

4 ANNÉE N 54

REVUE
BIMENSUELLE

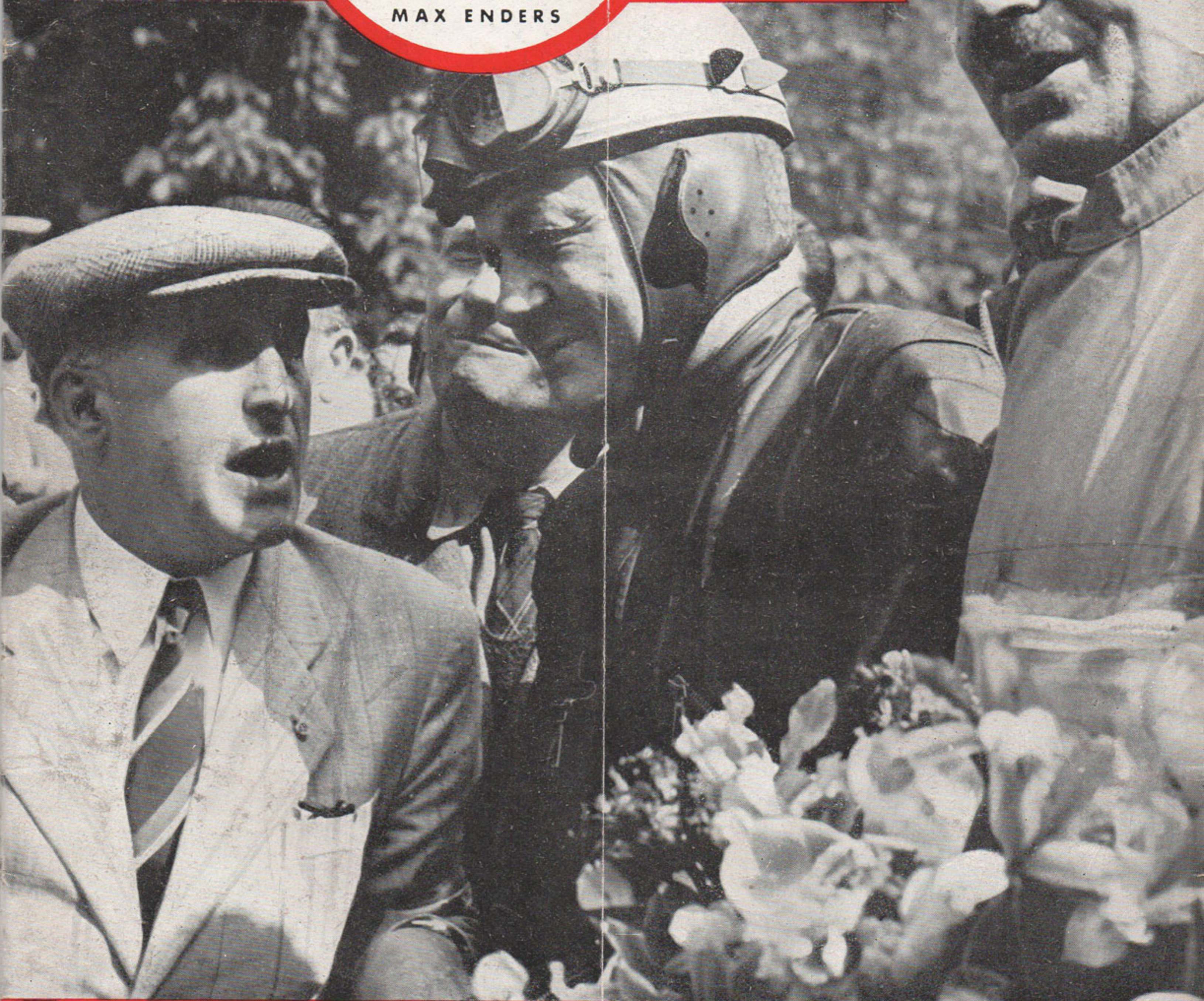
15 JUIN 1951

MOTOCYCLES

ADTEUR : R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17'

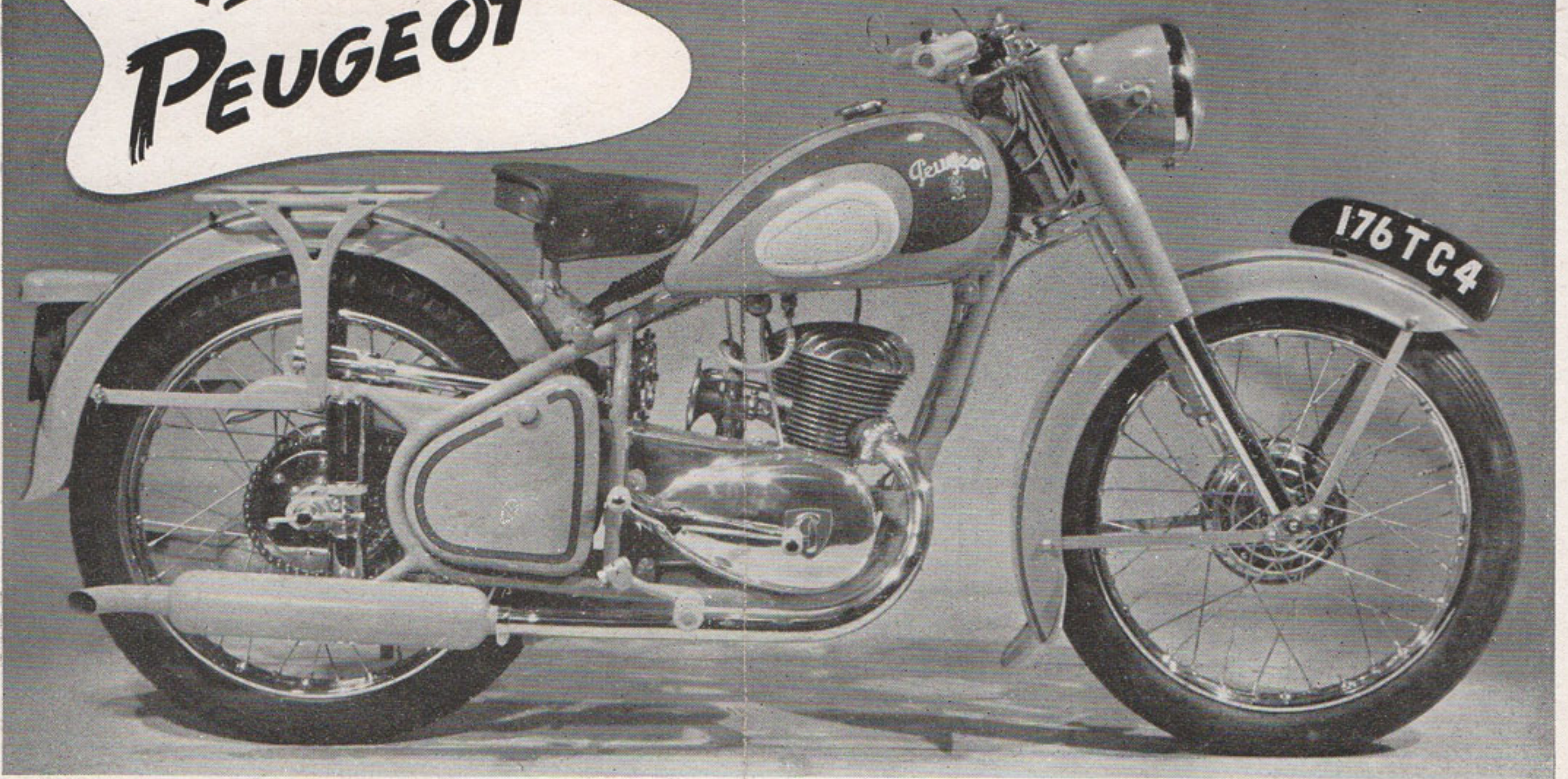
DIRECTEUR :
MAX ENDERS



40^{Fr.}

LA NOUVELLE 175 ^{CM³} A SUSPENSION ARRIÈRE

la perfection
PEUGEOT

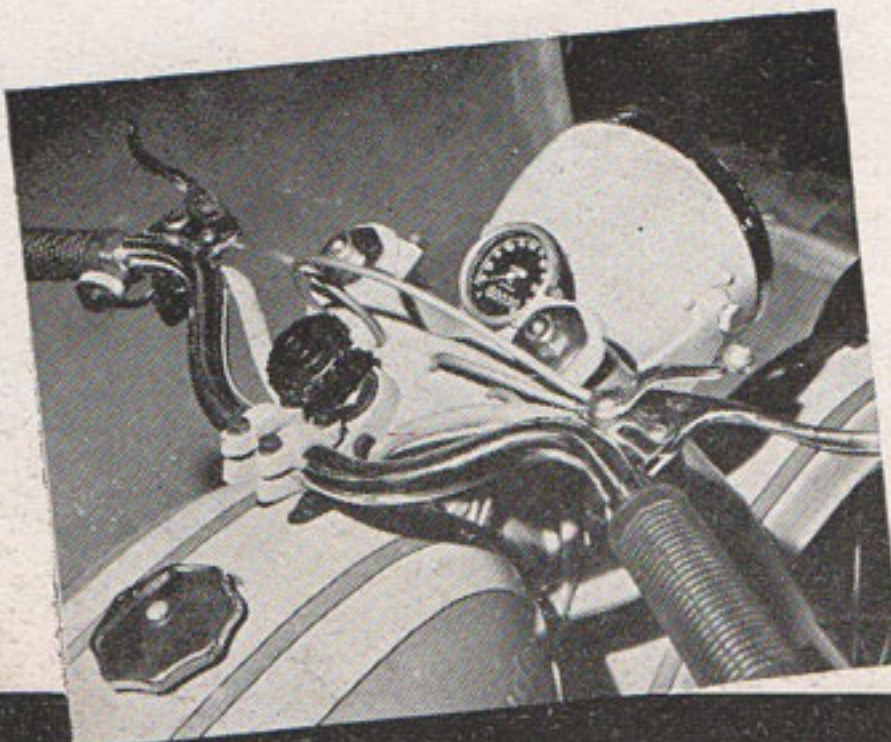
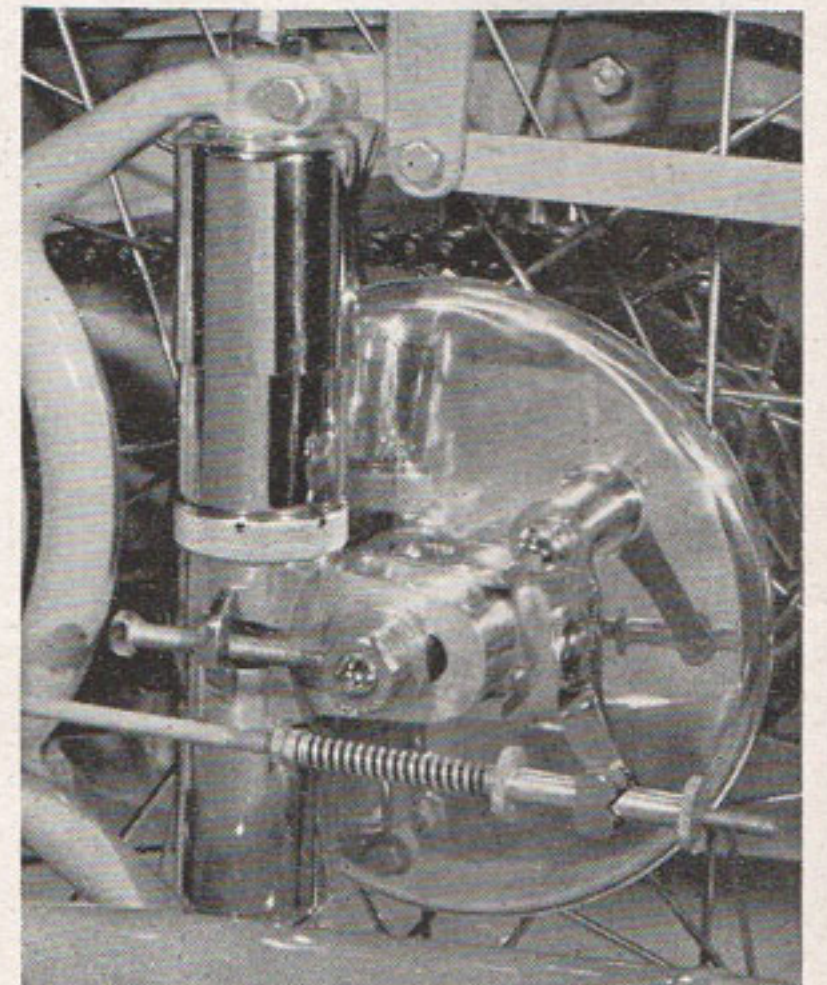


Cette nouvelle motocyclette 175 ^{cm³}, type 176 TC 4 résume toute l'expérience de PEUGEOT dans la fabrication des "2 temps" à haut rendement.

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.



Cycles
Peugeot

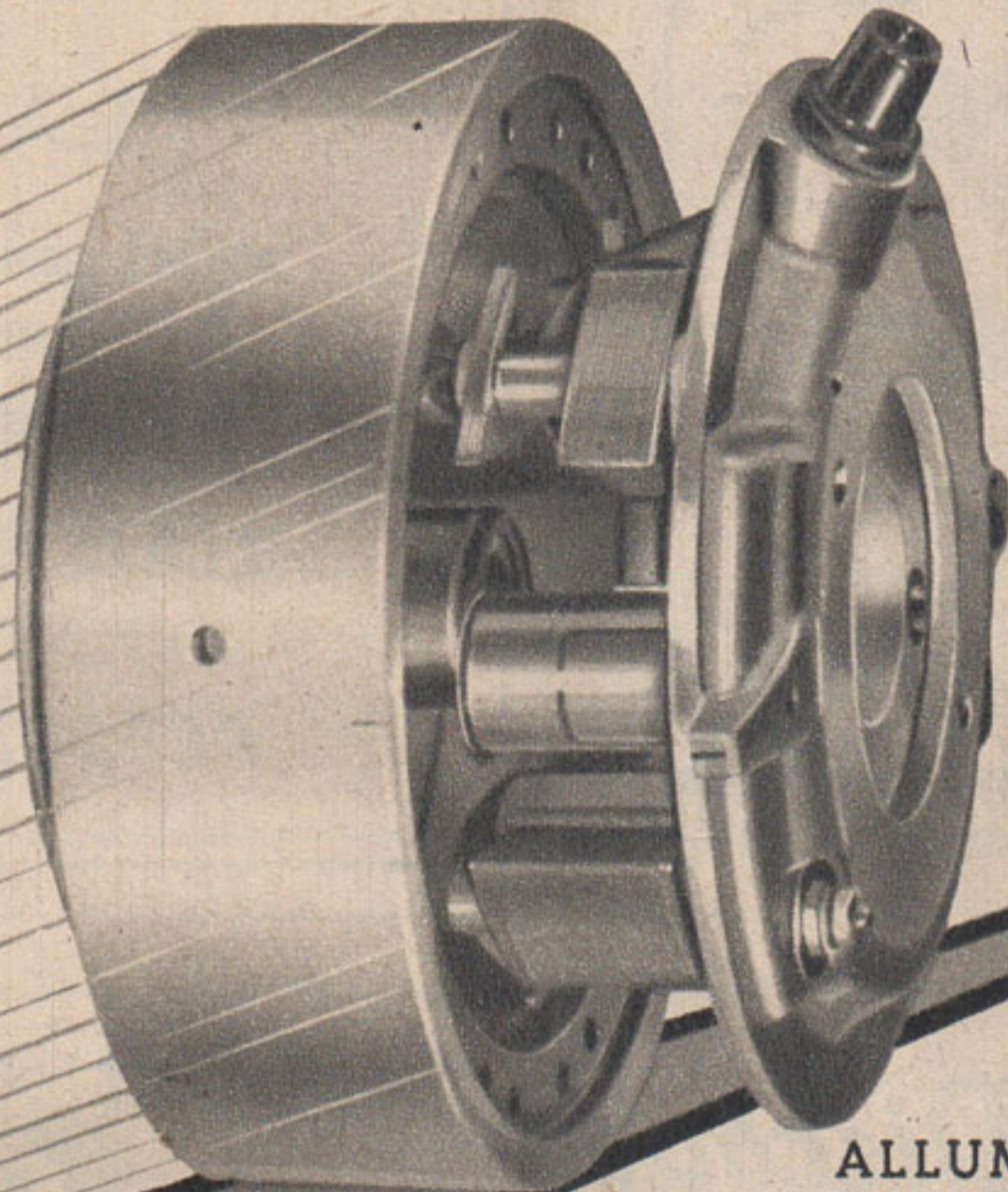
USINES A BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)



Des volants magnétiques DE GRANDE CLASSE

Quelques références :

ALCYON
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
PEUGEOT
ULTIMA
VELOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indérégable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

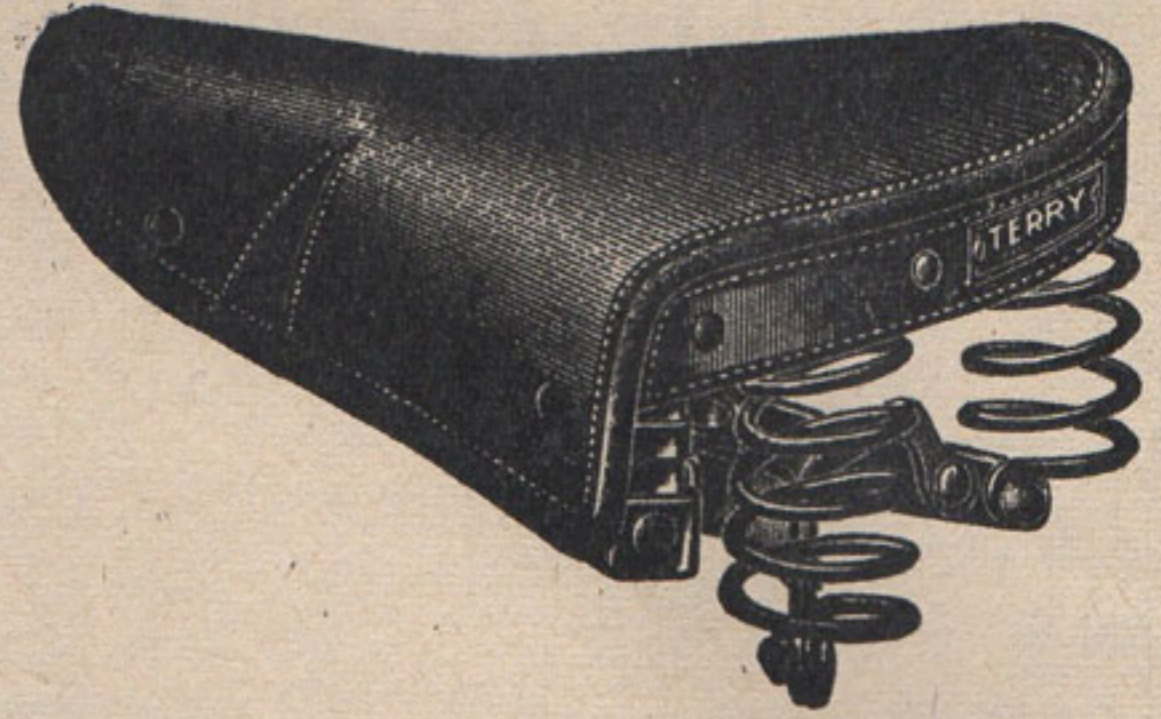
522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^e ANDRE PORTERIE

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

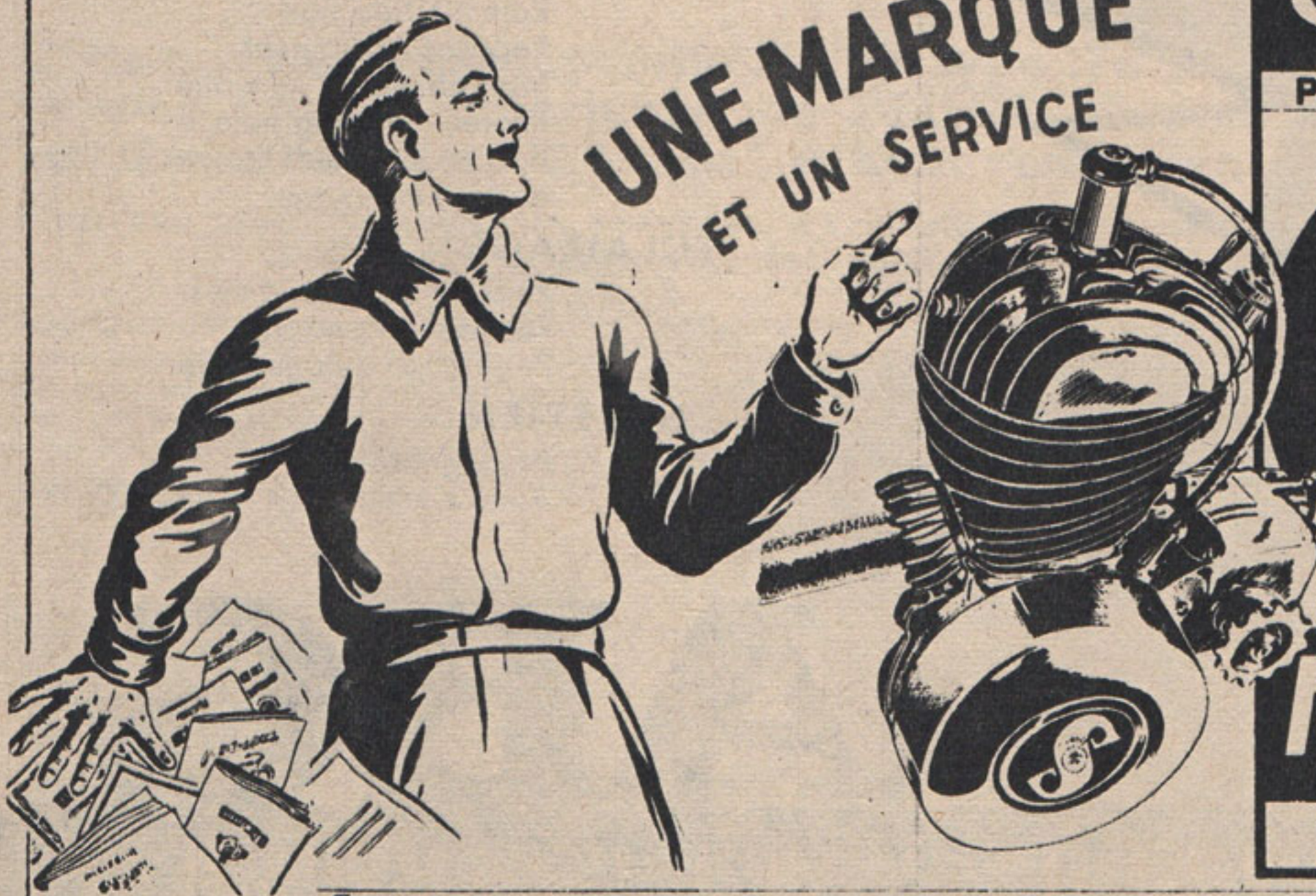
TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

Mieux qu'un Discours

UNE MARQUE
ET UN SERVICE



MOTEURS

SACHS

POUR VÉLOMOTEURS



MOTOR

SERVICE

Établissements WILLIAM DUMONT

11, Rue Chalgrin PARIS (XVI^e) — Tél. : KLÉ. 68-10

Sur demande, documentation et liste des Constructeurs ayant adopté le MOTEUR SACHS 98 cmc.

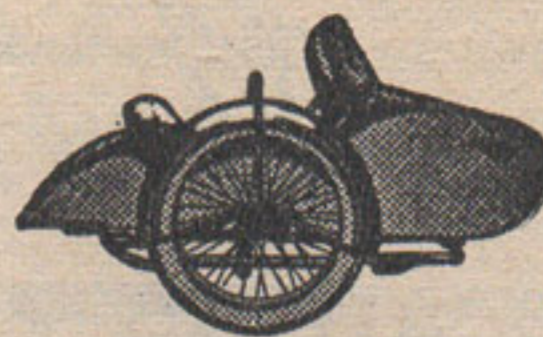
PH CADOT

BOL D'OR 1951

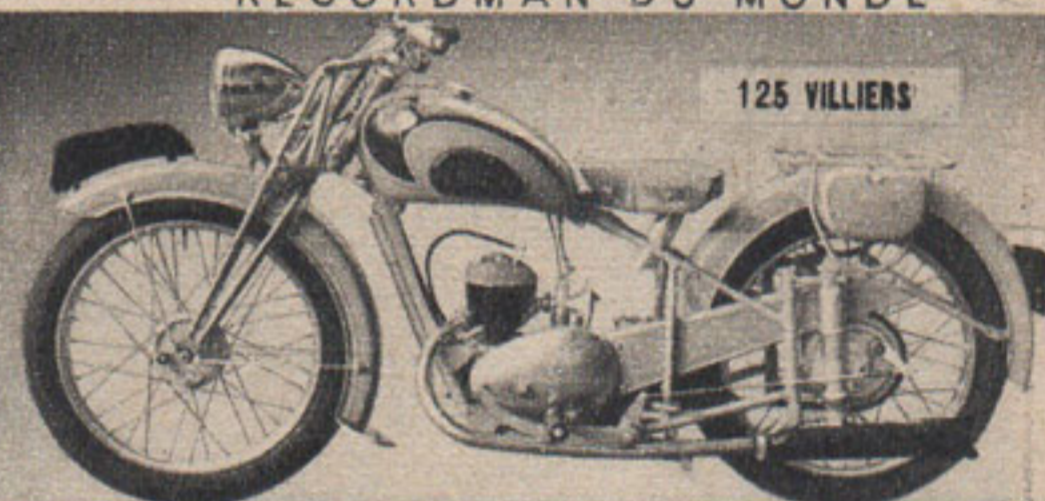
CATÉGORIE 175 cmc.

**1^{er} MATHIEU sur MOTO
D.S. MALTERRE**avec moteur **A. M. C.****1.800 km. 390** en 24 heuresMoyenne **75 km. 016** **RECORD BATTU !**
de 262 km. 150**D. S. MALTERRE** BAT SON PROPRE RÉCORD DE 1950
A MONTLHÉRY DE 116 KM.**4^{me} CAMUS** **6^{me} DAOUST**9^o du classement généralavec **PNEUS ENGLEBERT**
CHAÎNE BRAMPTON
GRAISSAGE REDEX**Établissements MALTERRE Frères**42, Boulevard de la Bastille — PARIS (12^e)

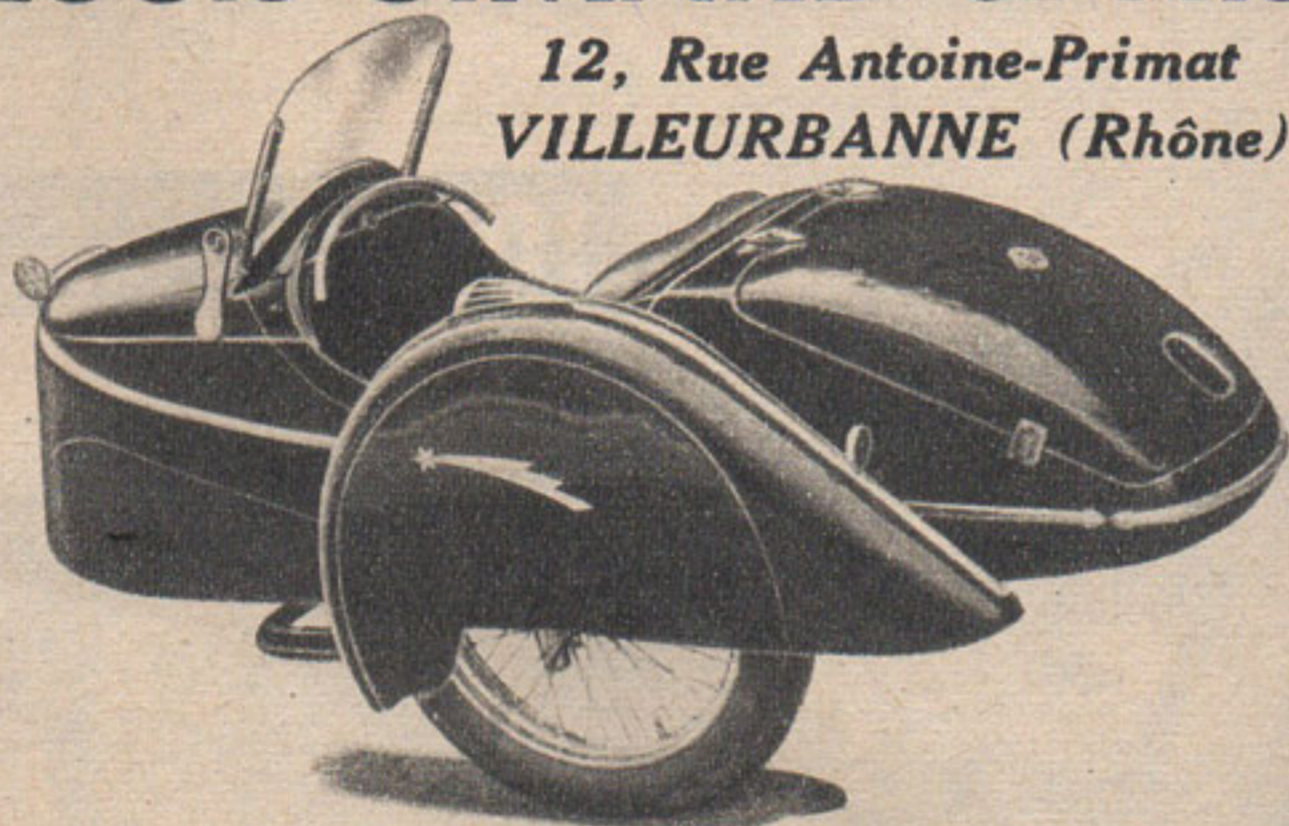
Téléphone : DIDerot 55-38

SIDE-CARS LÉGERS POINARDROUE SUSPENDUE — ATTACHES A ROTULE
— POSE COMPRISE —Prix :
pour Vélocycleurs
43.560
à
48.950Prix :
pour Motos
49.610
à
59.400**POINARD** - 54, Rue Et.-Dolet, CACHAN (Seine)

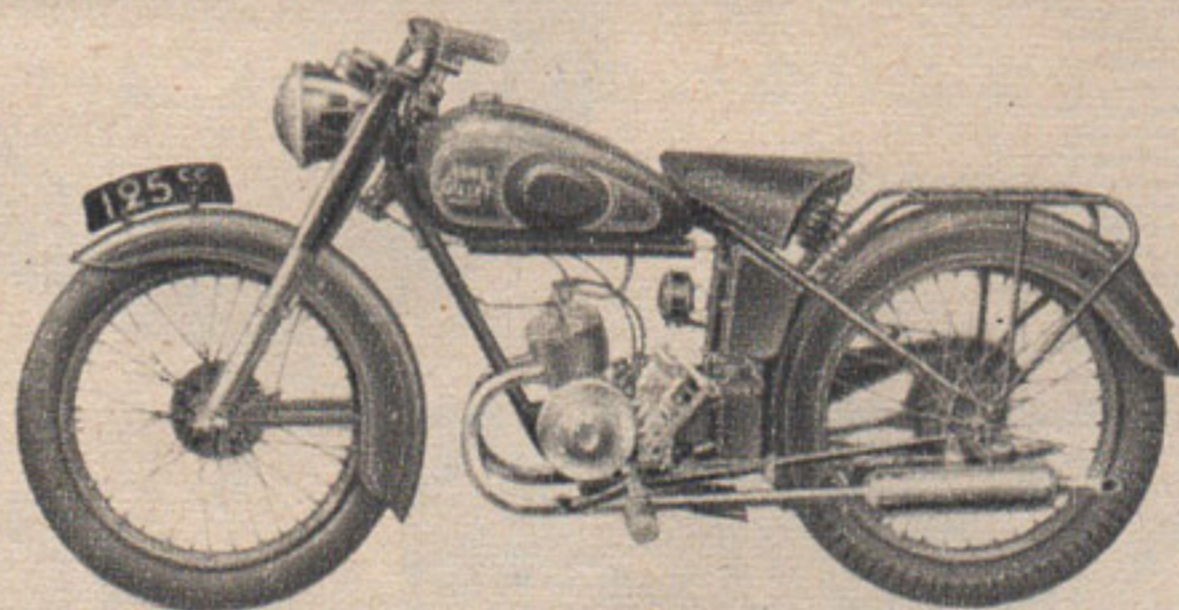
— Tél. : ALE. 34-41 —

AUTOMOTOVOUS SERA PRÉSENTÉ PAR **MARCEL PAHIN**
RECORDMAN DU MONDE100 VILLIERS
125 VILLIERS
125 AUBIER
175 A. M. C.

