

5<sup>e</sup> ANNÉE - N° 68

REVUE BI-MENSUELLE

1<sup>er</sup> FÉVRIER 1952

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE 14, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)



40<sup>FR.</sup>



l'étoile  
des champions



**BSA**  
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

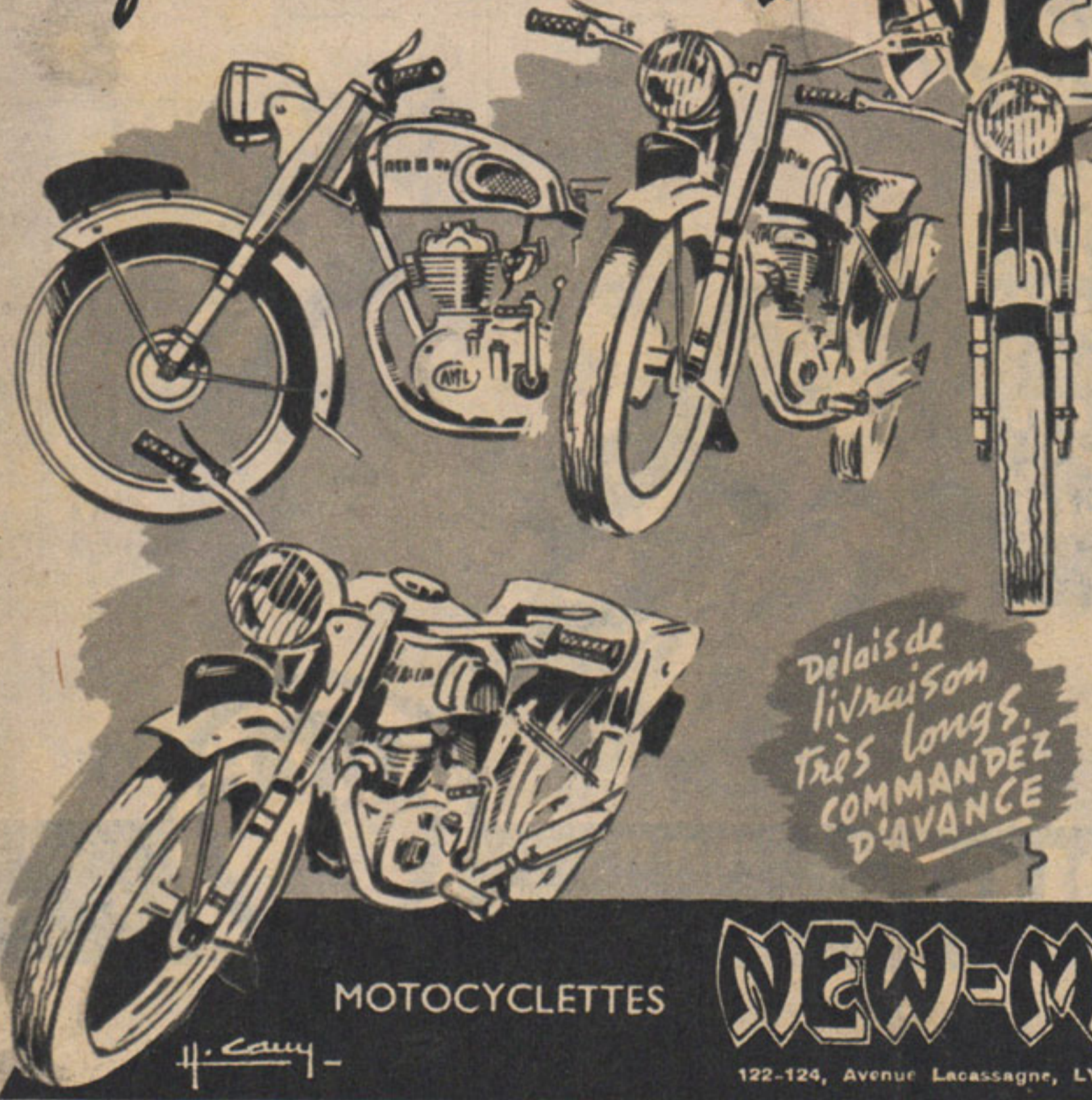
**MOVÉA**

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16<sup>e</sup>

Tél. : COP. 27-23 et 40-65



Préférée des connaisseurs, une **NEW-MAP**



*fait sensation  
Sous tous ses angles!*

- par sa ligne racée
- son fini impeccable dans le moindre détail
- sa robustesse légendaire
- sa qualité artisanale

*Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!*

*Délais de livraison très longs, COMMANDEZ D'AVANCE*

MODELES 2 et 4 TEMPS  
3 et 4 VIT. - SELECTEUR  
FOURCHE TELESCOPIQUE  
SUSPENSION ARRIERE  
BREVETEE  
DEPUIS 109.000 Frs.

