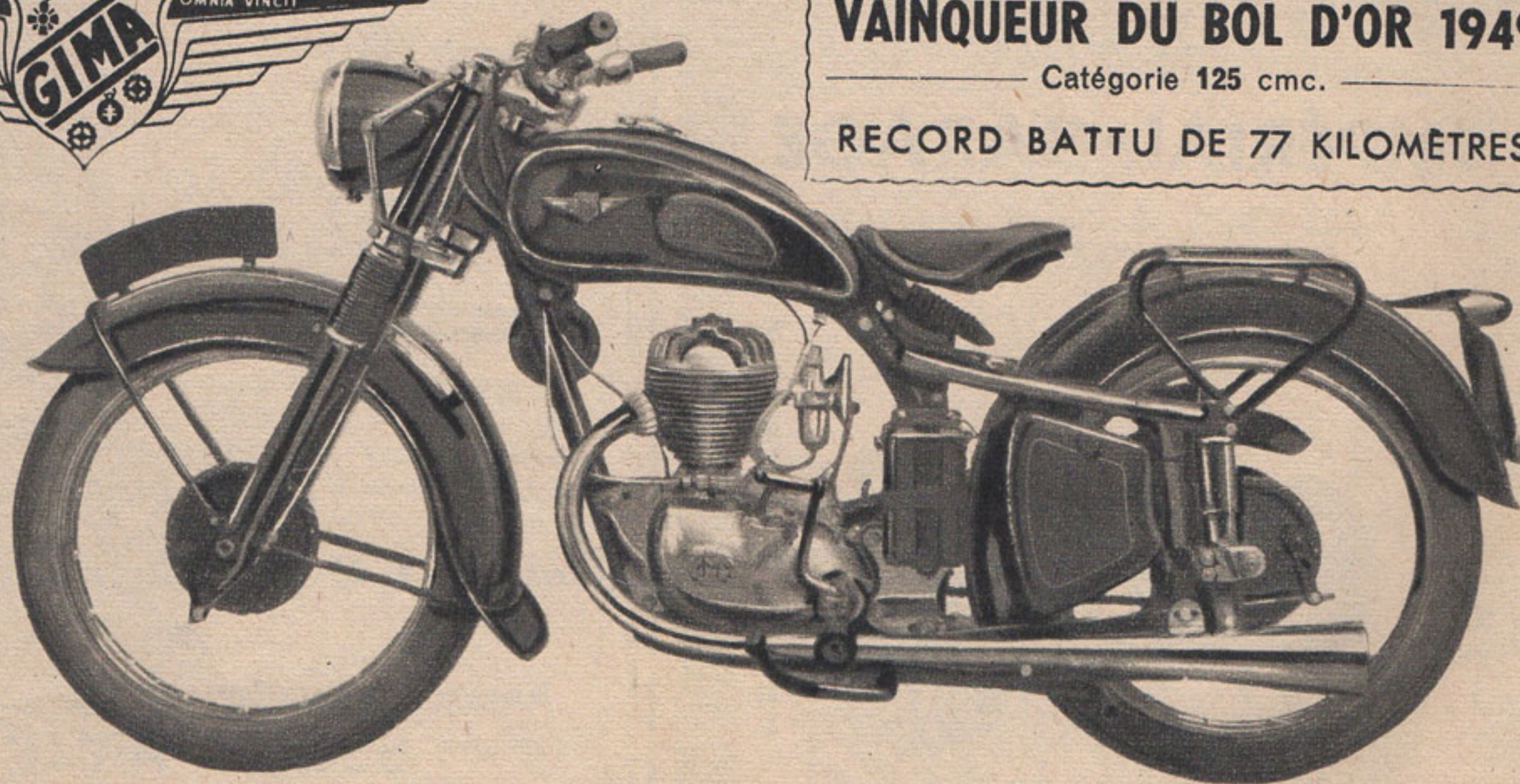


VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

Catégorie 125 cmc.

RECORD BATTU DE 77 KILOMÈTRES

125 - 3 vit.
125 - 4 vit.
175 - 4 vit.

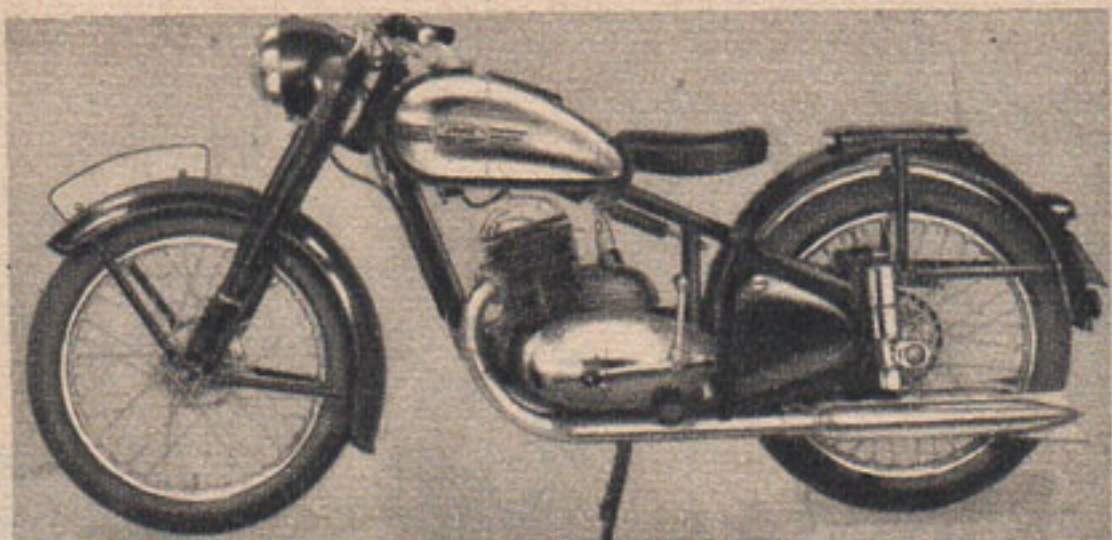


DIRECTION AUTOSTABLE ★ FOURCHE TELESCOPIQUE ★ CADRE INDEFORMABLE

G.I.M.A. ★ 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES ★ (Puy-de-Dôme)

SAINT-PAUL-MOTOS

est actuellement en mesure de livrer immédiatement tous
Vélocycleurs et Motos des plus grandes marques :



-- J A W A --
T R I U M P H
G I L E T - D ' H E R S T A L
M O T O G U Z Z I
-- D . K . W . --
L A M B R E T T A
T E R R O T
M O T O C O N F O R T
M O N E T - G O Y O N

G N O M E - R H O N E
J O N G H I
R E N É G I L L E T
A L C Y O N
O R I G A N
-- M . R . --
S C O O T E R A . G . F .
M O S Q U I T O
-- D E R N Y --

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES - ÉQUIPEMENTS

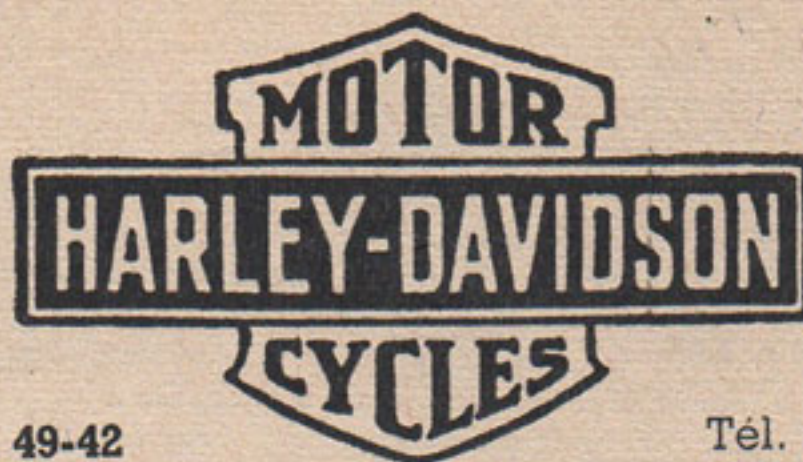
VENTE A CRÉDIT Conditions contre 30 fr. en timbres

LE SEUL MAGASIN OUVERT de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

1, Rue de Rivoli - PARIS-4^e • Tél. ARC. 71-46

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult



PARIS
XII^e

Tél. : DOR. 49-42

Tél. : DOR. 49-42

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



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

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

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.

"GAITÉ MOTOS"

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-ET-RHONE — JONGHI
MONET-GOYON — GUILLER — DERNY — NORTON
TRIUMPH — B.S.A. — RENÉ-GILLET — D.S. MALTERRE

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Suspensions arrière

GRAZZINI

4 ANS D'EXPÉRIENCE

adoptées par les principaux constructeurs
français et étrangers



16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS-XI^e

Métro PARMENTIER ou OBERKAMPF Tél. : ROquette 17-03

TRIUMPH

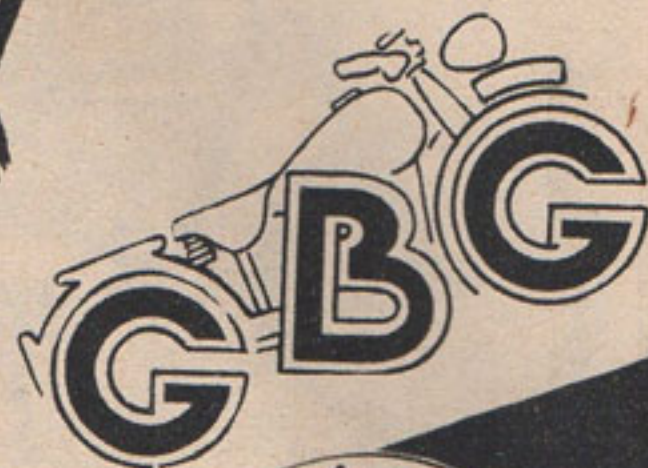
5 MODÈLES

5 CHEFS-D'ŒUVRE

AGENCE DE FRANCE, 6, B^d Pershing, PARIS-17^e

CONFORT *et* SÉCURITÉ

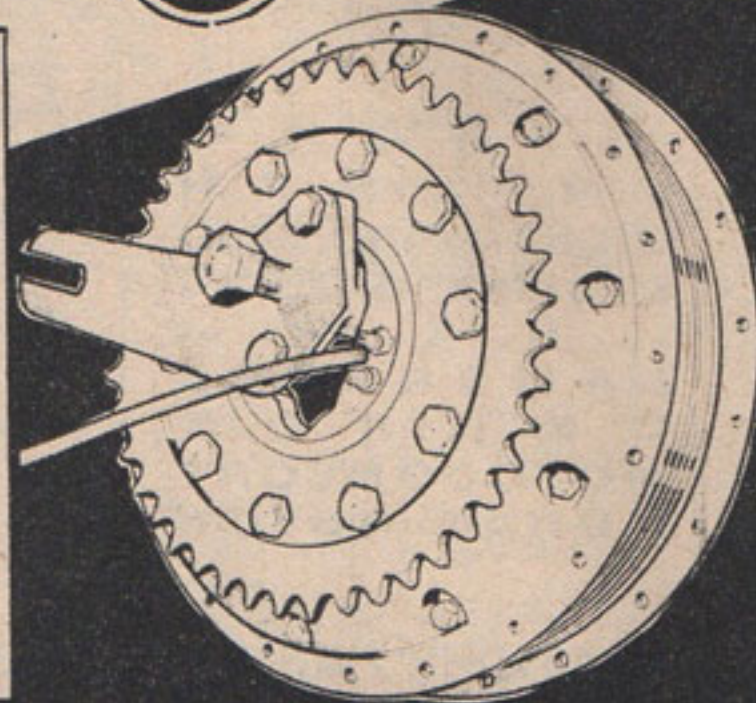
sur
MOYEUX



Moyeux à suspension interne et freinage central adoptés par les champions

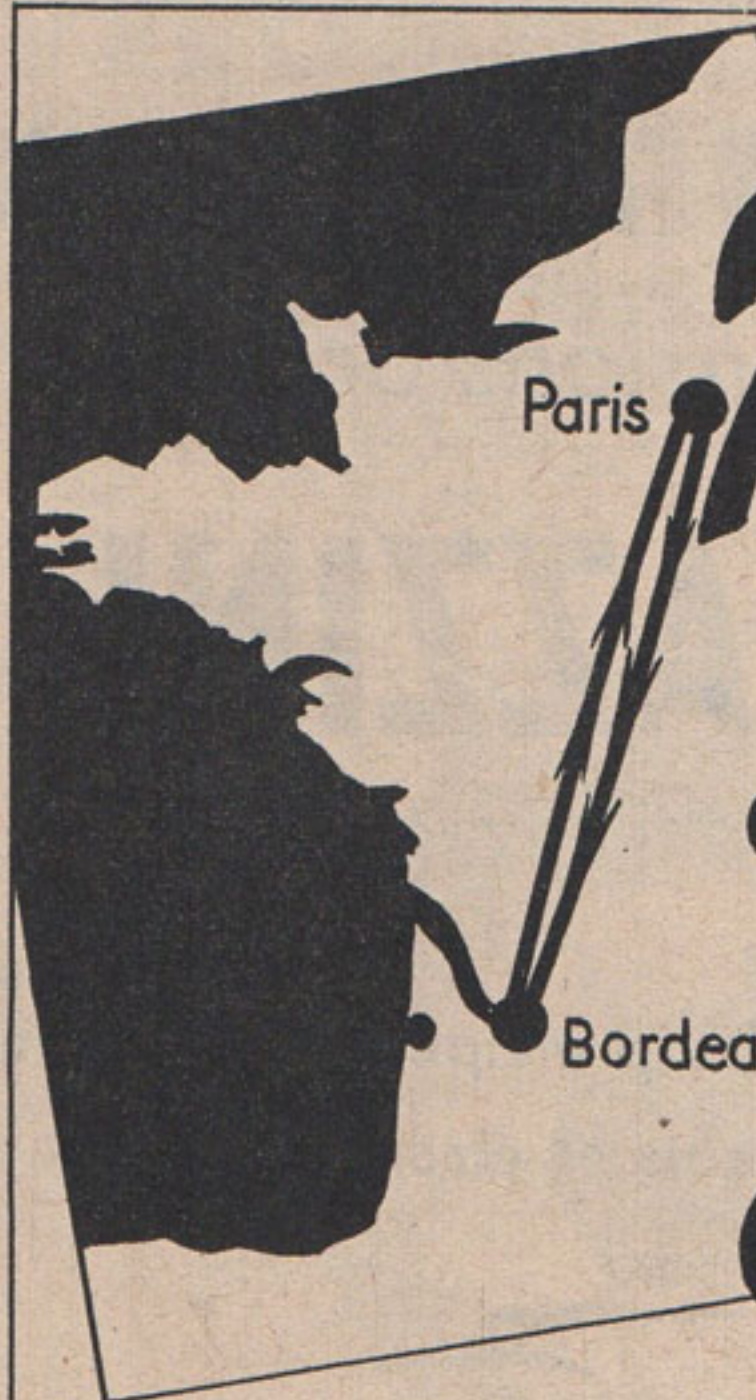
Adaptables instantanément sans aucune modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



Éts G.B.G., 30, rue Eugène-Caron, COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : DÉF. 17-26

SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES G. VOISIN



Paris-Bordeaux-Paris en 18 heures 04

Le 30 Septembre 1950

G. BERNARD *avec un passager*
sur un

VOISIN GNOME & RHONE Type R4 125^{cm³}

a accompli le trajet PARIS-BORDEAUX-PARIS en 18 h. 04
Performance officiellement contrôlée par la F.F.M.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16^e — KLÉber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David, PARIS-16^e — AUTeuil 08-90

1951



On demande sans cesse à vieillir parce qu'on est toujours curieux du lendemain.

Après les souhaits d'usage à l'occasion de la double fête Noël-Nouvel An, nous avons hâte déjà de franchir l'hiver et de savoir ce que nous

réserve la prochaine saison.

Les événements actuels ne favorisent guère les pronostics ; mais si l'on s'abstenait de regarder en avant par crainte du pire, ce serait comme si l'on hésitait à remonter son réveil par peur de casser le ressort.

Si tout se passe bien, et que nous revenions, à défaut d'équilibre parfait, tout au moins à une relative stabilité, nous assisterons sans doute, dans notre fief, à une évolution, à un remue-ménage, avec la bagarre entre les divers modes de locomotion motorisée sur deux roues.

L'offensive du scooter va s'affirmer dès les prochains mois avec l'appui, dans certains cas, de puissants moyens industriels et commerciaux.

Peut-être même qu'une évolution dans les méthodes de diffusion pourront avoir des conséquences pour les motocistes qui, n'ayant pas pressenti le succès de ce véhicule, s'en sont désintéressés, faisant ainsi le jeu de leurs confrères de l'automobile, tout prêts, eux, à s'en occuper activement.

Pour l'instant, ce bruit n'a la valeur que d'un « on dit »... c'est tout de même, pour les intéressés, un sérieux avertissement.

Enders Mag.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
A. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

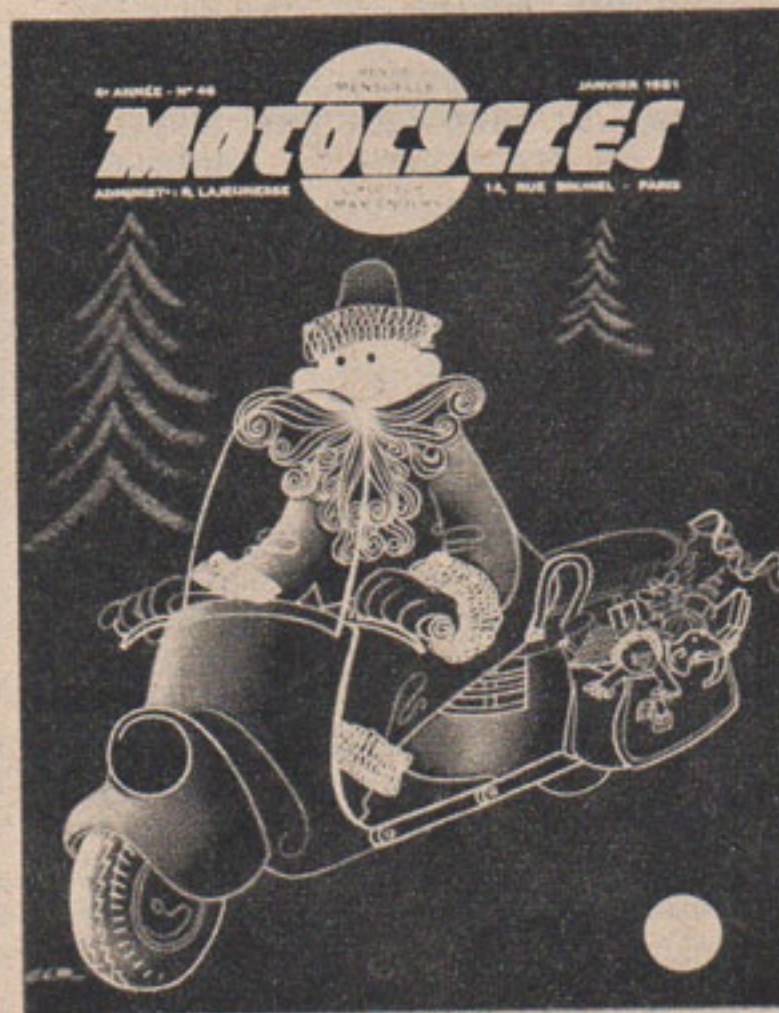
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

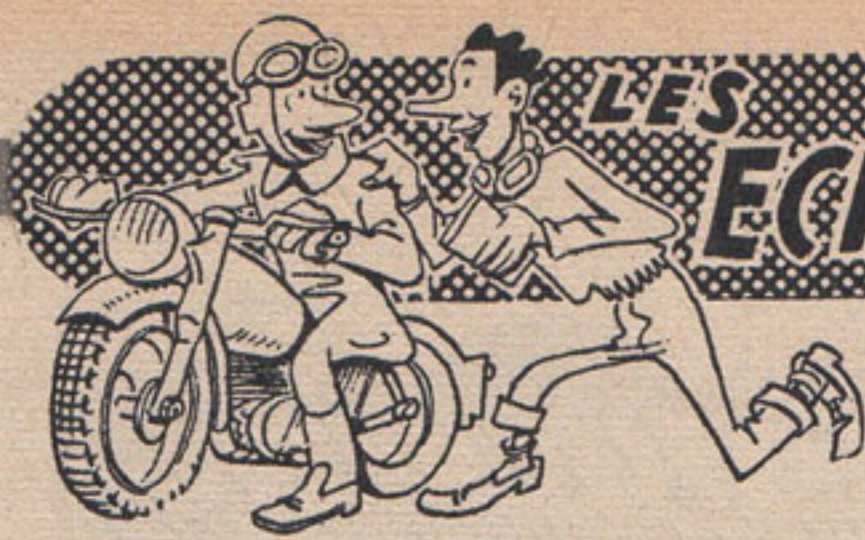
4^e ANNÉE - N^o 46 - JANVIER 1951

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	10
● LA TECHNIQUE 1951	14
● VOYAGE AUTOUR DE LA MÉDITERRANÉE, par Jacques SOUBRIER	18
● NOUS AVONS VU POUR VOUS .	21

NOTRE COUVERTURE



Bonne et heureuse année
à tous nos lecteurs !



Disciplinés! Qu'ils disent...!



Les quotidiens, d'après renseignements puisés à bonne source, trouvent que conducteurs et piétons se montrent disciplinés. Ils basent cette affirmation sur les procès-verbaux dressés aux contrevenants. En effet, disent-ils, pour les piétons, en un mois, il n'y a eu que cinquante contraventions pour... oubli de passages cloutés! Si l'on me donnait 10 francs par contredanse pour tous les pédestres qui ne passent pas entre les clous, je gagnerais plus qu'un ministre rien qu'en m'installant deux heures par jour avenue des Ternes, en face l'église Saint-Ferdinand. Et si mon exemple était suivi, tous les chômeurs seraient rentiers.

Je ne veux pas de mal aux piétons, puisque j'en suis un, non pas à l'occasion, mais plus souvent qu'à mon tour... mais comme un idiot j'ai pris l'habitude de passer entre les clous.

Avez-vous remarqué que les gens qui dédaignent cette zone de sécurité, souvent illusoire, sont généralement ceux les moins qualifiés pour faire de l'acrobatie entre les voitures, qui se doublent ou se croisent : ce sont, la plupart du temps, des personnes âgées ou impotentes, ou, encore, de braves mamans poussant devant elles, comme un bouclier, la voiture de leur progéniture.

J'ai cherché à comprendre la raison de cette inconscience ou de ce défi, et je pense que ces gens, las ou fatigués, doivent mesurer leur effort, renoncent à un crochet qui allonge leur parcours et préfèrent le risque à quelques pénibles pas de plus... Alors, soyons-leur indulgents malgré tout, nous qui nous faisons tirer par un moteur. Un léger coup de frein, une fraction de tour sur la poignée tournante, une caresse sur le sélecteur, ce n'est pas un travail insurmontable et ça ne nous fait pas perdre tant de temps... Mais si nous pouvons piquer au vol le journal du monsieur qui fait ses mots croisés en traversant la chaussée, ne le loupons pas... il y aurait un championnat à créer pour ce genre de sport.



Quant aux feux rouges, il paraît, toujours d'après les quotidiens, qu'on n'a verbalisé que contre 851 cas de barrage forcé.

Reconnaissons qu'en général le signal lumineux est respecté, et que parmi les délinquants nombreux sont ceux qui ont péché par ignorance. Dans certaines artères, il faut savoir qu'il y a un feu de barrage, dissimulé quelque part parmi la verte frondaison des arbres bordant l'avenue, et il faut se torturer le cou pour savoir s'il est toujours là, et de quelle couleur il est au moment où on l'aborde.

Mais il y a des tricheurs qui connaissent la combine et cherchent à gagner deux secondes sur la ligne de départ... on se croirait à Montlhéry : le signal de la rue transversale se met au rouge avant que

ne se mette au vert celui de la rue qu'on longe. Les malins, donc, surveillent le feu latéral au lieu de se fier à celui qui leur donne le passage libre. Ils démarrent pendant ce temps mort, et hypnotisés par le jeu des lampes, comme papillons par la flamme, ils foncent quelques secondes trop tôt, sans souci des piétons encore engagés. Ça fait peut-être vivre les hôpitaux, mais c'est un genre de philanthropie à ne pas recommander.

Remarquons d'ailleurs que ce sont toujours les voitures microbes, pustules et autres suppositoires qui sont les plus pressées de se débiter, quitte à être dépassées dix mètres plus loin par leurs majestueuses et silencieuses grandes sœurs. Les motards, dans l'ensemble, attendent bien sagement sur leur droite, confiants dans le nerf de leurs poulains, ou indifférents à la bagarre de ces éphémères « M'as-tu-vu », et c'est eux qui ont raison.

Imprudence.



De passage à Nemours au moment des vacances, nous avons assisté à une bûche heureusement sans autre gravité qu'une glace de phare cassée et un saignement de nez.

Le motocycliste, sa passagère en croupe, démarrait dans la rue étroite sur sa moto beaucoup trop chargée à l'arrière avec une mallette en porte-à-faux au-delà du garde-boue, divers bagages la surplombant et un pneu en travers. C'est cette mauvaise répartition des poids qui causa, dans une amorce de virage à faible allure, le cisaillement de la direction, le déséquilibre et la chute.

C'est la passagère qui triqua le plus. Elle avait sur les genoux un colis, un pain, aux bras un filet à provisions et son sac à main, si bien qu'elle ne put faire aucun

geste protecteur quand la machine se coucha; elle atterrit littéralement sur la tête; heureusement, elle était casquée. Un pareil encombrement doit être considéré comme une imprudence certaine. Une moto n'a que deux roues, sa bonne tenue résulte d'une judicieuse répartition des poids calculée lors de son étude, avec une certaine tolérance pour l'usage du tansad, mais si l'on dépasse outre mesure les prévisions du constructeur, c'est au détriment de la stabilité.

Et puis, le passager doit être prêt à toute éventualité; s'il n'a pas le souci de la conduite, il doit néanmoins conserver toute sa liberté de mouvements; il fatiguera beaucoup moins sur un long parcours, gênera moins le conducteur dans les passages parcourus au ralenti, et pourra, si par malheur la bûche est inévitable, parer en partie le choc avec ses mains et ses bras et se recevoir avec le moins de risques.

Pensez à cela quand vous vous équipez pour un voyage.

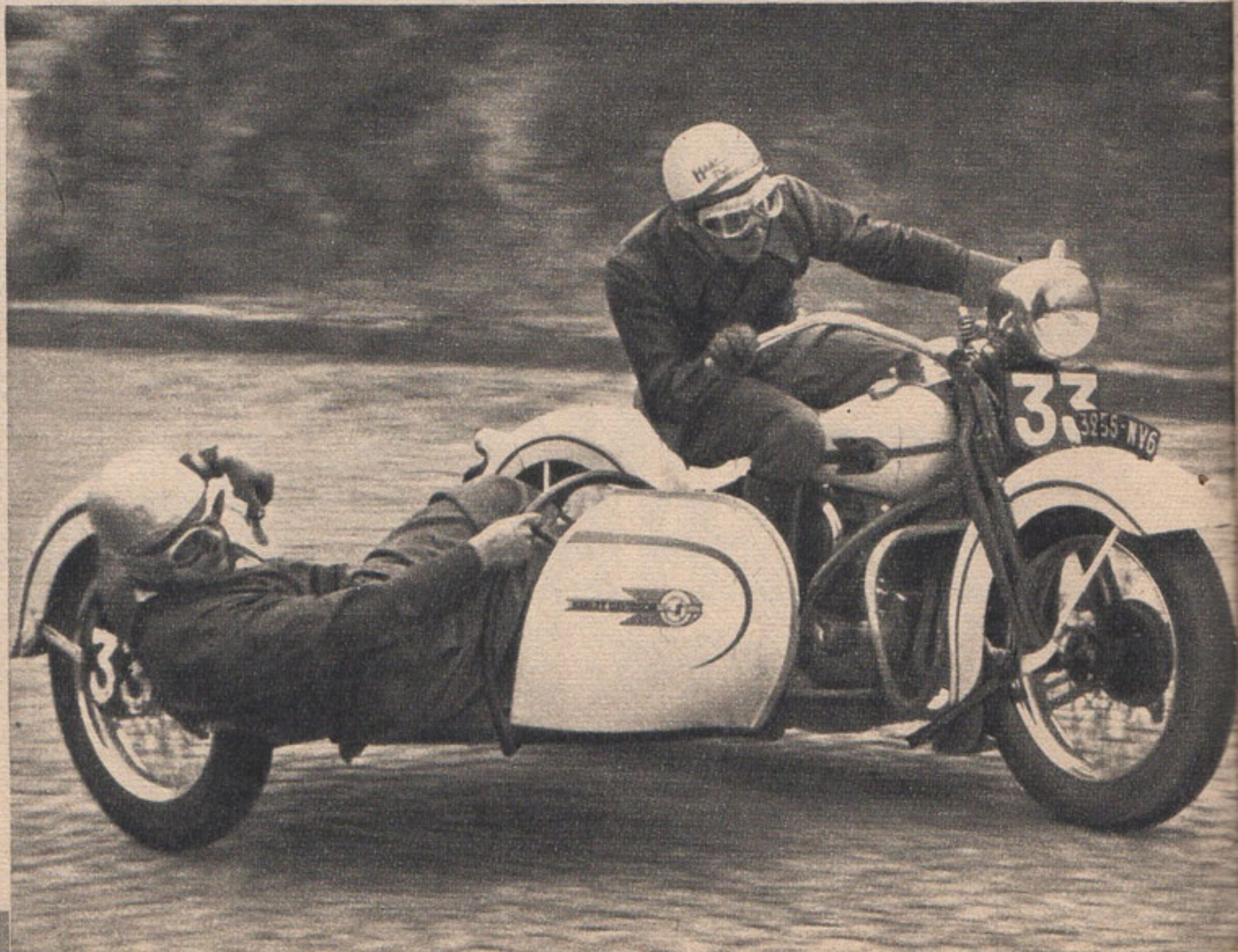
Porte-bagages sur réservoir.

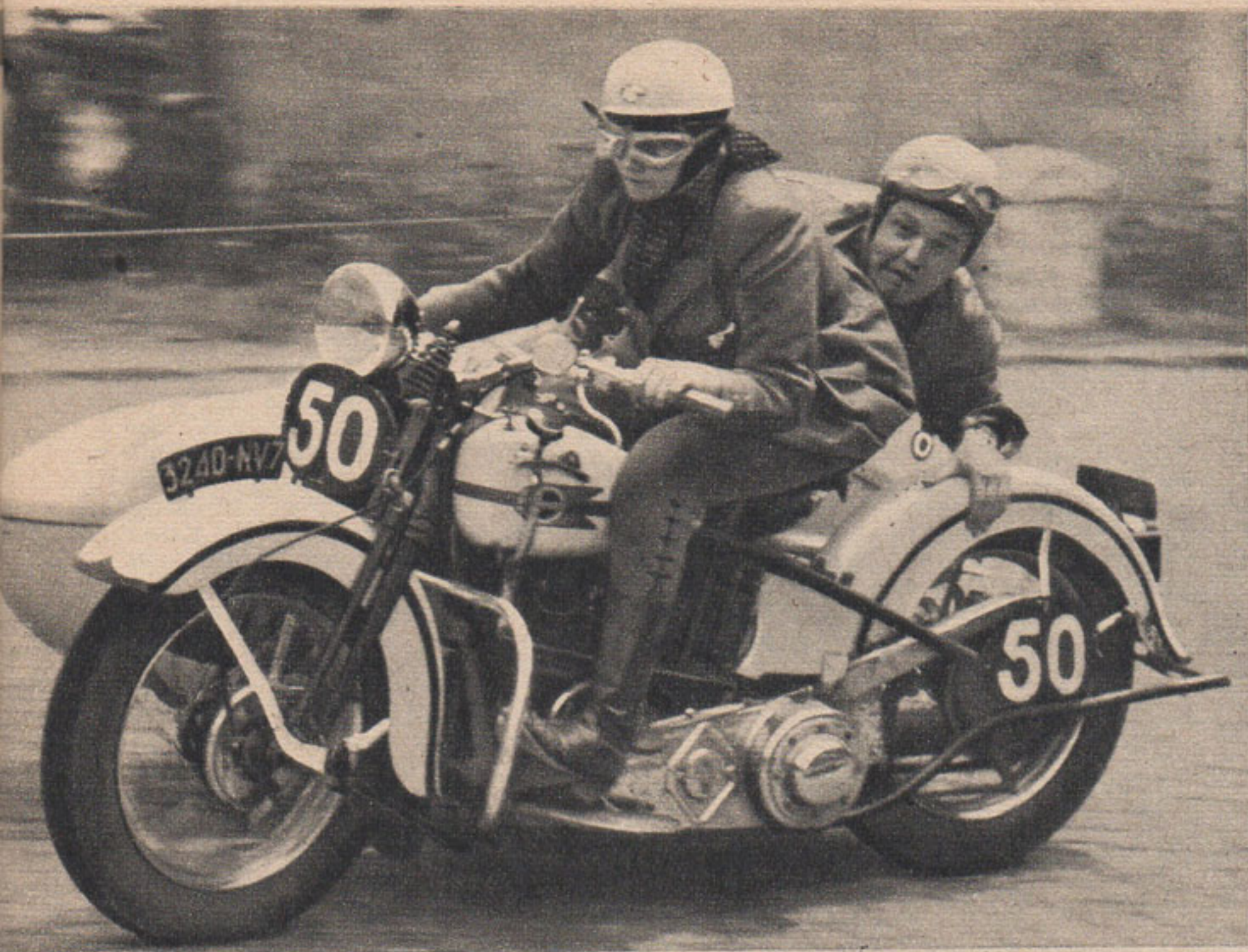


Les Etablissements BES déjà connus pour leurs pare-chocs de motos et qui viennent d'en sortir un nouveau que nous reproduisons ici, lancent également un porte-bagages se montant sur le réservoir. L'installation des bagages à cet emplacement a été reconnue comme excellente car elle ne change pas l'équilibre de la machine, et libère d'autant, au profit du passager, la roue arrière.

Celui de M. Bès est simple, pratique et d'excellente présentation. Il existe en deux tailles, l'un pour motos, l'autre pour vélomoteurs.

Tous deux sont calculés pour laisser libre l'accès au bouchon du réservoir, que celui-ci soit à droite, au centre ou à gauche.





Mme P. Bierlein, comme l'y invite la loi, n'hésite pas à suivre son mari même dans la vie du sport... et elle le suit de près. Les deux photos ci-contre prises à la course de côte de Goldbach représentent l'une, M. P. Bierlein sur Harley (dont il est agent pour la région de Strasbourg) premier de sa catégorie en sidecar, en 4'03, l'autre, Mme Bierlein également en side Harley qui remporte le deuxième prix en 4'26.

"Elle a compris c'que M'sieur l'Maire lui a dit".

Des graisseurs aux cuvettes de direction, S.V.P.

C'est M. Cieutat, ancien président du M.-C. d'Enghien, qui adresse cet appel dans les termes suivants :

« Mon propos est d'attirer l'attention des constructeurs sur un point qui a son importance. On a perfectionné les directions, dont l'importance pour la tenue de route et la précision de conduite n'a pas besoin d'être soulignée. Mais à quoi sert ce progrès certain si les directions ne peuvent recevoir périodiquement un minimum de lubrification nécessaire Peugeot, sur sa P. 108, avait, à un moment donné, placé de petits graisseurs sous pression sur les cuvettes et les billes. Pourquoi tous les constructeurs, sur tous leurs modèles, de la 50 cmc. à la 1.000, ne généraliseraient-ils pas cette pratique. Le prix de revient et les complications n'en seraient pas bien grands et une fois encore ils auraient bien travaillé. »

Cartes de correspondants

Afin de renouveler pour la Saison 1951 les cartes de correspondants de *Motocycles*, nous prions nos collaborateurs régionaux de bien vouloir nous retourner de toute urgence celles que nous leur avons délivrées pour la Saison 1950.

Les nouvelles cartes leur seront, après pointage, expédiées courant janvier.

A propos des voitures Tholomé.

M. Tholomé, constructeur des automobiles Tholomé, bureau et usine rue de la Renaissance à Aubagne (Bouches-du-Rhône), prie les personnes ayant passé commande de vouloir bien se mettre directement en rapport avec l'usine d'Aubagne pour délais de livraison.

Une idée française qui a fait florès.

Au cours de la saison sportive 1950 il y eut pour tous les goûts, pour toutes les couleurs. Les jeunes eux-mêmes emportés dans le feu de l'action générale se virent réserver des compétitions. Celle des caisses à savon, «exempli gratia».

Ce genre d'exercice a fait son chemin et s'est infiltré extra-muros.

En Belgique, un club motocycliste s'emballa pour cette trouvaille; ainsi, l'Auto-Moto-Club d'Eupen mit récemment sur pied une vaste journée pour champions en herbe. Le premier Grand Prix des caisses à savon (formule française) naquit et fut suivi par 8.000 spectateurs enthousiastes.

Roger Bricchet, un Vervietois âgé de 15 ans, gagna l'épreuve et, si la chance lui sourit, il affrontera les champions européens pour aller de gloire en gloire se mesurer à ceux d'Amérique.

Un dur à cuire.

La Fédération Motocycliste de Belgique a pour président de sa commission sportive M. A. Lenfranc, cet incorrigible faiseur de nombreux Grands Prix de Belgique à Francorchamps.

Il y a 25 ans, M. A. Lenfranc remportait en y participant le fameux Circuit des Crêtes (une sorte de circuit des Vosges en moins grand).

Ce quinquagénaire auquel un amour immodéré de la moto a conservé une allure sportive remarquable, vient de s'aligner, un quart de siècle plus tard, dans la dernière réédition du Circuit des Crêtes.

Et il y récolte la victoire comme il y a 25 ans. Ajoutons qu'il avait pour numéro de licence le disque « 25 ».

Oracle? Présage du Temps?

Nous ne voulons pas pronostiquer, mais nous donnons un large coup de chapeau au grand sportif belge Lenfranc.

M. Aubernon à l'ordre du jour.

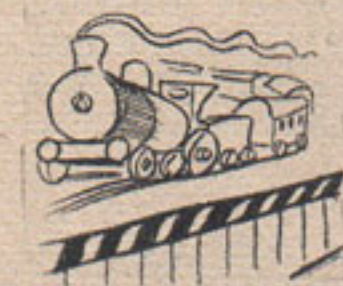


M. Aubernon, de Parigny (Manche) a dépanné si gentiment et a réservé si bon accueil à M. Le Moal que nous n'osons reproduire la lettre que ce dernier nous adresse pour exprimer sa grande satisfaction.

M. Aubernon a poussé la complaisance jusqu'à héberger M. et Mme Le Moal, la réparation n'ayant pu être terminée dans la soirée.

