

5^e ANNÉE - N° 55

REVUE
BIMENSUELLE

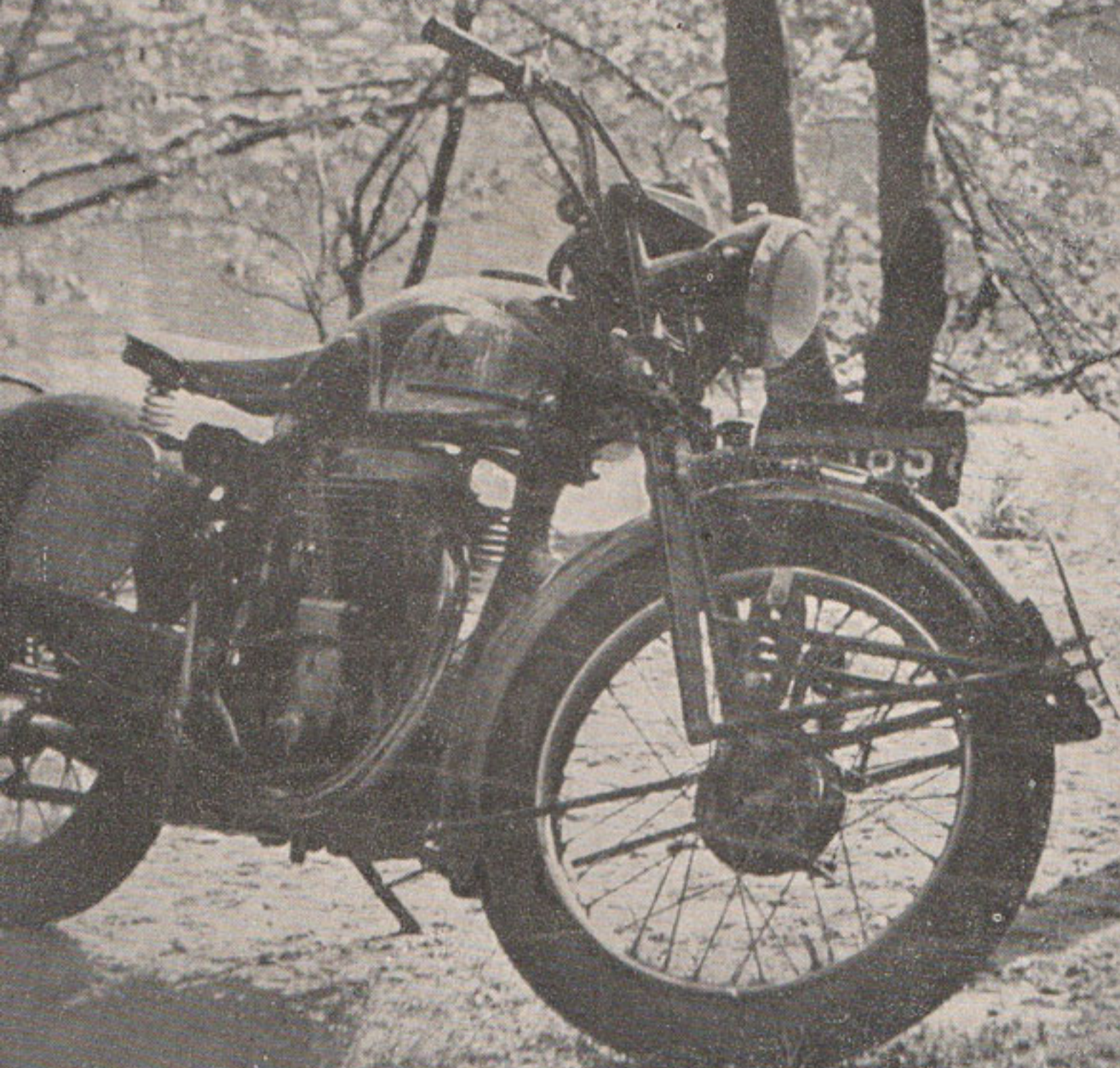
1^{er} JUILLET 1951

MOTOCYCLES

ADTEUR : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
MAX ENDERS

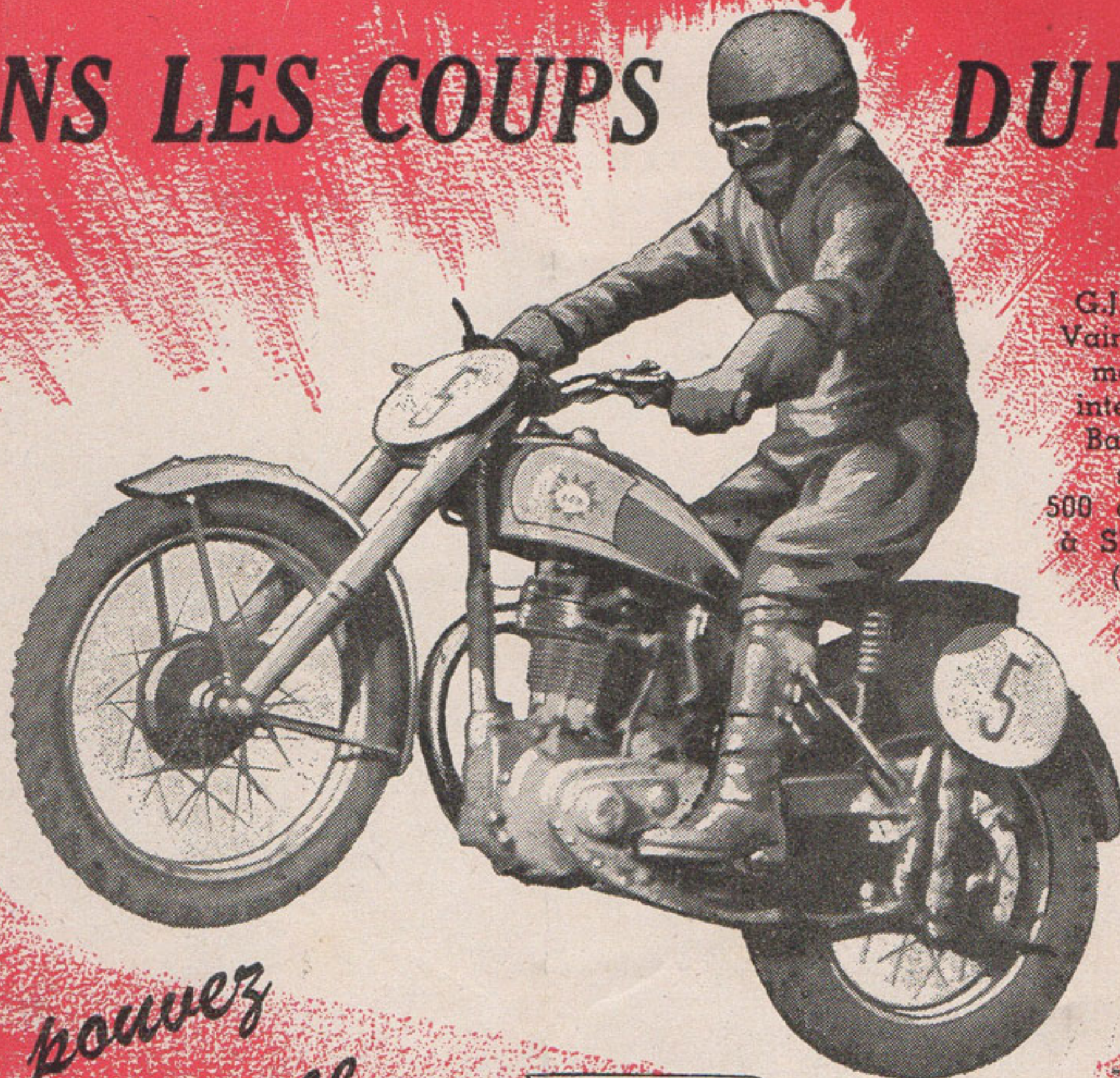
14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e



40^{Fr.}

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 Skallingaryd
(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.



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



BING
VERGASER

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



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



TWN

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

BDG 125

et

BDG 250



ZUNDAPP



dont les motos de 200 cmc. à moteur 2 temps et de 600 cmc. bicylindre culbutées **KS 601** sont universellement appréciées



ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

HALL DE LA MOTO



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

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



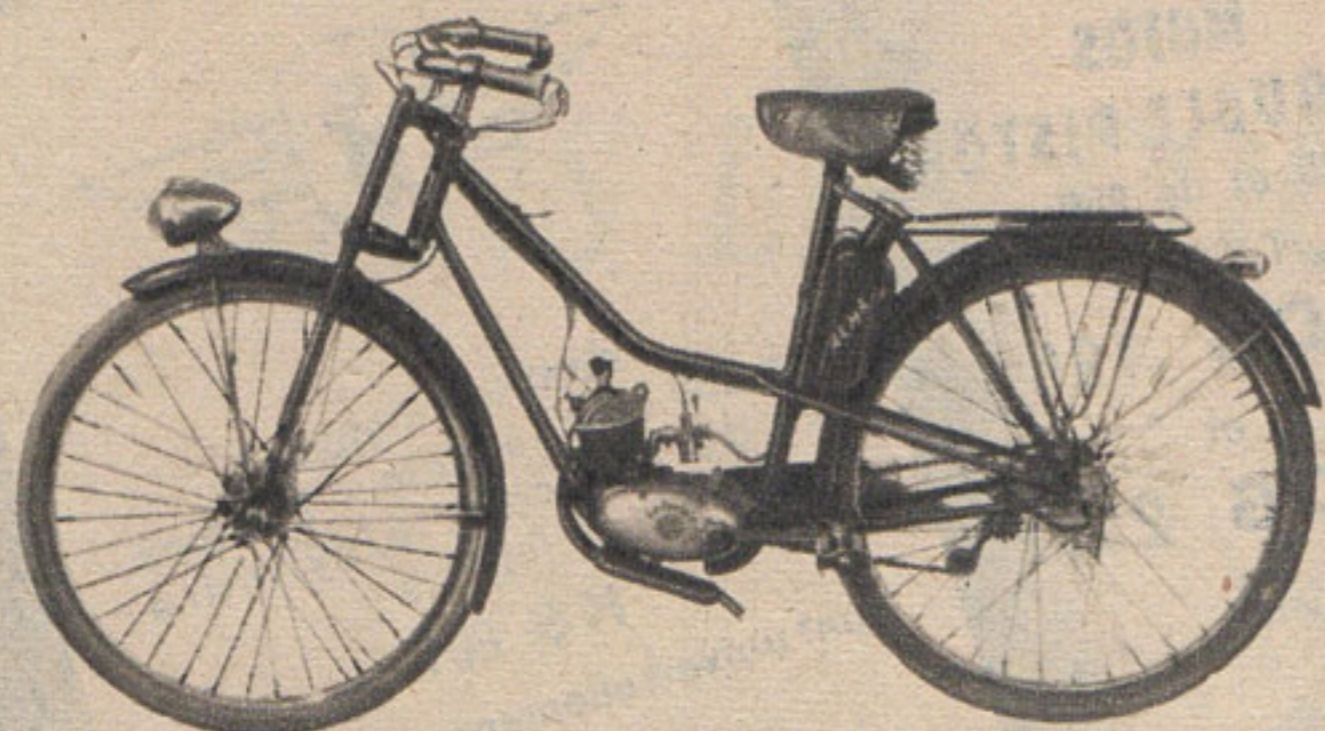
Peugeot



TERRROT

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

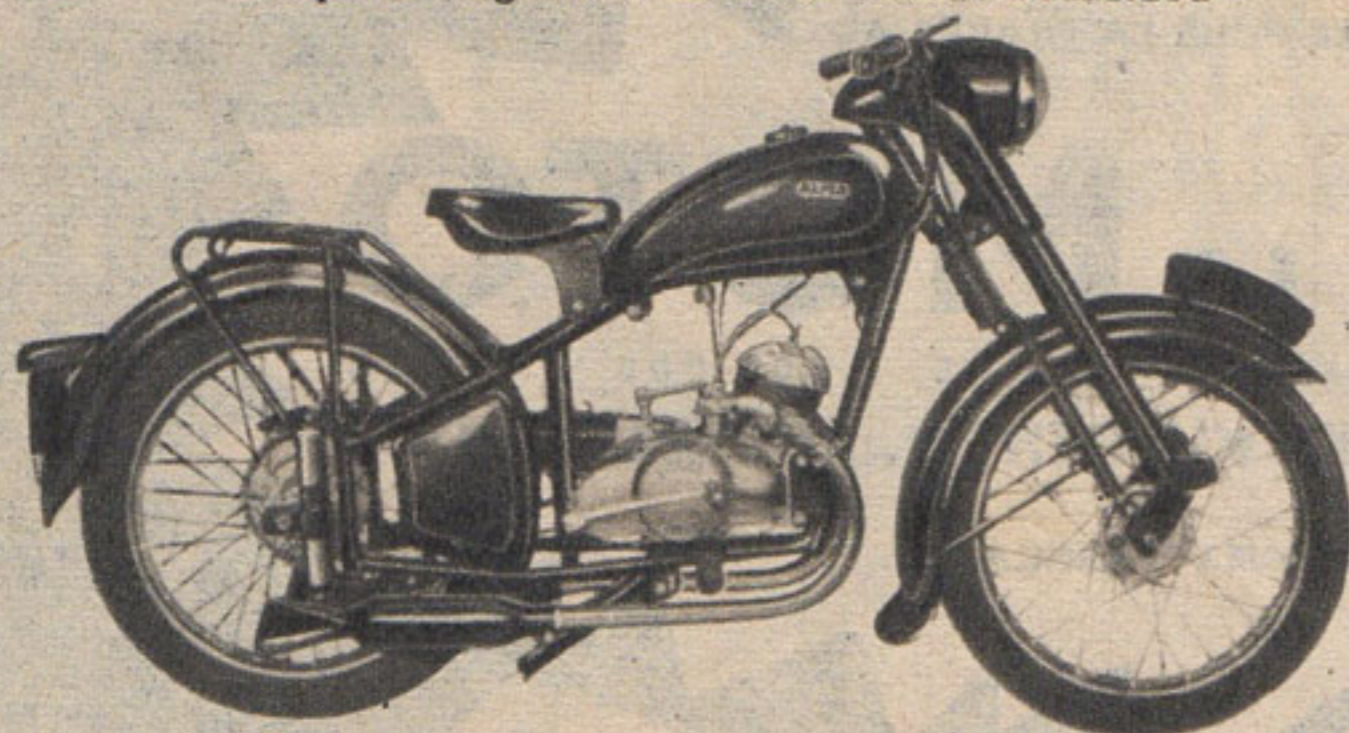
LE CYCLOMOTEUR ALMA



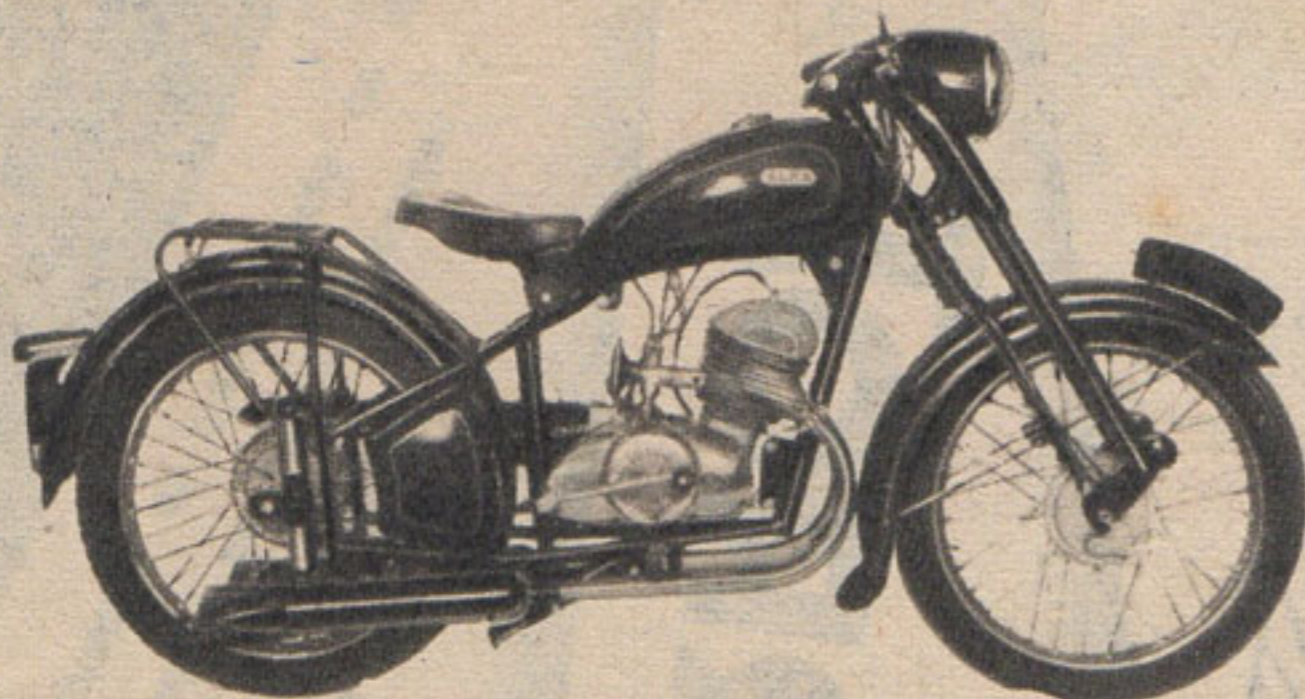
Moteur LE POULAIN 49 cm³

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

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



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



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

TRIPORTEURS à différentiel, charge utile : 200 et 300 kgs

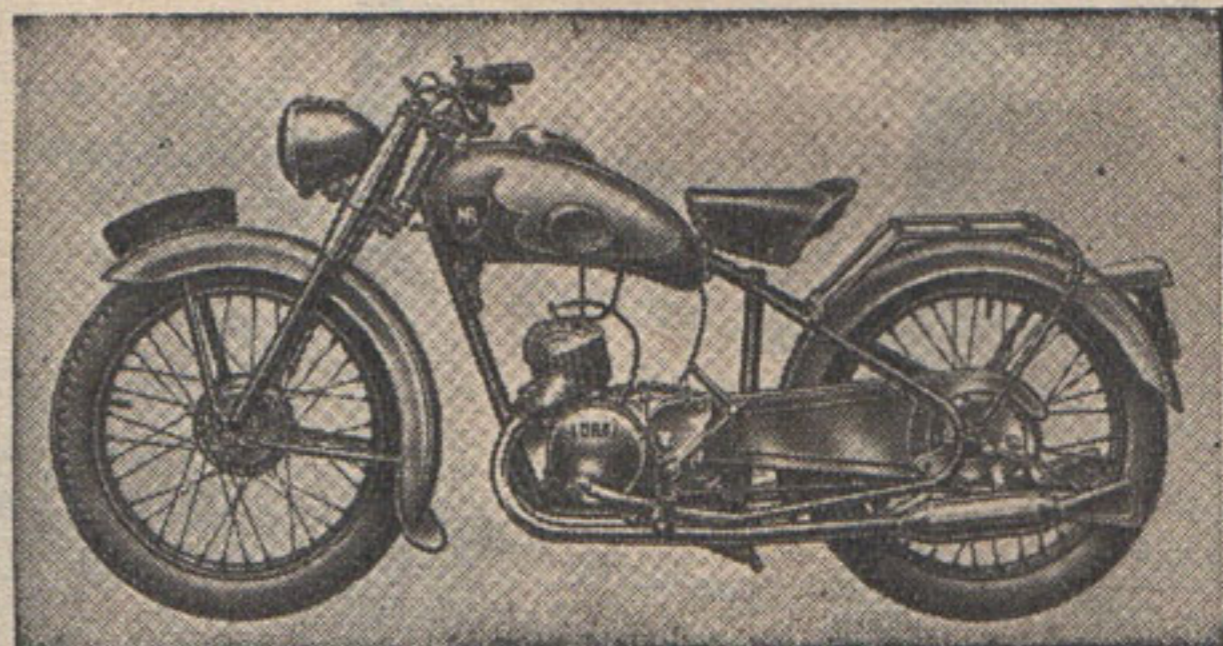
MOTOCYCLETES & VÉLOCYCLES ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

VÉLOCYCLES



VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O R



BLOC-MOTEUR YDRAL

Type Y-4, 125 cm³, 4 vit. YDRAL, sélecteur au pied
Même modèle en super-confort, pneus 550x85

TANDEM - BLOC-MOTEUR SACHS 98 cm³.
2 vitesses — Point mort — Débrayage

CYCLOMOTEUR

MOTEUR VAP-4-48 cm³, 2 temps, débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20^e) - Tél. ROQ. 69-68

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

Le Mototandem

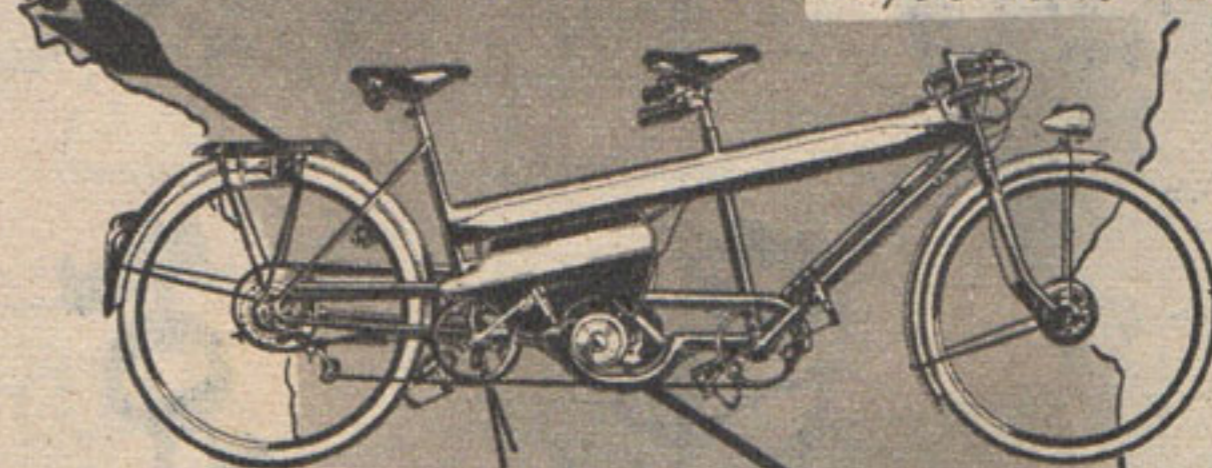
CYCLOCETTE

MVA

MONO OU
2 VITESSES

ÉQUIPE D'UN MOTEUR
48 OU 98 Cm³

50/75 Kms HEURE



LIVRAISON
TRES RAPIDE
DEMANDEZ
NOTRE NOTICE
1er AU RALLYE
CYCLOMOTEUR
PARIS - NICE

*Rendra vos randonnées
joyeuses et rapides*



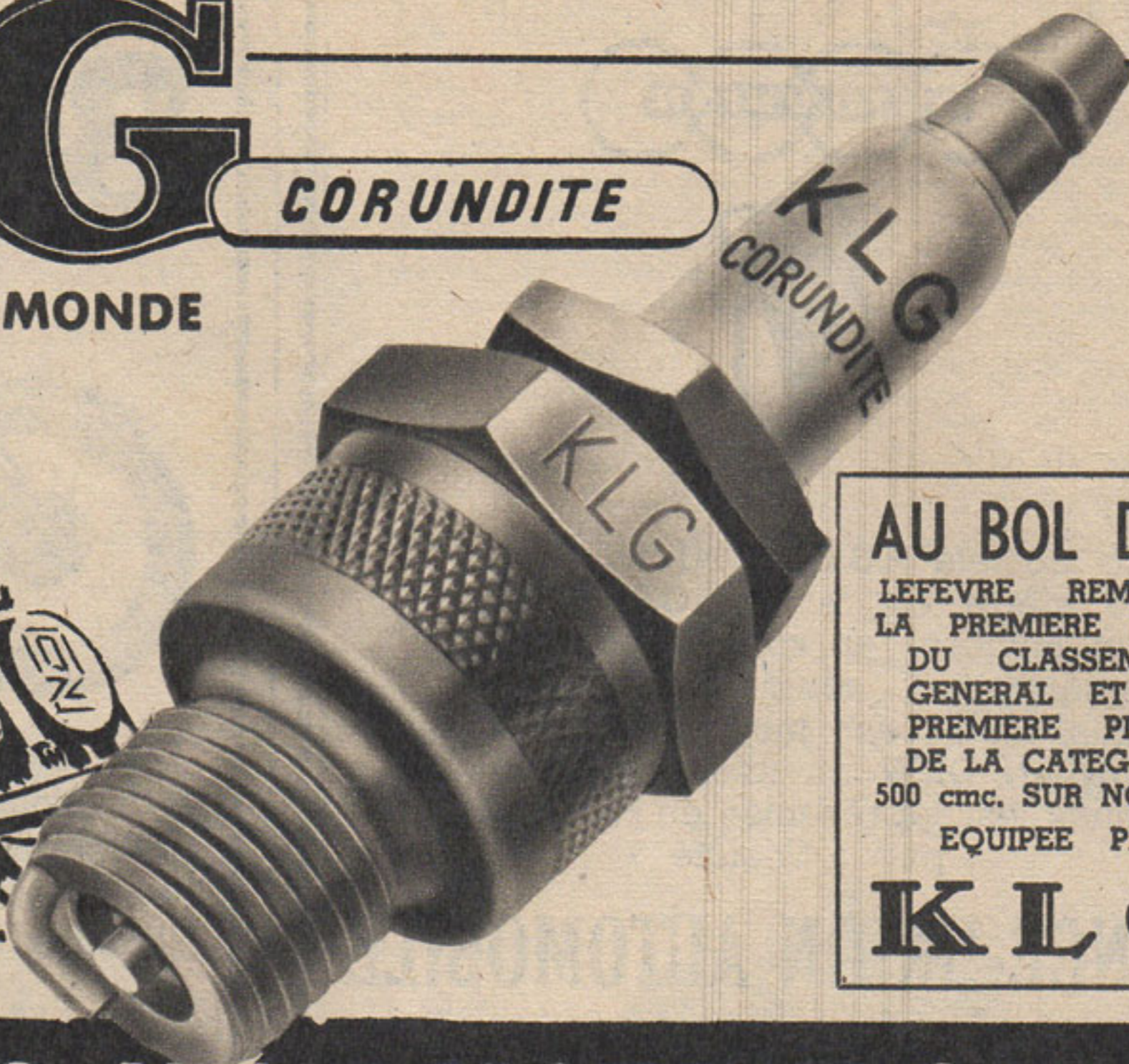
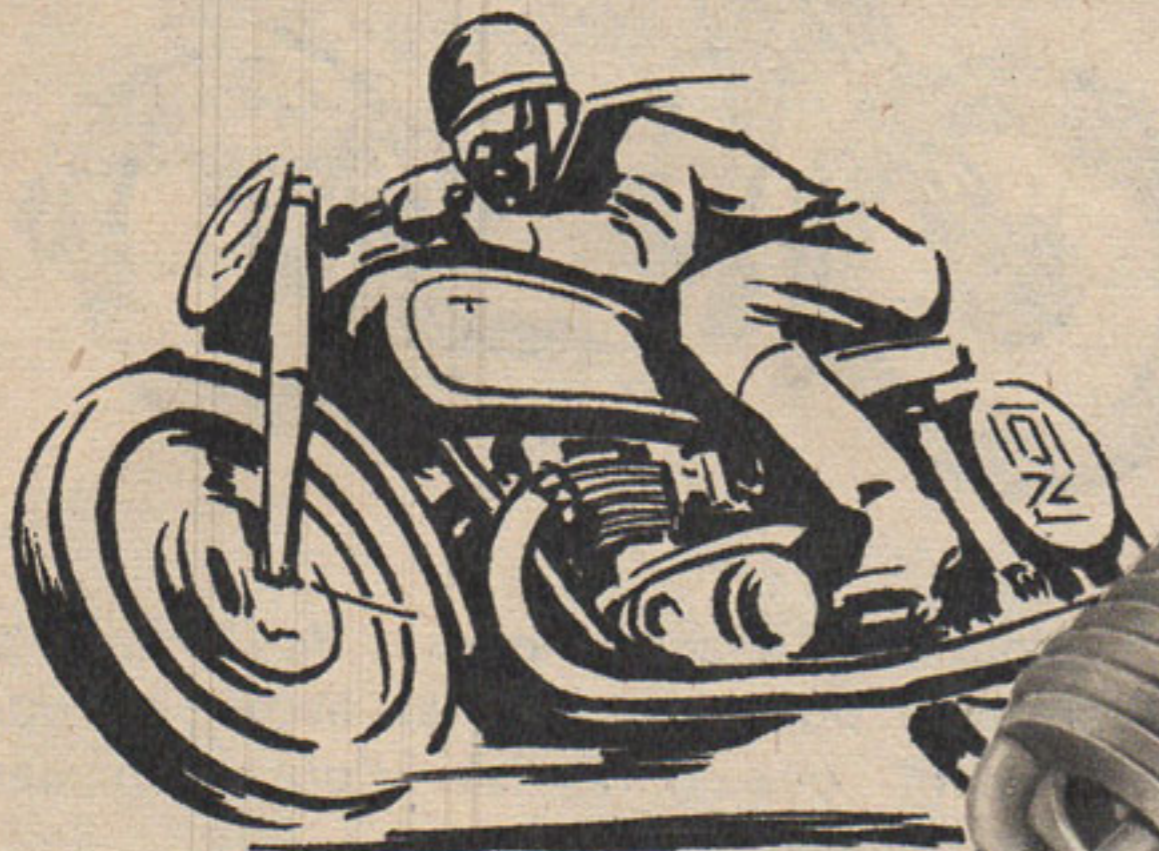
MANUFACTURE ORLÉANAISE DE CYCLES

1, ROUTE D'OLIVET ORLÉANS

K.L.G.

CORUNDITE

LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE



AU BOL D'OR

LEFEVRE REMPORTE
LA PREMIERE PLACE
DU CLASSEMENT
GENERAL ET LA
PREMIERE PLACE
DE LA CATEGORIE
500 cmc. SUR NORTON
EQUIPEE PAR

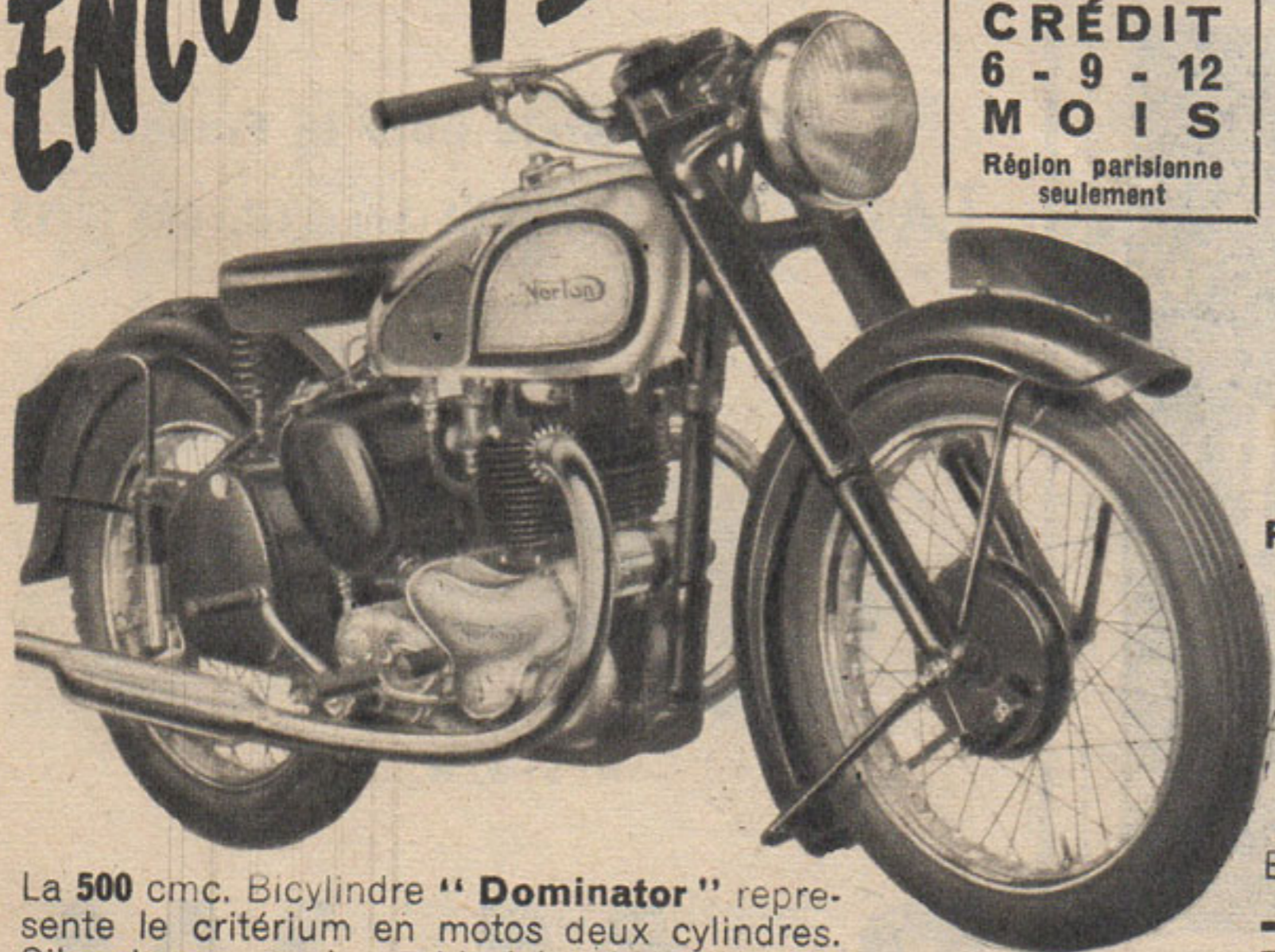
K.L.G.

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

ENCORE 1^{er}

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

CRÉDIT
6 - 9 - 12
MOIS
Région parisienne
seulement



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

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

C. GARREAU

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



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

FRANCE-UNION-AUTOMOBILE

168 bis, Avenue de Neuilly

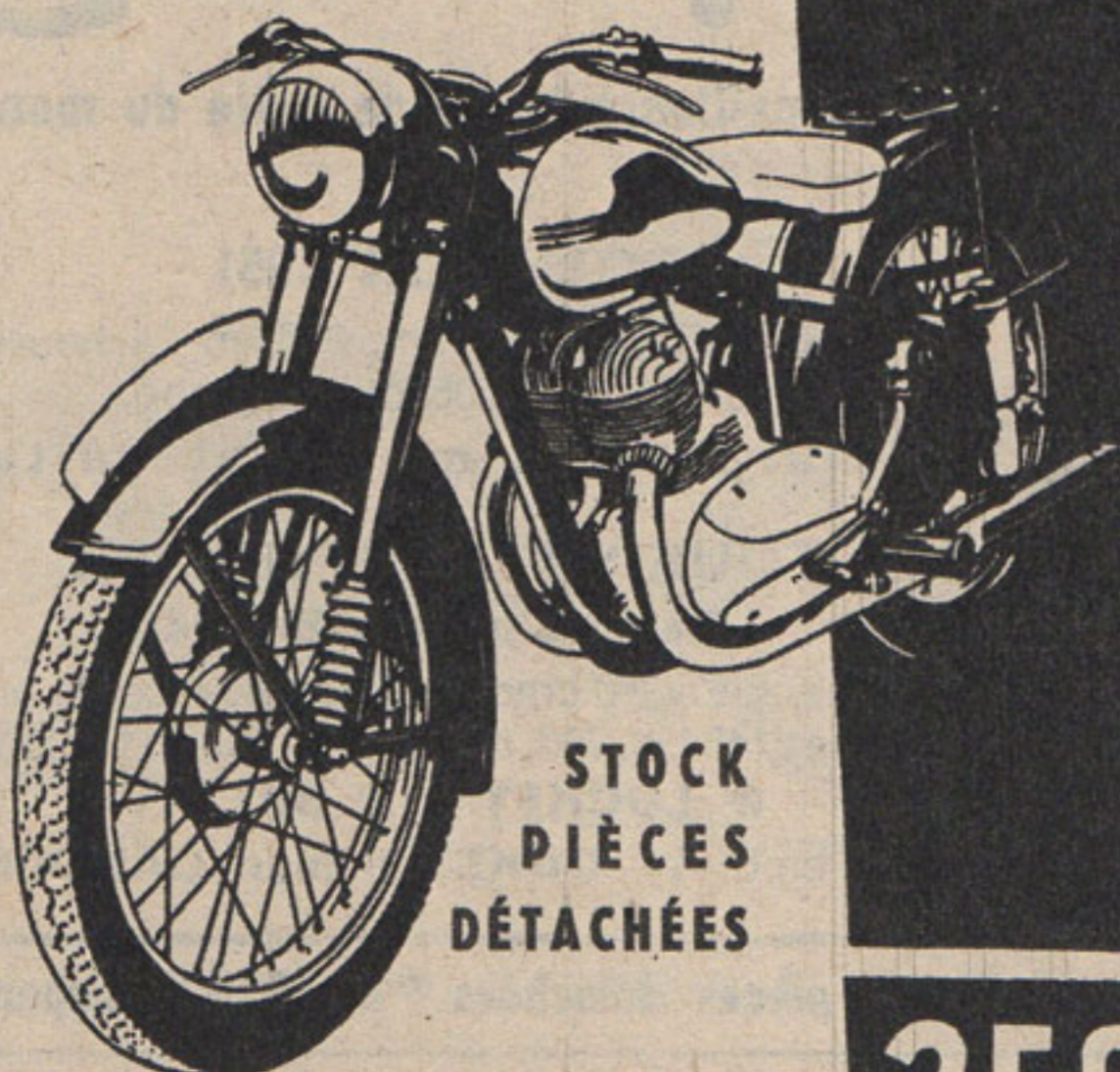
NEUILLY-SUR-SEINE - Téléph. : MAILLOT 89-22

— IMPORTATEUR OFFICIEL POUR LA FRANCE —

JAWA 350

LEUR RENDEMENT

FAIT LEUR RENOMMÉE!



STOCK
PIÈCES
DÉTACHÉES

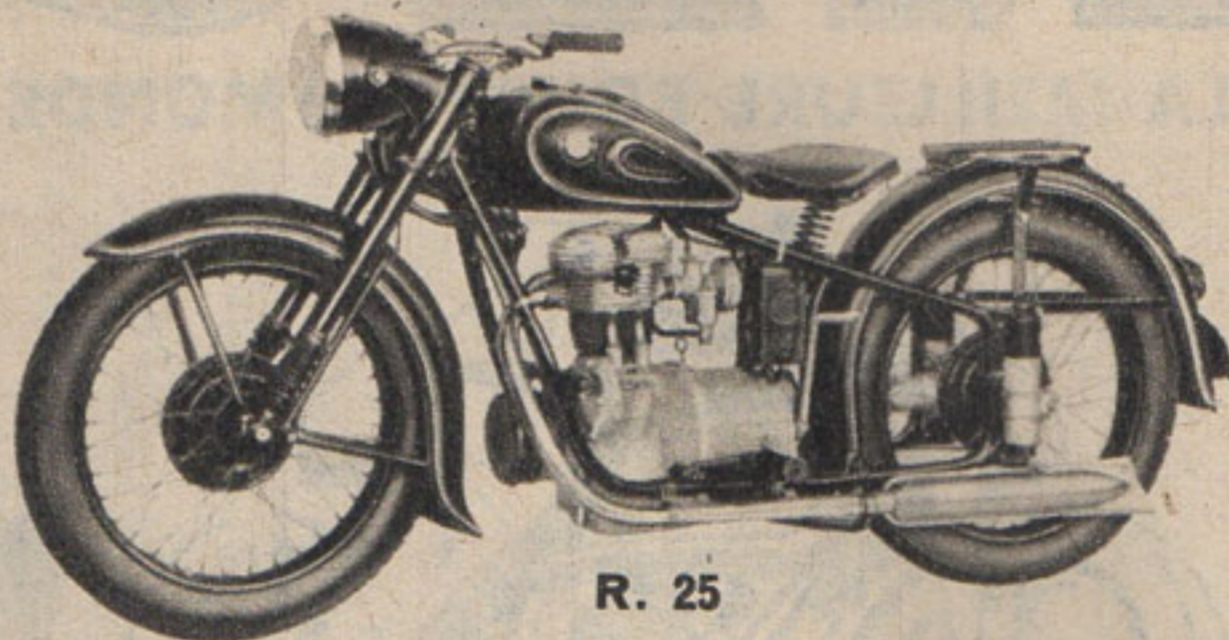
Agent Général pour la France et l'Algérie

ETS J. POCH

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

250

B.M.W.