MOTOCYCLETTES

**NEW-MAP**

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

*un joyau  
de France*

L'IRRÉPROCHABLE

**Norton**

"La meilleure tenue de route du monde"

Vainqueur de



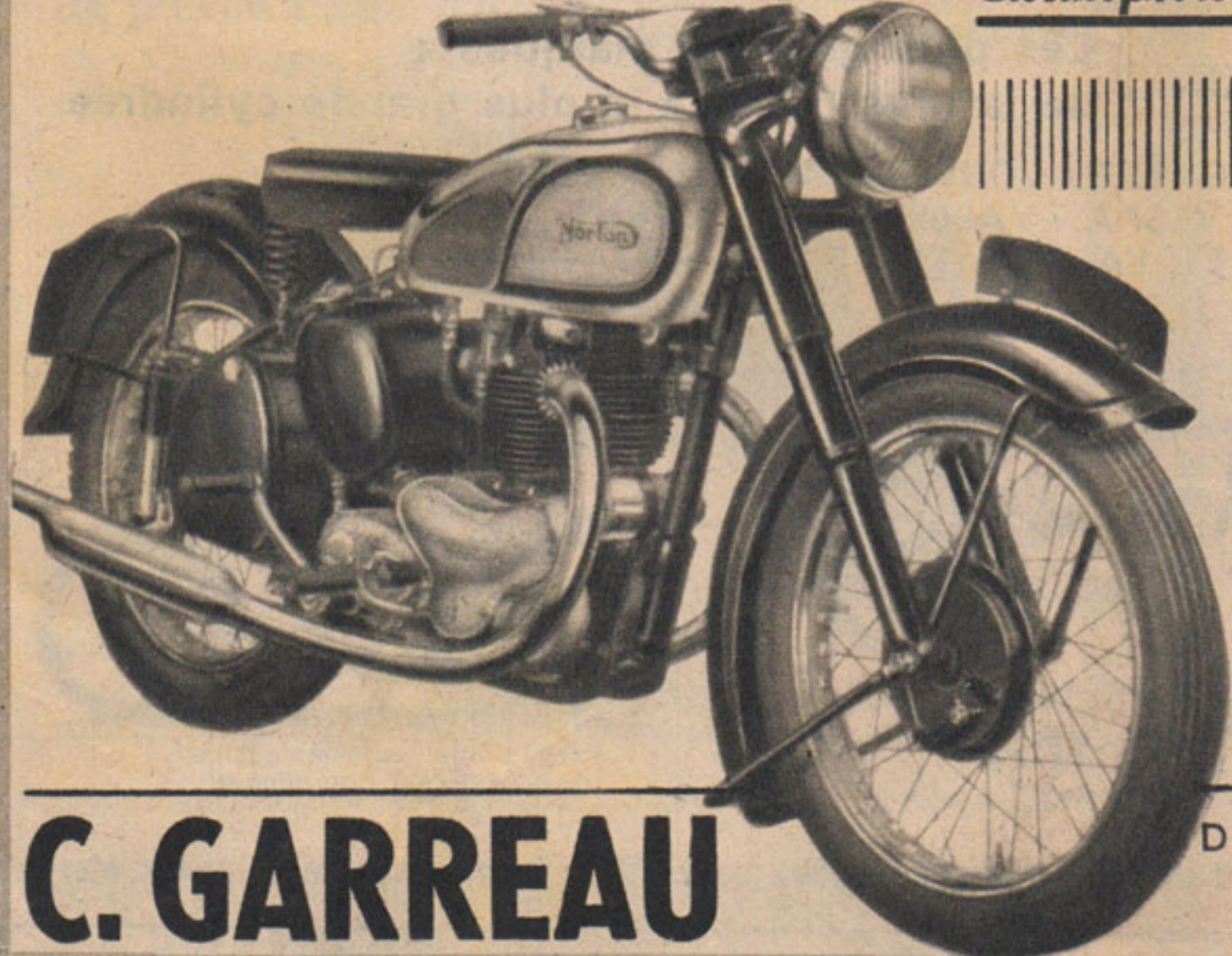
**26 TOURIST-TROPHY**

● 4 BOL D'OR ●  
RECORD ABSOLU : LEFÈVRE  
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE  
— Sid. 500 cmc. : OLIVER



**FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :**

La **Dominator** - La 2 cyl. 500 cmc. - **ES 2**,  
500 cmc. monocyl. culbuteurs - **Inter 30**,  
500 cmc. monocyl., arbres à cames - **16 H**,  
500 cmc. monolatérales.