Mais ne le répétez pas trop de crainte que des motards astucieux n'aillent simuler la panne devant la porte de cet agent si hospitalier.

Passages à niveau.



Nous ne possédons pas de statistiques, d'ailleurs existent-elles, sur les accidents dus aux passages à niveau restés ouverts par négligence. Les usagers de la route payent largement leur écot en tentant d'équi-

librer le budget ferroviaire pour qu'il leur soit accordé un peu de garantie quant au franchissement des passages dits à niveau, car certains pourraient servir de banc d'essai pour les suspensions. Beaucoup de remèdes ont été proposés parmi lesquels les plus efficaces sont, sans contredit, le passage souterrain et le passage supérieur (mais les conseillers ne sont pas les payeurs). Une mesure plus économique consiste à doubler le passage à niveau de signaux lumineux, un appareil enregistreur indiquant toute barrière restée ouverte lors du passage d'un train. Une autre méthode fort simple pour détecter le garde-barrière défaillant est appliquée en Angleterre : les barrières sont constituées par des portes à claire-voie à double battant qui barrent la voie ferrée lorsque la route est ouverte, et inversement. En cas de négligence, le mécanicien du train peut signaler son approche, de toute façon les barrières étant ainsi démolies, il ne reste plus à la compagnie qu'à sanctionner.

Mais n'oublions surtout pas que, selon les calculs de probabilité, les barrières restent ouvertes à tort vingt ou trente fois pour un accident grave, car on ne parle évidemment pas de tous ceux qui échappent de justesse à l'accident; un un de nos amis a même jeté sa voiture contre un poteau télégraphique pour éviter qu'un autorail tamponne le côté arrière de sa voiture.

A une époque où le routier est pressuré de toutes parts, et ce n'est pas fini, il est grand temps que les avocats du rail pensent à la sécurité des usagers de la route, car ils leur doivent beaucoup.

Salon ambulant.



Dans un interview donné à notre confrère *L'Automobile*, M. Robert Letorey, commissaire général commercial du Tour de France cycliste, affirme que les caravanes officielles ou publicitaires qui accompagnent le Tour sont à la fois un Salon ambulant, vivant et probant pour les marques qui y participent et qui font ainsi, aux yeux de tous, la preuve de leurs qualités. Ceci est fort bien dit.

Autrefois quand nos épreuves de grand tourisme se déroulaient en plusieurs jours, avec neutralisation chaque soir et parc accessible aux spectateurs, il en résultait un mouvement très profitable. Les agents locaux étaient là pour faire voir à leurs clients les motos engagées dont la démonstration faisait une éloquente propagande.

Maintenant les épreuves de tourisme se font dans des temps de record. Seule l'arrivée donne un peu de spectacle aux intéressés; il ne reste pour les autres que les comptes rendus de presse.

Sous le signe de la complaisance.

Le président du M.-C. Châtillonnais nous demande de signaler la complaisance de M. F. Faure, mécanicien à Villeneuve-sur-Allier, qui a dépanné dans d'excellentes conditions un des membres de son club en difficulté mécanique. Pour ce geste aimable, les motocyclistes vous disent merci, Monsieur Faure.

Des pneus au Whisky.



Le gouvernement américain envisage d'acheter un quart environ de la production de whisky pour alimenter certaines usines de caoutchouc synthétique.

Ce communiqué ne dit pas si ce breuvage est destiné au personnel ou aux pneus; il est vraisemblable que ce sont ces derniers qui en bénéficient, le whisky étant un alcool dont le caoutchouc synthétique est très friand.

Souhaitons que les chimistes soient modérés dans leur dosage. Le whisky, comme chacun sait, a le don de provoquer, chez ceux qui en abusent, la marche en zigzag. Si nous avions des pneus trop chargés en cette « divine liqueur », ils auraient, eux aussi, tendance à tituber et à subir l'attraction des réverbères, ce qui ne simplifierait pas la conduite...

Vitesse limitée sur les boulevards extérieurs.



Un arrêté de la Préfecture de Police fixe à 60 km. à l'heure la vitesse maximum des véhicules automobiles sur les boulevards extérieurs de Paris.

Etant donné qu'il s'agit, malgré tout, d'une circulation urbaine, cette limitation nous semble tout à fait raisonnable. Elle a été certainement décidée à la suite d'une sérieuse enquête sur place. Puisque dans le cas présent ceux qui régissent la circulation ont fait preuve d'une large compréhension, montrons-nous à notre tour aussi sensés qu'eux, et respectons la vitesse autorisée qui est

amplement suffisante; on n'a pas fait preuve de mesquinerie à notre égard, n'est notre devoir de répondre à ce geste avec courtoisie.

Mea-culpa.

C'est un fait assez rare : un lecteur nous donne ses impressions sur sa moto avec laquelle il a déjà couvert un sérieux kilométrage; il nous énumère les qualités de sa monture et ses petites imperfections, puis, il avoue qu'il a eu deux pannes mécaniques sérieuses nécessitant une réparation assez importante, et il ajoute bien loyalement que ces deux accidents sont de sa faute... Un motocycliste qui reconnaît être responsable d'une avarie mécanique, c'est assez rare. Il en profite en outre pour nous dire tout le bien qu'il pense des deux mécaniciens qui l'ont, l'un après l'autre, dépanné.

On a trouvé...



M. Le Moal, 7, rue Biot, Paris (17^e), au cours d'une excursion a trouvé le 3 septembre dernier sur la Nationale 23, entre La Ferté-Bernard et Nogent-le-Rotrou, une serviette en

cuir contenant divers objets, une chambre à air moto et un appareil photographique.

M. Le Moal tient ces objets à la disposition de leur propriétaire.

Nous espérons que, lecteur de « Motocycles », il lira cet avis avec plaisir, malgré le retard dont nous nous excusons, les surcharges du Salon ne nous ayant pas permis de faire plus vite.

Le motocycliste s'en tire tout seul.

Depuis que le monde est monde et qu'il est sillonné par des véhicules automoteurs, il est constaté que le motocycliste en panne retrouve promptement les manches, s'y met carrément lui-même puis, repart.

L'automobiliste, lui, lèvera son capot et regardera (quand il y pensera) s'il a encore de l'essence dans le réservoir. Là se bornent généralement ses connaissances techniques; et il attendra que la dépanneuse vienne le dépanner.

Le journal de *Touring Secours*, l'organisme belge correspondant à l'A.R.A. nous en fournit une preuve supplémentaire dans sa dernière édition.

Sur 2.394 interventions, en octobre, ses agents ont dénombré 1.047 voitures,

962 camions, 333 motos et 52 vélocycleurs.

Bilan : l'automobiliste est tributaire à 50% de l'aide routière tandis que le motocycliste ne l'est que dans une proportion inférieure à un et demi pour cent, ou, si vous préférez, à un et demi pour sans... commentaires.

Neiman donne des preuves...



La Société Neiman avait installé au Salon de l'Automobile un dispositif très ingénieux comportant un disque sur lequel se trouvaient montées, facilement accessibles pour tout le monde, 650 clés, prises parmi les 1.290 variations que Neiman livre pour son antivol.

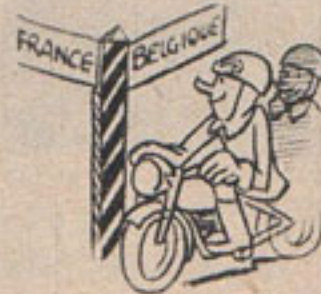
Les visiteurs de ce stand étaient d'abord étonnés de constater que ces 650 clés représentaient un trousseau énorme qu'aucun voleur n'aurait pu avoir, ni sur lui, ni même dans sa voiture. En effet, le plateau sur lequel étaient disposées ces clés avait un diamètre de plus de 80 cm.

Chaque visiteur pouvait prendre, parmi ces clés, celles qu'il voulait et pouvait constater qu'une seule d'entre elles, à l'exclusion de toute autre, ouvrait l'antivol Neiman qui était exposé.

Beaucoup de visiteurs aussi sortaient, en cachette, la clé de l'antivol Neiman de leur propre voiture pour l'essayer sur la serrure exposée et s'apercevaient qu'elle ne la faisait pas fonctionner.

Voilà une façon originale de prouver expérimentalement l'exactitude d'un argument publicitaire, présenté par ce remarquable antivol.

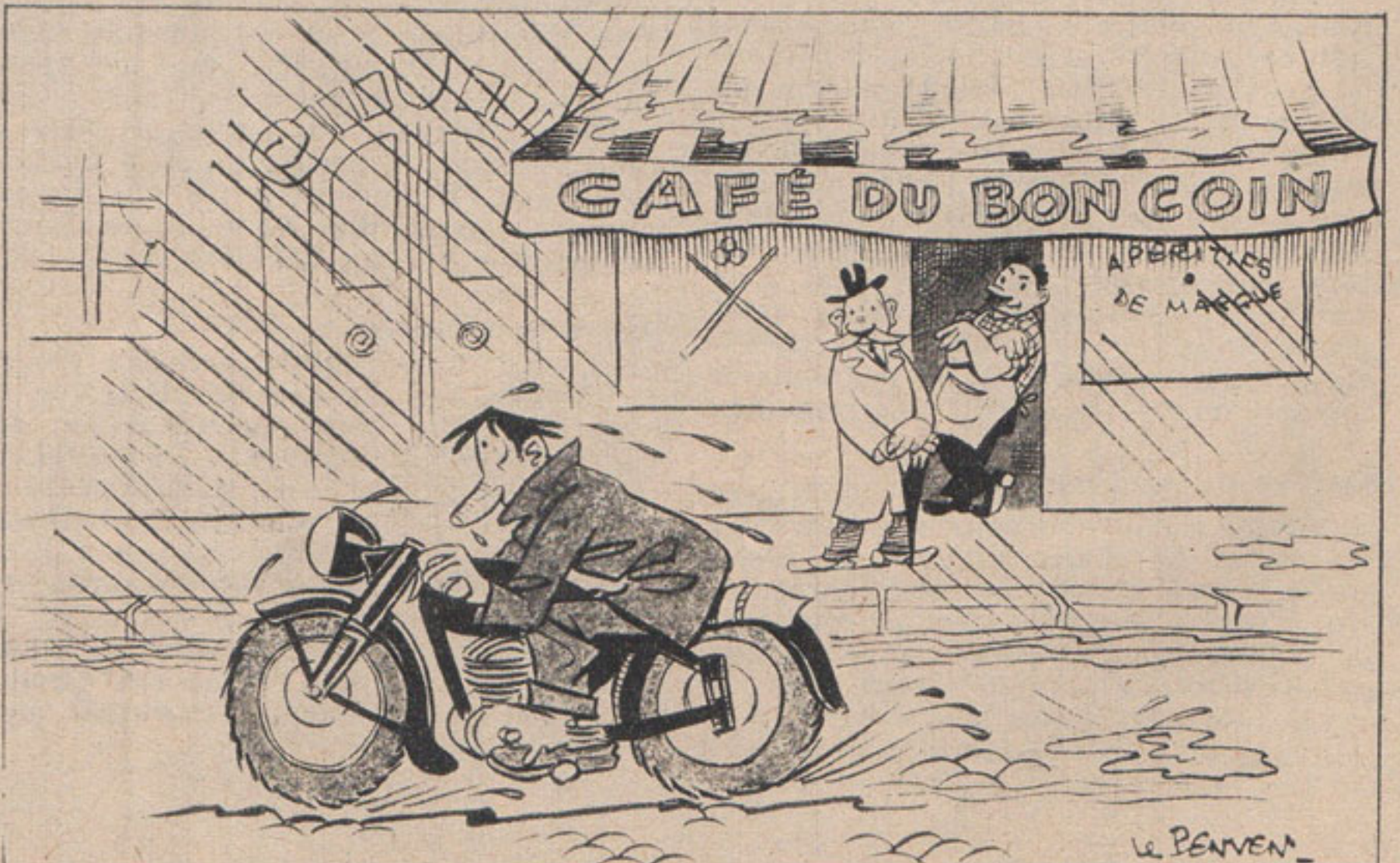
Une invasion motocycliste belge.



Les clubs motocyclistes de chacune des 9 provinces belges sont régis par une section provinciale qui les groupe.

La Section provinciale de Brabant est composée de 30 clubs dont ceux de la capitale. Cette section a organisé en octobre une excursion touristique sur Avesnes, dans le Nord.

A cette occasion une rencontre qui, pour un essai, fut une réussite avait été aménagée par l'Olympic Avesnois tandis que différents clubs du Nord avaient été alertés.



y'a pas à dire; la moto, ça vous trempe un homme!...

Arrivée à Avesnes pour l'heure du berger, la colonie motorisée belge, forte de quelque 40 participants, fut reçue à la mairie où lui furent adressés des discours de bienvenue que suivit un vaste apéritif général.

Cette amicale invasion jeta ensuite les bases d'un Rallye franco-belge qui pourrait se tenir désormais régulièrement à Avesnes.

Rentrés chez eux, les motards de Belgique nous prient de remercier leurs collègues du Nord pour leur inoubliable hospitalité.

Vitesse minimum : 60 km.-heure.



Verrons-nous un jour des panneaux ainsi marqués, cela n'a rien d'impossible. En Amérique on commence à imposer des vitesses minimum, car il est évident, si tous les usagers de la route roulaient à la même vitesse, que les accidents causés par dépassements intempestifs seraient supprimés.

L'idée américaine est d'éliminer des routes à grand trafic les promeneurs et les véhicules lents, créateurs d'embouteillages et causes d'accidents. Combien de fois dans une ville où il est interdit de doubler, trouve-t-on des colonnes impressionnantes de véhicules dont la vitesse réduite est causée par un camion ou une affreuse guimbarde qui, par son état lamentable, est aussi un danger.

Nous ne semblons pas faire grand cas de la liberté, ce mot qui semble être l'apanage de toutes les doctrines, mais il nous semble que la sécurité est, du point de vue routier, plus indiquée, tant qu'il ne s'agit pas de brimades ridicules.

L'auréole du mois.



Je serais très heureux de vous voir signaler l'extrême amabilité que j'ai rencontrée à mes dernières vacances auprès d'un motoriste très compétent :

M. Bordes, aux Quatre-Vents, près St-Denis-de-Piles, Gironde, sur la R. N. 10 bis.

Les deux cônes de mon moyeu arrière étant hors d'usage, et dans l'impossibilité de m'en procurer immédiatement, M. Bordes m'en a tourné deux autres provenant d'une machine différente. Ces deux pièces m'ont permis de revenir à Paris, sans encombre. Après une heure de travail, M. Bordes n'a absolument pas voulu que je le rétribue, disant qu'entre motards il est très normal de s'entraider. Il est lui-même motocycliste de longue date. R. Parmentier, Paris.

Le Vespa dans l'Est.

Ce sont les Etablissements Rhin et Centre, de Besançon, qui sont distributeurs du scooter Vespa pour le Doubs, le Jura, la Haute-Saône, le Territoire de Belfort, le Haut-Rhin et les Vosges.

L'activité de Rhin et Centre, axée uniquement sur le Vespa, a organisé à Besançon une station-service Vespa avec du personnel formé par des techniciens italiens.

Cette information a pour but d'aiguiller directement les amateurs de cette région vers l'organisme qualifié et outillé pour leur donner satisfaction.



Ambiance joyeuse au cours du jubilé Venin.

La Vespa française.

C'est un fait désormais acquis, la firme italienne Piaggio, ayant fondé la Société française A.C.N.A. et acquis les usines de la S.N.C.A. du Centre à Fourchambault va y construire le scooter Vespa en grandes séries. En attendant que les ateliers soient appropriés à cette fabrication, le scooter Vespa serait construit avec des pièces venant des usines de Gênes, ensuite la production serait entièrement assurée sur place.

Cet événement, on s'en doute, aura de grosses répercussions sur le marché motocycliste français.

Beauvais nous a dit.

Nous venons de recevoir la visite du coureur Beauvais. Entre nous, il se tâte pour une nouvelle monture, ce qui laisse entendre que la Triumph 500 avec laquelle il s'est si brillamment défendu cette saison serait disponible au profit de quelque sportif désireux de s'imposer, avec une moto vraiment capable de lui donner ses chances, elle a fait ses preuves au cours de la saison qui vient de finir et a été depuis équipée du dernier moteur de course.

Beauvais est en train de se tâter. Il revient d'Allemagne où il a vu les derniers modèles N.S.U. de compétition et la série des twins qu'on prépare pour la clientèle de tourisme et de sport. Il paraît que les usines allemandes ont un programme sensationnel susceptible, si les barrières douanières et les changes ne s'interposaient pas, de bousculer le marché mondial. Cela donne du corps à notre éditorial en apportant un élément nouveau. Mais que montera Beauvais la saison prochaine? Triumph encore, N.S.U., B.M.W., Gilera... sans oublier B.S.A. la grande marque anglaise qu'il représente et qui pourrait bien compléter son effort actuel en mettant à la disposition de ses sportifs agents un racer très capable de s'affronter aux meilleures motos de compétition.

Le jubilé de Venin.

Venin, qui vient de fêter son cinquantenaire, a sans doute à son actif un record qui, pour ne pas être homologué, n'en est pas moins indiscutable : c'est, sauf erreur, l'homme qui a couru le plus souvent le Bol d'Or.

Il avait dernièrement convié ses amis à une petite fête intime pour célébrer son cinquantenaire d'âge et ses 34 années de courses tant comme cycliste que motocycliste, sa première épreuve à moto étant le Bol d'Or 1928.

Depuis, Venin a participé à 16 Bols avec des fortunes diverses, terminant en 1939 premier toutes catégories, victoire très disputée depuis longtemps recherchée et bien méritée.

Le kilométrage totalisé en courses diverses par Venin dépasse 50.000 km.

Or Venin a presque toujours couru pour son propre compte et avec les moyens du bord. La Saroléa 500 cmc. qu'il pilote depuis 1933 avait appartenu auparavant à Boutillier puis à Monneret, c'est dire qu'elle a été à rudes épreuves, qu'elle a de la bouteille et que Venin a dû faire des prodiges de mise au point pour la mettre chaque année en état de se défendre contre les racers les plus récents.

Les différents déboires que Venin a eu en course, et qui n'ont pas eu raison de sa volonté, viennent donc de la machine et non de l'homme qui n'est pas encore dégonflé et souhaiterait, pour poursuivre sa sportive carrière et affronter au moins un nouveau Bol, un racer à sa mesure.

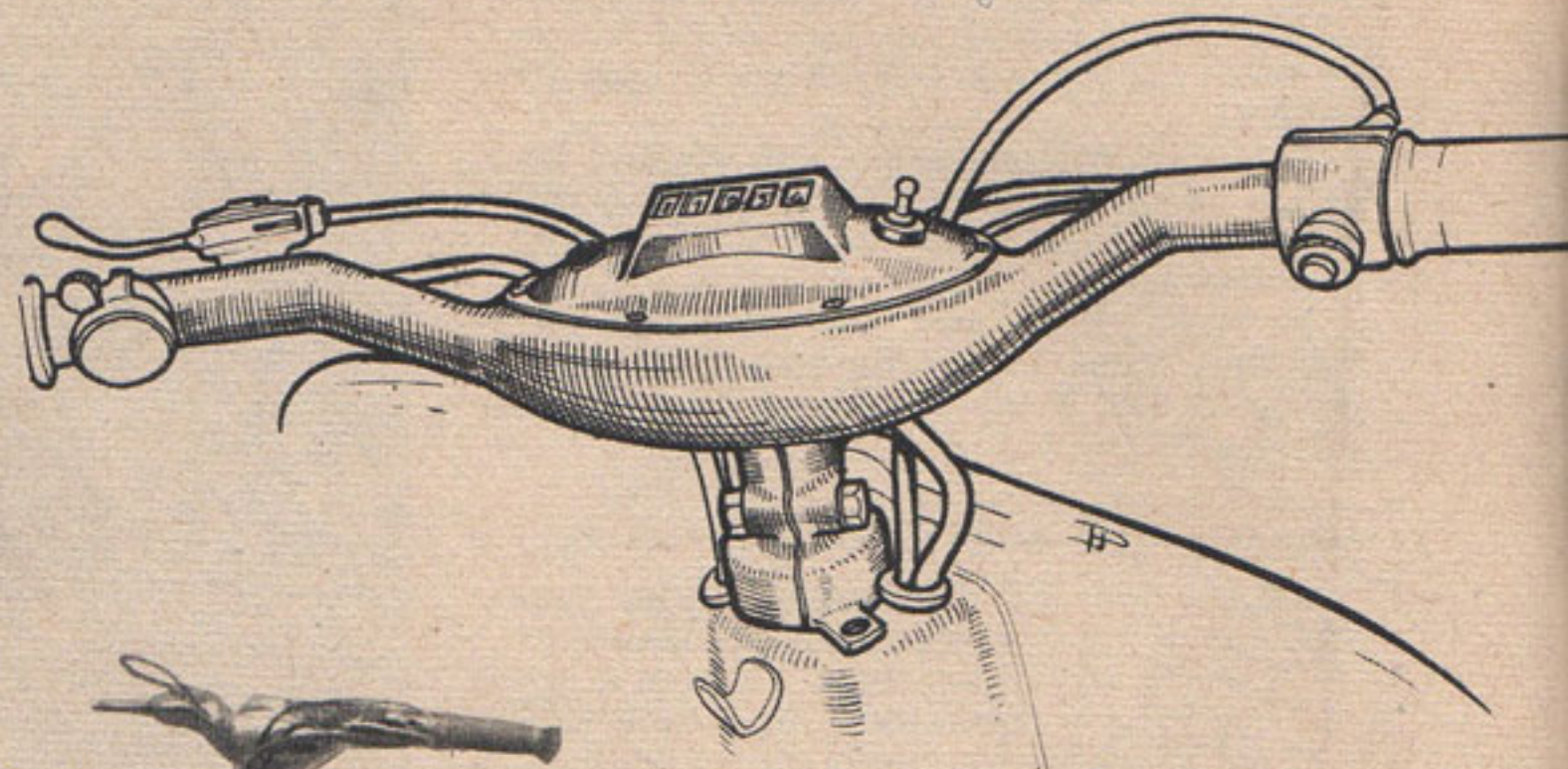
Domage que tous les amis conviés n'aient pas répondu à sa cordiale invitation : ils eussent compris quelle foi et quelle volonté anime cet homme qui ne vit que pour la moto et pour la course...

Mauve, Kiéné, Letreste, Max End, Tano et quelques intimes l'ont écouté avec émotion et la conviction que ce serait un beau geste que de donner enfin sa chance à Venin, qu'on lui confie une Norton ou une Véloce afin qu'il puisse donner sa mesure. Qu'en pensez-vous amis Garreau et Sandford? Vous pourriez plus mal viser pour vos montes et ce serait, de votre part, très sport!!

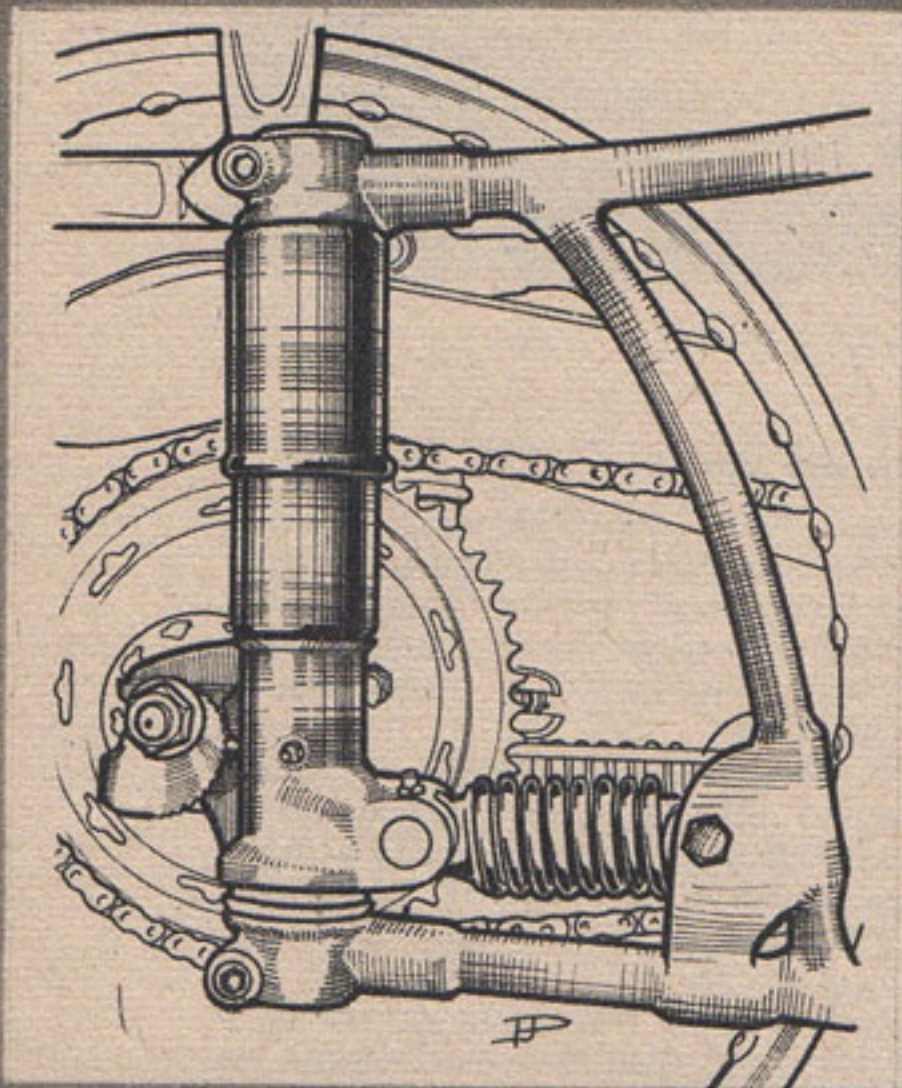
LA TECHNIQUE 1951



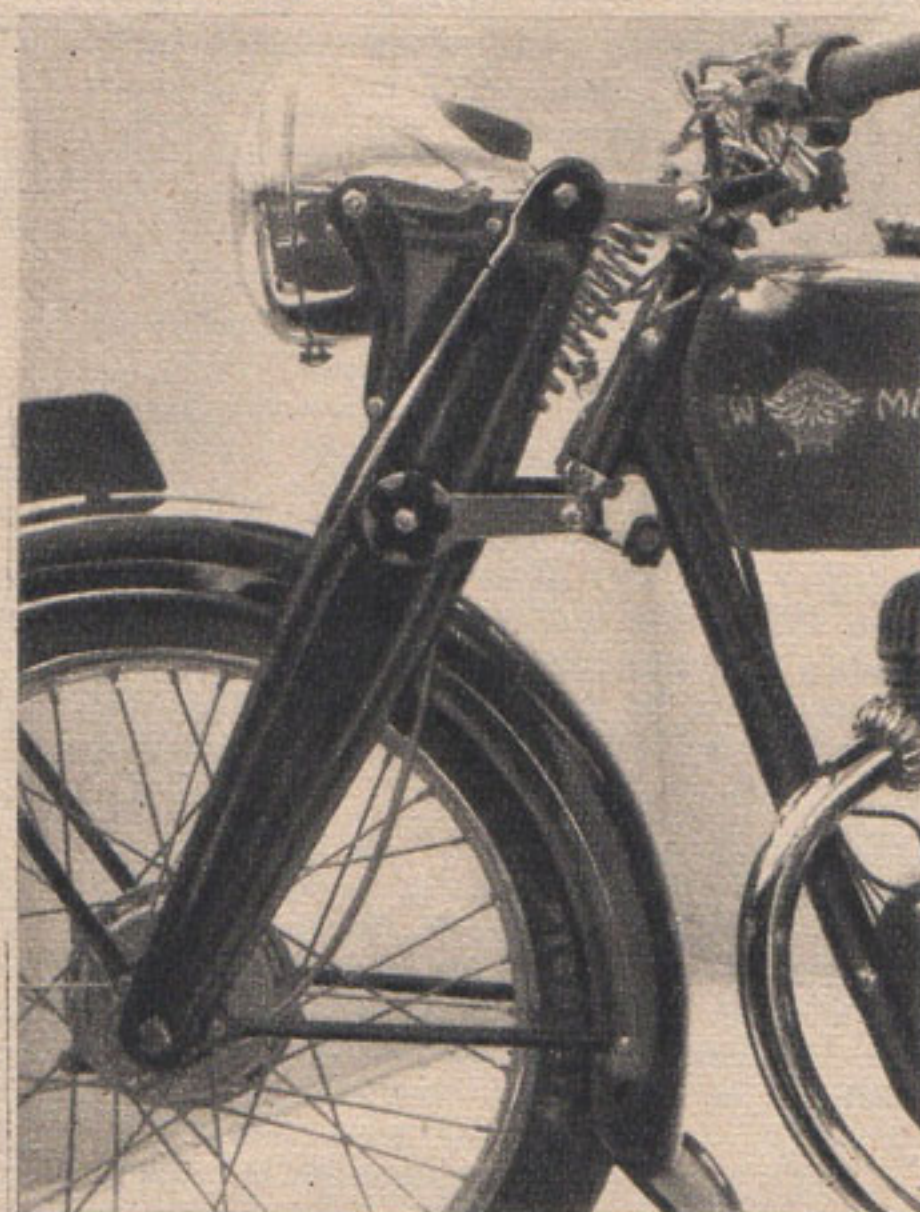
Sur le M. V. le guidon est très caractéristique. Au centre du petit tableau de bord, on peut voir l'indicateur de position des vitesses.



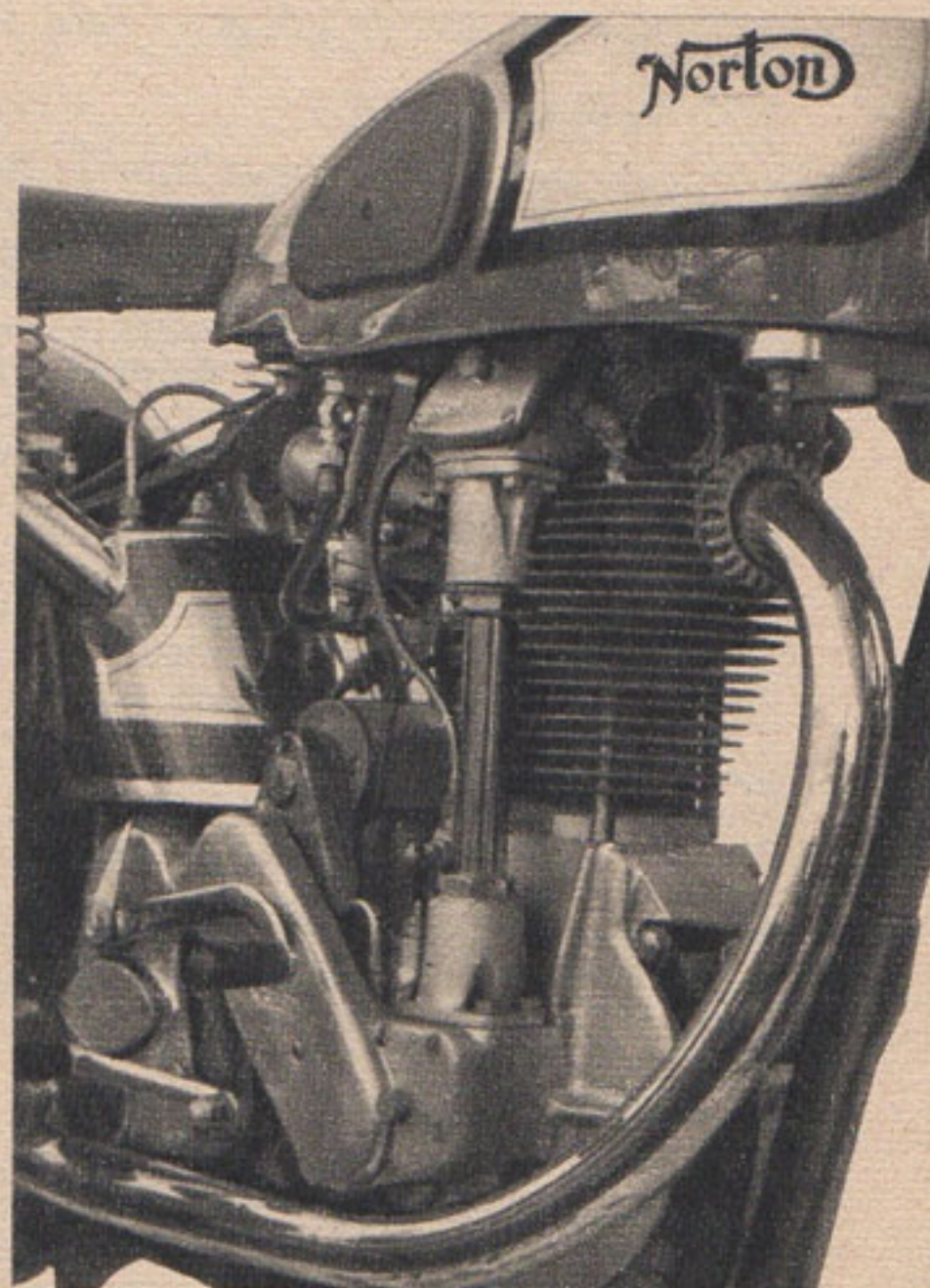
Le scooter italien 125 cmc. M. V.



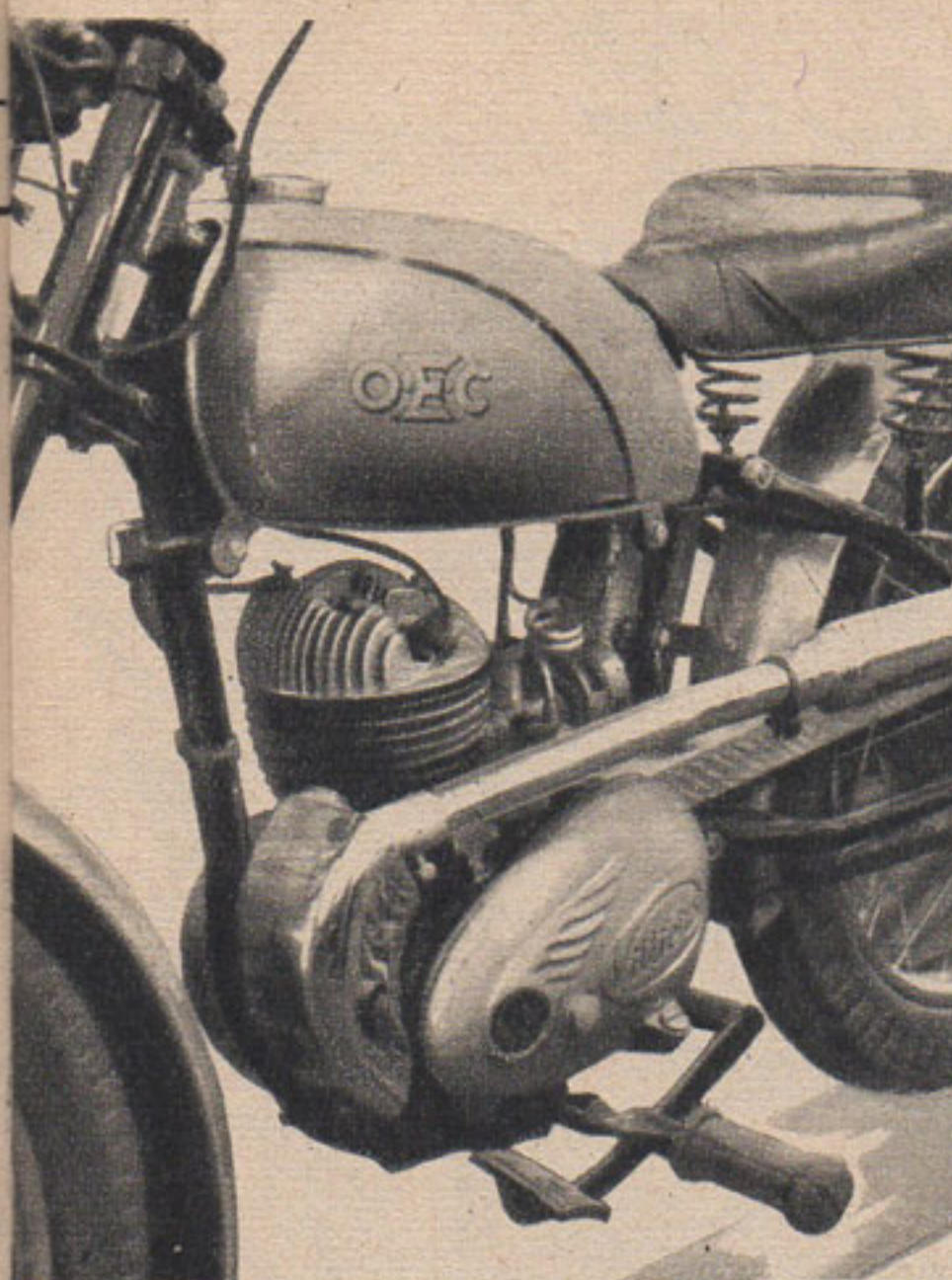
Chez Monel-Goyon, la suspension Grégoire à flexibilité variable est montée à l'avant comme à l'arrière.