R. 25

Nous nous excusons auprès de la clientèle des retards apportés dans les livraisons, dus uniquement aux difficultés d'obtention des licences d'importation.

**Mais à partir de Juillet
la situation va s'améliorer**

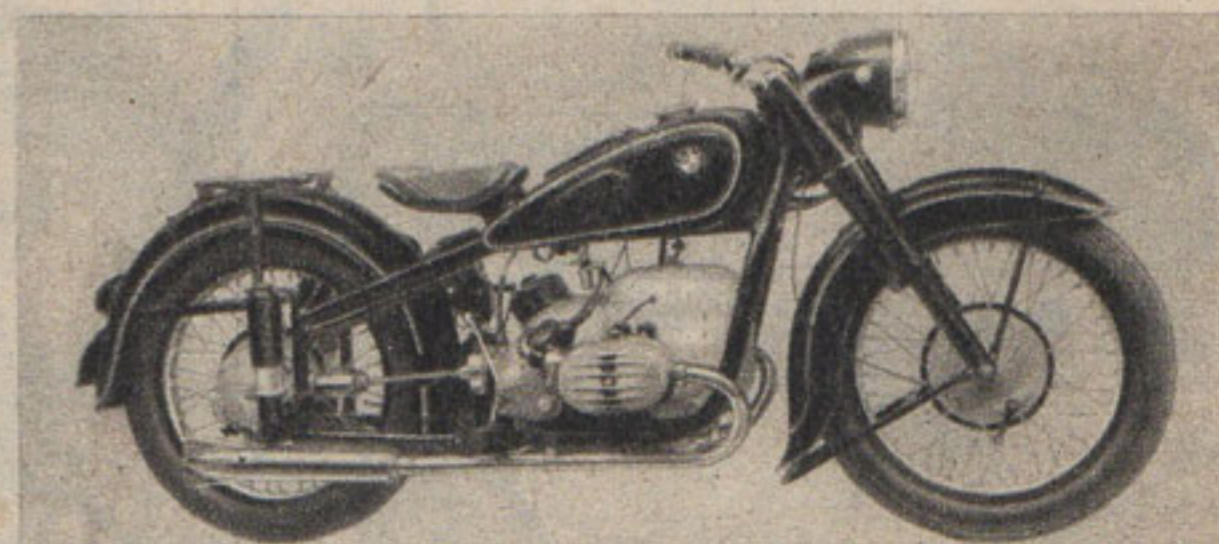
D'autre part la firme B.M.W. de MUNICH, équipe maintenant en grande partie les forces d'occupation françaises, auxquelles elle a déjà fourni

2.700 MOTOS R. 25, R. 51/3, R. 67

et 800 MOTOS R. 67, 600 cmc., seront prochainement livrées, l'escorte motocycliste du Général GUILLEAUME étant déjà équipée de ces machines.

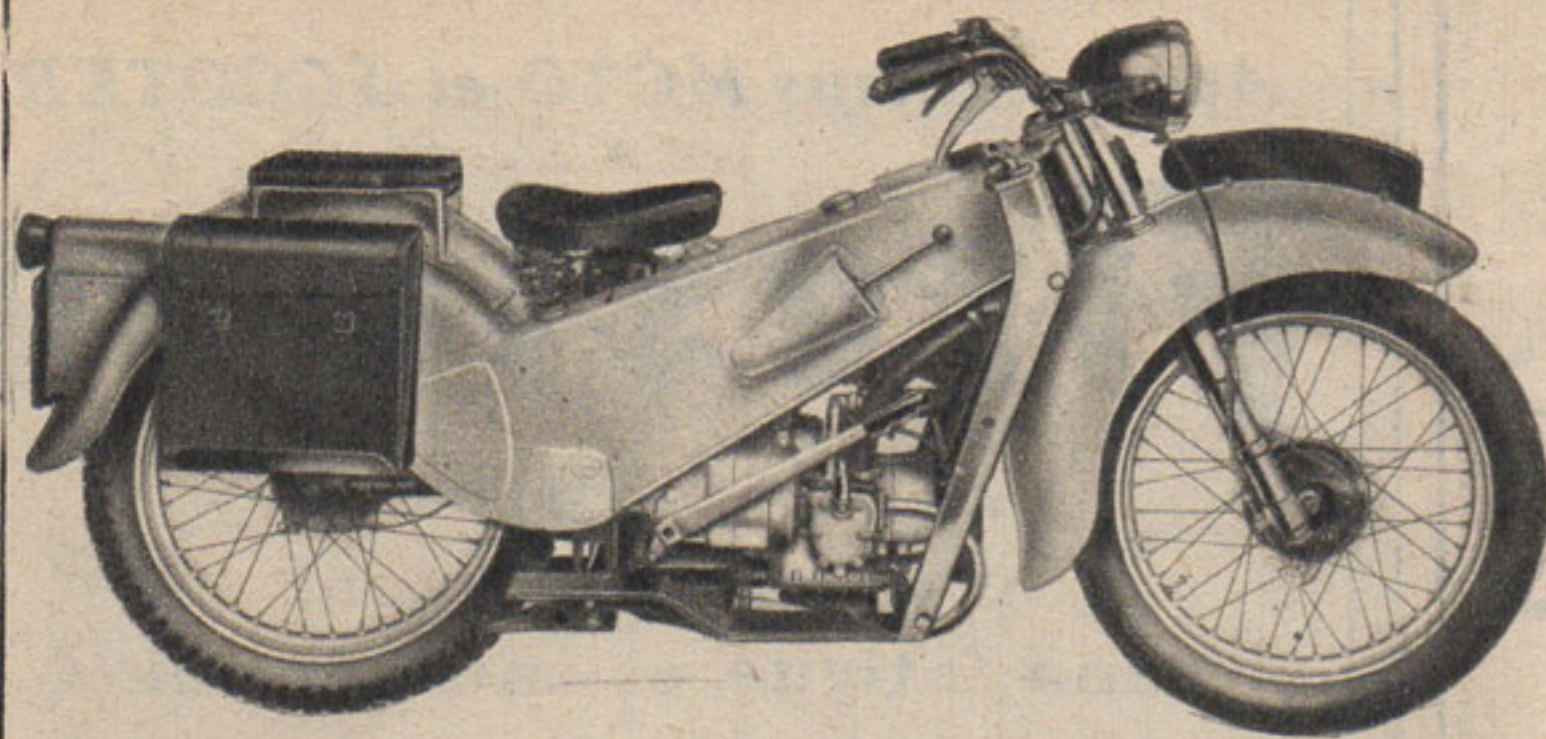
Agence générale pour la France :

LATSCHA, ASNIÈRES (Seine) Tél. : GRE 17-99



R. 51/3, R. 67

B.M.W.



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

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

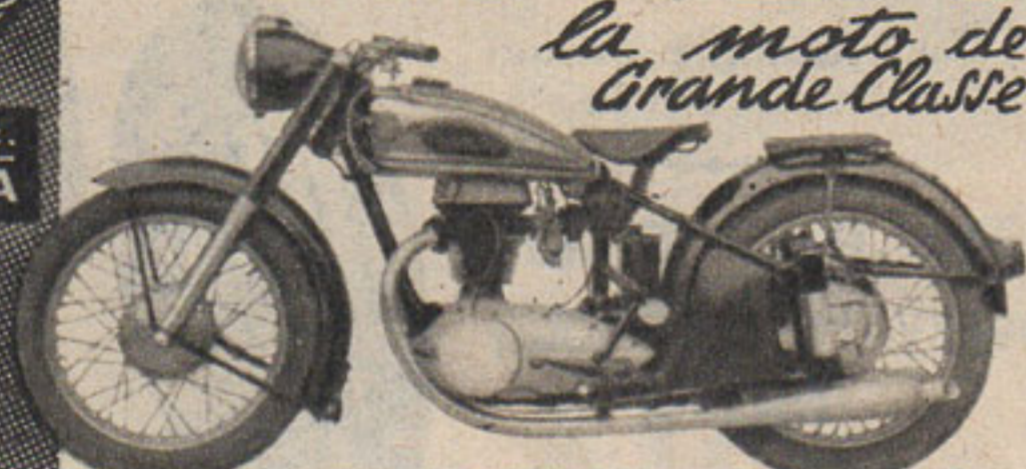
En modèle Sport: la 4 CV. 350 cm. TYPE M.A.C., de réputation mondiale, très appréciée pour sa tenue de route.

SANDFORD, Importateur
31, Rue Greffülhe, LEVALLOIS-PERRET (Seine)



HOREX

la moto de Grande Classe

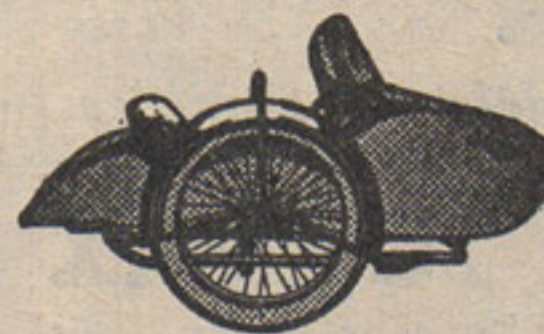


"TRADING-MOTOR-LINE", 74, R. de Rome, PARIS-9^e LAB. 22-08

SIDE-CARS LÉGERS POINARD

ROUE SUSPENDUE — ATTACHES A ROTULE — POSE COMPRISE —

Prix :
pour Vélocoteurs
43.560
à
48.950



Prix :
pour Motos
49.610
à
59.400

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

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

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.

THE
VINCENT

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

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

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

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS

Région parisienne seulement

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

Toutes bougies motos.

SACOCES CUIR CHROMÉ,
Grand modèle, PRIX à partir de 4.900



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

C. GARREAU

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

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

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

Avec les pneus MOTO et SCOOTER

Firestone

vous roulez
plus agréablement
sans fatigue et sans ennuis

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

SERVICE GÉNÉRAL
DU PNEU

Concessionnaire exclusif
pour la France

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

Tél. PER. 39-72

"Sportsman" →

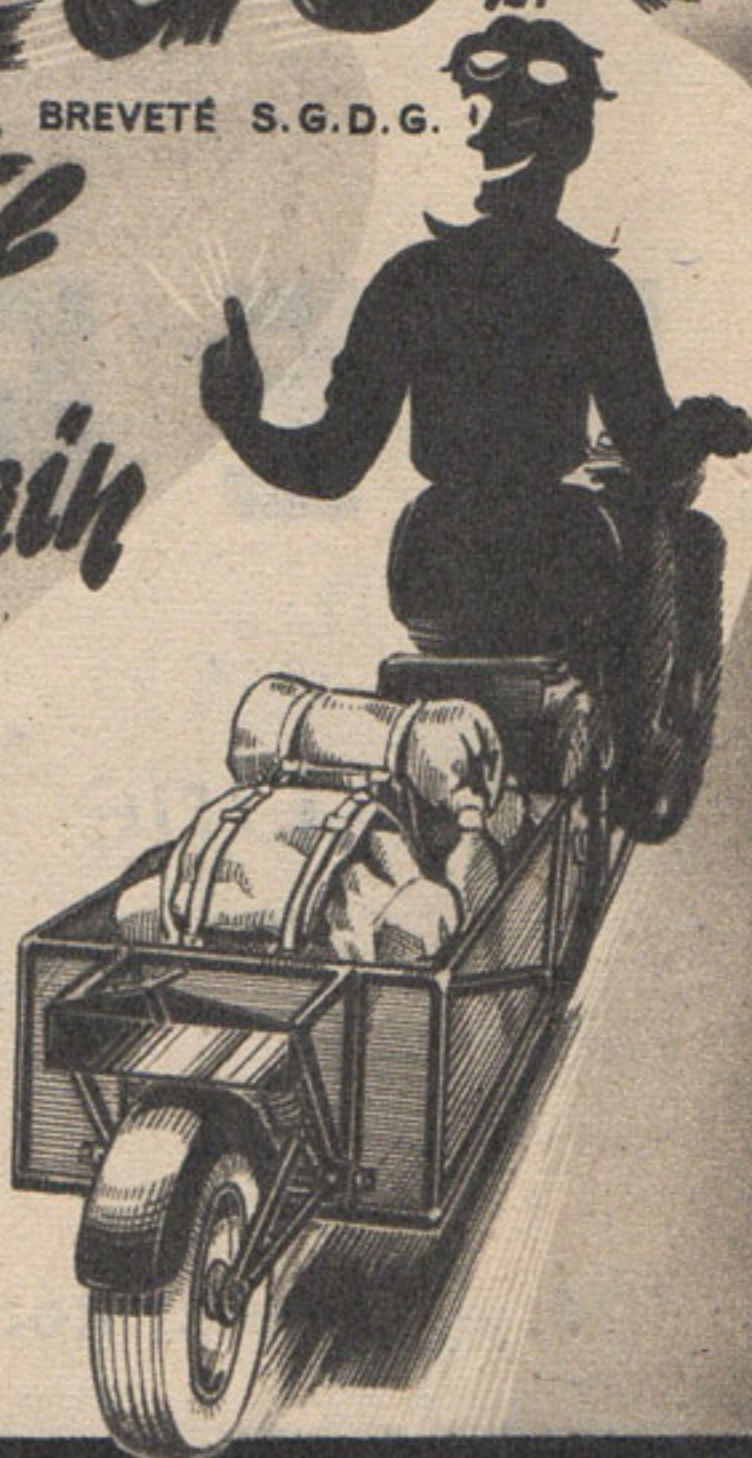


← "Champion de Luxe"

FULGUR

BREVETÉ S.G.D.G.

va vite
en
tout terrain



LA REMORQUE
- MONOROUE -

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

Éts **TAILLANDIER**

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE — VINCENNES (SEINE)

Graissage parfait

Clients satisfaits...



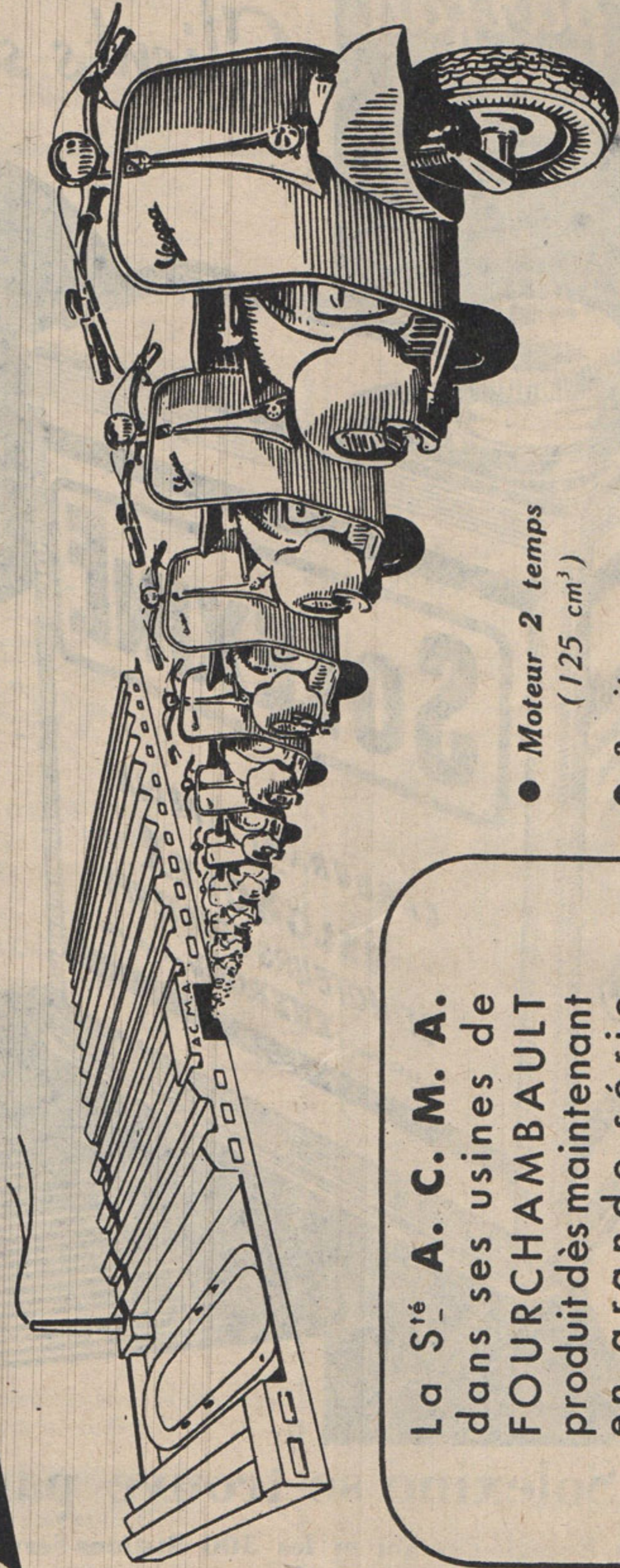
avec la
SOLEXINE
le Carburant
des Moteurs
2 Temps
créé par
Solex

- ★ Qualité constante
- ★ Pas d'encrassements
- ★ Pas de calamine
- ★ Utilisée par 200.000
VeloSoleX et la plu-
part des 2 temps

Et la Solexine se trouve partout.

Dans les Postes Energic-Energol et les 300 Stations-Service VéloSoleX.
Demandez-en la liste à VeloSoleX, Courbevoie (Seine).

Vappa



La Sté A. C. M. A.
dans ses usines de
FOURCHAMBAULT
produit dès maintenant
en grande série

le **Vappa**
SCOOTER

de renommée mondiale

USINES A FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)
SIÈGE : 5, RUE DE TILSITT - PARIS-VIII*

- Moteur 2 temps
(125 cm³)
- 3 vitesses
(commande au guidon)
- Suspension élastique AV & AR
- Vitesse maximum 70 km/h
- SANS PERMIS DE CONDUIRE

Ets SUFFREN, 40 ter, Avenue de Suffren — Ets S.N.A.C., 152, Avenue des Champs-Élysées
GRAND GARAGE DIDEROT, 60, Bid Diderot — GARAGE BOCQUET, 62, Bid Magenta
Pour la Province : S'adresser à la Sté A.C.M.A., 5, Rue de Tilsitt - Tél. WAGram 49-54

Grandes routes

ou

petits chemins ?



L'un de ces dimanches trop rarement ensoleillés, nous nous sommes trouvés sur la grand'route Paris-Rouen, en compagnie provisoire de nombreux motocyclistes plus ou moins tassés et serrés dans l'enchevêtrement de voitures altières ou quelconques.

Il était près de midi ; les gros mastodontes avaient hâte de déverser parmi les tables d'une luxueuses mais insipide hostellerie leurs snobs passagers.

Grands parcours, vastes artères, prétentieuses boîtes à manger, tout le factice bruyant avec tout ce qu'il procure de lassitude sans réelle satisfaction.

Combien plus charmantes, plus naïvement prenantes nos petites routes latérales, toujours pittoresques, fantaisistes, qu'on dévide au gré de son désir. Les voitures qu'on y rencontre sont débonnaires et sans morgue ; leurs occupants, comme nous, regardent plus le paysage que les bornes.

Au diable le compteur, le chrono, la moyenne ; rien qui vous hurle au derrière, vous excite en avant, vous frôle les côtes, vous menace ou vous provoque.

La route comme pour soi, sans contrainte ni appréhension, sans crispation ni colères.

Et, sans souci de l'heure, nous sommes rentrés à Paris, reposés et pas plus tard que d'habitude.

Enders Max

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

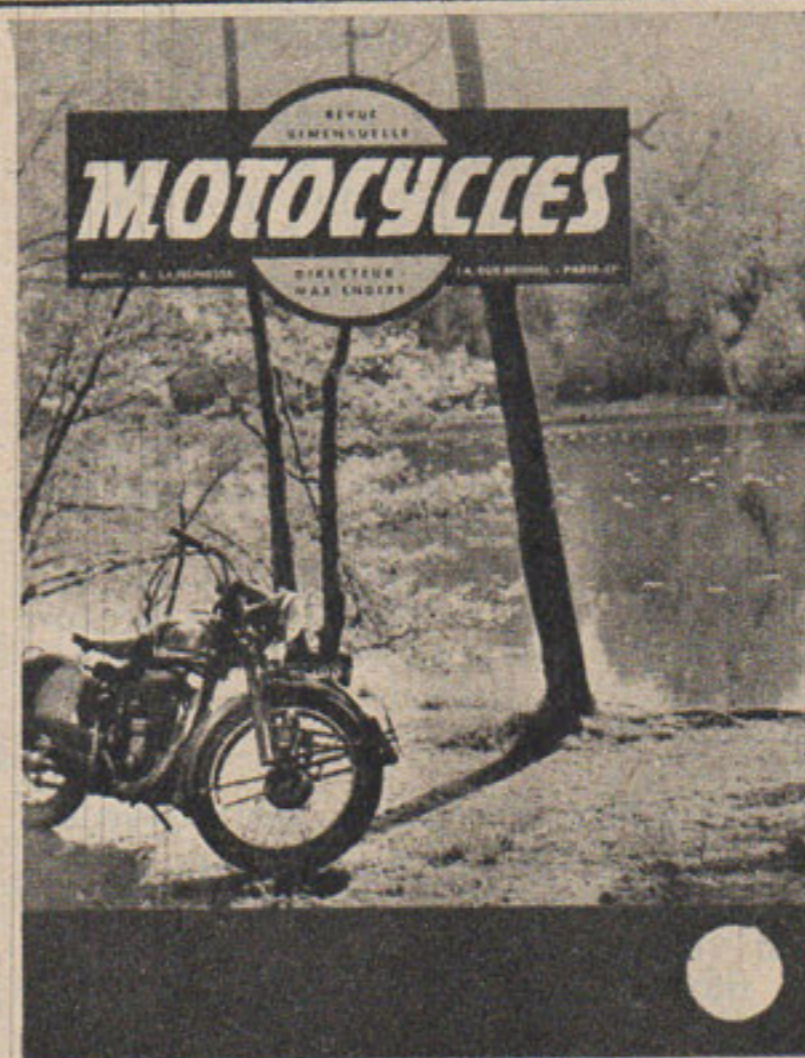
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

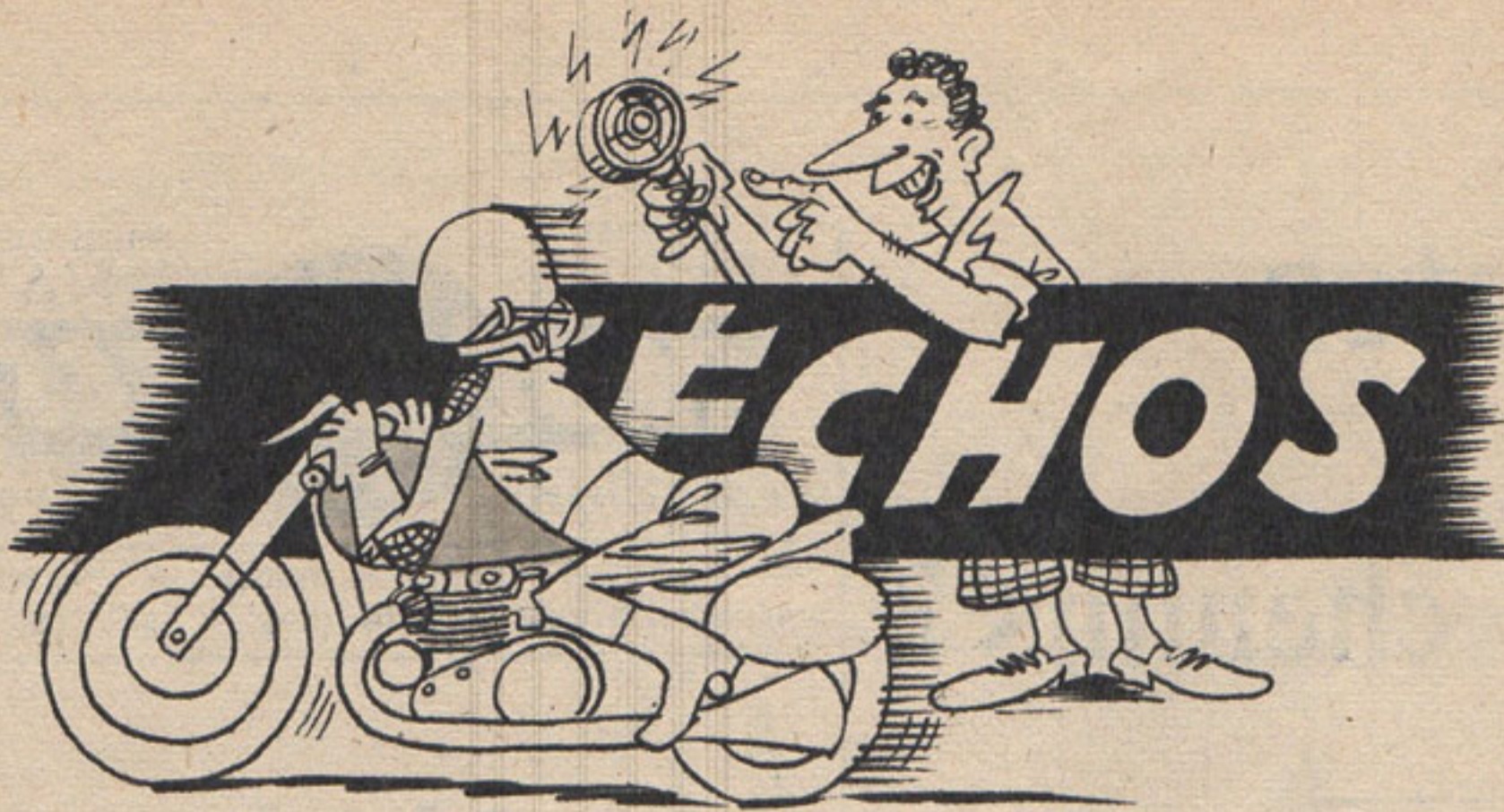
5^e ANNÉE - N^o 55 - 1^{er} JUILLET 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	10
● UN SCOOTER ITALIEN EN BELGIQUE.....	12
● UN SCOOTER D'AVANT-GARDE.....	14
● NOUS AVONS VU POUR VOUS.....	15
● SOUVENIRS DE VACANCES....	16
● SAVOIR CIRCULER.....	18
● LE SPORT.....	19

NOTRE COUVERTURE



Les essais ont parfois du charme...



Verres anti-éblouissants.



On recherche encore et toujours des lunettes ou pare-brise protégeant efficacement contre le dangereux éblouissement du soleil et celui, mortel, des phares.

Diverses solutions ont été préconisées qui apportent un palliatif, mais ne remédient pas absolument.

Parmi celles-ci on note un verre argenté comme une glace, ou, peut être chromé, ce qui n'empêche pas de voir au travers. Ce procédé a déjà été utilisé pour les viseurs de certains appareils photographiques; il apporte paraît-il une nette amélioration, mais ces deux disques à l'aspect de métal poli, cachant entièrement les yeux, donnent à celui qui les porte une drôle de (soyons polis) physiologie.

S'ils sont efficaces on passera sur cette singularité. Après tout, on n'a pas souvent l'occasion de regarder dans les yeux quelqu'un qui vous croise, ne serait-ce qu'à 50 à l'heure.

L'« Ami » de nos amis de Marseille.

L'un des nôtres, revenant de Marseille, nous a fait part de sa surprise de voir circuler dans cette ville une quantité impressionnante de petits scooters AMI.

C'est une marque qui a fait son apparition au Salon 1951 et qui a été fort remarquée pour ses solutions originales.

L'« Ami » du Midi remontera-t-il vers notre « Nord » ?

Rencontre sur la route.



Ce dimanche 27 juin, nous avons rencontré sur la route et lourdement chargé un biscooter Voisin qui s'attaquait à la fameuse côte de Gaillon sur la route de Rouen.

Les passagers, aimables, nous ont fait au passage un petit signe amical, accompagné d'un sourire, preuve qu'ils étaient sans inquiétude sur l'issue de leur randonnée.

Ce monocar étant immatriculé en W, on en déduit qu'il s'agissait d'un prototype se comportant d'ailleurs allégrement.

Cela laisse-t-il prévoir une prochaine sortie... en série ?

Incendie chez Peugeot, Courbevoie.

L'agence parisienne Peugeot de Courbevoie a été dévastée en partie le 11 juin par un violent incendie ayant pris naissance dans l'atelier contigu de pneus rechapés.

Malgré la rapidité des secours et le dévouement du personnel, qui sous la

menace de l'effondrement des toitures réussirent à sortir de nombreuses motos, on estime les dégâts à plus de cent millions.

Les machines déposées dans les magasins de Courbevoie étaient destinées aux agents et clients de la région parisienne.

Ce sinistre va sans doute provoquer des perturbations dans les livraisons prévues.

Respectez le Code de la route.



Des instructions ont été données et renouvelées pour que soient sévèrement réprimées les infractions au Code de la route.

Avant de partir, il est recommandé à chacun de bien vérifier son matériel, plaques d'immatriculation, éclairage, catadioptré, avertisseur, etc...

On remarque depuis quelque temps en circulant des escouades de sidecaristes, échelonnées sur une certaine distance, reliées entre elles par radio, munies de chronomètres et susceptibles de se signaler les unes les autres le prochain passage d'un véhicule dont le conducteur va un peu fort, particulièrement dans la traversée des carrefours masqués ou des agglomérations.

Ce contrôle permanent et ce renforcement d'autorité, il faut bien convenir qu'il est la conséquence inéluctable du mépris qu'ont nombre de conducteurs pour le respect des prudences et précautions les plus élémentaires.

Les touristes qui roulent correctement n'ont rien à redouter de ces mesures; bien au contraire, ces contrôles sévères finiront peut-être par rendre la sagesse à ceux qui prennent nos belles routes pour des autodromes, et préfèrent la bagarre au paysage.

L'attrait des petites cylindrées.



Les pays d'Amérique, que l'on croyait exclusivement favorables aux motos de grosse puissance, s'intéressent de plus en plus aux petites cylindrées, et entre autres à la 125 cmc.

Les motos légères après 14-18, n'avaient eu là-bas qu'un, éphémère succès; les Evans, Cleveland, Ner-a-car, disparurent l'une après l'autre.

On a parlé, après 45, des 125 Harley et Indian, mais, malgré la puissance de ces maisons, certaines régions, le Canada entre autres, manifestent un goût marqué pour les 125 françaises, et plus spécialement pour les 4 temps à culbuteurs d'une de nos grandes marques du pays du bon vin, du bon pain d'épices et de la bonne moutarde.

Cyclecars ?



La disparition du cyclecar, ou son évolution vers une formule plus voisine de la moto, n'ont malgré tout pas découragé ceux qui rêvent encore de ce véhicule.

Et, cependant, périodiquement les derniers survivants de cet engin rustique, robuste et rapide se transforment à leur tour.

Le Morgan qui était, parmi les cyclecars, un des représentants les plus caractéristiques, s'éloigne de plus en plus de ses trois roues et de son 1.100 cmc. bicylindre d'origine.

Le dernier Morgan rentré en France a, sous son capot, un moteur de 2 litres; il est donné pour 150 à l'heure et vaut dans les 800.000 francs.

C'est certainement un racer d'excellente classe et qui doit donner bien de l'agrément... mais à une autre clientèle que celle de ses débuts.

Suspension avant.



La fourche télescopique a-t-elle résolu définitivement le problème de la suspension avant des motocyclettes ?

A voir son rapide succès et sa généralisation sur les modèles de presque toutes les marques et de toutes les cylindrées, on pourrait le supposer.

Cependant quelques constructeurs de premier plan se montrent à son égard encore assez réticents; c'est une marque italienne au glorieux palmarès qui reste fidèle à la fourche à balancier; c'est une des trois grandes marques belges qui impose sa suspension intégrale sur anneaux Neiman, avec roue tirée.

En France, on travaille aussi la question; le correcteur Grégoire pourrait ouvrir de nouveaux horizons; les résultats déjà obtenus pour la suspension arrière laissent prévoir qu'à son tour l'avant pourrait dans les jours prochains et, sous cette impulsion, être sensiblement modifiée.

Pénurie.



Après le contingentement de la tôle, qui met en difficulté nos fabricants de réservoirs, voici que les métaux non ferreux se raréfient, eux aussi.

Le prix des matières premières augmente en même temps que le disponible diminue. C'est l'éternelle balançoire de l'offre et de la demande.

Ceci s'est déjà traduit dans l'automobile par des hausses sensibles et l'allongement des délais de livraison.

Il est à prévoir que la moto n'échappera pas à cette double menace qui s'étend à toutes les industries.

Nous allons peut-être vers de nouvelles restrictions. L'utilisation des métaux cuivreux, pour la fabrication de certains articles, ne serait, dès à présent, plus autorisée.

65 % français.

Les vastes usines qui se sont équipées en France pour la production intensive sous licence d'un scooter italien, assurent à l'heure actuelle la fabrication de 65 %

des pièces entrant dans la construction de ce scooter. On pense qu'en septembre, la fabrication sera 100 % française.

Le programme prévu aura donc été réalisé dans un temps relativement court étant donné la complexité du problème.

Esthétique industrielle.



Après les balbutiements des débuts, les constructeurs se sont attachés à rendre plus harmonieuse la ligne de leurs véhicules, aidés indirectement en cela par la recherche de la moindre résistance et de la meilleure pénétration.

Si ce travail d'art était relativement facile avec les carrosseries automobiles qui masquent tout le mécanisme, la tentative était plus ardue avec nos motos qui ont-tout-à-l'air.

Cependant quelques marques ayant fait appel à des artistes doublés de bons techniciens, sont parvenues à simplifier les formes de nos moteurs et à leur donner cet aspect net, pur et homogène qui s'est généralisé depuis.

Le rapport entre l'esthétique et les diverses techniques industrielles fait d'ailleurs l'objet d'études suivies très poussées, à tel point qu'une revue française « Esthétique Industrielle » se consacre entièrement à ce vaste problème.

L'alcool, aliment des sportifs...



Qui donc a dit que l'alcool tue lentement, et qu'un sportif n'est plus digne de ce nom, s'il se laisse tenter par les apéritifs, cocktails et autres ingrédients alcoolisés ?

Les apéros sont cependant d'excellent secours pour les champions du cycle et de la course à pied. Il suffit de voir, au départ d'une épreuve, la quantité de voitures suiveuses décorées aux armes d'une verte absinthe ou d'un vin cuit doré, pour imaginer ce que les coureurs doivent absorber à l'arrivée, car nous ne doutons pas que le seul but de cette caravane est de reconforter par leurs produits ceux qui peinent pour le sport et pour la victoire.

Les scooters en Italie.

D'après les statistiques, la production des scooters pour l'ensemble des marques italiennes serait estimée pour l'année 1950 à 130.000, en forte progression sur l'année précédente, se traduisant par une augmentation de plus de 80 %.

Sur ces 130.000 scooters, 115.000 seraient demeurés dans leur pays d'origine et 15.000 auraient été exportés en Alle-

magne, Belgique, France et Suisse (par ordre alphabétique).

Malgré que des licences de fabrication aient été cédées à certains pays, il est fort possible qu'au cours de 1951 le volume de ces exportations se soit considérablement accru.

Un nouveau tri à Beaulieu.



Les usines de Beaulieu auraient en cours d'essais un nouveau tri à moteur, dérivé de celui que nous connaissons déjà depuis avant-guerre et qui a rendu et rend encore tant de services à tous ceux qui ont à transporter rapidement et économiquement des petites charges n'excédant pas 150 kilos.

Le trimoteur a de plus en plus sa place dans le parc des véhicules utilitaires; il n'est pas rare de le voir, dans de grandes entreprises, voisiner avec le lourd camion sur lequel, dans bien des cas, il a l'avantage.

Le trimoteur a de plus en plus sa place dans le parc des véhicules utilitaires; il n'est pas rare de le voir, dans de grandes entreprises, voisiner avec le lourd camion sur lequel, dans bien des cas, il a l'avantage.

Tissus réfléchissants.



Les catadioptrés ne sont pas tous des cabochons de verre; certains sont réalisés grâce à un produit appelé « scotch-lite » qui sous une apparence lisse a un excellent pouvoir réfléchissant. Ce produit qui est quasi pelliculaire a de multiples utilisations. Il peut par exemple être appliqué sur les tissus.

Sans aller jusqu'à préconiser pour les motocyclistes un survêtement réfléchissant, on devine la sécurité qu'il peut apporter sous la forme d'une ceinture, d'un brassard ou d'un écusson.

On peut même l'utiliser dans les épreuves comportant une étape de nuit comme numéro lumineux.

Déjà employé avec succès par la gendarmerie, ce « feu de position vestimentaire » trouvera certainement auprès du public un accueil des plus chaleureux.

Déjà employé avec succès par la gendarmerie, ce « feu de position vestimentaire » trouvera certainement auprès du public un accueil des plus chaleureux.

Echos du « Bol ».



La Sûreté nationale, qui sous les couleurs de son jeune club créé il y a tout juste six mois, commence à se faire représenter dans toutes les compétitions motocyclistes, a voulu tenter l'expérience du Bol d'Or.

En cela elle n'a pas trop mal réussi, puisque sur quatre coureurs engagés quatre ont terminé.

Cette équipe composée du lieutenant Dauge Roger, sur 200 cmc. Monet-Goyon, de Grillon Lucien, un vétéran du Bol au

guidon d'un sidecar Ariel 350 cmc., Lagarrigue et Auson pilotant chacun une C.E.M.E.C. 750 cmc.



C'est la catégorie 175 cmc. qui a le plus souffert de la lutte. Comme le dit d'autre part notre reporter, les moteurs y ont toujours été employés à fond, sans répit aucun. Ils devaient tourner à la limite de

leur résistance. Comme il s'agit généralement de moteurs de série gonflés et non de moteurs spéciaux, on leur en a trop demandé; ils ne sont pas calculés pour de pareils efforts.

Quoique ce soit un 4 temps qui ait remporté la première place, on ne sait pas encore s'il a définitivement la suprématie sur le 2 temps.

Le classement final place deux 4 temps en tête, mais l'Ydral de la moto Macquet ne semblait pas avoir la pleine cylindrée, et la défaillance physique de Lacour sur Peugeot, en seconde place au moment de son abandon, ne permettent pas de départager impartialement les deux formules.

