

4^e ANNÉE — N° 51

REVUE
BIMENSUELLE

1^{er} MAI 1951

MOTOCYCLES

ADR : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
MAX ENDERS

14, rue BRUNEL - PARIS



Dans ce numéro :

La 2^{ème} question de notre

"GRAND CONCOURS"

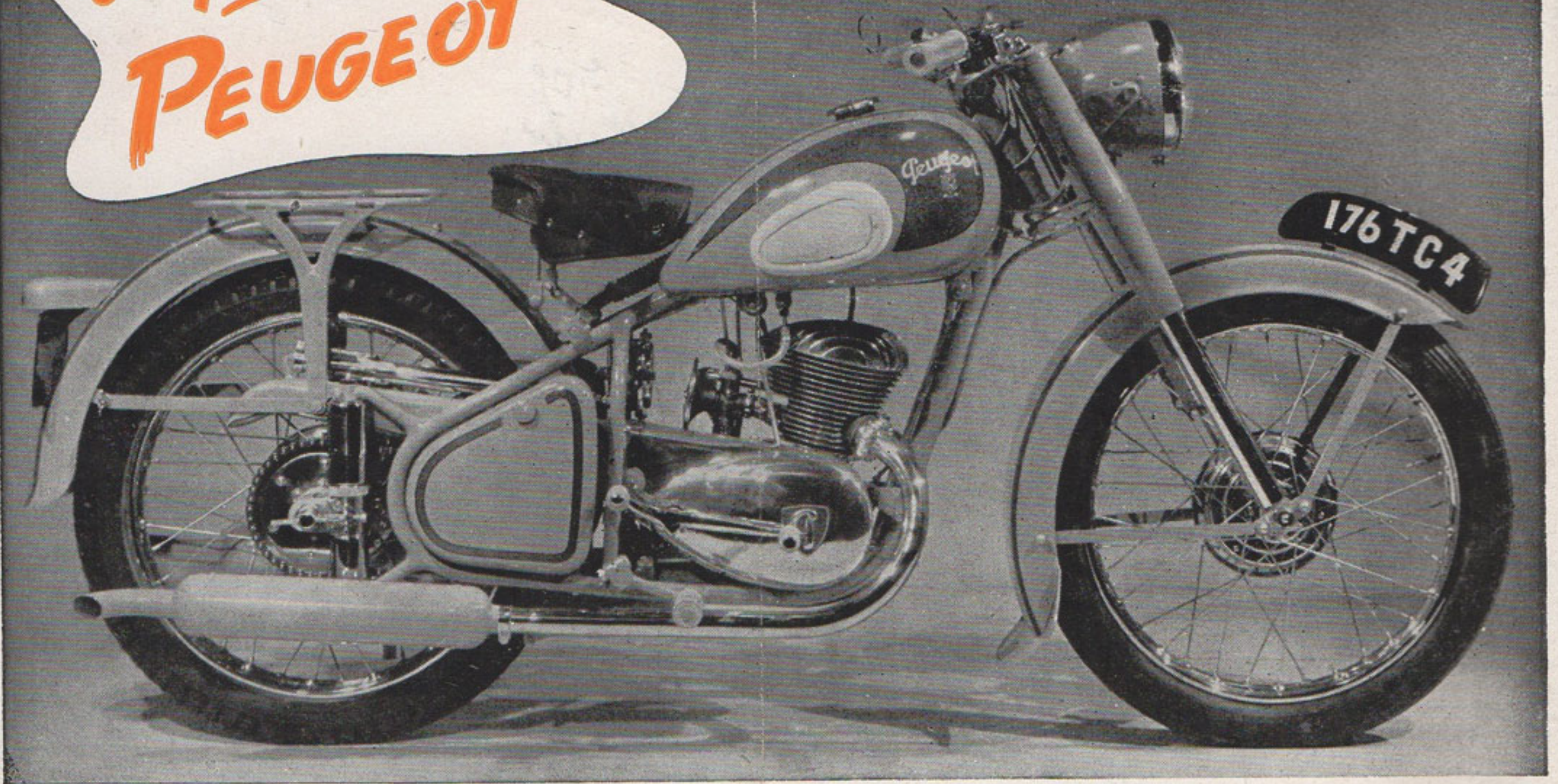
vous permettant de gagner

une 500 cc ...

40^{F.}

LA NOUVELLE 175 ^{CM³} A SUSPENSION ARRIÈRE

la perfection
PEUGEOT



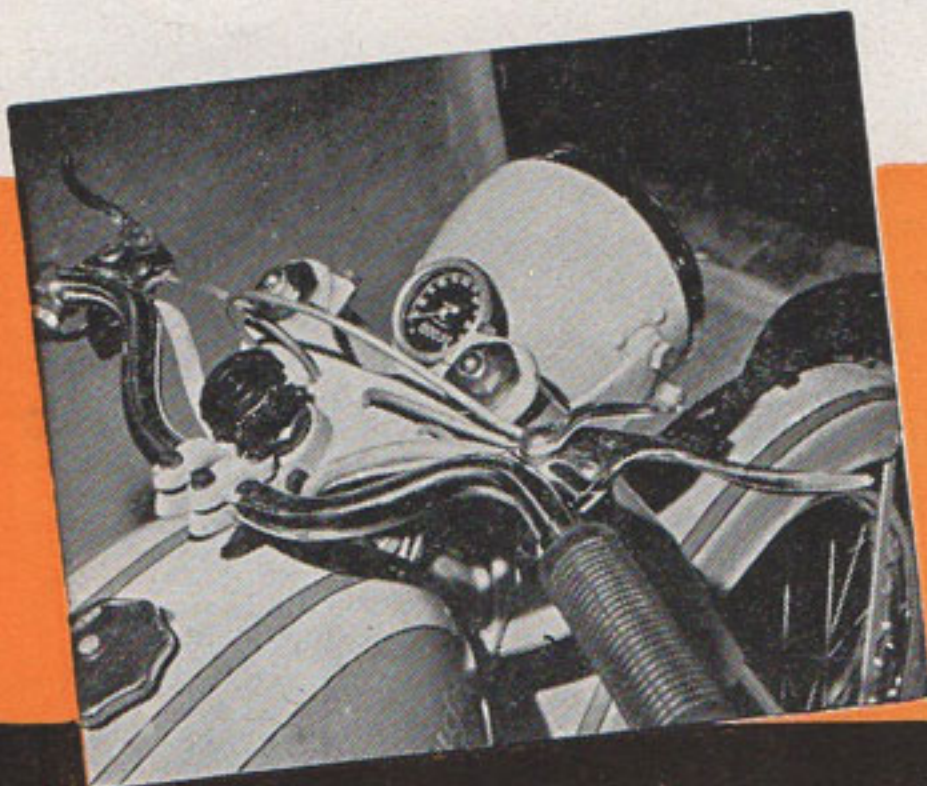
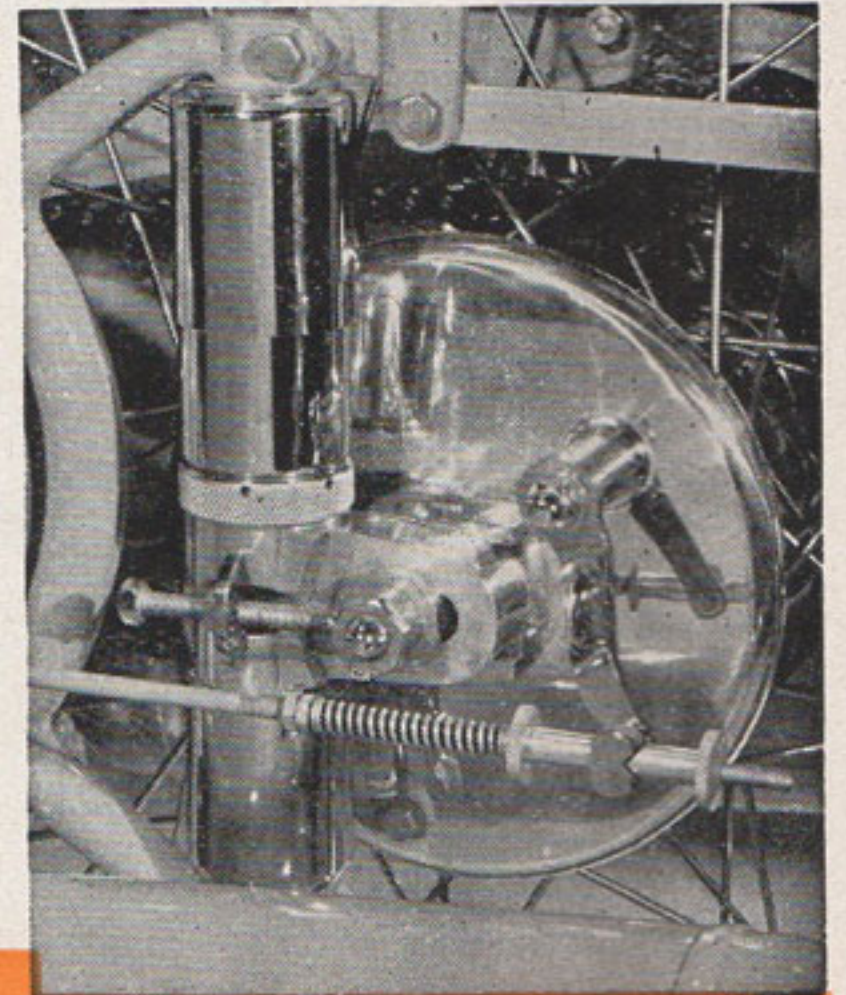
Cette nouvelle motocyclette 175 ^{cm³}, type 176 TC 4 résume toute l'expérience de PEUGEOT dans la fabrication des "2 temps" à haut rendement.

C'est une machine puissante, nerveuse, d'une extrême robustesse et d'une tenue de route incomparable.

Description : Bloc moteur 2 temps, avec cylindre aluminium chemisé. Embrayage à disques métalliques, travaillant dans l'huile, d'une très grande robustesse. — Transmission primaire silencieuse dans un bain d'huile. — 4 vitesses avec sélecteur au pied. — Fourche

télescopique. — Suspension arrière. — Moyeux à broche instantanément démontables. — Compteur incorporé dans le phare, avec commande sur bloc moteur. — Éclairage par batterie. — Avertisseur électrique. — Verrou antivol.

Ce modèle est actuellement fabriqué en grande série et livrable dans des délais normaux.



Cycles
Peugeot

USINES A BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

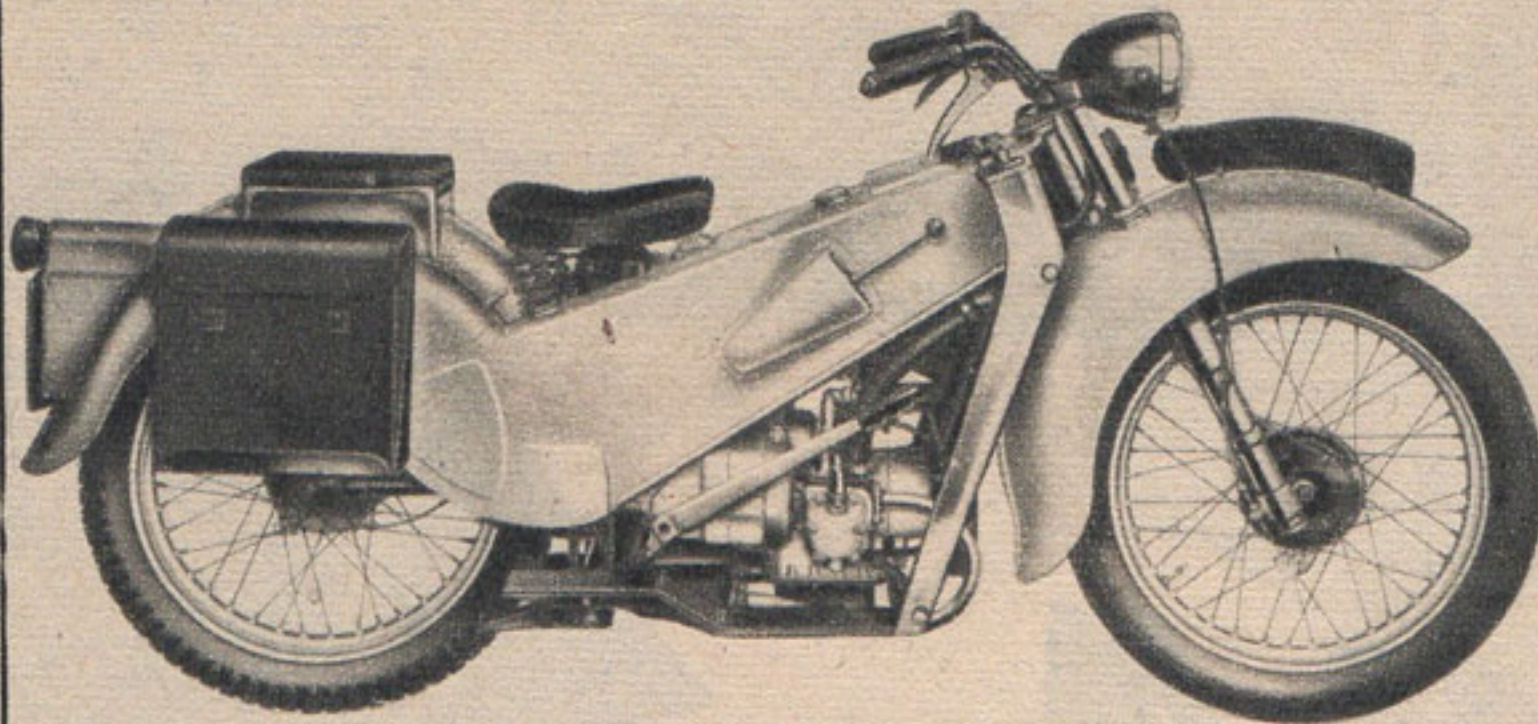




La Motocyclette la plus populaire du Monde

MOVÉA - Importateur exclusif pour la FRANCE
79, Avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e

COP. 40-65 - 27-33



MAGASIN D'EXPOSITION : 78, Avenue des Ternes, PARIS

La Silencieuse *Velocette* L.E. 200, 3 cv.

Absolument SILENCIEUSE, PROPRE et CONFORTABLE à conduire, elle ressemble comme conception à la voiture. Son moteur 2 cylindres Flat Twin à refroidissement par circulation d'eau, TRANSMISSION PAR CARDAN, Fourche télescopique, SUSPENSION AR. RÉGLABLE, consommant moins de 3 litres aux 100 km., absolument complète et bien équipée. Ce véhicule peut résoudre tous vos besoins de transport et se conduit en TENUE DE VILLE.

En modèle Sport : la 4 CV. 350 cm. TYPE M.A.C., de réputation mondiale, très appréciée pour sa tenue de route.

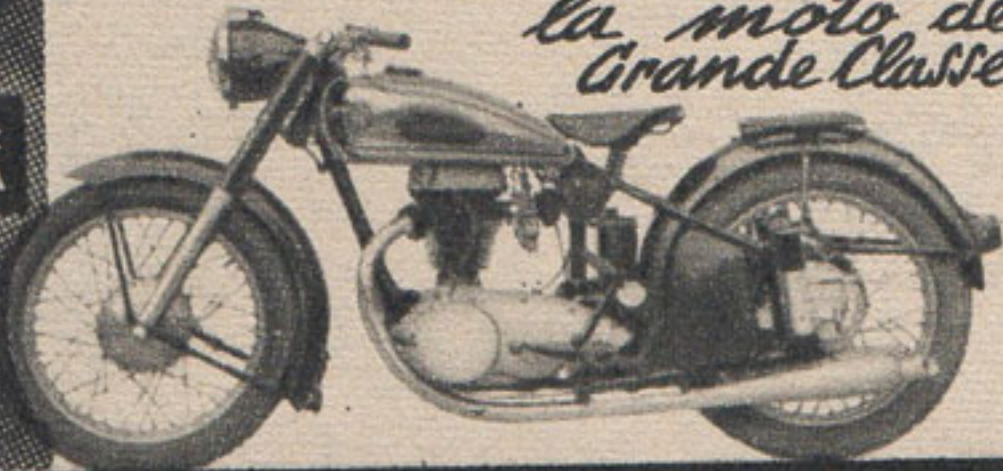
SANDFORD, Importateur

31, Rue Greffülhe, LEVALLOIS-PERRET (Seine)



350 cmc.
RÉGINA

HOREX
la moto de Grande Classe



"TRADING-MOTOR-LINE", 74, R. de Rome, PARIS-9^e LAB. 22-08
AGENCES DEMANDÉES - VENTE A CRÉDIT

AGENCE OFFICIELLE :



14, Bd
Soult

PARIS
XII^e

Tél. : DOR. 49-42

Tél. : DOR. 49-42

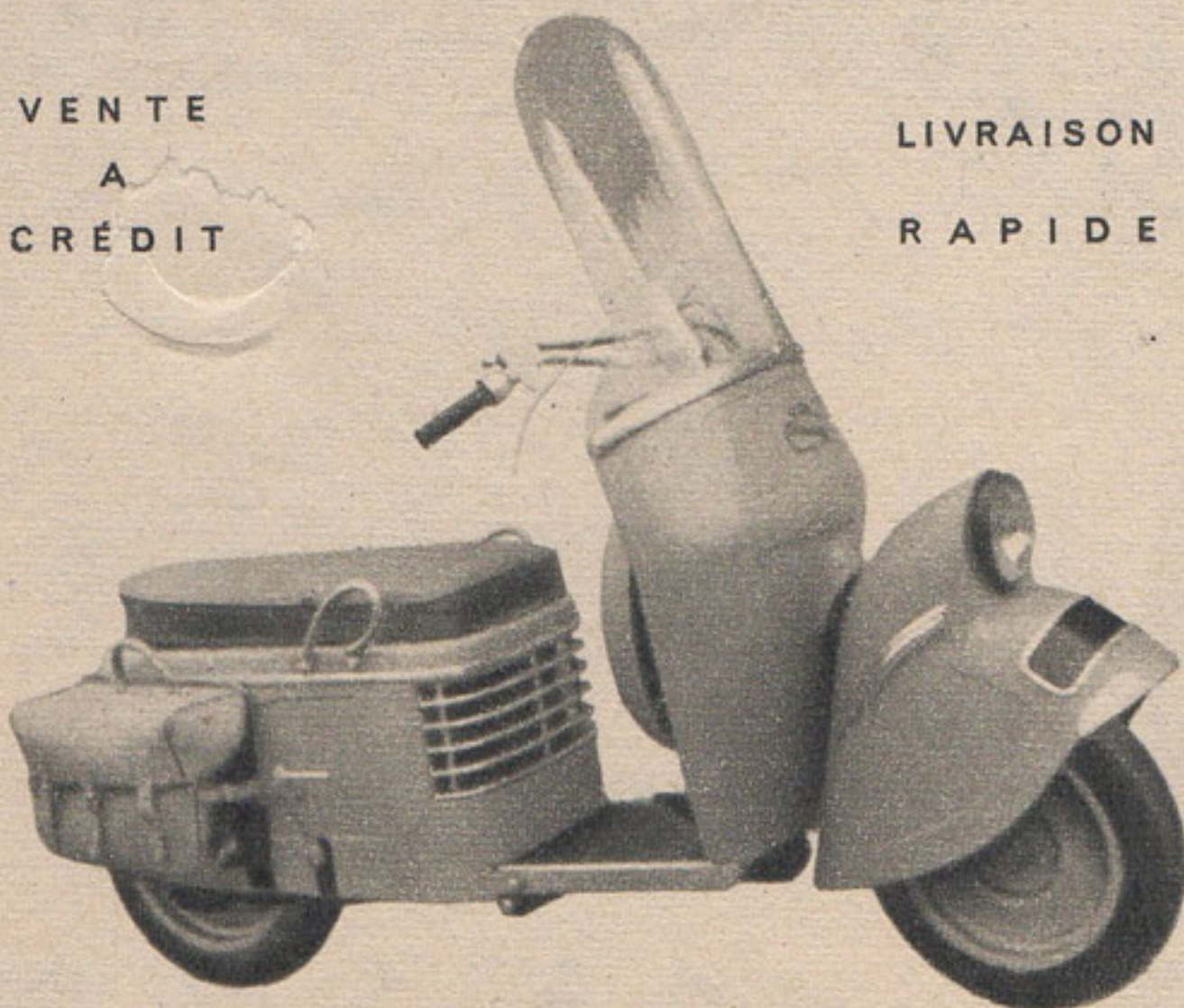
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

Avant de vous décider pour votre
Scooter **BERNARDET**
CONSULTEZ

IMPÉRIAL-GARAGE

VENTE
A
CRÉDIT

LIVRAISON
RAPIDE

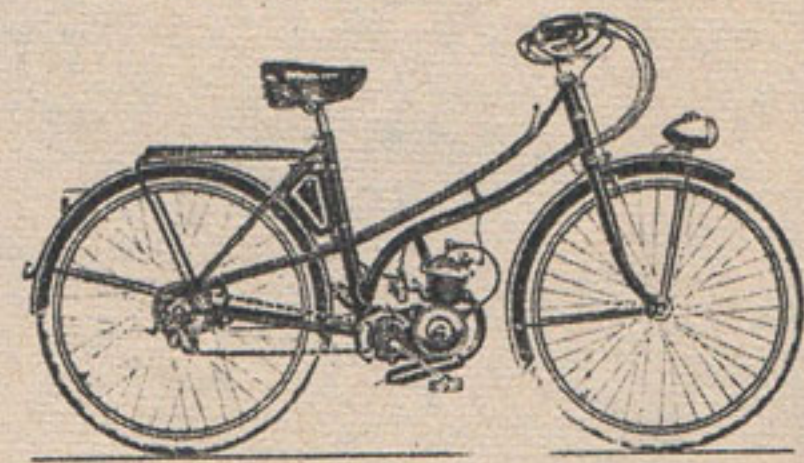


23, Boulevard de Courcelles
PARIS-8^e

Métro VILLIERS

LABorde 77-40

Manufacture des **Cycles BALLIS** de Saint-Etienne
3, RUE BERNARD-PALISSY -- SAINT-ETIENNE (LOIRE)
9 bis, BOULEVARD DES FILLES DU CALVAIRE -- PARIS-3^e



CYCLOMOTEUR "BALLIS N° 2"
ÉQUIPÉ AVEC MOTEUR "LE POULAIN"

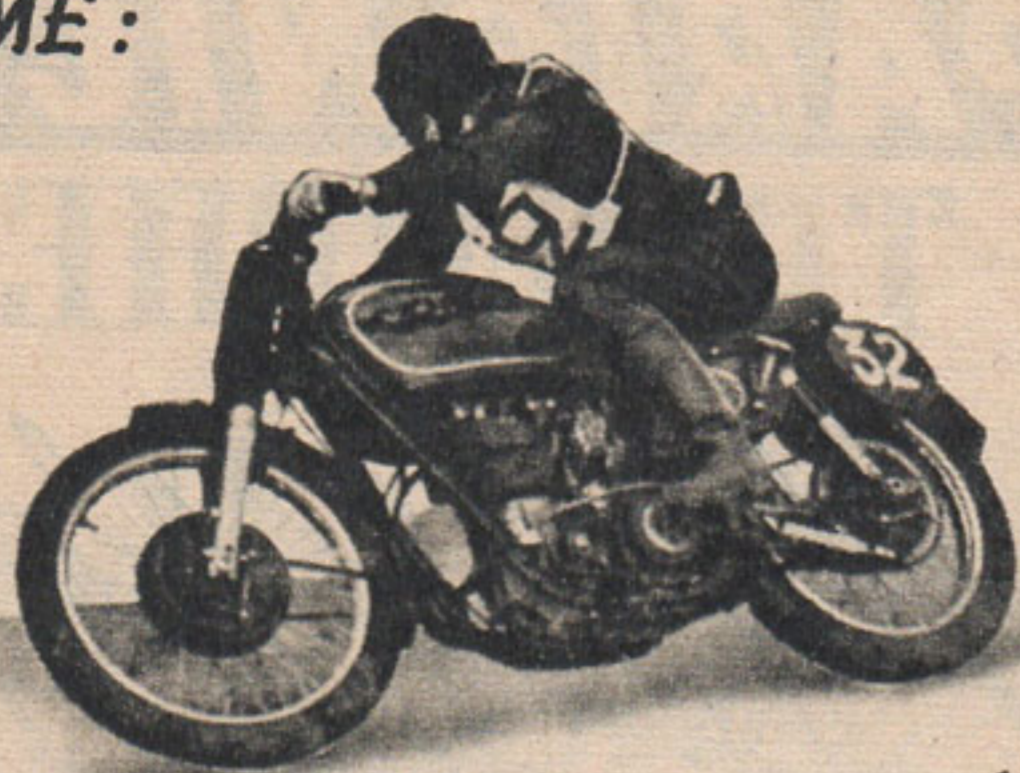
Dérailleur spécial 2 ou 3 vitesses
Une seule chaîne - Freins très puissants
— Débrayage au guidon —

VITESSE EN PALIER 45 KM/H.
MONTE LES COTES SANS PÉDALER

REMISE AUX AGENTS DU CYCLE - CONCESSIONNAIRES
EXCLUSIFS DEMANDÉS DANS TOUTE LA FRANCE

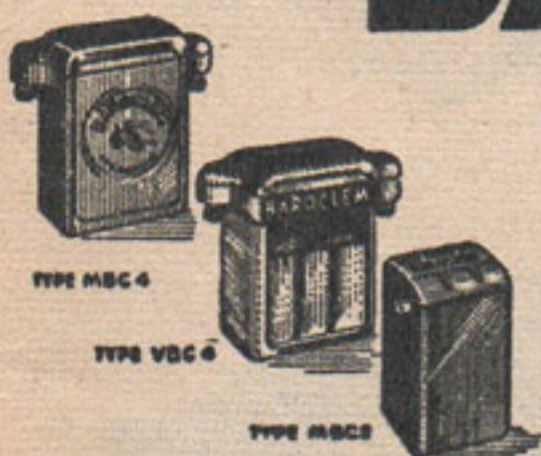
Au meilleur prix... Un cyclomoteur moderne et luxueux... LE BALLIS N° 2

**LE CHAMPION G. MONNERET
AFFIRME :**



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

BAROCLEM



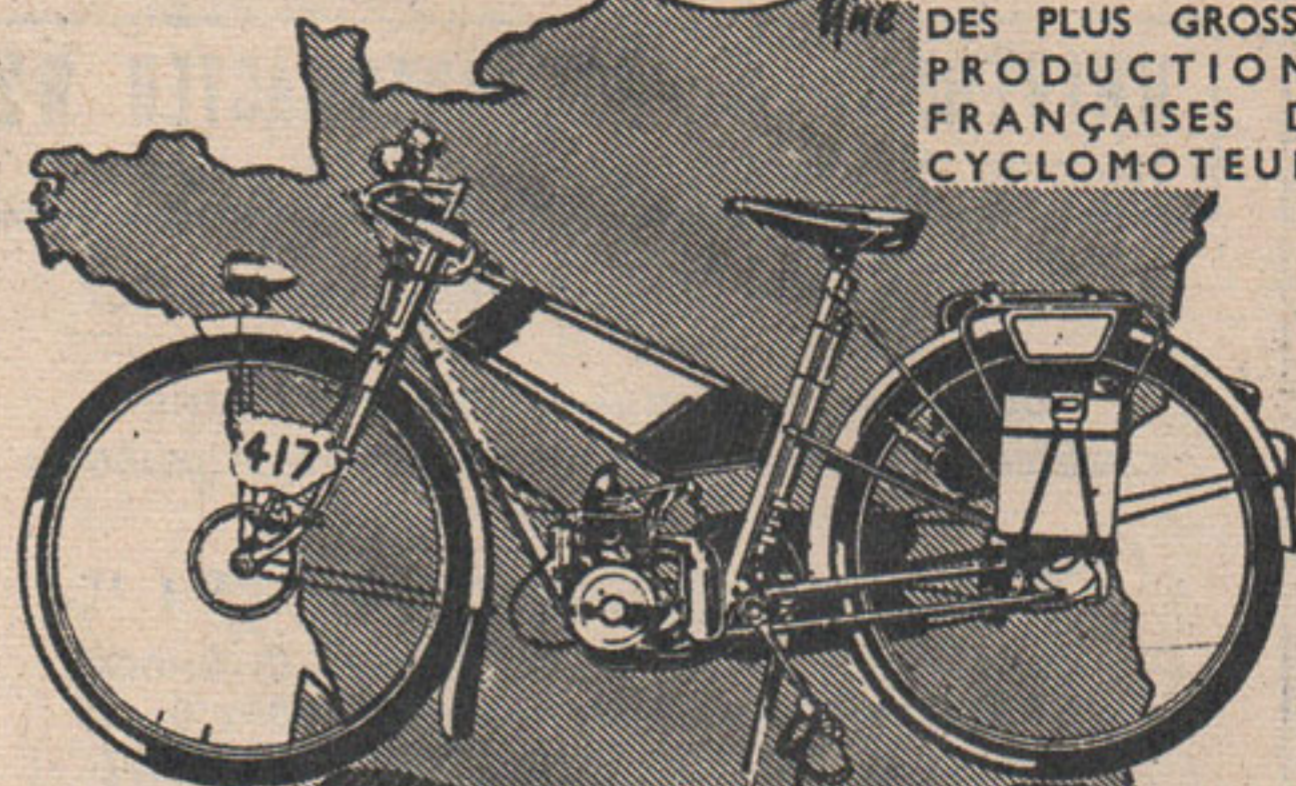
USINES A COURBEVOIE (SEINE)

AGTA

Vendez la...
CYCLOCETTE

VAP &

DES PLUS GROSSES
PRODUCTIONS
FRANÇAISES DE
CYCLOMOTEURS



1^{er} AU TOUR DE FRANCE
CYCLOMOTEUR 1950
DEMANDEZ NOTICE
RÉFÉRENCE: M.C.

**VOUS FEREZ DES
CLIENTS CONTENTS!**



MANUFACTURE ORLÉANAISE DE CYCLES

1, ROUTE OLIVET - ORLÉANS

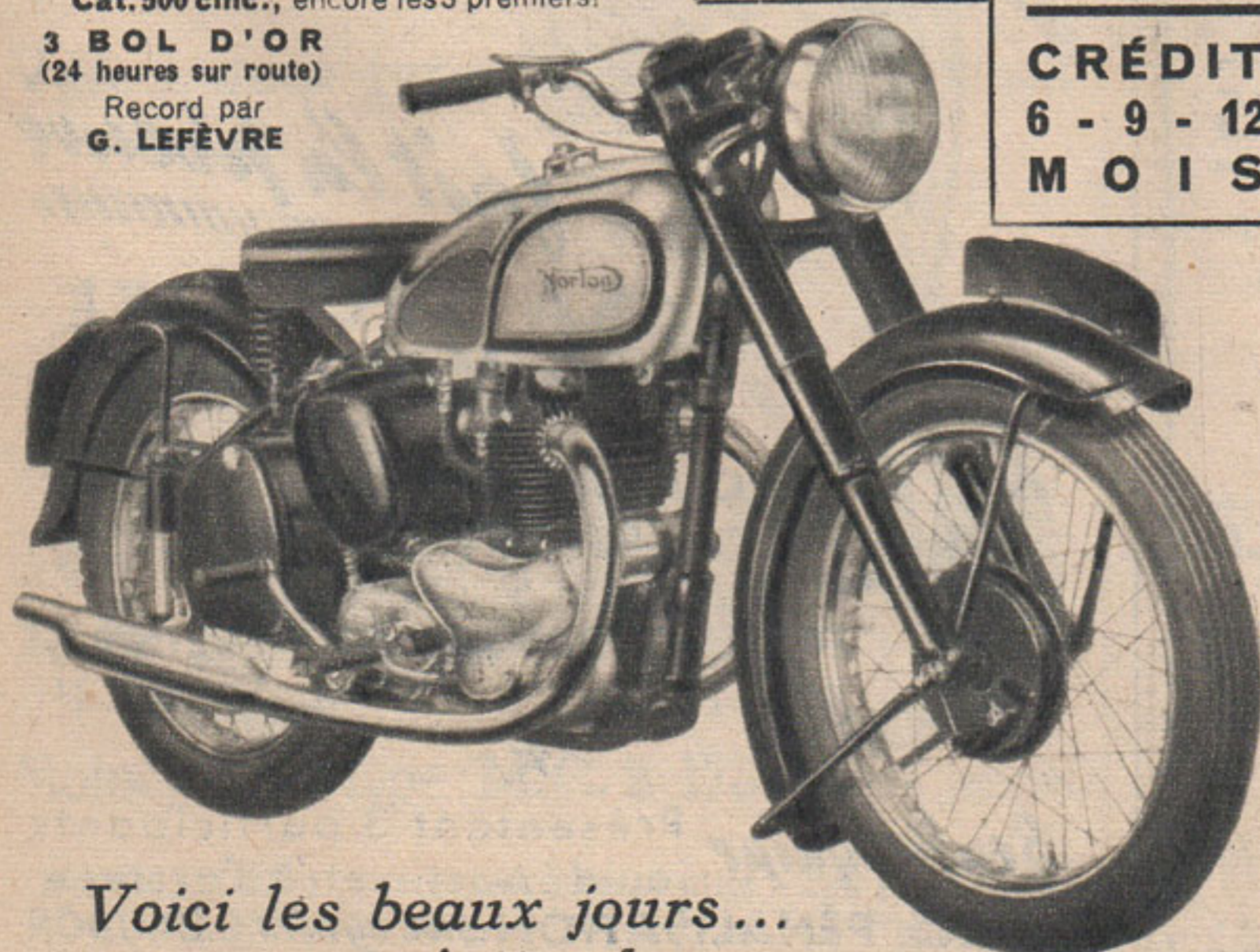
**VAINQUEUR DE
24 TOURIST TROPHY**

Dont en 1950 :
Cat. 350 cmc., les 3 premières places
Cat. 500 cmc., encore les 3 premiers!

3 BOL D'OR
(24 heures sur route)
Record par
G. LEFÈVRE

*Construites à la lumière
de l'expérience...*
MOTOS DE L'ÉLITE

CRÉDIT
6 - 9 - 12
MOIS



L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"

La 500 cmc. Bicylindre "**Dominator**" représente le critérium en motos deux cylindres. Silencieuse, souple, rapide (plus de 145 km/h.).

La 500 cmc. mono ES 2, culbuteurs. - L'inusable moto du tourisme sportif (130 km/h.).

La 500 cmc. "**Inter 30**". Arbre à cames en tête, aux splendides performances (plus de 150 km/h.).

Toutes pièces détachées "NORTON" disponibles

Voici les beaux jours...

n'attendez pas pour commander votre "NORTON"...

C. GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE
22, RUE ROBERT-LINDET - PARIS (XV^e)
Métro : CONVENTION Fermé le lundi Téléph. : VAU. 07-09

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2

125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2

197 cmc.

Ces deux modèles livrés avec moteur "VILLIERS", boîte 3 vitesses sélecteur. Fourche télescopique - Suspension arrière. Éclairage par batterie - Phare agréé de grand diamètre. - Compteur.

TALISMAN "1951"

Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit. sélecteur, éclairage batterie, compteur. Fourche télescopique - Suspension arrière. Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.

Tous ces modèles disponibles immédiatement

LA 175 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE
Suspens. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.



LES MOTOS DE SÉRIE
LES PLUS RAPIDES DU MONDE
Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. **RAPIDE** - Vitesse : 180 km.

1.000 cmc. **BLACK SHADOW** - Vit. : 200 km.

500 cm. **GREY FLASH** - Monocyl. RACING

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES : NORTON - EXCELSIOR - VINCENT - INDIAN - ARIEL - B. S. A. - MATCHLESS - TRIUMPH, etc...

Toutes bougies motos.

SACOCHE CUIR CHROMÉ, Gd MODÈLE
PRIX à partir de 4.900

Atelier de réparations par spécialistes sous la direction de **A. LEFÈVRE**, recordman du Bol d'Or.

C. GARREAU

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.

22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)

Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09

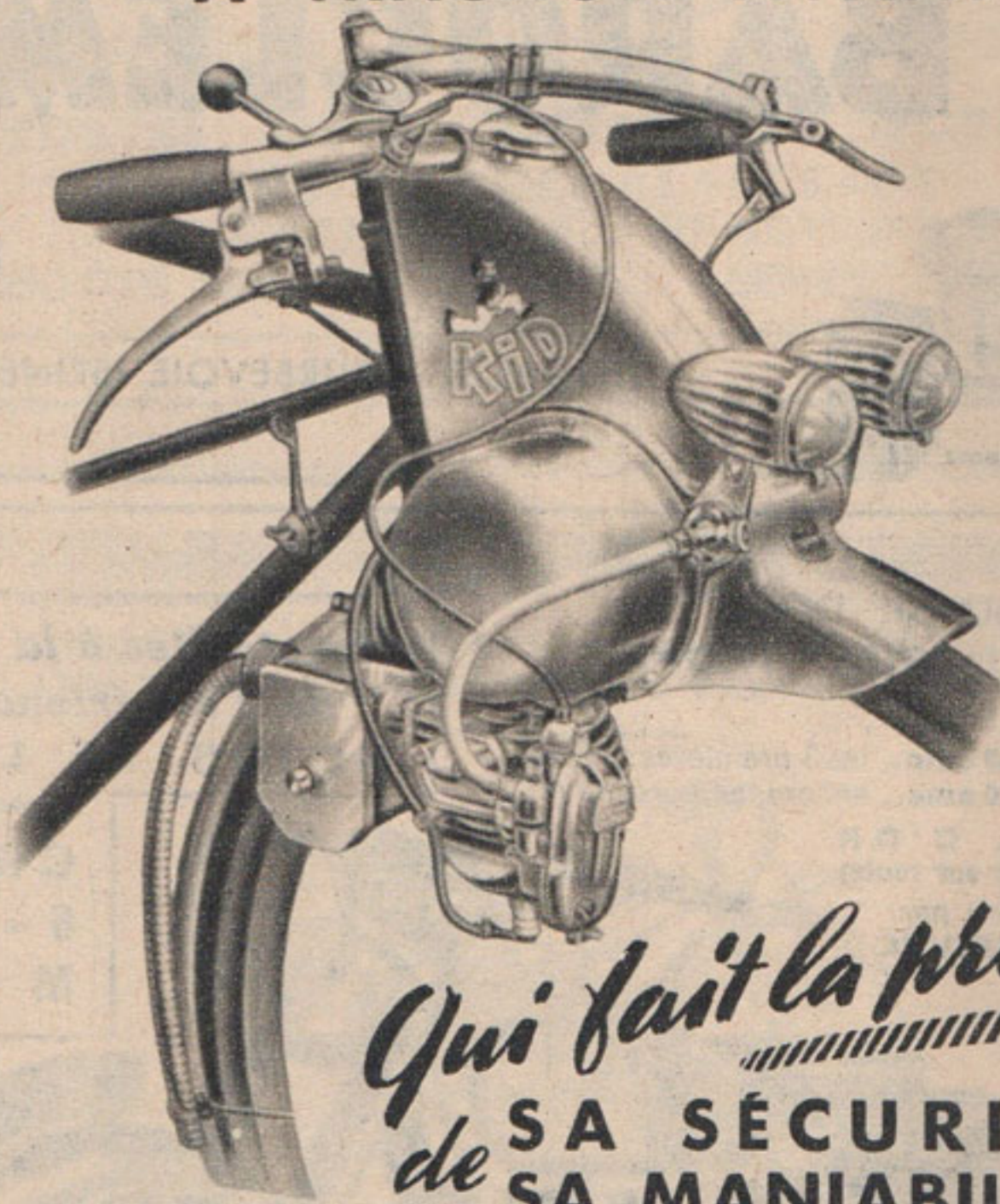
Rallye cyclomoteur
PARIS-NICE

TRIOMPHE

du
Moteur



A TRACTION AVANT



Qui fait la preuve
de **SA SÉCURITÉ**
SA MANIABILITÉ

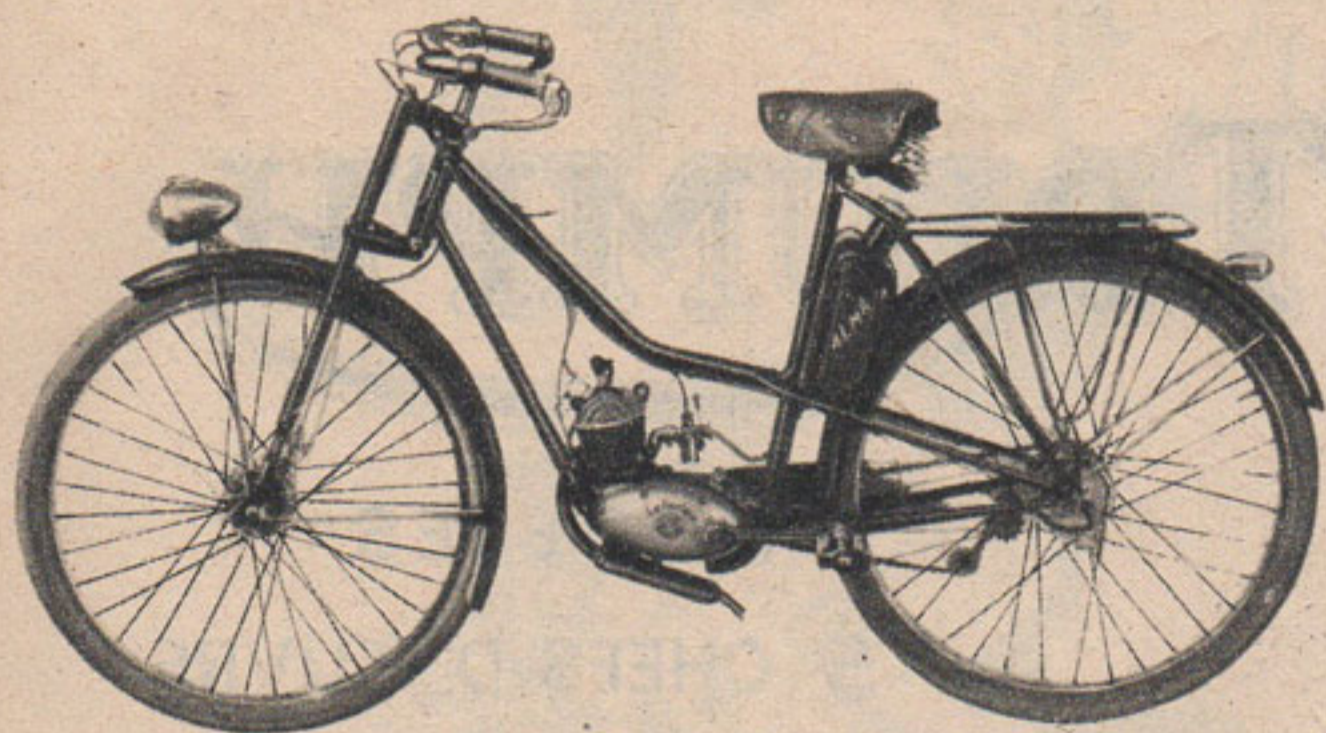
1^{ER} CLASSEMENT PAR ÉQUIPE
2° LESANT - 3° MILBACH
5° CIPOLAT
ÉPREUVE DÉMARRAGE FREINAGE
1° LESANT 2° MILBACH

Seule équipe Présentant 3 participants
au départ et à l'arrivée
SANS PÉNALISATION sur cycles C. DAUDON

STÉ DES MOTEURS KID
7 BIS, RUE MÉRIMÉE, PARIS-16^e, KLÉ. 49-30

AGENTS DEMANDÉS POUR TOUTES RÉGIONS

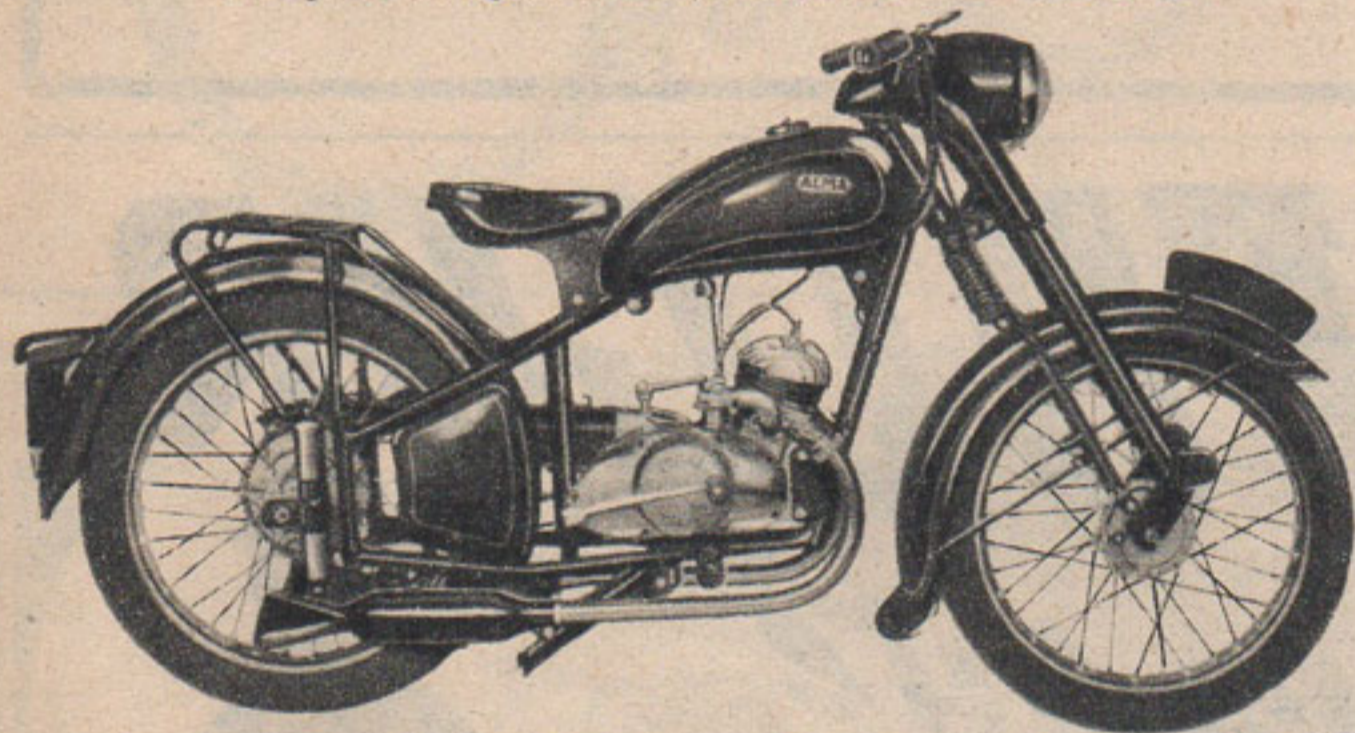
LE CYCLOMOTEUR ALMA



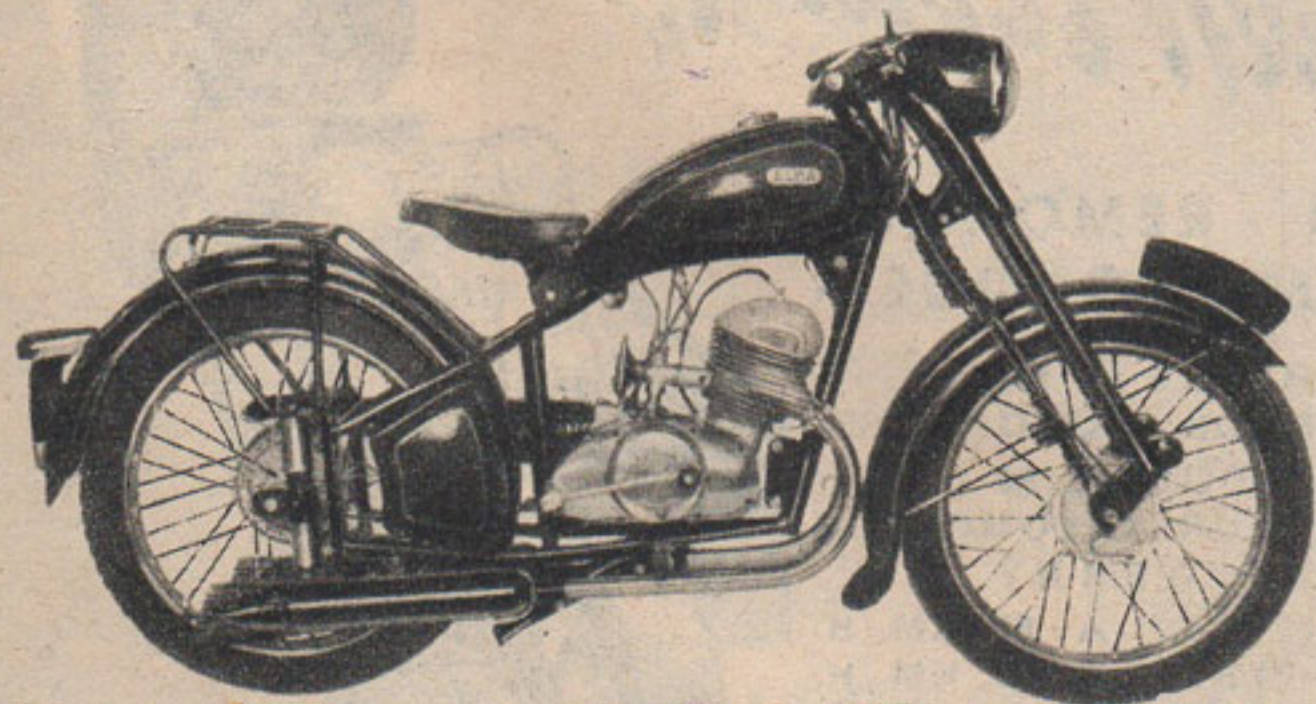
Moteur **LE POULAIN** 49 cm³

à débrayage double disque et pédalier incorporé - 1 seule chaîne
- 2 freins tambour puissants 3 vitesses sur dérailleur utilisées
par le moteur - Fourche télescopique.

Le Cyclomoteur type **B.M.A. 51**
complète la gamme des fabrications **ALMA**.



Vélocycle type **Y.S.** 125 cm³ 4 vitesses



Motocyclette type **M.C. 2** 175 cm³ 4 vitesses

TRIPORTEURS à différentiel, charge utile : 200 et 300 kgs

MOTOCYCLETES & VÉLOMOTEURS ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

Les Vélocycleurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.

125 cmc.

(boîte séparée)

et

(bloc-moteur)

3 vitesses

4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Suspensions arrière

GRAZZINI

4 ANS D'EXPÉRIENCE

*adoptées par les principaux constructeurs
français et étrangers*

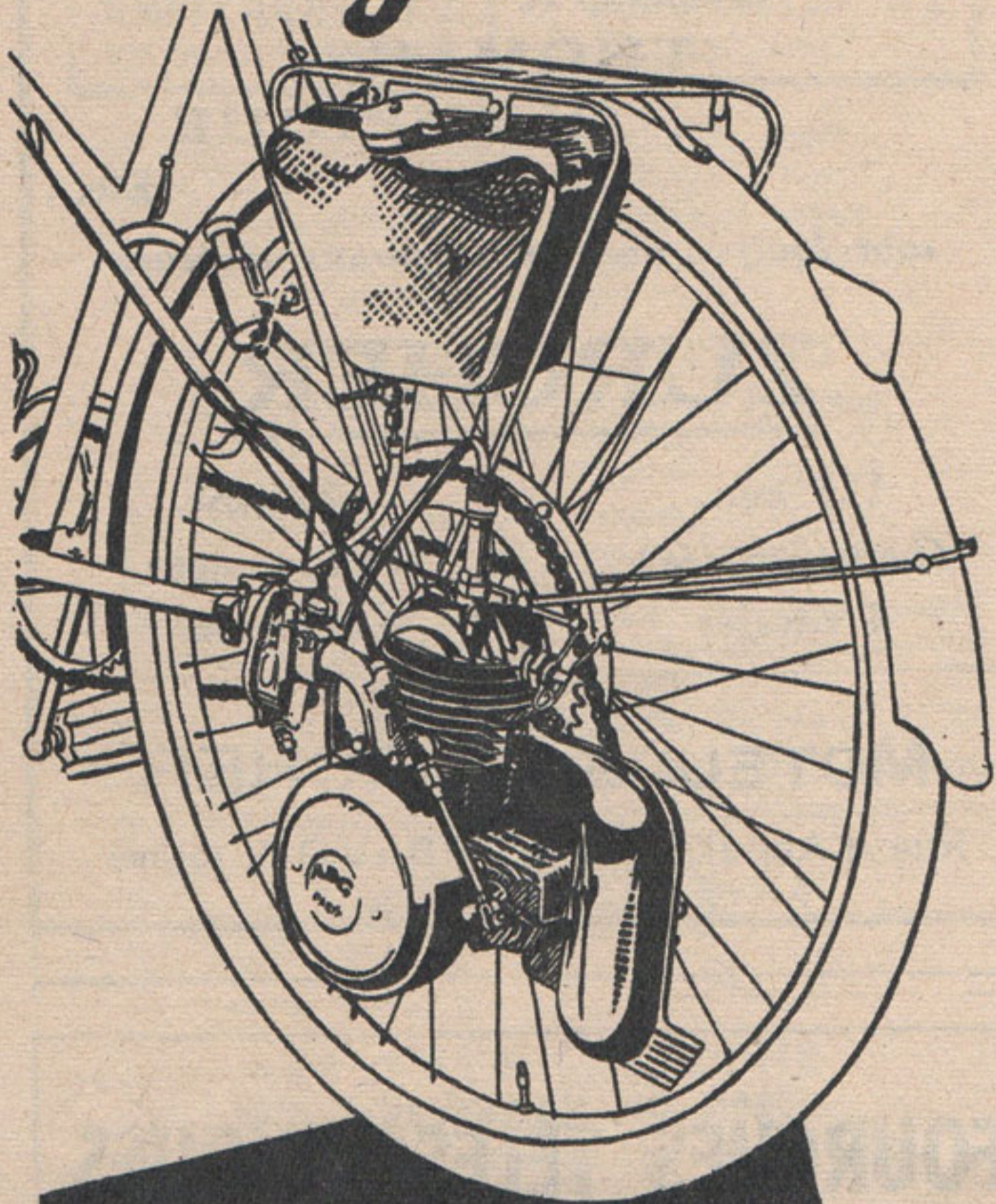


16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS-XI^e

Métro PARMENTIER ou OBERKAMPF

Tél. : ROquette 17-03

*Pour votre
bicyclette...*



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

OCERP

ABC CONSTRUCTEUR

22, RUE DE NORMANDIE - COURBEVOIE

Tel. DÉFENSE 29-55 et 26-14

TRIUMPH

5 MODÈLES

5 CHEFS-D'ŒUVRE

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

FULGUR
BREVETÉ S.G.D.G.

*va vite
en
tout terrain*

LA REMORQUE
- MONOROUÉ -

- MODÈLE M. 100
POUR MOTO
- MODÈLE M. 50
POUR VÉLOMOTEUR
ET DERNY
- 50 KG. A 80 KM./H.
100 KG. A 60 KM./H.
- SUSPENSION A
FLEXIBILITÉ VARIABLE
ET RÉGLABLE

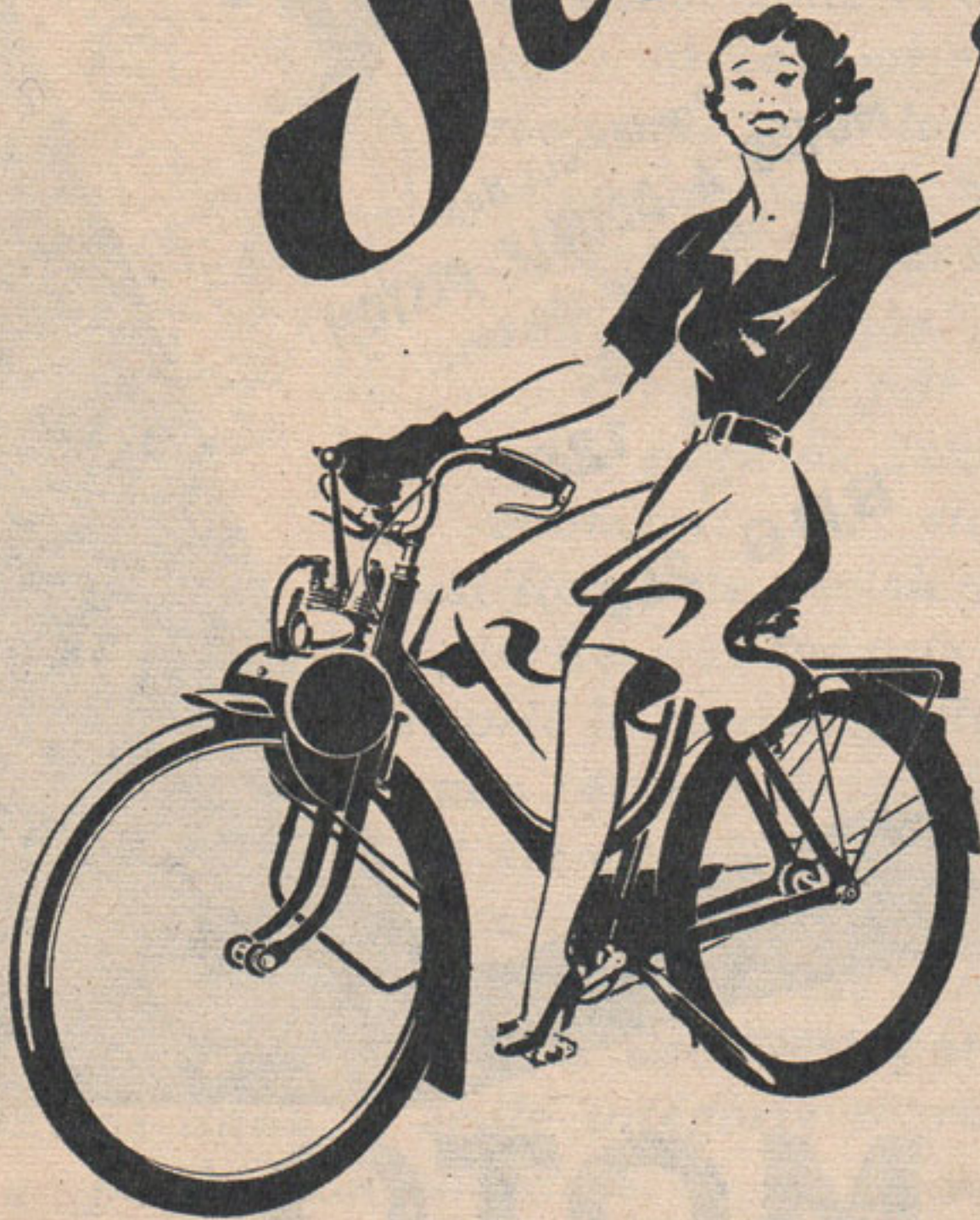


Éts **TAILLANDIER**

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE - VINCENNES (SEINE)

Foire de Paris - Stand 3.542 - Terrasse C. MC, 10

Sécurité



**Vitesse limitée volontairement
à 30 Kms/heure**

...mais monte 6% sans pédaler

- Fonctionnement extrêmement simple

- une seule commande - permet à tout cycliste de s'en servir sans apprentissage.

Essayez chez l'un des Agents

VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

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



La Société AUTO UNION, dont le siège est à INGOLSTADT en Bavière (en zone occidentale américaine), seule propriétaire des célèbres marques AUTO UNION DKW -mondialement connues, est représentée en FRANCE par la Société

FRANCE-UNION-AUTOMOBILE

168^{bis}, Avenue de Neuilly

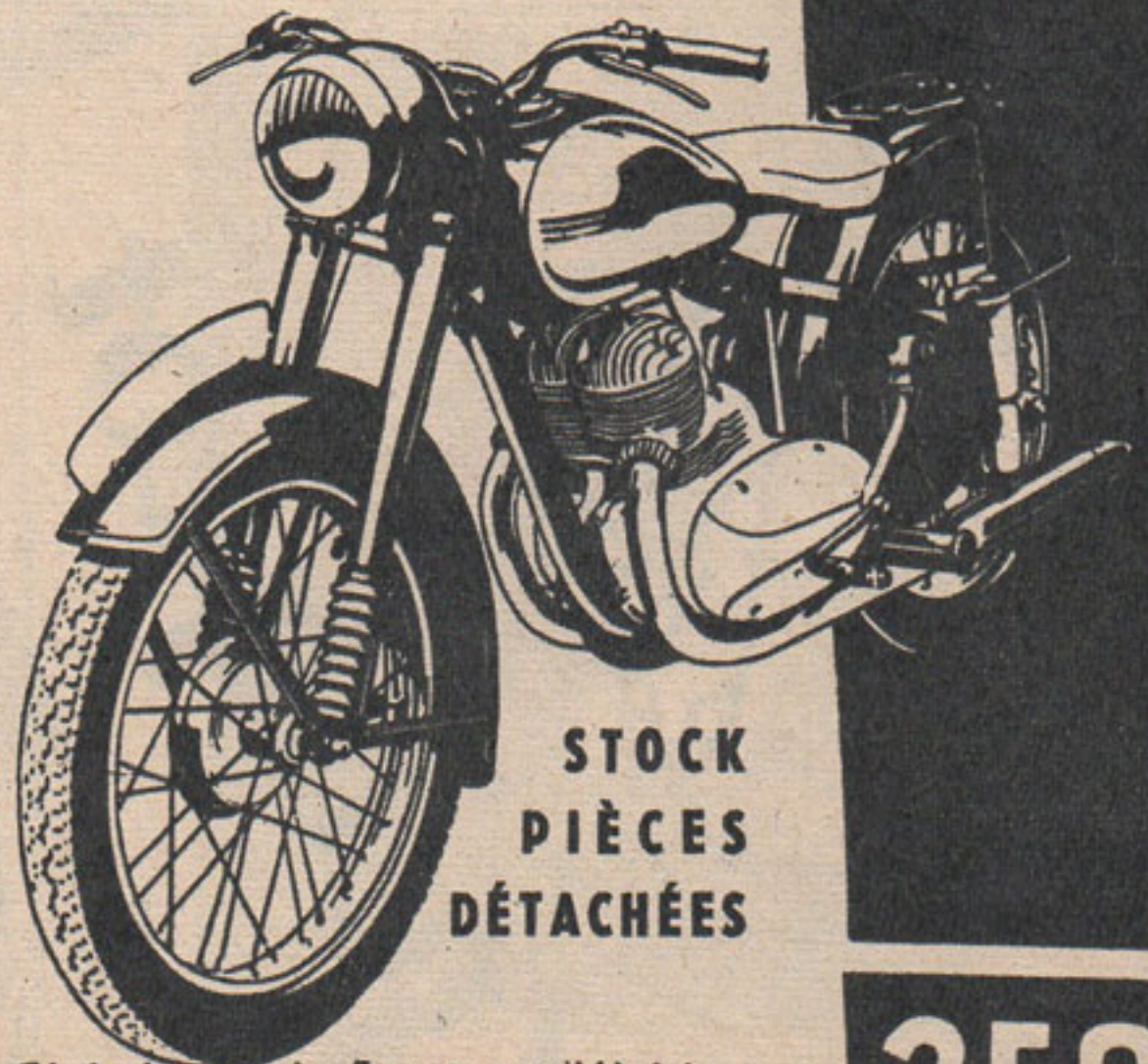
NEUILLY-SUR-SEINE - Téléph. : MAILLOT 89-22

— IMPORTATEUR OFFICIEL POUR LA FRANCE —

JAWA 350

LEUR RENDEMENT

FAIT LEUR RENOMMÉE!



STOCK
PIÈCES
DÉTACHÉES

Agent Général pour la France et l'Algérie

ETS J. POCH

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-S/-SEINE - SAB: 61-70

250



Spécialiste
d'appareillages
électriques
moto
utilisés
et réputés
dans le
monde
entier.



BING
VERGASER

Fabricant des
carburateurs
qui équipent
la majorité
des motos
et
moteurs fixes
allemands.



Constructeur
de side-cars
sport,
tourisme
et de
livraisons
pour motos
de 200 à
1.000 cmc.



TWN

Producteur des
MOTOS A DOUBLE PISTON
de 125 et de 250 cmc.

TYPES

BDG 125

et

BDG 250



ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

HALL DE LA MOTO



SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 1.800.000 FRANCS
18 - 20, RUE RÉBEVAL ET 27, RUE VINCENT - PARIS (19^e)

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



Peugeot



TERRROT

et
Stockiste des
meilleures productions
françaises de pièces détachées
et d'accessoires de qualité,
adaptables et compatibles

Les 126 cmc. de course



Ainsi donc le sort semble jeté : la catégorie 125 cmc., reconnue par la Fédération internationale, n'est pas acceptée en course par nos pouvoirs publics.

On verra par ailleurs le texte paru au Journal officiel énonçant les modifications qui essayent de justifier cette décision.

On y étale les autorités qui ont pris part à cette délibération et ont pris la responsabilité du geste.

Nous n'avons pas remarqué, toutefois, que les constructeurs aient été appelés à donner leur opinion et à se prononcer.

Regrettable oubli; voilà que nos marques nationales sont privées du droit de participer aux courses dans la seule catégorie correspondant à leur production courante.

Nos constructeurs seront certainement navrés de n'avoir plus aucune chance d'inscrire leur marque au glorieux palmarès du sport et d'en retirer un haut prestige jusque par-delà nos frontières.

Vont-ils réagir véhémentement ? Qui pourrait le savoir ?

Mais tout n'est pas perdu pour eux; s'ils brûlent d'affronter malgré tout la compétition, nous n'avons qu'à créer une catégorie 126 cc. inaccessible à ceux qui n'ont pas de permis de conduire. Ainsi les inquiétudes administratives seront calmées, ce « c.c. » supplémentaire fera disparaître le danger redoutable du 125 cc. et nos jeunes coureurs pourront à nouveau, sans être obligés de dépenser une fortune en achetant une machine étrangère, donner la mesure de leur valeur.

Et si certains briguent des records mondiaux, il leur suffira de réduire de un centimètre cube la cylindrée pour être conformes aux règlements internationaux.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
& CAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

Sommaire

4^e ANNÉE - N° 51 - MAI 1951

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	10
● UN SCOOTER FRANCO-ITALIEN, par A. NEBOUT.....	12
● LE SCOOTER IMPOSERA-T-IL SA LIGNE A NOS FUTURES MOTOS ? par Max END.....	14
● EN ROUTE VERS LE THIBET. CONCOURS DES ANOMALIES.	15
● 40 JOURS D'AVENTURE.....	16
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	18
● SPORT ET CLUBS.....	19

NOTRE COUVERTURE



LA DERNIÈRE CONQUÊTE DE LA FEMME



Courses britanniques de début de saison.

Elles permettent aux équipes officielles de parfaire la mise au point des machines, n'ayant pas en Angleterre de circuit routier permanent tel notre Monthéry.

La distance est toutefois assez courte en général. Voici quelques classements exposant la forme des uns et des autres.

A Thruxton, en 350 Doran (A.J.S.) effectue une rentrée victorieuse, il n'a pas couru depuis le T.T. de 1950, battant Duke (Norton) et Sandford (Velocette). En 500, victoire de Duke (Norton) devant Bennett également sur Norton.

A Brough, Featherstone (A.J.S.) règle Duke (Norton) et Horn (Norton) en 350, tandis qu'en 500 Horn (Norton) fournit une très belle course et bat Duke (Norton).

Le T.T. est en pleine préparation et il manquera malheureusement la participation étrangère escomptée, les Italiens hésitant à faire un déplacement d'une telle envergure avec peu de chances de victoire d'un pilote italien; M.V. toutefois serait représentée par Graham.

Son voile qui volait, qui volait...



Rentrait l'autre dimanche par l'autoroute un couple sympathique, élégant et bien campé sur une moto étincelante.

La soirée étant tiède, et la vitesse réduite, Madame songea à se débarrasser de son écharpe qu'elle déroula... tout en roulant. L'écharpe était longue, flottait au vent. Tout se passa d'ailleurs fort bien, ce qui ne nous empêche pas de signaler le danger de ce geste. Si le voile léger, au lieu de voler, s'était rabattu et pris dans les rayons de la roue arrière, la dame eût été étranglée sans rémission. Tel fut autrefois le sort tragique d'une grande artiste pilotant un roadster sport.

Trop d'insouciance peut être néfaste; nombre d'accidents stupides en résultent qui eussent pu être évités avec un peu d'attention ou de réflexion.

Les cavaliers de cuir.



On n'est guère habitué à voir les grands journaux quotidiens ouvrir largement leurs colonnes en faveur de la motocyclette.

C'est pourquoi nous avons été agréablement surpris de lire sous ce titre, dans *Le Monde* du 17 avril, un article fort intéressant de notre confrère Olivier Merlin, qui possède certainement très bien son sujet.

M. Merlin nous explique clairement pourquoi les Anglais aiment la motocyclette, pourquoi les Italiens lui réservent leur faveur, et pourquoi les Allemands s'y intéressent avec leur esprit méthodique, sur le double plan national et importation

Ce tour d'horizon bref mais précis provoque un rapprochement avec notre activité qui ne va pas sans quelques constatations amères, mais justifiées.

Dans les pays cités plus haut, l'industrie motocycliste, le sport motocycliste aussi, sont considérés comme un patrimoine national, servant non seulement la prospérité du pays mais son prestige à l'étranger.

Cet exposé est d'autant mieux venu qu'il est à la portée des profanes, et les éclaire sur un sujet jusqu'à présent sans intérêt pour eux.

Bravo *Le Monde*, et toutes nos sincères félicitations à M. Olivier Merlin.

La bonne manière.



Notre abonné, M. Cuoq, de St-Etienne, s'est fait un plaisir de nous faire partager sa satisfaction d'avoir été si bien traité par un motoriste régional, M. Berger.

Il avait demandé à cet agent des pièces pour sa moto américaine; non seulement elles lui ont été envoyées par retour, port payé, mais le colis était accompagné de revues américaines et de nombreux conseils et suggestions pour le réglage de sa machine.

Il ne se passe pas de semaine que nous ne recevions quelque lettre nous signalant la complaisance et la probité d'un mécanicien à qui, de passage, on a eu recours.

C'est réconfortant dans une période où la moitié des gens ont tendance à se plaindre de l'autre moitié.

La motocyclette allemande.

Peu de temps avant « Les cavaliers de cuir », la *Tribune de Genève* publiait le numéro spécial consacré à l'industrie motocycliste allemande: là encore, le problème était posé sur le plan national: des statistiques précises, un exposé objectif des efforts fournis non seulement par chaque marque mais par le gouvernement pour les aider, une action concertée, coordonnée pour imposer les productions de chacun à l'attention de tous les pays susceptibles d'acheter, une collaboration générale pour l'établissement de records sensationnels, dont ce 289 kilomètres à l'heure, battant un précédent record allemand.

Partout, sauf chez nous, on prend la motocyclette au sérieux, on la considère, non pas comme une industrie mineure, mais comme l'égale de toutes celles qui participent à l'économie générale.

Le Grand Prix d'Espagne.

Comptant pour les titres mondiaux, les épreuves du Grand Prix d'Espagne viennent d'avoir lieu à Barcelone. La date était prématurée, les racers d'usine n'étant pas encore au point et les Anglais ne se sont pas déplacés officiellement.

Le circuit a été terrible et le déchet d'une importance rarement rencontrée dans un Grand Prix d'après-guerre. En 500 la quatrième ne pouvait être enclenchée que quelques centaines de mètres,

malgré les petits braquets employés: la moyenne des 500 n'est d'ailleurs supérieure que de 8 km. à celle des 125.

En 125, les trois premiers terminent très près les uns des autres après un chassé-croisé incessant qui fit de la course la plus belle des épreuves du Grand Prix. Wood (Morini) fut éliminé par avarie mécanique alors qu'il était en tête.

En sidecars, Oliver a fait preuve d'une supériorité plus manifeste que les années précédentes avec une Norton « très usine » de l'an dernier dont la fourche était une expérimentale de 1949, c'est-à-dire que l'axe de roue, d'un diamètre énorme, est supporté par deux bossages fixés antérieurement aux bras de fourche télescopique.

La course des 350 ne fut pas l'occasion de lutte serrée, du moins pour les deux premiers. Graham ne put obtenir à temps la remarquable Earles, équipée cette fois d'un moteur Velocette et il eut en place la Velocette ex-Frith, qui détint le titre mondial en 1949. Remarquable performance de l'Espagnol Aranda sur Guzzi 250, qui ne manqua la troisième place que par la faute d'un ressort de soupape défaillant. Les Allemands Schnell et Gablenz (Parilla) ne purent terminer.

La course des 500 fut faussée par une chute qui élimina 6 concurrents dès le premier tour. Milani avec une Gilera Saturno, parfaitement adaptée à ce circuit, tint tête à la meute pendant 10 tours puis disparut, Masetti prit sa place et ne la quitta plus. Graham (M.V.) ne put terminer et six concurrents se classèrent, le dernier en poussant sa machine. Meilleur tour à l'actif de Lorenzetti (Guzzi), moyenne: 95 km. 950.

L'homme de ce début de saison, parmi les coureurs privés, est bien Wood; il a une réputation de coureur de petits circuits (sans sens péjoratif!) mais nous le verrons encore au T.T. pilotant une Guzzi officielle en 250.

Les bonnes tables.



Avec les beaux jours, les randonnées reprennent et, avec elles, la recherche des petits coins sympathiques où l'on peut faire, sans grands frais, un bon repas.

Plusieurs lecteurs nous en ont signalé au cours de la saison, et des vacances dernières.

Le Livre d'Or [s]entrouvre pour 1951 avec la communication d'un de nos abonnés qui nous signale « La Béarnaise », à Meaux, dont il a été enchanté. Avis aux gourmets.

La moto aux Pays-Bas.



Contre environ 140.000 voitures de tourisme, les Pays-Bas dénombraient dernièrement près de 100.000 motocyclettes. Quoique les voitures dominent nettement la situation, on peut conclure de ces

chiffres que le motocyclisme est en faveur dans ce pays. L'accroissement du nombre des divers véhicules est d'ailleurs en constante progression, et chose curieuse, de même pourcentage approximatif pour chacun d'eux.

Qu'y aura-t-il comme pilotes étrangers au IV^e Circuit international de Bergerac le 20 mai?



La préparation du IV^e Circuit international de Bergerac, qui aura lieu le 20 mai, se poursuit avec intensité. C'est tout Bergerac qui travaille à réaliser ce qui doit être une des grandes journées du motocyclisme français. Nous savons entre autres que la Commission sportive du circuit va soigner particulièrement la qualité des pilotes. En dehors des meilleurs spécialistes français de toutes les cylindrées et des sidecars, la représentation étrangère sera triée sur le volet. Des pourparlers très avancés sont en cours avec les pilotes espagnols, anglais, belges et suisses. Il y a quelques jours les Fédérations yougoslave et autrichienne ont demandé aux organisateurs bergeracois d'admettre leurs meilleurs coureurs. Nous ne savons pas quelle suite sera donnée à ces offres sensationnelles.

Les 125 cmc. et la course.

C'était déjà le sujet du précédent éditorial. Si nous y revenons aujourd'hui, c'est que, depuis, nous avons trouvé dans le *Journal officiel* du 8 avril (on s'occupe de nous en haut lieu) une question posée à ce sujet par M. Couston à M. le président du Conseil, ministre de l'Intérieur, et la réponse de celui-ci.

Nous reproduisons ci-dessous ce paragraphe; on verra que beaucoup de gens se sont penchés sur la question, mais que leurs conclusions, en apparence logiques et plausibles, pèchent par la base puisque les 125 de course n'ont rien de commun avec les vélomoteurs 125 et que les pilotes des premières, nous l'avons déjà dit, ne peuvent participer à une épreuve sans la licence de la F.F.M. qui n'est délivrée que sur présentation du permis de conduire. Les conducteurs de vélomoteurs n'ont pas de permis, par suite, ne peuvent obtenir leur licence et ne peuvent courir. Le danger auquel on fait allusion est donc imaginaire. Remercions néanmoins M. Paul Couston d'avoir accordé son attention à notre modeste sport.

Le résultat de ce veto : nos couleurs qui ne font pas déjà brillante figure dans les courses de moyenne et grosse cylindrées risquent bien de disparaître aussi dans la seule catégorie où nous pouvions nous risquer. Pendant ce temps les 125 italiennes, autrichiennes et bientôt sans doute allemandes rassembleront tous les lauriers.

Et nos champions nationaux feront triompher les marques étrangères, ne trouvant rien chez nous pour défendre leur chance.

Voici, enfin, ce texte officiel auquel nous n'ajouterons pas de commentaires :

18007. — M. Paul Couston demande à M. le président du Conseil, ministre de l'Intérieur, les raisons qui motivent la parution de la circulaire ministérielle du 31 janvier 1951 interdisant les courses de vélomoteurs de 100 à 125 cmc., et s'il compte autoriser les courses de vélomoteurs de 100 à 125 cmc. en circuit fermé en exigeant toutes garanties de sécurité pour le public et en mettant comme condition expresse à la participation de ces manifestations que les conducteurs de

véhicules (c'est-à-dire les coureurs) soient préalablement munis du permis de conduire. (Question du 9 mars 1951.)

Réponse. — J'ai demandé aux préfets de prendre un arrêté fondé sur la loi du 5 avril 1884 en vue d'interdire ces compétitions à la suite d'une conférence interministérielle à laquelle M. le ministre de l'industrie et du commerce (direction des industries mécaniques), M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, M. le ministre de l'éducation nationale (direction des sports), M. le ministre de la défense nationale (direction de la gendarmerie), ainsi que les clubs étaient représentés. Il a été reconnu par les membres de cette conférence que les véhicules et cycles visés aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 48 du code de la route, pour lesquels le permis de conduire n'est d'ailleurs pas exigé, ne sont pas conçus pour la vitesse et qu'il y a lieu d'éviter que les conducteurs ne soient incités à en augmenter constamment la rapidité. Des jeunes gens, et même des enfants, peuvent utiliser ces machines qui, trop rapides, constitueraient un danger pour eux-mêmes et pour autrui. Une attitude différente en ce qui concerne les courses conduirait l'administration à exiger le permis de conduire pour ces véhicules...

Une conférence intéressante le 8 juin à la S.I.A.

La Section Cycles, Motocycles, Moteurs marins de la Société des Ingénieurs de

l'Automobile se réunira mardi 8 juin à 18 h. 15, au 2 de la rue de Presbourg.

M. Paillarsé y traitera de la fabrication des moteurs de motocyclettes en grande série.

Des cartes d'invitation pourront être retirées à notre Bureau.

Projets fiscaux.

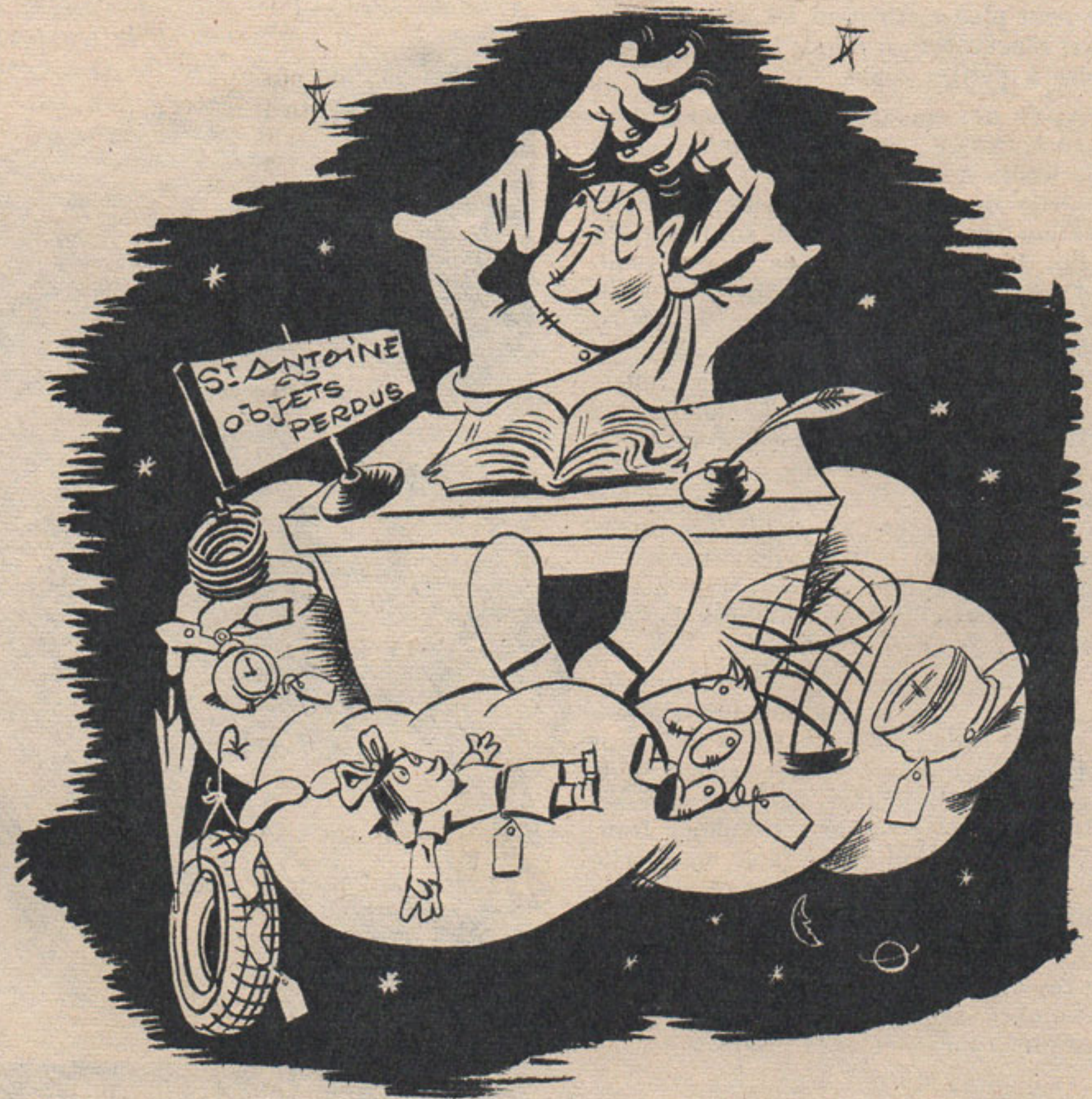


Nos motos et vélomoteurs, qui sont généralement considérés par nos dirigeants comme rouspille de sansonnet, viennent d'être tout à coup découverts par ceux qui sont chargés de gérer nos finances, à

l'occasion d'un des trous du budget à boucher. On retrouve toujours des connaissances dans ces moments-là. L'on a songé soudain que la faveur dont jouissent nos deux roues et le volume des ventes qui en résulteraient pouvaient mériter une attention toute spéciale et un petit prélèvement.

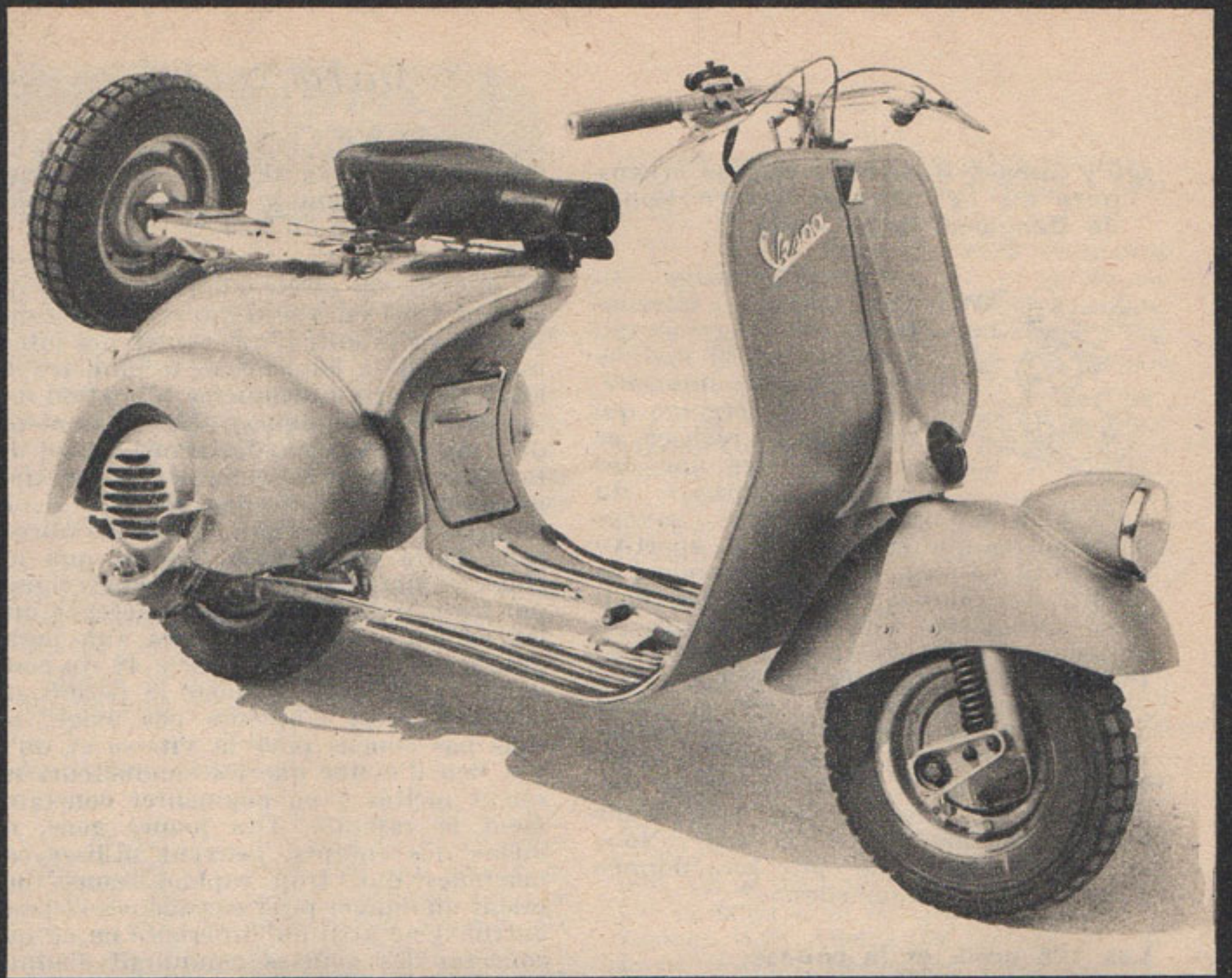
A l'heure où nous écrivons ces lignes, il est question d'instituer ou de relever quelques taxes. En voici un aperçu : la taxe pour le permis de conduire est portée de 480 à 1.500 francs; la taxe sur les cartes grises est proportionnée à la puissance des machines, soit : 1.200 francs pour les vélomoteurs, 3.000 francs pour les motos jusqu'à 5 CV. et 6.000 francs de 5 à 11 CV.

A la bonne vôtre, comme on dit en trinquant.



Ça y est, Saint Antoine a encore égaré son auréole!... Mais vous... vous n'égarerez surtout pas les bons qui vous permettront de participer à notre Concours !!!

Un scooter Franco- Italien



MALGRÉ les moqueries, les réticences, et enfin la timidité des acheteurs en puissance, le scooter s'implante progressivement sur le marché français. On ne peut plus sortir dans les rues de Paris sans rencontrer au moins un de ces véhicules à petites roues.

Après nos constructeurs français (Bernardet, A.G.F.) qui, les premiers, n'ont pas hésité à présenter et à vendre leurs modèles dès les premiers salons, l'introduction des scooters italiens sur le marché a fini de dissiper la méfiance du client.

Parmi ces nouveaux venus d'Italie, le Vespa s'est taillé une place de choix, grâce à ses qualités et à son prix abordable. Actuellement les accords franco-italiens ont permis l'établissement d'un véritable pool entre la Société française A.C.M.A., qui vient de reprendre les anciennes usines d'aviation de Fourchambault et la Pragma de Pontedera, qui a également reconverti de puissants ateliers d'aéronautique, dont la production depuis la guerre se chiffre par milliers d'exemplaires.

Actuellement, les Vespa sont montés en France avec un maximum de pièces venant d'Italie, mais il est bon de savoir que la tôle, qui constitue les éléments de carrosserie, emboutis par des presses ultra-modernes, est de provenance française. Il en est de même pour une partie des alliages légers qui entrent dans la fabrication des pièces mécaniques.

Les Vespa sont vendus en France par un réseau très limité d'agents spécialisés, le nombre des concessionnaires ne grandira qu'en fonction de la production.

D'une présentation élégante, émail vert amande métallisé et toutes pièces chromées, le Vespa plaît par ses lignes aéro-

dynamiques. Le tablier protège efficacement le pilote des projections de la roue avant. L'agrément de cette machine est constitué d'un tas d'éléments de détail



Notez la position confortable du passager.

qui sont le fruit d'une longue expérience. Tout d'abord le poids très limité (70 kg.) permet une mise sur béquille vraiment facile. Ladite béquille, à butées de caoutchouc (donc retour silencieux), possède une très large assise, stabilité à l'arrêt dans les terrains meubles.

Le graissage par mélange a toujours eu une fâcheuse tendance à souiller les mains du motocycliste par l'intermédiaire du robinet d'essence et du carburateur, toujours un peu gras. Ici le robinet est manœuvré par une longue tirette placée sous la selle, et qui donne également la position réserve. Pour mettre en route on tient la poignée de gaz de la main droite, tandis que la gauche se pose automatiquement sur la selle et un doigt suffit à tirer la commande du volet de départ placée sous le siège, pendant que le pied gauche appuie sur le levier de démarrage. Le carburateur, muni d'un volumineux filtre à air, est néanmoins très accessible par l'ouverture d'une porte à butées de caoutchouc maintenue par un ressort. Le moteur disposé de côté en porte-à-faux est protégé par un capot de forme ovoïde, dont l'allure est rappelée de l'autre côté du véhicule par un grand coffre à fermeture rapide. Est-on embarrassé par un paquet ou un filet à provision : un petit crochet sous la selle est là tout simplement pour vous servir.

Nous avons fait plus de 2.000 kilomètres avec un Vespa, et c'est vraiment à regret que nous l'avons rendu. Du point de vue psychologique, il est amusant de constater que contrairement à la moto les femmes sont attirées vers le scooter. Nous avons vu maintes fois des couples stoppés par l'épouse en arrêt, retenant son mari par le bras, afin de détailler le petit véhicule.

Le moteur émet un bourdonnement très atténué qui est à l'origine du nom Vespa (la guêpe). Les trois vitesses passent impeccablement, même sans débrayer, en manœuvrant la poignée gauche. La souplesse et la nervosité de ce scooter rendent son utilisation aussi agréable en ville que sur la route. Nous avons accompli des étapes de 250 kilomètres à deux en roulant à la vitesse maximum dans de parfaites conditions de sécurité et de confort. Les freins sont extrêmement puissants, et nous recommandons aux usagers, à part dans les virages, de toujours se servir des deux freins à la fois. En synchronisant, on exerce sur les commandes une pression plus douce et la machine se comporte beaucoup mieux pour les arrêts sur le sol mouillé. Nous ne vous décrirons pas l'allure de la bougie, car nous n'avons pas eu l'occasion de la démonter. Le moteur étant refroidi par une turbine,



Un coffre à outils de grande dimension.

le chauffage est inexistant. Une crevaillon à l'arrière nous a permis de vérifier la facilité et la rapidité du changement de roue, qui s'effectue avec l'outillage du bord.

La suspension arrière est un peu raide pour le solo, mais par contre, en duo, l'amortisseur hydraulique agit parfaitement. Un mot également pour la position du passager, qui laisse les jambes allongées, évitant ainsi les crispations et la fatigue. Au début on est un peu dérouté par le faible poids sur l'avant et le moteur en porte-à-faux qui vous donnent une sensation de shimmy, les virages côté gauche donnent une impression d'ondulation, mais au bout de peu de temps on acquiert une assurance, qui, jointe à sa maniabilité extrême et sa nervosité, font du Vespa le plus rapide des véhicules de ville.

Les nombreux records du monde, de vitesse et de longue durée, sur lesquels s'acharnent les maisons de scooters sont les meilleurs garants d'un désir de progrès au service de l'usager.

A. NEBOUT.

DESCRIPTION TECHNIQUE

-Moteur 2 temps, piston à déflecteur, course 49,8 mm., alésage 56,5 mm., régime 4.500 t.-m. maximum, cylindre fonte, culasse alu, refroidissement par turbine.

Transmission directe en sortie de boîte de vitesses: 3 vitesses, sélecteur à main.

Rapports de vitesse: 1^{re} vitesse: 12, vitesse maximum 35 km.-h.; 2^e vitesse: 7,5, vitesse maximum 55 km.-h.; 3^e vitesse: 4,78, vitesse maximum 70 km.-h.

Consommation: 2 litres aux 100 km.
Carburant: Mélange d'essence et d'huile.
Réservoir: 6 litres (réserve pour 40 km. comprise).

Avertisseur: Vibreur électrique 25 W.
Éclairage: Par projecteur d'un type agréé par l'Administration; Lanterne arrière feu rouge.

Allumage: Volant magnétique.

Roues interchangeables: En tôle avec frein à tambours. Dimensions 203 cm²; développement: 1 m. 177.

Freins: Arrière, à tambour: commande par pédale et câble. Avant, à tambour: commande par câble et poignée droite du guidon.

Pneus: 3,5 x 8 à basse pression.

Longueur maximum: 1 m. 655.

Distance entre les axes de roues: 1 m. 130.

Largeur maximum: 0 m. 730 (guidon).

Hauteur maximum: 0 m. 950.

Hauteur de la selle: 0 m. 760.

Hauteur du marchepied: 0 m. 150.

Rayon maximum de virage: 1 m. 500.

Poids total à vide: 70 kg. environ.

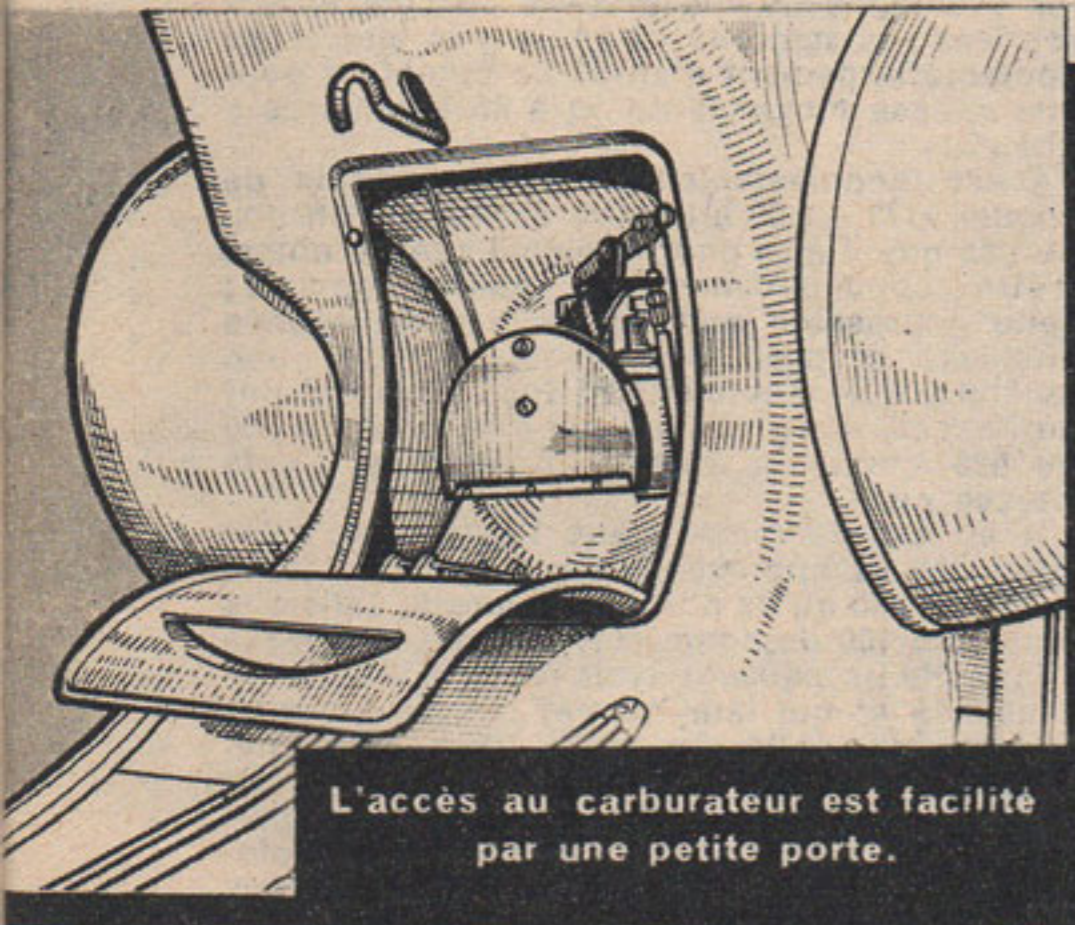
Vitesse maximum en palier: 70 km. à l'heure.

Pente accessible: en 1^{re} vitesse: 22%; 2^e vitesse: 13%; 3^e vitesse: 6%.

Châssis: Coque en tôle d'acier emboutie.

Suspension: Avant avec ressort hélicoïdal; Arrière avec ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique.

Anti-vol à clef, sur la colonne de direction.



L'accès au carburateur est facilité par une petite porte.



En Italie le scooter est très répandu témoin cette vue partielle d'un parc de stationnement.

Le scooter, après l'impulsion que l'Italie lui a donnée, nous est devenu d'un aspect plus familier et nous surprend moins qu'à ses débuts où quantité de motocyclistes se montraient très réservés à son égard.

Si sa vogue s'affirme, aura-t-il à son tour une influence sur les motos de moyenne et forte cylindrées ?

On a si longtemps considéré comme à peu près définitive la ligne générale de nos machines que leur transformation en châssis ouvert serait une véritable révolution. Y aurait-il cependant des empêchements majeurs à cette transformation ? On invoquera sans doute la technique, la rigidité des cadres, le diamètre des roues, la nécessité pour la conduite sûre d'un réservoir à serrer entre les genoux.

Or beaucoup de ces arguments se sont avérés de faible poids dans la balance, surtout s'ils sont utilisés à l'égard de motos de tourisme. Même à l'assaut des records n'a-t-on pas vu des coureurs complètement allongés à plat ventre et n'ayant pour la conduite d'autre organe que le guidon ? Ces racers ne sont pas utilisés sur des circuits accidentés, c'est un fait, mais il est quand même incontestable que ces deux roues doivent par définition être stables et qu'en fait, ils le sont.

Sur d'autres bolides, le carénage a fait son apparition, modifiant très sensiblement l'aspect général, classique.

Toutes ces tentatives conjuguées, séparées, avortées ou réussies, laissent entendre qu'un jour ou l'autre un constructeur tentera l'expérience. Au fait, elle est déjà tentée. Nous connaissons en effet depuis quelque temps des véhicules à deux roues qui, sans être spécifiquement des scooters, ne sont déjà plus des motos.

La grande marque mondiale Velocette, d'abord avec sa 150 cmc. flat-twin, a d'autant plus surpris qu'elle a été conçue en Angleterre, dans un pays de tradition peu enclin à modifier quoi que ce soit sans d'excellentes raisons. Ce n'est qu'une 150 cmc. dira-t-on. Erreur, la

Velocette vient d'être portée à 200 cmc. et affronte le 100 à l'heure avec une sécurité et une maniabilité dignes en tous points des autres modèles de même marque si réputés pour leur tenue.

En Italie, Guzzi s'est lancé sur la même voie avec la Galetto également agréable, stable, sûre et relativement rapide.

Avec leur moteur puissant, leur suspension arrière bien au point, l'une et l'autre sont incontestablement aptes au grand tourisme en duo tout aussi bien qu'en solo.

Le touriste ne demande d'ailleurs généralement pas des machines à vitesse élevée ; s'il recherche la surpuissance c'est surtout pour

les avantages qu'elle procure en côte et aux reprises ; la majorité ne roule pas vite et se contente largement d'un 80 de compteur pour une vitesse moyenne de 60 à 65 kilomètres à l'heure.

C'est incontestablement plus agréable de voguer à 75 ou 80 à l'heure avec juste un poil de gaz que d'être pour la même vitesse obligé d'être continuellement à pleine gomme ; cette impression que donne la surpuissance inutilisée procure une satisfaction et une quiétude que reconnaîtront tous ceux qui ont eu l'occasion de chevaucher une moto de 350 ou 500 cmc. en restant indifférents à la vitesse pure.

Il en est de même dans l'auto : les bons conducteurs apprécient une voiture qui tape le 125 ou 130 qu'ils n'utilisent jamais, satisfaits d'un 90 à 100 de compteur, sachant la réserve à laquelle ils peuvent avoir recours en cas de nécessité et qui leur permet malgré côtes et reprises de réaliser plus de 70 de moyenne.

Cette digression nous ramène au sujet : un petit 100 sur deux roues est pour la plupart d'entre nous un maximum qu'on vérifie seulement de temps à autre entre quelques bornes quand on est bien disposé sur un parcours bien connu ; ça n'influence d'ailleurs pas la moyenne d'une façon très perceptible.

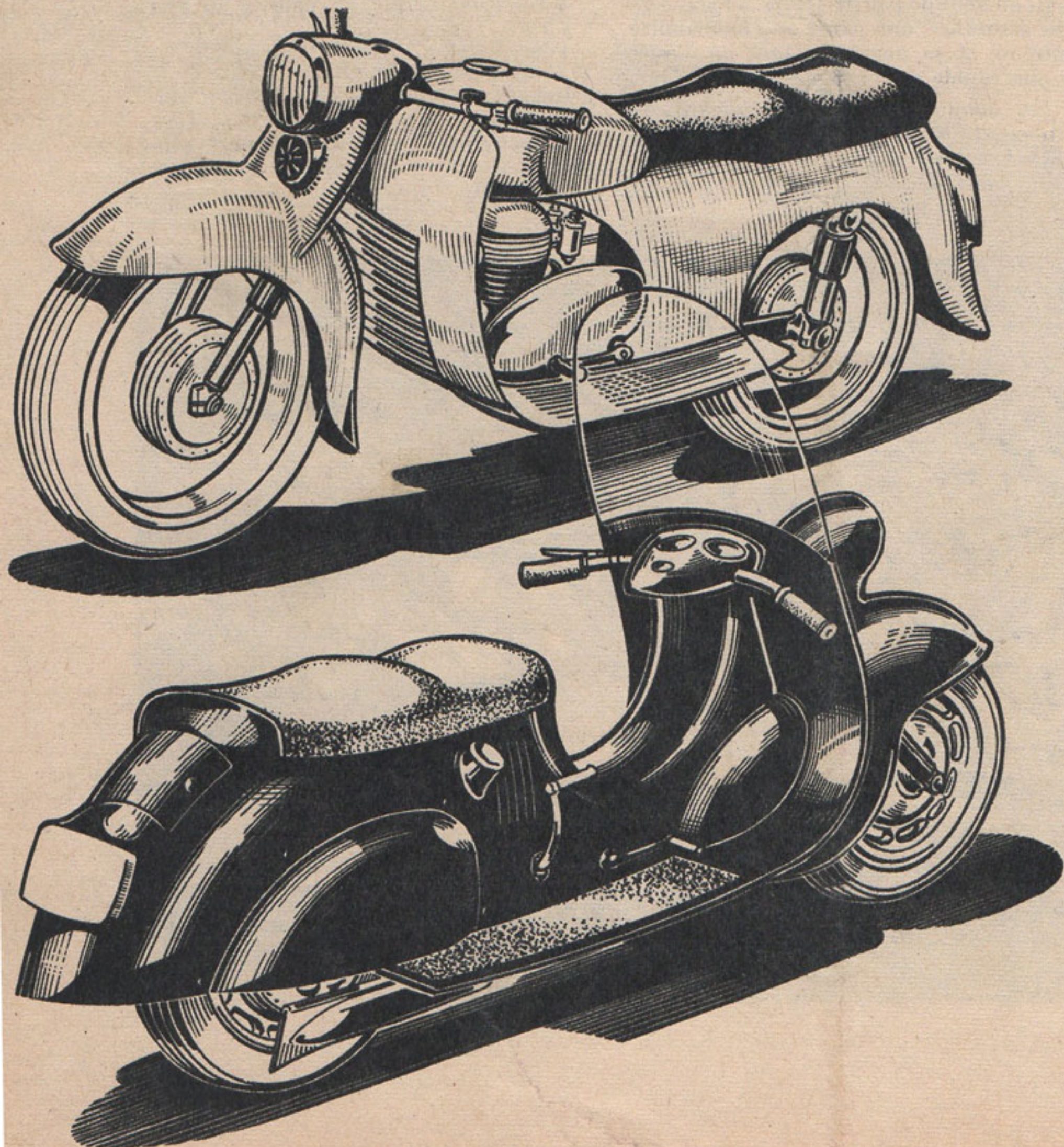
Dans ces conditions, ne peut-on mettre en parallèle la tenue et le confort d'une moto et d'un scooter ?

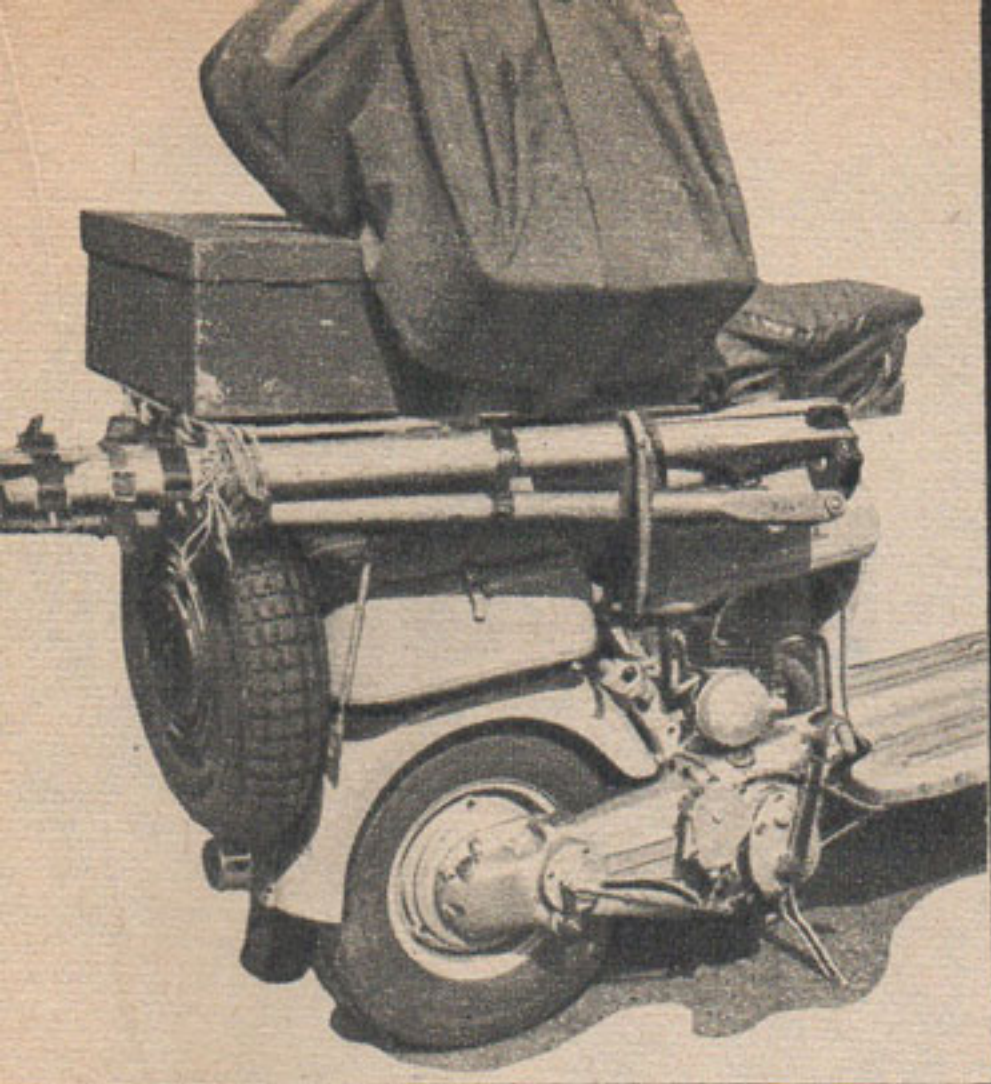
Pour l'instant nous faisons des prévisions gratuites faute d'éléments de comparaison. Nous aimerions assez avoir une relation de voyage sur une Velocette, une Galetto et du même parcours sur une moto légère de même cylindrée : 197 Villiers de Monet-Goyon ou de James. Dans ce dernier cas d'ailleurs l'essai comparatif ne pourrait être taxé de partialité, James et Velocette étant distribuées en France par le même agent général.

En France, la question est également posée avec l'un des Bernardet, le 250 cmc. 2 cylindres 2 temps à chambre de combustion commune. Présenté à l'avant-dernier Salon, confirmé à celui de 1950, il a été après préparation définitivement mis en fabrication commerciale. Il n'est pas traité pour la vitesse ; les constructeurs n'ont pas cherché à le rendre sensiblement plus rapide que leur 125, mais ont profité de l'augmentation de puissance pour obtenir plus de ressources en côtes et à la reprise, plus de souplesse et un recours moins fréquent aux vitesses intermédiaires, ce qui pour nombre d'usagers est considéré, d'ailleurs à juste titre, comme un indéniable agrément.

Velocette, Guzzi et Bernardet en évoluant vers un compromis entre le scooter et la moto légère orientent-ils le motocyclisme vers une formule nouvelle ? L'Angleterre, l'Italie et la France, chacune avec une marque en gros plan, s'intéressent sérieusement à la question, qu'en résultera-t-il ?

LE SCOOTER IMPOSERA-T-IL SA LIGNE A NOS FUTURES MOTOS





EN ROUTE POUR LE THIBET



Danièle Delorme, la marraine de l'expédition du Thibet, encourage au départ l'équipe composée de deux journalistes, d'un cinéaste et d'un mécanicien, Guy Gamba, Yves Ponzi, Pierre Palmieri et Michel Leclerc.

RÈGLEMENT DU CONCOURS DES ANOMALIES

Le règlement complet du concours a été publié dans le n° 50 du 15 avril.

Prière de s'y rapporter strictement.

AVIS IMPORTANT

On doit comprendre comme erreurs ou anomalies, celles qui mettent la machine dans l'impossibilité de fonctionner normalement.

Ne comptent pas comme telles,

par exemple, l'absence du rétroviseur et de la pompe à pneus, ces deux accessoires ne figurant pas sur la moto photographiée d'après laquelle le dessin a été fait.

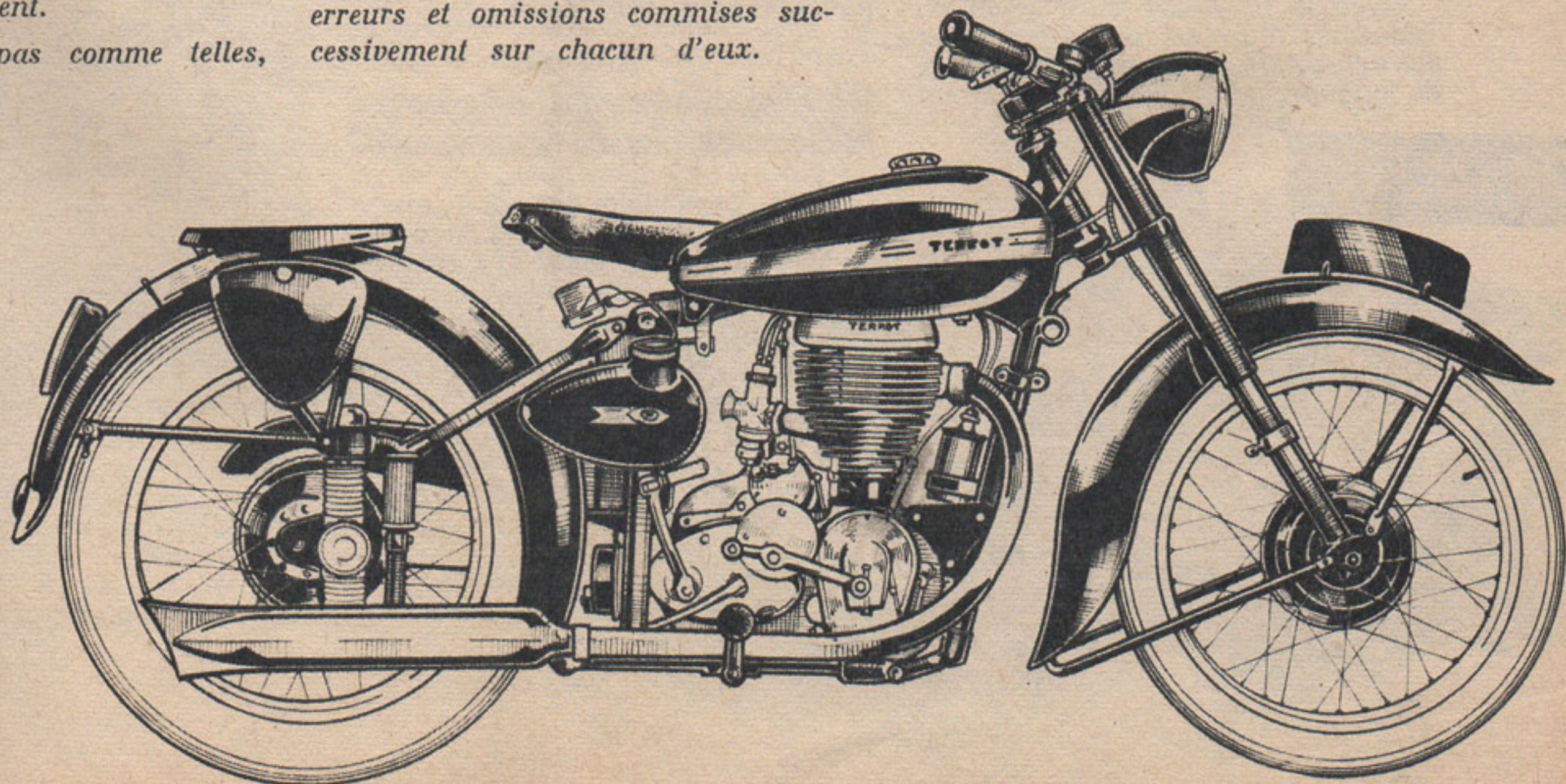
Les anomalies du premier dessin se retrouvent sur le deuxième, et ainsi de suite, si bien que le quatrième dessin comportera l'ensemble des erreurs et omissions commises successivement sur chacun d'eux.

Enfin, nous informons les concurrents qu'il ne sera pas répondu aux diverses questions qu'ils nous adressent, le règlement étant assez explicite par lui-même.

N'oubliez pas de découper et conserver les bons de concours qui sont obligatoires, et qui sont insérés dans les pages d'annonces publicitaires.

DESSIN N° 2

Ce dessin comporte quatre nouvelles erreurs ou anomalies à trouver.



**MÉDITERRANÉE - LE CAP
EN SIDECAR**

Nous avons eu le plaisir d'avoir en nos bureaux la visite du motocycliste Pierre de Langlade, le solitaire du rallye « Alger-Le Cap ». Il a eu l'amabilité de nous raconter brièvement son long périple, dont voici un bref résumé :

Parti le 2 janvier de Langon, près Bordeaux, sur son sidecar B.M.W. R. 75, emportant avec lui deux bouteilles de sauternes qu'il devait offrir au premier ministre de l'Union Sud-Africaine, et un équipement approprié à sa longue randonnée, il embarquait à Port-Vendres le 4, atteignait Alger le 5, où, après avoir été retardé par des difficultés administratives, il prenait le 8 janvier, à 2 heures de l'après-midi, la direction du Sud.

Les dernières voitures du rallye, avec lesquelles il devait faire équipe, avaient 3 jours d'avance sur lui. Elles avaient atteint El-Goléa quand il prit la route.

Traversant le Moyen Atlas, au milieu de la neige et du froid, il atteint Gardhaia; c'est à partir de cette oasis qu'il fit connaissance des premières pistes ensablées et rocailleuses du Sahara, où il lui fallut 3 heures pour parcourir 75 kilomètres. Au cours de cette étape, avant d'arriver à El-Goléa, alors qu'il venait d'éclater sur un énorme silex, il rencontra MM. Mercier et de Cortanze, revenant du Cap; éberlués tous les deux de se trouver tête à tête avec ce motard solitaire. Ils lui donnèrent quelques conseils pratiques et l'encouragèrent à persévérer alors que depuis Alger il n'avait rencontré, à part une ou deux personnes, que des sceptiques qui hochaient tristement la tête et doutaient fort de sa réussite.

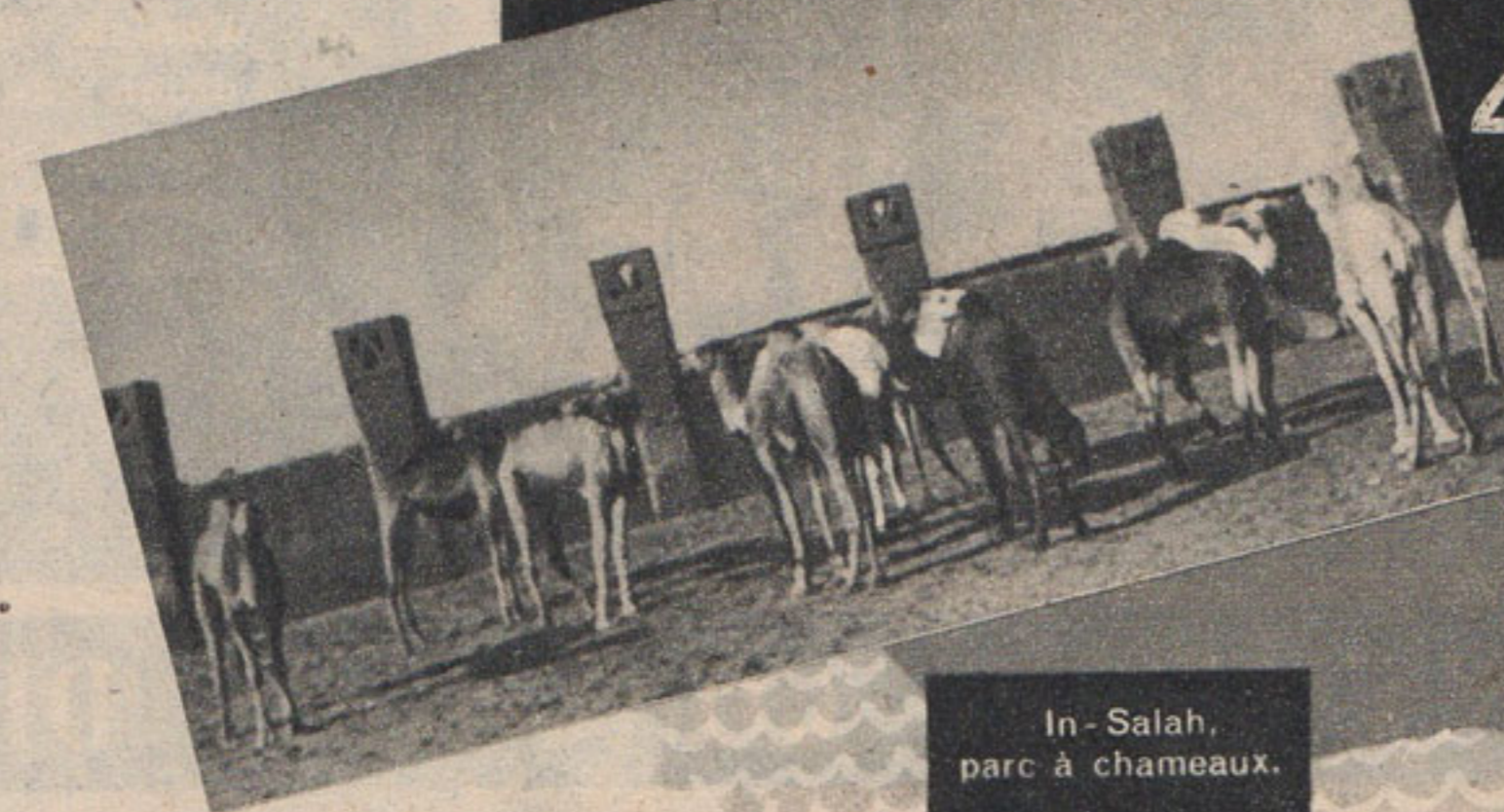
EL-GOLÉA, IN-SALAH

Avec la traversée du plateau du Tademaït, qui n'est pas à conseiller aux neurasthéniques, avec ses 200 km. de longueur, plat comme un billard et



La porte d'In-Salah.

sur lequel les mirages succèdent aux mirages : oasis fictives et lacs artificiels, la solitude accablante, et la machine qui semble faire du sur place. In-Salah, la désirée : Porte du Hoggar; un jour de repos bien mérité chez les gars du génie militaire, et la piste du Sud à travers ce Hoggar, rendu



In-Salah, parc à chameaux.

célèbre par Benoit. Paysage lunaire, vision d'Apocalypse; la moto et son cavalier peinent sur la piste rocheuse et la tôle ondulée qui lui secouent tripes et boyaux. Malgré la fatigue, on le serait à moins, il persévère tout de même; halte à Arak, dont les gorges sinistres lui laissent un bien mauvais souvenir « au sens propre et figuré », il arrive à Tamanrasset n'ayant croisé, depuis In-Salah, qu'un camion de la S.A.A.T., deux Touareg aux mines patibulaires et trois perdrix...

TAMANRASSET, IN-GUEZZAN

L'autorité militaire ne veut le laisser partir qu'à la condition d'emmener un guide avec lui; malgré la surcharge il accepte. Quelques jours auparavant, deux Anglais s'étaient égarés et l'un d'entre eux était devenu fou. Il prend la piste le matin à 5 heures; c'est un de ses plus mauvais souvenirs : l'enfer des sables mous, des ensabllements répétés, pays de la soif, 435 kilomètres sans un point d'eau... Il arrive néanmoins, le soir, à In-Guezzan, où le chef de poste est tout surpris de le voir surgir. On lui avait annoncé, de Tam, que probablement de Langlade n'arri-

Départ d'In-Salah pour Arak.



verait que le lendemain après-midi. Il repartit le lendemain sur Agadès, laissant son guide Ali, encore tout meurtri de son baptême de motard, aux soins des militaires qui remontaient sur Tam. C'est dans cette étape, à 9 heures du soir, à 100 kilomètres d'Agadès, qu'il s'égara (il avait oublié sa boussole) et ne dut qu'à son sang-froid et son esprit de décision de retrouver la piste qu'il chercha deux

40 JOURS D'AVENTURE



Hoggar-Arak.



Cours du Hoggar.

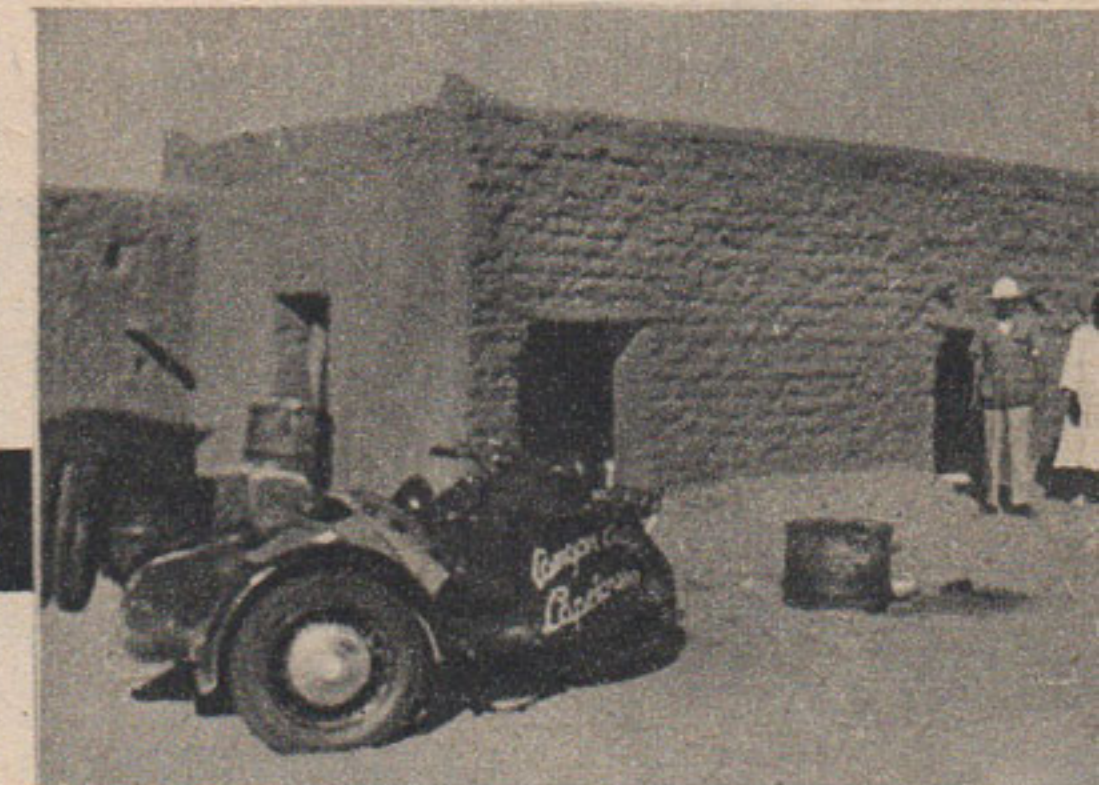
peaux (civilisés), des gazelles et antilopes, croisant des caravanes d'ânes et de chameaux. Mais à défaut de sable, pistes épouvantables, où les nids de poule étaient remplacés par des nids d'autruche; cours d'eau franchis à gué; déviation dans la brousse: cet état des pistes était imputable aux pluies torrentielles qui s'étaient abattues trois semaines auparavant et avaient annihilé le travail ingrat du génie militaire. Il traverse

Le Hoggar avant Tamanrasset.

**AGADÈS, ZINDER (A.O.F.)
KANO (Nigéria britannique)**

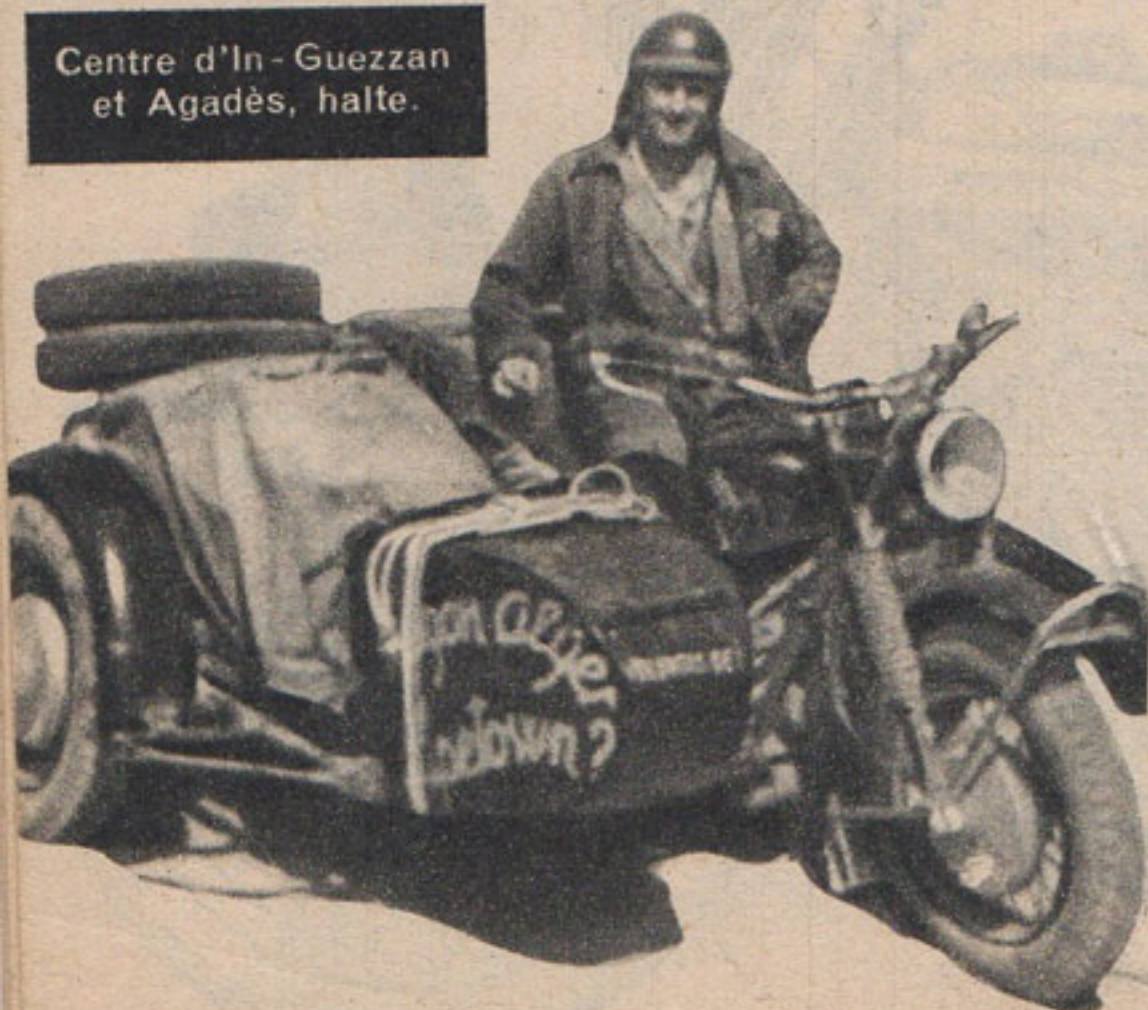
Après avoir pris un jour de repos à Agadès, il en repartit le 19, en direction de Zinder et Kano, trouvant de la végétation, des villages, des trou-

Zinder, avant le départ.



(A.E.F.) où il prit deux jours de repos, Roy à Bambari, Demontoux à Bangassou; M. Tulpin à Buta (Congo belge). Malgré la chaleur, les crevaissons, la poussière, 15 bacs à franchir, la forêt équatoriale, ses orages et ses pluies diluviennes, la population noire effrayée par les pétarades de sa moto et qui fuit à son approche, croyant peut-être qu'il était fils du Tonnerre, où d'autres par contre qui l'entourent avec curiosité. La rencontre de deux lions avant Bai-Li, qui lui donnent la très nette impression que sa taille s'est rétrécie et la sensation du néant. Il arrive enfin à Stanleyville le 30 janvier, à bout de souffle, jambes ankylosées, bras coupés. Depuis Alger, 6.765 kilomètres ont été parcourus en 22 jours, pas même la moitié du parcours!... Il prend deux jours de repos bien mérités, durant lesquels il remet physique et matériel en état. Et c'est à nouveau le départ.

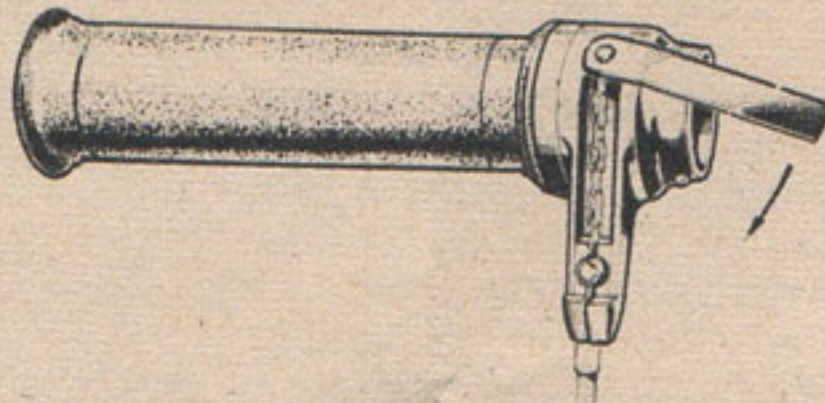
A suivre



Centre d'In-Guezzan et Agadès, halte.

nous avons **VU** pour vous

POIGNÉE TOURNANTE



A CHAÎNE

COMME le dessin l'indique, c'est une chaîne minuscule et non le câble de commande qui s'enroule et se déroule suivant la manœuvre. Un cache donne accès à cette chaînette qui est destinée à éviter l'effort d'enroulement du câble et occasionnellement sa rupture. Cette poignée, fabriquée en Italie, n'est pas connue ici.



Il existe un moyeu avant Fortex et un arrière prévu pour les différents modes de montage et de fixation du pignon de chaîne.

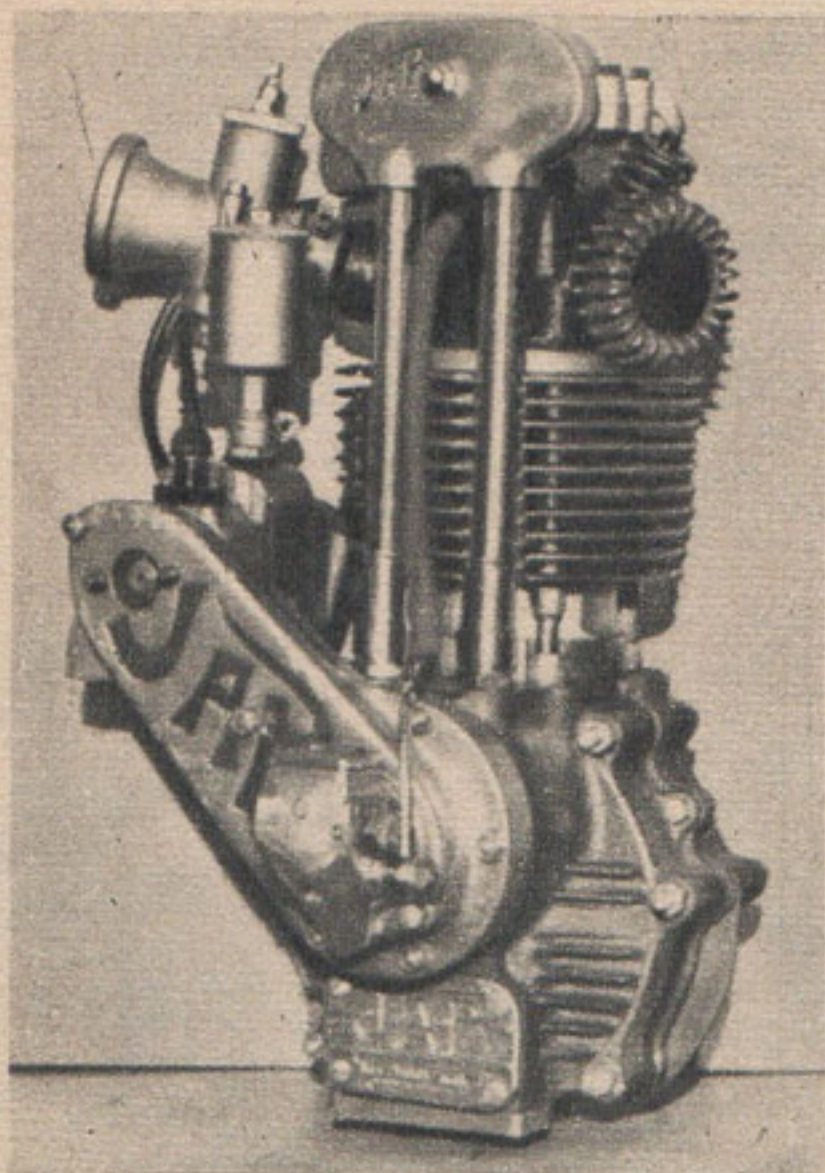
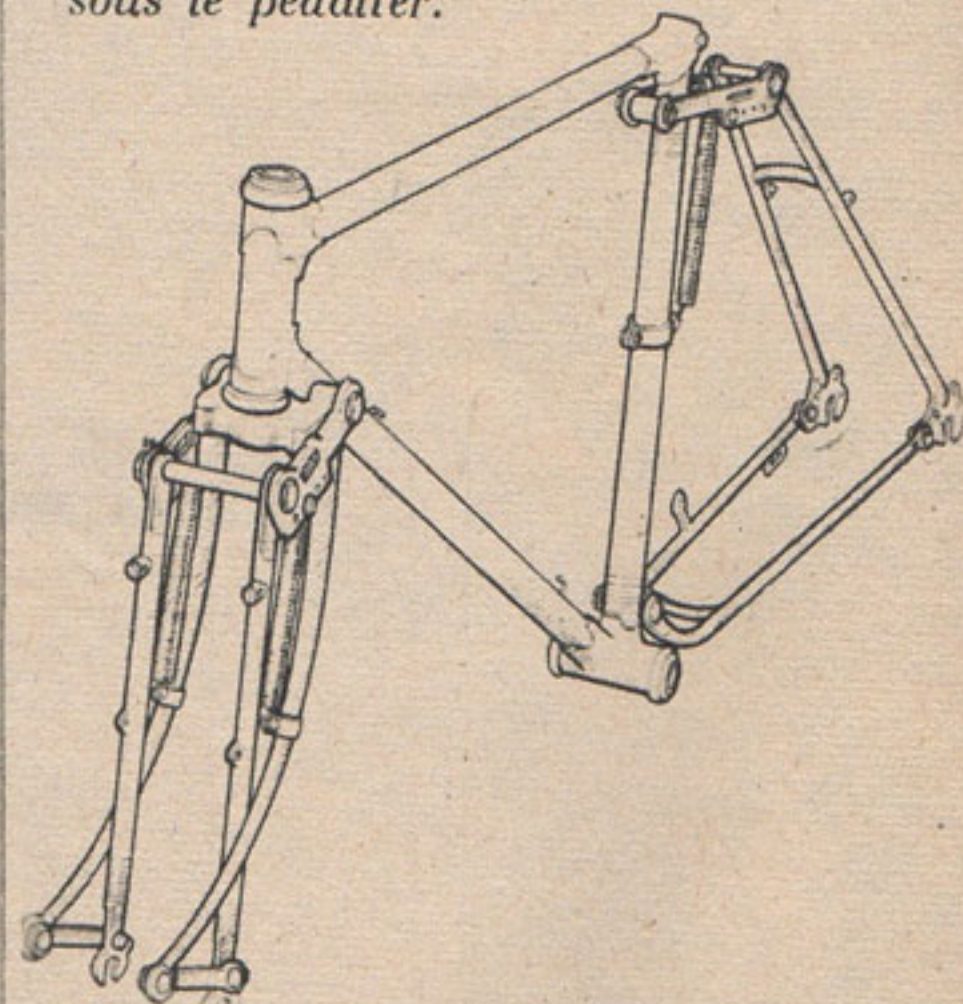


UN CADRE SUSPENDU

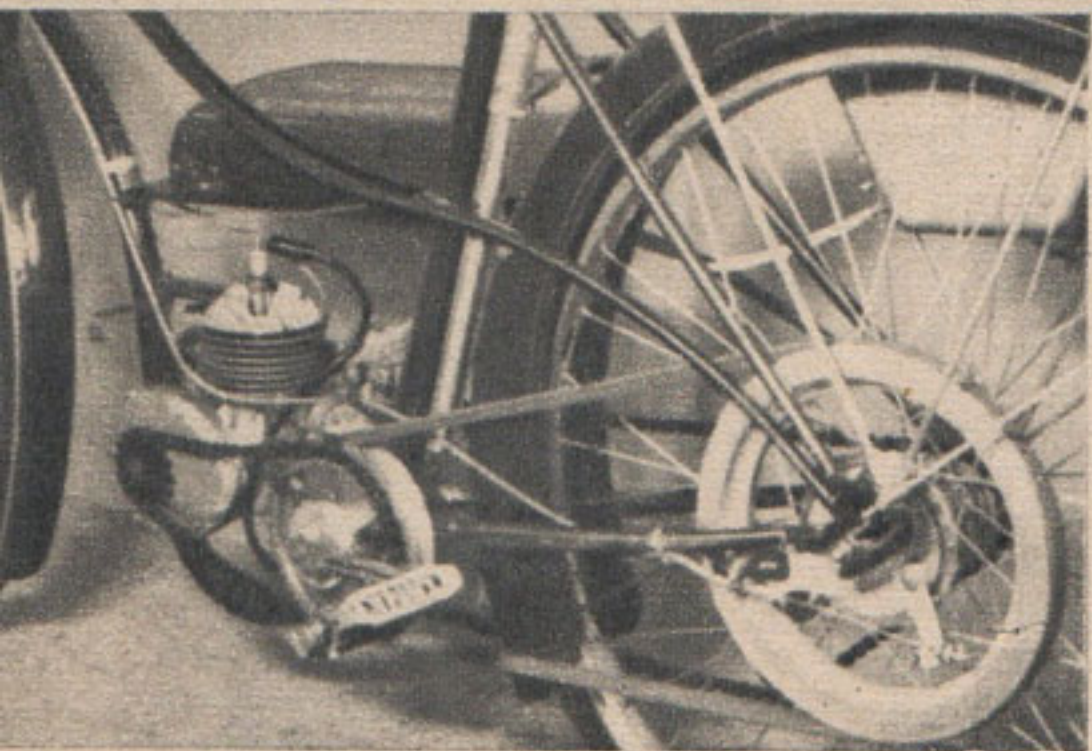
Voici un cadre articulé RONEX pour cyclomoteur.

La fourche avant est un parallélogramme de conception ingénieuse. Quant au triangle arrière, il est complètement articulé et doit offrir un grand confort.

Le cadre ne peut évidemment se prêter à tous les montages de moteurs; il convient surtout aux 50 cmc. placés sous le pédalier.



UNE RÉALISATION D'ARTISAN



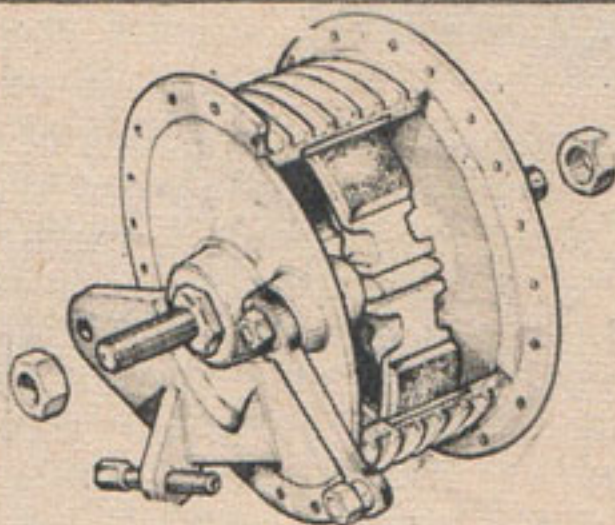
M. L. MOCHE qui est mécanicien de métier a construit un cyclomoteur sur lequel on remarque quelques solutions personnelles.

Il utilise un 50 cmc. Vap.4 entièrement capoté, les deux auvents, montés sur charnière, se relevant immédiatement en cas de besoin.

La transmission est en primaire par chaîne et en secondaire par courroie. Un dispositif spécial permet d'employer une courroie sans fin qui supprime les inconvénients des attaches.

Le cadre mixte spécialement conçu est renforcé.

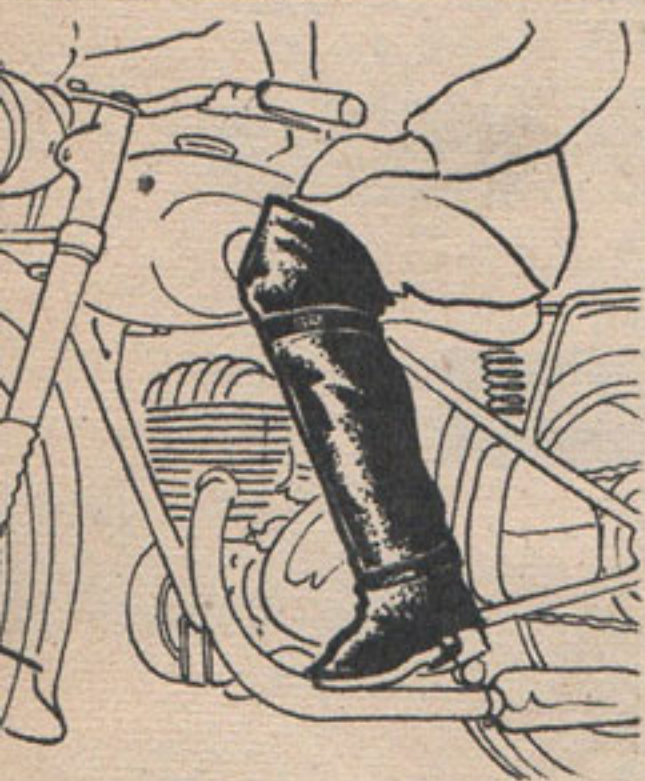
UN MOYEU ITALIEN POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOBÉCANES



Le moyeu Fortex, pour cyclomoteurs et motos légères est fabriqué dans les mêmes matériaux que ceux sélectionnés pour l'aviation. Il est donc à la fois léger, robuste et de haute précision mécanique.

Sa coupe nous fait voir qu'il est conçu suivant la plus récente technique, c'est-à-dire avec frein axial.

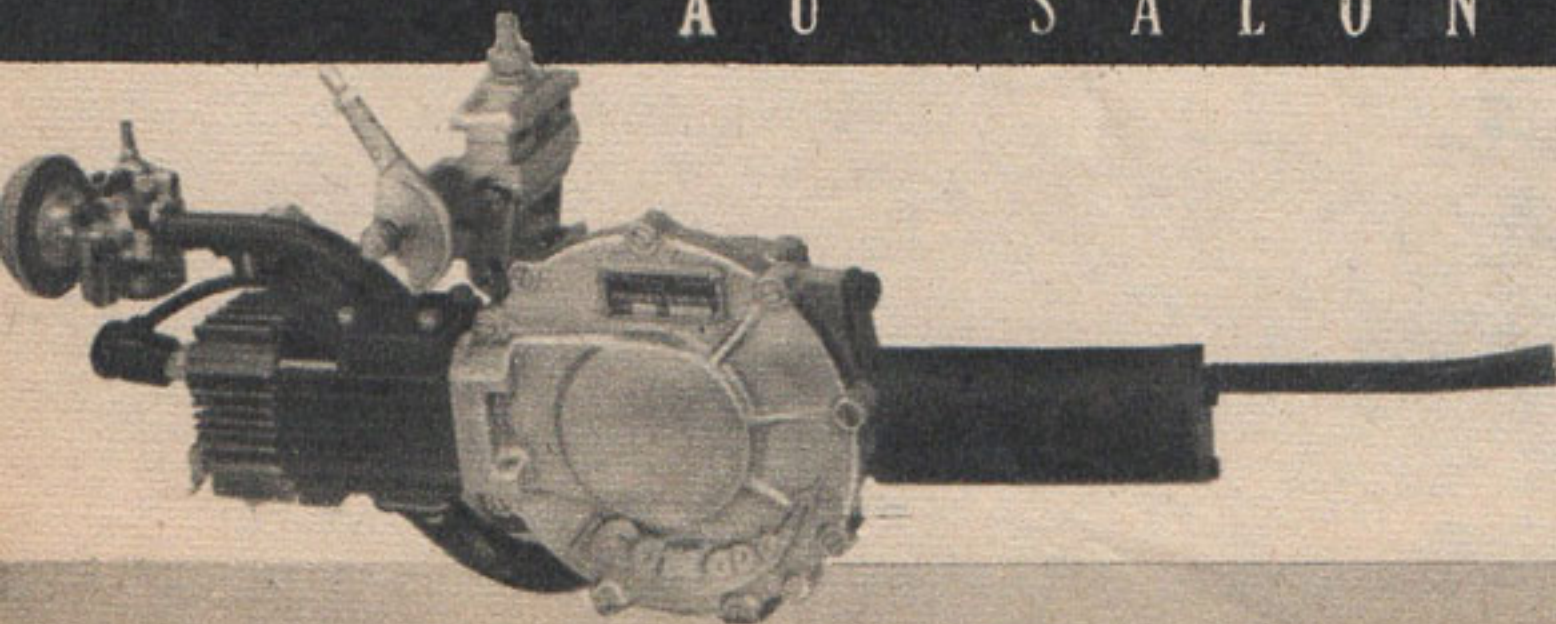
UNE BOTTE CUISSARD



PROTEGEANT jusqu'à mi-cuisse, cette botte en moleskine imperméable se pose et se retire en quelques secondes. En effet, elle ne s'enfile pas comme une botte ordinaire: l'arrière est ouvert sur toute la longueur et deux pinces métalliques, l'une au-dessus de la cheville, l'autre sous le genou, la referment hermétiquement. Elle peut donc être utilisée avec le pantalon de ville. Le pied forme une guêtre très avancée qui empêche la pluie et la boue d'atteindre les chaussures.

Elle est pratique et efficace.

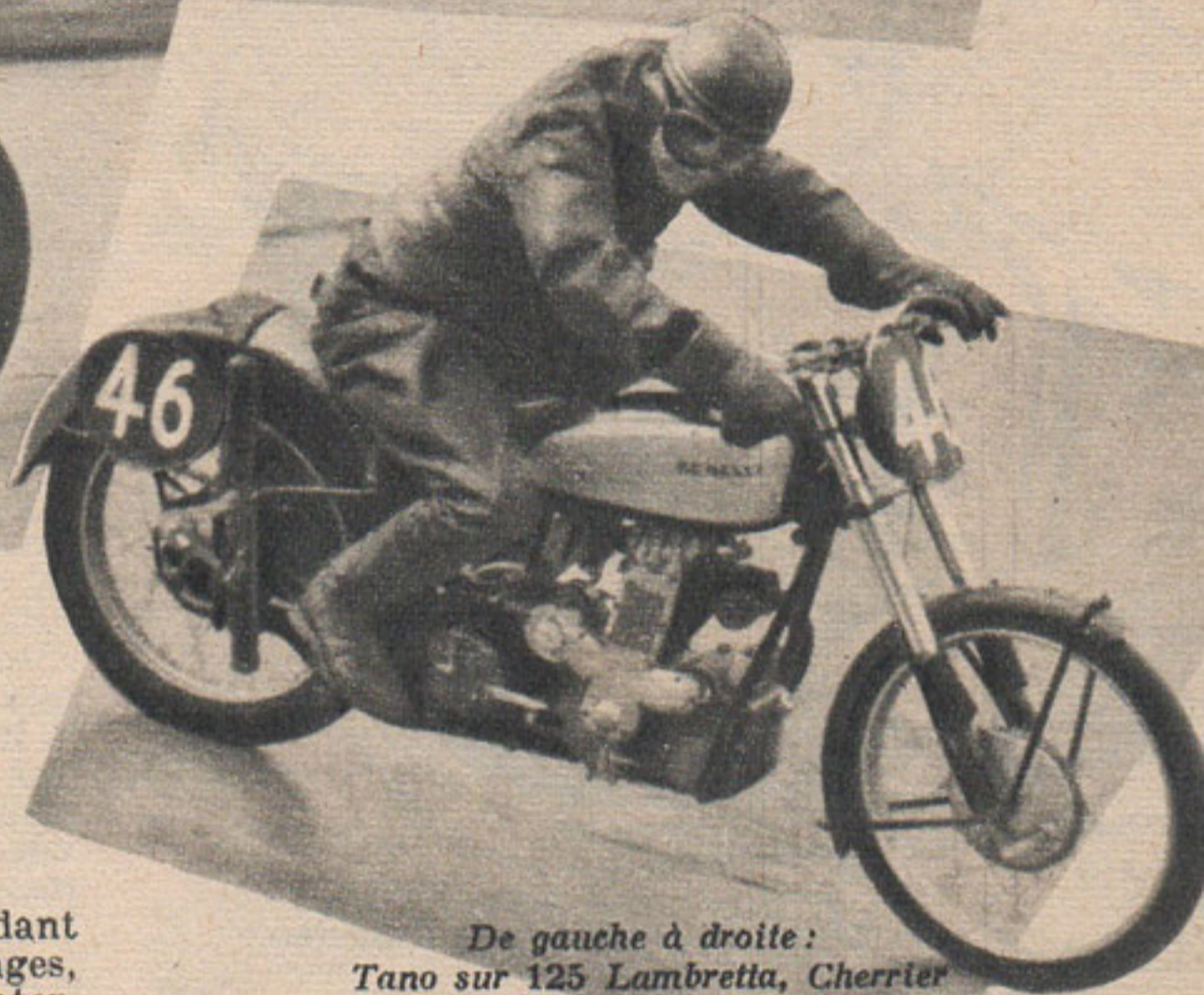
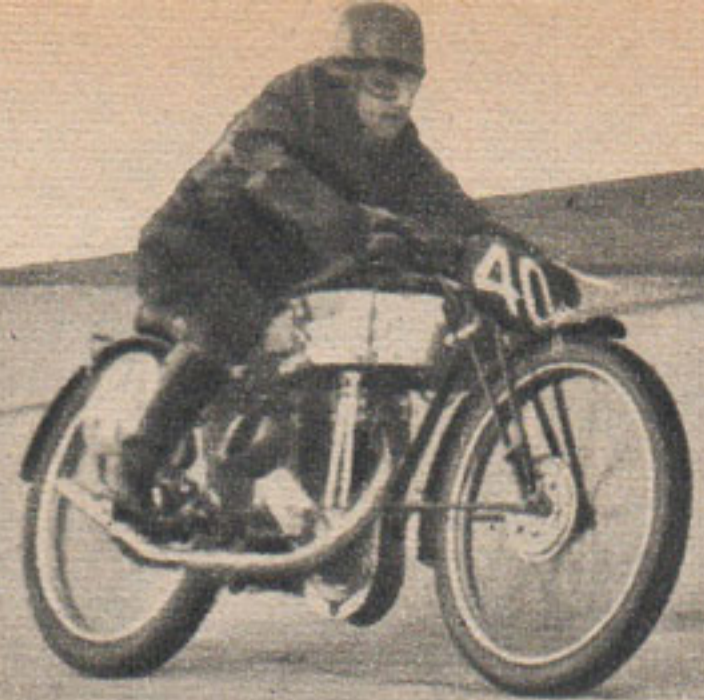
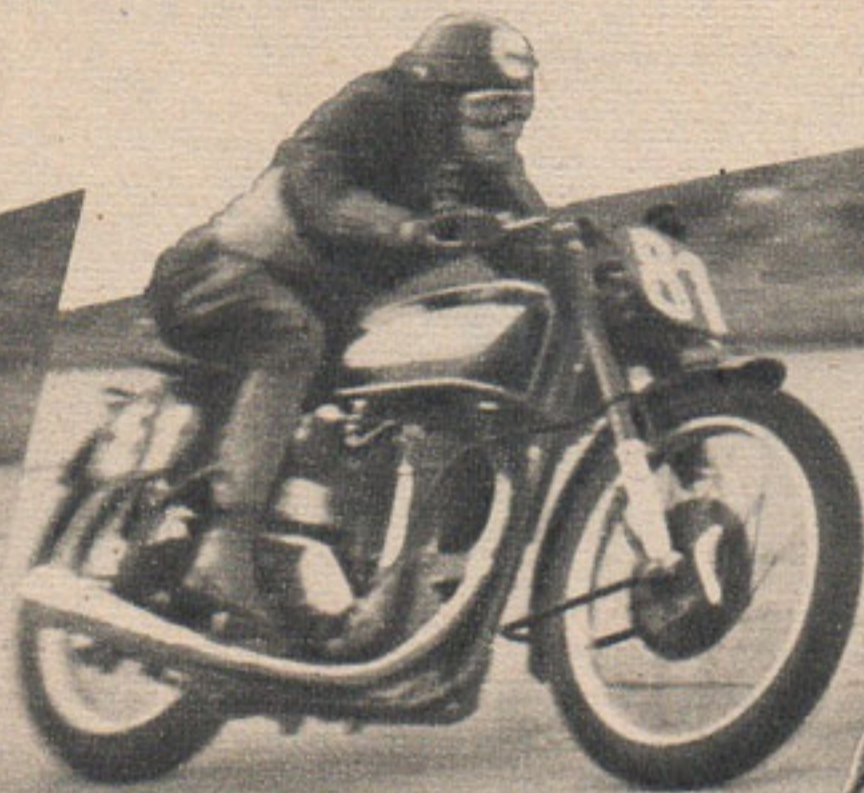
AU SALON DE GENÈVE



P. Parmi les moteurs auxiliaires exposés, le «Comodo» est du type horizontal sous pédalier. C'est un 48 cmc. 2 temps donnant une puissance de 0,8 CV. à 3.000 tours-minute. Il est débrayable par un levier placé le long du plongeur du guidon.

L'entraînement se fait par galet sur la roue arrière. Ce moteur doit être fabriqué en France sous licence.

Sport



ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR 1951

La course des 125 cmc. fut certainement la plus attrayante, tant par le nombre d'engagés que par l'acharnement des leaders à disputer leur chance jusqu'au dernier tour. Le lot des concurrents fut dominé par Tano, Alarousse, Charbonnier, Moser et Sutra. On remarqua fort la rapidité d'une jonghi A.C.T. qui fut éliminée des premières places par suite d'ennuis d'embrayage.

Au départ, Tano resta sur la ligne, son moteur s'étant par trop refroidi. Après un changement de bougie, il put repartir, mais il avait un tour de retard.

Cependant, Michel, sur Jonghi, suivi de Brunel et Alarousse passaient détachés et poursuivaient leur ronde à toute allure, malgré le vent qui soufflait très fort.

Tano, qui avait quatre minutes de retard, remontait peu à peu son handicap. Michel s'arrêta, cédant la place à Brunel.

Après un certain temps, Brunel en difficulté stoppa à son stand.

Alarousse prit le commandement, cepen-

dant que Tano, en pleine forme, perdant le minimum de temps dans les virages, s'effaçant au maximum sur son scooter, grignotant à chaque tour de précieuses secondes, passait à la seconde place.

Le ravitaillement fut fatal à Alarousse, Tano le passant à ce moment et gardant la première place jusqu'à la fin, malgré une belle remontée de Alarousse.

Et Tano, rééditant son exploit de l'année précédente, franchit la ligne d'arrivée en vainqueur, ayant largement battu son propre record.

En 175 cmc. — Tessier sut mener sa course avec brio et Brunet, sur sa O.M.B., fit de son mieux pour lui ravir la première place mais ne put réussir.

Derrière les deux leaders, Leconte et Delauné, sur des Motobécane bagarrèrent dur pour la troisième place qui fut finalement enlevée par Leconte, Delauné ayant dû s'arrêter un certain temps pour resserrer son carburateur.

L'après-midi, les 250, 350 et 500 cmc. s'alignèrent sur la ligne de départ et, dans un bruit de tonnerre, s'élançèrent dès que M. Mauve abaissa son drapeau.

De gauche à droite :
Tano sur 125 Lambretta, Cherrier sur 500 Norton, Tessier sur 175 Terrot, Camus sur 250-Benelli.

Cherrier, bien placé, prit la tête tout de suite, avec Bancheraud, Lamontagne, Blayont et Venin à ses trousses. Les quatre premiers nommés sur Norton et Venin sur sa Saroléa qui est de toutes les fêtes.

La pluie ne devait pas tarder à s'abattre à grosses gouttes, rendant le sol glissant particulièrement au virage du Faye où les chutes et les dérapages firent que la plupart des pilotes traitèrent cette partie du circuit avec beaucoup de circonspection.

Venin inaugura une nouvelle méthode pour se protéger de la pluie, en se coiffant d'une cloche à fromage.

Certain pilote de 350 cmc., 2 temps, emprunta même le gazon à plusieurs reprises, se trouvant à court de route à la sortie du virage.

Le nombre des coureurs en piste diminua rapidement. Les ennuis mécaniques sur ce très dur parcours affectèrent surtout et les machines rapides, et celles qui étaient insuffisamment préparées. Les machines de série firent une démonstration fort honorable assez loin derrière les leaders.

En 250 cmc. — Camus qui, l'an dernier, termina premier de sa catégorie au Bol d'Or, sut bien mener sa course.

Rous, sur une B.S.A. déjà ancienne, garda la deuxième place pendant toute l'épreuve.

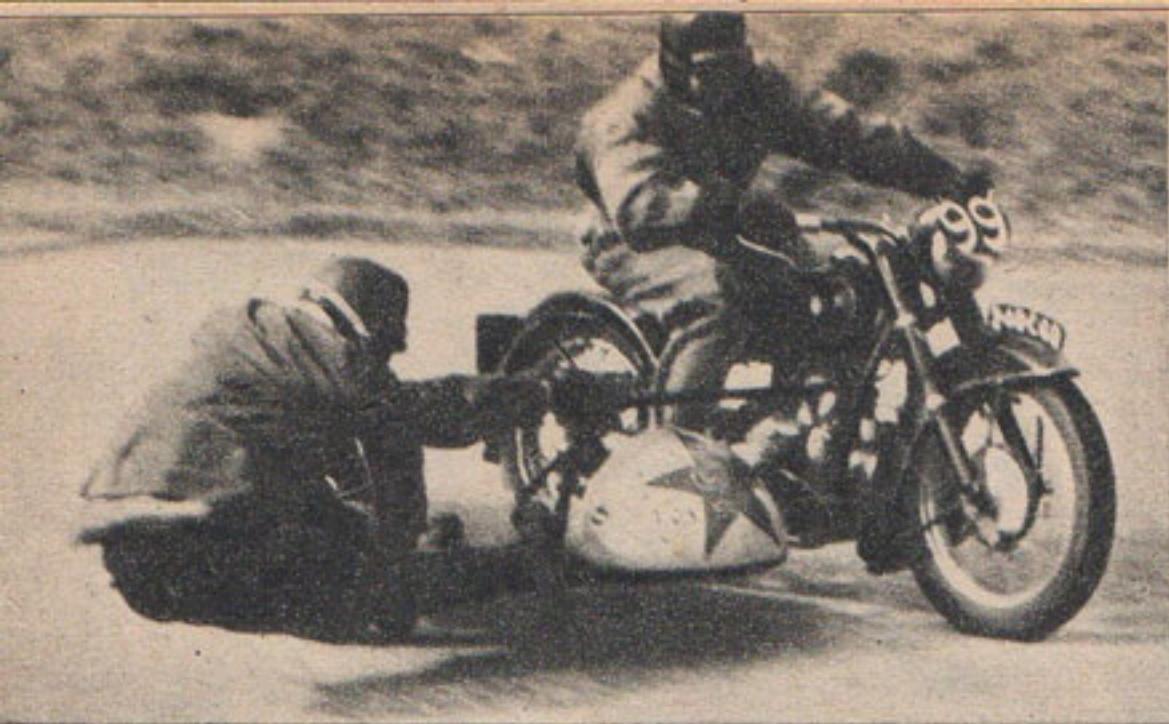
Martine et Midoux firent une belle épreuve de régularité mais, Martine virant mieux, s'attribua la troisième place.

En 350 cmc. — Après un départ rapide, les incidents mécaniques firent une sélection qui laissa bien vite le champ libre à Capinet et Foulon, puis Daoust, suivi de Varrin sur une Jawa équipée en touriste et agréablement silencieuse.

La remise des coupes par M. Filjean des Établissements Terrot.

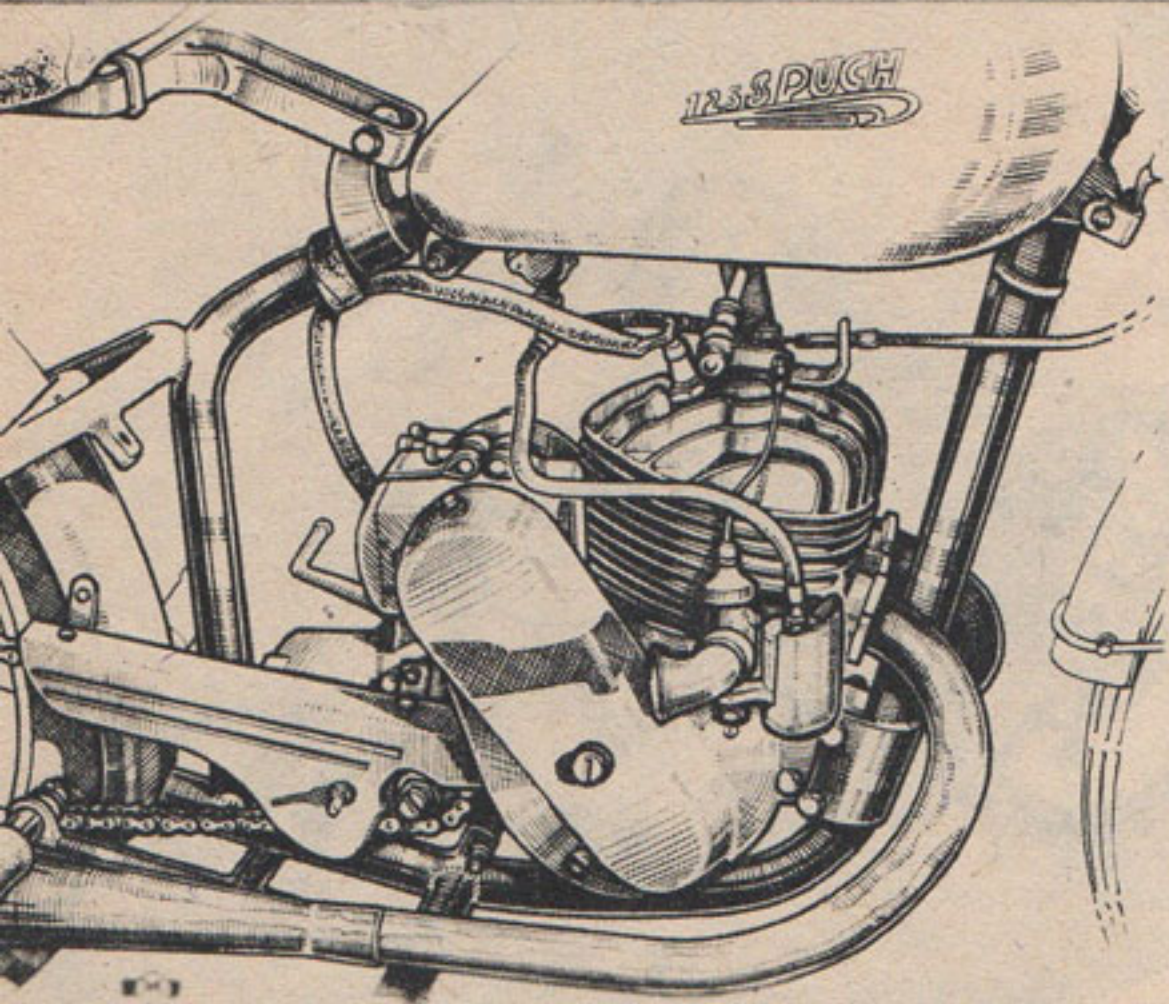
COURSES MOTOCYCLISTES QUALIFICATIVES AU BOL D'OR COUPES TERROT





Duel sur 750 B.M.W.

Barcelone : le départ des 125 cmc.



Foulon bûcha à l'épingle du Faye. Cette chute lui coûta la première place qu'il avait à sa portée. L'Alcyon qu'il pilotait est une des rares, sinon la seule A.C.T. que la maison ait sortie; rajeunie avec de larges moyeux à freins centraux et une suspension AR. elle avait fort belle allure.

Capinet mena sa Terrot à une victoire méritée.

Il est agréable de constater que, pour une fois, les machines françaises sont aux places d'honneur dans une course de vitesse et beaucoup de spectateurs ne manquèrent pas de dire que, si nos constructeurs voulaient encore s'en donner la peine, il y aurait à nouveau de beaux jours pour les couleurs françaises qui ne sont plus représentées que par les pilotes, ce qui est insuffisant.

Parmi les jeunes que nous avons vus dimanche, certains ont un sens réel de la course et seul un peu plus d'expérience des machines rapides leur manque. Pour cela, ils devraient pouvoir trouver sur notre marché des motos de compétition à un prix raisonnable. Souhaitons que leurs espoirs ne soient pas déçus.

En 500 cmc. — A 15 minutes de la fin, Bancheraud cassa son cadre et sa chaîne secondaire après une fort belle course que Cherrier, sur sa double A.C.T., mena avec sa maîtrise habituelle.

Lamontagne, longtemps en seconde position, fut trahi par son réservoir.

Nous terminerons en remerciant M. Mauve et les organisateurs qui se dépensèrent sans compter et en leur adressant une prière au nom de nombreux coureurs :

« Ne pourrait-on pas réduire au minimum le temps d'arrêt des moteurs avant le départ? »

En effet, avec les moteurs actuels en alu le refroidissement se fait très vite et il arrive qu'au moment du départ le moteur refuse de tourner avec sa bougie froide, d'où nécessité de réchauffer à nouveau; ce qui risque de fausser la physionomie de la course.

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE BARCELONE

C'est sur un circuit digne d'une compétition internationale et dans le cadre enchanteur et exotique de Montjuich, que s'est déroulé le « Gran Premio de Espana VIII Internacional de Barcelona ».

La course débuta samedi soir par la série 350 cmc. Belle épreuve où 25 coureurs s'élançèrent pour parcourir 200 km. environ. Nous remarquons sur la ligne de départ :

Ortueta (champion d'Espagne), Wood, Houel, Graham.

Après une lutte serrée entre l'Anglais et les Espagnols, ce fut Wood qui enleva l'épreuve.

Quelques minutes plus tard 12 sidecars se donnèrent en spectacle, rendant anxieux le public, plus ému que jamais.

Il fallait voir le passager tantôt hors du panier, balayant la gravette des virages; les fourches se plier à casser, les roues avant osciller sur les bosses de la route et, dans les courbes, les trois roues déraiper jusqu'à ce que le pilote « remette la gomme » pour redresser la mécanique.

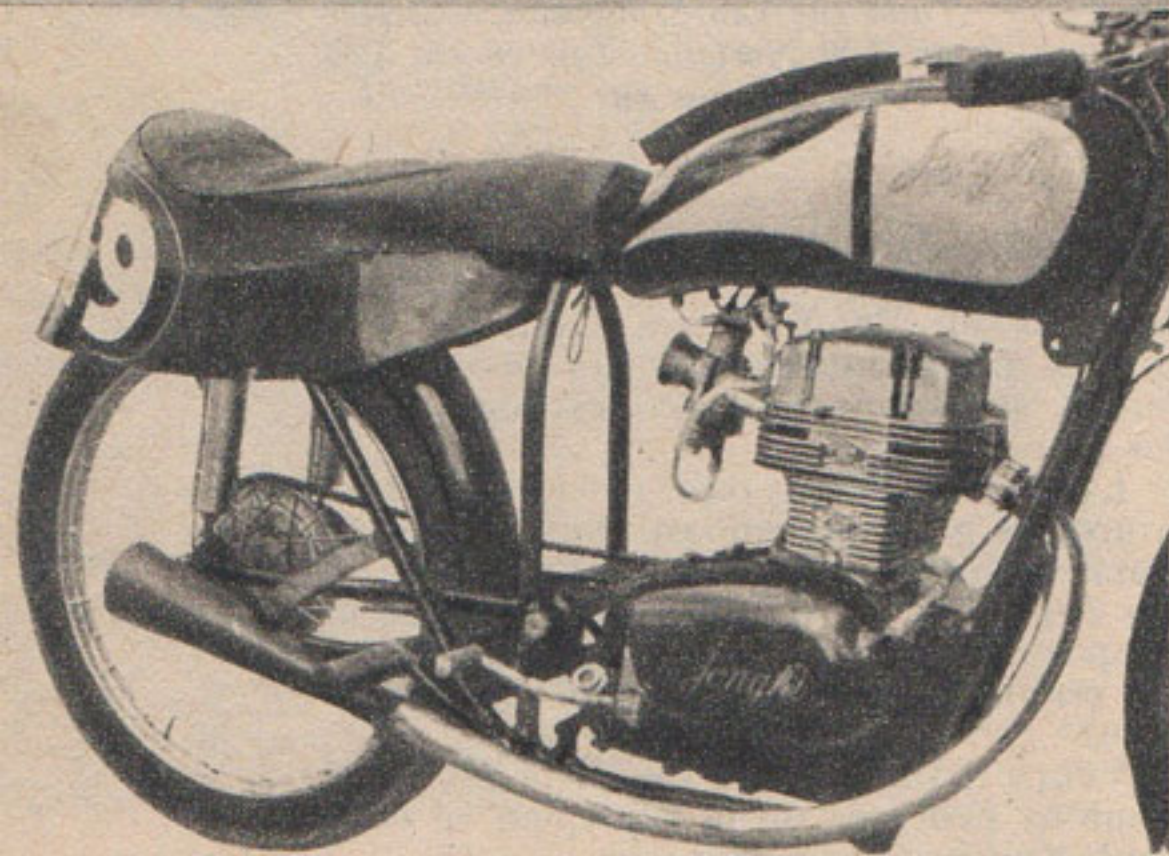
Du commencement à la fin, l'équipage Olivier Eric S. mena la ronde et c'est lui qui franchit le premier la ligne d'arrivée.

Le lendemain matin le spectacle changea. Ce fut une course de vrais 125 cmc. à large participation italienne. L'Espagne se représentait par de nombreux Montessa qui firent l'admiration de tous, tant par leur pilote que par leur machine.

28 partants. Hélas! Course meurtrière pour des petites cylindrées. 100 kilomètres à parcourir à la limite des possibilités mécaniques. Morini et Mondial suivis de Montessa ne se pardonnèrent aucune défaillance et, après avoir tourné à plus de 81 de moyenne, Ubbiali suivi de Leoni méritèrent bien leur récompense finale.

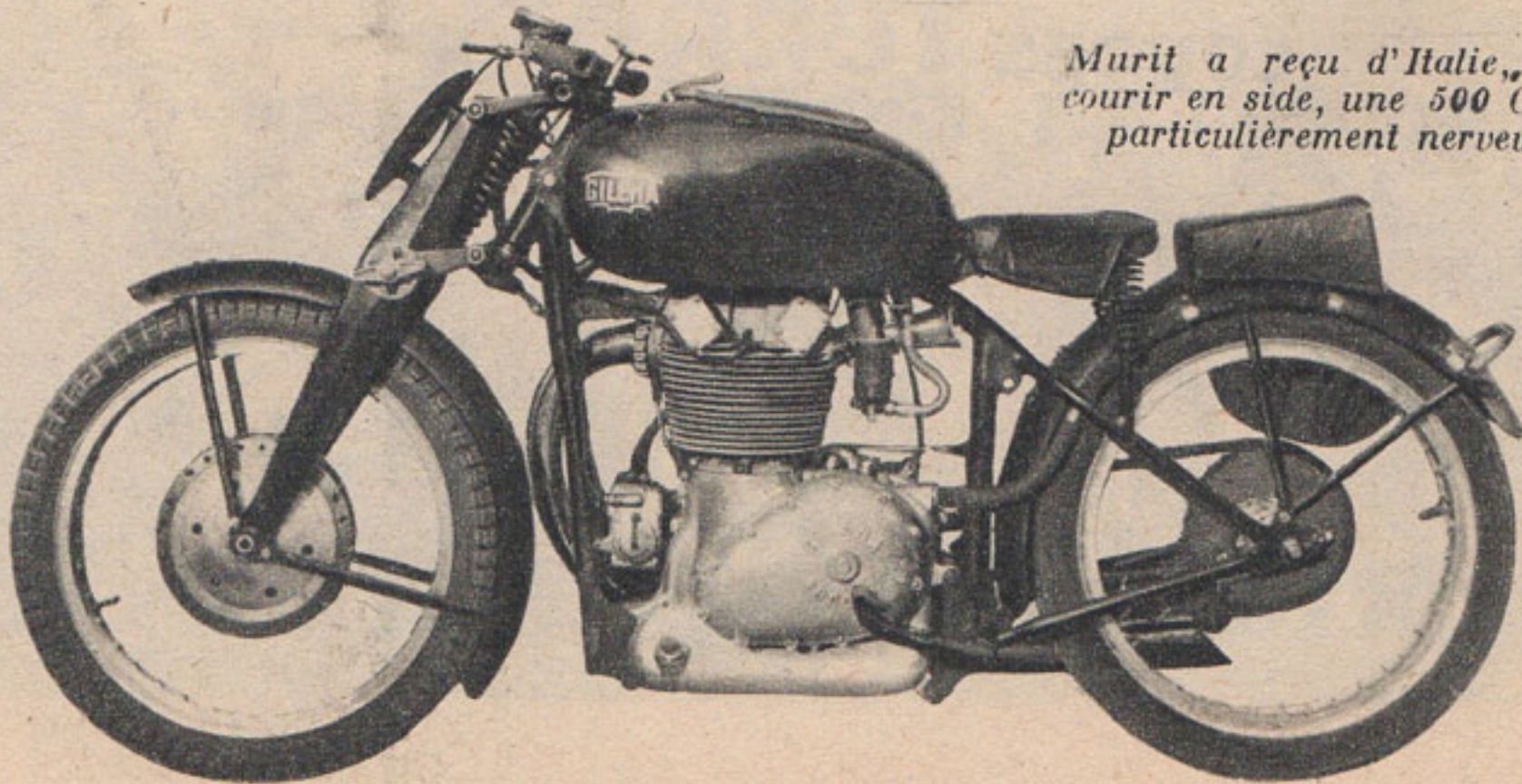
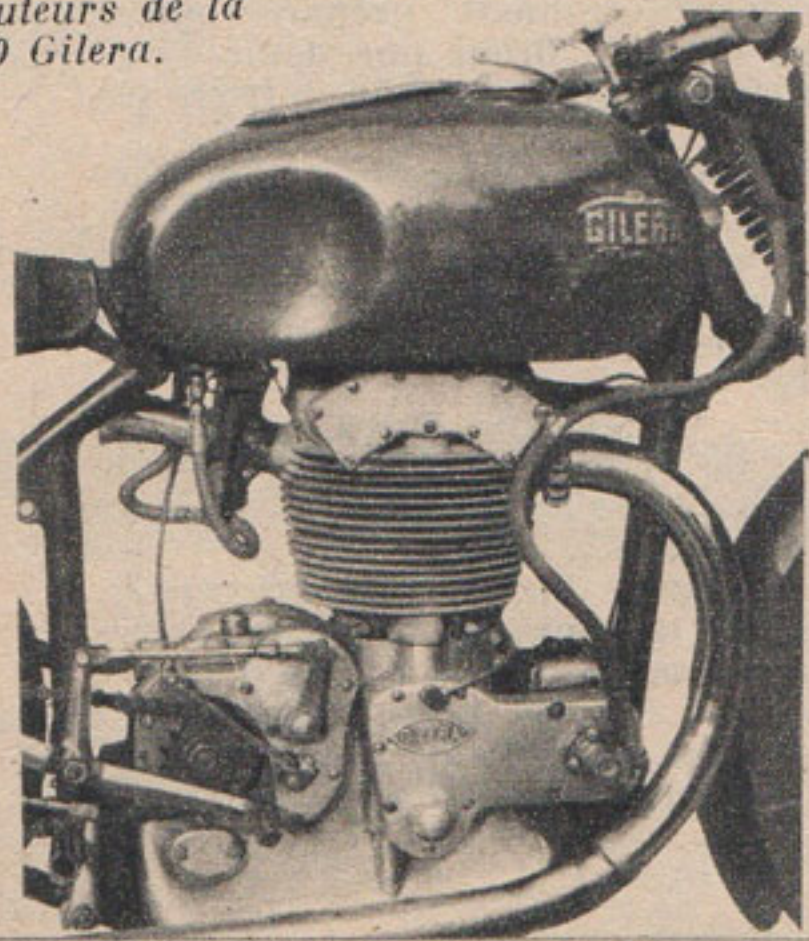
Le spectacle le plus impressionnant de ces deux journées de course fut celui de cette meute presque toute rouge de 31 motos 500 cmc., et quelles motos! 4 cyl. M.V., Gilera, Guzzi, Norton.

La Puch de Sutra équipée d'une magnéto.



Michel avait monté un moteur Jonghi, dans un cadre de sa fabrication.

Le nouveau moteur à culbuteurs de la 500 Gilera.

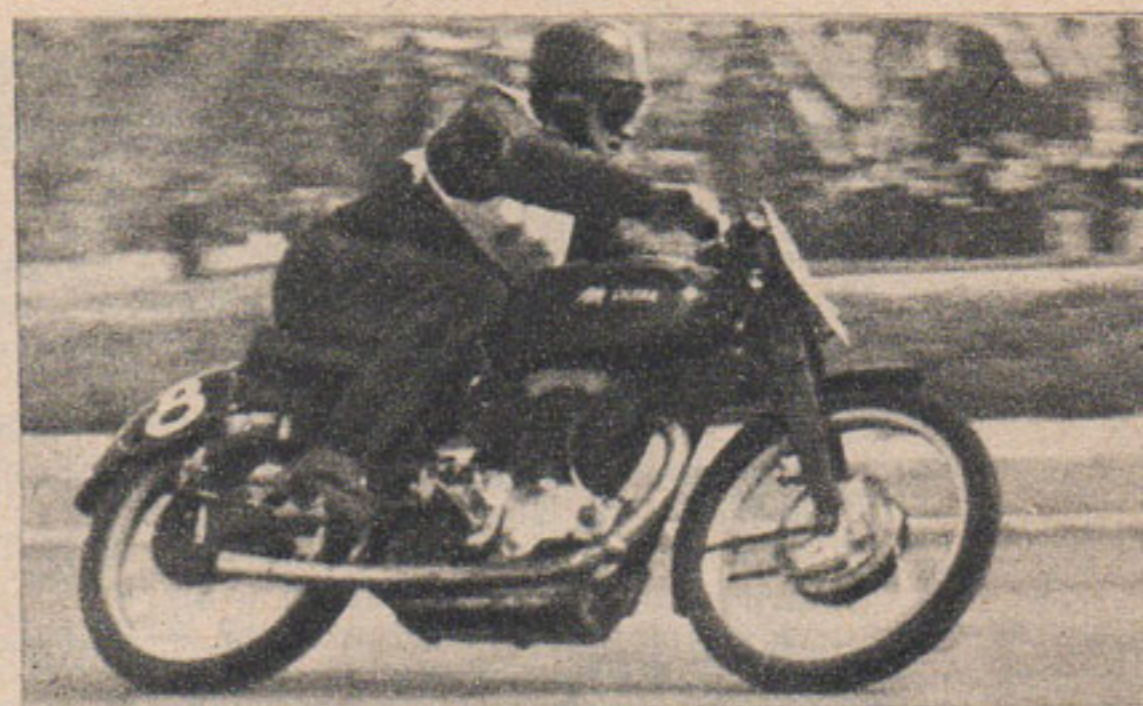


Murit a reçu d'Italie, pour courir en side, une 500 Gilera particulièrement nerveuse.

Georges Monneret sur 500 Norton.



Collot vire sur Gilera.



Dans le premier virage, un dérapage provoqua une bûche générale des plus spectaculaires.

Hommes et mécaniques durent faire preuve de toutes leurs possibilités, au cours des 204 km. cinq seulement résistèrent à l'assaut de la fatigue et des 34 tours de circuit à plus de 95 de moyenne. Masetti suivi à 20 secondes par Wood et Artesiani firent une brillante course. Rendons hommage aux Espagnols qui luttèrent à parties inégales à côté des champions mondiaux.

Regrettons en terminant que trop de valeureux pilotes fussent trahis par leur mécanique, c'eût été, sans quoi, une des plus belles compétitions mondiales.

Un mot pour les organisateurs qui ont su donner toute la splendeur, l'organisation et la discipline à ce Grand Prix de Barcelone.

Les classements :

125 cmc. (17 tours : 102 km. 568). — 1. Guido Leoni (Mondial), 1 h. 11 m. 21 s. (moy. 86 km. 235); 2. Ubbiali (Mondial), 1 h. 11 m. 26 s.; 3. Zanzi (Morini); 4. Alberti (Mondial); 5. Soler Bulto (Montesa).

350 cmc. — 1. Tommy Wood (Velocette), 1 h. 36 m. 21 s. (moy. 93 km. 929); 2. Graham (Velocette), 1 h. 38 m. 51 s.; 3. Petch (A.J.S.), à 1 tour; 4. Aranda (Guzzi), à 1 tour.

Sidecars (17 tours : 102 km. 568). — 1. Oliver (Norton), 1 h. 16 m. 18 s. (moy. 80 km. 919); 2. Frigerio (Gilera), 1 h. 18 m. 7 s.; 3. Milani (Gilera), 1 h. 18 m. 30 s.; 4. Carry (Carru), à 1 tour; 5. Vogel (Norton), à 1 tour; 6. Masuy (Norton), à 1 tour.

500 cmc. (34 tours : 207 km. 137). — 1. Masetti (Gilera), 2 h. 10 m. 56 s. (moy. 94 km.); 2. Wood (Norton), 2 h. 11 m. 57 s.; 3. Artesiani (M.V.), 2 h. 11 m. 44,9 s.; 4. Montané (Norton); 5. Bandirola (M.V.); 6. Vidal (Norton).

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE MARSEILLE

175 cmc. — Ce n'est qu'au dernier moment que le champion de France Berha, sur une machine d'emprunt, prit le départ. Sitôt le drapeau baissé il prenait

la tête, suivi à quelques longueurs par Perraud, Jean Léonce, Martin Jaubert. Une lutte s'engagea entre ces quatre concurrents jusqu'à un demi-tour de la fin, où Martin Jaubert dut abandonner par suite d'un accident mécanique.

Shaad, pilotant un Magnat-Debon de Nougier, devait faire une belle remontée et arriva dans le groupe de tête.

Résultats techniques : 1. Berha (moyenne 89 km. 630) en 17 m. 52 s.; 2. Shaad 17 m. 55 s.; 3. Jean Léonce 17 m. 55 s. 2; 4. Perraud 18 m. 03 s. 4; 5. Gache; 6. Ménard; 7. Barde; 8. Bergallo; 9. Maigrot; 10. Omdé à 1 tour; 11. Giraud; 12. Chalu.

350 cmc. — Dès le départ Georges Monneret prenait la tête et la conservait pendant deux tours, suivi rageusement par un Duke déchainé. La lutte entre les deux hommes se poursuivit jusqu'au 8^e tour où Georges Monneret cassa sa chaîne primaire. Gauché prenait alors la seconde place et la conservait jusqu'à la fin, après une très belle course d'une régularité exemplaire.

Résultats techniques : 1. Duke (moyenne 106 km. 476) en 1 h. 17 m. 42 s.; 2. Gauché à 2 tours; 3. Collot à 4 tours; 4. Murit à 5 tours.

500 cmc. — Duke sitôt le départ donné prenait un net avantage suivi de Collot qui ne voulait pas s'en laisser compter. Ce dernier semble vouloir particulièrement se distinguer chez les Marseillais qui n'avaient pas oublié sa splendide

course de l'an dernier. Malheureusement il devait se faire prendre un tour de justesse à cause d'une machine moins rapide. Au 6^e tour Georges Monneret s'arrêtait à son stand, sa moto n'ayant pas été préparée pour ce circuit et laissant à désirer.

Résultats techniques : 1. Duke (moyenne 110 km. 116) en 1 h. 05 m. 25 s.; 2. Collot à 1 tour; 3. Berha à 3 tours; 4. Beauvais à 5 tours; 5. Barde à 6 tours; 6. Godard à 12 tours.

Rien de particulier à signaler pour les autres coureurs.

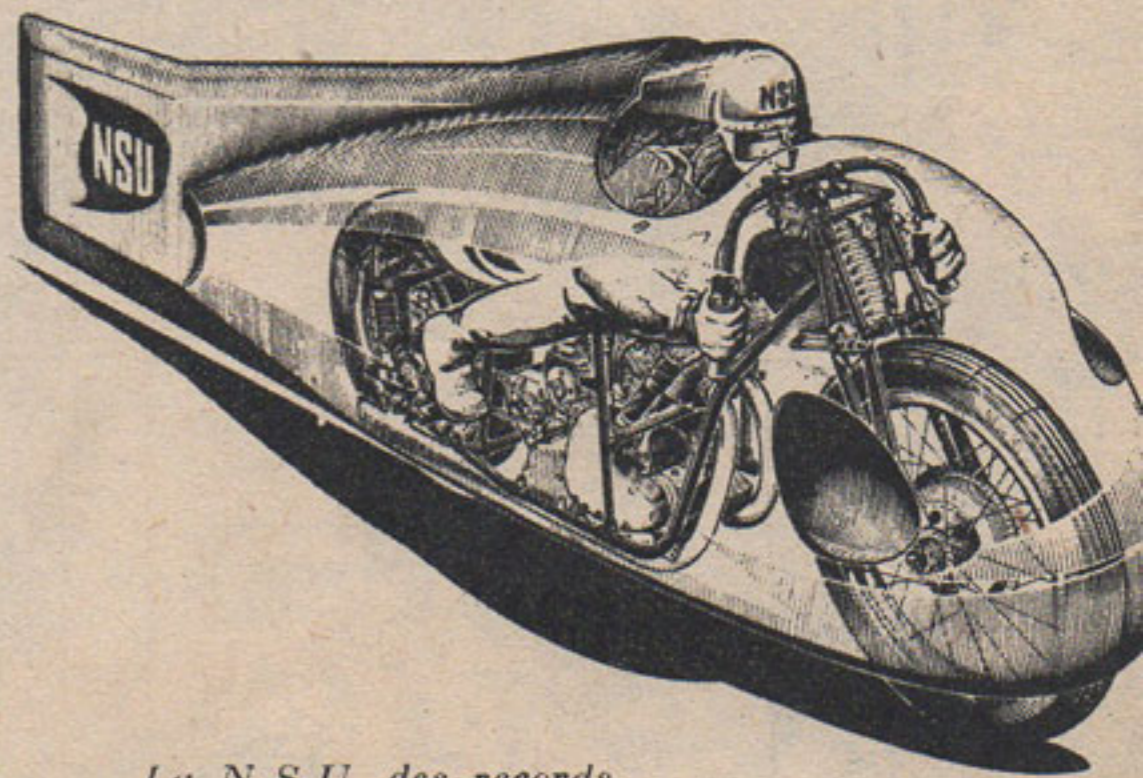
TOUJOURS LES RECORDS !

Ferri sur Lambretta 125 cmc. sans compresseur, vient de déposséder la Vespa de son record du kilomètre lancé; en effet la distance fut parcourue à la moyenne de 190 km.-h.; meilleur passage à 195 km. 652. Record du mille lancé à 187 km. 556.

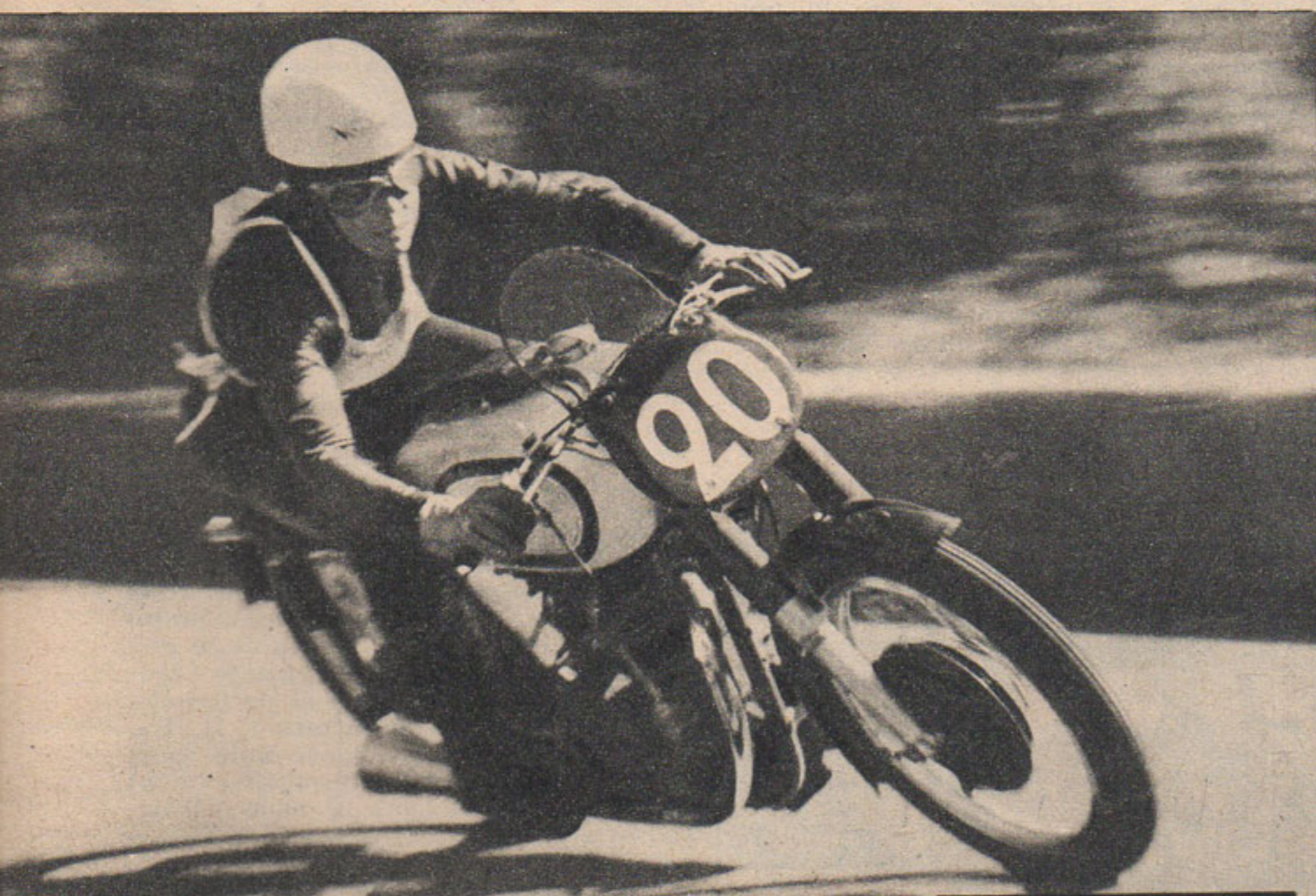
RECORDS MONDIAUX BATTUS EN 350 CMC. ET 500 CMC.

L'autostrade de Munich à Ingolstadt vient d'être le théâtre d'un nouvel exploit. Wilhelm Herz sur une 500 cmc. N.S.U. à bicylindre à compresseur vient de battre le record de Henne, vieux de quinze ans. Le pilote de cette torpille roulante a réalisé sur le kilomètre la moyenne de 289 km. 960 soit 12 s. 45/100^e. Indépendamment un autre Allemand, Herman Böhm, également sur 500 cmc. N.S.U. à compresseur s'est approprié les records du kilomètre et du mille respectivement à 202 et 201 km.-h. Il mit à mal sur une 350 N.S.U. en sidecar toujours à compresseur, le record de Cavanna, en accomplissant le kilomètre à 187 km.-h. et le mille à 185 km.-h. Herz s'adjugea également le record d'Alberti sur Guzzi en parcourant le kilomètre à 278 km.-h. de moyenne horaire et le mille à 279 km.-h. sur une 350 cmc. solo.

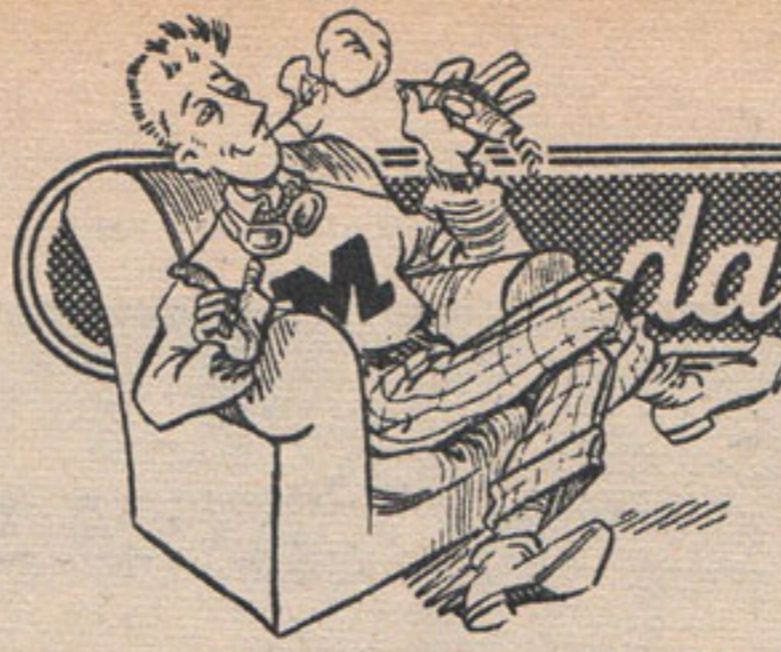
Voilà des performances qui semblent augurer de la volonté opiniâtre des Allemands de reparaitre victorieusement dans les compétitions.



La N.S.U. des records.



Le prestigieux Duke sur 500 Norton.



dans les CLUBS

UNION FRANÇAISE DES CLUBS DE MOTO-BALL

Résultats du dimanche 8 avril 1951 :
 En division Nationale Sud. — Avignon et Camaret 2 à 2; Monteux et Villefranche 0 à 0; Carpentras bat Aix-en-Provence 4 à 2.

En division Excellence Sud. — La Seyne bat Avignon II 3 à 1; M.B. Sport Forézien bat Racer-Ondaine 1 à 0.

En Coupe de France Sud. — M.B.C. Marignane bat M.B. Nice 4 à 3.

En division Excellence Nord. — M.B.C. Paris et Vitry-le François 1 à 1.

En match Amical Nord. — Troyes bat Mulhouse 6 à 0.

Nos représentants du M.B.S. Forézien ont brillamment débuté la saison 1951, à Moulins, et dimanche 15 avril l'équipe de Didier Houg aura à rencontrer celle de Nice, sur son terrain. Nos vœux de bon déplacement.

Résultats du dimanche 15 avril 1951 :
 En division Nationale Sud. — Avignon bat Aix 2 à 1; Carpentras et Monteux 2 à 2; Camaret bat Villefranche 3 à 2.

En division Excellence Sud. — Cavailon bat Avignon II, 2 à 1; La Seyne bat Aix-en-Provence II, 3 à 0; Marignane bat Ondaine 4 à 1; Nice bat Forézien 5 à 2.

En division Nationale Nord. — Orly bat Houlgate 4 à 0.

En division Excellence Nord. — Courbevoie bat Paris 4 à 1.

En match Amical Nord. — Vitry et Mulhouse 1 à 1.

CONCOURS DU BIDON D'UN LITRE

Le S.M. Forézien a eu l'heureuse initiative de prévoir dans son programme sportif une épreuve de consommation dénommée Concours du bidon d'un litre. Cette épreuve aura lieu le 3 mai, le nombre des participants est en principe limité à 40.

Les catégories prévues sont 100, 125, 175, 250, 350, 500 et de 500 à 1.000 cmc.

L'épreuve sera disputée sur le circuit de l'Etrat à 3 km. de St-Etienne-La Terrasse.

Siège du S.M. Forézien « Les Colonnes », 17, place Jean-Jaurès, à Saint-Etienne.

MOUNTAIN GRASS TRACK A AUBEL LE 3 MAI 1951

Le magnifique circuit de Maebroughlez-Aubel sera le lieu d'un spectacle de choix. Le Mountain Grass Track sera offert à ses fervents dans un cadre imposant. Les vedettes belges du moto-cross et quelques spécialistes du grass seront

opposés dans des duels étourdissants. Pouriot devant Lines triompha brillamment l'an dernier.

MOTO-CROSS DE PONTISSE-HERSTAL LE 12 MAI 1951

Le Circuit du Fort de Pontisse à Herstal offre mille et une difficultés pour la plus vive émotion des spectateurs. Les meilleurs pilotes s'y rencontrent.

L'an dernier Nic Jansen l'emporta de justesse devant Auguste Ningels victime d'une chute. Les amateurs de beau cross ne pourraient mieux passer leur dimanche qu'en se rendant au Fort de Pontisse à Vinegnis-Herstal.

CIRCUIT DES FRONTIÈRES LE 13 MAI, OU LE TRADITIONNEL « CHIMAY-PENTECOTE »

Comme chaque année motos et voitures seront reçues à Chimay pour se mesurer dans de traditionnelles joutes fort suivies par un public chaque année plus nombreux.

La région étant spécialement agréable au point de vue touristique, nous suggérons à nos amis Français de se rendre nombreux à Chimay. L'affluence sera grande, il serait prudent de s'assurer un logement.

MOTO-CLUB DE MONTMORENCY ET DE SES ENVIRONS

Le Moto-Club de Montmorency a été honoré par une adhésion vraiment sportive d'une jeune motocycliste, Mlle Collesolle, dont le geste touristique et sportif sera, je l'espère, suivi par d'autres jeunes filles et jeunes gens, amateurs de la moto.

Le M.C.M. rappelle à tous ses adhérents que les réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois à son siège social, au « Chalet des Fleurs », place de la Gare, à Montmorency, où un bon accueil leur est toujours réservé.

DEUXIÈME RALLYE AIGLON 27 mai 1951

Cette intéressante épreuve, figurant au calendrier national, se disputera en une seule étape de 309 kilomètres.

En raison du prix du matériel et de la rareté des pneumatiques peu ou pas de mauvaises routes.

Epreuve ouverte aux motos, sidecars, scooters et cyclecars. Quatre catégories, contrôles horaires, de passages et secrets.

Pénalisation de 10 points par minute de retard, moyennes à respecter allant de 45 à 60 kilomètres à l'heure.

Une épreuve de côte, se disputant en forêt du Perche, départagera pour l'attribution des prix et coupes, les concurrents classés 1^{ers} *ex-æquo*.

1^{er} 50.000 fr.; 2^e 45.000 fr.; 3^e 35.000 fr.; 4^e 30.000 fr.; 5^e 25.000 fr.; 6^e 20.000 fr.; 7^e 15.000 fr.; 8^e 14.000 fr.; 9^e 13.000 fr.; 10^e 12.000 fr.

Du 10^e au 50^e concurrent, classé, pénalisé ou non, il sera remis une valise copieusement garnie d'une valeur réelle de 5.000 francs.

Vingt coupes récompenseront les deux premiers de chaque catégorie, motos, sidecars, scooters, cyclecars, etc.

Une coupe sera également attribuée aux cinq premiers clubs classés.

Désirant remettre un prix à chaque concurrent, il ne sera pas possible aux organisateurs d'accepter plus de 50 participants.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Jean Lesueur, 28, Anglures, Laigle (Orne).

PROPAGANDE MOTOCYCLISTE A SAINT-GAUDENS

Le Moto-Club du Comminge, avec le concours des Boston, a organisé sous la grande halle de Saint-Gaudens une réunion motocycliste qui obtint le plus vif succès.

Au cours de cette réunion, les Boston exécutèrent leurs numéros acrobatiques, sur vélos, motos et autos; le jeune Boston de 11 ans qui pilotait toutes ses machines avec l'aisance d'un vieux chevronné fut particulièrement remarqué.

Egalement réussi le gymkana des membres du M.C.C., auquel participait le plus jeune motard de la région, le jeune Rainsaut qui fêta ce jour-là ses 7 ans. Il conduisait une machine entièrement construite par son père, avec suspension arrière, fourche télescopique, sélecteur, etc., équipée du moteur Vap et d'une petite boîte de 3 vitesses.

JOURNÉE MOTOCYCLISTE A TOULOUSE

Le Toulouse-Moto-Sport, en accord avec le Comité de la 20^e Foire de Toulouse, a organisé à l'occasion de celle-ci, sa première Concentration-Promenade Motocycliste le 1^{er} avril. La coupe, offerte par le Comité de la Foire au club amenant le plus grand nombre de machines et de participants, fut enlevée par le Moto-Camping-Club Toulousain.

Une deuxième coupe d'élégance, réservée à la présentation des machines et de leur conducteur et éventuellement du passager, fut enlevée par Mme et M. Antolin du M.C.C.T. Le deuxième prix fut attribué à M. Marc du M.C.T., le troisième à Delbreilh du M.C.C.T.

Une troisième coupe, d'organisation celle-là, fut offerte au Toulouse-Moto-Sport. Le même jour à 14 heures en présence de M. Laffont, président de la Ligue Motocycliste des Pyrénées et de tous les participants à la Concentration, M. Rumeau, président du Toulouse-Moto-Sport et M. Bernard, directeur sportif avaient inauguré officiellement la Salle Albert-Bryon au siège du T.M.S. « Mon Café », place du Capitole.



Mademoiselle Noël, reine de l'A.M.S. 1951 a épousé Monsieur André Lebrun, le 21-4-51. La bénédiction nuptiale leur a été donnée en l'église Saint-Yves de la Courneuve.

Moto-Club Châtillonnais TOURISME - SPORT - CAMPING

Lors de l'épreuve qualificative au 23^e Bol d'Or, le M.C.C. avait engagé son équipe sportive, se composant de 15 participants chargés tous de défendre les couleurs bleu et jaune du M.C.C.

Nous remercions tous ces sociétaires et félicitons ceux d'entre eux qui purent terminer aux places d'honneur, citons : Tano, Alarousse, Bethèze, Leininger et Guignabodet en 125, Leconte et Delauné en 175, Béras en 350 cmc.; plusieurs de nos représentants furent éliminés par des pannes mécaniques, souhaitons qu'ils soient plus heureux dans d'autres courses.

Le calendrier des prochaines sorties touristiques du club est fixé ainsi qu'il suit :

Mardi 1^{er} mai. — Sortie-Muguet dans la forêt des Yvelines à Gaimbaiseuil. Visite de la Tour à Montfort-l'Amaury. R.-V. au siège à 7 h. 30. Départ à 8 h. Versailles, Saint-Cyr, Trappes, Le Pontel, Montfort-l'Amaury (regroupement à 10 h.), pique-nique en forêt.

Dimanche 6 mai. — Journée Annuelle de Propagande du M.C.C. à Freneuse (S.-et-O.) près Bonnières. Le matin, organisation d'un circuit de régularité inter-sociétaires, parcours 105 km. L'après-midi, fête motocycliste à Freneuse, comprenant : courses de dirt-track, exhibitions de moto-cross, gymnase et jeux motocyclistes. Présence indispensable de tous nos membres actifs. Engagements pour le circuit reçus jusqu'à la réunion bimensuelle du jeudi 3 mai 1951.

Samedi 12, 13 et 14 mai (Fêtes de Pentecôte). — Une grande sortie est projetée sur Le Havre en vue de participer au Rallye National du Camping. Visite du paquebot l'« Ile-de-France », etc... Tous détails seront communiqués à la réunion du 3 mai 1951. Les touristes pourront également participer à cette intéressante sortie.

Dimanche 20 mai. — Participation des sportifs au 3^e Circuit de Régularité et d'Endurance de l'Ile-de-France. Engagements reçus à la réunion bimensuelle du 17 mai 1951.

Pour tous renseignements et adhésions au M.C.C., s'adresser ou écrire au Siège social du Club, 47, rue Gabriel-Pérl, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France

La Ligue Motocycliste de l'Ile de-France organisera le **Dimanche 20 mai 1951** son 3^e Circuit de Régularité et d'Endurance de l'Ile-de-France, concours de tourisme motocycliste et sidecariste inscrit au calendrier sportif national.

Deux itinéraires sont prévus, l'un de 202 km. 500 à l'intention des petites cylindrées, le second de 264 km. pour les grosses cylindrées. Le départ de cette importante régionale sera donné à Vigneux-sur-Seine (S.-et-O.) au siège de l'Union Motocycliste Vigneusienne à partir de 6 h. 30. Contrôle d'arrivée installé à Fontenay-les-Briis (S.-et-O.), château de l'U.S.M.T. (derrière l'autodrome de Montlhéry).

Plusieurs contrôles horaires fonctionneront sous le contrôle des clubs de la L.M.I.F. et seront installés à Meaux, Provins, Fontainebleau et Melun. D'autres contrôles de

passage fonctionneront à Fontenay-Trésigny, croisement N. 5 et N. 375 (près Montereau) et à Mormant.

Les concurrents seront répartis en trois groupes selon les cylindrées, les moyennes imposées ont été fixées à 45 km., 50 km. et 60 km. à l'heure.

Les intéressés régulièrement licenciés à la F.F.M. pourront recevoir le règlement de cette épreuve (début mai) en écrivant au secrétaire de la L.M.I.F., M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

LE BOL D'OR

Le 23^e Bol d'Or Motocycliste et Automobile se déroulera à Saint-Germain-en-Laye les 2, 3 et 4 juin prochains.

Les accords ayant été conclus avec les pouvoirs publics, les deux populaires rondes de 24 heures se disputeront dans le site unique de la forêt de Saint-Germain-en-Laye les 2, 3 et 4 juin prochains. Empruntant le parcours bien connu du Circuit dit « de la Ville » de 4 km. 180, la course motocycliste réservée aux motos et sidecars se déroulera du samedi 2 juin 15 h. 30 au dimanche 3 juin même heure. Elle groupera les catégories motos de 100 à 500 cmc. et les sidecars de 350 à 750 cmc.

Les engagements sont ouverts.

Les règlements venant d'être homologués par la F.F.M., les inscriptions sont reçues à la Direction de la Course : M. E. Mauve, 23, boulevard Ch.-de-Gaulle à Colombes (Seine). La clôture sera prononcée le 10 mai prochain. Le nombre des concurrents étant limité, les coureurs ont intérêt à régulariser leur engagement le plus rapidement possible étant donné les nombreuses candidatures déjà notifiées.

MOTO-CROSS DE KOUBA

Le Belge Delahès sur 350 cmc. Matchless et Georges Pérez sur 125 cmc. Terrot ont confirmé leur victoire en remportant brillamment le deuxième moto-cross de Kouba.

Le 1^{er} avril avait lieu sur le motodrome de Kouba, banlieue d'Alger, un nouveau moto-cross qui constituait la revanche de celui organisé une semaine auparavant.

Le régional G. Pérez au cours d'une belle course où il a été constamment le meilleur, en cylindrée 125, a nettement triomphé s'attribuant la coupe des Frères Max. C'est sa deuxième victoire en une semaine à Kouba.

En grosse cylindrée l'international Belge Delahès a fait grosse impression en confirmant sa précédente victoire et en enlevant, dimanche, successivement les trois manches auxquelles il a pris part.

L'Algérois Wybo du M.C. Hydra, en

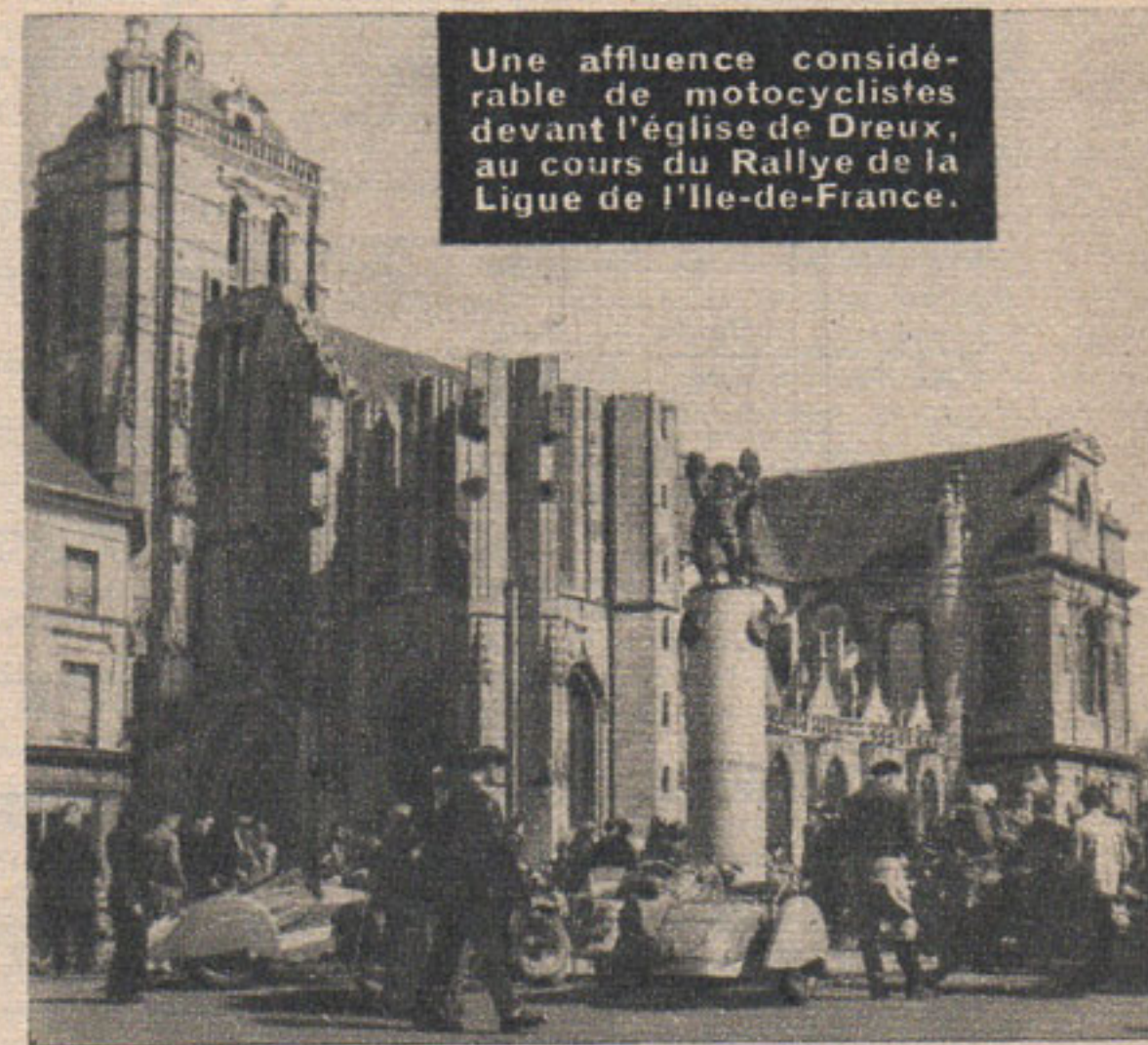
grande forme, a bien failli triompher et Delahès ne l'a remporté que de justesse.

Résultats techniques :

Classement général 125 cmc. — 1. G. Pérez sur Terrot; 2. Santucci; 3. ex æquo Pacouet Coll; 5. Aguir; 6. Frison; 7. Métaut (Paris); 8. Visciano; 9. Delahès (Belge); 10. Réda.

Classement général. Catégories 350 et 500 cmc. — 1. Delahès (Belge) sur Matchless; 2. Wybo; 3. ex æquo Blat (Paris) et Ciancio; 5. Cardon; 6. Vanier; 7. ex æquo Métaut (Paris) et Méyère; 9. Sosman (Belge).

Aguir et Ribès sur 125 et 175 cmc. Motobécane, Solari sur 350 cmc. B.S.A. et Ciancio 500 cmc. Triumph inaugurent victorieusement le 1^{er} Circuit de vitesse des Coteaux de l'Harrach.



Une affluence considérable de motocyclistes devant l'église de Dreux, au cours du Rallye de la Ligue de l'Ile-de-France.

Le premier circuit de vitesse des Coteaux de l'Harrach à Maison-Carrée (banlieue d'Alger) a connu dimanche 8 avril un brillant succès, si l'on en juge par la foule des spectateurs venus des centres environnants.

Cette compétition a pu avoir lieu grâce à la générosité des dirigeants de la Société Immobilière et Agricole de l'Harrach qui a financé la manifestation et mis un terrain à la disposition des organisateurs, M. Gomez Julien et ses collaborateurs du M.C. de Maison-Carrée.

Marcel Solari sur 350 cmc. B.S.A. a été le grand vainqueur de la journée réalisant la plus forte moyenne et battant la cylindrée supérieure.

Résultats techniques :

Catégorie 125 cmc. (40 km.). — 1. Aguir (Motobécane); 2. Lefèvre; 3. Pacou; 4. Defert; 5. Fracès; 6. Frison; 7. Noizette.

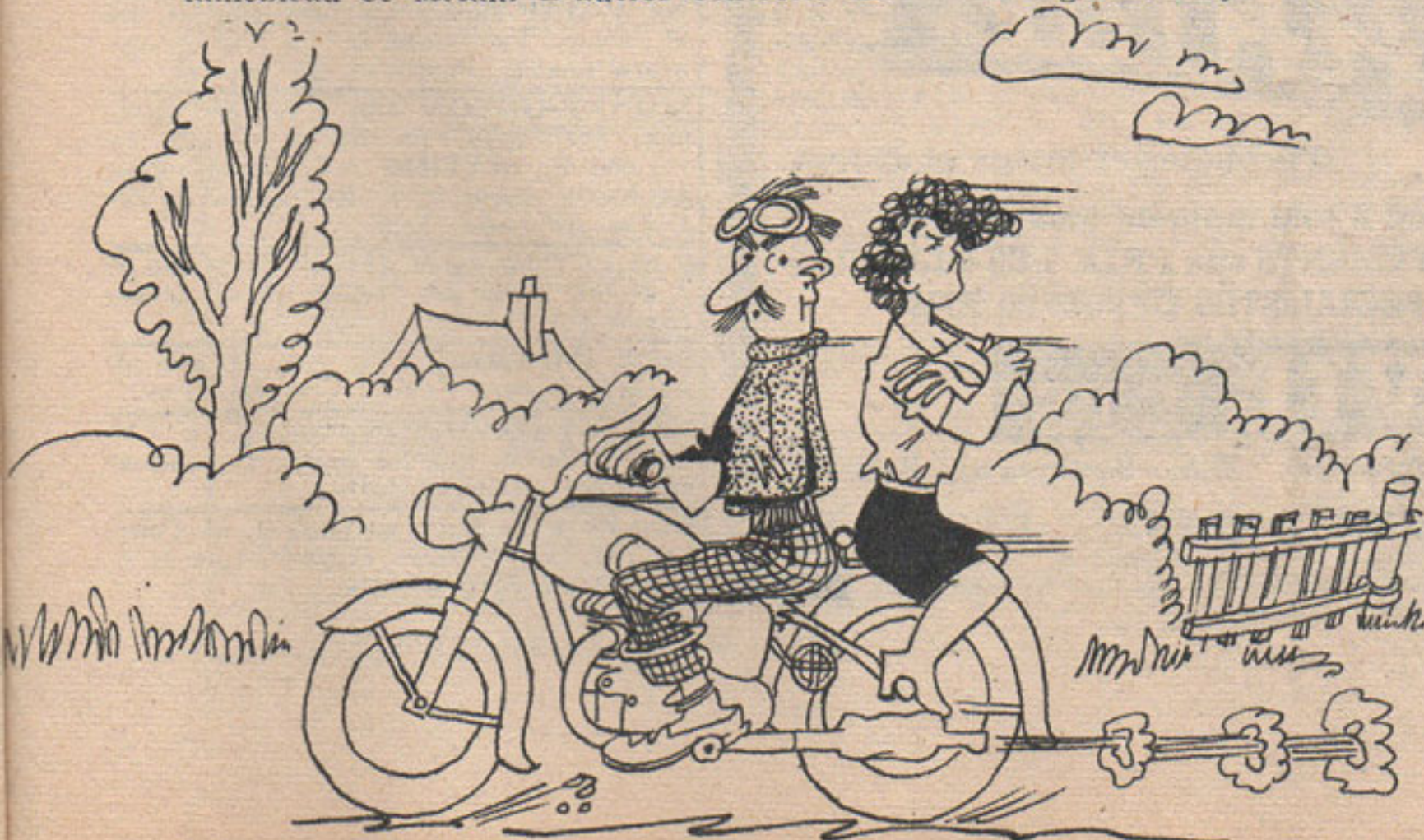
Catégorie 250 cmc. (40 km.). — 1. Ribès (Motobécane); 2. Seilhan.

Catégorie 350 cmc. (50 km.). — 1. Marcel Solari sur B.S.A. en 39 m. 4 s., moyenne horaire 76 km. 790 (meilleure moyenne de la journée); 2. Baille; 3. Pétrus; 4. Casalta; 5. Mitchell; 6. Méyère.

Catégorie 500 cmc. (60 km.). — 1. Ciancio sur Triumph en 40 m. 28 s., moyenne 75 km. 843; 2. Fernandez; 3. Géor.

Sidecars (40 km.). — 1. Gino Santucci sur 650 cmc. B.S.A.; 2. Cassar; 3. Molinès.

Y. CHEVALIER.



Quel caractère !

ACHATS

REMORQUE M.50 Monoroue Fulgur occas. Lutran, 9, rue Févret, Semur (Côtes-d'Or).

MOTEUR 110 volts mono 1 CV. Petit tour établi métaux. Dumas, rue Pot-Trinquat, Cahors (Lot).

MOTO récente 5 à 7 CV. culb. à card. av. ou ss side. Abs. imp. Of. dét. par let. Paie compt. Lefèvre, 114, r. Denfert-Rochereau, Noisy-le-Sec (Seine).

ACHAT compt. ttes motos réc. Hurni, 38, rue Saussure, Paris-17^e. Tél. : Wag. 87-36.

ACHAT de toutes motos ou dépôt-vente avec mon crédit sous 8 jours. Achète pièces R.12. Transact Motos, 104, rue Haxo, Paris-20^e. Tél. : Men. 99-86.

ACHETE Scooter 125 cmc. Trs bn état. Compt. Faire offr. et px, Menoux, 1, allées Gambetta, Clichy. Tél. : Pla. 00-06.

VENTES

B.S.A. 500 M.20, 6.000 km. parf. ét. Px 140.000 fr. Nau, 146, rue Saint-Maur, Paris-11^e. Ap. 18 h.

PONEY 50 tt nf. Px 30.000 fr. **NEW-MAP** Aubier 2 vit. nf. Px 40.000 fr. Cronier, 4, sq. Dordogne, Paris.

CAUSE SANTÉ TERROT 350 culb. exc. ét. marche. Px 75.000 fr. Baudin, 1, rue Guvnermer, Neuilly-sur-Marne.

DOLLAR 500 bloc-mot. susp. AR. bn ét. Vis. dim. ou écr. Debruyne, 106, rue Nationale, Paris.

VENDS OU ECHANGE ctre moto étrangère moins forte tr. joli ens. moto side **INDIAN 11 CV.** tt équipé émail bleu et chr. (av. susp. AR. et 2 ph.). Devinch, 26, rue Morisset, Deuil (Seine-et-Oise).

PARTICULIER vd **MAGNAT-DEBON 5 CV.** nve dern. mod. non imm. Px rais. Lefèvre, 10, rue Houverraye, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

NORTON 350 A.C.T. inter mot. ref. nf ét. gén. imp. Px int. Dargès, 239, rue de Belleville, Paris-19^e. Ts ls jrs 12 h. 30 à 14 h. et 19 h. 30, sam. et dim. mat.

LIQUIDATION : 1 **B.M.W. R.75** side Simard exc. ét. Px 160.000 fr. 1 **B.M.W. R.75** belle épave à rem. Px 85.000 fr. 1 moteur nf **D.K.W. 500 S.B.** Px 30.000 fr. 1 mot. **N.S.U. 350** sup.-cul. Px 25.000 fr. Bagrat, 17, rue O.-de-Serres, Paris-15^e.

VICTORIA 350 culb. mot. pns nfs av. ou ss side. Chovet, mécanicien, Pierre-latte (Drôme).

B.M.W. 750 L.7 sort. usine nve, f. tél. susp. AR. cse départ. Px int. Rogues, 36, r. Oberkampf, Corbeil (S.-et-O.).

MOTO 100 bn ét. Px 35.000 fr. Ecr. Husson, 20, pl. Bobillot, Charenton (Seine).

MONET-GOYON 125 mod. 1951, susp. AR. sél. nve, 500 km. Cse départ. Urgent. Px à déb. Garrapit, 70, av. Oudinot, Joinville-le-Pont (Seine).

SIDE MONET-GOYON 500 1947, 4 vit. 3 r. à broche, ou éch. ctre 125 ou 175 réc. F. cond. à Goussot, 1, r. D.-Casanova, Yerres (Seine-et-Oise).

TANDEM DERNY 6.000 km. abs. com. nf. Vis. à Paris sur dem. Defert, Flogny (Yonne).

TRANSACT MOTOS, 104, rue Haxo, Paris-20^e. Tél. : Mén. 99-86. Extrait des 50 machines en magasin : **CONDOR** 11.000 km. origine. Px 200.000 fr. **B.M.W. R.12** à part. 130.000 fr., R. 73, 180.000 fr. **ZUNDAPP** K.500, K.800, K.S.600. Px 175.000 fr. **MOTOBECANE, N.S.U. 198.** Px 70.000 fr. **GNOME-ET-RHONE 500.** Px 70.000 fr. **GNOME-ET-RHONE 250.** Px 60.000 fr. **VELOMOTEURS.** Px 20.000 fr. Crédit pour Seine et Seine-et-Oise. Reprise. Ouvert dim. mat. Fermé lundi mat.

MOTOBECANE D.45 ét. nf. Px 55.000 fr. Lhuizière, 1, rue Marguerin, Paris-14^e. Tél. : Gob. 70-71.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

Le texte à insérer doit être envoyé avant le 1^{er} et le 15 de chaque mois pour insertion dans le n^o suivant.

NORTON 500 16 H. Px 120.000 fr. Rousseau, 56, rue du Temple, Paris-4^e.

VELO type randonneur mot. aux. Vimer tr. bn ét. 3 vit. 2 fr.-tamb. compt., mât. camping 1 tente canad. 1 matel. pn. 2 sacs couch. pur duv. 2 oreil. pn. Pr achat total px spéc. Ecr. av. tbre rép. Prost, av. Muret, Saint-Rémy-les-Chevreuses (Seine-et-Oise).

INDIAN 1200 imp. équip. lux. Roux, 7, rue E.-Conroy, St-Denis. Tél. : Pla. 20-81.

ROYAL-ENFIELD 500 ent. équipée. Px 195.000 fr. **ROYAL-ENFIELD 500** av. susp. AR. parf. ét. Aris, 11, rue Labie, Paris-17^e. Tél. : Eto. 08-66.

PARTICULIER vd **DOLLAR** mot. Chaise 500 culb. av. side. Px 65.000 fr. Garage Chenet, 173, bd Voltaire, Asnières.

MOTOBECANE 5 CV. culb. 4 vit. sél. av. side Bernardet 1950. Px 150.000 fr. Rep. 125 réc. Leclerc, 56, rue M.-Dormoy, Paris-18^e.

AUTOMOTO 500 Jap culb. tr. bn ét. Px 65.000 fr. Leclercq, 47, rue de Lappe, Paris-11^e.

CAUSE DÉCÈS vd **PEUGEOT P.107** exc. ét. méc. pns nfs tt équ. sac. tans. avert. bat. stop. Px 65.000 fr. Bicyc. tour. tte équ. 1^{re} main. Px 5.000 fr. Massot, heures bur. Tél. : Bot. 58-24.

GRIFFON 150 Imp. 4 vit. sél. équ. Px int. Vis. Riviera, 24, r. Duret, Paris-16^e.

VELOMOTEUR POULAIN nf, 500 km. Px 18.500 fr. Mordchèles, 25, rue de la Py, Paris-20^e.

HARLEY 750 type civil nve, ferai rep. scooter. Goyer, 15, rue Marchande, Le Mans.

CAUSE SANTÉ MOTOCONFORT 175 culb. f. tél. susp. AR. 9.000 km. Px 95.000 fr. Barét, 18, av. Sainte-Clotilde, Gagny. Tél. : Mol. 17-83.

2 MOTOBECANE 125 culb. parf. ét. Noguera, boulangerie, Bièvres (S.-et-O.).

VENDS OU ECHANGE rais. santé ctre 4 CV. **RENAULT, MOTOBECANE 350** culb. sup.-cul. 3.000 km. mod. 1950, f. tél. susp. AR. équip. gd luxe, av. béquille lat. compt. et mont. Val. réelle de la mach. 220.000 fr. Petitcolin, boulanger, Cheniménil par Docelles (Vosges).

CONTRE PLUIE ET POUSSIÈRE : Cuissardes, salopettes, gants, musette toile neuve imperméable plus 1 verseau pour jerrican, le tt 1.000 fr. franco. Toujours disponible. Stocks américains. Bourgeois, Remoncourt (Vosges).

RADIOR mot. A.M.C. 150 f. tél. acces. 3.000 km., ét. imp., cse dble emploi. Ecr. Journal.

" Les
meilleurs



pour
tous
moteurs "

**PISTON
BORGO**

" Qualité supérieure
Renommée mondiale "

TOUS MODÈLES

34, Avenue du Role - NEUILLY-sur-SEINE

MAIL. 55-55

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous
ACCESSOIRES et **ÉQUIPEMENTS** aux **PRIX LES PLUS BAS**
chez les **SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS**

REVIL ETS

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

BROUGH SUPERIOR type Black Alpin 680 Jap culb. susp. AR. Helleranger, 176, rue Pelleport, Paris-19^e. Tél. : Mén. 48-38.

C.P.D.M., 4, r. Chaptal, Levallois. Tél. : Per. 09-13. Réal. rectif. d'embiel. Cyl. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 121, etc., et ttes marq. piéc. adapt. pour Chaise Peugeot, Terrot, Motobécane, F.N. et embiel. ttes marq. culas. Peugeot, Automoto A.12 et ttes marq. Catalogue N^o 10 s. dem. Fourni. exclusive aux Agents seulem.

CAUSE BESOIN arg. vd sup. **NORTON** big four. Px tr. int. Vis. Villiers-Motos, 65, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

MATCHLESS 350 f. paral. Px 110.000 fr. **GILLET-HERSTAL 500** 3 vit. av. side nf Bernardet. Px 140.000 fr. **PEUGEOT 125** P.56, 4 vit. sél. propre, équ. Px 85.000 **PEUGEOT 175** 2 tps, 3 vit. bn ét. Px 60.000 fr. **JONGHI 100** 3 vit. sél. Px 40.000 fr. Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt. Tél. : Mol. 64-02.

MAGNAT-DEBON 175 bleu et chr. 2 CV., sac. cuir, tans. tt équ. nf. Chopin, 100, av. Saint-Mandé, Paris-12^e. Ap. 18 h.

NORTON 500 av. side Bernardet. Px 140.000 fr. Pierre, 35, r. de Paris, Montlignon (Seine-et-Oise).

TRIUMPH 500 T.100 1948. **ROYAL-ENFIELD 500** culb. 1950. **INDIAN-SCOUT 500** Armée. **HARLEY-DAVIDSON 750** Armée. **GNOME-ET-RHONE 250** Junior. **MOTOBECANE 175** culb. nve. Hurni, 38, rue Saussure, Paris-17^e. Tél. : Wag. 87-36.

CAUSE EMP. changt emploi. Exceptionnel 175 culb. **GULLER** type 90 bis, 1950, 5.000 km. f. tél. susp. AR. nbx acces. Px 135.000 fr. Vis. ts l.jrs de 12 h. 30 à 14 h. Huet, 32, rue de Flandre, Paris-19^e. Tél. : Nord 54-62.

PONEY nf fr. pied tour. gb env. Px 40.000 fr. Leprince, 218, rue Saint-Maur, Paris-10^e.

PARTICULIER vd side **TERROT 5 CV** ét. nf, 3.000 km. Vis. 70, rue de l'Oradour, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

250 M.G. cross culb. susp. int. 48, rue Voltaire, La Garenne. Tél. : Cha. 05-07.

GIMA 150, 3.000 km. imp. cse ach. voit. Guibert, Margon (E.-et-L.).

B.S.A. 5 CV. WM.20 luxe, 4 vit. sél. cse double emp. Email orig. noir et chr. sup. Mot. compt. pns ch. bat. Mérat, nfs. Cazalet, La Mouline, Rodez (Aveyron).

SIDE TERROT 500 sup.-cul. équ. camping et tour. 4 roues à broche. Caignan. Tél. : Avr. 07-32.

PEUGEOT 125 D.56 sél. 4 vit. compt. klaxon dépres. Cme nve. Px 70.000 fr. Champenois, 80, rue J.-J.-Rousseau, Issy-les-Moulineaux. Tél. : Mic. 24-42.

PEUGEOT 350 tr. bn ét. vit. au pied. Turquois, 28, rue Saint-Germain, Courbevoie. A part. 19 h.

LADEVÈZE vous informe que les lunettes **IDEAL** sont arrivées et qu'il prend et honore toutes les commandes. 50, rue Brunel, Paris-17^e. Eto. 24-66.

SIDE TERROT 500 lat. mot. ref. pns nfs. Px mod. Tél. : Per. 00-29.

NEW-MAP side 4 CV. bloc-mot. tr. bn ét. comp. Px 85.000 fr. Cayron, 3, rue Marie-Louise, Paris-11^e. 20 heures.

MONET-GOYON 350 4 vit. sél. dern. mod. avril 1950 équ. bn ét. pns nfs. Px 115.000 fr. **MATHIS 7 CV.** 5 pl. mot. bn ét. Px 70.000 fr. C. Duboucarre, 2, rue Véron, Alforville (Seine).

F.N. 4 CV. lat. bn ét. tt équ. Px 65.000 fr. J. Diani, 2, rue des Fusillés, Choisy-le-Roi (Seine).

SIDE IMPERIAL 1 pl. exc. ét. Fre of. Vernisy, 9, rue Villars, Grenoble (Isère).

HARLEY-DAVIDSON type J. 9 CV. civil, tr. bn ét. Ecl. Px 50.000 fr. Lombardin, Pécy (Seine-et-Marne).

B.M.W. 4 CV. équ. gd tour. ét. nf. Courtoy, 101, rue de Sévres, Paris-6^e. 19 à 21 h. Tél. : Nord. 82-40 h. trav.

Royal-Enfield

RÉPARATIONS - ACCESSOIRES
SIDECARS PRÉCISION
BOUGIES LODGE
PNEUS AVON
SELLES BIPLACES FÉRIDAX
MOBYLETTE

ARIS

11, Rue Labie - PARIS (17^e)
Tél. : ETOile 08-66

GNOME R.3, 4.000 km. bn ét. Px 85.000 fr. Guillier, Nogent-le-Rotrou (E.-et-L.).

TERROT 350 bn ét. pns nfs sac. Px int. 27, allée P.-Lafargue, Pavillon-sous-Bois (Seine). 19 h. et sam. dim. mat.

AUTOMOTO 175 A.M.C. susp. AR. 4 vit. sél. nve, 600 km., bat. avert. tte beauté, cse ach. auto. Boureau, Sablé (Sarthe).

B.S.A. 250 culb. luxe sort. août 50, 3.700 km. imp. av. tans. acces. sac. cuir, béquilles lat. 2 casques, cuissardes, outill. compl. Px 160.000 fr. Urgent. Frénehard, 14, rue V.-Hugo, Malicorne (Serthe).

MOTOBECANE 500 culb. type B55C av. side Bernardet ent. équ. imp. F. Hamon, 103, rue du Théâtre, Paris-15^e. Tél. : Ség. 86-56.

250 2 tps mot. bn ét. écl. acc. dyn. nfs. Pns et ch. nfs, sac. cuir camp. nf. Lalande, 44, rue Fontaine, Paris-9^e.

PONEY Motobécane. Px 18.000 fr. Sté P. Migayrou, 34, rue E.-Zola, Saint-Ouen. Tél. : Mon. 18-26.

VENDS bas px **TRIUMPH** Tiger 350 culb. sél. **SAROLEA** type A.S. 350 lat. sél. allu. Delco. Pécoul, Mécanicien, Louvencourt (Somme).

MATCHLESS G3L tél. 4 CV. culb. sél. 4 vit. prête pr route, tans. acces. Px 155.000. Thomas, 26, rue Héricart, Paris-15^e. Sam.

ZUNDAPP 350 4 CV. sél., 4 vit. imp. Salasca, 17, av. Gambetta, Montrouge.

MAGNAT-DEBON 350 lat. bn ét. méc. pns nfs. Px 50.000 fr. Vis. semaine ap. 19 h., sam. et dim. 74, av. de la République, Courbevoie.

CUCCIOLO ens. renf. f. tél. p. Saker, 6.000 km. tr. bn ét. Px 35.000 fr. Figuière, 37, rue Cambon, La Garenne-Colombes, 1^{er} étage dr. Ap. 19 h. ou sam. ap.-midi.

VELOMOTEUR M.R. 100, mot. Sachs 2 vit. tr. bn ét. Lheureux, 42, av. des Cactus, Vigneux-sur-Seine (S.-et-O.). Sam. et dim.

TERROT 125 1950, parf. ét. équ. ou non. Px 90.000 fr. Turret, 31, av. du Général-Leclerc, Paris-14^e. Ap. 6 h.

HARLEY 1300, 4 v. imp. Felix, 44, rue Gaillard, Vichy.

TOUTES pièces détachées origine pour toutes machines allemandes.

Firma BLUG

HÜTTERS DORF

(Sarre) - Tél. : 151 Schnelz

RENE-GILLET 750 bicycl. juin 49, tans. roulé 7.500 km., révisée usine, parf. ét. pns exc. Vis. dim. et lun. Latour, 6, rue Taine, Paris-12^e.

SPECIALISTE DRESCH. Molisse-Molos, 80, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

HARLEY 750 ref. rouge chr. acces. Vis. soir, fêtes. Sol, 18, av. d'Orléans, Paris-14^e.

MOTOBECANE 3 CV. bloc bn ét. Px rais. Dumay, rue Pot-Trinquat, Cahors (Lot).

JAWA 250 et 350 révisées et garanties 250 spéc. compétition. Niel Garage, 8, rue Fourcroy, Paris-17^e. Tél. : Wag. 52-62.

TERROT 125 E.T.P. 1950, équipée gd luxe, ét. nf. Paul Bonhomme, P.T.T. à Pontevès (Var).

TERROT 125 E.T.D. déc. 50, peu roulé, cme nve. Allot, Malicorne (Allier).

DERNY tand. mot. pns peint. nfs. Px 60.000 fr. av. sac. cuir. 24, rue d'Avron, Paris-20^e. Tél. : Did. 19-84.

MONET 175 mot. imp., pns nfs, avert. Cicca, compt. Px 65.000 fr. 24, rue d'Avron, Paris-20^e. Tél. : Did. 19-84.

MOTOBECANE 125 D.45, parf. ét. méc. Px 55.000 fr. Tél. : Déf. 33-89.

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES Velocelette

MOTOBECANE

TERROT **BERNARDET**

toujours prêt à vous satisfaire

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

B.S.A. 750 culb. bien équ. av. ou ss side Précision. Héloin, 12, pge des Soupis, Paris-20^e Tél. : Mén. 52-13.

JONGHI 1949, sél. en rod. Px int. Le Maguet, 16, av. V.-Hugo, Clamart (Seine).

DES AFFAIRES

B.S.A. 5 CV. WM.20 à part. Px 85.000 fr.
D.K.W. 5 CV. 2 cyl. à part. Px 80.000 fr.
RENE-GILLET side imp. Px 95.000 fr.
TERROT mod. 48, 4 vit. Px 95.000 fr.
GNOME 5 CV. D.5 à profiter. Px 75.000 fr.
MONET 5 CV., 4 vit. Px 75.000 fr.
GNOME flat-twin, type X. Px 75.000 fr.
GNOME 4 CV. Major 4 vit. Px 70.000 fr.
MOTOBECANE bloc 1940. Px 65.000 fr.
PEUGEOT P.112 à part. 55.000 fr.

A RÉVISER

VENDS OU ECHANGE SANDFORD spéc. 5 CV. alu. ctre 4 pl. 5 à 7 CV. Tél. : Avr. 11-16, 19 h. 30.

ROYAL 4 CV. INDIAN 500 et 1200 av. side. **GNOME** (Junior, X, AX2). **MONET** 5 CV. 1946. **TERROT** 4 CV., etc... Epaves, cadres, fourches, moteurs, réservoirs, roues, etc... de marques diverses. Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e (fond du passage à côté du cinéma).

VICTORIA 250 2 tps, bloc-mot. 4 vit. sél. tr. bn ét. piston nf, tte équ. Px 80.000 fr. Laucher, Marolles par Broué (E.-et-L.). Tél. 18 à Broué.

TANDEM MINIMOTOR nf., 800 km., 8 vit. ts acc. Cappelle, 8, bd C.-de-Gaulle, Sannois (Seine-et-Oise).

TANDEM DERNY parf. ét. Px 60.000 fr. Leplant, 112, rue L.-Rouquier, Levallois. Tél. : Per. 31-67, apr. 19 h.

MATCHLESS 350 f. tél. imp. Pasco, 9, rue Mansard, Vanves (Seine).

PEUGEOT P.56, 4 vit. compt. équ. Px 75.000 fr. Fourgeot, 36, av. de Neuilly, Neuilly (Seine).

SEGMENTS DE PRÉCISION

Bo Hee

Compression
Économie
Durée

GILLET-HERSTAL 350 culb. supersp. av. ou ss side Bernardet lég. ét. imp. Px 120.000 fr. Charnassé, 113, rue G.-Sand, Tours.

A.J.S. 350 culb. civile orig., exc. ét. gén. Px 130.000 fr. Godin, ch. r. Gambetta, Emmerin (Nord).

TRES BELLE HARLEY 750 WLA cse dép. étrang. gd luxe cme nve, peu roulé, selle bip. Px 185.000 fr. Nottoli, Super 8 aérien en joire, Roubaix.

ACHAT COMPTANT

Tous VéloMOTEURS, Motos
— Scooter, Deryn —
DELAIRE

4, Impasse de la Gaîté - DAN. 55-43

PIÈCES HARLEY, 1 mot. WLA prêt à poser, chaînes AV., dyn., carbu., pignons, vis, écrous. Mercier, 7, r. du Plateau, Bicêtre.

ALCYON 100 ét. impecc., ps nfs. G. Saker. Tél. : Lit. 79-30.

PUCH 4 CV. ent. ref. Px 70.000 fr. Gourgard, Anneville-sur-Seine par Duclair (Seine-Inférieure).

SIDE PRECISION. Px 35.000 fr. **PEUGEOT 125**. Px 60.000 fr. Zenkl, 6, pas. Four-à-Chaux, Paris-19^e.

ÉCHANGES

TERROT 500 R.D.T.T. rem. ent. à nf, ctre **750 HARLEY**. Felix, 44, rue Gaillard, Vichy.

PHOTOS

ROLLEIFLEX 3,8 Standard manivelle. Px 26.500 fr. **SUPER BESSA** 6x9 Skopar 3,5 télém. couplé, ét. nf. Px 35.000. Guichard, 43, av. Le Corbellier, Meudon. Tél. : Obs. 12-19.

REX-REFLEX 6x6, Berthiot 3,5, impec. Px 23.000 fr. Nebout, 22, rue Croix-du-Val, Meudon (S.-et-O.). Tél. : Obs. 15-26.

La bougie
Le Perlier
ne perle pas!

Spéciale pour tous moteurs deux temps
64, r. Cl.-Bernard, PARIS-3^e
Tél. : PORT-ROYAL 15-14

VOITURES

RENAULT 4 CV. c. i. 1948. **SINGER** roadster 4 pl. 1948. **FIAT** 6 CV. cabriolet 2 pl. Px 245.000 fr. Crédit, reprise. Leclerc, 56, rue M.-Dornoy, Paris-18^e.

LOCATION-VENTE voiturette **MOCHE** mod. 51, reprise moto, etc... 30, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

VENDS train AV. et AR. voiture sport 3 r. compl. tt monté à barres torsion, dir. crémail. fr. Lookeed, jantes, amortis. Et. nf, roues indépendantes. Pds 80 kg. Px 15.000 fr. Aubry, rue Pasteur, Houlgate (Calvados).

DEMANDE D'EMPLOI

MONSIEUR possédant sidecar cherche livrais. ap.-midi. Fergaud, 15, rue du Plâtre, Paris.

OFFRES D'EMPLOI

UN IMPORTANT LABORATOIRE dont certain produit est fort apprécié des motocyclistes, recherche, pour développer son rayon de vente dans certains secteurs de la région parisienne et de province, des collaborateurs qualifiés et bien introduits dans les milieux motocyclistes et automobilistes. Faire offres à « Motocycles ».

HOTELS - PENSIONS

PENSION « Les Dahlias », rue du Stade, Le Val-André (Côtes-du-Nord), cuisine soignée, vue sur la mer. Px avantageux pour juin et septembre.

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR MOTOS

ET VÉLOMOTEURS

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

Avec les pneus MOTO et SCOOTER

Firestone

vous roulez
plus agréablement
sans fatigue et sans ennuis

LEUR SCULPTURE TIENT FERME
SUR TOUTES LES ROUTES ET PAR TOUS LES TEMPS

SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU

Concessionnaire exclusif
pour la France

12, Boul^d Bineau
LEVALLOIS - PERRET
(Seine)

Tél. PER. 39-72

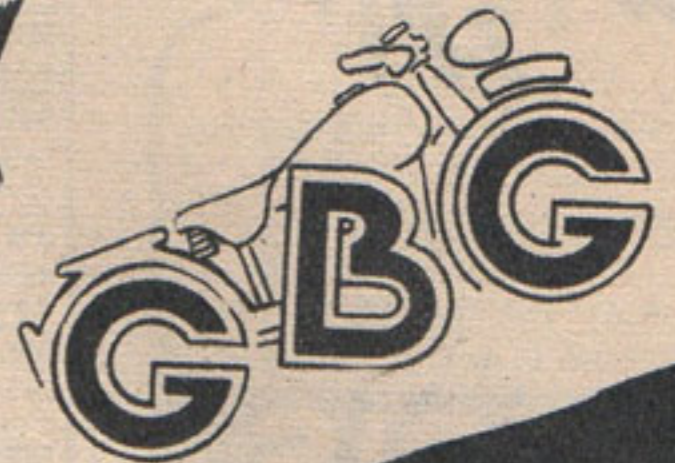


"Sportsman" →

← "Champion de Luxe"

CONFORT & SÉCURITÉ

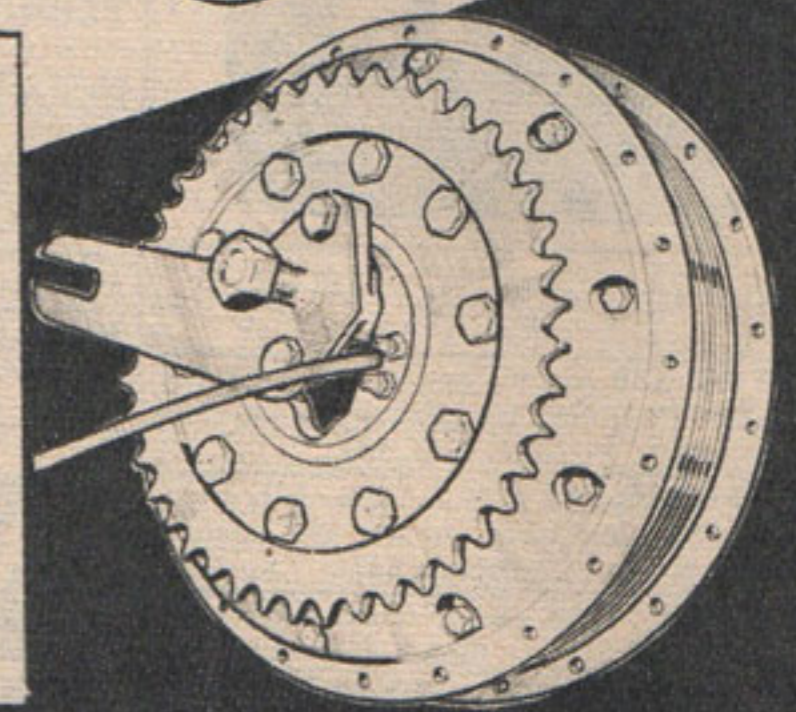
sur
MOYEURS



Moyeux à sus-
pension interne
et freinage cen-
tral adoptés par
les champions

Adaptables instanta-
nément sans aucune
modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**

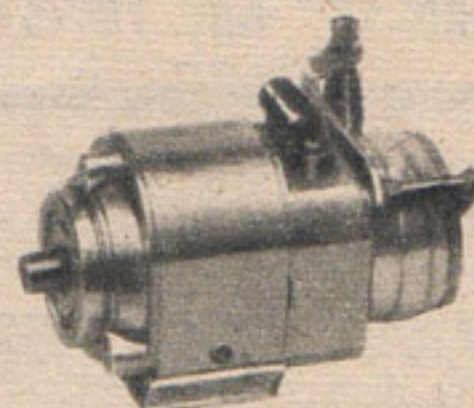


Éts G.B.G., 30, rue Eugène-Caron, COURBEVOE (Seine)
Téléphone : DÉF. 17-26

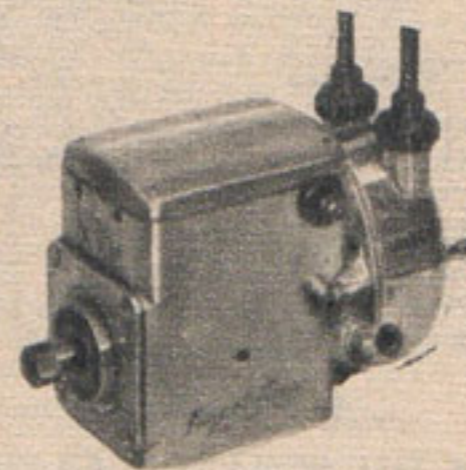
Magnéto France

MAGNÉTOS

à aimants fixes
et aimants tournants
pour moteurs
1 et 2 cylindres
de 2 et 4 temps,
de 50 à 1.000 cmc.
adaptables
sur vélos à moteurs
auxiliaires, motos,
moteurs agricoles,
industriels, marins.
Application spé-
ciale pour Aviation.



Magnéto de la série
Lco, Gco, Hco



Magnéto type H3D

Usine - Siège Social :

93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII^e)

Dépôt : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII^e).

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
722-723
600

263
270
251

**ACCESSOIRES
POUR**
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS
SAKER
ET^{re} ANDRE PORTERIE

**SAKER
LEVALLOIS** **SAKER
LEVALLOIS**

MOTOCISTES !

Un appareil
que vous attendiez :

LE CONTROLEUR ÉLECTRIQUE "MARBON"

qui vous permettra la vérification rapide et sûre des

- Bobines de volants,
- Condensateurs,
- Bornes de sorties,
- Bougies,
- Lampes, etc...

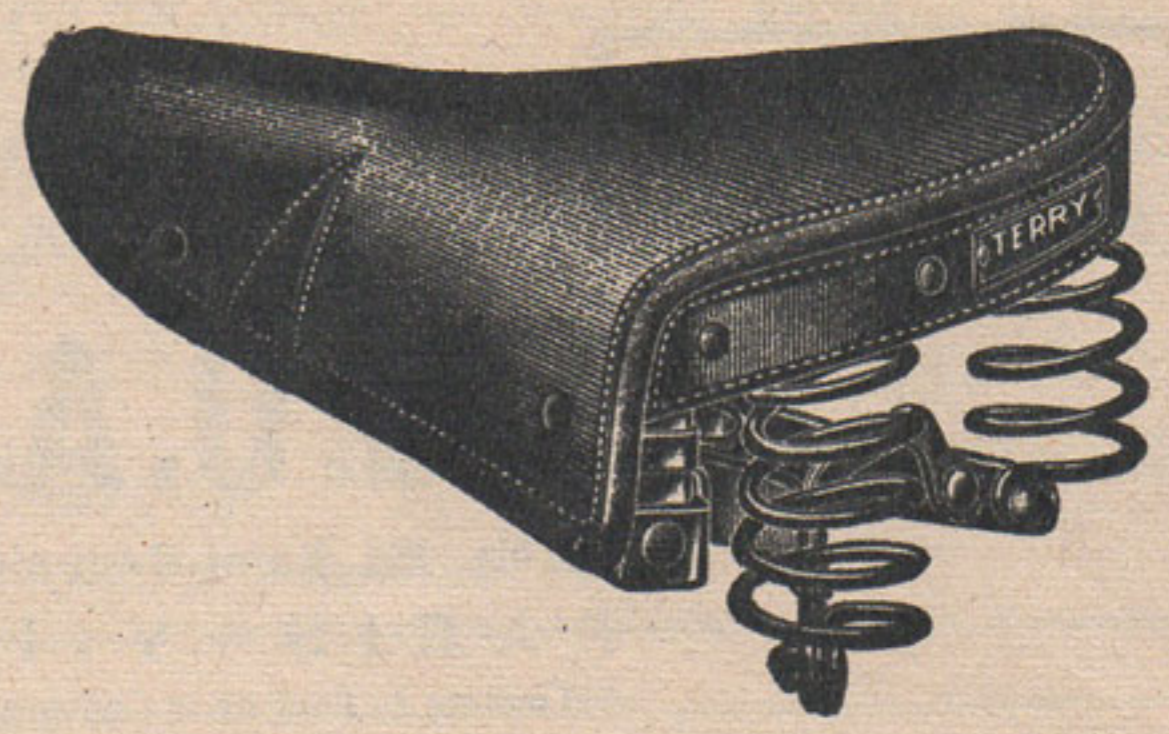


APPAREIL
peu encombrant
et d'un emploi facile



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

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!

AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T.C.F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

SILENCIEUX WILMAN

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS

**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE**

POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS

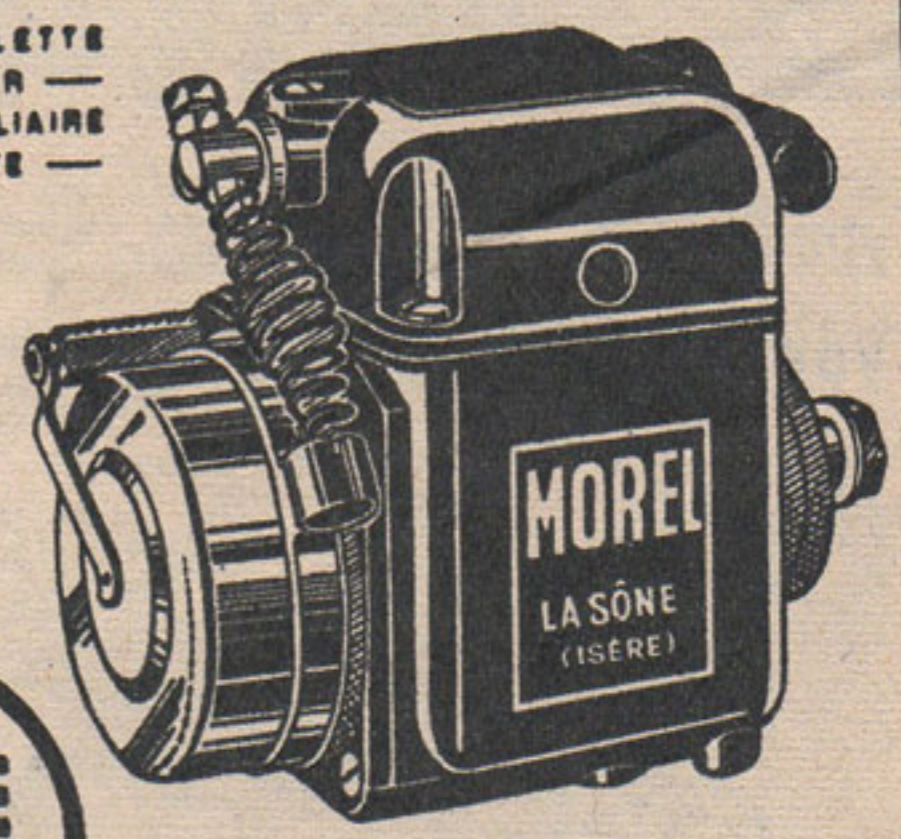
SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS

3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

MAGNETO

- POUR MOTOCYCLÈTE —
- VÉLOMOTEUR —
- ET MOTEUR AUXILIAIRE —
- DE BICYCLETTE —



MOREL

USINES : LA SÔNE (ISÈRE) DOMÈNE (ISÈRE) DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

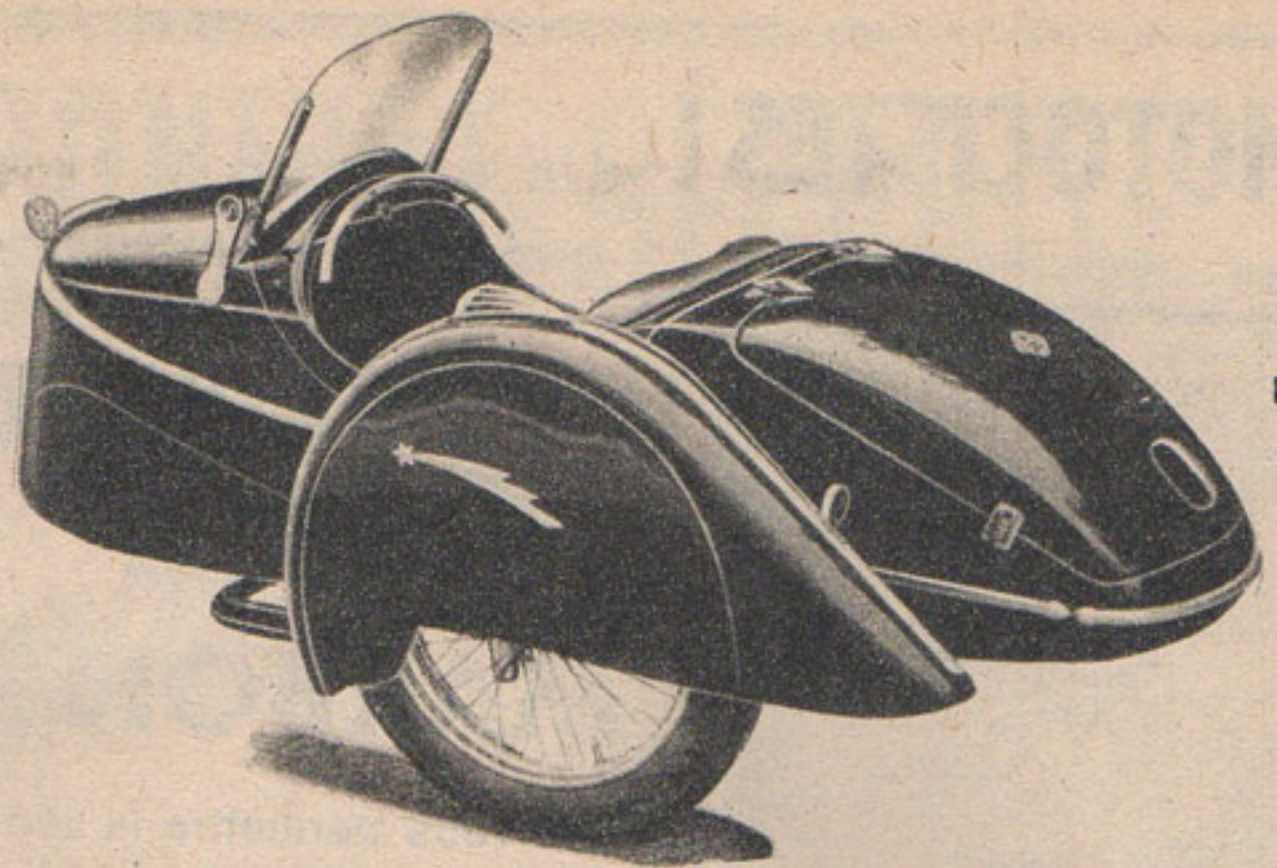
- MAGNÉTOS VERTICALES · MAGNÉTOS HORIZONTALES
- ALLUMEURS · INTERRUPTEURS DE BATTERIES · COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
- PÉDALES DE DÉMARRAGE · COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE · RENVOIS D'ANGLE
- BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Pour le motocycliste sérieux
Une maison sérieuse

S.G.U.A.

268 bis, Bd Saint-Germain
PARIS - VII^e
200 mètres du Pont de la Concorde
Téléphone : INValides 00-27

PUCH
VELOCETTE
HOREX
TRIUMPH



LA MAISON DU SIDECAR

Sans concurrence :

MOTOS-DANTON

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

Agent général

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise — Eure
Eure-et-Loir — Loiret — Yonne — Aube — Marne — Aisne

des Sides-Cars SIMARD

*vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable
pour MOTOS et VÉLOMOTEURS*

DISPONIBLES DE SUITE - CRÉDIT SUR DEMANDE
Conditions aux Agents — Demandez notre catalogue

Spécialité de montage de Side-cars toutes marques
Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIÈCES DÉTACHÉES

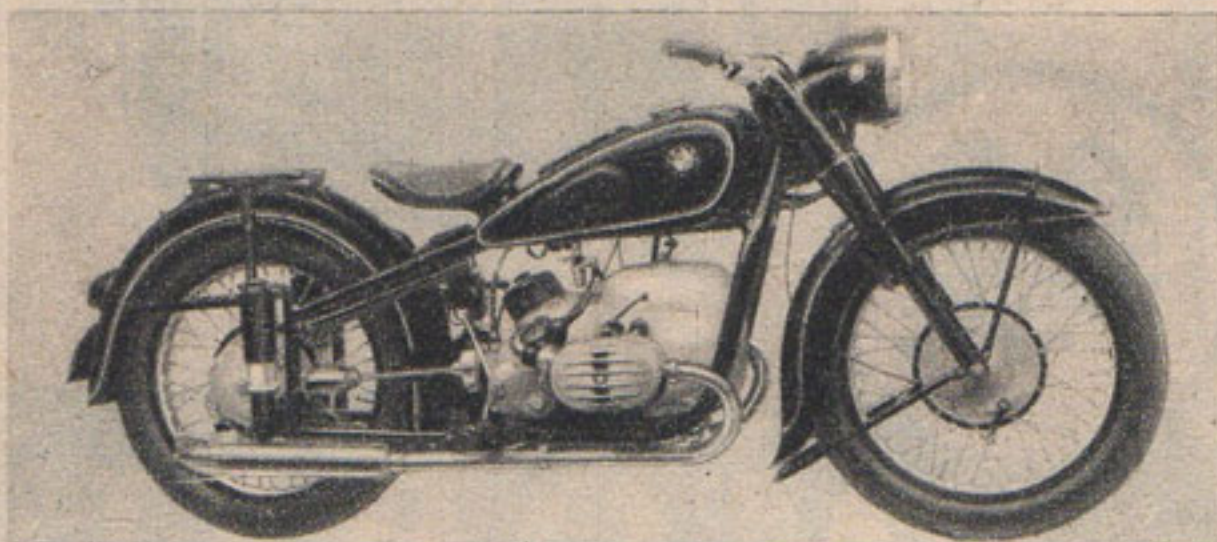
Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

B. M. W.

Type R. 51-3 SPORT, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951,
500 cmc. — PRIX..... 370.000 francs

Type R. 67 SPORT, 2 cylindres, culbuteurs, Modèle 1951,
600 cmc. PRIX..... 385.000 francs

Type R. 25 Monocylindre, culbuteurs. Modèle 1950-51,
250 cmc. — PRIX..... 230.000 francs



AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

LATSCHA

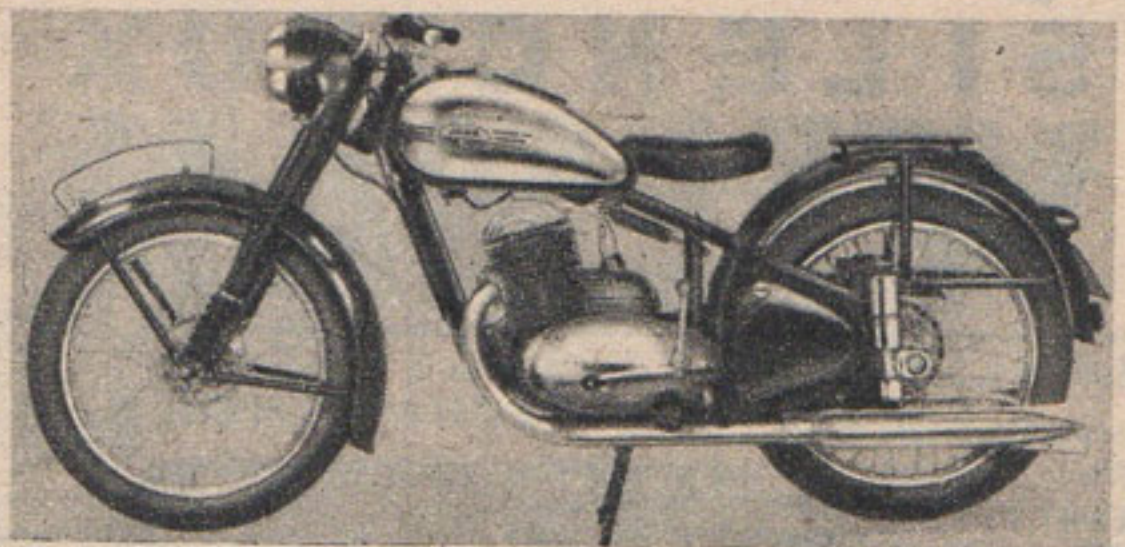
16, Rue Auguste-Bailly — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRE. 17-93

SAINT-PAUL-MOTOS

*est actuellement en mesure de livrer immédiatement tous
Vélocyclistes 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

ACHATS

GAITÉ-MOTOS

ÉCHANGES

4, Impasse de la Gaité - MONTPARNASSE - DANton 55-43

TERROT -- MOTOBÉCANE -- MONET-GOYON -- JONGHI -- RENÉ GILLET -- GNOME-&-RHONE
 D. S. MALTERRE -- GUILLER -- IMMÉ -- NORTON -- B. S. A. -- TRIUMPH -- SUNBEAM

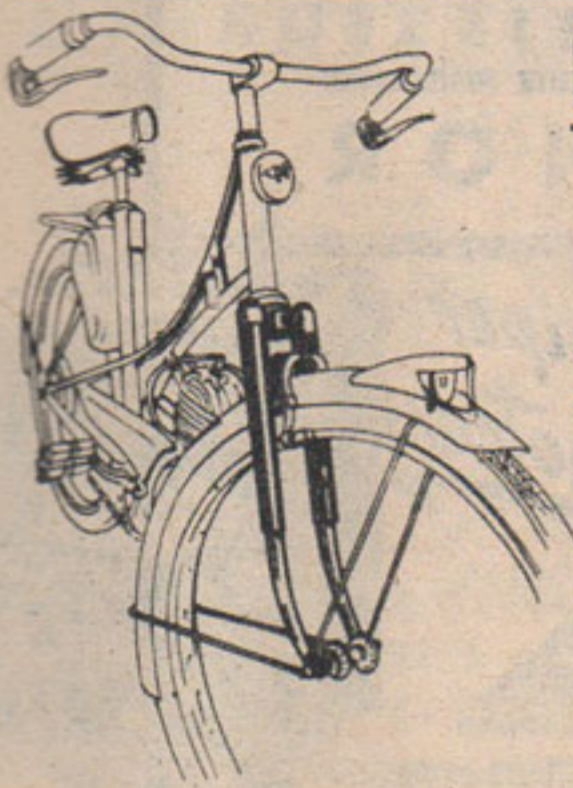
VÉLOMOTEURS, MOTOS livrables de suite

CYCLOMOTEURS

VENTE A CRÉDIT - Occasions toutes marques

WILLIAM - MOBYLETTE - DERNY

Liste des MOTOS NEUVES ET D'OCCASION contre 50 francs



La Fourche Télescopique

BAZIN

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

Nouveau prix
 détail imposé: **4.300 fr.**

En vente chez votre fournisseur habituel

15, rue Pasteur - PUTEAUX
 (SEINE)

Robert KIÉNÉ

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES

Toutes les
 Pièces détachées
 d'origine



Magasin d'Exposition
 et de Vente

Vente à Crédit

73, Quai du Point-du-Jour - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 64-02

Métro : MARCEL-SEMBAT

— AGENCES DIRECTES —

MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE
 KELLER-ESCOFFIER - JONGHI - GUILLER

— M. R. - SCOOTER A. G. F. —

et la fameuse "MOBYLETTE" à 36.000 francs

— NORTON EXCELSIOR -- F. N. —

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS & NOUVEAUX MODÈLES
 — ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES —

FOURCHE TÉLESCOPIQUE — adaptable sur tous. —
 vélocycleurs 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.**

Evitez 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

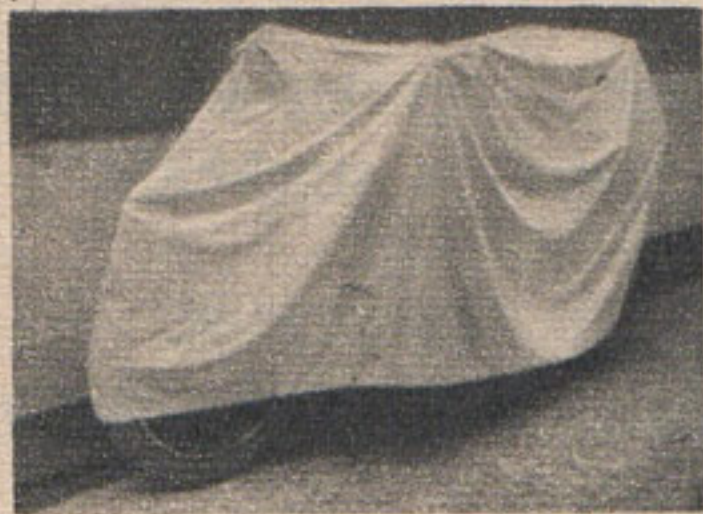
Station-Service :

PUCH - B.S.A.

— Jonghi —

40, RUE ETERLET, CHELLES - Tél. 742

La housse "MOD'PLASTIA"



en tissu caoutchouté
IMPERMÉABLE
INALTÉRABLE
grâce à sa composition
spéciale

protège efficacement

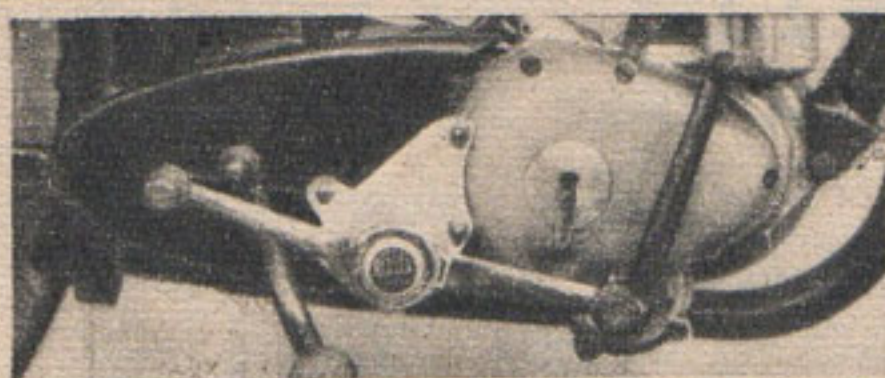
vélocycle ou motos
au dehors et au garage

MOD' PLASTIA

105, Fg du Temple - PARIS-X^e

Demandez-le
à votre fournisseur habituel

Pour 2.200 fr. Modernisez votre vélocycle
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

VOUS TUEZ VOTRE MOTEUR EN DÉMARRANT !

Des expériences ont prouvé que l'usure d'un moteur était
20 fois supérieure au démarrage que pendant la marche.

Au départ, en effet, la circulation du lubrifiant est dangereusement lente et la projection d'huile provenant des bielles dans le cylindre pratiquement nulle.

Une seule solution à ce problème : la solution ADCOIDS qui utilise l'essence pour conduire directement le lubrifiant dans le cylindre.

Envoi franco de notre documentation n° C. 4. sur demande.

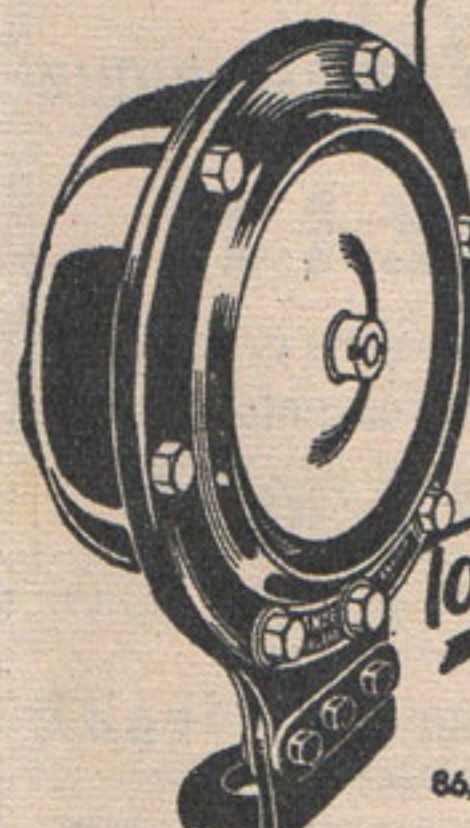
Propriétaires de voitures neuves, sorties de l'usine depuis moins de trois mois, envoyez-nous copie de votre carte grise, et nous vous adresserons en échange, à titre absolument gratuit, une boîte d'essai d'ADCOIDS.

Société CORGRA, 68 bis, rue Marjolin, à Levallois-Perret (Seine).

L'AVERTISSEUR

ELECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE

SANOR



Peut équiper
tous les vélocycles

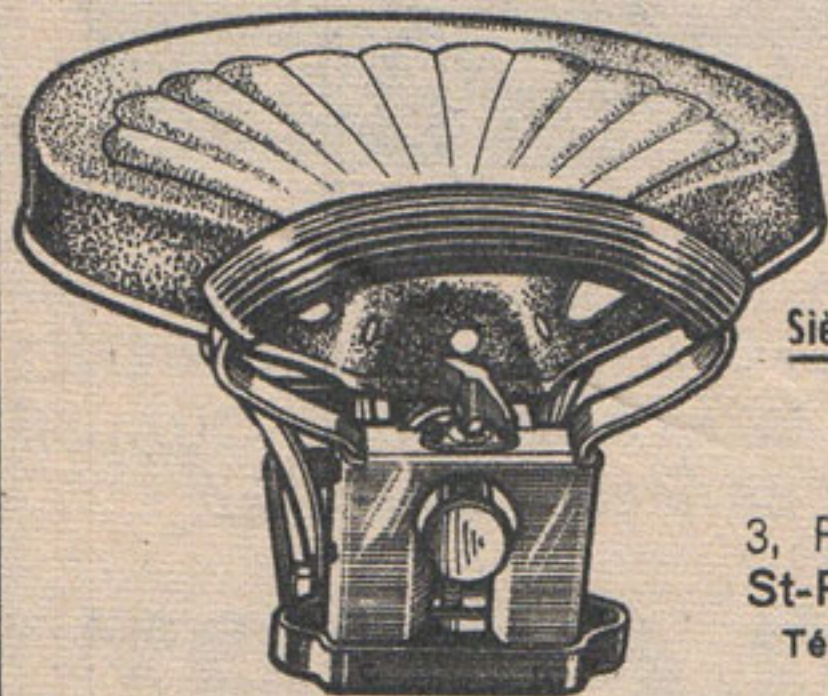


SANOR

ANCIENS ETS. GENTILHOMME

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

LES PRODUCTIONS



SELLES
VÉLO
ET
MOTO

Siège réglable BABY

FAMVA

3, Rue Pasteur, 3
St-PRIX (S.-&O.)

Tél. : 753 à St-Leu

F A M V A

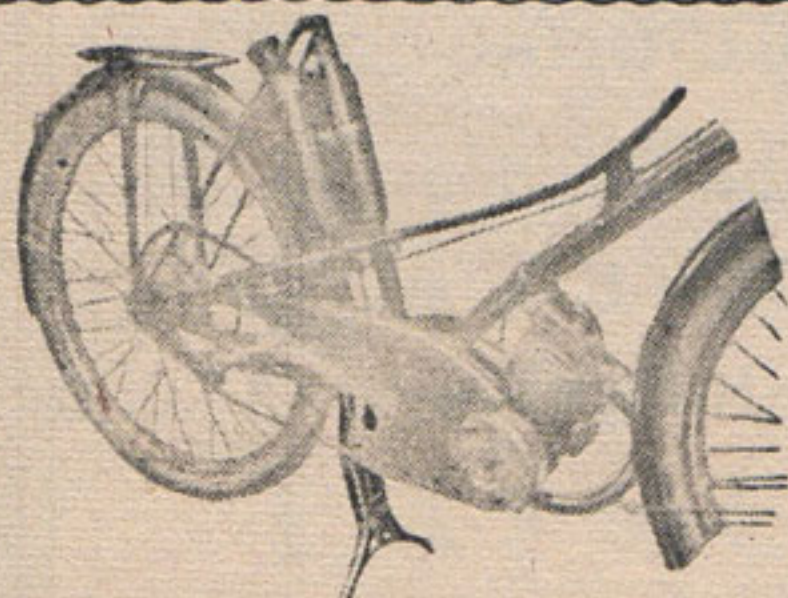
Y
sont
parmi les
meilleures

Les Pompes

MISTRAL

motos...

équipent les grandes marques



LES BÉQUILLES RENFORCÉES

adaptables sur :

MOBYLETTE
MOTOBÉCANE
VÉLOSOLEX

et tous les vélos

Fabriquées par :

"DYNAMIC ACCESSOIRES"

51, Rue Crévecœur, 51 — LA COURNEUVE (Seine)
ENJOLIVEURS GARDE-BOUE — POULIES DYNAMO

Mécaniciens, Réparateurs !

TOUTES LES TUYAUTERIES

SOUPLES

— en 2 minutes avec —

RAPID-OTOM

Tube souple transparent

Raccords sertis étanches



OTOM - 5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine)

DYNAMIC-SPORT

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

SPÉCIALISTE DU MOTEUR **A.M.C.**

vous présente les

Nouveaux Modèles **GUILLER** 125 et 175 cmc.6 ou 12 mois de **CRÉDIT** - 1/3 comptant
à la livraison de la machine**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**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**SAROLEA****MOTOS NEUVES DISPONIBLES**
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

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

34, RUE DE CHARONNE

PARIS-XI

ROQ.
17-13R.C. SEINE
502.082Agent : **PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT**
NORTON - GILLET-HERSTAL - EXCELSIOR
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
Timbre pour réponse

LA NOUVELLE

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous 125 et 175 cmc.

Brevetée S.G.D.G.

J. FAURIE

Marque déposée

la seule qui soit

facile à poser - Aucune transformation - Rationnelle par sa conception moderne

LA PLUS BELLE par sa présentation toute chromée

La moins chère **12.650 fr.**Établ^{ts} **J. FAURIE** - 8, Avenue de St-Ouen, PARIS-18^e

Téléph. : MARcadet 45-07

AGENTS DEMANDÉS PARTOUT

Livraison rapide

MOTOS et VÉLOMOTEURS, MOTOBÉCANE, TERROT,
HOREX, GNOME-RHONE, MONET-GOYON, JONGHI, etc..

chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

Métro : PORTE SAINT-CLOUD

Tél. : MOLitor 29-62

MOBYLETTE MOTOBÉCANE**VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION EN PROVINCE**
(Ouvert LUNDI après-midi)**TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN****MOBYLETTE 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 G****Pierre Mongine**

vous invite à retenir dès maintenant votre

SPÉC

GIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

PRIX IMPOSÉ : 3.200 Fr.

VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



JAWA AGENT



STATION SERVICE

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 moto B.M.W. R. 75

qui a parcouru brillamment le **RALLYE MÉDITERRANÉE-LE CAP** (14.650 km.) était équipée de pneus Kléber-Colombes 4,75 x 16, et mise au point par

René LAMY, spécialiste B.M.W. et D.K.W.
28, RUE FÉLICIEN-DAVID — PARIS-16^e

LA MAISON DE LA MOTO

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

FOURNITURES EN GROS POUR MOTOCYCLETTES

Vente exclusive aux Agents

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

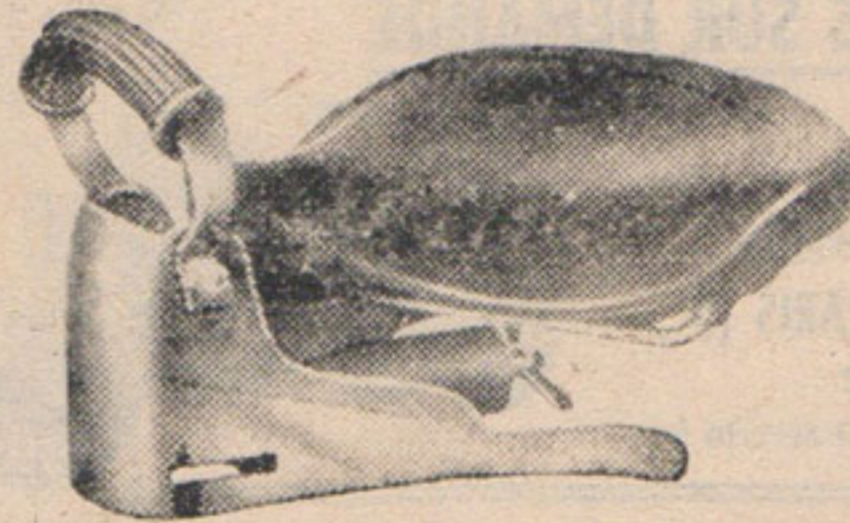
TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle Déposé



FABRICANT
des selles caoutchouc

Genre **PAGUSA**

70

Rue des Bienvenus

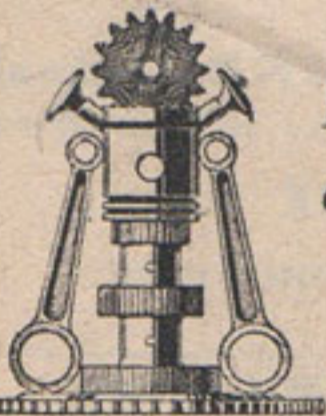
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

STATION-SERVICE

"MOTO-PIÈCE"

51, Rue Danton, LEVALLOIS (Seine) — Tél.: PER. 60-66



PIÈCES DÉTACHÉES
de *qualité supérieure* pour

B.M.A. et MOTOS

à la disposition exclusive des réparateurs
et agents de la moto

MOTOCYCLES ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

Bulletin d'abonnement à **MOTOCYCLES**, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

Attention! MOTOCYCLES bimensuel

23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux:
Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire

BELGIQUE: Un an, 160 fr. belges — **GRAND-DUCHÉ**: 6 mois, 85 fr. belges
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

NOM: ADRESSE:

L'abonnement partira du numéro

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

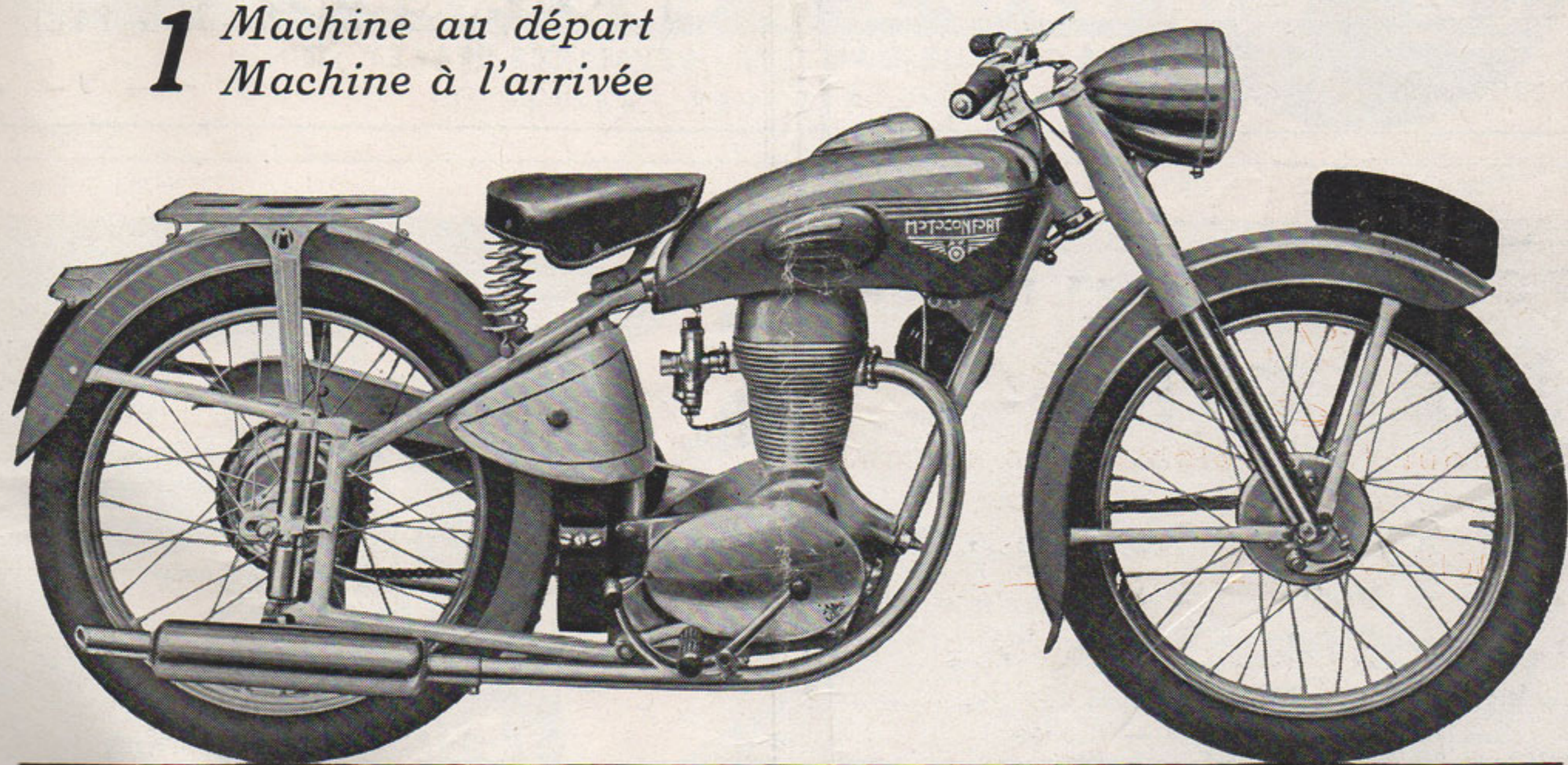
ROME-PARIS

EXEMPLE DE ROBUSTESSE ET DE RÉGULARITÉ

LA RAPIDE "175"



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)

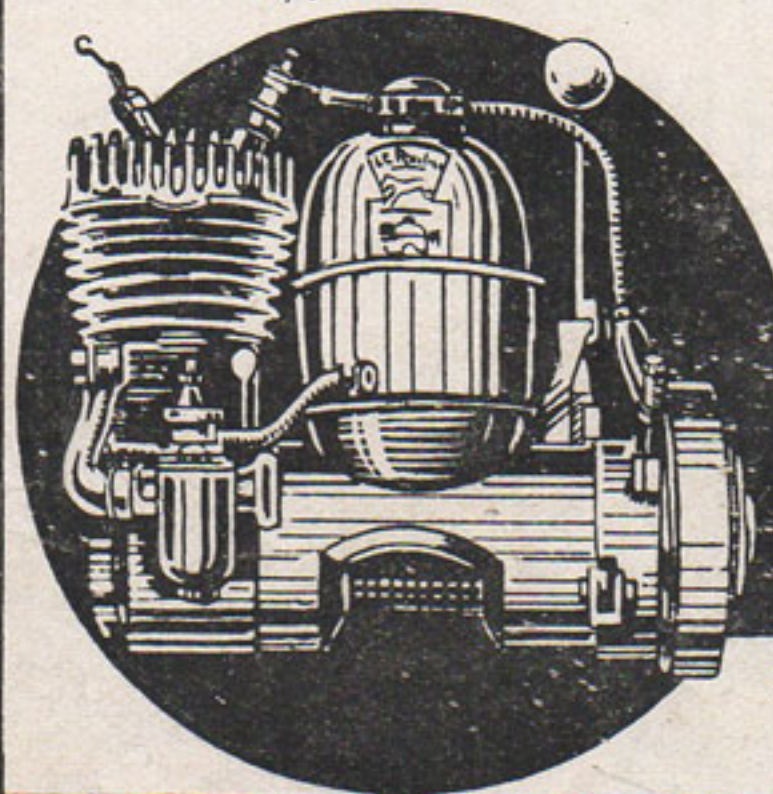
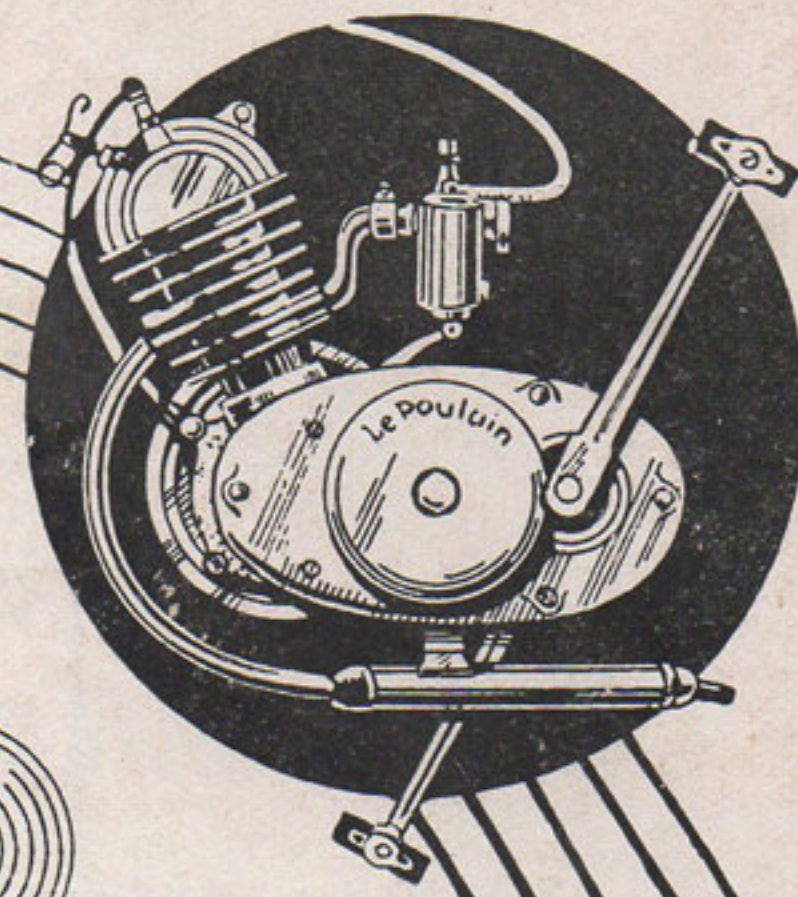
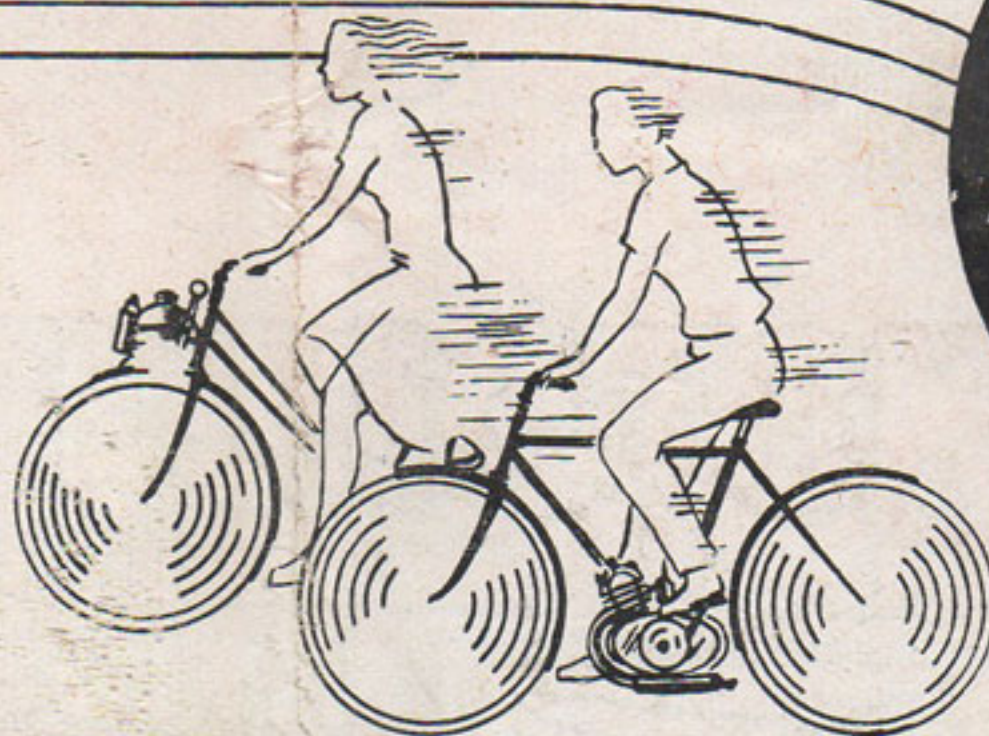
AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

*Le pur sang
des moteurs auxiliaires*

TYPE CONSTRUCTEUR . SE MONTE SUR CADRE
SPÉCIALEMENT ETUDIÉ . EMBRAYAGE A
DOUBLE DISQUE . SUPPRESSION DE TOUTE
CHAINE SUPPLÉMENTAIRE . UTILISATION
DE TOUTES LES VITESSES DU DÉRAILLEUR.

CYLINDRÉE: 49cm³
2 TEMPS
11.½ AU 100 KM.

TYPE B ET LUXE . ADAPTABLE EN
1 HEURE SUR TOUS CYCLES
SANS AUCUNE MODIFICA-
TION . VITESSE 10 A 35^{KH} EN
PALIER . MONTE LES COTES
A 6% . SANS PÉDALER.



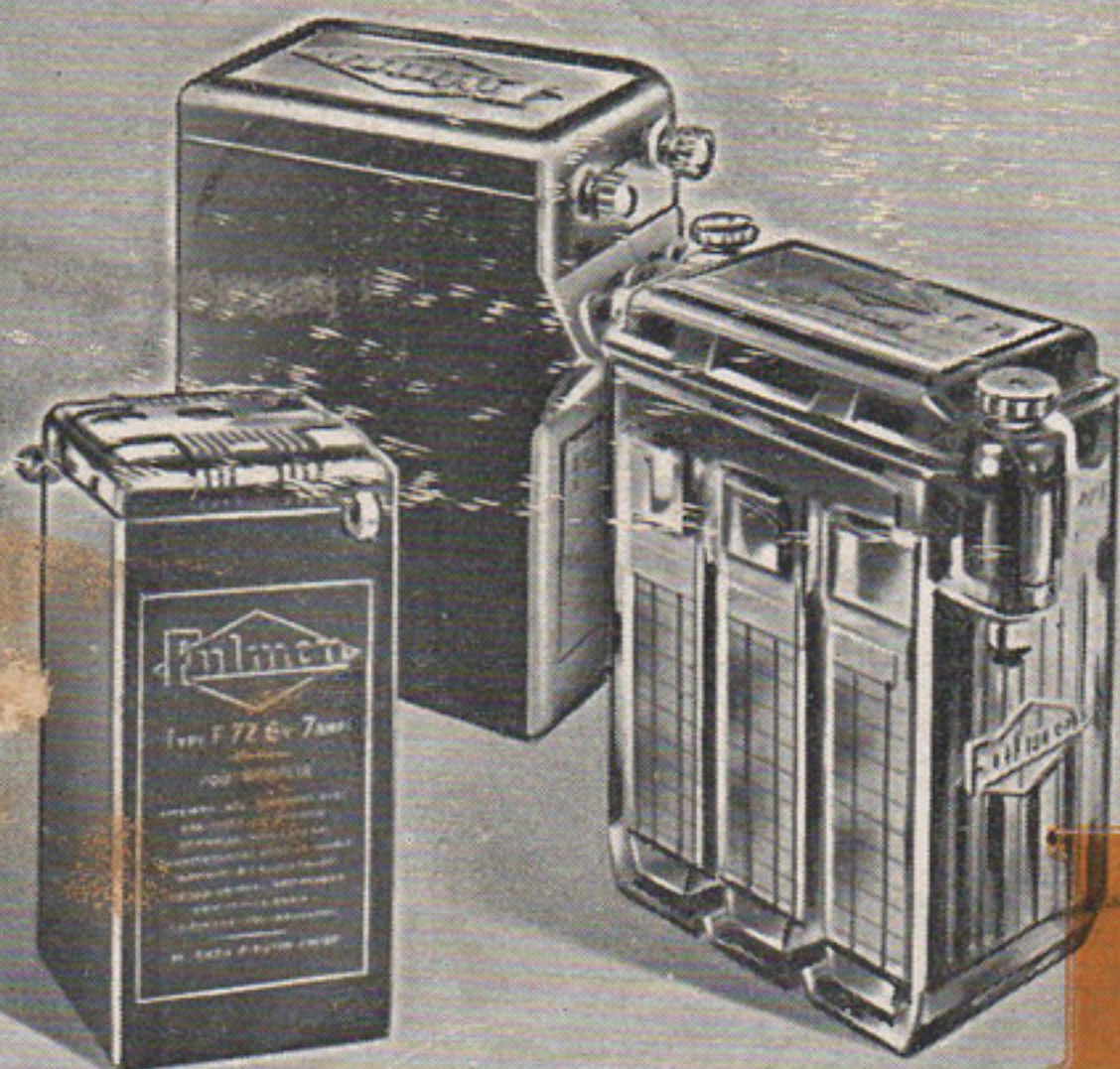
Le Poulain

74 & 78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

TEL. PER. 43-74

Ce qu'il y a de mieux!

Pour tous vélomoteurs et motos
Une gamme complète d'accumulateurs
ETANCHES . PRATIQUES . ROBUSTES . DURABLES



Fulmen-moto
LES PLUS DURABLES

