

5^e ANNÉE - N° 58

REVUE
BIMENSUELLE

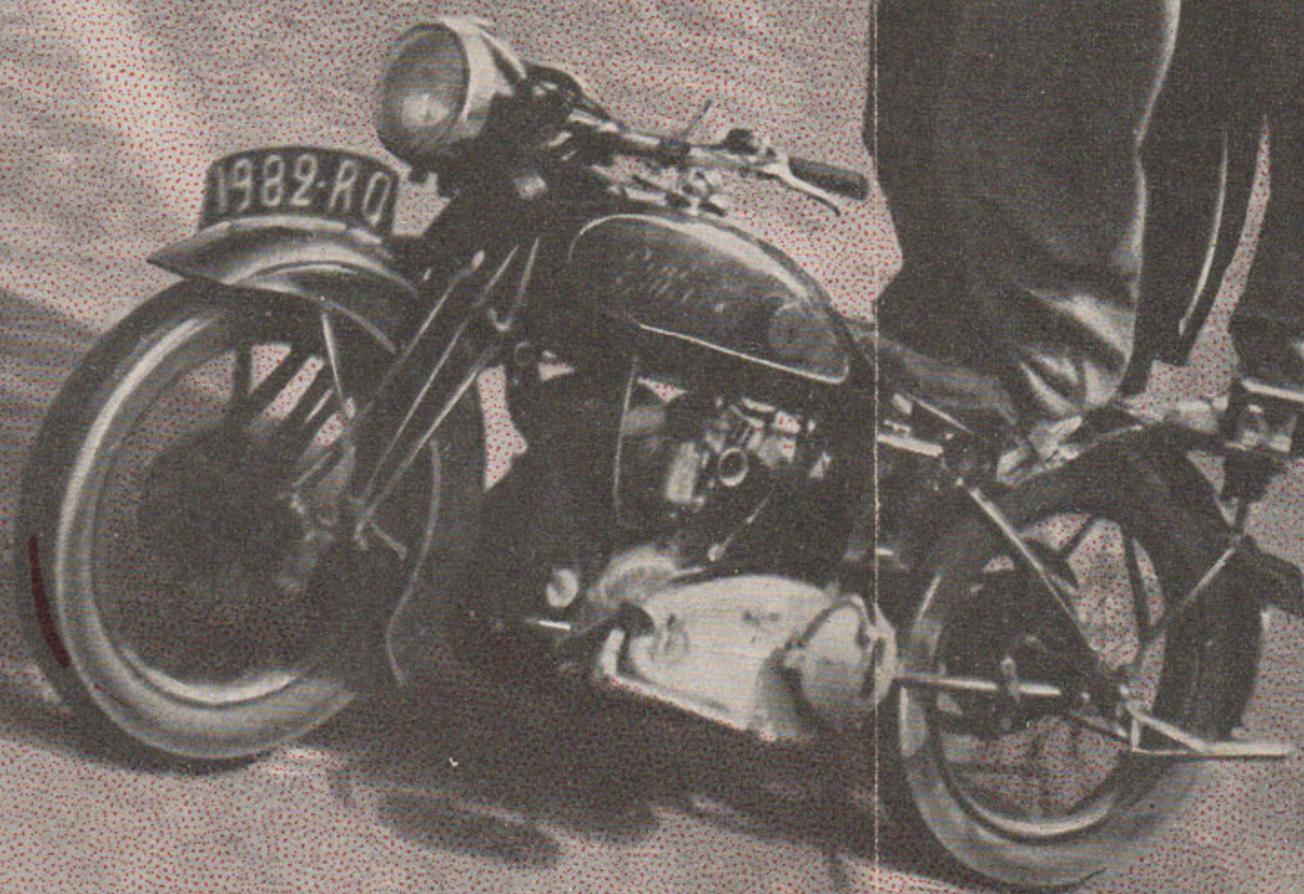
1^{er} SEPTEMBRE 1951

MOTOCYCLES

ADR R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

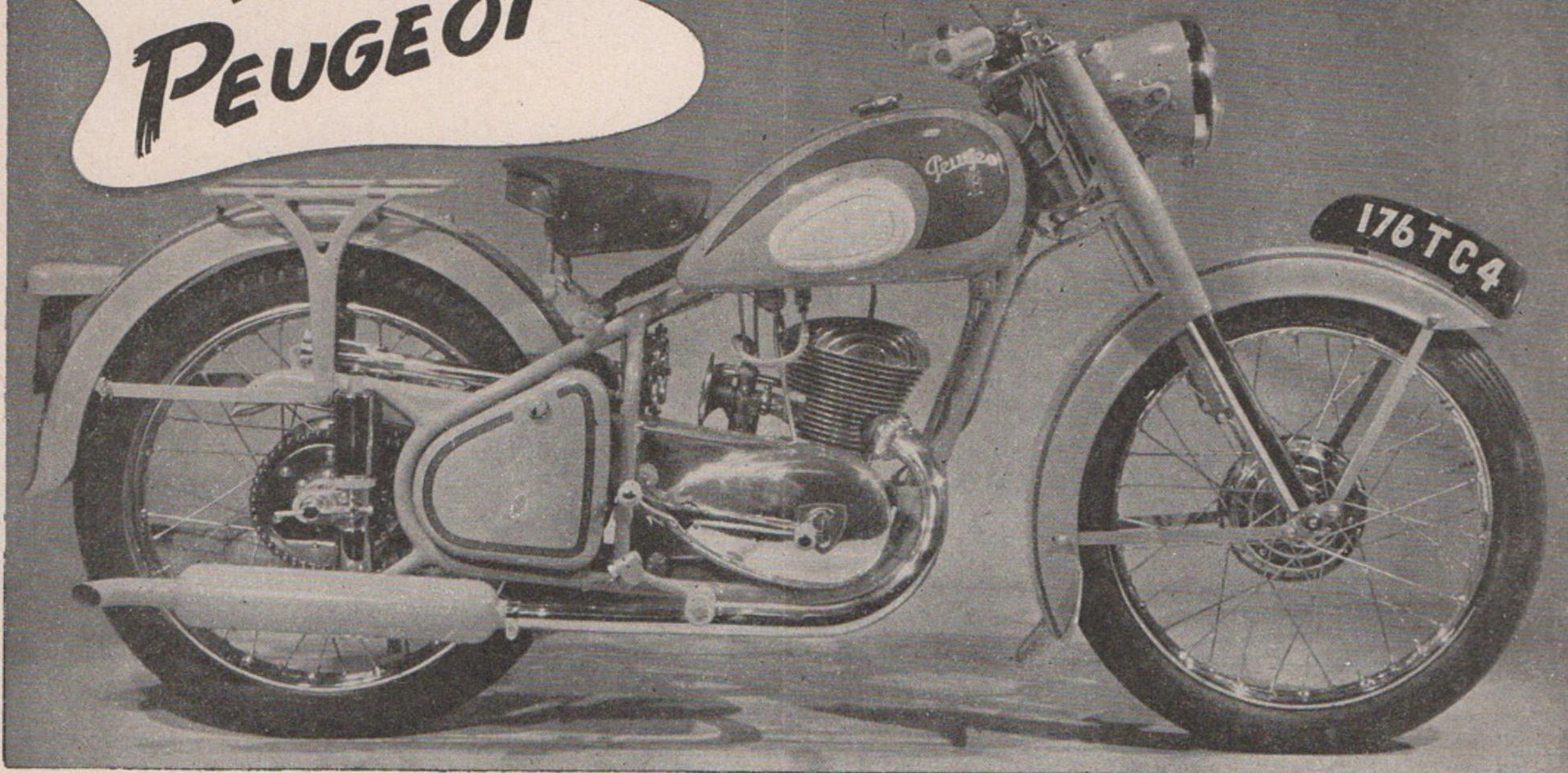
14, Rue Brunel, PARIS (17^e)



40 Fr.

LA NOUVELLE 175 ^{CM³} A SUSPENSION ARRIÈRE

la perfection
PEUGEOT

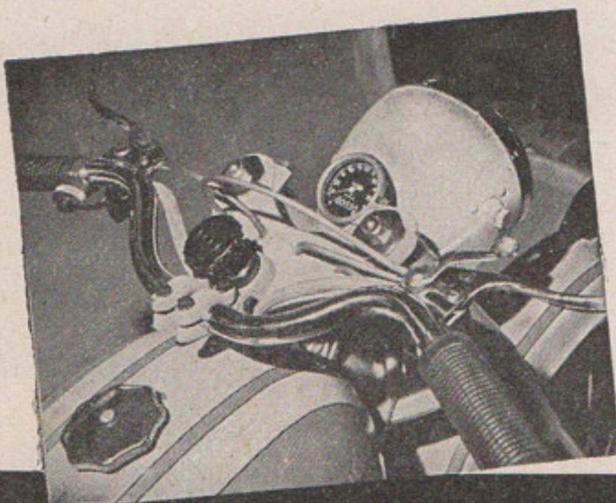
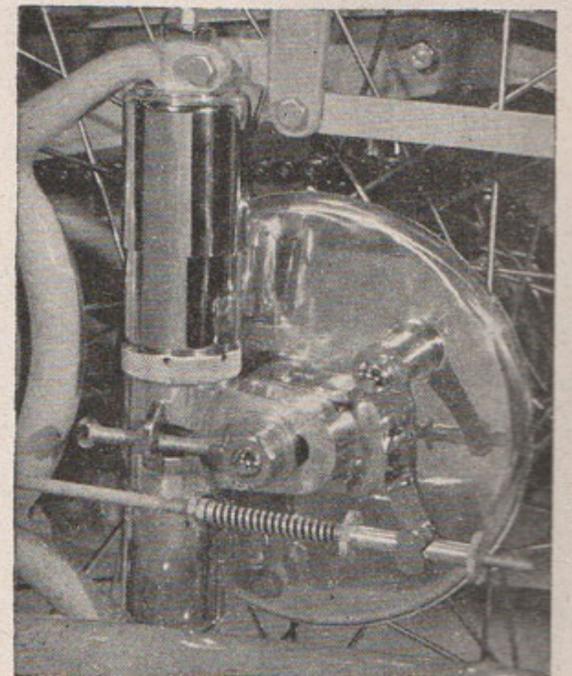


Cette nouvelle motocyclette 175 ^{cm³}, type 176 TC 4 résume toute l'expérience de PEUGEOT dans la fabrication des "2 temps" à haut rendement.

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

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

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



Cycles
Peugeot

USINES A BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)





Spécialiste d'appareillages moto électriques 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

ZÜNDAPP



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.

Déjà vainqueurs aux Bols d'or 1949 et 1950

LES MOTEURS 125 ET 175 ^{CM3}

4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SELECTEUR AU PIED

Sont en nouveau les grands triomphateurs du

BOLD'OR 1951

CATÉGORIE 175

- CLASSANT 5 COUREURS DANS LES 6 PREMIERES PLACES

1^{ER} MATHIEU : AYANT PARCOURU 1800 KM 390 A PLUS DE 75 KM/H DE MOYENNE

2^E MOSER

BATTANT LE RECORD DE L'ÉPREUVE SUR LE CIRCUIT DE S^T GERMAIN EN LAYE AINSI QUE LE RECORD DÉJÀ DÉTENU PAR LES MOTEURS A M.C. SUR LE CIRCUIT DE MONTLHÉRY

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA
GUILLER - HUIN - MALTERRE
NEW - MAP - SCOOTAVIA

EQUIPENT LEURS VELUMOTEURS ET MOTOS LÉGÈRES
AVEC LES MERVEILLEUX RACERS DE RÉPUTATION MONDIALE

Construits par les...

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

FULGUR

BREVETÉ S.G.D.G.

va vite
en
tout terrain

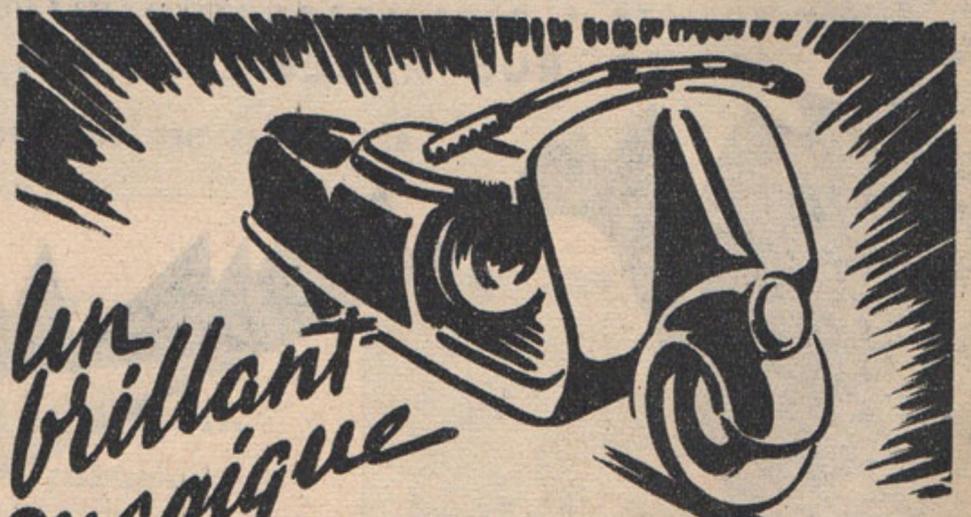


LA REMORQUE - MONOROUÉ -

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

Éts TAILLANDIER

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE - VINCENNES (SEINE)



un
brillant
magique

Réussite étonnante de la Chimie moderne

OX-FORD'S Polish sans fatigue, efface les taches, donne à la peinture, à l'aluminium, au chrome, un **brillant magique**, et constitue chimiquement une armure durable contre l'oxydation et la corrosion.

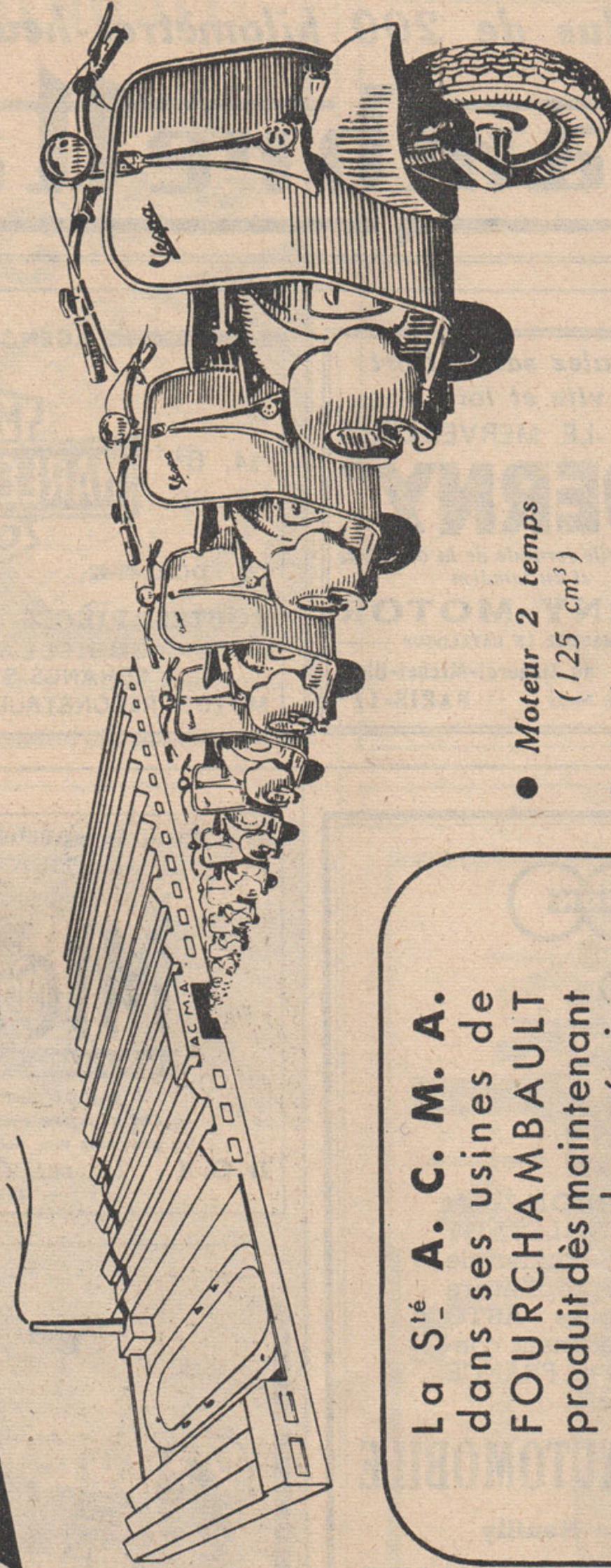
Vous aussi, OXFORDISEZ votre voiture, votre moto, votre vélo.

Maintenant en vente en France chez votre Garagiste, Motoriste, Marchand de cycles.



OX-FORD'S polish

Vespa



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

le **Vespa**
SCOOTER

de renommée mondiale

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

- 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, Bld Diderot — GARAGE BOCQUET, 62, Bld Magenta
Pour la Province : S'adresser à la Sté A.C.M.A., 5, Rue de Tilsitt - Tél. WAGram 49-54



CINQ NOUVEAUX RECORDS

125 cc.



Plus de 200 kilomètres-heure

Le Scooter

Lambretta

est le meilleur



Pédalez sans effort
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

"DERNY"

La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DERNY-MOTOR

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

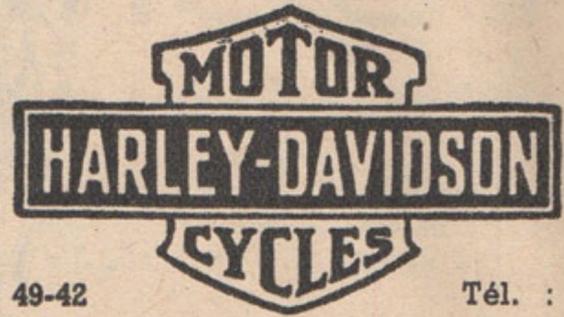
181, Av. du Général-Michel-Bizot

Tél. : DID. 76-01

PARIS-12^e

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult



PARIS
XII^e

Tél. : DOR. 49-42

Tél. : DOR. 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE

ÉCHANGE STANDARD MOTEURS

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE



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 con-
nues, 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 —

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



DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

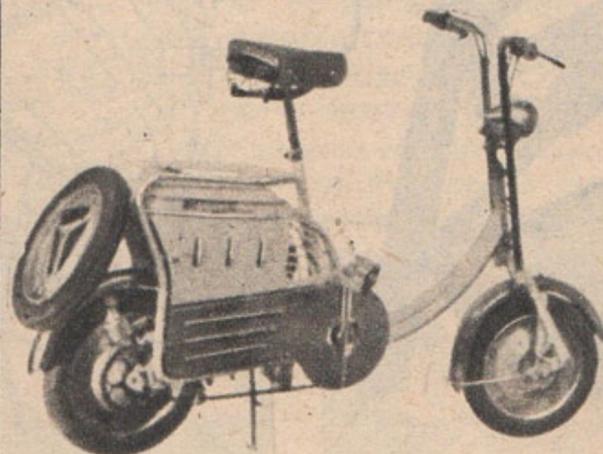
ADOPTÉE PAR DE NOMBREUX CHAMPIONS MOTOCYCLISTES

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 —



SCOOTER ARDENT

LE PLUS LÉGER
LE MOINS CHER
LE PLUS PRATIQUE

Moteur VAP 48 cmc.

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

CONFORT *et* SÉCURITÉ

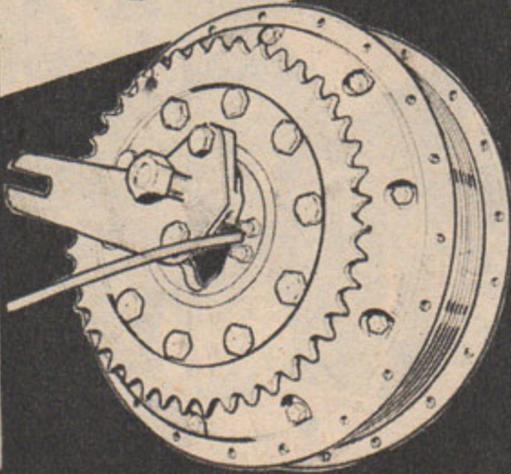
sur
MOYEUX



Moyeux à suspension interne par anneaux Nelman et freinage central adoptés par les champions

Adaptables instantanément sans aucune modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



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

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**

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

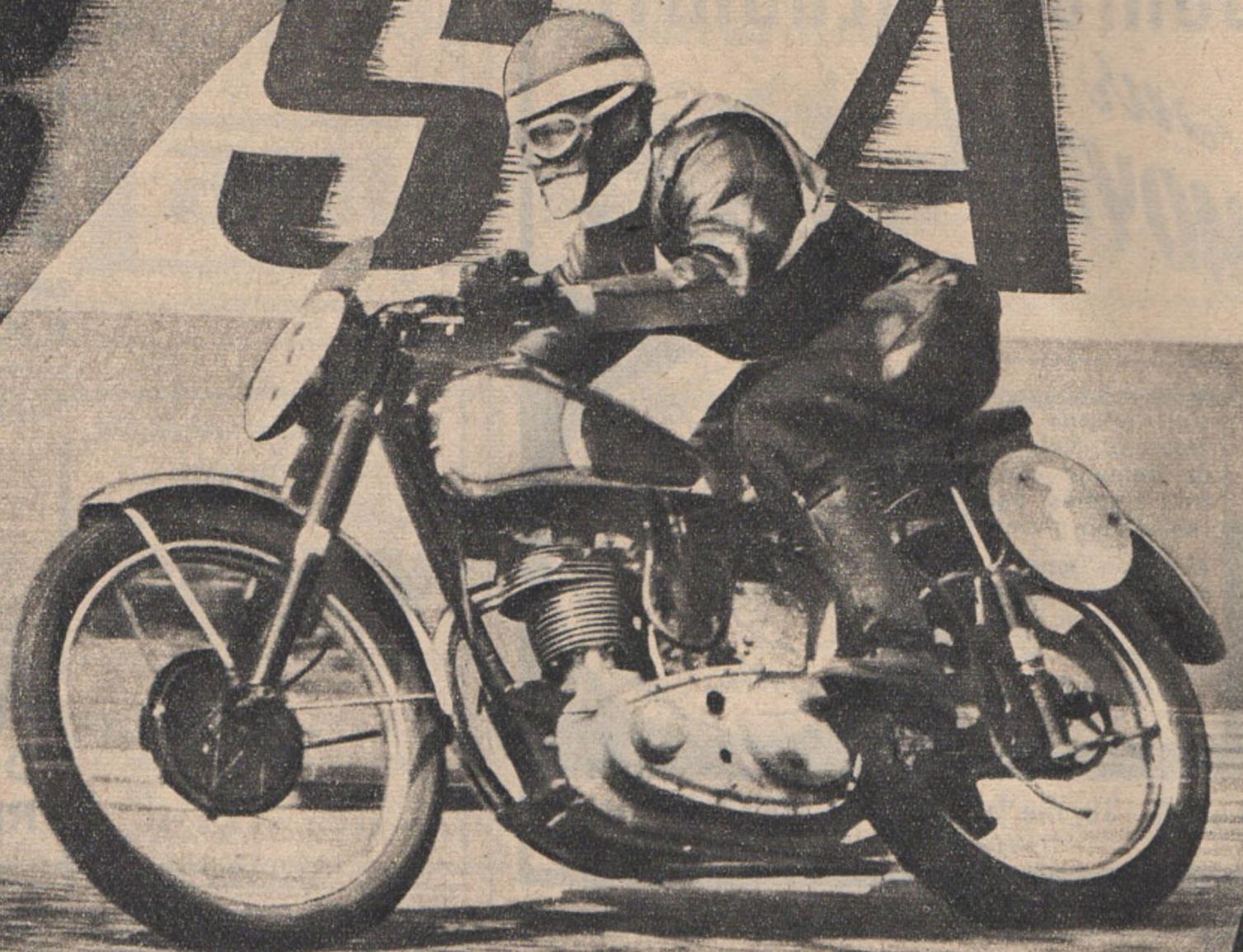
522-525
300
400
610
121
391
86
263
270
251
722-723
600

**ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS**

SAKER
ET^{AS} ANDRE PORTERIE

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

BSA



La plus grande épreuve de l'année

LE JUNIOR CLUBMAN'S TOURIST TROPHY 350 CMC.

est remportée par BSA

1^{er} **BRYAN PURSLOW**, âgé de
18 ans, sur BSA (moyenne 121,17 km.h.)

RECORD BATTU

*C'est la 3^e année consécutive que le
Junior Clubman's est gagné par BSA*



20 MODÈLES DIFFÉRENTS

250 AGENTS A VOTRE SERVICE

MOVÉA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e

Tél. : COP. 27-23 et 40-65

A PROPOS DE RECORDS



Un record comme celui que Lambretta vient d'ajouter à son étincelant Palmarès, non seulement sert le prestige de la marque, glorifie le pilote, mais fait rayonner dans le monde entier l'industrie nationale ; éprise du sport et habituée des victoires, on la

sent toute entière auprès de ses leaders.

Il est rare qu'un record aussi éblouissant soit l'effet du hasard et de la chance. Il ne peut être acquis, en dehors de la science des ingénieurs et de la virtuosité du coureur, que grâce à une étroite coopération d'un grand nombre de spécialistes de toutes branches, mettant en commun et d'un même cœur tout leur savoir à la disposition d'un seul.

Il en résulte entre compatriotes une ardente et saine émulation, une volonté intense de maintenir bien haut, au-dessus de l'arène, les couleurs du pays.

Il en est de même chez nos voisins : les Anglais triomphent dans les compétitions, les Allemands battent des records sensationnels, les Belges s'attribuent le Championnat d'Europe de moto-cross. Partout la lutte est engagée et chacun triomphe dans sa spécialité.

Quant à nous, qui ne sommes même pas figurants, notre rôle se borne à nous mettre à vif la peau des mains, à force d'applaudir sportivement aux exploits des autres.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
& RAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

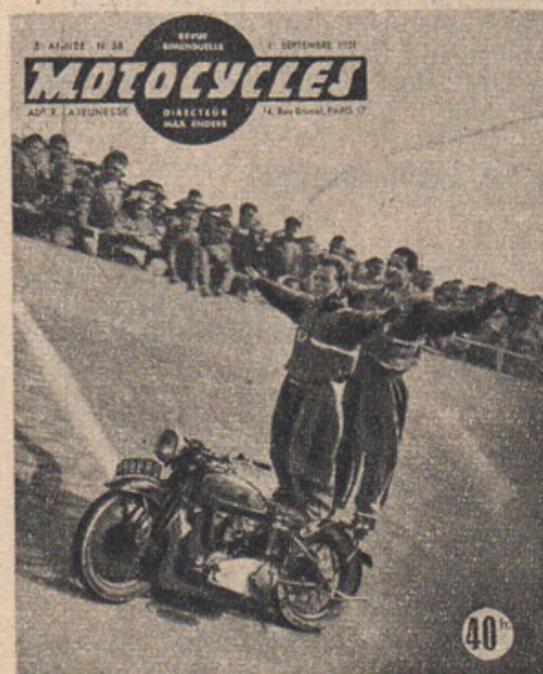
★ ★ ★

Sommaire

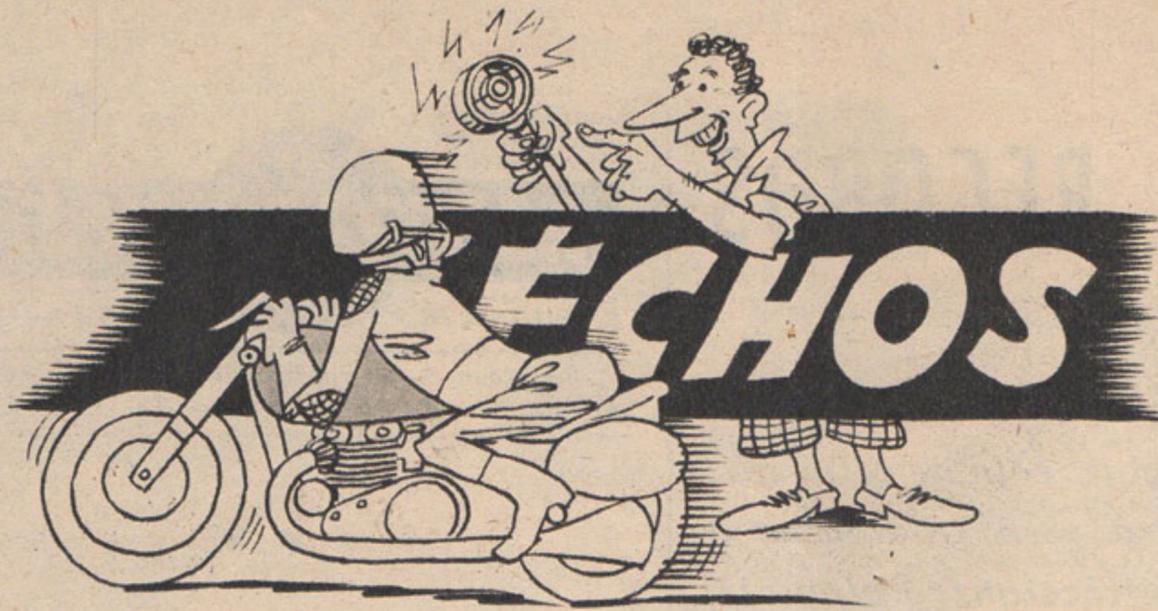
5^e ANNÉE - N° 57 - 1^{er} SEPT. 1951

	Pages
● LES ÉCHOS	8
● A PROPOS DU CYCLECAR, par MAX END.	10
● L'ALCYONNETTE 50 cmc.	13
● UNE MOTO ESPAGNOLE.....	14
● LA D.K.W. 200 cmc.	16
● NOUVELLES D'ALLEMAGNE, par CHRISTOPHE.	19
● MOTO ET SCOOTERS ITALIENS	22
● LE SPORT	23
● LES CLUBS	29

NOTRE COUVERTURE



CONCHON et RENAUD, de l'A.S.P.P.,
champions de France d'acrobatie



Nos moteurs à l'étranger.

Si les productions étrangères jouissent chez nous d'un engouement certain, il ne faut pas croire pour autant que les nôtres sont dédaignées par delà nos frontières.

Nous y avons de bons représentants qui savent nous faire apprécier.

C'est ainsi qu'en Italie une maison comme celle de M. Giuseppe Navone se consacre depuis vingt-cinq ans à diffuser nos moteurs et motos. Le fait que cette maison est toujours active et prospère prouve bien que l'industrie française a la bonne cote.

M. Navone évoque d'anciens souvenirs en nous rappelant qu'il a lancé autrefois quelques marques alors estimées parmi lesquelles Train, Chaise, Dollar, D.F.R., Durandal, etc...

Cette année M. Navone a pris pour l'Italie la représentation générale de notre moteur A.M.C., très favorablement accueilli et qui est ou va être adopté par plusieurs constructeurs de motos légères.

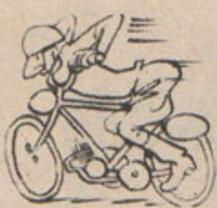
Le tour du continent avec un sidecar 197 cmc.

M. Bert Kershaw, ancien spécialiste de moto-cross, vient d'accomplir sur le continent un périple de 6.600 kilomètres en pilotant une moto légère de 197 cmc. avec sidecar, celui-ci occupé par un passager et contenant les bagages nécessaires pour un voyage d'un mois.

La moto, anglaise, était une James et le moteur un Villiers 197. M. Kershaw est passé par les cols des Pyrénées, les Apennins, les Dolomites et les Alpes.

Nous reviendrons sur cette éloquente démonstration de l'aptitude au tourisme confortable des motos légères de moins de 200 cmc.

Vélos et cyclomoteurs.



Si l'on estime à plus de 15 millions le nombre de bicyclettes utilisées en France, l'administration a constaté une réduction très sensible du nombre des cartes fiscales remplaçant l'ancienne plaque attestant que l'impôt a été régulièrement payé.

On a cherché à connaître la raison de cette baisse et parmi les causes probables on a admis, comme l'une d'entre elles, la motorisation de nombre de cycles à l'aide du moteur auxiliaire.

Le cyclomoteur en effet n'est pas soumis à l'impôt qui frappe les vélos puisque cet impôt est perçu sous forme de taxe prélevée sur l'essence.