125 VILLIERS

Crédit. Réparation. 62, Av. de la Grande-Armée, PARIS-XVII^e
GALvani 57-95Aucune 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 cellulosique vitrifiée, accessoires et
enjoliveurs de luxe.**Vous choisirez donc un « SIMARD »****LE SIDECAR SANS CONCURRENCE****FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE**

Quelques Agences disponibles



VÉLOMOTEUR TYPE VI

RENÉ GILLET**MOTOCYCLETTE** 250 cmc., 4 vit., type A. 51
105 km.-heure, consom. 3,5 lit. aux 100 km.**VÉLOMOTEUR** 125 cmc., 4 vit., type VI
76 km.-heure, consom. 2,5 lit. aux 100 km.**Établissements RENÉ GILLET**

126 bis, Avenue Aristide-Briand

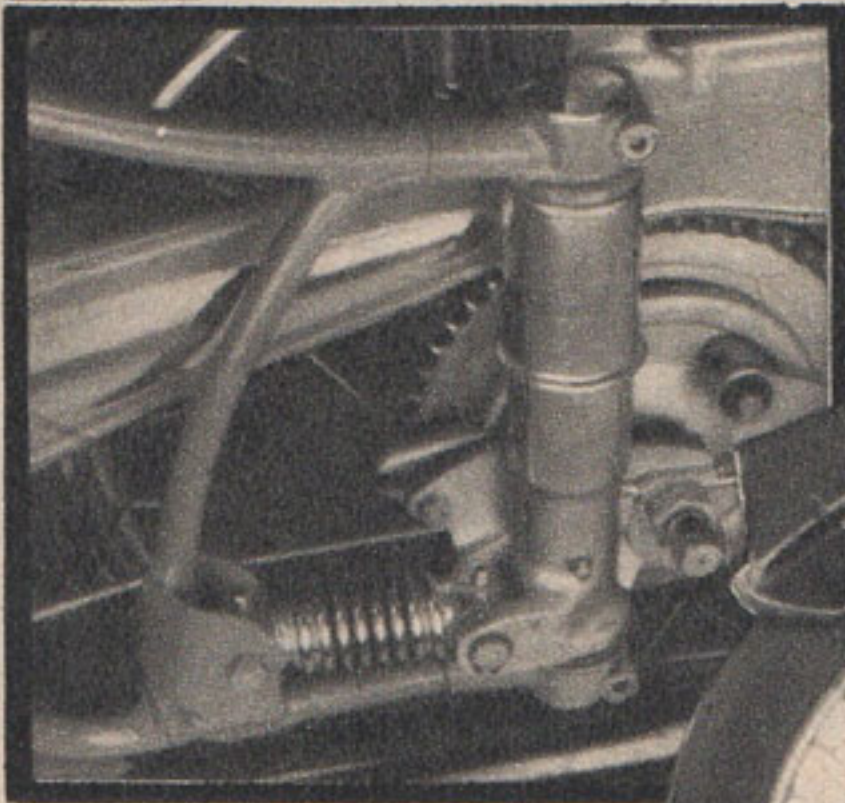
MONTROUGE (Seine)

Monet Goyon



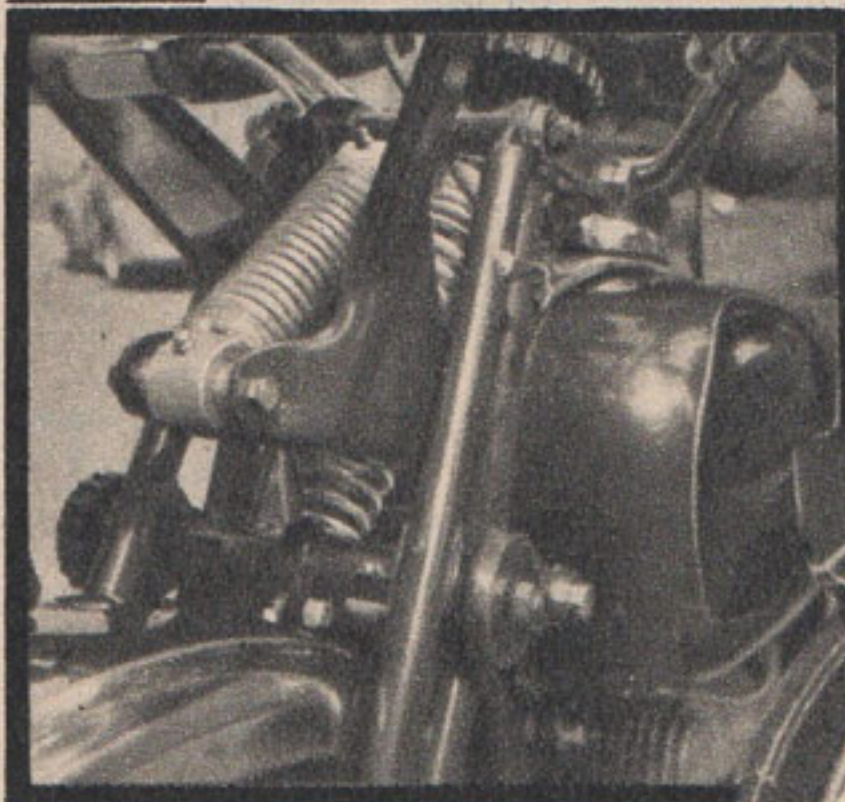
LES VÉLOMOTEURS 125 & 100 cm³ Modèles 1951 -

Koehler Escoffier



correcteur de suspension
arrière. J.A. GRÉGOIRE

correcteur de suspension
avant J.A. GRÉGOIRE



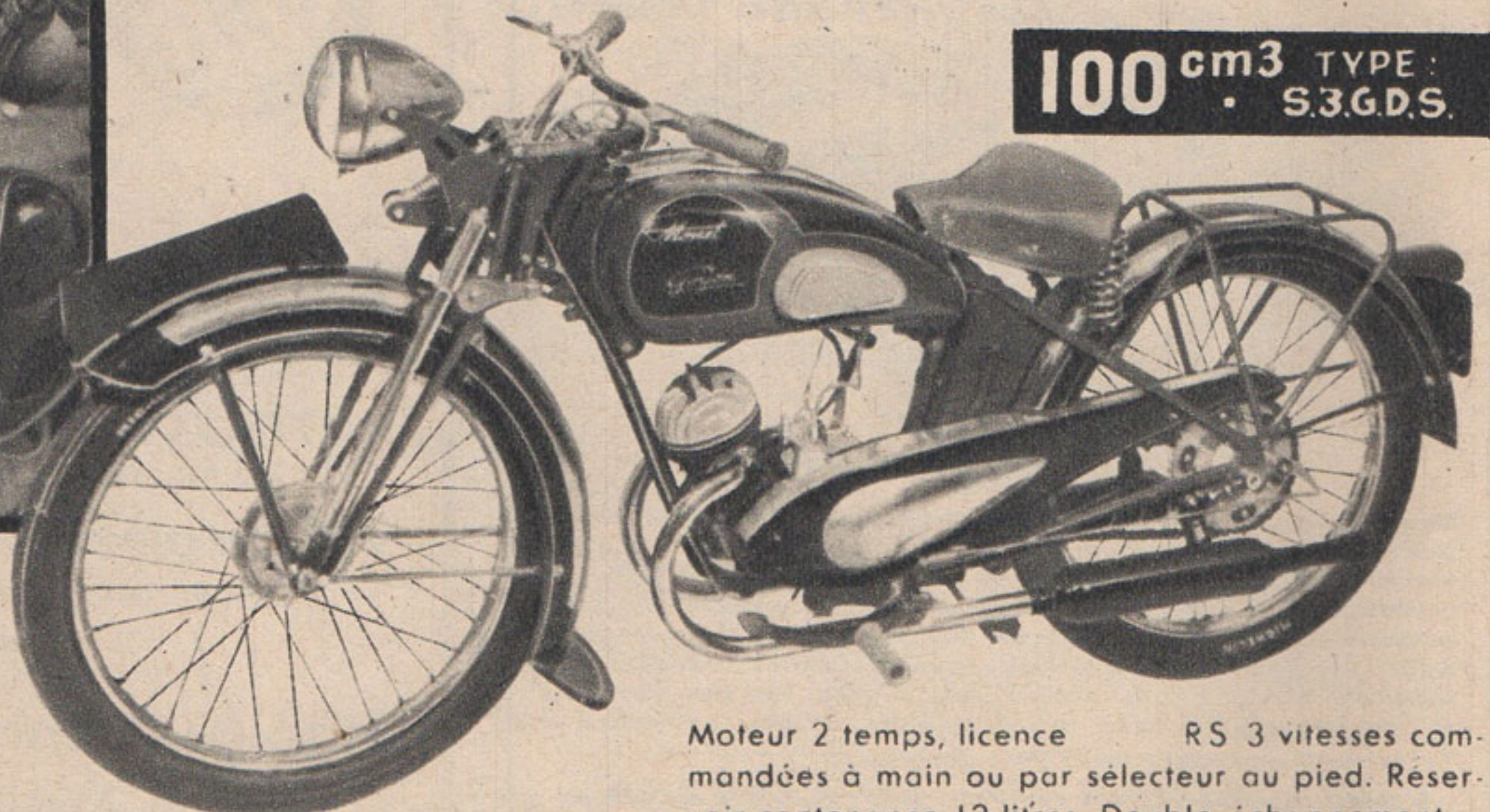
AUTRE MODÈLE

La "SHOOTING-STAR"
motocyclette légère
200 cm³.



125 cm³ TYPE :
S-6-V.

Moteur 2 temps, licence VILLIERS. Sélecteur au pied
3 vitesses. Suspension arrière. Sur demande et en
supplément fourche télescopique et correcteurs de
suspension J.A. GRÉGOIRE, avant et arrière.



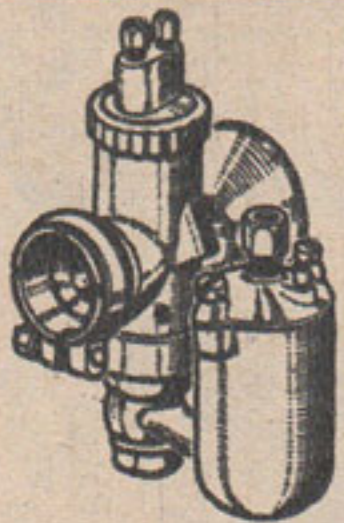
100 cm³ TYPE :
S3.G.D.S.

Moteur 2 temps, licence RS 3 vitesses com-
mandées à main ou par sélecteur au pied. Réser-
voir contenance 12 litres. Double échappement.

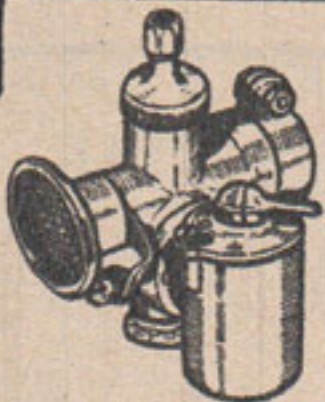
USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES 17'

AMAC

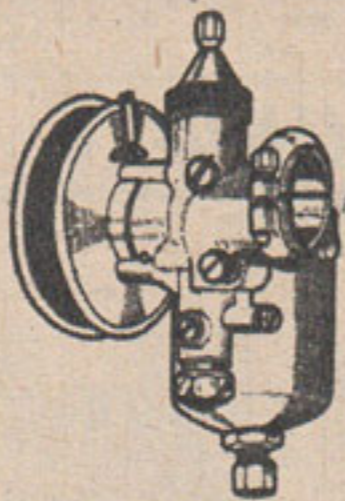
AMAC



Type MOTO



Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

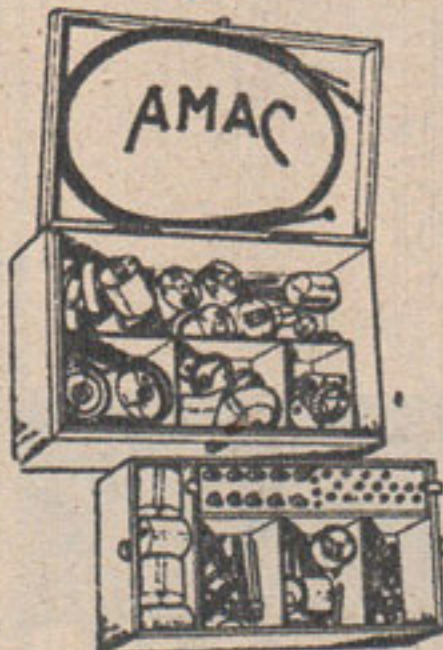


Type
VELOMOTEUR

AMAC



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante



COFFRET
pièces de
rechange

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

POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ

ENCORE 1er

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

CRÉDIT
6 - 9 - 12
MOIS

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"

BOL D'OR 1951

1^{er} LEFÈVRE, 2.348 km. 296 en 24 heures
soit 97 km. 636 de moyenne.

Record général motos et voitures

TOURIST TROPHY 1951

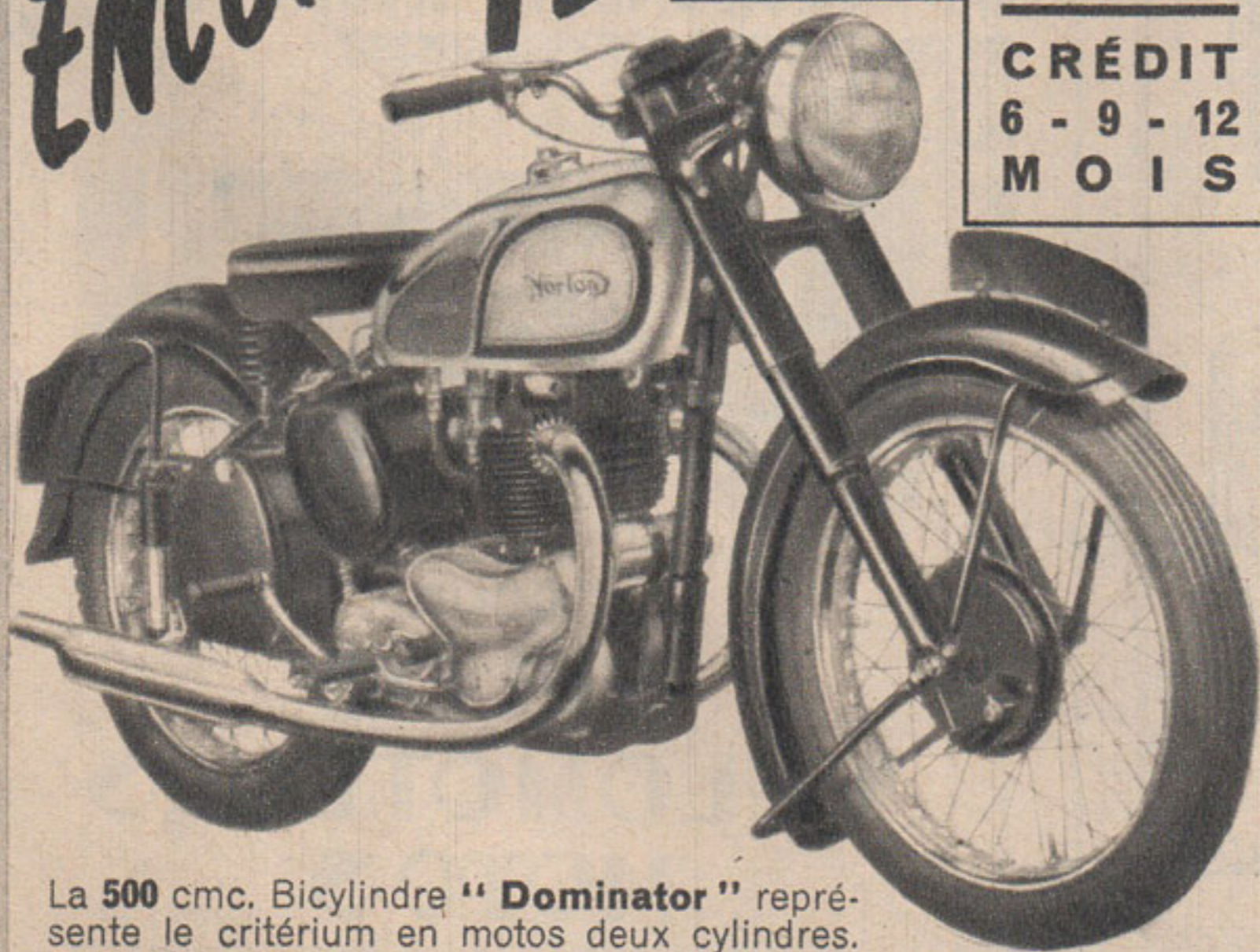
Déjà vainqueur 24 fois

A nouveau : En 350 cmc. 1^{er} DUKE, records battus,
moyenne : 143 km. 700, record des tours : 146 km. 920.

2^e LOCKETT. 3^e BRETT.

En 500 cmc. 1^{er} DUKE, 3^e Mac CANDLESS.

Toutes pièces détachées "NORTON" disponibles



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

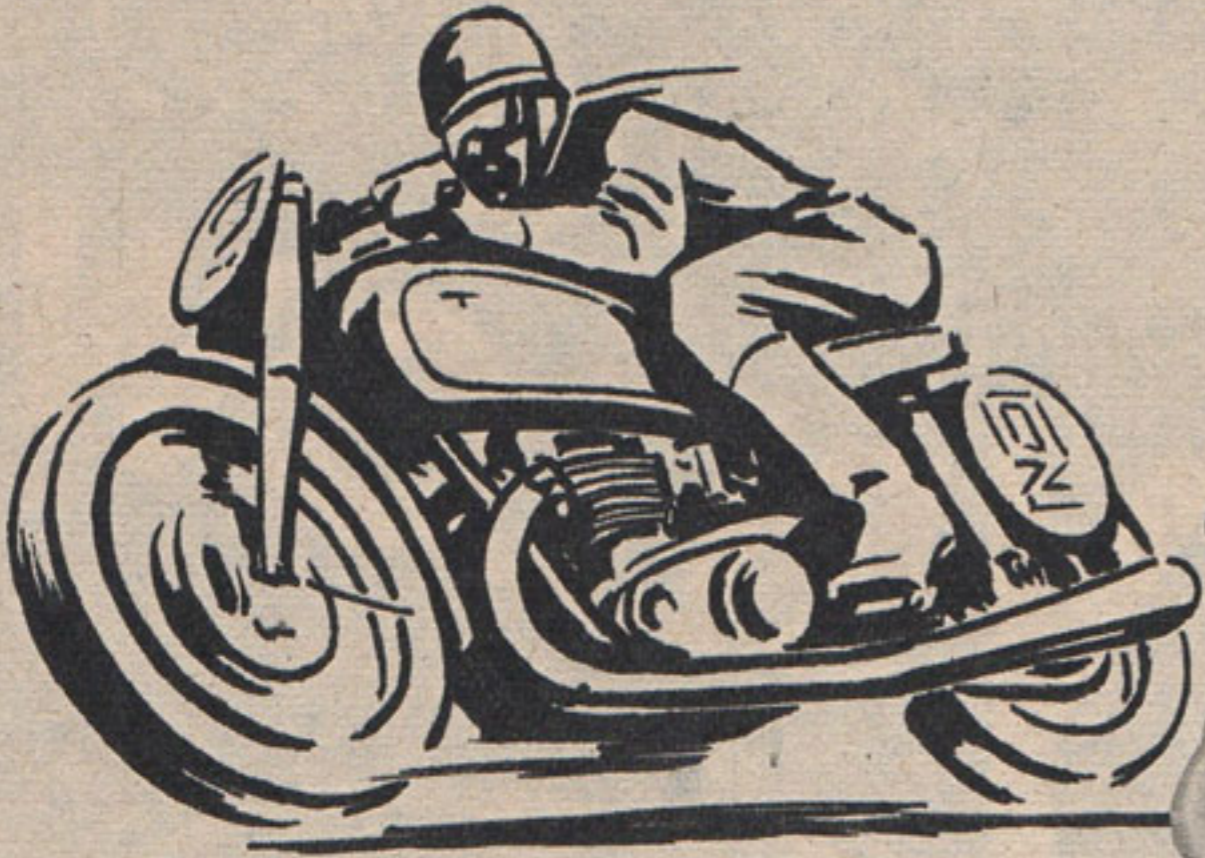
C. GARREAU

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

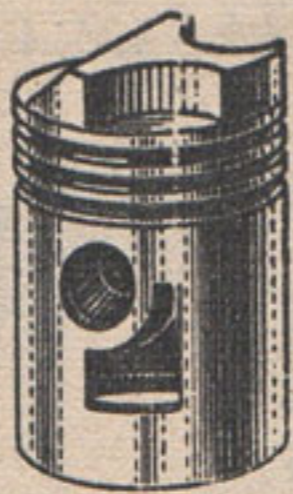
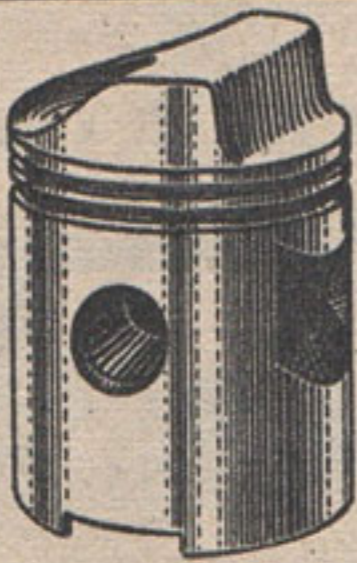
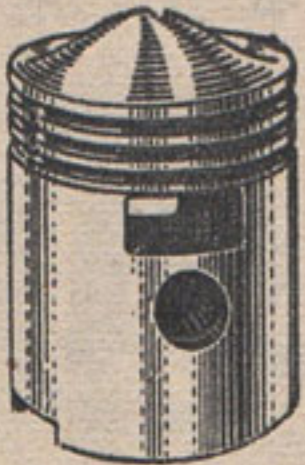
K.L.G.

CORUNDITE

LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE



**POUR MOTOS, VÉLOMOTEURS,
MOTEURS AUXILIAIRES & SCOOTERS**



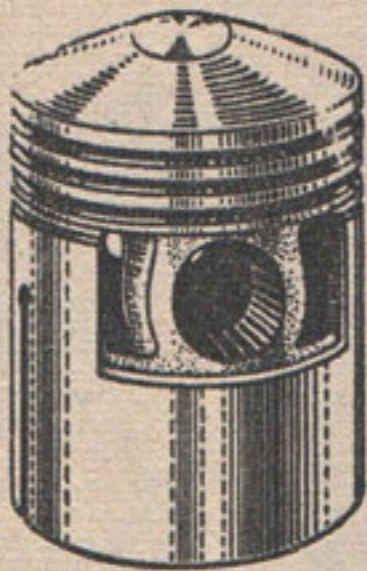
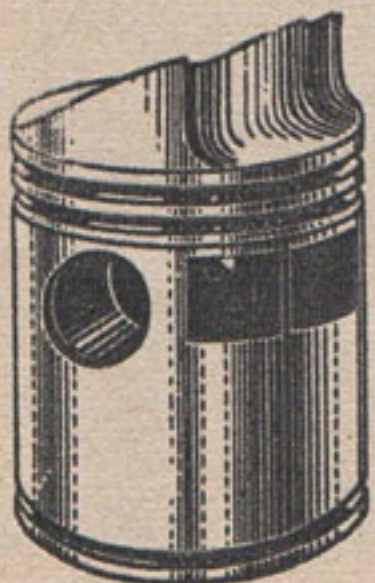
PISTONS

Super-vitex

en alliage spécial
hypercilicé

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

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

Novi

POUR

VELOS

VELOMOTEURS

MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000
12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Tel. Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

Après leurs succès dans le
CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951

les MOTOS

GUILLER - A.M.C.

Pneus DUNLOP — Volant magnétique SAFI

trionphent dans le

**CIRCUIT MOTOCYCLISTE
 DU SUD-OUEST**

13 Mai 1951 - 3 étapes - 1.344 km.

Catégorie 175 cmc.

**1^{ers} ex æquo VALEYRE
 BONNIN**

GUILLER Frères, Constructeurs
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

BOL D'OR

BRILLANTE PERFORMANCE

des

Motos JAWA

Catégorie 350 cmc.

4 JAWA AU DÉPART !

4 JAWA A L'ARRIVÉE !

1^{er} FRANCOISE — 2^{me} LENINGER

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE :

Établ^{ts} J. POCH

127, Avenue de Neuilly — NEUILLY-sur-SEINE

SAB. 61-70

Scooters

BERNARDET

Une belle production française



104, Av. de la République, CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine) - ALÉ. 24-20

Renseignez-vous et demandez un essai à nos distributeurs officiels



ZÜNDAPP

est maintenant
représenté en France par

SA MARQUE DÉPOSÉE

HALL DE



LA MOTO

LA MEILLEURE GARANTIE

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

TÉL. : BOTZARIS 27-12

Messieurs les Agents de cette marque,
possesseurs d'un contrat et ne représentant pas B.M.W.,
sont priés de se faire connaître
le plus tôt possible.

A plein Bol



L'ardente célérité du fougueux mustang, la puissante et patiente endurance du lourd percheron, voilà ce qu'on exige d'une moto de Bol d'Or.

Vingt-quatre heures de vitesse, vingt-quatre heures de résistance.

A la fois, les qualités d'un sprinter et celles d'un coureur de fond.

Le plus extraordinaire est qu'on parvienne à concilier ces deux inconciliables.

Il y faut, auparavant, l'art d'un metteur au point consommé, et, dans l'action, la science d'un pilote qui maîtrise son ardeur, domine sa fatigue, soulage sa monture, cependant que, lui aussi menacé de défaillance, réalise ce tour de force de conserver l'esprit clair, les nerfs détendus, la vision nette, les sens en éveil, de plus en plus, au fur et à mesure que les heures s'écoulent, que les kilomètres s'accumulent et, qu'au tournant, le sinistre coup de pompe le guette.

J'ignore si Mauve en créant cette rude épreuve a songé à ses conséquences et aux enseignements que d'année en année on en peut tirer.

J'aimerais que le Bol d'Or soit, comme pour les Anglais, le T.T., notre épreuve nationale parce que, pour l'usager, il est beaucoup plus probant.

J'en arriverais même à souhaiter un Bol d'Or pour les motos rigoureusement de série, prises au hasard dans le tas.

Quelle référence pour les marques qui s'y classeraient honorablement !

Max Enders

MOTOCYCLETES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. DAJEUNESSE.

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

Sommaire

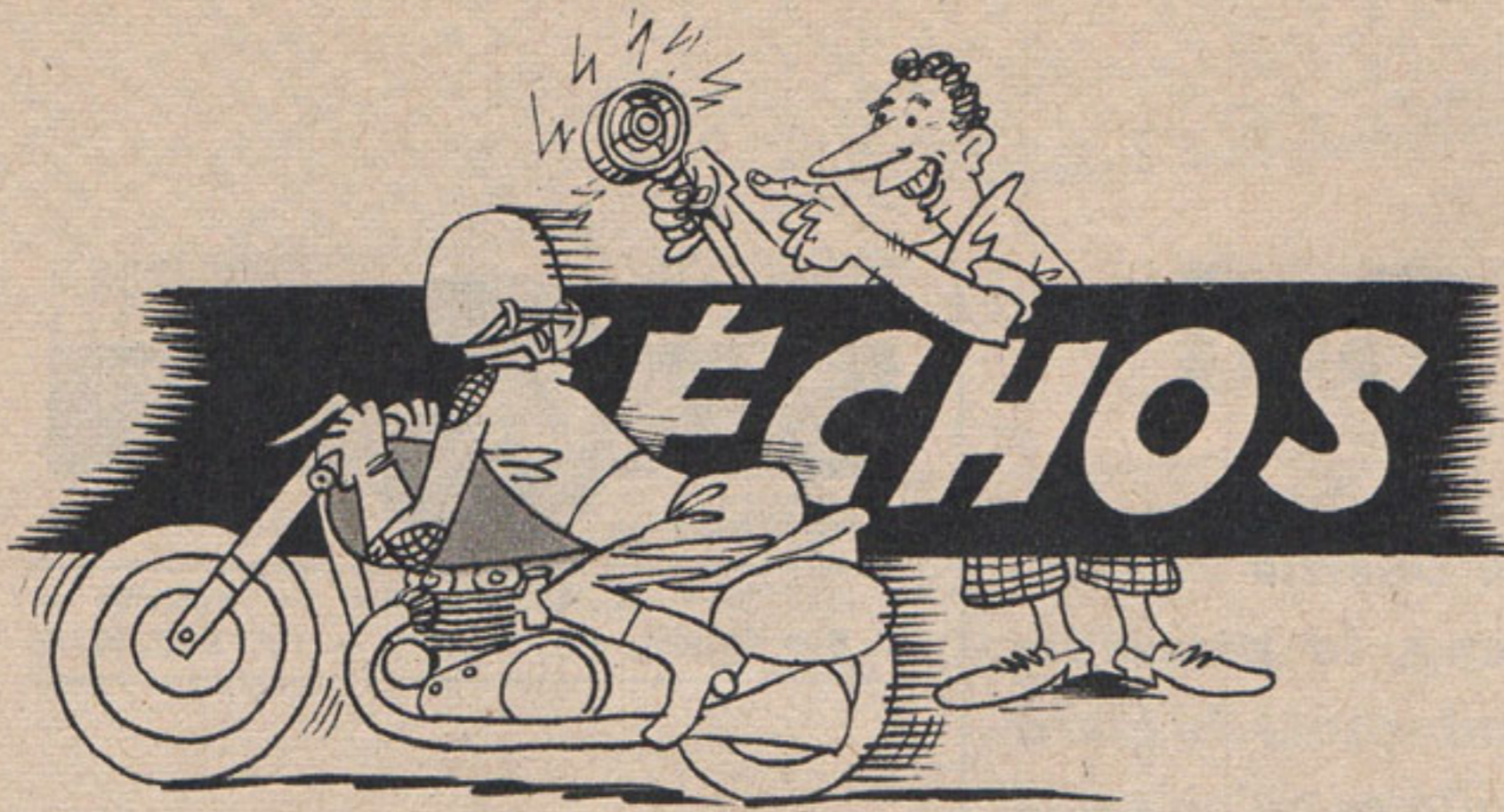
4^e ANNÉE - N° 54 - 15 JUIN 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	10
● REMARQUÉ A MONTLHÉRY...	13
● UN VÉLOMOTEUR DE SERVICE	14
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.	15
● DE PARIS A PARIS (suite).	16
● COURRIER DES LECTEURS...	18
● LE SPORT ET CLUBS.....	19

NOTRE COUVERTURE



BOL D'OR 1951. Le vainqueur et son manager.



Un point de vue.

Un lecteur, M. Baudricourt, nous écrit :

« Il y a plus de 60 fabriques de motocyclettes qui s'offrent à la convoitise de 123 millions d'Italiens, Français et Anglais.

Harley-Davidson et Indian, telles sont les fabriques qui suffisent à satisfaire les goûts de 140 millions d'Américains.

Ne croyez-vous pas que la suppression totale des barrières douanières, entre les trois pays ci-dessus nommés, suffirait à réduire le chiffre excessif de ces fabriques. pour le plus grand bien de la clientèle? »

C'est évidemment une question, mais nous ne voyons pas bien où elle peut nous mener. Y a-t-il inconvénient à ce qu'un grand nombre de marques s'efforcent d'attirer la faveur de la clientèle? La concurrence et l'émulation favorisent la recherche et le progrès, au profit final de l'usager. Si deux constructeurs, à eux seuls, se partagent le marché, il est à craindre qu'ils ne s'arrangent un jour ou l'autre, à notre détriment.

Les Américains, d'autre part, ne subissent pas comme nous l'attraction ou le besoin de la moto. La comparaison est donc difficile à établir. Mais la réflexion de M. Baudricourt est néanmoins intéressante.

Freins à rétro-pédalage.



On constate que nombre de cyclomoteurs étrangers sont équipés d'un frein arrière dans le moyeu, actionné par contre-pédalage. C'est ce qu'on appelle vulgairement le frein rétro, cher à nos porteurs de journaux, du temps où ils effectuaient leurs tournées sur de simples bicyclettes.

Les freins utilisés sur ces cyclomoteurs sont des modèles spéciaux renforcés. Ils ont l'avantage de libérer le guidon d'un levier et de simplifier ainsi la conduite, puisqu'ils soulagent les mains (qui ont tout à faire sur ce genre de machines), d'une manœuvre.

Le frein rétro dans le cas présent a toutefois un léger inconvénient et nécessite, pour le conducteur, une certaine adaptation. Sur un cyclomoteur, on ne pédale pour ainsi dire jamais et, étant continuellement en roue libre, ce qui n'est pas le cas pour le vélo normal, on a tendance à se reposer sur la pédale qui se trouve en arrière et, de ce fait, tendance à freiner involontairement, mais continuellement. L'action de ce frein est en effet très directe; pour bien faire il faudrait qu'il y ait un certain débattement, une sorte de temps mort assez marqué, ce qui par contre-coup

nécessiterait du conducteur un geste et un réflexe plus rapides en cas de nécessité urgente.

Mais le problème qui n'est pas insoluble simplifierait les manœuvres.

Ce frein se répandra-t-il en France? Certains importateurs l'offrent déjà à la clientèle sous deux formes, l'une avec frein à segments, l'autre avec frein à tambour.

« Moto-Cross Informations ».

Nous avons le plaisir de vous annoncer la parution de « Moto-Cross Informations », sous l'égide de « Motocycles ».

Cette belle revue spécialisée est toute entière consacrée à ce sport spectaculaire qu'elle traite de façon vivante et compétente puisque son rédacteur en chef, second aux championnats de France 1949, catégorie 350 cmc., participe aux compétitions en compagnie des meilleurs motocrossmen et ceci à travers la France entière.

Cette revue, abondamment illustrée, copieuse en reportages, en anecdotes, en articles techniques et en relations clubs, sera vendue sur les principaux terrains de cross et est d'ores et déjà à votre disposition à nos bureaux.

« Rixe ».



Ce n'est pas la relation d'un fait divers, mais la marque d'une moto légère allemande qui vient d'être importée en France par Ladèveze.

Cette marque, hier inconnue chez nous, suscite cependant un gros intérêt du fait qu'elle est équipée d'un moteur qui, lui, est avantageusement apprécié ici, pour avoir été répandu avant-guerre en 98 cmc., bloc-moteur deux temps, deux vitesses, le Sachs.

Les modèles Rixe parvenus à l'agence française sont équipés du 150 cmc. présenté au dernier Salon où il fut fort remarqué. Un autre type de cette même marque comporte un bloc-moteur 110 qui, pour avoir été moins répandu chez nous, n'en bénéficie pas moins d'une solide réputation.

Carburants synthétiques.

Non seulement on en reparle, mais aux U.S.A. le ministre de l'Intérieur a fait appel à l'industrie privée pour l'étude et la mise en route d'une fabrication de carburants synthétiques dérivés de charbon et de schiste bitumeux.

Ce sont sans doute les programmes militaires d'une part et, de l'autre, l'accroissement constant des besoins civils qui ont motivé cette décision.

L'effort allemand sur le marché mondial.



On a vu par ailleurs que les industries motocyclistes allemandes s'intéressent de très près aux débouchés commerciaux extérieurs.

En dehors des marques déjà connues et plus ou moins répandues hors de leur territoire, les Allemands travaillent dur à la réalisation de voitures démocratiques capables de concurrencer nos 2 et 4 CV.

Chez eux, toutefois, la technique est différente : pour réaliser au moindre prix des modèles populaires et cependant robustes et souples, ils font généralement appel au moteur 2 temps pour lequel ils possèdent une incontestable maîtrise en l'utilisant en mono, bi ou tricyle, tel par exemple le tricyle-car Fulda-Mobil de 250 cmc. exposé au récent Salon de Francfort.

Tous les 100 mètres on récupère!



Un député soucieux de réaliser des économies a proposé récemment la suppression des bornes hectométriques qui jalonnent nos routes.

Il est de fait qu'avec les vitesses actuelles elles ne servent plus à grand chose, d'autant que généralement elles sont enfouies sous l'herbe des talus, et ne se manifestent guère que quand on rentre dedans.

Ça va faire du boulot pour les cantonniers et augmenter le prix de leur sueur qui, paraît-il, est déjà à un tarif élevé.

Mais que faire de tous ces petits cubes de pierre? Ne pourrait-on les refiler à la reconstruction pour en faire les solides maisons qui nous manquent?

Les petites cylindrées américaines.

Très rapidement après la Libération, les Américains, mettant à profit la compétence d'ingénieurs allemands accueillis chez eux, avaient produit, à l'étonnement général, toute une gamme de motos légères 125, 250 et 350 cmc., alors que seules alors les grosses cylindrées bénéficiaient d'une faveur d'ailleurs assez restreinte.

Nous nous étions intéressés à ces machines qui avaient tenté nombre d'amateurs, mais l'importation en France n'en était pas prévue.

Elle aurait d'ailleurs été fortement concurrencée par les productions européennes.

La diffusion en est donc réservée aux pays d'outre-Atlantique. Il paraît du reste que leur succès est grand, même aux U.S.A.

Au Club des Sans Clubs.



Ce club qui avait préparé pour cette année son deuxième rallye international gastronomique a été obligé de l'annuler par suite du décès d'une de ses éminentes personnalités.

Cette manifestation est remise à l'année prochaine, toutefois, en septembre, le C.S.C. organisera un grand rallye des vendanges.

On sait que les membres du C.S.C. sont des gourmets qui se signalent mutuellement, par le truchement d'un recueil annuel, tous les bons coins où ils ont été traités à leur pleine satisfaction.

Pneus et chaînes.



Dans un précédent numéro, nous avons donné des renseignements sur les chaînes, aujourd'hui, nous y ajoutons deux tuyaux à l'usage des jeunes motocyclistes, et peut-être des autres...

Sur presque toutes les motos, il faut démonter un carter pour changer de chaîne. Pour éviter cela, enlever le faux maillon de la vieille chaîne, et y attacher l'extrémité de la neuve, tirer la vieille et la neuve suivra.