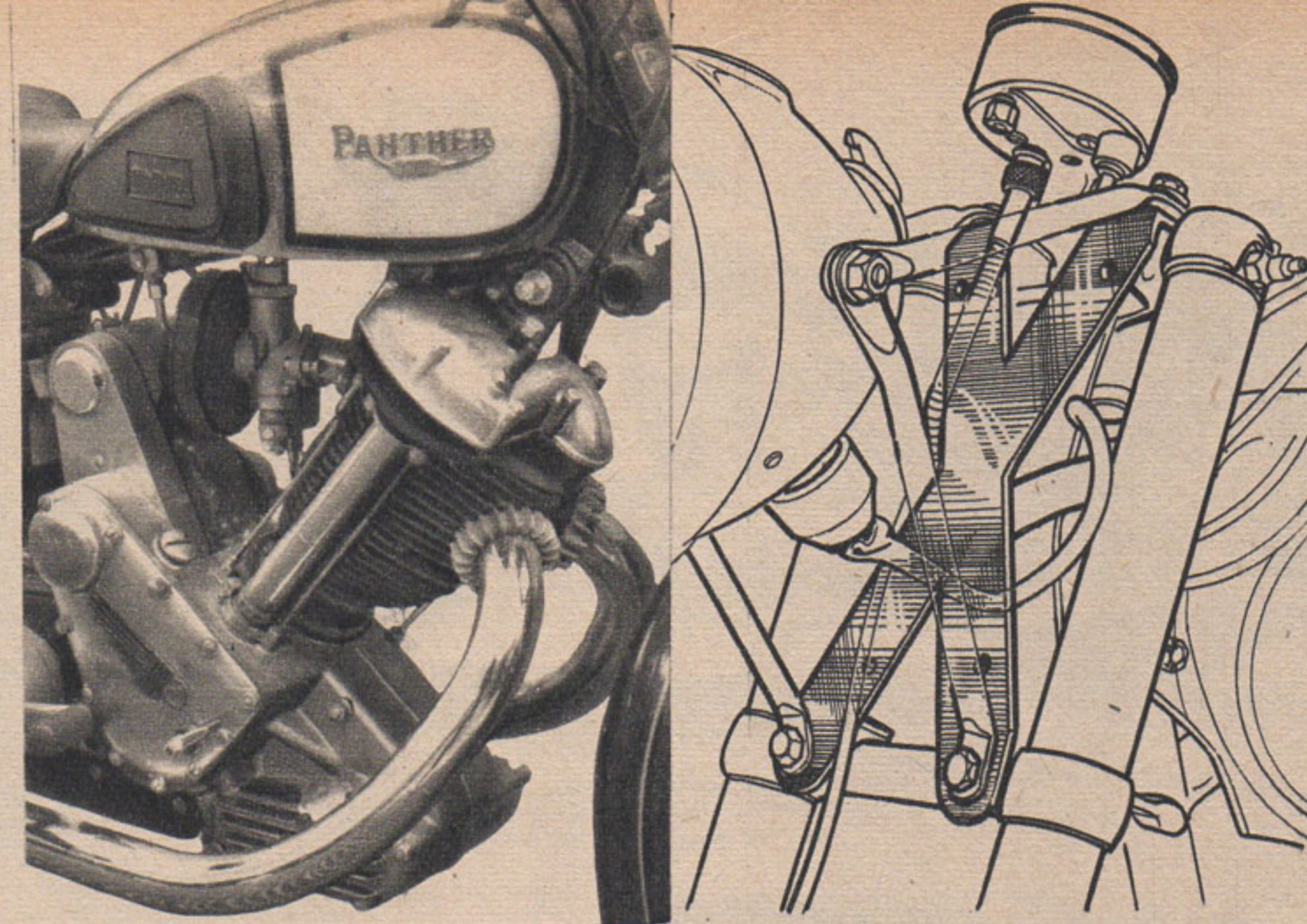
Certains modèles New-Map possèdent une fourche en tôle emboutie qui s'harmonise avec la fourche arrière.



La classique Norton internationale est, désormais, équipée d'un réservoir dont la fixation est identique à celle des Manx. A droite, la "Dominator".

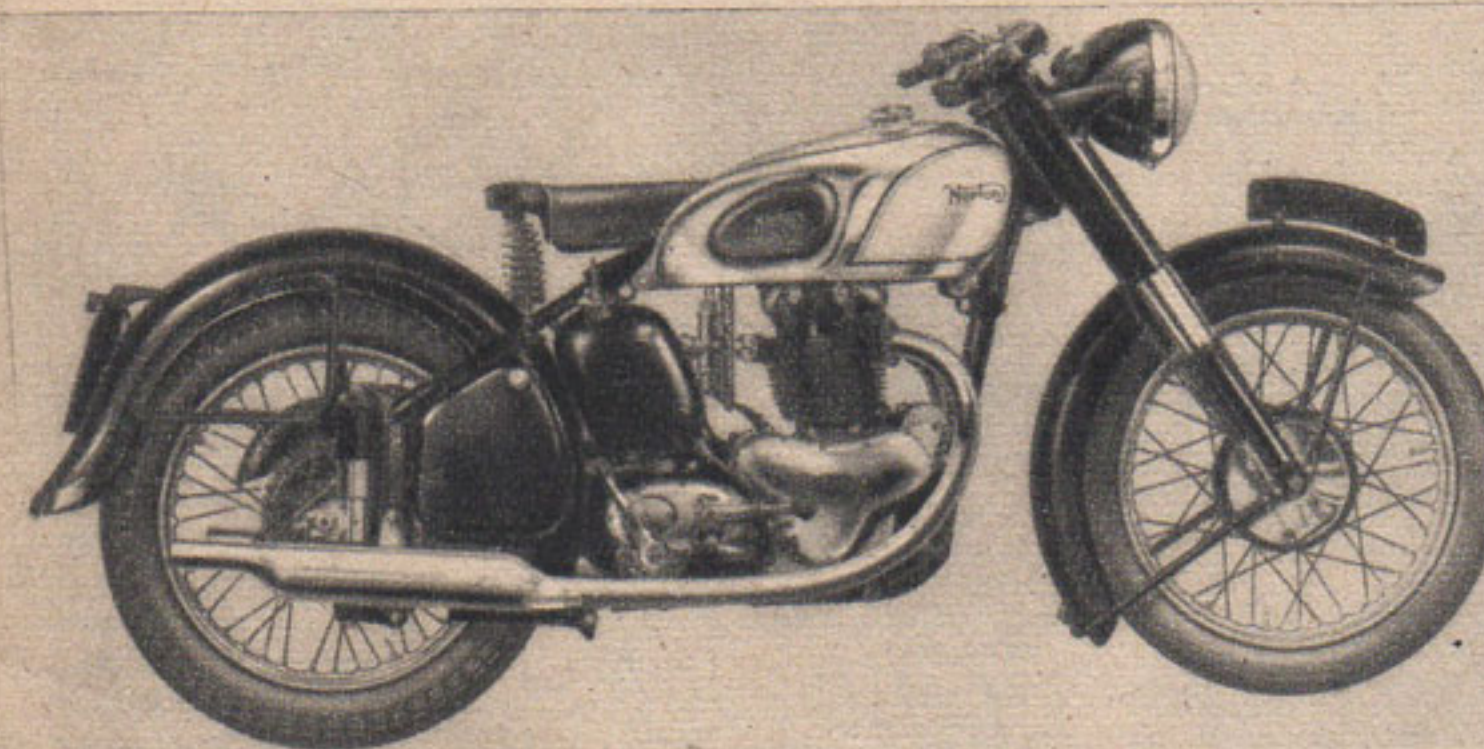
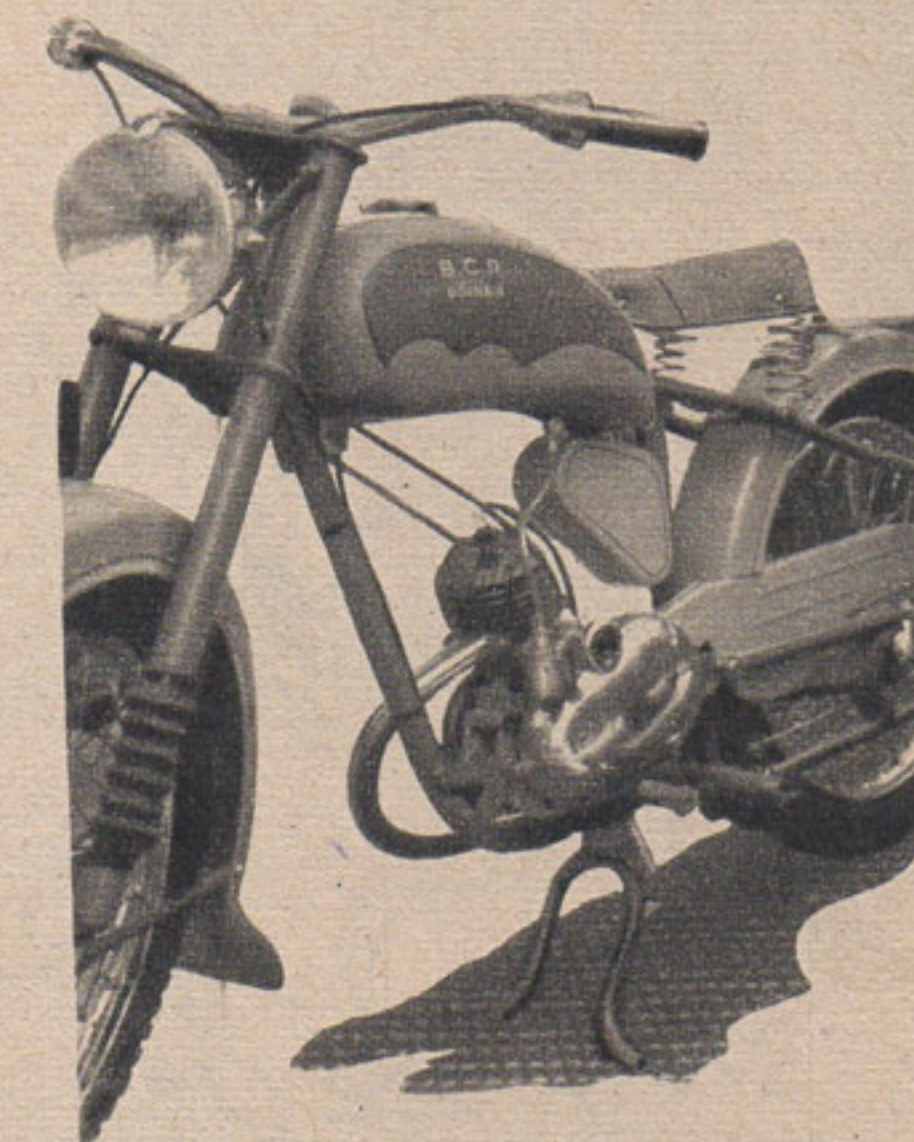


La 197 O. E. C. de cross possède une sortie d'échappement originale, avec pot de détente direct.

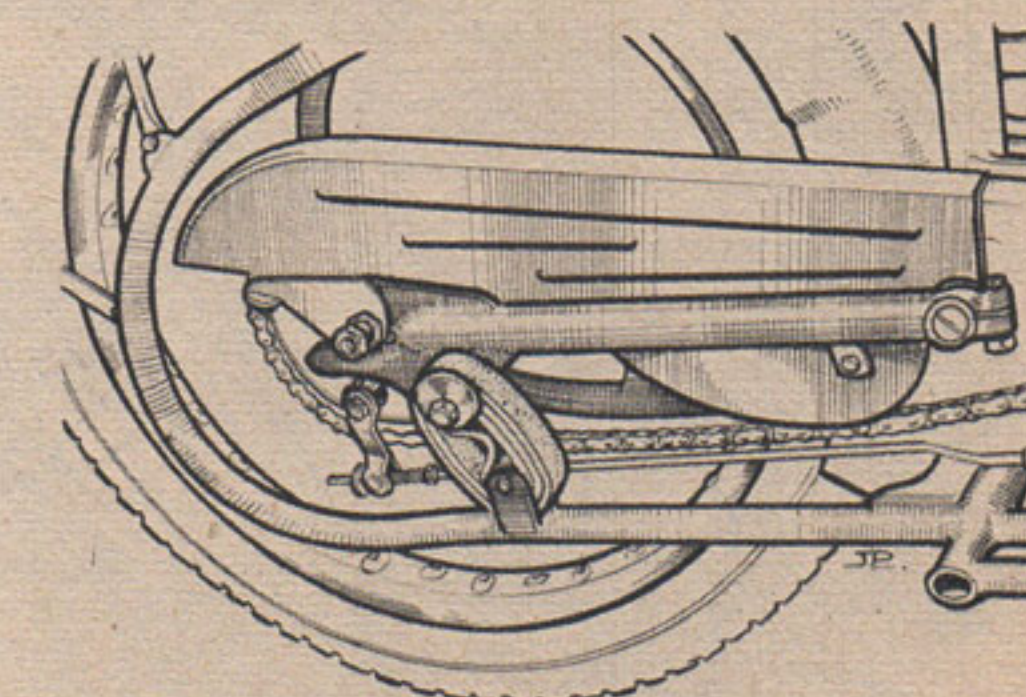
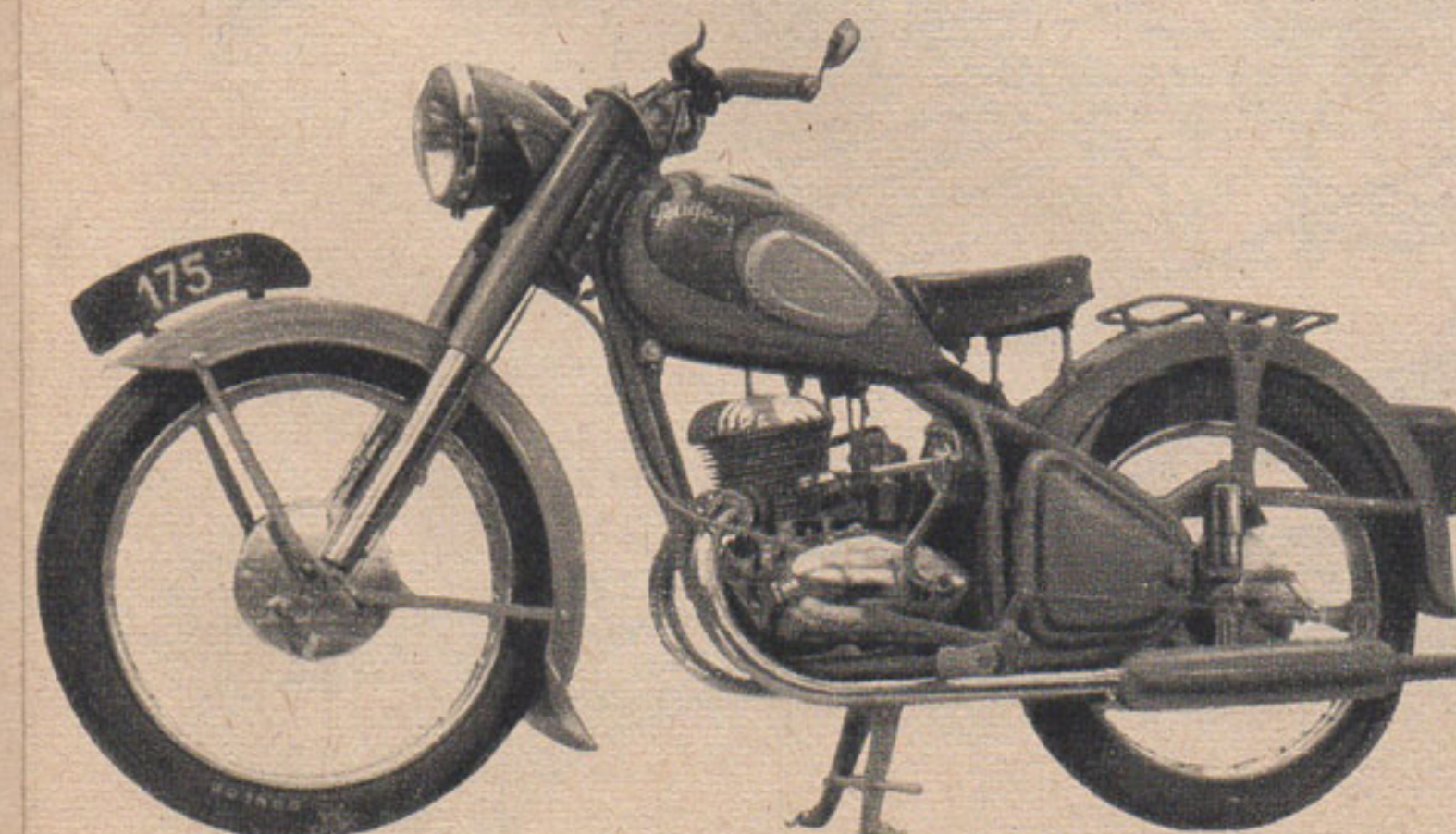


A gauche : le moteur de la 600 cmc. Panther. A droite, sur les 250 et 350 cmc. de sport la fourche Dowty est renforcée.

Une ancienne marque reparait, la B. C. R. : ce modèle 100 cmc. est équipé d'un moteur Stainless.

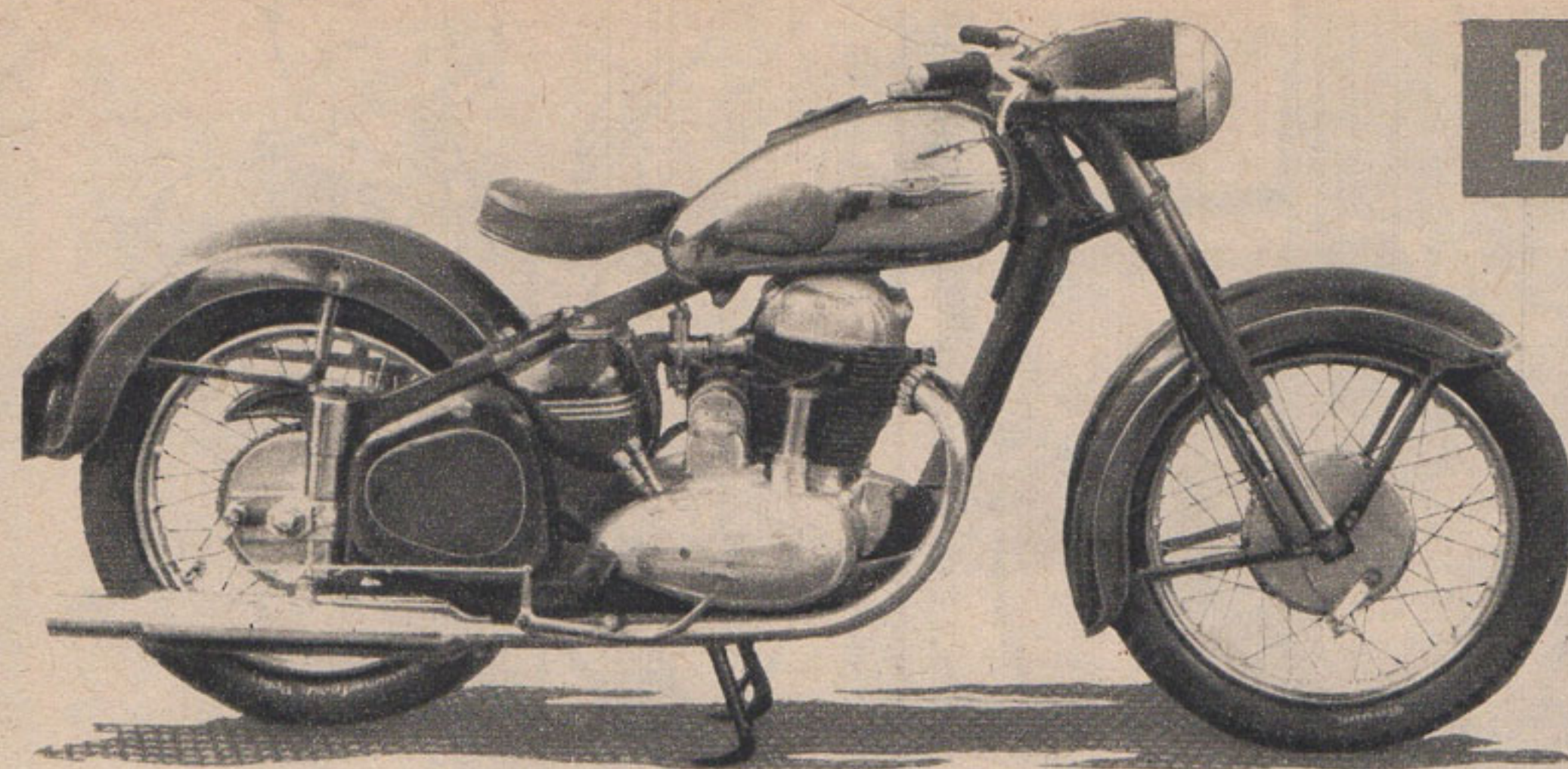


A gauche : la nouvelle 175 Peugeot à suspension arrière fait partie de nos belles productions. A droite : la suspension B. C. R. à anneau Neiman.

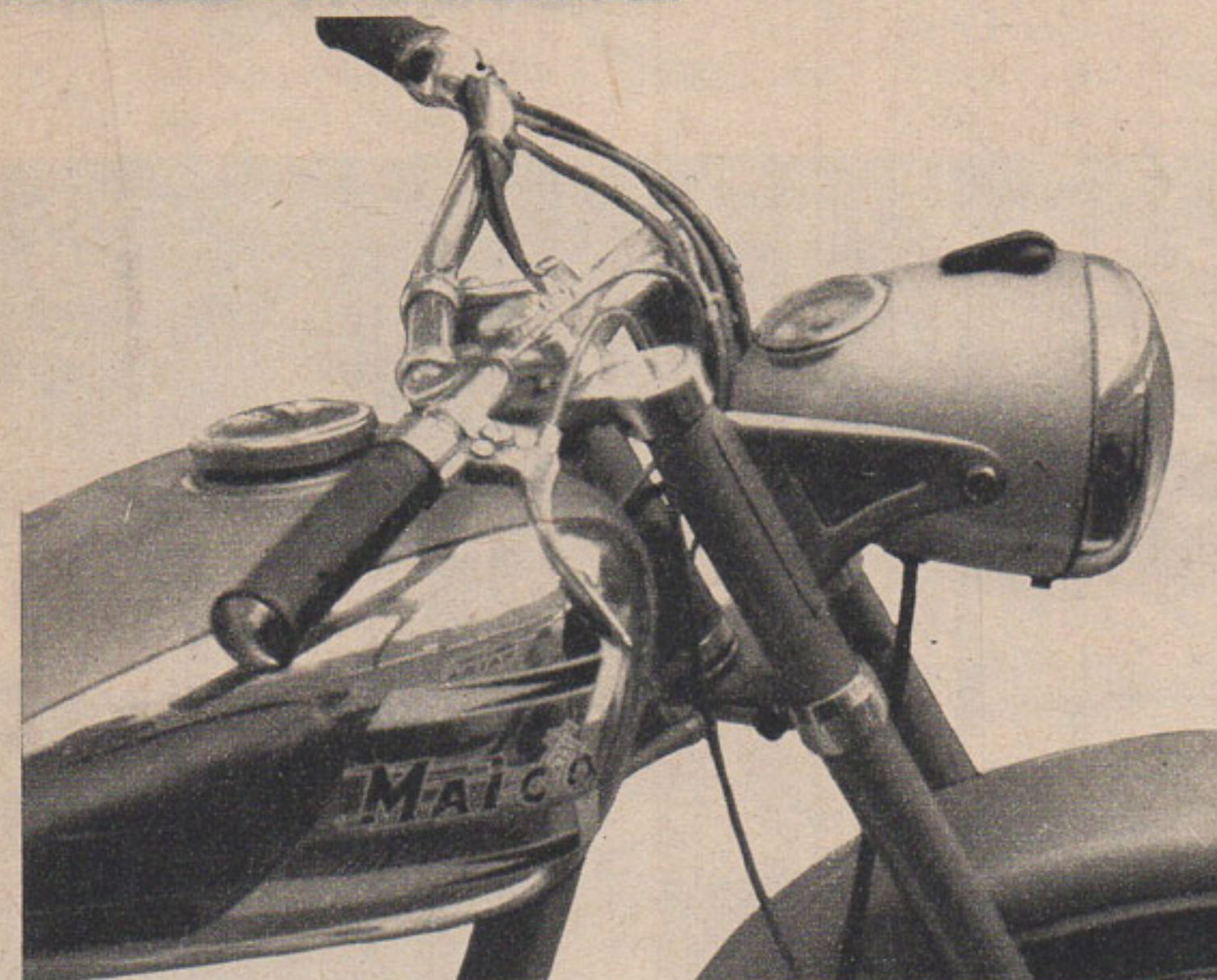
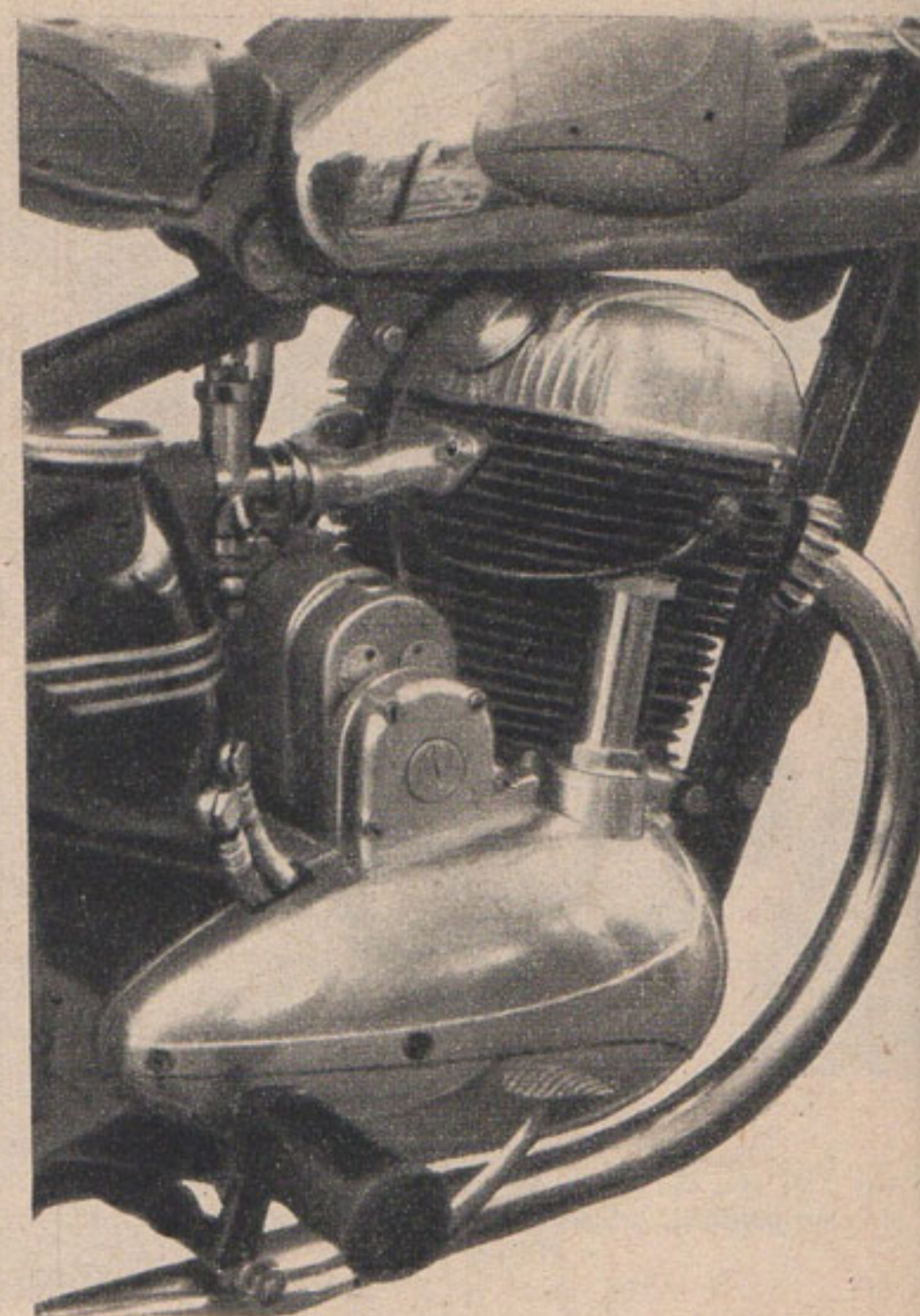


Le 125 Maucourant, à moteur Ydral et culasse spéciale; noter le guidon à deux branches.

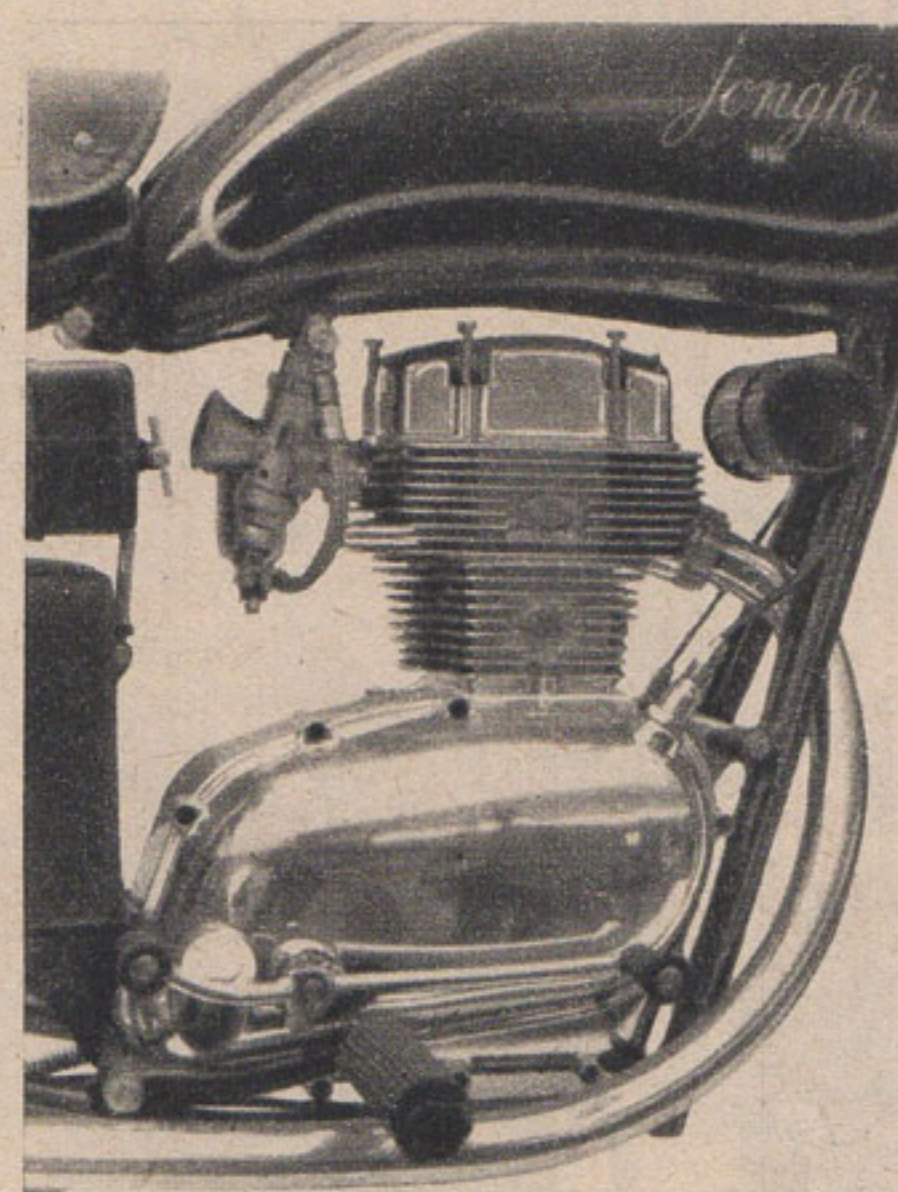
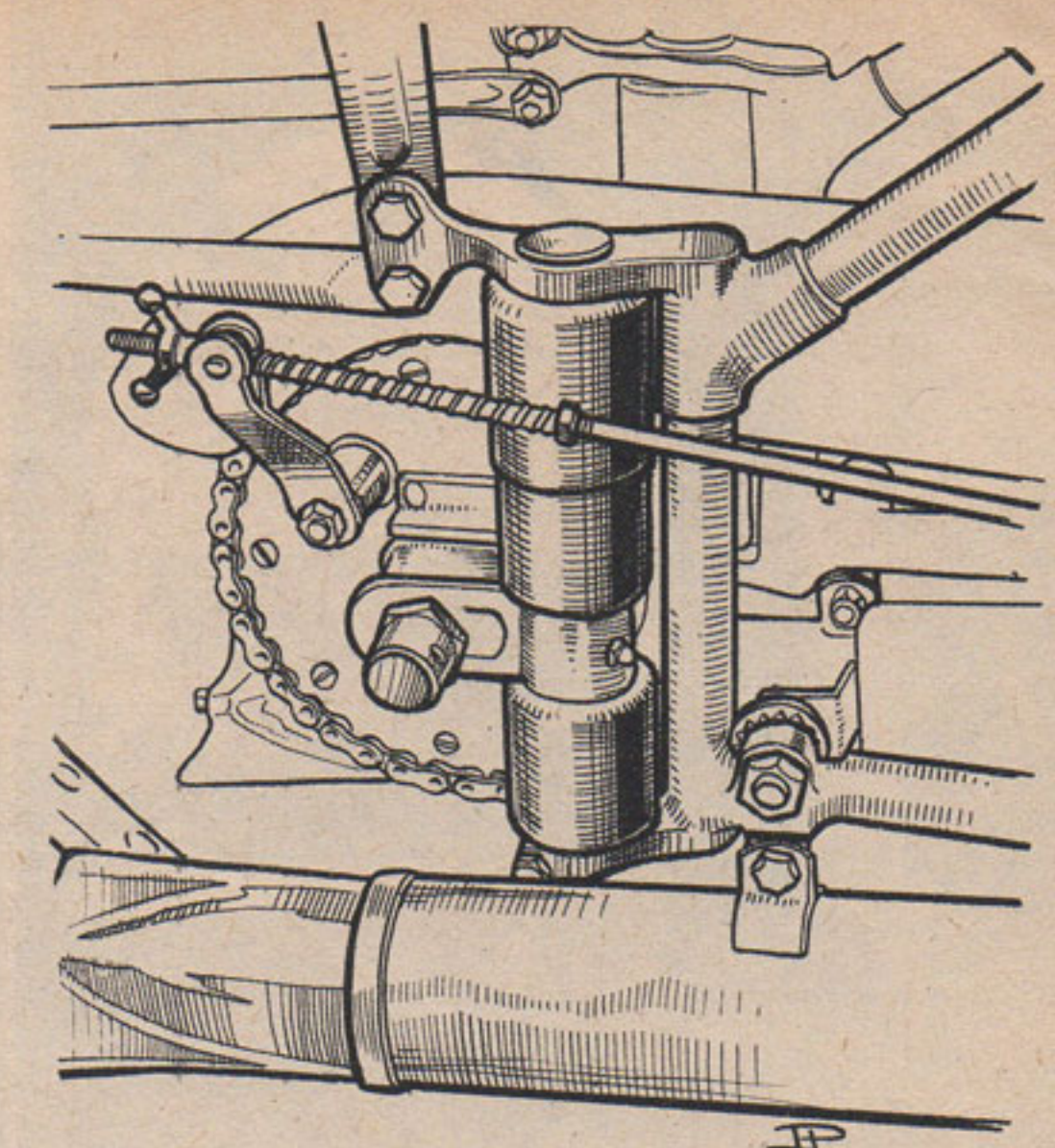
LA TECHNIQUE 1951 (suite)



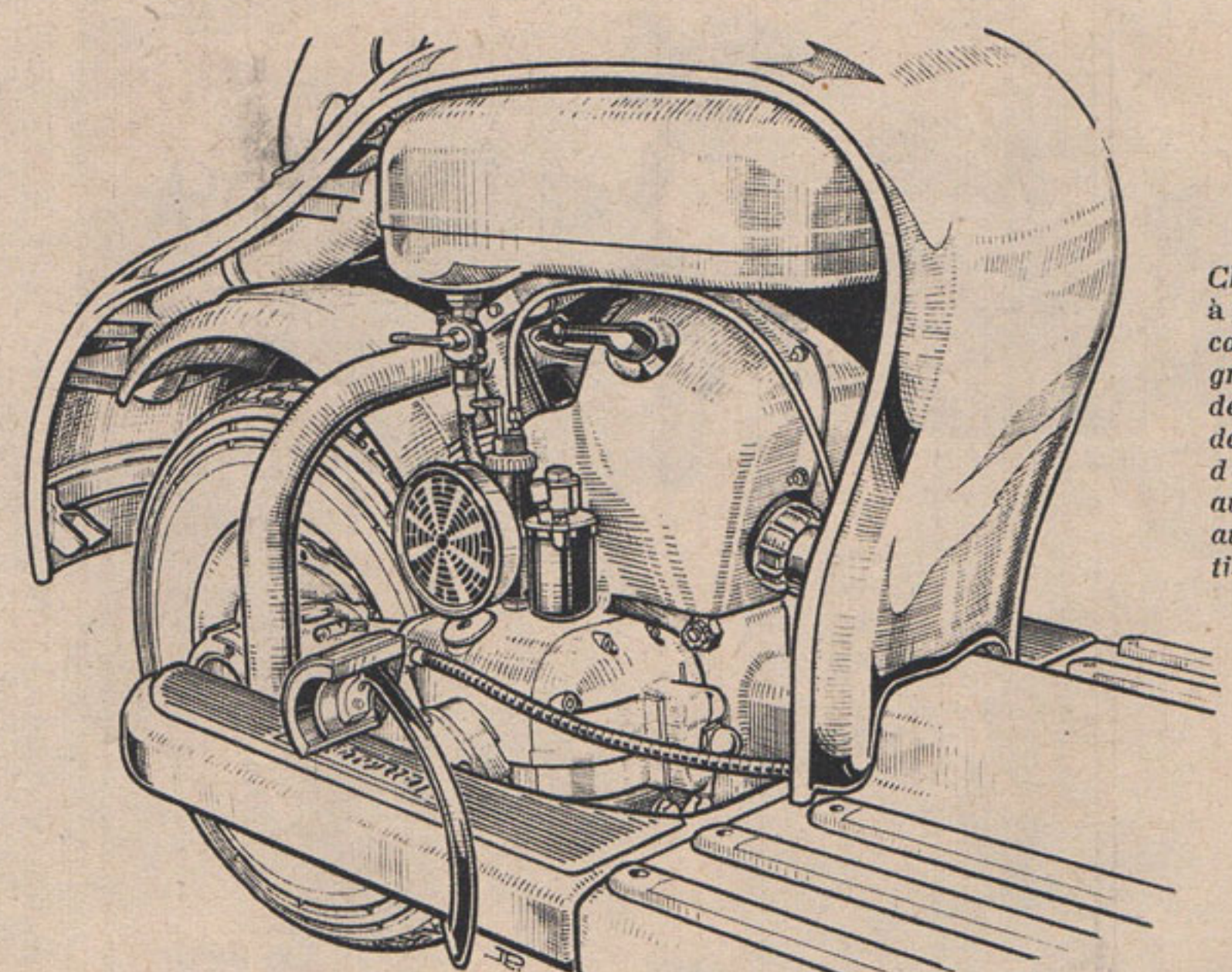
La ligne de la 500 Jawa est particulièrement réussie; à droite, le bloc-moteur bicylindre à arbre à cames en tête. Cette machine s'est comportée brillamment dans les épreuves tchèques.