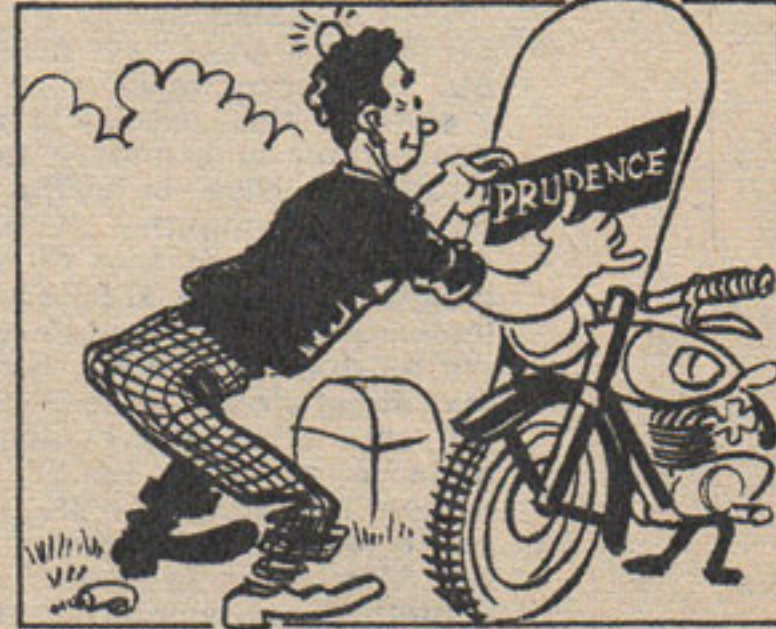
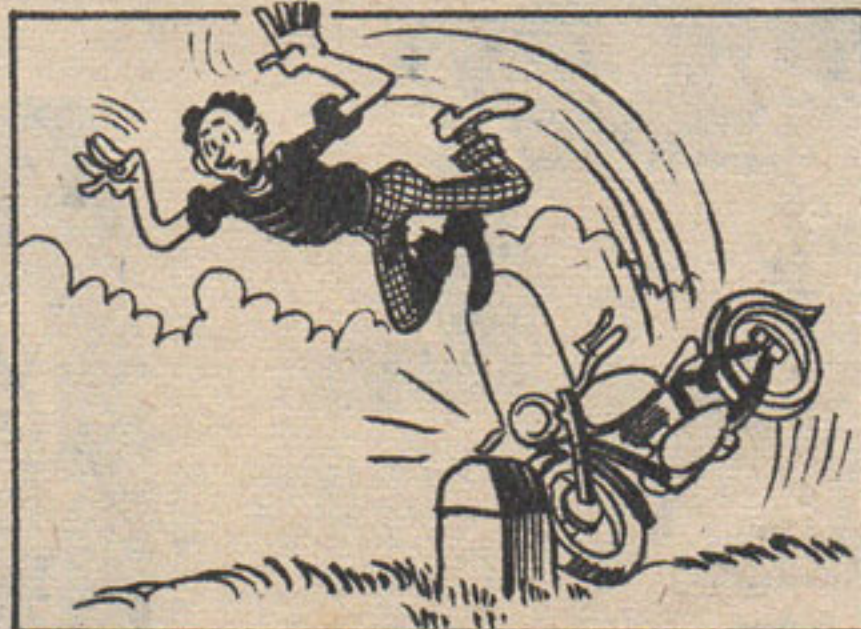
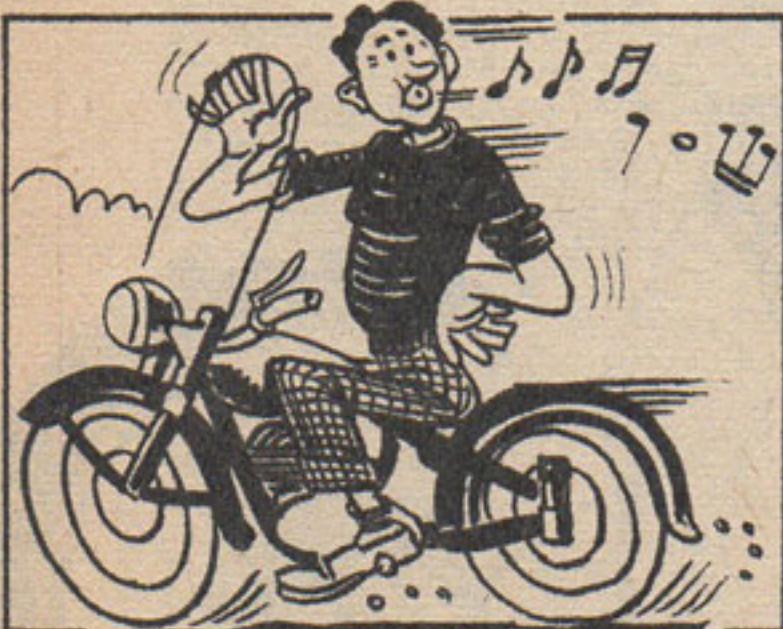
Domage d'ailleurs que des ennuis intestinaux aient arrêté ce jeune et sympathique coureur, car son allant et sa parfaite tenue jusqu'à la dernière minute nous faisaient prévoir une lutte ardente avec Mathieu, dans les dernières heures.

Autrefois il y avait une ardente compétition de sidecars, des empoignades terribles qui souvent prenaient le public plus encore que la rivalité des solos. Alors on possédait des motos de grosse cylindrée, les constructeurs de sidecars engageaient leurs marques, la lutte était épique et farouche. Désormais les coureurs sont livrés à eux-mêmes; l'issue dépend du matériel qu'ils ont pu se procurer et préparer personnellement; c'est pourquoi l'on constate tant d'écarts dans le classement final. La nette supériorité des uns leur permet de galoper au-dessus du lot; ce fut cette année le cas de Sceaux en 750 cmc. dont l'équipage mis au point par Transact-Moto démontra sa sensible supériorité.

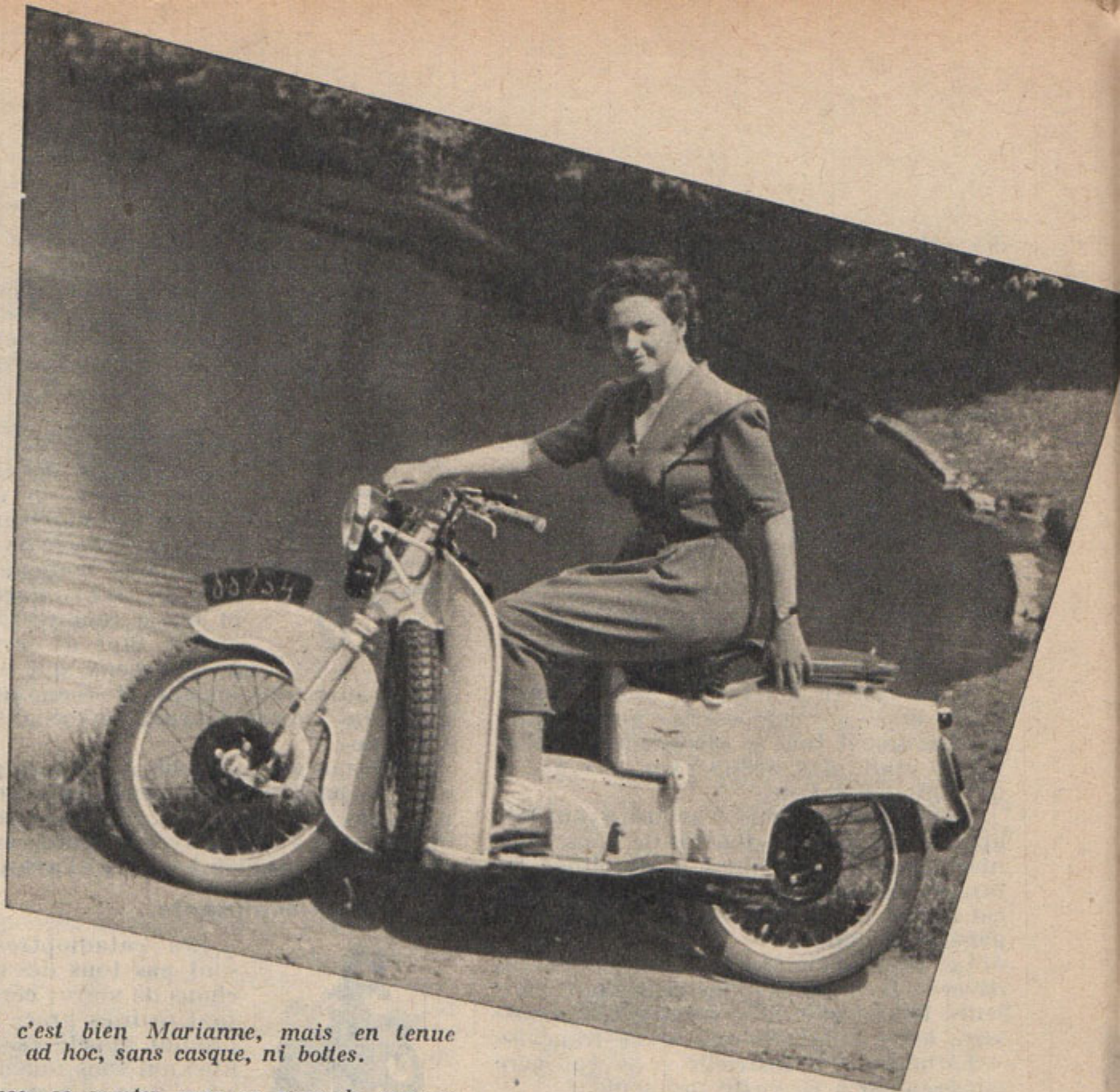


Avec des fortunes diverses, les sidecars ont honorablement fonctionné; la compétition n'était pas farouche et Roger Bernardet, au hasard d'une rencontre, évoquait les luttes homériques que sur ce même circuit se livrait toute une pléiade de sidecaristes.

La quasi disparition chez nous des motos de grosse cylindrée a entraîné celle des sidecars de course et aussi de tourisme. Regrettons-le, le sidecar avait ses chauds partisans, c'était un véhicule rapide, stable et économique.



UN SCOOTER ITALIEN EN BELGIQUE



Oui ! c'est bien Marianne, mais en tenue ad hoc, sans casque, ni bottes.

De face, ce scooter avec sa roue de secours placée contre le tablier, n'est pas d'aspect commun ; on se l'explique mieux par la vue de profil ci-dessous,

est excellent et le silencieux d'une efficacité parfaite. Les commandes sont classiques et d'une douceur extrême. Seul le changement de vitesse se montre un peu dur pendant le rodage. Cependant le sélecteur à bascule (maniable du pied et du talon) est très pratique.

Je me mis donc en route pour des parcours nombreux en ville, hors ville et pour finir en tous terrains.

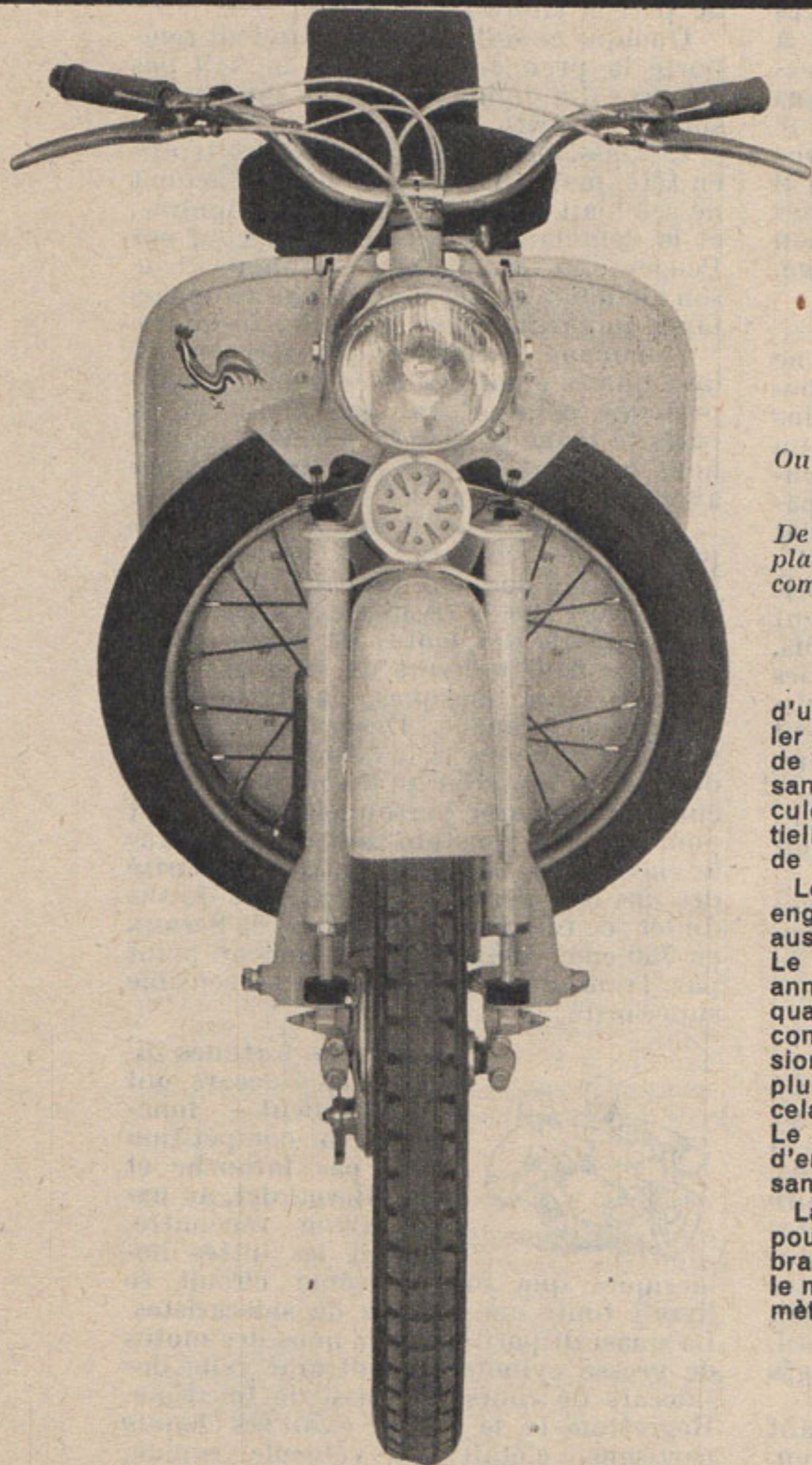
Cette machine, en ville, se manie comme un vélo et passe absolument partout, ses reprises sont de nature à laisser bien des voitures moyennes sur place ; une Austin A-70 a dû bon gré mal gré s'incliner devant la 160 cmc. dans un trafic urbain très normal. Ce scooter vire quasiment sur place et son poids de 110 kilos parfaitement équilibré est négligeable (avec roue de rechange, plein d'huile et d'essence).

La plupart des côtes se prennent en prise, certaines exigent la seconde vitesse (Montmartre par exemple). La première n'est jamais requise sauf au départ, avec un passager quand on désire démarrer sec et avoir des reprises immédiates. Malgré son carénage, ou sa carrosserie, comme vous préférez, il ne racle pas le sol ; il est même charmant de voir l'aisance avec laquelle on lui fait fran-

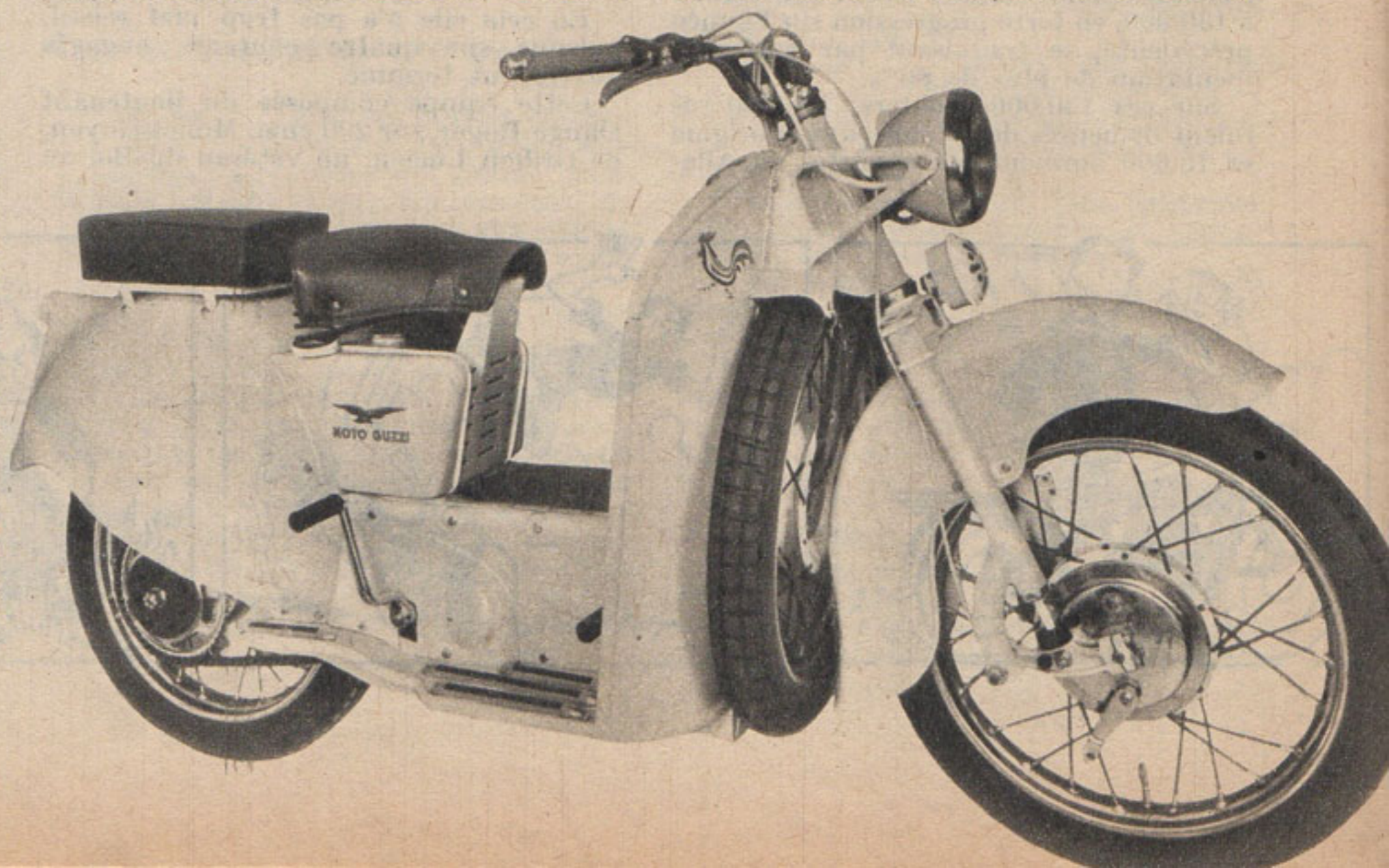
d'une façon parfaite à ce qu'on pourrait appeler le « désir subconscient » de tout amateur de véhicule utilitaire et confortable en puissance. En effet, dans cette catégorie de véhicule, tout doit être prévu pour un usager essentiellement novice et nouveau venu au rayon de la motorisation.

Le premier arrivage en nombre de ces jolis engins date de la mi-mai et l'un d'eux me fut aussitôt confié pour les essais traditionnels. Le mois de mai fut entièrement pluvieux cette année, aussi je pus d'emblée apprécier les qualités d'une moto carrossée. Pour plus de confort, nous lui avions accroché un impressionnant pare-brise, en l'occurrence pare-pluie qui fut d'une efficacité totale sans pour cela ôter au moteur une puissance appréciable. Le moteur était déjà libre à l'arrivée et je pus d'emblée rouler à 60 kilomètres-heure en prise sans encourir d'inconvénient.

La mise en marche est extrêmement aisée, on pourrait actionner le kick-starter à la force des bras. (Pour « lancer » le scooter, il suffit de le mettre en seconde et de le pousser sur cinq mètres ; le moteur mord aussitôt.) Le ralenti

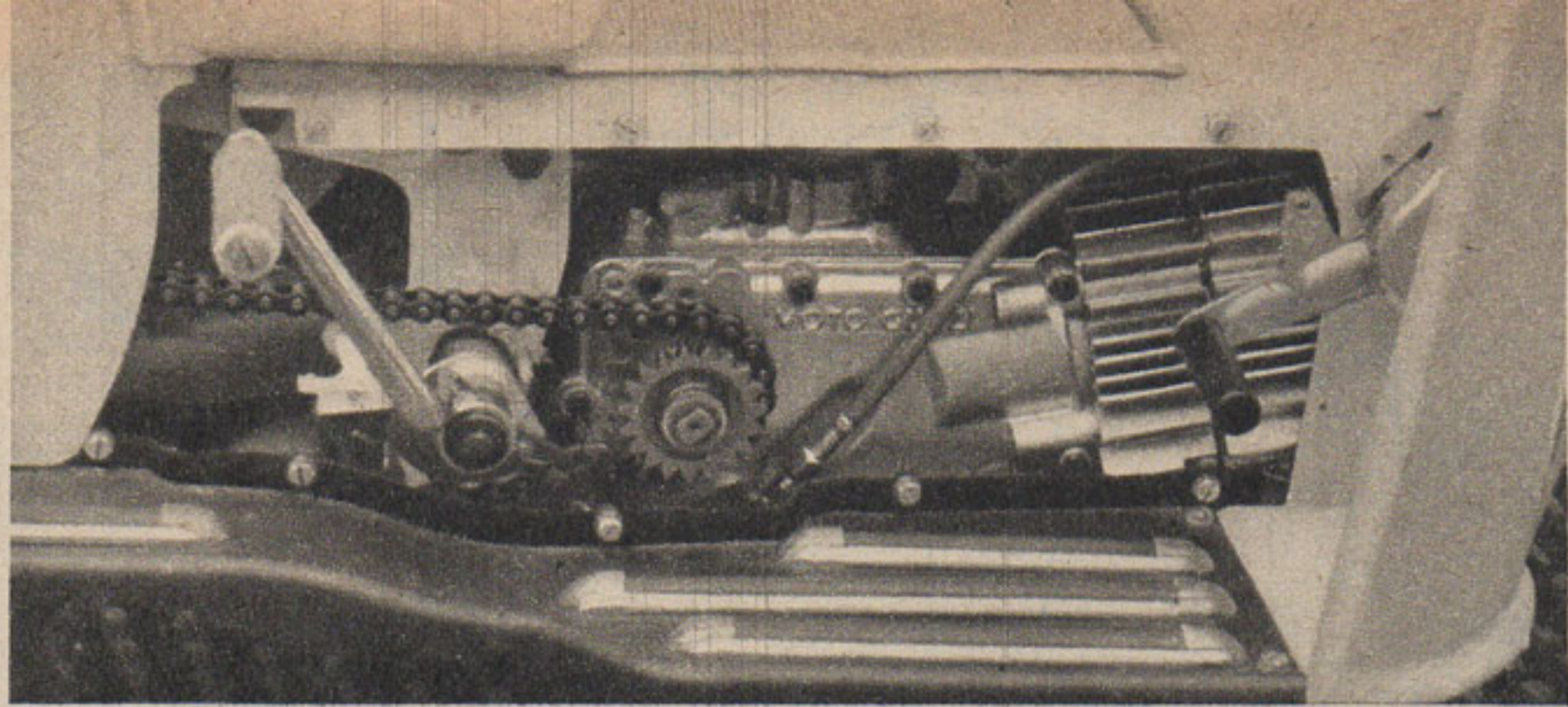


COMME nous l'avons déjà dit dans un article traitant de l'avenir du scooter en Belgique, une des questions primordiales est la dimension des roues. Le Galletto-Guzzi est à ce jour la réalisation qui se rapproche le plus de notre image du « scooter idéal » pour la Belgique. Il fut présenté pour la première fois au public belge au Salon d'Hiver et fut l'objet, à ce moment-là, de la vive sympathie du grand public. Certes on ne voyait pas tout de suite si sa place se trouvait parmi les scooters dont il offre toutes les caractéristiques ou encore parmi les petites motos dont il possède à peu de choses près les dimensions. A ce jour, la « Velocette 200 cmc. » semble la seule autre réalisation dans le même ordre d'idées. Ce qui paraît un test intéressant, c'est que ladite Velocette est le résultat d'un referendum ayant pour but de déterminer la moto utilitaire idéale. Le Galletto-Guzzi semble donc répondre lui aussi



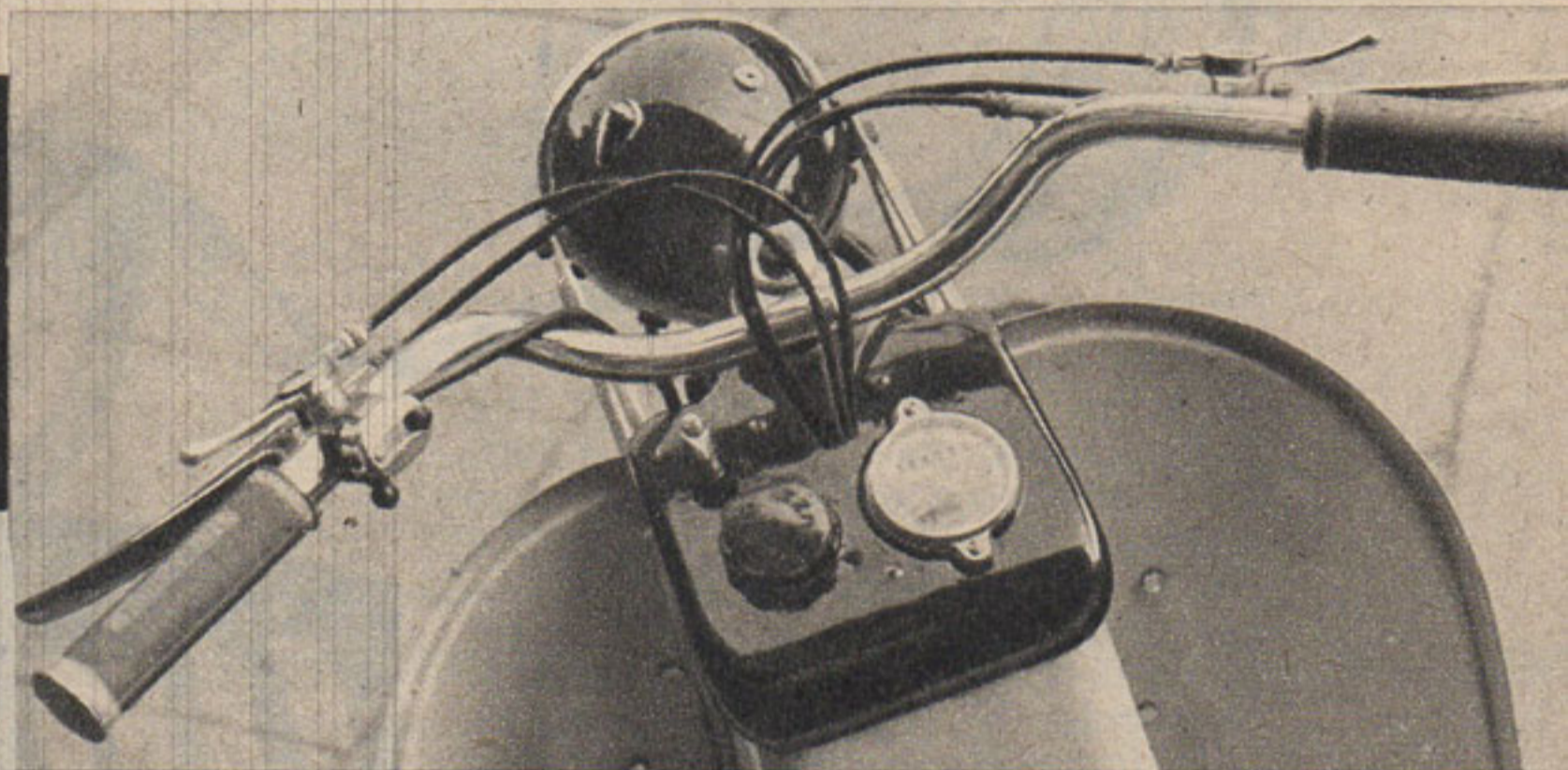
chir les bordures de trottoir. En tous terrains, il en est exactement aussi docile, et cela grâce à ses roues de dimensions moyennes. Profitant d'une matinée de soleil, nous sommes partis à la conquête de la forêt de Soignes, mais nos roues cherchaient instinctivement les pentes herbeuses ou les chemins cendrés. Un scooter n'est pas une moto de cross et, que voulez-vous, il a ses petites prétentions à une certaine coquetterie. Discrètement boueux, nous reprîmes la route bétonnée pour quelques essais de vitesse. Le faible kilométrage exigeait la prudence aussi ne vous dirai-je rien des performances en première et en seconde; seule et sans pare-brise, j'ai pu franchir en prise un kilomètre à 80 (chrono), mais j'ai coupé aussitôt, bien que le moteur ne chauffât absolument pas: à deux sur le scooter et même avec pare-brise, on tient aisément 80 kilomètres-heure au compteur optimiste une fois que la machine est lancée sur bonne route, mais aux moindres manœuvres il faut du temps pour reprendre l'élan, ce qui incite à penser que dans ce cas la vitesse de croisière se situe entre 65 et 75 kilomètres-heure. Le passager et le pare-brise ne sont un handicap sérieux qu'aux reprises.

Grosso modo le Galletto a les performances de l'ancienne Dyna-Panhard (600 cmc.) ou de la Simca 5 (de série, bien entendu). Son moteur n'est pas du tout poussé; monté sur un cadre de moto et mis spécialement au point, il dépasserait aisément 100 kilomètres-heure.

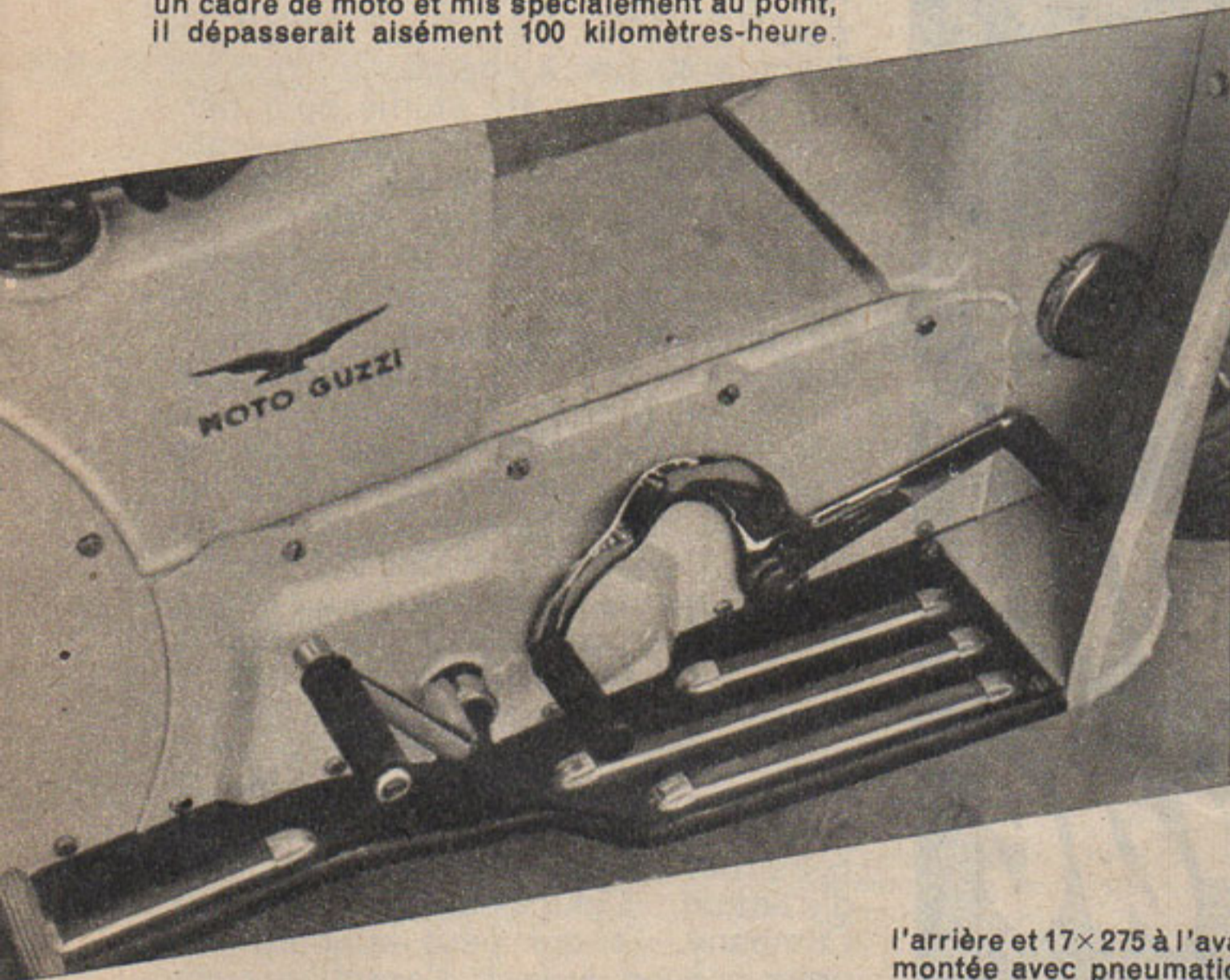


Le bloc moteur est, suivant la tradition de la maison, à cylindre presque horizontal.

Le tableau de bord trouve naturellement sa place derrière le guidon.



A gauche, la pédale double du sélecteur au pied; en bas, détail de la fourche à balancier, de même conception que celle de la 500 cc.



rapport à la carrosserie. Une très vaste boîte à outils est prévue ainsi que l'outillage indispensable à l'entretien. Les roues à broche et la roue de rechange simplifient totalement le problème épineux de la crevalson odieuse.

Un manuel d'entretien admirablement conçu et documenté d'une façon complète par de nombreux dessins très clairs permet au novice le moins initié de connaître en détails et rapidement son véhicule.

Et voici terminée cette présentation sommaire de ce scooter dont la renommée s'accroît sans cesse par de nouvelles victoires dans le domaine du grand tourisme, de la fidélité et de l'exactitude dans le service modeste mais soutenu que des milliers d'usagers lui demandent chaque jour à travers le monde.

Marianne WEBER.

Lorsque j'ai essayé le scooter prototype à Mandello il y a un peu plus d'un an, il avait accompli près de 40.000 kilomètres dont beaucoup en montagne et on le menait encore facilement à 90 kilomètres-heure, sa cylindrée à ce moment n'était que de 149 cmc. Mais la performance est exclue des visées de ce scooter; seul l'utile et l'agréable sont les buts proposés en même temps que l'économie. Voyons maintenant cette jolie mécanique de plus près: ses dimensions dans l'espace sont:

1.950 millimètres de long, 715 millimètres de large, 970 millimètres du sol au guidon. Son point le plus bas est à 150 millimètres du sol, la selle à 740 millimètres du sol. Son cercle de rotation minimum exige un rayon de 1.750 millimètres. Son carénage est couleur crème ainsi que toutes les parties émaillées de la machine. Rayons et guidon sont chromés. Les jantes sont en aluminium soudé.

La suspension avant est assurée par une fourche télescopique à bras oscillant. A l'arrière un bras unique oscillant avec un ressort en spirale ajouté au bras oscillant au-dessus du groupe moteur. En plus, un amortisseur à friction réglable à la main. La roue se démonte comme sur une voiture. En plus, un amortisseur à friction réglable à la main. La roue se démonte comme sur une voiture.

Les roues sont interchangeables à l'avant et à l'arrière 17x2 1/4, les pneus sont 17x300 à

l'arrière et 17x275 à l'avant. La roue de rechange montée avec pneumatique est livrée d'origine.

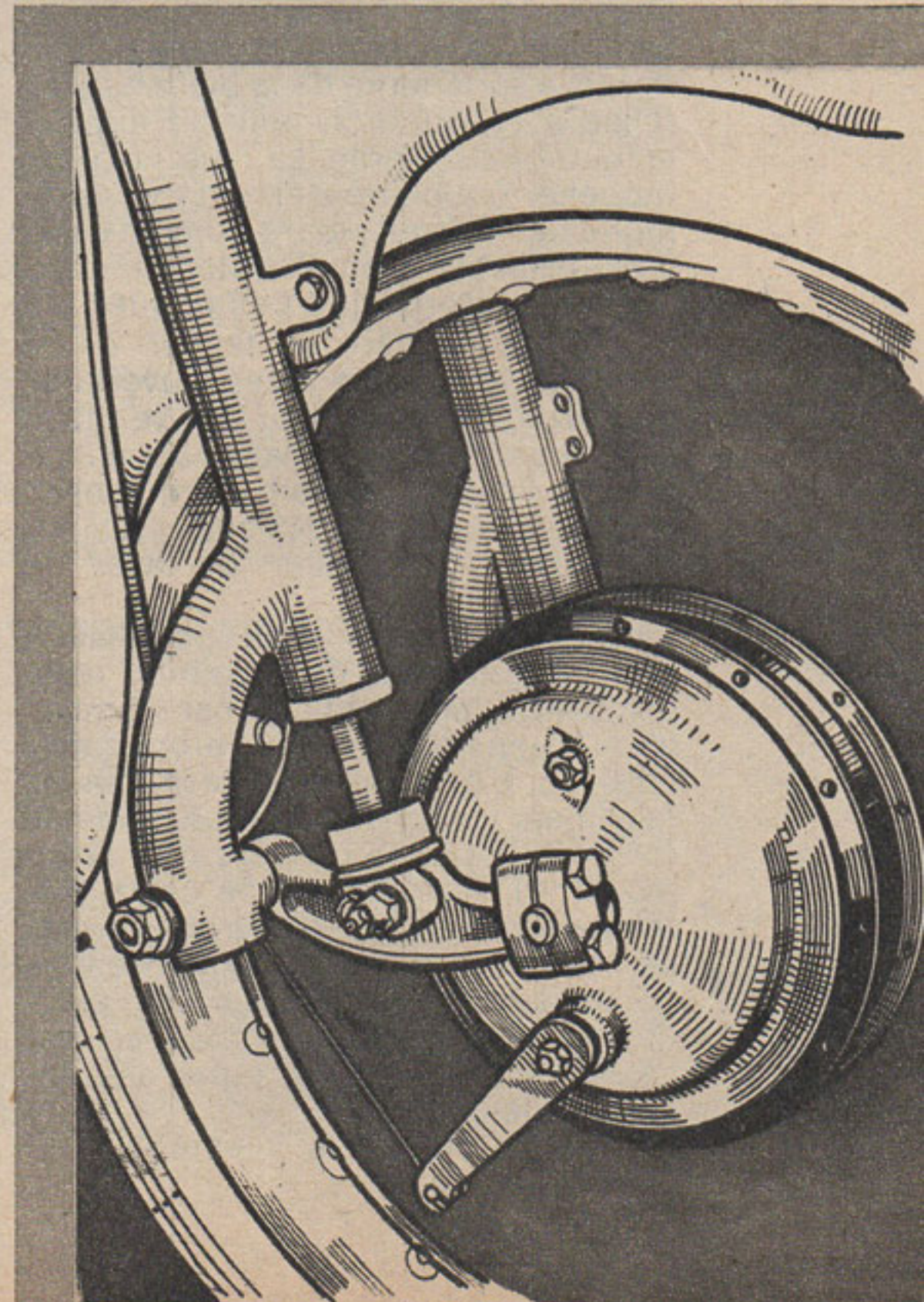
Les freins sont classiques à main droite pour l'avant, talon gauche pour l'arrière. La machine possède un équipement électrique très complet. Elle a l'allumage par batterie et bobine, et possède une clef de contact comme une voiture.

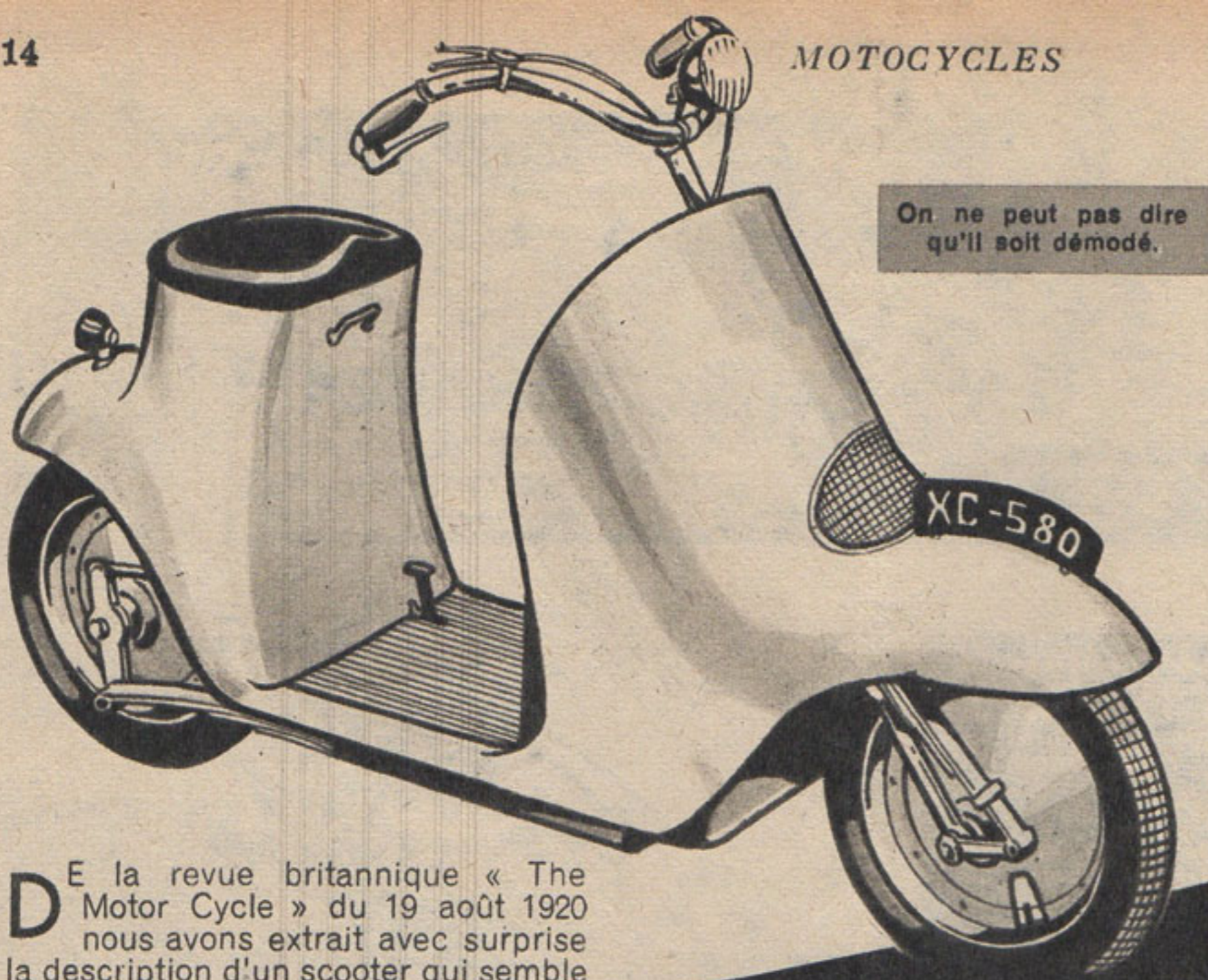
Les vitesses correspondantes au régime du moteur sont pour 4.200 tours-minute: 29 kilomètres-heure en première, 51 kilomètres-heure en deuxième et 80 kilomètres-heure en prise. Quant au moteur, c'est un monocylindre 4 temps, soupapes en tête, de 160 cmc. (53x62). Sa puissance est de 6 CV. à 5.200 tours-minute, son taux de compression de 5,6 à 1. Cylindre et soupapes sont en alliage léger.