Après avoir avancé la roue arrière, ou reculé le moteur, suivant le cas, il est facile de monter le faux maillon si on effectue la jonction des deux extrémités de chaîne sur le pignon de roue arrière.

Il se peut que vous vouliez monter un pneu plus petit ou plus grand que celui que vous possédez, et vous ne savez pas si vous avez une jante qui le permette.

Il y a 12 types de jantes, mais les jantes rencontrées habituellement sont au nombre de trois, pour les motos et les vélomoteurs modernes. Quelquefois le type de la jante est marqué sur celle-ci, mais il est facile de l'identifier.

TYPE	Larg. entre rebords	Diamètre
W M 1	40,6 mm	508 mm
W M 2	47 mm	511/512 mm
W M 3	54,8 mm	512 mm

Voici ce que vous pouvez monter sur ces jantes (en mesures françaises) :

W M 1: 24 x 2,375; 25 x 2,75; 25 x 3,00.
W M 2: 25 x 2,75; 25 x 3,00; 26 x 3,25; 26 x 3,50.

W M 3: 26 x 3,25; 26 x 3,50; 27 x 4.

Il est préférable de monter une chambre à air de même dimension et, avant de commander un pneu plus large, assurez-vous que cadre, garde-boue et chaîne en permettront le passage.

Certains motocyclistes contrôlent la pression de leurs pneus d'une manière empirique, qui avec les pouces, qui avec force coups de pied, d'autres estiment (?) que les axes doivent s'affaisser de « x » millimètres lorsque l'on enfourche la machine pour que la pression soit optimum.

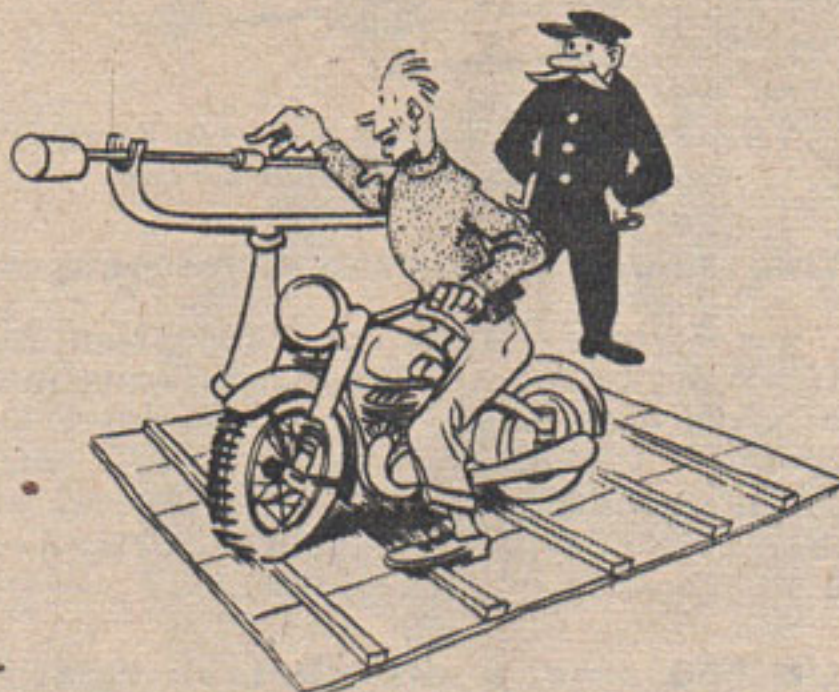
Un bon contrôleur de pression est mieux que toutes ces solutions réunies.

Encore faut-il connaître la pression adéquate, car de celle-ci dépendent tenue de route, confort et usure des pneus.

Ci-dessous un petit tableau, pour les machines dépourvues de suspension arrière; on peut mettre quelque 200 grammes de moins à la roue arrière, ceci pour le confort, mais cela travaillera les toiles.

Dimension	Charge maximum par roue	Pression
24 x 2,375	60 kg.	1 kg.
24 x 2,375	70 kg.	1 kg. 500
24 x 2,375	80 kg.	2 kg.
25 x 2,75	60 kg.	1 kg.
25 x 2,75	85 kg.	1 kg. 500
25 x 2,75	115 kg.	2 kg.
25 x 3,00	80 kg.	1 kg. 200
25 x 3,00	95 kg.	1 kg. 400
25 x 3,00	110 kg.	1 kg. 600
25 x 3,00	120 kg.	1 kg. 800
25 x 3,00	145 kg.	2 kg.
25 x 3,00	160 kg.	2 kg. 200
26 x 3,25	105 kg.	1 kg. 200
26 x 3,25	125 kg.	1 kg. 400
26 x 3,25	135 kg.	1 kg. 500
26 x 3,50	145 kg.	1 kg. 200
26 x 3,50	150 kg.	1 kg. 400
26 x 3,50	155 kg.	1 kg. 500
26 x 3,50	180 kg.	1 kg. 700

Dimension	Charge maximum par roue	Pression
26 x 3,50	195 kg.	1 kg. 900
26 x 3,50	210 kg.	2 kg. 100
26 x 3,50	225 kg.	2 kg. 300
27 x 4,00	180 kg.	1 kg. 200
27 x 4,00	195 kg.	1 kg. 400
27 x 4,00	205 kg.	1 kg. 500
27 x 4,00	210 kg.	1 kg. 600
27 x 4,00	225 kg.	1 kg. 800



Afin d'établir le poids supporté par chaque roue en solo, ou avec le passager (ou passagère) habituel, nous vous conseillons les bascules de gare, et il serait étonnant que les employés vous refusent ce service. Motocyclistes, à vos pompes!

La pratique de la moto.



C'est un ouvrage de vulgarisation dont la dernière édition vient d'être remaniée et complétée, afin d'être tout à fait à jour : derniers modèles de machines, scooters, etc...

Préfacé par Georges Monneret, il est clair et largement illustré. Il peut rendre service non seulement aux débutants, mais à tous ceux qui sont curieux de mécanique.

K.L.G.

L'origine de la marque, de renommée mondiale, est assez curieuse : le fameux coureur automobiliste Kenelm Lee Guinness ne pouvait trouver de bougies capables de résister sur ses moteurs de course.

Partant du principe qu'on n'est jamais si bien servi que par soi-même, il fabriqua des bougies pour son usage personnel et celui de ses amis sportifs qui, enchantés, l'incitèrent à commercialiser son idée.

Et aujourd'hui K.L.G. peut s'enorgueillir de 51 victoires au cours des T.T. de 1907 à 1951.

Possibilités du sidecar petite cylindrée.

L'évolution de la petite voiture a fait une grande concurrence au sidecar. Les prix de ce dernier dépassent parfois le prix de la 2 CV. ou de la 4 CV. et beaucoup d'usagers préférant le confort au sport optent donc pour l'automobile.

Mais il y a dans le sidecar une classe naissante qui commence à faire parler d'elle. Certains producteurs de sidecars ont créé des modèles ultra-légers pouvant s'adapter sur des motos 125, ou 175, ou 250 cmc. Ceux qui ont l'habitude du side dans des cylindrées supérieures pousseront les hauts cris : « C'est tuer le moteur inmanquablement. »

Quelles sont les possibilités du sidecar petite cylindrée? Parmi plusieurs exemples, nous avons sous les yeux un attelage 175 assurant un service de reportage pour la presse quotidiennement, dans Paris, la France et... l'étranger.

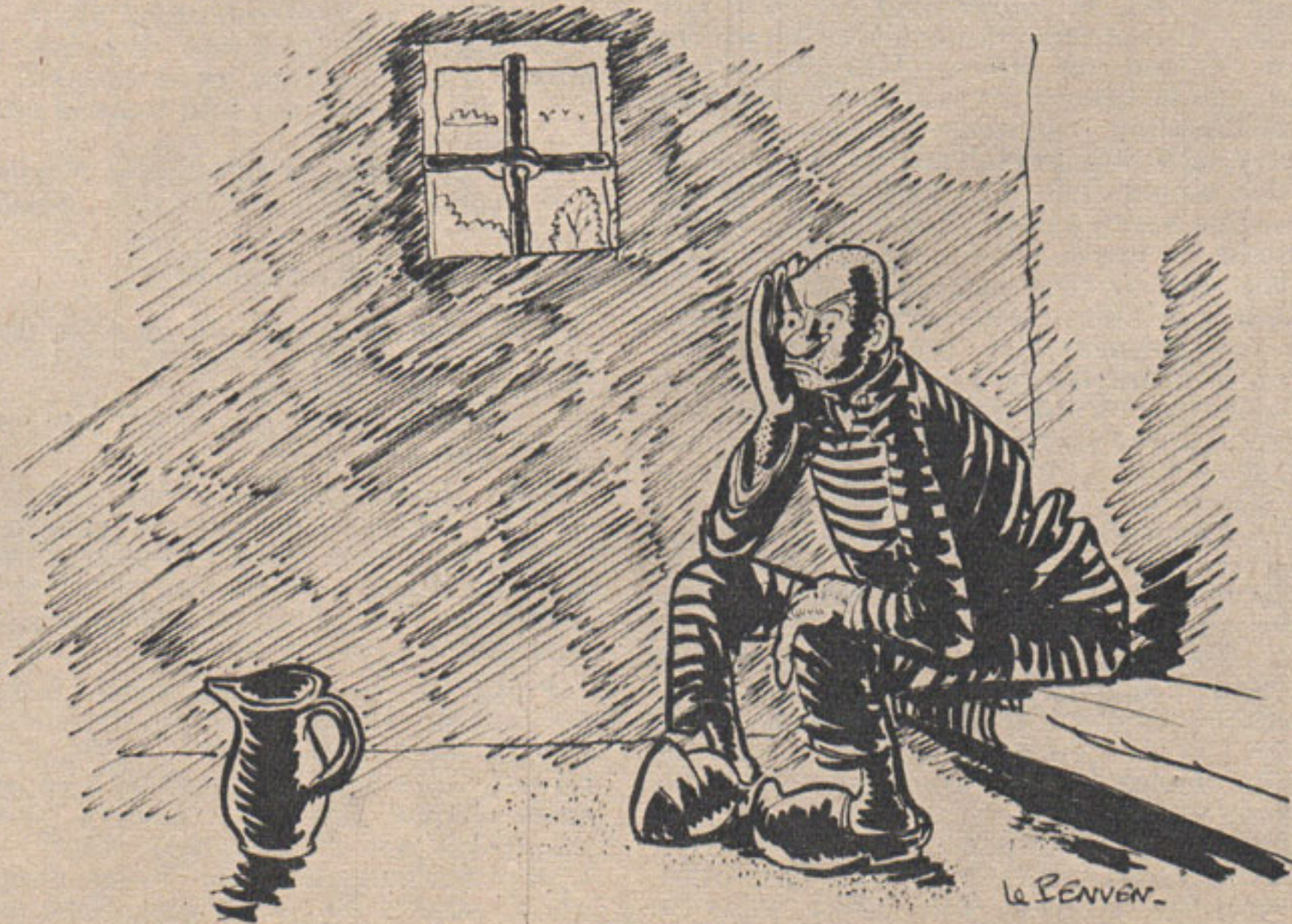
Le dernier voyage fait par M. G.-H. Lévêque sur cet ensemble mérite d'être noté.

Paris-Munich-Paris par la Suisse, l'Autriche et retour par Karlsruhe. Rien ne lui a été épargné : pluie, neige en tempête, verglas, routes mauvaises et enneigées; plus de 2.000 kilomètres dans de mauvaises conditions à la moyenne horaire de 50-55 kilomètres. Dépense totale essence et huile : 5.500 francs pour 2 personnes et bagages.

La 175, qui en était à 22.000 kilomètres, vient seulement d'être visitée par le constructeur. Le moteur ne présentait pas plus d'usure qu'après un usage en moto solo.

Le tout étant, évidemment, de rester raisonnable et de ménager sa monture.

Mais voici un véhicule qui reste d'un prix bien inférieur à celui de la moins chère des petites voitures.



Dire que j'avais une moto à « Echappement libre » !...

La croisade de la prudence.



Le Club des Lions, sur l'initiative d'un de ses membres, M. P. Thévenin, a donné au cours de ce mois le départ à la Croisade de la Prudence, afin d'essayer de ramener à la sagesse les conducteurs qui, par inexpérience ou inconscience, rendent la circulation chaque jour plus difficile et plus dangereuse.

Les organisateurs mettent leur espoir en un bandeau « Prudence » apposé, bien en vue, sur les glaces arrière des voitures, afin de créer un climat propre à refreiner les imprudents.

Il est à souhaiter que cette idée généreuse incite effectivement nombre de conducteurs à ne pas se comporter comme des mufles ou des maladroits.

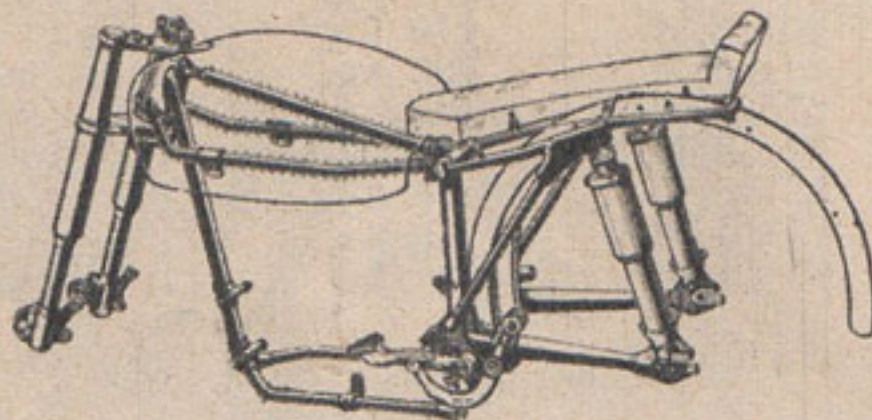
Un scooter suisse en France.

Le scooter Ami, originaire de Suisse avait été fort remarqué au dernier Salon sur le stand d'un exposant français, lui-même constructeur de cyclomoteurs. Ce constructeur se serait finalement assuré la licence de fabrication de l'Ami dont les organes moteurs seraient usinés dans les ateliers d'une des plus anciennes marques d'automobiles.

Vélocette 1951.

Deux des nouvelles Vélocette officielles ont paru à Floreffe et la victoire est revenue à l'une d'elles. Comme sur toutes les machines de course actuelles, on a cherché à diminuer la résistance à l'avancement en réduisant la hauteur totale.

La grande nouveauté est incontestablement la fourche télescopique, celle-ci est très peu inclinée et la roue est portée par deux bossages fixés antérieurement aux bras de la fourche. Actuellement la suspension arrière est réglable comme sur la L.E., par le déplacement du point supérieur de fixation des tubes télescopiques. Ici, la course bénéficie des solutions du tourisme. Le cadre se rapproche du Norton, les tubes allant au moteur et vers la selle se croisant derrière le tube de direction. Un réservoir nouveau a dû être dessiné pour chevaucher un tel cadre. Un coussin-selle à dossier, fortement incliné vers l'avant, choque malheureusement sur une si belle machine, il est pourtant aisé de tirer parti d'un tel siège, au point de vue netteté et aérodynamisme. L'échappement est semi-mégaphonique ou à mégaphones inversés, pourrait-on écrire! A l'instar de certaines Guzzi, le tromblon se termine par un tronc de cône qui ne laisse qu'un orifice d'une section légèrement supérieure à celle du tuyau d'échappement, le mégaphone agissant plutôt en pot de détente semble-t-il. Ce qui est également une nouvelle intéressante, est que la machine va exister en 250 cmc. C'était donc Vélocette, la marque anglaise, que nous avions sous-entendue, il y a quelques mois, à propos de 250 de course britannique. Lorsque l'on connaît les brillants résultats obtenus avec une 350 K.T.T « raccourcie » à 250, pilotée en 1950 par l'excellent coureur mécanicien Mead, on est en droit d'espérer un sérieux trouble-fête pour la suprématie italienne dans cette cylindrée.



Noter l'importance de la selle et la fixation réglable de la suspension arrière.

Une nouvelle fourche télescopique.

La fourche Faurie, de conception rationnelle, se monte, sans transformation, à la place de celle d'origine, sur les vélomoteurs 125 et motos légères 175 cmc.

Entièrement chromée, elle donne, en la modernisant, un cachet particulier à la machine qu'elle équipe.

Un 500 cmc. à distributeur rotatif.

Le distributeur rotatif ne date pas d'hier; de tout temps, on s'est essayé à le réaliser, mais presque toujours les recherches et essais n'ont pas dépassé le prototype. Le rendement était cependant supérieur à celui des soupapes, mais la réalisation en série présentait des difficultés presque insurmontables, l'étanchéité et le graissage étant les deux points critiques.

Dans ce domaine, seul, à notre connaissance, le moteur anglais Cross a eu un succès momentané.

Or, nous arrive d'Allemagne la nouvelle que l'ingénieur Wahlsdorf a réalisé pour la firme Jugmann un quatre cylindres opposés de 500 cmc. qui développerait plus de 30 CV. et dont une réplique sport serait prévue pour équiper ces voiturettes de course type « Racer 500 ». Cette nouvelle apparition du distributeur rotatif mérite d'être suivie avec grande attention.

Humour motocycliste.

Un jeune motocycliste en était à sa première sortie en montagne.

En plein col, il tombe en panne de carburant.

Il aborde un vigneron et lui dit :
— Pardon, mon brave, y a-t-il une pompe à essence dans les environs ?
— Oui, un peu plus loin dans la côte.
— Est-ce haut ?
— Non, je crois que c'est de la Purfina !
— Après celle-là, on tire les... Shell.

Course des petites cubes.

Alors que chez nous on jette l'interdit sur les courses de petites cylindrées jusqu'à 125 cmc., partout ailleurs les compétitions sont ouvertes aux plus petits moteurs.

Voici en exemple des départs de courses : les moteurs ne sont pas gros, mais les machines sont rapides et nous n'avons pas connaissance qu'elles aient été meurtrières pour les pilotes et les spectateurs plus que les grosses 500 cmc.

Puisqu'on en est au petit format, ces photos tirées d'un agrandissement 12x12 sont prises par un Robot de format 24x24, un curieux appareil automatique, vraie mitrailleuse photographique qui permet de prendre 3 à 4 photos successives en 5 secondes et qui a, comme on le voit, un rendement aussi élevé qu'un moteur de course.

Un nouveau cadre britannique, le Lucas.

Il est en acier au chrome-molybdène et extrêmement léger; ce cadre est destiné à recevoir un moteur Triumph Grand Prix.

La moto est de ligne fort réussie et comporte les suspensions avant et arrière Dunlop.

Le duralumin et l'aluminium sont employés en masse, le poids n'est ainsi que de 128 kgs. Le réservoir en alu contient 29 litres.

L'excellent comportement de la suspension arrière va inciter le constructeur à supprimer les amortisseurs à friction précédemment employés.

Le modèle fit son apparition à Goodwood.

Délais de livraison.



Un lecteur de Lyon nous fait part de ses déceptions en face des délais de livraison qu'on lui demande et de l'augmentation de prix prévisible au moment où la machine sera mise à sa disposition.

Il s'étonne qu'on lui impose un délai de 3 mois; qu'il songe que les délais sont souvent de un ou deux ans pour les voitures!

Nous lui aurions d'ailleurs volontiers donné directement les explications qu'il demande à ce sujet, mais, sa signature est illisible et son adresse n'a pas été indiquée sur sa lettre. S'il se reconnaît, qu'il nous écrive.

Un écho du Grand Prix de Paris.



On se souvient que de nombreux spectateurs qui avaient retenu leur place n'ont pu y avoir accès.

Par contre, un de nos dessinateurs qui, en compagnie de sa femme et de sa petite fille, prenait l'air au Bois de Boulogne, fut, avec d'autres promeneurs, entraîné par le service d'ordre vers le circuit et placé d'office et gratis aux places à 500 francs.

Le malheur des uns fit le bonheur des autres!

Nos deuils.

Nous apprenons avec un profond regret la disparition subite de M. Frotey que nos jeunes ne connaissent peut-être pas, mais dont se souviennent certainement les motocyclistes d'avant 1939.

C'est en effet M. Frotey qui avait, avant guerre, imposé dans la région parisienne la marque lyonnaise New-Map.

Grâce à son activité, à sa courtoisie et au gracieux accueil de Mme Frotey qui le secondait, New-Map, bien servie par sa qualité, avait pris sa place sur notre marché.

Sans abandonner la moto, à laquelle il avait consacré une bonne partie de sa vie, M. Frotey était en outre directeur et administrateur de la Société Renovita, spécialiste du piston.

C'était un rude travailleur et c'est de tout cœur que nous lui rendons ce dernier hommage.

REMARQUÉ A MONTLHÉRY

Il m'a été donné d'admirer de près la 520 cmc. Lambretta; pas bien longtemps, hélas, car elle est jalousement gardée et l'arrivée de l'« Ingénieur » m'a fait battre en retraite.

J'ai été cependant particulièrement comblé; une partie du carter et le cylindre droit étant dégroupés, j'ai pu avoir un aperçu discret du mécanisme interne. Voici une brève description de cette machine, dont l'indiscutable originalité a pour corollaire de nombreuses solutions inédites :

— Cadre ouvert constitué par un tube supérieur de grosse section, auquel viennent se raccorder deux arceaux supportant le moteur. A la base de ces deux arceaux se trouve soudée une plaque où s'articulent les bras oscillants de la suspension arrière; dans cette même plaque est enclavée la barre de torsion solidaire des éléments oscillants par deux équerres articulées. Amortisseurs à frictions; fourche télescopique de fort diamètre, avec amortisseurs hydrauliques incorporés. Selle double, volumineux réservoir évidé pour les genoux du pilote.

— Bloc-moteur bicylindre en V à 90°, disposé transversalement et en porte-à-faux.

Course-alésage : 54x54. Cylindrée : 217 cmc.

Cylindres et culasses alliage léger.

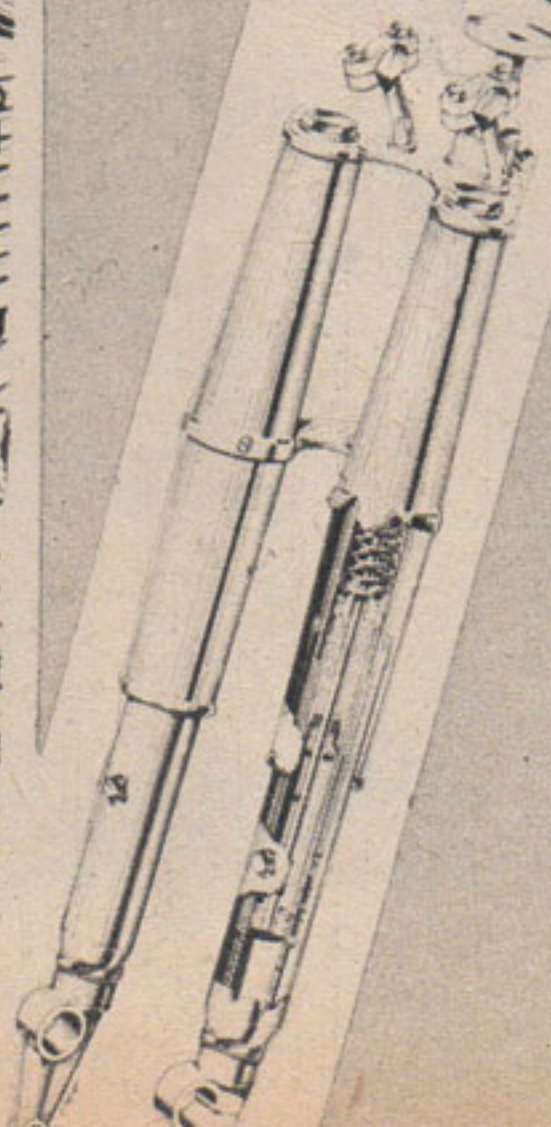
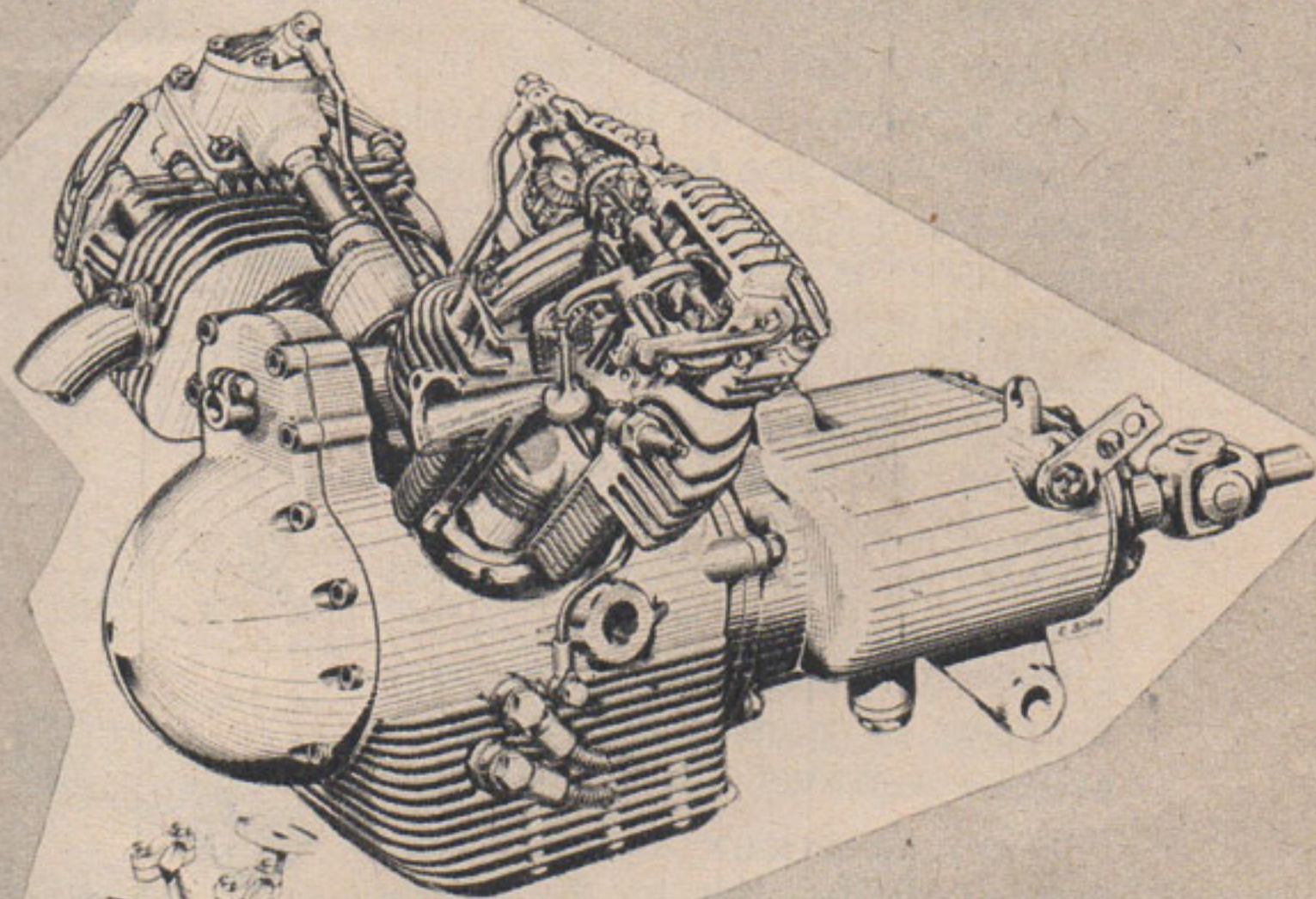
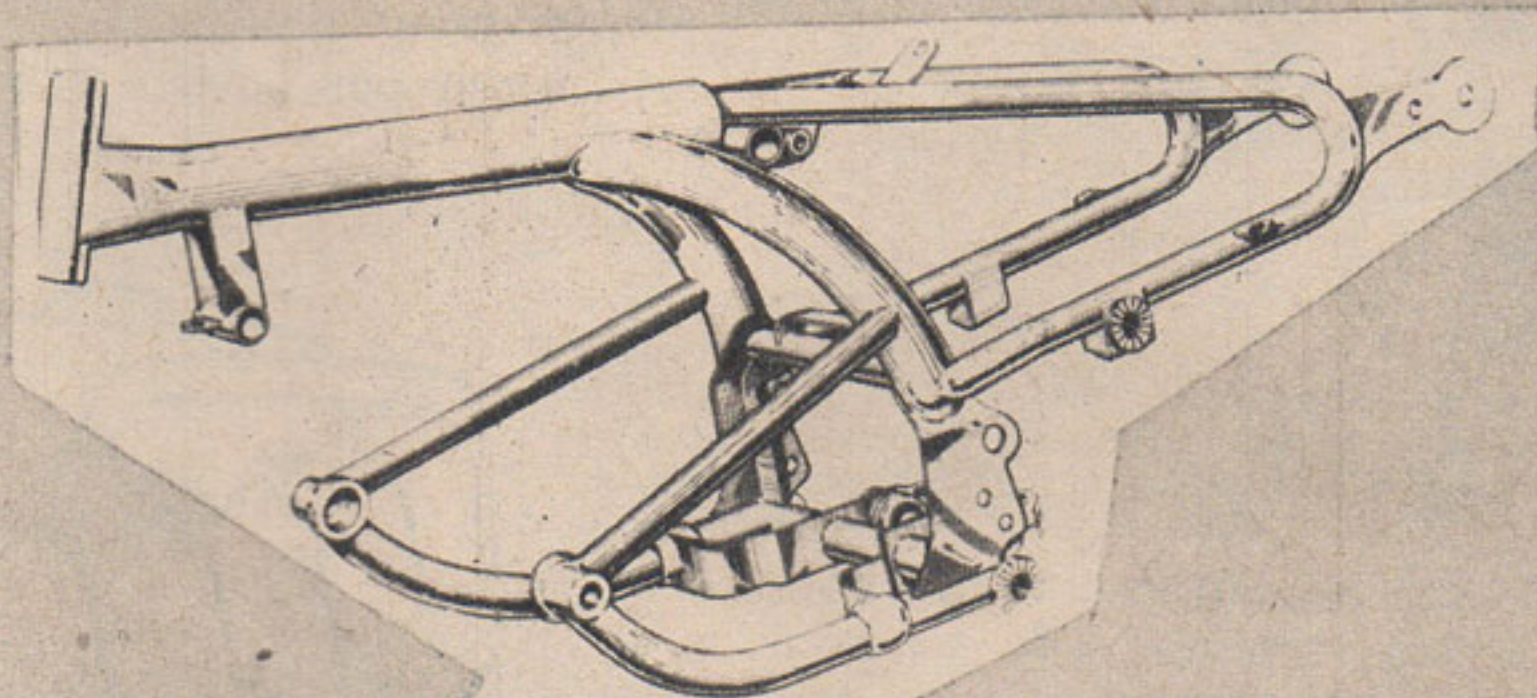
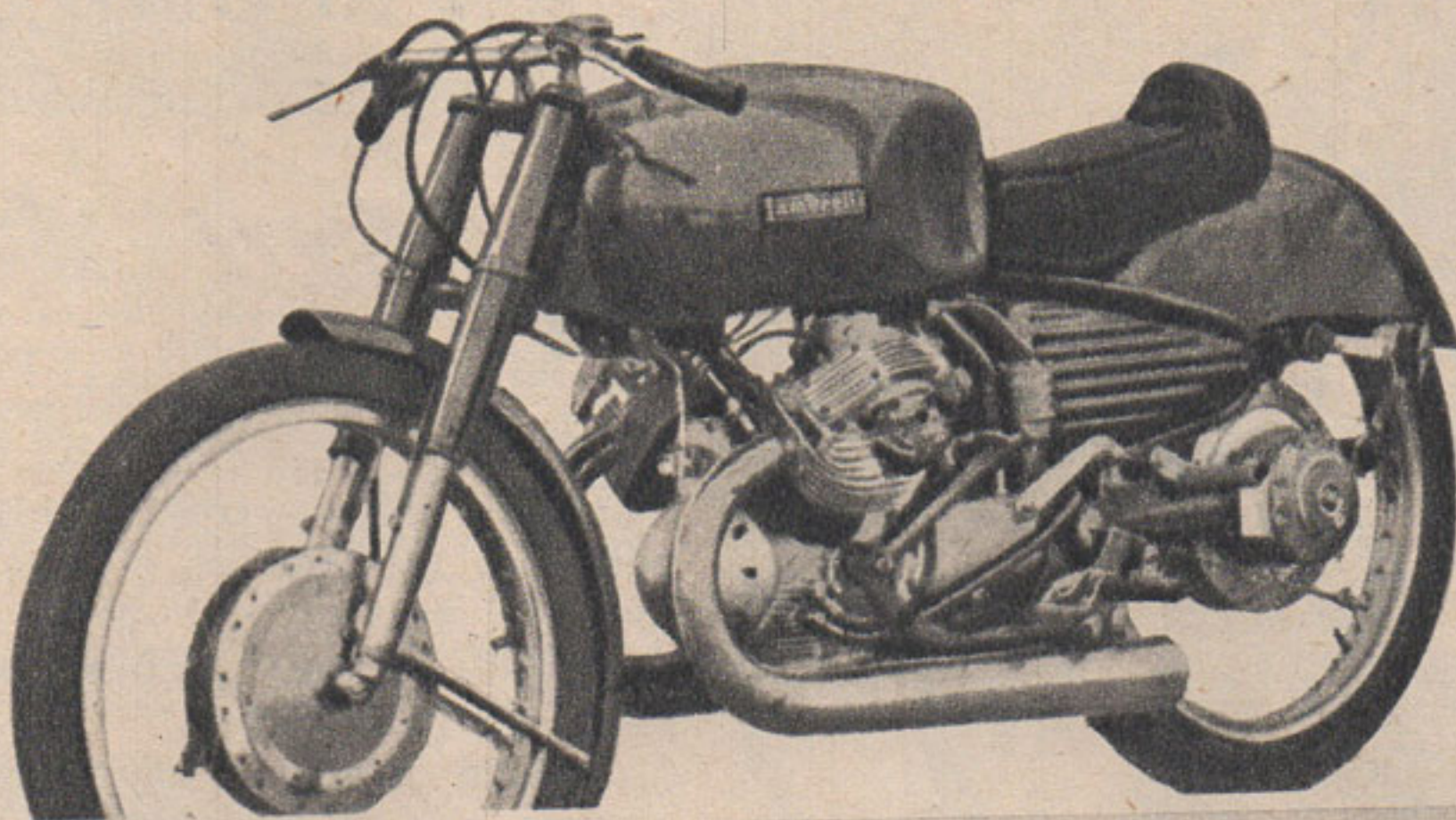
A.C.T. commandé par arbre et pignons d'angle.

— Pistons fortement bombés, évidés à l'emplacement des soupapes; 4 segments.

Deux carburateurs Del-Lorso inclinés à cuves séparées.

Carter d'huile nervuré à la base du moteur.

A l'avant du carter-moteur, une cascade de pignon engrenée sur l'extrémité du vilebrequin.