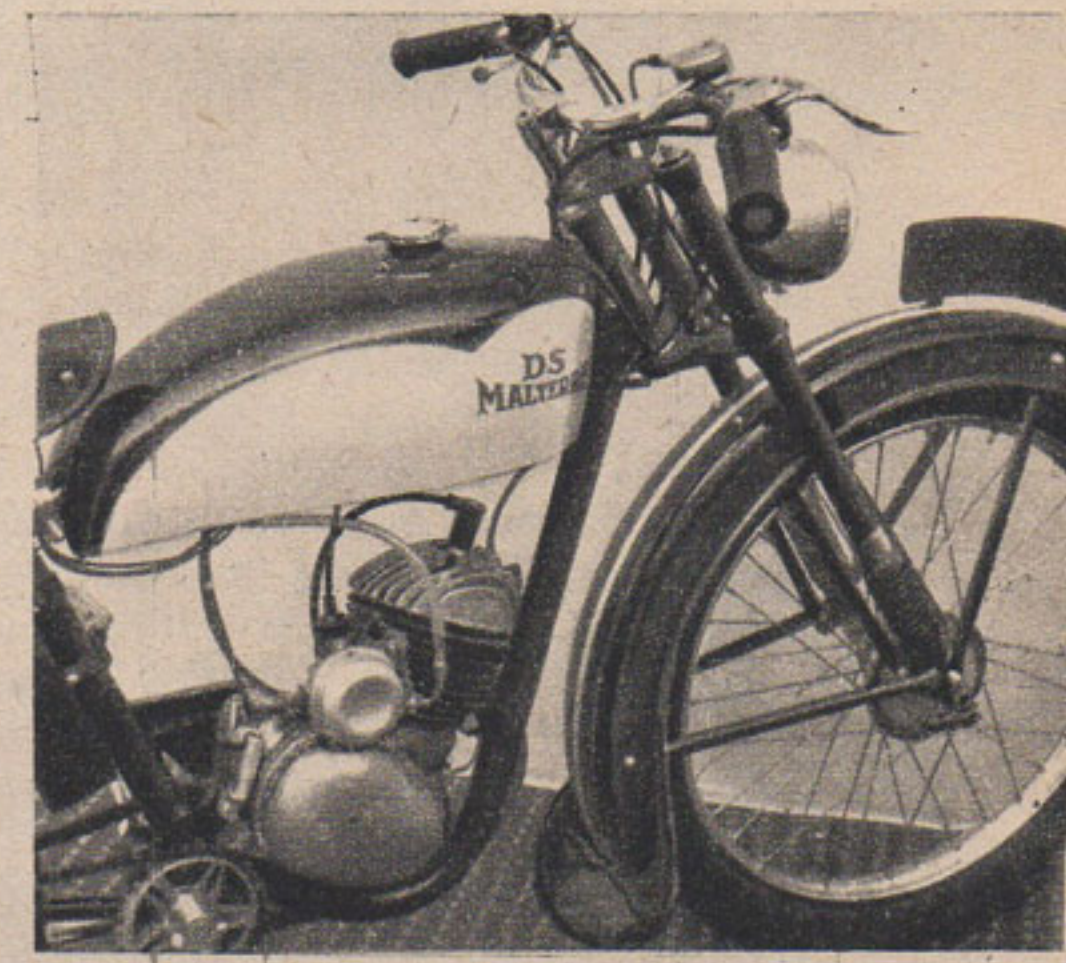
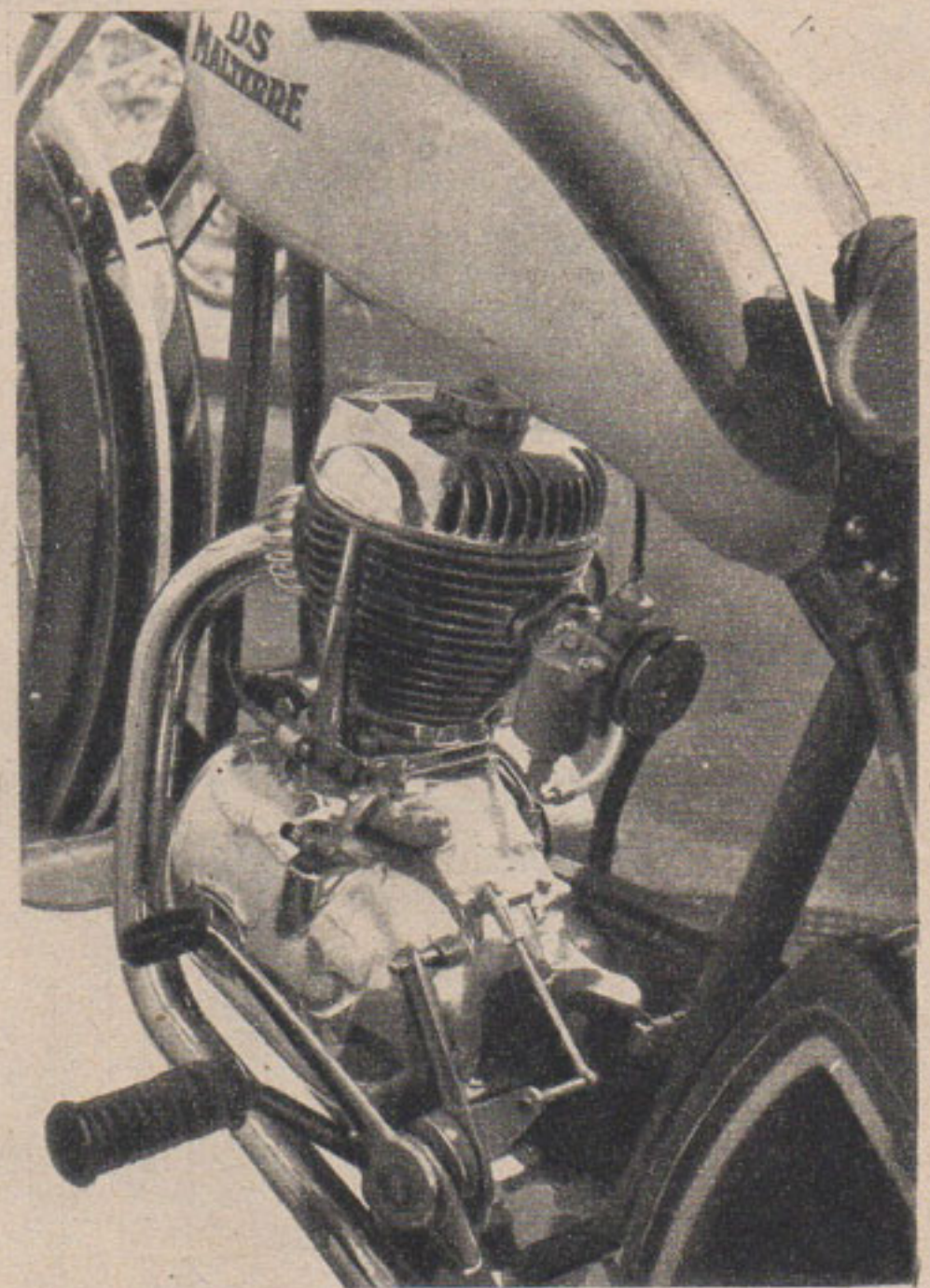
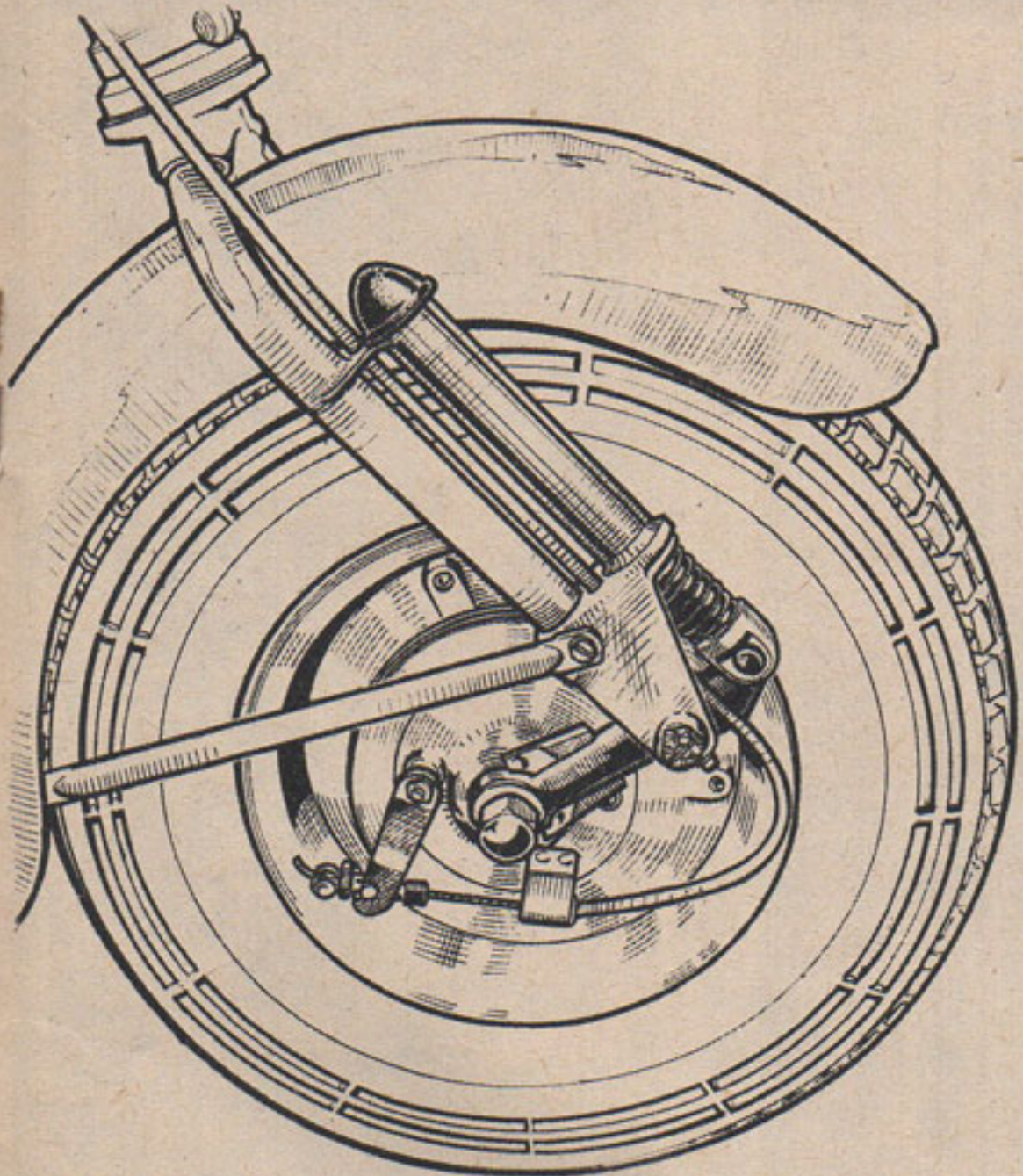
★
"Maico" est une marque allemande peu connue en France; la présentation est très soignée. Notez la tête de fourche et, à droite, la suspension arrière.



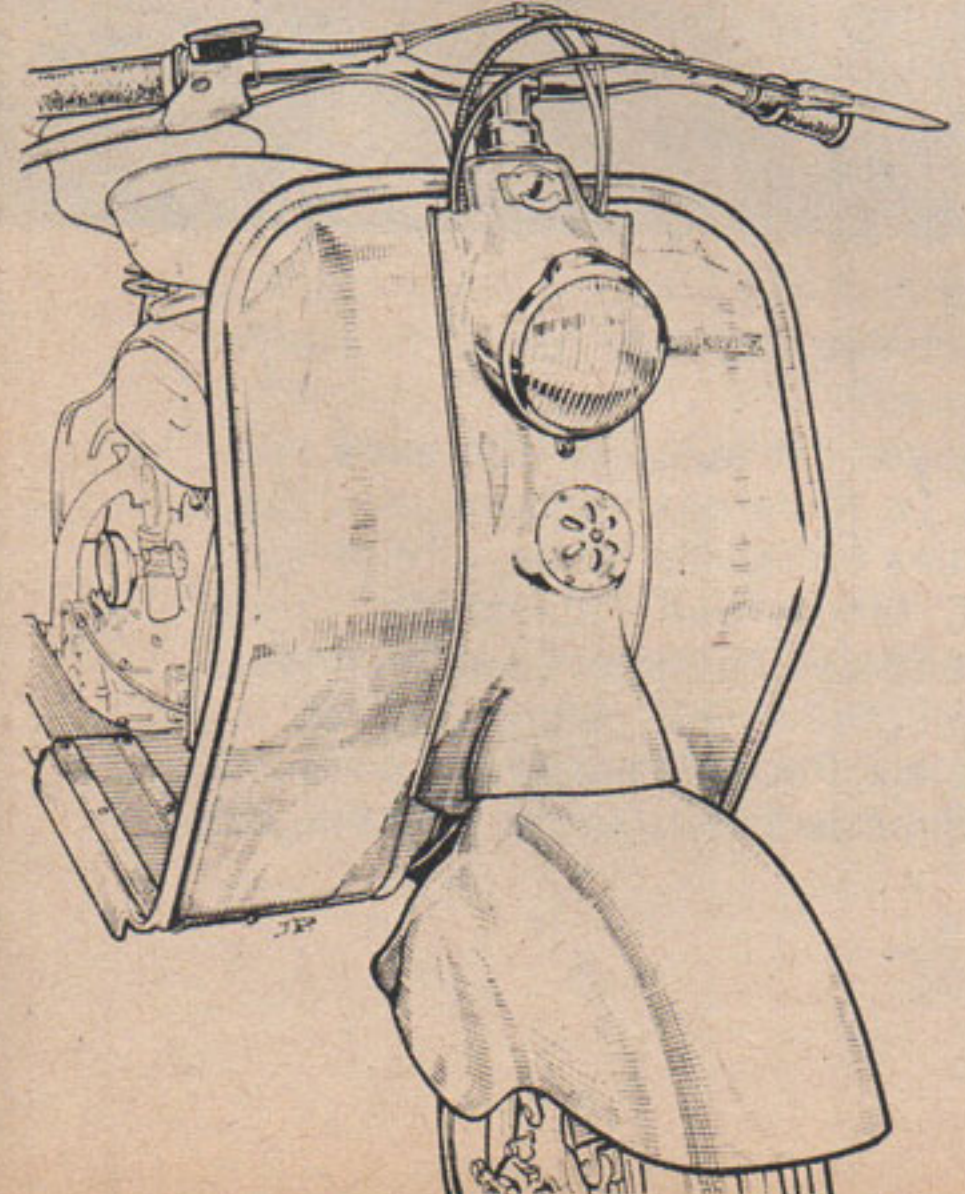
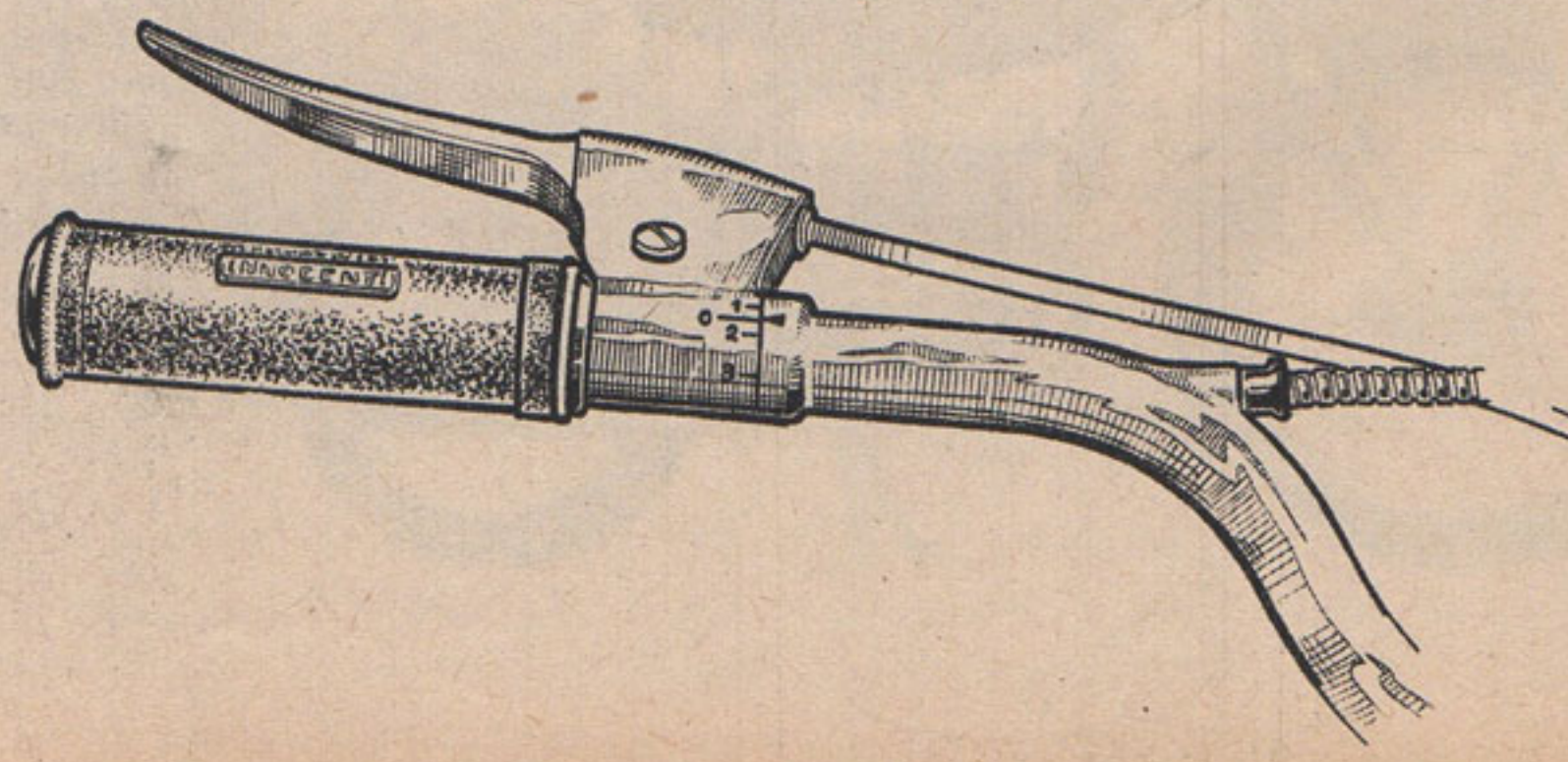
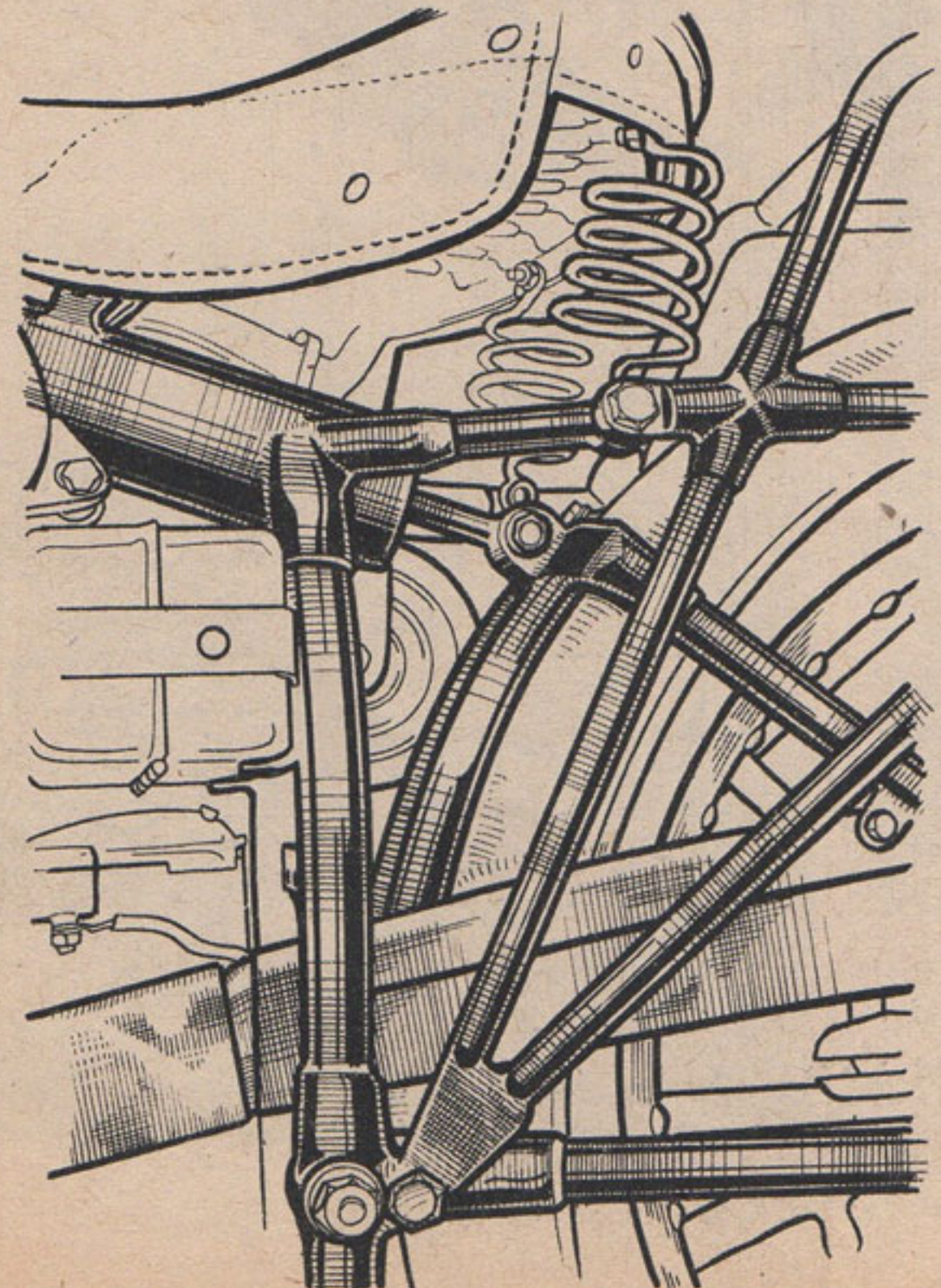
★
Pour les amateurs de 125 cmc. sport, le Jonghi est tout indiqué. Il est maintenant livré à la clientèle. Ci-dessous, détail de la suspension arrière.



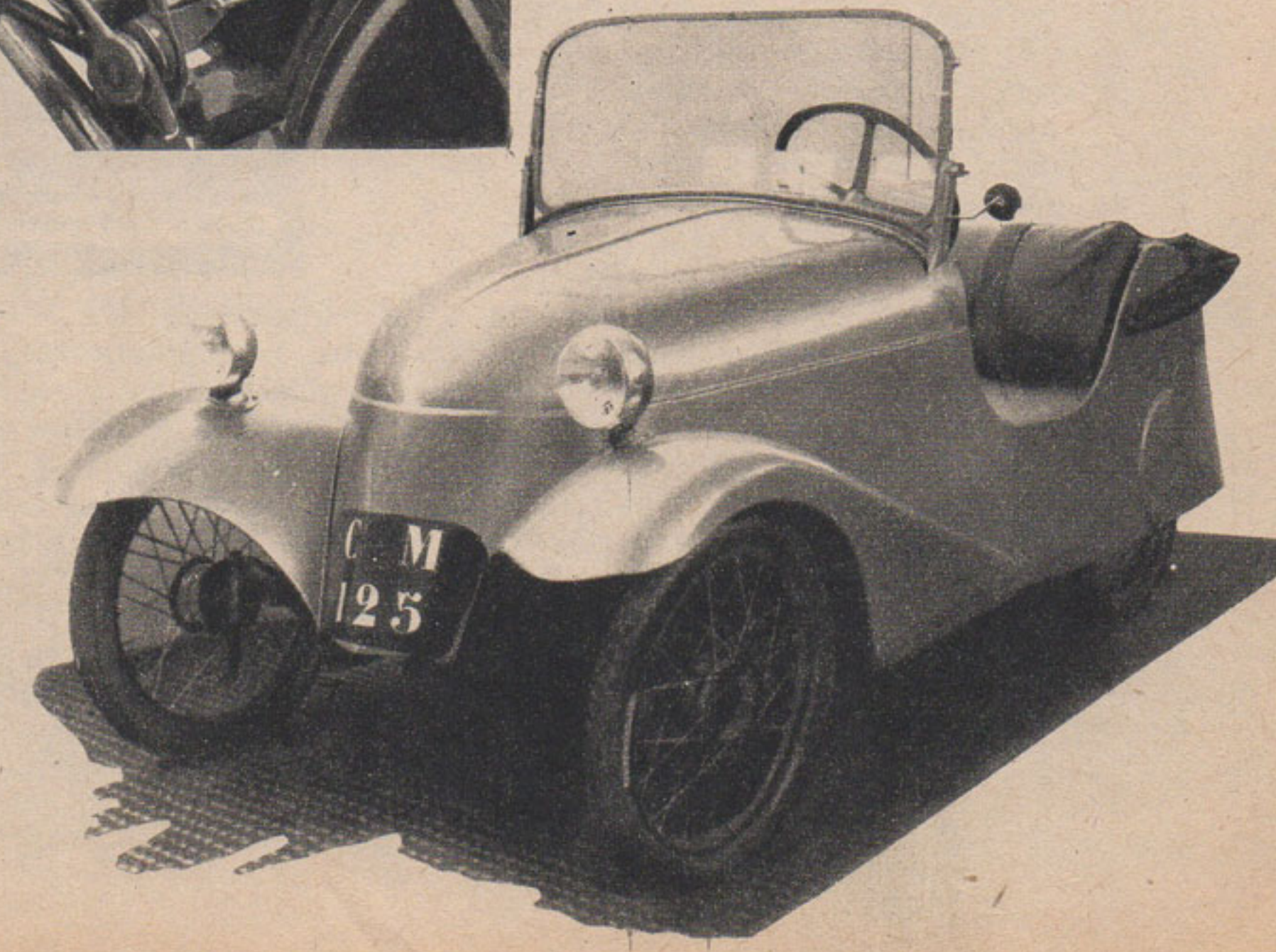
★
Chez Lambretta : à gauche, le moteur, capot enlevé; le poignée de changement de vitesses; à droite, détails du frein et de la suspension avant; le tablier, avec phare et avertisseur incorporés.



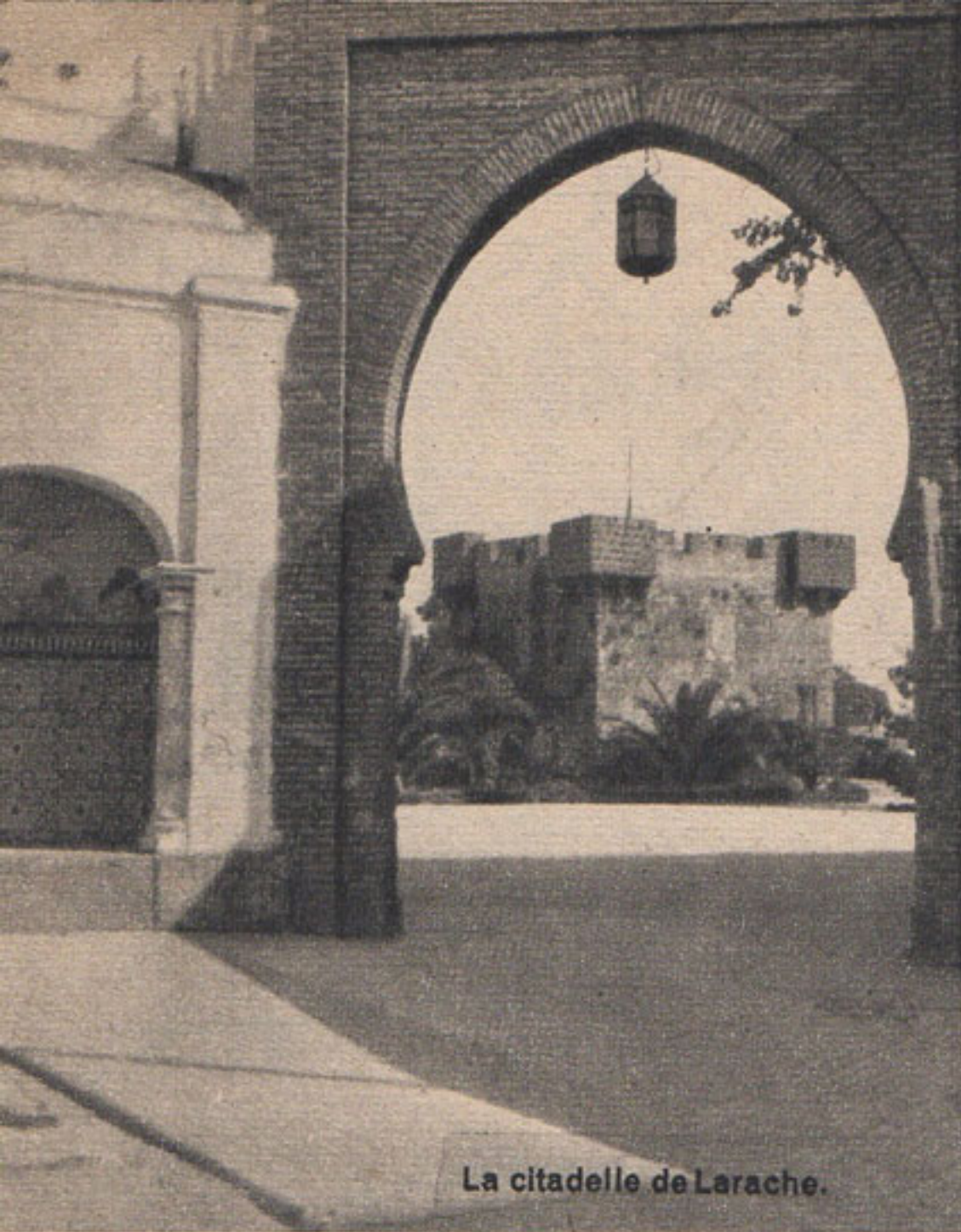
★
Ci-dessus : la D. S. Malterre à moteur Sachs 100 cmc. A gauche, le bloc A. M. C. 125 cmc. 3 vitesses a permis d'établir chez D. S. une machine d'un prix raisonnable.



★
La ligne générale du vélocar "Mochet" s'est considérablement affinée.



en Scooter AUTOUR DE LA MEDITERRANEE



La citadelle de Larache.



Arcila.



L'Angel, un atelier de réparation.

MAIS les douaniers pointilleux et débordés qui courent d'un bureau à l'autre en chicanant sur une bouteille de whisky entamée, laissent passer — sans d'ailleurs pouvoir l'empêcher — le trafic clandestin qui se rit de leurs puérides entreprises. Le seul résultat est de faire perdre aux touristes une heure et demie, quatre-vingt-dix minutes pendant lesquelles le scooter reste en plein soleil. Mais, Dieu merci, il n'en est pas à ça près!

Il en coûte à mon amitié pour les Espagnols de dire que sitôt après la frontière, en pénétrant dans leur zone, la route devient exécrable. Certes, ils n'ont pas la meilleure part du pays, et leur portion de Maroc leur coûte déjà si cher qu'ils ne tiennent sans doute pas à jeter encore des millions sur les routes. Mais nos suspensions n'ont que faire de ces considérations!...

Alcazarquivir. Larache et ses vergers qui furent jadis, dit-on, le jardin des Hespérides. Arcila dans ses vieilles murailles portugaises. Et nous pénétrons, par le pont international, dans la zone de Tanger — où les routes redeviennent excellentes.

A l'entrée de la ville, cinquième douane en cent cinquante kilomètres et nouveau changement d'heure : depuis la Sicile c'est le sixième...

J'ai un faible pour Tanger, cette cité typiquement méditerranéenne qui rappelle à la fois Malte et Beyrouth, Alger et Monte-Carlo, Cadix et Spalato, avec, en plus, le grouillement bigarré d'une cité chinoise : dans le dédale de ses ruelles, du port au grand sokko, Arabes, Espagnols, Français et Levantins, Maltais, Chinois,



Ruelle de Tanger.

Americains, Hindous se cotoient. Dans les quartiers neufs, les voitures américaines les plus somptueuses, huit cylindres « de prestige », sillonnent les avenues à toute allure. A travers ces rideaux de douanes si surveillées, elles entrent, elles sortent au nez et à la barbe des inspecteurs et des règlements : Tanger est la ville où rien n'est impossible. On y peut, à son gré, fonder une société,

ouvrir un mauvais lieu, acheter de l'or et des devises, fumer le kief et trafiquer.

Tanger est aussi la ville sans sommeil. La foule des noctambules, dans les rues de la ville arabe, circule sans arrêt, tandis que l'animation diurne reprend dès l'aube avec les vendeurs de journaux, les colporteurs et les portefaix. Pour qui tient à son sommeil, le séjour de la ville haute, où s'étagent

les palais internationaux, apportera davantage de repos...

Avant la traversée de l'Espagne, où l'on m'annonce de mauvaises routes, je fais effectuer sur le scooter une opération jusqu'ici toujours retardée : le redressement de l'armature horizontale, faussée depuis mon accident de Messine. Un garagiste se charge du travail et démonte tout, avant de chauffer le tube. Spectacle effarant que celui du scooter déplumé, dépouillé de toute carrosserie, de toute commande, de toute installation électrique. Les choses de la mécanique, compte tenu de ma totale

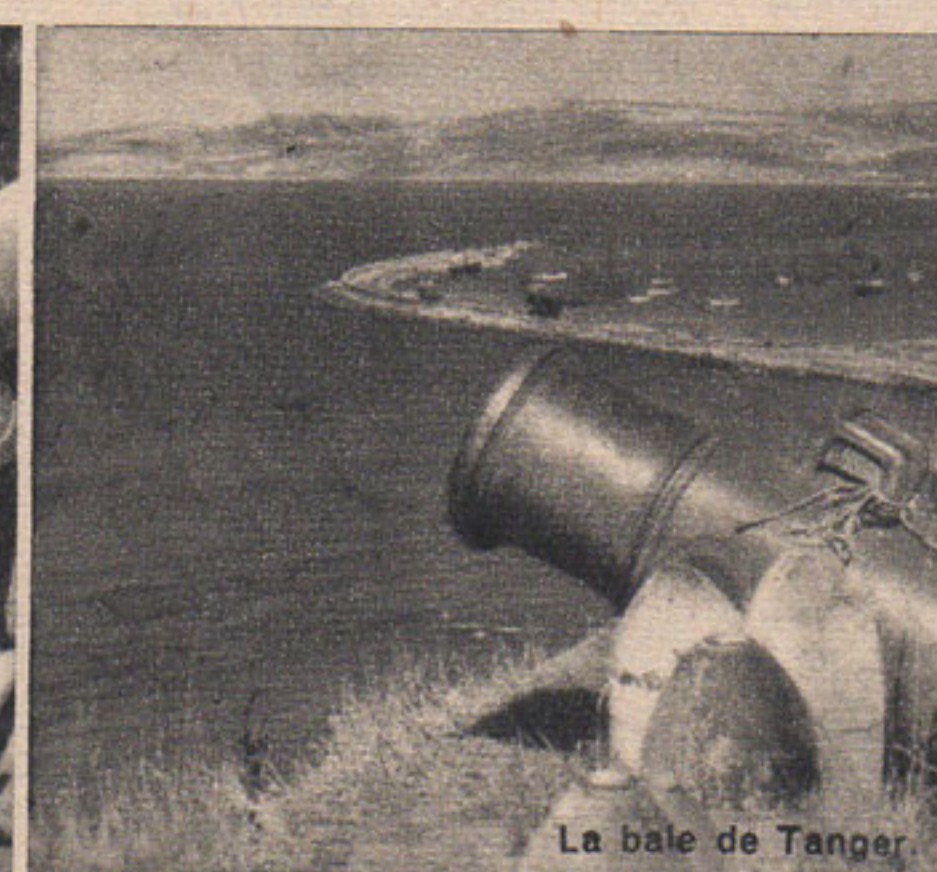
de terrasses, de bosquets, de parterres et de bassins sertis dans des palais de marbre aux fines colonnades. Plafonds sculptés de stalactites, jets d'eau murmurants. Salles fraîches comme des grottes, où le ciel bleu se découpe entre des murailles fouillées d'arabesques. Dédale de cours et d'escaliers. Et par les fenêtres ouvertes en ogive, que dire de l'ineffable vue sur la ville étalée au grand soleil, sur la sierra Nevada fauve et sauvage! Historique amalgame : dans cette même enceinte, par un choc de civilisations parallèle à celui des armes, la grâce nonchalante et désordonnée des harems de Boabdil contraste avec la solide, puissante et noble architecture de Charles-

Une gitane me dit la bonne aventure : « Changement de situation », qu'une lettre bientôt m'annoncera — « Beaucoup d'argent! » Et déjà elle en réclame sa part.

Toujours la sierra Nevada rauque, desséchée, creusée pourtant par endroits de riches vallées où s'étirent de blancs villages, parmi les orangers, les citronniers et des champs d'un vert cru. Dans cette montagne impitoyable, brûlante le jour, glaciale la nuit, marchent — vers quel illusoire destin? — des familles entières, misérables, poussiéreuses, harassées. L'affreuse misère, injuste et poignante, que celle des enfants! Ah! ces petits pieds nus, écorchés, que j'ai vu marcher dans les pierres du



Tanger, les canons de Mendoub.



La baie de Tanger.



Tanger, le grand sokko.

incompétence, m'ont toujours laissé angoissé, émerveillé, inquiet, méfiant et stupide. Devant un tel carnage, mes craintes sont donc infinies. Injustifiées aussi; et nous ferons la part égale au scooter et au mécanicien dans le miracle que voici : lorsque tout est remonté, la machine repart au quart de kick!