Quoi qu'il en soit les bicyclettes se vendent moins bien, celles d'occasion sont peu demandées; on veut de moins en moins pédaler; ce que perd le vélo, le cyclomoteur le gagne.

Un peu de statistique.

Le chiffre des importations et exportations de motocyclettes pour le premier semestre 1951 a été récemment publié. On a introduit en France 6.777 machines étrangères: l'Angleterre vient en tête avec 2.345 motos, suivie de près par l'Autriche, 2.041. Puis, dans l'ordre, viennent l'Italie, la Tchécoslovaquie, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse.

Ce chiffre montre une augmentation de 4.700 et quelques entrées par rapport à la même période de 1950.

Par contre, nous avons exporté 3.924 motos. Mais sont considérées comme exportées celles qui, quittant la métropole, s'en vont vers les territoires d'outre-mer de l'Union Française.

D'après le Bulletin du C.M. de la Sûreté Nationale qui vient de paraître récemment et à qui nous souhaitons bienvenue, on a comparé dans divers pays la consommation globale de chacun d'eux par rapport au chiffre de la population; c'est une approximation comme une autre qui donne:

70 litres par an et par habitant pour la France.

145 litres par an et par habitant pour l'Angleterre,

200 litres par an et par habitant pour l'Amérique.

Tirer des conclusions de ces chiffres serait hasardeux; bien des considérations entrent en ligne de compte pour une appréciation ayant quelque valeur, par exemple, d'une part, les grosses motos et les mastodontes américains, beaucoup plus gourmands que nos 50 cmc. et nos voitures de 6 à 11 cv. en général

Une statistique que nous aimerions voir serait celle qui montrerait un tableau comparatif des accidents de la circulation dans les pays où le permis de conduire est obligatoire et ceux où il n'existe pas.

Jusqu'à preuve du contraire, nous ne sommes pas persuadés que ce permis améliore la qualité des conducteurs et les rende plus prudents; nos routes semblent actuellement en fournir la preuve.

Agents gastronomes.



De passage dans une grande ville d'eaux à l'heure du déjeuner, et quelque peu impressionnés par la magnificence et le luxe des grands hôtels, nous avons songé à demander à un agent chargé de la circulation, la direction d'un bon restaurant sans épates. Celui-ci nous a très aimablement renseignés, ajoutant même que si nous n'étions pas satisfaits, nous n'hésitions pas à l'en prévenir.

Nous sommes en effet, à la suite du repas, retourné vers ce brave agent, mais pour le remercier; il nous avait indiqué bonne table à prix raisonnable.

Le fait doit être d'ailleurs fréquent: nous nous souvenons avoir autrefois opéré de même en Alsace pour déguster une bonne choucroute et fûmes exactement dirigés par un autre agent vers le bon traiteur. Nous donnons le tuyau, à toute fin utile, à ceux qui ne savent où descendre pour casser une bonne croûte.

Pour une même marque, graissage séparé et graissage par mélange.

On pourrait être surpris que, sur deux modèles T.W.N., l'un possède le graissage séparé, l'autre, plus récent, le graissage par mélange. Voici l'explication:

Le modèle BD.250 couramment appelé « Hérisson », à double piston, ayant un décalage de lumières par suite des hauteurs différentes des deux axes de bielles et possédant une entrée de gaz commandée par tiroir rotatif, a besoin d'un graissage par pompe pour amener l'huile fraîche aux points les plus chauds. Ce moteur de rendement élevé est à haut régime.

Par contre, le BDG.250 H est conçu plus simplement. Le système de balayage reste le même mais les pistons, possédant le même axe, évoluent dans le même cycle. Le diagramme de ce cycle étant symétrique, le rendement est supérieur aux bas régimes, déjà 10 cv. 6 à 3.600 tours-minute. L'emplacement du carburateur côté échappement garantit un bon refroidissement du piston et son excellent graissage. Les gaz frais traversent l'axe du piston d'échappement.

C'est ce qui a permis de renoncer au graissage séparé et à l'admission par tiroir rotatif.

Ce nouveau moteur ne nécessitant plus de connaissances spéciales est devenu le moteur pour tout le monde. D'autre part, son prix de revient est très inférieur à celui du moteur BD.250.

Pour un lecteur des Abrets (Isère).



Vous nous demandez, cher lecteur, des renseignements sur les fourches télescopiques. Nous vous les aurions fournis avec plaisir si vous n'aviez pas omis de signer votre lettre d'une façon lisible.

Nous ne pourrions donc vous faire parvenir notre réponse que lorsque nous connaîtrons votre adresse exacte et complète.

Motards-chasseurs.

Nous avons présenté dans un récent numéro, comme convenant parfaitement aux motocyclistes, les bottes et bottillons Pataugas. Pour ceux d'entre eux qui sont également chasseurs, nous annonçons un brodequin réalisé suivant la même technique particulière à ce fabricant.

Ce brodequin souple et rigoureusement imperméable, agréable à porter grâce à sa « première intérieure » en tresse coton, amovible, sur ce modèle composé d'une tige d'une seule pièce avec soufflet entièrement hermétique. Il est d'un prix très avantageux et peut d'ailleurs aussi bien servir pour la moto que pour la marche ou la chasse.

Chasseurs, sachez vous chausser ! Nous ne savons pas si ce slogan a déjà été utilisé. Dans la négative nous l'offrons bien volontiers à ce fabricant qui, lui, n'a pas dédaigné les motards.

Remorque adaptable pour grosses charges.

C'est une remorque à deux roues pour motos de moyenne ou grosse cylindrée puisqu'elle est prévue pour des charges pouvant atteindre une tonne. Elle est d'ailleurs totalement différente des remorques connues.

Au lieu d'être liée à la moto par une attache articulée, elle se fixe au cadre avec lequel elle fait corps, par un assemblage spécial. La moto est ainsi transformée en tricycle, une roue à l'avant, deux roues à l'arrière entre lesquelles se trouve la caisse ou le plateau destiné à recevoir la charge.

On peut donc alternativement et suivant les besoins utiliser la moto seule ou l'équipage complet, l'accouplement se faisant ou se défaisant en quelques minutes.

Cette formule doit rendre service à nombre de gens ayant du matériel à transporter et qui ont ainsi à leur disposition deux véhicules en un seul, l'un pour l'agrément, l'autre pour le travail.

Mariage.

M. et Mme Henri Zède nous ont fait part du mariage de leur fille Janine avec M. Jacques Matura.

M. Zède est une personnalité motocycliste de Rouen.

Tous nos compliments aux parents et nos meilleurs vœux aux jeunes époux.

Nos deuils.

Notre confrère *Moto-Revue* vient d'être douloureusement atteint par la disparition à la suite d'un accident d'automobile d'un de ses collaborateurs les plus anciens, M. Louis Keller.

M. Louis Keller qui signait également Borestroke était connu pour la qualité de ses chroniques techniques toujours claires et bien documentées. Professeur au lycée de Niort, il consacrait également une grande part de son activité aux clubs automobiles et motocyclistes régionaux. Cette disparition nous cause une vive peine. Nous adressons à sa famille, à *Moto-Revue* et à ses nombreux amis nos bien sincères condoléances.

Le casque.

Notre confrère suisse *Moto-Sport* vient de consacrer un article d'une certaine importance en faveur du casque.

Il en souligne tous les avantages et énumère ses inconvénients apparents, minimes à son avis. Parmi ceux-ci, son encombrement, il ne peut se plier et se ranger à l'abri des sacoches, lorsqu'on abandonne momentanément sa machine. Il suppose d'ailleurs qu'on pourrait en assurer la protection contre le vol. (Avis aux inventeurs.)

Si certains ne le trouve pas beau, poursuit notre confrère, « est-il vraiment plus laid que certaines casquettes et le tourisme doit-il être confondu avec un concours d'élégance ».

Notre confrère termine, ce en quoi il est logique : « Et pas un casque pour le conducteur seulement, mais aussi un pour la passagère du siège arrière. »

Très souvent, en effet, si le conducteur est casqué, sa compagne ne l'est pas ; serait-ce, comme nous nous l'étions déjà demandé, parce que les femmes ont la tête plus dure que les hommes ?

Couples élégants.

La période du 1^{er} au 25 juillet a été généralement favorisée par le beau temps ; ceux qui ont pris leurs vacances à cette époque n'ont pas eu à le regretter.

On a donc vu pas mal de motocyclistes sur les routes et grâce au soleil radieux en des tenues légères, très souvent élégantes ; les couples ont pris l'habitude de s'équiper pareillement ce qui leur donne un indéniabile cachet.

On sent que la moto et ses conducteurs se débarrassent peu à peu de cette tenue peu reluisante qui était autrefois considérée comme l'indispensable uniforme de ce sport.

Contre la rouille des pièces de rechange.

La Shell anglaise a mis au point un papier imprégné d'un produit chimique qui se dépose sur les pièces dans lequel elles sont enveloppées et les empêche tout à fait de rouiller. Certaines marques de voitures anglaises l'ont déjà adopté, principalement pour les pièces et organes destinés à l'exportation dans des pays humides.

Moyeux élastiques.

Après la France et l'Angleterre, l'Italie, à son tour, a étudié le moyeu élastique pour motos.

Les premiers modèles ont été lancés dans le commerce.

Il s'agit d'un moyeu dont la suspension est assurée par des ressorts à boudin avec compensateurs et frein axial

Double selle.

La selle biplace, que nous avons appréciée au début sur la moto Harley et dont nous avons signalé l'agrément et les avantages, se répand de plus en plus. Les premiers modèles adaptables, originaires d'Angleterre, ont été bientôt suivis d'autres réalisations dans tous les pays où le motocyclisme est en faveur.

Le problème était assez compliqué pour arriver malgré la variété des cadres à un modèle, autant que possible, standard.

Nos spécialistes y sont enfin parvenus, comme aussi ceux de Belgique et d'Italie

Verres anti-éblouissants.

La question de l'éblouissement est toujours à l'ordre du jour. Les recherches, qui se multiplient, semblent démontrer que le problème n'est pas encore pleinement résolu.

En Suisse on étudie également la question ; d'après notre confrère *Moto-Sport* de Genève, une formule pratique et efficace aurait été trouvée sous forme d'une lunette spéciale n'empiétant qu'à peine sur le champ de vision, les verres étant très petits. Ces verres, et leur monture, peuvent même être utilisés par les personnes qui portent déjà des lunettes optiques.

Nous avons demandé de plus amples renseignements et l'adresse des éventuels revendeurs en France.

Remerciements.

Remerciements un peu tardifs par notre faute indirecte et involontaire, par suite du manque de place.

Notre abonné M. G. Massay, de Vierzon, nous avait chargé de transmettre ses remerciements à M. Costes, motoriste à Vigneux-sur-Seine, pour l'extrême complaisance avec laquelle il l'a dépanné en dehors des heures normales de travail. M. Massay a été si satisfait qu'il désire qu'à toute fin utile nous signalions son obligeance, sa compétence et sa probité aux motocyclistes en difficulté dans sa région.

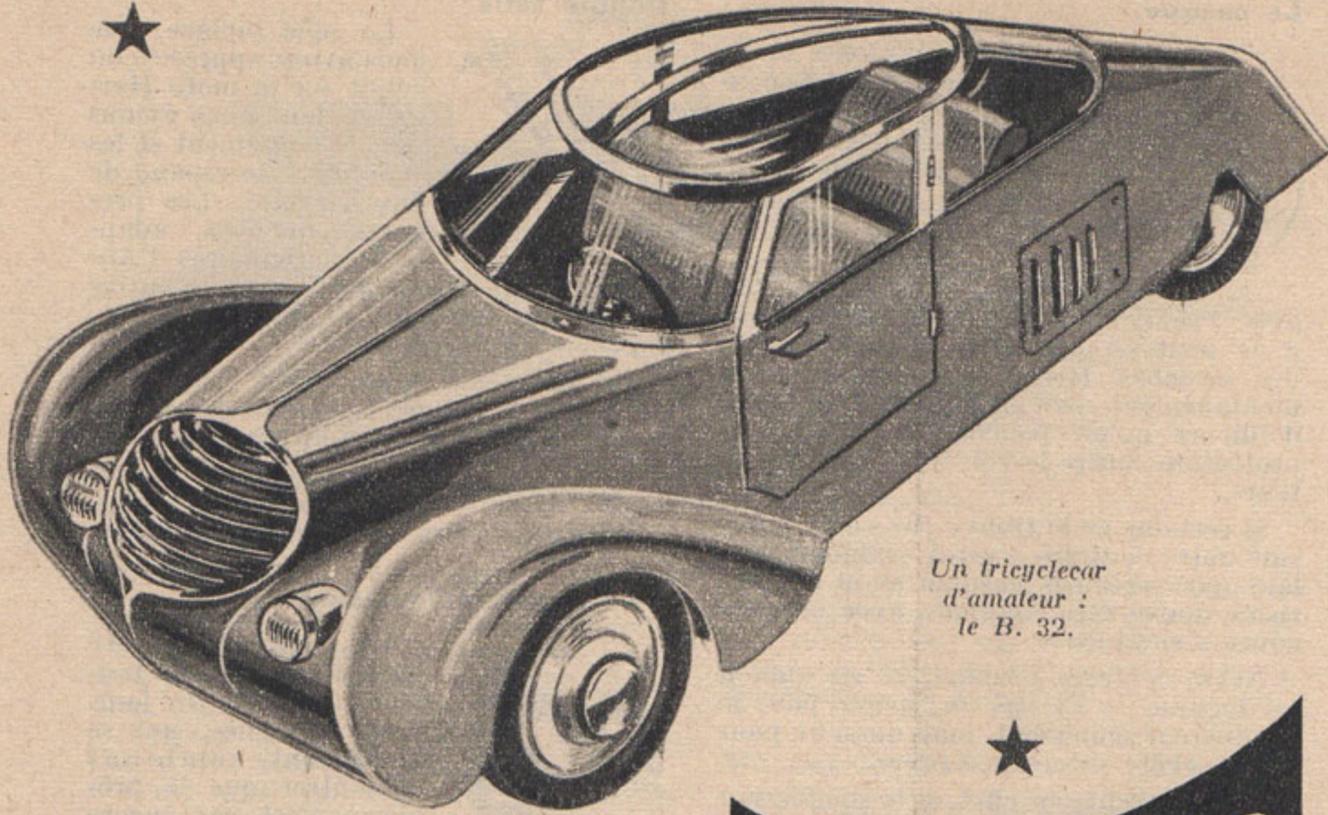
Nous joignons nos remerciements, anticipés pour nos autres lecteurs, à ceux de M. Massay.

Remerciements également à M. Deyris, de Biarritz, de la part de M. Jean Duray, de Mâcon pour son adroite et rapide réparation d'une suspension arrière.

A propos de Norton.

Motocycles a publié dans son numéro du 1^{er} août la photographie, prise à Albi, d'une Norton Dominator équipée du cadre double berceau des nouvelles Manx.

Nous devons compléter cette information en précisant qu'il s'agit là d'un modèle expérimental dont la fabrication en série n'est pas envisagée pour le prochain programme, qui ne prévoit pour 1952 aucune modification sur le programme actuel



Un tricyclecar
d'amateur :
le B. 32.

MOTOCYCLES, chaque fois qu'il en a eu l'occasion, et pour répondre à de nombreux amateurs, a parlé du cyclecar. Il a même quelquefois annoncé prématurément de nouveaux modèles sur lesquels on fondait de grands espoirs, hélas, bien déçus depuis, car la plupart de ces véhicules de plus de 125 cmc. n'ont pour autant dire pas vu le jour.

Il y en a un nouveau à l'horizon, mais l'absence de moteurs français 250 et au-dessus fait qu'on ne peut encore, cette fois, espérer une solution définitive.

Par contre, en catégorie 125 cmc. les études se sont multipliées; certaines sont dues à des amateurs, d'autres à des professionnels; il est donc fort probable que dans les prochains jours quelques nouvelles marques viendront se ranger aux côtés de nos deux pionniers, Mochet avec son Vélocar, New-Map avec son Rolux qui tiennent toujours, dans cette catégorie, le haut du pavé.

Parmi les véhicules dont la commercialisation est prévue, nous avons déjà signalé le Tractavant de l'ingénieur Lanoy, également créateur du scooter Stéfa.

M. Lanoy s'est depuis fort longtemps intéressé aux véhicules légers et non seulement sur le papier. On lui doit en scooters et minicars plusieurs réalisations dont certaines sous l'occupation et pour parer aux difficultés de l'heure, avec moteur électrique.

Le dernier modèle, le Tractavant, a été présenté ici dernièrement, mais puisque aujourd'hui nous traitons la question dans son ensemble, il est bon d'y revenir pour plus ample informé. D'un poids total de 100 kilos le cyclecar est à une roue avant motrice et

deux roues arrière. Le moteur est fixé au-dessus de la roue et pivote avec elle; c'est un 125 cmc. Aubier-Dunne bloc-moteur 3 vitesses commandées à main.

La suspension est, à l'avant, du type moto à parallélogramme avec ressort central en compression; à l'arrière, ressorts à lames.

Le châssis-poutre est en col de cygne.

La carrosserie est originale.

Le conducteur, seul à l'avant, est au centre, la banquette arrière est assez large pour recevoir à la rigueur deux personnes, mais aisément un passager et un enfant.

Le constructeur déclare son véhicule pour une vitesse de 55 à 60 à l'heure.

C'a a l'air paradoxal, en apparence qu'un 3 ou 4 roues accuse une vitesse, avoisinant celle d'un 2 roues. On a beau dire qu'à des vitesses aussi restreintes la résistance à l'avancement ne joue pas; quoique le gain ne soit pas énorme un cyclecar bien profilé aura toujours le pas sur un équipage sidecar de même cylindrée. Dans les côtes le poids a son influence mais sur le plat le profil et la pénétration d'un engin bien étudié ont un avantage certain.

Ceci n'est pas particulier au Tractavant mais vaut pour tous les engins qui se meuvent sur les routes.

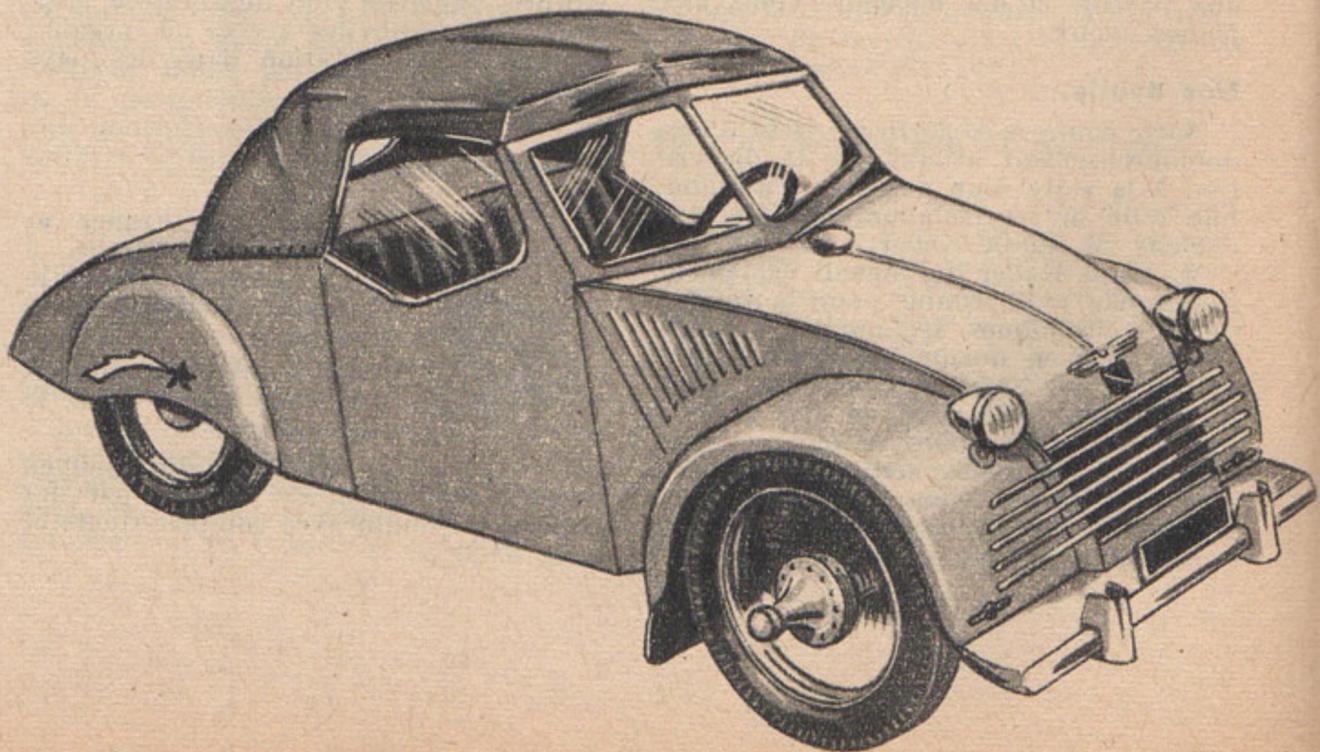
Le Vautrin en est un autre exemple; n'étaient ses proportions, il a une allure très Simca-Sport et s'inspire, sans la copier, de la ligne générale des voiturettes que Gordini a travaillées avec amour. Nous aimerions que ce constructeur réussisse; sa voiturette a bonne allure d'après ce qu'on peut en juger. Elle est certainement prévue pour l'utilisation la plus étendue: très spacieuse, les 1 m. 18 de la banquette autorisent trois personnes à bord; un large coffre avant peut recevoir des bagages d'un certain volume; la ligne est agréable, ce qui est un atout de plus.

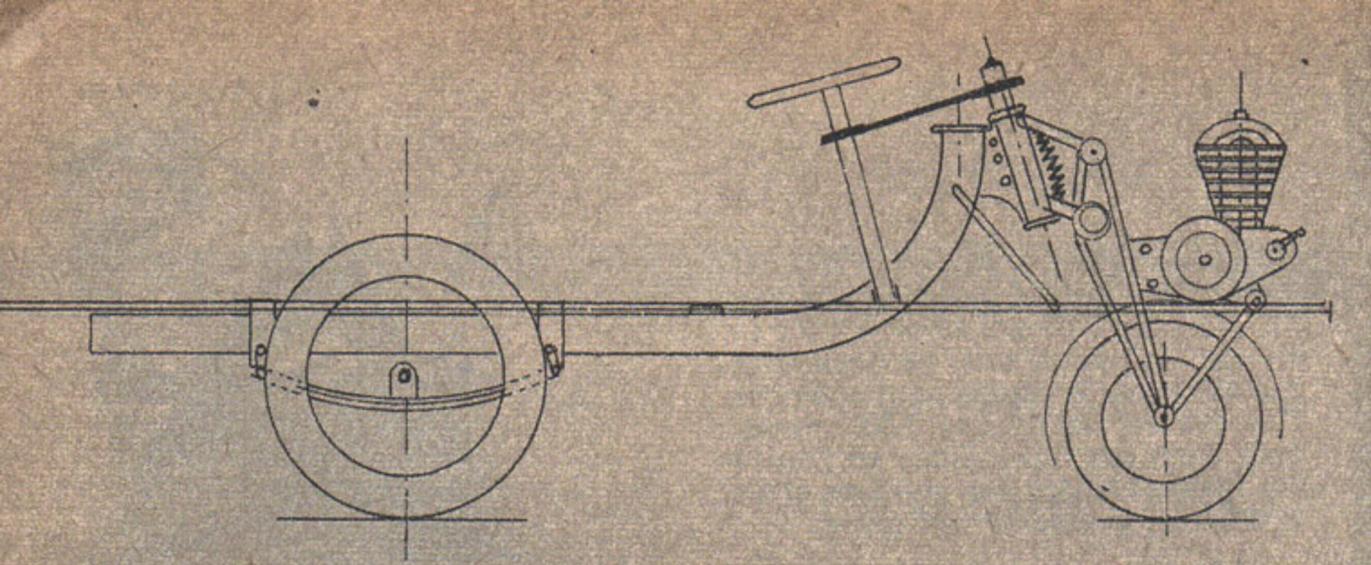
★

A PROPOS du Cyclecar

★

La Micro-voiture
est actionnée
par un 175 cmc. Zürcher.





*Vue schématique en profil
du châssis Tractavant.*

*Ci-dessous :
la disposition des sièges.*

Mais jusqu'à présent nous ne jugeons que d'après documents. Nous avons pris contact avec le constructeur pour être mis en face des réalisations tangibles.

Cette marque, en effet, prévoit non seulement un 125 cmc. Aubier-Dunne mais un autre 125 et un 175 cmc. avec moteur A.M.C. et, enfin, un 250 et un 350 avec moteur anglais dont la liberté d'importation reste à déterminer. Ces différents modèles oscilleraient entre 220 et 240.000 francs.

Examinons maintenant les réalisations isolées et sans but commercial. Au hasard de notre documentation, voici la Microvoiture dessinée par M. Devaux à Argent : c'est un roadster décapotable de 175 cmc. Le moteur est un Zürcher à culbuteurs avec boîte séparée à 3 vitesses. L'inventeur indique que la marche arrière se fait « au pied » par trappe étanche, ce qui est, pour un véhicule léger, une solution comme une autre.

Le châssis est en tubes profilés en duralumin, le moteur étant fixé à l'arrière avec transmission par chaîne sur la roue gauche. Le refroidissement est assuré par une turbine fixée sur le volant avec deux déflecteurs canalisant l'air.

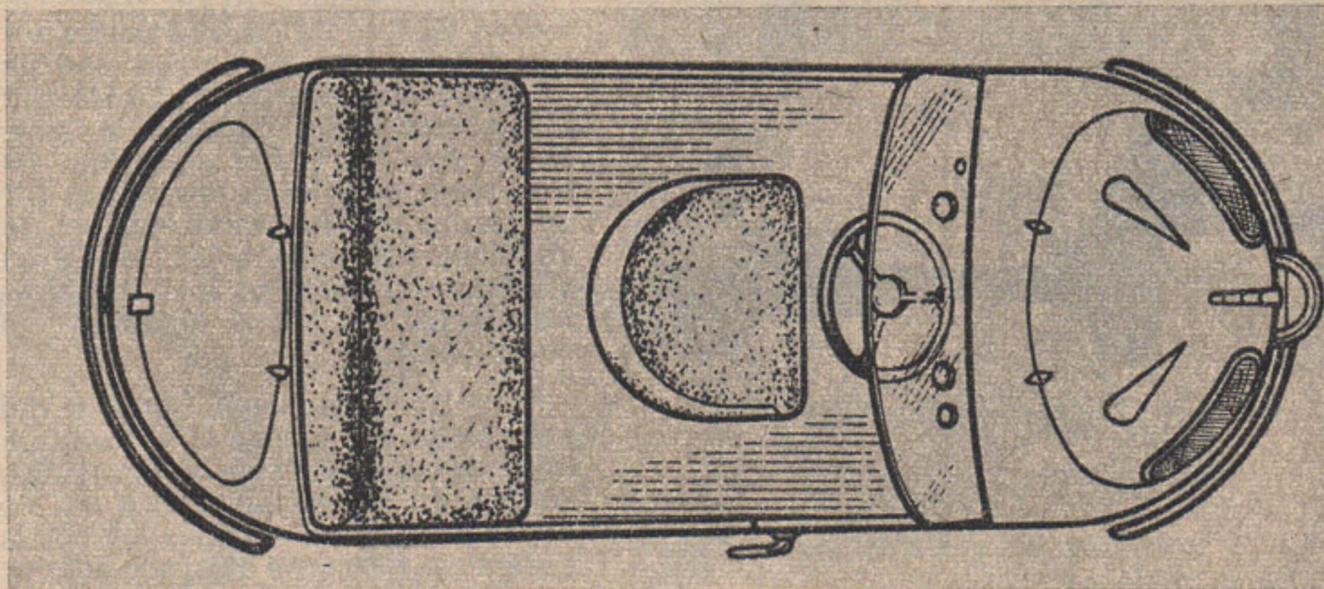
La suspension se fait, à l'avant, par ressorts à boudin à guidages parallèles avec ressorts compensateurs, à l'arrière par fourche oscillante également compensée,

La direction est à tambour avec câble d'enroulement et barre de connexion.

Cette voiturette pèse en ordre de marche 130 kilos. Elle est donnée pour une vitesse en pointe de 55 à l'heure.

Autre réalisation d'amateur, le 3 roues B.332 à moteur arrière, carrosserie monocoque à toit ouvrant, deux places avant, une place arrière.

Ces deux véhicules résultent incontestablement d'études sérieuses, sagement réalisées; l'allure est agréable à l'œil; il y a dans les deux cas une recherche pour concilier la mécanique et l'élégance générale. Ces engins fabriqués à l'unité ont été sans doute assez onéreux à établir, à moins que les réalisateurs n'aient pas tenu compte du temps passé et de la valeur



de leur main-d'œuvre personnelle; dans ce cas on ne peut tabler sur rien de bien positif pour se faire une idée de ce que coûterait ces véhicules fabriqués en petites séries.

Un autre amateur M. Davin est délibérément sorti des sentiers battus pour réaliser avec des moyens très limités une conception personnelle. Le véhicule qu'il nous présente est un prototype expérimental fabriqué, suivant son propre aveu, avec de la vieille ferraille et des pièces de moto qui avaient été mises au rebut, d'où la complication du châssis en tubes récupérés sur des vélos ou des lits de camp allemands. M. Davin reconnaît d'ailleurs volontiers qu'avec des moyens on pourrait faire plus simple si l'on pouvait avoir recours à des éléments emboutis. L'inventeur a cherché à faire ce qu'il appelle lui-même un châssis-tunnel et d'un volume géomé-

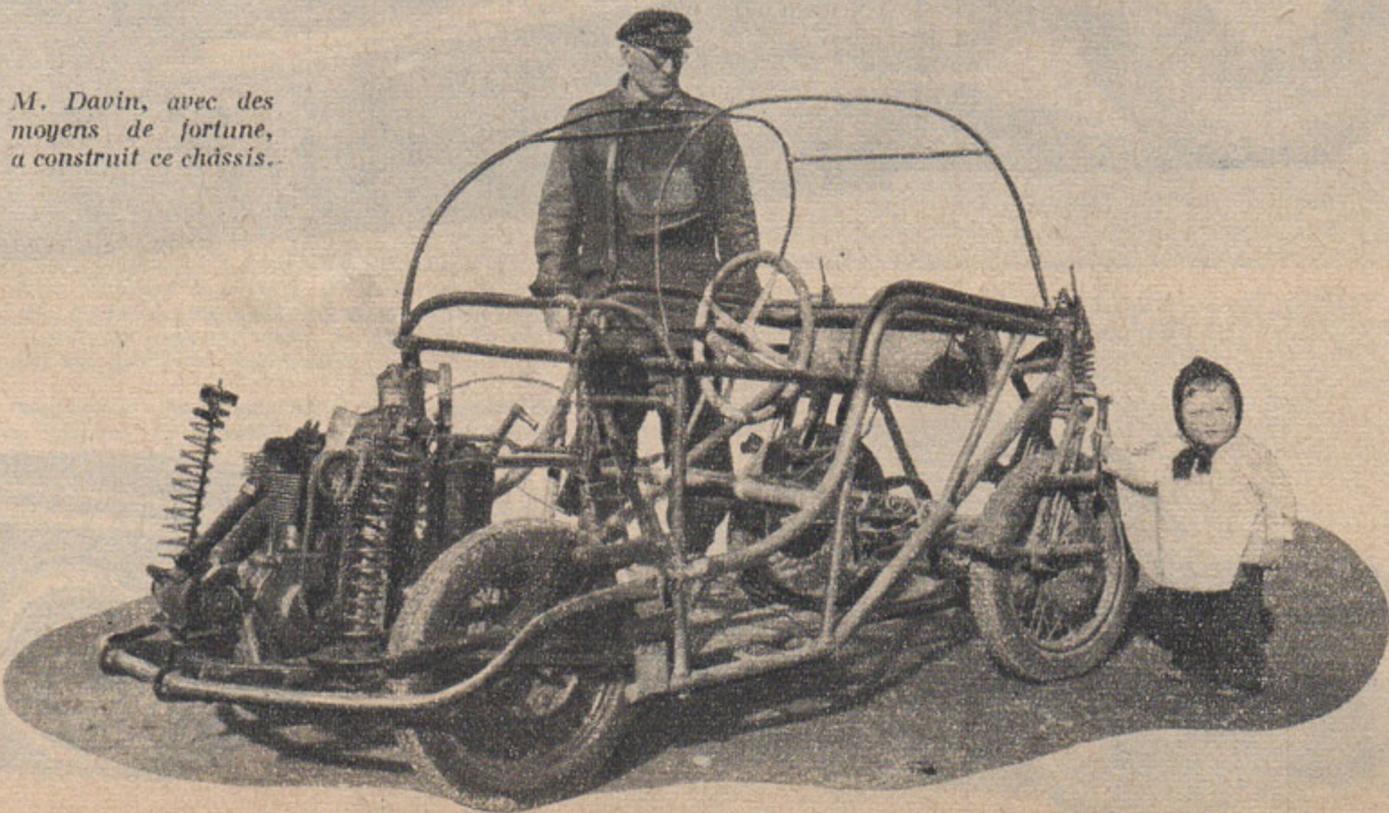
trique indéformable, offrant un abri rigide et résistant tant pour les passagers que pour le mécanisme.