**N'ATTENDEZ PAS**

**POUR PASSER COMMANDE !!!**

**CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne**

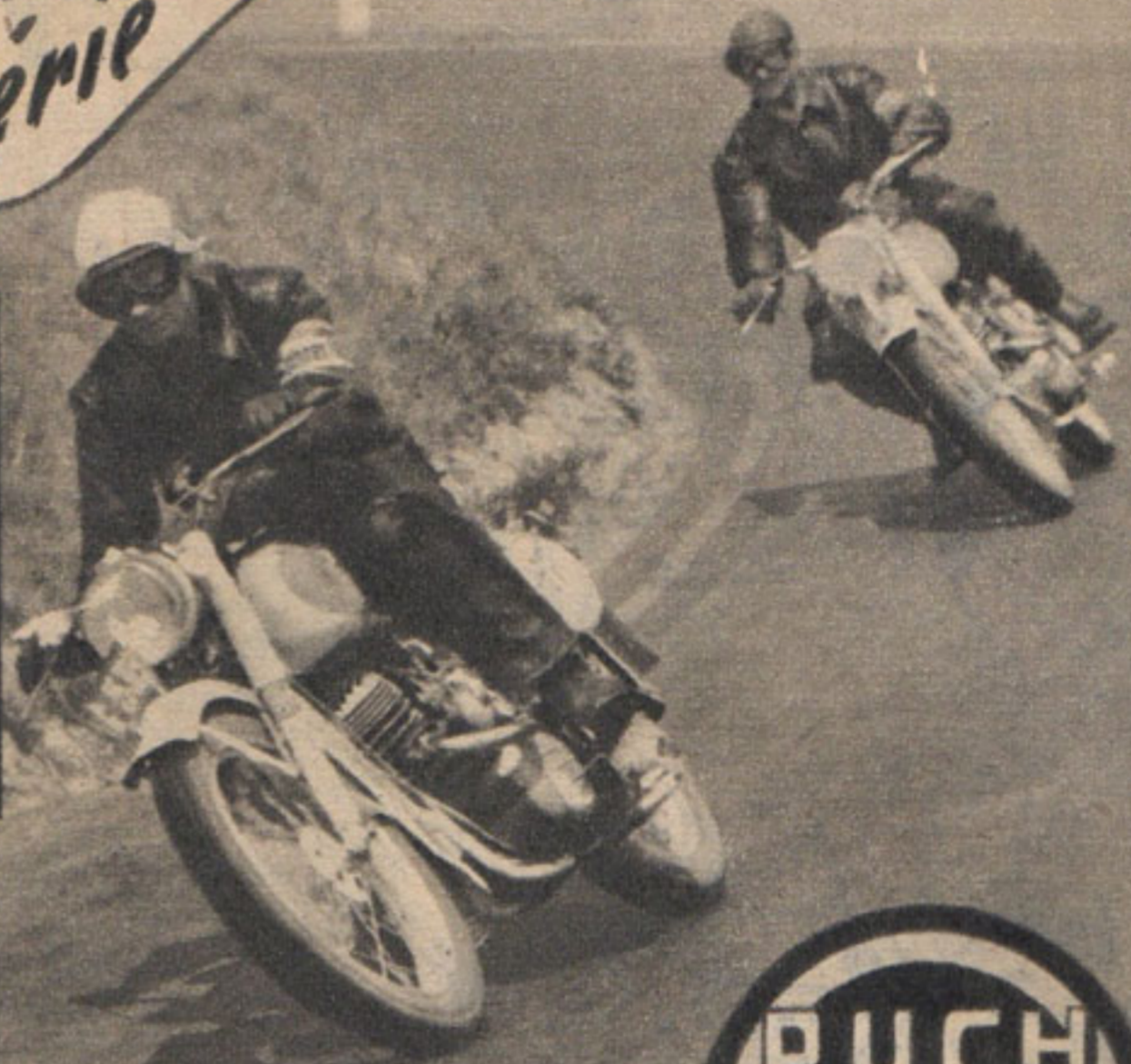
**C. GARREAU**

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE  
22, Rue Robert-Lindet - PARIS-XV<sup>e</sup>  
Métro : Convention Tél. : VAU. 07-09



*DES SUCCÈS EN COURSE AU SERVICE  
de la motocyclette de série*

CRÉDIT POUR TOUTE LA FRANCE  
PAR UN ORGANISME SPÉCIALISÉ  
★  
150 AGENTS EN FRANCE  
★  
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
ASSURÉES