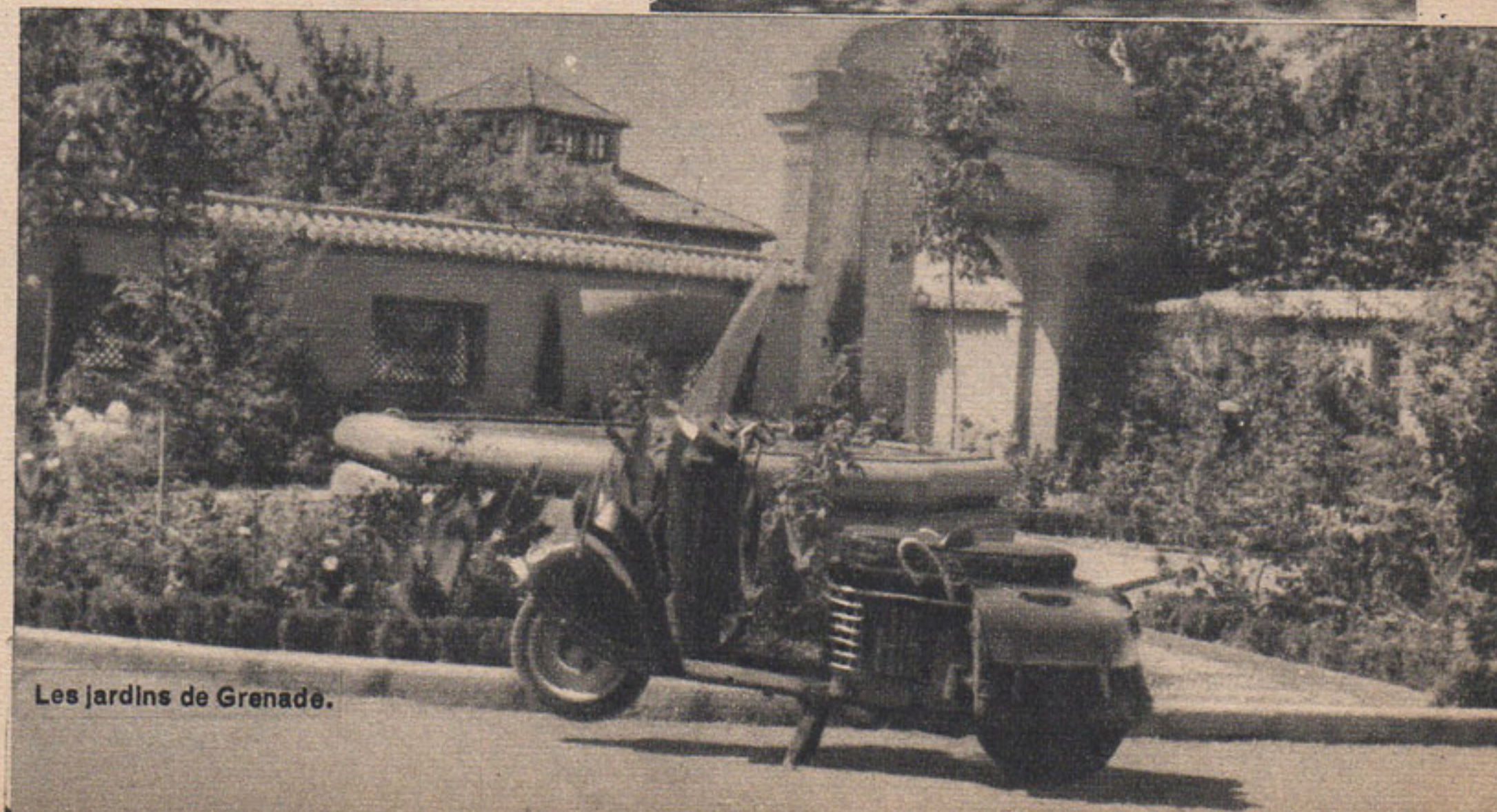
Traversée du détroit de Gibraltar. Algésiras : nouveau débarquement, douzième manutention de ce genre depuis le départ — la dernière — et vingt-deuxième formalité douanière...

Chère Espagne brûlante et fière, passionnante et passionnée, combien nous t'aimerions davantage encore avec des routes meilleures! En vérité, jusqu'à Grenade il n'y a rien à dire — et c'est dommage car la cité de Boabdil suffirait à tout faire pardonner — mais après!... Non, vraiment, cela n'est pas digne, en 1950, d'un pays civilisé.

Grenade! Enchantement des enchantements! Il faudrait vivre des mois à Grenade, goûter à plein la paisible beauté de ses jardins accrochés à la montagne, où flotte l'odeur des roses et des narcisses. Désordre

Quint. Mais on devine si bien à quel point le César espagnol, séduit par l'art du vaincu d'autrefois, devait préférer l'ombreuse paix des patios marmorés à l'austère magnificence de ses propres palais!

Beaucoup de Français, partout, dans les hôtels, ne parlent pas un mot d'espagnol. Ils voient sur un prospectus : « Vino de mesa », et croient qu'on leur sert du vin de messe. Ils finissent par se demander si l'année sainte ne vaut pas aussi pour l'Espagne.



Les jardins de Grenade.



chemin! Ces petites mains tendues aux terrasses des restaurants, pour implorer vos restes! Ces regards si tristes devant les vitrines défendues des pâtisseries! On voudrait être riche à centaines de millions pour soulager ces déchirantes pauvretés.

A cent kilomètres de Grenade, la route se transforme en une piste détestable, creusée de fondrières, jonchée de cailloux. On retrouve des souvenirs oubliés chez nous depuis vingt ans : les routes à poussière, les chiens qui courent derrière les voitures, les tournants où il faut claxonner, toute une ambiance 1910, à laquelle appartiennent aussi bien les chauffeurs en peau de bique, les dames en voilette et les avertisseurs à poire...

Beaucoup de carabiniers en bicorne de carton bouilli, sur les routes, surveillent les ponts, les tunnels, les entrées de village. Ils sont familiers, débonnaires et, devant le scooter, participent à la curiosité de la foule.

Villages troglodytes. Misère. Pauvres robes noires des paysannes, que le temps, la poussière, le soleil et la pluie ont fait virer au marron...

Murcie, sa cathédrale et ses jardins.

Sur la route d'Alicante, le paysage devient typiquement africain et rappelle davantage le Sud marocain qu'un quelconque coin d'Europe. Succession d'oasis, dont les palmiers élançés détachent sur le ciel bleu leurs troncs sveltes et leurs vertes crinières ébouriffées par le vent.

Partout en Espagne on trouve des hôtels excellents pour un prix dérisoire. Dans les palaces de la côte, une chambre avec salle de bains vaut 480 francs. Le service y est impeccable. Mais combien nous désoblige leur suspicion policière : le passeport qu'on vous retient jusqu'au

matin du départ, les fiches à remplir, au garage, avant que le moteur soit seulement arrêté!... Le propre des dictatures, c'est que tout garçon de café s'y prend pour un commissaire de police. C'était ainsi jadis en Italie. Cela se retrouve en Argentine. En Russie que doit-ce être!

La route vers Barcelone s'améliore; mais pourquoi les traversées de villages sont-elles obstinément épouvantables? Ce ne sont même plus des pistes, mais des champs de bataille après un tir de mortier. On croirait que chaque habitant a reçu pour consigne de défoncer le chemin devant sa maison — comme ailleurs on l'oblige à balayer. A moins qu'il ne s'agisse d'un vœu? Quelques alcades humoristes ont fait afficher : « Vitesse maximum 20 kilomètres », mais on ne peut dépasser celle d'un homme au pas. Excédé, je marche sur les trottoirs...

Interminable, exécration traversée de Valence au long de laquelle il faut naviguer entre les nids de poule et renifler les passages à niveau.

Tarragone, sa cathédrale, ses monuments. La route, tantôt en corniche au bord du rivage, tantôt à l'intérieur des terres, épouse les replis, les boursoflures d'une côte mouvementée, pittoresque et flambant sous le soleil.

Voici enfin Barcelone aux immenses faubourgs. Plus encore qu'une simple ville, c'est une vraie capitale, animée, luxueuse, florissante. Etape rêvée à l'approche de la frontière, pour acheter les menus souvenirs de voyage destinés aux amis... Flâneries nocturnes dans les bas quartiers du port, parmi les cafés décorés d'affiches tauromachiques hautes en couleurs, et les bistrotts enfumés où de petits gitans dansent sur le comptoir au son des guitares. Saveur de ces contacts avec un peuple coloré, fiévreux, qui apprécie le vin, le danger, les femmes, la danse et les chansons.

J'ai désormais huit petits drapeaux à l'avant, une crinière de minces oriflammes qui flottent au vent de la route. La curiosité dont jouit le scooter fait un bond supplémentaire!

Col du Perthus; dernières douanes; et c'est la France, à nouveau, ses vignobles à perte de vue, où les vendangeurs relèvent la tête pour me saluer de la main; ses villages coquets, ses routes — ah! ses routes! — signalisées, goudronnées, luisantes de perfection.

L'adorable pays que la France, figolé, entretenu, sans cesse amélioré! Qui ose dire que rien ne marche chez nous? Tout, au contraire, y fonctionne à merveille : les trains partent et arrivent à l'heure; le téléphone, à 800 kilomètres de distance, s'obtient sans même raccrocher; le peuple est poli; les facteurs et les gardes-barrière sont intelligents; nos cuisiniers sont les plus habiles du monde...

Dernières étapes : exquis petites villes de province, propres, feutrées, silencieuses, aux ruelles paisibles qu'animent discrètement le murmure des fontaines et le gloussement de machines à coudre invisibles; où il y a des bancs pour s'asseoir et des orphelinats religieux dont le vestibule s'orne d'une pancarte : « Silence! »; où les maisons affichent au-dessus de leur porte — lettres d'or sur fond noir — leur plaque d'assurance, comme un ex-voto; où les venelles sans trottoirs, décorées de géraniums aux balcons, gardent cachés de vieilles femmes indulgentes et des chats ronronneurs; où l'on peut lire dans les églises des écriteaux si touchants : « Catalogue des indulgences du Saint Rosaire » — « Prière très efficace » — « Tronc pour la Sainte Vierge » — « Sonnez trois fois pour Monsieur le Premier Vicaire »; où les garçons d'étage, dans les hôtels, ressemblent aux valets de Labiche; et où il y a toujours des fleurs devant le Monument aux Morts...

Chère campagne française, accueillante, fraîche, souriante, indéfiniment variée, pétrie de grâce, de gentillesse et de mesure, tu es la plus belle du monde! A chaque layon qui s'enfonce dans une forêt, à chaque chemin qui quitte la grand-route vers un clocher montrant au loin sa tête, à chaque sentier se perdant vers l'inconnu, je sens mon scooter qui, du guidon, me tire le bras, comme la baguette du sourcier. Car elle est pleine de tentations, cette campagne aux cent visages, farcie de trésors, toujours jeune malgré ses siècles d'usure et de labours, et ne déçoit jamais ses amoureux.

Et tout d'un coup je m'aperçois, en reportant ma pensée en arrière, que sur les dix mille kilomètres que je viens de parcourir, les huit ou neuf cents derniers auront été, de loin, les plus beaux...

Jacques SOUBRIER.



nous avons VU nous vous

Il s'agit d'un vêtement de pluie, confortable en raison de sa coupe très ample et aérée, pratique grâce à sa capuche et aux fermetures éclair dont il est muni, très sobre de ligne, et donnant une silhouette élégante et jeune.

Pour la demi-saison, automne ou printemps, il remplacera avantageusement l'imperméable courant. En hiver, il peut être muni d'une doublure amovible en lainage.

C'est aussi un vêtement transformable, les fermetures éclair ayant été prévues dans cette intention.

En effet, venant s'y adapter, un tablier détachable en forme de pointe, d'une très grande ampleur, assure une protection totale en laissant une liberté complète des mouvements.

S'enlevant aussi facilement qu'il se pose, il permet dès qu'il a cessé de pleuvoir ou que l'on a mis pied à terre de se présenter partout très correctement.

Ce vêtement existe en transparent, en enverdaim, en popeline et tous tissus imperméabilisés et dans tous les coloris modernes, pour hommes, dames et enfants.

LE "GARIBOU"

Manteau de pluie transformable



LES BOUGIES "K.L.G."

Les bougies sont toutes démontables, donc faciles à nettoyer, économiques et de nettoyage aisé sans recours au sablage.

Deux sortes d'isolants sont utilisés sur les K.L.G. :

Un isolant céramique « Corundite », porcelaine étudiée spécialement et mise au point pendant la guerre en Angleterre pour les moteurs d'avions et un isolant mica, suivant les méthodes de fabrication employées avant-guerre.

Sur les deux séries l'électrode centrale est en nickel de fort diamètre, la pointe de masse est également en nickel.

En corundite, la gamme thermique est étendue et répond à tous les besoins y compris les plus courants.

Nombreux modèles spéciaux pour tous usages, dont la compétition.

"AMERO"

Les robinets « Amero » ont été présentés au Salon. Plusieurs marques montent déjà ces robinets qui se distinguent par un montage facile. Solution nouvelle : leur orientabilité permet de les placer sans aucune difficulté dans la position voulue.

Tous les organes, sauf la poignée, étant renfermés dans le corps du robinet, celui-ci est lisse et esthétique.

La poignée est limitée dans ses mouvements par des crans d'arrêt invisibles.

Ces robinets sont rigoureusement étanches, d'où économie et propreté.

Les prix très étudiés par suite de la fabrication en grande série mettent cet accessoire de qualité à la portée de tout le monde.

QUELQUES DÉTAILS SUR "MACOMBYNN"

Après un Tour de France pas spécialement favorisé par le beau temps, M. Jean Marre, motard de presse qui nous donne de temps à autre quelque article judicieux, nous a fait part de la satisfaction que lui avait procuré un nouveau survêtement dont il avait l'étréne : « Macombynn », qui a été présentée dans un précédent numéro.

Cet équipement ayant intéressé nombre de lecteurs qui désirent des renseignements détaillés, voici quelques précisions techniques :

Ce survêtement, rigoureusement imperméable, a l'aspect extérieur, une fois mis, d'une élégante combinaison; par contre, il n'est nul besoin de faire de l'acrobatie pour l'enfiler. Grâce à un ingénieux système de fermetures « éclair » on l'endosse comme un pardessus classique, puis, grâce aux fermetures on enveloppe les jambes. En fait, ce costume en une seule pièce constitue un

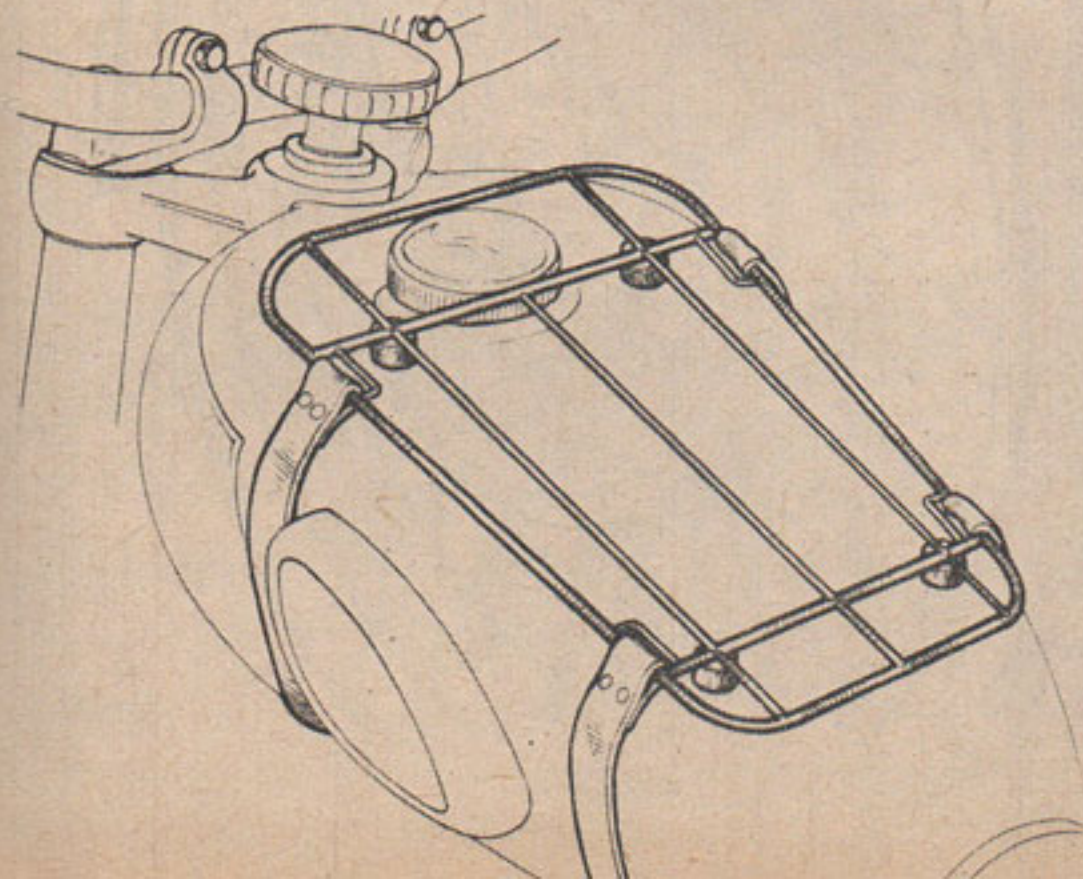
blouson et un pantalon dont le bas est garni de cuir. Le blouson est à grande croisure formant quatre épaisseurs, col avec parevent, accès aux poches intérieures du costume, poche-revolver et double fond.

La coupe est ample pour permettre, l'hiver, de chauds sous-vêtements; des soufflets dans le dos donnent toute aisance; un élastique à la taille empêche le glissement et maintient en place blouson et pantalon.

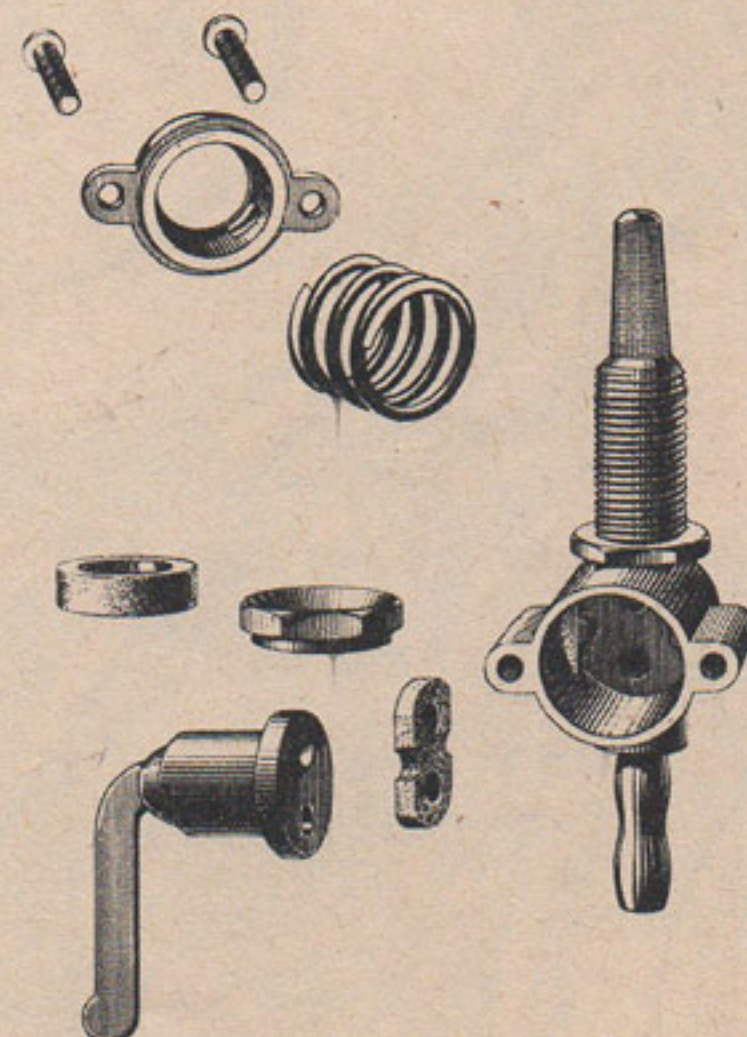
Macombynn se met et se retire en quelques secondes; on peut, sous sa protection, s'habiller correctement et rester propre en toutes circonstances.

L'imperméabilité est garantie non seulement par la qualité du tissu, mais par de doubles épaisseurs avec intercalaire nylon aux endroits les plus vulnérables : dos, épaules, devant du blouson et du pantalon.

Grâce à ce survêtement bien conçu, on nargue le mauvais temps, la boue et le froid.



Le porte bagages Bès se monte sur tous les réservoirs. Il permet d'emporter un maximum de charge tout en utilisant un tan-sad. La répartition de poids étant ainsi judicieuse.



TOURNOIS LA PAGE

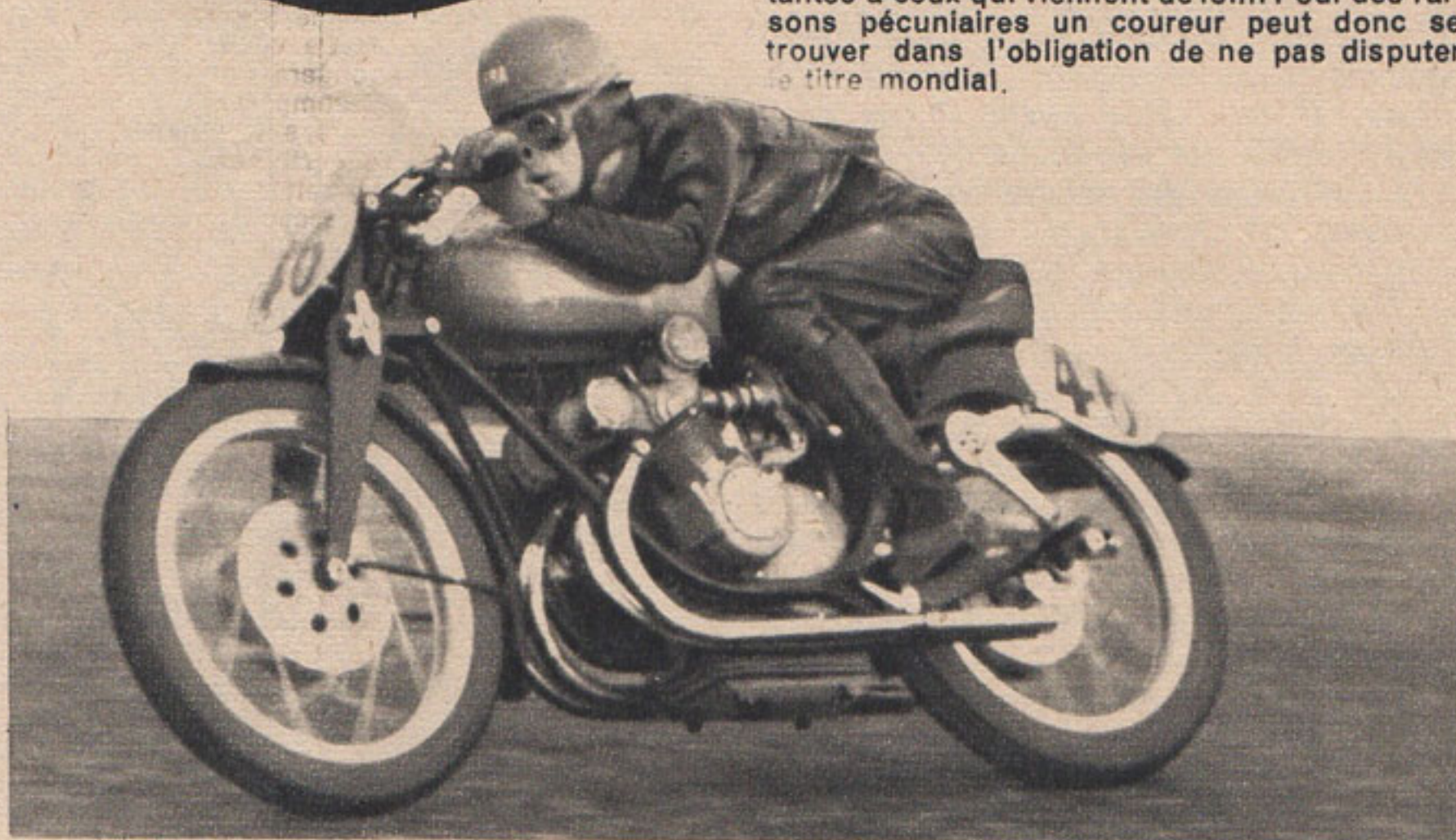
EN ce début d'année qui doit être remarquable au point de vue de la compétition internationale nous tournons un regard vers les résultats des Grands Prix de 1950 et cela nous conduit à faire quelques commentaires qui intéresseront les sportifs, du moins nous l'espérons.

Commençons par les petits, qui ne se portent pas trop mal d'ailleurs et qui atteignent les vitesses des 500 de course de 1925.

En Hollande, en Italie et à l'Ulster, la marque Mondial remporte les victoires et les titres mondiaux individuels et constructeurs. Sans un excès de régime en vitesse intermédiaire, à l'Ulster Leoni emportait le titre tandis que Ruffo avec une 1^{re}, une 2^e et une 4^e places était sacré champion mondial après avoir été le champion 1949, mais en 250. La moyenne de Leoni à Monza a été de 132 km.-h. Les Morini viennent ensuite tandis que les M.V., deux A.C.T. ont manqué de préparation. Derrière on ne trouve pratiquement rien et c'est dommage, il est vrai qu'il est difficile de lutter contre ces merveilles dont les prix se rapprochent des 350 et 500 britanniques de course offertes à la clientèle sportive.

En 250, Ambrosini et sa Benelli ont acquis une belle renommée non surfaite, trois victoires et une place de second. Victoire « in extremis » au T.T. due à la maniabilité défectueuse de la moto au cours des premiers tours par suite de l'énorme quantité d'essence emportée, une deuxième place à l'Ulster avec une machine mal en point mécaniquement et deux victoires

indiscutables à Genève et Monza. Nous avons trouvé les Guzzi aux places d'honneur avec Anderson, Ruffo et Cann, celui-ci de plus remportant l'Ulster. En épreuves internationales la Parilla nous a déçus mais nous avons admiré la superbe K.T.T. Velocette de Mead « raccourcie » à 250 et la Rudge remaniée de Pike, mais nous ne les avons vus qu'au T.T., Pike étant éliminé par troubles de carburation à Monza au début de l'épreuve. Il faut constater que les coureurs privés ne peuvent se déplacer facilement et surtout économiquement à l'étranger, et le cas a été soulevé à la F.I.M. afin d'octroyer des primes de départ plus importantes à ceux qui viennent de loin. Pour des raisons pécuniaires un coureur peut donc se trouver dans l'obligation de ne pas disputer le titre mondial.



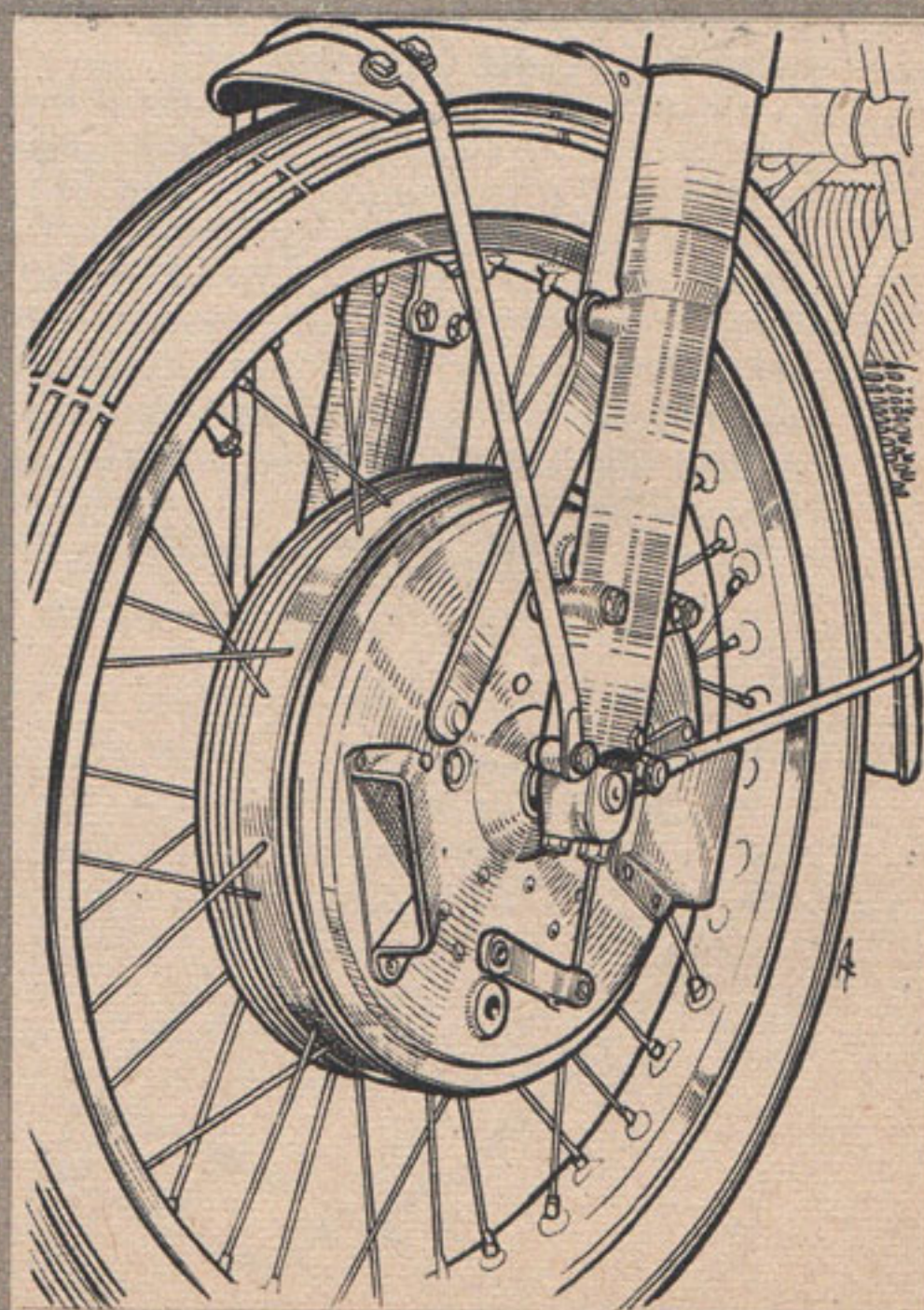
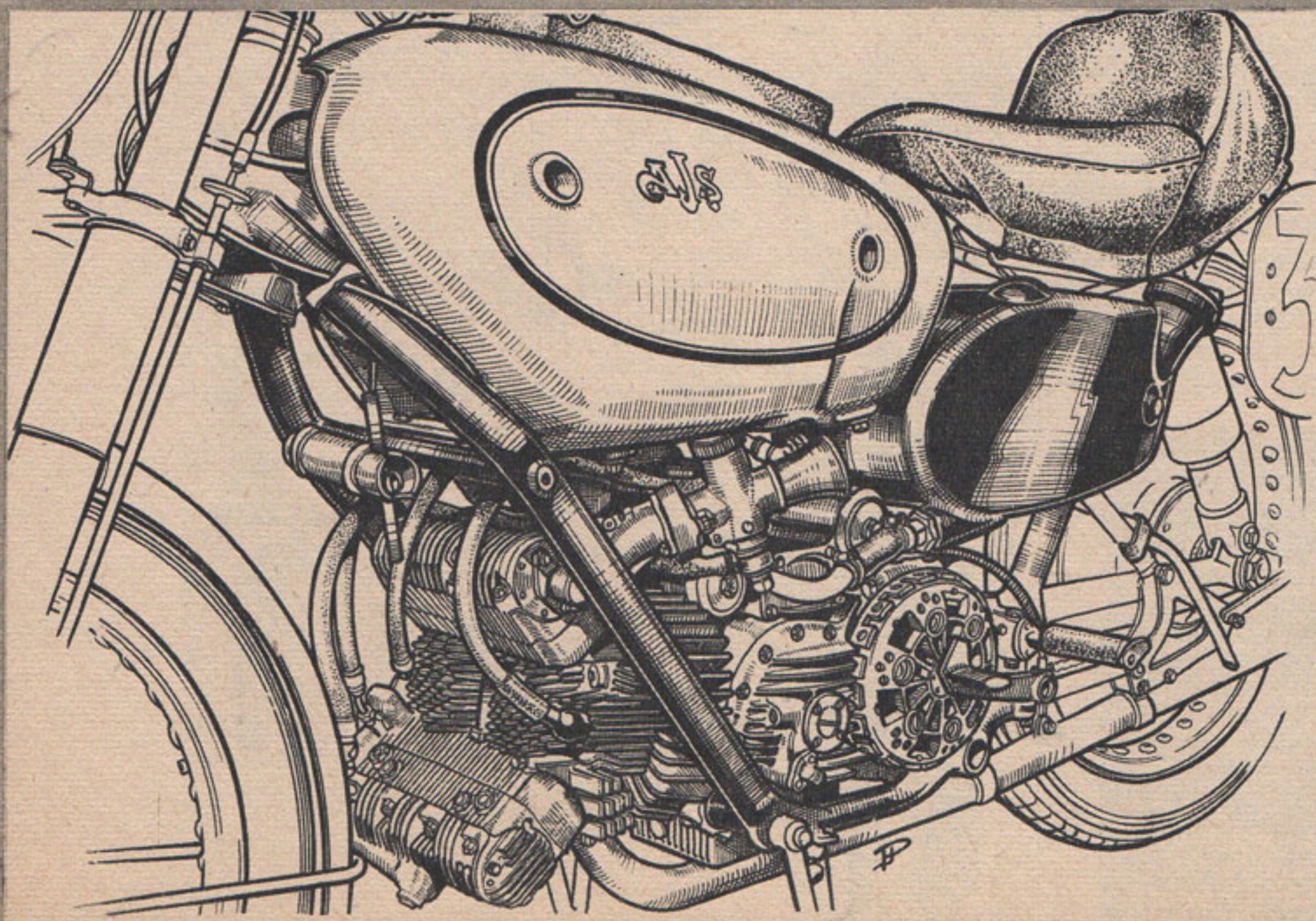
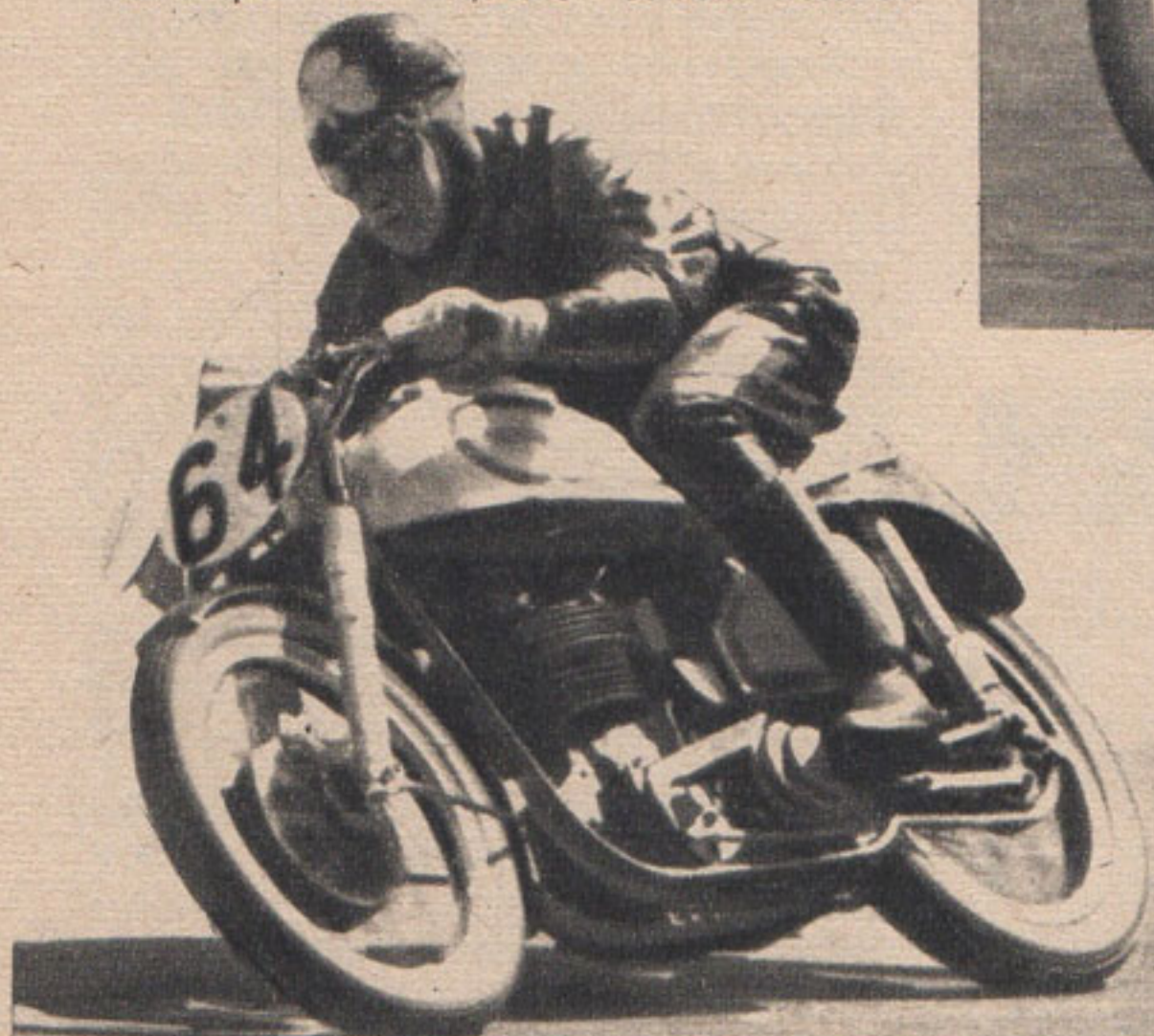
Ci-dessus :

Massetti Umberto, champion du Monde, sur Gilera 500 cmc., photographié en pleine course au Grand Prix des Nations.

L'infortuné A. J. Bell qui remporta le T. T. Junior, sur la 350 cmc. Norton.



Chez les 350, Norton s'adjuge le T.T. et le Grand Prix Italien (la première et la dernière des épreuves); Velocette avec Foster les Grands Prix de Hollande, Belgique et Ulster, et A.J.S. avec Graham le Grand Prix suisse couru sous a pluie. Les places d'honneur au T.T. furent prises par deux Norton, ainsi qu'en Belgique, en Hollande une Norton et une Velocette pilotée par Lomas sont 2^e et 3^e. Velocette occupe les secondes places à Genève et à l'Ulster, et l'Australien Hinton sur Norton officielle, les troisièmes places de l'Ulster et Monza. En 500, Norton gagne trois Grands Prix, T.T. Ulster et Monza après avoir été battu



par les pneumatiques à Spa et Assen. Graham, spécialiste de la pluie semble-t-il, gagne pour A.J.S. à Genève et Masetti pour Gilera les Grands Prix belge et hollandais. Les victoires de Norton ont été remportées par Duke et lui seule a permis à Norton d'emporter le titre mondial des constructeurs, né succombant que d'un point au titre individuel. Ceci ne diminue en rien la valeur de ses coéquipiers mais Duke est indiscutablement une étoile, comme le furent à d'autres époques Handley, Simpson, Guthrie, Woods et Frith chez les Anglais, Tenni chez les Italiens. Leur est-il supérieur? On ne peut savoir, les points de comparaison manquent et les machines ne sont plus les mêmes, mais signalons que parmi les surnommés Woods, l'Irlandais volant, a gagné 10 T.T. de 1926 à 1939 dont 4 en 1932 et 1933, mais aucun coureur n'a eu une éclosion aussi rapide que Duke, car il n'en est qu'à sa deuxième année de courses, et sa première en international.