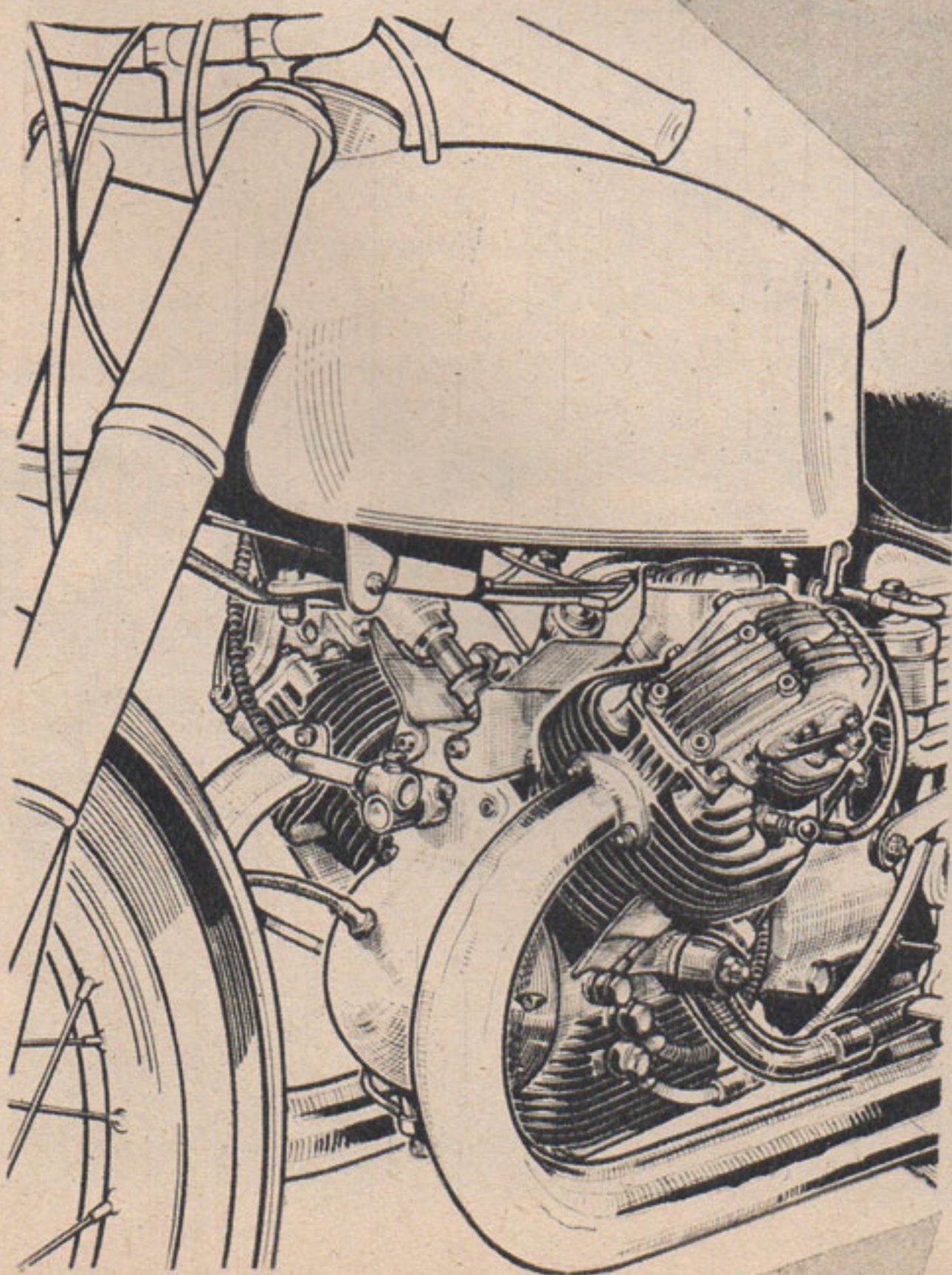
commande l'arbre solidaire des couples coniques inférieurs de commandes d'A.C.T., ce même arbre commandant à l'arrière la magnéto Marelli, par l'intermédiaire d'un axe de très faible diamètre travaillant à la torsion.

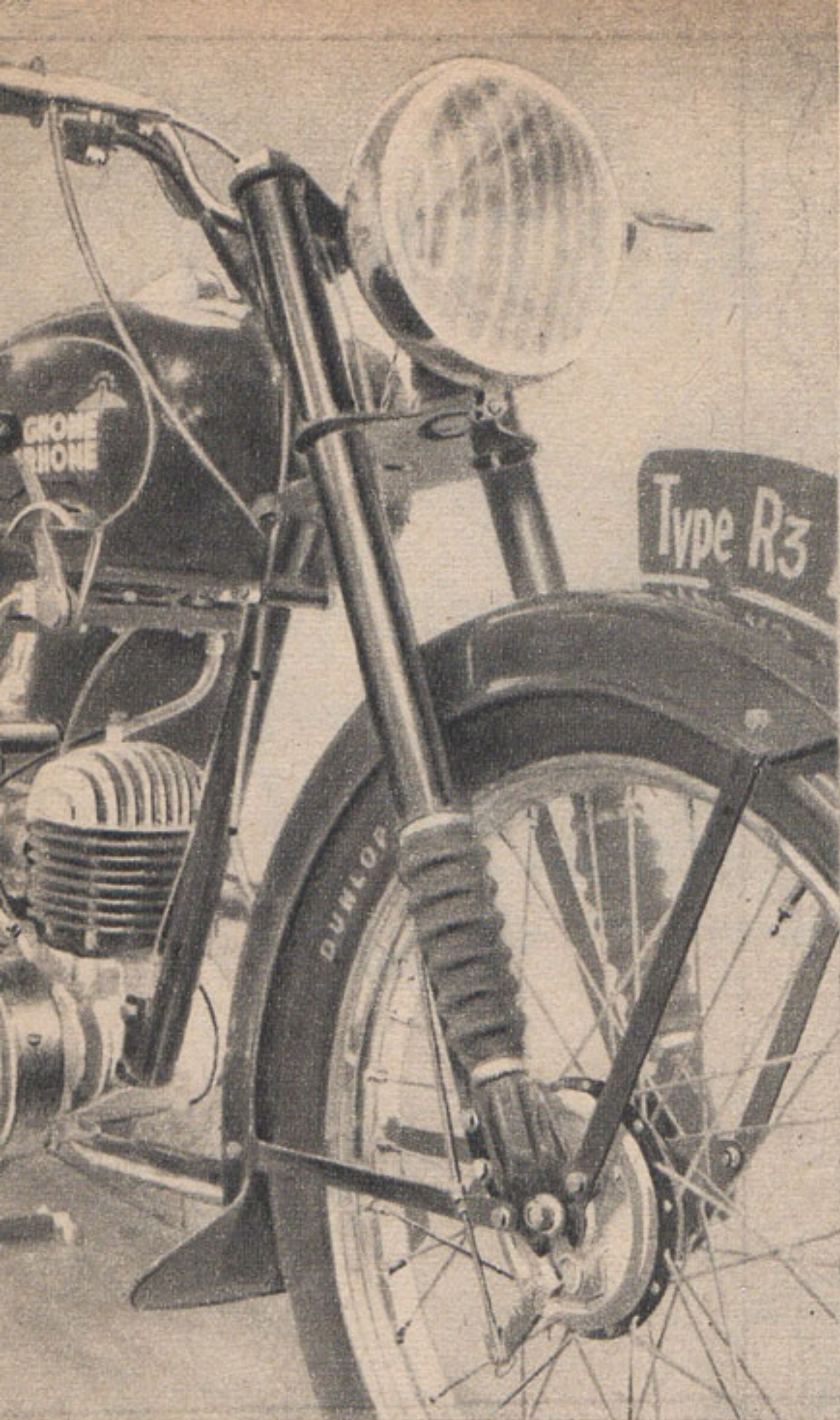
Embrayage monodisque à sec, couplé sur une boîte à 5 vitesses.

Transmission finale par cardan, arbre flexible passant à l'intérieur du bras de la fourche oscillante et couple conique.

Moyeux-freins centraux en alliage léger, ventilés par des ouïes ménagées sur les flasques externes. Jantes dural et pneus Pirelli.

R. C.





UN VÉLOMOTEUR DE SERVICE

Qui a fait ses preuves

manettes. Elle a très bien supporté les intempéries et, malgré tout ce travail qui n'est pas demandé à une machine ordinaire de tourisme.

Comme témoignage, les participants aux épreuves sont bien placés pour pouvoir en parler, sans avoir peur d'être contredit.

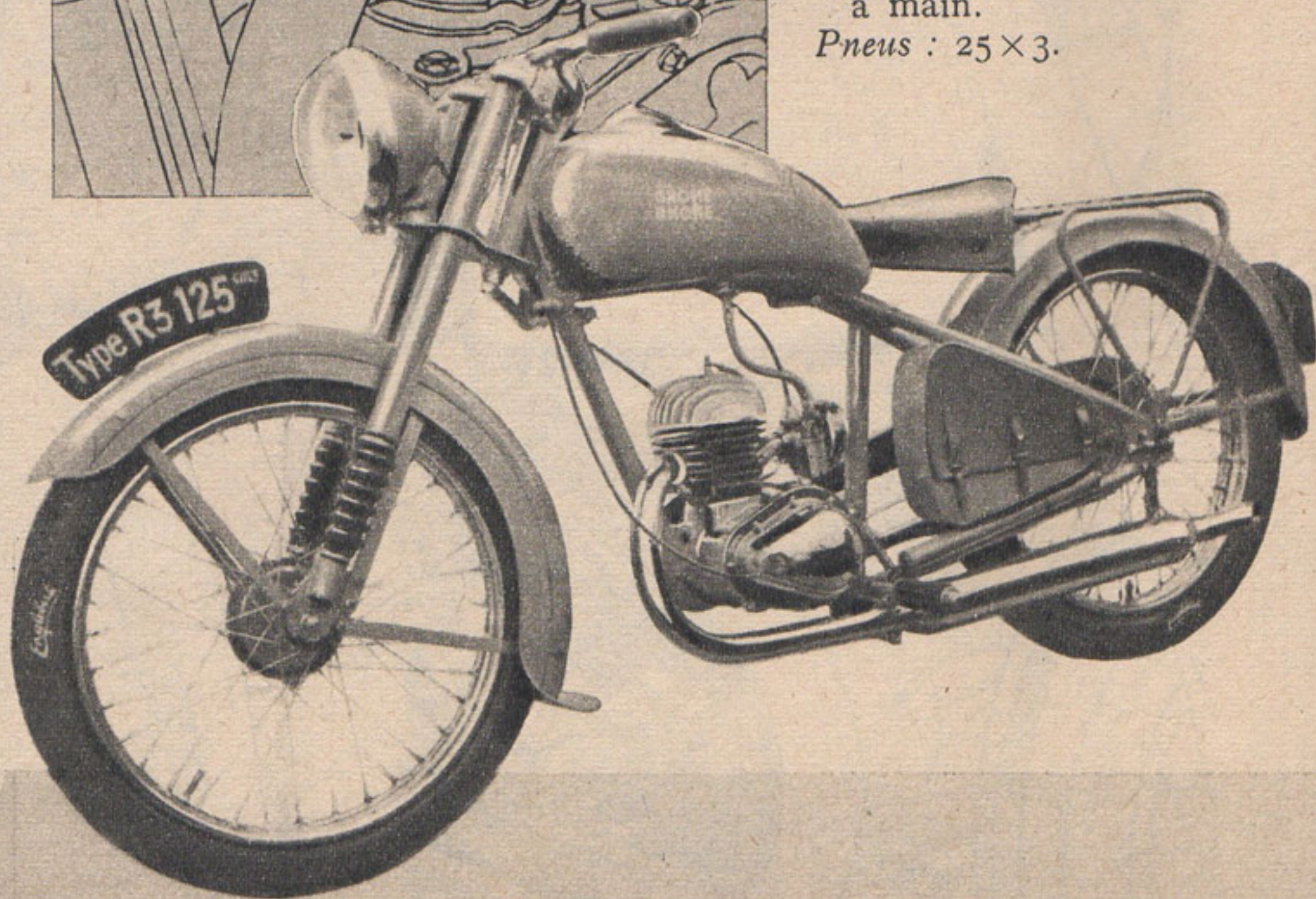
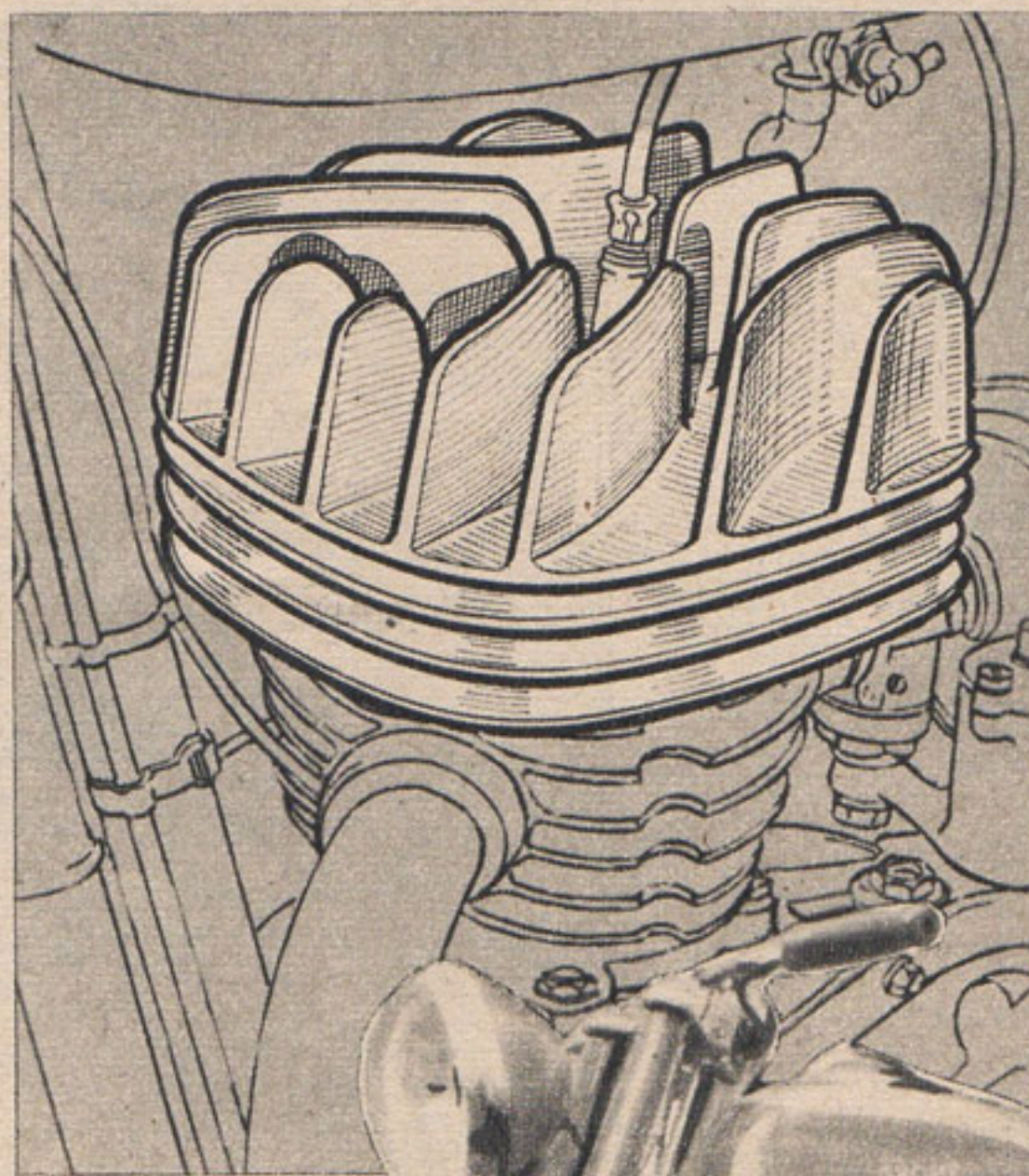
Donc, sans flatter une machine qui nous a donné entière satisfaction sur les 15.000 kilomètres parcourus, et dans des conditions pas toujours agréables, reconnaissons qu'elle est de bonne conception. Il faut, bien entendu, la surveiller : graissage, tension de chaîne, et aussi ne pas omettre sa toilette, que nous ne négligeons pas, et pour cause !

J. JAFFRÉ

LE 22 novembre 1949 nous avons reçu une « R. 3 » pour nos reportages.

Depuis cette date, cette machine a parcouru un bon nombre de kilomètres par tous les temps. Pour citer quelques déplacements, prenons : le Circuit de Haute Normandie, le Circuit Aiglon, le Circuit de l'Ile-de-France; divers moto-cross à Amiens, Rouen, Orléans, Meaux, L'Aigle, Chartres; moto-cross de la Région parisienne; les reportages dans Paris et sa banlieue : Montlhéry, à plusieurs reprises; les vacances de 1950 où nous sommes partis à deux à travers la Normandie.

D'ennuis sérieux, aucun. Changement de bougies et d'une bobine d'allumage, avant le départ; changement d'une culasse par une culasse Maucourant; et, depuis, cette machine continue à rouler, après un décalaminage complet. Il faut dire aussi que le carburateur a été remplacé par un carburateur à double



RÉGLAGES

Cycle : 2 temps.
 Cylindrée : 125 cmc.
 Alésage : 55.
 Course : 52.
 Carburateur : Zénith.
 Avance à l'allumage :
 3 mm. 5.
 Graissage : 7 %.
 Vitesses : 3, commande
 à main.
 Pneus : 25 x 3.

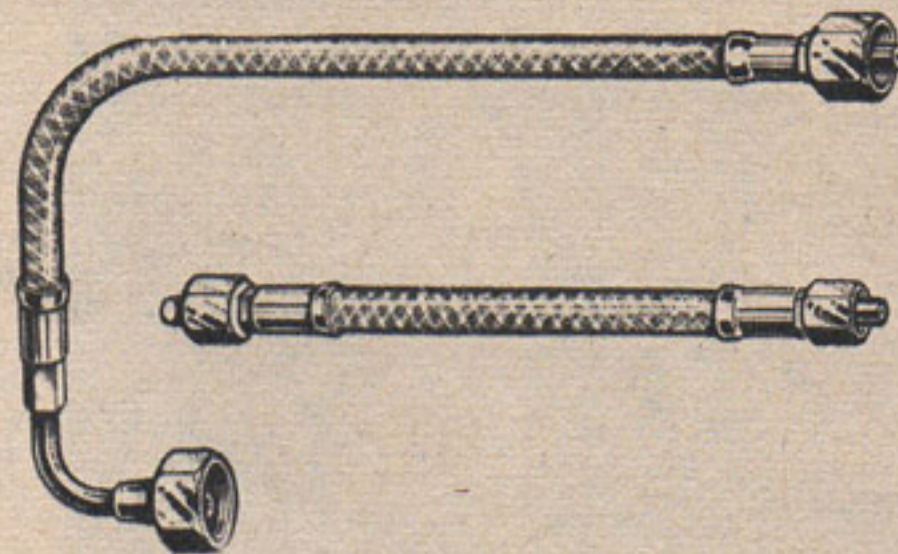
nous avons **VU** pour vous

TUYAUTERIES SOUPLES

Il y a toujours du nouveau et du progrès même pour des pièces en apparence définitives. Depuis quelque temps les Tubotoms souples se présentent sous un diamètre extérieur plus petit qu'antérieurement, sans que le passage intérieur s'en trouve réduit. Ce tube plus fin, plus dégagé est plus en harmonie avec les moteurs surtout de petite cylindrée. Les bagues de sertissage sont cylindriques et non plus en olive, ce qui assure la compression

du tube plastique sur toute la longueur de l'embout du raccord et garantit l'étanchéité absolue. Les bagues de sertissage sont évasées vers le tube afin d'éviter tout cisaillement dans le cas de coudes trop brusques.

Enfin, chaque embout comporte un « six-pans » pour tenir, à l'aide d'une clef, le tube au montage et lui éviter de vriller lorsque l'on sert l'écrou de fixation au robinet et au carburateur.



UNE BOTTE ET UN BOTILLON BIEN CONÇUS POUR LES MOTOCYCLISTES

Lancée il y a quelque temps, cette chaussure de conception nouvelle s'est rapidement imposée auprès de la clientèle sportive : chasseurs, pêcheurs, alpinistes, etc... grâce à sa souplesse et à son imperméabilité. Tous les modèles sont montés avec une première isotherme en tresse coton, ni chaude en été, ni froide en hiver.

Les deux modèles récemment sortis semblent devoir convenir au motocycliste. Ce sont les demi-bottes Texas en vachette épaisse et Paratroop, en vachette huilée, montant à mi-mollet, reproduites ci-contre.

BIDONS SOUPLES

Remarqué dans certaines vitrines des petits panneaux présentant des doses d'huile pour 2 temps contenues dans un récipient transparent en matière plastique. Chaque dose correspond suivant le pourcentage du mélange à une quantité d'essence déterminée; il suffit de déchi-

rer le goulot et d'appuyer sur cette sorte de vessie pour effectuer le mélange.

L'idée est bonne, cela semble pratique. Mais nous n'avons aucune précision sur la qualité du contenu, nous allons nous renseigner.

UN MOTOCAR SANS PERMIS

C'est le prototype du Tractavant de l'ingénieur Lanoy dont « Motocycles » présentait récemment le scooter Stéfa.

Comme son nom le laisse pressentir ce véhicule est à traction par l'unique roue avant motrice et directrice. C'est la fourche avant qui supporte le bloc-moteur, soit Aubier-Dunne, soit Sachs.

Le conducteur est sur un siège central; la banquette arrière est assez spacieuse pour une personne et un enfant.

Une présentation complète de ce véhicule sera faite au moment de son lancement en série.

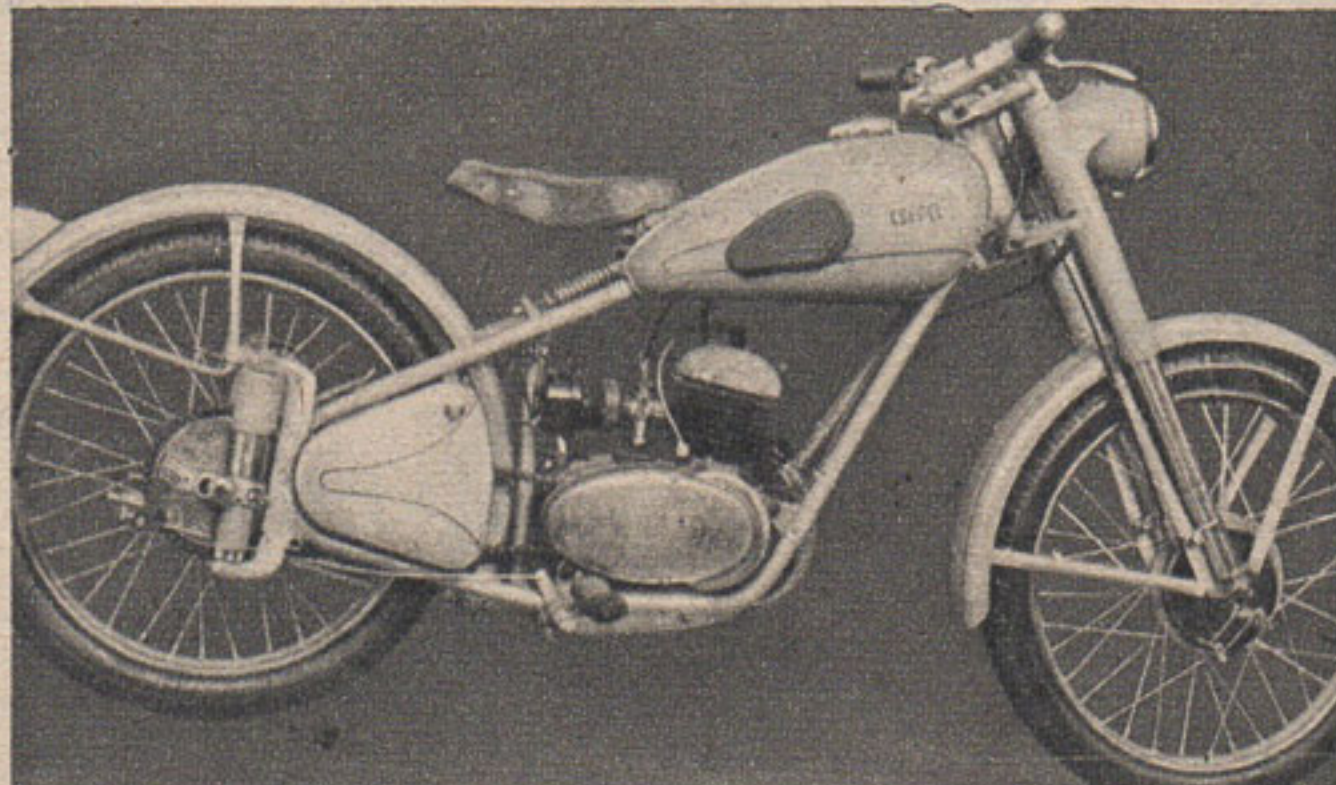
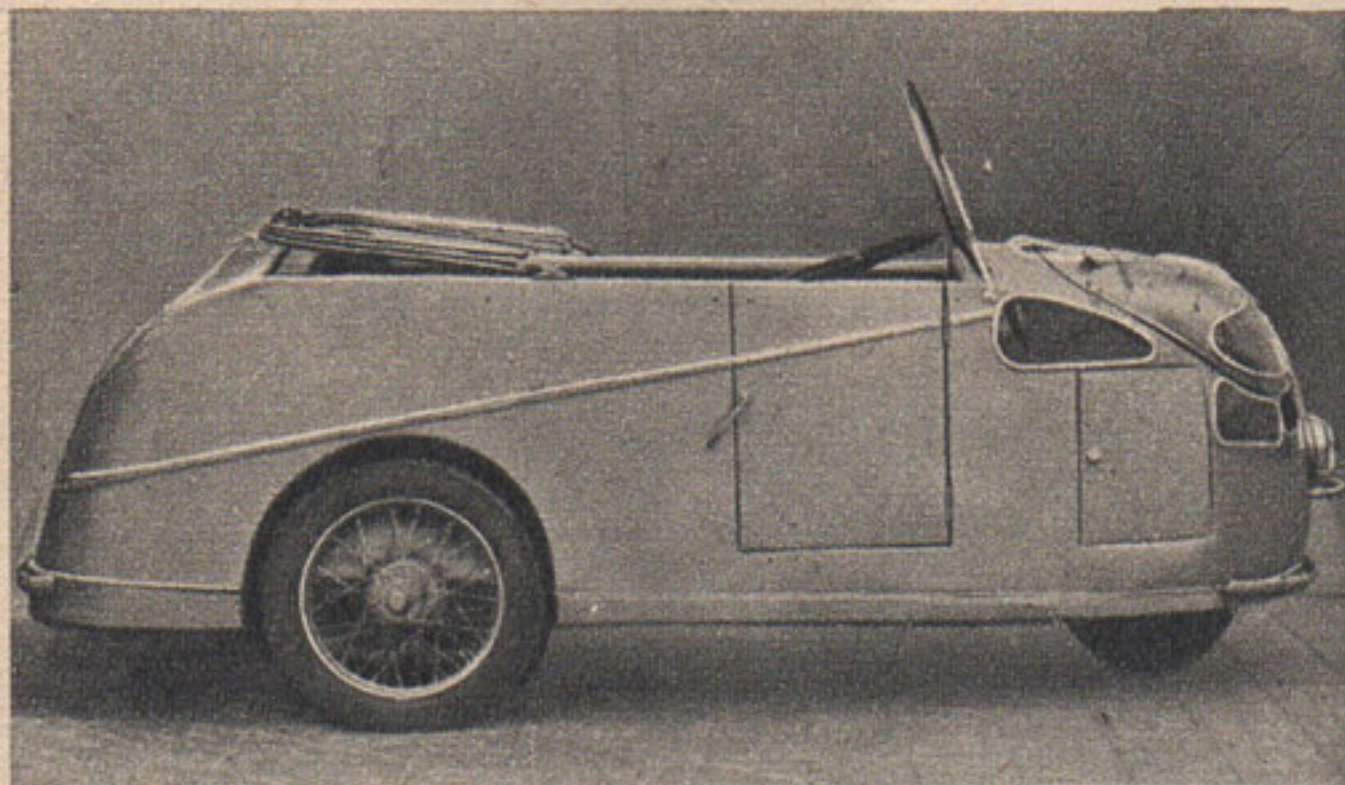
UNE PRODUCTION HONGROISE

La Csepel est une moto fabriquée en Hongrie et présentée à un récent Salon international. Comme on le voit, elle est de lignes très classiques et inspirée de la technique actuelle.

Le moteur est un bloc 125 cmc. du type 2 temps avec boîte commandée par sélecteur au pied. Le cadre en double berceau est à suspension intégrale télescopique à l'avant comme à l'arrière.

La selle fixée en un point comporte un ressort horizontal réglable.

Détail original, le coffre placé dans le triangle de la fourche arrière fait office de pare-chaîne.





TRIBUNE des Lecteurs



OPINION D'UN USAGER SUR LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE ET LE GRAISSAGE DU "DEUX TEMPS"

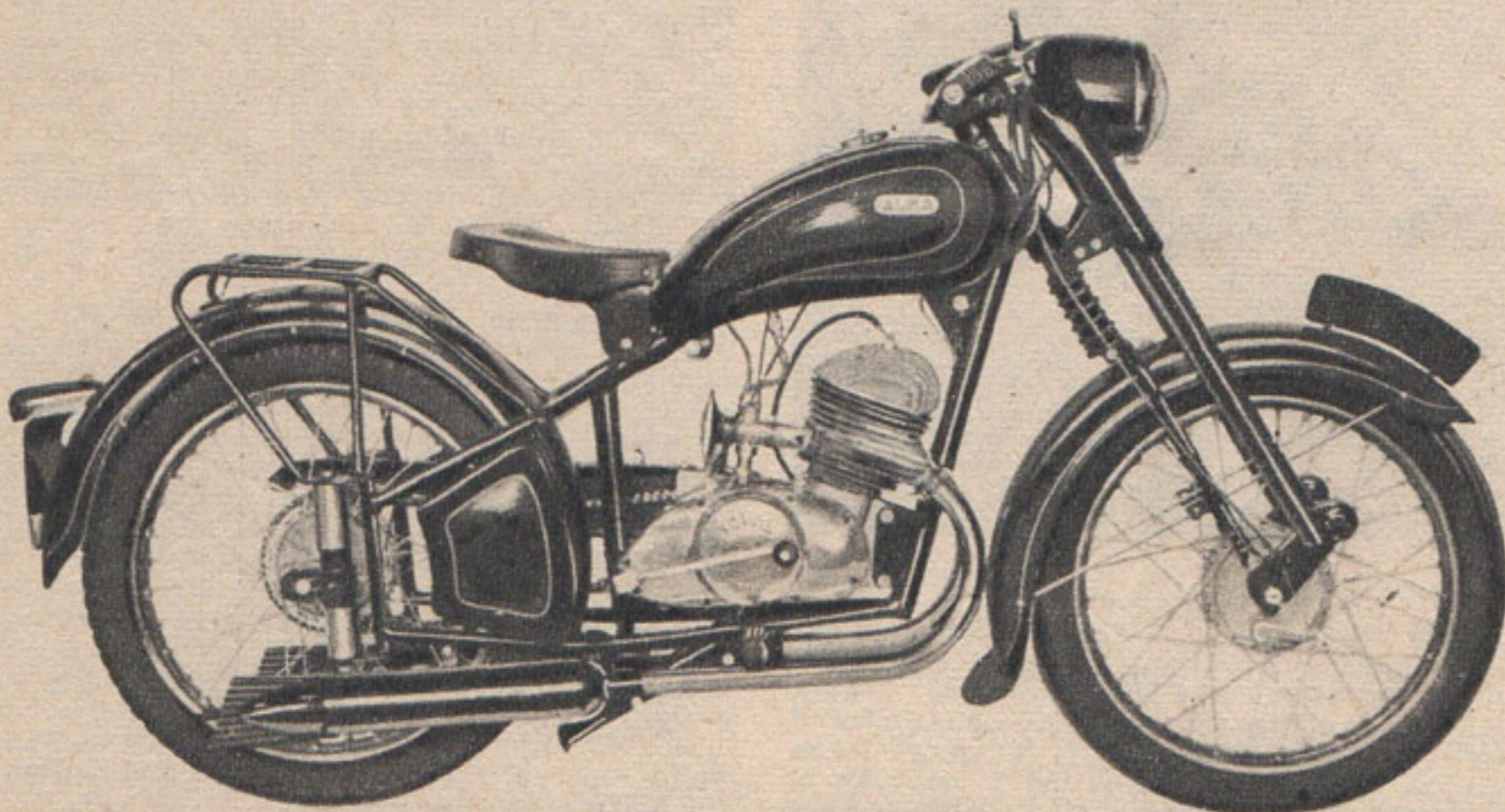
PUISQUE la suspension des motos et le graissage du 2 temps sont des questions récemment traitées dans « Motocycles », je vais donner le point de vue sincère du modeste usager, mais passionné de la moto, que je suis.

Votre article déjà ancien sur la suspension des motos m'a intéressé parce que l'auteur a montré quelques inconvénients de la fourche télescopique. Ce type de suspension est avant tout une mode.

Ma 125 est malencontreusement équipée d'une télescopique : résultat, prix de la machine augmenté, mais pas le confort. On fera état du débattement impressionnant, etc. Il ne correspond à rien. Le débattement total est loin de correspondre au débattement utile. Si nous montons sur la machine, la fourche s'enfonce, absorbant une grande partie du débattement total. Il ne reste que quelques centimètres de débattement utile.

Dans une télescopique, le débattement ne correspond qu'à la course de l'élément élastique, qui n'est souvent qu'un simple ressort à boudin. Celui-ci est attaqué directement par la secousse de la route, sans aucun levier intermédiaire, alors qu'avec le bon vieux parallélogramme on pouvait compter sur la longueur des biellettes.

La roue avant tirée Alma, citée par notre lecteur.



A mon sens, une vraie suspension de moto doit utiliser des leviers très longs du côté roue et très courts du côté élément élastique, de sorte qu'une faible oscillation du ressort donne une grande oscillation à la roue; ceci, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Reste le problème de l'amortissement; il doit être facile de le résoudre.

Pourquoi la roue tirée n'est-elle pas répandue? Un seul constructeur en France a travaillé la question et a réussi une suspension très efficace (Alma). Il mériterait d'être félicité. Je me souviens de certain article de « Motocycles » sur la F.N. à roue tirée. L'auteur disait que, du point de vue suspension, aucune autre machine ne peut être comparée à celle-là. Je suis persuadé qu'il a raison.