**E<sup>TS</sup> Pierre HUMBLLOT** 72-79-81  
Rue du Faub<sup>o</sup> Saint-Jacques  
PARIS (XIV<sup>e</sup>)

LE SALON PERMANENT DE LA MOTOCYCLETTE

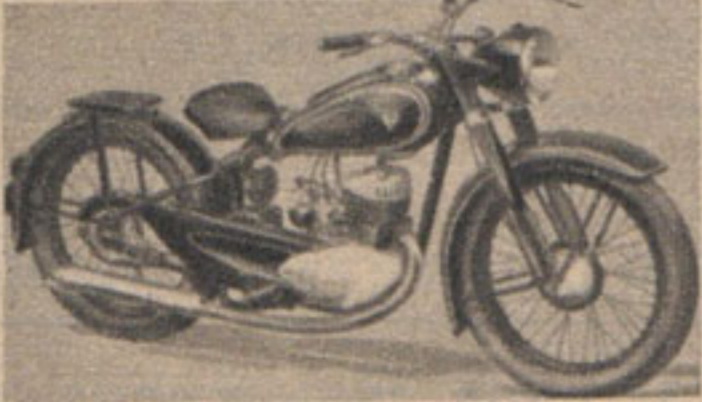
# ST-PAUL-MOTOS

Téléphone : ARCHIVES 71-46 **1, Rue de Rivoli - PARIS-4<sup>e</sup>** — Métro : — SAINT-PAUL

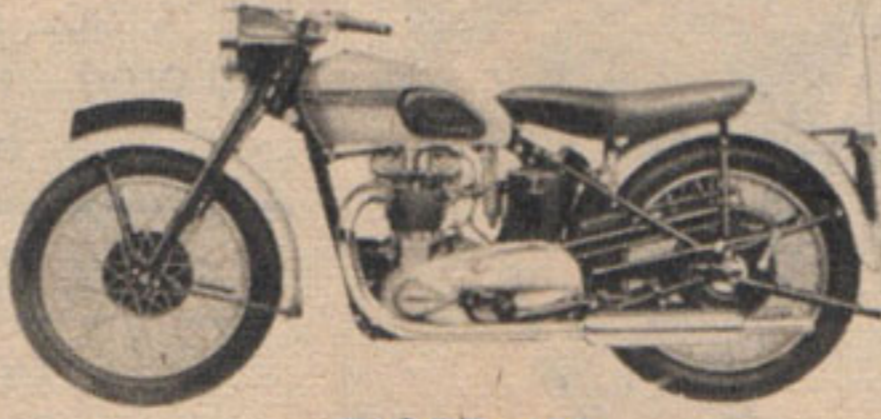
*Vous trouverez un choix unique* } Les plus grandes marques :  
de la plus petite à la plus grande cylindrée

TERROT - MOTOCONFORT - RENÉ-GILLET - JONGHI - ALCYON - MONET-GOYON  
GNOME-&-RHONE - GUILLIER - MR - VESPA - VALLÉE - AGF - DERNY - MOSQUITO  
RADIOR ET LA MOBYLETTE

**DKW**  
R. T. 200



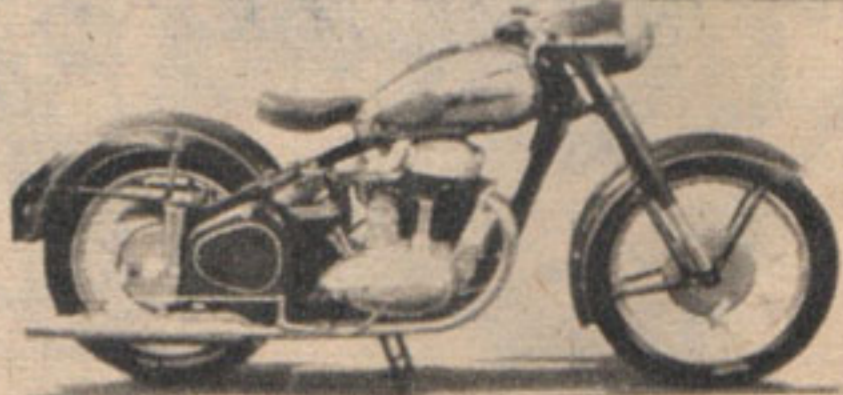
Livraison immédiate  
de la plupart de ces marques



TIGER 100  
**TRIUMPH**

**JAWA**

250 - 350 - 500 A C. T.



Réparations par spécialistes  
Accessoires - Équipement

Accus FULMEN. Huile CASTROL. Casques FN, GENO, YC. Pare-chocs et Tabliers spéciaux pour JAWA. Grand choix de pélerines, etc.

**CRÉDIT**

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche  
de 9 heures à 12 h. 30 et de 14 heures à 19 h. 30

**CRÉDIT**



UNE GAMME...

MOTOCYCLETTES :

ARDIE 125 cmc., 250 cmc.

DÜRKOPP 100 cmc. 150 cmc.

MATCHLESS 350 cmc. 500 cmc.