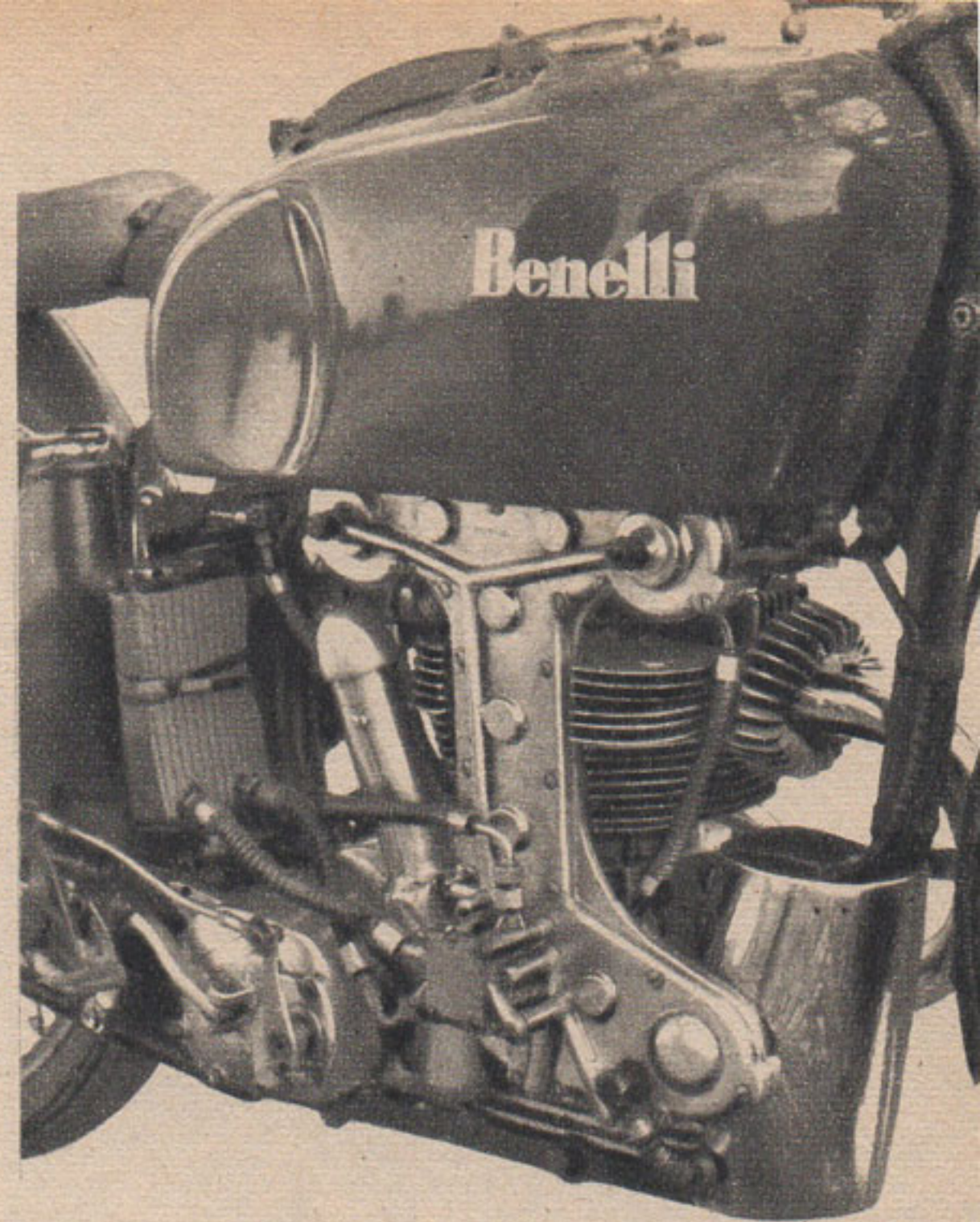
Lorsque l'on parle des sidecars le nom d'Oliver vient immédiatement à l'esprit. Trois victoires sur trois courses comptant pour le titre, champion mondial deux années de suite, les résultats parlent d'eux-mêmes. Eterne second, si Oliver est éternel premier, nous trouvons Frigerio et sa Gilera, et Haldemann et Aubert, les Suisses, occupent les autres places d'honneur, sur Norton, comme Oliver. Et en 1951, qu'aurons-nous à nous mettre sous la dent? Nous pouvons être gourmands car il y aura un Grand Prix de plus, celui d'Allemagne et peut-être deux avec celui de France qui aura, espérons-le, un meilleur sort qu'en 1950. Les Allemands doivent courir avec des bicylindres à admission « atmosphérique », chez B.M.W. et N.S.U., Meier et Fleischmann seront respectivement chefs de file, ce dernier secondé par Herz, nous devons les voir en principe au T.T. Deux Horex 500 bicylindres seront sur les rangs avec Schon et Schmitz tandis que la mono 350 aura vraisemblablement un double arbre à cames en tête.

En 125, 250 et 350 on doit voir des D.K.W. si les pistons-pompes donnent satisfaction car ils ne doivent débiter par tour qu'un volume inférieur à la cylindrée, pilotes Kluge, Muller et Wünsche.

Parmi les isolés Gablenz, qui pilota une Parilla en 1950, Thorn-Prikker une Guzzi, et Knees une 350 A.J.S. seront peut-être de la partie. Comme on le voit beaucoup de noms anciens.

Les Anglais sont en plein remaniement d'équipes. A.J.S. n'a retenu présentement que les services de Doran et Featherstone, inconnu des Continentaux mais ayant fait excellente impression aux Manx Grands Prix. Armstrong qui a couru pour A.J.S. en 1949 sera peut-être le troisième homme. Velocette courra officiellement cette année, chef de file Foster, Lomas le secondera comme l'an dernier et Sandford doit compléter l'équipe.

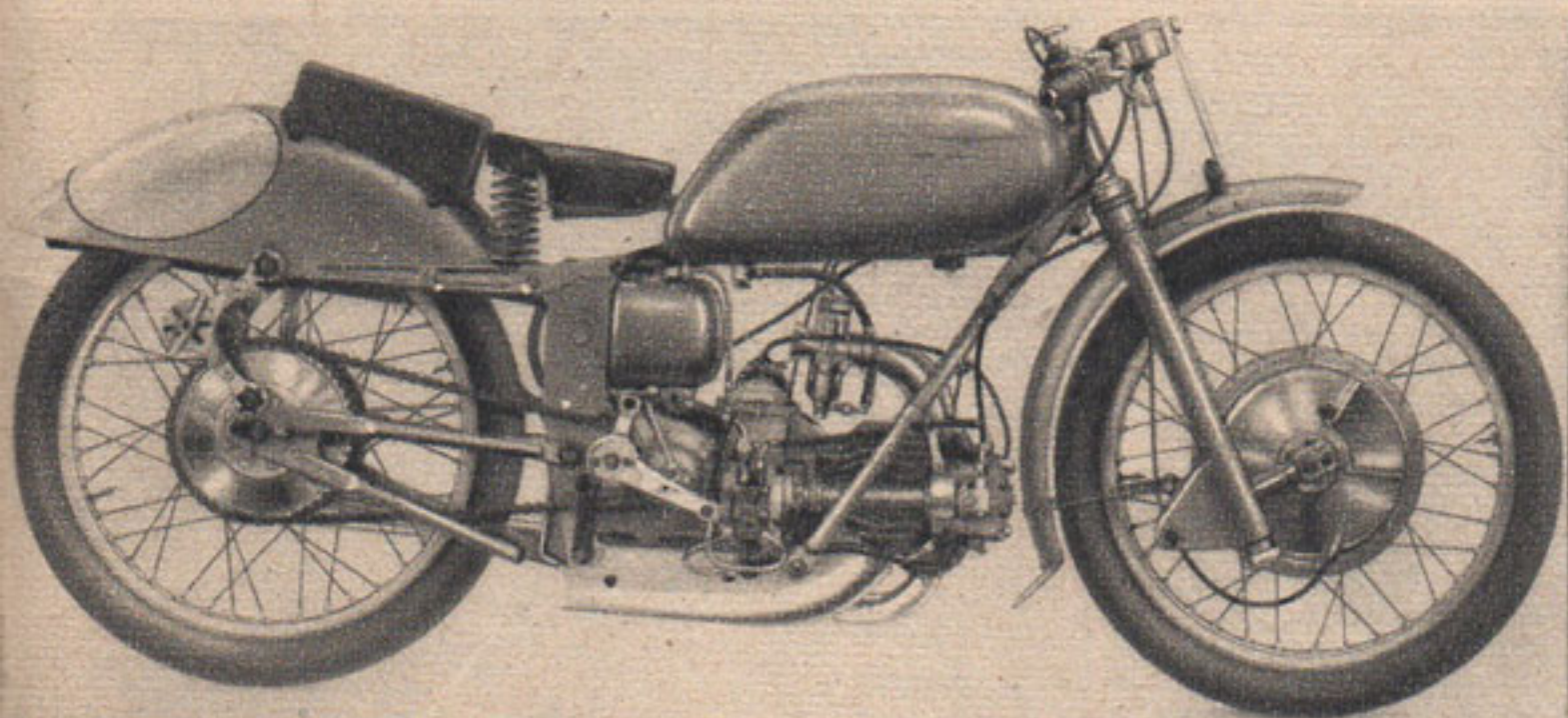
Norton, comme toujours, s'adjoint des pilotes ayant des possibilités certaines. Duke passe chef de file, Dale et Lockett l'épaulant. Daniell quitte la compétition motocycliste avec un palmarès des plus fournis. On doit le voir au volant de racers 500. Dale est un excellent pilote qui doit bien faire, un peu fougueux tandis que Lockett est un des coureurs les plus sûrs qui soient, malgré de très belles courses il prend peu de risques, de plus c'est un Anglais flegmatique, c'est tout dire! La "désertion" de Graham. (c'est le point de vue anglais) a fait beaucoup de bruit. Celui-ci doit piloter la M.V. 4 cylindres officielle, secondé par Bandirola. Artesiani a quitté M.V. pour remplacer Bandirola chez Gilera! Au T.T. les M.V. seront pilotées en principe par des Britanniques. La 4 cylindres Guzzi fera peut-être une apparition à la fin de l'année. Peut-être reverrons-nous le sympa-



thique Hinton, mais l'Australien dément es bruits de son retour en Europe.

Autre nouvelle intéressante, une 250 britannique, nous ne pensons pas qu'il s'agisse de la Douglas dont nous avons parlé il y a un an, fera son apparition cette année, construite vraisemblablement par un des « Trois Grands ».

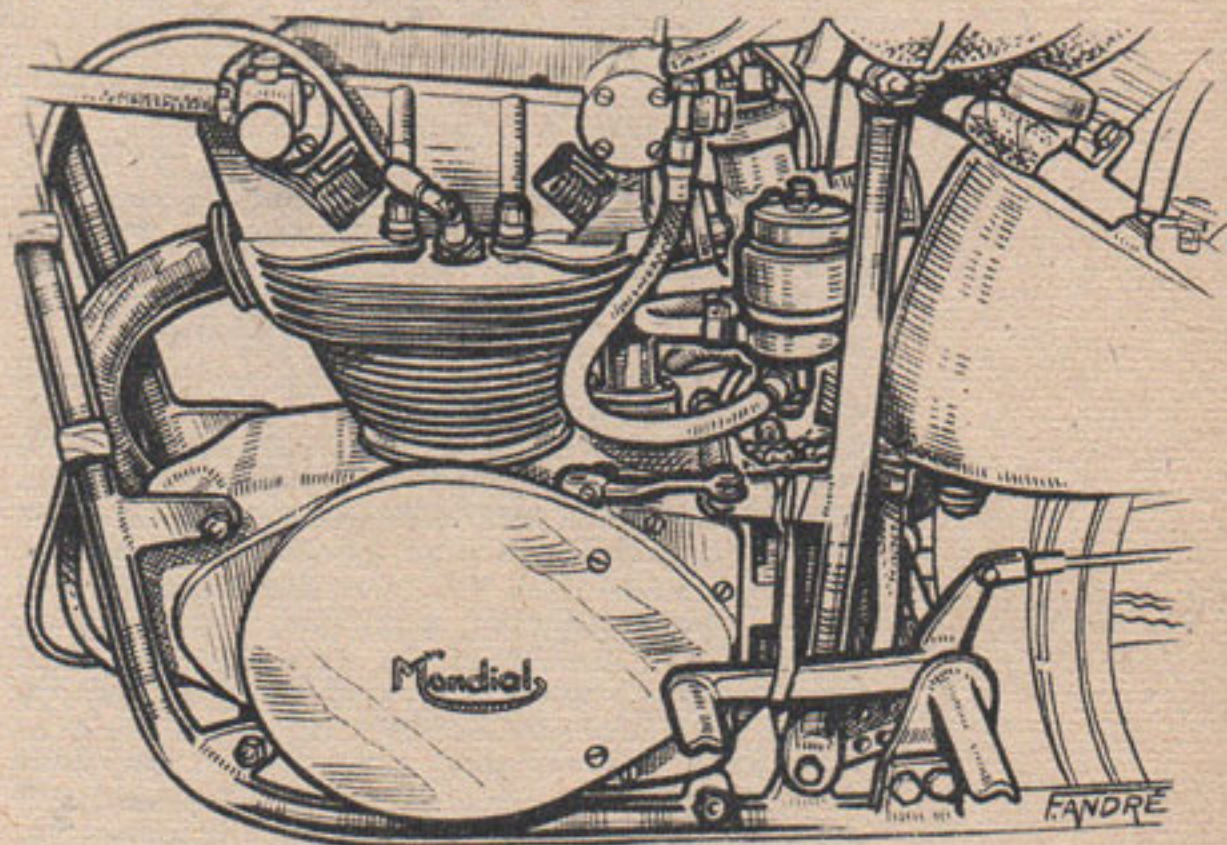
Certain constructeur et quelques coureurs, ont demandé que la course des 250 au T.T. n'ait pas lieu en lever de rideau du Junior 350. 4 tours plus 7 tours de 62 km. sont beaucoup pour un seul homme, les organisateurs ont



A gauche :
La 250 cmc. Guzzi, type
Gambalunghino.

En haut, à droite :
Le moteur double arbres à
cames de la Benelli 250 cmc.
chère à Ambrosini.

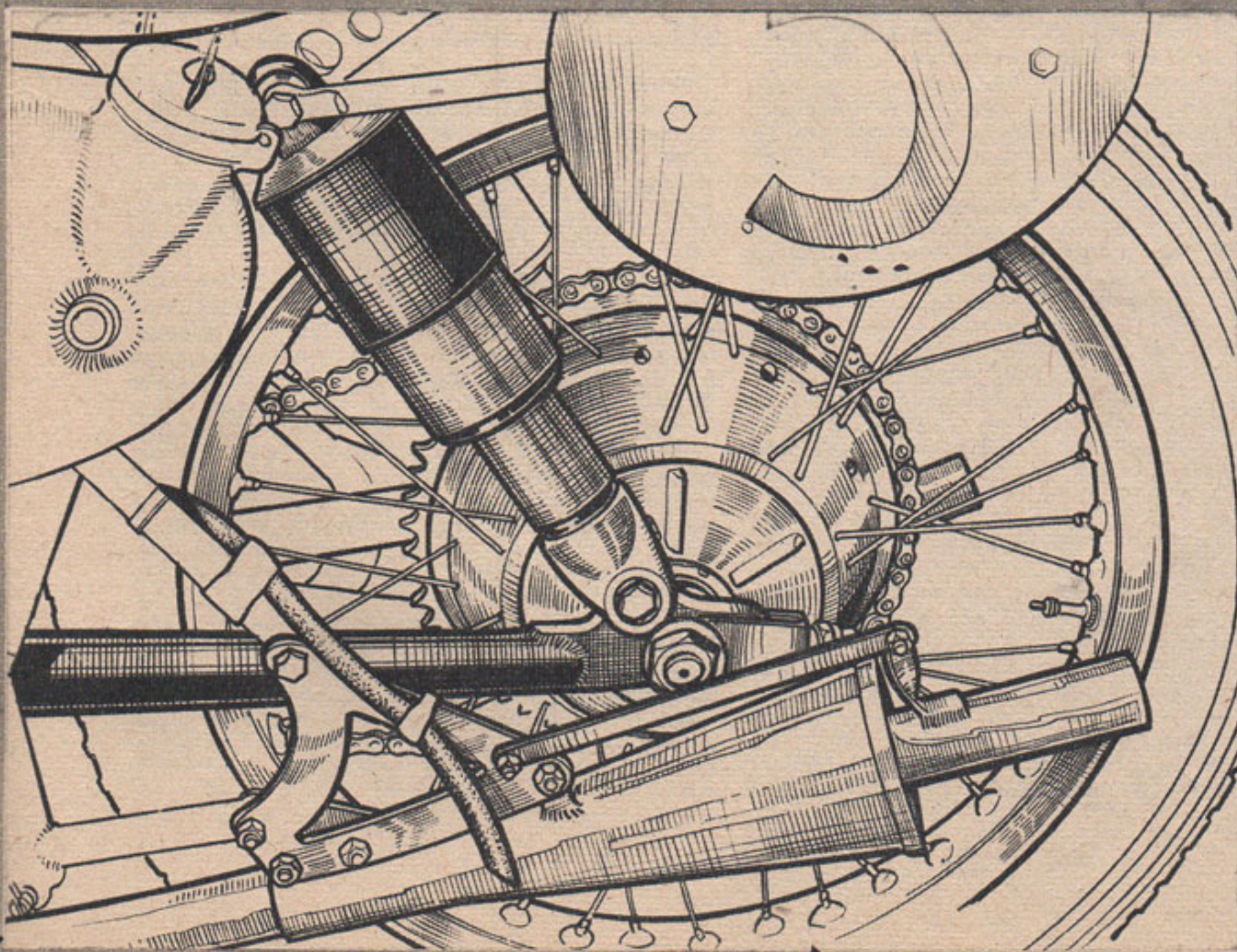
Plus bas :
Le moteur de la 125 cmc.
Mondial.



enfin fait un effort pour que les 250 soient bien représentées, il est possible que le T.T. 250 soit reporté deux jours après le Junior, comme avant-guerre. Le comte Lurania demande une course pour 125 au T.T. afin d'avoir un nombre suffisant d'épreuves pour attribuer les titres mondiaux. De toute manière un sidecar T.T. est en projet pour 1952.

Sportifs, nous pensons que nous ne serons pas déçus, les luttes seront chaudes, mais pacifiques...

DOLISON.



A gauche :
La 500 A.J.S. Parc épée pilotée
par W. Doran et M. Featherstone
vient de s'approprier les
records des deux heures et des
500 kms. à plus de 185 kms
de moyenne.
Le moyeu avant et la suspen-
sion arrière de cette machine.



MODIFICATIONS NOMBREUSES CHEZ B. S. A.

Quoi qu'il n'y ait pas eu de Salon à Londres cette année, les maisons anglaises n'en ont pas moins apporté des modifications à leurs modèles, ainsi B.S.A. qui a fait maintes modifications internes à ses moteurs.

La 500 bicylindre A7 a un nouveau moteur s'apparentant à celui de la 650 Golden-Flash. L'alésage et la course ont été modifiés par rapport aux modèles antérieurs 66x72,6 contre 62x82. La majorité des pièces, de la 650 et de la 500 sont dorénavant interchangeable. Les bicylindres B.S.A. ont des pistons à « jupe flexible », diminuant ainsi le jeu initial piston-cylindre de moitié par rapport aux modèles antérieurs et éliminant virtuellement le claquement du piston à froid. Tous les modèles à soupapes latérales ont une culasse en aluminium.

La boîte de vitesse de la 500 est maintenant celle de la 650 avec les mêmes rapports que précédemment, mais avec amélioration du système de clabotage.

Le graissage lui aussi a été revu et corrigé. La pompe à huile débitait évidemment plus d'huile qu'il n'était nécessaire aux têtes de bielles et il en résultait en quelque sorte un « gâchis » d'huile qui retournait au réservoir sans être utilisée.

Le nouveau système prélève sur le circuit de graissage cette huile, qui aurait été en excédent, par l'intermédiaire d'une soupape tarée. Cette huile est conduite, par canaux forcés dans le carter, à l'arbre à cames qui baigne littéralement dans l'huile. Le lubrifiant tombe ensuite par gravité sur les têtes de bielles qui le projettent dans les cylindres.

Autre amélioration, qui intéresse les « continentaux » : la fixation de raccords pour side-cars des deux côtés du cadre.

Tous les modèles peuvent être équipés de la suspension arrière. Tout ceci dénote le soin que cette populaire firme britannique apporte à ses modèles pour la satisfaction de l'utilisateur.

BARATIN ET C^{ie}

C'est avec une certaine répugnance que nous titrons cet écho avec un mot emprunté au dictionnaire de la langue verte, mais Littré lorsqu'il écrivit son dictionnaire de la langue française n'avait pas prévu les chiffres fantaisistes dus à l'émulation et aux facteurs de vente des constructeurs motocyclistes.

C'est un fait certain que la vitesse maximum d'une machine est la préoccupation essentielle (après le porte-monnaie) du candidat acheteur. Et pourtant combien de fois utilisera-t-il cette vitesse, en admettant que la moto l'atteigne, ce qui est loin d'être prouvé. Un rapport élevé vitesse de croisière-vitesse maximum est de loin beaucoup plus intéressant lorsqu'il est allié à d'excellentes accélérations.

Lorsqu'un quidam s'intéresse à notre monture sa première question est généralement : ça monte à combien ? (Avec coup d'œil oblique au compteur!) Les constructeurs auraient bien tort de ne pas miser sur ce tableau et, à l'occasion du Salon, nous nous sommes livrés à un petit épulage des catalogues. Nous ne nommerons personne, autant par prudence que par politesse. En 125 et 175 il est manifeste que les violons sont loin d'être accordés. Nous relevons comme vitesse maximum (le même moteur équipant ces motos) 90 et 80 en 125. En 175 (même marque de moteur) 105, 100 et 90.

Dans les cylindrées supérieures, à poids et puissance annoncés égaux, les vitesses sont très différentes, pour un même modèle la vitesse varie même suivant le pays importateur. Telle machine annoncée pour 96, parfois 100, en France, est vendue pour 112 aux U.S.A., alors qu'au chrono il paraît qu'il faut se contenter de 90.

Pour ne pas que le client s'aperçoive que les chiffres sont fantaisistes, il y a la ressource de monter des compteurs généreux, quelle surprise désagréable attend certains motards non avertis qui se font alors chronométrer sérieusement. Certaine twin dont le compteur indique 160 réalise réellement 140 tandis qu'on annonce 150 au catalogue.

Dans certains cas c'est la puissance au banc qui est fautive. Voici un petit tableau anonyme qui mérite que l'on y prête attention.

Puissance	Poids	Vitesse
14,5	120	105
14	143	115
18	160	115
15	146	115
18	142	115
17	115	120
14,5	135	120
13	126	110
15	150	110
12	128	100
11	148	103

Nous avons pris comme exemple des machines moyennes, sensiblement de même puissance ou de même vitesse et il serait impossible avec ce tableau d'établir une courbe de la vitesse en fonction des CV. et du poids. Laissons de côté les considérations aérodynamiques qui sont secondaires dans les comparaisons ci-dessus.

Il est donc impossible de se former une idée précise des performances, sur le papier, car vitesse et puissance au banc sont erronées ; les poids établis selon que les machines sont à vide ou complètement équipées ; tout cela nous a amené à la triste conclusion que nous n'étions pas plus avancé qu'avant notre étude des catalogues, aussi avons-nous tenté de nous remémorer les chiffres annoncés par les vendeurs sur les stands du Salon. Deux 250 de marques différentes annoncées respectivement pour 115 et 120 nous sont révélées par les prospectus pour 103 et 100 ! Tout ceci est sans grande importance, l'essentiel est d'être satisfait de son acquisition et de faire de nombreux kilomètres sans « pépins » mais l'acheteur non averti peut avoir l'impression d'être lésé, non pas sur la qualité de la marchandise mais sur les performances, promises à la légère dans le seul but, par certains, d'arracher un client au concurrent, en spéculant sur la vanité humaine.

RECORD ABSOLU

DEVANT les difficultés rencontrées pour battre le record de Henne, que les différents candidats n'ont pas encore réussi à effacer des tablettes de la F.I.M., nous avons pris un intérêt particulier aux tentatives. Il faut bien reconnaître que l'intérêt technique est secondaire, d'ailleurs les tentatives ont échoué, non pas de la faute des moteurs, mais de la stabilité. Les trois candidats qui ont « tâté » du carénage intégral se sont trouvés plus ou moins rapidement hors de la position verticale, sans blessures sérieuses, pourtant les chutes eurent lieu à plus de 200. L'Américain Roland Free sur une Vincent « Black Lightning » virtuellement standard a fait des essais sur le lac salé de Bonneville. La carénage au point de vue trainée semble être ce qui s'est fait de mieux à ce jour. Néanmoins au cours du premier essai, alors qu'il avait atteint en deuxième (!) 230 km.-h., la moto commença à louvoyer et rien ne put empêcher la glissade. Après un tonneau et un capotage la machine s'immobilisa, pilote à peine ému ! Quelques jours plus tard, le carénage enlevé, Roland Free (48 ans) s'élançait à l'assaut des records américains et réussissait, malgré un sol rendu glissant par la pluie des jours précédents. Le mille fut couvert à 252 et les 10 milles à 245 mais ceci ne peut constituer un record mondial, le départ ayant eu lieu lancé et non arrêté comme le prescrit les règlements F.I.M. De nouveaux essais seront faits

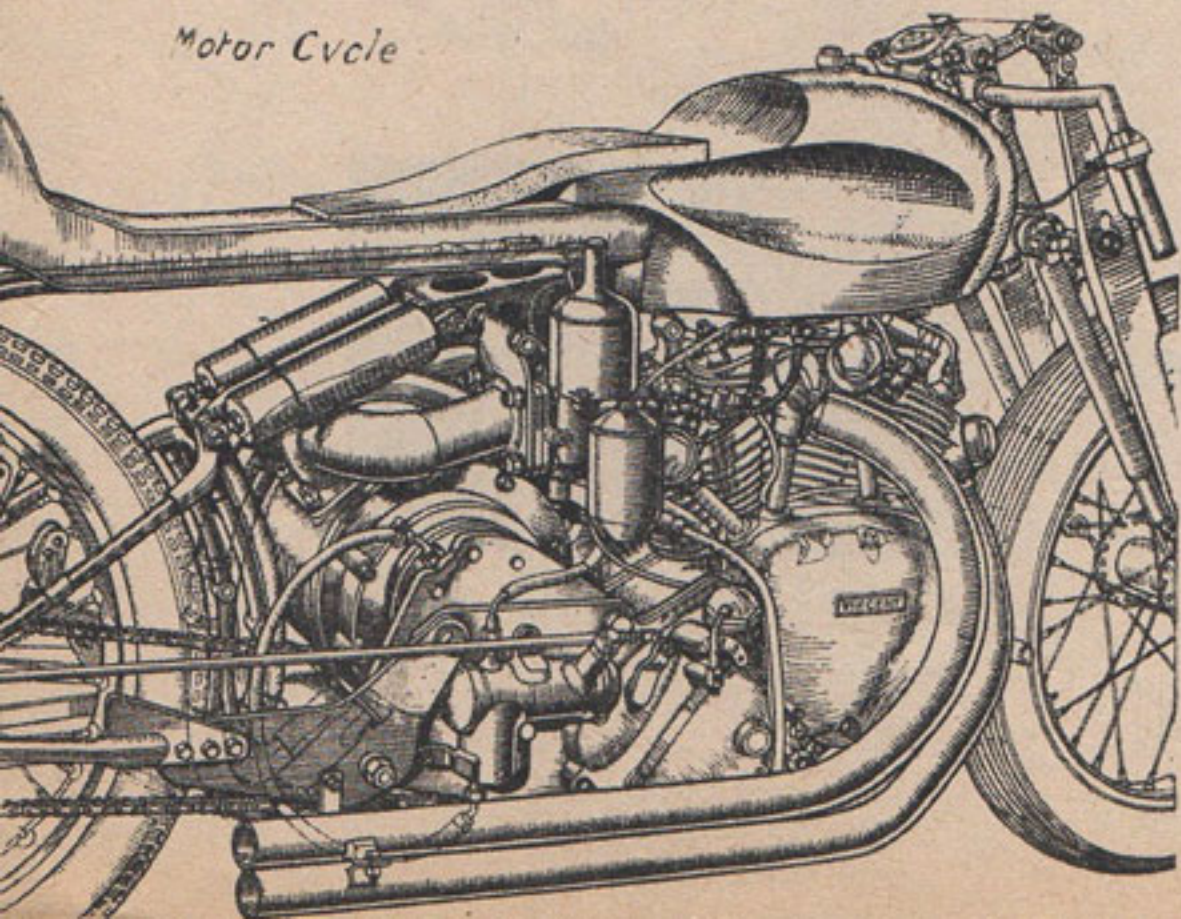
avec le carénage revu et corrigé. Nous vous avions annoncé il y a quelques mois qu'un coureur anglais, Dearden, comptait adjoindre un compresseur à une Vincent « Black Lightning ». Nous pensions que le projet était abandonné mais il s'agissait seulement de discrétion et cette splendide mécanique vient d'être exhibée à Manchester.

Le moteur 1.000 Vincent est un beau morceau de mécanique, en apparence et en dimensions, mais l'adjonction d'un compresseur volumineux donne au moteur un aspect remarquable par sa puissance et terriblement « usine à gaz ». Le compresseur, un Shorrock, est logé derrière le bloc et semble placé à tout naturellement tellement le travail a été bien conçu par M. Vincent lui-même. De ce fait et aussi pour améliorer la stabilité la fourche de la suspension arrière se trouve reculée de 15 centimètres. Le carburateur est un S.U. de 54 mm. de passage de gaz tandis que les cames sont celles de la Rapide, le réglage de distribution de ce modèle correspondant à l'alimentation de la Black Lightning par un compresseur. Un seul frein, à l'arrière, équipe la machine. Le profilage se réduit à un carénage de tête de fourche et de la partie arrière de la moto, prolongeant une partie naturellement sphérique du pilote. En position de conduite Dearden a le buste à l'horizontale, les cuisses verticales et les mollets horizontaux. Les repose-pieds se situent à 40 cm. du sol et à l'arrière de la roue. Les deux tiers du poids sont sur la roue avant. A 6.000 tours la puissance développée est de 130 CV. En plus du prix d'achat de 560.000 francs la machine a nécessité 6.000 heures de travail, le tout aux frais de Dearden. Des essais effectués en première ont permis d'atteindre 173 km.-h. ! Sur un autostrade allemand il espère atteindre 330 km.-h., en avril prochain.

Les Allemands ne restent pas inactifs. Vouant utiliser une dernière fois leurs machines à compresseur, des tentatives vont avoir lieu, ce qui donnera de l'intérêt à tous ces essais.

Bonne chance à tous et admirons sans réserves le cran des pilotes, car il ne suffit pas simplement de coller la poignée tournante contre sa butée pour réussir.

Motor Cycle

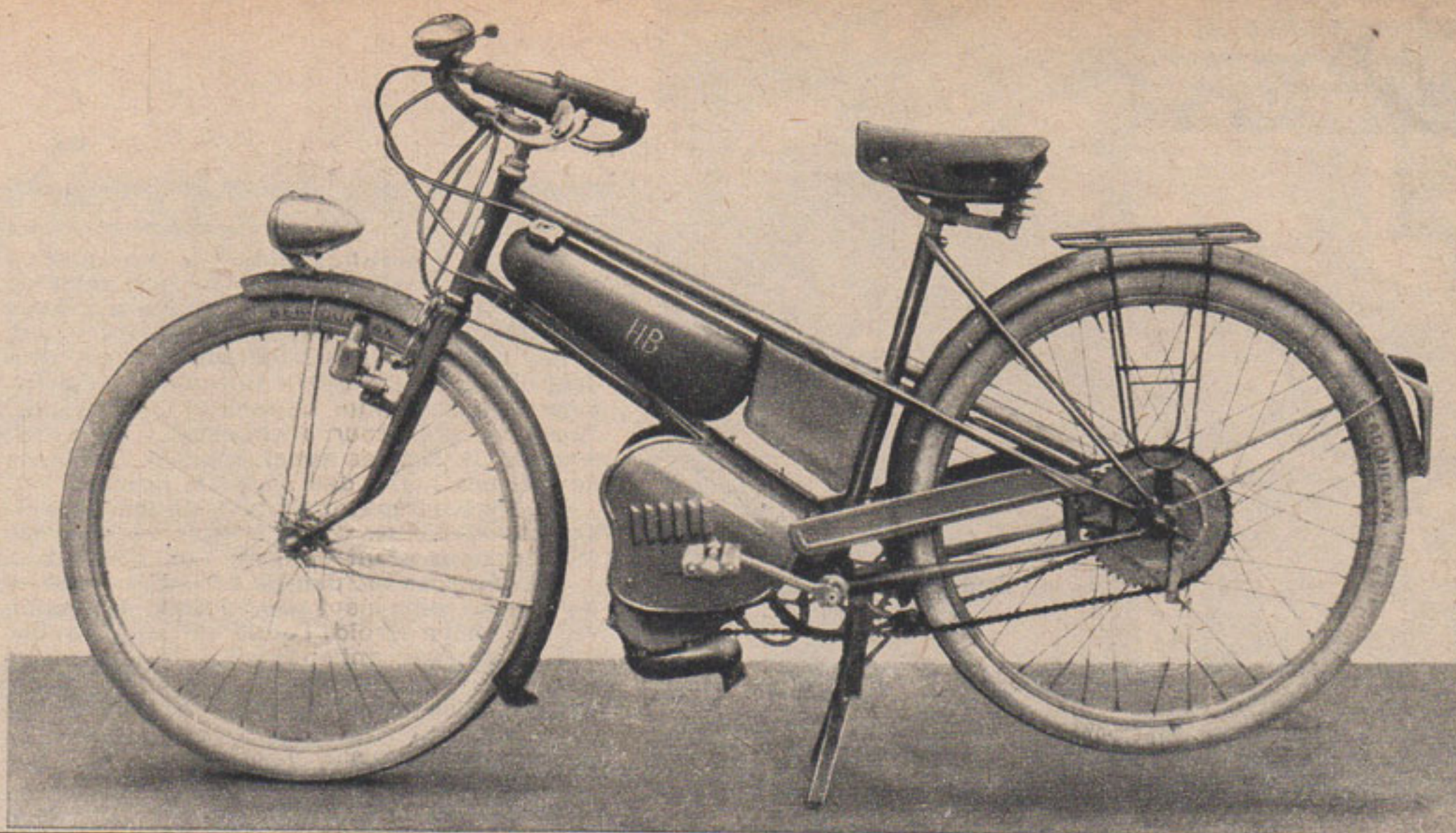


Nous assistons, pour le cyclomoteur 50 cmc. à la même évolution qui, d'étape en étape, a fait de nos vélomoteurs primitivement limités à 30 kilos et 30 à l'heure, ce qu'ils sont aujourd'hui.

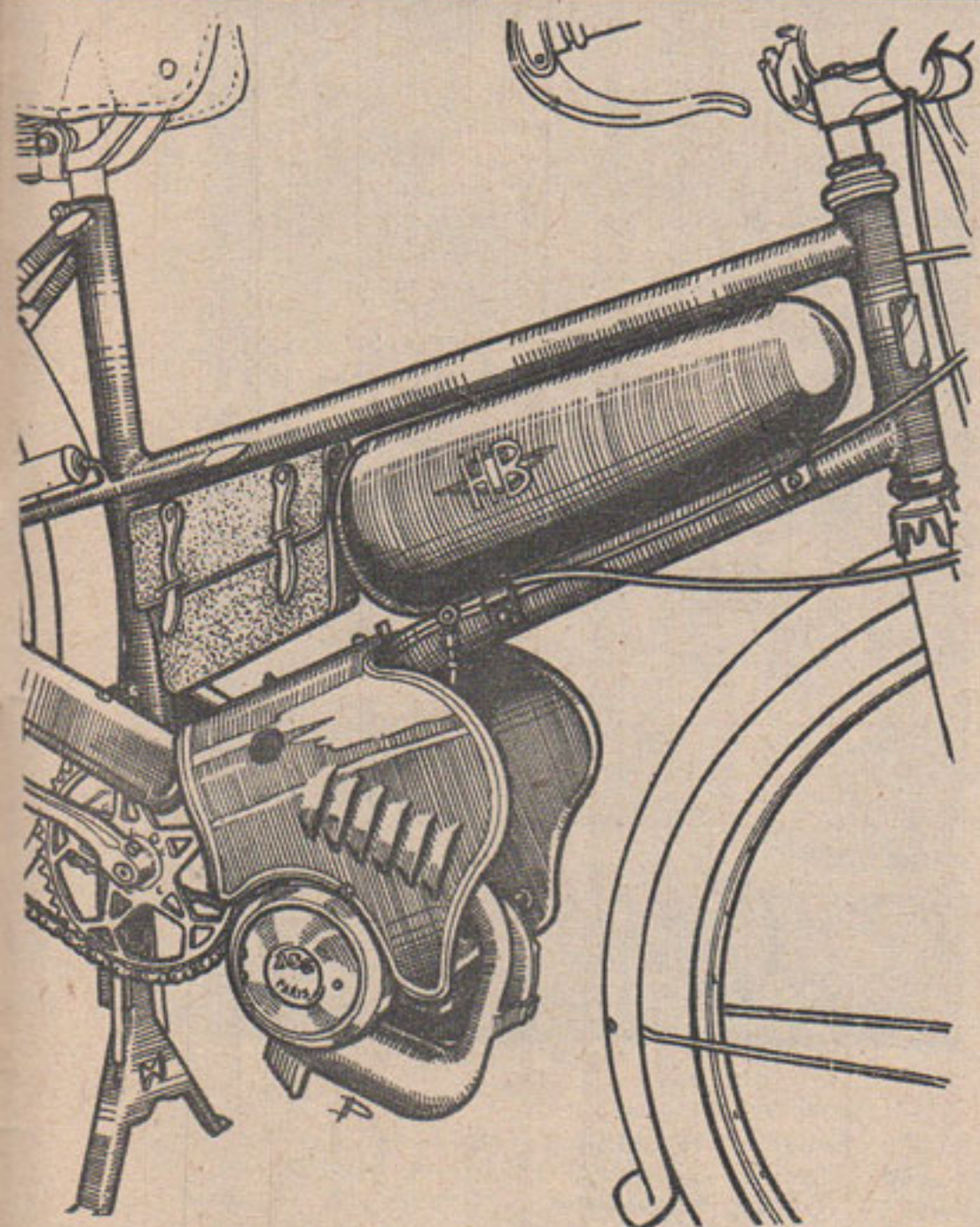
A l'origine le moteur auxiliaire était considéré comme un pis aller, une formule provisoire en attendant mieux.

Aujourd'hui, la clientèle lui demande ce qu'elle exigeait, il y a quinze ans du vélomoteur : au moins 30 à l'heure, des côtes grimpées sans le secours des pédales, un fonctionnement sans défaillance sur les parcours les plus longs et les plus accidentés, la souplesse d'une Chrysler, le nerf d'une Bugatti et la propreté de la blanche hermine.

Sans atteindre tous ces maxima les constructeurs, rendons leur cet hommage, ont écouté leurs clients et ont essayé de leur donner toutes les satisfactions possibles pour un aussi petit cube.



LE CYCLOMOTEUR H. B.



Le moteur VAP est protégé par un carter qui améliore le refroidissement et supprime les projections d'huile.

Lorsqu'il s'agit de réaliser, au moindre prix, un véhicule motorisé soumis à tant d'exigences, c'est un problème beaucoup plus complexe que de produire une machine de haut luxe pour laquelle les considérations de porte-monnaie n'interviennent pas.