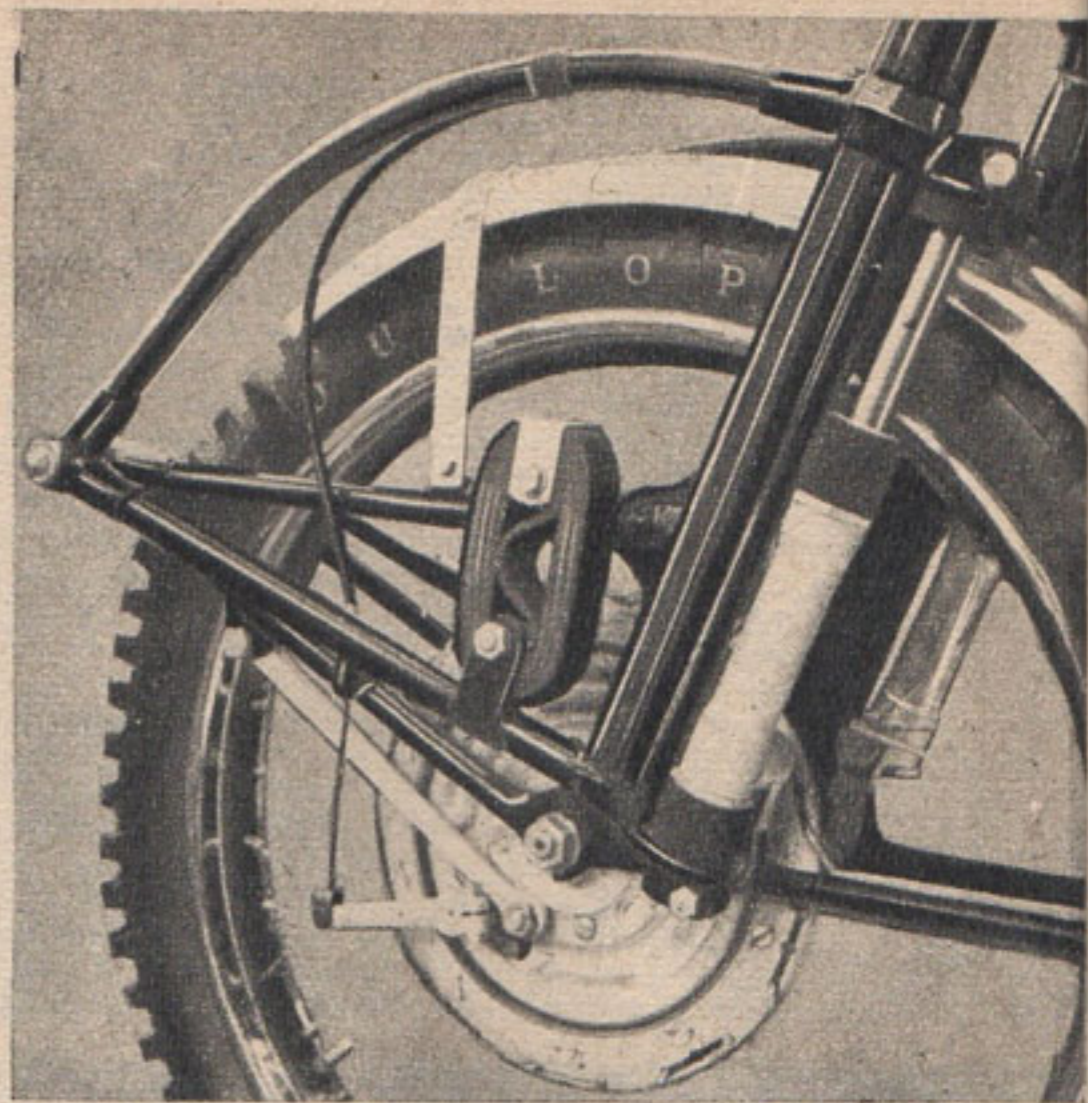
Les selles à suspension centrale si efficaces utilisent des leviers, le bras ressort étant court, le bras selle long. Leur excellent principe est en contradiction formelle avec celui de la télescopique qui ignore les leviers.

Je finirai mes trop longues considérations en parlant du graissage du 2 temps. Pour moi, il n'est pas de meilleur système que le mélange; il a deux avantages énormes :

1° Il est progressif et proportionnel à la vitesse. Plus on accélère, plus il entre de gaz, donc d'huile, dans le cylindre.

2° L'huile qui lubrifie l'embellage et l'ensemble cylindre-piston est toujours propre et constamment renouvelée.

Pour la propreté, un 2 temps ne souffre aucune médiocrité d'usinage. Je connais des 2 temps, même modernes, qui pissent l'huile de partout. Je suis fier de pouvoir montrer ma machine après une étape de 250 kilomètres. Seul, l'arrière du bloc, sous le carburateur est légèrement



Une autre roue tirée : là F.N.

gras et seulement sur une petite surface. Au début, les bas de ma femme, tansadiste, étaient lubrifiés. J'y ai aisément remédié en fixant à l'arrière du filtre à air une soucoupe en matière plastique.

Pour terminer, je blâmerai les pompistes qui, le long de la route, font la grimace quand on leur demande de faire le mélange dans une nourrice qu'ils ne possèdent souvent pas. Mieux : dans une station pourtant importante, près de Sens, il n'y avait pas d'entonnoir. Il a fallu aller en quête un, qui, bien entendu, n'avait pas de tamis.

Si les opinions exprimées ici peuvent avoir un léger écho dans « Motocycles », je serais heureux que d'autres motards fassent connaître leur avis. Tout autour de moi, les camarades ou touristes à qui je ne manque pas de poser des questions sur leurs motos, pensent comme moi, relativement à la fourche télescopique.

J. LANNAUD,
La Roche-en-Brénil.

RÉPONSE

ON ne peut le nier, les réflexions de M. Lannaud résultent d'une observation personnelle et raisonnée.

Les critiques qu'il adresse aux fourches télescopiques s'opposent aux louanges que, dans l'ensemble, on leur décerne.

Mais si M. Lannaud tire ses conclusions d'une expérience bornée à une unique moto, englober d'office toutes les fourches télescopiques dans la même réprobation serait excessif.

C'est pourquoi nous aimerions, sur ce sujet, une discussion étendue pour faire le point; et si les techniciens pouvaient se mêler à la bagarre, le débat n'en aurait que plus d'intérêt.

BRAVO! « Motocycles » pour la Tribune des Lecteurs.

De tous les problèmes traités sur le graissage du 2 temps, un seul je crois est resté en suspens; c'est celui de la confection du mélange sur la route.

Je crois avoir résolu le problème de la façon suivante dont vous pouvez juger d'après le croquis ci-joint. Au départ d'une grande randonnée, mon réservoir « Maison » de 15 litres A est toujours plein d'un mélange à 40 cl. d'huile pour 5 litres d'essence. Le réservoir d'huile B ajouté à ma mécanique et faisant 3 litres est également plein, mais à raison de 2 litres d'huile pour 1 litre de carburant, donc suffisamment diluée pour permettre une incorporation instantanée. A la première panne sèche, je prends à la pompe qui se présente, 5 litres de carburant et après avoir ouvert le robinet G j'envoie à l'aide de la pompe à main E fixée au réservoir 0 lit. 60 de mon mélange à 66 % (le nombre de coups de pompe est calculé d'après la contenance de celle-ci), 40 centilitres d'huile se trouvent donc incorporés à mes 5 litres de carburant. Je puis évidemment rouler jusqu'à la deuxième réserve et prendre 10 litres à la pompe; il me suffit alors de doubler le nombre des coups de pompe à main avant de fermer le robinet G et de reboucher mon réservoir.

Quatre robinets et une pompe à main à manœuvrer, c'est beaucoup me direz-vous.

Mais, en attendant qu'un spécialiste de réservoirs et de robinets, et qui sait? peut-être un constructeur, se décide à étudier la question, ce bricolage me semble plus simple en fin de compte que de transporter tout un laboratoire et me permet néanmoins de brûler sur la route 43 litres de mélange sans avoir à manipuler le moindre bidon, ni le plus petit entonnoir.

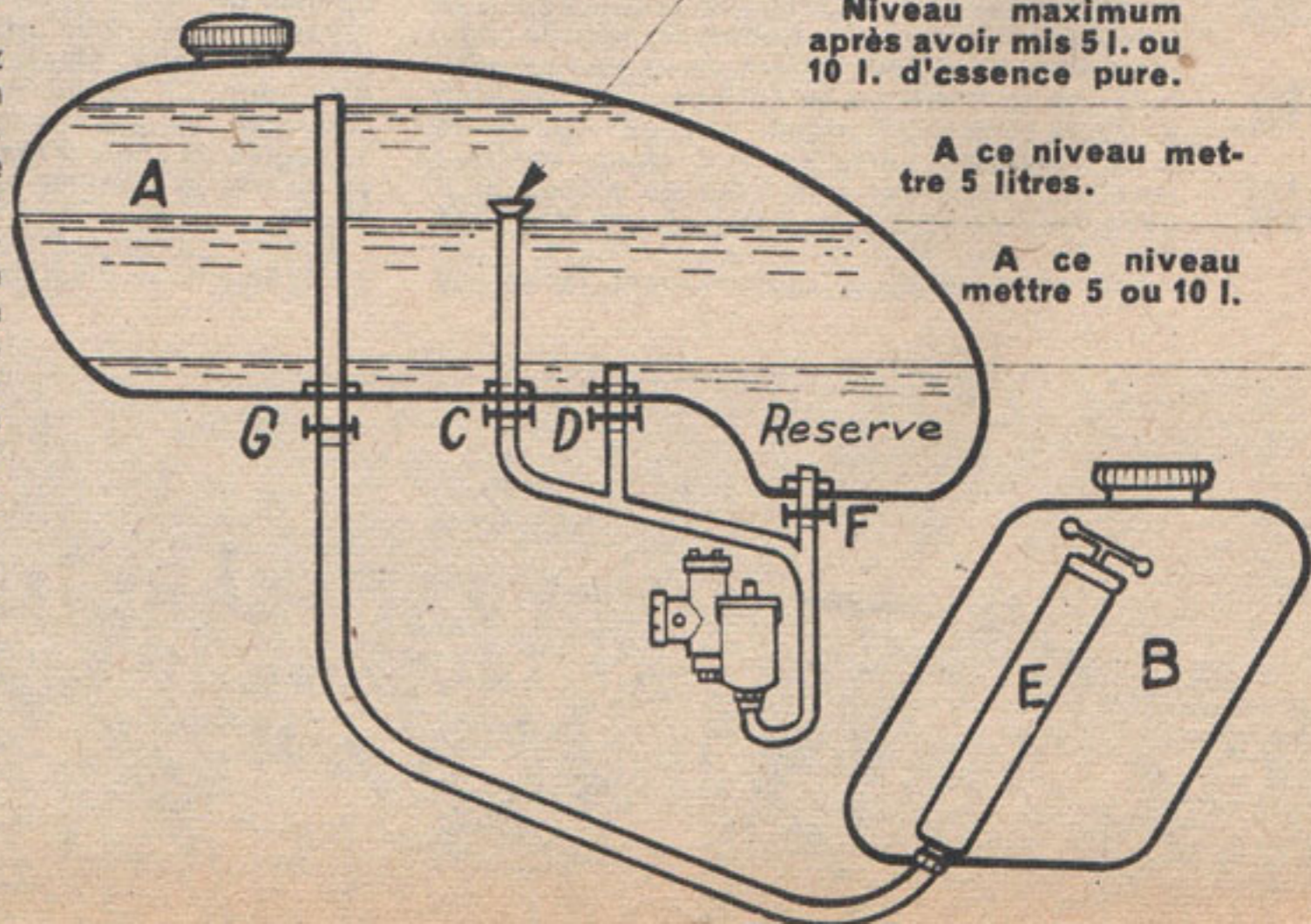
L. GEORGES, à Paris.

Capuchon empêchant le mélange riche d'emplir le tube C en retombant.

Niveau maximum après avoir mis 5 l. ou 10 l. d'essence pure.

A ce niveau mettre 5 litres.

A ce niveau mettre 5 ou 10 l.



ECHOS du Bol ET COMMENTAIRES

A moins de parti pris, les journalistes doivent reconnaître que le Bol d'Or est, de par son organisation, l'épreuve qu'ils peuvent suivre avec une liberté absolue hors de toute contrainte. C'est tout au moins le point de vue de la presse motocycliste. Tout est accessible aux reporters et photographes, les stands (façade et coulisses), le chronométrage, les postes des commissaires, accueillants et communicatifs. Sans doute ne faut-il pas marchander ses pas, rien n'interdit d'ailleurs de disposer dans le triangle d'une pétoire quelconque, mais les sous-bois offrent en temps voulu un repos passager pour les oreilles, et les buvettes... pour les gosiers.

Le soleil, la forêt, la ronde sans fin, la grande foule et un Mauve plus vivant que jamais, le Bol d'Or est retrouvé.

Lefèvre doit être d'autant plus fier de son record que celui-ci n'a pas été, le lendemain, battu par les voitures. Tatave a couvert 2.343 km., 267 à la moyenne de 97 km. 636, tandis que Scarron, premier des voitures 1.500 cmc., n'atteignait que 2.316 km. 264, avec une moyenne de 96 km. 311.

Ces deux leaders ne sont évidemment pas loin l'un de l'autre, mais c'est quand même la moto qui a emporté la palme.

Si l'on ne peut contester la supériorité, dans cette course comme dans bien d'autres, des moteurs étrangers, leur plus grande résistance

à l'effort, on peut cependant en chercher la raison.

Voici une opinion :

Les grandes marques étrangères ont généralement un service de course et des bureaux d'études qui mettent au point des moteurs spécialement conçus pour la compétition et construits avec de coûteux matériaux de choix. Pour une épreuve comme le Bol, ces moteurs sont réglés au-dessous de leur régime limite et ont de ce fait une marge de sécurité absolue que le pilote ne peut dépasser.

Au contraire, chez nous, l'on part non d'un

Ici, la victoire du 2 temps ne peut prêter à commentaires puisqu'il équipait toutes les machines figurant à l'arrivée, les trois Puch d'abord, une Jawa ensuite, puis une Monet-Goyon et enfin, encore une Jawa et une Puch.

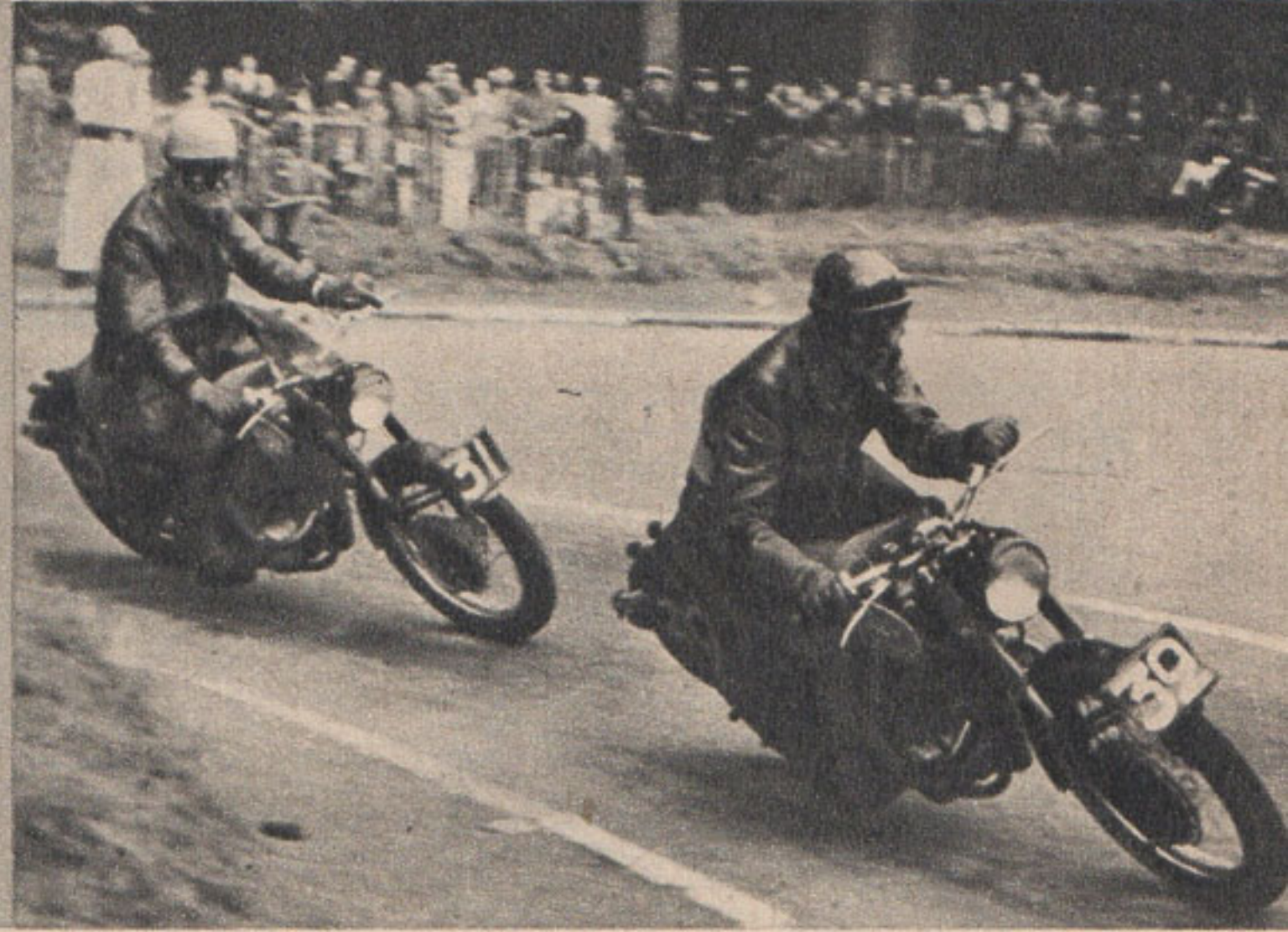
Le parallèle entre 2 et 4 temps nous a fait quelque peu bouculer l'ordre des diverses cylindrées, mais on revient sur le sujet en constatant qu'en 350 c'est également un 2 temps qui l'emporte avec la Jawa d'un François, qui pour une fois faisait des infidélités au sidecar. Le deuxième, Leninger, est également sur Jawa;

★
Weigartman,
1^{er} catég. 250 cmc.
et Kramer,
3^e même catégorie.

★
Mathieu,
1^{er} en 175 cmc.

★
Grillon,
1^{er} des sidecars
350 cmc.

★



moteur de compétition, mais d'un moteur de série que l'on gonfle à l'extrême. Comme les places sont disputées, ces pauvres moulins sont continuellement à un régime pour lequel, à l'origine, ils n'étaient pas prévus; il est même surprenant que, dans ces conditions, il n'y ait pas plus de casse.

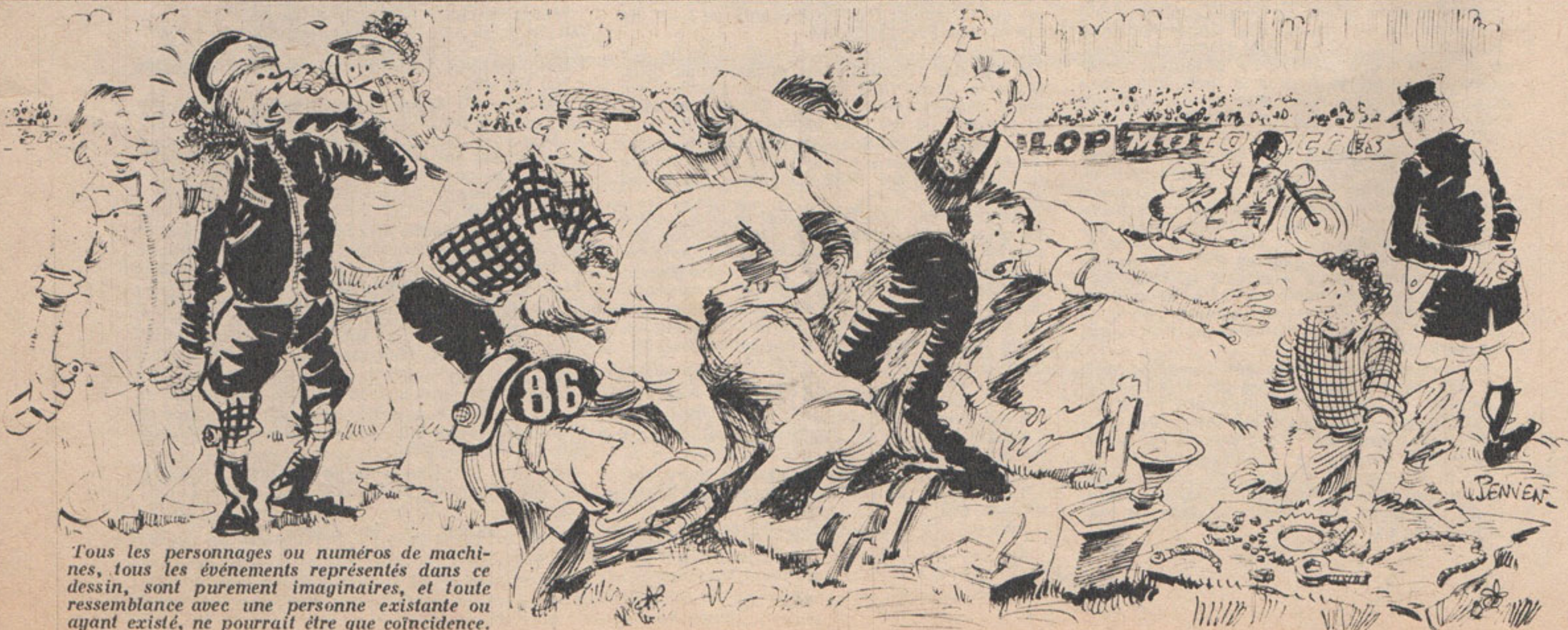
En 250 cmc. les Puch ont fait une grosse impression. Toujours groupées, silencieuses, elles accumulaient sans bruit les kilomètres et les kilomètres.

ils sont suivis de deux 4 temps anglais qui eussent pu être de redoutables concurrents.

Parmi les abandons pour défaillance physique, on en compte plusieurs pour fatigue ou enflure des bras et des mains, telle que la conduite devient impossible.

A quoi attribuer ces faiblesses locales? Les fourches sont actuellement très souples, les vibrations, en grande partie, éliminées, les motos tiennent bien la route et ne semblent pas nécessiter un gros effort, sinon peut-être dans

R A V I T A I L L E M E N T



Tous les personnages ou numéros de machines, tous les événements représentés dans ce dessin, sont purement imaginaires, et toute ressemblance avec une personne existante ou ayant existé, ne pourrait être que coïncidence.

les virages. S'agit-il d'un point faible du conducteur? Est-ce le travail incessant des mains manipulant sans trêve manettes et leviers? Après tout, c'est bien possible; on connaît là crampe des écrivains qui n'est pas la conséquence d'un effort, mais celle d'un mouvement continu et d'une légère crispation.

En ce qui concerne Rossignol, le fait s'explique: il souffre encore d'une luxation de l'épaule pour laquelle il suit toujours un traitement, mais le deuxième coureur de Monet-Goyon n'était pas à notre connaissance dans le même cas, et la machine n'est pas à incriminer, puisque l'autre pilote de Monet n'a pas ressenti les mêmes troubles.



On nous a souvent parlé de boxeurs aux mains fragiles, il s'agit peut-être ici d'un phénomène semblable.

S'il y eut pas mal de mécanique, on n'a toutefois pas constaté beaucoup de ruptures de cadres. La principale victime fut Tano. Après une saison particulièrement brillante, il est regrettable qu'un semblable accident ne lui ait pas permis de terminer en beauté.

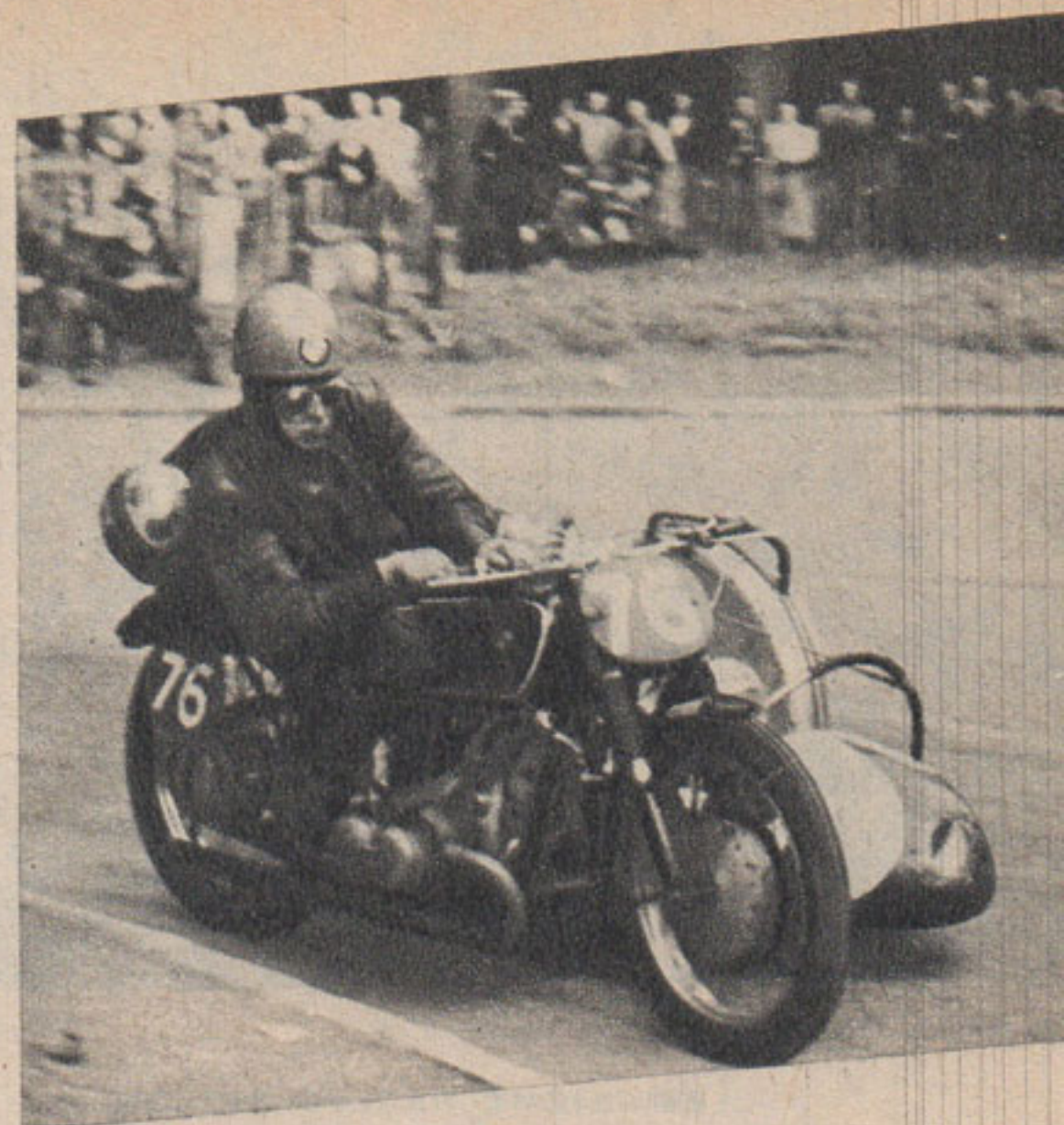
La suppression des 125 de course l'avait obligé d'évoluer vers une plus grosse cylindrée. Le prototype 250 cmc. qu'il avait adopté présentait donc tous les aléas d'une machine non éprouvée.

Tano a fait preuve de courage en repartant après une première rupture; il a eu quelque chance de s'en tirer à si bon compte, une profonde déchirure du cuir chevelu, une entorse et des contusions. Son casque lui a certainement évité le pire.

Il en sera quitte pour quelques jours de repos;

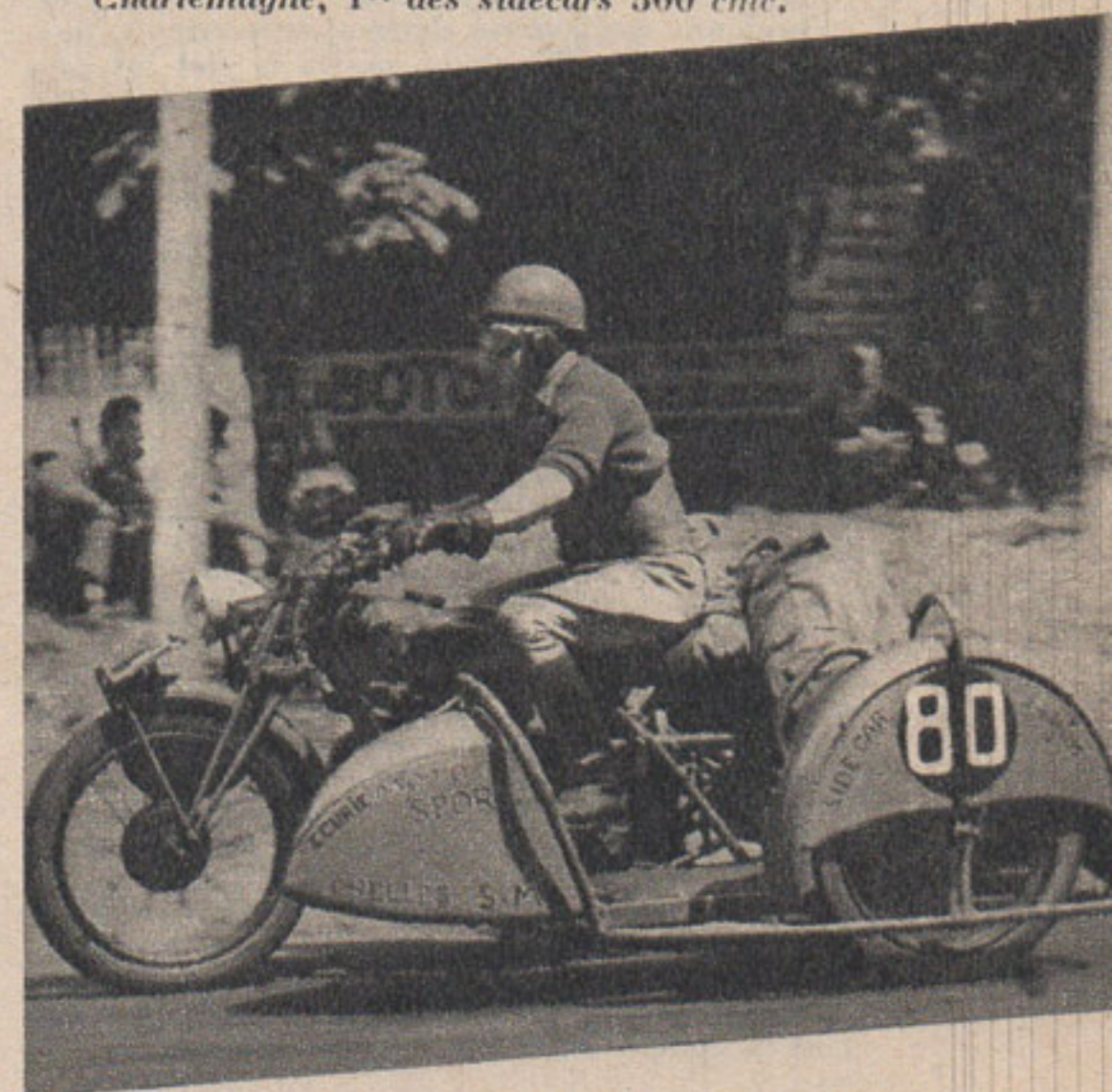
nous le reverrons sans doute bientôt sur sa 1.000 Ariel.

Une nouvelle forme de publicité fut révélée à ce circuit: les caissiers des buvettes, en rendant la monnaie sur de grosses coupures, remettaient un billet de 100 francs sous enveloppe transparente en cellophane; sur celle-ci on lisait cette inscription: « Redex protégera votre moteur, comme cette pochette protège ce billet. » L'idée est originale et le slogan bon, puisque exact.



Sceaux, 1^{er} des sidecars 250 cmc.

Charlemagne, 1^{er} des sidecars 500 cmc.



AU HASARD DES RENCONTRES

Nom: LEFEVRE. Prénom: Gustave, dit Tatave. Date de naissance: 19 octobre 1911 à Suresnes (Seine). Coureur: International. Cylindrée: 500 cmc. 1^{re} compétition: kilomètre arrêté, Corbell-Essonne (date oubliée).

Palmarès: 1^{er} victoire, 1^{er} en 250 cmc. aux éliminatoires du Bol d'Or en 1935 (approximativement).

1936: 2 fois second à Bourges en 500 cmc. (meilleur tour) sur Terrot. 1937: Bol d'Or: 1^{er} amateur sur Terrot 500 cmc. 1938: Côte Lapize: 1^{er} en 250 cmc. sur Terrot. 1939: Grand Prix de l'U.M.F. à Reims: 3^e sur 500 cmc. Norton. 1946: Ouverture de Monthléry: 1^{er} sur 500 Norton. 1947: Prix de l'A.M.F. à Monthléry: 1^{er} catégorie 250 sur Excelsior. 1^{er} catégorie 500 sur Norton. Grand Prix de Lyon: 2^e sur 500 Norton. Bol d'Or: 1^{er} sur 500 Norton. 1948: Grand Prix de Monaco: 4^e sur Norton 500 cmc. Grand Prix de Lyon: 3^e sur Norton 500 cmc. 1949: Bol d'Or: 1^{er} sur 500 Norton (Record battu). 1950: Grand Prix de Lyon: 1^{er} catégorie 250 cmc. sur Excelsior. Lesparre: 3^e sur 500 cmc. Norton. Grand Prix International de Roubaix: 4^e sur 500 cmc. Norton. Grand Prix de Bordeaux: 4^e sur 500 cm. Norton. Bol d'Or: 1^{er} sur 500 cmc. Norton. 1951: Grand Prix de Paris: 2^e sur 500 cmc. Norton. Bol d'Or: 1^{er} sur 500 cmc. Norton (record général battu) et l'on peut ajouter, etc... (pour l'avenir).

OBSERVATIONS: marié, a deux garçons de 5 et 12 ans, qui semblent vouloir marcher sur les traces de leur père, préférant à une balançoire, une grosse moto et à un jeu de construction, un jeu de clés anglaises.

A pour beau-père une personnalité motocycliste



bien connue, M. Garreau, qui met au point ses machines avec une compétence toute beau-paternelle.

REMARQUES PERSONNELLES. — Simple, direct, Lefèvre est très sympathique; il énumère

ses victoires, sans gloire, et sans fausse modestie, avec une objectivité sportive assez rare. Parlant d'une de ses courses, il dit tout bonnement qu'il a gagné en battant un record, ou qu'il a été obligé de s'incliner, sans se « monter en épingle », ou chercher une bonne excuse.

Physiquement, il donne une impression de force et d'équilibre complet.

Moralement, il fait partie de cette catégorie assez rare, d'être simples, sains et droits, qui font pleinement tout ce qu'ils font, et sans attacher aux résultats, une importance hors de proportion.

Sans risque, on peut dire de lui: « C'est un chic type ».

On ne peut parler de Lefèvre sans dire quelques mots sur son beau-père, Garreau.

Importateur des machines anglaises sur lesquelles court son gendre, Garreau est tout au moins, par l'expérience, un « vieux » de la moto.

Depuis ses lointains débuts, il s'est patiemment taillé dans le monde motocycliste, une place de premier rang, qu'il s'emploie à conserver par sa compétence et son travail. Ignorant délibérément le snobisme et le décorum, il invite ses visiteurs à boire dans un petit bistrot en face de chez lui, petit bistrot provincial, moitié buvette, moitié épicerie, où à la place du canon qu'on attend, il fait servir une bouteille de champagne bien frappé.

Fier des machines qu'il met au point, fier de son installation remarquable, il est le type du self-made-man.



Dauge sur Norton, 1^{er} ex æquo.



Départ des concurrents pour le départage.



DEUXIÈME RALLYE AIGLON 27 Mai 1951

La ville de Laigle a connu de nouveau le succès de son Rallye autos et motos. Beaucoup d'engagements des deux côtés.

Dès 6 heures du matin les départs furent donnés aux 65 motocyclistes; la veille une pluie diluvienne était venue détrempier le circuit, heureusement que dimanche matin le ciel fut plus clément laissant les concurrents lutter avec leur chrono. C'était assez.