Le réservoir d'essence assure une autonomie de 270 kilomètres (7 litres, réserve de 1 litre). La lubrification se fait par huile sous pression avec pompe à engrenages. La contenance du réservoir est de près de 3 litres.

Le moteur est refroidi par air; les ailettes du cylindre sont très largement calculées; le cylindre quasi horizontal est incliné vers l'avant comme sur tous les autres modèles.

L'embrayage est à disque multiple dans bain d'huile. La boîte de vitesses commandée par sélecteur au pied droit offre les rapports suivants à la roue arrière: première 21 à 1; deuxième 11 à 1; troisième 6,75 à 1. Le compteur de vitesse est monté sur un tableau de bord côté à côté avec le bouchon du réservoir d'essence. Tandis que la selle se soulève découvrant ainsi batterie et réservoir d'huile centraux par





DE la revue britannique « The Motor Cycle » du 19 août 1920 nous avons extrait avec surprise la description d'un scooter qui semble être l'ancêtre de ceux d'aujourd'hui. Les journaux de l'époque écrivaient qu'on ne peut que lui donner le nom de scooter bien qu'il mérite un titre plus digne, étant une véritable petite voiture à deux roues. On voit avec quelle suspicion le scooter fut accueilli il y a trente ans. Notre confrère titrait d'ailleurs son article « Une ambitieuse miniature ». L'Unibus se composait d'un châssis central dont les extrémités supportaient tube de direction et axe de suspension arrière, oscillante s'il vous plaît.

Sur l'ensemble une demi-carrosserie avant (5) et une demi-carrosserie arrière (6) étaient montées, reliées par le plancher (4).

Les ressorts de la suspension arrière étaient à lames (2), quart elliptiques, boulonnés sous le châssis, la partie libre des ressorts fixés à des biellettes verticales, supportant la roue arrière; la partie supérieure de la biellette était reliée à ce que l'on pourrait appeler la fourche oscillante. La fourche avant rappelle malheureusement la technique de l'époque, étant du type oscillant, l'élasticité étant obtenue aussi par des ressorts quart elliptiques (1).

Enfermé derrière le tablier de la machine, mais avec des ouvertures pour la circulation de l'air (11), se situait le moteur à 2 temps, classique, à 3 lumières, l'allumage était par magnéto. La cylindrée était de 269 cmc. (70x70). Au-dessus du moteur on avait le réservoir.

L'axe du moteur était parallèle à l'axe longitudinal de l'Unibus, cette disposition se justifiant par l'emploi d'une transmission par arbre (mais oui!) (3). L'entraînement de la roue se faisait par vis sans fin et roue tangente (comme sur la bicylindre Sunbeam moderne). A l'intérieur de cette roue tangente étaient logées les deux paires de mâchoires de frein à expansion, ce qui était un luxe à l'époque. Une paire de mâchoires était commandée par câble, du guidon, l'autre par une pédale au talon (8).

Entre l'arbre et le vilebrequin on

trouvait un volumineux embrayage (10) avec un disque de ferrodo travaillant à sec, fixé directement sur le vilebrequin.

La boîte à deux rapports était à pignons toujours en prise, sans prise directe (9).

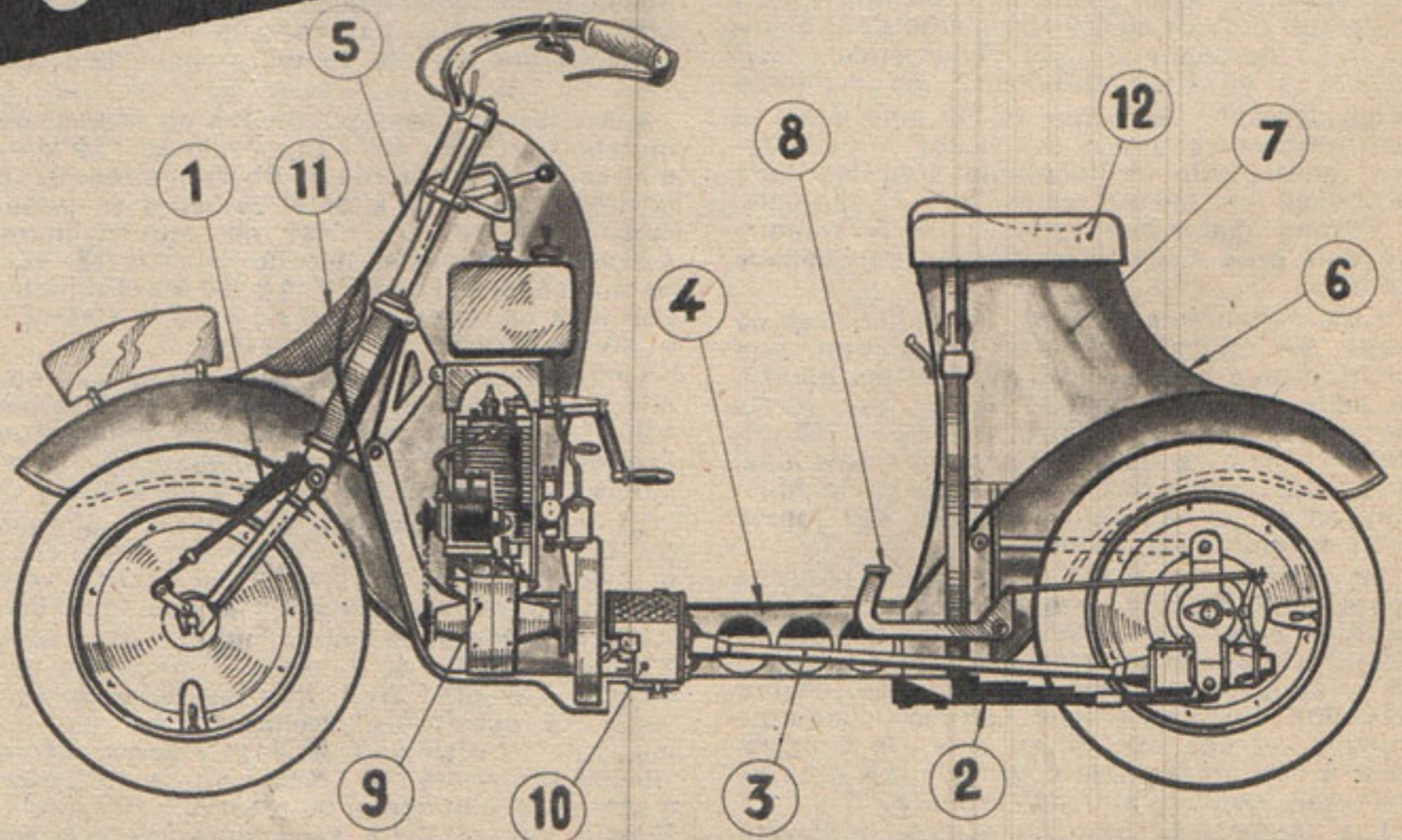
Les roues se composaient de deux disques, maintenus rigidement sur le moyeu et boulonnés à la périphérie, de cette manière on pouvait monter ou démonter un pneu rapidement, le démontage des deux disques ne nécessitant aucun outillage compliqué. La dimension des pneus était 20,5 x 2 1/4. La selle était en tôle emboutie, rembourrée, montée sur un tube (12). En faisant effectuer un demi-tour à la selle on découvrait un coffre abritant une pile sèche pour l'éclairage, une pompe et une trousse à outils, et il y avait encore de la place pour de petits paquets (7).

Un levier de mise en route, manuel, équipait la machine, que l'on actionnait en selle, la manivelle étant derrière le tablier. La vitesse variait de 5 km. à 40 km. à l'heure.

L'Unibus avait été étudié pour permettre à M. Tout-le-Monde de pratiquer le motocyclisme sans déguisement et sans souillures, soit par les intempéries, soit par le moteur, car les moteurs de cette époque étaient terriblement malpropres. Il a fallu attendre près de trente ans pour que l'idée soit reprise, avec succès cette fois, par Velocette (encore qu'il ne s'agisse pas d'un scooter) et tous les scooters modernes, car toutes les tentatives d'avant-guerre ont été vouées plus ou moins rapidement à un échec et le succès commercial de l'Unibus a dû être assez limité, peut-être à cause du prix qui était très élevé.

Là encore il s'agissait d'une naissance prématurée, mais nous sommes étonnés par la clairvoyance de son constructeur, qui appartenait à l'usine d'aviation Gloucestershire Aircraft Company. Et qui peut, aujourd'hui, prévoir avec autant d'exactitude ce que sera la motocyclette de 1980?

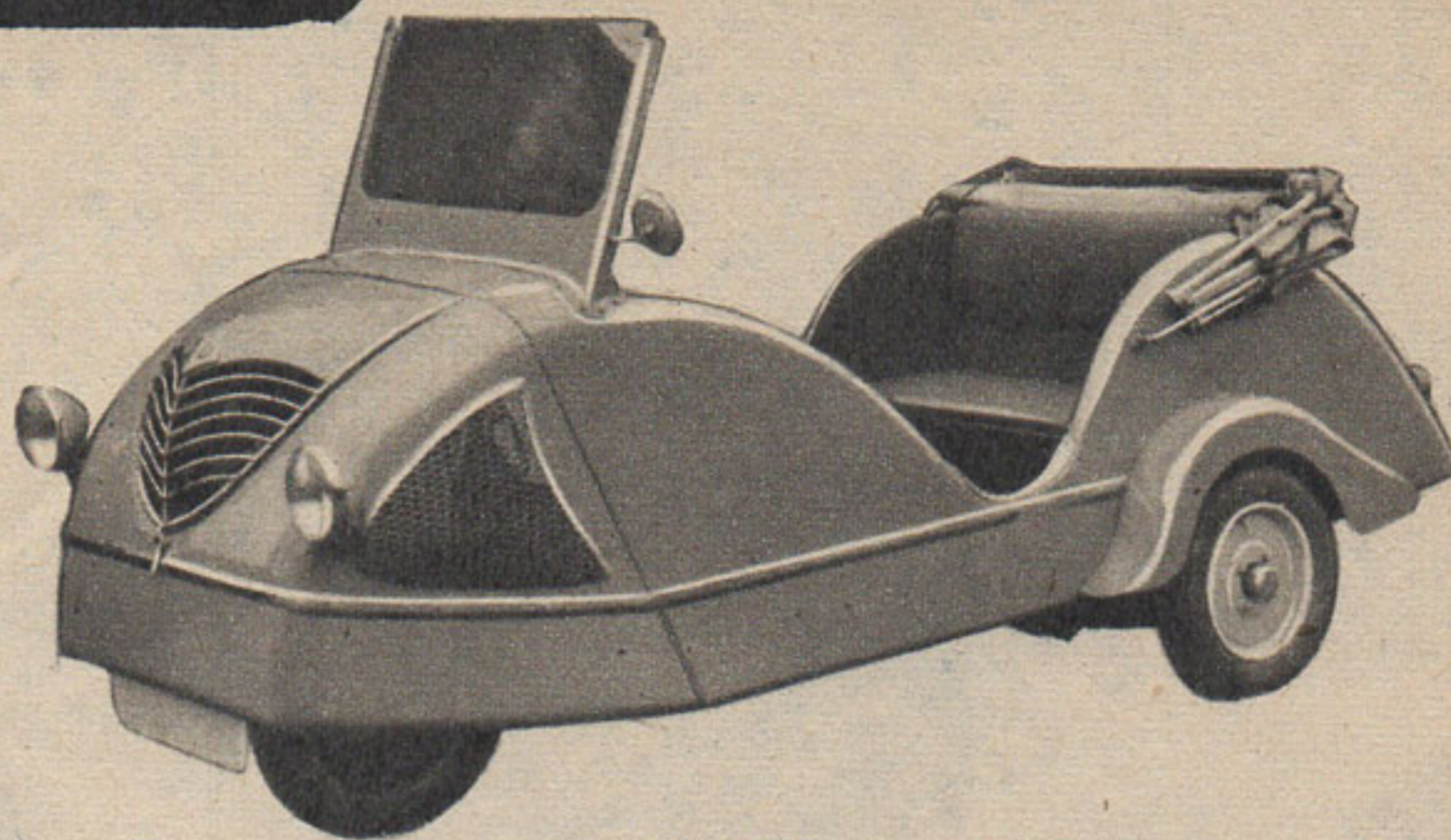
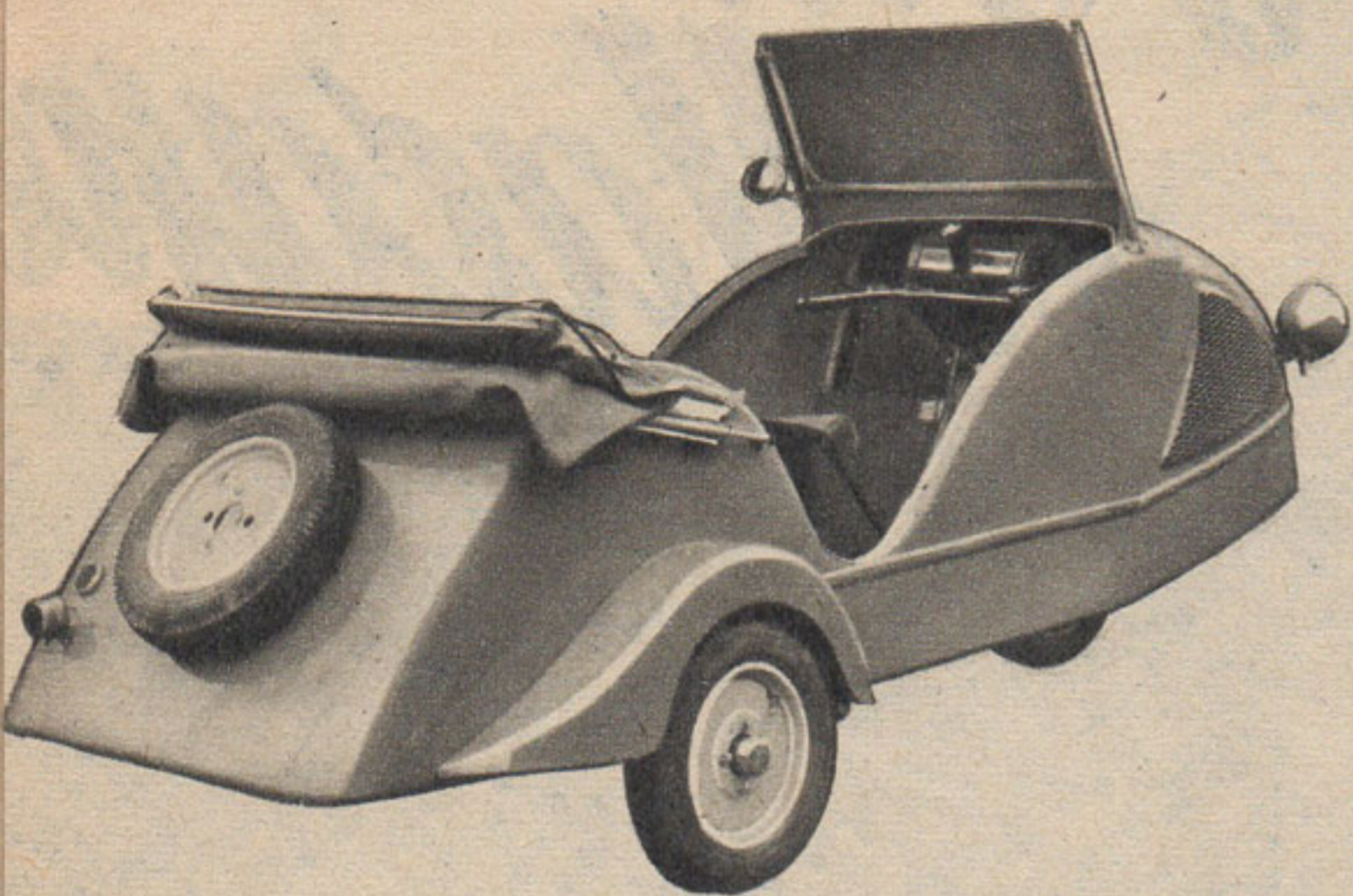
Un scooter d'avant garde



A part la suspension qui a fait des progrès depuis, la mécanique ne prête guère à critique.

nous avons **VU** pour vous

UN TRICYCLE-CAR

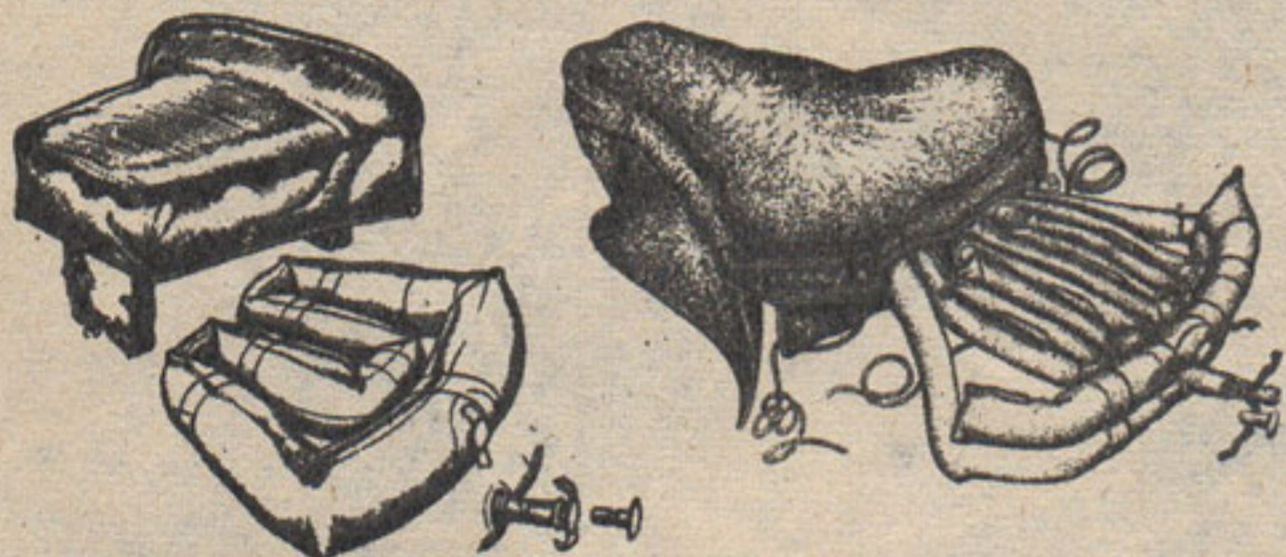


LE Baby-Taxi quoique peu connu ne date pas d'hier ; il est même construit en petites séries, mais toute la production est absorbée par l'Indochine.

Ce petit véhicule est en effet destiné au transport des voyageurs ; de ce fait, il comporte un siège à l'avant pour le conducteur et une banquette arrière pour deux passagers.

La roue avant est motrice et directrice, avec un rayon de braquage de 1 m. 40 ; le moteur est un Jonghi de 125 cmc. ; les deux roues arrière sont indépendantes.

Son constructeur songe d'ailleurs à le faire connaître dans la métropole ; il pourrait certainement y trouver des débouchés.



COUSSINS ET SIÈGES PNEUMATIQUES

LE principe du siège pneumatique utilisant une sorte de chambre à air légèrement gonflée n'est pas nouveau. Il avait eu un certain succès avant-guerre pour la moto comme pour la voiture. Ce dispositif est d'ailleurs un excellent amortisseur. La formule vient d'être reprise et considérablement par une maison anglaise ; elle a remédié aux inconvénients de fragilité et de déplacement sous le corps. La chambre à air ne se gonfle qu'à quelques grammes, on peut donc la remplir à la bouche au moyen d'un embout et d'une valve spéciale.

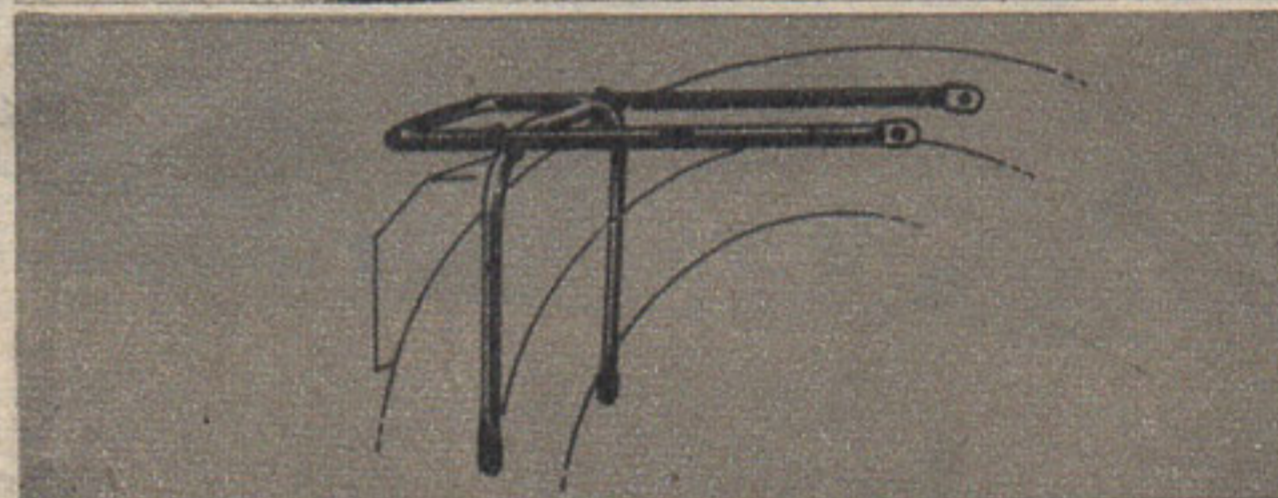
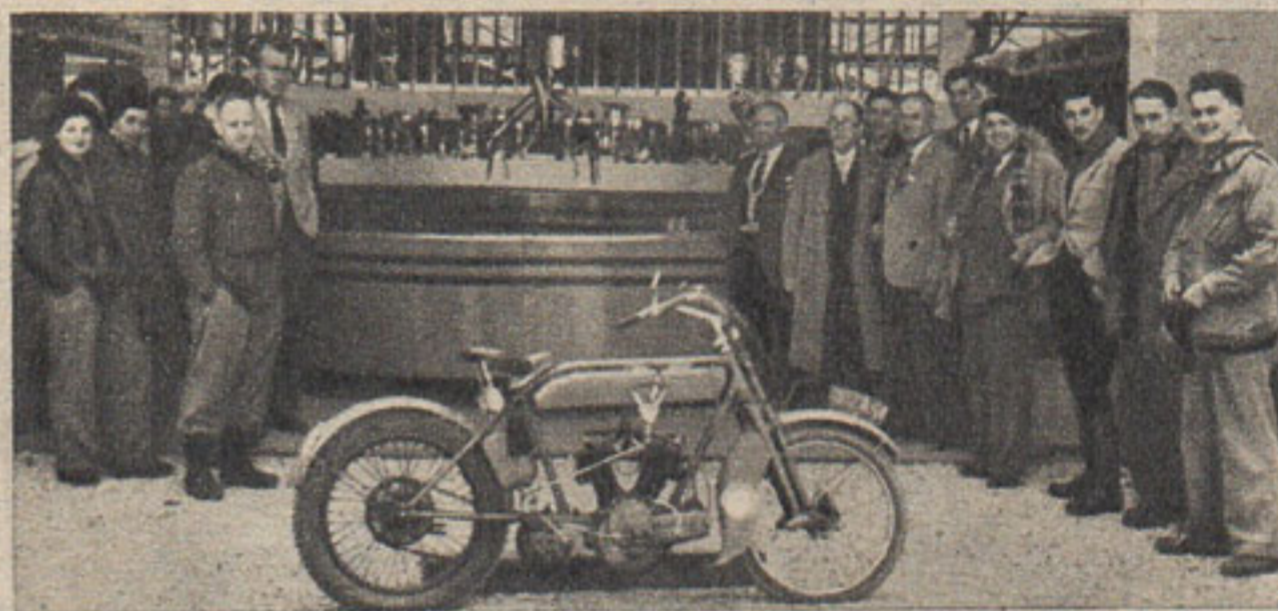
Sous la marque Borough les fabricants produisent une gamme d'articles : un couvre-selle, une selle complète et un siège arrière, en modèles divers suivant qu'il s'agit d'équiper des motos lourdes ou légères.

Les constructeurs anglais, après de sérieux essais, s'intéressent à cette nouvelle selle ; il peut donc se faire qu'on la trouve adoptée par certaines marques.

Son prix d'ailleurs est par lui-même intéressant ; il ne dépasse pas celui des sièges de qualité moyenne.

Nous avons demandé un modèle d'essai à l'importateur ; nous aurons donc à fournir par la suite notre opinion sur le Borough pneumatique.

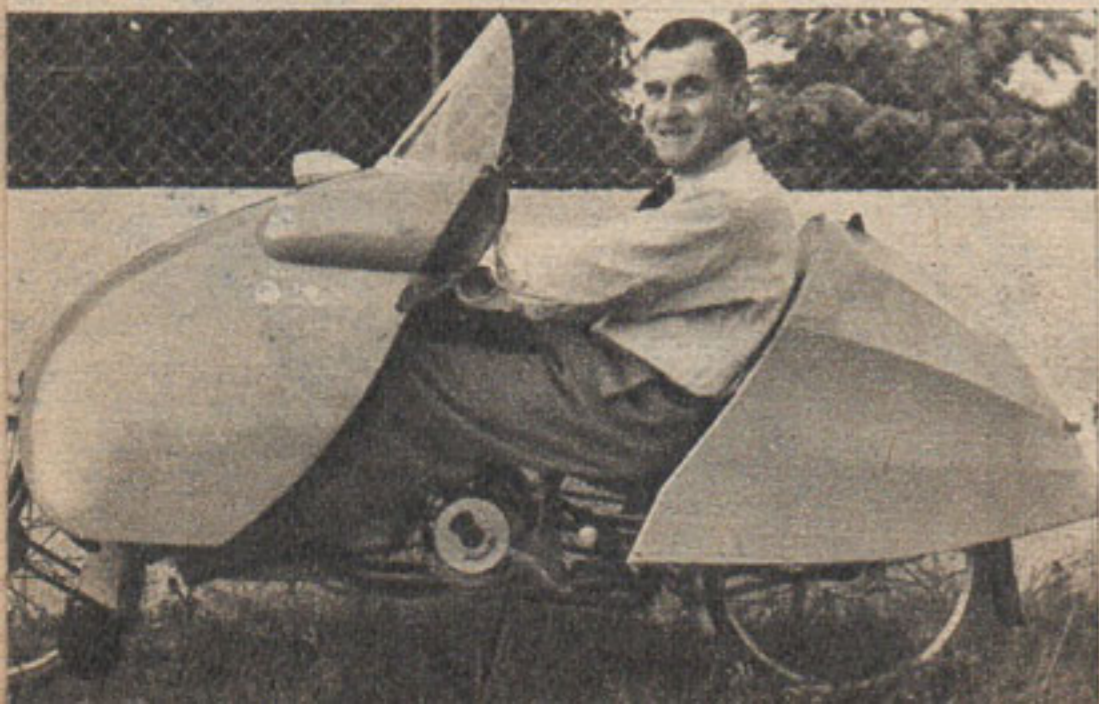
Cette vieille bicylindre Peugeot, qui fut le clou de la Concentration Franco-Suisse de Besançon.



UN NOUVEAU PORTE-BAGAGES

CONÇU pour équiper les B.S.A. et les Sunbeam, ce porte-bagages présenté par Moto-Bastille, permet l'usage des selles biplaces ; il évite également de surélever les tansads qui se montent ainsi à même le garde-boue. Le montage des sacoches est aisé et par leur position ne gênent pas les jambes du passager.

UN CYCLOSCOOTER CARÉNÉ



M. VIRATELLE a réalisé en amateur averti ce modèle unique de scooter à moteur auxiliaire.

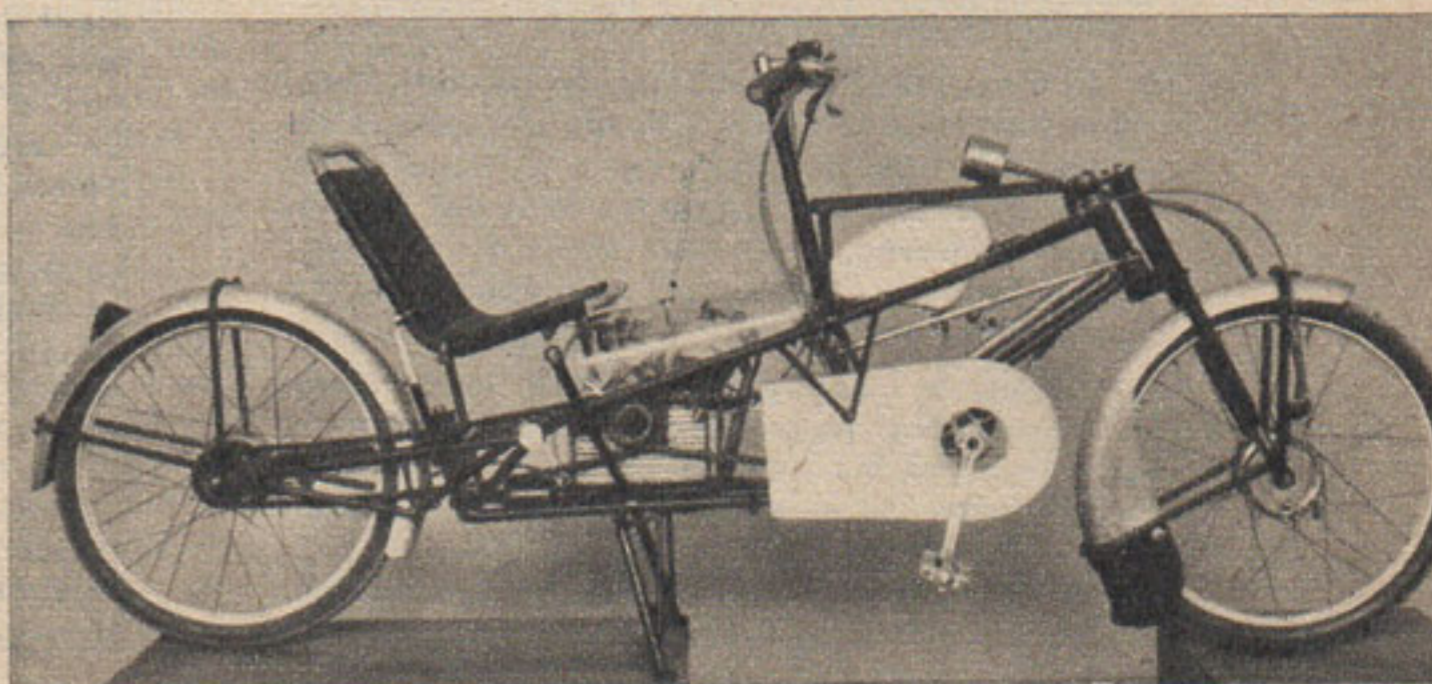
Le cadre surbaissé est à position horizontale avec suspension avant et arrière. Le conducteur repose sur un grand siège élastique ; le confort est donc très grand.

Le moteur est un 50 cmc. Cuc-ciolo.

Le carénage en deux éléments distincts et amovibles offre, nous assure le constructeur, une parfaite protection.

La machine nue pèse 35 et 40 kg. avec les capotages avant et arrière.

M. Viratelle a déjà couvert 25.000 kilomètres avec ce scooter qui n'a d'ailleurs pas été réalisé dans un but commercial.



Souvenirs de Vacances



A gauche, le glacier de la Furka. Au premier plan, la route du Grimsel descendant à Gletsch. Dans la vallée, le Rhône à ses débuts. Plus loin, la route de la Furka.

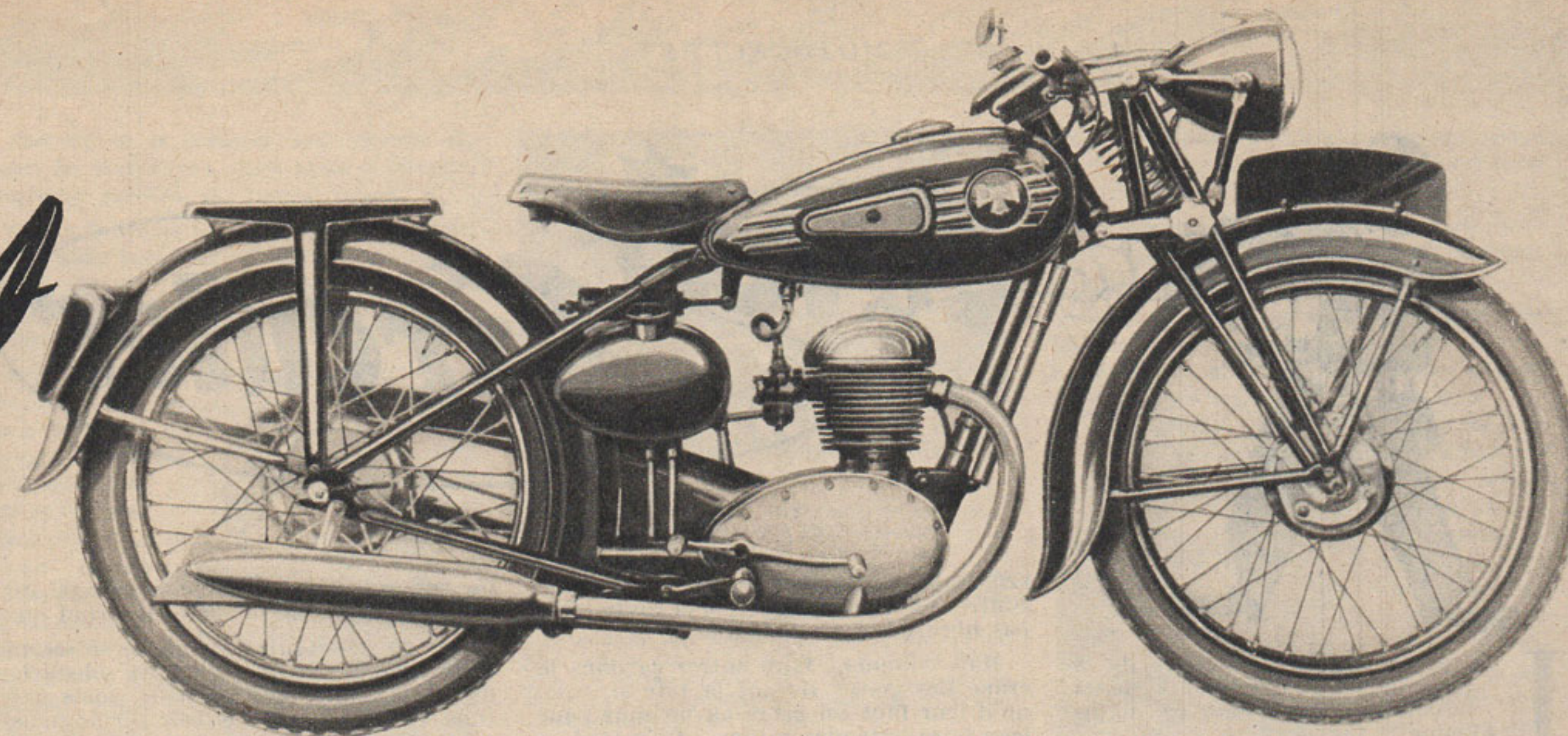
VIENT un jour, quand on passe le cap de la cinquantaine, où l'on éprouve le besoin de se prouver que l'on tient encore le coup. Arrivent les vacances, et, avec elles, le désir de se comporter comme au temps de sa jeunesse.

Et c'est pourquoi j'ai voulu refaire un voyage que j'avais accompli il y a une trentaine d'années sur une vieille Terrot 4 CV., je crois, deux cylindres en V, changement de vitesses dans le moyeu, moto qui datait d'avant 1914 et sur laquelle j'avais, avec bien des difficultés, parcouru alors un difficile circuit de montagne.

J'étais à l'époque un piètre mécanicien, sachant tout juste nettoyer le carburateur et démonter les bougies quand elles étaient encrassées. Je ne suis guère plus fort aujourd'hui, mais si je n'ai pas fait beaucoup de progrès en tant que mécanicien, la mécanique, elle, en a fait, et les pannes sont beaucoup

moins à craindre. La vieille machine d'alors n'existe plus. Je suis maintenant en possession d'un vélomoteur Terrot 125 cmc., 4 temps, culbuté; pas le dernier modèle, la fourche n'étant pas même télescopique; il date exactement de mars 1948 et a subi quelques améliorations: boîte de vitesses renforcée, adjonction d'une batterie d'accus et d'un klaxon. Ce vélomoteur est d'ailleurs pour moi un instrument de travail puisque chaque jour, quel que soit le temps, il fait la navette entre mon appartement et mon bureau. C'est pourquoi, en mai dernier, j'avais dû faire réaliser le moteur qui, après les quelque vingt mille kilomètres parcourus ainsi, commençait à « renifler » l'huile.

Donc, un dimanche d'août, impatient de retrouver ma jeunesse, je quitte Paris après déjeuner et je roule vers la Bourgogne. En fin d'après-midi, je m'arrête chez des amis,



à une trentaine de kilomètres de Dijon. Le lendemain matin, ayant repris la route, je me trouve presque aussitôt bloqué, en haut de la côte de Saint-Seine, par le passage des coureurs du Tour de France qui terminent leur périple. Spectacle gratuit, mais dont je me passerais volontiers, car il me fait perdre deux heures. Pour rattraper ce retard imprévu, je traverse rapidement Dijon, Dôle, Besançon, Belfort, et, à quatre heures de l'après-midi, je passe la frontière suisse.

Agréable séjour à Bâle, randonnées dans les environs, particulièrement au remarquable Passwang. Mais tout cela n'est que hors-d'œuvre: ce sont les cols qui m'intéressent et m'attirent.

Par Berne, Thünn, Interlaken, j'arrive, pour y séjourner, à Grindelwald, terminus de la route, centre d'où partent les sentiers conduisant au Massif de la Jungfrau. J'y passe des heures inoubliables, et puis, un matin, tôt levé, après avoir joui d'un pur lever de soleil, je reprends la route, impatient de savoir comment « je » vais me comporter dans les cols. Ce « je » ne choquera certainement pas les motocyclistes, habitués comme moi à parler au nom de leur machine à laquelle ils arrivent à s'identifier complètement et dont ils considèrent les exploits comme des victoires personnelles.

Donc, ayant quitté Grindelwald de très bonne heure, je traverse Interlaken, je suis la rive du lac de Brienz, enfile la vallée de l'Aare et m'attaque au Grimsel. Rude montée: on part de 600 mètres et il faut en atteindre 2.165. A trois reprises, je dois m'arrêter pour laisser refroidir ma machine, mais tant de voitures font la pose, leur radiateur crachant la vapeur, que je ne me sens aucunement déshonoré; d'ailleurs, comme le vent est glacial, il n'est pas désagréable de battre un peu la semelle en fumant une cigarette. Descente difficile, mais sans histoire, sur Gletsch où je déjeune. A peine la dernière gorgée de café avalée, j'aborde la Furka: 650 mètres à grimper en moins de dix kilomètres; au sommet du col, près du grand glacier du Rhône, on est à 2.431 mètres. Je m'arrête pour prendre des photos; je ne suis pas le seul, d'ailleurs. De nombreux motocyclistes, montés sur de puissantes machines, contemplant le paysage en parlant du comportement de leurs engins. Ils se tournent vers moi: « C'est bien juste, pour affronter de pareilles montées, une 250... — Surtout, leur dis-je, quand ces 250 n'en font que 125... » Concert de cris admiratifs à l'adresse de ma monture; en bon cavalier, j'en prends ma part et me sens très flatté.