Tout d'abord le client demandait à être transporté sans effort grâce à un moteur à la fois nerveux et économique, deux choses déjà difficiles à concilier. Il a voulu ensuite que son engin soit silencieux, propre et lui permette de circuler par tous les temps sans risquer une éclaboussure de boue ou une tache d'huile.

Dire que le problème a été résolu serait exagéré, il y a des désirs matériellement irréalisables, mais le fait saillant, c'est que les constructeurs se sont efforcés de s'approcher au plus près de cet impossible idéal.

Nous avons, pour le Salon, prévu

le formidable essor du cyclomoteur; nul besoin d'être prophète pour cela. Les circonstances font que, descendant de marche en marche l'échelle des cylindrées pour mettre nos goûts à portée de notre bourse, nous souhaitons naïvement que les ingénieurs, comme le Père Noël de notre enfance, mettent demain à notre portée ce qui hier nous était inaccessible.

Y sont-ils parvenus? dans le domaine du possible, oui!

Le cyclomoteur a dépassé le trafic urbain, il s'en va sur les routes et atteint allègrement son étape. Dans certains cas, le pilote est parfaitement à l'abri des inévitables petites incongruités de son moteur et s'il est moins protégé des intempéries que dans le métro, il peut par contre aller où il veut et quand il veut.

Parmi les belles réalisations de ce genre nous avons repéré sur le stand Humblot un cyclomoteur M.B. de luxueuse présentation, bien établi, cadre robuste en bel émail métallisé, moteur bien placé à la base du cadre, sous un carénage assurant une absolue protection.

Le cadre est du type mixte renforcé et d'une rigidité absolue. Il est monté sur roues et pneus renforcés en demiballon.



Les constructeurs se sont efforcés de réduire les commandes de manœuvre au minimum afin d'en rendre l'usage accessible au moins averti. C'est ainsi que nous trouvons à gauche une poignée tournante qui agit sur le décompresseur et ne sert que pour le départ, à droite une autre poignée tournante pour les gaz. Un levier inversé à droite commande les deux freins conjugués, celui d'arrière étant un frein tandem à tambour sur le moyeu. Le levier de gauche actionne le débrayage qui permet de laisser tourner le moteur à l'arrêt; un verrouillage de ce levier, libérant le moteur de sa transmission, sert soit pour rouler comme à vélo avec le pédalier, soit pour les manœuvres de garage.

En marche on n'a donc à s'occuper que de la poignée des gaz et occasionnellement, dans les encombrements ou pour l'arrêt, du débrayage et de l'unique poignée de frein.

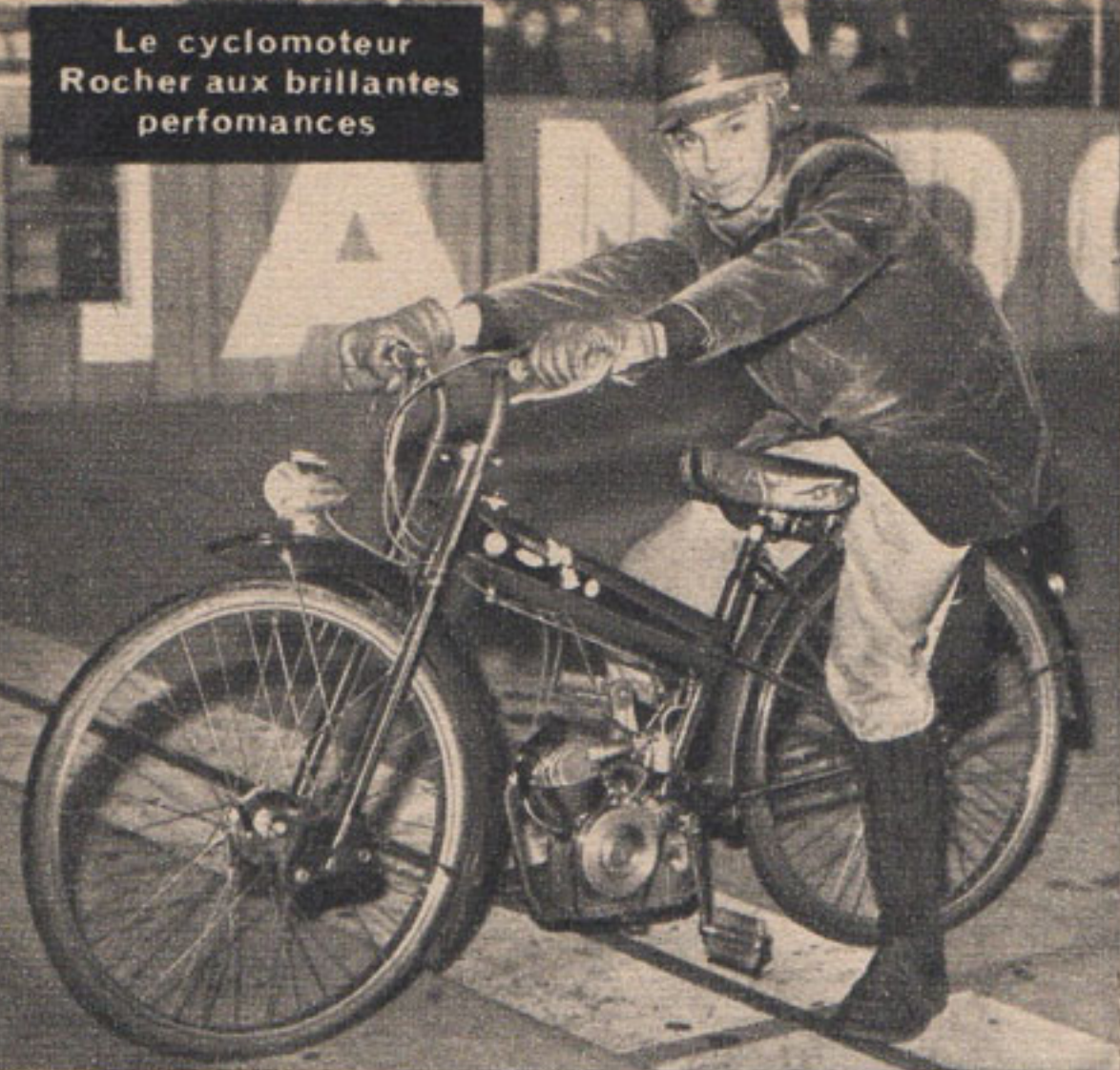
Le moteur est un Vap 4 placé en avant du pédalier à la partie la plus basse du cadre, donc sans effet sur l'équilibre et la stabilité normale; il est protégé par un carter amovible qui l'isole intégralement, avantage recherché par la grande majorité des usagers.

Nous avons eu maintes occasions de signaler ici les incontestables qualités du moteur Vap 4 construit par A.B.G. Les performances qu'il a accomplies en équipe dans le Tour de France cyclotouriste, ses trois places de premier à plus de 40 de moyenne au dernier Bol d'or ont démontré son endurance et son aptitude aux longs parcours, même quand on lui demande un effort maximum soutenu. C'est se répéter que de le signaler une fois de plus comme un moteur de grande classe, surprenant pour sa faible cylindrée.

Sur le H.B., il attaque la roue arrière par une chaîne directe à réglage constant.

Les Etablissements Humblot n'ont pas réalisé ce cyclomoteur à l'improviste, histoire de meubler leur stand d'une présentation attractive; c'est un véhicule étudié, sérieux, de présentation extrêmement soignée. Nous l'avons essayé avec grande satisfaction; sa tenue est excellente, sa vitesse autorise, sur parcours normaux, une moyenne de 30 à l'heure pour une consommation d'environ 1 lit. 1/4 à 1 lit. 1/2. Il plaira à la plupart des amateurs et principalement à ceux qui prétendent ne pouvoir conduire sans débrayage et exigent luxe et protection.

Le cyclomoteur
Rocher aux brillantes
performances



"La Médaille"

Le stade-vélodrome de Buffalo est mis gracieusement à la disposition de la Ligue de l'Ile-de-France, par M. Bardel, tous les dimanches matin. Les épreuves qui sont ardemment disputées sur une vingtaine de tours groupent les cyclomoteurs 50 cmc. ou les motos 100 ou 125 cmc. Les professionnels et les amateurs sont admis à concourir. Il y a deux catégories : sport et course. Ces réunions présentent un intérêt certain, nous invitons les sportifs à se déplacer le dimanche pour applaudir les concurrents.

Moto-Cross de Saint-Avertin

125 cmc. — 1. Klym René, 2. Couratier, 3. Rinsau, 4. Fillatre, 5. Pronget.
250 cmc. — 1. Moury, 2. Klym René, 3. Barat, 4. André, 5. Sagette.
350 cmc. — 1. Moury, 2. Klym Robert, 3. Christophe, 4. Jean Georges, 5. Touzé.
Circuit très intéressant. Courses très disputées.



Dans une cave
de Touraine

M.-C. Maisonnais

Il s'est formé un club motocycliste à Maisons-Alfort (Club Maisonnais), siège social, 220, rue Jean-Jaurès; tous les motards isolés seront bien accueillis.

A.S.P.P.

Le 2 décembre, les sociétaires de l'A.S.P.P. Moto ont procédé à l'élection d'un nouveau président, M. Vanot, président, étant démissionnaire.

Étaient présents : 27 membres.
Après le vote, le Bureau est constitué comme suit :

Président : Boufflet (17 voix); Vice-Président : Landais; Secrétaire : Questier; Trésorier : Poirier; Conseiller technique : Longflier.

Association Motocycle de Romainville

Sous la présidence d'honneur du maire de Romainville, avec M. Mouthon, président du Comité directeur et M. Blot, secrétaire général du Comité directeur de l'A.S.M.R.

Les membres actifs ont élu : Vice-Président : Bosset; Trésorier : Boucaux; Trésorier-adjoint : Dumont; Secrétaire : Couteau; Secrétaire-adjoint : Duchesne; Directeurs sportifs : Cirac, Delaherche; Directeurs touristiques : Truchot, Orlatti, Delmais.

M. Freisse, président, est désigné par le Comité directeur pour remplir à nouveau les fonctions conformément aux statuts.

Les réunions ont lieu le 1^{er} et 3^e vendredi de chaque mois à 9 heures : Salle des conférences, place de la Mairie de Romainville.

Sidecar-Club de France

Le Sidecar-Club de France a tenu son Assemblée annuelle statutaire le mercredi 6 décembre.

Après l'exposé financier par le trésorier, il ressort un confortable excédent en caisse qui permettra de récompenser nos champions sportifs et touristique. Le secrétaire donne le compte rendu d'activité du club pour 1950 qui est très éloquent tant en sport qu'en tourisme.

Les championnats du club sont remportés cette année par :

Roger Lamontagne en solo, Méry et son passager Coudert en sidecar; puis viennent dans l'ordre : Cherrier, Foulon, Aimé et Bonneilh.

Curandeu remporte de haute lutte le championnat touristique. Ensuite, il est passé aux élections du nouveau Comité de Direction.

Sont élus à l'unanimité et au 1^{er} tour : Président : Jean Morin; Vice-Président : Nubar; Trésorier : Surjon; Secrétaire général : Nubar; Secrétaire adjoint : Coudert; Délégué à la Ligue : Paul Bonneilh; Directeur sportif : Florit; Directeur touristique : Curandeu; Assesseurs : Cherrier, Lamontagne, Benon.

Il est rappelé que les réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis du mois au Siège social, Café « Le Balagny », 79, avenue de Saint-Ouen à Paris (18^e), à 21 heures, où le meilleur accueil est réservé à tous.

Amicale Motocycliste Hyéroise

Composition du Bureau pour l'année 1951
Président : G. Pouillot; Vice-Présidents : Charles et Louis Aubet; Secrétaire : J. Henevard; Secrétaire adjoint : V. Coulomb; Trésorier : A. Aristote; Trésorier adjoint : R. Bréchon.

Amicale Motocycliste de Nantes

Nous prions tous les clubs et amis de noter l'adresse de notre nouveau siège social : Café Maurice, 15, place du Commerce, Nantes. Tél. : 146-94. Compte-chèque postaux : Nantes 135-988.

Moto-Club Châtillonnais

Championnat de Moto-cross. — 1. Frantz Henri, champion de France 350; 2. Bellefontaine Henri.

Championnat de Vitesse. — 1. Nebout André (Tano); 2. Hersant; 3. Robbes; 4. Guignabodet; 5. Beras; 6. Betbèze; 7. Leninger; 8. Magot, etc...

Championnat Touristique (24 sorties-promenades organisées en 1950).

Classement Dames : 1. Mme Lhermitte Pierre (15); 2. Mme Giat; 3. Mmes Lafosse, Yvetot, Vallée; 6. Lecomte, Joffre; 8. Lebert, Durand, de Lusignan, etc...

Classement Hommes : 1. Raby Jean (17); 2. Lhermitte; 3. Danion; 4. Giat Roger; 5. Lafosse; 6. Vallée; 7. Iralde; 8. Lecomte; 9. Yvetot; 10. Durand, etc...

Les lauréats recevront leurs récompenses individuelles au cours de la XI^e Soirée annuelle organisée par le M.C.C. au début du mois de mars 1951, afin de fêter le XIX^e Anniversaire de fondation du club.

Prochaine réunion mensuelle le jeudi 4 janvier 1951 à 21 heures au Siège social. Assemblée générale annuelle le dimanche 4 février 1951 à 10 heures du matin au siège.

Pour tous renseignements et adhésions, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Championnat du Centre de Moto-Cross

Ce championnat, disputé sur un parcours très intéressant devant un public nombreux et enthousiaste, a vu les victoires très disputées de : Couratier en 125 cmc., Maury en 250 cmc. et Godey en 350 cmc.

Classement final des épreuves disputées en trois manches :

125 cmc. — Couratier (A.M.G.O.), Kilbaug, Klym, Pronget, Bernard, Launay, Fillatre, Charbonnier.

1^{re} Manche : Klym.

2^e Manche : Couratier.

3^e Manche : Couratier.

250 cmc. — Moury (A.M.G.O.), Melioli, Klym, Barat, Aubespin, Rencaune, Sagette, Chaumette.

1^{re} Manche : Melioli.



Un passage
de Maury

2^e Manche : Barat.
3^e Manche : Moury.
350 cmc. — Godey (M.C. Saint-Cloud), Moury, Klym, Christophe, Ridoux, J. Georges, Juigné.

1^{re} Manche : Godey.

2^e Manche : Godey.

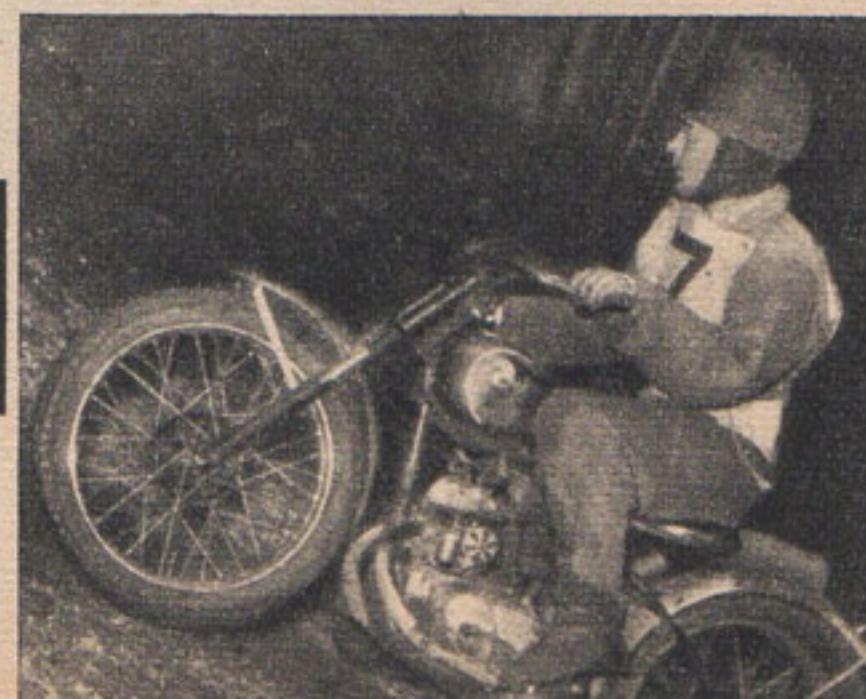
3^e Manche : Maury.

Moto-Club de Rambouillet et sa Région

Sont réélus en qualité de Président, M. Martine André; Vice-Président, M. Collet Marcel; Secrétaire, M. Angot Aimé; Secrétaire-adjoint M. Bertrand André; Trésorier, M. Bernot André; Trésorier adjoint, M. Daubignard René; Délégué auprès de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France, M. Albenque Georges.

Le nouveau Siège social est situé au Café-Tabac du Marché, 3, place du Marché à Rambouillet (S.-et-O.). Tél. : 364. Adresser toute correspondance à M. Martine André, à la Hunière, commune de Sonchamp (S.-et-O.).

Couratier
vainqueur
en 125 cc.



ACHATS

PARTICULIER recherche occas. bn ét. boîte de vitesse LSS Monet-Goyon 4 vit. pour moto 4 CV. — Faire offre BIBAUT, 30 bis, rue de Bailly, RIBECOURT (Oise).

ACHÈTE vélomoteur Puch, Jawa, Gima 175, ou Vespa. — LOUIS, 1, rte des Puits, VAUCRESSON (Seine-et-Oise).

VENTES

PEUGEOT 150, avril 1950, 4 vit. f. tél. avertis. élect. 8.000 km. ét. neuf. — GAUDIN, Hôpital Bodelio, LORIENT (Morbihan).

URGENT. Indian 500 parf. ét. méc. émail. rouge et chrom. selle bipl. d'orig. gdes sac. en cuir, 3 phares, etc... Px à déb. facil. paiement. — GILQUART, 9, av. Brossolette, PLESSIS-ROBINSON (S.), ou Opé. 56-52.

SCOOTER P. Vallée sacrifié à 90.000 fr., ét. nf. — Ecr. seul. N° 18.434 SWEERTS, 36 ter, r. Tour-d'Auvergne, PARIS (9°).

ARDIE 125 sél. bn ét. Px 60.000 fr. — JOAN, 3, r. France-Mutualiste, BOULOGNE (Seine).

SUNBEAM 500 culb. 4 vit. sél. émail chromé orig. — **CITROEN** C4G MFP faux-cabriolet 4 pl. mécanique, pns nfs. — VACAN, 34, r. de Malnove, NOISY-LE-GRAND (S.-et-O.). Tél. 86.

PETITE R. GILLET 1950 luxueusement équip. Px inf. à la taxe. — 30, bd H.-Sellier, SURESNES (S.).

MATCHLESS 350 culb. f. tél. moteur pns nfs. Px 125.000 fr. — Tél. : Evreux 375.

TRIUMPH 500 twin parf. ét. carters polis, réserv. huile 4 l. Px 190.000 fr. — HENRI, 56, r. du Chemin-Vert, BILLANCOURT (Seine).

NORTON 16 H. tr. bn px. — GOVAERT, 7, r. A.-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine).

BELLE F.N. 4 cyl. parf. ét. cons. moins 5 l. Tél. : Dan. 39-71.

PEUGEOT 125 4 vit. sél. ét. nf. équip. — PIAU, 71, av. d'Italie, PARIS (13°).

MOTOBÉCANE 500 culb. 4 vit. sél. c. nve. Px 110.000 fr. — REGNAULT, 7, r. A.-Huart, SANCY (Cher).

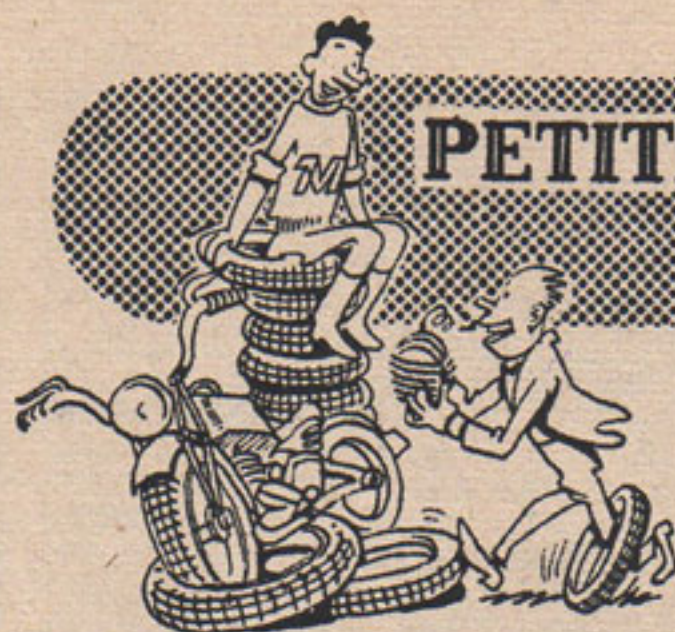
NEW-MAP 125 3 vit. équip. 5.000 km. vit. 80 km.-h. Pns 25x3. Px 65.000 fr. — BOIRON, P.T.T. DARBRES (Ardèche).

A CRÉDIT 24 mois : neuf ou occas. div. motos, 125 à 750 cmc. : **MOTOCOMFORT, MONET, GUILLER M.R., TRIUMPH, ZUNDAPP, MATCHLESS, ARIEL**, etc... Stock pièces. — BIANCO, 92, av. de Verdun, ISSY-LES-MOULINEAUX. Tél. : Mic. 22-39.

CONTRE PLUIE ET POUSSIÈRE : Cuissardes, salopettes, gants, musette toile neuve imperméable plus 1 verseur pour jerrican, le tt 1.000 fr. franco. Toujours disponible. Stocks américains. — BOURGEOIS, REMONCOURT (V.).

VELOSOLEX mot. rév. à nf. Mot. poussé, susp. AV. frein AR. dans le moyeu. Parf. ét. — MOTOCYCLES, 14, r. Brunel, PARIS (17°). Tél. : Eto. 05-50.

Splend. ens. **INDIAN** 1.200 chief gd luxe Cow-boy, selle franges, 3 project. T.S.F., susp. AR., side **SIMARD** dern. mod. r. susp. pare-brise rabat, radio ant. télesc. nombx acces., garant. parf. ét. Px 185.000 fr. — **NORTON** 500, 16 H. sél. 4 vit. imp. Px 110.000 fr. — JEANNEAU Fils, Les Herbiers (Vendée).

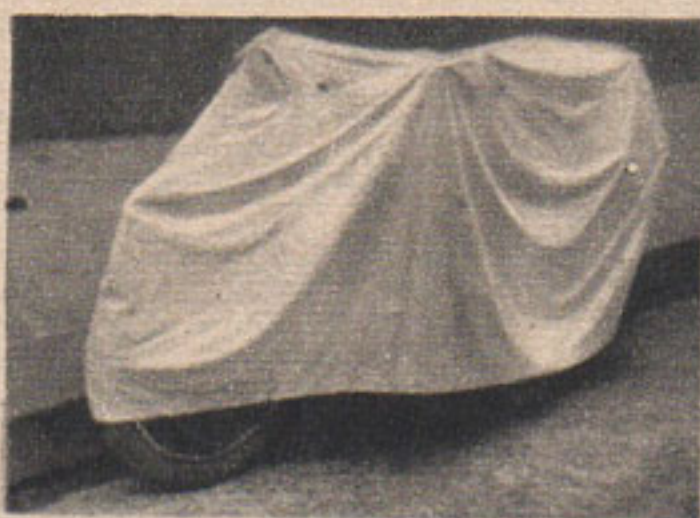


PETITES ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

La housse "MOD'PLASTIA"



en tissu caoutchouté
IMPERMÉABLE
INALTÉRABLE
grâce à sa composition
spéciale

protège efficacement

vélomoteurs ou motos
au dehors et au garage

MOD'PLASTIA

105, Fg du Temple - PARIS-X°

Demandez-le
à votre fournisseur habituel

SURESNES-MOTOS

Revisions - Reparations - Mise au point - Travail soigné

MOTOBÉCANE - TERROT - ORIGAN - A.M.C. - Scooter A.G.F.

CHERRIER gérant, 21, Bd Henri-Sellier, SURESNES

CHAMPIONS DE FRANCE 1950

ROSIER sur Talbot..... formule 1

MANZON sur Simca-Gordini..... » 2

BEHRA (Guzzi)..... moto 500 cm³

TOUS AVEC LES

PISTONS BORGGO

qui ont choisi comme banc d'essai la

"COMPÉTITION"

Vous aurez la

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment les

ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS

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

Concessionnaire **MACOMBYNN**

REVIL ETS

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

Tél : ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

AIDE financière pour achat motos et autos par la Compagnie Parisienne de Crédit Immobilier et Commercial, 9, rue Duphot, Paris, qui, par ses formules nouvelles, mettra à votre entière disposition le capitaux nécessaires.

Vous qui avez le désir d'acquérir une maison familiale, un PAVILLON, un APPARTEMENT, un TERRAIN, une FERME, un FONDS de COMMERCE, un ATELIER ARTISANAL, du MATÉRIEL...

Ne cherchez pas un prêt introuvable ! Réalisez vos désirs quels que soient vos moyens grâce à la COMPAGNIE PARISIENNE DE CRÉDIT IMMOBILIER ET COMMERCIAL, 9, rue Duphot, PARIS (1^{er}).

Remboursement mensuel en 3, 10, 16 ans, à votre choix. Quels que soient votre situation, vos possibilités, vos projets : votre intérêt est de nous consulter, sans attendre davantage...

RENSEIGNEMENTS GRATUITS ET CONFIDENTIELS (joindre deux timbres).

BLOC MOTEUR D.K.W. 198 cmc. 1 seul échappement 3 vit. parf. ét. — JAFFRE, 65, rue de Grenelle, PARIS (7°).

B.S.A. Empire-Star 500 culb. ent. orig. av. acces. à remonter. Px int. — NAUDON, 51, rue Landiras, BORDEAUX.

JAWA 250 ét. nf. Px 145.000 fr. — **JAWA** 350. Px 160.000 fr. — **PEUGEOT** 150, 4 vit., ét. nf. équip. Px 156.000 fr. — **NORTON** Dominator 500, 3.500 km. imp. Px 235.000 fr. — **MATCHLESS** 500 twin nve dispon. Ferai reprise **JAWA**. — JEANNIN, 11, av. de la Porte-de-la-Plaine, PARIS (15°). Tél. : Lec. 80-62.

MOTOBÉCANE 125 D.45 lat. susp. AR. impec. compt. Rotorson. Px 60.000 fr. — **LE BRETON**, 9, rue G.-Blanc, CLAMART (Seine). Près Hôpital Percy.

BROUGH SUPERIOR type Black Alpin 680 Jap culb. susp. AR. — **HELLERANGER**, 172, rue Pelleport, PARIS (19°). Tél. Men. 48-38.

PARTICULIER vd rais. santé **HARLEY** 750 ét. nf. Px 150.000 fr., vis. ts l. jrs tte heure. — PEYROT ou BONNARD S.I.F., 168, bd G.-Péri, MALAKOFF (Seine). Tél. : Alé. 56-10.

BENELLI 500 A.C.T. f. tél. susp. AR. 4 vit. sél. Ent. équip. 3.000 km. Sup. mach. ét. nf. Remorque monor. spéciale p. Benelli. Le tout prix tr. int. T. pour rep. — STROPE, 4, rue Ecole-Normale, ORLEANS.

RENÉ GILLET 5 CV. susp. AR. émail, cycle, moteur, pns nfs ou révisés fact. à l'appui. Equip. moderne. Px 110.000 fr. — VERVINS, 10, r. du 14-Juillet, PRE-SAINT-GERVAIS (Seine) ou Nord 82-40. Heures trav.

VELOCETTE 350 culb. dern. mod. en rodage. — Tél. : Odé. 35-99 (repas).

NORTON 500 lat. ét. nf. Px 115.000 fr. — **ROYAL-ENFIELD** 350 lat. ét. nf. Px 120.000 fr. — **B.S.A.** 500 lat. ét. nf. Px 130.000 fr. — LAJUDIE, 6, r. E.-Renan, ISSY (Seine).

Lot de matériel nf pour moto 125 cmc. comprenant : 1 bloc moteur **YDRAL** 4 vit. et sél. — 1 carbur. **AMAC**. — 2 moy. **YDRAL** AR. à broche. — 2 jantes, 2 pns 25x3 av. ch. à air. — 1 réserv. **MOTTAZ** 12 l. — 1 guidon **AMAC** poig. tour. — 1 fourc. P.55. — 2 gar.-boue 120 larg. à bavolets. — **RAYMOND**, 64, rue de Tolbiac, PARIS (13°).

BOITE B.S.A. type C, 10 3 vit. sél. Px 15.000 fr. — VIRATELLE, 11' r. Charles-V, PARIS (4°).

VINCENT H.R.D. type épipra
3.000 km. ét. nf. absolu. — Tél. :
Odé. 35-99.

HARLEY-DAVIDSON Px
125.000 fr. — **MOTOBECANE**
4 tps, 100 cmc. Px 40.000 fr. —
MONET - GOYON 100. Px
35.000 fr. — **TERROT** 100. Px
19.000 fr. — **VÉLO VAP**, Px
15.000 fr. — Plus, vélo homme,
Px 5.850 fr. — CAMI, 153, r. de
Paris, BOULOGNE (Seine). Tél. :
Mol. 70-92.

HARLEY ét. nf. bleue, roues in-
terch. 500x16, selle bipl. U.S.A.,
sac., carbu. civil 515/100. Lot
petites pièces et accessoires. Faites
votre prix, reprise vélomoteur. —
COLIN, 19, cité Muette, DRANCY
(Seine).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBECANE

TERROT BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

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

PEUGEOT 150 cmc. 1939, sél.
4 vit. roulé 8.000 km., parf. ét.
Px 60.000 fr. — BERTIN, 6, rue
J.-César, PARIS. Tél. : Did. 80-08
le matin.

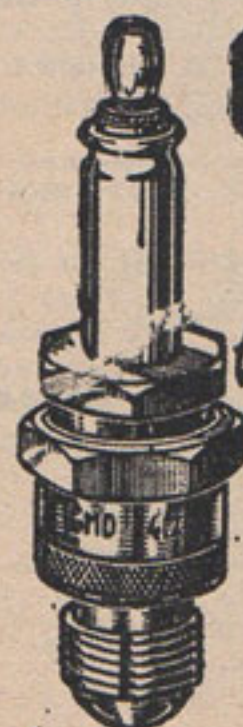
SIDECAR pour 250 cmc. roue nve,
chambre nve, pn. à changer. — Ecr.
REISSER, 38, rue Chéron, GROS-
LAY (Seine-et-Oise).

HARLEY-DAVIDSON type 42
WL. mod. 1948 ét. nf. nbx acces.
et pièces chrom. vd. cse dble emp.
px rais. — BOUYOL, 10, bd Maré-
chal-Foch, ANTIBES (A.-M.).

Pour HARLEY 750 ttes pièces mo-
teur, dynamo, carbur., cadre, jantes
18, etc. — DUPONT, pl. de la
Liberté, BAYONNE (B.-P.).

VENDS ou éch. ctre moteur aux.
bloc moteur D.K.W. 198 tr. bn
ét. mais incomp. — Ecr. ROSSI-
GNON, 30, rue J.-d'Arc, REHON
(M.-et-M.).

LA BOUGIE GMD



*évite
l'encrassement*

GAMME DE
9 TYPES
POUR TOUS MOTEURS

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

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

MONET-GOYON 350 lat. sort.
Pâques 49, roul. 5.000 km., compt.
— Ecr. BERNAD chez VIEU,
boucher, SALLANCHES (Haute-
Savoie) ou BERNAD, sellier,
SAINT-AFFRIQUE (Aveyron).

VENDS side Bernardet récent sport
tr. bn ét. — ROUCAIROL, Sotras-
bas, ALBERTVILLE (Savoie).

Vélomoteur MAGNAT-DEBON
type M 3 F. parf. ét. à vdre cse dble
emp. Px 40.000 fr. — MEYFREDI,
rue Pasteur, GRANS (B.-du-R.).

TAN. DERNY ent. ref. nf. Px
60.000 fr. — MONET-GOYON
175 cmc. 1943, imp. mot. et pns nfs.
Px 65.000 fr. Vendus par part.
cse départ. — Tél. : Did. 19-84.

MOTEUR Véloréve CICCÀ roulé
120 km., non rodé, cse dble emp.
Px 15.000 fr. — QUILLE, 2, rue
de l'Étuve, SAINT-NICOLAS-DE-
PORT (M.-et-M.).

GNOME-ET-RHONE 500 culb.
tr. bn ét. Px 75.000 fr. — 32, av.
Amélie, CHATILLON-SOUS-BA-
GNEUX (Seine).

Un essai vous convaincra



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDÉMS

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

TRANSACT MOTOS, 104, rue
Haxo, PARIS. Tél. : Men. 99-86.
Sidecar 350 D.K.W. HUMBLLOT
ét. nf. Px 150.000 fr. — ARIEL
350 RH. Px 135.000 fr. — R.12 à
part. Px 100.000 fr. — ZUNDAPP
KS. 500. Px 145.000 fr. — Grand
choix 100, 125, 175. — Spécialiste
B.M.W. pièces détachées.

URGENT. Vélo h. Px 8.000 fr. —
RAMBEAUD, 70, rue Doudeau-
ville, PARIS (18°).

HARLEY-DAVIDSON splen.
750 cc., bleue, chr. impec., selle
bipl. sacoche, etc. VANSTERRE,
9, rue Rabelais, ST-OUEN (Seine).

GAITÉ-MOTOS

Agent Officiel
des Cyclomoteurs WILLIAMS
VENTE A CRÉDIT

DELAIRE

4, Impasse de la Gaîté - DAN-55-43

CUCCILO mot. ét. nf. — HAN-
QUET, 27, rue Greffulhe, LE-
VALLOIS (Seine).

PEUGEOT 125 P.56 4 vit. sél. parf.
ét. t. équip. — WATTEBLED, 67,
J.-Guesde, LEVALLOIS (Seine).
T. l. jrs ap. 18 h. sf dimanche.

JONGHI 125 dern. mod. parf. ét.
Px 65.000 fr. — MOTOBECANE
125 culb. susp. f. tél. compt. com.
nf. Px 80.000 fr. — PEUGEOT 175
bn ét. Px 55.000 fr. — MOBY-
LETTES dispon. — KIENE, 73,
quai du Point-du-Jour, BILLAN-
COURT. Tél. : Mol. 64-02. Métro
Marcel-Sambat.

TOUJOURS 100 motos à remon-
ter ou épaves. Moteurs, roues,
boîtes, cadres, garde-boue, pignons,
etc... Un lot batteries nves 14 amp.
Px except. Px spéc. par quantité.
— 40, rue G.-Moquet, MALAKOFF
(Seine) ou écr. av. timbre LAUGIER
7, r. F.-Faure, VINCENNES (S.).
Vis. le samedi.

SEGMENTS DE PRÉCISION



Compression
Économie
Durée

JAWA 350 ét. nf. Px int. — MA-
THIS, 41, r. Porte-Dijéau, BOR-
DEAUX.

MOTOBECANE 250 lat. ét. méc.
imp. Pns nfs. — BONDENET, r.
Saint-Nicolas, FERTE - SOUS-
JOUARRE (S.-et-M.).

ROYAL-ENFIELD Bullet dern.
mod. com. nve. — ROYAL-EN-
FIELD twin dern. mod. com. nve.
— ROYAL-ENFIELD 500 culb.
1949 parf. ét. — VINCENT Black
Shadow 1.000 cmc. nve. —
BROUGH-SUPERIOR 680 Black
Alpin Jap culb. susp. AR. — ARIS,
11, rue Labie, PARIS (17°). Tél. :
Eto. 08-66. Métro Argentine.

NORTON 500 A.C.T. cul. Bronze
160 km.-h. gar. nf. Px 180.000 fr.
Rep. moto moins rapide. — ROBBE,
52, bd G.-Péri, MALAKOFF (S.).

VINCENT Black Shadow ét. nf. —
NORTON inter. ét. nf. susp. AR. —
NORTON Manx ét. nf. — LEFE-
VRE, 30, rue de la République,
SURESNES (Seine).

125 spéc. JONGHI, susp. AR. f.
tél. 4° Bol. — 250 JAP racing 4
vit. susp. AR. f. tél. tr. rapide. —
600 FN side course spéc. susp. AR.
G. Bol. — M.86 FN av. side susp.
AR. ref. à nf. — B.S.A. B.33 500 f.
tél. susp. AR. de 48, 125, 175, 250,
350. MOTOBECANE, JONGHI,
PEUGEOT, TERROT. — GUI-
GNABODET, 40, rue Eterlet,
CHELLES.

MAGNIQUE D.K.W. 350 NZ
sél. susp. AR. à poignées régl.
chrom. Px 145.000 fr. — DAY, 8,
rue V.-Hugo, MOHON (Ard.).

TRIUMPH Hérisson. — Tél. :
Mai. 75-84.

POUR VENTE nouveauté de gde
diffusion (article de consommation),
représentants actifs visit. négoc. en
motos et moteurs auxil. demandés
par Maison sér. pr Paris et prov. —
Ecr. av. curricul. vitæ à la revue qui
transmettra.

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L
43, Rue Marius Auphan. LEVALLOIS. Per.06-35

Incroyable mais vrai

HARLEY WLA tr. bien. Px
139.000 fr. — B.S.A. WM 20 imp.
Px 119.000 fr. — INDIAN Scout
tr. bien. Px 99.000 fr. — ROYAL-
ENFIELD 350 4 vit. sél. Px
89.000 fr. — D.K.W. 500 SB tt
orig. Px 79.000 fr. — GNOME side-
car bn ét. Px 79.000 fr. — RENÉ-
GILLET sidecar bn ét. Px 79.000 fr.
— GNOME 4 vit. bien. Px 79.000 fr.
— PEUGEOT 5 CV. type 515 sél.
Px 69.000 fr. — MONET 5 CV.
4 vit. tr. bien. Px 69.000 fr.

A enlever (petite révision)

N.S.U. 4 CV. 4 vit. sél. — GNOME
4 CV. type major, 4 vit. — PEU-
GEOT 4 CV. type P.112 b. px. —
INDIAN Scout et C.A.V. av. side.
— MONET 5 CV. gd choix, etc...

A remonter

ARIEL, ROYAL, INDIAN Scout,
GNOME (Junior D.5 — X —
AX2 — CV2 — 2 cyl. cardan),
TERROT, PEUGEOT, MONET,
RENÉ-GILLET, etc... Nombreux
cadres, moteurs, fourches, roues,
boîtes de vitesse, etc... — ALA-
ZARD, 47 bis, av. de Clichy,
PARIS (17°) (dans la cour, à côté
du cinéma).

COMPÉTITION : vds fin de
saison : Sides course 600 et 750
B.M.W. gag. nbx gds prix. —
RUDGE 500, 4 soup. — F.N. 350
A.C.T. Gd Prix. — 2 moteurs de
course B.M.W.