Cette année les dirigeants de Laigle malgré les difficultés croissantes ont fait un effort encore supérieur à l'an dernier pour doter leurs épreuves du maximum de prix et de coupes. Ce fut un succès.

Le circuit fut modifié aussi, passant par des routes sinueuses et pittoresques. De griefs, aucun, sauf que les motos devraient être parquées à l'abri.

Les grandes marques avaient répondu à l'appel des organisateurs et on pouvait constater la présence de 7 concurrents d'une firme très connue. Les scooters, eux aussi, ont prouvé qu'il fallait compter sur eux, et aux places d'honneur.

L'armée avait délégué une importante représentation en différentes cylindrées et fut aussi aux places d'honneur; il faudrait féliciter tous les concurrents un à un pour ne pas faire de mécontents, tant la course fut menée rondement.

A 22 kilomètres de l'arrivée il y avait le gros juge de paix, c'est-à-dire l'épreuve de départage, qui consistait en une course de côte départ arrêté à travers une partie de la forêt du Perche, à Bressollette qui, déjà éprouvée par les voitures, donnait de la valeur au temps nécessaire pour parcourir les 800 mètres en lacets avant de franchir la ligne d'arrivée de la place Boislandry.

J. JAFFRÉ.

CLASSEMENT MOTOS PAR CATÉGORIES

Groupe Bleu

1 ex æquo sans pénalisation : Bourgoin (Gnome-et-Rhône), Morel (Guiller), Pahin (Peugeot), D^r Prévost (Peugeot), Goll (Peugeot), Cugnet

(Peugeot), Goudard (Peugeot), Renier (Jonghi), Mercier (C.S. Alençon), Lecomte (M.C. Châtillonnais).

Groupe Blanc

1. ex æquo sans pénalisation : Lieutenant Henri (Harley-Davidson), Lieutenant Dauge (Norton), Pillou (Terrot), Huille (M.C. Aiglon), Maréchal des Logis chef Billy (Harley-Davidson), Gressent (Ariel), Maisonneuve (Magnat-Debon), Maréchal des Logis chef Gombault (Harley-Davidson), Maréchal Bourcier (Harley-Davidson)

Groupe Rouge

1 ex æquo sans pénalisation : Gilbert (Jawa), Lieutenant d'Astorg (Royal-Enfield), Henry René (M.C. Eure-et-Loir), Zede René (Jawa), Maréchal des Logis Bajan (Royal-Enfield), Billotte (M.C. Eure-et-Loir), Urvoas (T.W.N.), Pechon (Bernardet), Bernard Pierre (Bernardet), Janin (Bernardet), Baisemain (U.S.M.T.), Crouette André (M.C. Normandie), Marais (M.C.A.).

LISTE DES COUPES

Catégorie motos

Coupe Christian Bonnet : M. Gilbert. Coupe des Sportifs de Mamers : Lieutenant d'Astorg. Coupe de l'Union Sportive de Randonnai : Lieutenant Henri : Coupe Ouest-France : M. Henry René Coupe des Sportifs de Rémalard : Lieutenant Dauge. Coupe des Sportifs de Verneuil : M. Zede. Coupe de l'A.M. Flérienne : Maréchal des Logis chef Gombault. Coupe du Réveil Normand : M. Billotte. Coupe des Limonadiers de Mortagne : Maréchal des Logis chef Convert. Coupe de la Ferté-Vidame : M. Pillou. Coupe de Charles Bouilly : M. Bourgoin. Coupe Gicquel : M. Gilbert. Coupe R. Loret : Lieutenant Henry. Coupe Pernod : M. Pechon. Coupe Panzani : Bernard Pierre. Coupe des Sportifs de Bellême : M. Baisemain. Coupe des Hôteliers de Laigle : M. Bovière. Coupe de Bagnoles : M.C. Normandie. Coupe de la Ferté-Macé : M.C. Eure-et-Loir. Coupe des Limonadiers de Verneuil : U.S.M.T. Coupe de Gacé : Moto-Club Aiglon.

UN NOUVEAU RAID DE BERNARD

Parti de Paris le 29 mai à 22 heures, Bernard sur une moto légère (Gnome-et-Rhône) de la catégorie 175 cmc. arrivait à Casablanca le 31 mai à 4 heures, reliant ces deux points extrêmes en 48 heures de route réelle, car il eut au long du trajet plusieurs attentes et retards qui n'avaient rien à voir ni avec l'homme, ni avec la mécanique.

Le mauvais temps sur mer et le retard du bateau allongèrent l'horaire, mais l'incident le plus marquant survint au cours de la traversée de l'Espagne.

On sait que pour être valables et divulgués ces raids chronométrés doivent être contrôlés de bout en bout par un commissaire officiel, suivant à bord d'une voiture; or celle-ci resta en panne 250 kilomètres après Madrid. Bernard et le commissaire ne se dégonflèrent pas pour autant.

Urvoas sur T.W.N.



27 MAI 1951

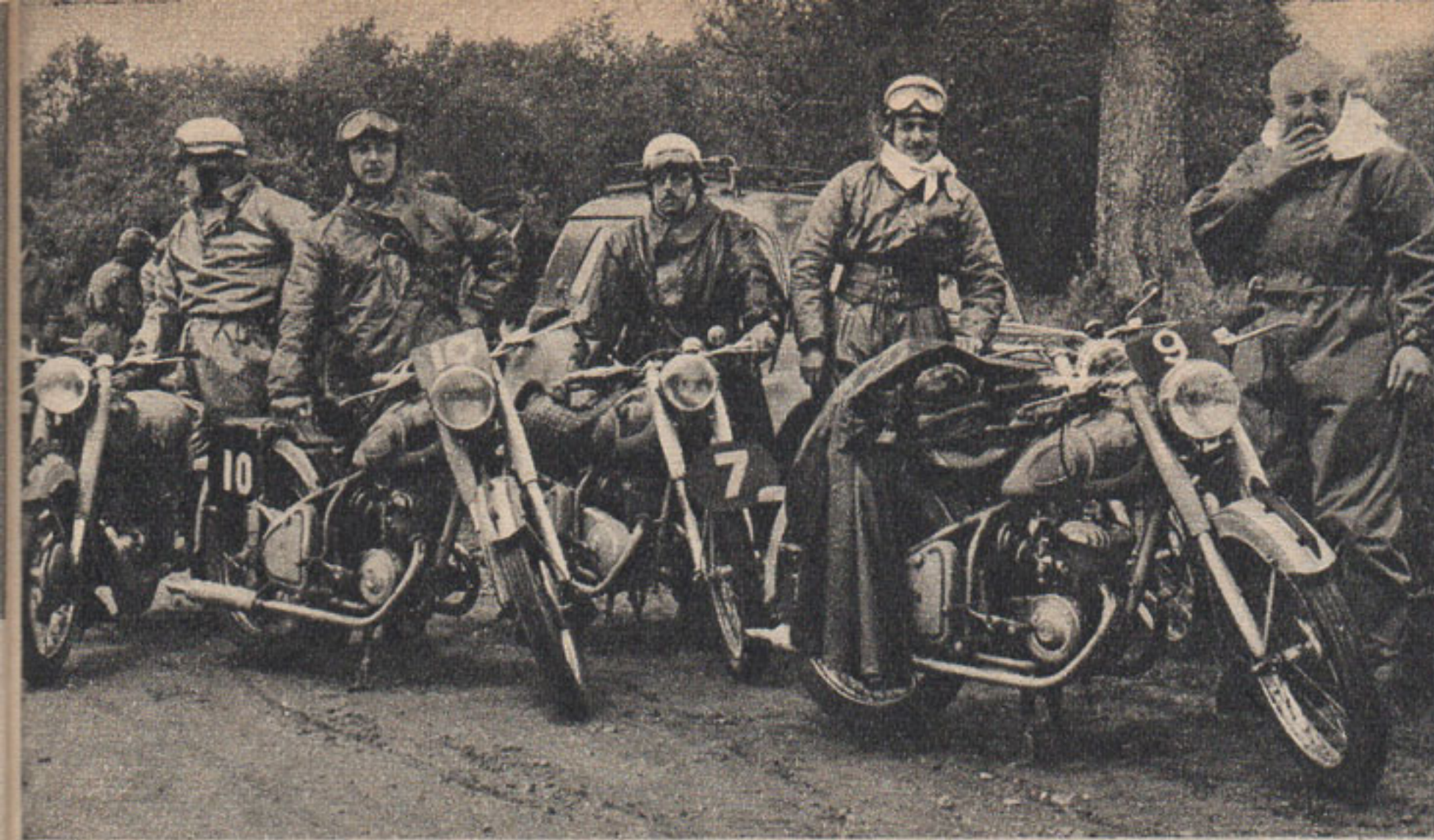
DEUXIÈME RALLYE AIGLON

27 MAI 1951

CLASSEMENT GÉNÉRAL (Epreuve de départage motos pour l'attribution des Prix et Coupes)

Points attribués aux concurrents terminant l'épreuve sans pénalisation :

Clas ^t	NOMS	MARQUES ou CLUBS	Pts	Clas ^t	NOMS	MARQUES ou CLUBS	Pts
1	Gilbert	Jawa	312	17	Bourgoin	Gnome-et-Rhône	382
2	Lieutenant d'Astorg	Royal-Enfield	339	18	Morel	Guiller	388
3	Lieutenant Henri	Harley-Davidson	342	19	D ^r Prévost	Peugeot	393
4	Henri René	M.C. Eure-et-Loir	343	20	Gressent	Ariel	393
5	Lieutenant Dauge	Norton	343	21	Goll	Peugeot	398
6	Zede René	Jawa	347	22	Pahin Robert	Peugeot	400
7	M ^l des Logis Gombault	Royal-Enfield	347	23	Lecomte	M.C. Châtillonnais	401
8	Billotte	M.C. Eure-et-Loir	353	24	Renier	Jonghi	405
9	M ^l des Logis Convert	Royal-Enfield	356	25	Janin	Bernardet	412
10	Pillou	Terrot	356	26	Maisonneuve	Magnat-Debon	413
11	Huille	M.C.A.	356	27	M ^l des Logis Bajan	Harley-Davidson	419
12	Urvoas	T.W.N.	359	28	M ^l des Logis Bourcier	Harley-Davidson	430
13	M ^l des Logis Billy	Harley-Davidson	369	29	Cugnet	Peugeot	432
14	Péchon Marcel	Bernardet	376	30	Marais André	M.C.A.	436
15	Baisemain	U.S.M.T.	381	31	Goudard	Peugeot	554
15	Bernard Pierre	Bernardet	381	32	Mercier	C.S. Alençon	886



Equipe Peugeot.



Equipe des scooters Bernardet.

Clubs

et celui-ci armé de ses bagages, enfourchant le tansad derrière celui-là, la randonnée se poursuit à deux sur près d'un millier de kilomètres.

Malgré cette double charge le Gnome se comporta, on le voit, avec vaillance et bonne humeur. La partie fut, malgré ce handicap, jouée et gagnée.

Bernard est sur le chemin du retour; nous irons l'accueillir à l'arrivée et recueillir ses impressions.

CIRCUIT INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE TARARE 1^{er} Juillet

Programme des épreuves

Samedi 30 juin : de 16 à 19 heures, *essais libres*. Il faut signaler que l'entrée sur le Circuit durant ces essais sera non contrôlée et gratuite.

Dimanche 1^{er} juillet : de 8 à 10 h. 30, *essais officiels*

Courses 10 h. 30 : 175 cmc.

Courses 14 heures : 350 cmc. et la suite, manches éliminatoires 500 cmc., sidecars, grande course des 500 cmc.

LE 3^e ST-ETIENNE-PARIS-ST-ETIENNE

Le Sport Motocycliste Forezien organise, les 29 et 30 juin 1951, une Epreuve internationale de régularité motocycliste constituant une manifestation sportive ouverte, organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la F.I.M. et du règlement national de la F.F.M. Elle se disputera sous le nom de *Troisième Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne*, sur une distance de 1.150 kilomètres à accomplir à une vitesse moyenne horaire imposée.

Cette compétition est organisée conformément au Code Sportif international de la F.I.M. et aux prescriptions du Règlement auxquels tous les participants s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

Le *Troisième Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne* motocycliste est une manifestation sportive internationale.

Le *Troisième Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne* motocycliste étant organisé dans un but essentiellement touristique, les participants devront se conformer aux divers règlements et arrêtés qui régissent la circulation des motocycles dans les villes qu'ils traverseront. Ils devront accomplir eux-mêmes toutes les formalités nécessitées par le passage des frontières.

Des sanctions pourront être prises envers les participants qui ne tiendraient pas compte des prescriptions ci-dessus et, notamment, traverseraient des villes à trop vive allure.

Motocycles admis

Seront seuls admis les motocycles de tourisme de série. Par motocycles de tourisme de série, il faut entendre un motocycle d'un modèle construit par une firme reconnue, décrit dans ses catalogues, offert à la vente dans les normes habituelles et appartenant à l'un des types ci-après :

Scooter, vélomoteur, motocyclette solo, motocyclette avec sidecar.

En ce qui concerne les organes essentiels, cadre, moteur, boîte de vitesse, seront seuls autorisés les modifications, changements, adjonctions, effectués au moyen de pièces de série.

Tout motocycle non conforme à la lettre ou à l'esprit du présent règlement sera, soit refusé



Maisonneuve
sur
Magnat-Debon.

si la non-conformité est constatée avant l'épreuve soit mis hors course si elle est relevée pendant ou à la fin de l'épreuve.

Renseignements : 17, place Jean-Jaurès, Saint-Etienne.

III^e CIRCUIT DE VITESSE DES PLATANES

La Section « Sports Mécaniques » et Moto-Ball Club « Racers » de Carpentras organise sur les allées des Platanes son III^e Grand Prix de vitesse pour motos 150 et 175 cmc. le 24 juin 1951.

Les deux précédentes courses furent un succès tant pour la participation que par le site même de ce circuit permettant la visibilité continue et entière des concurrents, ce qui est fort rare. Nul doute que ce III^e Grand Prix ne soit assuré du plus entier succès car, couru sous les règlements de la F.F.M. et avec les autorisations nécessaires, il groupera les plus fins guidons régionaux et nationaux.

Pour ne rien gêner signalons que les coureurs sont assurés de plus de 200.000 francs de prix et d'avantages substantiels. Sportifs et sportives mordus des sports mécaniques, réservez votre journée du 24 juin, vous êtes assurés d'une belle journée de lutte entre les compétiteurs.

Les coureurs désirant participer à cette course sont priés de se mettre en rapport avec le Secrétaire du « Racer de Carpentras », Café du XX^e Siècle à Carpentras qui, leur donnera tous renseignements nécessaires.

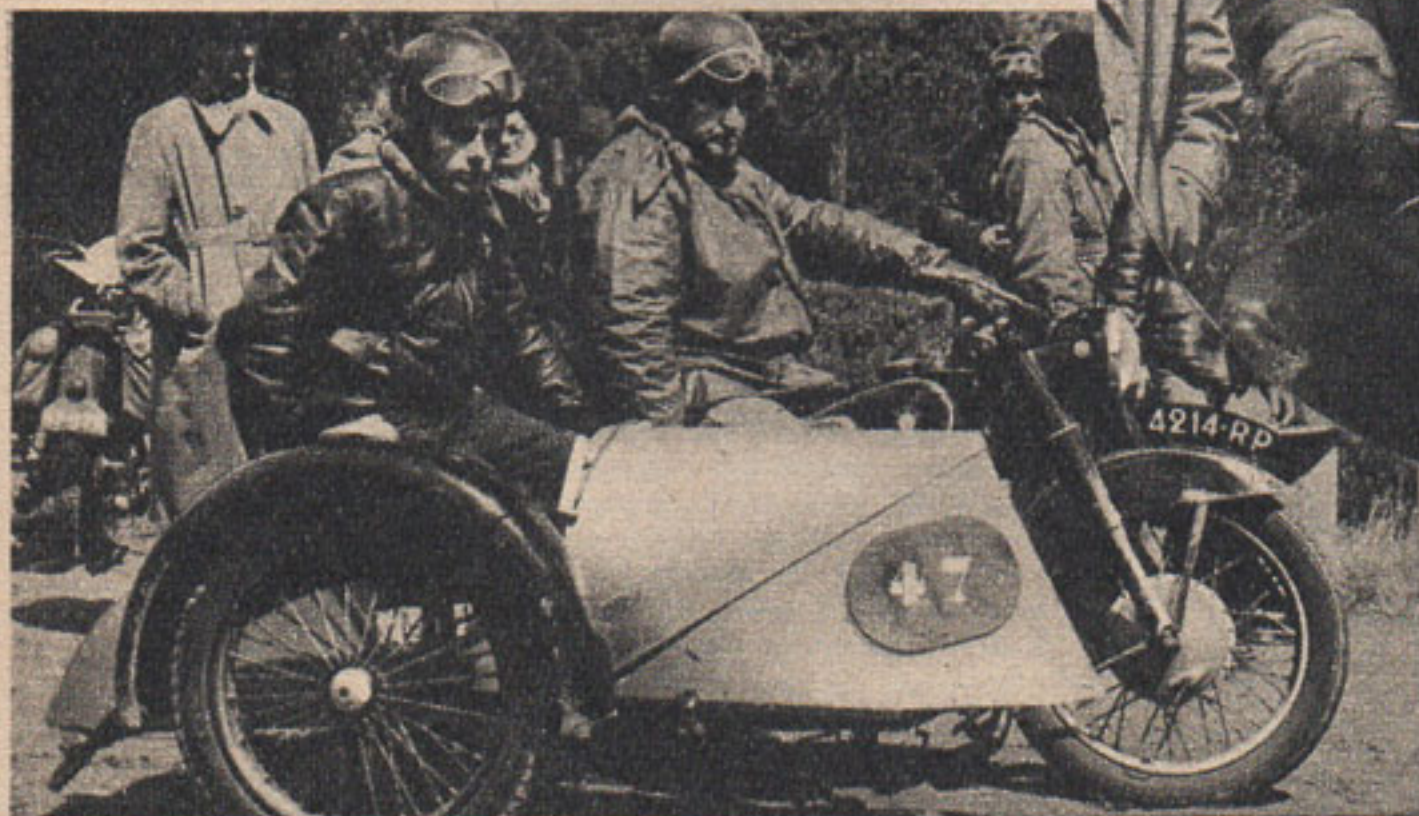
MOTO-CLUB D'AUVERGNE (Clermont, 27 Mai 1951)

« Espoirs » 175 cmc. — 1. Mattens Robert (M.C.A.); 2. Dupont Charles (M.C.A.); 3. Bayle Claude (M.C.A.).

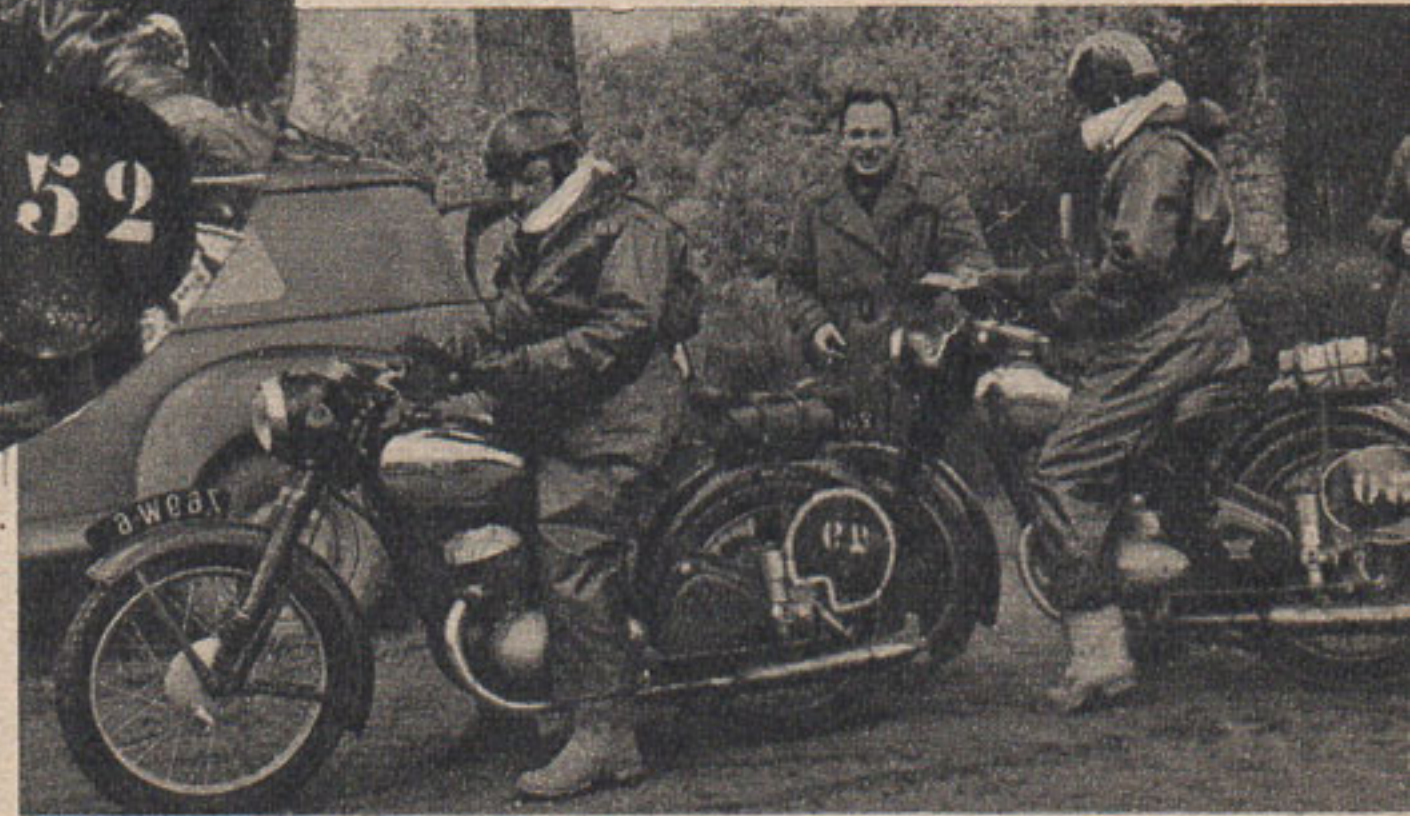
Bonne initiative du M.C.A. de faire courir une épreuve entre débutants afin de les habituer à de futures compétitions.

175 cmc. — 1. Valeyre François (M.C.A.) 31 m. 36, s. sur Guiller; 2. Charbonnier (M.C.B.) 1^{er} des 125 cmc. sur Puch; 3. Thiriet; 4. Chapelle; 5. Bayle.

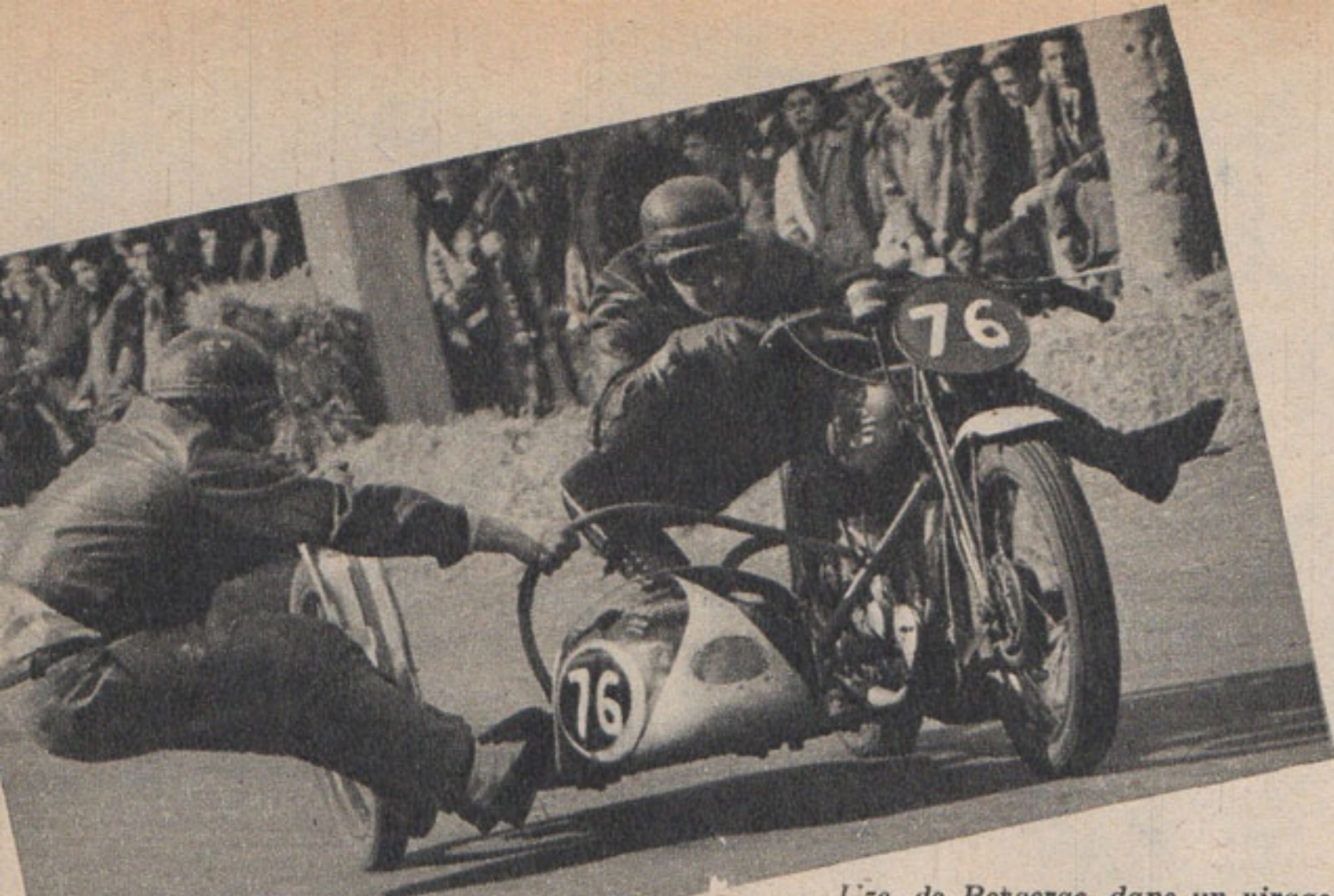
Course menée constamment par le jeune



Baisemain (U.S.M.T.), 1^{er} des sidecars.



Gilbert, n° 30, 1^{er} du classement général et Zede, sur Jawa.



Uze, de Bergerac, dans un virage spectaculaire.

Pagès du M.C. Béziers, est « expressy ».

que Paris-Nice réunira une aussi importante participation, assurée trois mois avant la date fixée par un grand nombre d'inscriptions.

II^e TROPHÉE INTERNATIONAL DE MONACO

Les indications générales publiées sur cette grande épreuve internationale de régularité ont provoqué un afflux de demandes de renseignements. Aussi, le Moto-Club de Monaco nous communique-t-il aujourd'hui quelques-uns des traits essentiels. Le II^e T.I.M.M. est une épreuve à la fois sportive et touristique. Durant 1.580 kilomètres, il s'agit d'effectuer les étapes à la vitesse moyenne imposée (45 km. jusqu'à 175 cmc et 50 km.-h. au-dessus de 175 cmc, ainsi que pour les sidecars toutes cylindrées). Si le passage en avance aux contrôles horaires n'est pas autorisé, toute minute de retard sur le temps idéal imparté est pénalisée, ce retard ne pouvant être rattrapé au cours des étapes suivantes. Les motos solos ne pourront pas transporter de passager, alors que les sidecars devront avoir à leur bord une passagère, remplacée au besoin par du lest; cette disposition du règlement doit égaliser les chances de succès.

CIRCUIT DE MOULINS-SUR-ALLIER du 3 Juin 1951

Longueur du tour 2 km. 100

350 cmc. (58 tours, 120 km.). — 1. Hug (Mulhouse), 1 h. 26 m. 39 s. 1/5, moy. 84 km. 336; 2. Martin (A.M. Seine) à 2 tours; 3. Cherrier (S.C.F.) à 3 tours, meilleur tour 1 m. 22; 4. Ramade (M.C.A.) à 3 tours; 5. Pasquet (Sens) à 6 tours; 6. Bonhomme (M.G.A.) à 6 tours.

Hug et Cherrier se livrent un duel serré au début, prenant la tête à tour de rôle. Sur chute sans gravité de Cherrier, Hug conserve la première place en tournant très régulièrement jusqu'au bout. Cherrier repart avec sa machine endommagée et réussit à remonter à la troisième place.

Sidecars (25 tours). — 1. Munit (A.M. Seine) 40 m. 49 s. 1/5, moy. 77 km. 174; 2. Florit (S.C.F.), 41 m. 39 s.; 3. Cornet (M.C.A.) 42 m. 2 s.; 4. Mougín (S.C.F.) 42 m. 24 s.; 5. Léchelon (M.C.B.) à 2 tours.

Cornet prend un bon départ et conserve la tête pendant une dizaine de tours. Munit qui le talonnait doit s'arrêter un instant mais repart et une belle chasse s'engage entre les deux leaders. Finalement, Munit qui vire fort bien prend l'avantage et le gardera sans être inquiété. Derrière la bataille est très serrée pour les places d'honneur. Méry qui tournait bien doit abandonner par suite de crevaison. Le duel Florit-Cornet se termine à l'avantage du premier. Très belle course, ardemment disputée.

500 cmc. (58 tours). — 1. Cherrier (S.C.F.) 1 h. 24 m. 11 s., moy. 86 km. 810, meilleur tour 93 km. 333; 2. Insermini (A.M. Seine) à 1 tour; 3. Guérin (R.M.C. Paris) à 1 tour; 4. Blayon (Moulins) à 2 tours; 5. Méry (S.C.F.) à 3 tours; 6. Hémo (Paris) à 4 tours.

Hug sur B.M.W. prend la tête assez rapidement après un duel serré avec Cherrier. Au 46^e tour par suite d'ennuis de freinage il fait une chute sans gravité et doit abandonner. Cherrier prend le commandement et le conserve. A l'arrière, Insermini, Blayon et Guérin se disputent sévèrement les places d'honneur.



Gauch, 1^{er} catégorie 350 cmc.

Valeyre qui fit preuve d'une excellente maîtrise et dont le style rappelle celui du regretté Couratier. A l'arrière, lutte très sévère pour les places d'honneur entre Charbonnier, Thiriet et Chapelle. Certains concurrents étaient désavantagés par une cylindrée plus faible.

Side. — 1. Sceaux (Paris) 30 m. 46 s.; 2. Cornet (M.C.A.) 31 m. 29 s.; 3. Uze (Bergerac); 4. Léchelon (M.C.B.); 5. Rouhet (M.C.A.); 6. Pagès (M.C.A.).

Epreuve très spectaculaire menée au début par Drion qui fut obligé de s'arrêter puis par Sceaux qui conserva la tête jusqu'au bout. Cornet du M.C.A. talonna longtemps le vainqueur mais fut gêné par un ennui mécanique.

350 cmc. — 1. Gauch (Toulouse); 2. Crouzet (Beaune); 3. Guérin (Angoulême); 4. Martin (Paris); 5. Perdoux (M.C.B.); 6. Loisel (Montluçon); 7. Fauchevaux (Courbevoie).

Collet sur Velocette conduit la course à sa guise dans les premiers tours. A la suite d'une panne de carburateur il doit abandonner. Gauch le remplace et tournant très régulièrement réédite sa victoire de l'an dernier.

Le mauvais temps a failli empêcher la course qui ne débuta qu'à 15 heures. L'inclémence du ciel n'empêcha pas un bon public d'assister à ce 2^e circuit du M.C.A. qui eut la chance extraordinaire de se dérouler sans pluie. Le service d'ordre fut sévère et les épreuves eurent lieu sans incident sérieux. La sonorisation laissa fort à désirer et nous espérons que le M.C.A. veillera sur ce point la prochaine fois.

PARIS-NICE 1951

Le Paris-Nice 1951, organisé par le M.C. de Nice et de la Côte d'Azur, aura lieu les 7 et 8 juillet 1951 (avec participation au Grand Circuit de Vitesse de la Ville de Nice du 8 juillet).

Déjà est assurée la participation de 50 concurrents du Service central des sports de l'Armée, des Légions de Gendarmerie en territoires occupés, de la Brigade routière de la Police de Versailles, ainsi que de nombreux coureurs.

C'est la première fois depuis sa création (1911),

Notes. — Beau temps, public nombreux, bonne organisation mais trop de longueur entre les courses (3/4 d'heure).

De plus les 120 kilomètres obligatoires fatiguent inutilement coureurs, matériel et spectateurs. A la moitié de la course tout le monde se désintéresse complètement de l'épreuve, le résultat étant généralement acquis à la moitié de cette distance.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 3 juin 1951

Division Nationale (Zone Sud). — Camaret bat Villefranche par 8 buts à 0; Avignon bat Aix par 4 buts à 2.

Division d'Excellence (Zone Sud). — Le Forez bat Marignane par 3 buts à 2; Avignon II bat Aix II par 1 but à 0; M.B.C. Cavaillon bat M.B.C. Ondaine par 4 buts à 0; La Seyne et Nice font match nul 5 à 5.

Coupe de France. — M.B.C. Orly bat R.M.B.C. Vitryat par 3 buts à 2; Houlgate bat Troyes par 2 buts à 1.

Matches amicaux. — Chalons bat Paris par 4 buts à 3. Coupe Amis Normands; Colomnelles et Gennevilliers font match nul 2 à 2.

AMICALE MOTOCYCLISTE ET CYCLICARISTE MACONNAISE (A.M.C.M.)

L'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Maconnaise organisera le 29 juillet 1951 son Circuit d'endurance et de régularité de Saône-et-Loire inscrit au calendrier sportif national.

Il constitue une épreuve ouverte de tourisme pour motos et sidecars sur un parcours de 450 kilomètres avec 7 contrôles horaires sur un itinéraire nouveau et varié.

Une coupe sera attribuée à chaque catégorie et une coupe spéciale de valeur sera mise en compétition lors du classement par équipes.

Les clubs pourront recevoir le règlement de l'épreuve en s'adressant au secrétaire de l'A.M.C.M. : M. Robert Durot, 6, rue de la Poste, à Saint-Laurent-les-Mâcon (Ain).

ÉPREUVES BELGES

Circuit du Limbourg (17 juin).

Alors que le Grand Prix Automobile de vitesse pure aura attiré la toute grande foule à Spa, Francorchamps les « purs » se retrouveront sur le circuit campinois par excellence qui est As. Tous les pilotes belges seront présents et de belles luttes de championnat sont en perspective. Courses pour seniors et juniors, solo 350-500 et sidecars.

Circuit de Mons (24 juin 1951).

Inauguré voici deux ans, le Circuit de Mons aux portes de la capitale du Hainaut offre aux touristes et aux sportifs dans un cadre folklo-



R. Mattens (M.G.A.),
1^{er} des Espoirs 175, avec
Valeyre (père et fils).

rique très célèbre une manifestation sportive de première qualité.

Dernière confrontation nationale des seniors avant la sélection définitive pour affronter le Grand Prix de Belgique à Francorchamps comptant pour le Championnat du Monde. Le club Monsois très soutenu par la ville de Mons et le Syndicat d'initiative promettent une journée sportive parfaitement organisée.

Moto-cross du Hoyaux à Marchin (24 juin).