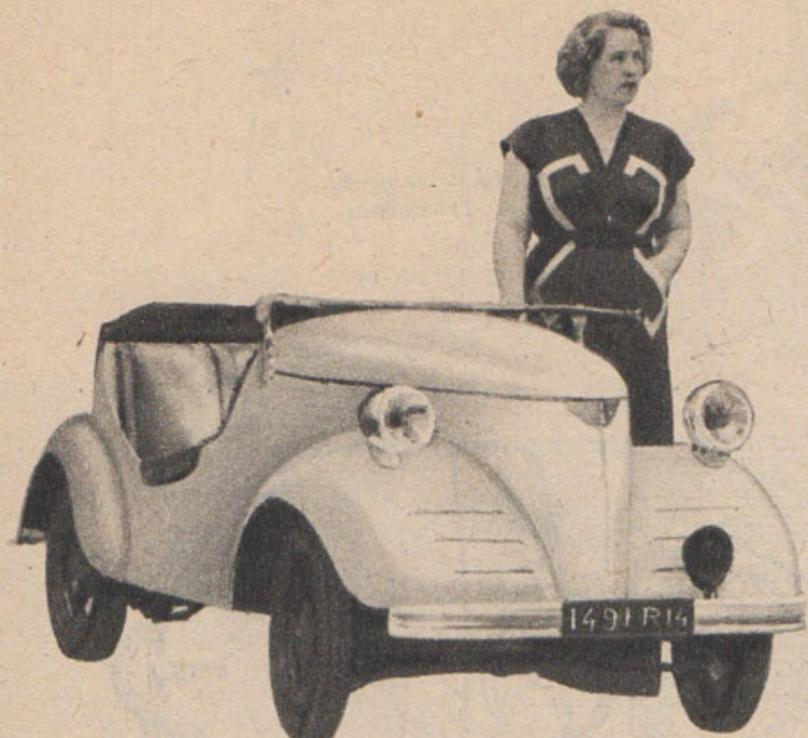
En dehors de tout cela si l'on en revient aux petits véhicules de moyenne cylindrée, ce sont toujours les trois mêmes marques qui sont à citer : la plus ancienne dans le genre est le de Rovin avec son flat-twin 450, puis viennent la 2 cv. Citroën, la Dyna-Panhard et même la 4 cv. Renault.

De ces diverses voiturettes seules les deux premières sont à des prix plus à la portée de la clientèle motocycliste; il doit être d'ailleurs difficile de faire un cyclecar complet à meilleur compte, les moyens dont disposent ces deux constructeurs permettant les plus bas prix de revient.

Ou alors il faut chercher une formule encore plus rustique et suppri-

*M. Davin, avec des
moyens de fortune,
a construit ce châssis.*





Le Rolux dont le succès s'affirme.

mer tout ce qui n'est pas indispensable.

En Allemagne par contre on travaille ferme la question; différentes voiturettes légères sont déjà commercialisées, d'autres en cours de l'être dans diverses cylindrées allant du mono 125 au 500 cmc. en 2 ou 4 temps, mono ou bicylindre.

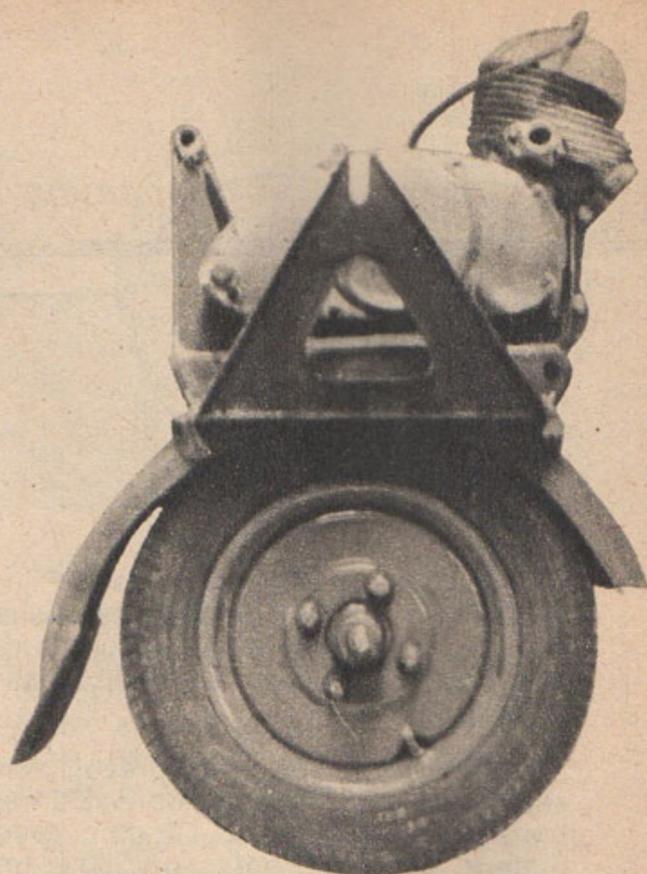
Une voiturette comme la Trippel représentée ici est propulsée par un 500 Zündapp donnant 18 cv. à 4.000 t.-minute; son poids total ne dépassant pas 450 kilos, la vitesse peut atteindre 110; elle est cataloguée 3.500 marks, mais n'est pas représentée en France où, tenant compte des changes et de la douane, elle serait fort chère.

L'Angleterre qui avait été, comme la France, le pays du cyclecar, entre autres avec le fameux Morgan, semble avoir abandonné la partie. Le Morgan a successivement délaissé le bicylindre pour le quatre cylindres, les trois roues pour les quatre roues. Sur un récent modèle représenté ici, le classique 1.100 cmc. a fait place à un 2 litres; nous sommes loin des tricycles qui ont fait la réputation de cette maison.

Notre confrère Roger Darteyre qui est très au courant de la voiturette a traité le sujet dans la « Revue des Agents de l'Automobile ». Il est en accord avec nous sur tous les points essentiels. Il termine ainsi son article :

« Normalement, on devrait arriver comme prix de vente à la moitié de celui des « voitures » considérées comme les meilleur marché. Croit-on que ce soit impossible ?

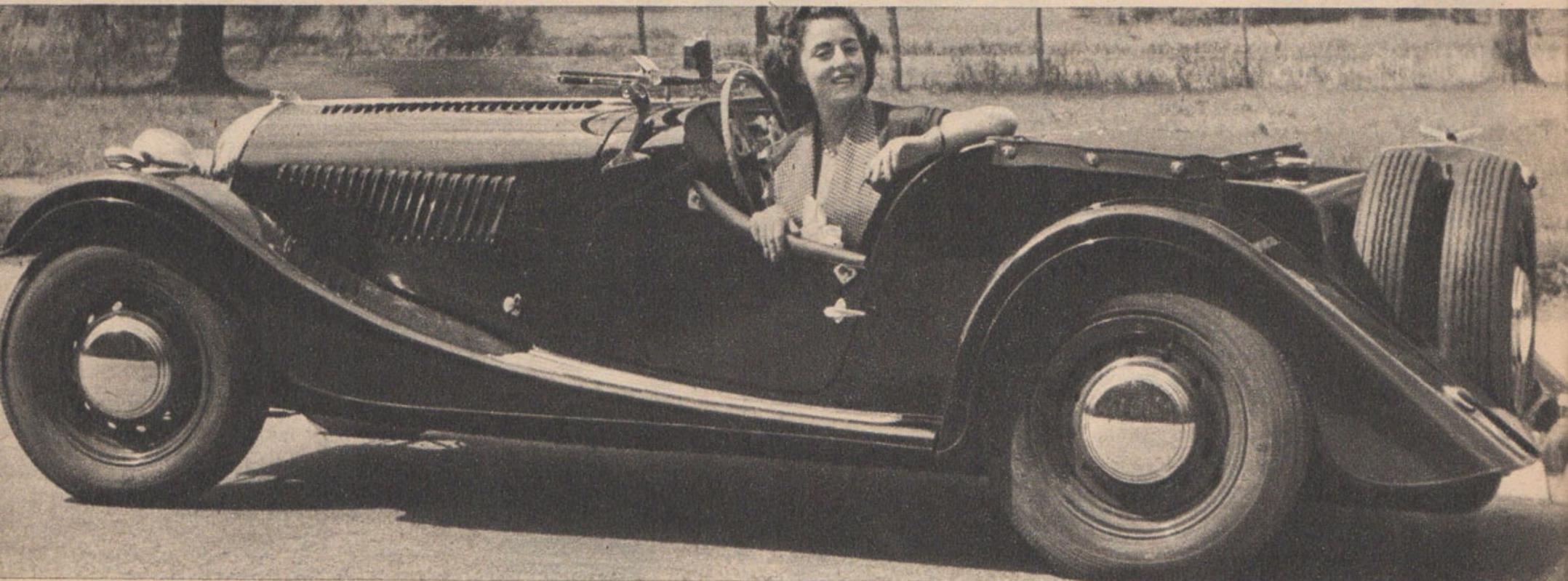
Il y aurait toute une catégorie de néo-automobilistes à rafler... et qui ne demandent qu'à l'être... »



Côté de fourche repliable sur le Baby-Taxi.

Nous sommes bien d'accord avec lui sur ce point, et nous aussi nous posons la même question : est-il possible de réaliser un véhicule moitié moins cher que la moins chère des voitures ?

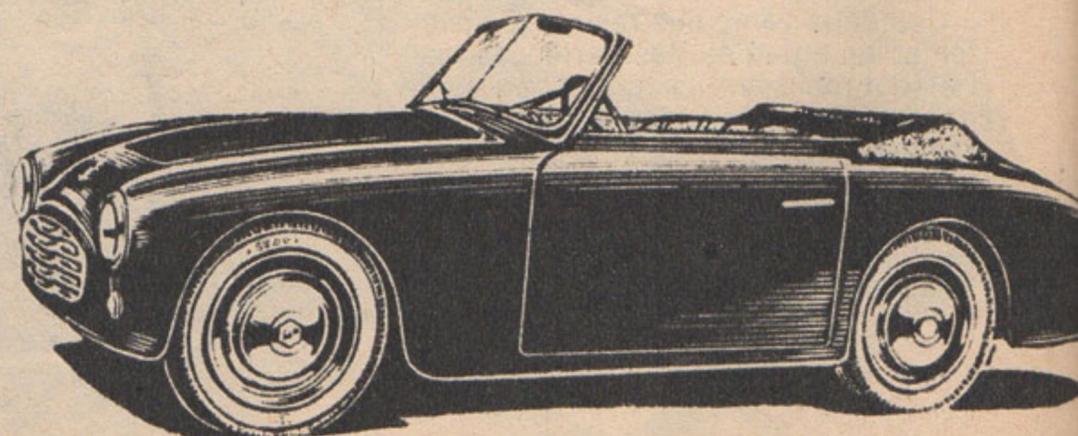
Peut-être, à condition de ne pas dépasser la cylindrée de 250 et d'éviter le plus possible les équipements complexes et onéreux.



Qui reconnaîtrait le Morgan ?



Deux productions étrangères : à gauche, une allemande, à droite, une italienne.



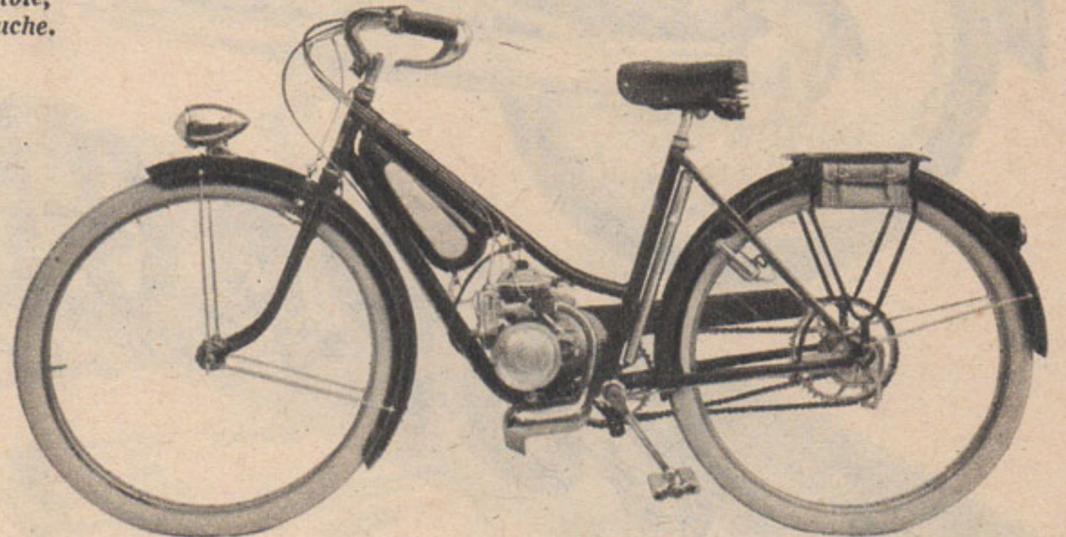
FRUIT D'UNE LONGUE EXPÉRIENCE

UN de ces jours derniers j'ai rencontré à la campagne un paysan chevauchant une antique Alcyonnette.

Comme nous n'étions pressés ni l'un ni l'autre et que je me montrais curieux de cette vieille machine, nous avons bavardé un instant. Le brave homme ne se souvenait plus que très approximativement de l'âge de sa monture. Il pensait qu'elle devait dater des environs de 1930. Il ne cachait pas qu'il lui avait demandé du boulot et ne lui avait, en revanche, accordé

un cyclomoteur moderne

Vue d'ensemble,
droite et gauche.



Le guidon souple
est très dégagé.

que le minimum de soins ; cependant elle continuait à lui rendre les services qu'il attendait d'elle.

« Je sais bien, ajouta-t-il, qu'il y a un nouveau modèle, le mécanicien du pays me le propose chaque fois qu'il me voit, mais tant que celui-là va (et il désignait d'un index indolent sa vieille et fidèle pétoire), tant qu'il pourra m'emmener, j'y suis trop habitué pour changer. »

L'Alcyonnette en question était de la première génération des bicyclettes à moteur : 30 kilos, 30 kilomètres à l'heure et des pédales suivant la définition administrative. N'était la cylindrée de 100 cmc., elle était d'aspect général assez conforme à nos cyclomoteurs actuels. Son moteur 2 temps avait un débrayage, une transmission par chaîne et le cadre, une suspension avant, très simple, par un dispositif oscillant à hauteur de la tête de fourche tout à fait suffisant pour un engin qui ne dépassait pas le 30 à l'heure.

Il y a donc plus de vingt ans qu'avec quelques autres, Alcyon s'est attaqué à un problème qui est de nouveau d'actualité. Les vélomoteurs ont évolué comme l'on sait ; ils se sont rapprochés de la moto légère, mais comme depuis ces vingt ans les moteurs ont doublé de puissance on a, avec un 50 cmc. baptisé cyclomoteur, ressuscité une formule longuement éprouvée.

Alcyon, bénéficiant de l'expérience du passé, n'a donc pas eu de nouvel apprentissage à faire pour produire son Alcyonnette 1950 présentée au dernier Salon avec, comme références, un plein succès dans le Tour de France cyclotouriste. Entre le modèle de l'an dernier et celui que nous présentons aujourd'hui il n'y a que des modifications de détail portant sur l'accroissement de la robustesse du cadre et des roues, l'amélioration du freinage et l'agrément de la conduite.

Le cadre de ce cyclomoteur, du type mixte, est constitué par un berceau à deux cois de cygne superposés entre lesquels le groupe moteur est fixé, en avant du pédalier.

La fourche et les moyeux sont de la qualité tandem. Les roues de 650 à rayons renforcés reçoivent des pneus ballon de 50.

Le frein avant est sur jante, l'arrière à tambour sur le moyeu.

L'équipement est complété par un guidon souple, absorbant chocs et vibrations et comportant toutes les commandes de manœuvre, décompresseur et gaz par poignée tournante à droite, débrayage par poignée tournante à gauche, freins par leviers inversés en bout des branches.

La selle confortable est à assise large, les pédales sont garnies de caoutchouc.

Point particulier : l'éclairage n'est pas assuré par le volant magnétique, mais par une dynamo indépendante entraînée par le pneu de la roue arrière, ce qui permet de circuler la nuit, à la pédale, sans avoir à entraîner le moteur.

Signalons enfin des garde-boue enveloppants, un carter de chaîne unique et un porte-bagages avec sacoches.

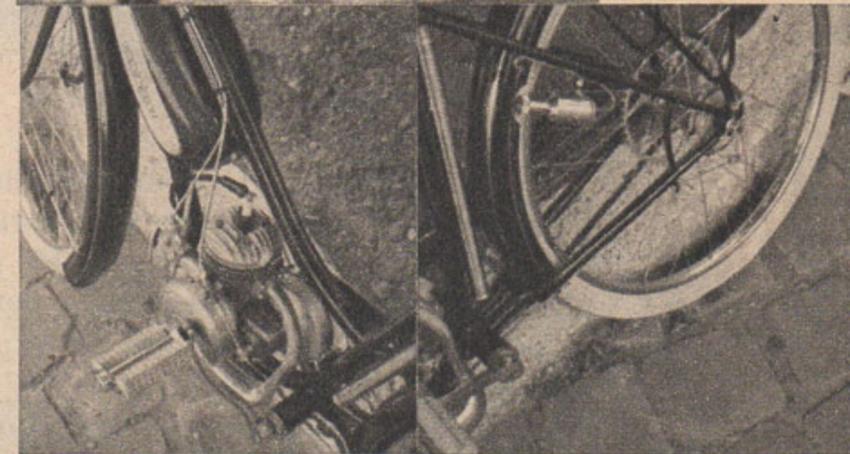
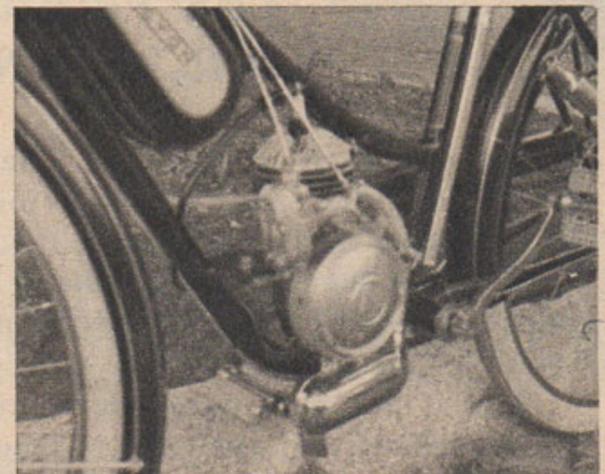
Le groupe moteur est un 2 temps à culasse aluminium de 48 cmc. par 40 d'alésage et 38 de course, développant 1 cv. 2, muni d'un carburateur spécial à starter, d'un volant magnétique A.B.G. et d'un véritable débrayage utilisable en marche et commandé du guidon ainsi qu'il a été dit plus haut, par la poignée tournante de gauche. La transmission sur la roue arrière se fait par chaîne avec tendeur de réglage.

Le groupe placé verticalement est surmonté d'un réservoir oblong situé également entre les tubes du cadre. Sa contenance est d'environ 3 lit. 1/2. Le fini, émail et chrome, est réellement soigné. On remarquera par exemple que le faisceau des câbles et gaines de commande est bien canalisé le long d'un des tubes grâce à des cosses soudées.

Nos lecteurs pourront, d'après les illustrations, se rendre compte de l'allure de ce cyclomoteur ; ils jugeront sans doute comme nous qu'il est de lignes heureuses.

Moteur et réservoirs sont bien assemblés ; ils forment un ensemble compact sans trous désagréables à l'œil, ni lourdeur. La répartition des poids est rationnelle. Bien équilibrée, la machine se conduit aisément ; le guidon souple aux branches correctement relevées est d'une efficacité certaine.

Les poignées tournantes, d'ailleurs de plus en plus adoptées, lui conservent toute sa netteté et simplifient la manœuvre. On peut abso-

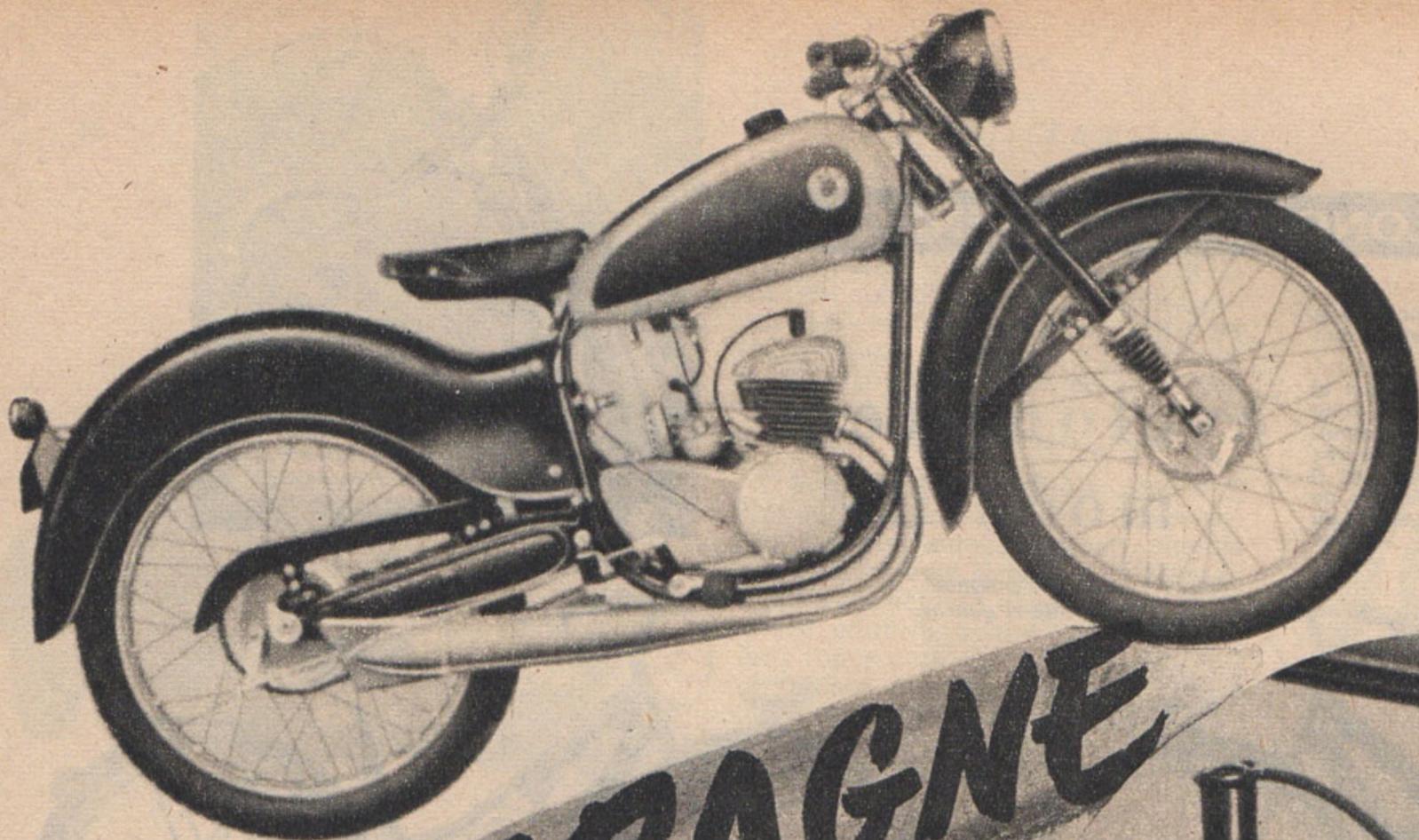


Quelques détails : renfort du cadre, dynamo d'éclairage et vue en surplomb du groupe moteur.

lument compter sur le frein arrière à tambour, à la fois souple et puissant. La vitesse peut atteindre 40 kilomètres avec une consommation de 1 lit. 1/2 aux 100 kilomètres, le réservoir de 3 lit. 1/2 permettant sans ravitaillement un parcours de près de 250 kilomètres.

Les épreuves de tourisme et rallies auxquels l'Alcyonnette a brillamment participé attesteraient s'il en était besoin qu'elle est apte aux longues randonnées.

C'est un des cyclomoteurs qu'il faudra aller examiner de près au prochain Salon.



Vue d'ensemble côté volant magnétique et, ci-dessous, le bloc-moteur côté sélecteur au pied.

en ESPAGNE

UNE PRODUCTION ORIGINALE

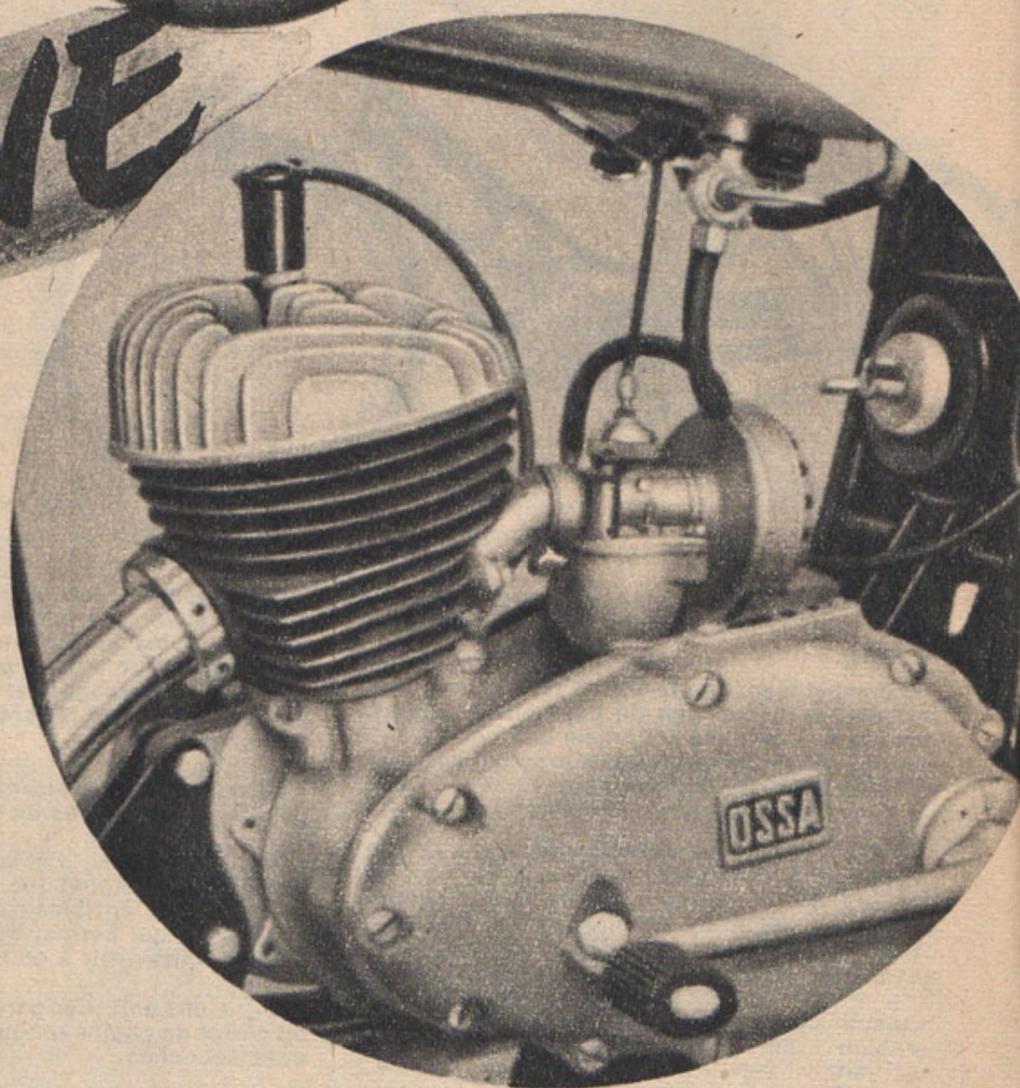
LA motocyclette espagnole que nous présentons ici sort des usines qui, autrefois, fabriquaient le moteur hors-bord Soriano, au glorieux palmarès, et qui depuis sous la raison sociale M.C.S.A. étaient spécialisées pour la mécanique de haute précision.

L'idée d'une moto nationale a présidé à l'élaboration de celle-ci, qui vient d'être lancée en série.

Quoique d'apparence assez classique, on n'innove rien dans la mécanique, la Ossa se présente comme une œuvre originale et non comme le surmoulage d'un modèle déjà connu.

Le moteur en a été tout spécialement étudié et, pour le cadre, nous trouvons un arrière suspendu qui n'est pas du domaine courant; les illustrations l'expliqueront mieux qu'une longue description.

Le moteur est un mono du type deux-temps à piston plat de 54 x 54, cylindrée 123,67 cmc. Il développe 5 cv. 2, son régime normal étant de 4.200 tours-minute et son plafond de 5.000 tours.

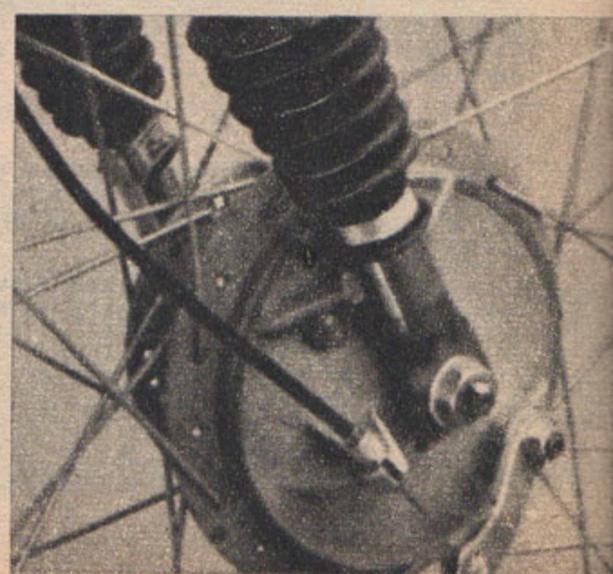
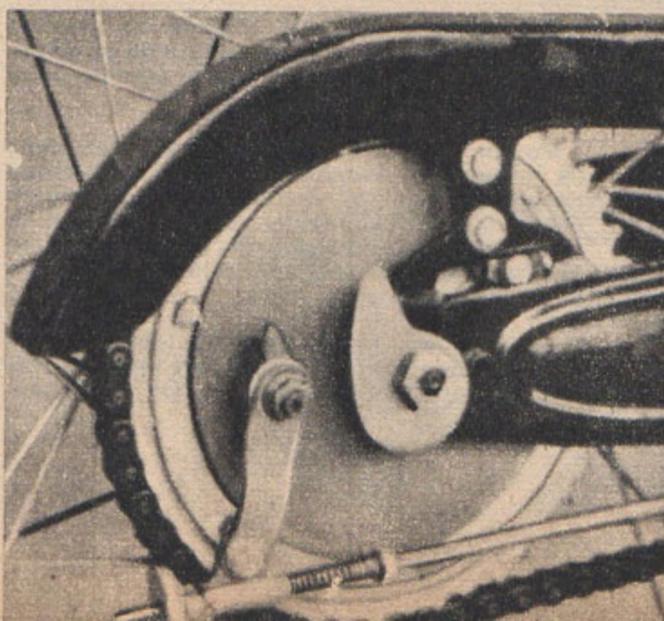
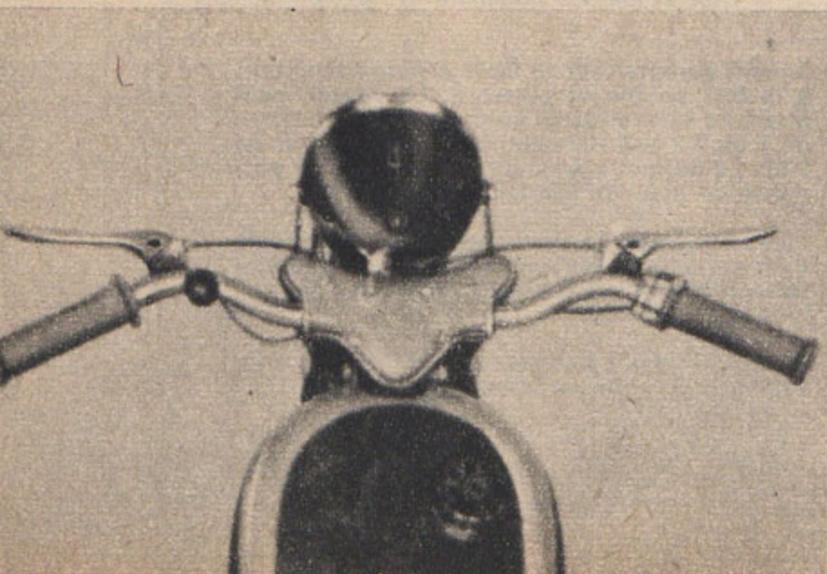


Il est alimenté par un carburateur Marca, l'allumage étant assuré par un volant magnétique Marelli.