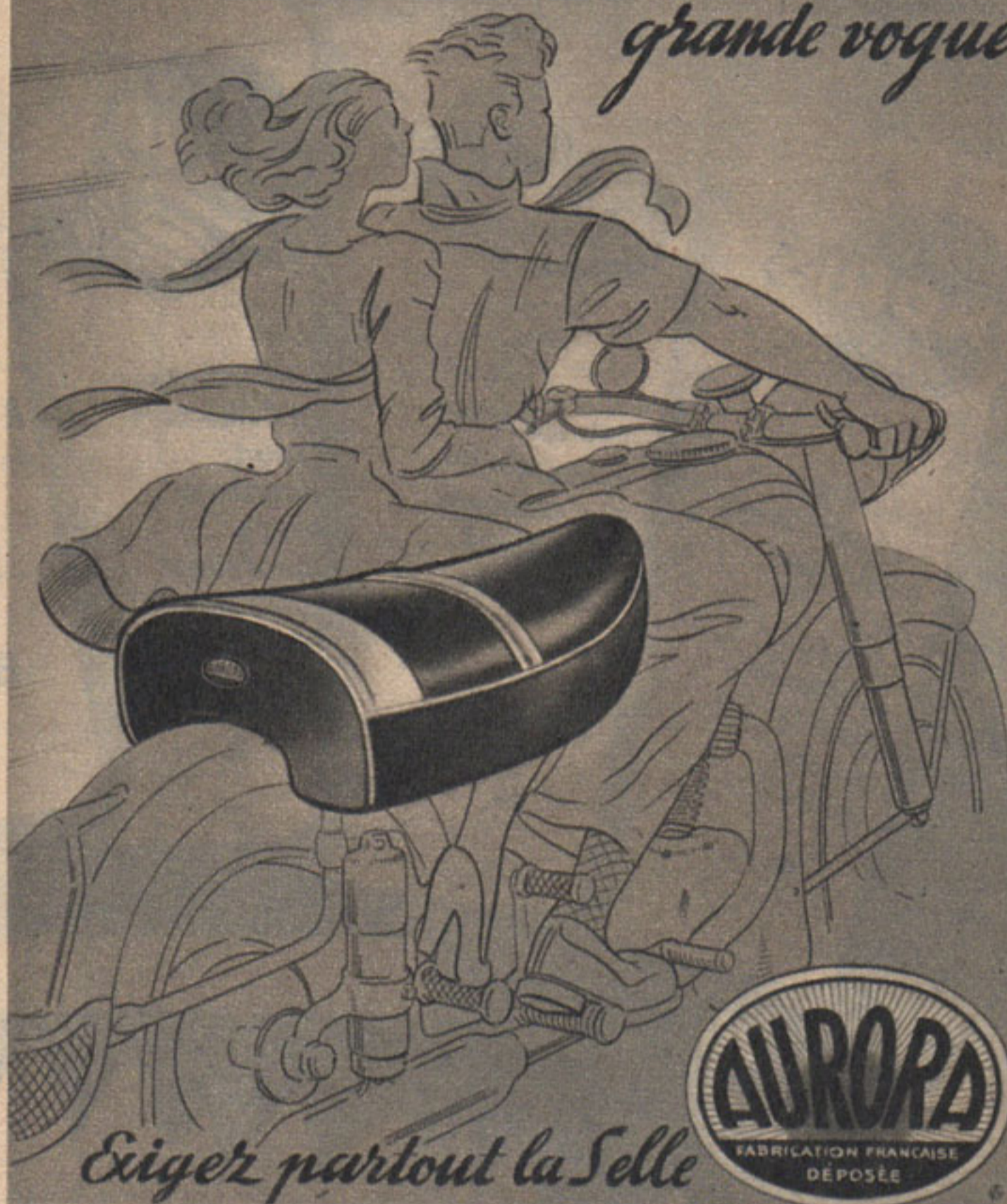
ASPE DUMONT & C<sup>ie</sup>

13, Rue de la Fontaine-au-Roi  
Tél. : OBE. 31-51, 52 PARIS (XI<sup>e</sup>)