Puisqu'il est question de moto-cross précisons que la plupart des coureurs en désaccord avec la F.M.B. ont donné leur démission à celle-ci et continuent à courir chaque dimanche comme prévu, formant une squadra dissidente de première valeur. Marchin suivra-t-il la tendance nouvelle? Dans ce cas les meilleurs guidons belges seront au départ.

L'événement belge de la saison; le Grand Prix de Belgique de vitesse pure le 1^{er} juillet à Francorchamps.

Nous avons déjà été invités deux fois à Francorchamps cette saison en mai et en juin chaque fois pour y assister à des épreuves automobilistes de grand intérêt. Nous y avons admiré la beauté du site: une fois de plus la grande descente vers l'Eau Rouge, le virage sur le pont et la montée de l'autre versant de la vallée, bref la somptueuse vue qui s'offre aux spectateurs de la région des tribunes, nous a enthousiasmé par sa beauté grandiose. En ce 1^{er} juillet 1951, il nous sera une nouvelle fois offert de contempler le fulgurant départ de quelque 50 concurrents motocyclistes en rangs serrés puis l'étirement rapide mais progressif du ruban humain qui se lance à l'assaut de la colline voisine dans un tourbillon de poussière, d'angoisse, de volonté, et de vrombissements sonores. Les meilleurs pilotes du monde seront au départ. Les usines disputent leur chance sur ce terrain éminemment favorable et parfaitement aménagé. Hélas trop rares seront les Belges admis au départ. Quelques privilégiés dotés d'un matériel à la hauteur de l'événement s'aligneront dans la constellation de vedettes internationales. Citons: Goffin, Martib, Ergé, Vandersetrich nos champions de Belgique; Quant aux étrangers nous en publions la liste définitive à ce jour et sous toute réserve pour suivre.

MOTO-CLUB DRACÉNOIS

Changement de date

Le Moto-Club Dracénois et l'Automobile-Club du Var prévoyaient une grande manifestation sportive mécanique dénommée « Circuit international de vitesse, autos, motos, racers » pour les 16 et 17 juin 1951.

En raison des élections législatives fixées au 17 juin, cette manifestation est reportée aux 23 et 24 juin 1951.

UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN

Le Circuit de l'Ain renait

Pour la première fois depuis 1939, l'Union Motocycliste de l'Ain remet sur pied son épreuve de tourisme et régularité dite « Circuit de l'Ain ».

Inscrite au calendrier national, cette épreuve connue avant-guerre un succès que tous les milieux sportifs motocyclistes ne pourraient lui contester; mais aussi l'U.M.A. met tout en œuvre afin que ce circuit soit digne de ses aînés.

L'élite actuel du motocyclisme se fera un plaisir d'inscrire cette épreuve à son palmarès et sera au départ le 17 juin prochain.

Renseignements au siège, Brasserie du Théâtre, rue Paul-Pioda.

MOTO-CLUB DE MONTMORENCY et ses environs

Le Moto-Club de Montmorency et ses environs organise le 1^{er} juillet 1951 une épreuve de régularité et d'endurance inscrite au calendrier national de la Fédération Française de Motocyclisme.

Ce circuit de 43 km. 400, ouvert à toute catégorie acceptée par la Fédération Française de Motocyclisme, est doté environ de 200.000 frs de prix et de coupes.

Le règlement sera envoyé à tout moto-club affilié à la Fédération Française de Motocyclisme sur simple demande adressée au Moto-Club de Montmorency et ses environs, Châlet des Fleurs, place du Président-Roosevelt à Montmorency.

AU M.O. DU BERRY

A la réunion générale, constitution du bureau: aucun changement n'est intervenu dans sa composition.

Président: M. Raudet Norbert; *Vice-présidents*: MM. Léchelon, Gonnet, Pichonnat, Léger; *Secrétaires*: Mme Légeret, MM. Guerri, Tacnet, Veillot, Leblanc; *Directeurs sportifs*: Thiriet, Lanone, Bruneau; *Rédacteur sportif*: Cendre.

Ainsi donc, bureau constitué, ordre du jour voté, mise au point générale et vin d'honneur traditionnel il ne restait plus qu'à se mettre à l'ouvrage.

Le départ a été donné par le président qui, au circuit de vitesse d'Orléans, catégorie voitures tourisme a remporté la première place et s'octroie la coupe mise en compétition.

Charbonnier aux éliminatoires du Bol d'Or à Monthlery s'octroie une très belle 3^e place et Fortin au moto-cross du Château de la Brosse s'adjuge la coupe offerte par le maire de Colombes.

MOTO-CLUB DE MONTLUÇON

Le Moto-Club de Montluçon a le regret de faire connaître que, pour différentes raisons, et contrairement à ce qui a été annoncé par erreur, son premier Circuit de vitesse du 24 juin 1951 ne sera pas couru au titre des Championnats de France.

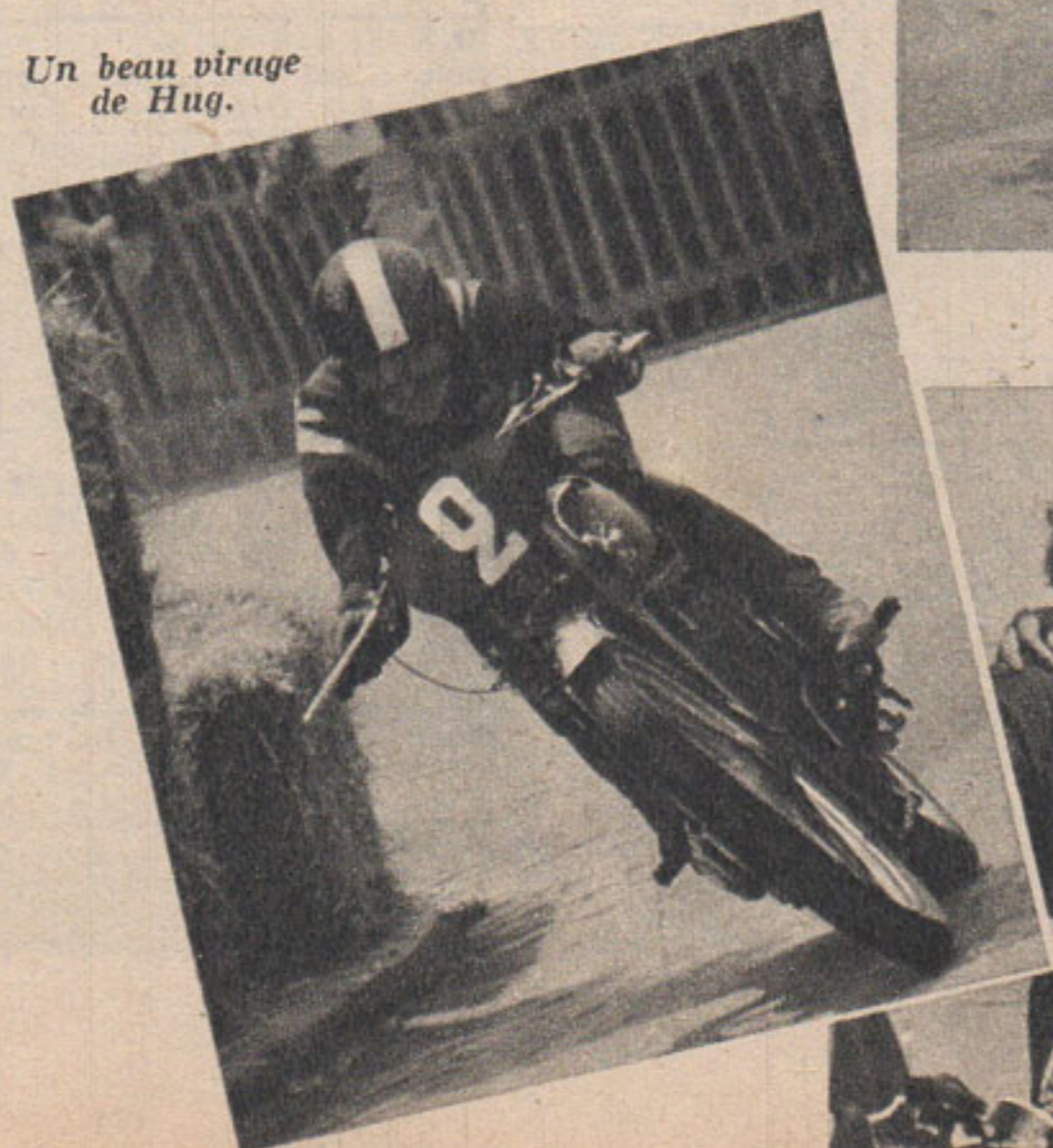
Cette épreuve nationale ayant été simplement prévue à l'origine, par notre Commission sportive, comme ouverte aux catégories 175 cmc. et 350 cmc.

Le Bureau du M.C.M. s'excuse auprès des clubs et des coureurs intéressés et les prie d'accepter ses plus sportives sympathies.

A L'U.M. DU CHALONNAIS (Concentration motocycliste)

Ce club fondé en 1930, en sommeil depuis la guerre a repris son activité cette année avec des jeunes pleins d'entrain et de bonne volonté. Il organise pour le 24 juin, à l'occasion de la foire-exposition locale, une concentration motocy-

*Un beau virage
de Hug.*



cliste à laquelle il a invité 34 clubs des environs dans un rayon de 2 à 300 kilomètres.

Renseignements: L. Gaillard, secrétaire, chemin Grange-Vadot, Chalon-sur-Saône.

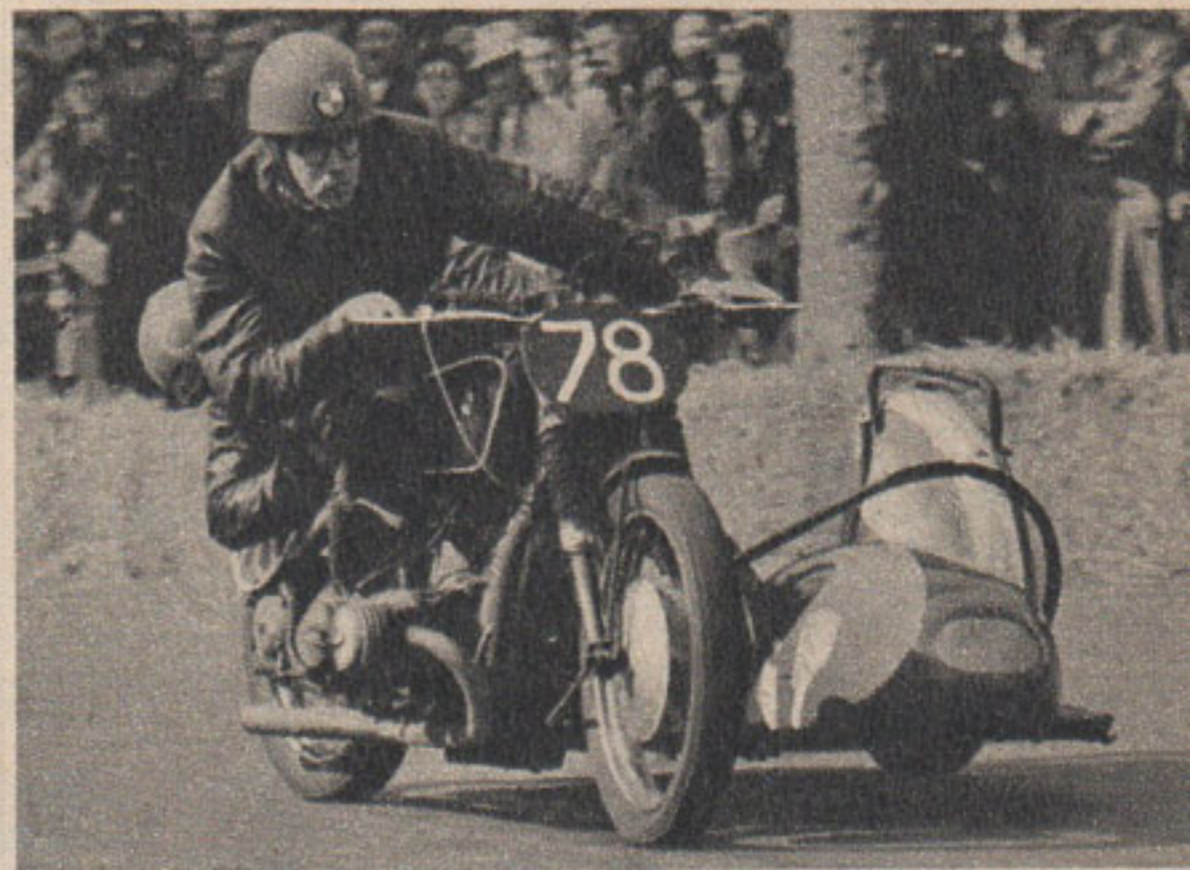
RALLYE-SURPRISE A PUTEAUX

A l'occasion des fêtes du bi-millénaire de Paris, le Comité d'Initiative de la Défense à Puteaux organise le 8 juillet prochain un rallye promenade-surprise à l'intention de tous les randonneurs, vélomoteurs et motocyclistes de la grande périphérie parisienne.

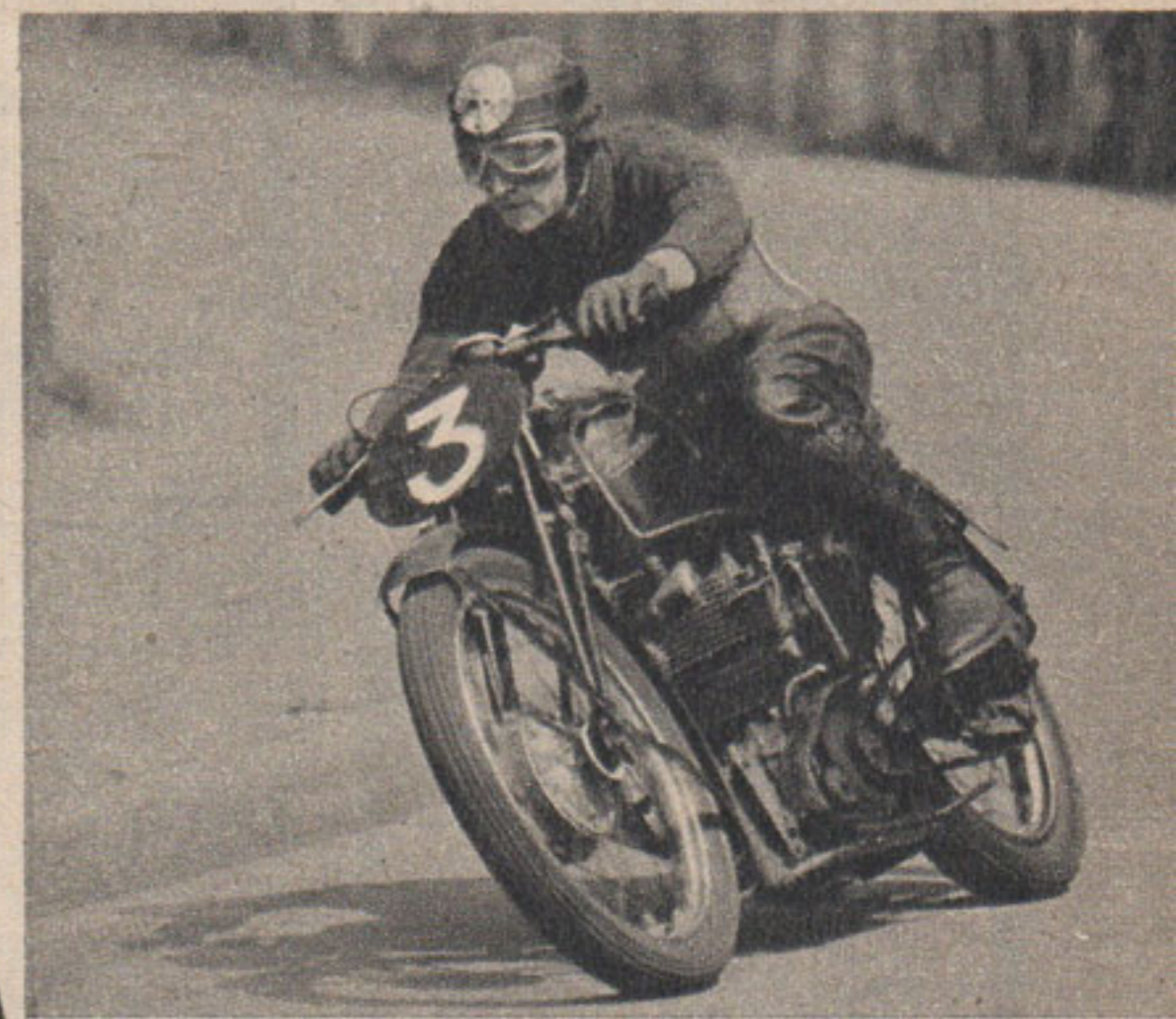
Agrémentée d'une fête sportive, dotée d'une coupe inter-club et de nombreux prix individuels, cette manifestation, sans aucun caractère de compétition, n'a d'autre ambition que de resserrer les liens qui unissent les promeneurs motorisés en leur procurant l'occasion de passer une agréable journée.

Renseignements: Secrétariat du Comité de la Défense, 16, rue Carpeaux, Puteaux (Seine).

Sceaux, 1^{er} en sidecar.



Chernier, 1^{er} en 500 cmc.



Hug, 1^{er} en 350 cmc.



ACHATS

TOUTES MARQUES vélomoteurs rec. Henri, 38, r. Saussure, Paris-17°. Tél.: Wag. 87-36.

PONEY. Breton, 27, r. Temple, Reims.

VENTES

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°. Tél.: Mén. 48-38.

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

ENSEMBLE Harley Imperial et. nf. gar. Thorr, 62, r. de la Folie-Rigault, Paris-11°.

MATCHLESS 350 culb. f. télesc. sélect. t. bn ét. Px à déb. Gibault, 45, r. Th.-Lamy, Bourges.

TERROT 500 RDA av. side Bernardet pl. un mot. nf. Px 130.000 fr. Dussauge, 12, r. Diderot, Issy-les-Moulineaux.

R. GILLET 750 side. Px 110.000 fr. **NORTON 350** culb. Px 125.000 fr. **ZUNDAPP 800** impec. Px 130.000 fr. **A.J.S. 250** culb. Px 65.000 fr. **ALCYON 125** 1950. Px 45.000 fr. Prevost, 180, r. des Pyrénées, Paris-20°.

D.K.W. 500 SB. Et. nf. nbs p. Px 130.000. Loones, 25, r. de l'Arbalète, Saint-Omer (Pas-de-Calais).

VELOCETTE KTT An. 36, cul. bronze, susp. AR et Gal Incomp. phot. Duguet, 12, rue du 11-Novembre, Drancy.

TERROT 125 culb. f. tél. parf. ét. Px 75.000 fr. Tél.: Vau. 60-50. Pend. trav. M. Huberson, 26, r. de la Faisanderie, Paris-16°.

TERROT 500 RDA av. pns nfs exc. ét. **PUCH 250** delco 4 v. sélec. pns nfs mme ét. **DOLLAR 350** del. Chevallier, 66, rue Carmélites, Poitiers.

350 lat. ang. parf. ét. Px 60.000 fr. Max, 65, rue Réaumur, Paris-2°.

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

JAP DIRT-TRACK av. lot pièces nves s'y rattach. roues et boîtes vitesse pour ciment. Px 100.000 fr. Reprends voit. Paulot, 12, rue de Bagnolet, Vincennes. Tél.: Dau. 16-94.

MOTOBECANE 125 culb. Z46C. juil. 50. Tonnelier, 60, rue L.-Michel, Levallois. Tél.: Pér. 09-41.

NORTON 500 lat. 16 H ou rep. m. forte jusq. 125.000 fr. Aller, 24, r. des Primevères, L'Hay-les-Roses.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

GIMA 3.000 km. 150 cmc. imp. Poliakov, Tél.: Arc. 69-01, rap. Marc, 25, r. Poitou, Paris-3°.

50 MOTOS

Rev. à rev. épa. B.M.W. 200, 250, 350, 750, side. Zundapp 198, 350, 500, 600, 750. N.S.U. 100, 196, 350, 500, 600. D.K.W. 125, 190, 250, 350, 500. Puch. Victoria. Triumph, Terrot, Monet, F.N. B.S.A., Gnome, Indian, Gillet, Herstatt sides, carr. chas. roues, cad. av. pap. Ferai rep. 125.000 rec. Faurie, 8, av. Saint-Ouen, Paris. Tél.: 45-07.

SIDE TERROT 500 soup. cul. 4 vit. sél. parf. ét. 1946. Px 140.000 fr. Tél.: Tur. 87-34.

PEUGEOT 100, tr. bn ét. Jean Landeux, 19, r. Herbillon, Saint-Mandé. Tél.: 57-71.

FAVOR 4 CV. bn ét. Px 55.000 fr. 137, r. Javel, Paris-15°. Tél.: Vau. 49-14, sauf samedi.

MALTERRE 150 AMC. Px 8.000 fr. tt équip. 100.000 fr. Petit, 100, r. Diderot, Vincennes. Tél.: Lit. 95-31, pos e 215.

MOTOCONFORT 175 UZC 1951, rodage. Julie, 65, r. Servan, Paris-11°. Tél.: Vol. 22-03.

SIDE TERROT 750 sport 2 cyl. sélec. Roue sec. Vis. dim. Fontaine, Noyers-Saint-Martin (Oise).

PONEY 50 b. ét. J. Cheron, 26, r. de Chartres, Neuilly. Soir Sabl. 78-05.

TRIUMPH ang. 5S. Tr. belle 7.000 km. Px 125.000 fr. Gonin « Les Capucines », Decize (N.).

HARLEY 1200 g CV. mot. 900 km. side 2 pl. s. bip. 4 phares, 3 vit., m. AR, bleue et chr. 2 llax. police. Px imb. Tél.: Seg. 64-00.

GNOME-RHONE 5 CV. culb. type CV 2 cardan. Bleu et chro. Exc. état. Px 130.000 ou éch. c. Gnome type X ou Terrot 5 CV. culb. 4 v. sélect. Pech, 34, r. L.-Faye, Marmande (L.-et-G.).

VOS rem. moto. Px 7.000 fr. Jarrier, 2, r. J.-Jaurès, Villeparisis (S.-et-O.).

MOTOBECANE 175 fche téles. s. AR., tr. bon état. Vis. sf dim. à partir 17 h. Picon, 40, r. des Trois-Frères, Paris-18°.

VOUS AUREZ LA



d'économiser temps et argent

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

MALTERRE 175 1950. Eq. compl. Lecuire, 21, bd Henri-IV.

SIDE R. GILLET 1948, 750 cmc. ét. nf. Px 160.000 fr. Daumail, 42, av. des Gobelins.

EMB. MATCHLESS 350, ét. nf. Mogeï, 22, r. de l'Harmonie, Drancy.

UNIQUE. GN Rh. Junior 250 1947, rem. nf. 1.200 km. siège AR., ts acces. Photo sur dem. Gromont, 60, r. Boulainvilliers, Paris-16°.

B.M.W. 750 lat. 4 v. Solex start, 51, max. 2 avert., parechocs, proj. béq. lat. feut. posit. tansad, couple solo, pn. 27x4 nf et tr. bon état, impec. Px 200.000 fr. Gaudin, 78, c. J.-Auber, Bordeaux.

ZUNDAPP 250 DBK tr. b. ét. Brunaud, 18, pas. d'Enfer, Paris-14°.

TERROT 350 lat. mot. JAP 3.000 km., parf. ét., écl. T., sad. Mérat, bs pneus. Px 60.000 fr. 18 h. 30, Vergnaud, 1, r. de Bretagne, Bobigny (Seine).

TERROT 350 lat., bn ét. Exc. aff. urg. Vis. du 11 au 17 matin et du 18 au 24 à part. 19 h. Thevenin, 60, r. Saint-Sabin, Paris-11°. Tél.: Roq. 46-77. Tte journ.

SAROLEA 500 culb. gar. Px 125.000 fr. **SAROLEA 500** Racing, ent. rev. Px 130.000 fr. **SAROLEA 600** nv. sus. AR. spec. Px 270.000 fr. Morin, 12, r. Steinlein, Paris-18°. Tél.: Mon. 92-36.

SAROLEA 600 culb. impec. Tr. b. side. Px 180.000 fr. 6 bis, villa Dupont, après 6 heures.

MOTOBECANE-D.W. Exc. ét., sél. f. tél. Maire, r. Prés.-Wilson, Levallois, 13 à 15 h.

D.K.W. 250 SB, sél. 3 v., pns nfs, sac. cuir. t. sad. Vis. 19 h. et samedi. Jacquillard, 33, r. Denis-Papin, Pantin.

SCOOTER BERNARDET 250, 2.000 km cause li. voiture. Rend.-vous tél.: Gob. 83-10 poste 200.

GIMA tte équip. Px 140.000 fr. **GNOME R.3** nf. B.S.A. M.20, équ. Px 118.000 fr. **202 CABR.** nf. impec. Px 350.000 fr. **FIAT 150 C.A.** 9 CV. tr. rap. Px 380.000 fr. Rep. moto. Leclerc, r. M.-Dormoy, Paris-18°.

ROYAL ENFIELD 350 Buklet 1951, com. nve. **ROYAL ENFIELD 500** 1949 com. nve. **ROYAL ENFIELD 350** milit., ét. parf. **MONET-GOYON 350** 1940 4 v. Slect. f. télesc. mpec. **NORTON 500** culb. ét. parf. **ARIEL 350** culb. équip. Rep. vélomoteurs. Aris, 11, r. Labie, Paris-17°. Tél.: Eto. 08-66.

NORTON 500 culb. Px 130.000 fr. Vists les j. Mme Legendre, 33, r. des Longs. Prés. Billancourt. Métro: Marcel-Sembat.

PEUGEOT 125 G.L., tans. sac. 300 km. Px 85.000 fr. Louis, 1 rte des Puits, Vaucresson (S.-et-O.).

UNIQUE INDIAN 4 cyl. en ligne, dern. mod. mec. asp. splend. pas nfs. Px div. pour Herderson Streaibine. Marc, 93, r. Compans, Paris-19°. Tél.: Bot. 25-32.

MATCHLESS 350 télesc., tr. propre. **NORTON 500** 16.H., solo ou side. **INDIAN 500** gd luxe. **HARLEY-DAVIDSON 750** gd luxe. Hurni, 38, r. Saussure. Tél.: Wag. 87-36.

INDIAN 1.200 dble selle. Perf et Michel, 7, r. de la Maison-Rouge, Fontenay-sous-Bois.

B.M.W. 750 sport gagn. nbx gds px et Bol 51. N.S.U. R.35, R.12, R.61, R.71-73. **MOTOBECANE 175.** **PEUGEOT 150** et **125.** Ardie, crédit, rep. Transcat Moto, 104, r. Haxo, Paris-20°. Tél.: Mén. 99-86.



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

MOT. AUX. Serwa 4 tps. Et. nf. Px int. Baujoïn. Tél.: Elv. 23-58.

NORTON 500. 16 h. Imp. Rousseau, 56, r. du Temple, Paris-4°.

B.S.A Blue star, moto nf. imp. Vyncke, 199, av. E.-Reclus, Pierrefitte.

PEUGEOT P.108, 3 H.P., ét. méca. et pns bons. Px 60.000 fr. **GNOME-RHONE A.X.2** av. side caisse. Px 80.000 fr. G. Le-maitre, cycles, Cambrener (Calvados).

INDIAN 1.200 type Police, chr. et nf. 5 à 7 l. Px 150.000 fr. 75 avenue Croix-Blanche, Aulnay-sous-Bois.

MOTOBECANE 3 CV. 3 v., ét. marche, pns nfs, rem. avant., fr. ens. ou sept. Betton, 65, fg du Temple, Paris-10°.

MAGNAT-DEBON 350 lat. F. tél. sél. 4 vit. av. side léger. Laurain, 33, rue Gén-de Gaulle, Neuilly-Plaisance.

SIDE TERROT 500 cul. 4 v. sél., ét. nf., pns nfs. Olivier, 16 ter, r. Thierry, Antony.

R. GILLET 750 av. side come nve. Vis. 12, r. Steinlen, Paris-18°. Tél.: Mon. 92-36 apr.-midi.

R. GILLET 750 parf. ét., av. side. Vends c. maladie. Px int. Chauveau, 32, r. E.-Desforges, Chatillon-sous-Bagneux.



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

MOTO-HALL
HABERT, Spécialiste des Grandes Marques
JAMES Velocette
MOTOBECANE
TERROT
BERNARDET
toujours prêt à vous satisfaire
78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17° GAL. 78-95-

TERROT 3 CV., 2 tps, type FS tr. bn. ét. Chaudière, bur. Pro. 90-34, dom. Vau. 34-83

GNOME-ET-RHONE 800 2 cyl. lat. type AX.2 impec. Px 120.000 fr. **PEUGEOT** type P.108. P. Renier, 10 bis, r. Contrat-Social, Rouen.

HARLEY M.P. bleu chr. selle bipl. 2 klac. 3 ph. p. brise, impec. Px 160.000 fr., cse dble emp. Ferrière, 17, r. Lamartine, Cormeilles-en-Parisis.

MONET 4 CV. culb. 4 v. sélect. rouge chr. Vis. dim. matin. Casquil, Ayguetinte (Gers).

VELOCAR 5 v. b. ét. Px 20.000 fr. **BOX TENGOR** Ziens Han 16 vue, tr. b. ét.

DETECTIVE F.8, 13 pl. 9x12 pr. début 1.000 fr. Cône agr. 9x12 en 24x30. Px 1.500 fr. Beaurain, 16, r. des Alliés, Watten.

ZUNDAPP K.500 5 CV. beyl. fl. twin card. Fhe Amort. hyd. et Gen. mec. abs. imp. t. sad. Or. Gdes sac. Px 170.000 fr. G. Tabard, 20, r. de Bondy, Villemomble.

B.S.A. M.20, bn ét. Zrel, 20, r. des Ecoles. De 12 à 14 h. ou 18 h.

VELOSOLEX bn ét. Px 25.000 fr. Moteur 100 MR. Px 15.000 fr. Gastellier, 59, r. H.-Martin, Saint-Maur.

PUCH 250 rec. Px 110.000 fr. Gaillar, imp. Bey, Briançon.

MOTOBECANE 175 2 t., parf. ét., pn. nfs, avert. Cicca, acc. Px 35.000 fr. auc. Frs. Bobier, 21, r. Racine, Montrouge.

N.S.U. 250, 120 km.-h. 251 O.S.L. parf. ét. nf. Px 1400.000 fr. M. Sauvage, 1, rue Renan, Sedan.

MOTOBECANE 175 1950 impec. C achat voit., 6.000 km. Gd Tour. p. -chocs, sac. cuir, T. sad. M.A.G. t. hor. Px 120.000 fr. Phot. s. dem. Bellevue, Guéret-Van Hove.

PONEY 60 cmc. et 50 cmc. bn ét. Px 28.000 et 25.000 fr. J.-P. Riopelle, 104, av. Saint-Mandé, Paris-12^e.

ROYAL ENFIELD 350 culb. sél. tr. bn ét. Px 125.000 fr. Patouillaud. Tél.: Déf. 10-10.

B.M.W. R.12 750 side mec. imp., 15, rue Chateaubriand, Paris-8^e. Tél.: Ely. 56-09.

MOTOBECANE 125 4 tps, bloc mot. parf. ét. Px 55.000 fr., 4, rue J.-Ferry, Velizy.

D.K.W. 250 WZ, Interm. s'abst. Px 150.000 fr. Faussier, 5, r. Talura, Paris-16^e. Tél.: Jas. 19-29.

MOTEUR JAP 500 cmc. Speedway, MGT CARBU or. ét. nf. Basin, 7, rue Daguerre, Sartrouville.

B.M.W. R.66 1948. Px 280.000 fr. P. Lamy, 28, rue David, Paris-16^e.

PEUGEOT 150. F. tél. juil. 50. Dole, Tél.: Opé. 78-53.

SCOOTER Bernardet 125, exc. ét., 4.800 km. Px 110.000 fr. Viant, 24, rue d'Argonne, Paris-19^e.

ZUNDAPP S.800, 4 cyl. av. ou s. side Impérial, 4 pns, parf. ét., nbx acces. moto id cme conf. et rep. Px int. Leroux, Boullay-les-Troux. Tél.: 12.

F.N. 850 side. Px 55.000-20.000 fr. Zory, 140, r. du Temple, Paris.

B.S.A. B.31 950 culb. C., nve. Laine, 19, r. Gabrielle, Charenton-le-Pont. Métro: Charenton-Eco.e.

D.K.V. 500 SB. ét. nf mot. à rod. Tarot, 36, r. Falguières. Tél.: Sec. 62-47.

LES QUALITÉS OTOM

Il est étanche...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

1 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DÉF. 21-63 * 25-91

B.S.A. 500 lat. M.20 parf. ét. Px int. Laborde, 7 r. du Pot-de-Fer, Paris-5^e, à partir de 18 h.

NORTON 500 16 h. PEUGEOT 500 R.515-P.107-350. Side Carpio, Précision, Vélotot. Che petit tour par. Chavaud, 76, r. de Fontenay, Vincennes. Tél.: Dau. 41-30.

JAWA 250 équip. ét. nf. 6.000 km. mod. 50 susp. AR. 4 v., clé allum. Px 165.000 fr. Folco, Saint-Philippe, Juan-les-Pins.

PUCH 125 TT 6.000 km., t. sad. assur. imp. Px 100.000 fr. Librair., 35, r. Card-Lemoine, Paris-5^e.

DRESCH 250 culb. b. ét., 8, r. de Paris, Bièvres.

ZUNDAPP 750 Russie b. et. av. side parf. pr camp. et gd tour. Px tr. int. à déb. au compt. Dutour, 222, av. du Maine, Paris-14^e. Ts les jrs apr. 5 h.

MATCHLESS 350 f. tél. 4 vit. impec. Vis. Rousseau, 18, r. J.-P. Timbaud, Issy-les-Moulineaux.

VOITURE Ardex ss perm. cond. ent. rev. 2 pl. pl. enf capote, écl. etc. Px 55.000. Vis. sam. et lundi. Ardex, 9, r. Morin Nanterre.

PEUGEOT 125 impec. Px 50.000 fr. 71, rue de Dunkerque. Tél.: Tru. 83-96.

B.M.W. R.12 750 cmc. mec. impéc. rod. à term. av. ou ss side com. Reix C.G.E.E., 48, r. Boétie, Paris. Tél.: Ely. 98-17.

GNOME 125 R.4 av. acces. **VICTORIA 250** équip. Doizon. Tél.: Lit. 46-40, poste 413.

SIDE LEGER Bufflier p. 350 ou 500. Ramel, 4, imp du 14-Juillet, Villejuif.

MOTOBECANE 350 f. tél. susp. AR. de 1950. 4.500 km., vend. cse ach. auto. Px 180.000 fr. Tél.: Seg. 23-50.

TERROT 350 mat. parf. ét. mec. t. sad. écl. compl. Px 60.000 fr. **C.P. ROLEO 350** lat. b. et mec. t. sad. mot. rev. Px 40.000 fr. Bidault, 15, r. des Ecoles, Sceaux.

TERROT 50 culb. 1 vit. sél., 20.000 km. Bastien, Chateau-Thierry.

PEUGEOT S.3 100 cmc., parf. ét. marc. Benoit, 1, av. Dianoux, Asnières.

Pour raison de santé, **PARTICULIER** vend tendem Dery 1949, état neuf, marche impeccable. Voir sur place tous les jours à partir de 19 h. Hibert, 123, avenue Wilson, Saint-Denis (Seine).