« Deux bons cols dans la journée, c'est suffisant » m'avaient dit mes compagnons d'hôtel à Grindelwald... Mais ce n'est encore que le début de l'après-midi quand j'arrive à Hospenthal où j'avais décidé de passer la nuit. Pourquoi m'arrêter en si bon chemin? Pourquoi ne pas essayer tout de suite le Saint-Gothard? Je tente l'aventure, et, ayant atteint le sommet sans même être obligé de laisser reposer le moteur, je descends les mille lacets qui, des sommets glacés, me conduisent à cette rivière suisse des lacs du Tessin.

Quelques jours de repos à Lugano, chez un vieil ami, et puis une nouvelle étape: la traversée d'un coin d'Italie, le lac de Côme, la Suisse à nouveau, et puis la montée de la Maloja, par une route admirablement construite et entretenue, mais aux pentes très rapides. La vallée de Saint-Moritz baigne dans un chaud soleil d'après-midi quand j'y parviens.

Durant mon séjour dans les Grisons, je ne laisse pas un jour de repos à ma machine: elle me conduit jusqu'au téléporteur de Pontresina quand je monte au Pic Languard, jusqu'à la station de la Bernina quand je fais l'excursion de Diavolezza, dans la vallée de la Haute Engadine quand je veux photographier ses villages aux maisons si pittoresques.

Et puis, un matin, je reprends en sens inverse le chemin qui m'avait amené de Lugano à Saint-Moritz, mais, si j'avais fait l'aller par un soleil radieux, par contre, au retour, je roule durant plus de cent kilomètres sous une pluie violente et tenace. Par bonheur, je suis pourvu de survêtements de toile huilée, mes sacoches sont bien imperméabilisées, et la valise d'aluminium où se trouvent mon linge et mes vêtements ne prend pas l'eau.

Lugano, Locarno. De Locarno à Domodossola, petite ville italienne haute en couleur, je suis, dans une gorge étroite et pittoresque, une affreuse route de montagne, plus chemin à voitures que route, avec des ornières, des éboulis de terre et de pierres amenés par un récent orage... Je ne me sens pas très à mon aise, je l'avoue. Je roule souvent en première, et je respire plus librement lorsque, quelques kilomètres avant Domodossola, je rejoins la grande route qui me conduit à Gondo, village frontière où je couche et où je dors parfaitement, bien que la fenêtre de ma chambre s'ouvre sur un torrent et une cascade qui font plus de bruit qu'un rapide lancé sur un pont métallique.

Le lendemain matin, j'escalade le Simplon, et, après Brigue, je descends la vallée du Rhône jusqu'à Montreux où je séjourne, im-

sant plusieurs fois à ma machine la très difficile montée qui mène à Caux.

Evian, Genève, La Faucille, Saint-Laurent, Dôle Dijon, et, à nouveau, Paris.

Sans autres ennuis qu'une crevaillon, j'ai ainsi parcouru près de 2.500 kilomètres, consommant à peine 2 lit. 3/4 d'essence aux 100 kilomètres. Très fier de ma machine, très satisfait de moi-même, au cours de ce mois de vacances j'ai eu la joie de retrouver ma jeunesse... et je n'ai qu'un désir: « remettre ça » l'année prochaine et affronter un parcours plus long et plus difficile encore.

René GABRIEL.

Montreux vue de la route montant à Caux.



Le clocher de Morcote sur le lac de Lugano.



Savoir Circuler

LA presse entière s'inquiète de la recrudescence d'accidents de la circulation tant routière qu'urbaine.

Et chacun cherche à y porter des remèdes divers.

Une bonne partie de ces remèdes, nous les avons entre les mains, mais nous ne les utilisons pas : prudence et méfiance sont parmi les plus sûrs.

On a affaire à plusieurs sortes de conducteurs : plaçons en tête ceux qui sont courtois et avec qui l'on s'entend toujours; les autres se subdivisent en diverses catégories : les inconscients, les maladroits et les mufles; ils sont à mettre dans le même panier, il faudrait même bien en fermer le couvercle pour qu'ils ne s'en échappent pas.

Comme on ne peut pas compter sur leur éducation, il faut soi-même se prémunir après s'être, auparavant, rangé délibérément dans le clan sympathique des courtois. Croyez-moi, on n'y perd rien, même sur la moyenne.

La hantise de la moyenne est la pire calamité, c'est une obsession mortelle, car en l'établissant par avance on fait abstraction de tout le fortuit et l'imprévu qui peut l'entraver; la course au temps perdu fait parfois gagner en vitesse le ciel comme l'enfer.



Pour ma part, je me suis toujours trouvé bien de ne pas garder le souvenir de mes meilleures performances et de ne pas m'imposer le risque de les améliorer. Par contre, j'ai tenu une scrupuleuse comptabilité de tous les coups durs que j'ai failli avoir soit par excès de confiance en moi et en mon véhicule, soit par la faute d'autrui, soit encore parce que trop crédule quant au Code de la route ou, plutôt, à l'interprétation qu'en font les autres. Se faire mettre en l'air sous prétexte qu'on est dans son droit, qu'on a la priorité de passage, c'est payer cher une petite satisfaction d'amour-propre.

Qu'un pilote, seul à bord, sur une route déserte se livre à toutes les fantaisies et prenne des risques, je n'y vois pas d'inconvénient: dès l'instant qu'il n'est un danger pour personne, à part lui, il a son libre

arbitre, il est maître de son destin; par contre, s'il a un passager, si la route n'est pas libre, c'est un coupable.

Mais comment faire entrer ça dans le crâne des gens? Ils ont la tête si dure, qu'il leur faut un arbre ou un mur pour leur faire entendre raison... trop tard.

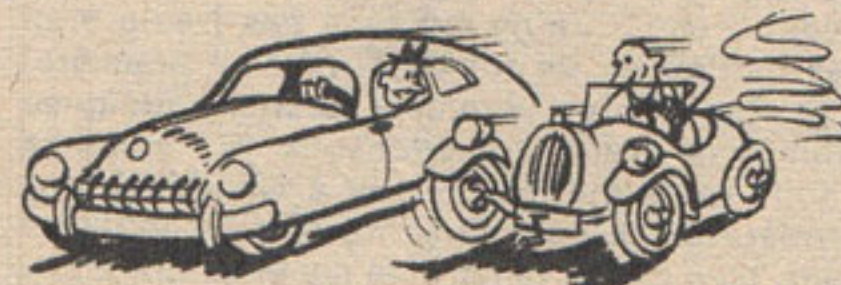
Le Code de la route est incontestablement bien fait, mais il ne dispose d'aucun moyen pour se faire respecter hors de la présence des représentants de l'autorité... qui ne sont d'ailleurs pas toujours à la page, faute d'une solide instruction.

Comme on ne peut espérer une garde vigilante tous les 500 mètres et qu'on ne peut faire sa police soi-même, il faut mettre en pratique le système d'auto-défense :

Eviter les paquets de voitures; les plus rapides prendront toujours du champ, les plus lentes s'égailleront et, si vous êtes dans la moyenne, vous les remonterez sans risque les unes après les autres, après vous êtes assurés que vous avez la place de vous rabattre entre deux d'entre elles quand surgit à contresens un quelconque bolide plus ou moins bien dirigé.

Ne vous collez pas en sandwich, même si vous estimez avoir votre espace vital, entre deux véhicules marchant en sens contraire, vous n'avez aucun contrôle du volant de chacun d'eux et ignorez ce qu'il y a au-devant de celui que vous désirez dépasser; vous doublerez plus sûrement quelques secondes plus tard, quand la route sera dégagée à votre gauche.

On dit que les nains sont arrogants par suite de l'exiguïté de leur taille. Je ne sais si c'est vrai pour les hommes, mais ça semble l'être pour les petites voitures; elles sont toujours plus pressées que les autres; n'ayant probablement pas de temps à perdre, elles filent, zigzaguent, passent de droite à gauche et se rabattent sans souci de quiconque; plus une voiturette est sûre, plus son conducteur prend de risques, quitte à dépasser la marge de sécurité et la rapidité de ses réflexes.



C'est dommage, car ces voiturettes sympathiques deviennent odieuses par suite du sans-gêne de nombre de leurs conducteurs. La mufflerie n'est pas l'apanage des majestueuses 8 cylindres, les microbes

les battent de loin sur ce terrain; il est vrai que la plupart d'entre elles sont aux mains de débutants; quand ils se seront endommagés contre quelque obstacle, ils s'assagiront, souhaitons-le, mais évitons en attendant de leur servir nous-mêmes de pare-chocs.

Il y a certainement parmi les motocyclistes des fous auxquels il ne fait pas bon se frotter. Cependant, d'une petite enquête faite après les vacances auprès de maint automobiliste, ceux-ci ont spontanément reconnu que dans l'ensemble nos motards sont prudents, tiennent bien leur droite et sont moins gênants à doubler que les cyclistes. Ceux qui foncent sont généralement des pilotes avertis, ayant le sens de la route; ils vont d'ailleurs leur train, sans chercher la bagarre. C'est très bien ainsi.



Nous avons, sur bien des quatre roues, l'avantage de l'accélération et de la puissance en côte : plutôt que de faire la corrida dans un enchevêtrement de véhicules, sachons mettre à profit ces deux qualités en les utilisant à bon escient, soit à la sortie d'un pays, ou d'un carrefour où le ralenti est de rigueur, soit à l'occasion d'une grimpe. Cela nous donne bien souvent assez d'avance pour nous débarrasser des gêneurs et des cafouilleux.

Nous n'avons pas à revenir ici sur les conseils élémentaires, ni sur les commentaires du Code de la route; ses prescriptions doivent être connues de tous et bien observées.

Veillez enfin au bon état de votre machine; si elle est bien entretenue, donc souple et obéissante, elle vous tirera plus aisément d'un mauvais pas, soit par une accélération franche ou par un freinage énergique. Méfiez-vous des pneus usés, un éclatement ou un dérapage peuvent, dans un encombrement, avoir pour vous les pires conséquences; de mauvais pneus sont presque aussi dangereux que de mauvais freins.

Ce sont là vérités premières que tout le monde doit connaître, mais les négligents et les inconscients ne les mettent pas en pratique.

Si chacun s'y conformait, bien des catastrophes seraient évitées.

Montreuil, en ce dimanche, avait retrouvé son aspect des grands jours. Foule dense et survoltée, programme équilibré, et... horaire respecté!

Cette « Coupe des Nations » comptait au départ les représentants de Grande-Bretagne (Lines, Ogden); France, Hollande (Rietman) et Belgique (Degraux, Marquis, Collée, qui ne parent, hélas, nous faire oublier les Meunier, Jansens et autres Laloup...).

Malheureusement Lines, accidenté dans la 1^{re} manche, ne put prendre le départ de la seconde et perdit de ce fait tout espoir de figurer au classement final. Quant à son compatriote, Ogden, qui montait une Norton-Cross à cadre Mc Candless analogue à celui des racers d'usine, il laissa d'un rien à G. Brassine la première place au classement général. Verrecchia perdit tout le bénéfice de deux belles courses sur chute dans la finale, tandis que Collée, très régulier, réussissait à prendre le meilleur sur l'athlétique Rietman.

La seule leçon que l'on puisse retenir de tout ceci est que l'on ne voit pas très bien qui pourrait surclasser un Lines en grande forme. La façon dont celui-ci « déposa » successivement tous ses adversaires dans la finale à l'envers, avec un sourire désinvolte, en dit long sur ses possibilités présentes...

Figurait également au programme une course



G. BRASSINE
SUR 250 CMC.

COUPE DES NATIONS A MONTREUIL

RESULTATS

Course Internationale. — 1^{re} manche (12 tours) :
1. Brassine 18 m. 53 s. 2/5; 2. Verrecchia 18 m. 54 s.; 3. Ogden 18 m. 58 s.; 4. Frantz 19 m. 20 s.; 5. Prieur 19 m. 22 s.; 6. Collée; 7. Lusseyran; 8. Rietman; 9. Degraux; 10. Marquis; 11. P. Cheney.

2^e manche (12 tours) : 1. Verrecchia 18 m. 24 s. 3/5; 2. Ogden 18 m. 25 s.; 3. Collée 18 m. 39 s.; 4. Brassine 18 m. 54 s. 4/5; 5. Lusseyran 19 m. 14 s.; 6. Rietman; 7. Degraux; 8. Brûlé; 9. Desmoulins; 10. Prieur.

Finale à l'envers (15 tours) : 1. Lines 24 m. 23 s.; 2. Brassine 24 m. 29 s. 3/5; 3. Collée 24 m. 44 s.; 4. Ogden 25 m. 2 s. 2/5; 5. Rietman 25 m. 20 s.; 6. Verrecchia; 7. Degraux; 8. Prieur; 9. Lusseyran; 10. Brûlé; 11. Desmoulins.

Classement général : 1. Brassine (F.N.) 7 pts; 2. Ogden (Norton) 9 pts, 102 m. 25 s. 2/5; 3. Verrecchia (B.S.A.) 9 pts, 102 m. 54 s. 4/5; 4. Collée (Sarolea) 12 pts; 5. Rietman (B.S.A.) 19 pts; 6. Lusseyran 21 pts; 7. Degraux 23 pts; 8. Prieur 23 pts; 9. Brûlé 32 pts; 10. Desmoulins 35 pts.

Course Nationale 350-500 cmc. — 1^{re} manche (12 tours) : 1. Amédéo 24 m. 24 s. 1/5; 2. Raulin 24 m. 24 s. 4/5; 3. Vouillon 25 m. 10 s. 2/5; 4. Charrier; 5. Boisserie; 6. Robert Klym; 7. Brocherieux; 8. Fantuz; 9. Robin.

2^e manche à l'envers (12 tours) : 1. Mélioli 20 m. 31 s. 1/5; 2. Vouillon 20 m. 34 s. 2/5; 3. Perlin 20 m. 47 s. 2/5; 4. Amédéo; 5. Raulin; 6. Boisserie; 7. Brocherieux; 8. Brûlé; 9. Tisserand; 10. Robin; 11. Bernot.

Classement général : 1. Amédéo (Ariel) 45 m.

nationale, qui permit à Amédéo de triompher devant un Vouillon en constants progrès, suivi d'un régional de classe, Raulin.

Une épreuve pour 250, gagnée par Klym René de peu sur Bénard, et une épreuve pour débutants complétaient la réunion.

Montreuil nous promettant une prochaine épreuve internationale, espérons que nous pourrons y retrouver les grands champions belges, éloignés



RENÉ KLYM
SUR 250 CMC. NATIONAL

(sic) de la compétition par décision de leur Fédération, ce qui corserait un peu le programme et éviterait cette scission que l'on constate dès le départ d'une course entre les « gros bras » et le reste du peloton.



RÉSULTATS (Suite)

16 s. 1/5, 5 pts; 2. Vouillon (B.S.A.) 45 m. 44 s. 4/5, 5 pts; 3. Raulin (B.S.A.) 7 pts; 4. Boisserie, 11 pts; 5. Brûlé O., 11 pts; 6. Brocherieux, 14 pts; 7. Robin, 19 pts.

Course Nationale 250 cmc. (12 tours) : 1. René Klym (N.S.U.) 20 m. 16 s.; 2. Besnard (Triumph) 20 m. 19 s.; 3. Perry (N.S.U.) 20 m. 33 s.; 4. Vinetti (Puch); 5. Laffite; 6. Laizeau; 7. Mariani; 8. Colin; 9. Imberjean.

Débutants (6 tours) : 1. Melin (Triumph) 10 m. 59 s. 2/5; 2. Gavois; 3. Né; 4. Seminet; 5. Page; 6. Loudière; 7. Tardiff; 8. Aripat; 9. Gauthier; 10. Douit.

AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : BERNARD. Prénom : Gustave. Né le 24 novembre 1893, à Biache (Pas-de-Calais). Poids : 98 kilos. Coureur : International. Catégorie : 175 cmc.

1^{re} COMPÉTITION : Paris-Reims-Paris en 1919 (1^{er} sur 1.000 Indian). Toujours en 1919, 1^{er} du classement général des 6 Jours Internationaux à Grenoble.

PALMARÈS. 1921 : Paris-Nice, 1^{er} sur 500 A.B.C. Gnome, 1^{er} au Circuit d'Auxerre, 2^e au Grand Prix de France, épreuve pendant laquelle il effectua le premier tour de circuit bouclé à 100 kilomètres de moyenne. 1922 : blessé dans la cour de l'usine Gnome chez qui il venait d'être engagé, il participe, marchant encore avec des béquilles, au kilomètre lancé du Bois de Boulogne, en sidecar, battant le record du monde. 1^{er} au classement général de la course de côte du Mont-Ventoux; 1^{er} dans la course de côte de Gometz-le-Chatel. 1923 : sur 500 Gnome-et-Rhône : 1^{er} Paris-Nice; 1^{er} Paris-les Pyrénées-Paris; 1^{er} du Tour de France; 1^{er} Circuit du Sud-Ouest; 1^{er} course de côte d'Argenteuil. Gagne le championnat de France « Tourisme ».

Et les mêmes victoires se répètent régulièrement tous les ans à quelques variantes près, jusqu'à la guerre.

Performances les plus marquantes : en 1927, 1^{er} du classement général du T.T. Français et 1^{re} ascension à moto du Pic du Midi.

1929 : 1^{er} des 6 Jours Internationaux en Allemagne. 1930 : sous le contrôle de l'U.M.F., Tour de France, avec Naas, en moins de 4 jours. 1931 : Paris-Madrid en 23 h. 50. 1923 : Paris-Maroc en 48 heures; Paris-Bordeaux aller et retour en 20 h. 20, sur 250 cmc. Gnome. 1934 : Circuit des Capitales



CLP

(Paris - Vienne - Budapest - Prague - Berlin - Amsterdam-Bruxelles-Paris) en 4 jours. 1936 : Budapest-Paris en sidecar 750 cmc., en 23 h. 30, battant l'Orient-Expresse de 1 h. 30; Paris-Marseille, aller et retour, en 23 heures; Varsovie-Paris dans la journée. 1937 : nouvelle ascension du Pic du Midi, cette fois sur une 750. 1949 : Paris-Madrid en 23 h. 15, sur R.4. 1950 : Paris-Bordeaux aller et retour en 18 heures, avec passager; 1^{er} dan : Paris-Saint-Etienne-Paris; 1^{er} au circuit du Sud-Ouest et au

circuit de l'Aiglon. 1951 : Paris-Madrid en 20 h. 45; Paris-Casa en 48 heures.

OBSERVATIONS. Marié, sans enfants. Mme Bernard, quoique n'ayant pas le même penchant que son mari pour la moto, a tout de même accompli ses 300 kilomètres en une seule étape sur le tansad de son infatigable époux.

Bernard a un projet qu'il caresse depuis longtemps, couvrir l'étape Paris-Moscou, sans ravitailler. Souhaitons-lui de pouvoir entreprendre avec succès ce nouveau raid.

REMARQUES PERSONNELLES. Grand, fort, un colosse, Bernard arbore un continuel sourire, qui éclaire et rajeuni son visage taillé à coups de serpe.

Dans la mécanique depuis sa jeunesse, il est passé à la moto, après avoir été un des premiers de l'aviation (mécano de Guynemer pendant la guerre 14-18).

Il faudrait un volume pour raconter tous ses souvenirs d'épreuves ou de raids, dont certains détails ont une saveur toute rabelaisienne.

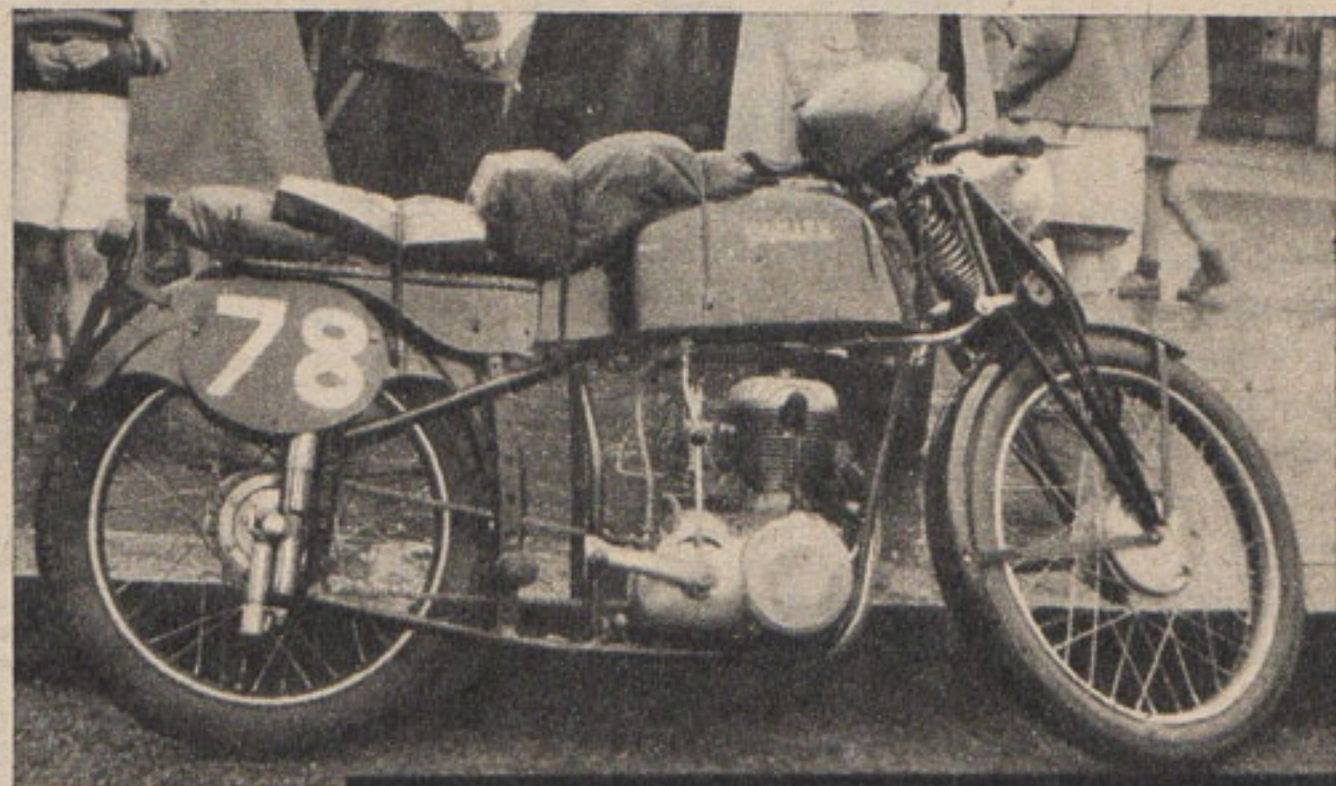
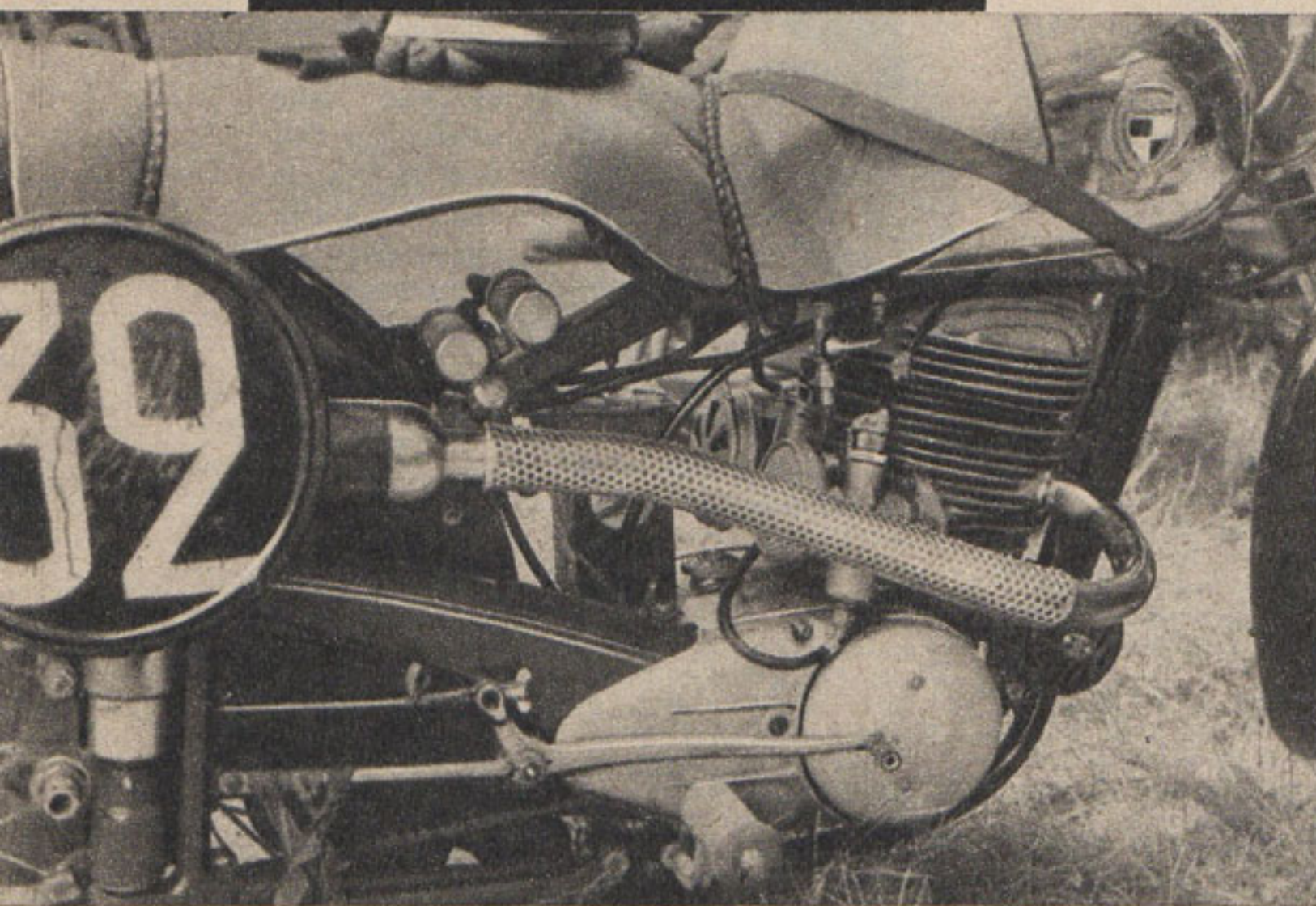
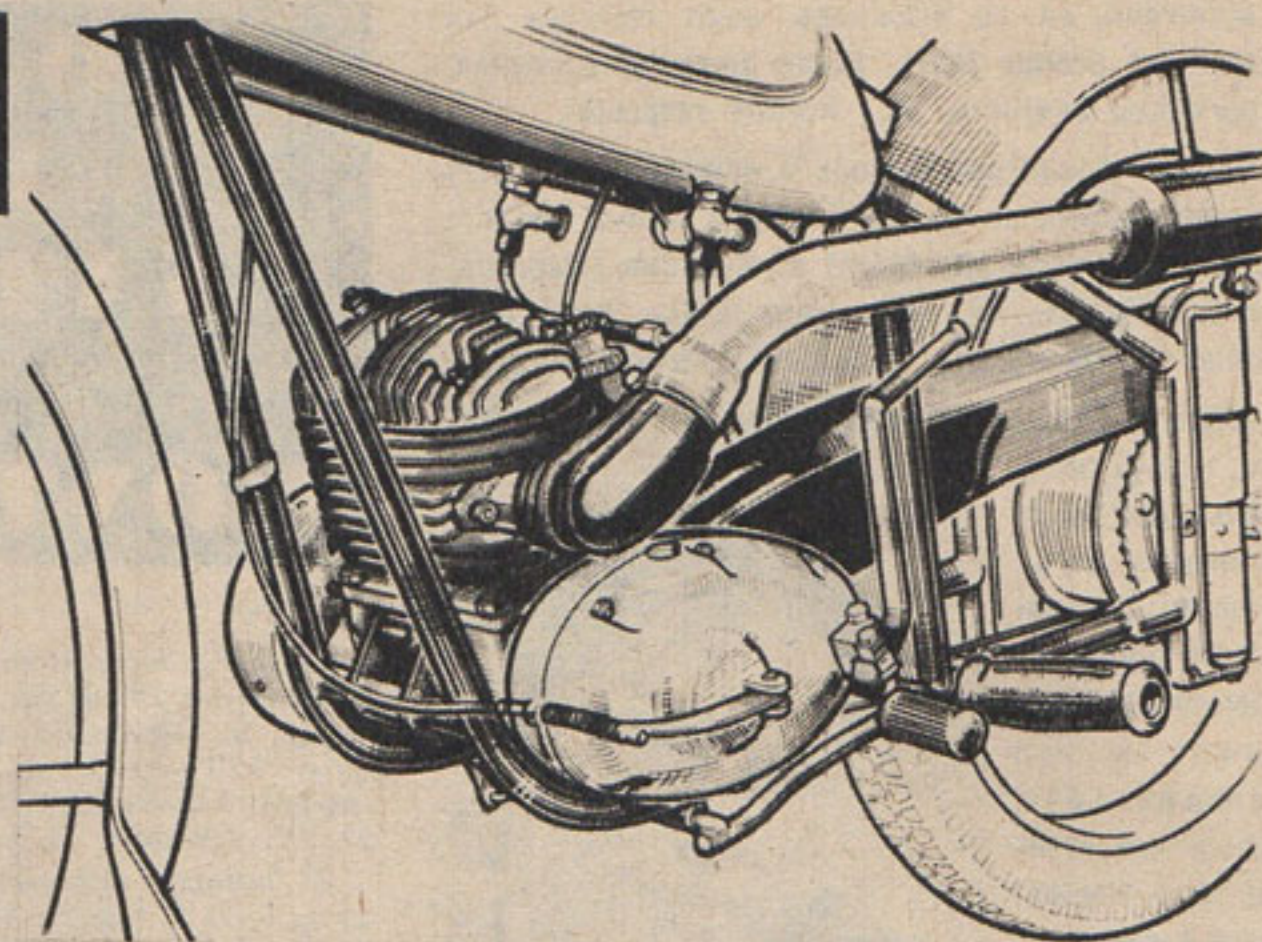
On sent en lui l'homme qui a beaucoup voyagé et qui a côtoyé des personnalités de tous pays et de toute importance. Il est à l'aise partout et avec tout le monde.

Lui aussi fait partie de cette phalange de « vieux-amis-de-vingt-ans-de-Max-Enders », qui, lorsqu'ils se rencontrent, ont tellement de souvenirs communs à se raconter, qu'ils est inutile d'essayer d'en recueillir pour la postérité, leur nombre et leur diversité interdisant tout choix et toute possibilité de les transcrire intégralement.

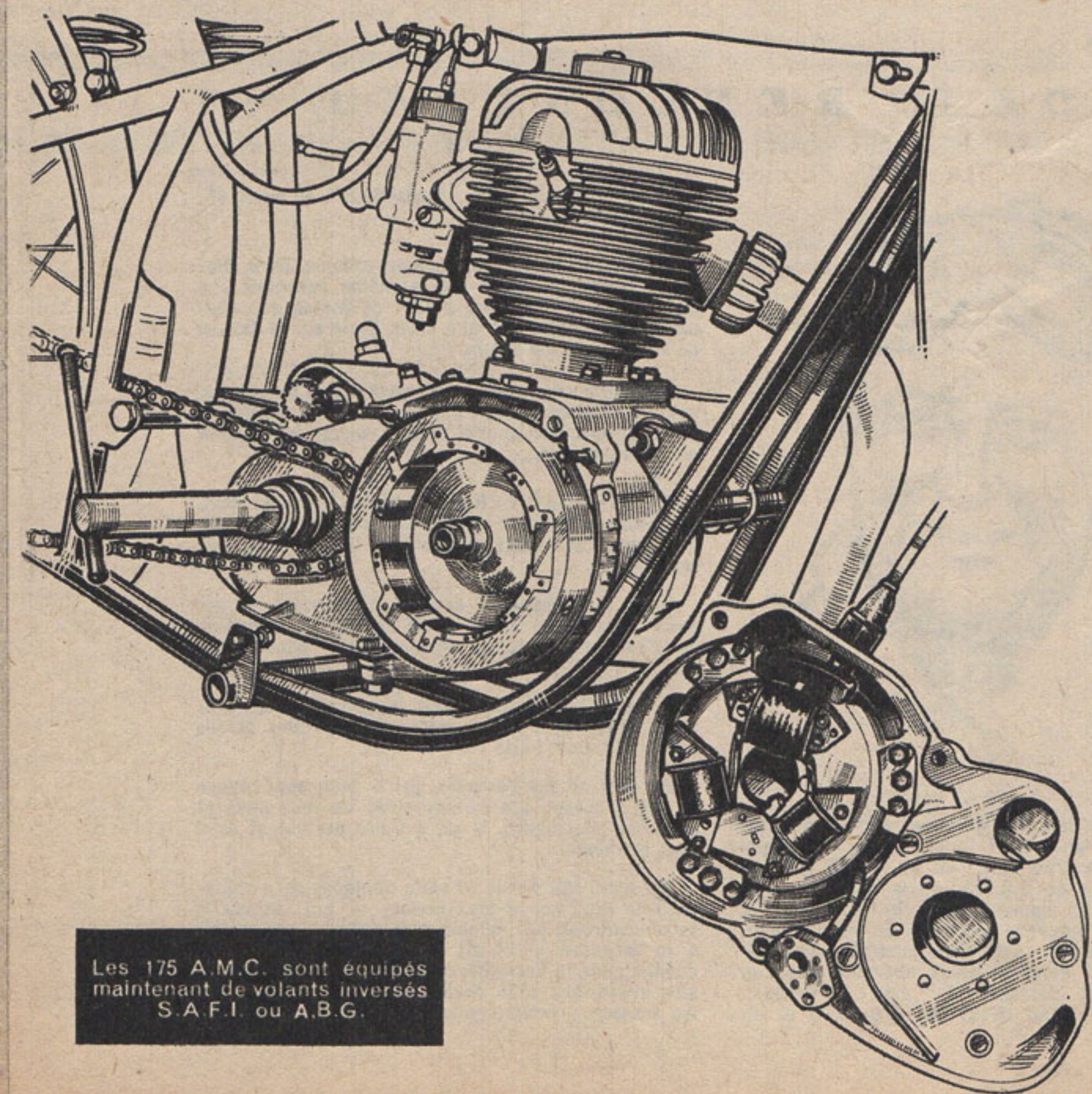
SPORTS

BOL D'OR
VU
DANS LES STANDS
DE
RAVITAILLEMENT

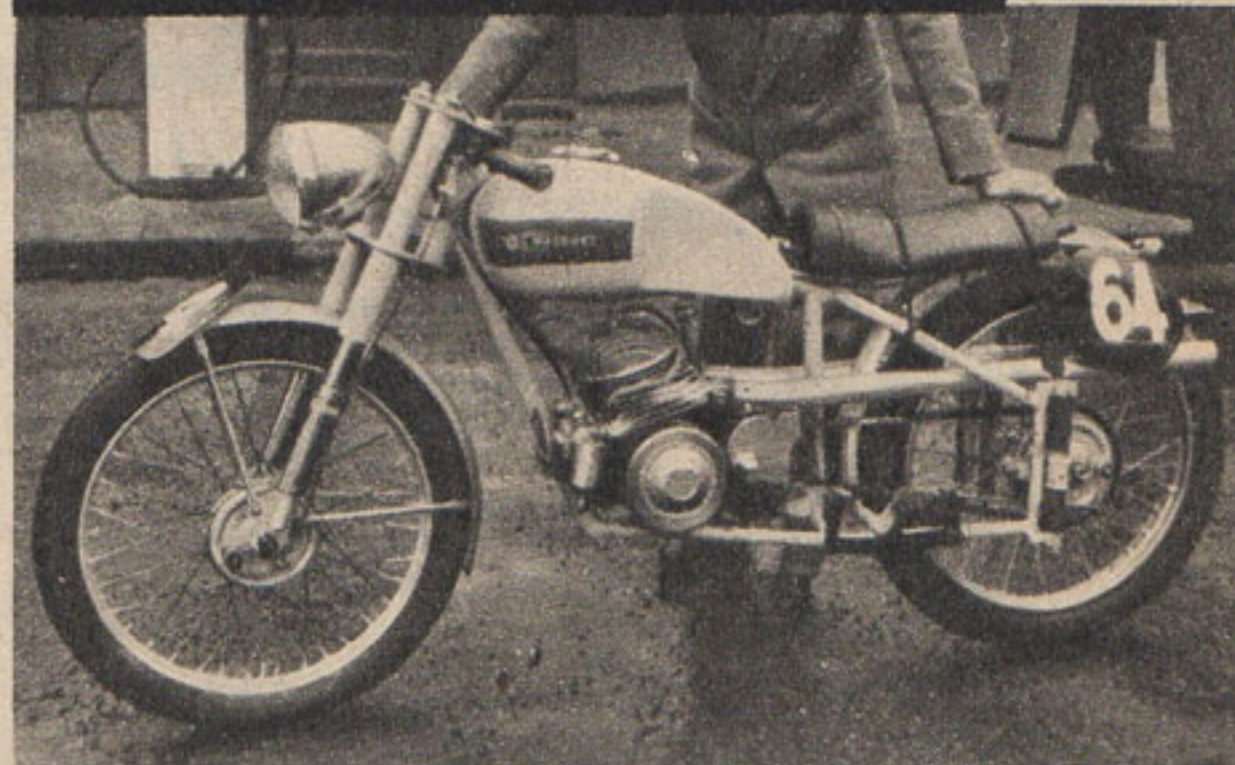
Le petit mo-
 teur Armston
 250 cmc.,
 deux pistons.



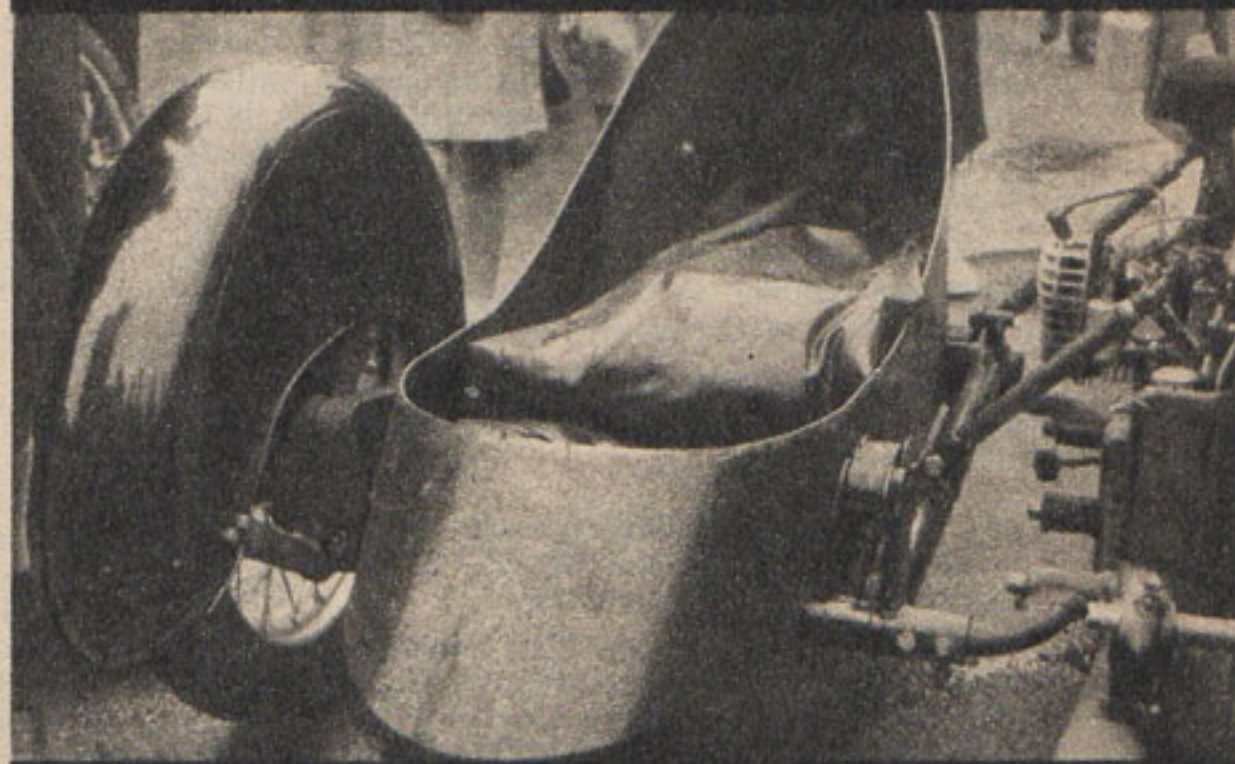
A gauche, le 250 Puch à deux carburateurs.
 Ci-dessus,
 une 175 Guiller à fourche haubannée.



Les 175 A.M.C. sont équipés
 maintenant de volants inversés
 S.A.F.I. ou A.B.G.



La 175 Macquet qui fit très bonne impression.



Le sidecar spécial équipant les C.E.M.E.C.,
 suspension Neiman.

SPORTS

2^e CIRCUIT DE VITESSE DU MOTO-CLUB St-CHAMONNAIS

Malgré le mauvais temps, c'est plus de 3.000 personnes qui se pressaient sur le circuit de l'Herme.

Les deux éliminatoires furent enlevées respectivement par Burgraff et Vidal.

La finale des 175 disputée sur 30 tours fut enlevée par Vidal sur Magnat-Debon en 30 m. 46 s.

2. Schaad 30 m. 47 s.; 3. Burgraff, 30 m. 52 s.; 4. Rivoira, 31 m. 15 s.; 5. De Pollo, 31 m. 17 s.; 6. Vaque 31 m. 49 s.

LA COURSE DES 250 CMC.

Timidement le soleil daigne se montrer... Schaad encrasse sa bougie au départ, il part avec 2 m. 38 s. de retard et fait une remontée sensationnelle « emballant » tout le public, reprenant jusqu'à 5 secondes par tour.

Pourtant devant Burgraff et De Pollo ne s'amusaient guère. Cette course fut vraiment de toute beauté. Burgraff, qui mène la course depuis le début, « serre », et abandonne à trois tours de la fin. C'est finalement De Pollo sur Puch qui enlève l'épreuve en 40 m. 41 s.

2. Schaad 40 m. 59 s.; 3. Latournerie à 2 tours; 4. Wolf à 3 tours; 5. Burgraff à 4 tours; 6. Vanetti à 4 tours.

XII^e CIRCUIT NATIONAL DU GRAND BOIS MOTO-CLUB DU FURAN

Epreuve rendue très dure à cause de la pluie torrentielle sur deux bougies soit 175 km. Malgré cela, les 300 km. du parcours n'éliminèrent que quelques concurrents.

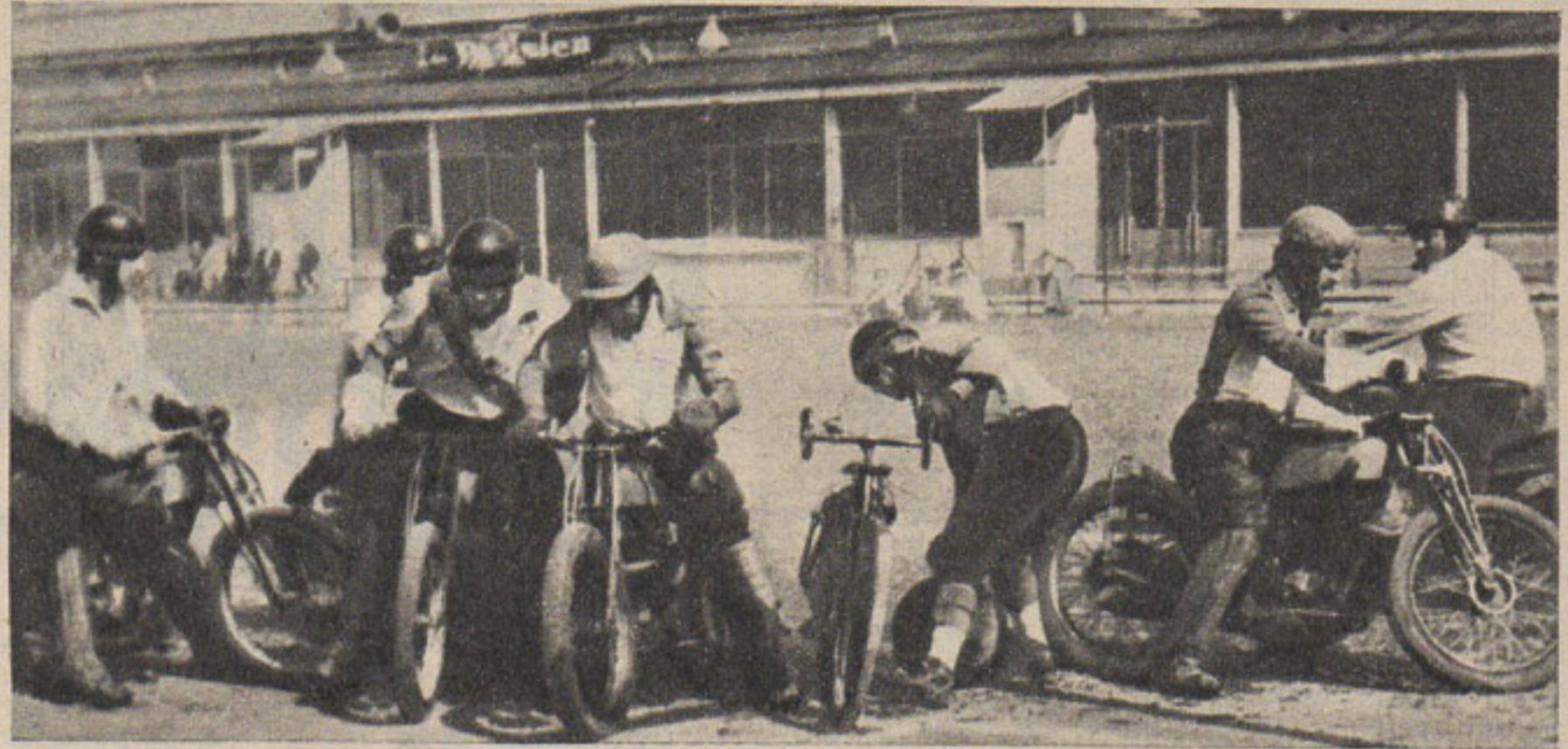
CLASSEMENT

1. Charra (M.C.F.); 2. Guillot; 3. Taillhardat; 4. Mere; 5. Bonnassieux; 6. Perrin; 7. Thollot; 8. Forest (S.M.F.); 9. Pelardy; 10. Emke; 11. Kurjan; 12. Michel; 13. Loy; 14. Macaudière; 15. Blum; 16. Robert (M.C.R.); 17. Petit (M.C.R.); 18. Terrasse (S.M.P.); 19. Dimier; 20. Laurent; 21. Merle; 22. Regny; 23. Faure, etc...

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ, LYON

A nouveau l'Amicale Moto-Club de la Cité nous prouve sa vitalité en remportant le challenge inter-club du Circuit de l'Ain avec l'équipe Gagneux, Germain et Rodriguez qui terminent premiers ex-æquo sans pénalisation, s'attribuant par la même occasion la coupe des jeunes.

En catégorie 500, Bernard, seul partant de l'Amicale Moto-Club de la Cité dans cette cylindrée, se classe premier sans pénalisation



Moto-Ball

RÉSULTATS DES MATCHES DU 17 JUIN 1951

DIVISION NATIONALE (ZONE SUD). — M.B.C. Villefranche bat M.B.C. Montoux par 3 buts à 1.

Camaret bat Aix par 4 buts à 3.

Avignon bat Carpentras par 3 buts à 1.

DIVISION NATIONALE (ZONE NORD). —

Houlgate bat Orly par 2 buts à 1.

Troyes bat Chalons par 4 buts à 1.

DIVISION D'EXCELLENCE (ZONE SUD). — M.B.C. Cavillon bat M.B.C. Aixois II par 7 b. à 0. Avignon II et Marignane font match nul 0 à 0.

DIVISION D'EXCELLENCE (ZONE SUD). — M.B.C. Forézien bat M.B.C. Nice par 6 buts à 1.

MATCH AMICAL. — Versailles M.C. et Courbevoie-Sports font match nul 2 à 2.

S.U.M.A. Troyés II bat Versailles M.C. par 4 buts à 3.

et emporte lui aussi la coupe de la catégorie.

Un challenge, deux coupes remportés dans une épreuve comme le Circuit de l'Ain dont une bonne partie du parcours s'est déroulée sous une pluie diluvienne voilà vraiment du sport et nous ne pouvons qu'applaudir au courage de ces valeureux motards.

BREVET D'AUDAX MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Dès 5 heures du matin les départs (500 km.) furent donnés à la grille de l'Orangerie de Versailles où les services officiels avaient délégué leurs représentants.

Equipe officielle des services techniques de la Préfecture de Police de Paris.

Escorte officielle de M. le Président de la République, équipe militaire G.C.R. N° 602 de Vincennes et de nombreux représentants des clubs. Ce fut une belle démonstration d'équipe où le déchet fut pour ainsi dire nul.

Le deuxième départ fut donné à 8 h. 30 et 10 h. (300 km.) par Gustave Bernard qui vient d'effectuer le raid Paris-Casablanca, et, parti de Paris avec une gerbe de fleurs aux couleurs du M.C. Châtillonnais, alla la déposer sur la tombe de Marcel Cerdan.

L'arrivée eut lieu dans l'après-midi à la gare des Chantiers de Versailles.

La distribution des prix a eu lieu le vendredi 29 juin à 21 h. au Stade Municipal, 35, avenue Clément-Perrières, Châtillon-sous-Bagneux.

MOTO-CROSS A EL-BIAR

C'est sur le difficile parcours du stade du S.C.U. d'El-Biar (Alger) et devant un nombreux public que s'est déroulée le 10 juin la rencontre France-Algérie.

En catégorie 126 cmc., c'est le valeureux régional Fracès A. qui triomphe devant Godey, de Paris.

En catégorie 350 cmc., le champion de motocross parisien Godey l'emporte dans les trois manches, tandis que Barrat, de Paris, se classe second dans les deux premières épreuves.

En catégorie 500 cmc., le réputé Wybo du M.C. Hydra enlève deux courses sur trois. On se souvient de ses performances à Narbonne et Toulon, dernièrement.

Résultats techniques

126 cmc. — 1. Fracès A. sur Terrot (S.C.U.E.B.); 2. Godey (Paris); 3. Pérez (S.C.U.E.B.); 4. Visciano (M.C.A.).

350 cmc. — 1. Godey sur B.S.A., de Paris; 2. ex æquo Barrat (Paris), Clancio (Alger); 4. Goetz (S.C.U.E.B.).

Catégorie 500 cmc. — 1. ex æquo Wybo sur B.S.A. (M.C. Hydra) et Casalta sur Matchless (M.C. El-Biar); 3. Cardon (M.C. El-Biar).

CIRCUIT DES REMPARTS

Le M.C. Charentais organisait, après une importante concentration motocycliste, son annuel Circuit des rues d'Angoulême. Des courses se sont disputées par manches un peu courtes, ce qui enlevait un certain intérêt.

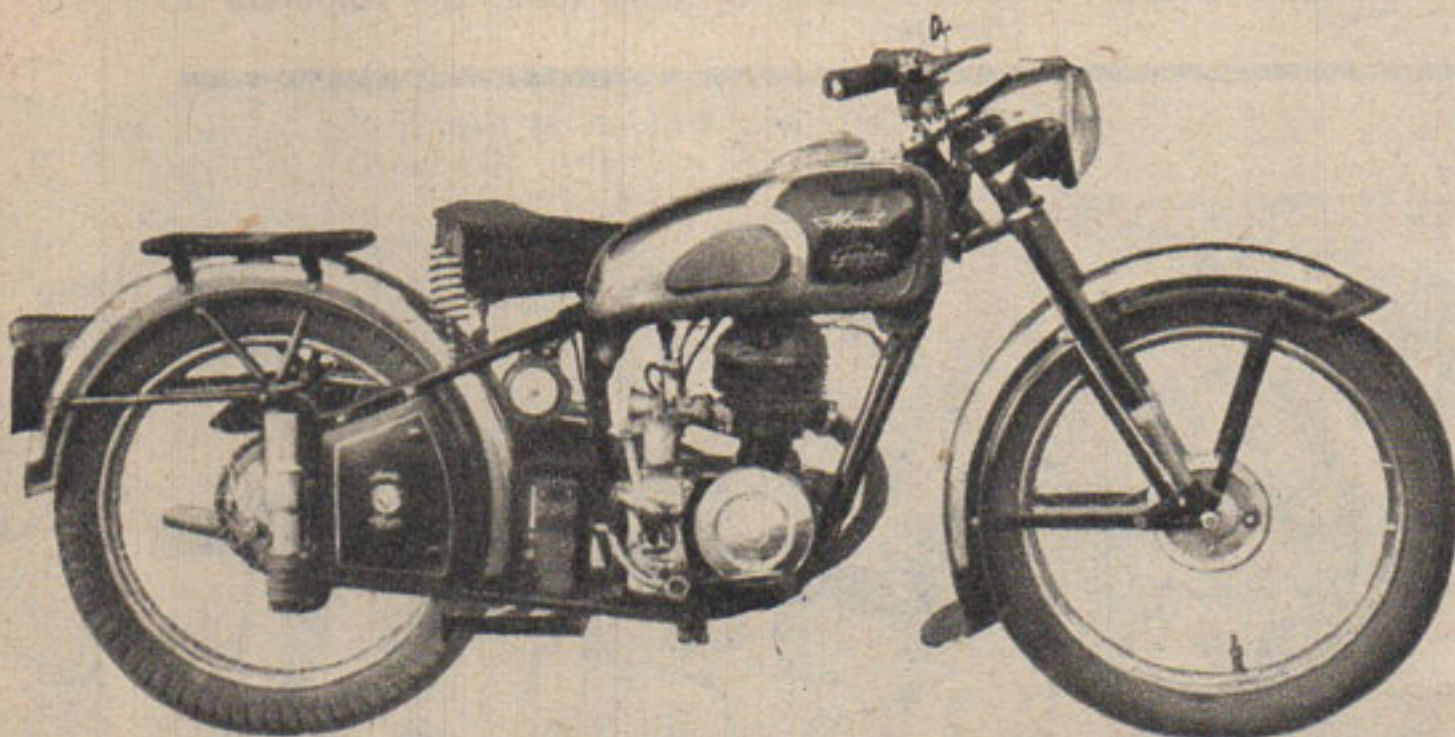
RESULTATS

Classement général

350 cmc. — 1. Gerber (A.J.S.), 40 t., soit 51 km. 480 en 45 m. 57 s. 1/10 (moy. 67 km. 218); 2. Pierre Monneret (A.J.S.), 40 t., 46 m. 57 s. 8/10; 3. Jean Behra (A.J.S.).

500 cmc. — 1. Collot (Gilera), 40 t., soit 51 km. 480 en 45 m. 24 s. (moy. 68 km. 035); 2. Behra (Guzzi), 40 t., 46 m. 6 s. 4/10; 3. G. Bernard (B.S.A.), 40 t., 46 m. 10 s. 7/10.

Sidcars. — 1. Haldemann (Norton), 30 t., soit 38 km. 610 en 37 m. 48 s. 5/10 (moy. 61 km. 272); 2. Beauvais (Triumph), 30 t. 38 m. 32 s. 6/10; 3. Bétemps (Triumph), 30 t. 38 m. 42 s. 2/10.



La 200 cmc. Monet-Goyon fut très remarquée.

BÉNÉFICIAINT d'un temps splendide, dans cette île de Man au temps changeant, les courses avaient attiré un nombre important de spectateurs. Un navire par heure débarquait les sportifs venus d'Angleterre au cours de la journée record. Le nombre des partants fut moins élevé que l'an dernier, il y eut de nombreux incidents techniques et des chutes au cours de la période d'entraînement et des différentes courses, éliminant de nombreux coureurs pour le Senior 500. Cette année le tribut au sport fut payé très cher, cinq coureurs décédèrent à la suite d'accidents, soit en course ou à l'entraînement. Horn était le plus connu des disparus, coureur de valeur certaine il avait battu Duke en début de saison sur de petits circuits.

Le lundi matin départ du Junior 350 cmc. Dale de chez Norton ne put prendre le départ pour raison de santé et fut remplacé par Jack Brett. Duke (Norton) prend la tête dès le départ et gagne sans effort apparent, battant le record du tour au deuxième en 24 m. 47 s. soit 5 secondes de moins que le record du tour des 500 valable en 1949. Derrière lui Hinton l'Australien, pilotant une Norton d'usine, occupe la deuxième place précédant Lockett (Norton) mais au troisième tour il tombe à Laurel-Bank, virage qui sera cause de nombreuses chutes dans toutes les courses et où Horn se tuera instantanément au cours du Senior. A part les places gagnées à la faveur des éliminations successives il n'y a pas de chassés-croisés remarquables et la course se termine avec des écarts raisonnables pour un T.T.

1. Duke (Norton) en 2 h. 56 m. 17 s. (moyenne : 144 k. 700); 2. Lockett (Norton) à 3 m. 18 s.; 3. J. Brett (Norton) à 4 m. 05 s.; 4. Featherstone (A.J.S.) à 7 m. 18 s.; 5. Lomas (Velocette) à 7 m. 48 s.; 6. Foster (Velocette) à 8 m. 34 s.; 7. Mac Candless (Norton-Beart) à 9 m. 14 s.; 8. Coleman (A.J.S.) à 9 m. 36 s.; 9. Amm (Norton) à 9 m. 44 s.; 10. Graham (Velocette) à 10 m. 04 s.

Le Junior Clubmen se déroulait l'après-midi sur 4 tours et Purslow (18 ans) sur B.S.A. fut vainqueur, devant trois Norton dont une pilotée par Draper, le motocrossman bien connu d'outre-Manche qui finit 3^e. 5^e une B.S.A., 6^e une Norton et 7^e une Douglas. Dans l'ensemble du classement B.S.A. domine.

Venons-en à la plus attrayante des courses de la semaine, celle des 250. Disputée sur 4 tours le mercredi matin, 4 coureurs étaient susceptibles de gagner, Anderson, Wood, Lorenzetti (Guzzi) et Ambrosini sur l'unique Benelli, « unique » pouvant être interprété de deux manières.

On attendait curieusement ce qu'allait faire Anderson contre la montre sur ce circuit qu'il n'affectionne pas. Or son premier tour, départ arrêté amputait de 43 secondes le record établi par Ambrosini l'an dernier. Wood suivant à 44 secondes, précédant lui-même Ambrosini de 10 secondes.

Le deuxième tour fut l'occasion pour Anderson d'améliorer son propre record de 13 secondes mais il dut abandonner peu après, son moteur ayant éclaté, laissant la première place à Wood, suivi à trois secondes d'Ambrosini. Lorenzetti occupa pendant le reste de la course la troisième place mais n'inquiéta jamais les leaders.



Ambrosini est consterné, la victoire lui paraissant assurée.

LES COURSES TOURIST TROPHY



Tommy Wood est heureux de sa victoire en 250 cmc.

Au troisième tour Wood reprenait un peu d'avance, 9 secondes sur Ambrosini, et l'on escomptait une arrivée victorieuse d'Ambrosini malgré ce léger handicap mais ils effectuèrent leur dernier tour avec une différence de 6/10^e de seconde à l'avantage d'Ambrosini, ce qui n'était pas suffisant pour vaincre. A la décharge de ce dernier une carburation un peu trop riche ne lui permettait « que » 9.100 tours au lieu des 9.600 habituels. L'an dernier c'était Cann (Guzzi) à qui il manquait plusieurs centaines de tours, juste retour des choses.

1. Wood (Guzzi) en 1 h. 51 m. 15 s. (moyenne 131 km.); 2. Ambrosini (Benelli) à 8 s. 4/10; 3. Lorenzetti (Guzzi) à 3 m. 45 s.; 4. Hutt (Guzzi) à 6 m. 33 s.; 5. Wheeler (Excelsior) à 9 m. 19 s.; 6. Purslow (Norton) à 11 m. 13 s.

La course des 125 eut lieu sur deux tours, la moyenne du vainqueur étant légèrement inférieure à celle de la première 250 britannique. Nous vous avons annoncé que peu de machines britanniques se qualifieraient en moins de 40 minutes au tour. Deux seulement réussirent! Les commissaires octroyèrent alors cinq minutes supplémentaires. Question technique à part, certaines des 125 2-temps britanniques avaient un aspect peu esthétique et vétuste qui aurait prêté à sourire à nous autres continentaux, malheureusement les performances étaient directement proportionnelles à l'aspect! Les Anglais ont de gros progrès à faire en 125 mais gageons qu'ils les feront vite.

Course sans histoire, le déchet étant remarquablement faible, comparativement aux régimes utilisés. Mac Candless pilotant une Mondial mena de bout en bout, utilisant à fond ses connaissances du circuit. Les deux seuls abandons furent ceux de Graham (M.V.) et de Ortueta (Montera).

1. W. Mac Candless (Mondial) en 1 h. 0 m. 30 s. (moyenne 120 km. 500); 2. Ubbiali (Mondial) à 22 s.; 3. Leoni (Mondial) à 2 m. 50 s.; 4. Pagani (Mondial) à 4 m. 06 s.; 5. Bulto (Montesa) à 10 m. 51 s.; 6. Llobet (Montesa) à 13 m. 31 s.; 7. Hardy (Dot) à 17 m. 46 s.; 8. Grindlay (D.M.W.) à 19 m. 04 s.

L'après-midi eut lieu le Senior Clubman's T.T. qui se termina par une victoire morale de Wickstead sur Triumph qui mena facilement pendant 3 des 4 tours que comportait la course. Mais une erreur de signalisation à son stand lui fit croire que son avance lui permettait de ralentir sa cadence au dernier tour.

Arber sur Norton effectuait une remontée formidable et, malgré une chute à Governor's Bridge 400 m. avant l'arrivée, qui lui fit perdre 15 secondes, arrivait premier avec 20 secondes d'avance.

1. Arber (Norton) à 128 km. 300 de moyenne; 2. Wickstead (Triumph) à 20 s.; 3. Draper (Triumph) à 1 m. 40 s.

Le Senior T.T. fut couru le vendredi. Pour la deuxième année consécutive Duke (Norton) remporta le trophée, de plus il est le quatrième coureur depuis l'existence du T.T. (1907) à gagner le Junior et le Senior la même année avec S. Woods deux années consécutives, Guthrie et Hunt, tous montés sur Norton.

La course se déroula sans lutte spectaculaire, les positions se stabilisant dès le premier tour, Duke menant toute la course avec un record du tour, le deuxième en 23 m. 47 s. à

153 km. 270 de moyenne, le record valable en 1949 était de 24 m. 52 s. et il l'avait battu en 1950 en 24 m. 16 s. Lockett fut second jusqu'au septième et dernier tour, lorsqu'à 20 km. de l'arrivée il fut éliminé par bris de chaîne.

Doran qui avait été toujours troisième prit alors une seconde place fort méritée et ce populaire pilote obtint ainsi une excellente récompense. Brett, pilotant la Norton de Dale, fut éliminé par une chute au deuxième tour, alors qu'il était quatrième. La Norton de Hinton fut prise au dernier moment par Mac Candless qui fit un excellent troisième, tandis que sa Norton préparée par Francis Beart était confiée à Mac Ewan et terminait quatrième. Et Graham, et la M.V.? Excellente démonstration et élimination au cours du troisième tour, ennui de distribution. Il était alors cinquième à 3 minutes de Duke et il ne pouvait plus prétendre qu'aux places d'honneur. Quoique étant cousine de la Gilera, la M.V. ne bénéficie que de quelques mois de courses et il faudra attendre l'an prochain pour se faire une opinion définitive.

1. Duke (Norton) en 2 h. 48 m. 56 s. (moyenne 151 km. 050); 2. Doran (A.J.S.) à 4 m. 23 s.; 3. Mac Candless (Norton) à 6 m. 31 s.; 4. Mac Ewan (Norton-Beart) à 13 m. 30 s.; 5. Barrington (Norton) à 15 m. 05 s.; 6. Parry; 7. Briggs; 8. Moule; 9. Perry; 10. Dear; 11. Newman; 12. Evans, tous sur Norton.

Le seul regret que l'on puisse exprimer est que la participation étrangère ait été nulle en 500, en 350 cela est normal, les Anglais n'ayant pratiquement pas de concurrence, mais il manquait au Senior les équipes Gilera, M.V., Guzzi, N.S.V. et B.M.W., ces deux dernières ayant leur mise au point à terminer.

Les échos du T.T.

Le calcul du pourcentage des arrivants dans les courses du T.T. donne les résultats suivants : Senior (500) : 49% pour 7 tours, Junior (350) : 60% pour 7 tours; Lightweight (250) : 51% pour 4 tours; Ultra-Lightweight (125) : 89% pour 2 tours; Clubman's T.T. (350) : 54% pour 4 tours; Clubman's T.T. (500) : 64% pour 4 tours.

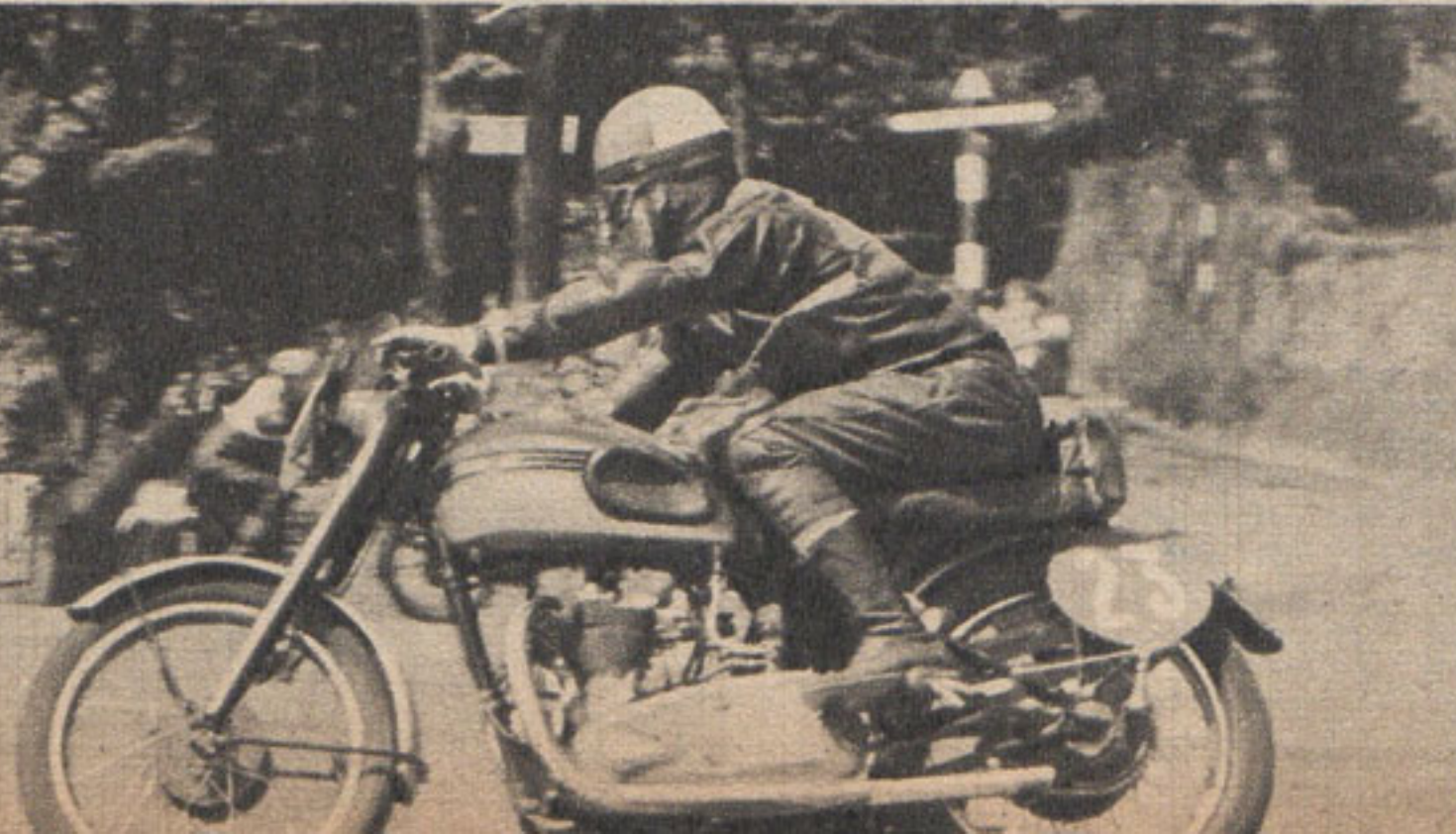
Barrett a battu un record, celui de la plus petite distance parcourue, après 100 mètres de course un « bruit coûteux » (pour employer une expression anglaise) occasionné par un bris de bielle le contraignait à l'abandon.

La quatrième A.J.S. 500 cmc. ne put prendre le départ, laissant sur la touche un coureur bien désappointé, C.W. Petch.

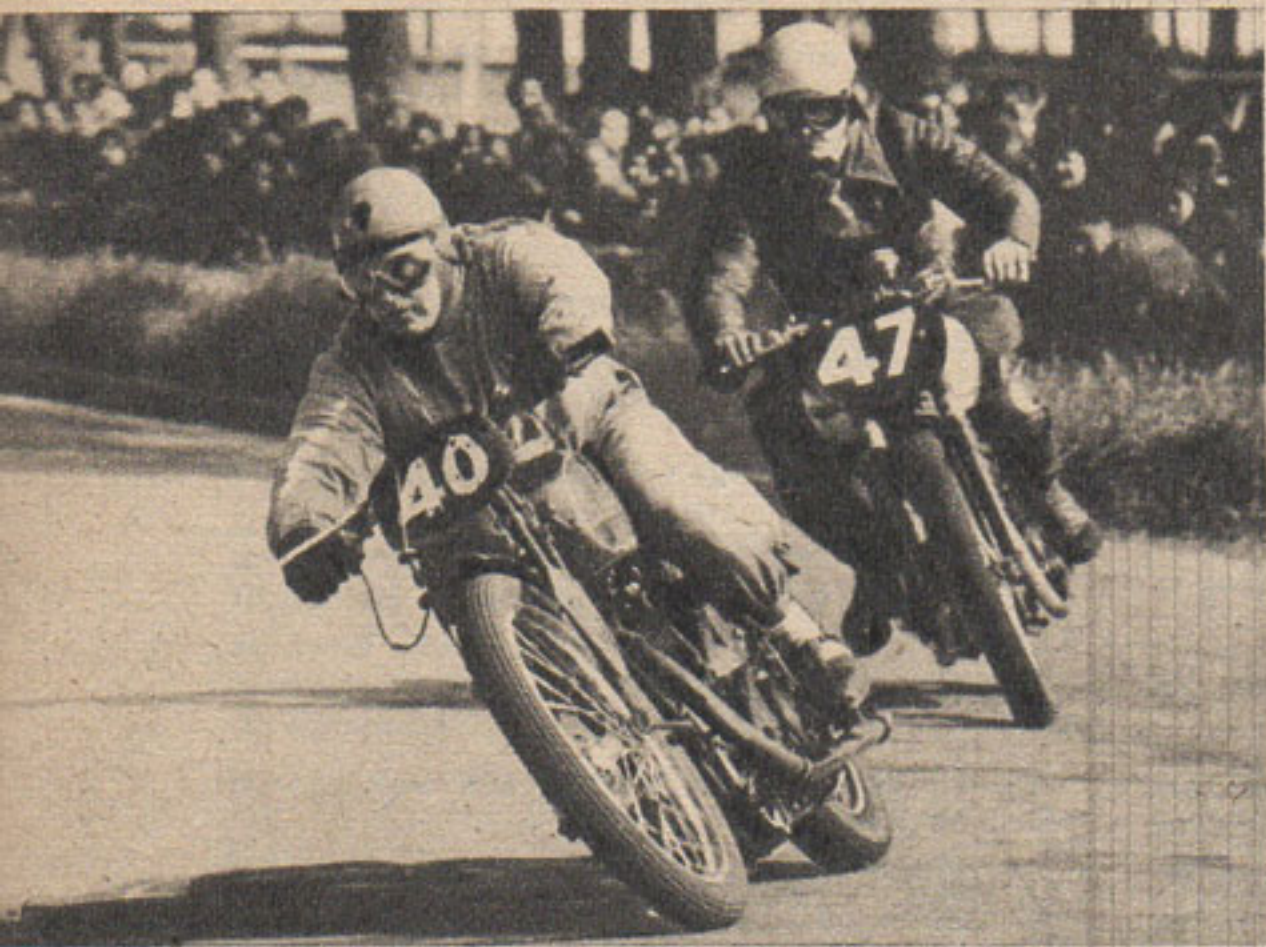
La Velocette pilotée par Graham et appartenant à Dearden est un excellent placement, cinq courses et une seule tuile, un culbuteur à changer.

Wickstead (Triumph), second des 500 cmc. amateurs.

Mac-Candless, Ubbiali et Leoni, 1^{er}, 2^e et 3^e de la catégorie 125 cmc.

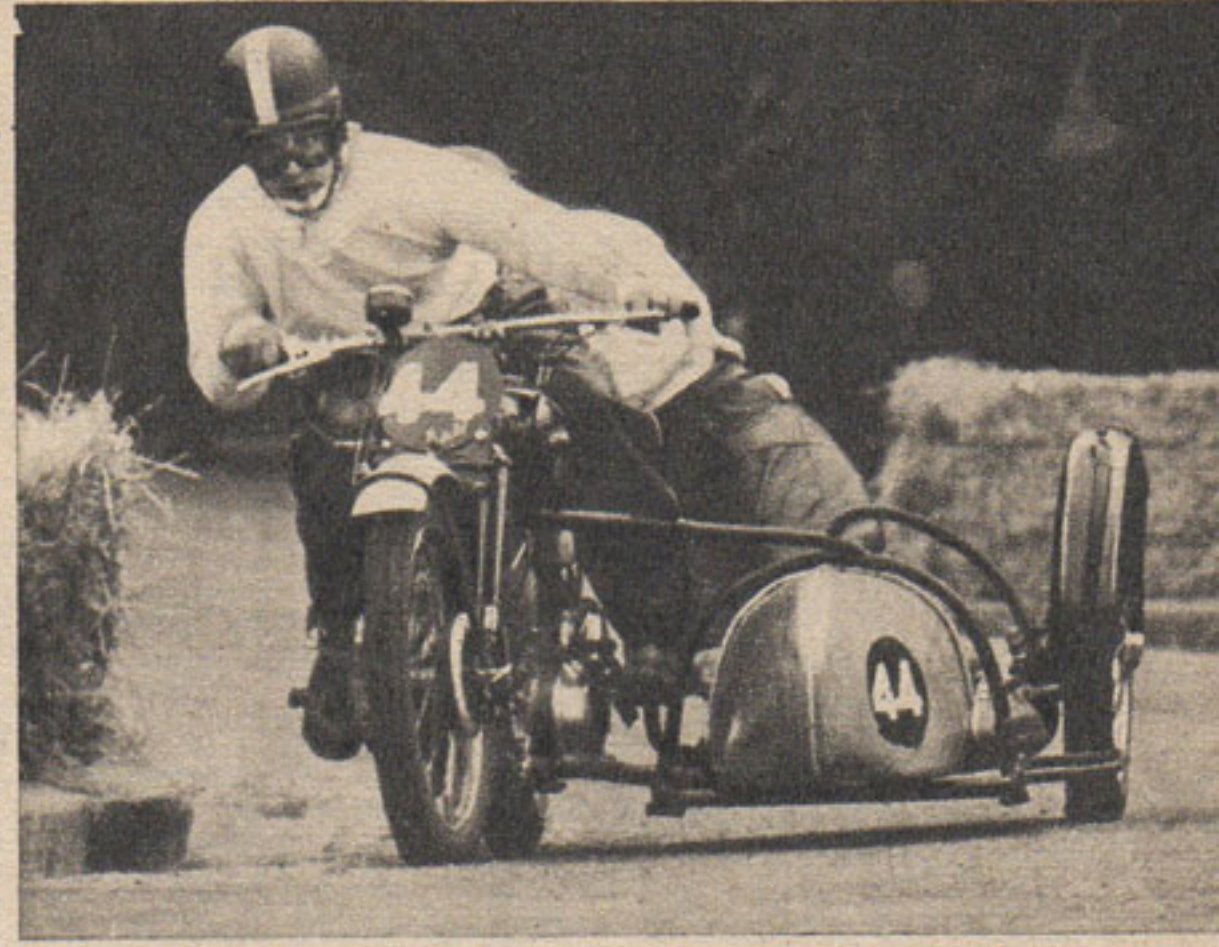


SPORTS

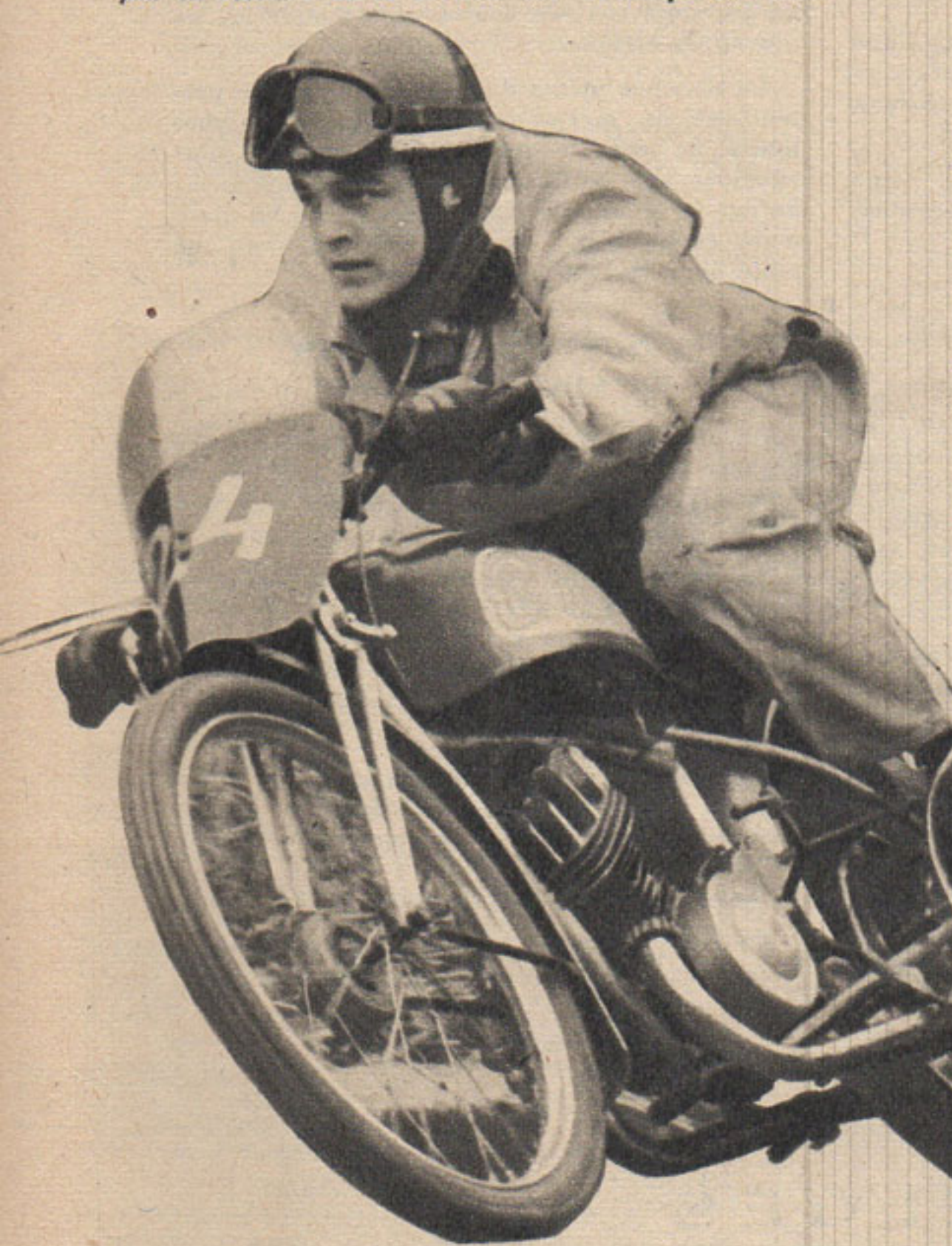


Le duel Léchelon - Beauvais, qui se termina par la victoire de ce dernier sur Triumph 500 cmc.

Circuit de Bourges



Cornet, 1^{er} sur H.R.D.



Guérin, du M.C.B., 1^{er} en 175 cmc.

175 cmc. (20 tours). — 1. Guérin 21 m. 29 s. 3/5 (M.C.B.); 2. Michaud 21 m. 44 s. (M.C.B.); 3. Charbonnier 21 m. 49 s. (M.C.B.); 4. Chapelle 22 m. 25 s. (M.C.A.); 5. Métivier à 1 tour; 6. Thiriet à 1 tour; 7. Peyrard à 2 tours.

C'est l'équipe du M.C.B. qui mène la danse de bout en bout. Guérin plus rapide ne quittera jamais la tête.

250 cmc. (29 tours). — 1. Bernard (R.M.S.) 30 m. 36 s.; 2. Bouhey (A.M.S.) 30 m. 37 s.; 3. Guérin (M.C.B.); 4. Juigné (M.C.T.); 5. Rous (A.M.C.O.); 6. Anquetil (R.M.S.); 7. Latannerie (M.C. Béarn). Juigné prend la tête au début mais après une lutte sévère avec Bernard il doit lui céder la place. Bouhey remonte très fort sur la fin pour terminer à 1 longueur du premier.

Sidecars (25 tours). — 1. Cornet (M.C.A.) 28 m. 13 s. 3/5; 2. Combes (M.C.M.) 29 m. 18 s.; 3. Léchelon à 1 tour.

Lutte très spectaculaire entre tous les partants. Beauvais par suite d'un frein cassé touche les bottes de paille et est légèrement blessé, de même que son passager. Murit et Bouhey doivent abandonner sur ennuis mécaniques. Cornet très régulier s'assure un net avantage. Cette épreuve est très dure pour les sides par suite des nombreux virages du circuit.

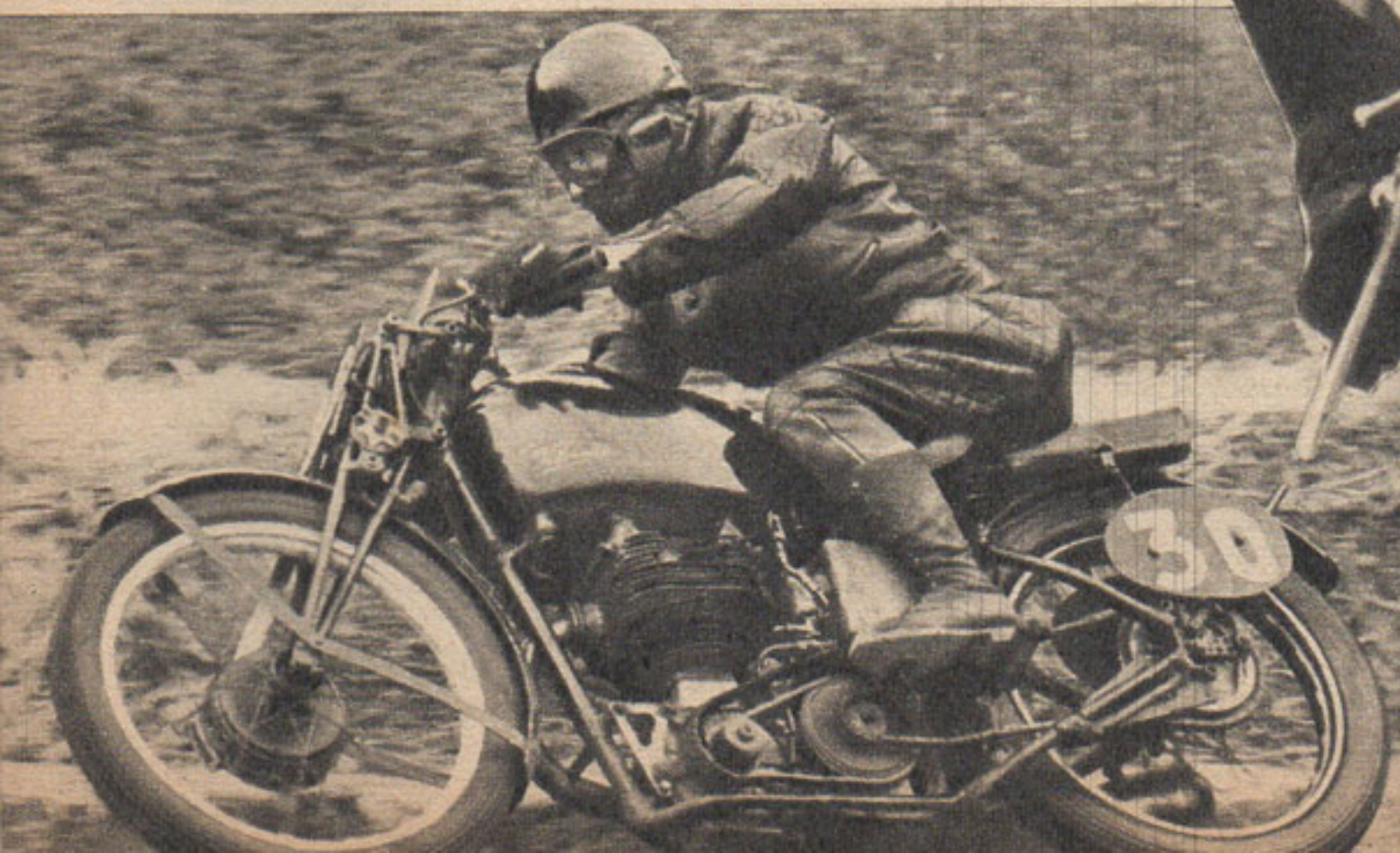
350 cmc. (40 tours). — 1. Bourgeois (M.C.T.) 38 m. 40 s. 2/5; 2. Juigné à 1 tour; 3. André à 3 tours; 4. Daoust à 4 tours; 5. Belkechout à 5 tours; 6. Ramade à 6 tours; 7. Perdarn à 7 tours.

Course intéressante par suite de la chasse livrée par Bourgeois à Ramade qui anime la course jusqu'aux 2/3 de l'épreuve. Sur ennui de carburation Ramade doit s'arrêter et c'est dommage pour ce jeune qui promet. Bourgeois qui vire très bien prend un net avantage sur tous ses suivants.

500 cmc. (50 tours). — 1. Beauvais (A.M.S.) 38 m. 23 s. 2/5; 2. Léchelon (M.C.B.) 38 m. 25 s. 4/5; 3. Blayon (M.C.M.) 38 m. 54 s.; 4. Murit à 3 tours; 5. Viganeux (A.M.C.F.) à 4 tours.

La plus belle course de la soirée. Léchelon en belle forme et connaissant parfaitement le circuit mène dès le début et s'assure un avantage sérieux. Beauvais doit s'employer à fond pour arriver à doubler sur la fin. Pendant plusieurs tours la lutte est vraiment pathétique et fait vibrer les spectateurs. Les deux coureurs sont très vivement applaudis.

Bernard, du Racing-Motor-Club, vainqueur en 250 cmc.



Bourgeois, du M.T.C., enlève la catégorie 350 cmc.

SPORTS

CONCENTRATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE (14 Juillet 1951)

Albi. — Le 14 juillet, veille du Grand Prix de France Motocycliste, le Moto-Camping-Club Albigeois, club organisateur, met sur pied une concentration internationale monstre où se retrouveront la plupart des grands clubs motocyclistes de France et de Navarre.

Cette concentration est dotée de plus de 200.000 francs de prix et nous invitons tous les motards et leur club à y participer.

Le lendemain ils pourront assister à l'épreuve nationale reine de la moto, qualificative au championnat du monde.

Pour tous renseignements adressez-vous de la part de « Motocycles » au Moto-Camping-Club Albigeois Lieux de Rhonel, Albi (Tarn).

G.M.A.C.L. BAR-LE-DUC

Le Groupe Motocycliste de l'Automobile Lorrain organise le 8 juillet à Bar-le-Duc une importante concentration motocycliste dotée de nombreux prix. Les clubs qui désirent participer à cette manifestation devront s'adresser au Siège social, café de l'Industrie à Bar-le-Duc.

MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche une sortie
Isolés librement invités

Sorties de Juillet. — Le 8 : Varreddes. Concentration de la L.M.I.F. Porte de Pantin, 8 h. 30. Les 14 et 15 : Tourville-la-Chapelle par Gisors. Départ le 14 Porte Maillot, 5 h. et 7 heures. Le 22 : Orgemont. Porte d'Orléans, 8 h. 30. Le 29 : Fontaine-le-Port. Porte Dorée, 8 h. 30.

Renseignements chez Favier, 40, rue Saint-Paul; Bovière, 6, rue Mazet (Dan. : 69-36) et à nos réunions le 1^{er} et le 3^e mercredi de chaque mois « Aux Armes de la Ville », place de l'Hôtel-de-Ville.

PARIS-NICE

Le Moto-Club de Nice et de la Côte d'Azur organise les 7 et 8 juillet son 27^e Paris-Nice (914 km.) en une seule étape. Cette épreuve est ouverte aux motocyclettes de 50 à 1.000 cmc.,

aux sidecars de 350 à 1.200 cmc. et aux cyclecars de 350 à 1.100 cmc.

De nombreuses coupes, challenges et prix récompenseront les concurrents.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme - Sport - Camping)

Nos sociétaires sont priés de noter que les prochaines réunions bimensuelles auront lieu respectivement les jeudis 5 et 19 juillet.

D'autres part les prochaines sorties-promenades auront lieu comme suit :

1^{er} Juillet. — Participation à l'épreuve de régularité les 6 Heures de Montmorency.

8 Juillet. — Participation à la 2^e Concentration de la L.M.I.F. sur la plage de Varreddes (près de Meaux). Départ Siège à 8 h. Regroupement Porte de Vincennes 8 h. 45. Vin d'honneur offert par notre ami Guignabodet à Chelles-Couilly, Meaux (place La Fayette à 10 h. 30). Pique-nique et baignade l'après-midi.

Pour les fêtes du 14 Juillet, organisation d'une sortie de deux jours aux bords de la mer. Lieu et renseignements communiqués à la réunion du jeudi 5 juillet.

Tous renseignements et adhésions au Siège du M.C.C., 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

TROIS CHAMPIONS DU MONDE MOTOCYCLISTES A ALBI

Le Grand Prix de France Motocycliste qui réunira sur le circuit international albigeois des Planques (baptisé depuis peu : Circuit Raymond Sommer, en souvenir du prestigieux virtuose français du volant) la majorité des motards européens, sera l'événement national de la Fédération Française Motocycliste.

D'ores et déjà trois champions du monde authentiques ont envoyé leur engagement :

Le Britannique Oliver (sidecar), l'Italien Ruffo (cat. 125 cmc.), l'Italien Ambrosini (cat. 250 cmc.).

Avec leurs coéquipiers britanniques : Doran, Featherstone, Lockett, Dale, Anderson, Duke, Graham, ou italiens : Gemiani, Lorenzetti, Bandirola, Bertacchini, Artesiani.

Quatre écuries officielles : Benelli, A.J.S.,

Guzzi, M.V., ainsi que Norton, championne du monde intermarques 1950.

Toute la fine fleur motocycliste se donnera rendez-vous en Albigeois le 15 juillet prochain.

CIRCUITS DU COMMINGES

XV^e Grand Prix Motocycliste de Vitesse
le 5 Août

Le Comité d'organisation du Comminges a décidé la modification du parcours du circuit donnant ainsi au Comminges deux circuits en un seul. L'actuel, de 11 kilomètres, a été réduit à 4 km. 407 par la création d'une nouvelle route. Cette dernière de 900 mètres environ effectue la liaison entre Sèdes et la Nationale 117.

Ce nouveau circuit offrira aux spectateurs plusieurs avantages :

1^o Intérêt spectaculaire accru du fait que les concurrents passeront toutes les deux minutes environ;

2^o Visibilité presque intégrale pour l'ensemble du parcours tout en conservant le maintien de moyennes élevées.

La distance même du tour du circuit ne permettant de mettre en ligne qu'un nombre limité de concurrents, les engagements sont effectués sur invitation. Ils ne comprendront qu'une quinzaine de pilotes triés parmi les meilleurs conducteurs, vu qu'il n'y aura qu'une seule épreuve catégorie 500 cmc.

LIQUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE

La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France organisera le Dimanche 8 Juillet 1951 sa 2^e Concentration Autos-Motocyclistes qui aura lieu sur la plage de Varreddes (près de Meaux).

Les clubs de la L.M.I.F. voudront bien se regrouper entre 10 h. 30 et 11 h. 30 sur la place La-Fayette à Meaux (Siège du Club sportif de Meaux, section Motocycliste). Ensuite les clubs rejoindront Varreddes derrière autopilote.

L'après-midi se déroulera un défilé de chars avec la présence de la Reine de la Brie; une escorte motocycliste accompagnera ce défilé. Pour les participants de cette escorte. R.V. à 15 heures place La-Fayette (chez M. Pourquoi).

Pour les touristes pique-nique sur place à Varreddes, et l'après-midi baignade sur la plage.

ÉPREUVES BELGES

Le 8 juillet : VII^e Circuit de la Cambre à Bruxelles.

Les 14-15 juillet 1951 : 24 Heures vitesse pure à Francorchamps.

Le 15 juillet 1951 : Circuit international de Régularité, U.M. Waterloo.

Le 21 juillet 1951 : R.M.U. Liège, Moto-Cross international (fête nationale).

Le 29 juillet 1951 : Moto-Cross de l'Ourthe Houffalize A.M.E.).

LIÈGE-MILAN-LIÈGE 1951

(2.282 km. en une étape)

Classement par cylindrée « Solo »

125 cmc. : 1. Francone (disque n° 3), Italien,

sur Rumi; 2. Longoni (disque n° 40), Italien, sur Lambretta.

250 cmc. : 1. Dubois Marcel (disque n° 10), Belge, sur F.N.

350 cmc. : 1. Adjudant Hansen (disque n° 30), Armée luxembourgeoise, sur Matchless; 2. Lieutenant 1^{er} Hubert (disque n° 16), Armée luxembourgeoise, sur Matchless; 3. Sergent-chef Jaeger (disque n° 55), Armée luxembourgeoise, sur Matchless; 4. Capitaine Wohner (disque n° 56), Armée luxembourgeoise, sur Matchless.

500 cmc. : 1. ex æquo Decat Joseph (disque n° 12), Belge, sur F.N.; Neumann Léon (disque n° 23), Belge, sur A.J.S.; Stasse Pierre (disque n° 48), Belge, sur A.J.S.

750 cmc. : 1. Bodeus Pierre (disque n° 28),

Belge, sur Triumph; 2. Lemaire Nestor (disque n° 11), Belge, sur Saroléa.

1.000 cmc. : 1. M. des L.-chef Borguet (disque n° 58), Belge, sur Harley-Davidson; 2. Gressent Jacques (disque n° 29), Français, sur Ariel; 3. M. des L. Badts (disque n° 19), Belge, sur Harley-Davidson.

Classement par cylindrée « Sidecar »

350 cmc. : Lambry Yvan et Leenars Antoine (disque n° 20), Belges, sur Vélocette.

500 cmc. : Bataille Léon et Delbouille Léon (disque n° 32), Belges, sur Gillet.

750 cmc. : 1. Lejeune Joseph et Peeters Albert (disque n° 2), Belges, sur Zundapp; 2. Bizot Jules et Pemartin Gilbert (disque n° 67), Français, sur Saroléa.

ÉCHOS DU BOL. (suite)

Avez-vous déjà vu pleurer un champion? C'est surprenant et émouvant.

Quand, devant les officiels, les mécanos de Lefèvre bondirent à l'arrivée pour le serrer dans leurs bras, le brave Tatave ne put retenir quelques larmes furtives, vite essuyées d'ailleurs.

Détente bien compréhensible après un pareil effort et dont un homme, si maître de lui soit-il, n'a pas à rougir, bien au contraire; cela prouve qu'il a dans le cerveau et dans le cœur autre chose qu'une mécanique.

★ ★

Un supporter de Tano prétendait le reconnaître à chaque tour uniquement par ses chaussures, des bottillons Pataugas. à chaque passage, il criait « Hop! ». Mais, après contrôle, on s'aperçut que le dit Tano, pour être si fréquemment signalé, devait battre tous les records. Après pointage et vérification, le mystère fut éclairci; ils étaient plusieurs coureurs pareillement chaussés, d'où confusion du supporter qui perdit son pari!

★ ★

Au cours de la nuit, il y eut les traditionnelles pannes d'éclairage. De même qu'on demande trop aux moteurs, on exige des génératrices de lumière un travail intense, des régimes très élevés avec de terribles écarts.

Nombre de coureurs, avertis par des expériences précédentes, avaient préféré utiliser simplement une bonne batterie débitant directement sur le phare, et qu'ils changeaient tout simplement à l'occasion d'un ravitaillement. Baroclem avait d'ailleurs un stand, comme les années précédentes, et distribuait des batteries à qui en voulait.

★ ★

Georges Monneret manageait son fils Pierre au guidon d'une 197 Kœhler-Escoffier. Nous avons pris un verre ensemble à la santé de Jean, toujours en traitement, mais qui se remet peu à peu de ses nombreuses fractures et brûlures.

Georges nous a rassuré sur son sort; il doit subir encore un long traitement. Que nos meilleurs vœux lui donnent patience.

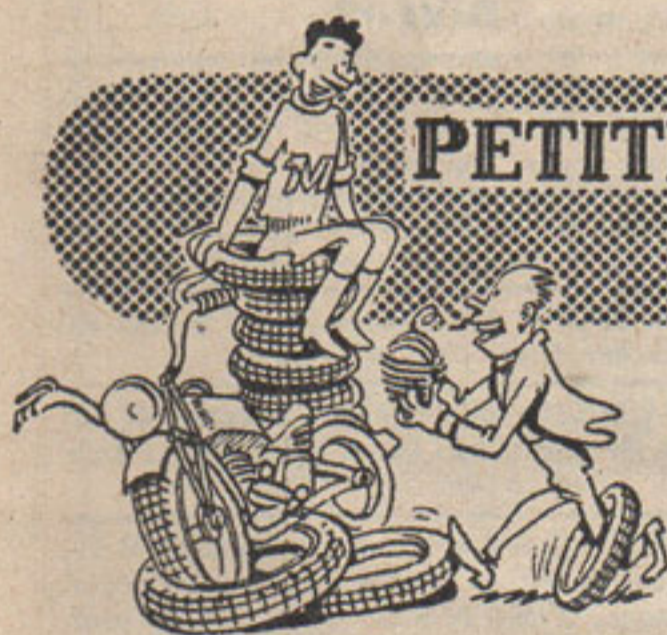
Monneret senior avait lui-même un bras en écharpe, une bien belle écharpe d'ailleurs, très seyante à son teint. Jamais deux sans trois! Toute la famille a trinqué, mais reste sur la brèche. Pierre au guidon d'une machine de série a dû abandonner pour une vétille, un moyeu frein arrière qui fonctionnait mal... on en découvre des choses, au cours d'un Bol.

Terminons par le vétéran du Bol, le coriace Venin. Malgré toutes les interventions et tous les espoirs, c'est encore sa vieille et fidèle Saroléa qui le conduisit à la deuxième place des 500, avec le handicap bien excusable pour son vieux cheval de bataille qui fit ses premières armes en 1932. On ne saura jamais les trésors de volonté, d'astuce et de persévérance déployés par Venin pour maintenir sa monture à un rang honorable.

★ ★

Monet-Goyon nous avait écrit, peu avant le Bol, une lettre de Mâcon, nous informant de son intention de participer au Bol d'Or, mais, ajoutait-il, sans aucune prétention à la victoire par suite du handicap d'une cylindrée inférieure de plus de 50 cmc. à la normale et d'une boîte ne comportant que trois vitesses.

Mais, considérant ce Bol comme un banc d'essai unique pour les nouveaux modèles qui sont livrés à la clientèle ils avaient décidé d'en affronter les difficultés. Les Monet étaient en effet de série, équipés de moteurs, licence Villiers, fabriqués à Mâcon avec seulement des lumières un peu travaillées et un carburateur plus fort.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

ACHATS

COMPTANT ttes motos et vélom. rec. Hurni, 38, r. Saussure.

EPAVE Royal-Enfield 350 culb. mot. même mauv. ét. Ecr. Bourel, St-Denis-le-Thibault pr. Ry (S.-Inf.).

ACHETE moto B.M.W. R.25 année 49-50. Guyenne, Pont-Le-Mayé (Gir.).

VENTES

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

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

K.S. 500 av. side. K.S. 750 av. side. Motorette Terrot 100 cmc. Side léger pr. 350. Side commerc. pr. 125. Michel, 42, r. J.-Guesde, Alfortville.

NORTON 16 H parf. ét. Mendel, 3 bis, r. M.-Bertheau, Ermont. Tél. : Eaubonne 10-12.

MOTOBECANE 2 CV. parf. ét., exc. aff. Bs px 53.000 fr. TERROT 3 CV. tte eq. Px 58.000 fr. 93, r. E.-Savart, Montreuil.

TERROT 250 cross. Dequeant, 22, r. Franklin, Pantin.

ZUNDAPP K.S. 600 bn. ét. Brevet M., av. H.-Adam, Pont-Rousseau (L.-Inf.).

MOTOBECANE D.45 exc. ét. sélec. f. télesc. Maire, 53, r. Pt-Wilson, Levallois. 13 à 15 h.

SIDE MONET 500 lat. 1947, parf. ét. tansad. Px 95.000 fr. TERROT 175, 3 vit. mot. peint. pns. 4.000 km. cme nve. Px 45.000 fr. Schiehle, Bousseilange par Seurre (C.-d'Or).

TRIMOTEUR JUERY 350 3 vit. marche AR., roue de sec. phare antibrouillard capote, pare-brise, tr. belle et gde caisse nve, ét. gal. parf. Px très int. S.B.V. 118, fg St-Martin, Paris. Tél. : Nord 43-11.

MOTOCONFORT 175, sortie août 50, bn ét. av. tansad. Méral, Lecomte, 25, r. de Cronstadt, Paris-15°.

DOLLAR 500 culb. susp. AR. tr. bn ét. Px 65.000 fr. ou éch. ctre scooter ou 125 cmc. Sam. et dim. Debruyne, 106, r. Nationale, Paris-13°.

LES QUALITÉS OTOM

Il est Imbouchable...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

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

B.M.W. R.75 compl. orig. NORTON 600 compl. au choix. PANTHER 350 compétition, bas px. HOREX 350 compl. à prof. STANDARD 500 à recond. TERROT 500 culb. 4 vit. Px 48.000 fr. GNOME-RHONE 800 A.X.2 compl. solo. FRISCHAUF 500 à rev., etc... Rieucan, 64, pl. Réunion, Paris-20°.

MOTOCONFORT 308 mot. ref. en rod. bs px 45.000 fr. Parmentier, 17, r. A.-Mille Paris-19°. De 10 à 18 h.

PUCH 125 nve. Dejanne, 34, r. de la Petite-Saussaie, Vitry.

ZUNDAPP K.S. 600 av. side, ét. nf. Viél, 34, r. Villeneuve, Clichy. Tél. : Pér. 28-58.

ALCYON 350 culb. Px 60.000 fr. SIDE. Px 10.000 fr. Mazué, 24 t., r. Rochebrunè-Mair. Montreuil, sam. dim.

ZUNDAPP 750 gd tour. av. side eq. luxe, ét. nf gar. Frouçois, 7, r. d'Arsonval. 3 à 6 h. sf sam. et dim.

MONET-GOYON 350 culb. P.L.S.4, parf. ét. sélec. 4 vit. Garnier, 87, r. J.-Michelet Colombes. 16 à 20 h. sf sam. mat. Px 95.000

PEUGEOT P.53, 1 cv., 3 vit., bloc. mot. ent. rénové, réserv. et ph. chrom. Px 45.000 fr. Magnaval, 20, r. Bergelius, Paris-17°. Ts les jrs 18 h. 30 sf sam. apr.-midi, dim. et lundi.

SIDE TERROT 4 CV. culb. 1937, mot. ref. Clavel, 106, av. Gén.-Leclerc, Paris-14°.

SUPERBE TRIUMPH angl. 500 cmc., 4 vit. select. ét. nf. Px 125.000 fr. Massin, 4, r. A.-Lambert, Châtellerault (Vienne).

B.S.A. 500 M.20, exc. ét. Px 120.000 fr. Lucien, 7, r. de l'Eglise, Deuil (S.-et-O.).

GNOME 800, es dble mp. pns nfs, bi-cyl., card. parf. ét. Vanony, Gérardmer (Vosges).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES Velocette

MOTOBECANE

TERROT FRISCHAUF BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

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

TOUTES pièces détachées origine pour toutes machines allemandes.

Firma BLUG

HÜTTERS DORF

(Sarre) - Tél. : 151 Schnelz

B.M.W. R.73 1948, cme nve. **NORTON** 16 H side ou solo. Plus. **HARLEY** et **INDIAN**. Hurni, 36, r. Saussure.

SPLENDIDE Gnome-Rhône 125 R.4, nbx acces. sup.-culasse. Cse dble emploi. Tél. : Littré 42-41.

PEUGEOT 3 CV. parf. ét. pns nfs av. tansad. Parrein, 33, r. de la Tuilerie, Suresnes, à part. 19 h.

D.K.W. 500 garant. tte chrom. mot. nf. photos s. dem. Isnardan, 134, av. Libération, Quimper.

R.-GILLET 750 parf. ét. av. side, cse mal. Px int. Chauveau, 32, r. E.-Desjorges, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

LIVRABLE déb. juil. Cabriolet gd luxe Rovin nf. Px catal. dito Rolux nf. facil. paiements. R. S., 30, bd H.-Sellier, Suresnes.

B.M.W. 750 culb. fche téles. susp. AR. mot. à rod. Px excep. Vis. heure repas. O. Ardouin, 19, av. Niel, Paris-17^e.

D.K.W. 198 mot. em. parf. ét. sélec. 3 vit. Bouyer Guy, 221, bd Raspail. De 9 à 10 h. et 14 à 18 h.

SANDFORD 4 cyl. Ruby, rec. rev. bns pns, repr. évnt. vélom. rec. ou scooter. Lafon, 45, bd de la Gare, Paris-13^e.

MOTOBECANE culb. 125. **DOLLAR 350**. Châtenau-Sports, 356, rte de Versailles, Châtenay-Malabry.

CABAN spéc. mot. Ruby, vend. ou échang. ctre moto. Vis. 74, r. Marat, Ivry.

SPLENDIDE T.W.N.H. Hérisson 250 cmc. 2 tps, grais. séparé, 4 vit. sélec. impec., ttes pièces orig., rouge, méphisto et chrome, carter alu poli cme sort. usine. Renseig. ctre timbre. Olivier, 18, r. Laparra-de-Fieux, Aurillac (Cantal).

DOLLAR 500 culb. R.36, tr. bn. ét. Px int. Vis. ts les jours. Locogé, 9 bis, r. d'Anjou, Arnouville-les-Gonnesse (S.-et-O.).

PEUGEOT 156, 4 vit. f. télesc. compt. 7.000 km., sélec., août 1950. Morato, 22, r. A.-Karr, Paris-19^e. Tél. : Nord 15-06. Px 95.000 fr.

D.K.W. 198. Px 100.000 fr. Corriette, 45, r. Lafontaine, Ste-Savine (Aube).

SEGMENTS DE PRÉCISION

BoHée

Compression
Économie
Durée

DRESCH 250 lat. cardan, pns nfs. Px 70.000 fr. Ts les soirs à part. 19 h., sam. tte jrnée. Coulon, 10, r. des Romains, Bois-Colombes.

TERROT 500 imp. gar. 3 lit. 1/2 100 km. Px 80.000 fr., dble empl. Carnevali, 52, r. P.-Joigneaux, Bois-Colombes.

PEUGEOT 350 culb. 4 vit. sélec. Px 415.000 fr., tr. bn. ét. mécan. bns pns Meunier, Chenas (Rhône).

MOTOCONFORT 350 culb. c. 44. C 3 vit. parf. ét. belle présent. Px 90.000 fr. Thomasson, 11, r. Garancière, Paris-6^e. Tél. : Odé. 68-35, 13 à 20 h.

HARLEY 9 CV. Pns ts nfs. Px 85.000 fr. av. ou ss side. Rouleau, Jouy (E.-et-L.).

DOUGLAS 350 parf. ét. Px 50.000 fr. Adnet, 45, cours de Vincennes, Paris. Tél. Did. 12-16.

TERROT H.D.L. 350, 4 vit. sélec. ét. présent. impec. Ferrant, Heudricourt (Eure).

500 GOLD-STAR équip. circ. absol. nve. L. Rossignol, 17, r. de Châteaudun, Nanterre.

D.K.W. 500 S.B., ét. nf, nbse pièces. Px 130.000 fr. G. Loones, 25, r. de l'Arbalète, Saint-Omer (P.-de-C.).

OCCASION UNIQUE. Zundapp 600, sec. main, 100 % d'orig. garant., mach. tr. gde classe pr connaît. Vente pr raison santé. Cherpitel, Touring-Club, Paris.

B.S.A. 350 culb. rem. à nf., cse dble empl. Jaujard, 5, r. du Bouquet-de-Longchamp, Paris-16^e. Tél. : Klé. 15-27.

PEUGEOT 156 4 v. sélec. T.sad. 4.000 km. Réelle occas. Px except. Bezin, 25 bis, r. A.-Cayron, Asnières (Seine).

DARMONT. Et. de France, pns nfs, mécan. bn. ét. Vis. 71, bd Péreire.

HARLEY 750 type Civ. Imp. Garage, 1, r. Haxo.

B.M.W. type R.4, 500 culb. cardan, 4 vit. ttes pièces d'orig. Email noir et chr. impec. Px 125.000 fr. ou échg. ctre D.K.W. 198 cmc ou 196 Zundapp si dif. ou même état. Royer, 21, r. Michelet, Charleville.

TERROT 4 CV, mot. boîte, magnéto bat. dyn. chaînes, pns nfs. Desplaces, Poncey-Givry (S.-et-L.).

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

SERTUM 500, susp. AR. splend. 140 rep. plus faible. Laugier, 7, r. Félix-Faure, Vincennes.

F.N. 350 side. Px 55.000, 20.000 fr. Zory, 140, r. du Temple, Paris.

PARTICULIER vend très bel ens. 500 Terrot culb. sélect. side Impérial, gr. raid. Vial, 52, r. Val-de-Saire, Cherbourg. Tél. : 8-36.

MOTO side R.G. 750, 4 vit. bn. ét. Urg. Px 85.000 fr. Gourtin, 67, av. Martin, Arpajon.

Labougie
Le Perlier
ne perle pas!

Spéciale pour tous moteurs deux temps

64, r. Cl.-Bernard, PARIS-3^e
Tél. : PORT-ROYAL 15-14

G.P.D.M., 4, r. Chaptal, Levallois. Tél. : Pér. 09-13. Réal. rectific. d'embiel. Cyl. dispo. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 121, etc. et ttes marq. pièce adapt. pour Chaise Peugeot, Terrot, Motobécane, F.N. et embiel. ttes marq. culas.

M.I. Peugeot, Automoto A.12 et ttes marq. cyl. adapt. Gnome. Catalogue N° 10 s. dem. Fourni. exclusive aux Agents seulem.

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

R.-ENFIELD 350 culb. parfaite. Tél. : Lab. 01-25.

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

SENSATIONNEL
100 MOTOS. Différents états. Prix marchand. Reprise accept.
B.W.M. R.71, R.12, R.11, R.35, R.4, etc.
D.K.W. 190, 198, 250, 350, 500, SB et NZ.
N.S.U. 100, 198, 250, 350, 500 A.C.T.
ZUNDAPP. 196, 500, 750, etc.
ARDIE, PUCH, TRIUMPH,
— VICTORIA, etc...

INDIAN, modèles surplus, — stock considérable, — bicylindre 500 scout 1944 et CA.V. susp. AR. — av. ou ss side, bas prix.

GNOME-ET-RHONE tous modèles b. état. JUNIOR, px 50.000 fr. Major 70.000 fr. D.5175.000 fr. X. 75.000fr. AX2 incompl. à partir de 30.000 fr.

MONET 250 et 500 bn. état au choix. R.-GILLET side récent, 4 vitesses. MOTOBECANE - TERROT - PEUGEOT ROYAL 350 - B.S.A. 500, etc...

Epaves, cadres, fourches, moteurs, roues, — sidecars, etc., de marques diverses. —

ALAZARD, 47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e (fond du passage à côté du cinéma).

DIVERS

CHERCHE local même dans cour Paris ou banl. Ouest pr répar. motos. Ecr. Le Treste, 24, r. Bapst, Asnières.

EMBIELLAGE Matchless 350, Px 5.000. Mogei, 22, r. de l'Harmonie, Drancy.

RECHERCHE tri Peugeot 55 TN. Bn. ét. Ecr. Lechevallier, Coligny (Orne).

CHERCHE Lambretta 125 caréné, ét. nf si poss. M. Desneux, 19, r. Vivienne, Paris-1^e. Tél. : Gut. 03-09.

RESERV. phare, selle, mag. Dyn. B.M.W. R.73, tubes échap. cadre R.71, selle, cart. alu. phare, sélec. N.S.U. 250, freins. mot. chaînes D.P.K., carters N.S.U. 250. Adresse au journal.

CHERCHE moto angl. 2 ou 4 cyl., 6 à 10 CV. culb. Px int. Saclen, 27, r. Thenart, Maris-de-Lomme (Nord).

BLOC 350 NZ à remont. au plus offr. Froger, 73, r. Ch.-Floquet, Vitry (Seine).

CHIEN bleu d'Auvergne chasse. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18^e.

CADRE fourche télesc., gros pneus, freins tambour cyclo mot. 50. Px 8.000 fr. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18^e.

NEZ, pont Simca 5-6 complet moitié prx. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18^e.

REMORQUE camping 2 r. Px 3.000 fr. 1 casque dame 53-34. Px 1.200 fr. Dechaud, 23, r. Bordier, Aubervilliers.

SUIS VENDEUR fonds cycles moto-acces. Route Nationale n° 20. Faire offres à Motocycles.

HOTELS - PENSIONS

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

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

Une ambiance motard. Une cuisine savoureuse **Chez RAYMOND**, 56, rue du Montparnasse, Paris-14^e.

Repose-pieds

PRYM
ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION **ROGER POUILLAIN**
Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&-O.)

50 MOTOS
Révis. à révis. épaves 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-Rhône, Indian, R.-Gillet, Herstatt, sides, carros., châssis, roues, cadres avec papiers. Ferai rep. 125 cmc. rec. Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris. Tél. : Mar. 45-07.

GNOME-RHONE 500 culb. ent. remis. et side bn. ét. Px 105.000 fr. Sauvade, 28, r. Estuit, Clermont-Ferrand.

MONNET-GOYON 100, parf. ét. Gati-neau, 14, bd Edgar-Quinet, Paris-14^e. Tél. : Dan. 64-71.

VENDS ou ach. mot. B.S.A., type G x 2, 4 CV. Ecr. Moaro, Cycles, Propriano (Corse).

P. 110 mot. ent. ref. pns et acc. n., jam. roulé. Brière, 26, r. Sadi-Carnot, Bagnolet.

D.K.W. 198 type S.B. av. t. sad. ét. nf. Px int. urg. case dép. Ecr. journal.

PARTICULIER vend side Précision impec. à droite, chrome, cuir, peinture, nfs. Jama, 23, r. de Créteil, Joinville-le-Pont (Seine). Tél. : Gra. 30-70 sf. h. des repas.

MOTOBECANE 175 1950. Impec. cse santé, 6.000 km. Px 120.000 fr. E. Demangel, Xertigny (Vosges).

N.S.U. 200, exc. ét. tansad. sac., etc... Guillout, 8, r. Héricar, Paris-15^e.

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous

ACCESSOIRES et **ÉQUIPEMENTS** aux **PRIX LES PLUS BAS**
chez les **SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS**

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Paul LADEVÈZE

50, Rue Brunel et 235, Boulevard Péreire
PARIS - XVII^e

Tél. ÉTOILE 24-66

Métro : Pte Maillot et Argentine

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE :

ARIEL — PANTHER — O. E. C. —
VICTORIA — RIXE — IMMÉ —
GILERA — Scooter TILL — Lunettes
IDÉAL — Casques CROMWELL —
Selle biplace FERIDAX

Expédition France et Colonies

Neuf, Occasions, Crédit et Pièces détachées
CHEZ

LADEVÈZE Paul, 50, Rue Brunel - PARIS - XVII^e
Tél. ÉTOILE 24-66

Livraison immédiate de FERIDAX et CROMWELL

Nous pourrions disposer éventuellement de plusieurs milliers de
moteurs Allemand 38 cmc., pour fabricants de Cyclomoteurs.

CONFORT & SÉCURITÉ

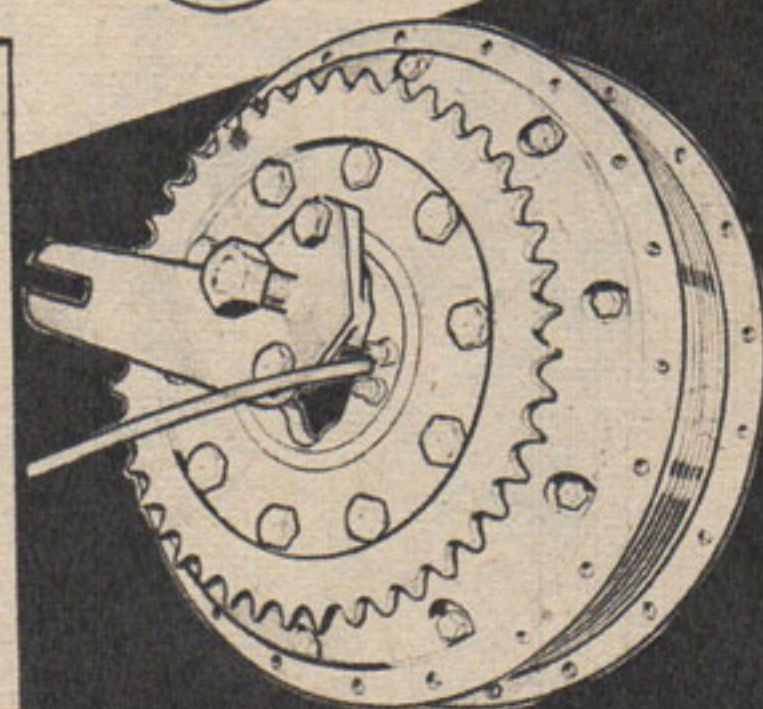
sur
MOYEUX



Moyeux à suspen-
sion interne par
anneaux Neiman
et freinage cen-
tral adoptés par
les champions

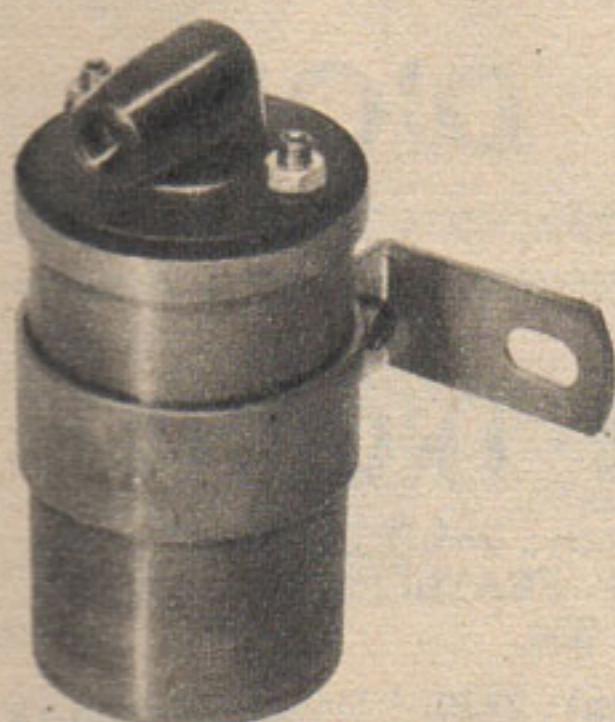
Adaptables instanta-
nément sans aucune
modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



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

MagrétoFrance



VOUS PRÉSENTE...

sa nouvelle bobine
haute tension, d'un
encombrement très
réduit, pour moteur
de 100 à 750 cmc.
Et vous rappelle ses
différentes
spécialités :

- Canalisations tres-
sées sous gaine
synthétique.
- Commutateurs,
- Interrupteurs.
- Conjoncteurs,
- Éclairage cycles.