Son graissage se fait par mélange à 5 % (7 % en rodage).

La boîte fait bloc avec le moteur, avec transmission primaire par chaîne à l'intérieur du carter et liaison par un embrayage à disques multiples.

Elle comporte trois vitesses donnant comme rapports à la roue arrière : 19,94 en première, 11, ; 62 en



seconde; 7,78 en troisième; leur passage est commandé par un sélecteur à une seule branche, à l'avant du pied gauche.

Le constructeur indique une consommation de 2 l. 5 à 50 kilomètre à l'heure et une vitesse maximum de 75 km.-h.

Le cadre est réalisé en trois éléments : une fourche avant télescopique, un bâti central en double berceau et un arrière suspendu par fourche oscillante composée de deux bras matricés, les ressorts étant remplacés par trois blocs de caoutchouc entre lesquels sont interposés des disques métalliques.

La selle est fixée en un point avec ressort horizontal réglable à l'arrière d'un réservoir de 11 litres.

Ce châssis est monté sur des roues à pneus de 2,75 x 19 avec moyeux-freins de 125 millimètres de diamètre à l'avant comme à l'arrière.

Le poids total à vide de la Ossa est de 78 kilogs.

Cette 125 cmc. est d'allure plaisante; le bloc avec son cylindre en fonte, sa culasse en alliage léger et son carter bien dessiné est net et sans recoins inaccessibles. Le carburateur, placé à l'arrière, est muni d'un filtre qui évite les projections.

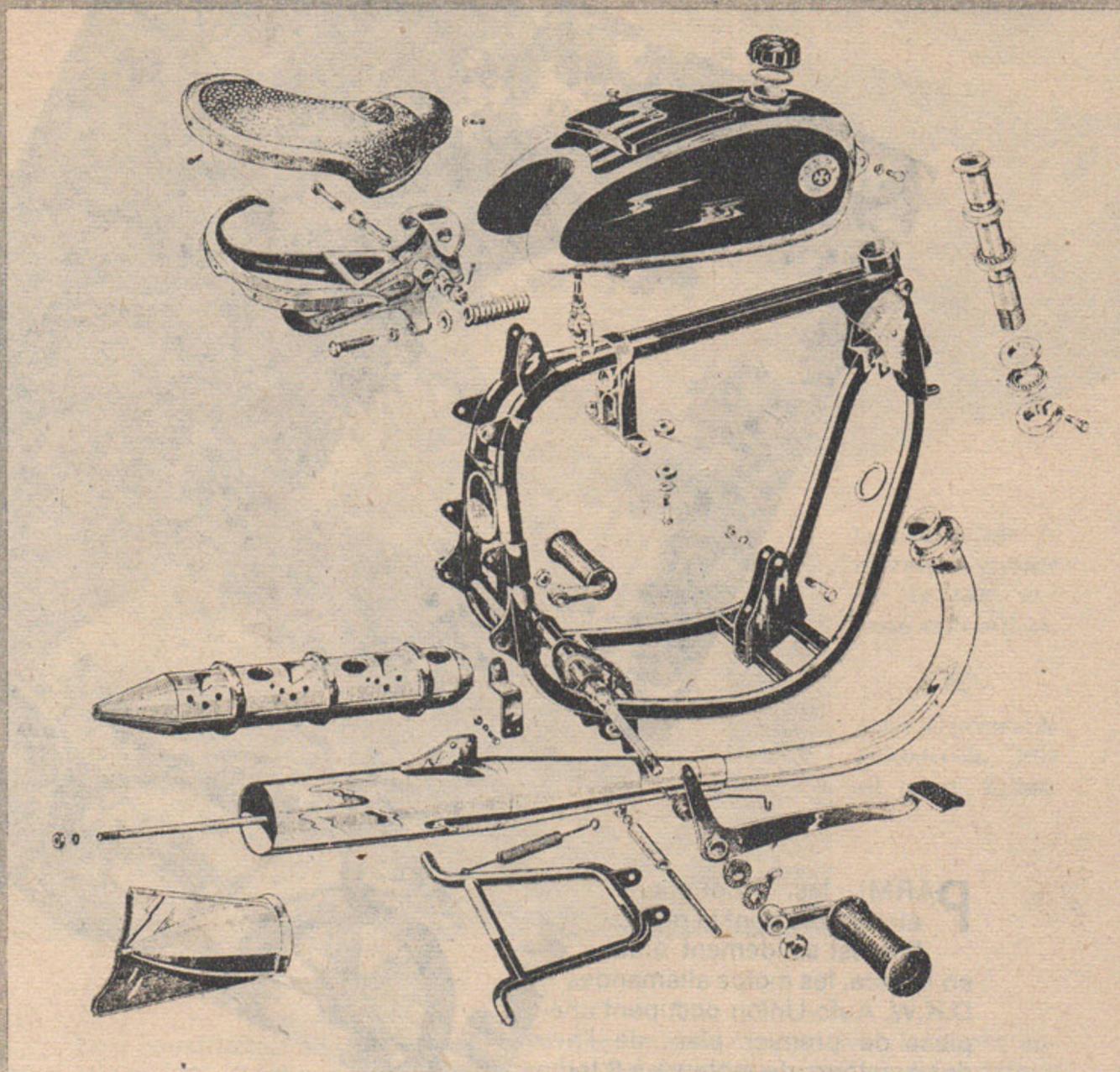
On remarquera particulièrement la forme très personnelle du garde-boue arrière, très enveloppant, avec un large dégagement pour le débattement de la selle.

Si cette 125 est fabriquée avec autant de précision (et il n'y a pas de raison qu'il en soit autrement) que les moteurs Soriano, les Espagnols vont disposer d'une petite moto nationale à laquelle ils pourront faire confiance.

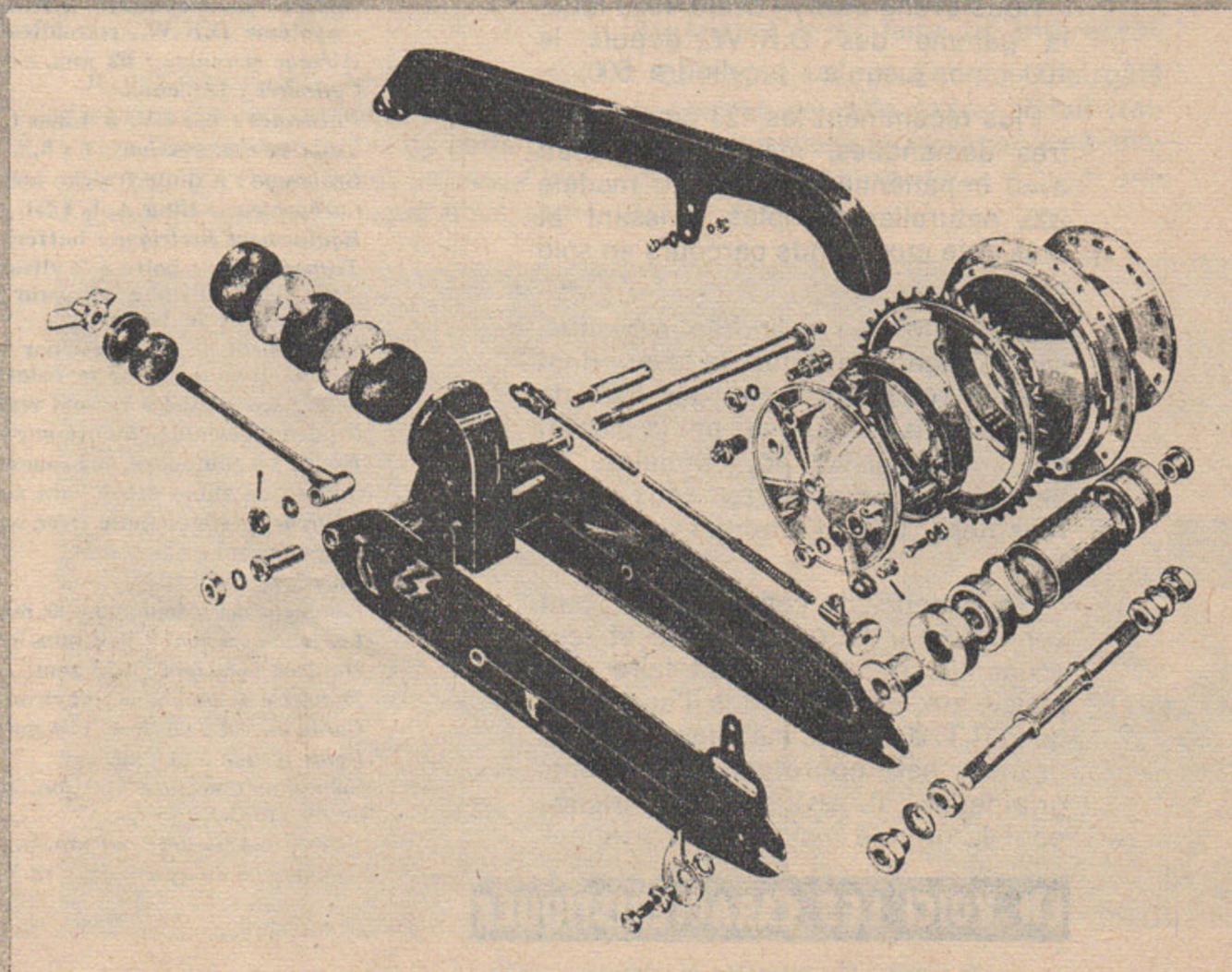
Le guidon est fixé par deux boutons sur la fourche dont la plaque supérieure le recouvre partiellement.

Commande réglable du frein arrière et escargot pour le réglage de la tension de la chaîne.

Base de la fourche télescopique avant, attache et ancrage du frein.



Élément central du cadre et de ses accessoires. Le silencieux est démontable.



La fourche à bras oscillants et son dispositif de suspension. Détail du moyeu-frein arrière.



UNE 200 cmc. pour tous usages

PARMI les productions étrangères dont la réputation est solidement établie en France, les motos allemandes D.K.W. Auto-Union occupent une place de premier plan, de l'avis des amateurs de moteurs à 2 temps, pour lesquels les ingénieurs d'outre-Rhin, il faut bien le reconnaître, possèdent une incontestable maîtrise.

Nous avons essayé avant 1939 toute la gamme des D.K.W., depuis le 100 cmc. jusqu'au bicylindre 500.

Plus récemment les 125 cmc. furent très demandées, mais on attendait avec impatience la sortie du modèle 200, naturellement plus puissant et plus apte aux grands parcours en solo ou duo.

Les motos de cylindrée moyenne, sans prétendre atténuer la faveur dont jouit le vélomoteur, sont en effet de plus en plus demandées par la plupart des motocyclistes déjà titulaires du permis de conduire et par ceux qui ne redoutent pas d'affronter cet examen.

Les moteurs de cette marque étant connus pour leur robustesse et leur économie, rien ne pouvait faire plus plaisir aux amateurs que l'apparition de la R.T. 200 cmc., machine pour tous usages, peu gourmande, excellente grimpeuse et suffisamment rapide pour la grande majorité des usagers.

EN VOICI LES CARACTÉRISTIQUES

Moteur : monocylindre, 2 temps, avec balayage des gaz par renversement, système D.K.W., refroidissement à air.

Alésage et course : 62 mm. x 64 mm.

Cylindrée : 191 cmc.

Puissance : 8,5 CV. à 4.200 t./min.

Taux de compression : 1 : 6,3.

Gruissage : à huile fraîche mélangée à l'essence 1 : 25.

Carburateur : Bing A.J. 1/24.

Équipement électrique : batterie D.K.W., 6 V. 45/60 W.

Transmission : boîte à 3 vitesses, incorporée au bloc moteur, embrayage à disques multiples en bain d'huile, entraînement par chaîne entre le moteur et la boîte.

Changement de vitesses : par sélecteur au pied avec indicateur de point-mort lumineux sur la calotte du phare.

Selle : suspendue à ressort réglable.

Guidon : réglable, monté sur amortisseurs.

Freins : à tambours, sur roues avant et arrière, diamètre 150 mm.

Cadre : en tubes étirés sans soudure.

Fourche : télescopique avec amortisseurs hydrauliques.

Empattement : 1.350 mm.

Pneus : 3,00 x 19.

Longueur hors tout : 2.080 mm.

Largeur hors tout : 680 mm.

Hauteur hors tout : 935 mm.

Diamètre de braquage : environ 4,5 m.

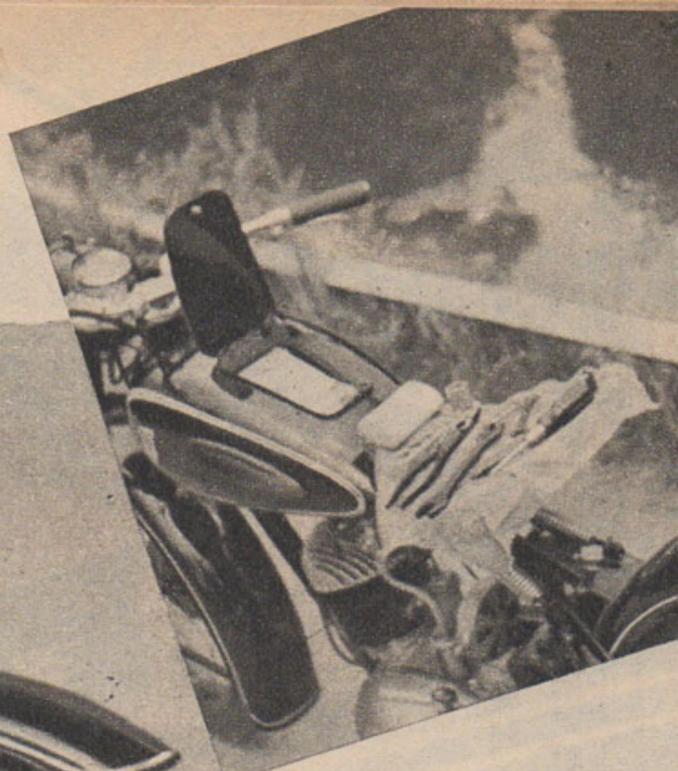
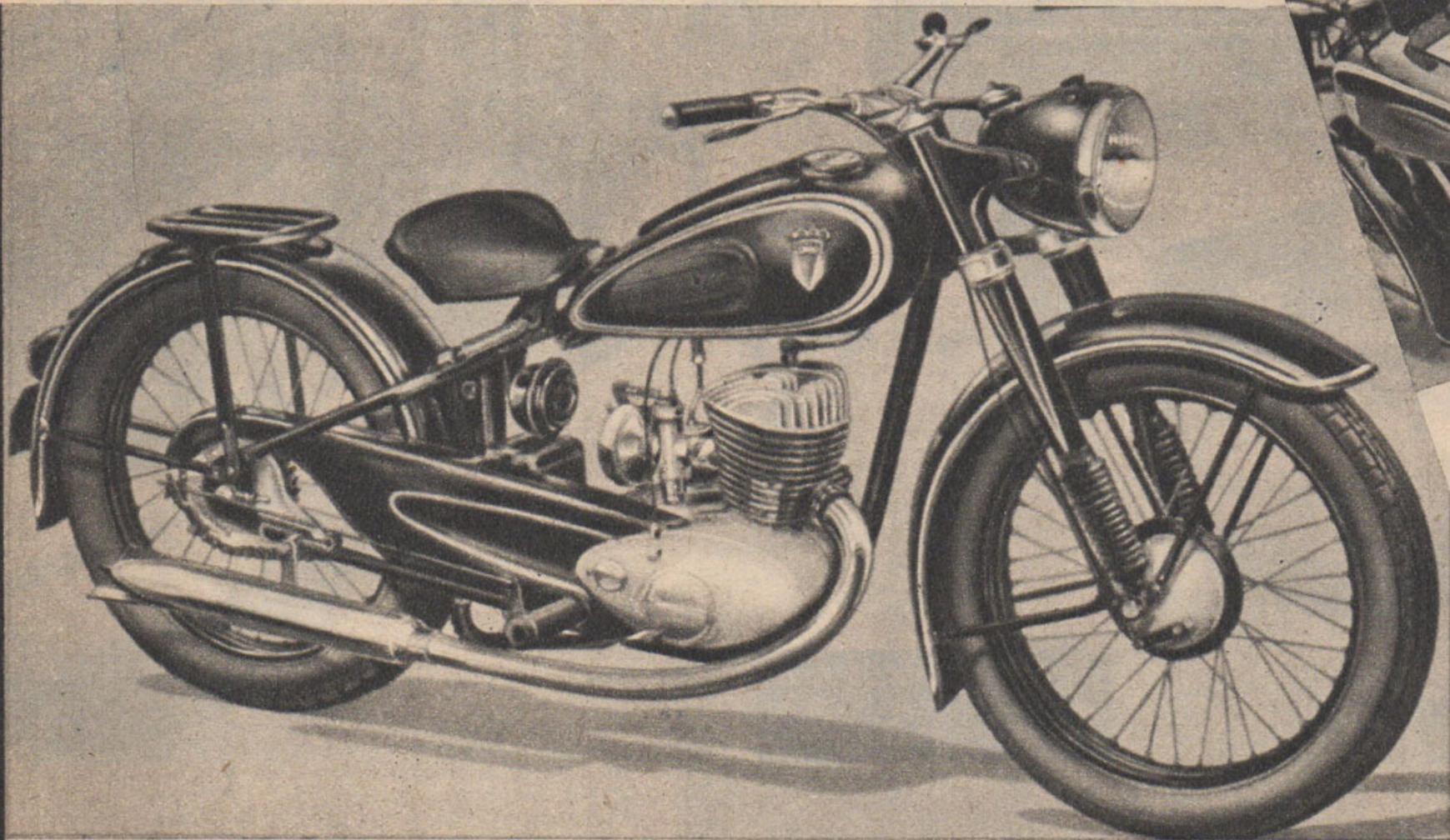
Garde au sol : environ 110 mm.

Poids à vide : 117 kg.

Consommation aux 100 km. : 2,4 litres à 70 km.-h., 3 litres au-dessus de 80 km.-h.

Vitesse maximum : 90 km.-h.

Contenance du réservoir : 12 litres.



Le coffre sur le réservoir avec, étalée sur la selle, une partie de l'outillage.



Sobre de forme et de présentation, telle est la R. T. 200.

A ces caractéristiques, ajoutons quelques détails particuliers qui ont leur intérêt.

Les roues sont amovibles, le démontage de l'arrière est facilité par un garde-boue à charnière.

Les cale-pieds et genouillères sont réglables. Des attaches sont prévues sur le cadre pour les repose-pieds du passager.

Le compteur de vitesse est incorporé dans le phare; c'est de chaque côté de son cadran et un peu en dessus que se trouvent les deux voyants lumineux, un vert et un rouge, indiquant le point mort.

Le réservoir est surmonté d'un coffre à outils s'ouvrant et se fermant avec l'anneau de la clé de contact.

A propos de l'équipement électrique, il faut signaler que le boîtier d'allumage, cause d'inquiétude pour beaucoup, a été supprimé, cet allumage est assuré par Delco avec régulateur-disjoncteur.

On remarque également une béquille centrale, très solide, dont la base en profil de came permet de relever la machine sans le moindre effort, et d'assurer sa parfaite stabilité sur tous les genres de terrain.

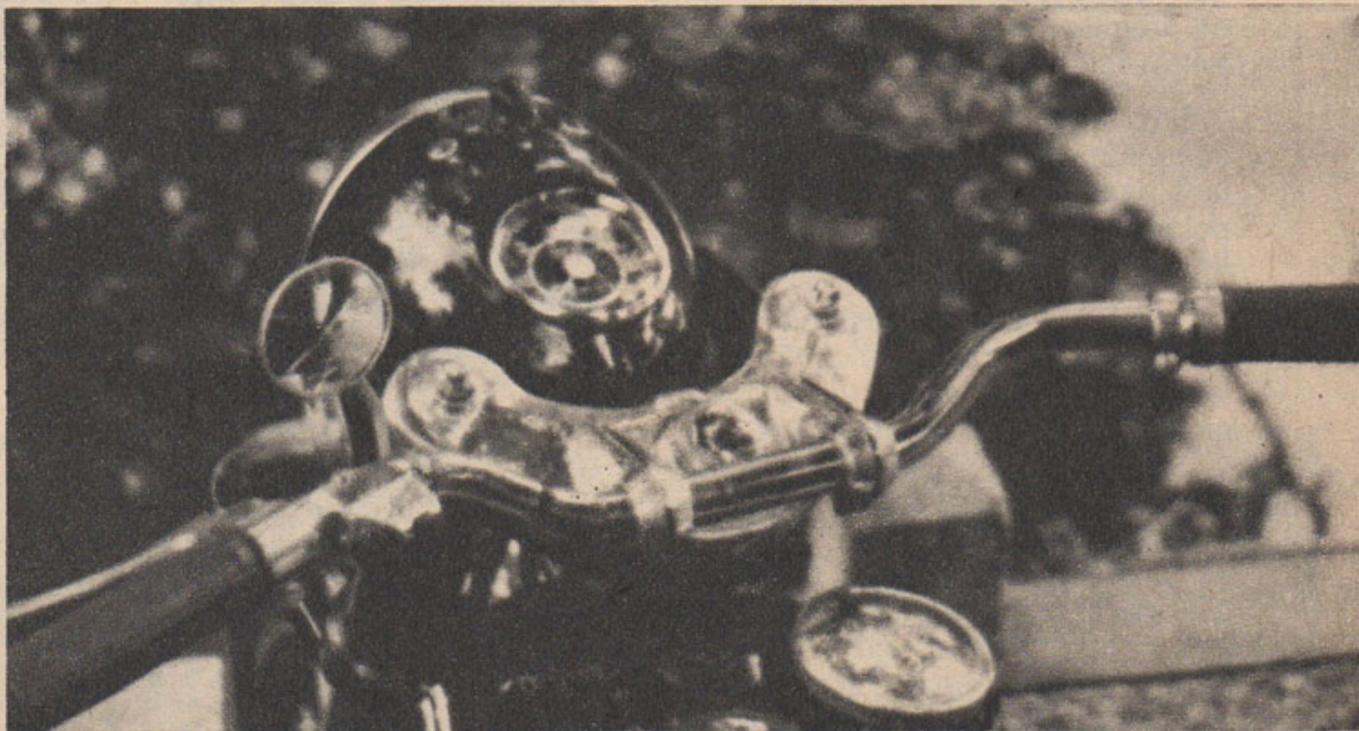
Les constructeurs, enfin, assurent que leur 200 étant assez puissant, le cadre a été étudié et réalisé pour l'emploi éventuel d'un sidecar léger.

*
* *

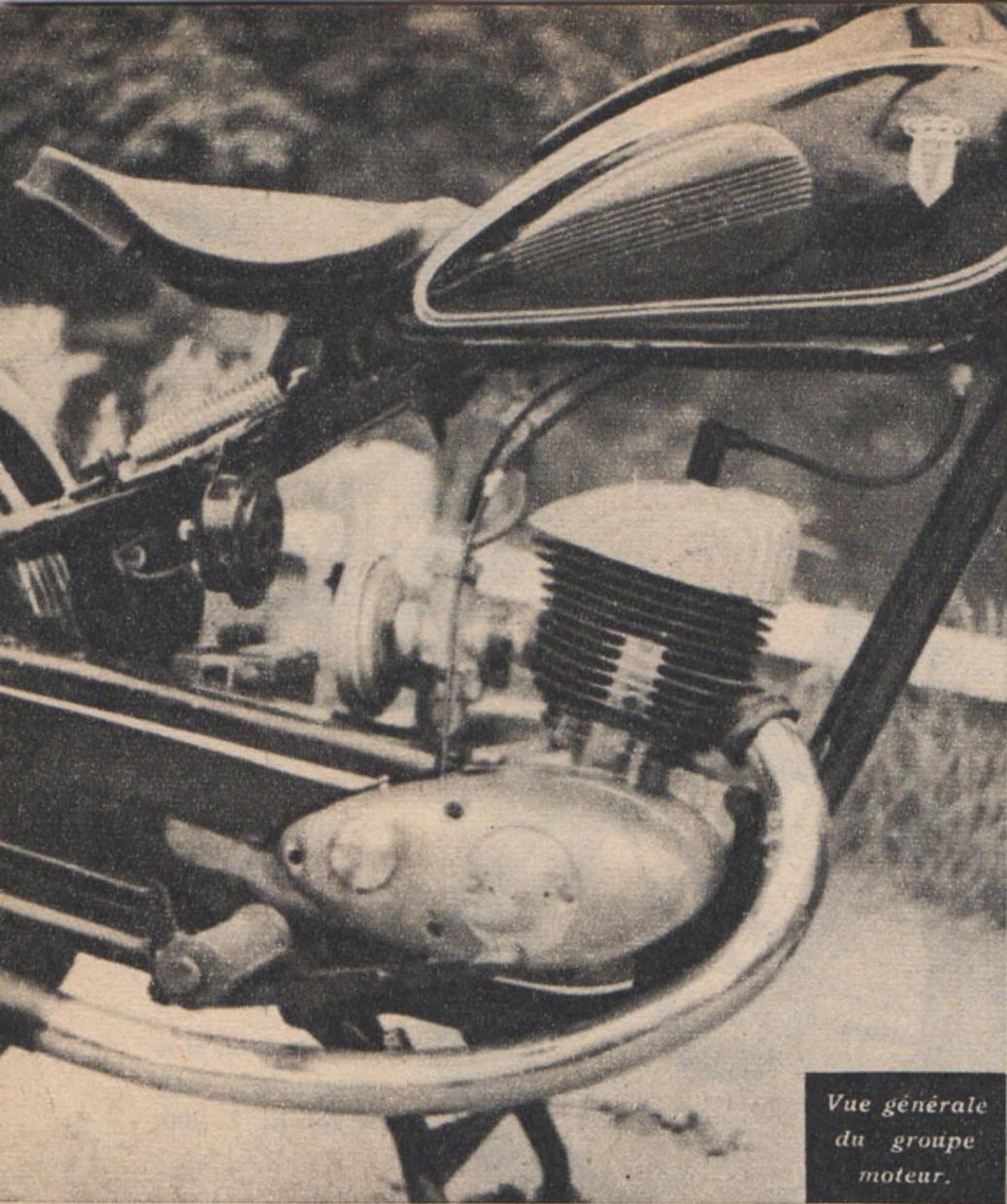
Ayant appris qu'une R.T. 200 venait d'être mise en service chez M. Di Vozzo, l'agent spécialisé de cette marque (M. Di Vozzo a fait un stage aux usines d'Ingolstadt), nous nous som-

mes mis en rapport avec lui après accord avec France-Union, importateur officiel des motos et voitures D.K.W., ce qui nous a permis non seulement d'examiner la machine, d'en relever les détails intéressants, mais également d'en faire un bref essai.

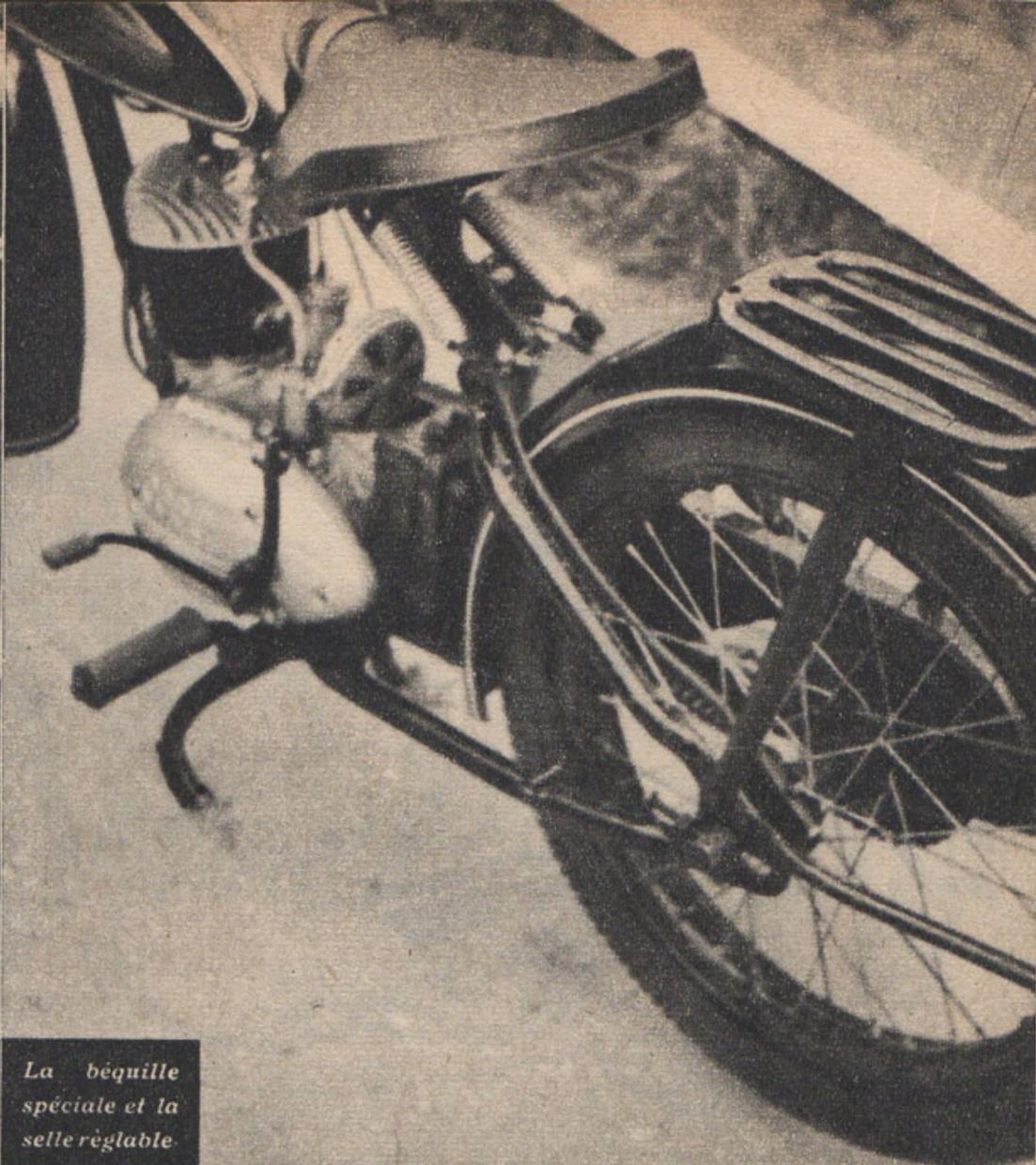
Le mauvais temps à quelque peu gâté le charme de cette sortie; c'était vraiment dommage d'étrener une machine toute neuve sous d'aussi néfastes ondées.



Le phare comporte le compteur, le contact et l'indicateur lumineux de point-mort.



*Vue générale
du groupe
moteur.*



*La béquille
spéciale et la
selle réglable.*

A quelque chose, malheur est bon cependant. Si le pilote n'apprécie pas particulièrement la pluie, la monture y reste insensible et très stable sur le sol mouillé.

Sa tenue de route, la souplesse de la fourche et de la selle, le passage des vitesses et le freinage ne soulèvent aucune objection.

Elle est légère à la main et vire bien. Nous n'avons pu utiliser le moteur au maximum, celui-ci n'étant pas rodé, néanmoins nous avons pu constater qu'il montait au-dessus de 30 à l'heure en première et de 60 en seconde, pas tout à fait à fond.

Sitôt atteinte la vitesse de 90 au compteur, nous avons coupé, ne voulant pas risquer un serrage, mais la poignée n'était pas encore à la limite.

La R.T.200 est incontestablement au point. M. Di Vozzo nous confiait d'ailleurs qu'à Ingolstadt un prototype était essayé sur environ 100.000 kilomètres avant qu'on décide sa fabrication en série commerciale. Quand ce modèle a été présenté au public, il a été annoncé sans autres prétentions que de servir une clientèle désirant une moto pratique et saine, aussi peu gourmande que possible, nécessitant le minimum d'entretien, maniable en

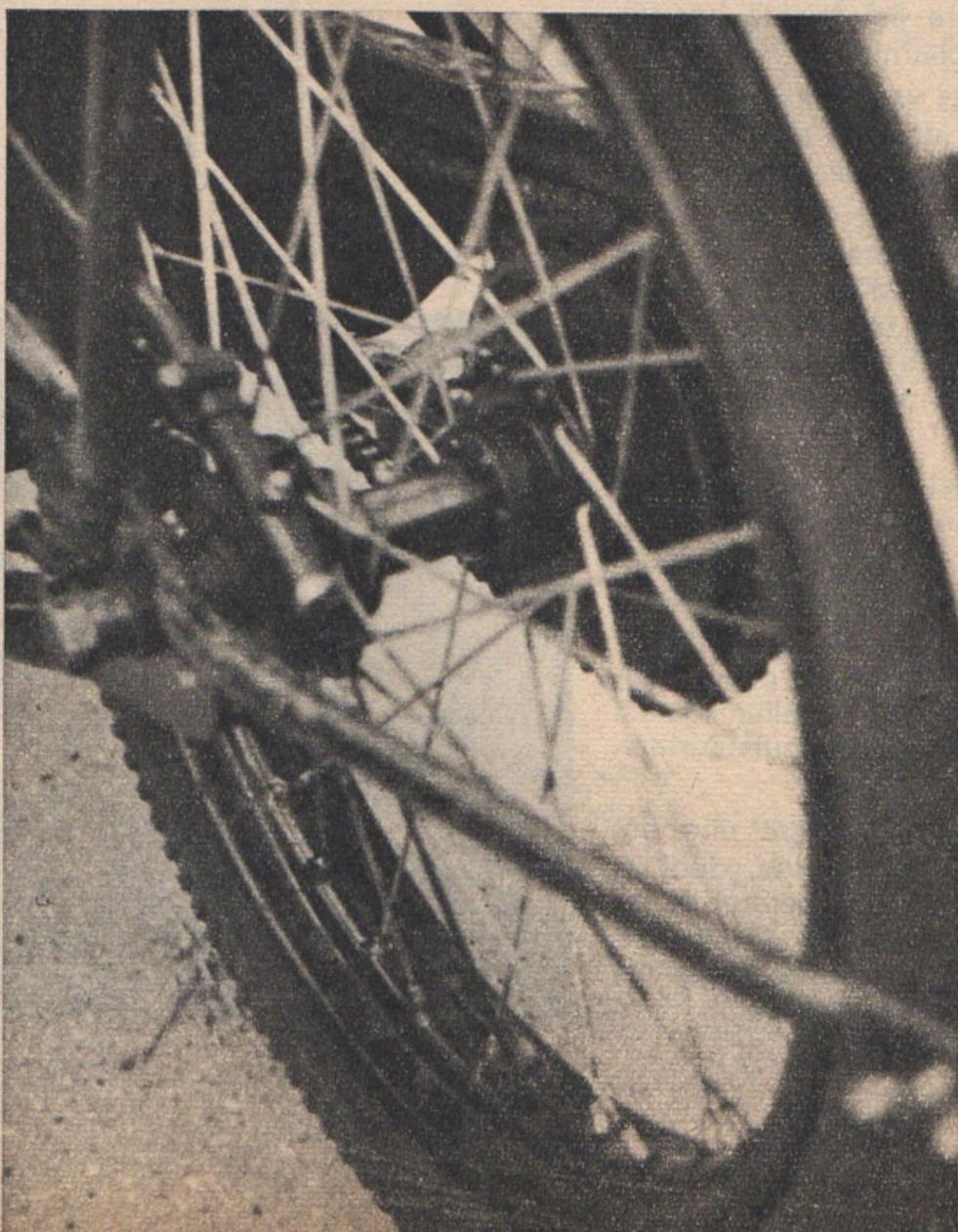
ville et assez rapide sur route pour accomplir à coup sûr des moyennes satisfaisantes.

Un jeune couple souriant orne la couverture du catalogue D. K. W.,

vers l'évasion en pleine nature.

"Comme il est heureux..." dit la légende. Cette légende, nous avons tout lieu de le supposer, est bien proche de la réalité.

Max. END.



*Commande du
compteur
incorporée au
moyeu.*



NOUVELLES D'ALLEMAGNE



2 temps populaire 125 cmc. Z.D.B. est essayé sur route et parcourt une dizaine de kilomètres. Autour de Neckarsalm, où se trouve l'usine, on rencontre ces motos à l'essai. Elles n'ont pas encore reçu leur réservoir ni leur accumulateur. Chaque essayeur attache sur le porte-bagages une sorte de valise formant nourrice d'essence et contenant un accumulateur (pour l'allumage par bobine), tandis que sa plaque de police est attachée à l'arrière.

La puissante firme « Hoffmann », qui a construit une usine à Lintorf pour la production en grande série du scooter « Vespa », sort également une nouvelle motocyclette de 150 cmc.

Avec une belle ténacité, « Zündapp » continue à fabriquer depuis dix-huit ans, en l'améliorant, en la « développant » sans cesse, sa populaire moto 2 temps

les pignons. Du reste, ce système, qui n'est pas nouveau (la clavette peut être remplacée par un rouleau ou une bille) tend à revenir à la mode. Il permet l'établissement d'une boîte de vitesses très compacte (les pignons étant étroitement accolés) et donne une grande douceur au passage des vitesses.

La fourche avant est du type télescopique, à plusieurs ressorts de pas différents faisant office d'amortisseurs. Une suspension arrière « Irish » (télescopique) constitue un supplément.

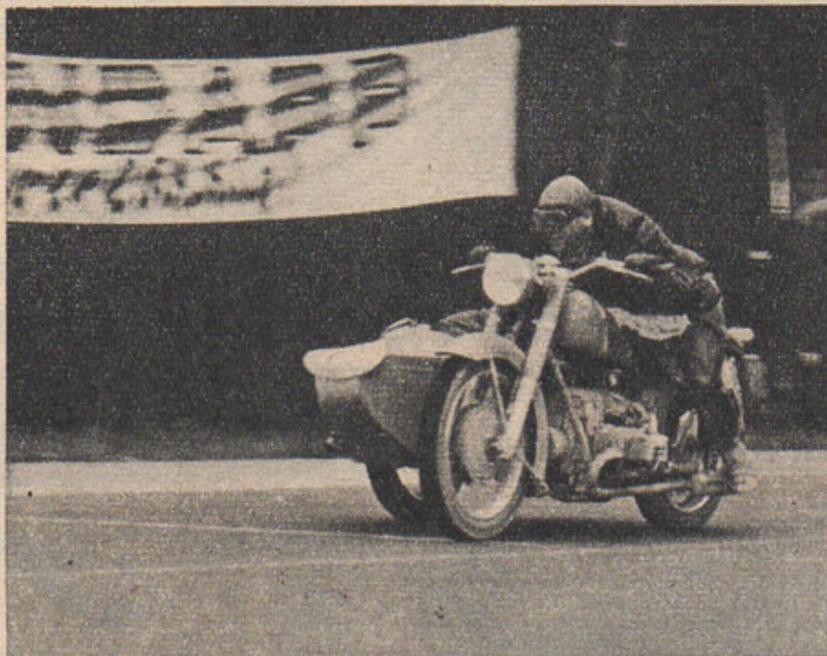
La marque de scooter « Walba » sort un modèle de luxe bénéficiant de l'expérience acquise au cours des deux années de fabrication. La « carrosserie » en a été dessinée par un spécialiste français : L.-L. Lepois. Le cadre est fait de tubes multiples. Un peu comme sur « l'Immé », roue arrière et moteur (« Ilo » à souf-

La Chambre Syndicale de la Bicyclette et de la Motocyclette (adresse : Bad Soden, Taunus) organise à Francfort un Salon international du 28 octobre au 4 novembre 1951. A cette occasion, de grandes épreuves cyclistes et motocyclistes de toutes sortes auront lieu à proximité de cette Exposition qui doit attirer beaucoup de visiteurs étrangers.

Dans les deux premiers mois de l'année 1951, l'Allemagne occidentale a produit 51.271 motos et vélomoteurs, 3.000 scooters et 12.000 cyclomoteurs.

En 1950, la seule firme « N.S.U. » a sorti 78.729 vélomoteurs, scooters et motocyclettes.

Chez N.S.U. chaque exemplaire de la



200 cmc. Déjà, Rickard Kuchen, avant-guerre, avait remplacé le piston à déflecteur par un piston plat associé à un balayage à trois courants créé par lui. « Zündapp » vient d'abandonner ce système pour celui de Schauer, dans lequel le courant principal est divisé en deux courants de balayage arrivant de biais qui sont dirigés contre deux courants de balayage auxiliaires. Une cloison dans le piston à hauteur d'axe force le gaz frais à en refroidir le fond. Il en résulterait une augmentation sensible de puissance en même temps qu'une diminution de consommation.

On se rappelle que le kick-starter se déplaçait non pas en arrière, mais en avant, ce qui rendait difficile l'établissement d'un sélecteur. Aussi « Zündapp » a décidé de transformer complètement le changement de vitesses, qui n'est plus par baladeur et clabot, mais par déplacement d'une tige à l'intérieur même de l'axe porteur des pignons pour les quatre rapports. Cette tige pousse une clavette dans la rainure en croix dont sont munis

flerie) sont aux deux extrémités opposés d'un balancier, réalisé en alliage « Electron », et formant également carter étanche pour la chaîne de transmission. Un bloc en caoutchouc forme l'élément amortisseur. Roues avant et arrière sont montées toutes deux sur axes en porte-à-faux pour en faciliter le démontage. La fourche avant, malgré cela, est du type à deux éléments télescopiques.

Une pièce de fonderie en Electron, fort élégante, forme à la fois guidon, logement de phare et protège-mains !

Enfin, ce scooter (ondet roller en allemand) est muni de freins à huile genre « Lockheed » réalisés par la firme Alfred Teves, de Francfort.

Le moteur auxiliaire « Lohmann » procède à la conquête du Danemark, après celle de la Hollande. A. Berlin, en zone orientale, il lui est né un concurrent : le « Frali », fonctionnant au pétrole et au gazoil, muni d'une culasse à compression variable; l'admission se fait par distributeur retour en bout de vilebrequin. Transmission finale par rouleau.



nous avons **VU** pour vous

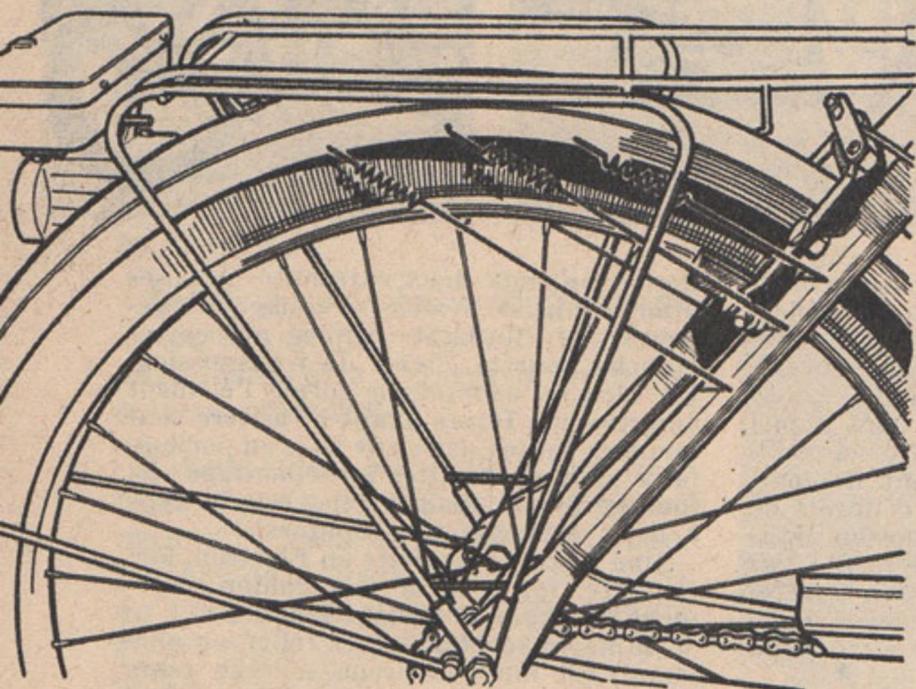


MOTOCULTURE

« Rouler du bon foin
Avec le soleil pour témoin...
L'Harley-Davidson
Fait la fenaison ».

Où sont les charmantes, nonchalantes Glaneuses de Millet et l'Angé-lus du soir? Un big-twin, un rouleau d'herbages et le tour est joué. C'est peut-être moins poétique mais plus pratique et plus expéditif.

Et c'est une façon de faire du cross qui concilie le sport et le travail utile.



Protège-pans

Pour éviter que les pans de l'imperméable ou du manteau ne viennent en contact avec les rayons de la roue arrière on a imaginé cette série de fils d'acier, dont une portion en spirale fait ressort, placés entre les tubes de la fourche arrière et le garde-boue.

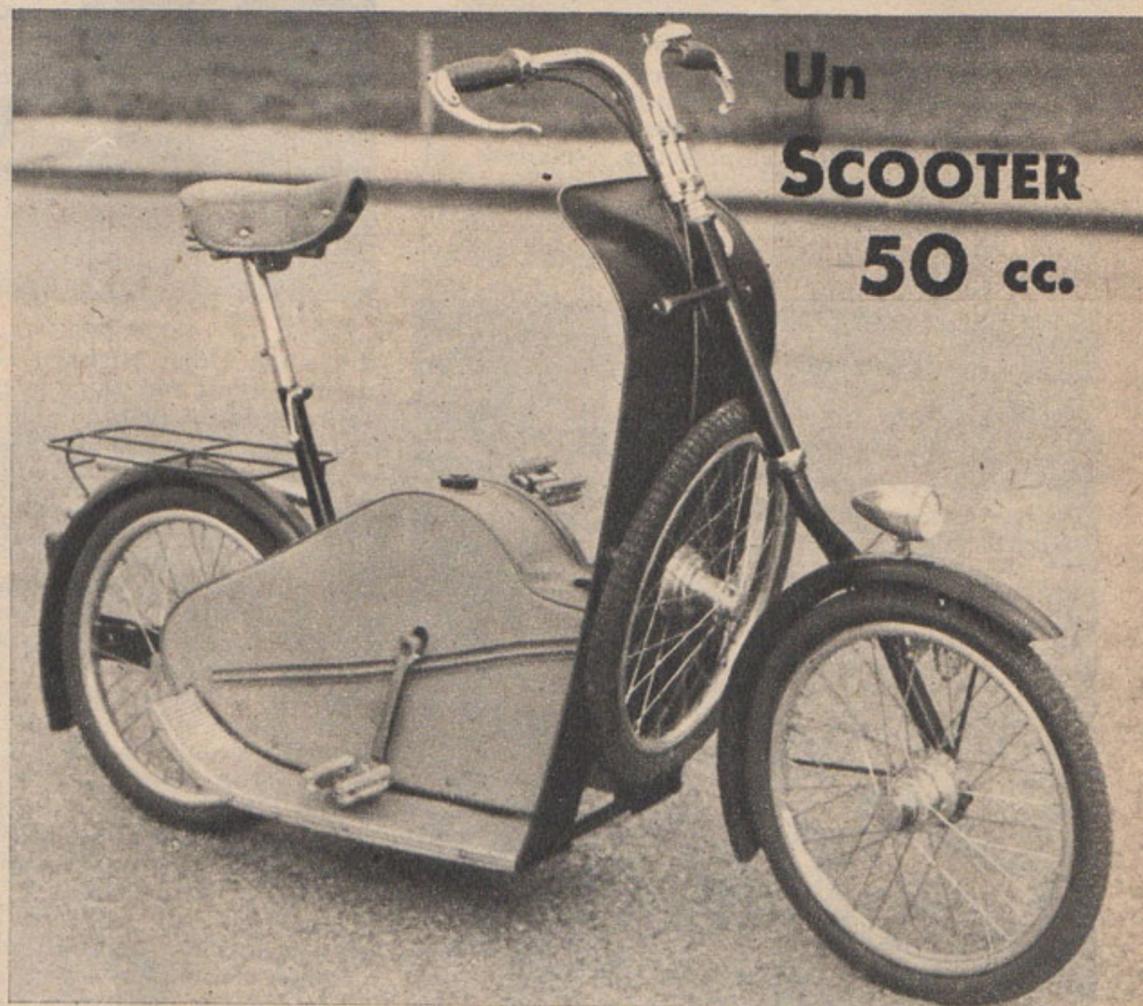
Cet accessoire ingénieux est plus discret que le garde-jupe d'antan. Il a été remarqué sur un de nos cyclomoteurs les plus répandus.



Le petit scooter Scoto, qui avait d'abord attiré l'attention par ses solutions hardies, s'est imposé à l'attention par sa belle démonstration au cours du récent rallye-pocker où toute l'équipe s'est comportée avec brio.

Le Scoto tient du cyclomoteur par sa cylindrée, il est en effet équipé du moteur Mosquito et du scooter par sa forme.

On remarquera ses deux roues en porte-à-faux, formule qui ne surprend et n'inquiète

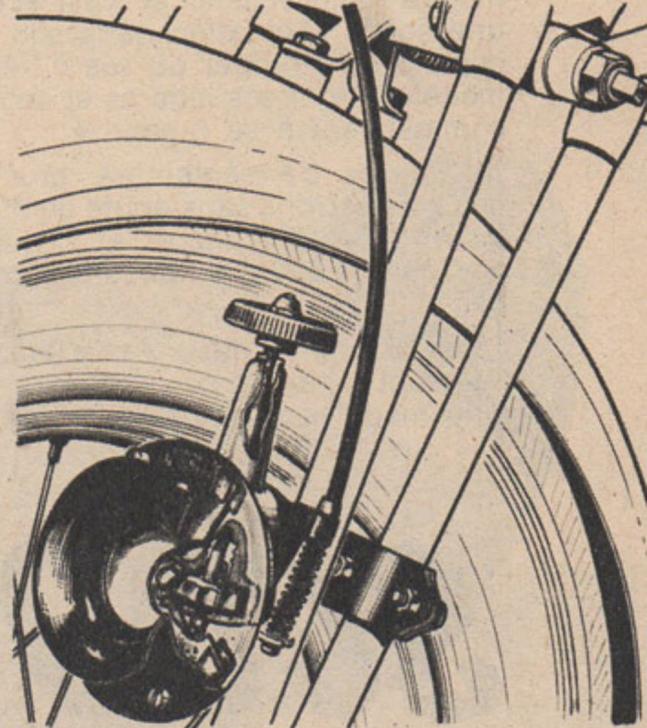
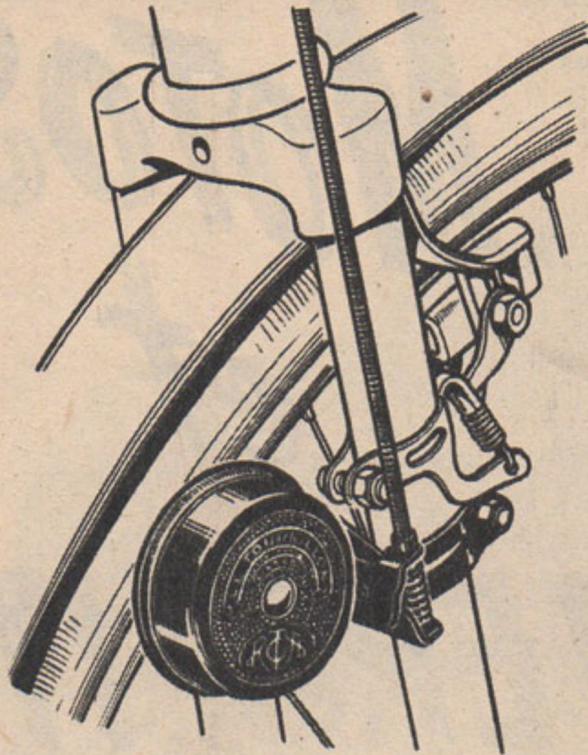
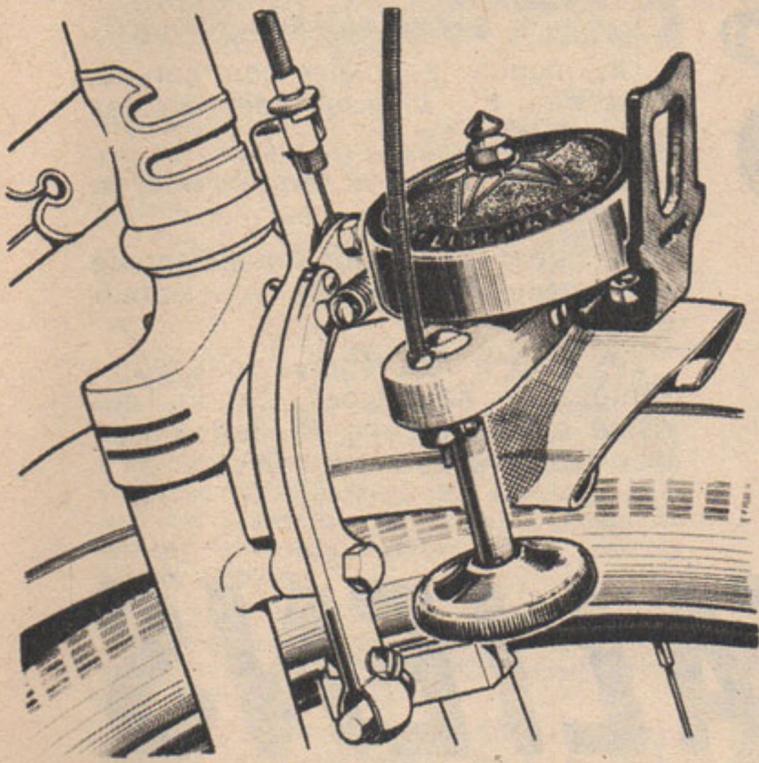


plus personne; cette solution permet en cas de crevaison l'échange facile et rapide de la roue.

Le mécanisme est entièrement à l'abri (et par contre-coup le pilote aussi) grâce à un capotage en tissu spécial avec fermeture éclair. Comme le moteur horizontal est en contre-bas du cadre, son refroidissement normal est assuré.

Ce cycloscooter fera l'objet d'une présentation plus détaillée.

nous avons **VU** pour vous



DES AVERTISSEURS POUR VELO ET CYCLOMOTEURS

Ce sont pour les cyclomoteurs deux timbres fonctionnant par contact avec le pneu de la roue avant; ils sont l'un et l'autre actionnés par une manette fixée à portée des doigts sur une des poignées du guidon.

Plus puissant, le Rotaphone est un avertisseur à membrane vibrant sous l'action d'une bille elle-même actionnée par la rotation d'un rochet conique. La commande de cet avertisseur se fait, comme pour les deux précédents,

par une manette au guidon agissant sur un flexible.

Ces trois appareils sont entièrement mécaniques et indépendants de l'équipement électrique.

UN PRODUIT DE LUSTRAGE POUR MOTOS

Aucun produit de lustrage ne s'était jusqu'à maintenant spécialement recommandé pour les motos et pour les cyclomoteurs qui présentent cependant, en général, un émaillage très soigné et de nombreuses parties métalliques, polies ou chromées.

OX-FORD'S-POLISH permet l'entretien de l'émail et des surfaces métalliques sans aucun risque de les altérer. Il ne contient pas d'abrasif et il constitue sur les surfaces traitées une véritable carapace de cire qui les préserve contre les agents corrosifs (eau, oxygène de l'air, poussière) et leur donne un brillant magique et durable.

Une surface traitée à l'OX-FORD'S-POLISH, et couverte ensuite de boue ou de poussière, se nettoie alors avec un simple chiffon sans risque de rayure. Le produit ne poisse pas et la poussière ne s'y colle pas. Il est facile à appliquer, propre à manipuler.

Une boîte de 250 grammes suffit à entretenir une moto pendant longtemps et à conserver son émail à l'état de neuf.

Comme l'indique le dessin, ce guidon comporte à chacune de ses branches un boîtier cylindrique en deux éléments dont l'un est solidaire du cintre et l'autre solidaire des poignées.

A l'intérieur de ce boîtier se trouvent la fixation des commandes et une combinaison de ressorts compensateurs.

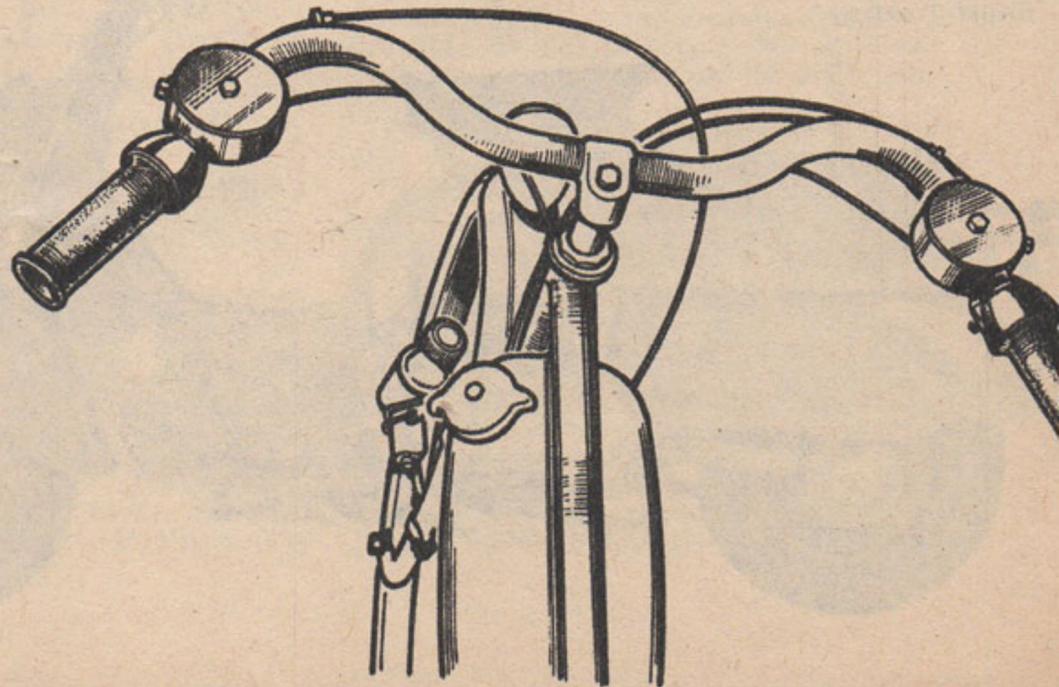
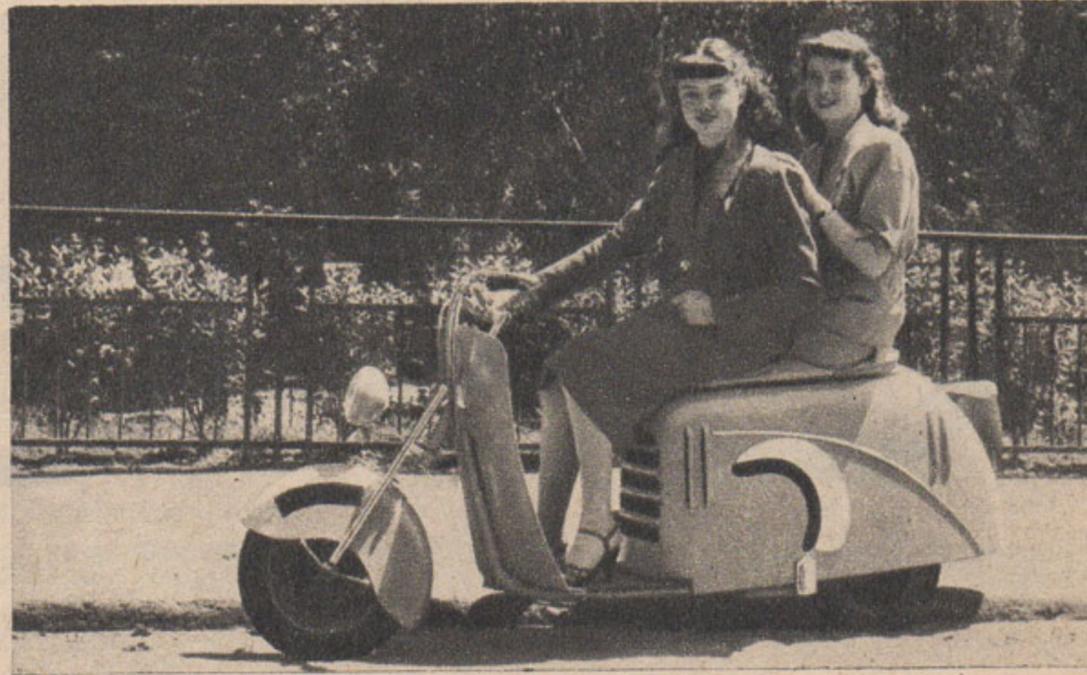
Pour freiner il suffit d'agir sur les poignées en les tirant vers l'intérieur, comme si l'on serrait les coudes; le mouvement ne nécessite pas d'effort. Après le temps de freinage les poignées reviennent d'elles-mêmes à leur place normale.

LE SCOOTER STEFA

a fait deux jolies conquêtes



UN GUIDON FREIN



GRACE à un magnifique palmarès, la marque M.V. a rapidement attiré sur elle l'attention du monde motocycliste, et s'est acquise une solide réputation dans son pays comme à l'étranger où ses différents modèles de motos légères et scooters commencent à se répandre.

A partir de septembre prochain, nous les verrons sans doute en France distribués par François et C^{ie}, agent de Georges Irat et du pneu également, italien, C.E.A.T.

Les machines destinées à la clientèle sont réparties sur une gamme de cinq modèles principaux : trois scoo-

MOTOS et

ters et deux motos légères, tous en bloc-moteur 125 cmc. 2 temps.

Les scooters se subdivisent ainsi :

Un modèle populaire non caréné, avec bloc à 3 vitesses commandées au guidon;

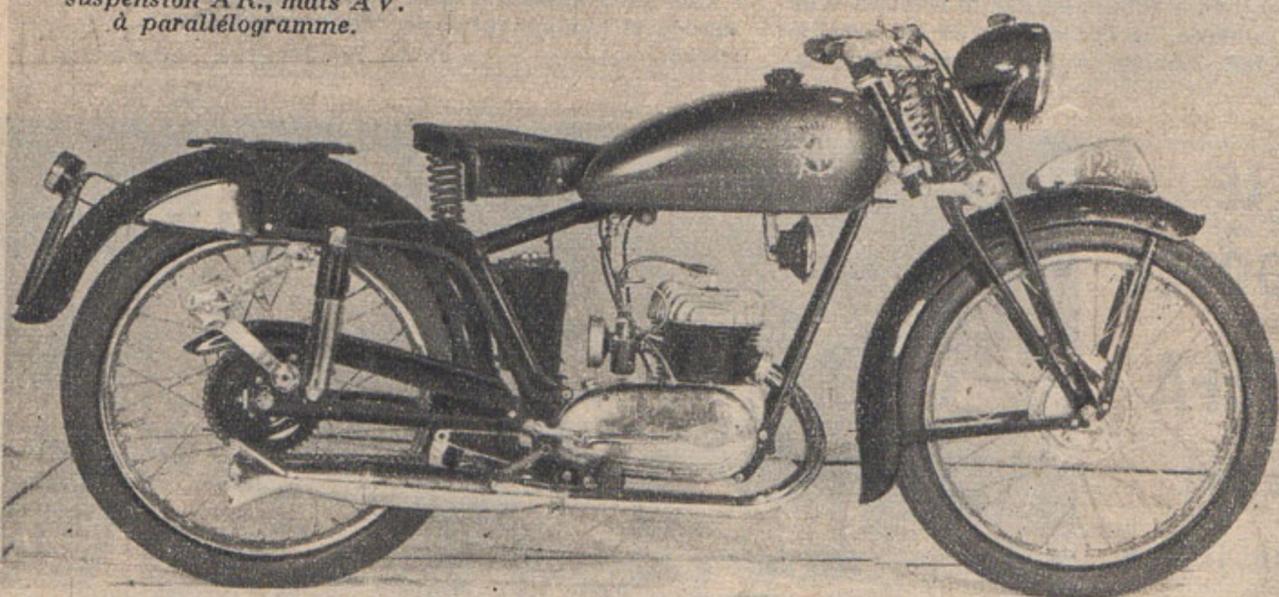
un Grand Tourisme, semi-caréné, en 4 vitesses et sélecteur au pied;

un Super-Luxe, entièrement capoté également en 4 vitesses et sélecteur au pied.

Les deux motos légères sont représentées par deux types : Grand Tourisme et Sport, l'une et l'autre avec bloc 125, 4 vitesses par sélecteur.

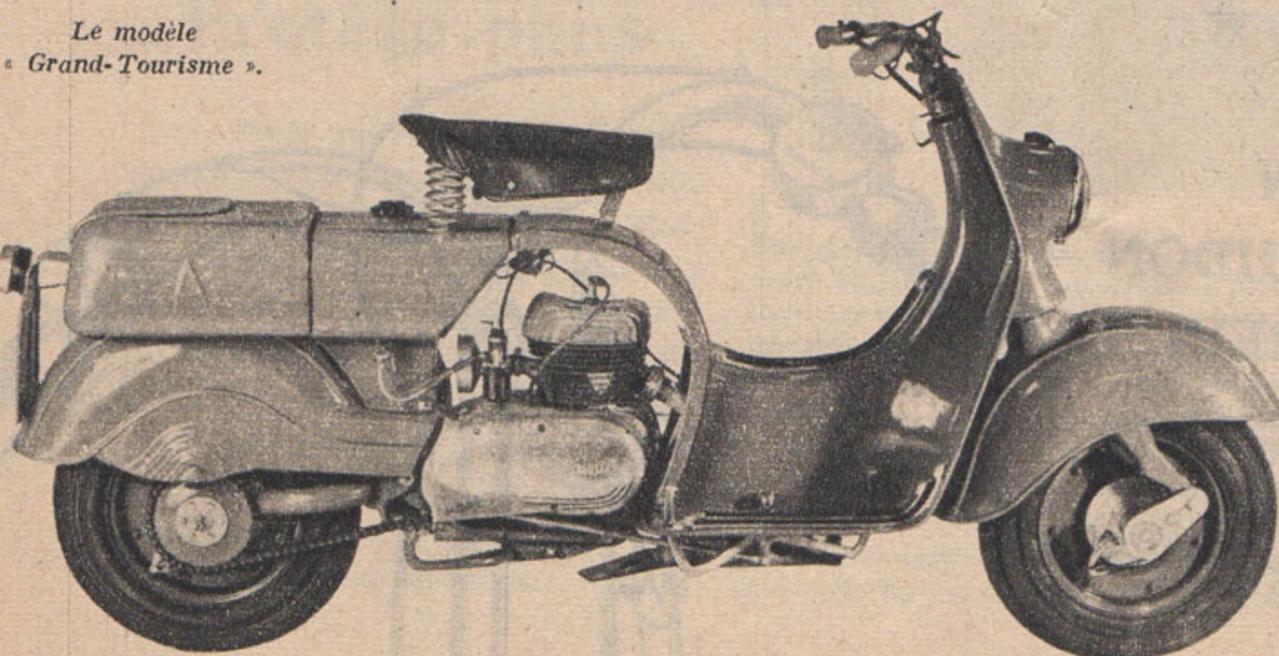
SCOOTERS ITALIENS

La moto légère 125 cmc.,
suspension A.R., mais A.V.
à parallélogramme.



Le scooter
Superluxe.

Le modèle
« Grand-Tourisme ».



Le type populaire.

EN 125 CMC., LAMBRETTA DÉPASSE LE 200 A L'HEURE ET BAT DE NOUVEAUX RECORDS

C'est sur l'autoroute de Munich à Ingolstadt que le 125 Lambretta, piloté par le valeureux Romolo-Ferri a, ce mois-ci, dépassé la vitesse de 200 kilomètres à l'heure.

Tous les exploits réalisés jusqu'alors par Lambretta nous permettaient de deviner le but vers lequel tendaient tous les efforts.

Bien que tous les exploits réalisés jusqu'alors par Lambretta nous laissent deviner vers quel sommet tendaient ces assauts successifs, l'annonce du résultat n'en a pas moins causé une enthousiaste surprise. C'est magnifique, d'autant plus que ce sensationnel record s'accompagne de quelques autres, battus par la même occasion.

En voici la liste combien éloquente :

1 kilomètre, départ lancé : 17 s. 95/100, moy. 200 km. 557 (ancien record 19 s., moy. 190 km.).

1 mille, départ lancé : 28 s. 95/100, moy. 200 km. (ancien record 30 s. 9, moy. 188 km.).

Ces deux records étaient déjà la propriété de Ferri; il les avait réalisés le 14 avril dernier à Terracina, en Italie.

5 kilomètres, départ lancé : 1 m. 38 s. 14/100, moy. 183 km. (ancien record 2 m. 24 s. 8/100, moy. 124 km., par Remondini, sur Jonghi, le 9 octobre 1948, à Montlhéry).

1 kilomètre, départ arrêté : 34 s. 35/100, moy. 105 km. (ancien record 38 s., moy. 95 km.).

1 mille, départ arrêté : 47 s. 9/100, moy. 123 km. (ancien record 55 s. 6/100, moy. 104 km.).

REGRETS

La Ligue régionale de l'Île-de-France, qui groupe environ le cinquième des motocyclistes de France, n'a rien à nous offrir comme courses de vitesse de première classe. Si nos souvenirs sont exacts il faut remonter à 1937 pour avoir vu à Montlhéry des coureurs étrangers, Mellors, Thomas et Grizzly. Depuis les motocyclistes parisiens qui ont voulu voir les grands du sport motocycliste ont dû aller à Spa ou dans le Midi.

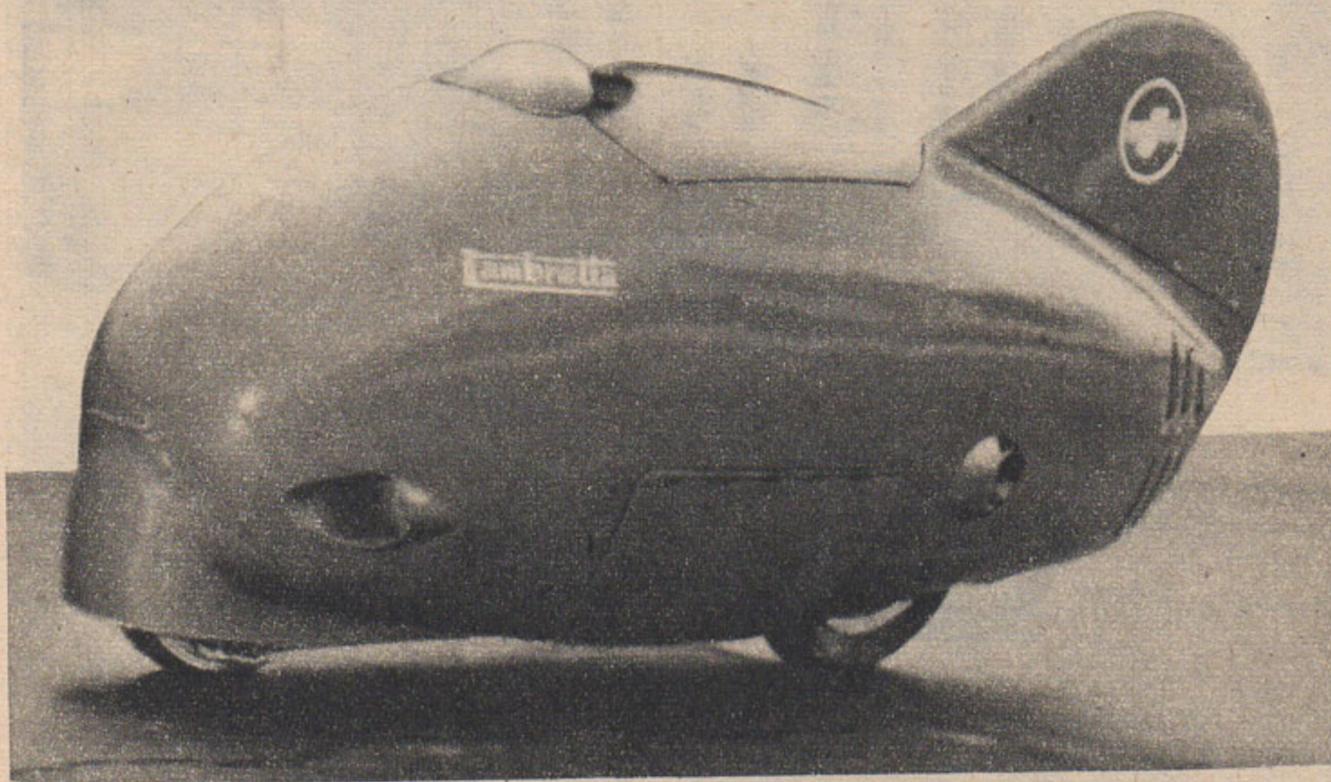
Si Montlhéry ne fait pas déplacer la grande foule aux épreuves réservées aux sports mécaniques, il en est un, magnifique, à 200 kilomètres de Paris, au sol impeccable et au tracé dans la plus pure tradition Grand Prix qui réunit bien des avantages, et des suffrages. Celui du Mans, pour préciser, et un Grand Prix de France, qui bénéficierait d'une organisation parfaite, dont les Manceaux sont coutumiers, serait des plus intéressants à suivre. Objections ?

CIRCUIT DE SAONE-ET-LOIRE

Le 29 juillet à Mâcon, l'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Mâconnaise donnait le départ du 1^{er} Circuit d'endurance et de régularité de Saône-et-Loire, inscrit au calendrier sportif national.

Les organisateurs avaient le plaisir de détenir 64 bulletins d'engagements malgré l'absence des 125 frappés d'interdiction.

Le circuit comportait 453 kilomètres de parcours varié avec des passages assez



difficiles mais, en général, les concurrents se sont très bien comportés et les abandons furent assez rares.

L'épreuve se disputait par un temps splendide et les organisateurs sont très satisfaits du résultat général et de la belle tenue des concurrents en particulier.

L'A.M.C.M. avait engagé huit concurrents outre les six conducteurs constituant l'équipe Monet-Goyon qui devait remporter la coupe des 250 et le challenge offert par les motoristes mâconnais.

Les pilotes de l'A.M.C.M. ont vaillamment défendu les couleurs de leur club et c'est avec plaisir qu'on voyait s'affirmer à nouveau les deux jeunes espoirs mâconnais, Jean Auray et Robert Durot, au sein de la vieille phalange des coureurs chevronnés, tous bien connus des milieux motocyclistes.

Les résultats officiels sont les suivants :

Résultats complets et définitifs :

Catégorie 175 cmc. — 1^{ers} ex æquo Pahin, Cugnet, Prévost sur Peugeot; Durot, Verchère, Auray, Aucaigne (A.M.C. Mâcon); Petit (S.M.F.); Sonjon (A.M.C.-C. Villefranche); Laurent (M.C. Romans); Robert (M.C. Ripagérien); Georges (S.M.F.); Germain, Rodriguez (A.M.C.C. Lyon).

Coupe 175 offerte par les Etablissements Monet-Goyon : Auray, Durot, Verchère.

Catégorie 250 cmc. — 1^{ers} ex æquo : Gueurce, Crouzet, Baillet, Richard, Commeureuc, Blandin, sur Monet-Goyon; Guillot (A.M.C.C. Villefranche); Forest (S.M.F.); Lieutenant Masson, Debruycker Baude, du 11^e R.C.A.

Coupe 250 offerte par la ville de Mâcon : Rochard, Commeureuc, Blandin.

Catégorie sidecar 600 cmc. — 1^{er} Rogliardo, sur Norton-Impérial (M.C. Lyon).

Catégorie 350 cmc. — 1^{ers} ex æquo : Clermidy, Tortiller (A.M.C. Mâcon); Martelet (S.M.F.); De Vincelles (3^e Hussards);

5^e Billy (3^e Hussards); 6 points de pénalisation.

Coupe 350 offerte par Cinzano : Clermidy, Tortiller.

Catégorie sidecar 1.000 cmc. — 1^{er} Favre, sur B.M.W. (A.M.C.C. Villefranche)

Catégorie 500 cmc. — 1^{ers} ex æquo : Bernard (A.M.C.C. Lyon); Poput (A.M.C.C. Villefranche); Ayrolles, Thomas (S.M.F.); Guérard, Thibault, Sancey (Police routière Dijon); Puig, Weber, Lewandowski, Bounichou, Pornot, Favier (G.C.R. 602 Vincennes); Clarac (11^e R.C.A.); 15^e Beffy (A.M.C.C. Villefranche), 20 points.

Coupe 500 offerte par Mâcon-Tissus : Guérard, Thibault, Sancey.

Catégorie 750 cmc. et 1.000 cmc. — 1^{ers} ex æquo : Commerçon (A.M.C.C.), Ligier (M.C. Auvergne); 3. Laurent (11^e R.C.A.), 1 point; 4^e ex æquo : Lemalle et Brière (3^e Hussards), 2 points; 6. Vidal (S.M.F.), 3 points; 7. Boursier (3^e Hussards), 14 points.

Coupe 1.000 offerte par Ricard : Boursier, Lemalle, Brière.

Challenge offert par les motoristes mâconnais. — 1^{re} équipe Monet-Goyon : Gueurce, Baillet, Commeureuc, Blandin, Crouzet; 2^e équipe Sport Motocycliste Forézien (coupe offerte par les présidents de l'A.M.C. Mâcon).

Chaque coureur non pénalisé a reçu une breloque-souvenir et un diplôme médaille d'or.

MOTO-BALL

Division Nationale (Zone Nord). — Troyes bat Châlons par 3 buts à 0.

Division Excellence (Zone Sud). — Nice bat Avignon II par 4 buts à 2.

Matchs amicaux. — M.B.C. Camaret bat M.B.C. Avignon par 3 buts à 0; S.M. Forézien bat R.M.B. Ondaine par 3 buts à 2; M.B.C. Montreuillois et Versailles M.B.C. match nul, 4 à 4.

SPORTS

DE NOUVEAUX RECORDS A L'ACTIF DE PUCH ET DES MONNERET

Pour célébrer les fêtes du 15 août, Georges et Pierre Monneret faisant équipe avec Moury et le coureur autrichien Johann Weingartmann ont, sur Puch 250 cmc., battu 7 records et en ont établi deux autres.

Les deux premiers ont été ceux des 9 et 10 heures, voici les suivants :

11 heures : 1.429 km. 249, moyenne 129 km. 930 (ancien record : 1.337 km. 16, moyenne 121 km. 556).

12 heures : 1.561 km. 955, moyenne 130 km. 160 (ancien record : 1.411 km. 563, moyenne 117 km. 630).

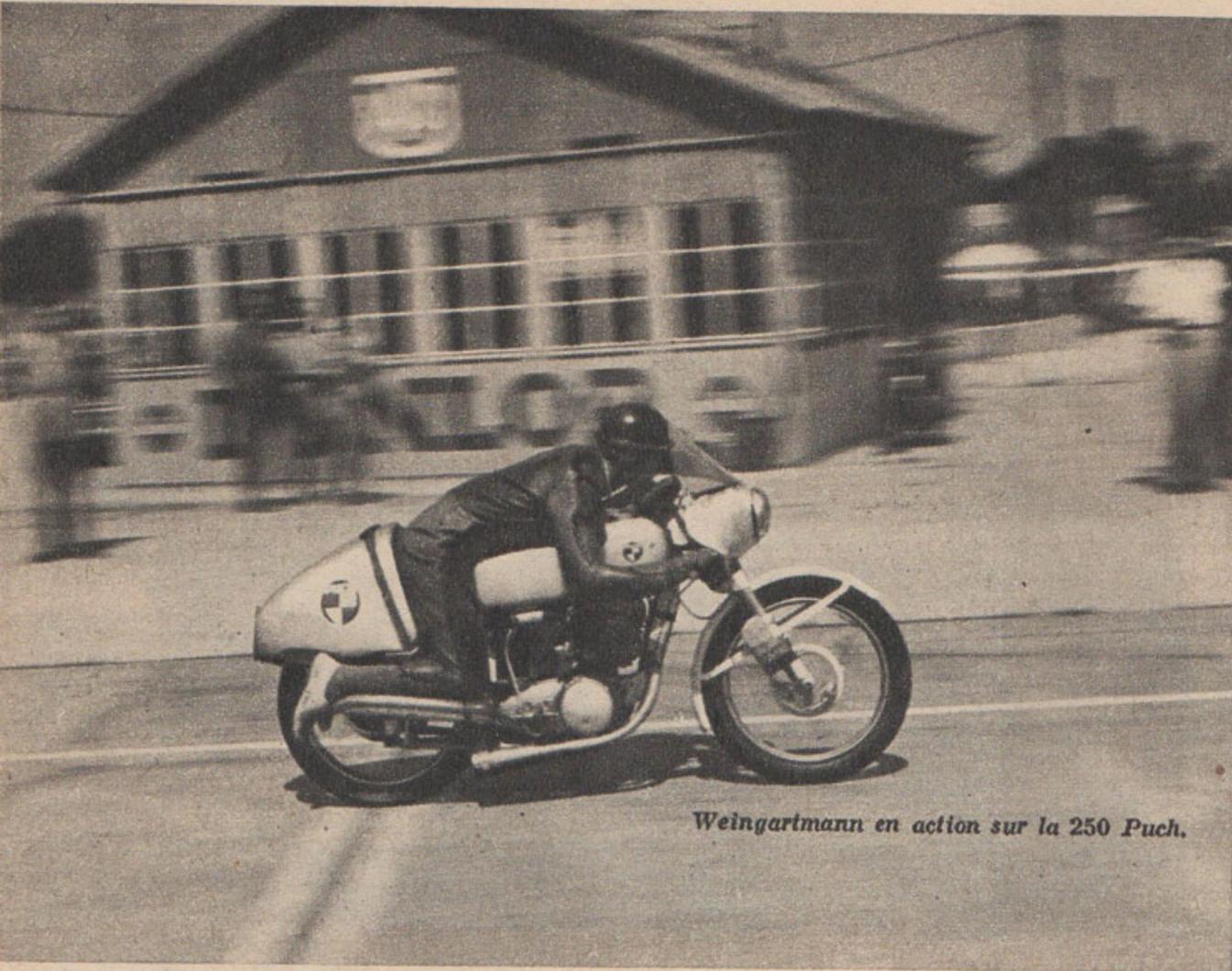
1.000 milles : 12 h. 20 m. 57 s. 1/100, moy. 130 km. 320 (ancien record : 15 h. 33 m., moyenne 103 km. 500).

2.000 kilomètres : 16 h. 53 m. 7 s. 58/100, moy. 118 km. 450 (ancien record : 19 h. 20 m., moyenne 103 km. 500).

24 heures : 2.891 km. 350, moyenne 120 km. 472 (ancien record : 2.450 km., moyenne 102 km. 100).

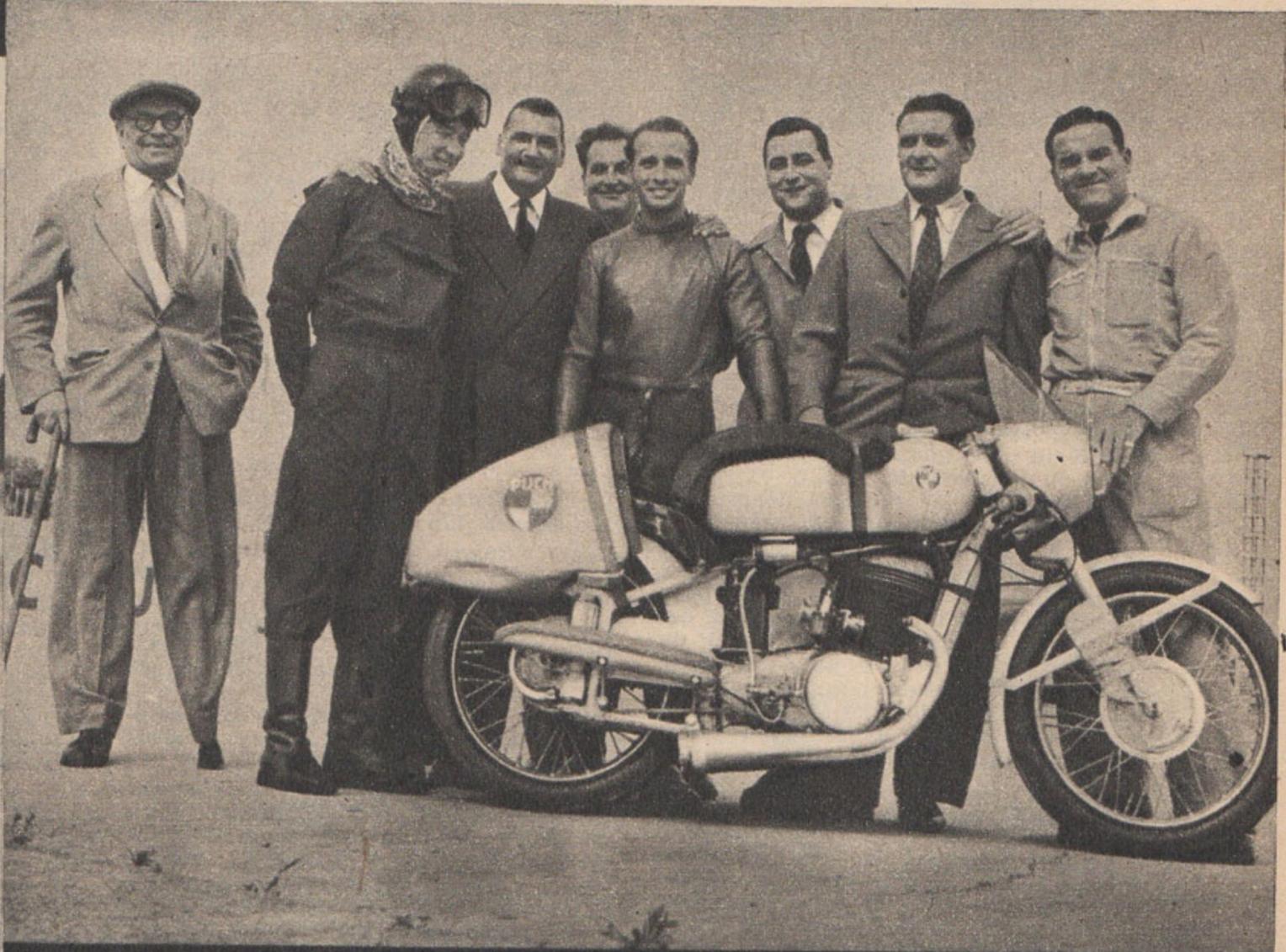
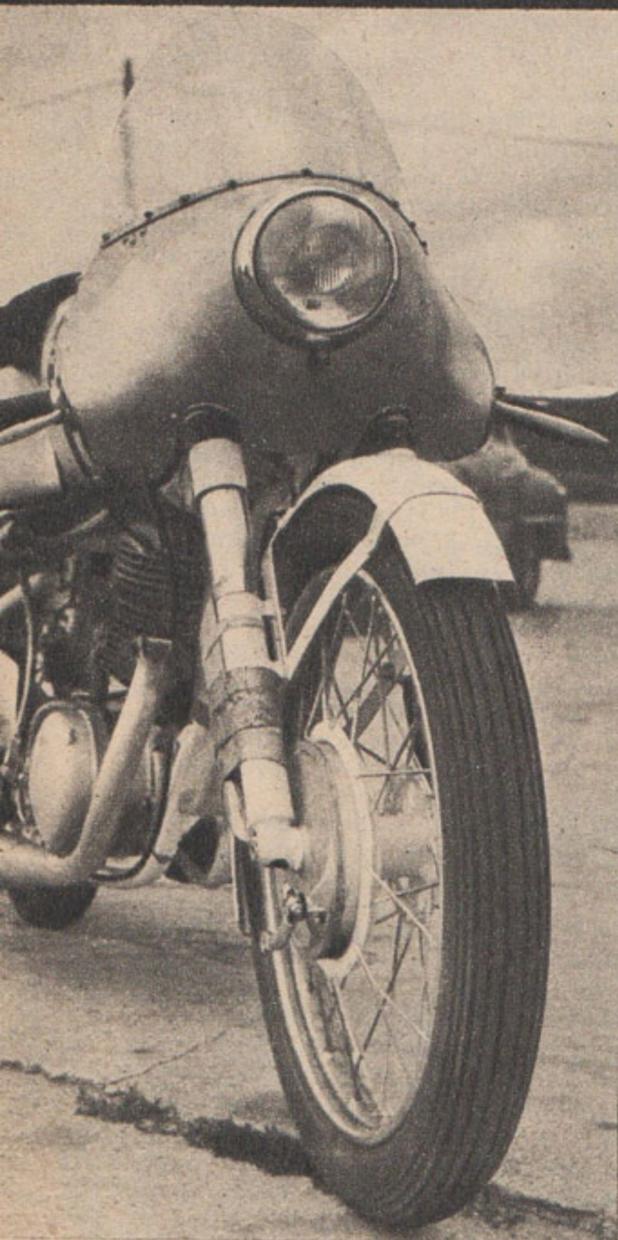
3.000 kilomètres : 24 h. 51 m. 51 s. 63/100, moy. 120 km. 654 (record établi).

2.000 milles : 26 h. 39 m. 48 s. 36/100, moy. 120 km. 700 (record établi).



Weingartmann en action sur la 250 Puch.

La Puch vue sous un angle intéressant.



De gauche à droite : Wagner, le vétéran aux nombreuses victoires automobiles, G. Monneret, P. Humblot, Colibé, Weingartmann, M. Humblot et les deux metteurs au point.

MOTO-CROSS A MÉDÉA (Alger)

Le 5 août Médéa accueillait sur son stade les motocyclistes algérois. Une affluence encore plus nombreuse que l'an passé suivit les différentes phases de la compétition dont le terrain comportait peu de difficultés. On a déploré l'absence des réputés A. Fracès et G. Pérez en 126 cmc.

On a enregistré avec satisfaction la rentrée du valeureux Garcia qui a établi récemment à la côte du Murdjadjo, à Oran, une brillante performance sur 500 Monet-Goyon.

Résultats techniques

126 cmc. — 1. Visciano sur Peugeot, 3 points; 2. Santucci, 7 pts; 3. Audra, 12 pts; 4. Goëtz, 17 pts; 5. Gauchy, 18 pts; 6. Reda, 19 pts; 7. Paturel, 20 pts; 8. Frison, 21 pts; 9. Soriat, 26 pts; 10. Puget, accidenté.

350 cmc. — Ciancio sur Matchless, 3 points; 2^e ex æquo. Garcia et Wentzel, 8 pts; 4. Chaboun, 11 pts; 5. Dury, accidenté.

500 cmc. — 1. Wybo sur B.S.A., 3 points; 2. Santucci, 4 pts; 3. Vender qui a gagné une manche et a été accidenté.

DECOSTER ET STEFFE, VEDETTES DU MOTO-CROSS DE CASSEL, organisé par le Moto-Club du Nord de la France.

Cinq mille personnes environ ont assisté dimanche, dans les pâtures du

Trogweeg, sur les pentes du Mont Cassel, au moto-cross organisé par le M.C. du Nord.

Le temps était magnifique et le public très dynamique. Le terrain, très accidenté, convenait à merveille à une compétition de ce genre; la piste, d'une longueur de 1.500 mètres environ, comportait de nombreuses difficultés: descentes vertigineuses, montées abruptes, virages en épingle à cheveux, etc...

Dans chacune des trois catégories il y eut deux courses éliminatoires, une série de repêchage et une finale.

En 250 cmc., Emile Decoster, champion des Flandres, a gagné les séries et la finale; en 350 cmc. Steffe, de l'O.M.C. Avesnois, a nettement triomphé en finale; en 500 cmc., c'est encore Emile Decoster qui a brillamment enlevé la finale.

Catégorie 250 cmc.

1^{re} Série éliminatoire. — 1. Decoster (M.C.N.F.); 2. Bloquet (M.C. Douai); 3. Soyer (Lille M.C.); 4. Poisson (Lille M.C.); 5. Goethals (Lille M.C.); 6. Vandercamer (Lille M.C.); 7. Neyrinck (M.C.N.F.).

2^e Série éliminatoire. — 1. Lenain (M.C. Douai); 2. De Doncker (Lille M.C.); 3. Voreux (Lille M.C.); 4. François junior (M.C.N.F.); 5. Rondeaux (Lille M.C.).

Finale. — 1. Decoster; 2. Lenain; 3. De Doncker; 4. Bloquet; 5. Soyer; 6. Voreux; 7. Poisson; 8. François junior.

Catégorie 350 cmc.

1^{re} Série éliminatoire. — 1. François junior (M.C.N.F.); 2. Belpalme (M.C.N.F.); 3. Heine (M.C. Douai); 4. Boucher (M.C.N.F.); 5. Loez (Lille M.C.); 6. Blo-

quet (M.C. Douai); 7. Leclercq (M.C.N.F.).

2^e Série éliminatoire. — 1. Vanlerberghe (M.C.N.F.); 2. Steffe (O.M.C. Avesnois); 3. Vanspranghe (M.C. Ypres); 4. Tony (Lille M.C.); 5. Paurisse (M.C. N.F.); 6. Devoldre (M.C.N.F.).

Repêchage. — 1. Loez; 2. Paurisse; 3. Bloquet; 4. Devoldre.

Finale. — 1. Steffe; 2. François junior; 3. Heine; 4. Vanspranghe; 5. Belpalme; 6. Loez; 7. Tony; 8. Bloquet; 9. Paurisse; 10. Vanlerberghe.

Catégorie 500 cmc.

1^{re} Série éliminatoire. — 1. Lenain (M.C. Douai); 2. Barbara (M.C.N.F.); 3. Callant (M.C. Mouscron); 4. Beaucarne (M.C. Mouscron); 5. Devoldre (M.C.N.F.); 6. Perry (Lille M.C.); 7. Taelman (M.C. Mouscron).

2^e Série éliminatoire. — 1. Decoster (M.C.N.F.); 2. Vanlerberghe (M.C.N.F.); 3. Chuchart (M.C. Douai); 4. Heine (M.C. Douai); 5. François senior (M.C. N.F.); 6. Duytschaever (M.C.N.F.); 7. Coigne (M.C. Mouscron); 8. Vermeire (M.C.N.F.).

Repêchage. — 1. Perry; 2. Coigne; 3. Taelman; 4. Verraes; 5. Vermeire.

Finale. — 1. Decoster; 2. Lenain; 3. Chuchart; 4. Barbara; 5. Heine; 6. Beaucarne; 7. Vanlerberghe; 8. Perry; 9. Devoldre; 10. François senior; 11. Callant; 12. Coigne.

Après les épreuves les concurrents furent reçus à l'Hôtel de Ville de Cassel où le maire, après avoir félicité les vainqueurs, leur remit les coupes offertes par le M.C. du Nord.

MOTO-CROSS DE ROUEN

12 Août 1951

Malgré le temps incertain les épreuves se sont disputées avec ardeur, en l'absence des cracks partis prêter leur concours à l'étranger, les nationaux ont fait bonne figure; il faut citer ceux qui montent, aussi bien les débutants Gervais, l'acrobate rouennais Paulin qui tient sa place avec brio, et le Lillois Decoster sur qui il faudra compter à l'avenir.

Les Parisiens Godey, Melioli, Amédéo, Boisserie, Adnet se sont fait applaudir par leur virtuosité.

Résultats régionaux. — 1. Gervais; 2. Despréaux; 3. Barais; 4. Vappier; 5. Legoff.

250 cmc. — 1. Decoster (M.C.N. France); 2. Godey; 3. Mariani Bruno; 4. Adnet; 5. Pery; 6. Deboncker.

360 cmc. — 1. Melioli (A.M.S.); 2. Vanlerberghe; 3. François; 4. Godey; 5. Cressent; 6. Mariani; 7. Desmesliers; 8. Thuillier René; 9. Drobecq; 10. Chuchart.

500 cmc. — 1. Decoster (M.C.N. France); 2. Raulin; 3. Desmoulins; 4. Barbara; 5. Chuchard; 6. Brocherieux; 7. Amédéo; 8. Lenain; 9. Adnet; 10. Mouchet.



Mélioli vainqueur en 350 cc.



Godey sur B.S.A.

AVEC LELOUP, SUR "F.N." CHAMPION D'EUROPE Triomphe belge au Moto-Cross des Nations

Les sportifs belges peuvent légitimement être fiers de leurs coureurs et de leur construction nationale qui viennent de triompher dans le Moto-cross des Nations, emportant les trois premières places de la finale avec Leloup sur F.N., Jansen et Meunier sur Saroléa.

Cette épreuve parfaitement présentée et organisée s'est disputée à Namur devant une foule considérable et enthousiaste. En voici les résultats:

1^{re} Série (7 tours). — 1. Draper (G.-B.) (24 B.S.A.), 31 m. 39 s. 2/10; 2. Jansen (B.) (84 Saroléa), 31 m. 43 s.; 3. Meert (B.) (88 Saroléa), 32 m. 48 s.; 4. Nicholson (G.-B.) (28 B.S.A.), 32 m. 49 s.; 5. Lines (G.-B.) (26 Ariel), 33 m. 1 s.; 6. Guilly (B.) (82 Saroléa), 33 m.



Gervais vainqueur des régionaux et Gressant, président du M.C.R.



Adnet vainqueur en 250 cc.



SPORTS

2 s.; 7 Cox (B.) (80 Matchless), 33 m. 10 s.; 8. Stonebridge (G.-B.) (30 Matchless), 33 m. 23 s.; 9. Brassine (Fr.) (8 F.N.), 33 m. 47 s.; 10. Avery (G.-B.) (22 B.S.A.), 33 m. 52 s.; 11. Baudoin (Holl.) (44 B.S.A.), 33 m. 52 s. 2/10; 12. Libouton (B.) (86 A.J.S.), 34 m. 4 s.; 13. Alves (G.-B.) (20 Triumph), 34 m. 16 s.; 14. Frantz (Fr.) (10 B.S.A.), 34 m. 54 s.; 15. Brinckebach (S.) (58 Matchless), 35 m. 1 s.; 16. Gustafsson (S.) (60 B.S.A.), 35 m. 42 s.; 17. Boris-Moeller (S.) (66 B.S.A.), 36 m. 24 s.; 18. Bergman (S.) (56 B.S.A.), à 1 tour; 19. Vouillon (Fr.) (12 B.S.A.), à 1 tour; 20. Hansen (D.) (2 A.J.S.), à 1 tour.

Tour le plus rapide par Draper, en 4 m. 20 s.

2^e Série (7 tours). — 1. Meunier (B.) (98 Saroléa), 32 m. 26 s. 2/10; 2. Nex (G.-B.) (36 B.S.A.), 32 m. 35 s.; 3. Archer (G.-B.) (32 Norton), 32 m. 36 s.; 4. Van Heuverzwijn (B.) (102 Saroléa), 32 m. 38 s.; 5. Baeten (B.) (92 Saroléa), 32 m. 39 s.; 6. Leloup (B.) (96 F.N.), 32 m. 39 s. 2/10; 7. Collée (B.) (94 A.J.S.), 32 m. 58 s. 2/10; 8. Stocker (G.-B.) (40 B.S.A.), 33 m. 1 s.; 9. Ward (G.-B.) (42 A.J.S.), 33 m. 1 s. 3/10; 10. Ericsson (S.) (72 Triumph), 33 m. 36 s. 4/10; 11. Cheney (G.-B.) (34 Ariel), 34 m. 13 s.; 12. Andersson (S.) (68 B.S.A.), 34 m. 48 s. 2/10; 13. Danielsson (S.) (70 B.S.A.), 34 m. 49 s.; 14. Pairiot (B.) (100 Saroléa), 35 m. 3 s. 4/10; 15. Charrier (Fr.) (16 B.S.A.), 35 m. 42 s. 3/10; 16. Ljungstrand (S.) (76 Triumph), 36 m. 10 s.; 17. Granath (S.) (74 Triumph), 36 m. 37 s. 3/10; 18. Koning (Holl.) (52 Triumph), 37 m.

10 s.; 19. Nielsen (D.) (6 Norton), à 1 tour. Tour le plus rapide par Leloup, en 4 m. 29 s.

Finale (11 tours). — 1. Leloup (B.) (96 F.N.), 48 m. 58 s.; 2. Jansen (B.) (84 Saroléa), 49 m.; 3. Meunier (B.) (98 Saroléa), 49 m. 6 s.; 4. Stonebridge (G.-B.) (30 Matchless), 49 m. 27 s.; 5. Ward (G.-B.) (42 A.J.S.), 49 m. 29 s.; 6. Draper (G.-B.) (24 B.S.A.), 49 m. 54 s.; 7. Lines (G.-B.) (26 Ariel), 50 m.; 8. Meert (B.) (88 Saroléa), 50 m. 2 s.; 9. Van Heuverzwijn (B.) (102 Saroléa), 50 m. 3 s.; 10. Nicholson (G.-B.) (28 B.S.A.), 50 m. 6 s.; 11. Cox (B.) (80 Matchless), 50 m. 58 s.; 12. Avery (G.-B.) (22 B.S.A.), 51 m. 12 s.; 13. Nex (G.-B.) (36 B.S.A.), 52 m. 2 s.; 14. Ericsson (S.) (72 Triumph), 52 m. 23 s.; 15. Cheney (G.-B.) (34 Ariel), 52 m. 26 s.; 16. Baeten (B.) (92 Saroléa), 52 m. 28 s.; 17. Brassine (Fr.) (8 F.N.), 52 m. 58 s.; 18. Libouton (B.) (86 A.J.S.), 53 m. 11 s.; 19. Stocker (G.-B.) (40 B.S.A.), 53 m. 16 s.; 20. Archer (G.-B.) (32 Norton), 53 m. 31 s.; 21. Frantz (Fr.) (10 B.S.A.), 53 m. 32 s.; 22. Charrier (Fr.) (16 B.S.A.), à 1 tour; 23. Hansen (D.) (2 A.J.S.), à 2 tours.

Tour le plus rapide par Nicholson, en 4 m. 17 s.

Coupe-Challenge du Moto-Cross des Nations. — 1. Belgique (Leloup, Jansen, Meunier), 2 h. 27 m. 4 s.; 2. Angleterre (Stonebridge, Ward, Draper, 2 h. 28 m. 50 s.); 3. France (Brassine, Frantz, Charrier).

C'est donc Leloup sur F.N. qui est cette année champion d'Europe de moto-cross.



Leloup sur F.N., champion d'Europe de moto-cross.

LE TRICYCLECAR " GOLIATH " 750 CMC. BAT DES RECORDS A MONTLÉHRY

Le Goliath est un tricycle allemand équipé d'un moteur 750 cmc. 2 cylindres, 2 temps; le châssis comporte une roue à l'avant, deux à l'arrière en avant desquelles est situé le groupe moteur.

La nouvelle réglementation prévoit, dans une même catégorie, sidecars, anciens cyclecars et tricycles, c'est pourquoi le Goliath s'attribue certains records détenus jusqu'alors par des sidecars.

Parmi les records de cyclecars battus, les deux derniers, 1.000 miles et 2.000 kilomètres, appartenaient à Sandford depuis 1933. Ils ont, comme on le voit, été longs à être vaincus. Voici d'ailleurs les performances du Goliath piloté par Adolf Brudes, Hugo Steiner, Hans Hartmann, Helmut Bolensky et Otto Koch-Bodès, sous la direction de Bomberger, ancien pilote de l'Auto-Union.



Le Goliath qui vient de battre le record des 24 h., catégorie 750 cmc. (Cliché Motoradwelt).

3 heures : 433 km. 631, moy. 144 km. 540.

500 kilomètres : 3 h. 26 m. 36/100, moy. 145 km. 630.

4 heures : 586 km. 649, moy. 146 km. 700.

5 heures : 730 km. 172, moy. 146 km. 030.

500 milles : 5 h. 59 m. 11 s. 97/100, moy. 134 km. 400.

6 heures : 806 km. 716, moy. 134 km. 450.

7 heures : 960 km. 261, moy. 137 km. 180.

1.000 kilomètres : 7 h. 19 m. 13 s. 93/100, moy. 136 km. 600.

8 heures : 1.103 km. 302, moy. 137 km. 900.

9 heures : 1.256 km. 820, moy. 139 km. 640.

10 heures : 1.393 km. 075, moy. 139 km. 300.

11 heures : 1.547 km. 030, moy. 140 km. 630.

12 heures : 1.700 km. 549, moy. 141 km. 710.

1.000 milles : 11 h. 24 m. 20 s. 24/100, moy. 141 km. 100.

2.000 km. : 14 h. 3 m. 16 s. 32/100, moy. 142 km. 300.

3.000 kilomètres : 22 h. 55 m. 20 s. 7/100, moy. 130 km. 880.

24 heures : 3.130 km. 923, moy. 130 km. 460.

3.000 milles : 24 h. 40 m. 30 s. 79/100.

Bien plus, après cette hécatombe, le Goliath a couvert 6 tours de la piste de vitesse à 155 km. 838 de moyenne prouvant ainsi que la mécanique n'était nullement essoufflée.

EN ESPAGNE, LES FRANÇAIS SE DISTINGUENT AU GRAND PRIX INTERNATIONAL

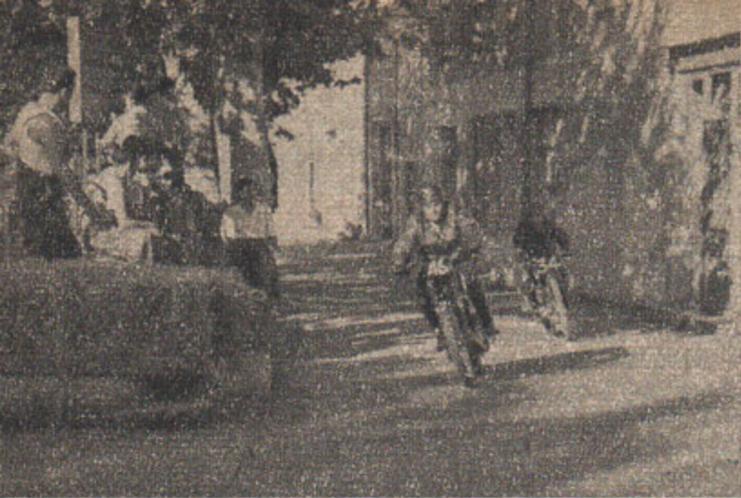
Sur les trois courses de cette épreuve, deux furent remportées par nos champions Monneret et Vacques. Ce dernier en catégorie 125 cmc. couvrit le parcours de 44 km. 775 en 32 m. 45 s. et s'attribua le tour le plus rapide à la moyenne de 83 km.-h. 968.

En 350 cmc. c'est Georges Monneret qui, sur A.J.S., reporte la victoire couvrant les 89 km. 550 en 56 m. 26 s. 1/5 et effectue le meilleur tour à 97 km. 690, tandis que Pierre terminait 4^e à moins de deux minutes de son père.

C'est l'Espagnol Fernando Aranda qui se classe 1^{er} des 500 cmc. abattant les 104 km. 475 en 1 h. 4 m. 8 s. 2/5, talonné par Pierre Monneret qui termine second à quelques 30 secondes du leader.



G. Monneret reçoit le bouquet de la victoire.



3^e CIRCUIT DE VITESSE POUR MOTOS LÉGÈRES du Moto-Club Thorois

Sur le circuit rapide et accidenté des Remparts, le M.C. Thorois a organisé son 3^e Grand Prix pour motos légères. Revanche-confrontation du Grand Prix d'Avignon couru dimanche dernier : le coureur niçois Mino qui avait été malchanceux en Avignon gagne la première catégorie après avoir bagarré sérieusement avec Dublanc ; Morin, qui revient assez fort ; Niquet et Gache qui cherche sa carburation de l'an dernier sans y arriver.

La deuxième catégorie sera enlevée par Gache après de sérieuses confrontations avec Schaad, Mino qui eut des ennuis de volant magnétique et dut « mécaniquer » plus d'une heure. Vidal qui avait cassé le matin aux essais courut avec un moteur d'emprunt et dans la finale dut

CIRCUIT DE VITESSE M.C. VAISONNAIS

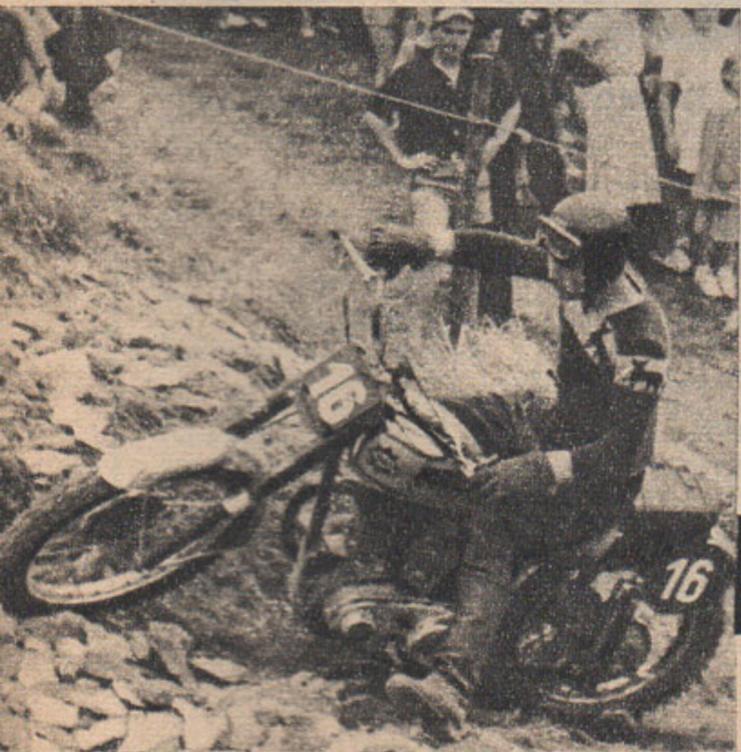
Pour sa troisième édition le Grand Prix de Vaison a conquis droit de cité par sa réussite entière et complète. Le circuit rallongé était cette année parfait et nous devons remercier MM. Ferren, Jabert, Tramier, Marre, etc... de nous avoir offert un spectacle de choix.

Résultats techniques

1^{re} Catégorie. — 1. Dublanc (Béziers) sur N.S.U.; 2. Niquet (Avignon); 3. Moriss (Avignon); 4. Maigrot (Salon); 5. Viura (St-Rémy); 6. Curi (Sorgues).

2^e Catégorie. — 1. Schaad (St-Andiol) sur Magnat-Nougier; 2. Gache (Avignon); 3. Mino (Nice); 4. Kiparissos (Marseille); 5. Bertrand (Marseille).

Catégorie 175 cmc. — 1. Schaad (St-Andiol) sur Magnat-Nougier; 2. Perraud (Marseille); 3. Bertrand (Marseille); 4. Maigrot (Salon); 5. Meynard (Cavaillon); 6. Rouxellin (Grenoble); 7. Perrin (Grenoble); 8. Daniel (Vaison).



s'incliner devant la poisse persistante. Dans la finale de cette catégorie le Salonais Maigret, malgré le handicap de puissance souleva l'admiration de tous. Schaad mal parti revint très fort sur la fin mais ne put inquiéter Gache.

La troisième catégorie (175 cmc.) revint au terrible double A.C.T. des frères Nougier avec au guidon le pilote de la maison, le sympathique Schaad. Cette machine extrêmement rapide et surtout incassable ne fut jamais inquiétée par Mino, Gache, et Barde le malchanceux du Bol d'Or. Souhaitons que cette catégorie puisse revenir dans les compétitions car on se demande pourquoi les Grands Prix internationaux étrangers sautent de la catégorie 125 cmc à celle des 250 cmc., omettant celle des 175 cmc. qui existe dans les classes avec ses records propres.

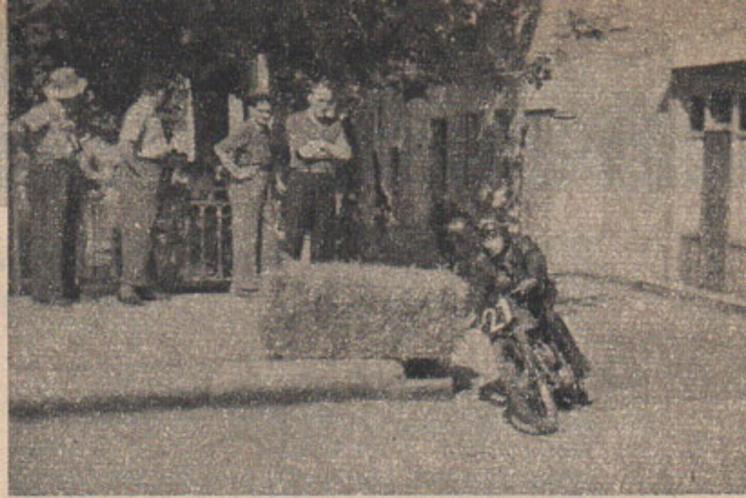
En résumé une belle journée de sports mécaniques, aucun incident alors que dans cette même journée deux joueurs de moto-ball durent être conduits à l'hôpital pour fractures... sans commentaire!

Félicitations aux dirigeants et à l'an prochain.

Résultats techniques

1^{re} Éliminatoire, 1^{re} catégorie. — 1. Dublanc (Béziers); 2. Niquet (Avignon); 3. Gache (Avignon); 4. Curri (Sorgues).

2^e Éliminatoire, 1^{re} catégorie. — 1. Moriss (Avignon); 2. Darlay (Avignon); 3. Bonnet (Salon); 4. Mino (Nice).



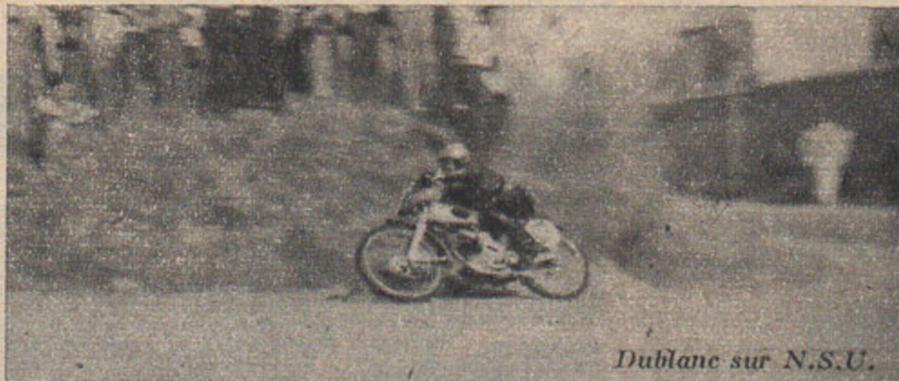
Finale de la 1^{re} catégorie. — 1. Mino (Nice); 2. Niquet (Avignon); 3. Dublanc (Béziers); 4. Moriss (Avignon); 5. Gache (Avignon); 6. Bonnet (Salon); 7. Curri (Sorgues).

1^{re} Éliminatoire, 2^e catégorie. — 1. Gache (Avignon); 2. Vidal (Saint-Andiol); 3. Maigrot (Salon); 4. Darlay (Avignon).

2^e Éliminatoire, 2^e catégorie. — 1. Schaad (Saint-Andiol); 2. Bertrand (Marseille); 3. *ex æquo*. Bonnet (Salon), Dublanc (Béziers).

Finale 2^e catégorie. — 1. Gache (Avignon); 2. Schaad (Saint-Andiol); 3. Maigrot (Salon); 4. Dublanc (Béziers); 5. Bertrand (Marseille); 6. Bonnet (Salon).

3^e catégorie, 175 cmc. — 1. Schaad (Saint-Andiol); 2. Mino (Nice); 3. Gache (Avignon); 4. Vidal (Saint-Andiol); 5. Bonnet (Salon); 6. Barde (Avignon).



Dublanc sur N.S.U.



Mino suivi par Schaad qui gagnera.



Schaad, vainqueur en 175 cmc., à ses côtés Perraud brillant second.

MOTO-CROSS DE CHANTILLY

Sur une chasse d'une société pétrolière, en pleine forêt, le Moto-Club de Chantilly a fait disputer son premier moto-cross.

Un public nombreux venu des localités voisines garnissait les pentes du circuit. Ce sport très spectaculaire a conquis cette charmante région.

De nombreux débutants étaient en

course pour la première fois et s'en sont tiré avec honneur, mais la vedette du jour était Vouillon, jeune coureur de l'A.M.S. qui monte à toutes les fois qu'il se produit.

Une exhibition des as internationaux termina cette première démonstration de cross à Chantilly.

Résultats

250 cmc. — 1. Chaumette (M.C. Clodo); 2. Lefrançois; 3. Lemarié; 4. Aptkyer.

350 cmc. — 1. Bernot (A.M.S.); 2. Thuillier; 3. Arriba; 4. Desmelié; 5. Vinetty; 6. Drobecq.

500 cmc. — 1. Vouillon (A.M.S.); 2. Berte; 3. Raguénot; 4. Bineau; 5. Lefrançois; 6. Doré.

Vouillon sur BSA, premier des 500 cmc.

SPORTS

CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON pour motos légères

L'an dernier le M.C.A. nous avait présenté un spectacle d'une réelle beauté sous forme d'un Grand Prix de Vitesse international, trop beau puisque les efforts des dirigeants se heurtèrent au mauvais temps, au fisc et il faut le dire à l'incompréhension du public vaclusien qui semble préférer les sports violents de la pétanque ou du zanzi, sports auxquels la presse quotidienne fait une immense publicité au détriment des sports mécaniques.

Cette année avec des moyens réduits le M.C.A. a voulu montrer qu'il était toujours là. Il a donc organisé sur le superbe circuit permanent des Allées de l'Oulle, rétréci à l'image des cylindres, une course de motos légères.

Nous ne parlerons pas des compétiteurs car ce sont toujours les mêmes mordus de mécaniques, gonflés à bloc et prêts à tous les risques pour gagner. Nous signalerons toutefois l'excellente tenue des coureurs avignonnais Moriss, Niquet, Gache, l'impressionnant Onde de Vaison, du Marseillais Perraud que nous aimerions revoir sur une vraie machine de course, du jeune Onda de Nice au nom prestigieux, des Salonais toujours sur la brèche. Il y eut de gros malchanceux qui

furent le sympathique Mino de Nice qui bûche dans une catégorie, crève à l'arrière alors qu'il était en tête de sa catégorie.

L'écurie Nougier eut également la poisse car Vidal casse un ressort de soupape, Schaad casse une tuyauterie d'huile, Onda junior va au tapis et casse repose-pied et sélecteur.

Schaad gagnera en 175 sur la fameuse double A.C.T. qui est toujours la plus rapide en France de cette catégorie et qui tient le coup, ce qui ne gâte rien.

Malchanceux également Barde, l'homme qui faillit gagner le Bol d'Or, Dublanc de Béziers dont la N.S.U. fit l'admiration des connaisseurs.

En résumé bonne propagande pour les sports mécaniques et remerciements à MM. Thomas, Doux, Challe, Noir, Chiron.

En catégorie 126 cmc. il est donné le départ à 18 coureurs.

Dès le début Mino, Gache, Dublanc passent suivis par les autres concurrents, ils bagarrent quelques tours puis Mino bûche, Gache s'arrête, Dublanc également et ce sont ceux qui bagarrent derrière qui deviennent leaders, c'est-à-dire Moriss, Niquet, Aprosio... Quelques chassés croisés et c'est Niquet qui gagne.

Dans la catégorie 150 cmc. c'est le Niçois Mino qui passe en tête suivi de Schaad, Dublanc. Mino semble devoir fournir le vainqueur car successivement s'arrêtent Vidal, puis Schaad, puis Onda. Mais alors qu'il était suivi par Rollino sur un superbe Magnat de son cru Mino crève et doit abandonner, c'est Rollino qui est en tête et disparaît laissant la place à Gache qui a conduit sa course sagement et gagne dans son style habituel.

En 175, dès le départ, c'est Barde qui passe en tête suivi de Mino et Schaad. Au bout de quelques tours Barde s'arrête victime d'un incident mécanique, et Schaad qui pilote la machine la plus rapide a pris la tête et la conservera jusqu'à la fin.

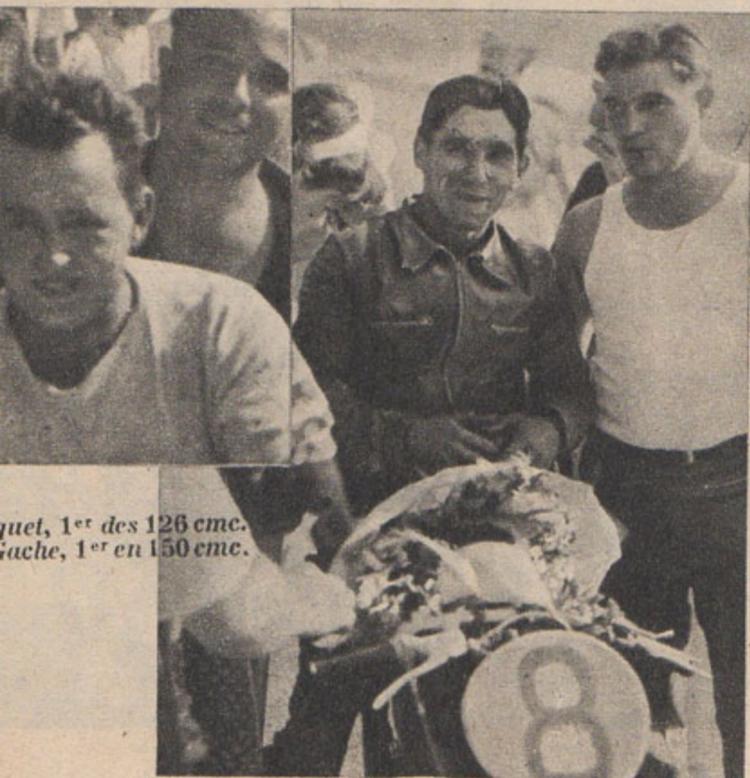
Derrière lui Mino, Perrault, Bonnet tournent sans espoir de remonter le leader.

Résultats techniques

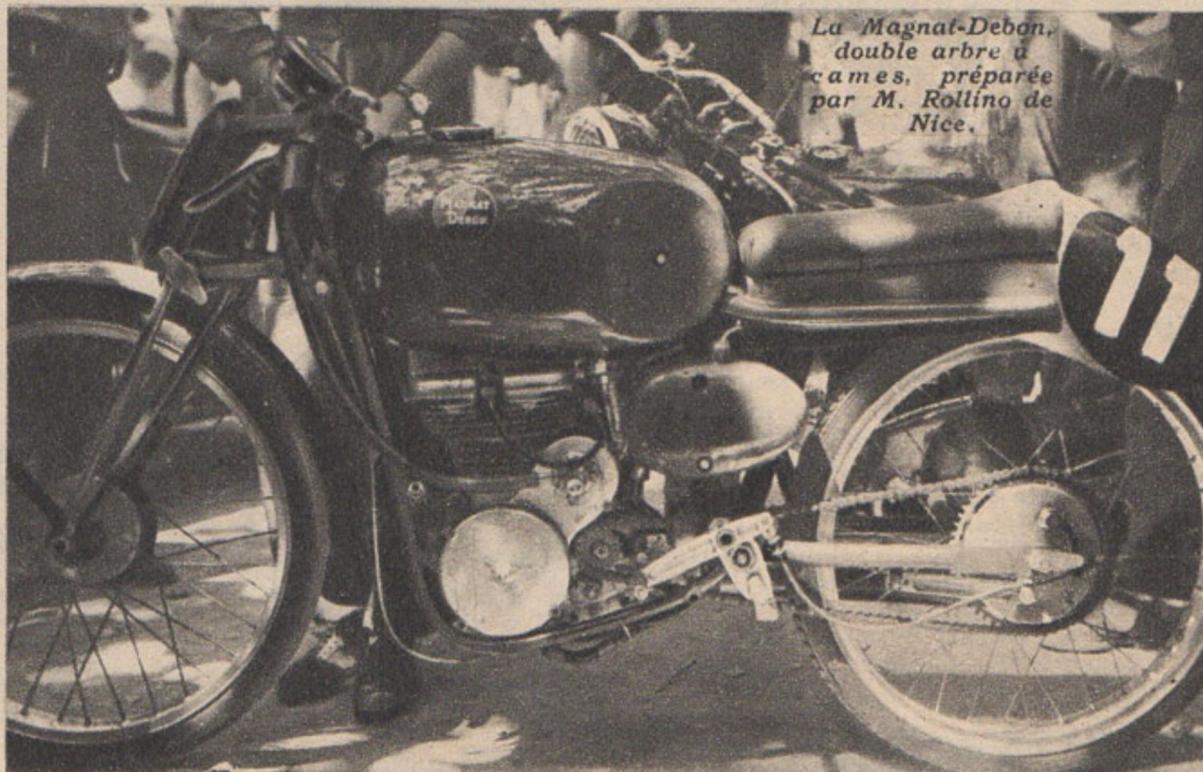
Catégorie 126 cmc. — 1. Niquet (M.C. Avignon); 2. Moriss (M.C.A.); 3. Mino (Nice); 4. Lazare (M.C.A.); 5. Viura (Saint-Rémy); 6. Aprosio (Nice); 7. Jacky (M.C.A.); 8. Bouchet (Salon); 9. Darlay (M.C.A.); 10. Roman (Marseille); 11. Castéran (Graveson).

Catégorie 150 cmc. — 1. Gache (M.C. Avignon); 2. Onde (Vaison); 3. Bertrand (M.C.M.); 4. Aprosio (Nice); 5. Bonnet (Salon); 6. Girond (M.C.M.); 7. Tramier (Sarrians).

Catégorie 175 cmc. — 1. Schaad (M.C. Avignon); 2. Mino (Nice); 3. Perrault (M.C. Marseille); 4. Angelini (M.C.M.).



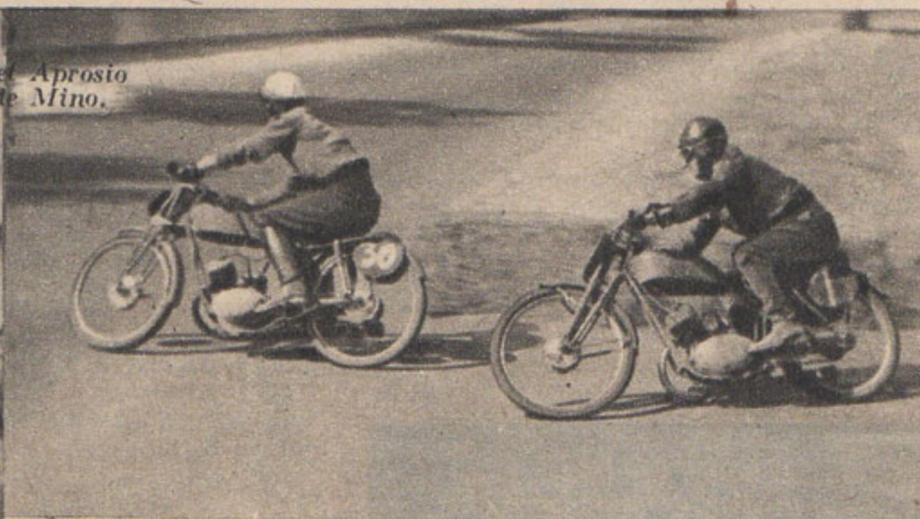
Niquet, 1^{er} des 126 cmc.
Gache, 1^{er} en 150 cmc.



La Magnat-Debon,
double arbre à
cames, préparée
par M. Rollino de
Nice.



Schaad et Aprosio
suivi de Mino.



II^e MOTO-CROSS NATIONAL DE LAGUÉPIE

Double victoire du Toulousain Aguirre (200 et 350) et du Parisien Verrechia (500).

Résultats

200 cmc. — 1. Aguirre (Toulouse) sur Brooklan; 2. Delbouy; 3. Guit...

350 cmc. — 1. Aguirre (Toulouse) sur Benelli; 2. Vila...

500 cmc. — 1. Verrechia (Paris) sur B.S.A.; 2. Bellan (Paris) de l'écurie Ladevèze sur Ariel; 3. Deshaie (Paris) sur Norton; 4. Ladevèze (Paris) sur Ariel; 5. Vouillon (Paris) sur B.S.A.; 6. Amédéo (Paris) sur Ariel.

Verrechia est l'actuel leader du Championnat de France de moto-cross.

SPORTS

GRAND PRIX DE FRANCE MOTOCYCLISTE

Rectificatif

Dans le compte rendu de notre collaborateur Pierre Chaireur relatif à la catégorie 350 du Championnat de France Motocycliste (*Motocycles* du 1^{er} août, n° 57), catégorie gagnée par le Britannique Duke sur Norton, nous disions que « Brett sur A.J.S. était en seconde position... ».

L'Anglais Brett est le 3^e larron de l'écurie officielle britannique Norton (Duke, Brett, Lockett) qui détient pour l'instant le titre mondial inter-marques.

Nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes. Rendons à César... ce qui lui appartient et toutes nos excuses à Master Craig, le magicien de chez Norton.

N.L.D.R.

MOTO-CROSS DES SEPT-MEULES

5 Août 1951

Petite localité de 207 habitants à 11 kilomètres du Tréport, une poignée d'hommes décidés à mettre sur pied une épreuve sportive ont fait appel au M.C. de Normandie; de cet effort est sortie une belle épreuve de moto-cross auquel assistèrent 3.500 personnes.

Vrai succès, dont M. Lefort peut être fier.

Melioli enleva la catégorie 500 cmc... et une oie.

Adnet en 250 et Thuillier d'Amiens en 350 cmc. eurent, en plus des prix officiels ainsi que les autres vainqueurs, des voilailles offertes par les éleveurs de cette petite localité sportive.

Catégorie 250 cmc. — 1. Adnet (Racing Motor-Club); 2. Berte; 3. Lefrançois; 4. Brassart.

Catégorie 350 cmc. — 1. Thuillier (Amiens); 2. Desmeliers; 3. Cressent; 4. Aripa; 5. Barais; 6. Legolf; 7. Douis; 8. Grépinet; 9. Sagot.

Catégorie 500 cmc. — 1. Melioli (A.M.S.); 2. Thuillier; 3. Amédéo; 4. Pellan; 5. Adnet; 6. Lefrançois.

LA RÉUNION D'AVESNES-SUR-HELPE

Gros succès d'affluence ce dimanche 19 août pour la réunion organisée par l'Olympique Moto-Club Avesnois à Avesnes sur le terrain de Bellefontaine.

Plus de 5.000 spectateurs assistaient, nous a-t-on dit, aux épreuves.

Championnat de France

260 cmc., 1^{re} manche. — 1. Juigné; 2. Moury; 3. Bénard; 4. Klym; 5. Sagette; 6. Godey.

2^e manche. — 1. Bénard; 2. Klym; 3. Sagette; 4. Moury.

3^e manche. — 1. Klym; 2. Moury; 3. Bénard; 4. Juigné; 5. Sagette.

Classement définitif. — 1. Bénard (Meun); 2. Klym (Orléans); 3. Moury (Orléans); 4. Juigné (Tours); 5. Sagette (Chartres); 6. Perry (Sèvres).

350 cmc., 1^{re} manche. — 1. Steffe; 2. Godey; 3. Quilico; 4. Van Lerberghe; 5. Perry; 6. Heine; 7. Klym; 8. Darrouy; 9. Lheureux; 10. Melioli; 11. Charrier; 12. Juigné.

2^e manche. — 1. Steffe; 2. Van Lerberghe; 3. Charrier; 4. Godey; 5. Darrouy; 6. Melioli; 7. Perry.

3^e manche. — 1. Charrier; 2. Steffe; 3. Godey; 4. Van Lerberghe; 5. Melioli; 6. Perry; 7. Darrouy.

Classement général. — 1. Eugène Steffe (Avesnes); 2. Godey (M.C. Clodoaldien); 3. Van Lerberghe (M.C. Nord); 4. Charrier (A.M.S.); 5. Perry (Sèvres); 6. Darrouy (Toulouse); 7. Melioli (A.M.S.).

Classement du Championnat de France. — 1. Godey; 2. Charrier; 3. Darrouy; 4. Melioli.

500 cmc., 1^{re} manche. — 1. Brassine; 2. Frantz; 3. Raulin; 4. Fantuz; 5. Desmoulins; 6. Heine; 7. Verrechia.

2^e manche. — 1. Brassine; 2. Raulin; 3. Frantz; 4. Barbara; 5. Heine; 6. Fantuz.

3^e manche. — 1. Brassine; 2. Frantz; 3. Raulin.

Classement général. — 1. Brassine (A.M.S.); 2. Frantz (A.M.S.); 3. Raulin (Rouen); 4. Fantuz (A.M.S.); 5. Heine (Douai); 6. Barbara (M.C. Nord).

Championnat des 500 cmc. — 1. Brassine; 2. Frantz; 3. Raulin.

Finale internationale 350 et 500 cmc. — Brassine longtemps talonné par le Belge Collin s'assure un nouveau triomphe avec une facilité déconcertante.

1. Brassine; 2. Godey; 3. Charrier; 4. Van Lerberghe (tous trois sur 250 cmc.).

MOTO-BALL

Résultats des matches du 5 Août 1951

Division Nationale (Zone Sud). — M.B.C. Aixois et M.B.C. Montelais font match nul, 0 à 0; M.B.C. Camaret bat Racer Carpentras par 2 buts à 1.

Division Nationale (Zone Nord). — M.B. Chalonais bat M.C. Mulhouse par 8 buts à 1.

Division Excellence (Zone Nord). — Versailles M.C. bat M.C. Colombelles par 7 buts à 0.

Division Excellence (Zone Sud). — Nice M.B. bat R.M.B. Ondaine par 3 buts à 1.
Match Amical. — Gennevilliers bat Courbevoie par 5 buts à 3.

MOTO-CLUB DE PARIS Chaque dimanche une sortie

Sorties de Septembre

Le 2 : Saint-Arnoult (baignade). Porte de Saint-Cloud 8 h. 30.

Le 9 : Forêt de Fontainebleau. Regroupement carrefour de l'Épine. Porte d'Italie 8 h. 30.

Le 16. C. de la L.M.I.F. sur Compiègne (pointage à Chantilly). Porte de la Chapelle 8 heures.

Le 23. Forêt de Rougeau par Corbeil. Porte Dorée 8 h. 30.

Le 30. Forêt de Carnelles. Porte de la Chapelle 8 h. 30.

Isolés cordialement invités. Renseignements chez Favier, 40, rue Saint-Paul; chez Bovière, 6, rue Mazet et aux réunions le 1^{er} et le 3^e mercredi de chaque mois à 21 heures. Aux Armes de la Ville, place de la Ville.

M.-C. CHATILLONNAIS

Sorties de Septembre

9 Septembre. — La Vallée de l' Eure, à Nogent-le-Roi. Itinéraire : Versailles, Rambouillet, Orphin, Gallardon, Maintenon, Nogent-le-Roi; retour par Faverolles, Condé-sur-V., Gambais, La Queue-les-Yvelines, Le Pontel, Pontchartrain, Les Gâtines, St-Cyr, Versailles (150 km. aller et retour). Déjeuner en pique-nique. Départ du siège social à 7 h. 30.

16 Septembre. — Participation du club à la 3^e Concentration Auto-Motocycliste de la L.M.I.F. dirigée sur Chantilly et Compiègne. Départ du siège à 7 heures précises. Regroupement Porte de la Chapelle à 7 h. 30. Itinéraire : St-Denis, Ecouen, Luzarches, Chantilly; 2^e regroupement, départ 9 h. 30 : Senlis, Verberie, Compiègne. Déjeuner en pique-nique au Carrefour de l'Armistice à Rethondes ou au restaurant (inscriptions à la réunion du 6/9). Visite l'après-midi du Château et du Musée de Compiègne. Retour vers 18 heures.

23 Septembre. — Sortie mixte tourisme et camping à Malesherbes (Loiret). Deux départs prévus : 1^o pour les campeurs le samedi matin à 8 heures; 2^o pour les touristes le dimanche matin à 7 h. 30. Départs du siège. Itinéraire : Belle-Épine, Juvisy, Corbeil, Plessis-Chenet, Milly, Malesherbes. Retour par Maisse, La Ferté-Alais, Arpajon, Longjumeau, La Croix-de-Berny (140 km. aller et retour). Pique-nique ou restaurant (inscriptions à la réunion du 20/9). Retour le soir vers 18 heures.

30 Septembre. — Sortie mixte tourisme et camping à Jeufosse (près de Bonnières). Deux départs prévus : 1^o pour les campeurs à 8 heures le samedi matin; 2^o pour les touristes le dimanche matin à 7 h. 30 du siège. Itinéraire : Autoroute de l'Ouest (regroupement à la sortie au raccordement de la N.191), Mantes, Rosny, Rolleboise, Bonnières, Jeufosse (140 km. aller et retour). Pique-nique exclusivement.

" Les
meilleurs



pour
tous
moteurs "

PISTON BORGO

" Qualité supérieure
Renommée mondiale "

TOUS MODÈLES

34, Avenue du Roule - NEUILLY-sur-SEINE

MAIL. 55-55



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES
MARQUES FRANÇAISES

MÉTRO
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ L. JEANNIN

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1932

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

ACHATS

ACHETE Gnome R.4, disp. 80.000 fr. Tél.: Nord 66-78.

VENTES

PUCH 250 TF. g. luxe. Rouge chrome. Juin 51. T.sad. p.-bag. origine. Px 190.000. Glousman, 6, r. Neuve-Popincourt, Paris-11°.

PARTICULIER vd splend. 500 Triumph Speed Twin dern. mod., f. tél., moy. susp. Jama. Tél.: Grav. 30-70, sauf heures repas.

N.S.U. 600, side. Px 140.000 fr. Saquetoux, 3, r. Retrou, Asnières.

ALCYON noire 100, 3 vit., 3.000 kilom. Gar. et. neuf. Elio, 5, r. Grange-Ory, Cachan. Tél.: Alé. 53-33.

VENDS cause santé 125 Terrot, sort. us. fin mai, 2.000 km. Px 115.000 fr. Gilbert, 110, r. St-Gelais, Niort (D.-S.).

NEW-HUDSON 4 CV. culb., 4 vit., revis., pn. et accus nfs. tansad, sac. sacrifiée 75.000 fr. Leclerc, 56, r. Max-Dormoy, Paris-18°.

B.S.A. 500 lat. WM.20 tr. bn. ét. méc. Px 110.000 fr. Vis. Gar. Chambonière, 32, r. Debucourt (17°).

VENDS b. px 500 culb. Dresch à cardan, bn. ét. marche. Barthélémy, 10, pas. de la Procession, Paris-15°. Tél.: Suf. 51-90.

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

B.S.A. Golden Flash, 10.000 km., selle biplace, susp. sp. Px int. Jacques Massou, 3, r. Amiral-Mouchey, Paris-13°.

CAUSE DEPART. A vendre Terrot 4 CV. culb. type H.S.S.T. tr. bn. ét. marche. Pns nfs, remorque Fulgur. Le soir 19 h. à 21 h. Babylas, 4, pas. Folie-Regnault, Paris-11°.

SCOOTER VALLEE 1 CV., 1950, roulé 2.000 km., état neuf. Cond. int. Garage Brunel, 20, r. Brunel, Paris-17°. Tél.: Eto. 33-12.

M.G. 500 culb., 4 vit., sélect., susp. AR., ét. nf. Px int. Ledoyen, 104, r. Boileau, Paris-16°.

VENDS cse santé Terrot 500 cmc. R.G.S.T. 1951 av. acces., roul. 500 km. Charpentier René, route de la Torchaise, Poitiers.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

Repose-pieds

PRYM

ENTIÈREMENT
RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION
ROGER POUILLAIN

Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&-O.)

D.K.W. 200. Et. nf. d'orig. Px 95.000 fr. Après 19 h. Pérault, 72, av. de Ceinture, Enghien (S.-et-O.).

SIDE BERNARDET ét. nf. Gosselet, route de Flandre, La Courneuve (Seine).

VENDS side 750 R.Gillet, ét. nf, noir et chrome, avec Bernardet sport 4 roues. Px 130.000 fr. Massias, Saint-Marcel (Indre).

A VENDRE 2 motos 500 Moto-Confort M.S.C. et sup.-culasse. Et. nf., 3 et 4 vit., sélect. Présent. impec. Px 110.000 et 130.000 fr. Ozamon, fg. de Mousse, Nevers. Tél.: 9-08 Nevers.

D.K.W. 250 et 350. Px 120.000 fr. Bn ét. Théveney, 237, av. J.-Jaurès, Clamart.

PEUGEOT 125, f. tél. et. imp., nbx acces. — **PUCH 250 T.F.** beige, ét. impec. Tél.: Gut. 41-40.

TERROT 350 nve 1951, H.C.T. luxe, rodée 2.000 km. A vdre cse achat 500 cmc. Livr. immédiat. Kirchner, Cumières (Marne).

CYCLOMOTEUR Vap. 4 vit. au pédal. sur cadre spéc. renfor. av. débr., tr. bn ét. Px 18.000 fr. S'adr. 18, av. M.-Sembat, Livry-Gargan (S.-et-O.).

A VENDRE plus. **MATCHLESS** cross, roue, pns cross orig. **MATCHLESS** fche parallélogramme, bn ét. Px 80.000 fr. **TERROT 500**, 4 vit., sélec. bloc. Px 60.000 fr. **D.K.W. 350**, type N.Z., 4 vit.

DEPREZ

80^e ANNÉE

87, Rue Armand-Sylvestre
COURBEVOIE

TÉL.: DÉFense 07-01, 02

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

PIÈCES DÉTACHÉES

CRÉDIT

RÉPARATIONS
• RAPIDES •

Side **TERROT** bn. ét., roue sec. Px 20.000 fr. Roue AR. **TERROT. D.K.W.** Thulilier, 10, r. des Boers, Amiens.

GNOME 500, flat, mot., boîte, pns, bat., phares, peint. nfs. Px 115.000 fr. Thuloup, Commenry (Allier).

SCOOTER 125 Poney, sport. Soumet, 111, av. V.-Hugo, Paris-16°.

SCOOTER BERNARDET 125 luxe, 1950, ét. génér. impec., équip. compl. Px int. Mauperon, 101, r. E.-Vaillant, Alfortville.

VENDS Indian 1200 nve, susp. AR. ent. équip. ou échge ctre 125. Prix 175.000 fr. Laval, 76, av. Villeneuve-St-Georges, Choisy-le-Roi (Seine).

MATCHLESS 350 culb., f. tél, impec. 1^{re} main. Keirel, 47, r. Ecuylère, Caen.

B.S.A. 500 culb., f. tél., 4 vit., sélec., imp. Px 160.000 fr. Apr. 19 h., 12, r. de la Défense, Issy-les-Moulineaux.

MATCHLESS 350, télesc. **CONDOR 600.** **GNOME** type X. Px int. Devaire, 51, r. J.-Vallès, St-Ouen (Seine).

VELOMOTEUR Motobécane 125, lat., exc. ét. Guy, boîte postale 41, Courbevoie (Seine).

VELOMOTEUR Terrot M.344., tr. bn ét. Guy, bte postale 41, Courbevoie (Seine).

SIDE Steib seul, parf. ét. Px 35.000 fr. Apr. 18 h., Jean, 15, r. Béranger, Paris-3°.

A VENDRE ensemble 750 B.S.A. Impérial. Amoureux, Ste-Tulle (B.-A.).

MONET-GOYON 175 2 tps, bn. ét., pns nfs. Px 40.000 fr. Grea, Andelot-en-Montagne (Jura).

PUCH 250 T.F., mai 50, cmc nve. Bouchaudon, m.r.u., 10, r. de Bourgogne, Moulins (Allier).

PARTICULIER vd Automoto 125 A.M.C., août 1950, parf. ét., équip. Px 110.000 fr. Tél.: Flandre 17-34.

VENDS cse dble emploi Motoconfort 125. C. 45 s., 2.000 km. ét. nf. Compt. incorp. guidon Saker, cache-volant, silencieux Wilman. Heures repas. Tél.: Mir. 77-33.

B.S.A. 500 Twin. Etat neuf. Px 260.000 fr. **PEUGEOT 201 D.** ét. gén. parf. Housses porte-toit neufs, 1^{re} main. Px 250.000 fr. Richard, 28, bd Victor-Hugo, Neuilly-sur-Seine. Tél.: Mai. 75-84.

V. KOEHLERE-SCOFFIER 4 CV. culb. L S4, imp., pns nfs. **SIDE TERROT** comp. Px 8.000 fr. **SIDE BERNARDET** 500 cmc. neuf. Px 25.000 fr. **PEUGEOT** 5 CV. 1905, bn. ét. Px 60.000 fr. Lampe-mètre et hétérodyne T.S.F. 6 lampes, bn. ét. Px 7.000 fr. Bertly, Maisonnisses (Creuse)

PARTICULIER vend Indian 500 scout, susp. AR., état impec., pneus nfs, équipé. Px 150.000 fr. Bordeaux-Medoc, 228, av. d'Argenteuil, Asnières.

ÉCHANGES

VENDS ou échg. ctre 125 B.S.A. Etoile Empire 350 culb. Lallier, 23, r. V.-Maurice, Malakoff.

CABRIOLET 201, 1933, ctre moto 500 à 750. Lamy P., 29, r. des Ponts, Châteauroux.

VENDS ou échg. ctre voit. side Terrot sup.-culasse. R.G.A.S. 5 CV. 1947. Ecrire Bonniol, 19, r. Simart, Paris-18°.

PUCH 250 crème, nve, équip. Px 185.000 ou échg. ctre voit. 6 CV. Boyer, 169, av. Leclerc, Antony.

VELOSOLEX. Bn. ét. Px 20.000 fr. ou échg. ctre plus fort av. dif. Gastellier, 59, av. H.-Martin, Saint-Maur.

DIVERS

CAUSE dble empl. Camera E.T.M.P. 16, objectif 1.9 et télé 100 mm. Px 80.000 fr. Jaffré, 65, r. de Grenelle, Paris-7°.

PARTICULIER vd boîte Satub, 4 vit., av. embr. parf. et. pr moto 350 et 500. Px int. A. Bibaut, 30 bis, rte de Bailly, Ribécourt (Oise).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES Velocette

MOTOBÉCANE

TERROT BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

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

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

Pierre Monginet

vous invite à retenir dès maintenant votre

175 S.A. GIMA **Pierre Monginet**
SPÉCIALE PRÉSENTATION

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

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

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

DRESCH spécialiste, **MOLISSE MOTOS**, 80, boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine). Mise au point, réparations, vente, achat, échange, stock pièces détachées tous modèles.

BOTTES cuissardes, bas prix, tarif c. timbre, stocks américains. Remoncourt (Vosges). M. Léon Bourgeois.

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.

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

SEGMENTS DE PRÉCISION



Bollee

Compression
Économie
Durée

Mentionnez
"MOTOCYCLES"
en écrivant
aux Annonceurs



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

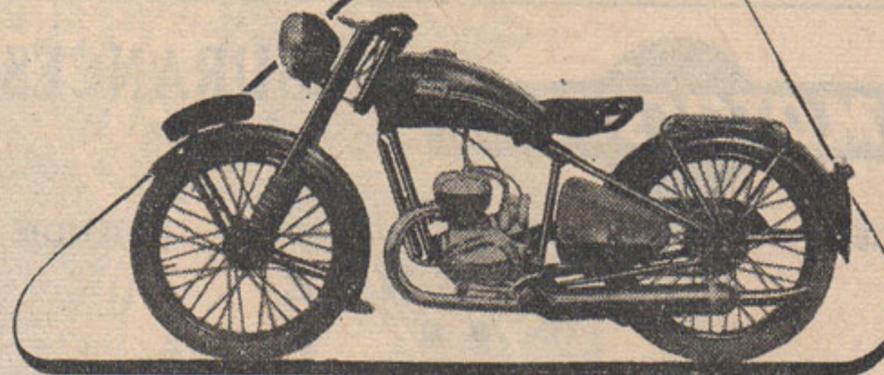
AGENCE OFFICIELLE
F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e

R4

VELOMOTEUR 125^{cm3}

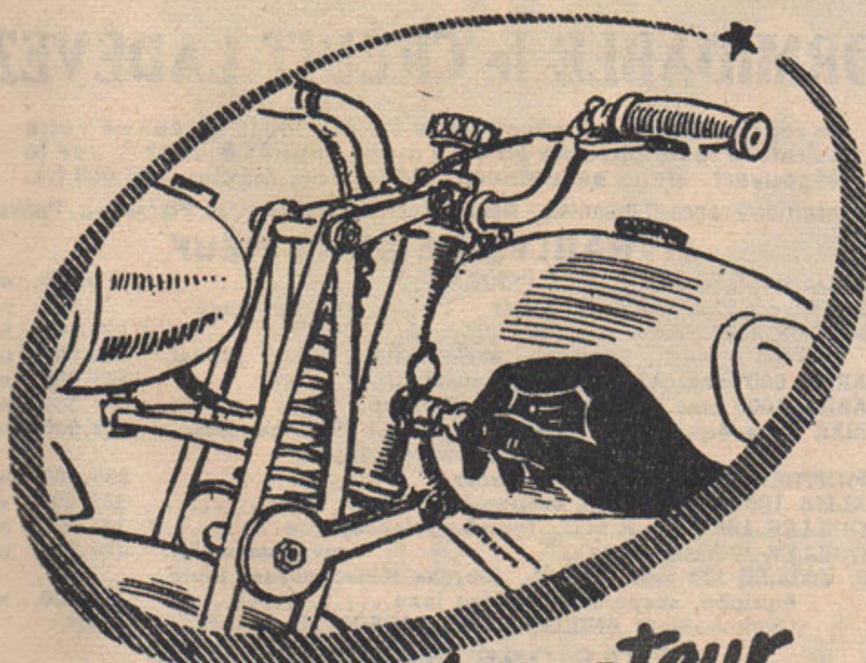
Bloc moteur 2 temps, 3 vitesses
Cylindre à haut rendement
Allumage par volant magnétique
Sélecteur au pied
Cadre en tube
Fourche télescopique
Selle confortable
Pneu 25x3 à l'arrière
Réservoir de 12 litres
Serrure anti-vol
Email noir, couleur, chrome
Vitesse : 85 km heure

Qualité



GNOME RHONE

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, av. de la Grande-Armée, PARIS - KLE 90-56
Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue Félicien-David, PARIS - AUT 08-90
Vente à crédit chez tous les Concessionnaires
Catalogue N° 20 gratuit sur demande



*Votre velomoteur,
votre moto..*

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN
qui bloque la direction

Nos antivols de velomoteurs et motos sont montés en série, en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME & RHONE, GRIFFON, MÉTEORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. À l'étranger par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HGREX, N.S.U., STAN, DARD allemande, STANDARD suisse, TERMAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

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

Seul ! sans redresseur ni batterie !

L'AVERTISSEUR
ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNÉTIQUE
est adaptable sur tous
VÉLOSOLEX, VÉLOMOTEURS et MOTOS LÉGÈRES

AGENT GÉNÉRAL France -- Colonies -- Bénélux
P. BONNET
78, av. Général-Leclerc, BILLANCOURT -- MOL. 60-99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

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 1945.)

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^l GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



CARBURATEURS

DEL LORTO

TOUS MODÈLES

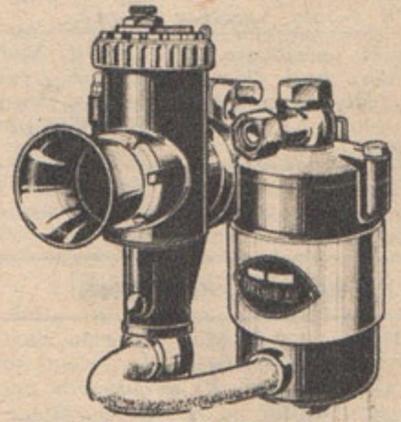
de 125 à 1.000 cc.
série et compétition

Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"

74, Rue de Rome

PARIS-9^e - LAB. 22-08



MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

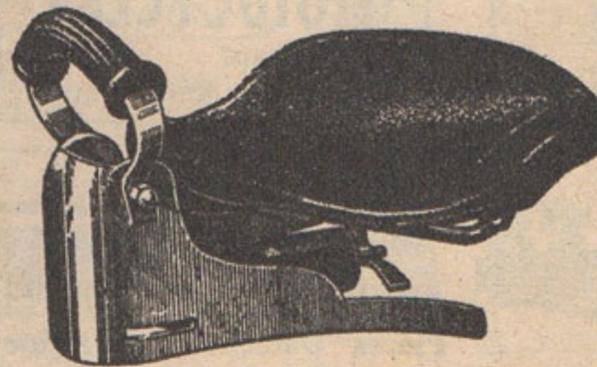
22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

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

L'AVERTISSEUR
ELECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR

Peut équiper
tous les vélomoteurs

SANOR
ANCIENS STÉ. GENTILHOMME
66, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie
Tél. DÉFense 30-40

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

FORMIDABLE le CRÉDIT LADEVÈZE

La reprise de votre motocyclette ou 30 % de la valeur de votre achat, le reste payable en 6 à 9 mois, intérêt 9 et 13 % sur le découvert. Sans assurances. Découvert max. 250.000 frs.

Expédition France et Colonies. - Achat, Reprises, Accessoires, Pièces dét., Pneus

LIVRABLES DE SUITE NEUF

Selles bi-place ANGLAISES FERIDAX	9.800. »
Lunettes « IDEALES ». 1.090 fr. verres blancs ..	250. »
VICTORIA 280 cmc.	229.000. »
— avec susp. arrière, noir, beige, grenat.	229.000. »
ARIEL 500 cmc. R.H. Twin suspension A.R.	346.000. »
ARIEL 1000 cmc. 4 cylindres, suspension	404.500. »
RIXE toute équipée, 178 cmc. ILO, sélect., fourche télesc. (Suspension arrière en suppl.)	179.900. »
PANTHER 380 cmc. de moto-cross	255.000. »
ALMA 128 cmc. YDRAL, suspension AV. et AR.	121.000. »
GULLER 128 cmc. A.M.C., fourche télescopique	141.900. »
GULLER 178 cmc. A.M.C. — suspension AR.	161.500. »
P. VALLÉE 178 cmc. YDRAL, fourche télescopique, toute équipée, suspension arrière luxe.	157.000. »
Cyclomoteurs ANIELLA, VAP, MOSQUITO, A.G.F., POULAIN	

OCCASIONS livrables de suite

TERROT 280 cmc. 4 temps	69.000. »
TERROT 500 cmc. super-culasse, sélecteur 1947	109.000. »
avec side, 4 roues ..	129.000. »
TERROT 380 cmc. culb., sélecteur	95.000. »
avec side	125.000. »
N.S.U. 500 cmc. sélecteur	99.000. »
avec side	124.000. »
ARIEL 500 cmc. R.H., sélecteur	119.000. »
A.J.S. 380 cmc. super-culasse 2 tubes, sélecteur	119.000. »
GNOME-ET-RHONE X.-40 1943, 780 cmc., flat twin culb., sél. Avec side BERNARDET état neuf 1981.	149.000. »
195.000. »	
IMME R. 100	85.000. »
D.K.W. 128 cmc., sélecteur	69.000. »
DOLLARD 500 cmc.	75.000. »
PEUGEOT 100 cmc. Bloc	45.000. »
VELOCETTE complète 380 cmc., à reviser	50.000. »
N.S.U. 500 cmc, refaire à neuf, à remonter	85.000. »
Plusieurs sides, épaves Anglaises immatriculables.	
500 cmc. TRIUMPH cross spéciale alumin., susp. AR., 1981.	295.000. »
ARIEL 500 cmc. cross spéciale aluminium, susp. AR., 1981.	265.000. »
ARIEL neuve cros, fin septembre.	

CONSERVEZ CETTE ADRESSE, elle vous sera utile :

LADEVÈZE, 50, rue Brunel, PARIS-17^e - ETO.24-66

Pour la bicyclette



LE MOTEUR POUR TOUS
QU'ON VOIT PARTOUT
*adopté par les
meilleurs constructeurs*

ABG

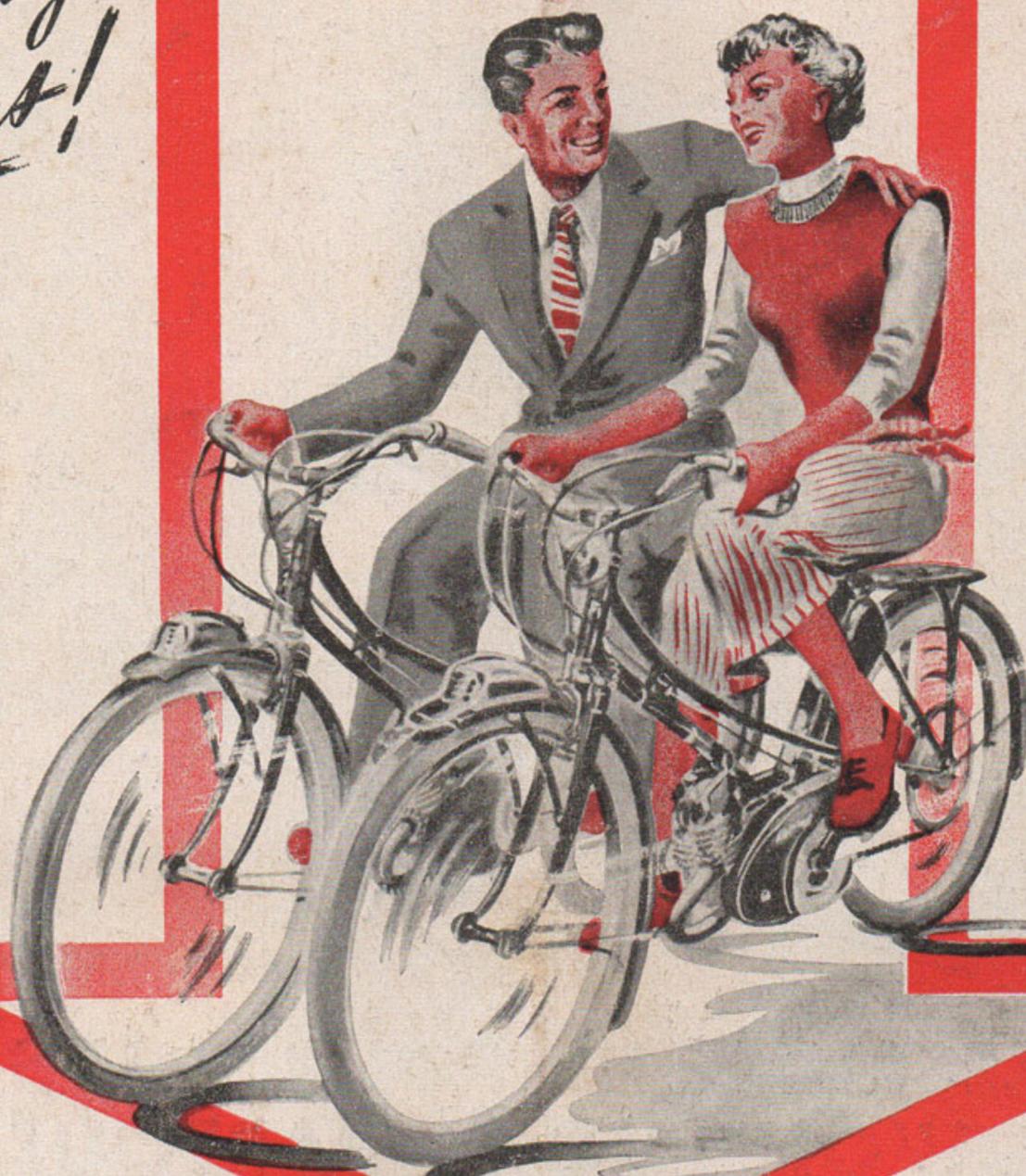
22, R. de NORMANDIE — COURBEVOIE. (Seine) — Tél. DÉF. 29-55

OCERP

MOTOBECANE

PANTIN

*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 578.593
P.V. 576.561
P.V. 579.883