MAGNAT-DEBON 125 exc. ét. susp. AR., bte vit. et pns nfs. Px 60.000 fr. Vis. Lauf, 8, r. Castex, Paris-4^e.

TANDEM DERNY ét. nf., équip. comp. Ts les jrs apr. 19 h. Vivier, 11, r. Castex, Paris-4^e.

TANDEM DERNY juil. 50, 3.000 km. Augie, 14, r. Guynemer, Asnières.

GNOME 500 falt V2 bte pns batt. acces. nfs. R. 80 km. Px 110.000 fr. Thuloup, Commeny.

ARIEL 350 culb. sélect. ent. orig., pns nfs. **B.M.W. 750** lat. f. tél. cse ach. voit. Noirot, 112, av. Gambetta, Saint-Maur.

PEUGEOT 125 T. 55 C., roue à broche, ét. imp., pns nfs. Px 50.000 fr. **ZEISS IKONTA 24x36**, mod. 1950, obj. Tessar 2,8, sac. Tt prêt. Px 30.000 fr. J. Fau, 258, r. Solferino, Lille.

F.N. 4 CV. M.70 lat. sél., parf. ét. charg. Philips 6-12 W. Salmon, 49, r. Guynemer, Blanc-Mesnil. Tél.: Avi. 01-63.

ÉCHANGES

VENDS ou éch. cte pet. voit. pl. dif. Terrot 4 CV. Oudot, 4, imp. des Savants, Montreuil, après 19 h.

VENDS ou éch. c. pl. pte Soyer 500 bl. delco, pns nfs. Liege, 21, r. Sarrette, Paris-14.

VENDS ou éch. Motobécane 250 lat. rem. nf. t. mod. ctre Peugeot 125 ou 150 ou sim. Jourdenot, Lorgues (Var).

VENDS ou éch. Rovin 3 CV. ctre Lambretta, Vespa. Effel, 10, q. Passy, Paris.

CHERCHE occasion réserv. ess. à tun. 12 à 15 lit., 2 sac. cuir. O. Derycke, Hibu-terne (Pas-de-Calais).

ECHANGE Talbot M.67 ctre Guiller 175. Apr. 20 h. Tél.: Vau. 68-78.

RECHERCHE roue AR. D.K.W. 500 SB. Lenain, r. Gd-Bail, Douai.

DIVERS

MAGNETO dyn. nbse p. div. ttes marq. Martineau, 43, r. Marmagne, Bourges (Cher).

BOITE 4 vit. sél. R. AV. Tt B.S.A. Midroit, 7, r. du Guichet, Clichy. Sam. te la journ.

VENDS chas. com. Simca.5 av. bte pr racer 500. Transact Moto, 104, r. Haxo, Paris-20^e. Tél.: Mén. 99-86.

DEV. l'aff. cour. Louis, Vaucresson s'exc. ne pouv. rep. à ttes dem. Lambretta et Cucciolo vendus.

ACHAT COMPTANT

Tous Vélocoteurs, Motos
— Scooter, Deryn —

DELAIRE

4, Impasse de la Gaité - DAN. 55-43

HOTELS - PENSIONS

PENSION « Les Dahlias », rue du Stade, le Val-André (Cotes-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

Roger SCEAUX

1^{er} des **SIDE CARS** au **BOL D'OR 1951**
pilote une **750 B.M.W.**

Mise au point par **TRANSACT MOTOS**, 104, rue Haxo, PARIS-20^e

Une machine au départ : une victoire • MEN. 99-86

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

PERSIN

BRY sur MARNE
SEINE

SPECIALISTE

DKW

ADAPTABLE DE

Téléphone 272 BRY

92, Avenue de Rigny

TOUTES PIÈCES
pour types
SB et KS

*
ÉCHANGE
STANDARD
IMMÉDIAT DES
EMBRAYAGES

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

— 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 3.100 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

Avec la Super-Culasse

MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur

Plus de perles à la bougie

Performance améliorée

EN VENTE :

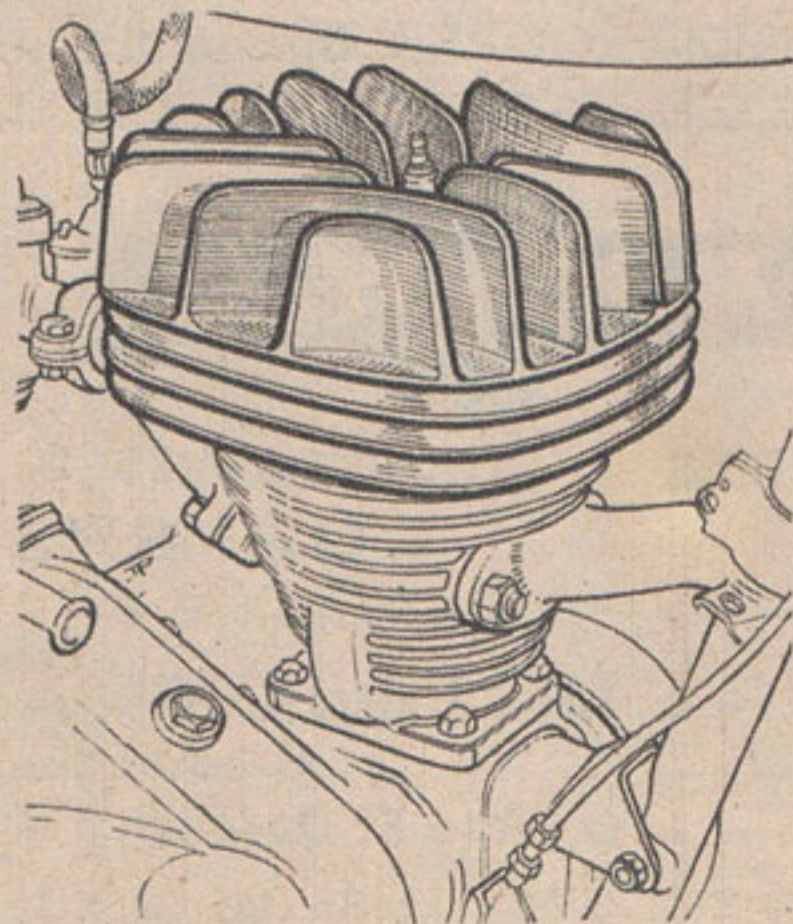
chez tous

les Motoristes

et

147, B^d Ney**PARIS-18^e**

Tél. : MARcadet 46-78

**Excelsior**

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2

125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2

197 cmc.

Ces deux modèles livrés avec moteur "VILLIERS", boîte 3 vitesses sélecteur. Fourche télescopique - Suspension arrière. Éclairage par batterie - Phare agrégé 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 rapidement1.000 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.

SACOCHES CUIR CHROMÉ,
Grand modèle, PRIX à partir de 4.900Atelier 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

RUSTINES



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)

Mais exigez la marque:

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

RUSTINES

AUTO MOTO VÉLO

BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

Avec les pneus MOTO et SCOOTER

Firestone

vous rouleriez
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



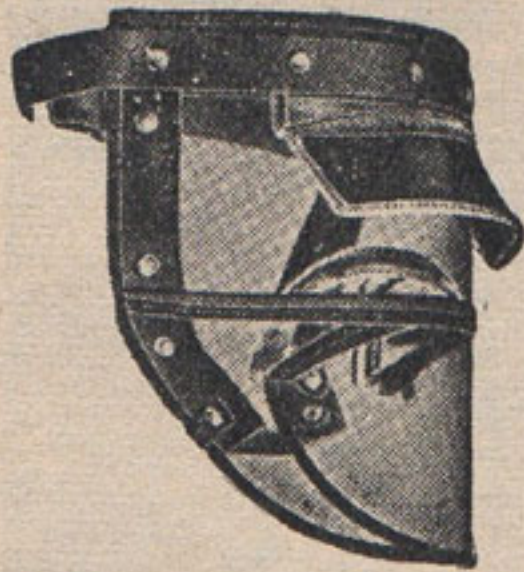
MOBYLETTE 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 GIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON MOBYLETTE

Pierre Monginet

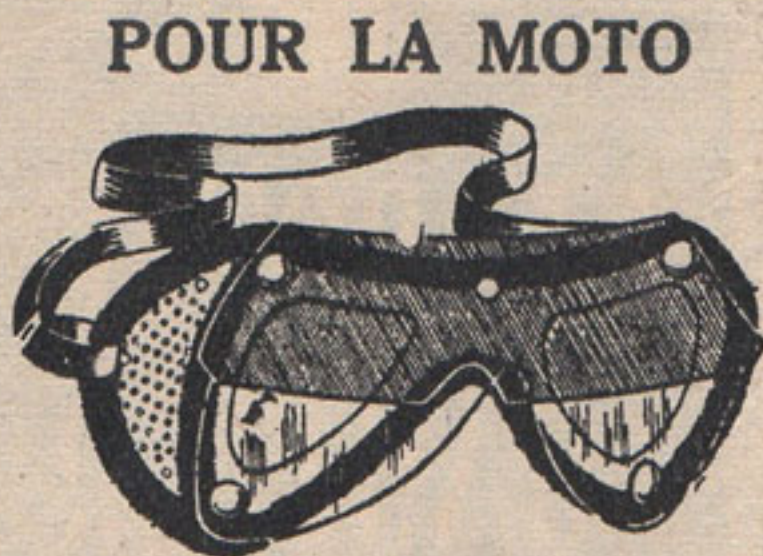
vous invite à retenir dès maintenant votre **175 S.A. GIMA** SPÉCIALE PRÉSENTATION **Pierre Monginet**

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

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



Pare-visage " S. M. " anti-buée



Lunette " B. II. S. " anti-buée

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

POUR LA MOTO

RÉPARATION et REMISE A NEUF
MAGNÉTOS - VOLANTS MAGNÉTIQUES - DYNAMOS

Maison fondée en 1937

J. BRIFFE, 8, Rue Girardot — BAGNOLET

Tél. AVR. 29-58

SAROLEA

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

AGENCE OFFICIELLE

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

SOCIÉTÉ LAQUEZ

FABRIQUE D'ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOCYCLETTES

5, RUE DE LUNÉVILLE — PARIS (19^e)

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

TARIFS ET ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

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

RENAULT ET CAMUS

VENTE A CRÉDIT

GUILLER

BSA

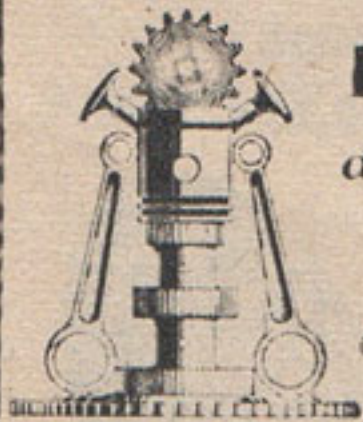
MOTOBÉCANE

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

STATION-SERVICE

"MOTO-PIÈCE"

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



PIÈCES DÉTACHÉES

de *qualité supérieure* pour

B.M.A. et MOTOS

à la disposition exclusive des réparateurs
et agents de la moto

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.

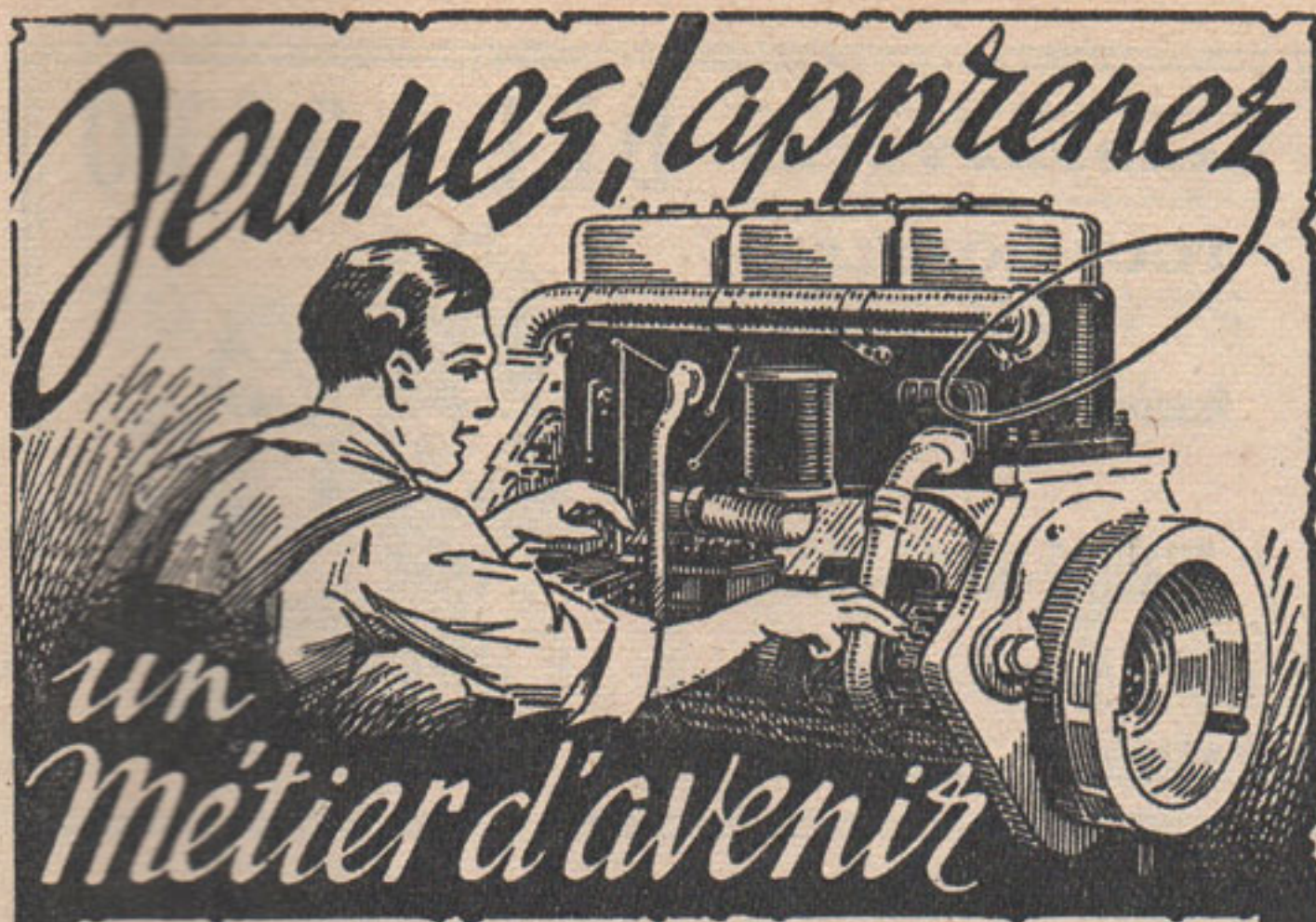
BIANCO, 92, Av. de Verdun - ISSY

2 timbres pour réponse

Tél. : MIC. 22-39

MONOPOLE-POISSY
PISTONS - SEGMENTS - SOUPAPES

Massénel



Ne laissez pas passer votre chance !...

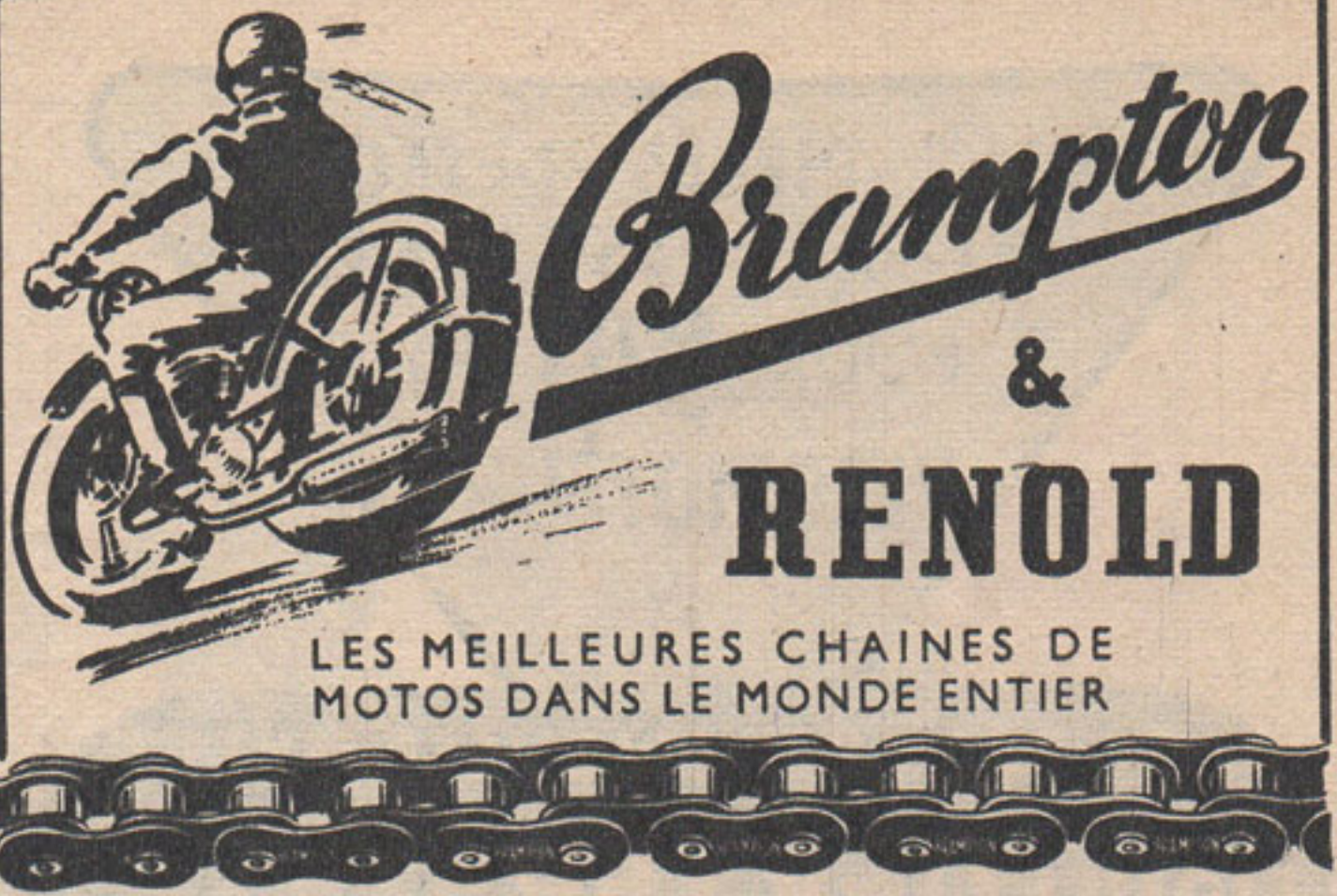
Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

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

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

COURS TECHNIQUES AUTO

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



LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

Étab^{ts} MOTTAZ
7 et 9, Rue du Moulin, PUTEAUX (Seine)

SPÉCIALITÉ DE **RÉSERVOIRS** et Accessoires
:: de Tôlerie ::
pour **Vélocycleurs et Motos**
BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



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

SILENCIEUX WILMAN

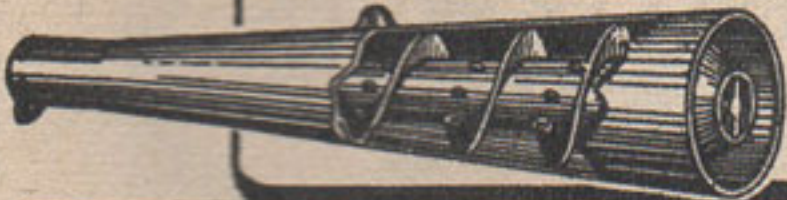
SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

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)

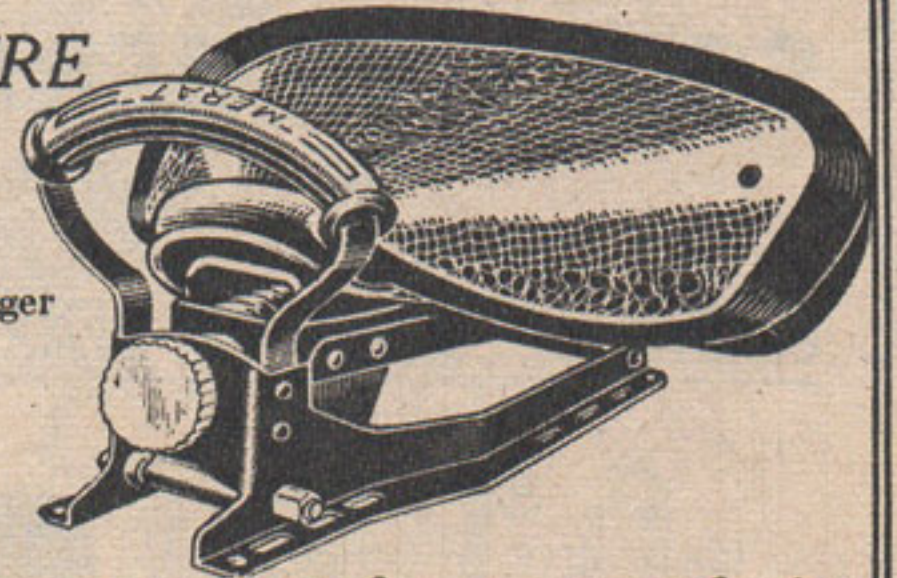
SIÈGES ARRIÈRE

MERAT

Breveté France et Étranger

Le seul

qui procure un confort parfait



30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

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

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES
POUR MOTOS
ET
VELOMOTEURS



STE DES ANCS ETABLISSEMENTS
LIONEL DEKTEREFF & C^{IE}

88, AV. DES TERNES . PARIS . 17^e

Seule Maison
EN FRANCE
SPECIALISÉE
depuis plus de 25 ANS
DANS LES FOURNITURES
EN **GROS** POUR MOTOS

Notretarif N° 147 est envoyé sur demande
à MM. les Agents et Revendeurs.

CARBURATEURS DEL LORTO

TOUS MODÈLES

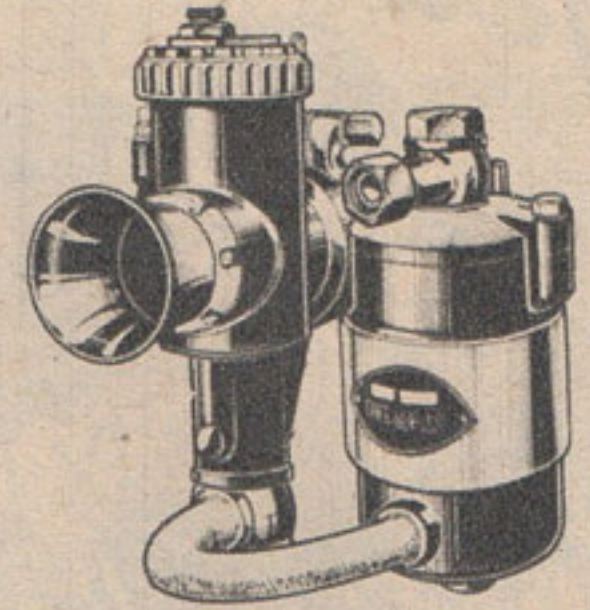


Racing à cuve séparée

" TRADING-MOTOR-LINE "

74, Rue de Rome

PARIS-9^e - LAB. 22-08



R. CLERGÉ, 67, Avenue du Maine (14^e)

- DAN. 69-63 -

livre rapidement

350 F. N. - Scooter BERNARDET 125 et 250 - Scooter
LAMBRETTA - 175 GUILLER - 125 GNOME-&-RHONE -
125 RENÉ-GILLET - MOBYLETTE

et en 10 minutes

le fameux VéloMOTEUR

CRÉDIT

JONGHI

CRÉDIT

Pièces détachées : PRESTER - JONGHI - AUBIER-DUNNE

SCOOTER BERNARDET

125 et 25 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

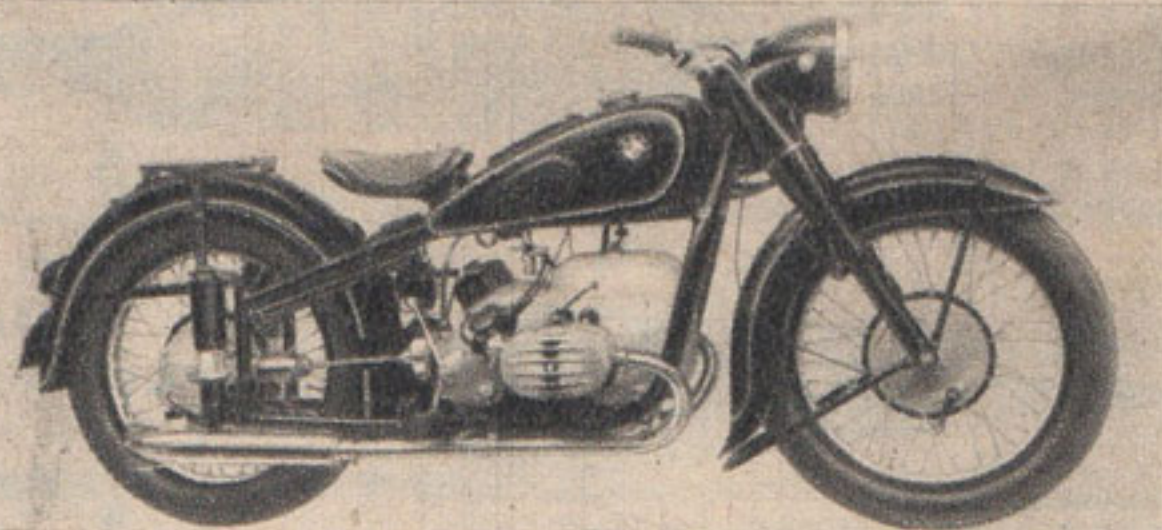


B. M. W.

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

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

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



AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

LATSCH A

16, Rue Auguste-Bailly — ASNIÈRES

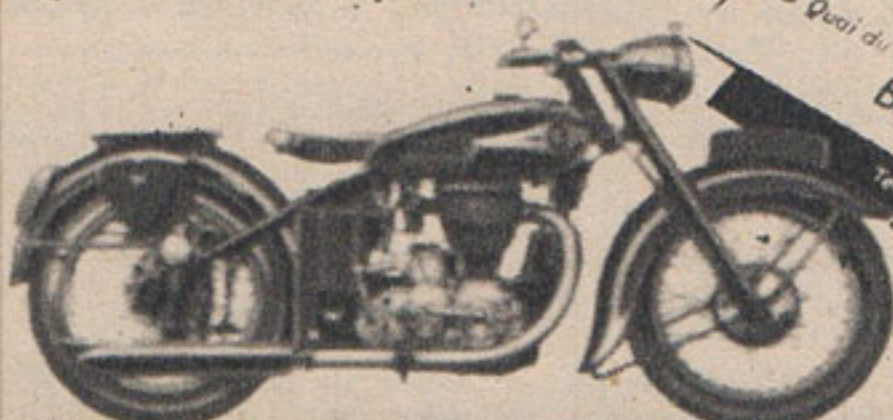
(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRE. 17-93

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...



Toujours du disponible



LOUIS SIMARD

ARIEL

AGF

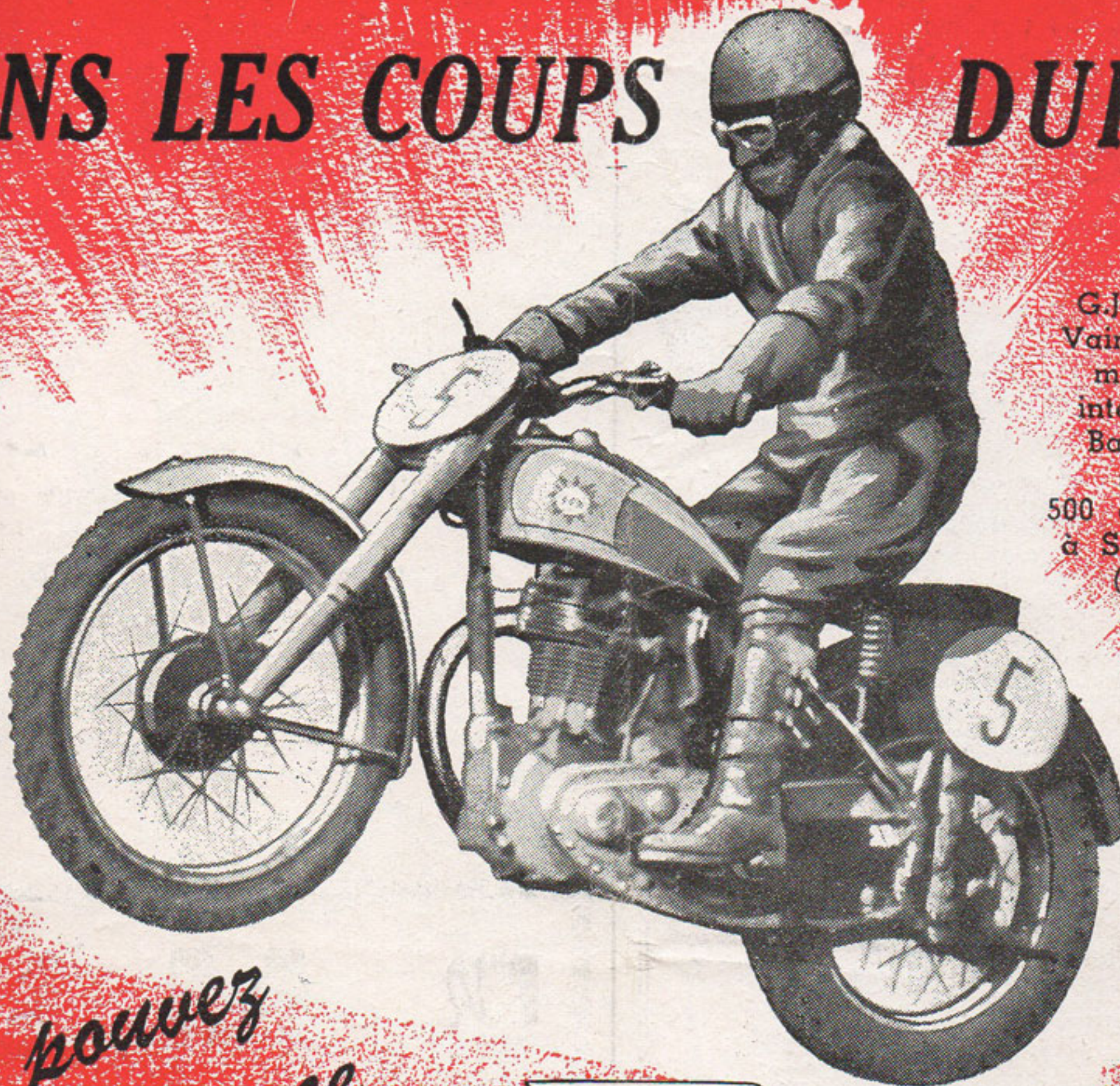


VENTE à CREDIT

TOUTES LES PIÈCES
DÉTACHÉES D'ORIGINE

20 MODÈLES DIFFÉRENTS — 250 AGENTS EN FRANCE

DANS LES COUPS DURS



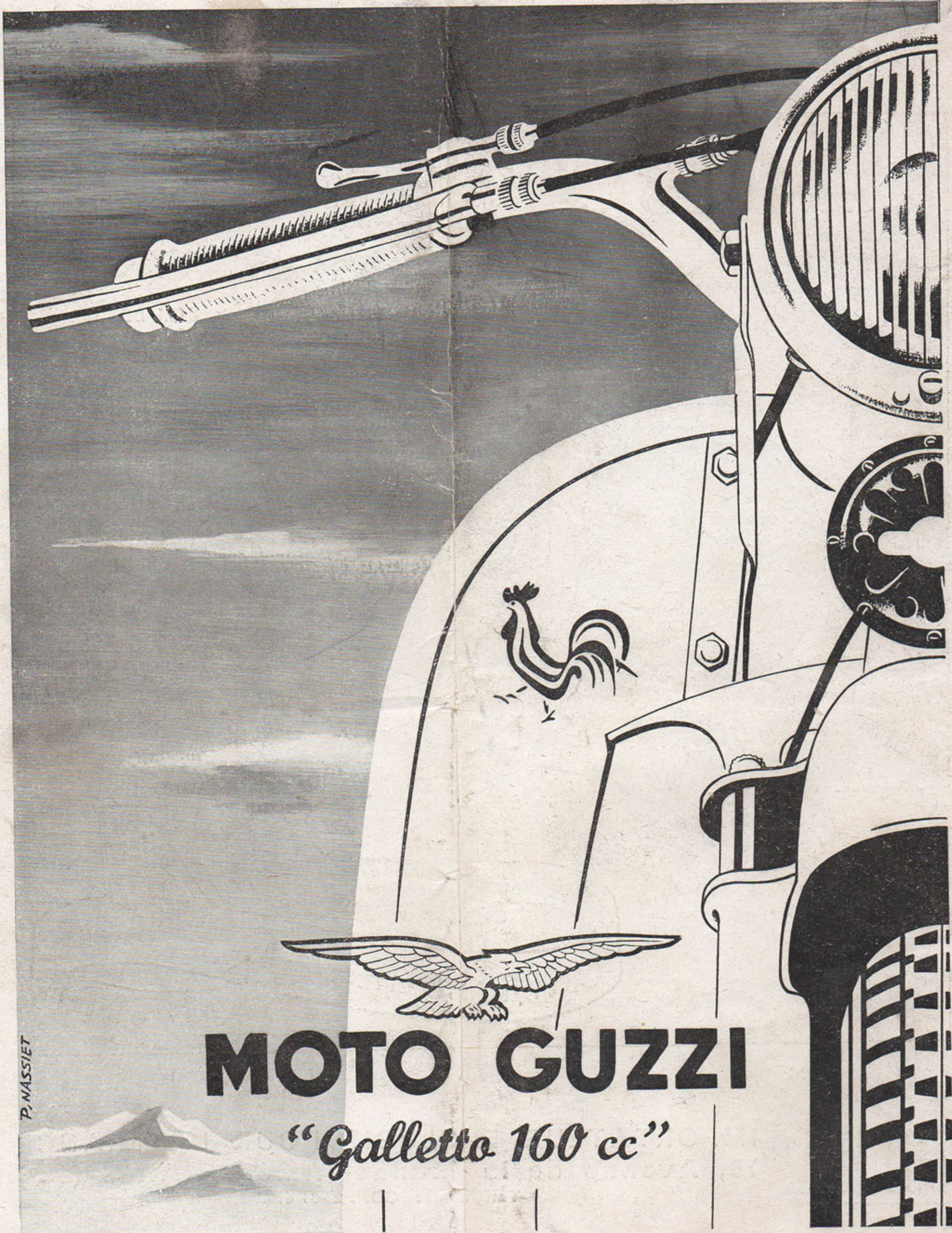
G.J. DRAPER
Vainqueur du
moto-cross
international
Basil HALL
second
500 cmc. B.S.A.
à Skillingaryd
(Suède)

*vous pouvez
faire confiance
à votre*

BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

MOVÉA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e)
Téléphone : COP. 27-63 et 40-65.



P. MASSIET

MOTO GUZZI

“Galletto 160 cc”

IMPORTATEURS-DISTRIBUTEURS : Anc. Ets **PAUL MAURY**, 48, rue de la Bienfaisance, PARIS - Tél. : LAB. 65 20