Usine - Siège Social :

93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII^e)
Dépôt : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII^e)

Le tour du monde

40.076 Kms
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY

PAR LES
Monneret

SUR MOTO PUCH

en 25 jours et 25 nuits

AVEC BATTERIE

BAROCLEM

MOTOCISTES !

Un appareil
que vous attendiez :

**LE CONTROLEUR
ÉLECTRIQUE
"MARBON"**

qui vous permettra la vérification rapide et sûre des

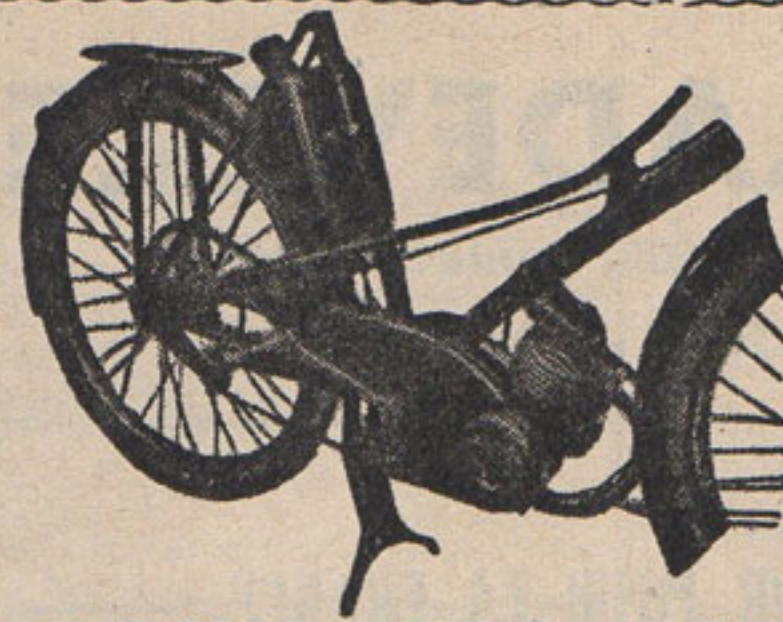
**Bobines de volants,
Condensateurs,
Bornes de sorties,
Bougies,
Lampes, etc...**



**APPAREIL
peu encombrant
et d'un emploi facile**



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



**LES BÉQUILLES
RENFORCÉES**

adaptables sur :
**MOBYLETTE
MOTOBÉCANE
VÉLOSOLEX**
et tous les vélos

Fabriquées par :

" DYNAMIC ACCESSOIRES "

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

Sacoches BRAUN

GRAND LUXE

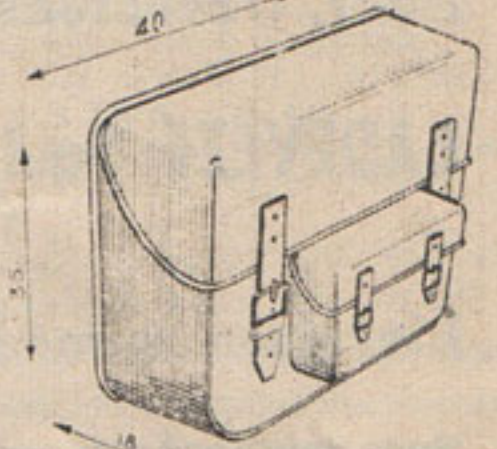
VACHE LISSE, 1^{er} CHOIX

pour MOTOS et SCOOTERS
entièrement bordées. Renforcées

ADAPTABLES SUR TOUTES MOTOS

Motards et Crossmen
adoptez la Ceinture Spéciale

BRAUN, Artisan-Fabricant, 89, Rue de la Glacière, PARIS



VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"
en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE
IMPERFORABLE AU CHOC

PRIX IMPOSÉ : 3.200 Fr.

VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Les Pompes

MISTRAL

motos...

équipent les grandes marques

Une fois de plus, le Carburateur

AMAC
CONFIRME SA
SUPÉRIORITÉ :

au **BOL D'OR**

avec LEFÈVRE, sur Norton,
premier au Classement général et record général
de l'épreuve.

au **TOURIST TROPHY**

Cat. 350 cmc. : 1^{er} DUKE (Norton); 2^e LOCKETT (Norton);
3^e BRETT (Norton); 4^e FEATHERSTON (A.J.S.).
Record du tour à 146 km. 200.

Cat. 500 cmc. : 1^{er} DUKE (Norton); 2^e BILL DORAN (A.J.S.);
3^e CANDLESS (Norton). Les 420 km. à 150 km. 140
de moyenne (nouveau record).

Depuis près de 30 ans, le carburateur AMAC est associé à la
majorité des records du monde en motos et vélomoteurs.

— EN VENTE CHEZ TOUS LES MOTORISTES —

STATION-SERVICE AMAC

21, Rue Collange — LEVALLOIS (Seine)

Tél. PER. 06-02

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...

Toujours du disponible!

Robert Kiéne
73 Quai du POINT-du-JOUR
BILLANCOURT
TÉL. NO. 54 02

VENTE à CREDIT **TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**

AGENCE OFFICIELLE :

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

14, Bd Soult PARIS XII^e

Tél. : DOR. 49-42 Tél. : DOR. 49-42

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

MOTO-CYCLES
194, Avenue du Maine — PARIS (14^e)

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

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

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

MOBYLETTES livrables de suite
AVEC FREIN ARRIÈRE A TAMBOUR

AUTOMOTO

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

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

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

SCOOTER ARDENT

LE PLUS LÉGER
LE MOINS CHER
LE PLUS PRATIQUE

Moteur WAP 48 cmc.

G. S. M. - 8, Rue des Ecoles - PARIS - Odéon 62-98

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

SAROLEA

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

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

JAWA STATION SERVICE

JAWA AGENT MÉTRO

ET TOUTES MARQUES FRANÇAISES PORTE DE VERSAILLES

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

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

JAWA 250 d'occasion 135.000 - NORTON 16 H 95.000

Disponibles de suite (neuves) :

JAWA 250 et 350 - MOTOBÉCANE D 45 S à suspension et MOBYLETTES

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

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

Pierre Monginet

vous invite à retenir dès maintenant votre

175 S.A. GIMA SPÉCIALE PRÉSENTATION

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

Pierre Monginet

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

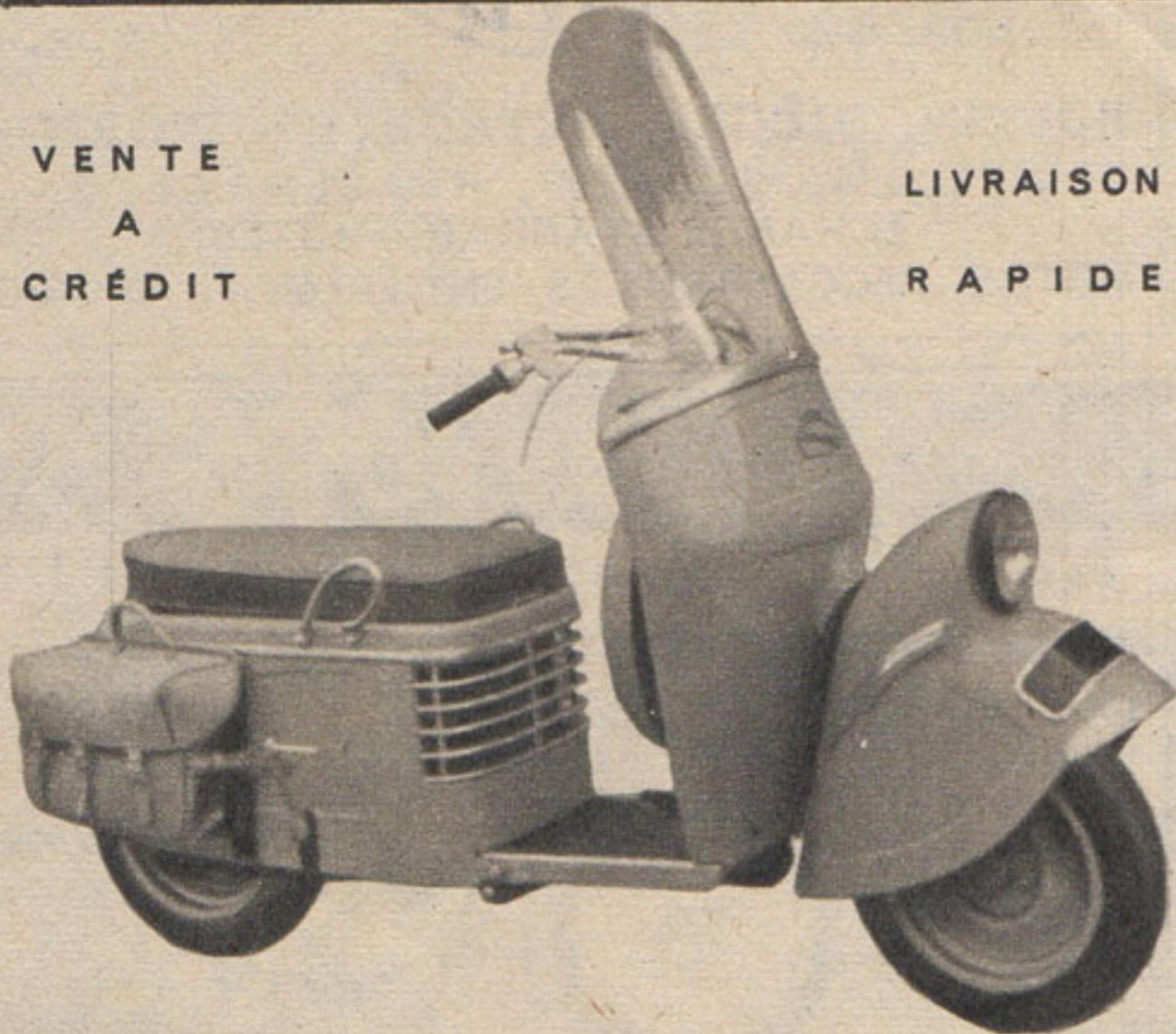
Avant de vous décider pour votre
Scooter **BERNARDET**

CONSULTEZ

IMPÉRIAL-GARAGE

VENTE
A
CRÉDIT

LIVRAISON
RAPIDE



23, Boulevard de Courcelles

Métro VILLIERS

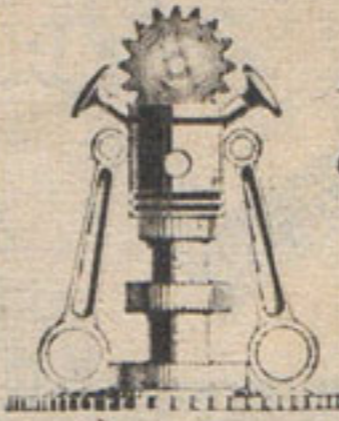
PARIS-8^e

LABorde 77-40

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

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

RENAULT ET CAMUS

VENTE A CRÉDIT

GULLER

BSA

MOTOBÉCANE

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

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conse

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

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

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

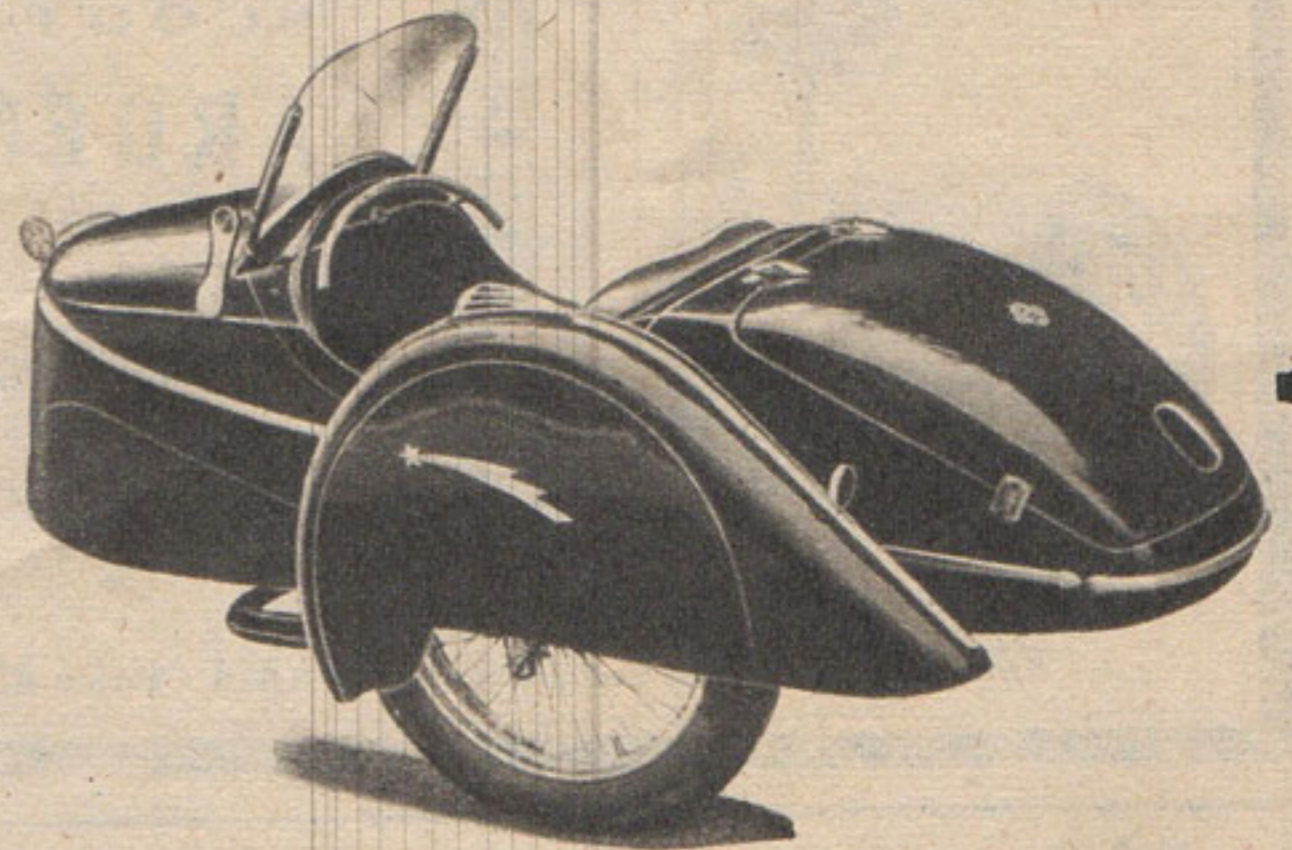
BELGIQUE: Un an, 160 fr. belges — **GRAND-DUCHÉ**: 6 mois, 85 fr. belges
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

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 1946.)



LA MAISON DU SIDECAR

Sans concurrence :

MOTOS-DANTON

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

Agent général

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

des Sides-Cars SIMARD

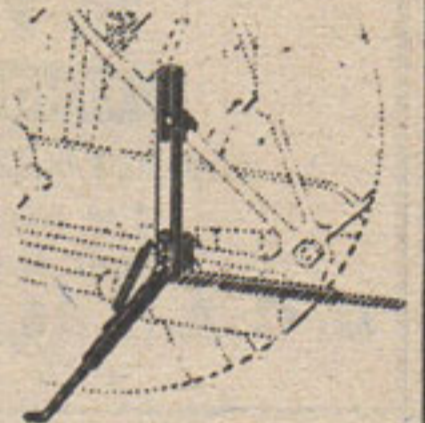
vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable
pour **MOTOS** et **VÉLOMOTEURS**

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

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

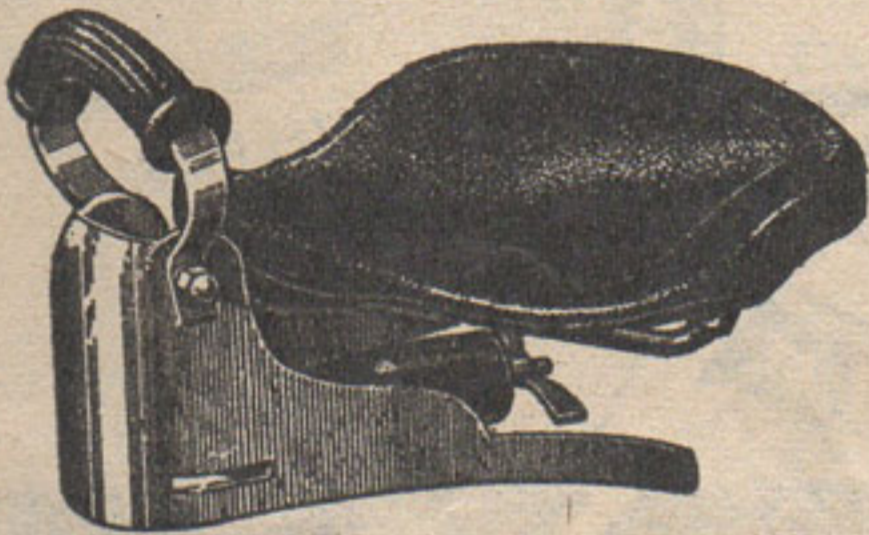
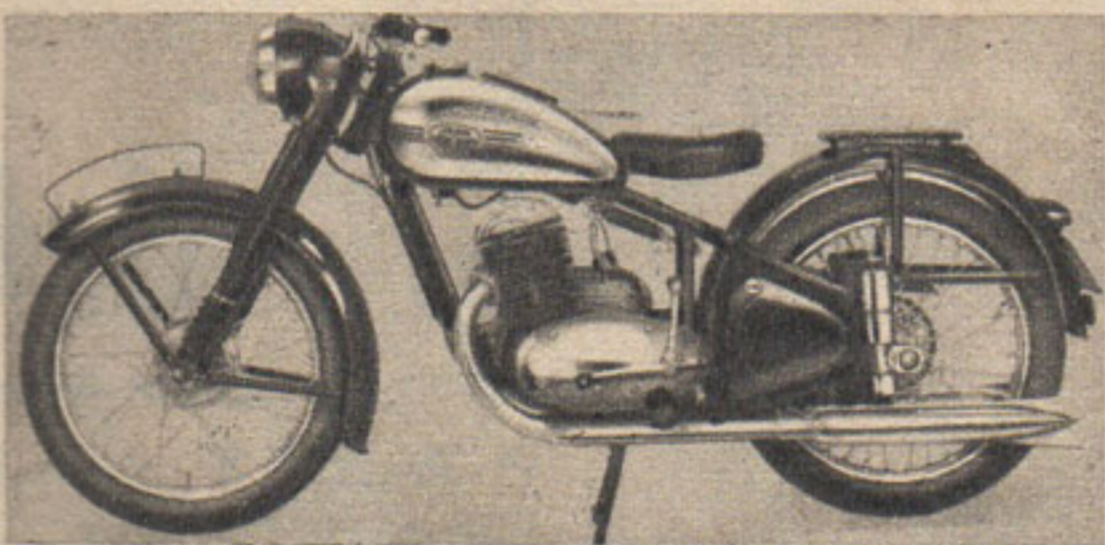
PIÈCES DÉTACHÉES

Agent **MONET-GOYON** — **MAGNAT-DEBON**

R. VOIVENEL34, RUE DE CHARONNE
PARIS-XIROQ.
17-13R.C. SEINE
502.082Agent : PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT
NORTON - GILLET-HERSTAL - EXCELSIOR
Livraison immédiate de la réputée 125 cmc. "ULTIMA"**PIÈCES DÉTACHÉES**Anciens et nouveaux modèles - Stock Gurtner
Remise aux Patented pour pièces détachées - Vente à crédit
Timbre pour réponse**L'ACCESSOIRE
MOTOCYCLISTE**9, RUE BÉLIDOR
PARIS (17^e)présente le
**Pare-
chocs
EKA
DUO**
chroméavec
BÉQUILLE
LATÉRALE
TÉLESCOPIQUE
incorporéeModèle pour échappement proéminent ou flat-twin
Modèle pour VéloMOTEUR ou Moto légère**MODÈLE SIMPLE SANS BÉQUILLE**Tous ces modèles sont munis de pièces réglables.
— Fixés en 3 points, ils ne peuvent tourner. —**BÉQUILLES LATÉRALES****EKA**
télescopique
pour Motos
et VéloMOTEURS**AMO-DUO**
pour VéloMOTEURS**SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"**

S. A. R. L.

Modèle Déposé

**FABRICANT**
des selles caoutchouc
Genre **PAGUSA**70
Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)**LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT****SAINT-PAUL-MOTOS**est actuellement en mesure de livrer immédiatement tous
VéloMOTEURS et Motos des plus grandes marques :-- JAWA --
TRIUMPH
GILET-D'HERSTAL
MOTO GUZZI
-- D. K. W. --
LAMBRETTA
TERROT
MOTOGONFORT
MONET-GOYONGNOME-RHONE
JONGHI
RENÉ GILLET
ALCYON
ORIGAN
-- M. R. --
SCOOTER A.G.F.
MOSQUITO
-- DERNY --

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES - ÉQUIPEMENTS

VENTE A CRÉDIT Conditions contre
30 fr. en timbres

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

1, Rue de Rivoli - PARIS-4^e • Tél. ARC. 71-46**RÉPARATION et REMISE A NEUF
MAGNÉTOS - VOLANTS MAGNÉTIQUES - DYNAMOS**

Maison fondée en 1937

J. BRIFFE, 8, Rue Girardot — BAGNOLET

TÉL. AVR. 29-58

DYNAMIC-SPORT

Spécialiste du moteur A. M. C.

vous présente tous ses modèles **GUILLER**
avec reprise de votre machine

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse) — Tél. : RIC. 75-28

**L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR**

Peut équiper
tous les véloMOTEURS

SANOR
ANCIENS ETS. GENTILHOMME
86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevois
Tél. DÉFENSE 30-40

Ne cherchez pas ! **TOUTES LES BONNES MARQUES** sont à :

9, B^d Richard-Lenoir

MOTO-BASTILLE

Métro : Bastille

MOTOBÉCANE



BSA

BERNARDET -- HOREX

TERROT

GUZZI -- MONET-GOYON

OCCASIONS ET SOLDES - 6 mois de CRÉDIT

1.000 ARIEL — ZUNDAPP — B.M.W.
MATCHLESS — PEUGEOT

DU VÉLOMOTEUR
A LA 1.000 cmc.

Etudiée spécialement pour la moto,
elle TIENT et elle DURE la

BOUGIE ISOLANT MICA ALLUMAGE
MICASTELL

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

ADOPTÉE PAR DE NOMBREUX CHAMPIONS MOTOCYCLISTES

Un simple essai vous convaincra !

En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à :

D. C. A., 16, rue Octave-Mirbeau, PARIS-17^e
— Tél. : GAL. 65-32 —

PERSIN

BRY sur MARNE
SEINE

SPECIALISTE

DKW

DISPOSITIF

REGULATION

ADAPTABLE DE

TOUTES PIÈCES
pour types
SB et KS

*
ÉCHANGE
STANDARD
IMMÉDIAT DES
EMBIELLAGES

Téléphone 272 à BRY

92, Avenue de Rigny

Le Frein

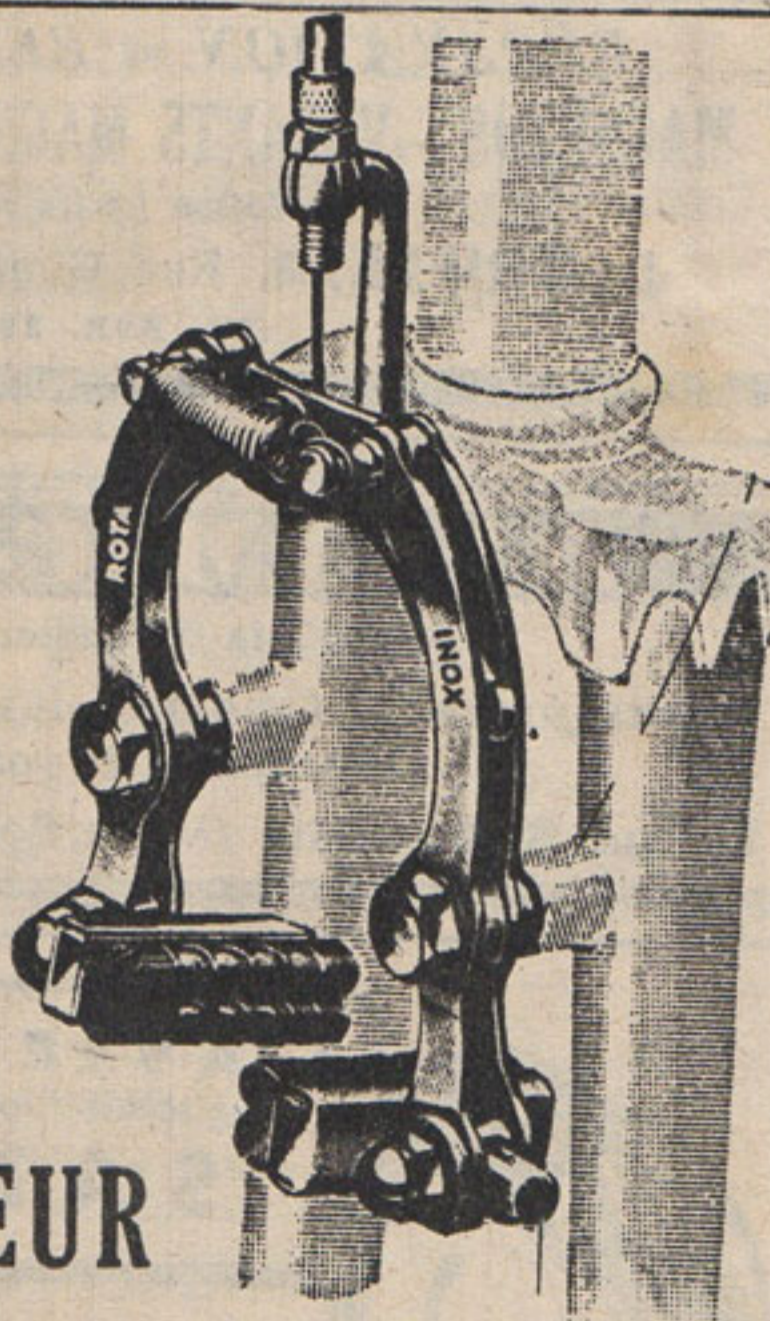


en acier
inoxydable
au chrome

**TYPE
SPÉCIAL**

pour

CYCLOMOTEUR



ROTALUX INOX

En vente : CHEZ TOUS LES COMMISSIONNAIRES
MEMBRES DU GROUPEMENT ÉCONOMIQUE

" L'EMBOUTISSAGE INDUSTRIEL "

Victor SIMON, 22, rue Olivier-de-Serres, VILLEURBANNE (Rhône)

Pour le motocycliste sérieux
Une maison sérieuse

S.G.U.A.

268 bis, Bd Saint-Germain

PARIS - VII^e

200 mètres du Pont de la Concorde

Téléphone : INValides 00-27

**PUCH
VELOCETTE
HOREX
TRIUMPH**

Les Vélomoteurs

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.

(boîte séparée)

3 vitesses

et

125 cmc.

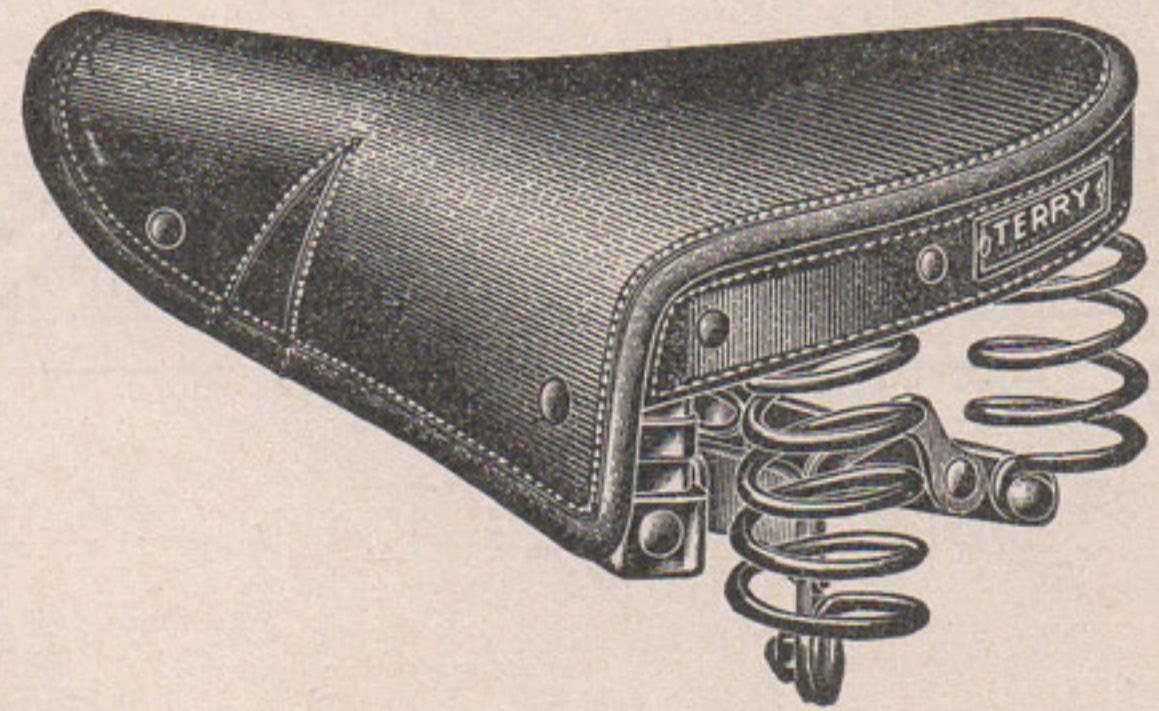
(bloc-moteur)

4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape



— 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

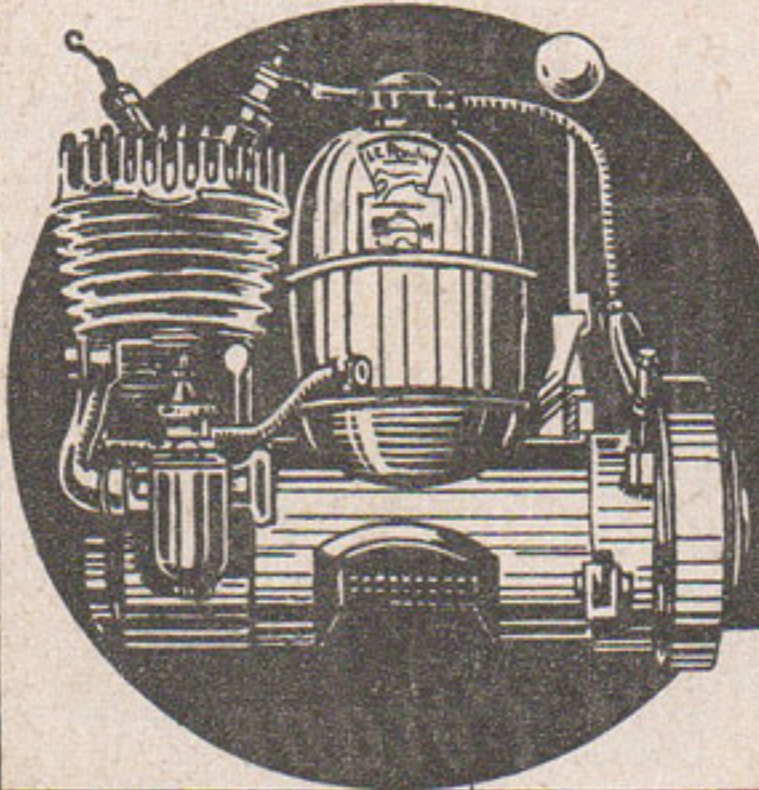
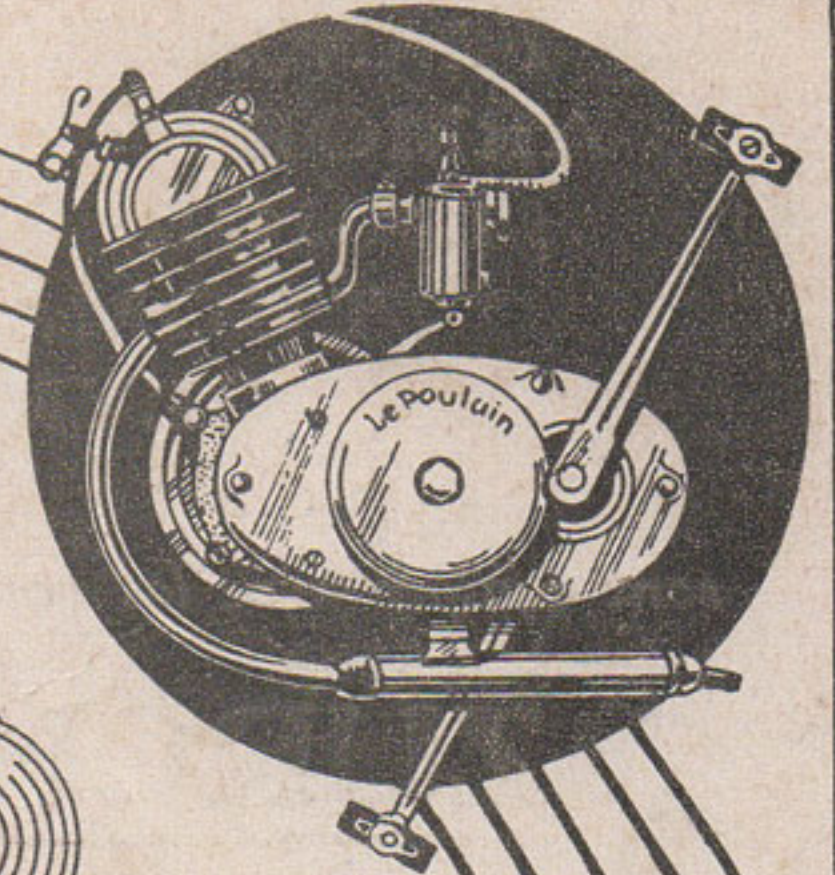
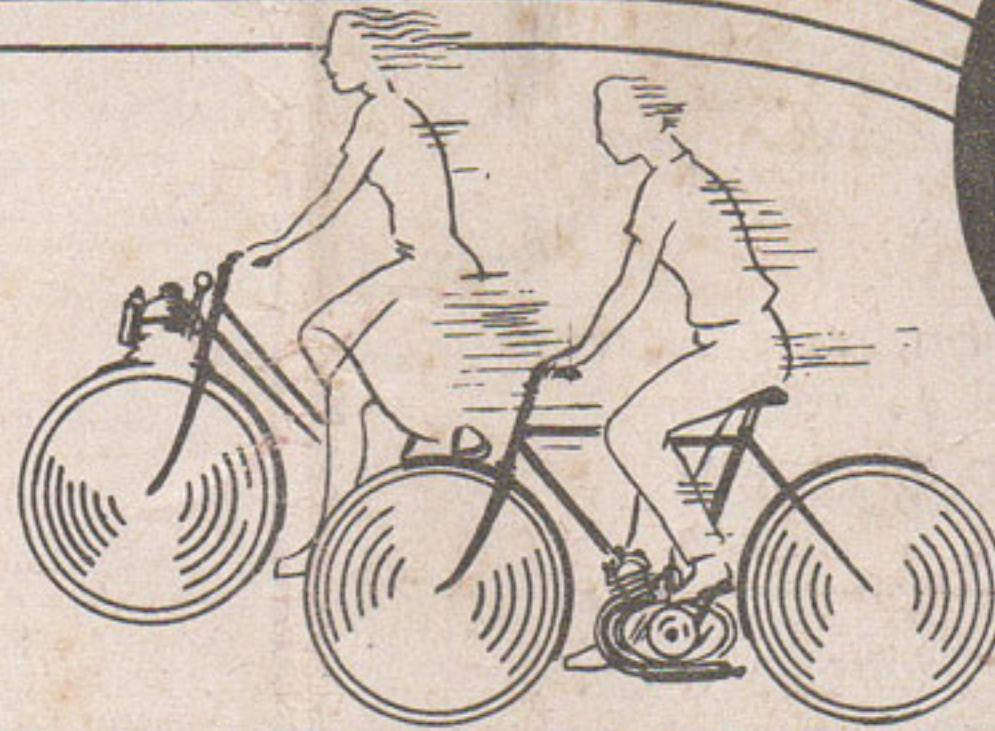
88, Avenue Paul-Doumer, PARIS - 16^e - Tél. : AUT. 18-42

*Le pur sang
des moteurs auxiliaires*

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

CYLINDRÉE: 49 cm³
2 TEMPS
11. 1/2 AU 100 km.

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

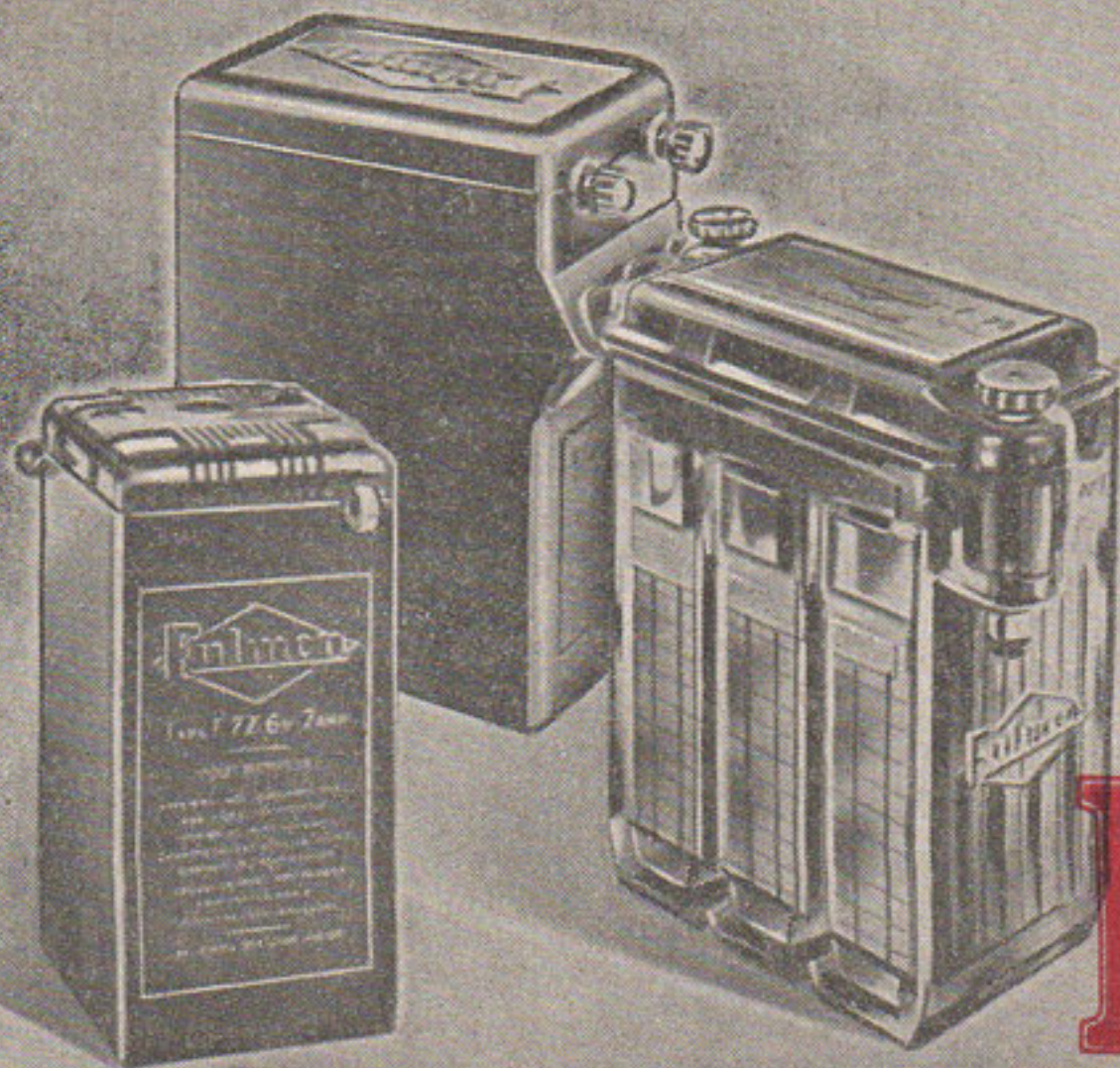


Le Poulain

74 & 78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE)
TEL. PER. 43-74

Ce qu'il y a de mieux!

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



Fulmen-moto
LES PLUS DURABLES