AGENT EXCLUSIF IMPORTATEUR

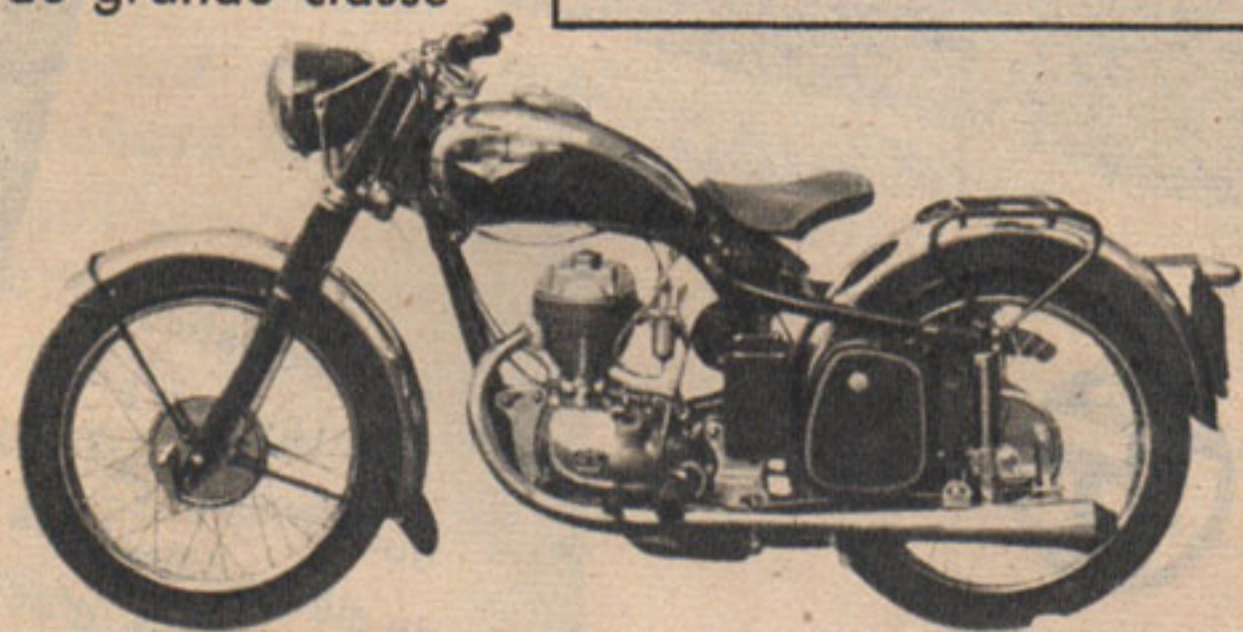
• PIÈCES DÉTACHÉES ET SERVICE •

**LA SELLE AURORA** *connait la grande vogue*



**VÉLOMOTEURS et  
MOTOCYCLETTES**  
de grande classe

**Record du BOL D'OR**  
Catégorie 125 cmc.



125 - 4 vitesses  
**Moteur YDRAL**  
2 temps



125 - 3 vitesses  
125 - 4 vitesses  
175 - 4 vitesses  
**Moteur A.M.C. 4 temps**

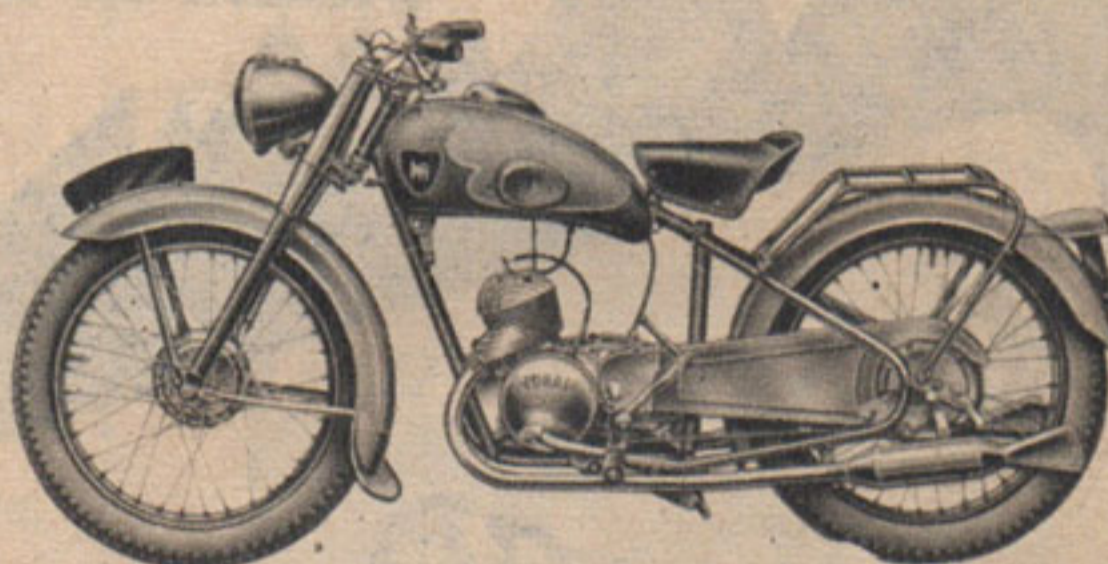
Direction autostable - Fourche télescopique - Cadre indéformable

**G.I.M.A.** 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES  
(Puy-de-Dôme)

**VÉLOMOTEURS**



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



**VÉLOMOTEUR** type Y4 - 125 cmc.  
Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au pied

**VÉLOMOTEUR** - bloc-moteur SACHS  
98 cmc. - 2 vitesses - kick

**VÉLOMOTEUR** (type CYCLO)  
Bloc-moteur SACHS - 98 cm. - 2 vitesses

**TANDEM** type M2 - 98 cmc.  
Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayage

**MOTOCYCLETTE** - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.  
4 vit. - sélect. au pied - éclair. - avertisseur élect. - compteur

**CYCLOMOTEUR** - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.  
2 temps - débrayage

**MANDILLE et ROUX, Constructeurs**  
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20<sup>e</sup>) - Tél. ROQ. 69-68

**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ**





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



**BING**  
VERGASER

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



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



**TWN**

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

**BDG 125H**  
et  
**BDG 250H**



**ZUNDAPP**



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



ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

**HALL DE LA MOTO**



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

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



**Geugeot**



**TERROT**

et stockiste des  
meilleures pro-  
ductions françaises  
de pièces détachées  
adaptables et d'ac-  
cessoires de qualité.



# PAS D'ACCORD



*Nous ne sommes pas d'accord avec ceux qui font dériver le moteur auxiliaire de sa destination première.*

*Il a été conçu pour accroître l'agrément de la bicyclette en lui conservant son allure rationnelle et ses caractéristiques de simplicité et de maniabilité.*

*Donner à quiconque le moyen de réaliser sans fatigue les performances d'un cyclotouriste bien entraîné, ce n'est déjà pas si mal, l'on peut considérer le but comme atteint.*

*Mais faire du cyclomoteur un engin de sport plus ou moins bruyant, rétif et délicat, c'est dépasser la mesure, dangereusement, car c'est attirer sur lui la réprobation du commun des mortels et l'attention pointilleuse des pouvoirs publics.*

*Que les constructeurs, pour parfaire leur œuvre, recherchent le rendement et la puissance, c'est dans leur rôle, ils opèrent avec toutes les garanties de sécurité ; mais les jeunes mordus qui rééditent en ce moment les méthodes périmées qui jadis ont fait tant de mal aux motocyclettes et à ceux qui les montaient, sont des êtres néfastes.*

*Ils vident leur silencieux, triturent les réglages et foncent au hasard des rues et des routes sur des mécaniques pétaradantes et dont la stabilité et la sécurité initiales ont été, par leur inconscience, compromises.*

*Quand ces écervelés auront provoqué quelques accidents, la rumeur publique ne manquera pas de les amplifier ; la cohorte des motophobes s'en trouvera accrue et nous serons à nouveau couverts d'opprobres.*

*Vous, qui avez pédalé jusqu'à ce que votre petit moteur vous remplace à la manœuvre, vous goûtez le charme de circuler désormais allégrement et sans fatigue.*

*N'est-ce pas déjà bien beau ? Faut-il risquer de tout compromettre pour quelques problématiques kilomètres de plus ?*

*Ça n'en vaut pas la peine...*

*Enders Max.*

MOTOCYCLETTES  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDECARS  
CYCLECARS

## MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

— Rédaction — Administration — Publicité —  
14, Rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. 05-50