TOURISME : TRIUMPH Tiger
100 f. tél. susp. AR. Px 200.000 fr. —
VELOCETTE KSS supercul. 38
cm. nve. Px 170.000 fr. — CON-
DOR, 2 cyl. dern. mod. nve. Px
200.000 fr. — SCEAUX, 204, rue de
Belleville, PARIS (20°).

DEMANDE D'EMPLOI

AGENT COMMERCIAL qualifié,
réf. act. représenterait Spécialiste ou
Entreprise VENDANT A CRÉDIT
neuf et occas. N'accepte que 1^{er} ordre
ou unan. connu. Exig. modestes.
Gros chiffre assur. Faire off. détail.
à Motocycles.

ROYAL-ENFIELD

PIÈCES D'ORIGINE
RÉPARATIONS - ACCESSOIRES
Bougies LODGE
Selles FERIDAX
Pneus anglais AVON

ARIS 11, rue Labie
PARIS (17°)

Tél. ETO. 08-66

SPÉCIALISTE MOTOS ANGLAISES
NEUVES ET OCCASIONS

MOBYLETTE - Cycles BERTIN
Reprises - Crédit

ÉCHANGES

TRIUMPH 500 lat. pns, moteur, émail nfs, contre **MATCHLESS** 350 tél. — **CAILLEAUX**, 110, rue Caulaincourt, PARIS (18^e).

RÉCEPT. meuble Télévision av. radio neuf, valeur 150.000 fr. ctre moto même valeur d'occasion. — Ecrire pour réponse à « Motocycles ».

PEUGEOT 125 P.56 sél. 4 vit. tte équip. mod. Salon sortie mai 1950 av. remorque, contre petite voiture 5 ou 6 CV. supplément s'il y a lieu, ou vente prix int. Téléphoner **M. BEURVILLE**. Vil. 00-60.

VOITURES

VENDS Cabriolet Opel décap. 4 pl. 10 CV. cuiv. roul. 22.000, mod. 1935. Px 400.000 fr. — **BRUN**, rue Boisramé, GAP (H.-A.).

ROSALIE décap. en rod. 5 b. pns, échange ct. scooter ou moto récente. — **VOIS**, 62, Yser, **ERMONT** (S.-et-O.).

DARMONT eau delco, carros. nouv. Px 50.000 fr. — **GERVOIS**, 5 bis, rue A.-France, **CHAVILLÉ** (S.-et-O.).

FONDS DE COMMERCE

VENDS pour cause santé fonds cycles café commun, Loire-Inférieure. — Urgent. Ecr. Journal.

DEPREZ

60^e ANNÉE

187, Rue Armand-Sylvestre
COURBEVOIE

Tél. : DÉF. 07-01, 02

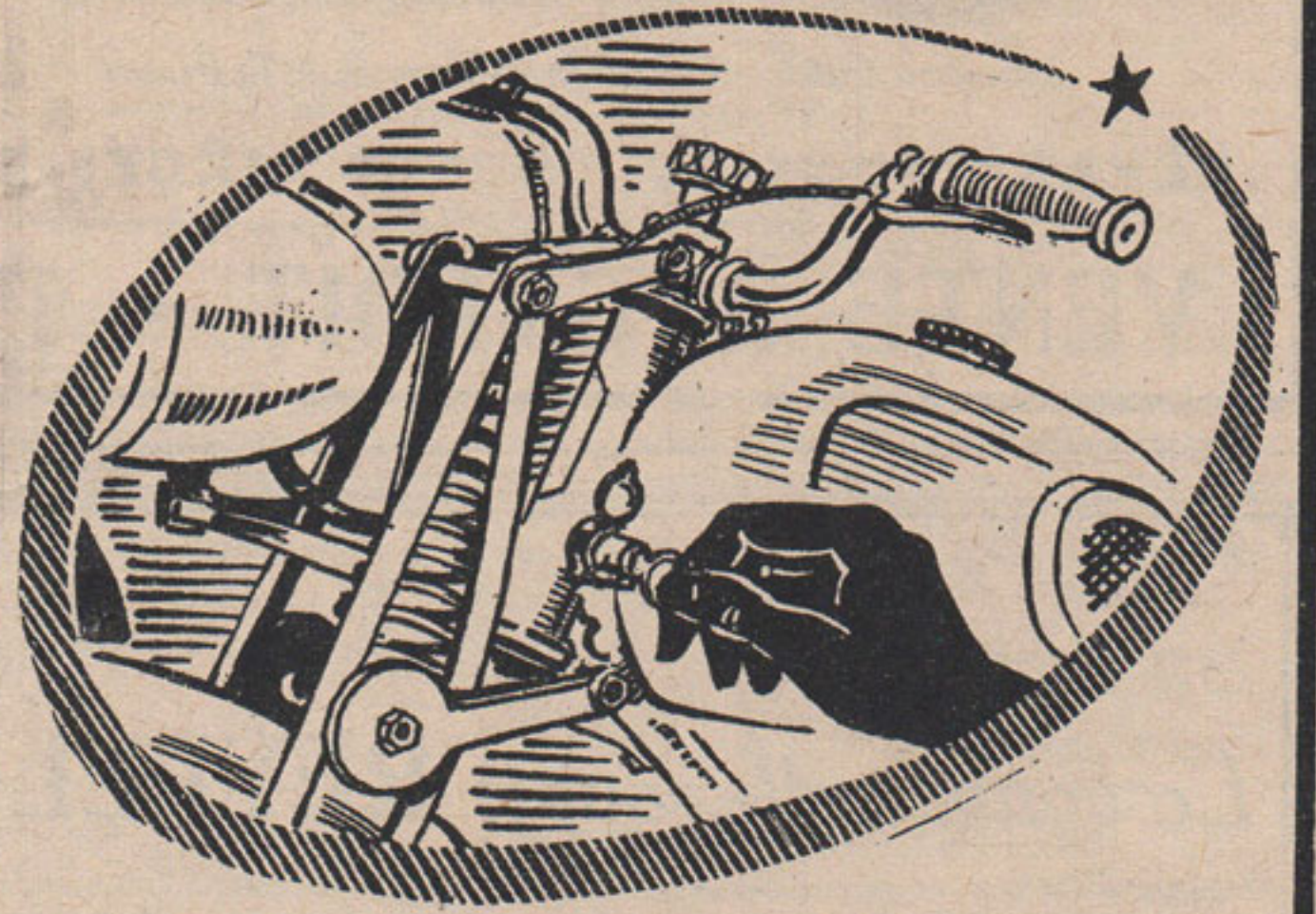
•
VELOSOLEX disp.
MOTOBÉCANE
PEUGEOT
GNOME-RHONE
MONET-GOYON
Side **BUFFLIER**

PIÈCES DÉTACHÉES

CRÉDIT

•
RÉPARATIONS
• **RAPIDES** •

L'ANTIVOL NEIMAN



*présente ses meilleurs
vœux de nouvel an à ses
nombreux et fidèles clients.*

DYNAMIC-SPORT

MOTOBÉCANE - Scooter VALLÉE - GUILLER - JONGHI
Tous modèles exposés • Livraison immédiate

Station-Service **MOBYLETTE**

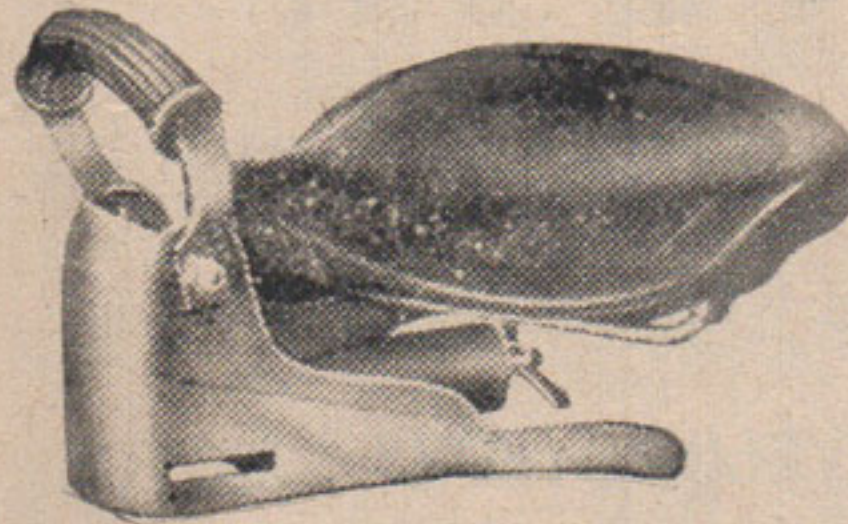
CRÉDIT STOCK PIÈCES DÉTACHÉES **Reprises**

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse) — Tél. : RIC. 24-68

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle Déposé



FABRICANT
des selles caoutchouc
Genre **PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

MOTOBÉCANE



STATION-SERVICE

125 cmc. **DISPONIBLES**

- Tous modèles livrables rapidement -

FORLINI - 7, Rue Chaligny, PARIS-12^e - Did. 20-49

CHEMISES, CYLINDRE DE MOTOS ET GUIDES
en fonte graphitée, la meilleure fonte de
FROTTEMENT CONNUE



ETS PIERRE COLLIGNON
FONDERIE

FONTAINE (Isère)

BULLETIN D'ABONNEMENT

à « **MOTOCYCLES** »

14, Rue Brunel -- PARIS (17^e)

Nom :

Adresse :

L'abonnement partira du N°

Montant de l'abonnement pour 12 numéros:

France et Union Française .. 550 fr. Étranger .. 800 fr.
payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire.

Belgique - Grand Duché 120 fr. belges
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles.

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



Robert KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

MOTOCONFORT, MAGNAT-DEBON, A.G.F., KÖHLER-ESCOFFIER, ARIEL, MOBYLETTES disponibles - Sides HUMBLLOT, BERNARDET, SIMARD

Livraison rapide — Expédition dans toute la France — TOUJOURS DU DISPONIBLE

RÉPARATIONS ET TOUTES PIÈCES DE RECHANGE ASSURÉES

VENTE A CRÉDIT •

73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT
Tél. : MOLitor 64-02 (Pont de Billancourt - Métro Marcel Sembat)



La bonne selle souple REYDEL

...à suspension SANDOW

TELLEMENT MIEUX...

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 — Stock Gurtner
Remise aux Patentés pour pièces détachées Vente à crédit

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

AGENT GÉNÉRAL SIDECARS SIMARD MOTO-DANTON

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

SPÉCIALISTE : HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées 750 lat. M. P. provenant des Domaines

AGENCE MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

Pièces détachées toutes marques. — Accessoires. — Réparations
GRAND CHOIX Motos et Sidecars occasion. — CRÉDIT

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

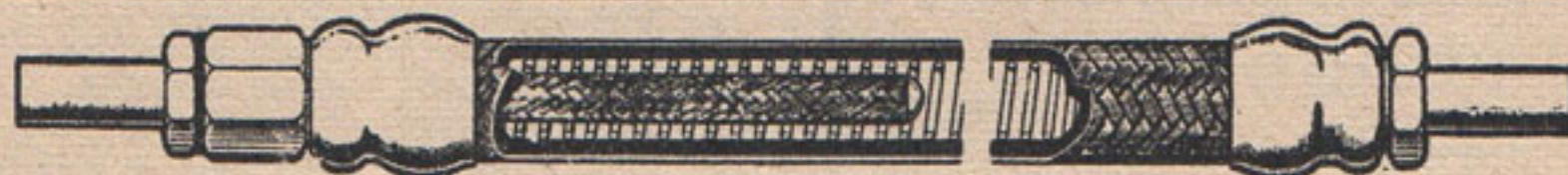
TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

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

TUBOFILTRE

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



OTOM

TOUT EN UN

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

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

JAWA **STATION SERVICE**

JAWA AGENT

ET TOUTES MARQUES FRANÇAISES

MÉTRO PORTE DE VERSAILLES

CHEZ L. JEANNIN
EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1932

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

La Fourche Télescopique BAZIN

conserve la ligne de votre cyclomoteur tout en vous assurant un confort parfait.

Nouveau prix détail imposé : 4.300 fr.

15, rue Pasteur - PUTEAUX (Seine) - 15, rue Pasteur

Si vous voulez acheter votre
MOBYLETTE, MOTO ou VÉLOMOTEUR
adressez-vous à des mécaniciens

RENAULT ET CAMUS

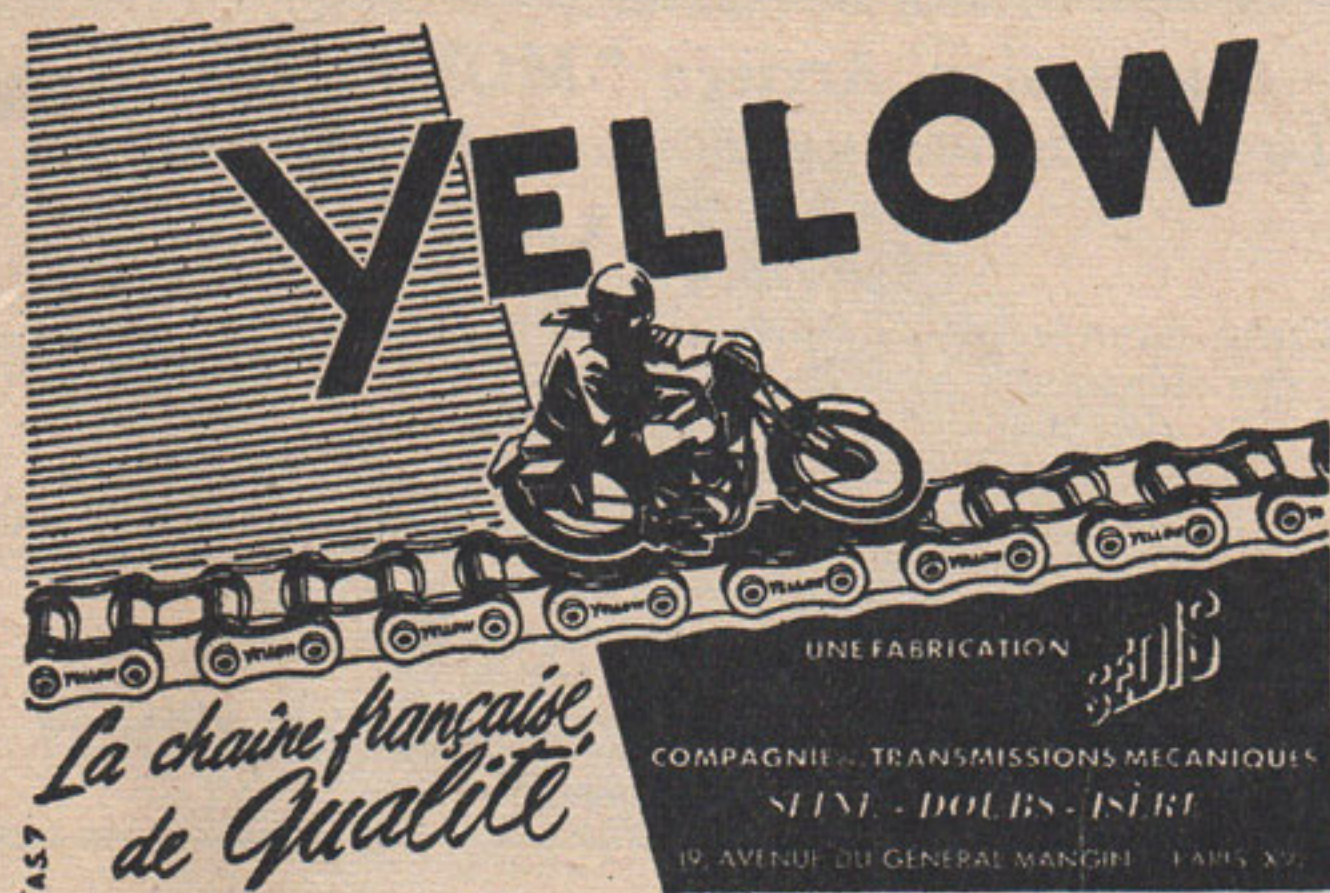
SPÉCIALISTES

Vous donneront satisfaction ainsi que pour toutes réparations

CRÉDIT pour PARIS-BANLIEUE

2^{bis}, rue du Troisy, CLAMART (Seine) - MIC. 06-35

YELLOW



UNE FABRICATION

COMPAGNIE TRANSMISSIONS MÉCANIQUES
SEINE - DOUBS - ISÈRE
19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN - PARIS XII^e

La chaîne française de Qualité

500 cc. 2 cylindres « SCOUT »

Indian

1200 cc. 2 cylindres « CHIEF »

THE AMERICAN MOTORCYCLE

Quelques machines de grand luxe disponibles rapidement

FOURCHE - AUTOS - MOTOS

J. FAURIE « LE SPÉCIALISTE DE L'OCCASION »

8, Avenue de Saint-Ouen, PARIS-18^e (dans la cour)

Métro : LA FOURCHE • Tél. : MARcadet 45-07

PIÈCES DÉTACHÉES : Moteurs, Cylindres échange standard, Delcos, Carbu-Culasses, Joints, Soupapes, Guides, Carters, Ressorts de kick, de selle, de fourche, Pare-chute latéraux, Tubes échappement, Silencieux, Selles mono-place, biplace, Roues, Garde-boue enveloppants, etc.

AGENCES DEMANDÉES

LA MOTO DE GRANDE CLASSE



HOREX

350 cmc. SPORT

“ TRADING-MOTOR-LINE ”

74, Rue de Rome, PARIS-9^e LAB. 22-08

REYDEL **DESSUS de SELLES**

pour la Moto et le VéloMOTEUR

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

LA MAISON DE LA MOTO

9^{ter}, Rue Haute-St-André, CLERMONT-FERRAND

FOURNITURES EN GROS POUR MOTOCYCLETTES

Vente exclusive aux Agents

Siège AR. MA. G Breveté

à suspension horizontale et réglable en marche

CONFORT ET SOUPLESSE inégales



MA. G, 32^{bis}, Rue Jean-Jaurès - GUÉRET (Creuse)

Pour Motos D. K. W.

Dispositif adaptable de régulation

TOUTES PIÈCES POUR LE MODÈLE S.B. (3 VITÈSSES)

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

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

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

Toutes marques motos aux meilleurs prix et qualité. Livraison rapide

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

SAROLEA

MOTOS NEUVES DISPONIBLES

ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS

Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

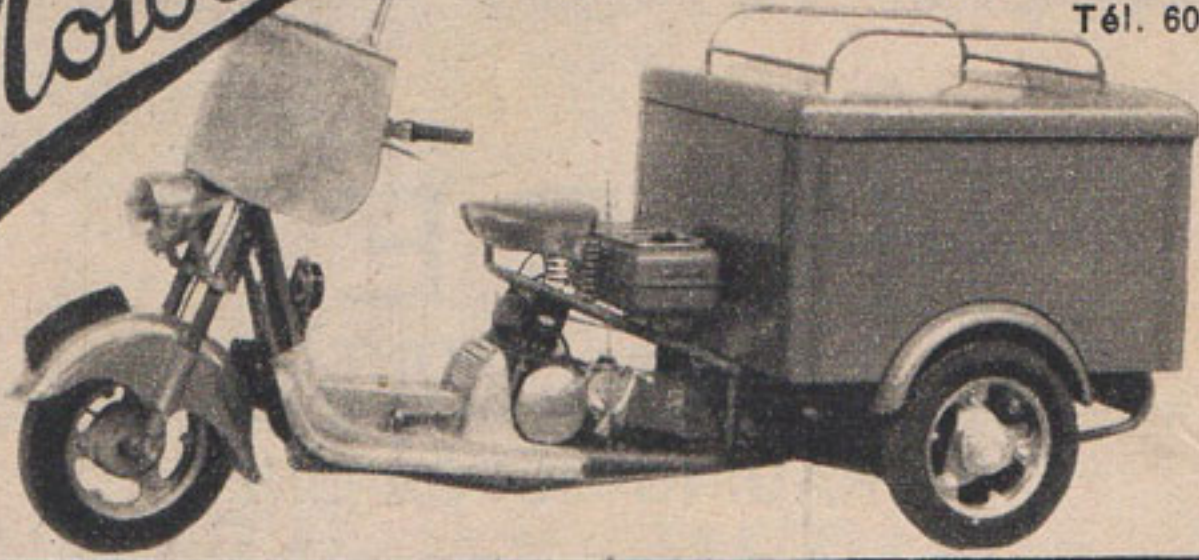
F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e

CONFORT * ACCESSIBILITÉ * BRAQUAGE MAXIMUM

Motocar

LOUIS MACQUET

58 à 64, Rue de Dunkerque, ARMENTIÈRES
Tél. 600



REFROIDISSEMENT * CARROSSERIES & PLATEAUX VARIÉS

MOTO-CYCLES

194, Avenue du Maine — PARIS (14^e)

AGENCES : MOTOBÉCANE - PEUGEOT - KELLER ESCOFFIER
- GUILLER - M.R. - A.G.F. - BERNARDET.

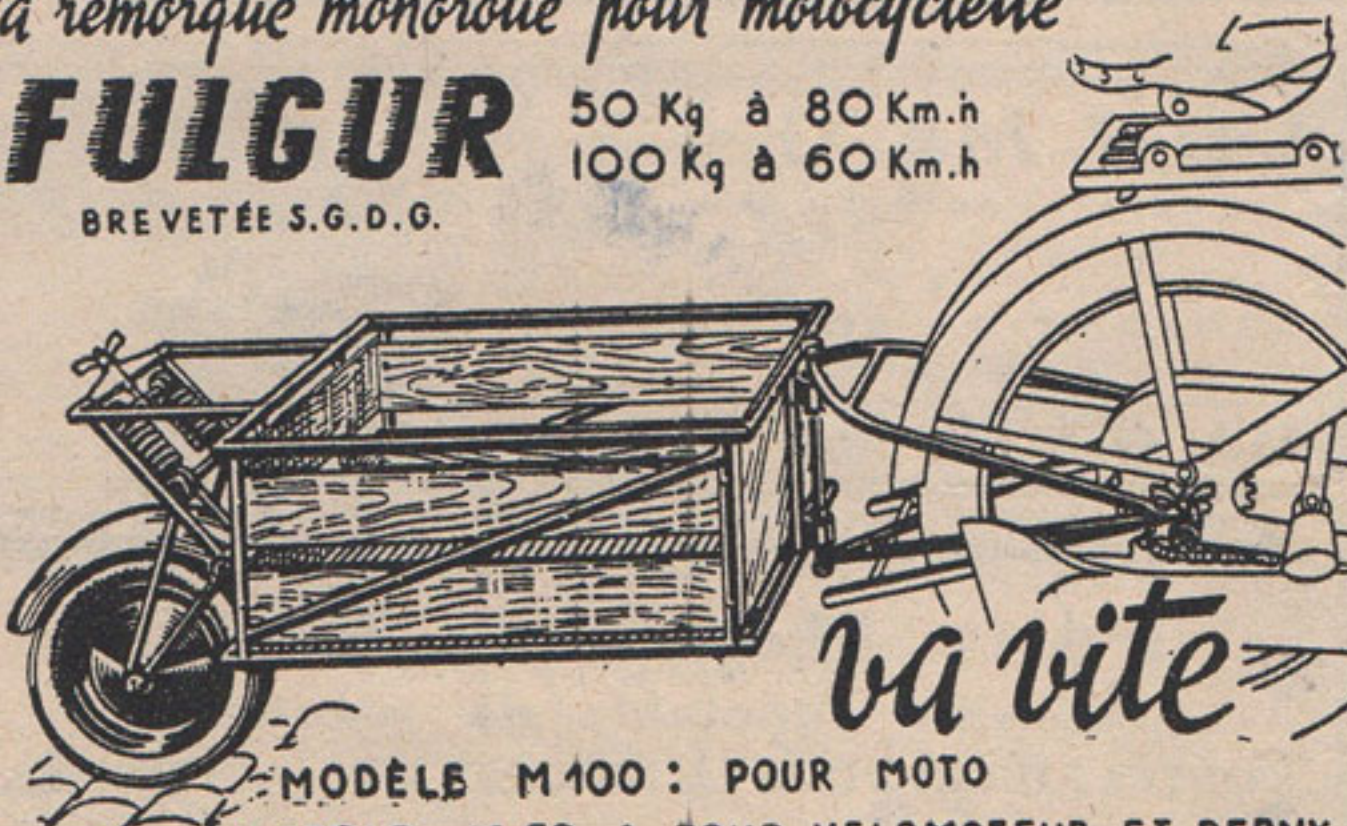
CONCESSIONNAIRE : CUCCILO - V.A.P. - POULAIN - VIMER
- CYCLOLUX.

Toutes Pièces détachées — Tous les Accessoires
ALÉSAGES -- EMBIELLAGES -- MAGNÉTOS.

MOBYLETTES livrables de suite
AVEC FREIN ARRIÈRE A TAMBOUR

La remorque monoroue pour motocyclette

FULGUR 50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h
BREVETÉE S.G.D.G.



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

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

Documentation sur demande en nous retournant cette annonce MC 7

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS

CRÉDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, rue des Écoles, PARIS (5^e)

ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5^e



Venez voir et essayer :

1951 Les nouvelles 1951

MATCHLESS

Avec les nouvelles suspensions 1951

ÉCHANGE PIÈCES

MOTO-BASTILLE 6, Bd Richard-Lenoir
PARIS-11^e - ROQ. 29-28

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

7, Rue Tronchet — PARIS

— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

Suspension Arrière "MONTLHÉRY"

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D. K. W.

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

EN STOCK TOUTE LA PIÈCE D. K. W.

Actuellement : Quelques boîtiers SP 10, 12 et 13 neufs au prix de **9.500 fr.**
Contacteurs de réservoirs neufs au prix de..... **3.000 fr.**
Chaînes primaires, disjoncteurs-régul., interrupteurs de guidons, etc.

PISTONS "MAHLE"

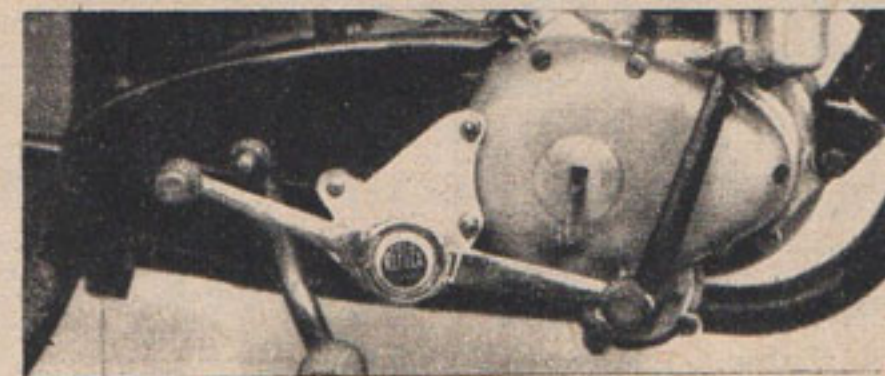
R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON 3^e

Téléphone : MONcey 12-18

Pour **2.000 fr.** Modernisez votre vélomoteur
TERROT, MAGNAT-DEBON

avec

"REFLEX"



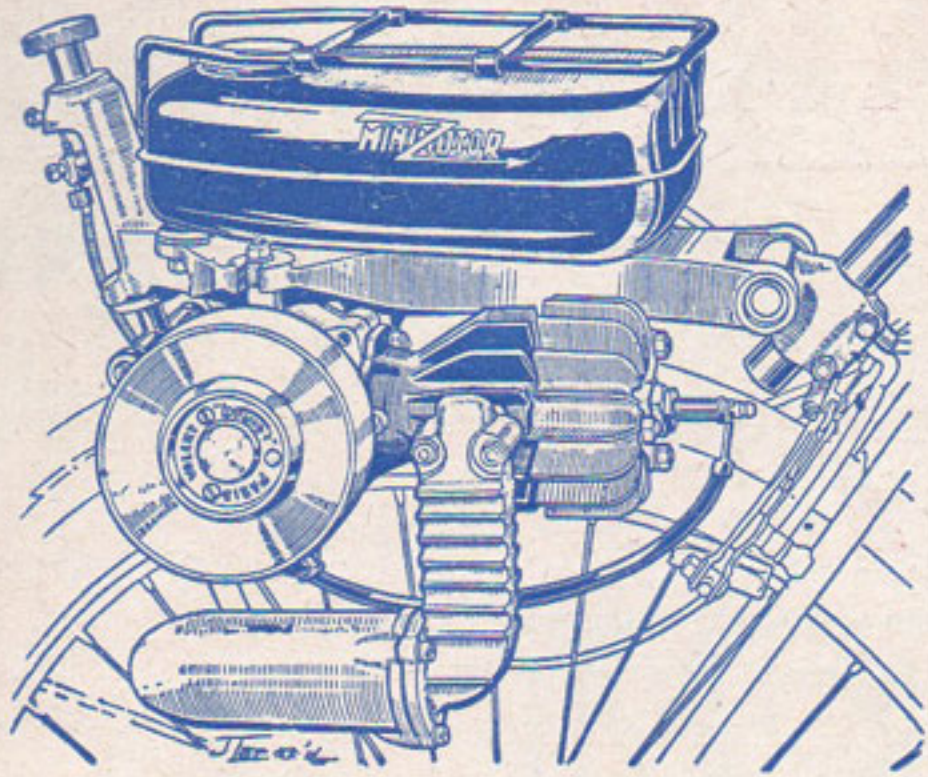
← TERROT 100 cm³
équipée du
"REFLEX"

Existe pour : MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MONET-GOYON, etc.

Fabricant : **Éts VAGNER — DIJON**

UTILISATEUR, adressez-vous à votre MOTOCISTE

MINI/MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

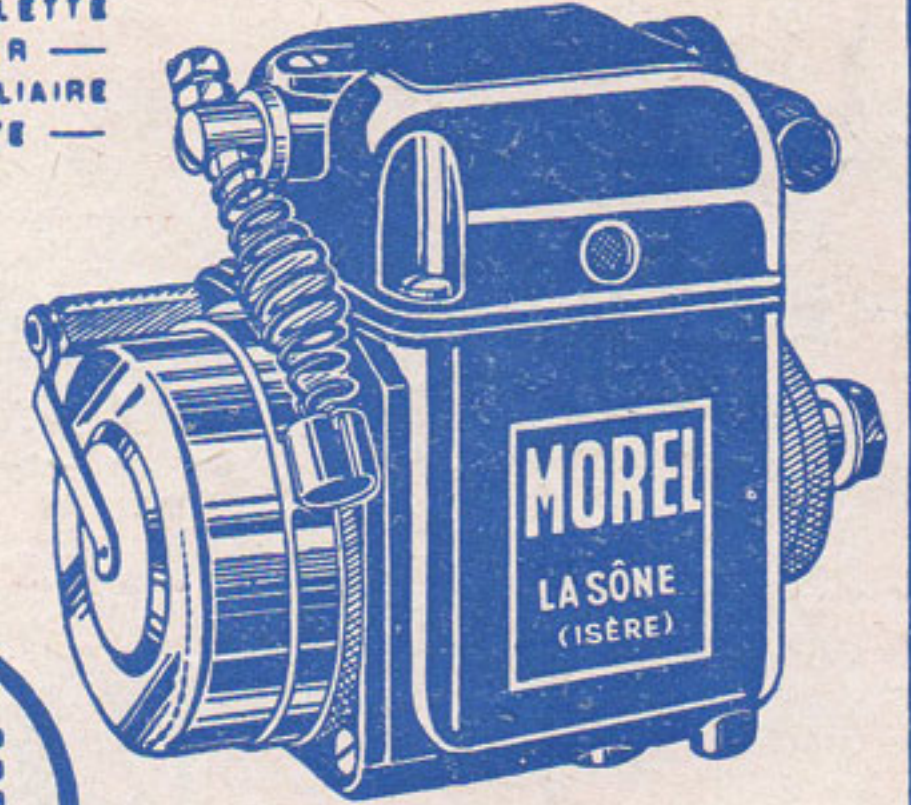
CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI/MOTOR

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

MAGNETO

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



HAYAS

MOREL

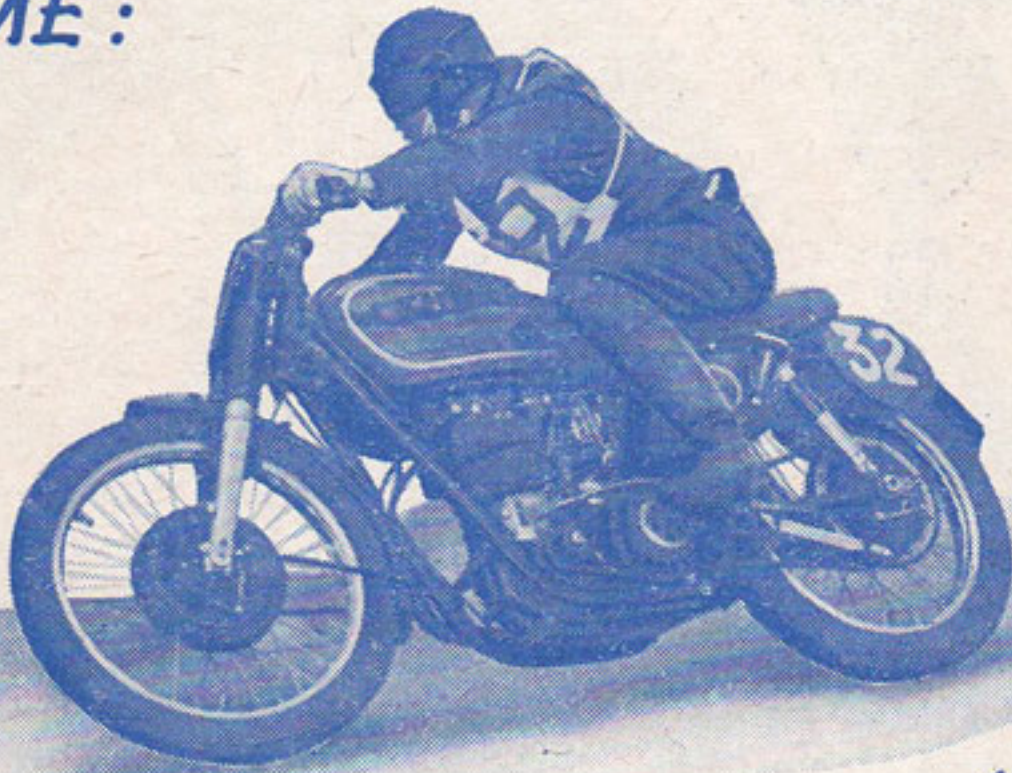
USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

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

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

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

**LE CHAMPION G. MONNERET
AFFIRME :**



*En course, en sport, en ville,
une seule batterie :*

BAROCLEM



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

AGTA



Brampton

&

RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



ROME-PARIS

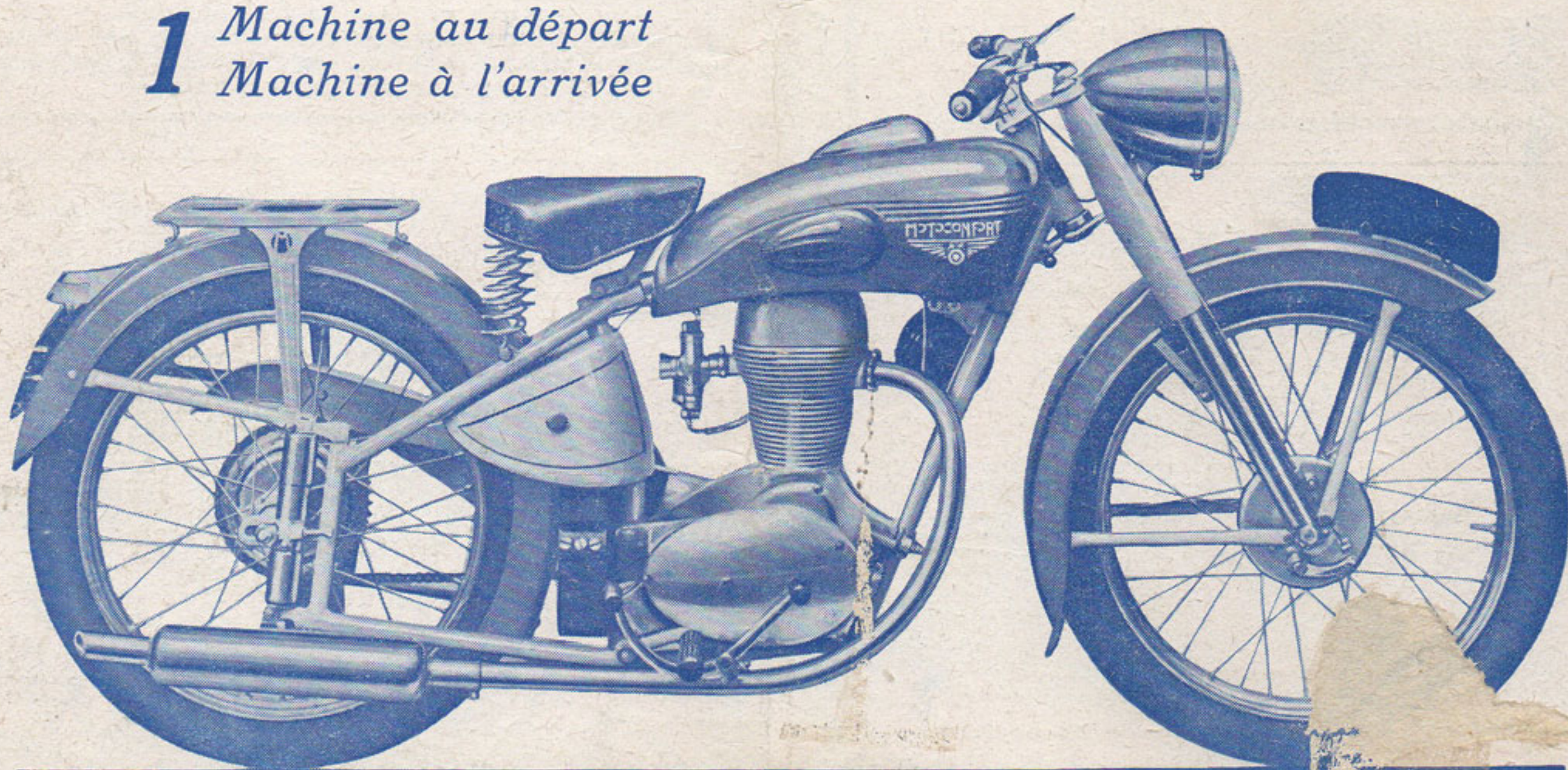
EXEMPLE DE ROBUSTESSE ET DE RÉGULARITÉ

LA RAPIDE "175"

MOTOCONFORT



1 Machine au départ
Machine à l'arrivée



Ier ex æquo
sans pénalisation

MEYNARD

Agent MOTOCONFORT
à CAVAILLON

sur Machine ENTièrement DE SÉRIE

MOTOCONFORT

16, RUE LESAULT, 16 — PANTIN (SEINE)

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE