

REVUE
BI - MENSUELLE

4^e ANNÉE - N° 52

15 MAI 1951

MOTOCYCLES

ADTEUR : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

14, RUE BRUNEL PARIS

Dans ce numéro :

La 3^{ème} question de notre

"GRAND CONCOURS"

vous permettant
de gagner une

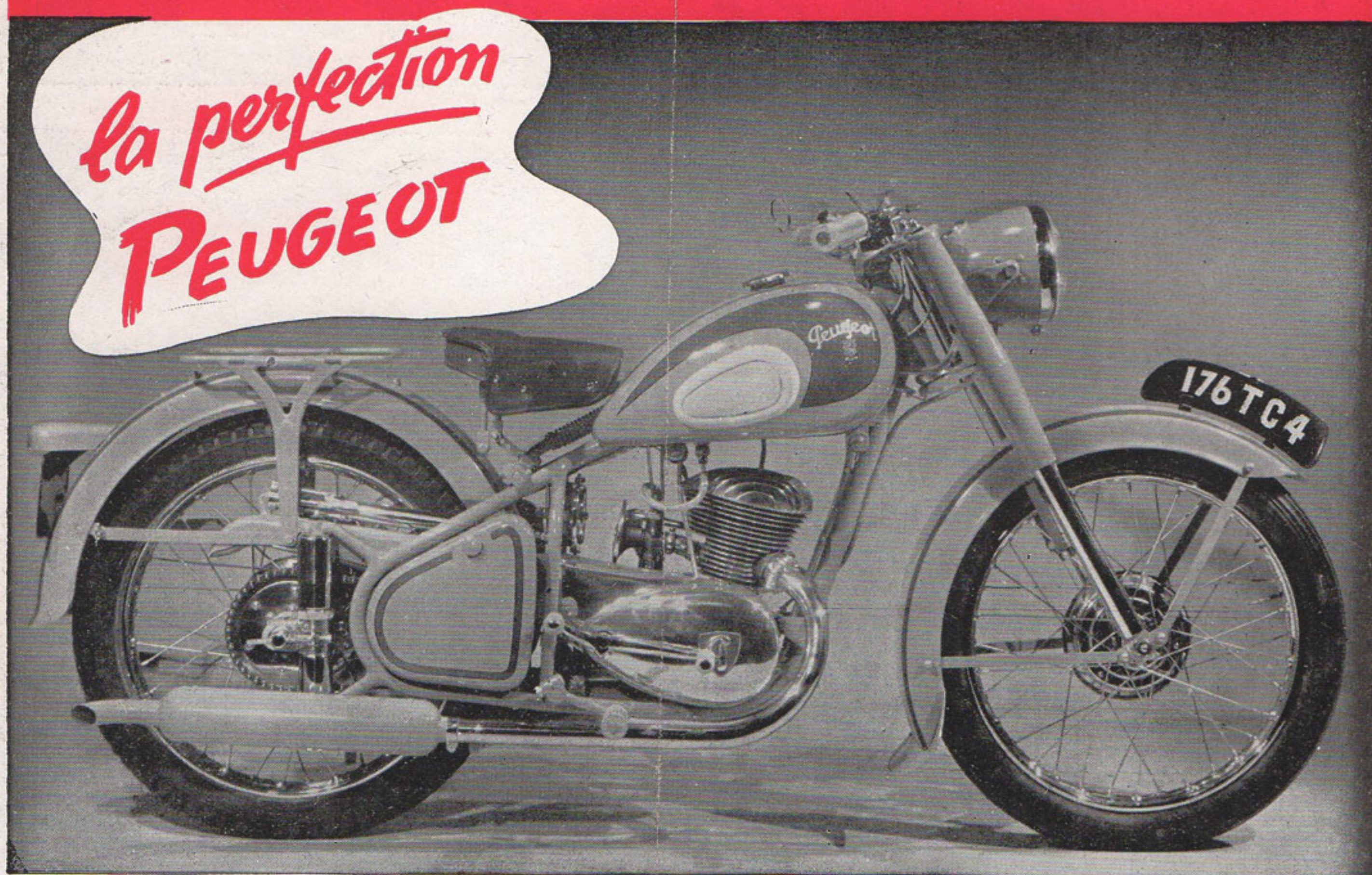
500 cc...



40 Fr.

LA NOUVELLE 175 ^{CM³} A SUSPENSION ARRIÈRE

la perfection
PEUGEOT



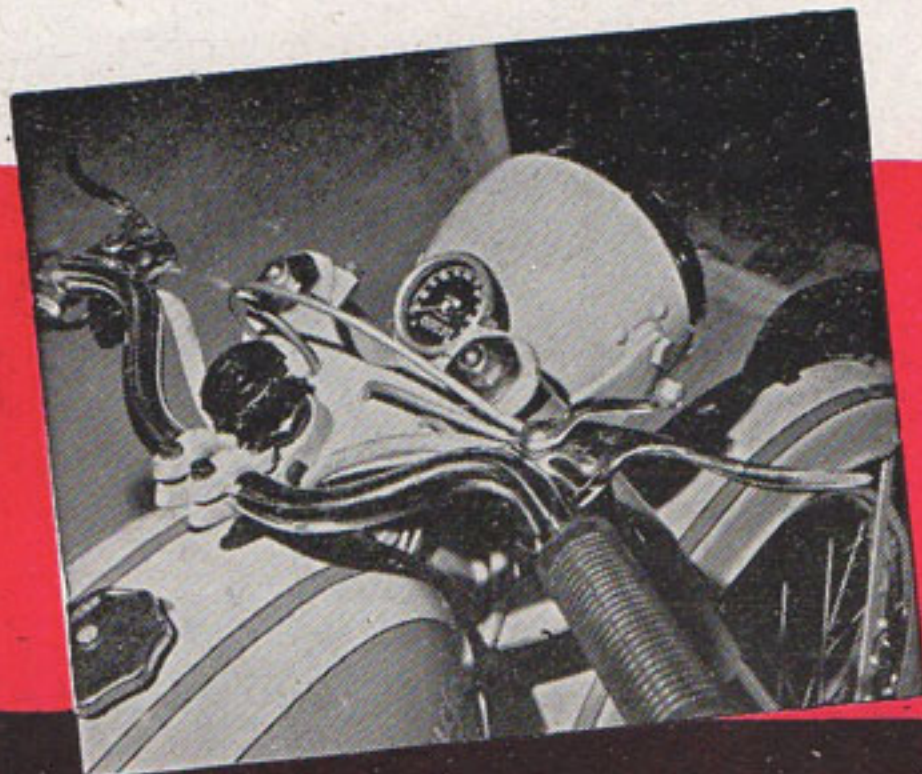
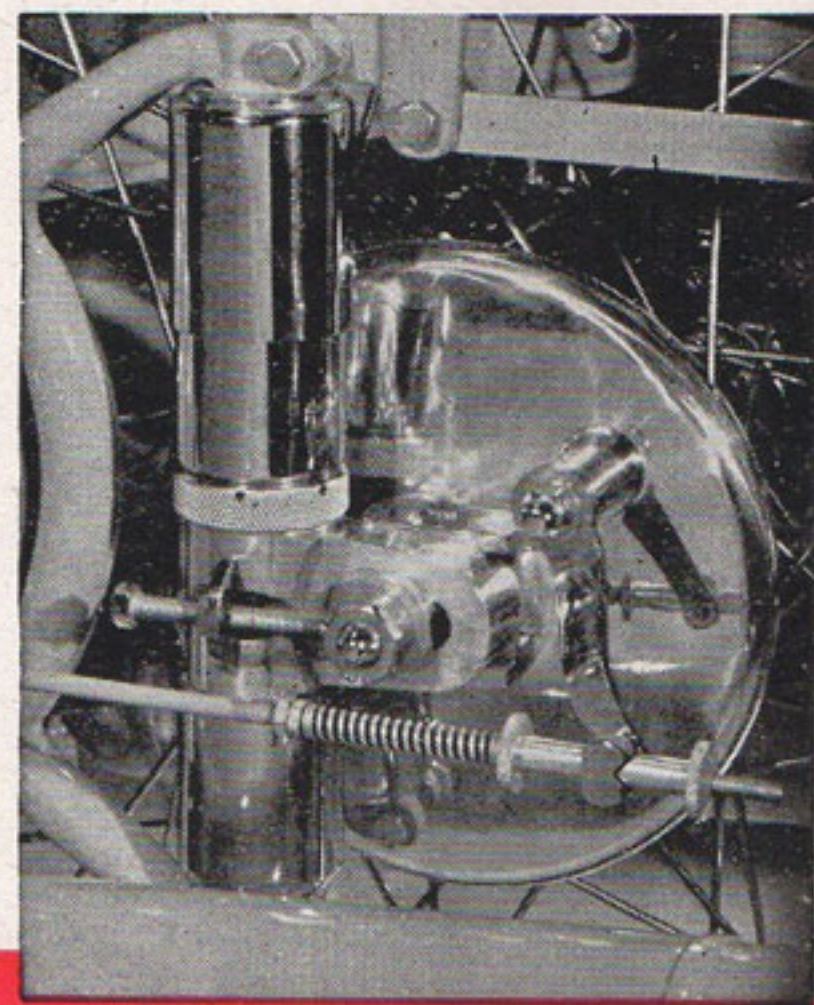
Cette nouvelle motocyclette 175 ^{cm³}, type 176 TC 4 résume toute l'expérience de PEUGEOT dans la fabrication des "2 temps" à haut rendement.

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)



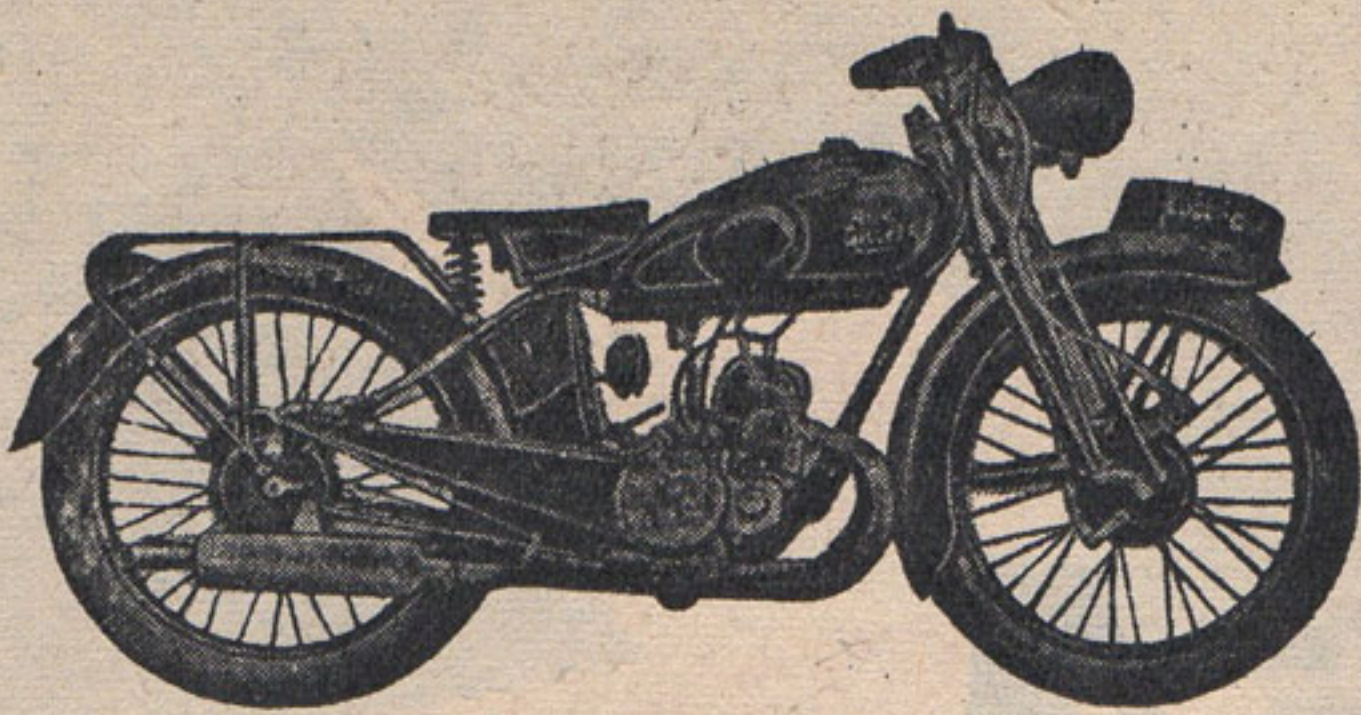


BSA

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



René GILLET

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

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

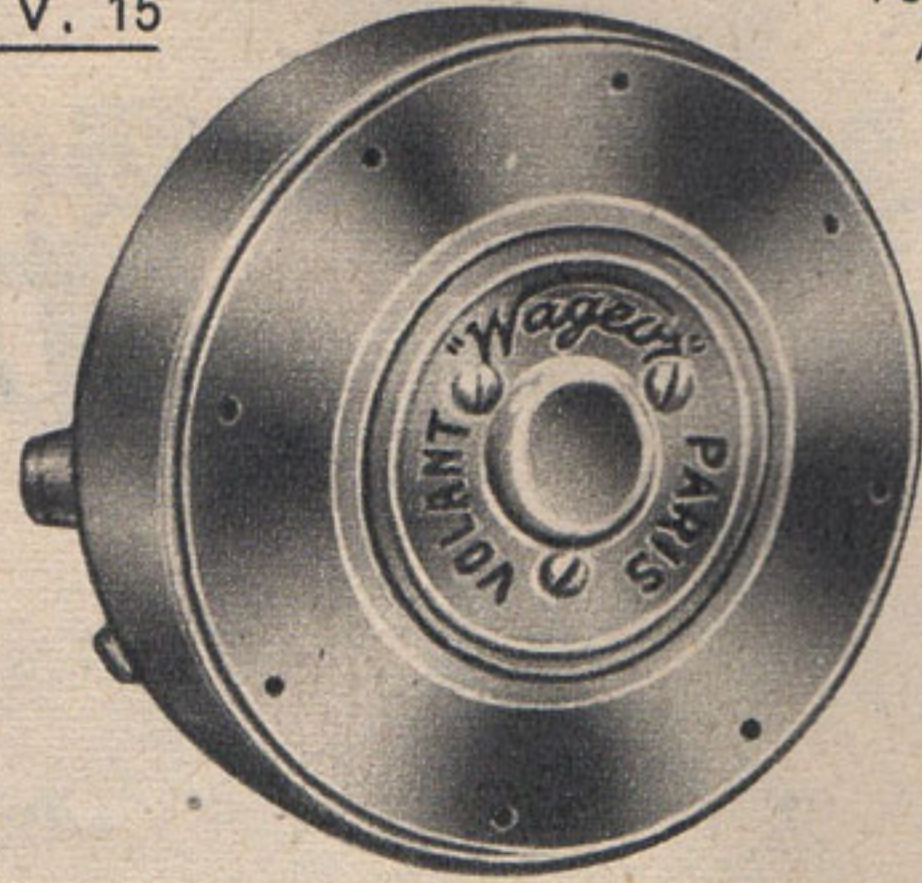
Établissements René GILLET
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand
- MONTROUGE - Seine -

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15

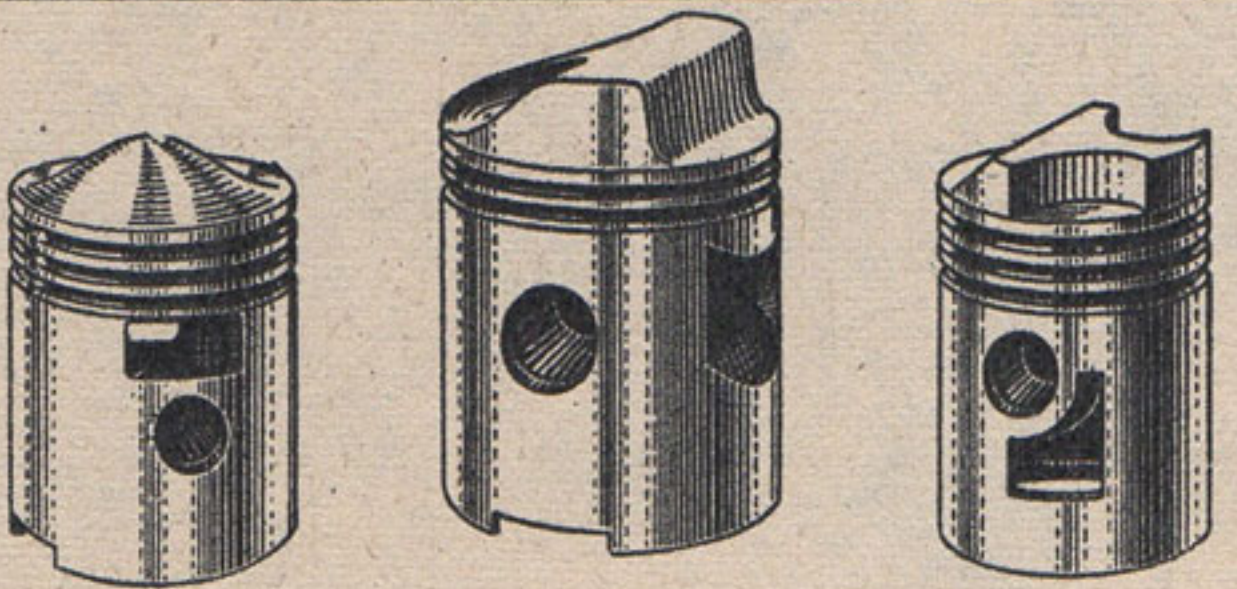
POUR MOTEURS
AUXILIAIRES



FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

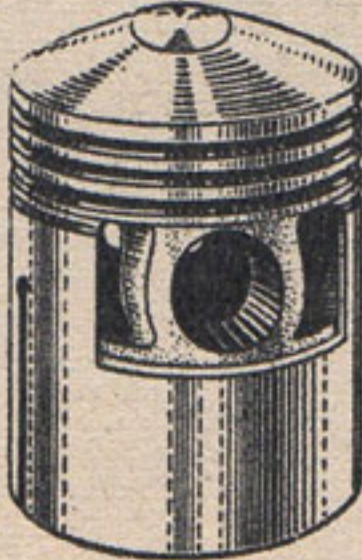
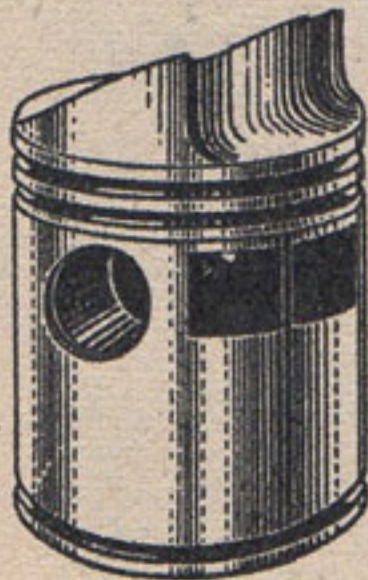
1, Avenue Niel, PARIS-17^e — Tél.: GAL. 74-82 - 83-84



PISTONS

Super-vitex
en alliage spécial
hypercilié
à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : P E Reire 33-40

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

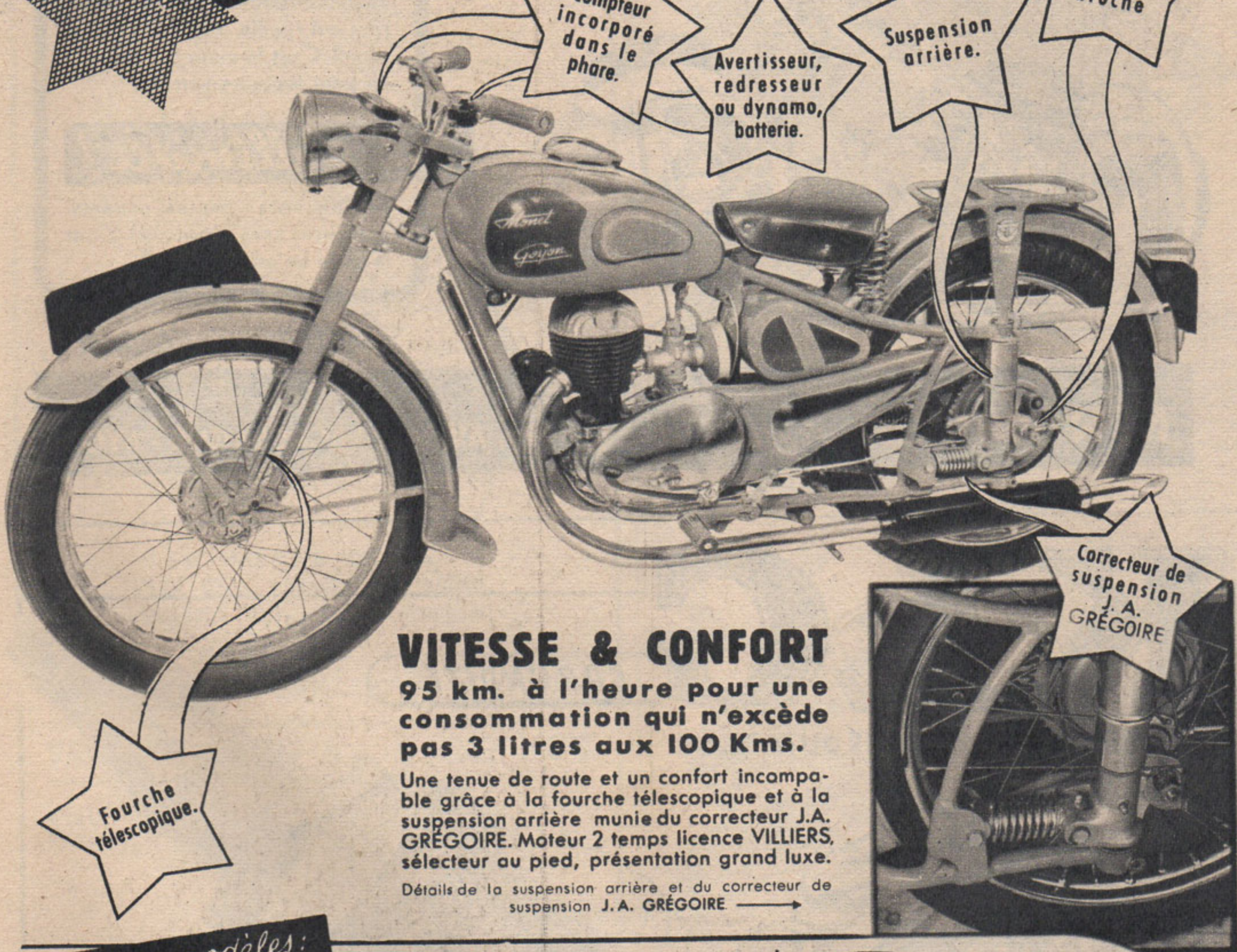
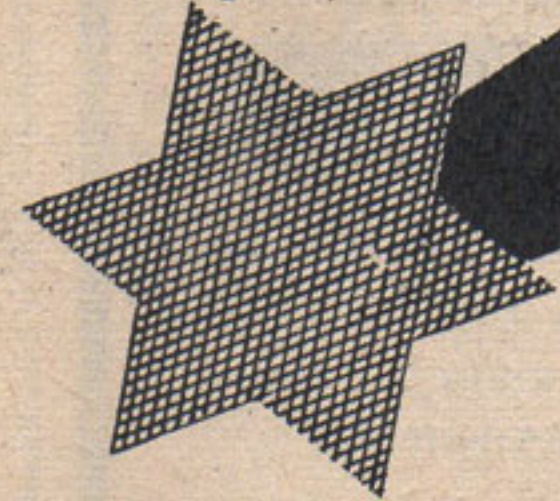
SAKER
ET^{AS} ANDRE PORTERIE

SAKER
LEVALLOIS

SAKER
LEVALLOIS

la nouvelle
200 cm³
 légère

SHOOTING-STAR



Compteur
 incorporé
 dans le
 phare.

Avertisseur,
 redresseur
 ou dynamo,
 batterie.

Suspension
 arrière.

Moyeu
 à
 broche

Fourche
 télescopique.

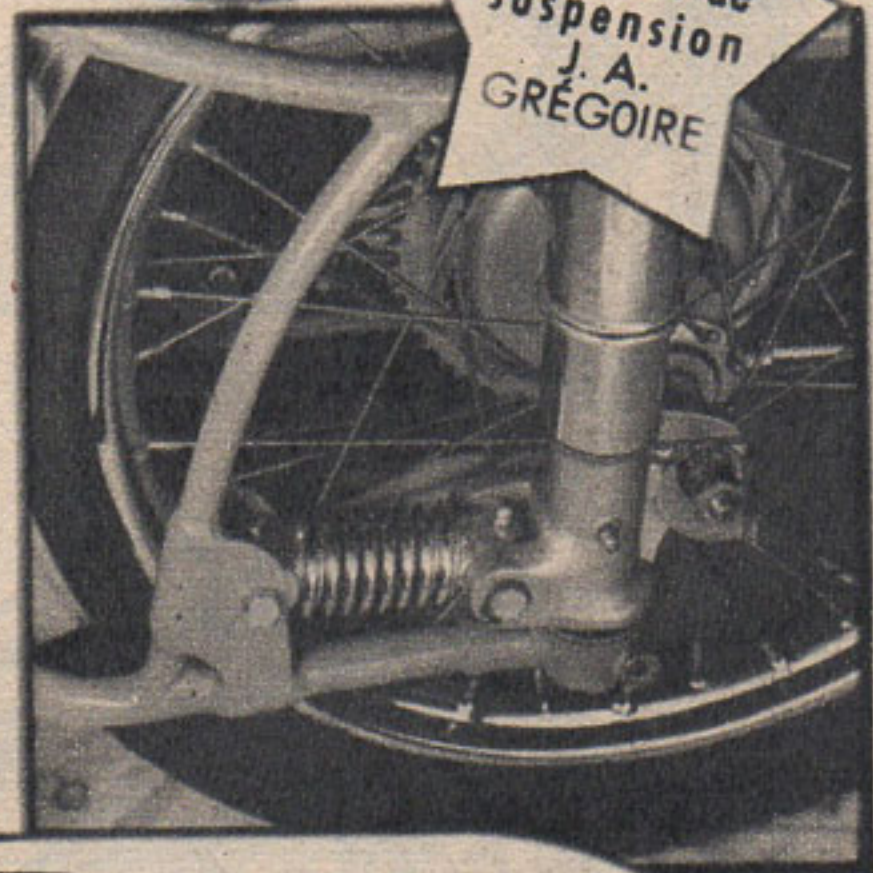
Correcteur de
 suspension
 J. A.
 GRÉGOIRE

VITESSE & CONFORT

95 km. à l'heure pour une
 consommation qui n'excède
 pas 3 litres aux 100 Kms.

Une tenue de route et un confort incampa-
 ble grâce à la fourche télescopique et à la
 suspension arrière munie du correcteur J.A.
 GRÉGOIRE. Moteur 2 temps licence VILLIERS,
 sélecteur au pied, présentation grand luxe.

Détails de la suspension arrière et du correcteur de
 suspension J. A. GRÉGOIRE →



Autres modèles :

VÉLOMOTEUR 100 cm³

Moteur 2 temps, licence VILLIERS.
 3 vitesses commandées à main ou par
 sélecteur au pied. Réservoir contenance
 12 litres. Double échappement.

VÉLOMOTEUR 125 cm³

Moteur 2 temps, licence VILLIERS. Sé-
 lecteur au pied, 3 vitesses. Suspension
 arrière. Sur demande et en supplément
 fourche télescopique et correcteurs de sus-
 pension J. A. GRÉGOIRE, avant et arrière.

Monnet Goyon

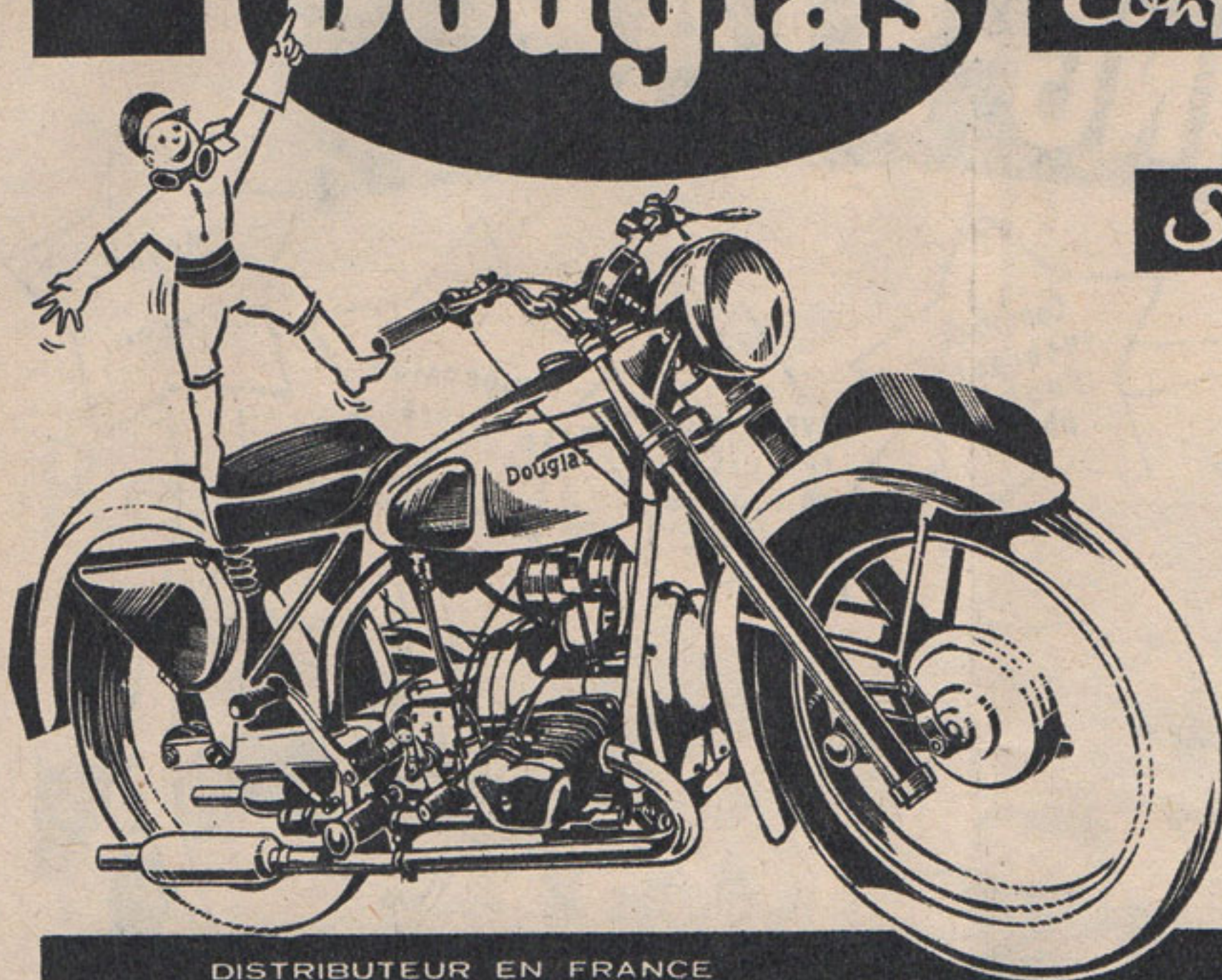


USINES ET BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU A MACON (S.-&L.)
 SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

Koehler Escoffier



Avec

Douglas**Confort stupéfiant!**

Grâce à sa suspension par barres de torsion de longues portées.

Sécurité totale!

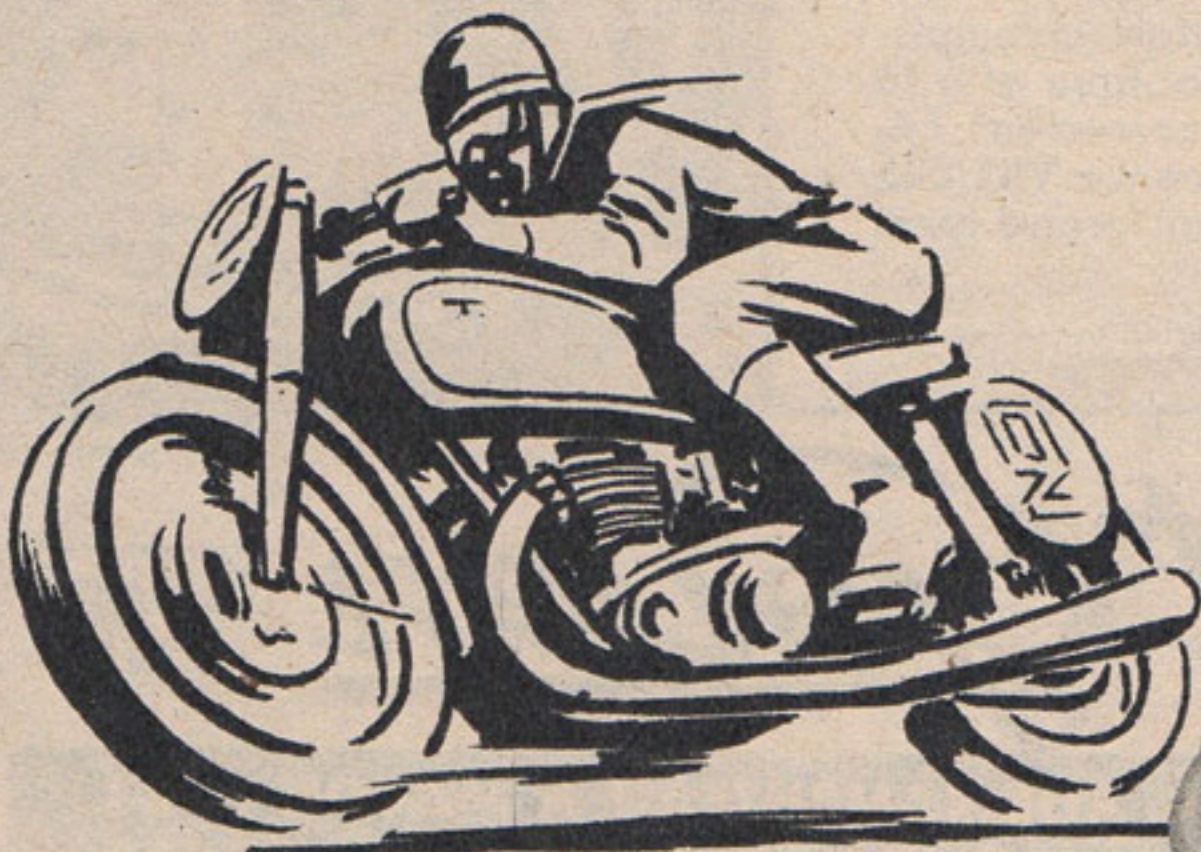
Jamais de pannes, rien qui casse, rien qui rouille, rien qui se desserre! C'est la moto sur laquelle on peut toujours compter!

Durée illimitée!

Kilométrages impressionnants, parcourus sans réparation. C'est la moto qu'on n'use pas!

Catalogue sur demande

DISTRIBUTEUR EN FRANCE

NEW-MAP (et tous ses agents) 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON**K.L.G.****CORUNDITE****LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE****POUR MOTOS, VÉLOMOTEURS,
MOTEURS AUXILIAIRES & SCOOTERS**

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
125 cmc. Véломoteur

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.

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS

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

Toutes bougies motos.

SACOCES CUIR CHROMÉ,
Grand 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

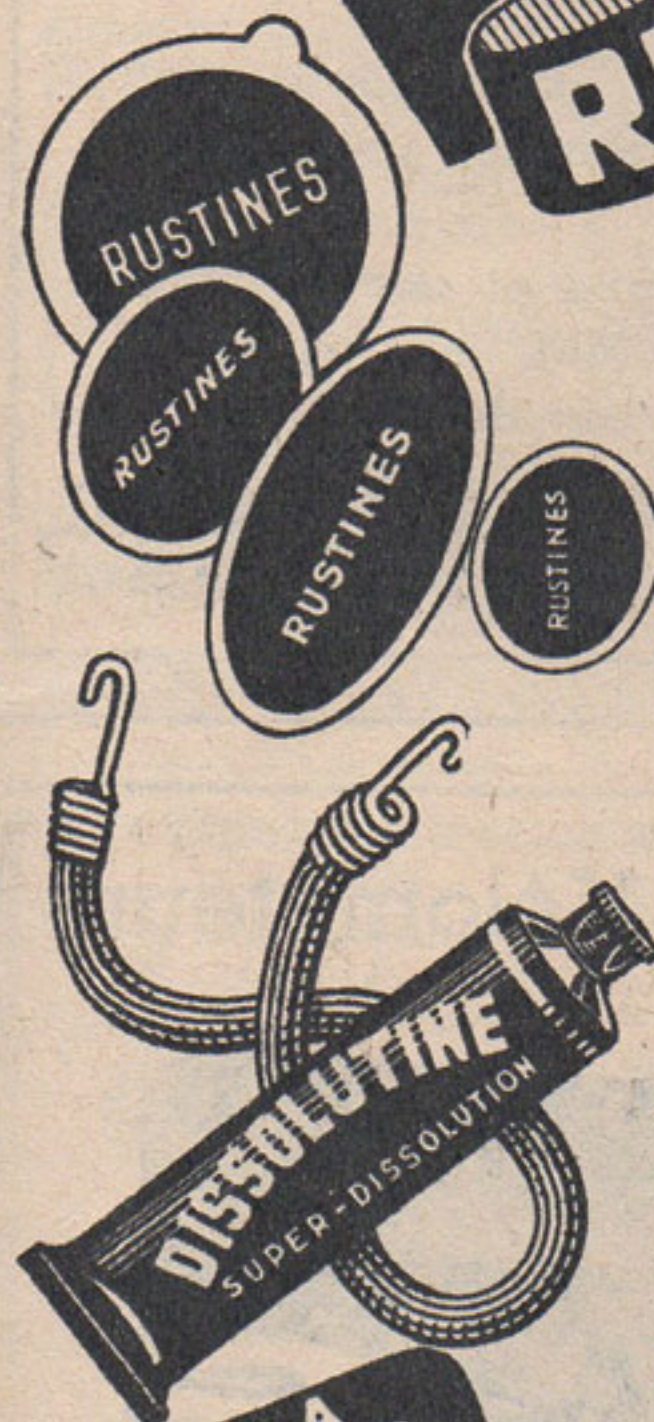
— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)

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



DEPUIS 1903...

les



Fabriquent :

RUSTINES A BORD MINCE

Réparation rapide et impeccable grâce au bord aminci. Appliquées avec la DISSOLUTINE elles se vulcanisent. Pratiques, économiques, sécurité totale.

DISSOLUTINE

Dissolution spéciale suractivée. Puissance, adhésive, la DISSOLUTINE est une dissolution concentrée, nettement supérieure aux produits similaires.

ATTACHES PORTE-BAGAGES

Mode de fixation élastique pour bagages de toutes espèces. D'une souplesse et d'une résistance éprouvées, ces attaches sont pratiquement inusables.

*Pourquoi appeler RUSTINES
Les pièces chose ou machin,
Il n'est de vraies RUSTINES
Que celles de RUSTIN.*

Manufacture **RUSTINES**,
19, rue Castérès, CLICHY (Seine)

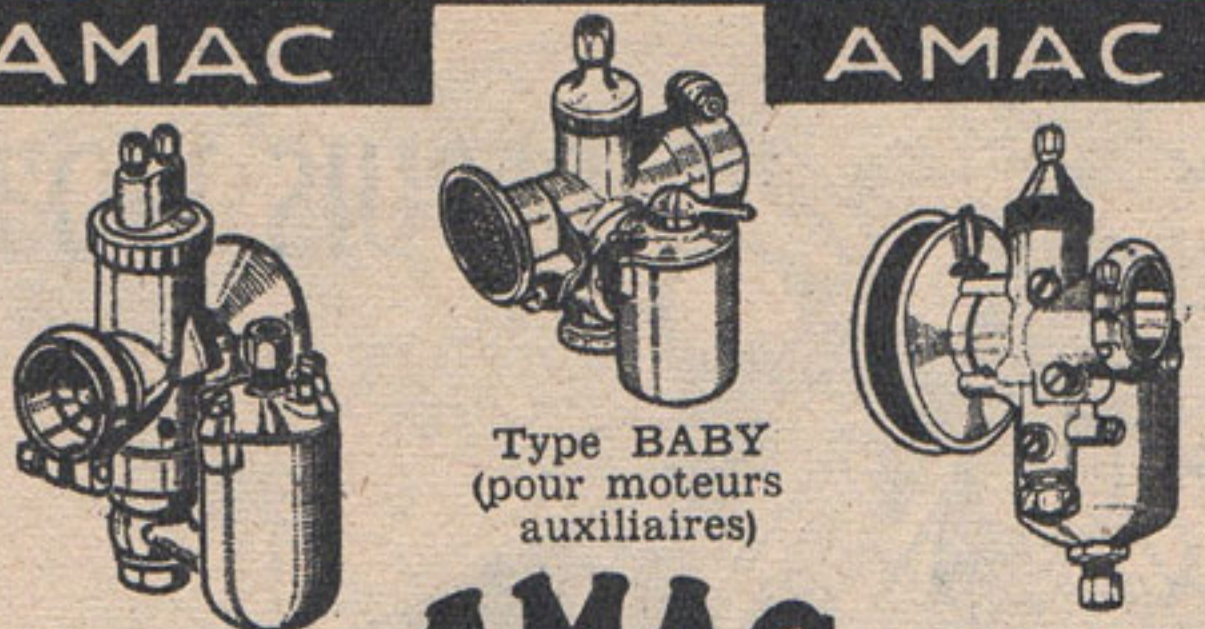
BON A DÉCOUPER
pour recevoir franco échantil. Rustines et notice sur l'entretien des pneus, spécifier VÉLO ou MOTO ou AUTO (Joindre 30 Fr en timbres) Indiquer lisiblement vos noms et adresse

Mais exigez la marque:

RUSTINES

AUTO MOTO VÉLO

AMAC **AMAC**

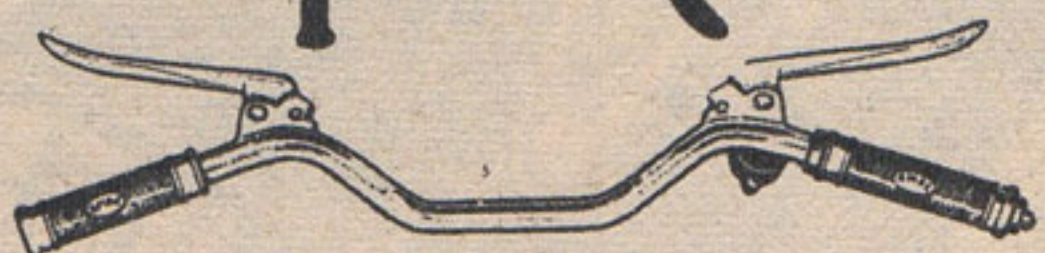


Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

Type MOTO

Type
VELOMOTEUR

AMAC

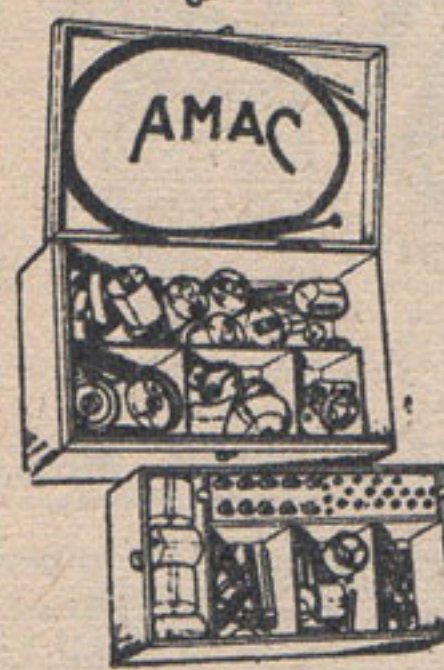


GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante

En vente
chez tous les spécialistes

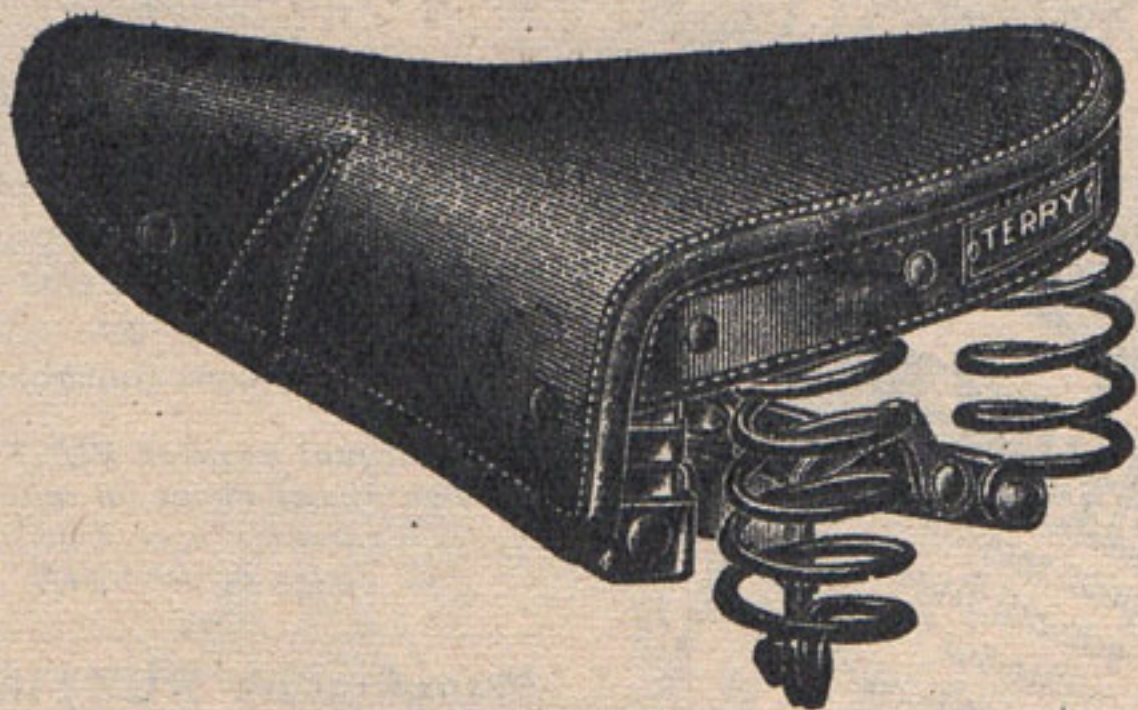
Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.

STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02



COFFRET
pièces de
rechange

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

BOL D'OR 1950

CATÉGORIE 175 cmc.

2 motos au départ -- 2 motos à l'arrivée

**1^{er} CAMUS sur MOTO
D.S. MALTERRE**

1.797 km. 092 en 24 heures

Moyenne **74 km. 878** RECORD BATTU !

Ancien record 1.571 km. 417

4^{me} PERRIN sur D. S. MALTERRE

avec moteur **A. M. C.**

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

Établissements MALTERRE Frères

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

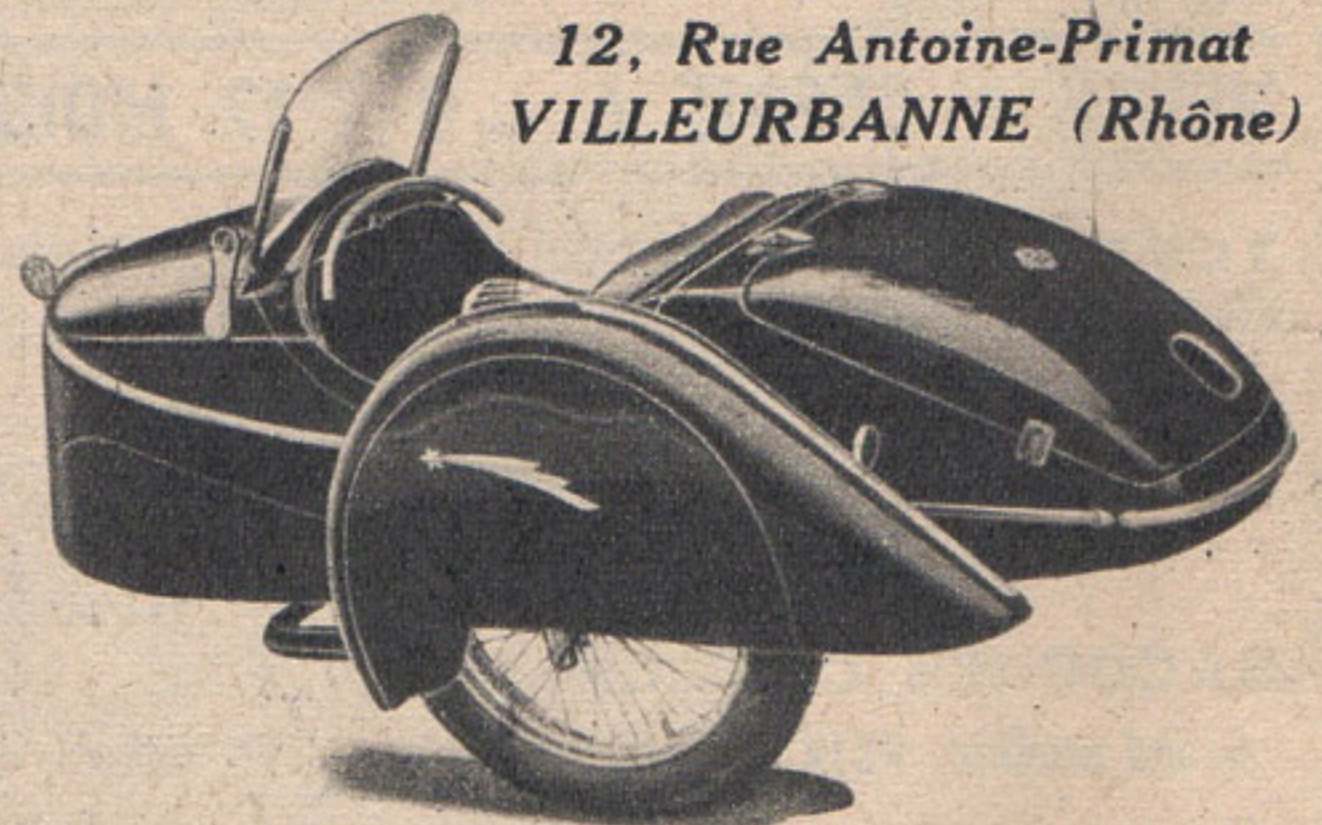
Téléphone : DIDerot 55-38

Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous assurer
les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous :

LES ÉTABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, Rue Antoine-Primat
VILLEURBANNE (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort
incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes,
aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken,
garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable
suivant la charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand
coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main-courante, pare-brise
rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs
et poches, peinture deux tons cellulose vitrifiée, accessoires et
enjoleurs de luxe.

Vous choisissez donc un « SIMARD »

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

Quelques Agences disponibles

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

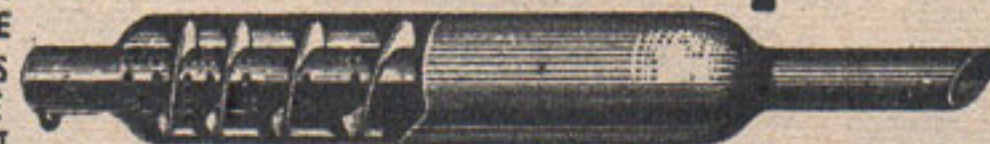


1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!
AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T. C. F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

SILENCIEUX WILMAN

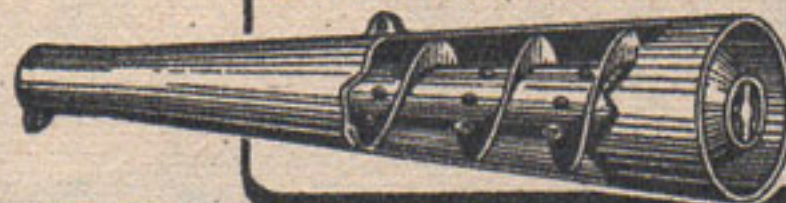
SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

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)

POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



MOTOS

GUILLER A. M. C.

VELOMOTEURS

GUILLER A. M. C.

CYCLOMOTEURS

GUILLER

vous avez ainsi un choix complet
qui vous permettra de vous assurer
le modèle qui vous convient

Catalogue gratuit sur demande

GUILLER Frères - C^{rs} - Fontenay-le-Comte (Vendée)



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

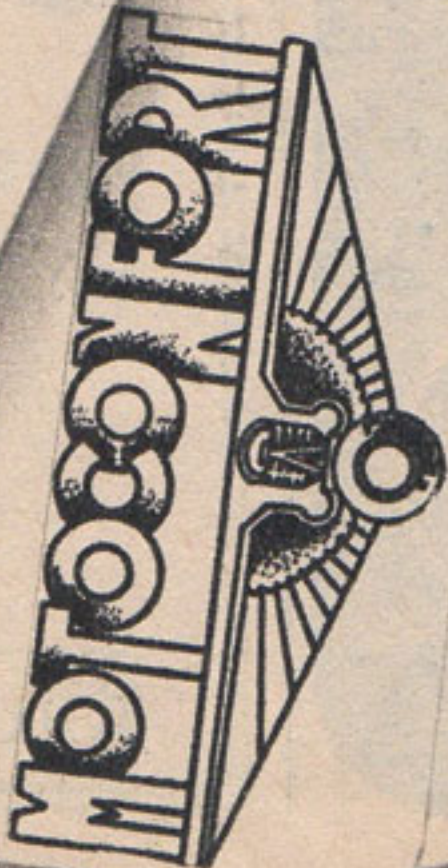


SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 1.800.000 FRANCS
18 - 20, RUE RÉBEVAL ET 27, RUE VINCENT - PARIS (19^e)

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



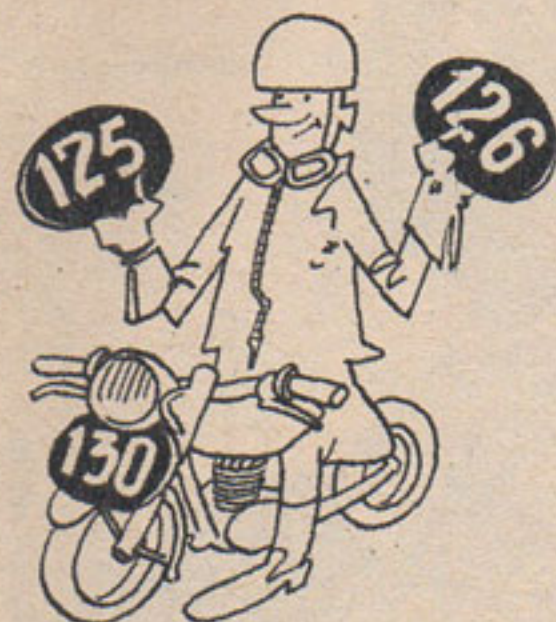
Peugeot



TERRROT

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

125 - 126 - 130



A l'époque où les motos furent mises en vente libre, alors que les vélomoteurs restaient encore soumis au « bon d'achat », les constructeurs avaient eu l'astucieuse idée de transformer les dits vélomoteurs en motos légères, en faisant passer la cylindrée

de 125 à 126 c.c. A part le permis de conduire exigé pour ces derniers, les machines étaient identiques.

C'est ce souvenir qui m'a fait, par boutade, suggérer un 126 c.c. de course, puisque chez nous et chez nous seulement, la catégorie 125 c.c. vient d'être interdite.

D'autres avaient pris la chose plus au sérieux en instituant la catégorie 130 c.c. qui devait faire son apparition au prochain Bol d'Or, ainsi qu'on pouvait le constater en parcourant les règlements de cette épreuve.

Ainsi, les tranches des Pouvoirs publics semblaient pouvoir être apaisées et les vélomoteurs dégagés de la hantise du permis de conduire.

Grand soulagement pour les usagers et les constructeurs, ainsi que pour les champions de la moto légère.

En dernière minute nous apprenons qu'il n'en est rien, cette transposition étant trop apparemment cousue de fil blanc. La première catégorie reconnue reste donc pour la France la cylindrée 175 c.c. ; que feront les fédérations étrangères ? Maintiendront-elles les 125 ou adopteront-elles la décision prise chez nous ? Nous croyons savoir qu'on en discute en ce moment.

Enders Mag.

MOTOCYCLETES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
B. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

Sommaire

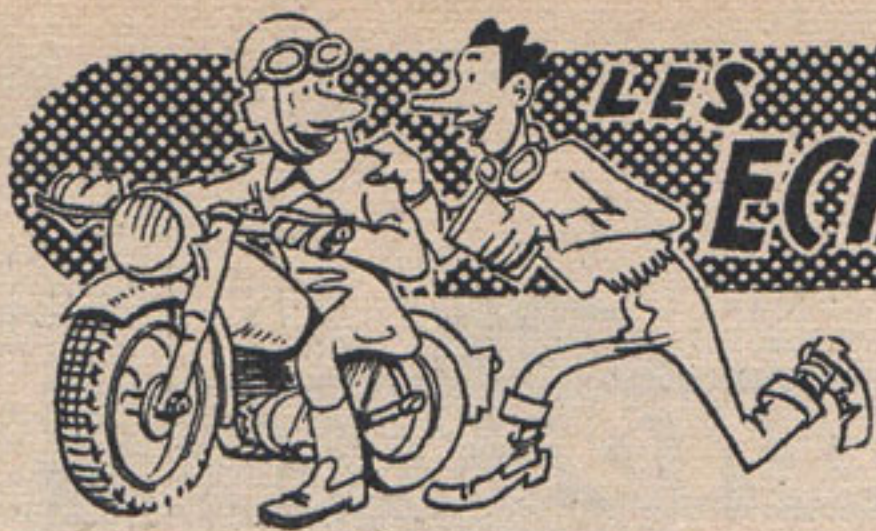
4^e ANNÉE - N° 52 - 15 MAI 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	10
● ESSAI D'UNE 1.000 cc. ARIEL..	12
● COURRIER DES LECTEURS...	14
● CONCOURS DES ANOMALIES..	15
● 40 JOURS D'AVENTURE.....	16
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	18
● LE SPORT	19

NOTRE COUVERTURE



Le vélomoteur instrument de séduction?!!!



Gillot s'installe à Casablanca.

L'ami Gillot, le spécialiste des grandes épreuves de tourisme qui avait quitté la métropole pour s'installer en Afrique du Nord, à Marrakech d'abord, vient de se fixer à Casablanca en association avec M. Madras.

Les motocyclistes qui passeront par là pourront lui apporter des nouvelles du pays, et trouveront chez lui le meilleur accueil et les soins éventuels pour leur machine.

Gillot a en effet fait appel à un spécialiste venu de Paris, pour son atelier de réparation.

Moto ?



Une 125 carénée a fait des essais à Monza; la hauteur totale ne dépasse pas 65 centimètres, pilote à l'intérieur, longueur plus de 2 mètres. Il devient difficile d'attaquer les records avec certitude

de réussite, aussi travaille-t-on de plus en plus la question aérodynamique et ceci amène la création d'engins bizarres.

Le résultat n'a pas une grande importance ni une grande utilité; à l'inverse de la course, seul banc d'essai véritable de la technique, moteur, freins, tenue de route.

L'Avenue du Maine se motorise.

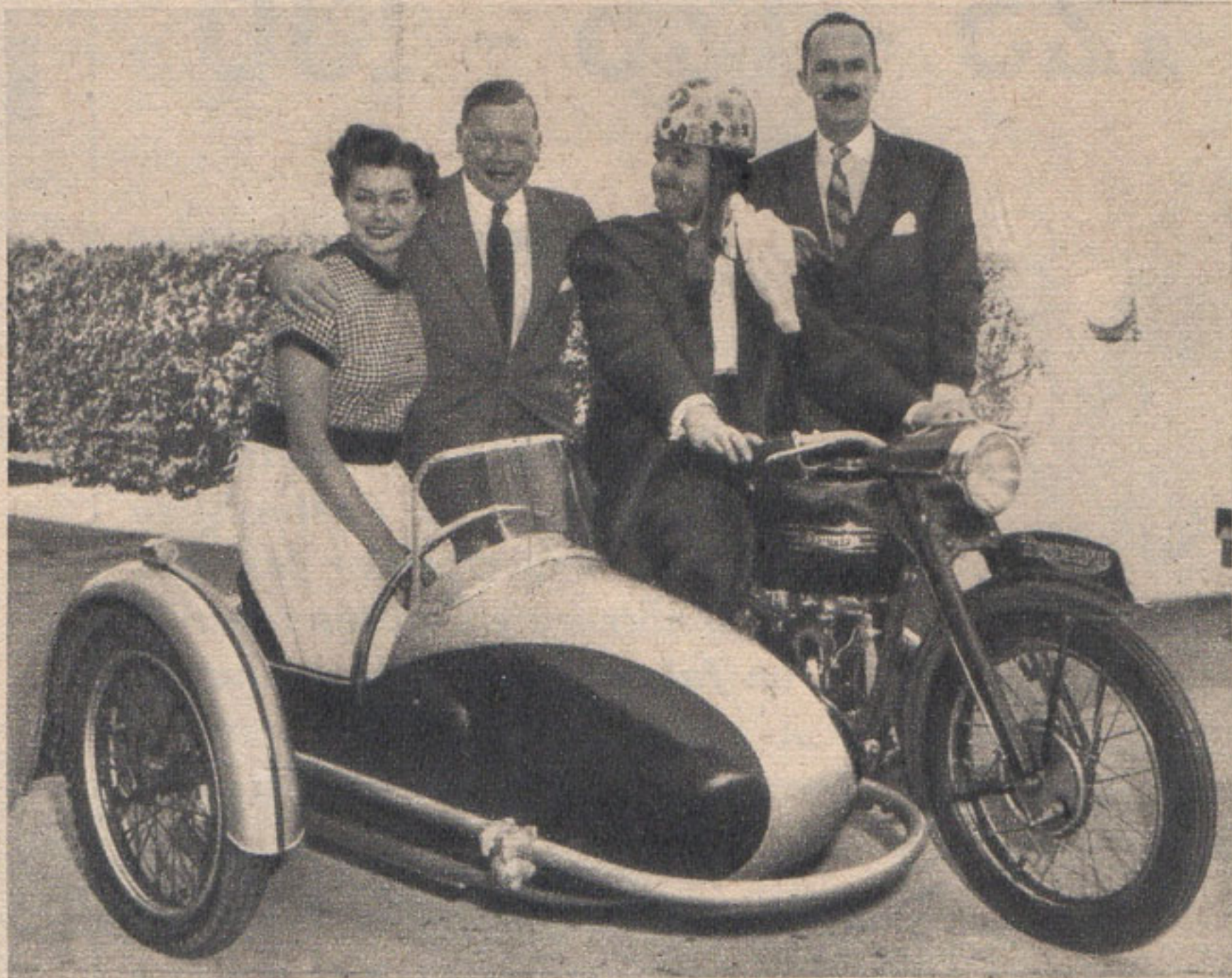
L'Avenue du Maine a été longtemps, et le reste encore, par ses magasins, un centre du meuble et de la nouveauté; mais, comme tout se motorise, voici qu'un des plus beaux magasins de l'avenue expose derrière ses vastes vitrines toute une gamme de belles machines. C'est à l'initiative de M. Clergé que l'on doit cette modernisation d'un coin jusqu'à présent attractif pour les jeunes ménages. Après tout, la moto fait aussi partie de l'équipement de 1951.

La moto et les cyclomoteurs à la Foire de Lille.

La Foire commerciale et internationale de Lille, qui se déroulera cette année du 23 juin au 8 juillet, est l'émanation de cette riche région des Flandres françaises.

De l'époque moyenâgeuse à nos jours, Lille a connu de tous temps les Foires les plus diverses de ses spécialités régionales hautement appréciées. La Foire actuelle connaîtra cette année sa vingt et unième édition. On sait la place prépondérante prise par le moteur dans la région du Nord, la plus industrielle et la plus peuplée. Aux côtés de l'automobile, la moto aura la place qui lui revient.

Entre autres grandes marques représentées nous noterons particulièrement Oviller, New-Map, Motoconfort, Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Jawa, Ogar, Baselis. En scooter, Lambretta et Bernardet. Toutes les marques de vélos connues présenteront des cyclomoteurs. On notera en plus Eriac et Carlem.



La star Esther William essaie la Triumph en compagnie de Red Skelton et Keenan Wynn. Triumph, nom prometteur pour des amateurs de gloire, et de... vitesse!

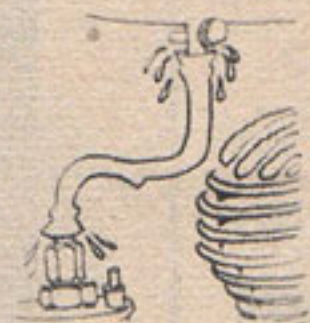
Boston's Jubilé.

Voilà 25 ans que M. Boston organise et produit en France et à l'étranger ses tournois motocyclistes; c'est sans doute dans le genre un record dont nous le félicitons. M. Boston est un bon serviteur du motocyclisme auquel il s'est, avec sa famille, entièrement et exclusivement dévoué.

En cette occasion il nous charge de remercier tous les clubs et organisateurs sportifs qui lui ont facilité sa tâche et en profite pour leur adresser ses bons vœux.

Et nous aussi, Monsieur Boston, nous vous envoyons tous nos souhaits pour vous et votre brillante équipe.

Déclin du nylon.



On commence à s'apercevoir, à l'usage, que les tuyauteries souples transparentes pour essence n'ont pas que des avantages et que le produit qu'à tort on appelle nylon présente de sérieux inconvénients.

On a prétendu qu'il résistait à l'essence; or, s'il n'est pas positivement désagrégé, l'évaporation de ses plastifiants, sous l'effet des carburants ou lubrifiants, le vieillit prématurément, le rend opaque, puis dur, enfin, cassant. Il perd de ce fait ses deux qualités apparentes: transparence, souplesse et, par suite, sa raison d'être.

On a constaté également qu'il est inerte, sans aucun nerf, qu'il se déforme, s'évase aux points de raccordement, ce qui provoque des suintements particulièrement avec le mélange huile-essence des 2 temps.

C'est d'ailleurs pourquoi les chimistes

ont poursuivi leurs recherches et ont abouti, heureusement, à un autre produit qui a été aussitôt adopté par maints constructeurs d'automobiles étrangers, puis français.

Ce produit a l'aspect et toutes les propriétés du vrai caoutchouc; il résiste à l'essence mieux que les meilleures vinyliques transparentes ou non. Son élasticité constante et inaltérable assure une étanchéité absolue des raccords.

Aussi, ne faut-il pas s'étonner de voir nos constructeurs qui avaient fait, à ses débuts, crédit au tube transparent, revenir, grâce à ce nouveau produit, à la tuyauterie souple classique avec raccords sertis à la presse.

Les usagers peuvent, à l'occasion, en faire autant; pas tous cependant, puisque certains robinets et carburateurs ont en place du cône et de l'écrou prescrits par le Bureau des normes, une simple amorce de tube rigide sur lequel s'emmanche tout bonnement la tuyauterie souple. Solution simple à première vue, mais qui ne permet pas d'obtenir l'étanchéité souhaitable pour la propreté et nécessaire pour écarter les risques d'incendie.

Pour les vacances, suivez le guide.



Un de nos correspondants nous soumet l'intéressante suggestion suivante: « Dans quelques semaines des milliers de tout poil vont partir en vacances... Où iront-ils? Certains n'en savent rien encore et beaucoup d'autres sont tentés par des régions qu'il ne connaissent pas. Mais si, par l'intermédiaire de « Motocycles », des correspondants s'offrent à leur faire connaître les ressources de leur pays, routes pittoresques, curiosités, camps de

camping, coins de pêche, etc., avec les itinéraires les plus attrayants, ce sera venir en aide à de nombreux « vacanciers » et faire une fois de plus œuvre de bonne entr'aide. »

Cette proposition mérite d'être retenue; nous la soumettons à nos divers correspondants et sommes prêts à recevoir leur accord.

Tous égaux devant la taxe.

Puisqu'il est question d'instituer de nouvelles taxes sur les modes de locomotion, automobiles, motocyclettes et vélomoteurs, nous élevons la voix bien haut pour exiger que cette taxe frappe sans exception tous les autres modes de transport individuel et, en tête les godasses, tartines, croquenots et autres souliers.

C'est, en effet un mode de locomotion comme un autre. Avec une taxe de 150 fr. à la paire, nos finances feraient de bonnes affaires.

Caoutchouc yougoslave.

La Yougoslavie est paraît-il un pays dont le sol et le climat sont favorables à la culture de l'arbre à caoutchouc. Ce serait jusqu'à présent le seul pays d'Europe où cette culture puisse être envisagée avec chance de succès.

Si les résultats sont ceux qu'on escompte, d'importantes exploitations seraient entreprises qui couvriraient entièrement les besoins nationaux.

Un bravo pour les motards.

Sous ce titre notre confrère « l'Action Automobile » d'avril 1951 fait état de l'hommage rendu par une haute personnalité de l'automobile à la serviabilité des motocyclistes de la Sûreté nationale.

Voici en quels termes : Le comte de Liedekerke-Beaufort, président de l'A.C.F., a adressé au directeur général de la Sûreté, la lettre suivante : « Un de nos membres, M. Jacques Foucher, est venu me voir pour me dire que le dimanche 11 mars il s'est trouvé à 17 h. 30 en panne en haut de la côte de Pontchartrain. Deux motocyclistes de la Sûreté nationale, en service sur cette route, se sont immédiatement arrêtés et ont cherché à réparer la voiture. Ne pouvant y parvenir et la nuit venant, M. Foucher est retourné à Pontchartrain en profitant de la descente. Ils l'ont accompagné et sont partis à la recherche d'un mécanicien, difficile à trouver un dimanche en fin d'après-midi. Ils ont pu en trouver un qui a remplacé la pièce défectueuse, ce qui a permis à M. Foucher de repartir. »

« Je pense qu'il vous sera possible d'identifier ces deux bons anges gardiens de la route et de leur exprimer au nom de l'A.C.F. toutes nos félicitations. »

« Vous savez que l'Automobile-Club de France a toujours tenu à souligner les différentes formes que peut revêtir l'action de la police de la route : action répressive contre les conducteurs indisciplinés ou dangereux, action préventive contre les accidents, action éducative par les conseils judicieusement donnés, enfin, action d'entraide comme celle dont les agents de brigades de Seine-et-Oise viennent de donner l'exemple. »

Plaques d'identité.



Il s'agit des plaques d'immatriculation dont les cotes doivent être changées prochainement. Les nouvelles dispositions en ont été publiées au *Journal officiel* qui dénomme bien ces plaques : « Plaques

d'identité. Rectificatif au *Journal officiel* du 7 mars 1951. »

Mais comment va-t-on appeler l'autre plaque obligatoire mentionnant le nom et l'adresse du propriétaire du véhicule et que de tout temps on a appelée plaque d'identité ?

Et les entraîneurs sur 100 cmc.



Puisqu'on a rayé des courses la catégorie 125 cmc., quelle va être la situation des entraîneurs de courses cyclistes qui avalent la route entre deux haies de spectateurs pas toujours disciplinés sur de

fougueux 100 cmc. ? Bordeaux-Paris en est un exemple.

Si les pouvoirs publics qui ont pris cette décision à l'encontre de nos 125 cmc. sont logiques avec eux-mêmes, et s'ils ont de la suite dans les idées, ils ne peuvent faire d'entorse au nouveau règlement qu'ils ont élaboré et refuser le départ à ces vélomoteurs, d'autant plus que, lâchés sur la route, ils sont plus dangereux pour les spectateurs que nos 125 cmc. courant en circuit fermé.

Tourisme en duo.

Plusieurs sportifs voudraient que les épreuves de tourisme accueillent les motos avec passager sur le tansad. Ils partent de ce principe, puisqu'il s'agit de tourisme, il faut, étant en principe des motos de série, qu'elles puissent être utilisées comme telles, c'est-à-dire à volonté en solo ou en duo.

Ce serait à voir... il nous semble d'ailleurs que cette formule avait été acceptée autrefois et qu'une grande épreuve classique comportait une catégorie moto avec passager de tansad.

Un verre antibuée.



Le nesa est un verre américain revêtu d'un léger glacis translucide, conducteur d'électricité, qui a le privilège d'empêcher la buée et d'éviter le givrage.

Il va être monté en série comme parebrise des grandes marques, mais on ne dit pas s'il peut être utilisé en lunettes.

Ventes à crédit.

Il paraît qu'il y a une telle demande d'achats à crédit que certains des organismes qui traitent ce genre de transactions sont à leur plafond et obligés de refuser les nouvelles demandes que leur transmettent les agents pour le compte de leurs clients.

Naturellement, ces derniers ne sont pas contents et s'en prennent à la seule personne avec laquelle ils ont un contact

direct, c'est-à-dire le vendeur, qui n'en peut mais et encaisse les doléances, sinon les reproches qu'il ne mérite pas.

Ne tirez pas sur le vendeur, il fait ce qu'il peut; son rôle, comme son nom l'indique est de vendre; il est la première victime de cet état de choses.

Courtoisie de lecteur.



Notre abonné, M. Fournier, de Lassalle (Gard), ayant utilisé nos Petites annonces pour vendre sa moto, nous informe qu'il a reçu tellement de demandes qu'il lui est impossible de répondre à toutes.

Soucieux néanmoins d'en aviser ses nombreux correspondants, il nous a demandé de réinsérer une petite annonce pour s'excuser auprès d'eux.

Voilà un geste courtois qui mérite d'être souligné. Tous ceux qui ont écrit à M. Fournier apprécieront certainement sa correction.

Feux éblouissants.



Au cours des trois derniers mois la police parisienne a dressé 608 procès verbaux de contravention pour usage de phares éblouissants. Elle a reçu des instructions en vue d'un renforcement de la répres-

sion contre cette infraction.

On peut supposer que la répression jouera également à l'encontre du fonctionnaire qui a fait placer un feu clignotant rouge avenue Foch, entre la porte Dauphine et le carrefour Malakoff : ce feu, dans un sens comme dans l'autre, est affreusement éblouissement.



W. PENNEN

B IEN des motocyclistes ont rêvé, ou rêvent encore, de la 1.000 Ariel. Cette belle machine a un gros défaut : son prix de vente qui, à l'heure actuelle, devient prohibitif. Nous avons souvent entendu des réflexions de gens comparant la moto et la voiture; il est certain qu'au point de vue valeur marchande, on pourra faire une équivalence avec une bonne automobile qui transportera quatre personnes à l'abri, etc. Mais ces arguments n'ont aucune valeur, pour le véritable amateur de motocyclisme. On peut classer les motocyclistes en trois catégories. Nous avons premièrement ceux qui préfèrent la voiture, mais qui n'ont pas les moyens de l'acquérir. Pour cette sorte d'usagers, la moto n'est qu'un pis aller, préférable tout de même aux transports en commun, mais tout juste agréable l'été. Puis nous tombons dans la deuxième catégorie de motards qui, certainement, réunit la majorité.

Cette majorité, avec ou sans grande possibilité pécuniaire, aime la moto pour les joies qu'elle procure. Que de médecins et d'hommes d'affaires ayant tâté du vélomoteur, par la force des choses pendant l'occupation, ont conservé une motocyclisme pour leur distraction. Dans l'ensemble, cette catégorie se contente de machines de puissance moyenne.

Nous trouvons enfin la troisième tranche d'usagers qui comporte : les « mordus », ceux qui ont touché à tout, de la petite à la grosse moto, ceux pour qui la privation de rouler à moto correspond à une dure punition, ceux qui apprécient autant une longue randonnée à vive allure, qu'une petite promenade dans les sentiers d'un sous bois pittoresque; ceux-là préféreront toujours voir un moteur quatre cylindres dans un cadre de moto plutôt que sur un châssis de



tourisme rapide ou tourisme tranquille; on peut rouler indéfiniment à 30 kilomètres-heure comme à 120.

Nous n'essayerons pas de soulever des polémiques avec les moyennes de route, mais néanmoins voici quelques chiffres précis : 100 kilomètres-heure en 10 secondes départ arrêté, deux personnes sur la machine, tabliers, équipement d'hiver. Vitesse maximum chronométrée sur la piste de Montlhéry, position assez mal profilée, et tenant compte du nouveau barème : 147 km. 260. Cette vitesse, pour une 1.000 cmc., paraîtra insuffisante pour certains, mais l'Ariel reste une machine de tourisme et non de sport. Sa consommation le prouve. Sur route normale en roulant le plus souvent à 120 kilomètres compteur, on use 5 litres 1/4 à deux personnes.

Les randonnées même à vive allure n'exigent aucune tension d'esprit, la surpuissance du moteur à tous les régimes vous évite d'ouvrir la poignée en grand. La conduite moteur n'est pas sportive, on a vite fait de s'apercevoir que la troisième, monte facilement à 100 kilomètres-heure, mais que la reprise est aussi rapide en quatrième à partir de 70 kilomètres-heure. On arrive à devenir un peu paresseux du sélecteur parce qu'on a toujours des chevaux dans la poignée tournante. Par contre la tenue de route et freinage permettent bien des fantaisies.

La machine courbe et vire très bien, et malgré son poids reste très maniable dans les angles aigus; il faut même se méfier, côté gauche on touche trop facilement la béquille latérale. En Angleterre de nombreux usagers suppriment le tuyau d'échappement gauche, et raccordent un petit tube sur l'échappement droit, le son d'échappement est plus agréable, et l'on peut virer couché des deux

UNE QUATRE CYLINDRES

voiture. C'est pourquoi l'Ariel ne peut s'adresser qu'à une clientèle limitée mais enthousiaste.

Nous avons eu l'occasion d'essayer tous les types de Square Four successifs qui se sont perfectionnés chaque année. L'adoption de l'alliage léger pour le bloc cylindre et la culasse a nettement amélioré la machine. Tout d'abord le refroidissement des cylindres arrière est facilité par des passages d'air bien calculés, et le gain de poids réalisé est sûrement un des facteurs qui contribuent à assurer une tenue de route impeccable, propre à ce modèle.

La fourche télescopique est très souple tout en ne talonnant pas, on peut également en dire autant pour

la suspension arrière à grand débattement.

Quand on s'en va pour les premières fois avec la 1.000 Ariel, on s'attend évidemment aux accélérations qui naturellement sont brillantes, mais une fois la quatrième passée on cherche toujours une cinquième. Le son des échappements et les reprises qui sont encore puissantes à 80 kilomètres-heure, donnent l'impression d'un régime moteur trop rapide. Mais à partir du moment où l'on a la machine bien en main, on est émerveillé par sa souplesse d'utilisation : de 20 à 150 kilomètres-heure en prise. C'est la machine parfaite pour le tourisme, mais nous insistons sur ce point :

côtés. Le freinage est remarquable malgré les dimensions moyennes des tambours. L'usure des ferrodos est compensée par un excentrique, très facilement réglable, qui écarte les mâchoires. On peut ainsi conserver au levier de frein sa meilleure position d'attaque.

Le confort est amélioré à l'arrière par un pneu de 400x18 et la précision de direction est donnée à l'avant par un Ribbed 3,25x19.

Nous avons fait 12.000 kilomètres en 8 mois avec cette machine et l'entretien s'est borné à un réglage de culbuteurs, quelques tensions de chaînes et les vidanges normales. La fourche ne demande pas d'entretien, mais la suspension arrière comporte des biellettes et des axes qu'il

faut graisser périodiquement, on évite le jeu, et la tenue de route reste toujours impeccable. La roue arrière est à broche, il faut bloquer assez fortement les écrous qui auraient une tendance à se desserrer. Le débit d'huile sur la chaîne secondaire se règle par une petite vis placée à l'arrière du carter primaire. La commande d'embrayage est excessivement douce, nous n'avons pas encore changé le câble. L'embrayage par lui-même est assez lourd et présente une certaine inertie pour les premiers milliers de kilomètres, il est bon de marquer un léger temps d'arrêt au passage des vitesses.

La mise en route est particulièrement aisée grâce au Solex à bi-starter. Cette bonne locomotive de la route, qui donne le confort et les performances d'une voiture de luxe, a, comme on peut le constater, beaucoup de qualités. Nous lui ferons tout de même un petit reproche con-

cernant les bruits mécaniques. Le silence d'échappement étant effectif, il laisse libre cours aux petits bruits de culbuteurs transmis complaisamment par les ailettes et le boîtier aluminium de la culasse. Les deux vilebrequins sont reliés par deux engrenages à taille droite qui font également entendre une petite chanson.

Mais nous parlons en coupeur de cheveux en quatre; malgré ces petites choses, la Square Four Ariel peut tout de même compter parmi les plus belles machines de tourisme.

TECHNIQUE

Moteur. — 4 cylindres verticaux disposés en carré, 65x75; 2 vilebrequins reliés par engrenages, équilibrage parfait; bielles aluminium avec coussinets régulés; pistons à 6,0 de taux de compression ou sur demande 6,8 pour l'essence à 80 octane. Car-

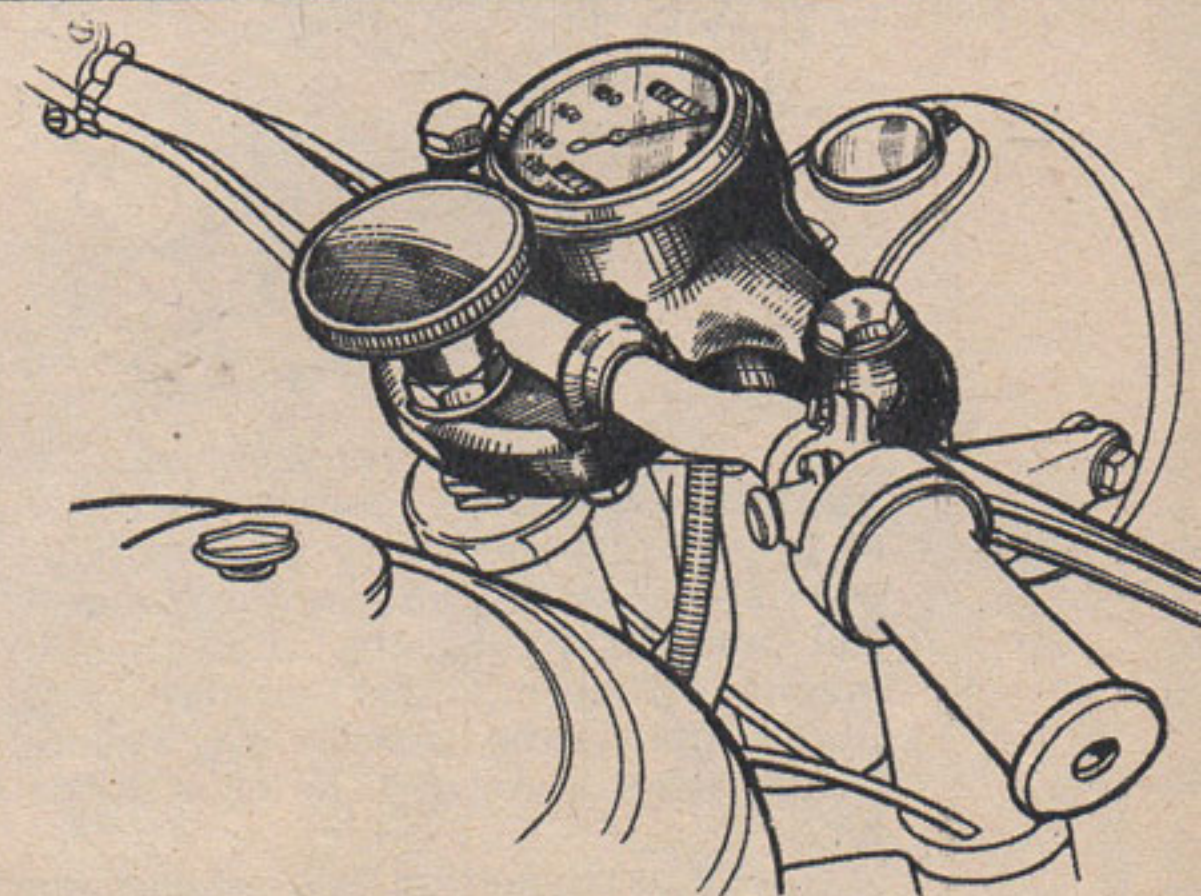
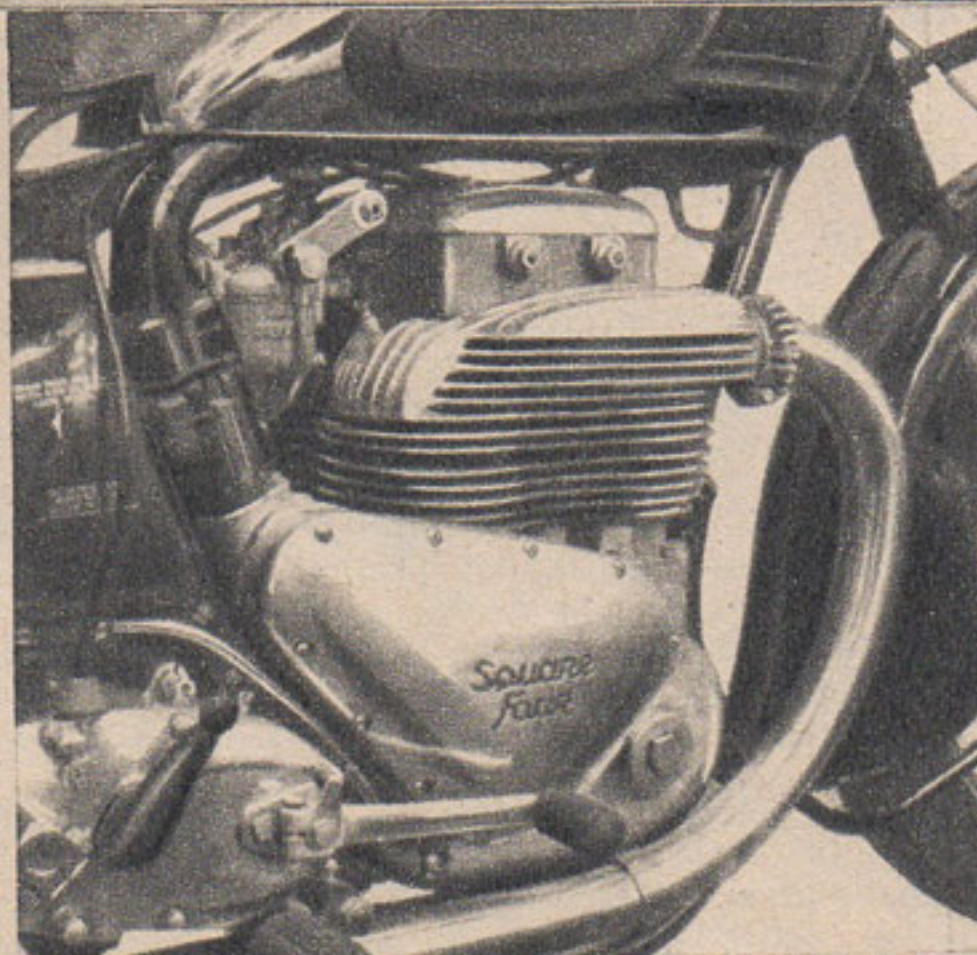
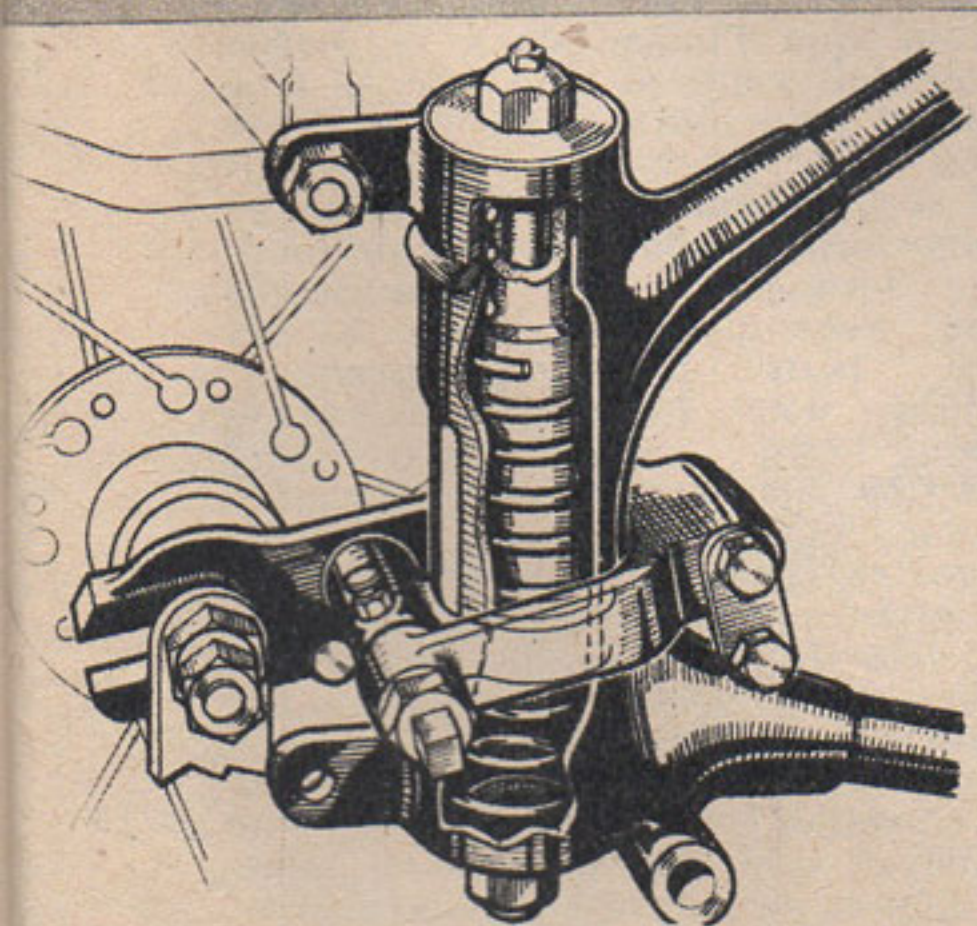
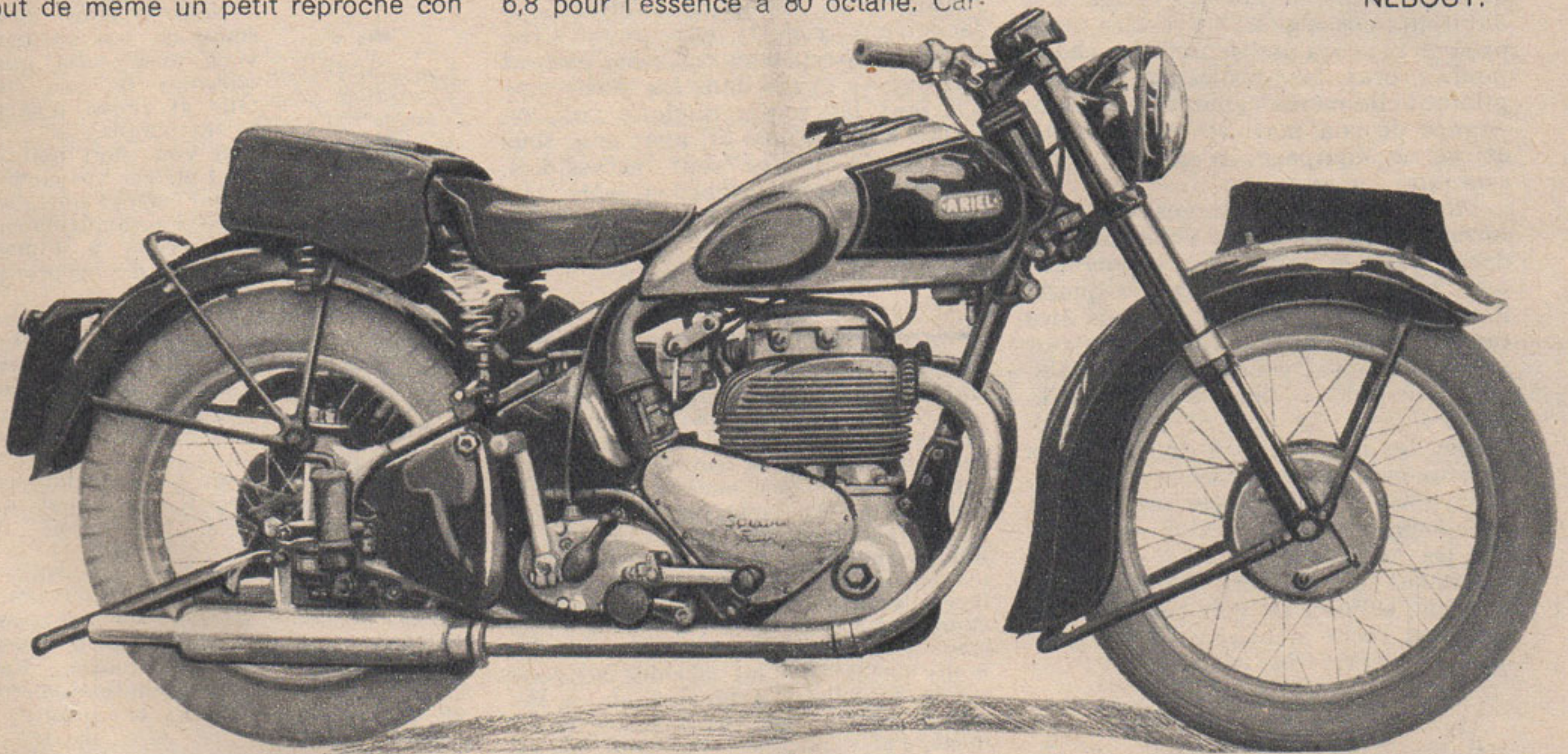
burateur Solex, soupapes verticales guides bronze culasses plates; culbuteurs enfermés, lubrifiés sous pression. Régime maximum 6.000 tours.

Le graissage s'effectue par une pompe à piston double corps, entraînée par l'arbre à cames. Deux filtres à huile, un dans le réservoir, l'autre dans le carter. Contenance du réservoir d'huile 3 lit. 4, Castrol XXL l'été, et XL l'hiver; ne pas demander un trop grand effort au moteur avant qu'il ne soit chaud, pression d'huile entre 25 et 35 au manomètre.

Allumage. — Par Delco; ne pas oublier de temps en temps la goutte d'huile sur la came du rupteur, faire un repère d'avance sur le carter, en cas de desserrage du collier de tête de Delco.

Pression des pneus. — 1.800 gr. à l'avant, 1.400 à 1.500 gr. à l'arrière. Réservoir d'essence 16 litres.

NEBOUT.



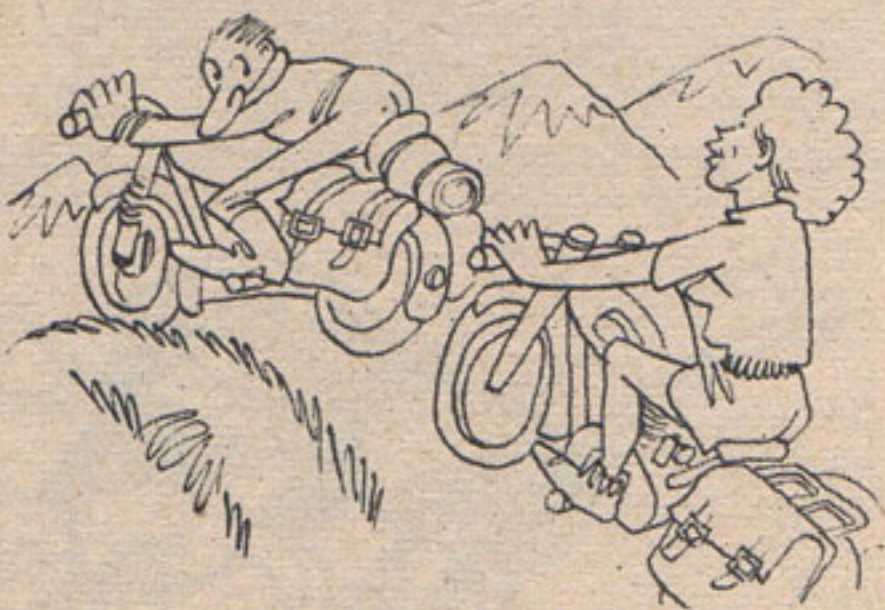


La TRIBUNE des Lecteurs

Depuis plusieurs années nous consacrons, ma femme et moi, une partie de nos vacances à parcourir les routes de France chacun sur un vélomoteur. Nous sommes rentrés voici quelques jours d'une longue randonnée à travers le Morvan, le Massif Central, les Gorges de la Dordogne. Plus de 1.600 kilomètres sans incidents, ni pannes, ni même crevaisons.

Nous sommes étonnés que cette formule n'ait pas conquis plus d'adeptes. Nous n'avons, en effet, jamais rencontré encore d'équipe semblable et l'air ahuri, à notre passage, des habitants des régions traversées, nous prouve bien qu'une femme en short, jambes, bras, face brûlés par le soleil, pilotant elle-même sa monture, accompagnée de son mari en même tenue et même équipage, n'est pas chose courante.

Pourtant, les avantages de cette formule sont multiples. Vous conviendrez que le meilleur vélomoteur perd beaucoup de ses qualités quand il traîne deux passagers. Si vous êtes tant soit peu aux petits soins pour votre machine, vous souffrez réellement quand le pourcentage de la route s'élève. Et puis, il y a le problème des bagages : en duo, le poids de ceux-ci aggrave encore la situation, et la place pour les loger est un vrai problème, qu'on ne résout — même sur les grosses cylindrées — qu'au détriment du confort du passager. Et puis, celui-ci ne voit rien ou bien alors est juché si haut qu'il compromet l'équilibre du véhicule.



Au lieu de cela, chacun sur sa machine avec deux bonnes sacoches et le porte-bagages, il y a place pour provisions, trousseau complet, matériel camping, photo, etc... La consommation d'essence est évidemment plus importante mais c'est encore bien moins cher que le chemin de fer.

Quelle satisfaction de sentir sa monture en dedans de ses possibi-

lités, d'aborder à peu près n'importe quel parcours, où certaines petites voitures d'avant-guerre ne se hasarderaient même pas.

D'une manière générale, le vélomoteur est considéré comme un véhicule tout juste bon pour se rendre à son travail ou pour faire quelques petites sorties dans un rayon très court autour de chez soi. Et pourtant — n'en déplaise aux motards spécialistes des grosses cylindrées — les vélomoteurs actuels, bien conduits, mènent très loin sans aléas.

Nous considérons donc que pour tous ceux qui veulent faire de longues randonnées en campant confortablement, c'est la solution idéale. Un matériel de camping complet est facilement réparti sur deux vélomoteurs. Nos petites machines passent partout — même dans les sentiers — s'il faut les rouler quelque peu, on le fait sans fatigue et, avec eux, tous les emplacements sont accessibles. Ils sont économiques et sûrs. Ils mettent à la portée du beau sexe les joies de la moto, grâce à leur légèreté et leur maniabilité.

R. et O. THOMAS.

1° Démontage de roue arrière.

J'ai eu l'occasion d'avoir à démonter ma roue arrière et, quoique le garde-boue se trouve articulé en vue de faciliter cette opération, il se trouve (pour ce qui est mon cas) que nous pouvons être gênés dans cette opération par des bagages (porte-bagages en particulier) et qui devraient au préalable être enlevés ou démontés, à moins toutefois de soulever l'arrière de la moto pour dégager complètement la roue. Un moyen beaucoup plus simple consiste à incliner la moto sur le côté (la machine reposant sur la béquille). La roue est de ce fait retirée sans ennui. Seul, et très facilement, j'ai déjà donné ce tuyau qui est des plus simples à nombreux camarades qui en sont enchantés. C'est simple mais il fallait y penser.

2° Support de croquis d'itinéraire.

Dernièrement j'ai vu, au passage, une moto étrangère munie d'un petit support fixé au guidon, pouvant avoir 20x10 et contenant un croquis simple d'itinéraire. Je pense que, malgré la simplicité de ce dispositif, chaque motard pourrait y faire figurer pas mal de renseignements : noms des villes à traverser (voir adresses de restaurants, hôtels, etc...). Ces fiches pourraient être préparées même avant le départ, chaque côté d'une fiche correspondant à un itinéraire. Je vous avoue que ce petit dispositif m'a emballé, car je connais les petits ennuis des grandes randonnées : en partant on dit « je dois passer par X... Y... Z... » et, lorsque vous vous trouvez dans telle ou telle ville en présence de deux noms ayant à peu près la même consonance, vous êtes indécis et vous devez sortir la carte.

Il n'est pas rare de voir renouveler cette opération plusieurs fois au cours d'une étape, surtout si le parcours ne se fait pas sur un grand axe routier.

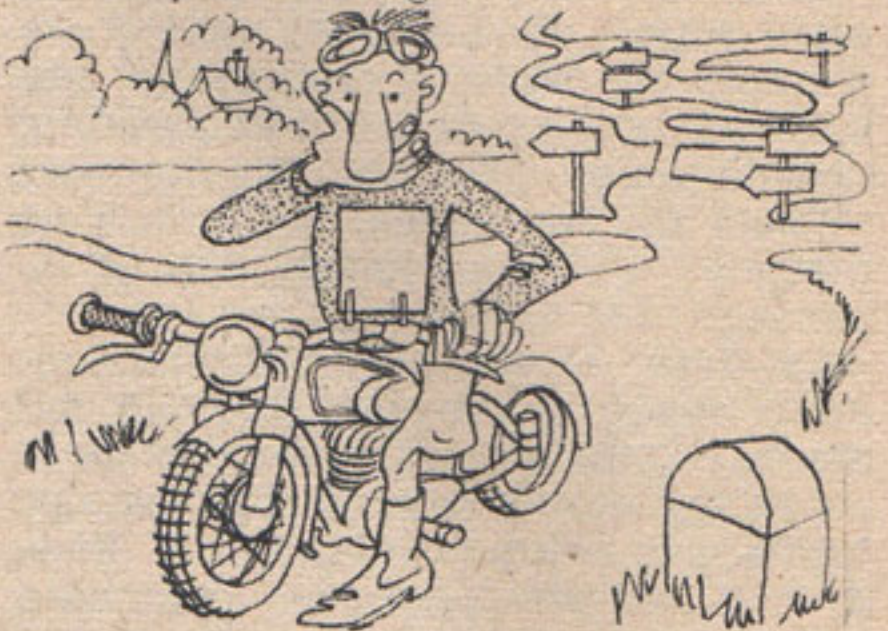


Photo-conseils.



Nous espérons qu'au cours de vos vacances vous avez suivi quelques-uns de nos conseils et réussi d'excellentes photos.

Il vous faut maintenant classer vos clichés, parmi ceux-ci quelques-uns doivent mériter l'agrandissement; celui-ci, bien traité, rend à l'image du modelé, du relief et de la profondeur.

L'agrandissement si vous le faites vous-même sera un passe-temps agréable, vous pourrez utiliser au mieux vos clichés par des mises en page différentes, en supprimant certaines parties inutiles et en mettant en valeur des gros plans, etc...

Il faut utiliser un bon agrandisseur avec un bon objectif anastigmat qui couvre parfaitement le format du cliché. L'éclairage semi-diffusé est recommandé, il convient particulièrement au petit format.

Les meilleurs agrandissements sont obtenus avec des clichés bien transparents et de contraste moyen. Employer du papier de gradation correspondant au contraste du négatif.

Bien veiller à ce que le temps d'exposition soit exact; servez-vous si vous le pouvez d'un densitomètre, vos résultats seront plus précis, et souvenez-vous que l'image dans le révélateur ne doit venir ni trop vite, ni trop lentement pour que les valeurs et demi-teintes soient justes. Le maximum de relief sera obtenu avec du papier ou cartoline brillant glacé au demi-brillant.

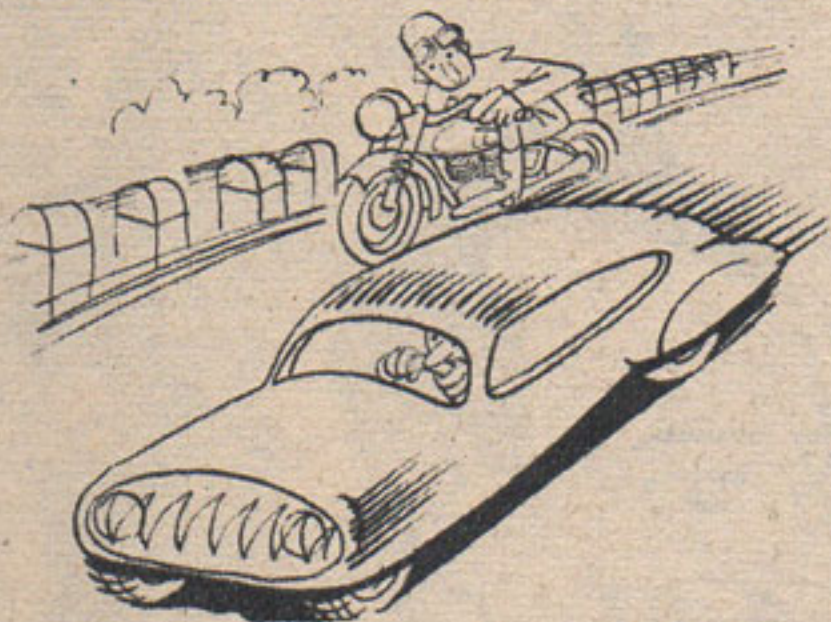
Le format 9x13 (demi-feuille 13x18) avec marge de 3 cm. 5 sera parfait pour les agrandissements 24x36 en 6x9. Les très bons clichés pourront être agrandis en 18x24 ou 24x30 sur cartoline à granulation moyenne qui atténue le grain de l'image et permet le plus heureux effet artistique. Certains papiers spéciaux tels le Gévaluxe, le Léonar qui donnent des images remarquables sont de nouveau sur le marché.

Nous vous recommandons surtout de travailler méticuleusement, de n'employer que des papiers et bains frais; l'excès de précautions vous mettra à l'abri des succès.

Méditations sur la vitesse.

Peu de monde se doute combien la moto est un véhicule non aérodynamique. L'on riait des voitures d'il y a trente ans, sortes de boîtes rectangulaires avec un pare-brise haut et vertical; mais sait-on bien que la moto la mieux étudiée offre proportionnellement à sa surface frontale un coefficient de pénétration encore plus mauvais?

Deux exemples illustrent bien l'état des choses :



1° une moto capable de faire 200 kilomètres-heure conducteur couché, n'atteint pas le 160 avec le conducteur assis. La même puissance pourrait conférer à un engin caréné le record du monde de vitesse;

2° le même moteur propulserait une voiture aérodynamique pesant cinq fois plus et transportant quatre passagers avec bagages à sensiblement la même allure.

Ceci suffit à montrer combien chimé-

rique est le rêve de construire une moto capable des vitesses qu'atteignent aisément les voitures supersport d'aujourd'hui. Un bon conducteur moyen peut mener une auto à son allure maximum sans effort physique et sans qu'il y ait autre chose que des différences négligeables d'un pilote à l'autre. Il en est tout différemment à moto où la même machine sera capable de faire 20 kilomètres-heure de plus entre les mains du pilote averti qui saura se coucher bien à plat. En voiture, rien n'empêche non plus quiconque de tenir la vitesse maximum sur autostrade aussi longtemps qu'il lui plaira (pour autant que la mécanique résiste). Combien rares sont par contre les pilotes de moto qui pourraient rester aplatis sur le réservoir ne fût-ce qu'un quart d'heure sans interruption?

Lorsque l'on cite la vitesse maximum d'une moto, l'on veut dire celle qu'elle peut atteindre avec le meilleur pilote et non celle qu'elle fait avec un conducteur normal en position de tourisme. Or, c'est justement cette vitesse-là qui compte. Bien des propriétaires de motos super-sport seraient déçus d'entendre ce chiffre. Heureusement que les compteurs de vitesse sont le plus souvent optimistes...

MARIANNE.

A quarante ans de distance.

Notre abonné, M. Dietz, nous communique ces deux photographies prises à quarante ans de distance, ce qui tend à prouver que loin d'être aussi dangereux qu'on le dit, le motocyclisme est un sport sain qui conserve son homme.



La première photo représente M. Dietz en 1950, sur une D.K.W. type S.B. 200 cmc. Sur la seconde, M. Dietz, en 1910, pilotait une 6 CV. 2 cyl. René-Gillet qui possédait déjà à cette époque un cadre surbaissé et des poignées tournantes.

CONCOURS DES ANOMALIES

De nombreux lecteurs nous demandant « ce qu'il faut considérer comme anomalie », pour leur donner tous apaisements nous informons les concurrents que dans notre prochain numéro nous publierons la photo qui a servi à dessiner la 500 cmc. Terrot, objet du concours.

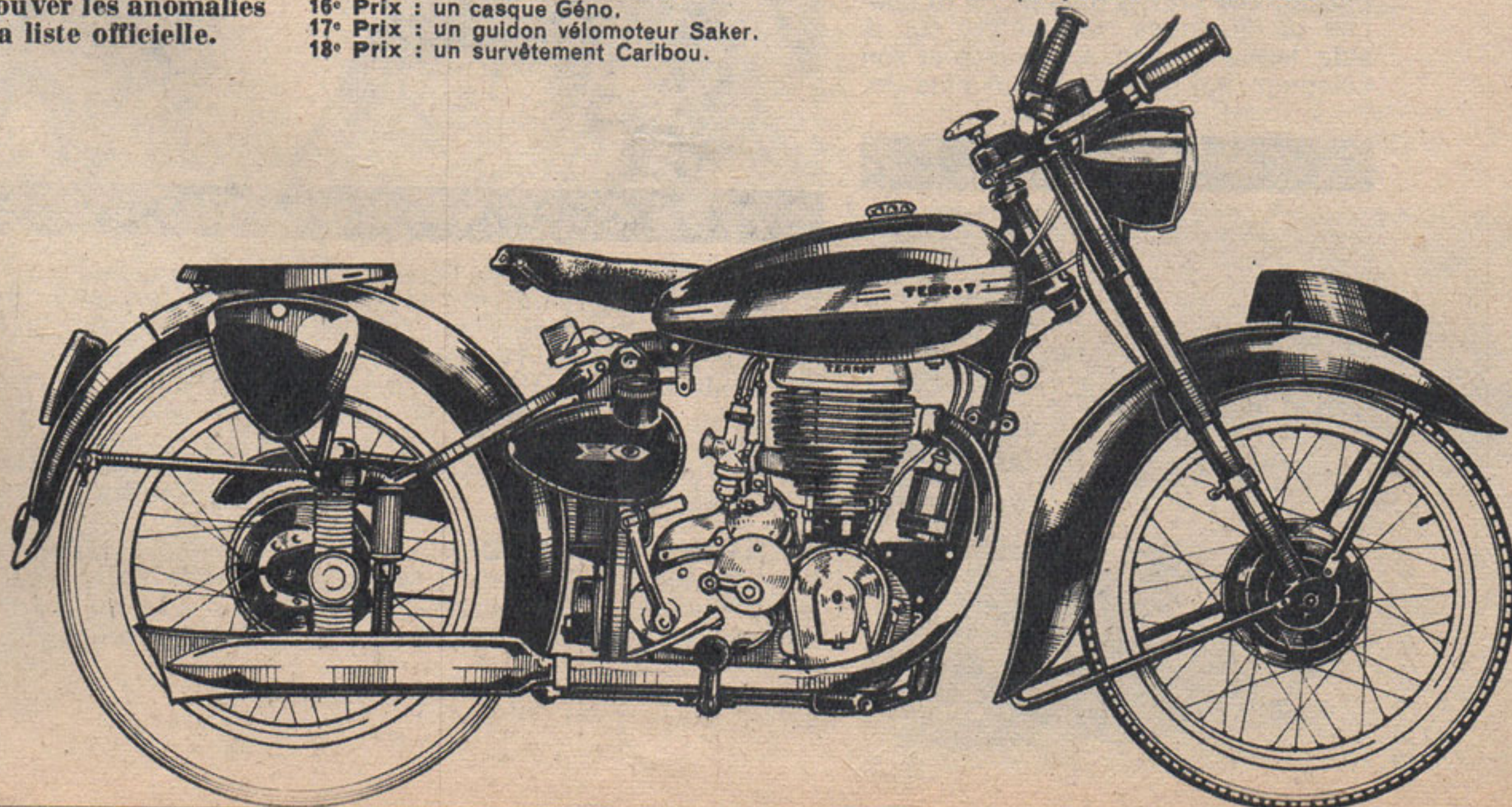
C'est en se rapportant à cette photo que chacun pourra, sans équivoque possible, trouver les anomalies correspondant à la liste officielle.

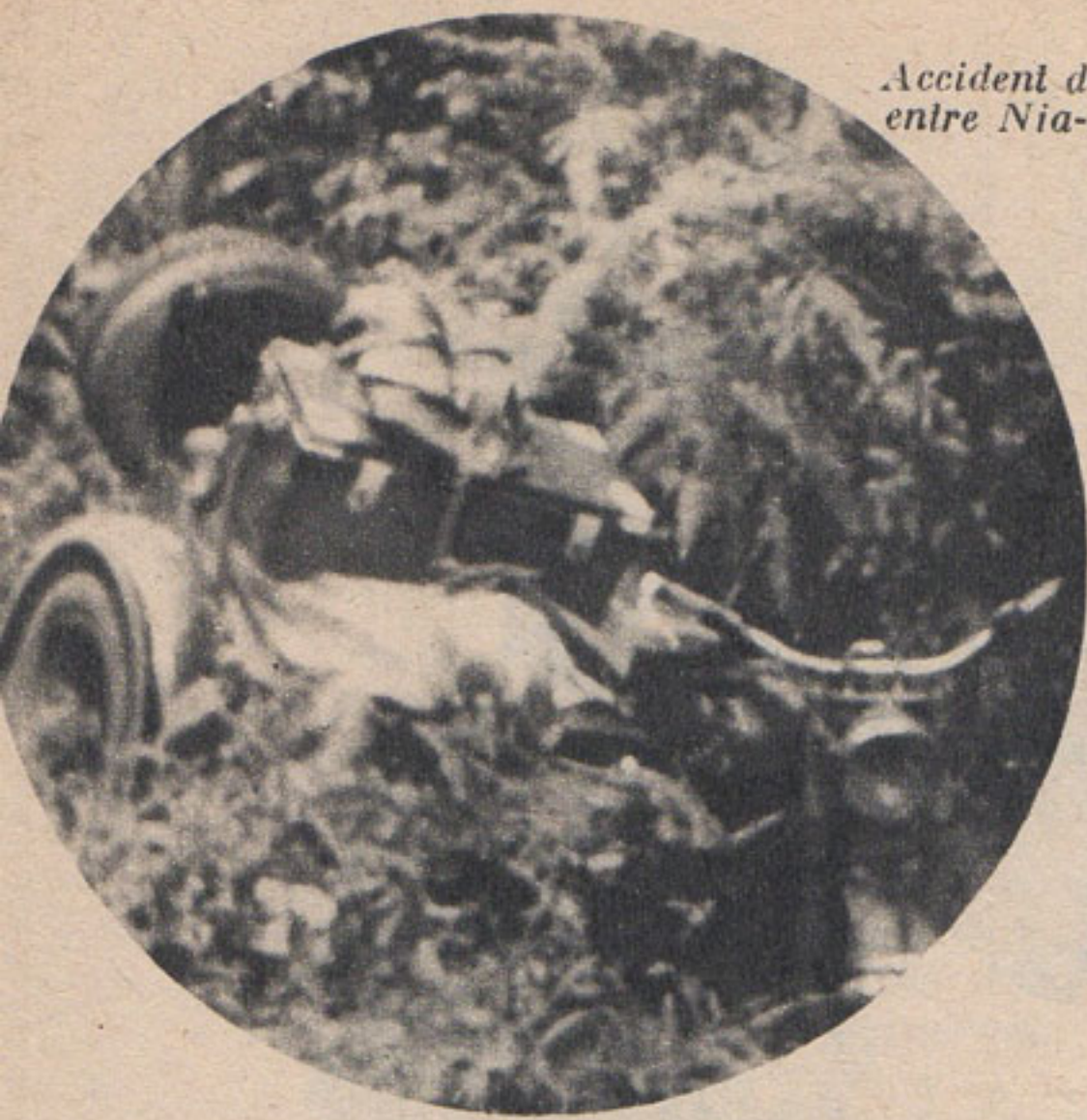
- 1^{er} Prix : une 500 Terrot culbuteurs.
- 2^e Prix : un scooter Bernardet 125 cmc.
- 2^e Prix ex-æquo : un vélomoteur Peugeot 125 cmc.
- 4^e Prix : un cyclomoteur Mobylette.
- 4^e Prix ex-æquo : un cyclomoteur Velosolex.
- 6^e Prix au 8^e Prix : un moteur auxiliaire Le Poulain.
- 9^e Prix : une combinaison Macombynn.
- 10^e Prix : un cadre vélo suspendu (Revil).
- 11^e Prix : un siège arrière moto Murcia.
- 12^e Prix : une paire sacoches Braun.
- 13^e Prix : un avertisseur vélomoteur Sanor.
- 14^e Prix : un pare-brise Thillard.
- 15^e Prix : un siège arrière Mérat.
- 16^e Prix : un casque Géno.
- 17^e Prix : un guidon vélomoteur Saker.
- 18^e Prix : un survêtement Caribou.

- 19^e Prix : une selle avant Mérat.
 - 20^e et 21^e Prix : deux canadiennes Revil.
 - 22^e Prix : une paire Harmonic Sanor.
 - 23^e Prix : un avertisseur moto Sanor.
 - 24^e Prix : un blouson suédois Revil.
 - 25^e au 35^e Prix : une chaîne Yellow.
 - 36^e, 37^e et 38^e Prix : un blouson toile Revil.
 - 39^e au 75^e Prix : Repose-pieds Mérat, poignées Saker, bougies Gutner, bougies Eyquem, flacons Brennus.
- Consolation : Abonnements à : « Motocycles », « La Revue Nationale de la Chasse », « La Vie Pratique », « La Pêche et les Poissons » et... pour que Madame ne soit pas jalouse : « Votre Mode ».

DESSIN N° 3

Ce dessin comporte quatre nouvelles erreurs ou anomalies à trouver.





Accident dans le Congo
entre Nia-Nia et Beni.

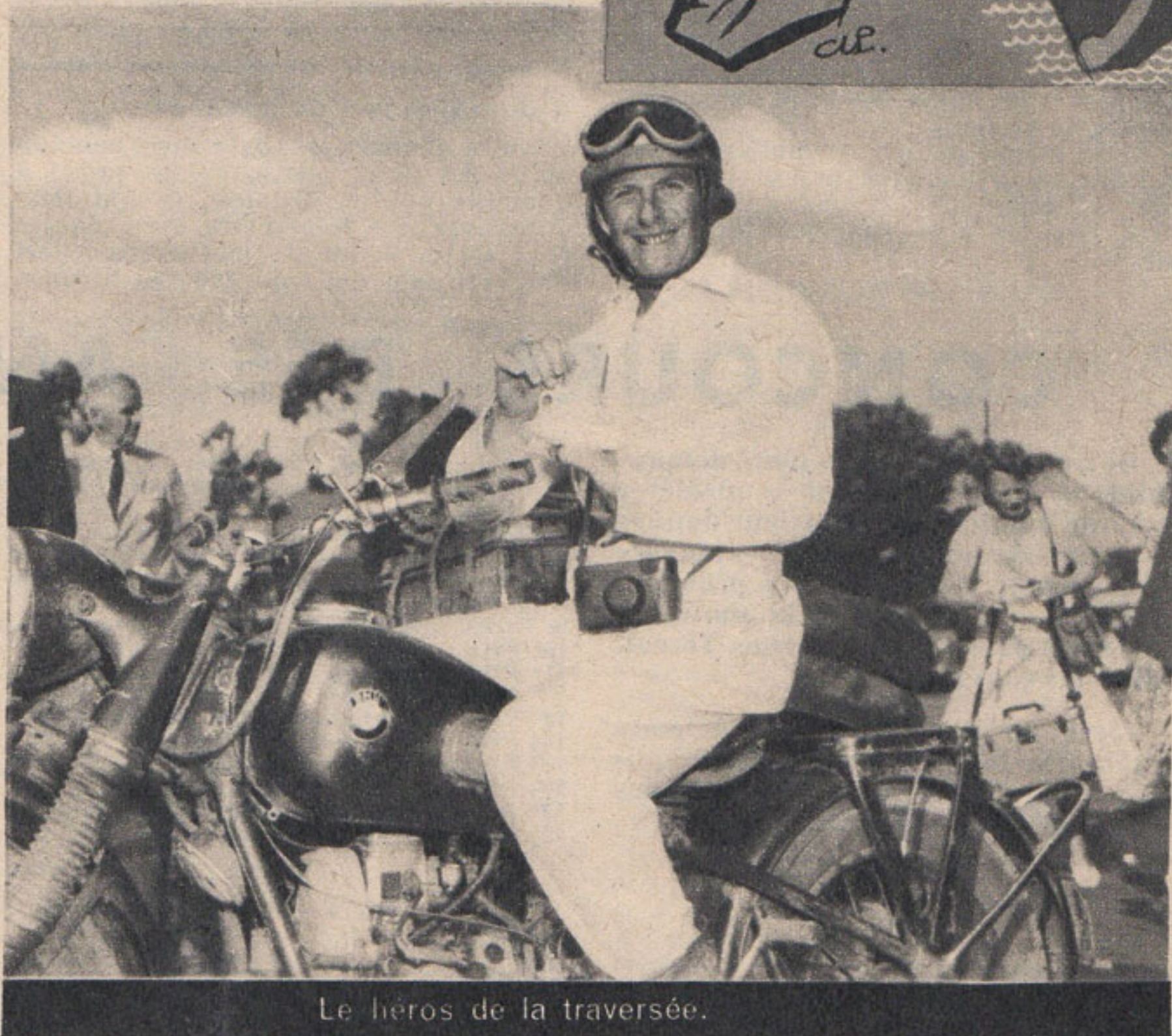
40 jours d'aventure

puis Fort-Lamy, fonctionnaient à nouveau. Après une nuit pleine de cauchemars, mal en point lui-même et tout courbaturé, il repartit le lendemain, laissant derrière lui le Congo belge et ses mauvais souvenirs.

UGANDA, KENYA, TANGANIKA. — Franchissant la frontière du Congo à Kasindi, il se dirigea sur l'Ouganda britannique (Fort-Portal); c'est après avoir traversé cette frontière qu'il se trouva nez à nez avec un troupeau de 18 éléphants et de 3 éléphanteaux, souvenir aussi pénible

STANLEYVILLE, NIA-NIA, BENI. — Route pittoresque dans la forêt où le soleil n'arrive pas même à percer la végétation intense; pays des Pygmées, et aussi étape au cours de laquelle de Langlade crut qu'il n'arriverait jamais au Cap: en effet, pour éviter un camion arrêté dans un tournant et dans une descente, sur une piste de 3 mètres de largeur, il préféra les décors aux fers du châssis. Sidecar retourné, le chauffeur nègre du camion et sa suite, effrayés par cette apparition qui prennent la fuite, le laissant seul, sous son side en équilibre instable, qu'il redressa d'un coup de reins; désespoir de notre ami qui heureusement sain et sauf, pleure, n'espérant plus en rien. Laisant tout son matériel à l'abandon, il fit 11 kilomètres à pied pour aller chercher du secours au village le plus proche (Monbasa), au milieu d'un orage épouvantable et d'une végétation hostile. L'administrateur du lieu qui le reçut, mit à sa disposition un camion ainsi que 10 hommes, persuadé que sa fidèle machine était inservable; mais, miracle, au premier coup de kick elle repartait, le cadre seul était faussé; elle tirait à gauche: il la coucha de quelques centimètres sur le side. Ironie du sort, son klaxon et son éclairage, qui ne marchaient plus de-

Passage du Tropique.



Le héros de la traversée.

que sa rencontre avec les lions, car il fit demi-tour et attendit grimpé sur un escarpement que le troupeau fût éloigné. Le passage de l'Équateur: il y manquait la glace et le champagne; Kampala, royaume de l'Aga Khan; les sources du Nil; Kisumu, au bord du lac Victoria; les étapes se suivent sans repos.

KILUMU, NAIROBOI. — Pistes toujours aussi mauvaises; la fameuse route impériale du Caire au Cap: quelle désillusion! Notre motard arrive



truches, de girafes et de buffles; mauvais souvenir que ces buffles! Voulant prendre un cliché de ces paisibles girafes, c'est un buffle solitaire qui le charge; tant pis pour l'immortalité des girafes!!!... Heureusement que sa B.M.W., toujours nerveuse, répond au coup d'accélérateur! Une fois de plus, il a eu chaud!!!

RHODÉSIE DU NORD, RHODÉSIE DU SUD. — Laisant le Tanganika derrière lui, il franchit la frontière de la Rhodésie du Nord à Tunduma; le calvaire de de Langlade, en pleine saison des pluies, où les pistes se transforment en bourbiers, entre Inbeya et Inpeka; il est obligé de s'arrêter une dizaine de fois sur 500 kilomètres, pour dégager ses cylindres sur lesquels la boue forme une croûte de plusieurs centimètres; elle s'infiltré aussi le long de ses câbles de gaz, dans ses carburateurs et bloque ses boisseaux; le nettoyage de ces

Descente du plateau de Tademaït.



Frontière du Congo
et de l'Uganda britannique.

dans la capitale du Kenya le 8 février, ayant traversé les énormes travaux du « Plan Cacahuete », pour la mise en culture d'immenses territoires qui doivent fournir à l'Angleterre sa consommation d'huile arachide.

NAIROBI, ARUSHA, DODOMA (Tanganika). — 1.000 kilomètres à travers les plus grandes réserves d'animaux du monde, au milieu de marécages et d'escarpements rocailloux; il croise des centaines de zèbres, d'antilopes de toutes races, d'au-

derniers se fait sous la pluie et dans un bain de boue; tout crotté, trempé jusqu'aux os, après une halte à Inpeka, découragé, il arrive à Brocken-Hill où il achète une paire de bottes, les siennes étant devenues inutilisables; ironie encore, il ne pleuvra plus jusqu'au Cap!

RHODÉSIE DU SUD (Victoria-Fall). — Regroupement du rallye où il arrive en même temps que les jeeps militaires qui avaient fait la route avec



Passage de l'Équateur.

lui depuis Stanleyville; juste le temps de se raser, de jeter un coup d'œil sur les magnifiques chutes de Zambèze, aussi hautes que celles du Niagara, et il repart vers le Sud; il n'oubliera pas de sitôt l'accueil des sportifs de Bulawayo, où il arrive à 7 heures du soir; étonnés de voir un Français s'aventurer seul en moto, ils l'enlèvent de son siège, le mitraillent de photos, l'emmènent boire, le gorgent de sandwiches, thé, chocolat, lui demandent des autographes; repu à souhait, il repart deux heures après, escorté pendant plusieurs kilomètres par une trentaine de motards.

UNION SUD-AFRICAINE. — Les pistes sont devenues de splendides routes asphaltées où il fait bon rouler; il arrive à Johannesburg, fêté par la colonie française et le consul de France, qui offre au rallye un banquet de bienvenue avant le départ; et il continue à petite allure, traverse le Transvaal, ses ranchos où d'immenses troupeaux paissent en liberté, et c'est l'arrivée tant désirée à Capetown, ce vendredi 23 février. Apothéose d'une grande randonnée où l'attendaient réceptions, dîners, discours, excursions. La remise au premier ministre de l'Union Sud-Africaine, le docteur Malan, des deux bouteilles de Sauternes qui avaient résisté à tous les chocs et à toutes les incommodités du voyage.

Retour en France par bateau dont le tangage lui fit presque regretter les pistes du Sud. Accueil enthousiaste de la population bordelaise et de celle de Langon, son pays d'origine, qui montrèrent par leur réception, leur fierté de compter à nouveau parmi eux le voyageur qui leur apportait,



Pygmées entre Nia-Nia et Beni.

avec de magnifiques souvenirs, un peu de sa gloire.

Pierre GIRARD.

Renseignements techniques. — A part son accident, M. de Langlade n'eut pas un ennui mécanique et ne changea pas même une bougie.

La tenue de route et la résistance aux intempéries (chaleur, pluie, orage et boue) furent en tous points remarquables.

Après avoir rendu hommage à la résistance et au cran du conducteur, il est juste de ne pas oublier la part qu'a pris la mécanique dans cette association sans faille Alger-Le Cap (14.650 km. en 44 jours), résistance en tout point remarquable aux intempéries (chaleur, pluie, orage et boue), tenue de route excellente. Malgré son accident, il n'eut pas un ennui mécanique et ne changea pas même une bougie. Equipé du carburateur Amal, il avait adapté des gicleurs de 160, une consommation d'essence supérieure à la normale ne nuisant jamais au moteur.

La maison Kléber Colombes lui avait procuré les pneumatiques (475-16) qui se révélèrent excellents malgré la surcharge du sidecar et l'obligation dans les mauvaises routes et la chaleur de réduire la pression normale de 400 grammes.

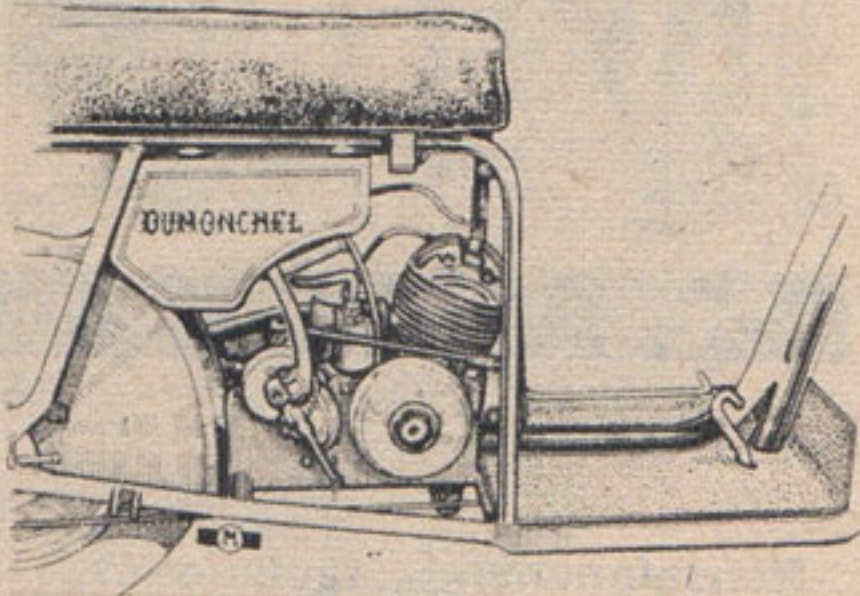
M. Pierre Lamy, spécialiste parisien des motos allemandes et particulièrement de la BMW R.75, lui avait mis au point.

Remise des deux bouteilles de Sauternes
au Docteur Malan, Premier Ministre
de l'Union Sud-Africaine.



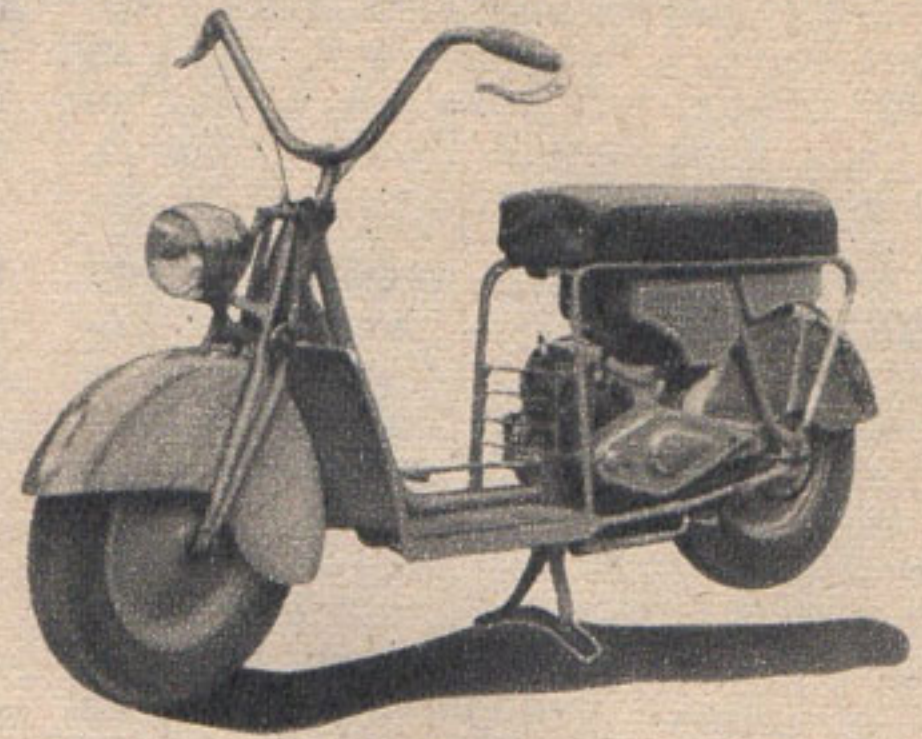
nous avons **VU** pour vous

— UN SCOOTER D'AMATEUR —

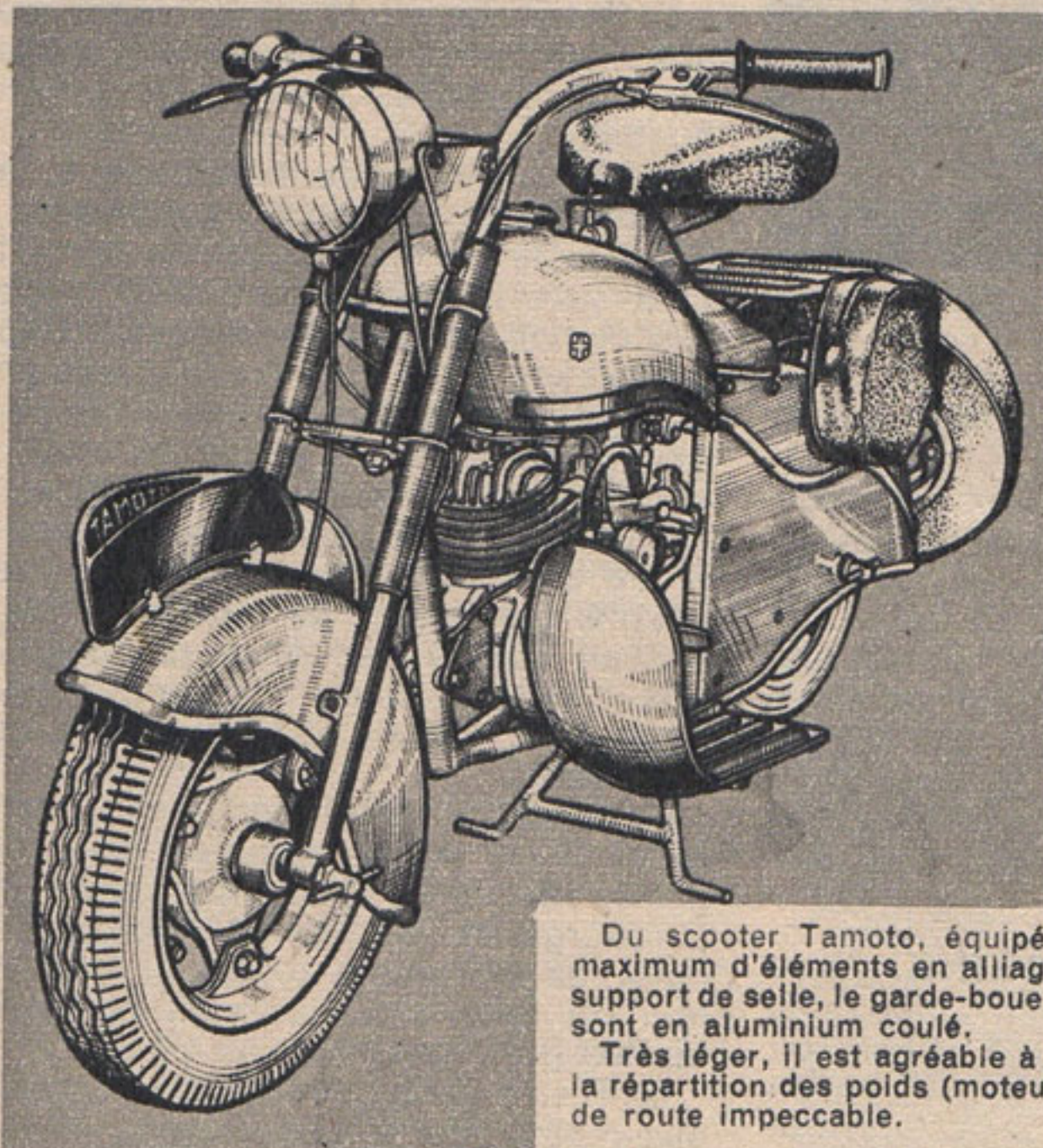


M. Dumonchel qui a fabriqué ce scooter pour son propre usage est un artisan motoriste. Pratiquant la mécanique, la chaudronnerie et la soudure, il a construit le châssis par ses propres moyens, y compris les garde-boue en aluminium faits entièrement à la main. Ce scooter est propulsé par un moteur Poney à 2 vitesses.

Son aspect est agréable. Deux points restent à modifier : la commande des vitesses et celle du frein au pied. Mais dans l'ensemble la réalisation est très saine.



UNE NOUVELLE VERSION

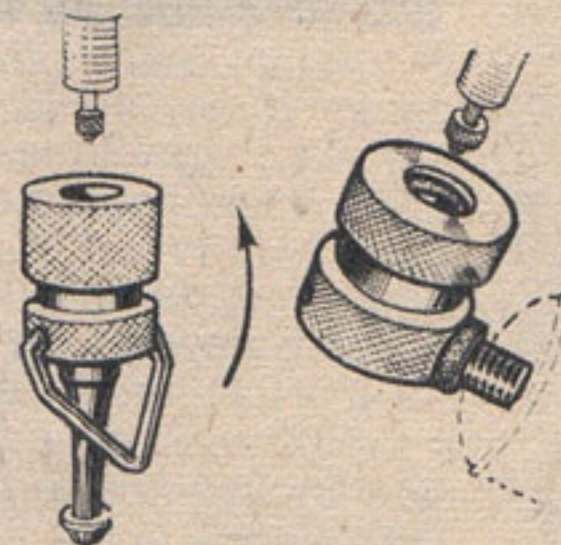


Du scooter Tamoto, équipé du moteur Idrail, il comporte un maximum d'éléments en alliage léger : Le réservoir d'essence, le support de selle, le garde-boue arrière et les pare-jambes, les roues sont en aluminium coulé.

Très léger, il est agréable à manier, sa fourche télescopique et la répartition des poids (moteur au centre) lui confèrent une tenue de route impeccable.

RACCORD DE POMPE

Un raccord de pompe rapide pour auto, moto et vélo est un accessoire pratique. Celui-ci comporte les avantages sui-



vants : réglage de joint, chassecapet amovible, blocage absolu sur toutes valves. Ce raccord « Automix » évite l'opération de vissage sur la valve.

DEUX OUBLIS

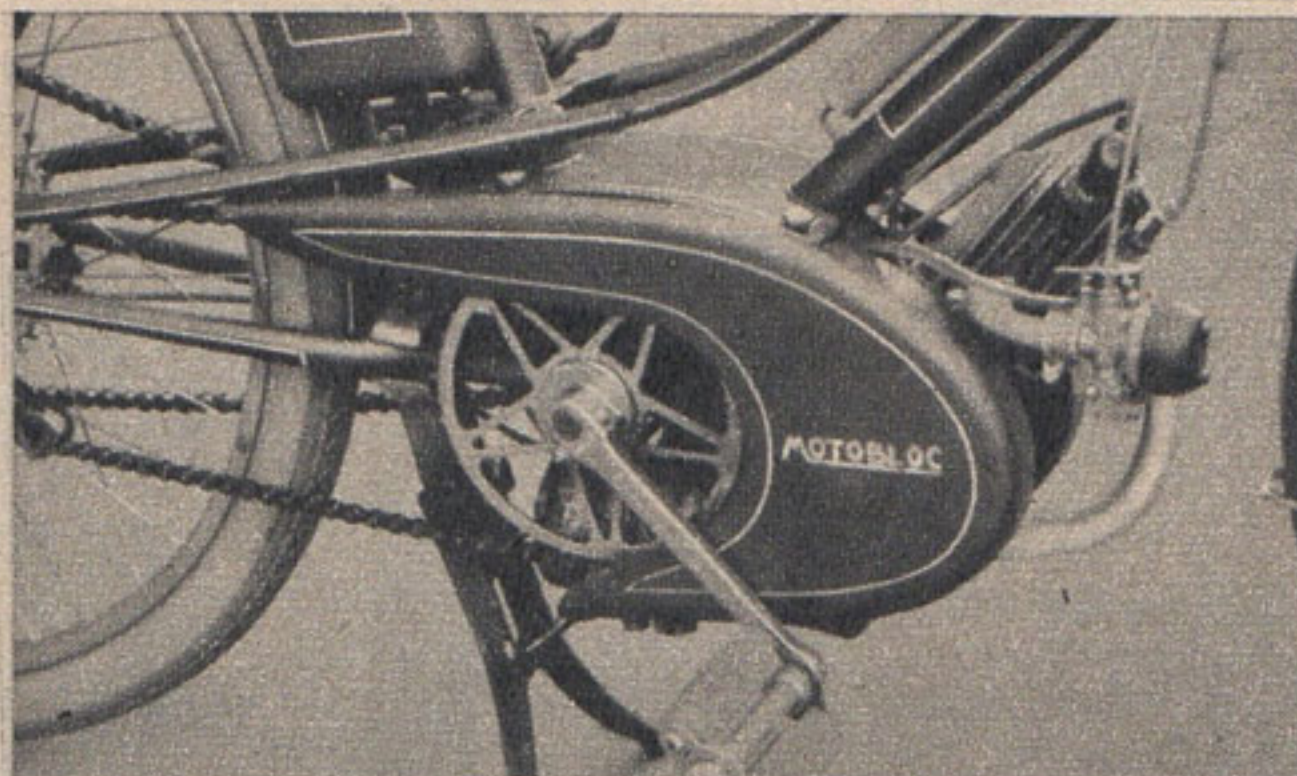
1 Nous avons dans notre précédent numéro oublié les légendes concernant le moteur J.A.P. de dirt-trak dont la photo était publiée page 18. Il s'agit du nouveau modèle importé par Ladevèze. Le cylindre est en alliage léger et ce moteur qui peut faire merveille sur un racer 500 cmc. ou une machine de cross est livré réglé au méthanol.

★ ★

2 Nous pouvons également annoncer que Robert Kiéné a réservé une partie de son atelier pour l'entretien et la mise au point des Mobyettes, comme on a pu le voir à la même page 18, un banc spécial, permet d'exécuter les réparations en un temps minimum et dans les meilleures conditions, ce qui est d'un grand intérêt pour l'usager.

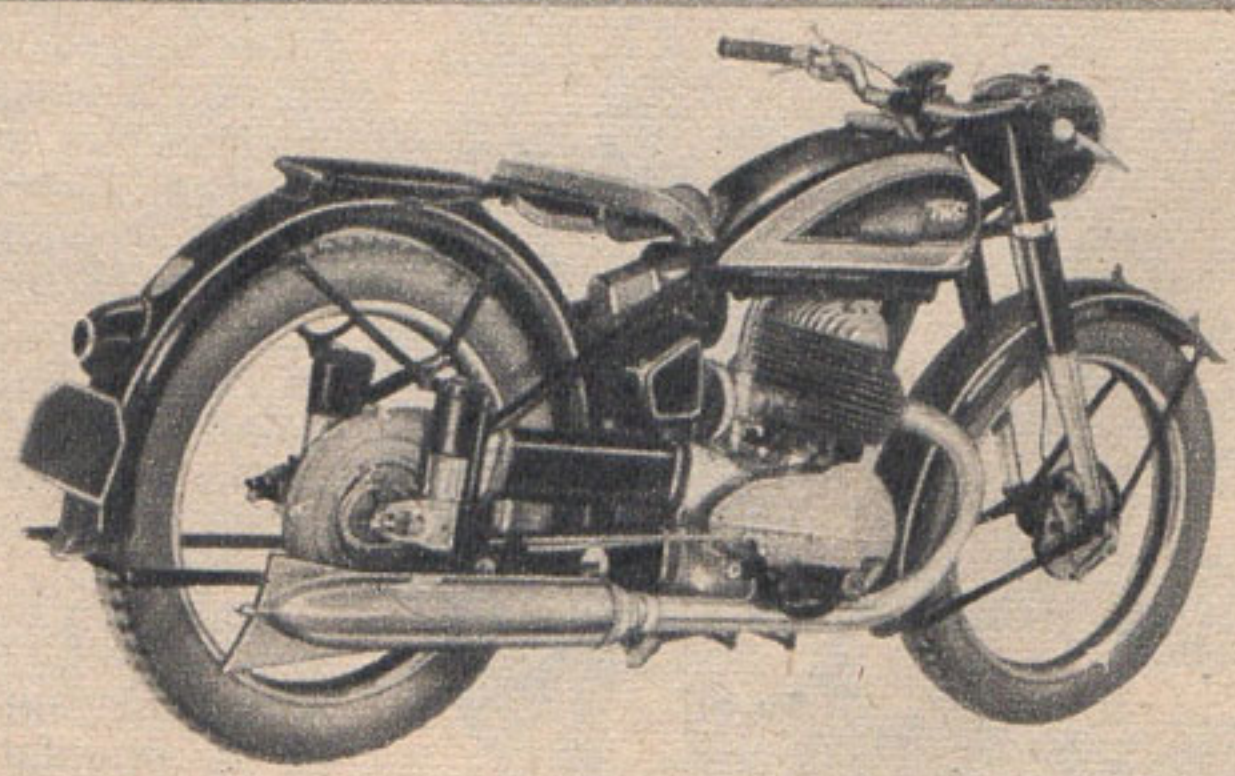
★

UN NOUVEAU VENU



Les Etablissements Riva-Sport présentent le Motobloc, ce cyclo-moteur est livré en deux versions : Un modèle de prix très raisonnable à cadre rigide, et un type luxe à suspension par fourche à parallélogramme, livré avec équipement.

UNE 250 cmc. A SUSPENSION



La T.W.N. est désormais, moyennant une petite augmentation du prix livrée avec une suspension arrière, ce qui joint à sa fourche télescopique hydraulique, son carter secondaire étanche, et son moteur 2 temps 2 pistons à bielle unique, en font une des meilleures machines de tourisme de sa catégorie.

LA LAMBRETTA DES RECORDS

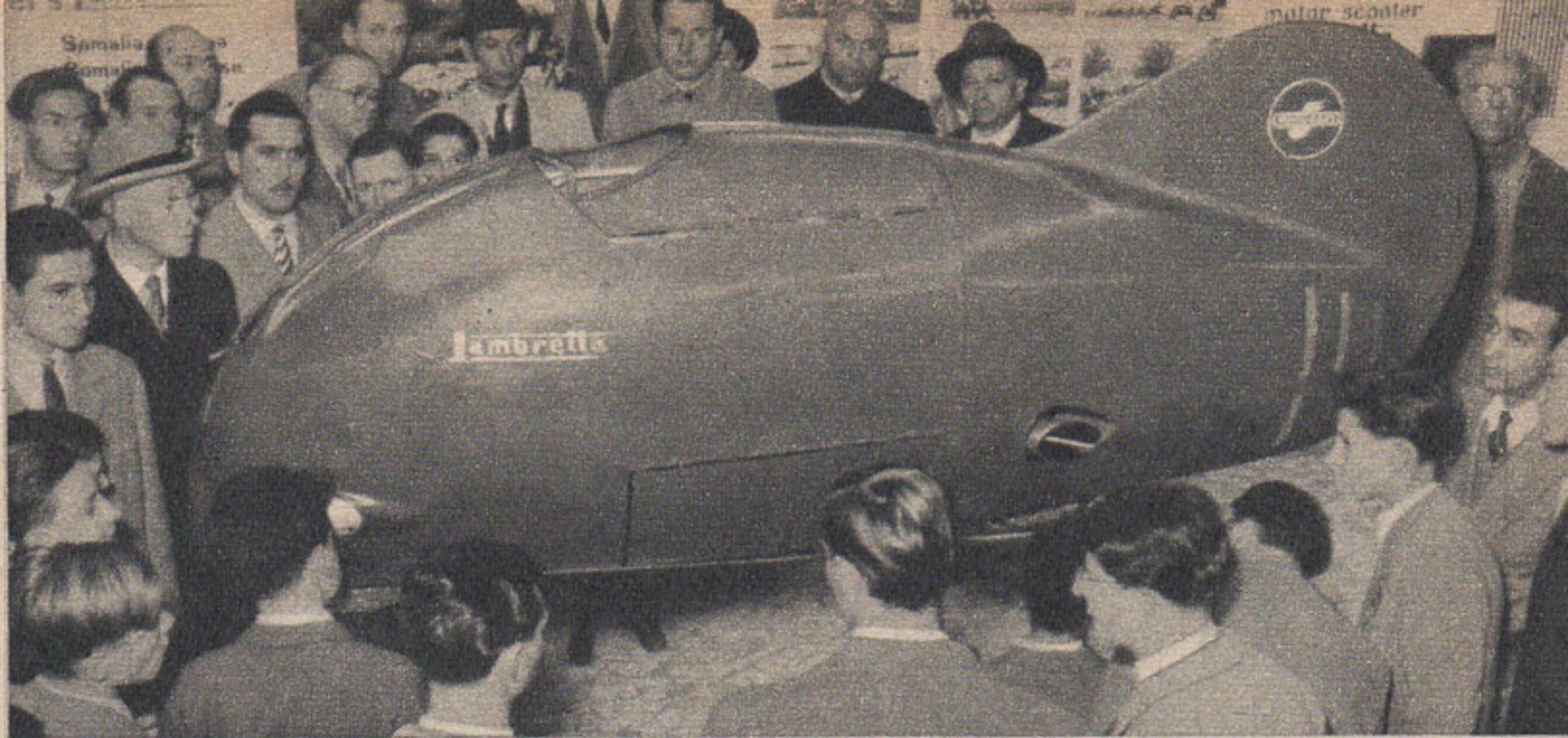
Les vitesses élevées atteintes avec une Lambretta 125 cmc. sont le fruit d'une heureuse combinaison des principaux facteurs qui composent l'étude d'une machine de record : puissance élevée, minimum de résistance du véhicule, minimum de résistance au roulement, position du pilote suffisamment confortable, facilité relative de conduite.

Ce sont ces dernières conditions qui ont amené à éloigner toute autre position du pilote qui, tout en étant plus avantageuse au point de vue aérodynamique, durant les épreuves avait manifesté une sensible instabilité du véhicule à partir d'une certaine vitesse.

Même dans ces machines exceptionnelles il faut que le pilote se sente lié le plus possible au véhicule et qu'avec de petits déplacements du corps il puisse reprendre l'équilibre.

La solution adoptée pour la prise d'air de refroidissement du moteur, du tuyau d'échappement, du transparent pour la visibilité du pilote, a fait l'objet d'un sérieux examen dans le but d'éviter le détachement de la veine fluide et de ne pas altérer, avec la présence de bosses, la ligne aérodynamique de la machine. Il faut noter qu'aux vitesses atteintes, 90 % de la puissance développée par le moteur est dépensée pour vaincre la résistance de l'air, ce qui justifie le soin scrupuleux que l'on a eu pour la solution du problème aérodynamique. D'après les épreuves faites avec des brins de laine, on a remarqué un parfait écoulement de courant sur tous les points de la carrosserie.

Une répartition convenable des charges sur les deux roues et une juste liaison des caractéristiques des ressorts de la suspension avant et arrière — question particulièrement critique avec les vitesses élevées atteintes — et l'application d'un



amortisseur hydraulique dans la suspension arrière ont permis d'obtenir une bonne tenue de la route avec tous les régimes. Il n'a pas été nécessaire de jeter le lest pour modifier la distribution des charges. La proportionnalité de la dérive fut l'objet de soins particuliers.

Toutes ces mesures ont permis de réaliser comme produit de la section principale, en mètres carrés, pour le coefficient adimensionnel de résistance la valeur sensiblement petite d'environ 0,09 et cela avec un arrangement du pilote relativement confortable et tel à lui inspirer une confiance complète dans le véhicule. Au cours des essais faits avec un moteur de 13,5 CV. on a atteint une vitesse de 182 kilomètres-heure.

Pour réduire la résistance de roulement on a adopté des pneus spéciaux rayés, fabriqués exprès par Pirelli pour vitesse et pression de gonflage élevées. Le problème des petits pneus 3x12 tournant à 2.500 tours par minute n'était certes pas des plus faciles. L'équilibre des roues a été soigné d'une façon particulière. Même la résistance de l'air à la rotation des roues fut réduite par

l'adoption de certaines mesures qui se sont démontrées simples et efficaces, tout en assurant à la roue un angle suffisant de braquage.

Naturellement, c'est au groupe moteur qu'il faut attribuer davantage le secret de la haute vitesse atteinte. On n'a pas employé un moteur spécial. Il s'agit du moteur Lambretta, 2 temps, refroidi par air, balayage contre courant, un piston seulement, alésage 52 millimètres, course 58 millimètres, cylindrée 125 cmc., inférieure donc à la cylindrée maximum admise. Les différences plus substantielles consistent dans l'application d'un suralimentateur à la place qui est normalement occupée par la magnéto-volant, qui a été éliminée et remplacée par un rupteur lié à une batterie d'accumulateurs, et à une bobine à haute tension.

Le cylindre, le piston, la bielle, la boîte de changement à trois vitesses avec commande sur le guidon sont parfaitement identiques à ceux des moteurs de série ou de compétition, sauf naturellement les rapports qui ont été adaptés à la vitesse plus haute. On rappelle en particulier le groupe débrayage qui est resté parfaitement identique à celui de la série sauf l'addition d'un disque.

Le refroidissement du moteur est assuré par deux conduites qui prennent l'air frais à l'avant et le dirigent vers le cylindre. Le type même de la bougie : Marelli 300 B, indique nettement que le degré thermique n'était pas élevé.

Malgré la distribution symétrique on a obtenu après des essais longs et minutieux une puissance vraiment considérable.

Comme combustible on a employé un mélange à quatre éléments ayant une forte chaleur de vaporisation. La lubrification des organes du moteur a été assurée par le système normal de l'huile mélangée au combustible. Le régime maximum atteint par le moteur pendant le record a été de 9.000 tours par minute, ce qui est élevé mais pas exceptionnel.

Le carburateur était un Del'Orto à cuve séparée.

L'allumage, ainsi que l'on a déjà mentionné, était assuré par une installation à rupteur. Le problème de la tenue du marteau du rupteur à tours élevés a été solutionné par Filse Magneti de la façon la meilleure.

L'essai du record fut contrarié par un fort vent latéral particulièrement dangereux pour des tentatives de ce genre et par le fait que le moteur n'était pas au maximum de ses possibilités. Le vent ne cessant pas, on suspendit l'épreuve. En outre, comme il s'agissait d'un essai on n'avait pas appliqué la fermeture spéciale de la carrosserie prévue pour empêcher l'entrée de l'air dans la place du pilote. Ce dernier fait a causé une réduction de vitesse qui, d'après les prévisions, devait arriver à 200 kilomètres-heure.

Dans cette rubrique que nous inaugurons aujourd'hui, nous présentons à nos lecteurs tous ceux qui, avec des chances et moyens divers « animent nos compétitions » et leur donnent tout leur intérêt spectaculaire.

Sans chercher à établir une hiérarchie, variable suivant le palmarès de la saison, nous interrogerons, au hasard des rencontres, tous ceux qui, par leur esprit sportif, se sont taillés dans la Compétition Motocycliste, un nom souvent lu, dans les résultats d'épreuves.

AU HASARD DES RENCONTRES



Nom : GUIGNABODET.

Prénom : Robert.

Date de naissance : 15 juin 1910.

A : Saint-Maur (Seine).

Coureur : International. **Cylindrée :** 600 cmc. sidécar.

1^{re} Compétition : Coupe du 11 novembre, en 1932.

Observations : Ancien mécano de Boura, avait quitté le monde motocycliste après la mort de ce dernier.

Est revenu à la moto après la Libération : A participé aux derniers Bols, où une malchance persistante l'a jusqu'ici écarté de la victoire.

Dirige actuellement, à Chelles, un magasin très bien achalandé (agences Puch, B.S.A., William, Jonghi, etc...), et aménagé avec recherche et goût.

Ses activités sportives ne se bornent pas à la moto : pratique encore le hand-ball, après avoir été, sur vélo, second au Championnat de France Corporatif en 1929, et pour la Seine-et-Marne, champion de cross-country en 1943.

Moniteur diplômé de la F.F. d'Athlétisme, et de la F.F. de Hand-Ball.

S'astreint, pour la pratique de ses sports, à un entraînement sévère, et veille avec une attention paternelle très objective, à la formation sportive de son fils aîné.

A deux fils : Gilbert, né le 28 avril 1934. Courut pour la première fois à l'âge de 14 ans, comme passager de son père au circuit de Saint-Sébastien en Espagne (circuit de 1.100 kilomètres).

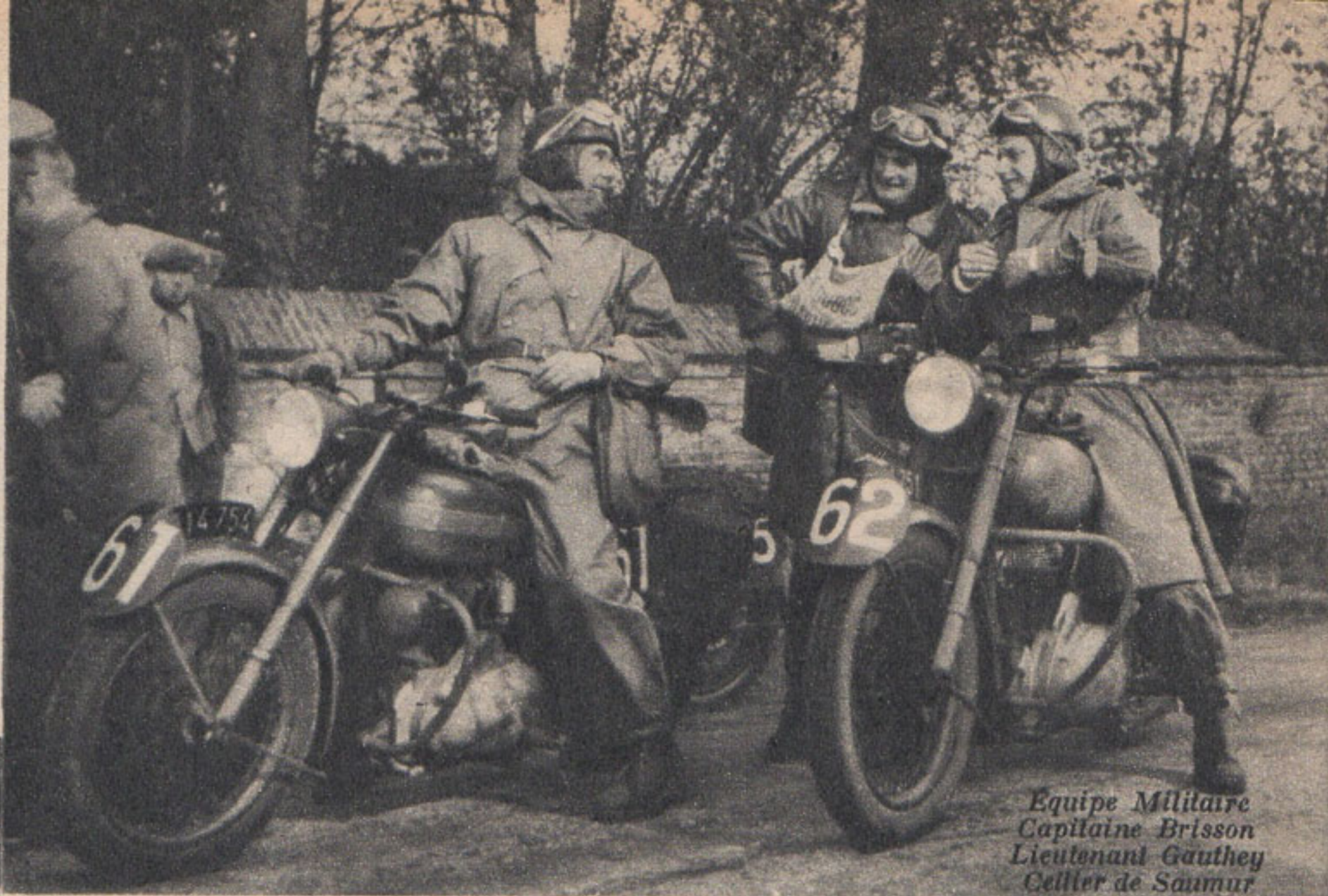
A participé brillamment au Bol d'Or 1950 qu'il termina malgré son jeune âge (16 ans), 4^e amateur sur 125 cmc. Jonghi.

Ne pourra malheureusement « faire » le prochain Bol d'Or, les puissances qui président aux destinées sportives de nos champions, ayant décidé, cette année, que Gilbert était trop jeune pour courir!!!

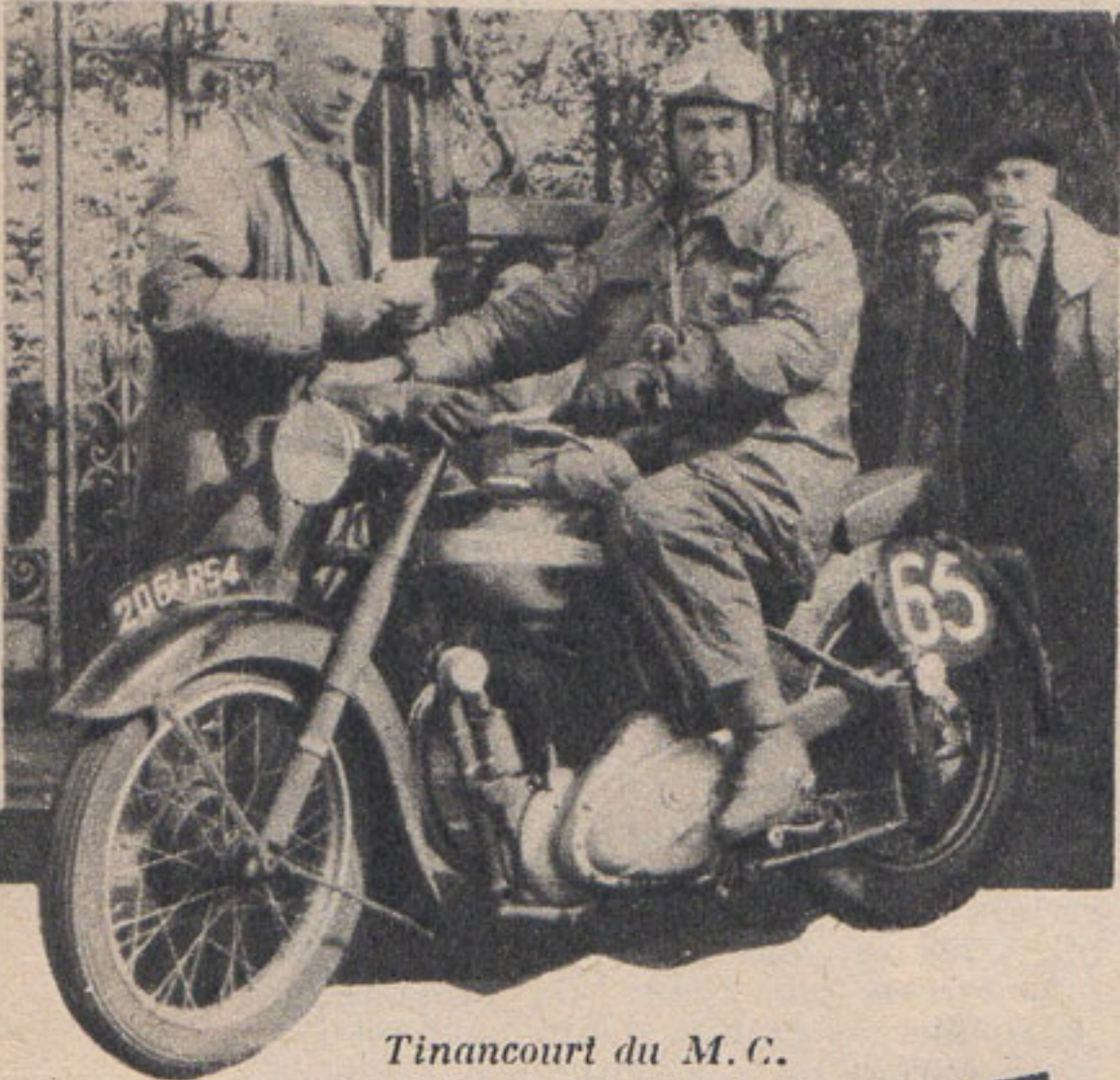
Patrick, né le 5 février 1951, n'a d'intérêt que pour une seule épreuve sportive : le T. T...



Équipe
AUTOMOTO
Georges
et Marcel Pahin



Equipe Militaire
Capitaine Brisson
Lieutenant Gauthey
Geller de Saumur



Tinancourt du M.C.



Équipe PEUGEOT
Pahin Robert
Goudari - Soléa

Le 15^{ème} Circuit DE HAUTE NORMANDIE

L'an dernier le circuit avait paru un peu court, cette année, la formule était au point de l'avis de tous les concurrents, le temps aidant, les embûches ne firent pas défaut, et les hommes comme les machines ont eu à en souffrir dès le départ, qui eut lieu à 22 h. pour les petites cylindrées ; la pluie, le vent, la grêle, la neige n'épargnèrent pas ceux qui s'étaient engagés pour mener à bien cette rude épreuve.

Dans la première boucle qui passait par Barentin, Yvetot, Le Havre, etc. le sol rendu glissant provoqua une première chute au Havre due aux rails.

A bord d'une 203 pilotée par le directeur général de l'épreuve, nous coupions au court pour assister aux opérations de pointage qui, partout, étaient très bien organisées. Contrôle surtout des pendules des horaires, qui l'an dernier avaient donné sujet à discussion. Les pointages dans chaque contrôle se passaient très bien, les concurrents prenant toujours

un peu d'avance, sauf, ceux qui, par erreur de parcours, étaient obligés de tirer pour reprendre leur retard. C'est ainsi qu'un concurrent, oubliant un contrôle, dû revenir sur ses pas et perdit de ce fait le bénéfice de la course et handicapa ses équipiers pour l'attribution des coupes.

Les contrôles secrets qui, eux, jouaient un grand rôle pour le départage avaient été judicieusement placés et aucun concurrent ne pouvait prévoir leur emplacement, d'ailleurs nous en avons eu la preuve en jugeant de leur surprise.

Malgré qu'une partie de l'épreuve se soit disputée de nuit, nous avons rencontré sur tout le parcours un public enthousiaste, venu pour se rendre compte des difficultés que pouvaient éprouver les concurrents et dans les contrôles importants les machines étaient prises d'assaut, les concurrents étant partis se reconforter de boissons chaudes !

Les équipes des grandes marques firent

Équipe B.S.A. : Maslard-Corne

Équipe GUILLER : Valeyre-Abraham

Équipe T.W.N. : Bonal-Leclerc-Enrvoas





une très belle démonstration, ainsi que les représentants des clubs qui eux aussi, dans leur catégorie, roulèrent toujours de pair, et à chaque contrôle se présentaient avec une belle régularité.

Les trois Ariel pilotées par Gressant, Dupont et Leroy firent les premières leur entrée dans le parc fermé suivies des six représentants de la police locale. Trois Triumph, deux Automoto, trois Peugeot, deux Guillier et les équipes amateurs représentant des Clubs. M.C. Normand, U.S. Métro, M.C. de Paris saint-Cloud, M.C. Bondeville.

Pointel sur SAROLÉA Équipe ARIEL : Gressant-Leroy-Dupont



Équipe de la Police de Rouen



Équipe PUCH : Clivaz-Hébert

SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT ★ SPORT

CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DE DRAGUIGNAN

(16-17 Juin 1951)

Cette manifestation motocycliste et automobile comprendra :

A) *Motos*. — 1^o Course de 125 cmc. dotée de 50.000 francs de prix dont 20.000 francs au premier; 2^o Course de 500 cmc. dotée de 225.000 francs de prix dont 125.000 francs au premier. Comptant pour le Championnat de France 1^{re} catégorie; 3^o Course de sidecars : 45.000 francs de prix.

B) *Voitures Tourisme*. — 1^o Cylindrée de 750 cmc.; 2^o Cylindrée de 1.100 à 1.500 cmc.; 3^o Cylindrée de plus de 2 litres : 250.000 francs de prix.

C) *Racers 500 cmc.* — Parcours de 45 kilomètres doté de 400.000 francs de prix dont 250.000 francs au premier.

Concentration motocycliste internationale dans la matinée du 17 juin. Pour tous renseignements s'adresser à : « Tourisme et Transports », 6, avenue Carnot, Draguignan (Var).

VERECCHIA ET CHARRIER VAINQUEURS A MAUBEUGE

Le Moto-Cross International de Maubeuge, organisé sur le circuit du Petit-Bois — fort sinueux et sans grandes difficultés — a remporté un succès sans précédent.

Un programme intéressant avait été mis sur pied par le Club des Cnq sous les contrôles de l'O.M.C. Avesnois.

Débutants. — 1. Bréquit (O.M.C. Avesnes); 2. Belpalme (M.C.N.F.); 3. Lheureux (O.M.C.A.). Belpalme est handicapé par un bris de la tige de son frein arrière, et devra effectuer toute la course sans pouvoir freiner de l'arrière. Lheureux qui en est à sa première

course, mais qui dispose d'une magnifique 350 Ariel fait une course très prudente.

Nationaux 350 cmc. (1^{re} manche). — 1. Charrier (A.M.S.); 2. Vanlerberghe (M.C.N.F.); 3. Quilico (O.M.C.A.); 4. Desmeilliers (Beauvais); 5. Thuilliers (M.C.N.F.); 6. Mantot (O.M.C.A.); 7. Balsa (Wavre-Belgique); 8. Steffe (O.M.C.A.)

2^o Manche. — 1. Charrier; 2. Vanlerberghe; 3. Quilico; 4. Steffe; 5. Balsa; 6. Desmeilliers; 7. Thuilliers.

Classement par addition de points. — 1. Charrier, 2 points; 2. Vanlerberghe, 4 points; 3. Quilico, 6 points; 4. Desmeilliers, 10 points; 5. Steffe; 6. Balsa; 7. Thuilliers; 8. Mantot.

Internationaux 500 cmc. (1^{re} série). — 1. Vérecchia (A.M.S.); 2. Decoster (M.C.N.F.); 3. Careme (Wavre-Belgique); 4. Chuchart (M.C. Douai); 5. Vanlerberghe (M.C.N.F.); Une chute, à la suite d'un accrochage avec Decoster, empêche le senior Belge Fourneau de disputer sa chance. Il devra être transporté à l'Hôpital de Maubeuge où l'on diagnostiquera une déchirure musculaire.

2^o Série. — 1. Charrier (A.M.S.); 2. Lenain (Douai); 3. Heine (Douai); 4. Tilman (Wavre-Belgique); 5. Tavernier (Belge).

Finale à 8. — 1. Vérecchia (A.M.S.); 2. Charrier (A.M.S.); 3. Careme (Wavre-Belgique); 4. Tilman (Wavre-Belgique); 5. Chuchart (M.C. Douai); 6. Heine (M.C. Douai).

Lenain chute dès après le départ, cependant que Vérecchia fait cavalier seul en tête. Charrier lutte longtemps avec Decoster et Careme, mais s'assure facilement l'avantage malgré une chute à mi-course, cependant que Decoster est éliminé sur incident mécanique, alors qu'il occupait, à deux tours de la fin, la 3^e place du classement.

VICTIME DU SPORT

Le coureur italien Renato Magi, né le 10 septembre 1913, a trouvé la mort en s'attaquant aux records mondiaux de vitesse, catégorie 125 cmc. Le sport motocycliste et la firme M.V. ont perdu un précieux auxiliaire. « Motocycles » et ses lecteurs offrent un dernier salut à ce pionnier tombé pour le sport.

MOTO-CROSS DE LYON
22 avril 1951 Résultats

Prix du Motorcycle-Club Lyonnais. Première série (12 tours). : 1. De Polo en 7 m. 27 s.; 2. Wolf; 3. Boucher; 4. Morel.

Deuxième série : 1. Vighetto en 7 m. 23 s.; 2. Blanchet, Bergogno et Loriol (abandon).

Finale : 1. Vighetto, les 12 tours en 8 m. 33 s.; 2. Blanchet, 8 m. 57 s.; 3. De Polo, 9 m. 3 s.; 4. Wolf.

Moto-Cross National

Catégorie 250 cmc. — Première manche : 1. Godey, les 15 tours en 9 m. 29 s.; 2. Laffite; 3. Fossier; 4. Roberti; 5. Thomas.

Deuxième manche : Godey, les 15 tours en 9 m. 29 s.; 2. Laffite; 3. Roberti; 4. Fossier.

Troisième manche : 1. Godey; 2. Fossier; 3. Laffite; 4. Roberti.

Classement général : 1. Godey; 2. Laffite; 3. Fossier; 4. Roberti; 5. Thomas.

Catégorie 500 cmc. — Première manche : 1. Godey, les 15 tours en 9 m. 17 s.; 2. Gamba; 3. Prieur; 4. Mouchet, Pellan et Ledevèze, accidentés.

Deuxième manche : 1. Prieur, les 15 tours en 8 m. 47 s.; 2. Godey; 3. Mouchet; 4. Gamba; 5. Ledevèze.

Troisième manche : 1. Prieur, les 15 tours en 8 m. 47 s.; 2. Mouchet; 3. Gamba; 4. Ledevèze; 5. Pellan; 6. Godey.

Classement général : 1. Prieur, 5 points; *ex æquo* : Gamba, Godey et Mouchet, 9 points; 5. Ledevèze; 6. Pellan.

Record du tour : Prieur, 32 s. 1/10^e et 34 s.; Godey, 34 s. 2/10^e et 34 s.; Gamba, 36 s. 3/10^e et 36 s. 2/10^e.

Réflexions. après la « Médaille de Buffalo »
 Au moment où une décision des Pouvoirs publics vient d'interdire l'accès des circuits de vitesse à la catégorie 125, peut-être apparaîtra-t-il opportun de comparer les efforts actifs et négatifs que suscita cette catégorie, efforts actifs de la part d'une légion d'enthousiastes n'ayant ménagé ni leur courage ni leurs deniers, et négatifs, oh, combien! de la part des Pouvoirs publics et de certains constructeurs.

Si la 125 de course doit périr en pleine gloire, versons un pleur amer mais relevons la tête, car elle avait conquis ses lettres de noblesse... Et, si le bruit sympathique et rageur des petits moteurs doit s'éteindre irrémédiablement sur les circuits, puisse la douce brise qui maintenant caresse les feuilles naissantes murmurer à tout jamais les espoirs qu'ils portèrent en eux...

Il n'est pas dans mes intentions de faire l'historique de la catégorie 125. Ceux qui déplorent et s'indignent de la voir reléguée à l'arrière plan se souviennent certainement de ses premiers pas, et peuvent réaliser toute l'étendue de la déception qu'éprouve un grand nombre d'amateurs qui durant l'hiver avaient minutieusement figolé un racer 125, parfois au prix de lourds sacrifices.

Je ne me livrerai pas davantage à une ardente polémique qui, maintenant que le mal est fait, ne servirait plus à rien.

Je parlerai simplement d'une épreuve qui, à mon avis, synthétisa dans ce qu'il a de plus pur, l'esprit enthousiaste et désintéressé d'une poignée de mordus de la compétition, à savoir la « Finale de la Médaille des 125 cmc. »

Organisée dans le cadre du vélodrome Buffalo par la L.M.I.F., (remercions au passage M. Bardel qui, durant l'hiver, mit gracieusement sa piste à la disposition des organisateurs pour les éliminatoires), cette épreuve

ÊTRE OU



NE PAS ÊTRE

Tano sur Lambretta, 1^{er} en catégorie sport.

trouver le vainqueur, cherchez la machine étrangère!

En catégorie sport, brillante victoire du Lambretta, talonné par un R.4 qui ne s'inclina qu'après avoir donné le meilleur de lui-même. La moyenne s'établissant aux environs de 91 km.-h., sera particulièrement éloquente aux yeux de qui voudra bien se souvenir des premières épreuves, où des machines de série réalisaient péniblement un 80 poussif!

Que de progrès réalisés, mais au prix de combien d'efforts!

En catégorie « compétition », victoire d'un « Puch », après une admirable remontée nécessitée par un mauvais départ, 2^e, un autre Puch, et fermant la marche à plusieurs tours derrière, un Terrot.

Mais ce qu'il fallait voir durant les courses, c'étaient les yeux des supporters ou des mécaniciens ardemment fixés sur la petite machine portant leurs espoirs et qui dévorait la piste, les cigarettes fébrilement allumées, les gestes saccadés, les cris d'encouragement qui passaient mal dans les gorges serrées! et le pilote plaqué sur son réservoir, la main crispée sur la poignée tournante, tout son être tendu comme pour infuser à sa monture une partie de son influx nerveux... sans oublier l'arrivée, les félicitations, les nerfs qui se détendent, les grandes claques sur les épaules, et les explications détaillées cent fois répétées, tout le monde parlant ensemble et davantage pour soi que pour les autres...

Et ce spectacle vivant, coloré, d'un dynamisme et d'une vitalité débordante, m'apparaissait comme un puissant symbole, le symbole d'une foi tenace dans la compétition, d'un goût profond de l'effort pour l'effort, d'une lutte passionnée pour reculer les barrières du possible.

Combien terne en regard peut apparaître l'attitude de certains, qui affichent ostensiblement pour la course un mépris qu'ils croient de bon ton, alors qu'un jour viendra, proche peut-être, où ils devront tirer de ce qu'ils veulent ignorer, des enseignements vitaux, s'ils tiennent à maintenir leur production au niveau de la production étrangère.

Et pour terminer, formulons un souhait. Que les passionnés de la moto, ou ceux qui sont prêts à l'adopter, sachent, à l'achat, faire une distinction entre le « rossignol chromé » et sans classe, et la bête de race, au pedigree prestigieux, et durement conquis sur les pistes et les circuits.

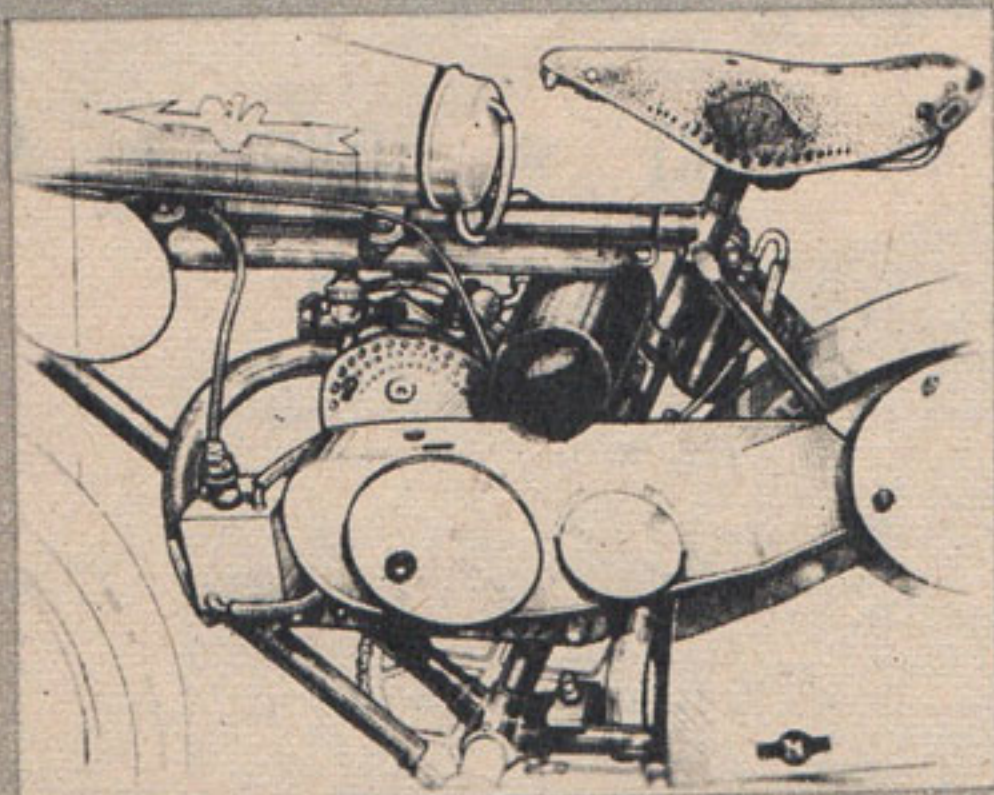
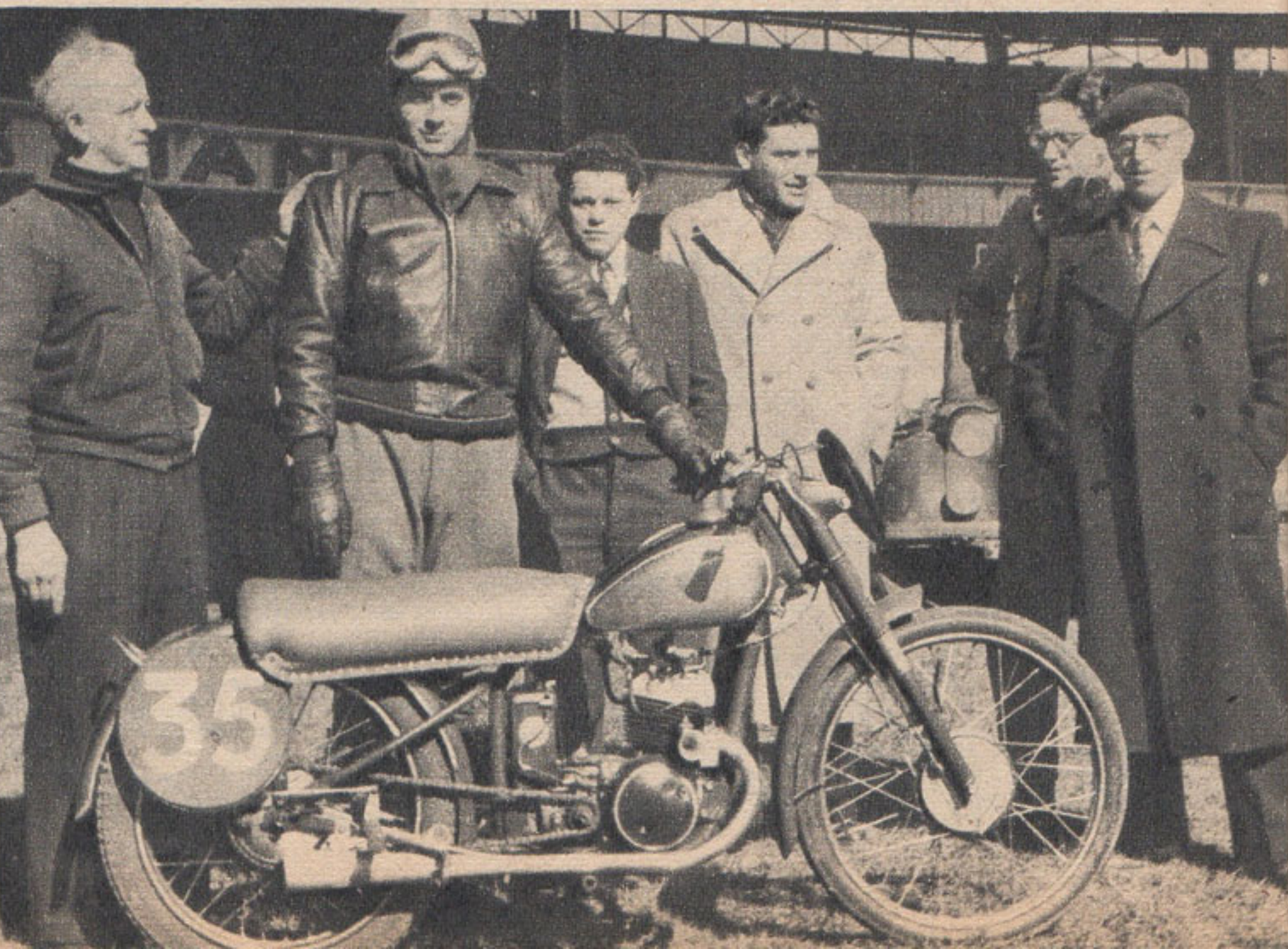
R. C.

ger, possédant pourtant un impressionnant palmarès qui suffirait à d'aucun pour s'enlormir béatement, n'avait pas craint d'aligner une de ses productions : je veux parler de Lambretta.

Il est un axiome policier qui dit : « Pour rouver le coupable, chercher la femme! »

Parodiant cette phrase, nous pourrions dire, en parlant d'une course de vitesse : « Pour

Delauné, qui gagna la catégorie course sur Puch. A gauche, son père ; à droite, R. Kiéné et ses mécaniciens, responsables de la mise au point de la machine.



Le vétéran Renard fit une démonstration avec un ensemble de sa conception.

vit au départ une sélection de machines ayant enlevé de haute lutte leur qualification.

Les luttes furent après pour se qualifier, et les timides machines de série du début gagnèrent des chevaux d'épreuves en épreuves, et l'on assista à une floraison d'énormes culasses et de voraces carburateurs.

A des qualités indéniables de pilotes devaient s'adjoindre des dons certains de mécaniciens, et l'épreuve finale groupa seulement les acharnés, ceux qui envers et contre tout, avaient su persévérer.

Et à voir réunies au paddock avant le départ toutes ces petites machines amoureusement polies, tous ces petits moteurs ingénieusement remaniés, on ne pouvait que déplorer plus amèrement l'ironie du sort qui, par le truchement d'une décision officielle absurde, coupait leur envol vers les circuits de vitesse, et brisait un rêve trop tard éclos...

Fidèles à leur esprit négatif, aucun des constructeurs français n'avaient daigné engager une machine. Mais un constructeur étran-

★ 1^{ER} CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DE PERPIGNAN ★



Masetti
premier des
500 cmc.
sur Gilera.

Résultat des différentes courses :

En 350 cmc. — 1. Wood (Angleterre), sur Vélocette, en 57 m. 26 s. 1/10^e, moyenne horaire : 95 km. 063; 2. Gerbert (Suisse), sur A.J.S., en 57 m. 30 s. 4/10^e; 3. Aranda (Espagne), sur Guzzi, en 58 m. 39 s. 7/10^e; 4. G. Monneret (France), sur A.J.S., en 58 m. 58 s. 7/10^e; 5. P. Monneret (France), sur Vélocette, à 1 tour; 6. Salasc (France), sur Vélocette, à 3 tours; 7. Coll (France), sur Guzzi, à 7 tours; 8. Baldelon (France), sur Matchless, à 8 tours.

Record de la course : au 35^e tour, Wood. Vitesse horaire : 98 km. 630.

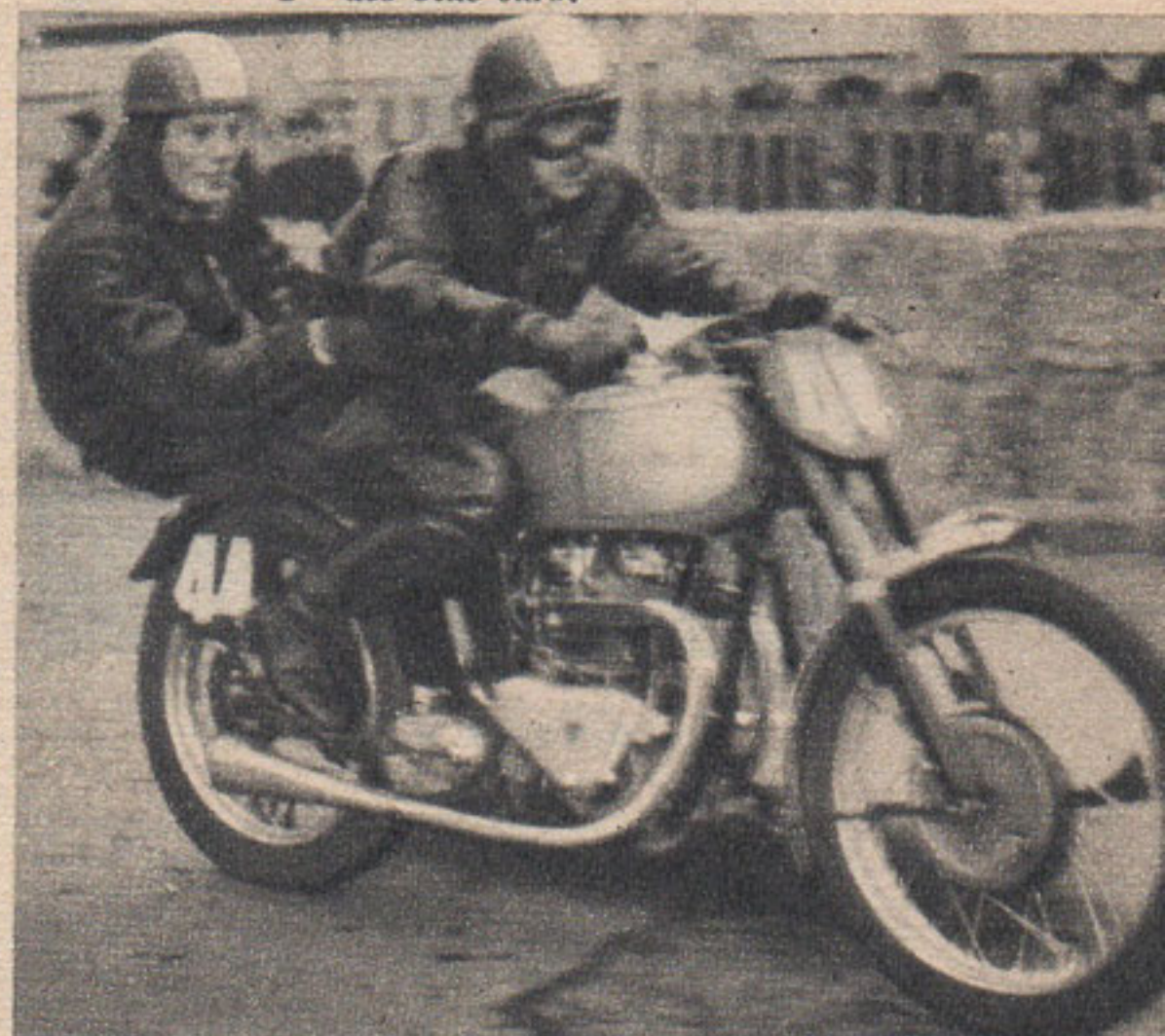
Sidecars. — 1. Bétemps (France), sur Triumph, en 57 m. 39 s. 8/10^e, moyenne horaire 81 km. 160; 2. Vogel (Autriche), sur B.M.W., en 58 m. 02 s. 5/10^e; 3. Sceaux (France), sur B.M.W., en 58 m. 53 s. 4/10^e; puis Beauvais (France), sur Triumph; Ferstl (Autriche), sur B.M.W.; Stam (Suisse), sur Norton; Soubie (France), sur Norton; Combes (France), sur Saroléa.

Record de la course : au 3^e tour, Milani (Italie), sur Gilera, en 1 m. 50 s. 6/10^e, à la vitesse de 84 km. 630. Abandonna au 4^e tour.

En 500 cmc. — 1. Mazetti (Italie), sur Gilera, en 1 h. 04 m. 29 s. 3/10^e, moyenne horaire 96 km. 761; 2. Gerbert (Suisse), sur A.J.S., en 1 h. 04 m. 31 s. 2/10^e; 3. Wood (Angleterre), sur Norton, en 1 h. 05 m. 24 s.; 4. Aranda (Espagne), sur Guzzi, en 1 h. 05 m. 23 s. 6/10^e; 5. Behra (France), à 2 tours; 6. Houel (France), à 4 tours; 7. Post (France), à 4 tours; 8. Milani (Italie), à 10 tours.

Record de vitesse : au 40^e tour, par Milani (Italie), en 1 m. 33 s., moyenne horaire 100 km. 645.

Betemps et son passager Burgraff,
1^{er} des side-cars.



LE XVIII^E CIRCUIT

MOTOCYCLISTE DE FLOREFFE



Armstrong sur 500
A.J.S. s'adjuge la
première place à
134 km. de moyenne.

ANNONCE DES PROCHAINES EPREUVES BELGES

Les 24 Heures de Schaerbeck (20 mai 1951). — La traditionnelle grande régularité internationale se disputera le 20 mai prochain sur le parcours traditionnel bien connu de tous les sportifs.

1.200 kilomètres en 24 heures... Un Bol d'Or sur routes pavées et out terrain, boueux le plus souvent.

Quelques passages célèbres à connaître dans les coins, par exemple, près de Louvain, la région des Eaux-Douces où chaque année Joseph Decat rend des points aux plus astucieux pilotes pour sa connaissance approfondie des « raccourcis » d'un contrôle à l'autre.

Le Circuit de Somheffe (3 juin 1951). — Relativement jeune parmi les circuits de Belgique, Somheffe réunira au début une pléiade de vedettes. Situé dans une région vallonnée et verdoyante, le Circuit de Somheffe, aux confins du Brabant et du Namurois, promet de forts belles perspectives de lutte pour le Championnat de Belgique, notamment. De tout jeunes pilotes comme Basso (vainqueur à Floreffe), Genebas, Pierrot Verworgen et Baix offriront des poursuites spectaculaires dans la classe des juniors.

AU GRAND PRIX DE LUXEMBOURG

Wood, vainqueur en 350 et 500 cmc.
Murit, vainqueur en sidecars

Wood, qui avait triomphé à Bordeaux, vient de s'adjuger une double victoire en se classant premier en 350 et 500 cmc. En battant le champion de Belgique Goffin, en 500 cmc. et Petch en 350 cmc., Wood a montré sa supériorité sur tous.

350 cmc. — 1. Tommy Wood (Angl.), en 27 m. 27 s.; 2. Petch (Angl.), A.J.S., à 2 s.; 3. Ergé (Belge), A.J.S.; 4. Matthews (Irl.); 5. Van Ryswick; 6. Goffin.

500 cmc. — 1. Tommy Wood (Angl.), Norton, 25 tours, 75 km. 280, 35 m. 24 s.; 2. Goffin (Belge), Norton; 3. Van Ryswick; 4. Petch; 5. Vertriest; 6. Ergé; 7. Matthews.

500 cmc. sidecars. — 1. Jean Murit, A.J.S., 15 tours, 58 km. 460, en 32 m. 15 s.; 2. Vogel; 3. Ziemer; 4. Deronne; 5. Vervogel; 6. Beun.

250 cmc. seniors et étrangers (6 partants). — 1. Ambrosini (Benelli), italien, les 7 tours, soit 95 km. 200, en 45 m. 30 s. 9/10^e, à la moyenne de 125 km. 496; 2. Muzy (Guzzi), suisse, en 46 m. 06 s. 4/10^e, moyenne 123 km. 872; 3. Mastellari (Guzzi), italien, en 46 m. 14 s. 4/10^e; moyenne, 123 km. 528; 4. Grieco (Parilla), italien, en 49 m. 44 s. 2/10^e; 5. Bianchi (Guzzi), suisse, à un tour.

Le tour le plus rapide a été effectué par Mastellari en 6 m. 20 s., soit à la moyenne de 128 km. 842.

350 cmc. seniors et étrangers (10 tours, soit 136 km.). — 1. Sandford (Vélocette), Grande-Bretagne, les 10 tours en 1 h. 02 m. 29 s. 2/10^e, soit à la moyenne de 130 km. 500; 2. Armstrong (A.J.S.), Grande-Bretagne, en 1 h. 02 m. 29 s. 3/10^e; 3. Ergé (A.J.S.), belge, en 1 h. 03 m. 52 s.; 4. Matthews (Vélocette), Grande-Bretagne, en 1 h. 04 m. 13 s.; 5. Van Rijswijk (Vélocette), Hollande; 6. Mastellari (Guzzi), Italie; 7. Goffin (Norton), belge; 8. Morgan (Vélocette), Grande-Bretagne; 9. Jossart (Vélocette), belge; 10. Mason (Vélocette), Grande-Bretagne.

Sidecars seniors et étrangers (8 tours,

109 km.). — 1. Oliver (Norton), Grande-Bretagne, en 56 m. 12 s. soit à la moyenne de 116 km. 10; 2. Vander schrick (Norton), belge, en 57 m. 46 s.; 3. Deronne (Norton), en 58 m. 37 s.; 4. Masuy (Norton), en 1 h. 00 m. 07 s.; 5. Wyns (Norton), en 1 h. 00 m. 35 s.; 6. Maréchal (Norton), en 1 h. 02 m. 25 s.; 7. Beun (Norton); 8. Murit (Gilera), France.

Le tour le plus rapide a été effectué par Oliver, à la moyenne de 213 km.

500 cmc. seniors et étrangers. — 1. Armstrong (G.-B.), sur A.J.S., les 136 km. en 1 h. 00 m. 42 s. 8/10^e, moyenne 134 km. 402; 2. Doran (G.-B.), sur A.J.S., en 1 h. 00 m. 43 s. 1/10^e; 3. A. Goffin (belge), sur Norton, en 1 h. 02 m. 23 s. 3/10^e; 4. Martin (B.), sur Gilera, en 1 h. 02 m. 57 s.; 5. Musy (Suisse), sur Guzzi, en 1 h. 03 m. 28 s.; 6. Ergé (belge), sur A.J.S., en 1 h. 05 m. 08 s.; 7. Matthews (G.-B.), sur Norton, en 1 h. 05 m. 09 s.; 8. Benasedo (Ital.), sur Guzzi, en 1 h. 06 m. 16 s.; 9. Vander Straeten (B.), à un tour; 10. Morgan (G.-B.).

Tour le plus rapide par Doran, en 5 m. 51 s. à la moyenne de 139 km. 487.



MOTOCYCLES



Frantz et Haii encadrent l'organisateur Jean de Sannois.

Moto-Cross d'Argenteuil

Résultats :

Débutants. — 1. Brognard; 2. Legrand; 3. Charretier (C.M.S.N.); 4. Lamboley (M.C.B.N.).

Catégorie 250 cmc. — 1. Moury (Orléans); 2. Folch (M.C.B.N.); 3. Iaconello; 4. Urien (R.C.M.).

350 et 500 cmc. — 1. Boisserie (A.M.S.); 2. Lefèvre (A.M.S.); 3 *ex æquo*. Lejeune et Brochérieux; 5. Métaut (M.C.S.N.).

Internationale. — 1 *ex æquo*. Hall et Wright; 3. Desmoulins (A.M.S.); 4. Frantz (A.M.S.); 5. Martin (M.C.C.).

Moto-Club de Paris

Chaque dimanche une sortie

Sorties de mai

Le 20. — Fontenay-les-Brie. Arrivée du Circuit de l'Île de France, porte de Châtillon, 9 heures.

Le 27. — Bois de Rochefort-en-Yveline (Bordeaux-Paris), porte d'Orléans, 9 heures.

Renseignements chez Favier, 40, rue Saint-Paul et Bovière, 6, rue Mazet (Dan. 69-39). Isolés cordialement invités.

Moto-Club Saint-Chamonnais

Pour se conformer à l'arrêté ministériel du 14 février, le 2^e Circuit de Vitesse de Saint-Chamond (Loire) qui aura lieu le 27 mai 1951, se courra en deux cylindrées :

1^o 175 cmc., de 126 à 175 cmc.

2^o 250 cmc., de 176 à 250 cmc.

Pour recevoir règlements et tous renseignements, écrire d'urgence au Secrétaire du Moto-Club : 41, rue de la République, à Saint-Chamond (Loire).

A.M.C. du Doubs

La Suisse largement représentée à la concentration motocycliste du Doubs.

2.000 motards participaient à cette concentration, venus de partout, surtout de Suisse, avec une délégation italienne. Une Bâloise de 70 ans (!) n'avait pas hésité à se déplacer.

Vers 16 heures, la remise des coupes eut lieu au centre de la Foire, en présence de MM. Thibault, secrétaire général de la Préfecture; Régnier, maire; Voirier, consul de Suisse; Rehen, président de l'Amicale Motocycliste du Doubs; Auzias, l'un des principaux organisateurs; Mœbus, président du Moto-Club Vaudois; du président du Moto-Club de la Madone de Centaure, fameuse société d'Italie, qui prirent tour à tour la parole pour souligner l'amitié scellée de par ce grand rassemblement motocycliste, dont le succès fait honneur à ses promoteurs.

CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS

Notre club est sorti !

Dimanche 15 avril la place de la Gare de Rennes retentissait du bruit de quelque 20 machines.

Après un départ en règle, nous nous dirigeons vers Hedé, le château de Montmurant que nous avons visité, Bécherel et Hedé.

Au retour, tous ces nouveaux camarades n'avaient qu'une hâte, repartir ensemble dimanche 22 avril vers Vitre et Argentré. Rendez-vous à 14 heures, 4, place de la Gare (siège de T-T).

Groupes constitués pour définir les machines. — *Groupe A* : Vitesse de croisière 45 kilomètres. *Groupe B* : Vitesse de croisière 55 kilomètres. *Groupe C* : Vitesse de croisière 70 kilomètres.

Mardi 17 avril, au cours de la réunion, le programme de mai a été mis au point :

Le 1^{er} mai. — A la recherche du muguet en forêt de la Guerche. Départ à 14 h.

Le 6 mai. — Paimpont-Tréhorenteuc. Départ à 13 heures.

Le 13 mai. — Fougères. Départ à 13 heures.

Les 13 et 14 mai. — Le Pouliguen, à l'occasion de la Fête des Fleurs. Camping ou possibilité d'hébergement en hôtel.

Le 20 mai. — Le Mont-Saint-Michel, Dol et Le Mont-Dol. Départ à 8 heures.

CLUB CYCLO-MOTORISTE RENNAIS

Il a connu également un bon début dimanche 15 avril. Possesseurs de Moby-lettes Solex, Vap, etc... ce club est le vôtre !

Les réunions ont lieu chaque mercredi à 21 heures, 4, place de la Gare (Pavillon de la Foire-Exposition. Bureaux de Tourisme et Travail). Nous vous donnerons tous renseignements.

Le programme de ce groupe est le même que pour le C.M.R. sauf le programme der 13 et 14 mai, remplacé par : le 14 mai, à la rencontre des motards revenant du Pouliguen. Départ à 9 h.

Adieu monotonie et solitude en venant avec nous. Si vous êtes encore hésitants venez à nos réunions chaque mardi à 20 h. 15, place de la Gare (réunion des motards). Vous y êtes cordialement invités.

MOTO-CLUB DE BERGERAC

Les échos reçus de toutes parts prouvent de plus en plus que le IV^e Circuit international de vitesse moto et sidecar, qui se déroulera à Bergerac les 19 et 20 mai prochains, devient le point de mire de tous les sportifs du Sud-Ouest. Nous sommes heureux de pouvoir communiquer aujourd'hui la liste définitive de la participation française à Bergerac dans les petites cylindrées 126 à 175 cmc. La voici : Claude Soulet, Max Réau, Pierre Roux, Christian Sigala, René Fauvel, André Uzé, Jacques Vaqué, Georges Rurggraf, Gaston Gaury, Pierre Matéos,

Jean Behra, Alexandre Liger, Edgard Signala, Léopold Barde, Joseph Diaz, Georges Samouilhan, Jean Dubois, Guy Labénédie et Visade.

VÉLOMOTEUR-CLUB PARISIEN

Les Petits Cubes

Calendrier du mois de mai :

Dimanche 20. — Sortie sur Fontainebleau. R.-V. Porte de Charenton 7 h. 30. Regroupement entrée de la ville.

Dimanche 27. — Sortie sur Chézy-sur-Marne. R.-V. Porte de Pantin 7 h. 30. Regroupement Meaux, place Lafayette, à 10 heures.

Samedi 3, dimanche 4 juin. — 23^e Bol d'Or. R.-V. Porte Maillot samedi à 14 heures pour les campeurs.

Dimanche 4. — R.-V. Porte Maillot 7 h. 30.

Tous les vélomotoristes isolés peuvent assister avec nous à ces sorties, nous serons heureux de les compter parmi nous au sein de notre grande famille des « Petits Cubes ». Pour tous renseignements, écrire au secrétaire A. Kirchner, 18, rue Wurtz, Paris-13^e.

COUPE DU MOTO-HALL

(23^e année.)

Avec le concours de l'Union

Motocycliste Ardennaise

C'est le 20 mai, sur le circuit de Charleville-Rocroi-Vireux-Hargnies-Monthermé-Nouzonville-Nouvion-Flize-Charleville, que se déroulera la Coupe de régularité du Moto-Hall 1951.

Les petites cylindrées seront à égalité pour accéder aux places d'honneur avec les grosses cylindrées.

Renseignements, inscriptions au siège de l'U.M.A. à l'A.C.A. et à M. Nonnon, Moto-Hall à Charleville.

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Résultats des matches de Moto-Ball du 29 avril 1951.

Division Nationale zone Nord. — M.B.C. Houlgate bat M.B. Châlons par 1 but à 0. Orly bat M.C. Mulhouse par 5 buts à 0.

Division Nationale zone Sud. — A.M.C. Aixois bat M.B.C. Montelais par 2 buts à 0. Avignon bat Villefranche par 4 buts à 0. M.B.C. Carpentras bat M.B.C. Camaret par 7 buts à 0.

Division Excellence zone Sud. — Avignon II bat Aix II par 3 buts à 2. S.M. Forézien bat Marignane par 2 buts à 1. La Seyne bat Nice par 3 buts à 2.

Division excellence zone Nord. — Courbevoie Sports bat M.B.C. Paris par 2 buts à 0.

FOOTBALL-CLUB DE BICHANCOURT

Le Football-Club de Bichancourt organise, le 27 mai 1951, un moto-cross avec le concours des champions parisiens de l'U.S. Métro.

Attractions sportives, courses humoristiques, gymkana.

MOTO-CROSS NATIONAL A ST-FOUS LE 22-4-51

De Polo du M. C. de Lyon.



Vighetto gagnant le prix du M. C. de Lyon.



Godey de St-Cloud.



CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Les conditions atmosphériques ont rendu particulièrement difficile ce circuit, qui s'annonçait comme relativement facile. En effet une tempête de neige s'est acharnée sur les concurrents : de Moret à Lons-le-Saunier par le col de la Fauçille. Nous ne pouvons que féliciter le D^r Prévost qui, sur sa 175 cmc. Peugeot, a évité toute pénalisation même dans l'épreuve annexe et, de ce fait, enlève la première place au classement général et la Coupe de la Ville de Dijon.

Classement :

- 175 cmc. — 1. D^r Prévost (Peugeot); 2. Durot; 3. Saonois; 4. Filet; 5. Bourguin; 6. Bernard.
350 cmc. — 1. Pillot (Terrot); 2. Baillet; 3. Schaller; 4. Fouqueret.
500 cmc. — 1. Behra (Terrot); 2. Daloz; 3. Vivarello; 4. Censey; 5. Thibault; 6. Louvet; 7. Nosier; 8. Combelleran; 9. Deschamps; 10. Nicolle.
Sidecars. — 1. Prost (Terrot); 2. Fraise; 3. Ladoy; 4. Bizot; 5. Mayer.

GRAND PRIX DE BORDEAUX

La catégorie 175 cmc. réunissait 14 concurrents, qui prirent le départ pour 30 tours de circuit. Dès le 2^e tour, le Suisse Albisser passait Burgraff et restait au commandement jusqu'à la fin. Derrière lui Gaury et Burgraff se disputaient la seconde place avec acharnement, le duel se termina près de la ligne d'arrivée à l'avantage de Burgraff.

1. Albisser (Puch) 30 tours, soit 73 km. 734, en 57 m. 23 s. 2/10 (moy. : 77 km. 092); 2. Burgraff (MV) 30 t., 58 m. 35 s. 1/10; 3. Gaury (Morini) 30 t., 58 m. 37 s. 7/10; 4. Soulet (MV) 29 t., 58 m. 50 s. 1/10; 5. Vaque (MV) 28 t., 57 m. 45 s. 2/10; 6. Sutra (Puch) 27 t., 57 m. 35 s. 6/10; 7. Métivier (Terrot) 27 t., 57 m. 58 s. 5/10; 8. Réau (Ardie) 27 t., 59 m. 17 s. 1/10; 9. Visade (MV) 25 t., 57 m. 45 s. 7/10; 10. Roux (Puch) 25 t., 58 m. 32 s. 5/10.

Meilleur tour par Albisser sur Puch, en 1 m. 52 s. 8/10 (moy. 78 km. 441).

En 350 cmc. — C'est Gerber qui apporta une deuxième victoire à la Suisse en menant l'épreuve de bout en bout, derrière lui Georges Monneret tint la deuxième place devant Wood mais dut s'incliner pour avaries mécaniques.

1. Werner Gerber (A.J.S.) 40 t., soit 98 km. 312, en 1 h. 4 m. 7 s. 3/10 (moyenne : 91 km. 943); 2. Tommy Wood (Velocette) 40 t., 1 h. 5 m. 7/10; 3. Petch (A.J.S.) 39 t., 1 h. 4 m. 36 s. 8/10; 4. Arranda (Guzzi) 39 t., 1 h. 5 m. 6 s. 8/10; 6. Aldemann (Norton) 37 t., 1 h. 5 m. 28 s. 9/10; 7. Staam (Velocette) 36 t., 1 h. 5 m. 20 s. 1/10; 8. Bourgeois (Velocette) 36 t., 1 h. 6 m.; 9. Houel (Velocette) 35 t., 1 h. 5 m. 37 s. 8/10; 10. Medolago (Velocette) 34 t., 1 h. 4 m. 22 s. 2/10.

Meilleur tour par Gerber sur A.J.S., en 1 m. 34 s. 2/10 (moy. : 93 km. 960).

La course des 500 cmc. fut nettement la plus spectaculaire. Collot menait au premier tour, puis au tour suivant Wood suivi par G. Monneret prenait la tête, au 14^e tour les positions s'établissaient ainsi : Albisser, Wood, Monneret, Collot qui se retirait au 16^e tour pendant que Monneret repassait au second rang. A mi-course (25 tours) nouveau classement : 1. Wood; 2. Albisser; 3. Monneret; 4. Harris; 5. Arranda.

La bagarre générale continue et la lutte devient plus serrée entre Monneret et Wood. Du 33^e au 40^e tour Monneret réussit à prendre 10 s. d'avance sur Wood, mais la fin voit un beau retour du pilote anglais qui franchira la ligne en vainqueur.

1. Tommy Wood (Norton) 50 t., soit 122 km. 891, en 1 h. 18 m. 46 s. (moy. : 93 km. 611); 2. Georges Monneret (Norton) 50 t. 1 h. 18 m. 49 s. 5/10; 3. Albisser (A.J.S.) 50 t., 1 h. 20 m. 3 s. 5/10; 4. Harris (Norton) 48 t., 1 h. 19 m. 33 s. 4/10; 5. Arranda (Guzzi) 48 t., 1 h. 19 m. 51 s. 1/10; 6. Haldemann (Norton) 46 t., 1 h. 19 m. 9 s. 5/10; 7. Lefèvre (Norton) 45 t., 1 h. 19 m. 6/10; 8. Naudon (Velocette) 45 t., 1 h. 19 m. 16 s. 1/10; 9. Bérard (Gilera) 42 t., 1 h. 19 m. 29 s. 8/10; 10. Guérin (Velocette) 42 t., 1 h. 19 m. 42 s.

Meilleur tour par Wood, sur Norton, en 1 m. 31 s. (moy. : 97 km. 232).

15^e CIRCUIT DE METTET

Le Circuit international de Sambre-et-Meuse a vu la victoire de Doran sur A.J.S. en 350 cmc. et de Duke en 500 cmc. qui effectua avec Featherston le meilleur tour à 155 km. 329 de moyenne, record détenu par Lorenzetti sur Guzzi à 153 km. 768.

350 cmc. seniors et internationaux (18 tours, soit 170 km.). — 1. Doran (A.J.S.), 1 h. 6 m. 17 s. (moy. : 138 km. 491); 2. Graham (Velocette); 3. Duke (Norton); 4. Dale (Norton); 5. Erge (A.J.S.).

500 cmc. (12 tours, 102 km.). — 1. Olliver (Norton) 50 m. 1 s. 5/10 (moy. : 122 km. 338); 2. Vanderschrik (Norton); 3. Deronne (Norton); 4. Wyns (Norton); 5. Masuy (Norton).

500 cmc. internationaux (20 tours, 170 km., 32 partants). — 1. Duke (Norton) (G.B.) 1 h. 6 m. 59 s. 3/10 (moy. : 152 km. 253); 2. Peaterston (A.J.S.); 3. Doran (A.J.S.); 4. Dale (Norton); 5. Graham (M.V.); 6. Goffin (Norton), etc...

LE 22^e BOL D'OR

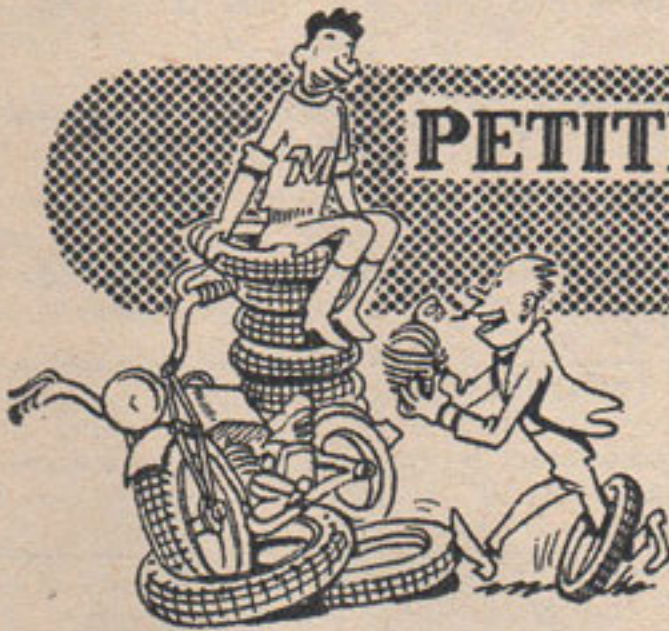
Les 2, 3, 4 juin à Saint-Germain-en-Laye.

A la suite des accords intervenus avec les Pouvoirs publics, le 23^e Bol d'Or se disputera les 2, 3 et 4 juin dans le cadre merveilleux de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Empruntant le circuit bien connu de 4 km. 180, la course réservée aux motos et sidecars se déroulera du samedi 2 juin, 15 h. 30, au dimanche 3 juin, même heure. Motos de 100 à 500 cmc., sidecars de 350 à 750 cmc.

A la suite de la séance de la F.F.M. du 4 mai, le Bol d'Or comptera dans l'attribution des points pour les championnats de France nationaux et internationaux.

Une catégorie supérieure de quelques cmc. à 125, sera créée. Seuls les concurrents titulaires du permis de conduire pourront y participer.

Les inscriptions sont reçues à la Direction de la course : M. E. Mauve, 29, boulevard Charles-de-Gaulle à Colombes. Clôture le 10 mai. Nombre des concurrents limité.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces : **200 francs**

ACHATS

- DISP.** 100.000 fr. cherche moto réc. 250 à 500. G. Rondeau, 32, rue Beaurepaire, Les Herbiers (Vendée).
ACHETERAIS 250 à 750 réc. Jawa, Matchless ou autre. Jeanneau fils, Les Herbiers (Vendée).
ACHETE Derny solo. Faire offre Robert, rue Parmentier, Bourron (S.-et-M.).
CHERCHE notice ent. Peugeot 415. Rimbauld, 9, r. E.-Perreau, Cosne (Nièvre).
CHERCHE Ultima 500 lat. type Y à rem. ou bn ét. mm ss mot. Jolivet, 73, r. du Chemin-de-Fer, Malakoff (Seine).
B.M.W. Twin même ancienne ou à rem. C.K. Journal.
CHERCHE ach. vélomoteur Terrot 100 3 vit. type M.348-49 ou MTI. Faire offre av. px à Borenstain, 28, r. Pressoir, Paris-20^e.
CHERCHE R.-Gillet 750 Ecr. Cros, 12, rue J.-d'Arc, Saint-Mandé.
PONEY ou vélom. Breton, 27, rue du Temple, Reims.

VENTES

- DOUGLAS 350** parf. ét. 40.000 fr. Albert, 16, chaus. Elanig, St-Mandé.
SAROLEA GREGOIRE course 500 ét. nf. bte Sturmey Racing tr. rap. av. p. dét. Barthe, St-Vincent-de-Tyrosse (Landes).

- MOTOS CROSS** Matchless 350 et N.S.U. 250 parf. ét. f. et roues sup. N.S.U. et aut. acces. Deramoudt, 180, r. J.-Barni, Amiens.
D.K.W. 500 bicyl. SB mot. 7.000 km. Px 125.000 fr. abs. imp. ou éch. c. 175 A.M.C. même ét. Descrip. et photo s. dem. Lepajolec, 81, rue du Vivier, Niort (D.-S.).
JAWA 250 parf. ét. 7.000 km. Px 170.000. Azoulay, 18, rue Feutrier, Paris-18^e. Tél. : Mar. 02-10.
VENDS px int. ou éch. belle Indian scout 500 luxe ctre scooter. 125 250. Aupaix, Le Fossé, par Forges-les-Eaux (S.-I.).
INDIAN grenat occ. uni. cse dép. 8.000 km. susp. AR. pare-chocs, pot échap. 2 avert. chrom. garde-b. envelop. Vit. 130 km. Px 167.000 fr. (val. 290.000 fr.). Reis, 31, rue d'Enghien, Paris-10^e.
VINCENT H.R.D. Black Shadow cmc nve 200 km. Rapide ét. nf 180 km. EXCELSIOR 125 cmc. 1948. 197 cmc. ét. nf. Px 135.000. NORTON culb. rév. Px 145.000 fr. 16^e H occ. à part. 90.000 fr. ROYAL-ENFIELD 350 culb. 4 vit. sél. écl. nve gar. Px 175.000 fr. NORTON 16 H occ. à part. 90.000 fr. NORTON MANX 500 1948, 170 km.-h. ét. nf. Px 360.000 fr. SACOCHES cuir chromé gd mod. pr motos et vélom. à part. 4.900 fr. Ttes pièces détachées pr Norton, Indian, Ariel, B.S.A., Matchless, ts pns et ch. motos, ttes bougies. Garreau, 22, r. R.-Lindet, Paris-15^e. Tél. : Vau. 07-09. Fermé le lundi. Crédit 6, 9, 12 mois.

GNOME 125 R.3 tr. bn ét. Lemaistre, 5, r. des Gate-Ceps, St-Cloud. Tél. : Mol. 14-46.

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

SIDECAR châssis Précision nf. caisse Bern. sport. 116, bd Serrurier, Paris-19^e.

D.K.W. 500 SB mot. ref. nf. pns nfs bicyl. à rod. Px 120.000 fr. 56, rue Falguières, Tél. : Ség. 63-47.

LES QUALITÉS OTOM

Il est souple...



le TUBOTOM

OTOM S.A.
1 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DEF. 21-63 * 25-91

VENDS ou éch. D.S. Malterre 125 f. tél. susp. AR. 4 vit. p. mach. imp. 2.000 km. ctre tri Peugeot 125 ou Vallée imp. F. off. Auvray, 21, r. L.-Dain, St-Ouen. Tél. : Clé. 20-48.

MOTOBECANE D.45 S 125 cmc. exc. ét. mars 50 équ. Le soir à part. 20 h. dim. mat. Jacquin, 10 bis, r. J.-Kellner, Paris-17^e.

MOTOS révisées d'occ. et à rem. épaves, cadres, fourches, pièces motos ttes marques, chas. et sidecars. Loubet, 16, r. Potiers, Toulouse.

GNOME-ET-RHONE sup. Major 350 culb. bloc mot. 4 vit. sél. Px 90.000 fr. Bn ét. marche. Platon, 6-8, r. Solidarité, Paris-19^e.

D.K.W. 500 2 cyl. 4 vit. sél. Brot, 79, av. Ternes. Tél. : Eto. 68-35.

TERROT 100 M.T.R. 3 vit. 2 tps parf. ét. Px 40.000 fr. Tél. : Tre. 29-32.

MAGNAT-DEBON 100 ét. nf. bat. compt. phare, avert. jauge ess. ind. dir. sél. Px 65.000 fr. Carpentier, 22, av. Leclerc, Croix (Nord). Tél. : 380-57.

ENS. Zundapp KS.600 Bernardet px tr. rais. 64, rue Cermen, Clamart, apr. 19 h. et sam. dim. tte l. jour. Tél. : Ver. 54-30 P.31.

PONEY Motobécane 50 cmc. Roger, 78, rue des Archives, Paris-3^e.

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

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. : Pér. 09-13. Réal. rectific. d'embiel. Cyl. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 121, etc. et ttes marq. pièce. adapt. pour Chaise Peugeot, Terrot, Motobécane, F.N. et embiel. ttes marq. culas. Peugeot, Automoto A.12 et ttes marq. Catalogue N° 10 s. dem. Fourni. exclusive aux Agents seylem.

B.M.W. 750 av. side caisse port. journaux 2 m. long, 0,60 larg. Tél. : Roq. 64-05, 8 h. à 12 h. et 14 à 17 h.

ROYAL-ENFIELD 500 LF. 4 soupapes sél. parf. ét. Rep. Gnome 750x40 av. side. Ecr. Godiveau, 12, r. J.-Catrie, Les Lilas (Seine).

CAUSE dép. régiment Monet-Goyon 125 bn ét. Px int. Monate, 13, r. J.-Nicot. Tél. : Inv. 73-58.

VENDS ou éch. ctre 250, 175 ou 125, Panther 4 CV. tr. bn ét. Le Guernevé, 10, r. Bouvet, Lorient.

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 ET S

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

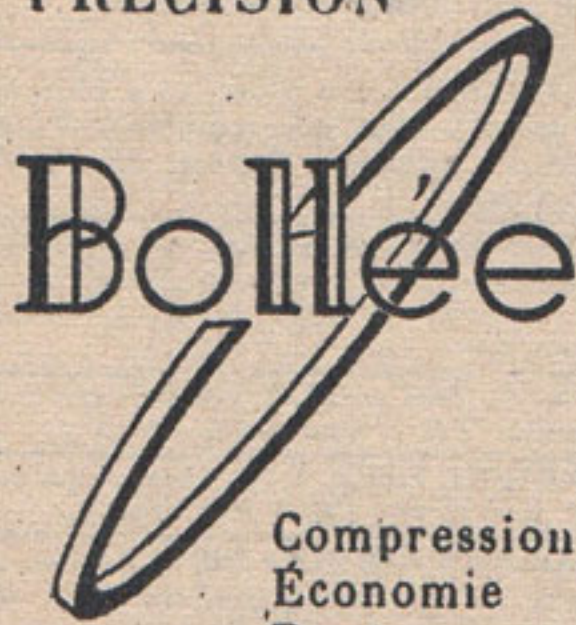
TERROT 3 CV. 2 tps, type FS tr. bn ét. Chaudière: bur. Pro. 90-34, dom. Vau. 34-83.
N.S.U. 350 comp. ref. nbses pièces rech. Px 110.000 fr. **MOTOBECANE 125** susp. AR. **GNOME 250** Major. Px 70.000 fr. **TERROT 250**, px 35.000. **PEUGEOT 100** P.50, px 15.000 fr. **GNOME 125** R.2, R.3. **VELO VAP** bas prix, nombx vélo. occ. Castel, Savy-Berlette (P.-de-C.).

TANDEM Herse bn ét. pns nfs, monté dural. Bs px. Tél.: Wag. 33-59.

2 TANDEMS bn ét. **MOTO HELYETT** 3 CV. 2 tps à rév. Le Chippey, St-Sylvain (Calvados).

MOTOBECANE 175 Z.2.C. tte équ. tans. pns nfs. Px 130.000 fr. Ecr. Reynaud, 30, r. Leynaud, Lyon.

SEGMENTS DE PRÉCISION



Bollee

Compression
Économie
Durée

SACOCHE cuir glacé premier choix très grande capacité intégralement cousues main, inusables, spéciales pour machines à susp. AR. dont les télescopes sont entièrement dégagés modèle Peugeot. Disponibles, Liagre, 248, Gde-Rue, Roubaix.

TERROT 4 CV. bn ét. Px 55.000 fr. 74, av. Stalingrad, Fontenay-sous-Bois.

CYCLOMOTEUR type luxe mot. Hemy 40 km.-h. cadre mixte, émail. spéc. 3 vit. fr. tamb. AV. AR. susp. AV. embray. guidon écl. vol. magnét. Et. imp. dble emp. Px 33.500 fr. Ecr. Breine, 6, Fbg-Poissonnière, Paris-10^e.

URGENT side B.M.W. R.75 ét. nf. ent. orig. Px int. Pourry, 69, r. Voltaire, Levallois, apr. 18 h.

SOYER 500 bloc delco. Px 65.000 fr. Liège, 21, rue Sarrette, Paris-14^e.

350 COURSE peut être transf. touris. rap. ét. nf. Ferai crédit si sérieux. Birck, 13, rue de Châtillon, Vanves (Seine).

MONET-GOYON 5 CV. cul. Mag. orig. Mathies, 4, p. Rochebrune, Paris-11^e.

PARTICULIER vd Hirondelle 125. Tél.: Anj. 29-21.

ZUNDAPP 750 type Russie side Préc. ét. nf. Canchon, 15, rue Humblot, Paris-15^e.

CAUSE dble emp. B.S.A. M.20 sél. Px 125.000 fr. Mizreh, 20, rue des Ecoles, Paris-5^e ou bur. Trud. 12-25.

OCCASION unique. Ens. sup. Gnome D.5 500 lat. ref. nf noir vert chr. mot. poli susp. AR. compt. fournit. rech. Side nf assorti av. pare-br. de sec. Px fixe 195.000 fr. Nossereau, 38, rue du Prat, Guéret (Creuse).

B.S.A. A.7 susp. AR. nve 8.000 km. Px 225.000 fr. Witulsky, base aér. Cazaux (Gde).

GNOME 500 mono D.5 4 vit. saine, équ. Ap. 19 h. Colas, 7, av. Parmentier, Paris-11^e.

PEUGEOT 4 CV. tr. bn ét. méc. pns nfs. Px 70.000 fr. Vis. ts l. jrs 19 h. et sam. jour. Fournier, 49, Gde-Rue, Chaville (S.-et-O.).

SCOOTER Bernardet bn ét. Tél.: Aut. 41-00.

ZUNDAPP K.S. 600 ét. imp. d'orig. Px 200.000 fr. Vis. t. ls mat. 10 à 12 h., 22, rue F.-David, Paris-16^e.

INDIAN 1.200 s. bip. p.-choes, 49, av. C.-de-Gaulle, Montmorency. Tél.: Eng. 509.

R.-GILLET 750 solo ét. méc. parf. 202, bd A.-France, St-Denis. Tél.: Mont. 45-10.

GNOME-RHONE 350 culb. tr. bn ét. Px 75.000 fr. Lipschitz, 12, rue M.-Bertheaux, Croissy-sur-Seine. Tél.: 21-49 Le Vésinet.

PEUGEOT 350 culb. av. compt. tans. méc. tr. bn ét. Px 65.000 fr. Bessière, 5, rue de Cormeille, Sartrouville (S.-et-O.).

SAROLEA 600 culb. 38, imp. beau side r. susp. 6 bis, villa Dupont, Paris-16^e. Tél.: Pas. 30-65.

NORTON course 350 cul. bronze susp. AR. **TERROT 500** 4 paliers bn ét. Bas px. Rep. 250 ou autre. Fourcade, 50, r. de Pessan, Auch.

PIECES P.107 carters, blocs, embiel. D. Moulin, Villedieu (Indre).

SCOOTER Bernardet 125 ét. nf fonct. imp. Ecr. Baudelle, B.A. 104 Le Bourget-Dugny.

ENSEMBLE sidecar Magnat-Debon 500 culb. fév. 49, 6.000 km. cse maladie. Et. nf. 4 r. broche, av. sec. Px 145.000 fr. Ecr. Wasta, 42, r. A.-France, Albert (Somme).

SIDE R.-Gillet 750 1947 caisse canadienne. Vanove, 65, rue de Gergovie, Paris-14^e.

SAROLEA course 350 Grégoire ét. nf. 160 km.-h. ou éch. + soulte ctre Triumph Hérisson 250. Perdoux, 7, rue Chateaubriand, Bourges.

ZUNDAPP K.S. 750 side tour. parf. ét. Px int. Tél.: Lou. 65-40 calsse. Meunier, 22, r. E.-Marcel, Pantin.

SOYER mot. JAP 4 CV. lat. pns et ch. nfs. Exc. ét. méc. Px 55.000 fr. Vis. ts l. j. Richard, mairie, Orgeval (S.-et-O.).

TRIUMPH 500 bicy. mod. 1943 ét. gen. imp. Px 175.000 fr. ou éch. ctre pl. faible. Maupin, 18, r. du Vauxhall, Calais.

CAUSE ach. voit. vd splend. ens. Indian 1.200 mot. nf, pns nfs, bat. nve s. bip. 2 phares et r. sec. Photo s. dem. Ecr. Gault, Tonnerre (Yonne). Tél. 96.

DERNY solo. Colard, 7, r. Beautreillis, Paris-4^e, h. repas. Px à déb.

SCOOTER Bernardet 250 sort. d'us. Px tarif cse dble emp. Ecr. Favrecau, 44, r. de Charenton, Paris-12^e.

ZUNDAPP sup.-luxe 750 culb. av. side abs. nf. Px 250.000 fr. Fer. rep. caméra ou app. photo. Imbert, 140, r. du Temple, Paris-3^e.

TERROT 500 RGAS av. ou ss side sup-cul. 4 vit. sél. r. sec. Les 4 r. interchange. à broche, Exc. ét. 8.000 km. Px 135.000 fr. Augustin, Bruderhaus, Haguenau. (B.-Rh.). Tél. 138.

B.M.W. R.66. Joly, 84, rue du Château, Boulogne (Seine).

HARLEY 750 luxe bleu ét. nf. Pns nfs acces. Av. ou ss side Impérial 1 pl. 1/2 nf. 39, rue Faidherbe. Tél.: Roq. 34-51.

MOTOBECANE 125 lat. D.45.A bn ét. px 45.000 fr. ou **GULLER 175** culb. G.90 bis tour. nve. Px fact. cse dble empl. Bogas, 82, r. Ranelagh. Tél.: Jas. 11-55 le soir.

ACHAT COMPTANT
Tous VéloMOTEURS, Motos
— Scooter, DERNY —
DELAIRE
4, Impasse de la Gaité - DAN. 55-43

CYCLOMOTEUR William Vap.4 ét. nf. Guérard, 15, r. Chedel, Châlons-sur-Marne.

VENDS ou éch. Darmont 5.000 km. 3 vit. m. AR. ctre moto. Gautier, 12, rue de Santerre, Paris-12^e. Tél.: Arc. 37-78.

TERROT 125 type EP sort. rév. 7 bis, rue Mérimée, Paris. Tél.: Klé 49-31.

MOTO-SIDE ou side seul R.-Gillet 750 à rod. imp. pl. offrant. Bazignan, Casteljaloux (L.-et-G.).

HARLEY 750 imp. s. bip. Px 190.000 fr.

HARLEY 750 tr. bn ét. Px 125.000 fr.

HARLEY à rem. mot. imp. Px 85.000 fr. **750 et 1.000 R.-GILLET** b. px. **INDIAN 1.200** tr. bn ét. Px 90.000 fr. s. bip. et pare-choes Indian. Georget, 19, r. de Paris, Villebon (S.-et-O.). Tél.: 46 Val-d'Yvette.

TERROT 350 lat. mot. ref. Px 65.000 fr. Ts ls soirs ap. 6 h. Labro, 70, bd Alsace-Lorraine, Le Perreux.

CAUSE maladie vd tandem roul. stronglight mot. aux. Cyclorex pns nfs, parf. ét. Px à déb. Vasseur, 225, av. Wilson, La Plaine-St-Denis.

D.K.W. 350 WZ. Px 120.000 fr. Theveney, 237, av. J.-Jaurès, Clamart.

SCOOTER Vespa nf. Px à déb. Corneille, 29, rue de l'Ouest, Paris-14^e, de 18 à 20 h.

DOLLAR 350 culb. bon ét. Px 70.000 fr. Marcel, 40, rue Camille-Pelletan, Levallois.

N.S.U. 600 a. side t. b. état, bel att. Px 140.000 fr. Saquetoux, 3, r. Retrou, Asnières.

PARTICULIER vend 1.000 R.-Gillet avec side. Lusignan, 4, villa André, Clamart. Tél.: Eto. 58-61.

EXCELSIOR MANX 350, fourche tél. Etat neuf. Px 200.000 fr. **PEUGEOT 175** 3 vit., pneus nfs, bon état. Px 60.000 fr.

MATCHLESS 350, fourche paral. Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt.

NORTON 500 culb. 4 vit. sél. parf. ét. tte équ. Devinck, 26, rue Maurisset, Deuil (S.-et-O.).

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

FULGUR

va vite
en
tout terrain



Éts **TAILLANDIER**
61, Rue de la Prevoyance - VINCENNES (Seine)

B.M.W. 250 f. tél. sél. cardan. Tél.: Opé. 62-50, de 17 h. à 18 h. 30 ou soir à part. 19 h. 30. Tardière, 122, rue St-Charles, Paris-15^e.

RADIOR 150 mot. A.M.C., culb. 4 tps 4 vit. sél. p. f. tél. compt. incorp. bat. klax. redres. Phare supplé. R. AR. broche. Tr. bn ét. roulé 7.600 km. Rovetton, 8, ch. des Granges, Lyon-5^e.

SCOOTER A.G.F. ét. nf. Galand, 17, fbg d'Ambrail, Epinal.

150 MOTOS et épaves à reconstr. immat. Moteurs, roues, cadres, pièces. Expéd. Vis. sam. 40, rue Guy-Mocquet, Malakoff ou écr. av. env. timb. Laugier, 7, r. F.-Faure, Vincennes.

FAVOR 250 2 tps bn ét. marche av. compt. écl. Px 35.000 fr. Ludovic, 24, r. A.-Thuret, Chevilly-Larus (Seine).

ROYAL-ENFIELD 350 culb. Bullet susp. AR. 1951 nve. Px except. **NORTON 500** culb. parf. ét. **B.M.W. 750** lat. prés. et méc. parf. Bas px. Aris, 11, r. Labie, Paris-17^e. Tél.: Eto. 08-66.

DIVERS

POSTE RADIO moto ou voit. Px 15.000.

CARABINE 9 mm. cme nve. Px 4.000 fr. Vis. ts ls jrs 19 h. et sam. Fournier, 49, Gde-Rue, Chaville (S.-et-O.).

DISPOSITIF breveté adapt. ts vélos désolidarisant r. AR. de la r. libre, etc. Recherche représentants départementaux exclusifs, aff. d'avenir. Caution 50.000 fr. exigée. Jolibert, fabricant, Boucau (B.-P.).

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

VOITURES

CHEVROLET cab. décap. speeder imp. méc. pns irréproch. fr. Lockheed, int. cuir. Px 205.000 fr. Dr Massie, 5, r. de Seine, Ivry, apr. 19 h.

VENDS voit. sport Rally 6 CV. mot. Ruby pns nfs. Yls. soir 17 à 20 h. Px 125.000 fr. Rabacés, 107, av. Divis.-Leclerc, Le Bourget.

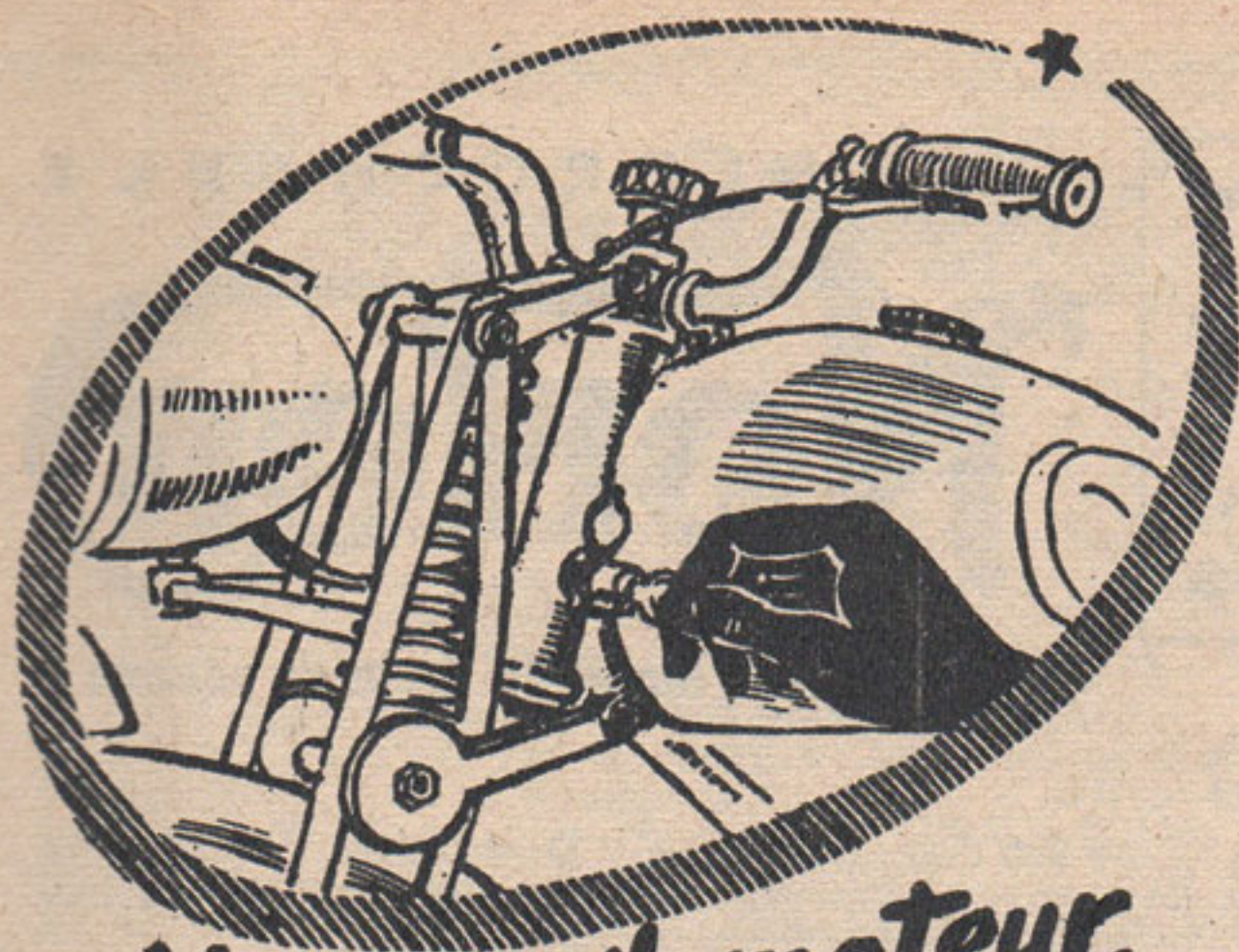
HOTELS - PENSIONS

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

SUR LA ROUTE BLEUE... « Chez Marguerite ». Cuisine soignée. Prix modérés. Prévenir d'avance pour être royalement traité. Savigny-en-Sancerre (Cher). Tél. 10.

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 ».



**Votre velomoteur,
votre moto..**

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Nos antivols de velomoteurs et motos sont montés en série, en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME & RHONE, GRIFFON, METECRE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. A L'ÉTRANGER par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STAN DARD, allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 64-88

Possesseurs de MOTOS DKW

NOTRE SYSTÈME DE RÉGULATION A FAIT SES PREUVES
il est : Étudié, sûr, pratique et garanti

Coffret métallique complet (form^t 110x110). Prix : 5.500 fr.
PERSIN, 92, Av. de Rigny à BRY-sur-MARNE (Seine)

Téléphone : 172 à BRY

TOUTES PIÈCES POUR DKW, K.S. et S.B. (3 vitesses)



MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

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

A CRÉDIT de 6 à 24 MOIS

AGENCES : HOREX - ARIEL - PANTHER - NORTON - GUZZI
EXCELSIOR - TRIUMPH - MOTOCONFORT - GUILLER
ALMA - M.R. - MONET-G. - B.S.A. - Scooter M.V. - A.G.F.
MOBYLETTE - CUCCILO - MOSQUITO - Tandem M.R.

D'OCCASION :

Sides N.S.U. - TERROT - ARIEL - G.-RHONE - PEUGEOT
GILLET-HERSTAL - Sides SIMARD, etc.
STOCK MOTEURS - BOITES - DYNAMOS - CYLINDRES, etc.

BIANCO, 92, Av. de Verdun - ISSY

2 timbres pour réponse

Tél. : MIC. 22-39

UNE RÉVÉLATION :

La serviette « MAGIC » INDISPENSABLE AUX MOTOCYCLISTES



Un simple frottement et vos mains
seront nettes et douces sans irritation
de la peau.

DISSOUT, ABSORBE ET NEUTRALISE
grâce à sa composition chimique,
toutes taches ou impuretés (cambouis,
goudron, peinture, encre, etc...).

Utilisable jusqu'à usure du tissu.

Envoi franco contre mandat de 400 fr.

NÉO-PROGRÈS, 8, rue Aug.-Barbier, PARIS-11^e

Pour vos vacances

Le meilleur guide est toujours

L'ANNUAIRE OFFICIEL DES SYNDICATS D'INITIATIVES
publié par fascicules séparés concernant chacun une grande région touristique

Si vous ne le trouvez pas chez votre libraire,

L'UNION DES FÉDÉRATIONS ESSI, 127, Champs-Élysées, PARIS
vous enverra, franco, contre chèque postal « PARIS 38.878 » le fascicule
où vous trouverez tous les renseignements dont vous avez besoin.

Chèque postal de 160 francs :

Fascicules de l'une des régions suivantes : Auvergne — Bretagne —
Normandie — Savoie — Côte d'Azur et Corse — Algérie, Tunisie,
Maroc réunis — Autres territoires français d'outre-mer.

Chèque postal de 140 francs :

Paris — Région parisienne — Vallée, châteaux et plages de la Loire —
Bourgogne, Morvan — Vallée du Rhône — Limousin, Marche, Quercy,
Périgord — Poitou, Saintonge, Aunis, Angoumois — Artois, Flandres,
Hainaut, Picardie — Champagne — Lorraine, Vosges, Alsace —
Franche-Comté, Monts Jura — Dauphiné — Provence — Languedoc,
Rouergue, Roussillon — Pyrénées, Languedoc, — Pyrénées, Côte
Basque — Guienne, Gascogne, Côte d'Argent.

90 francs : Sologne, Berry — Algérie — Tunisie — Maroc.

L'ANNUAIRE complet relié : Frs 1.850. A la même adresse :
UNION DES FÉDÉRATIONS ESSI, 127, Ch.-Élysées, PARIS
Compte chèque postal : PARIS 38.878

MOTOCYCLISTES

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

MACOMBYNN

Ets S.G.D.G.

car vous la trouverez en vente à :

PARIS	Ets REVIL, 82, Avenue des Ternes.
BAR-LE-DUC	COMPTOIR DU CAOUTCHOUC, 31, r. du Bourg.
BAYEUX	MERCADER, 1, Rue St-Malo.
CALAIS	GUILBERT, 134, Boulevard Gambetta.
CHARLEVILLE	COURTOIS, Rue du Palais.
COMPOLIBAT	RISPAL, Agence « Motobécane ».
LA ROCHELLE	SERVANSPOURT.
LYON	LYON FRANCE RÉCUPÉRATION, 25, Place Bellecour.
MAUBEUGE	PELOT, Rue de France.
MULHOUSE	LEVRECHON, Faubourg d'Altkirch.
NICE	RIVIERA AUTO, 15, Rue Verdi.
SAINT-LO	MERCADER, Route de Coutances.
ROUBAIX	PACHY, 4, Rue du Grand-Chemin.
ROUEN	LEBERQUIER, 1 et 3, Rue St-Jacques.
SOISSONS	THIERRY, 1, Rue St-Martin.
TARTAS	JUZANK.
VIRE	MERCADER.

Dépositaire pour le Département d'Alger : SEYFRIED, 61, Rue de Lyon, ALGER

Dépositaire pour le MAROC :

CASA-MOTOS, 89, Boulevard Ray-Monod, CASABLANCA

Dépositaire pour la Tunisie : Ets BERG, 35, Rue de Marseille, TUNIS

5^e Liste de Dépositaires (1^{re} liste parue dans le N° de Janvier)

RECHERCHONS REVENDEURS POUR PRINCIPAUX CENTRES

Conditions et renseignements sur demande au fabricant :

Anc. Établs G. CHANTRIÉUX et R. LEFÈVRE

S.A.R.L. 12.000.000 de frs

2, RUE DE LA PLUMETTE — AMIENS

VAINQUEUR DE
24 TOURIST TROPHY

Dont en 1950 :

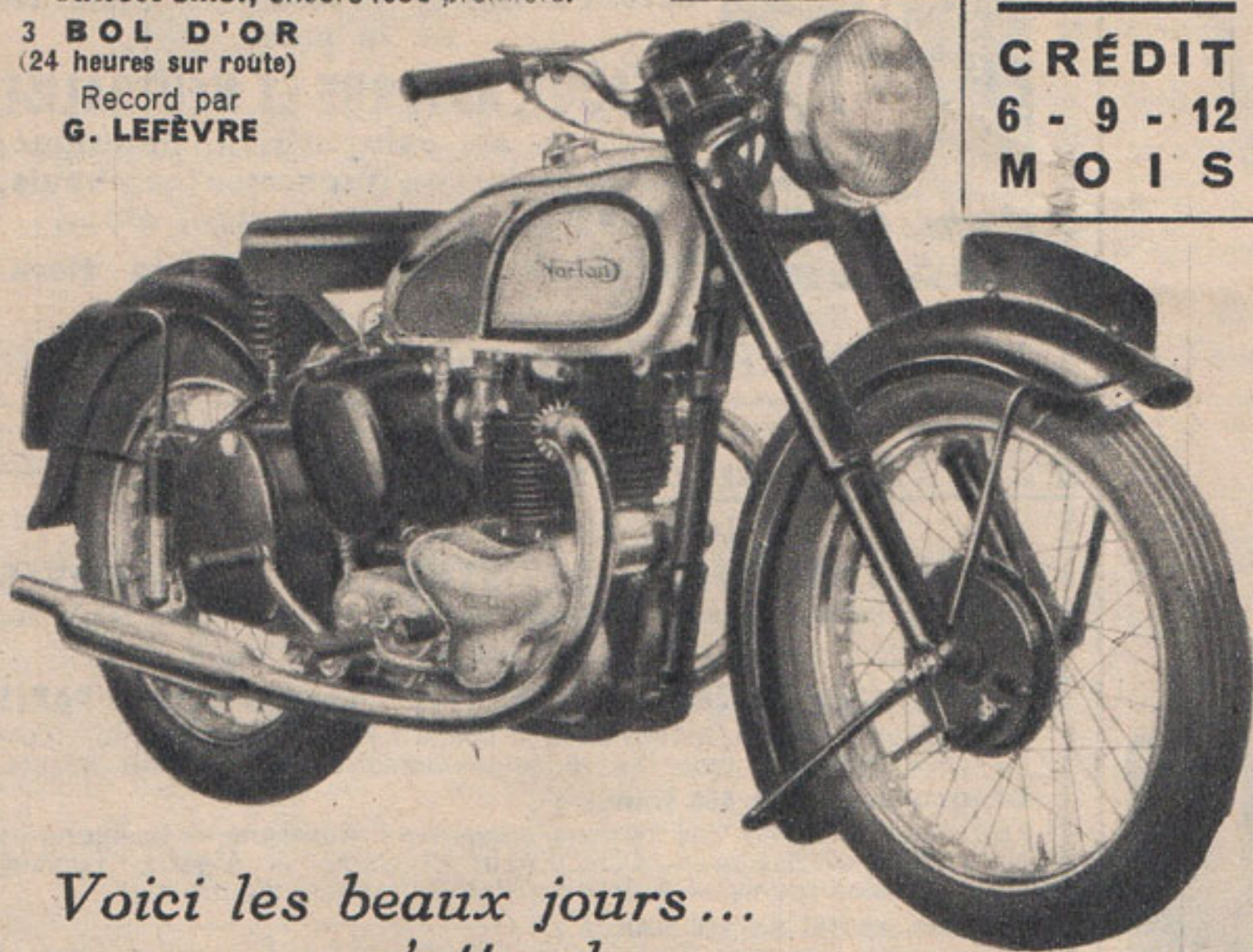
Cat. 350 cmc., les 3 premières places
Cat. 500 cmc., encore les 3 premiers!

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
M O I S



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...

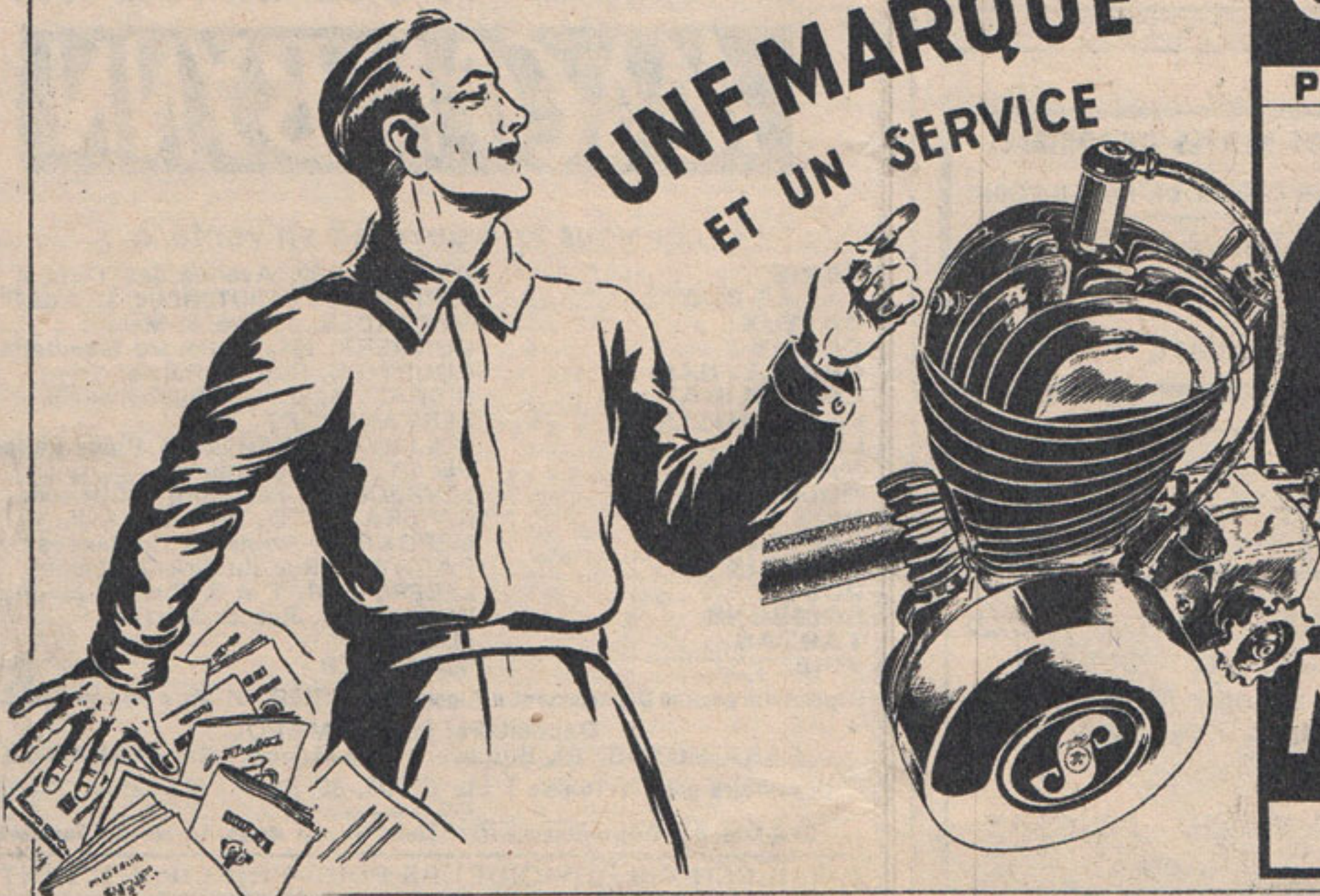
n'attendez pas pour commander votre "NORTON"...

C. GARREAU

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

Mieux qu'un Discours

UNE MARQUE
ET UN SERVICE



MOTEURS

SACHS

POUR VÉLOMOTEURS



MOTOR

SERVICE

Etablissements WILLIAM DUMONT

Distributeurs exclusifs pour la France et l'Afrique du Nord - Vente exclusive aux Constructeurs et Grossistes
11, Rue Chalgrin, Paris XVI^e - Tél. KLE. 68-10

Formidable!

le nouveau

CRÉDIT LADEVÈZE

sur le NEUF et l'OCCASION

Reprise de votre motocyclette: 25 à 30 % comptant, le reste en 6 ou 9 mois. Intérêt sur le découvert 9 et 13 %

Découvert total 250.000 francs

Le plus grand choix de neuf.

LIVRABLES DE SUITE: GROME-ET-RHONE 125 R. 4 — ALMA 125 cc. et 175 cc. suspension AV. et AR. — GUILLER ORIGAN 125 cc. et 175 cc. A. M. C. — IMME R. 100 — O. E. C. 196 cc. VILLIERS — RIXE 175 cc. — ILO 150 cc. — SACHS visible livraison 15 Mai — PANTHER 350 et 600 cc. ARIEL 500 cc. — Cyclomoteurs ANIELLA, VAP et A. G. F. POULAIN — Scooters "A. G. F."

Lunettes "IDÉALES" modèle SURPLUS sont arrivées, 990 frs

60 motos et vélomoteurs d'occasion

— Pièces détachées et accessoires. —

Expéditions FRANCE et COLONIES

Acheter chez LADEVÈZE c'est acheter de CONFIANCE — et vous assurer — les réparations, l'entretien gratuit pendant 6 mois DE TOUTES MOTOCYCLETTES NEUVES

50, Rue Brunel et **PARIS 17^e** - (Porte Maillot - 235, Boul. Péreire) Tél.: ETOile 24-66

Distributeur pour la FRANCE et livraison des:

ARIEL - PANTHER - O. E. C. - RIXE - IMME - Lunettes IDÉAL - Selles FERIDAX - Casques CROMWELL

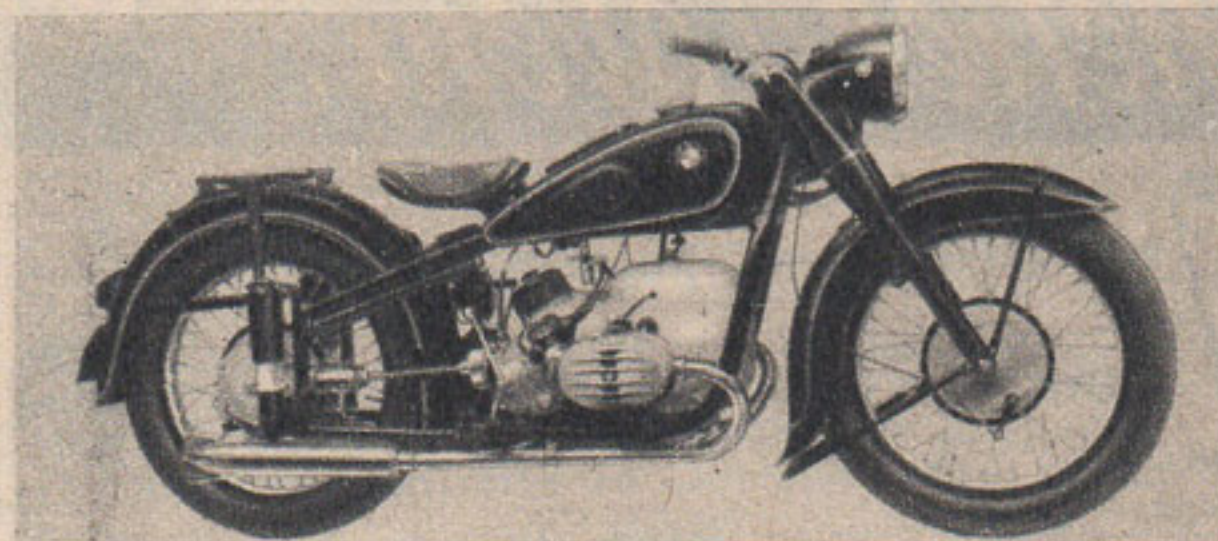
Représentant: DOUGLAS - MOTOBÉCANE - ALMA - GUILLER A. G. F. - GNOME-ET-RHONE.

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
Livraison fin Avril]



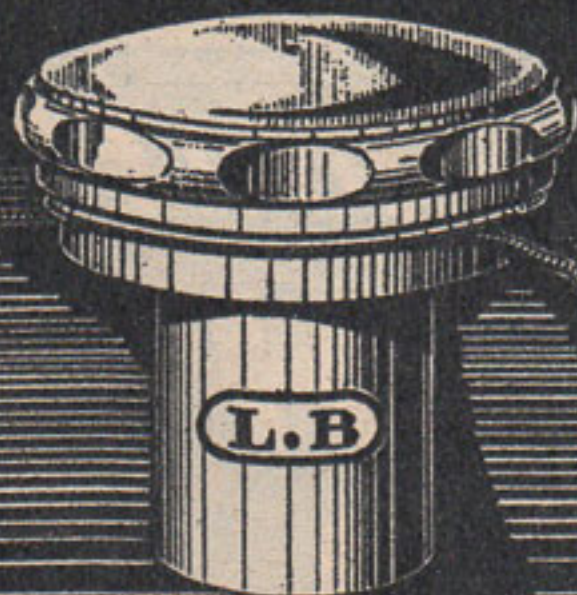
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE:

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

Tél.: GRE. 17-93

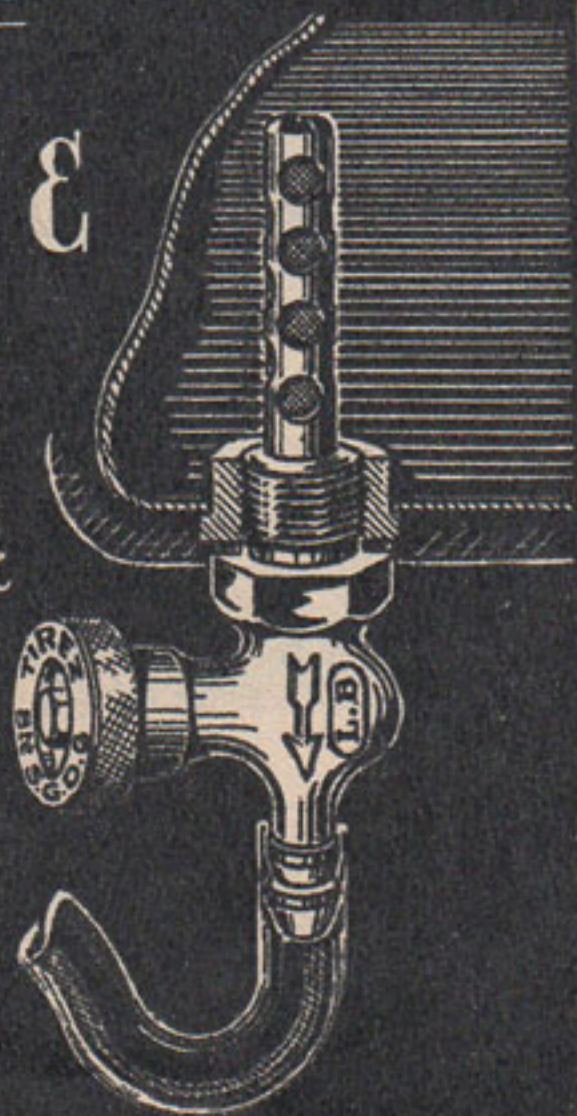


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE. Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



— AGENCES DIRECTES —

MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE

KELLER-ESCOFFIER - JONGHI - GUILLER

— M. R. - SCOOTER A. G. F. —

et la fameuse "MOBYLETTE"

— NORTON EXCELSIOR -- F. N. —

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

FOURCHE TÉLESCOPIQUE — adaptable sur tous —
vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.
ÉLÉGANTE - POSE RAPIDE - LIVRABLE DE SUITE **13.500 fr.**

RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES

RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES

— MAGNÉTOS — DYNAMOS —

SPÉCIALISTE DE SACOCHES EN CUIR POUR

— VÉLOMOTEURS ET MOTOS —

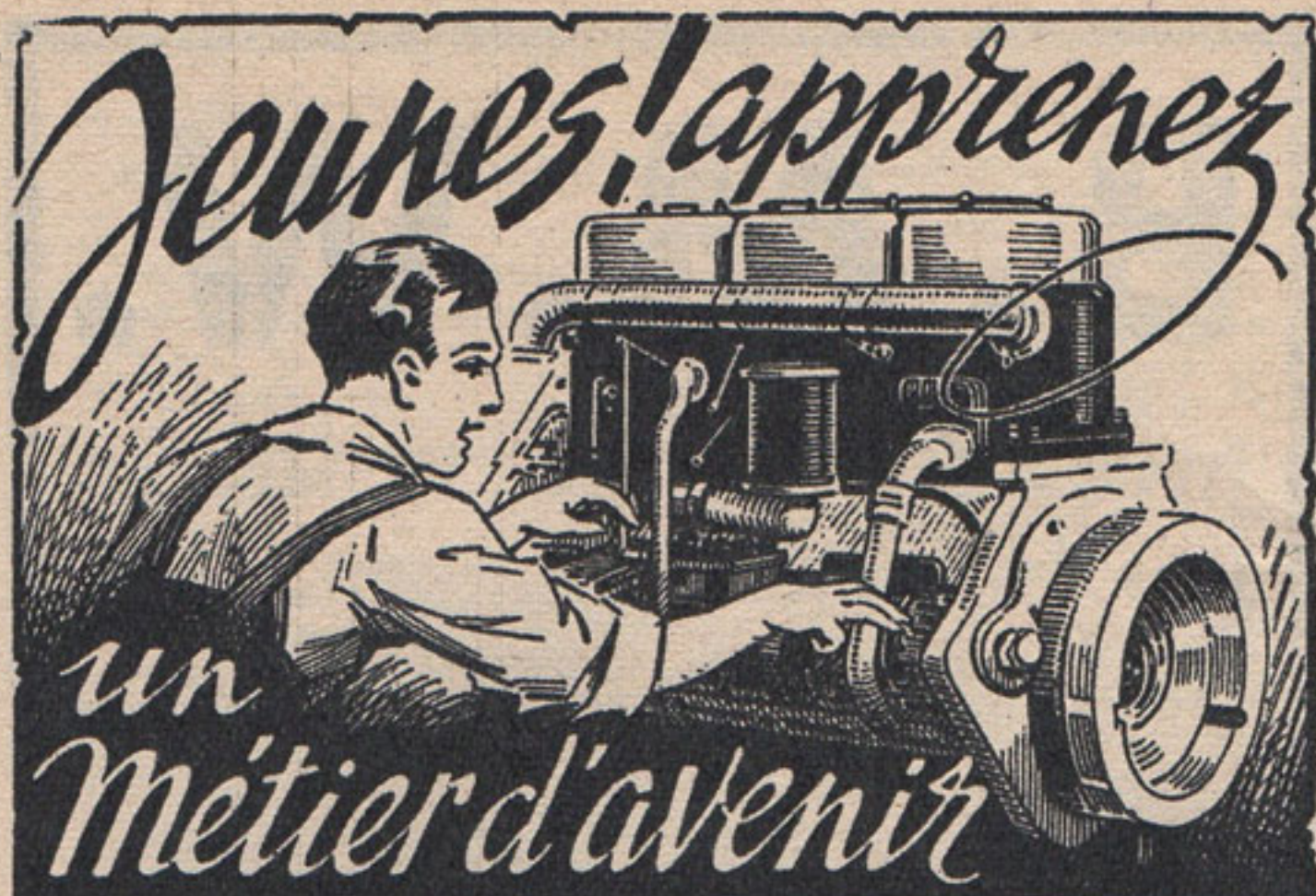
MODÈLES SPLENDIDES à partir de 2.500 fr. la paire

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

FOIRE DE PARIS STAND 554, HALL 5, TERRASSE A
STAND 12.513, HALL 125, TERRASSE R



Ne laissez pas passer votre chance!...

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

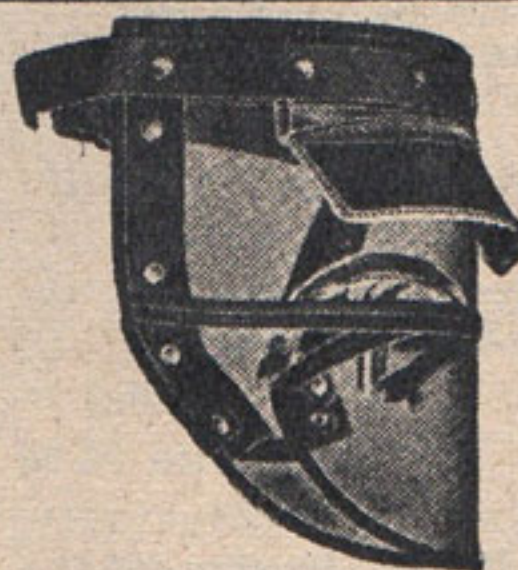
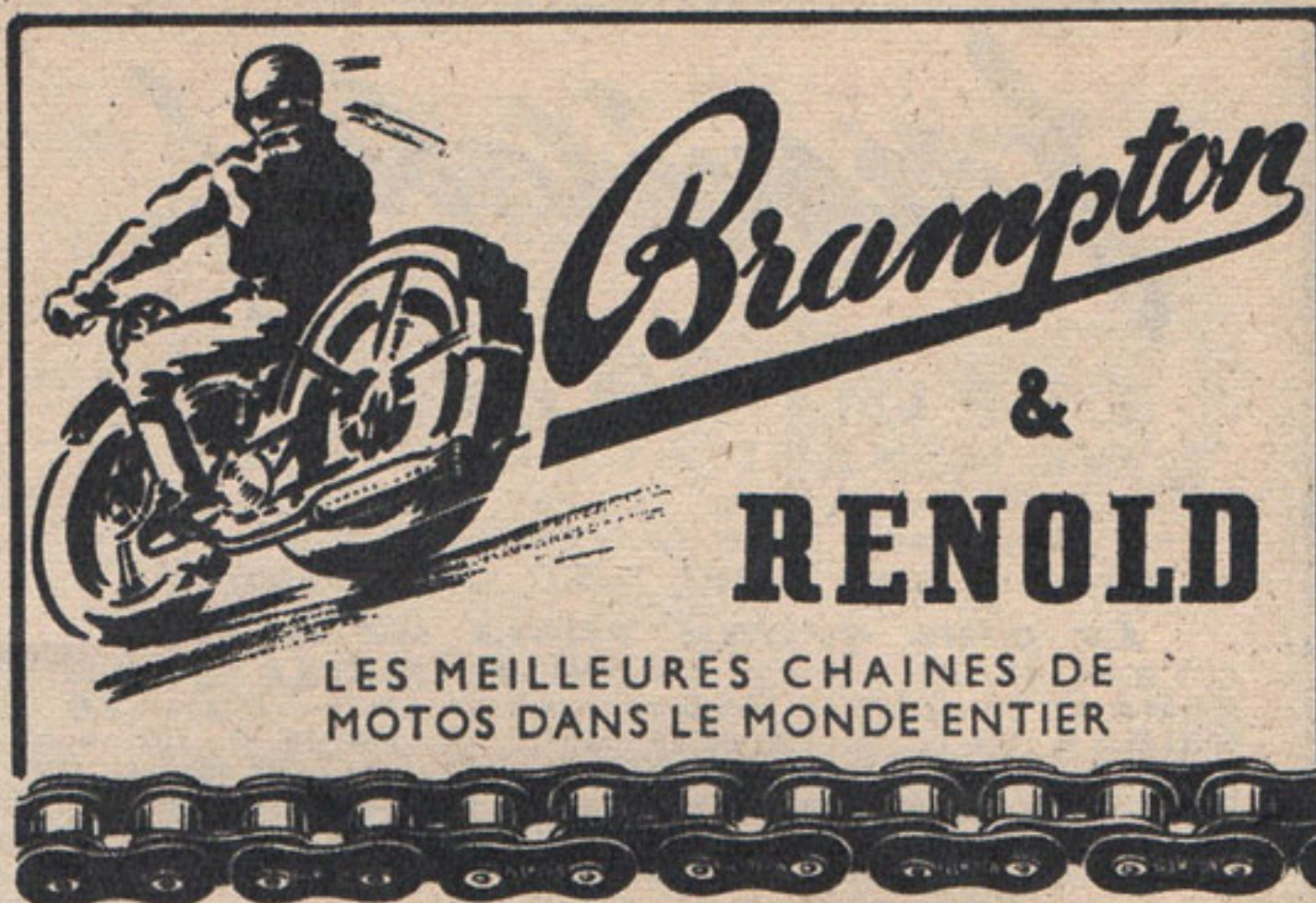
Préparation au Service Militaire **ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAILS - P.T.T. - MOTO-CULTURE**, etc...

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

Publicité L'ANGLE

"COURS TECHNIQUES AUTO"

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



Pare-visage "S.M."
anti-buée



Lunette "B. II. S."
anti-buée

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

SOCIÉTÉ LAQUEZ

FABRIQUE D'ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOCYCLETTES
5, RUE DE LUNÉVILLE — PARIS (19^e)

DESSUS DE SELLES - TABLIERS - MANCHETTES - RÉTRO-VISEURS POUR MOBYLÈTTES, VÉLOMOTEURS & MOTOS
AMORTISSEURS ADAPTÉS "IDÉAL" - BIÈLLETES DE FIXATION DE GUIDON "V.M." - HOUSSES DE SELLES POUR MOBYLÈTTES, VÉLOMOTEURS ET MOTOS -
PORTE-BIDONS - PARE-BOUE POUR MOBYLÈTTES -
REPOSE-PIEDS À VISSER POUR PONEY ET P. 56.

TARIFS ET ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

SANS RATES
avec **H²T**
huile pour moteurs 2 temps
*** SPÉCIALE ***

**GRAISSE SANS CALAMINER
ÉVITE LA PERLE DE LA BOUGIE**

H²T 97 rue de CHEZY NEUILLY 1/4 MAI-17-82

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17.

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-posté, 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.

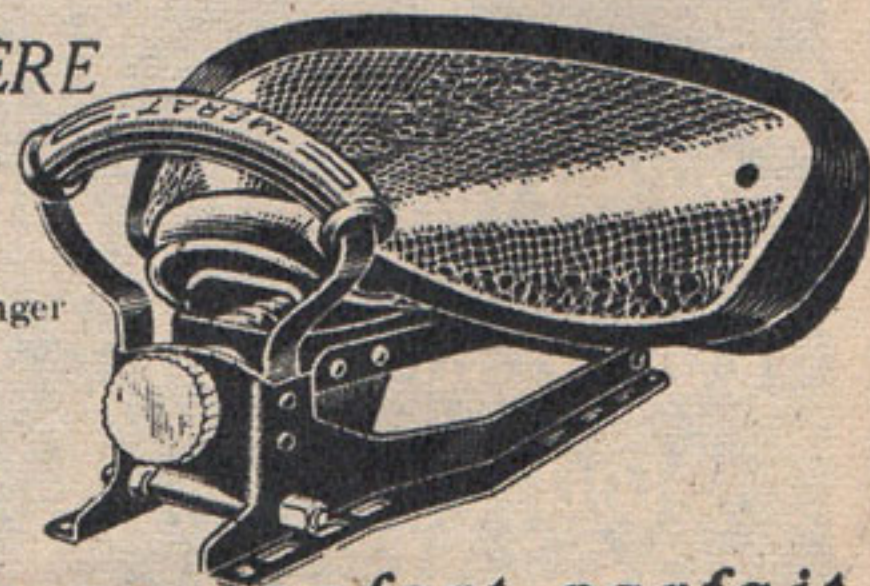
SIÈGES ARRIÈRE

MERAT

Breveté France et Étranger

Le seul
qui procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)




MOBYLETTE 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 GIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON MOBYLETTE

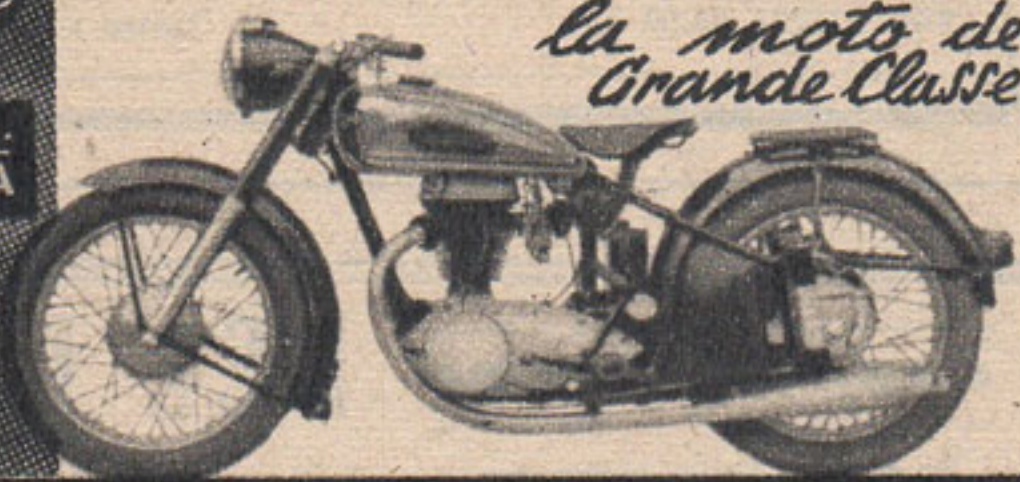
Pierre Monginet
 vous invite à retenir dès maintenant votre **175 S.A. GIMA** SPÉCIALE PRÉSENTATION : *Pierre Monginet*

9, B^d Murat, PARIS-XVI^e
 Porte d'Auteuil

125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 GIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON



HOREX
la moto de Grande Classe

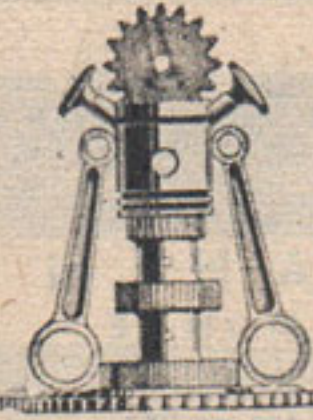


350 cmc.
RÉGINA

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

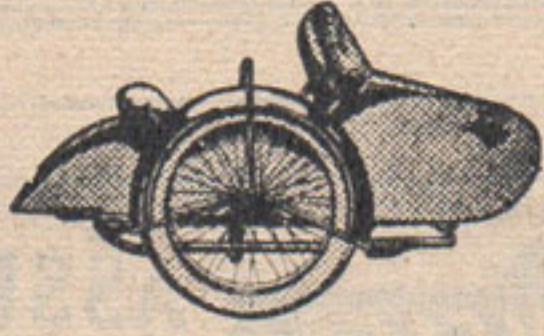
STATION-SERVICE

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



PIÈCES DETACHÉES
 de *qualité supérieure* pour
B.M.A. et MOTOS
 à la disposition exclusive des réparateurs
 et agents de la moto

SIDE-CARS LÉGERS POINARD
 ROUE SUSPENDUE — ATTACHES A ROTULE
 — POSE COMPRISE —

Prix :		Prix :
pour Vélocycleurs		pour Motos
39.600		45.100
à		à
44.500		54.000

POINARD - 54, Rue Et.-Dolet, CACHAN (Seine)
 — Tél. : ALE. 34-41 —

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES
de Qualité
Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS
PANTIN - SEINE

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



Si vous voulez acheter votre
 MOBYLETTE, MOTO ou VÉLOMOTEUR
 adressez-vous aux spécialistes

RENAULT ET CAMUS

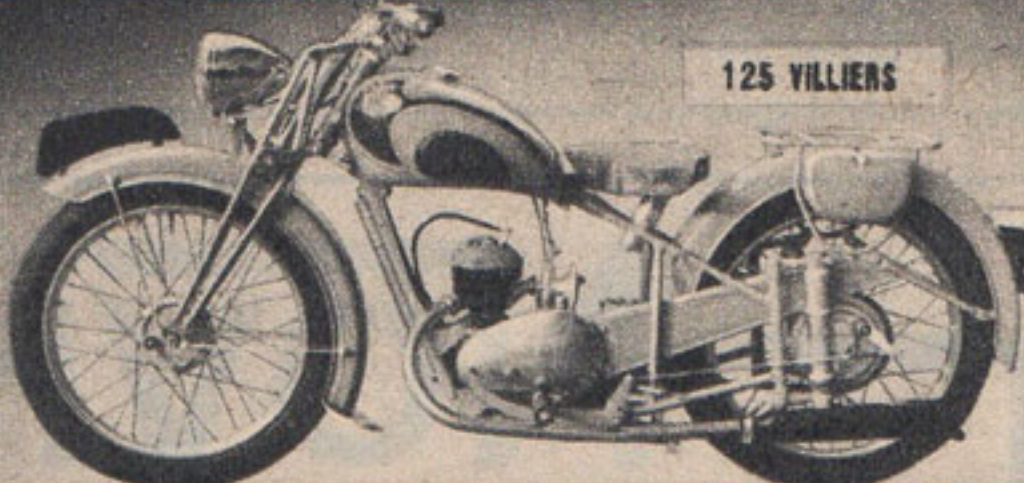
MONOPOL
 PISTONS - SEGM

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

AUTOMOTO
 VOUS SERA PRÉSENTÉ PAR **MARCEL PAHIN**
 RECORDMAN DU MONDE

100 VILLIERS
 125 VILLIERS
 125 AUBIER
 175 A. M. C.

125 VILLIERS



Crédit - Réparation. 62, Av. de la Grande-Armée, PARIS-XVII^e
 GALvani 57-95

Livraison rapide

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

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

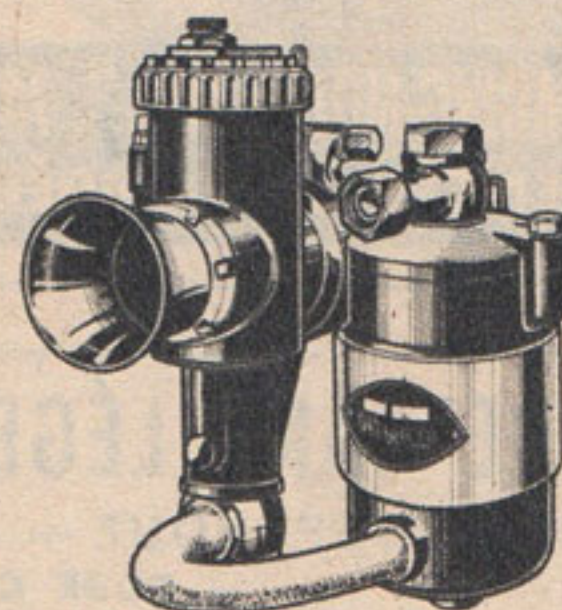
CARBURATEURS DEL LORTO

TOUS MODÈLES

Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"

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



MOTOCYCLES ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE

DÉFENSE

M. Louis FRANCHET
 Assureur-Consell
 22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES
 — Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

La housse "MOD'PLASTIA"

en tissu caoutchouté
 IMPERMÉABLE
 INALTÉRABLE
 grâce à sa composition spéciale

protège efficacement
 vélomoteurs ou motos
 au dehors et au garage

MOD' PLASTIA
 105, Fg du Temple - PARIS-X^e

Demandez-le
 à votre fournisseur habituel





*Contrôle régulièrement sa fabrication dans les épreuves les plus dures
et enrichit son palmarès de victoires significatives*

RALLYE MOTOCYCLISTE DE BOURGOGNE et de FRANCHE-COMTÉ (28-29 Avril 1951)



*Triomphe total de TERROT
dans toutes les catégories où ses machines étaient engagées*

350 cmc. **1^{er} PILLOT** (Coupe des 350 cmc.)
500 cmc. **1^{er} BEHRA** (Coupe des 500 cmc.)
Sidecars **1^{er} PROST** (Coupe des sidecars)

Sur motos 350 cmc., type H.C.T. et 500 cmc., type R.G.S.T.
strictement de série.

TERROT - DIJON (Côte-d'Or)



MOTO GUZZI

IMPORTATEURS - DISTRIBUTEURS

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS

PAUL MAURY

48, rue de la Bienfaisance, PARIS-8^e

Tél. : LAB. 65-20