\*\*\*

## Sommaire

5<sup>e</sup> ANNÉE - N° 68 - 1<sup>er</sup> FÉVRIER 1952

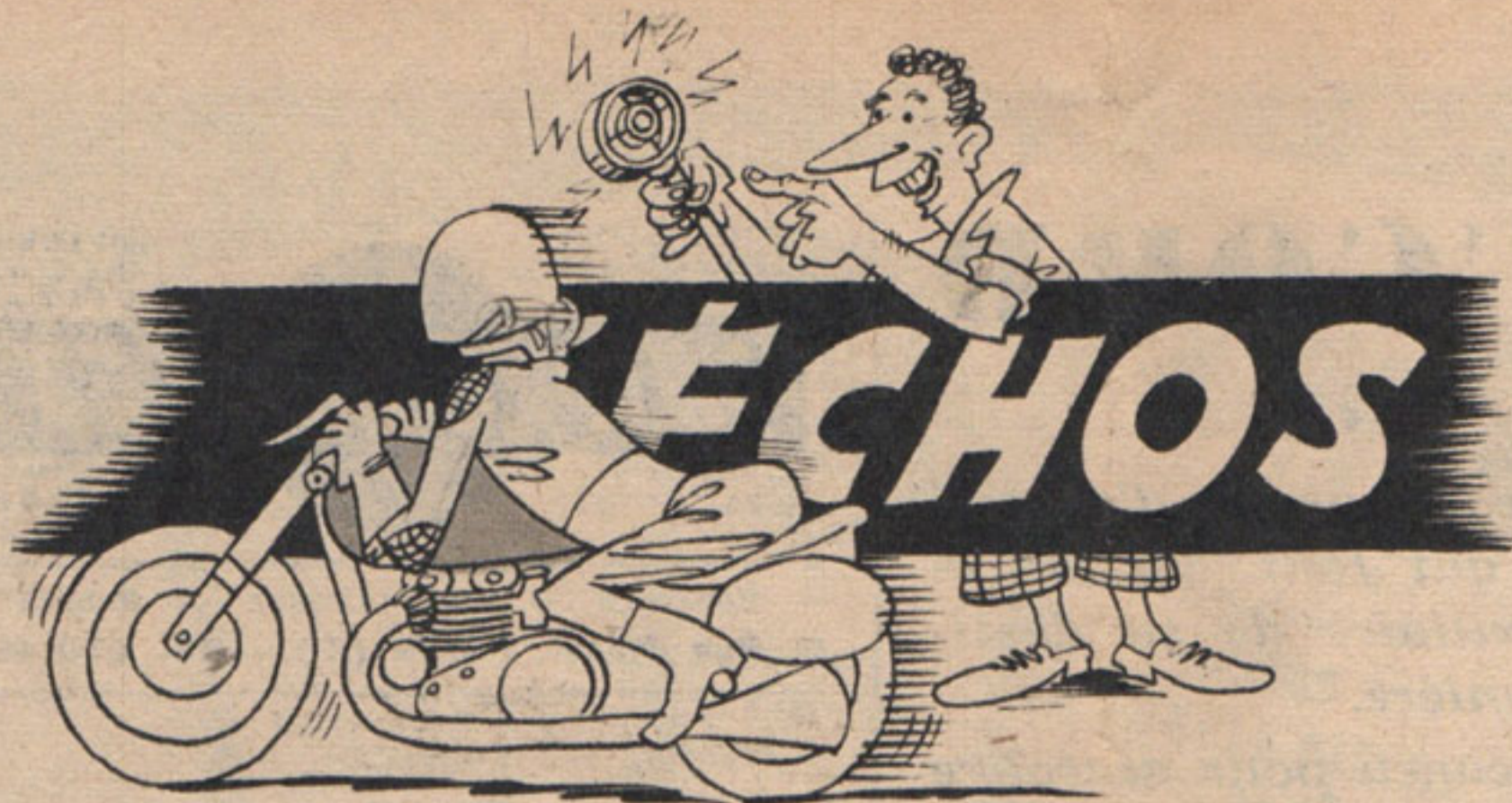
	Pages
● ÉCHOS.....	8
● LE SALON DE BRUXELLES...	10
● L'INDUSTRIE ALLEMANDE....	12
● L'INDUSTRIE ESPAGNOLE....	14
● ESSAI DE LA 200 VÉLOCETTE.	18
● LE COURRIER LECTEURS....	22
● LE MOTO-BALL.....	25
● SPORT ET CLUBS.....	29

## NOTRE COUVERTURE



MA VESPA COMME PAPA.





### Motard-poète



Le M.C. Haut-Saonois nous a adressé avec son communiqué de fin d'année une aimable fantaisie en vers composée par l'un de ses membres, M. Bataillard.

La place nous manque, malheureusement, pour reproduire intégralement ce poème, mais en voici deux extraits amusants :

*Nous voici de nouveau, hélas ! au  
[temps des vœux !*

*Comme le veut l'antique usage  
On va voir à nouveau les nièces et  
[neveux*

*Chez les Tantes à héritage !*

*Avec un sourire forcé,*

*Offrant quelques crottes miteuses,*

*Ils diront d'un air compassé :*

*« On vous la souhaite .....  
[bonne et heureuse ! »*

*.....  
Aussi, avec nos vœux de Paix et de  
[Bonheur,*

*Nous risquons d'être pris pour d'aima-  
[bles farceurs.*

*On dira : « L'an passé, vous l'avez  
[déjà dit !*

*« Je connais la chanson ! Remballez,  
[mon petit !*

*« Gardez vos boniments !... Mais lais-  
[sez-moi vos crottes ! »*

*Et vos beaux compliments vous res-  
[tent dans la glotte !*

*Pourtant, la fin d'année serait cala-  
[miteuse*

*Si les motards n'avaient pas leurs  
[vœux de bonheur !*

*Aussi, quitte à passer pour de vieux  
[radoteurs,*

*On la leur souhaite... bonne et heu-  
[reuse !*

### Cyclomoteur Pagès

Nous avons présenté dans un précédent numéro une vue du cyclomoteur Pagès.

Précisons que les Etablissements Pagès, qui ont plusieurs activités, ont établi deux types de cyclomoteurs qui portent respectivement les marques : British et Novex.

### A vos souhaits ?



Le manager M. Boston et sa vaillante équipe d'acrobates motocyclistes nous chargent de transmettre leurs meilleurs vœux aux lecteurs de « Motocycles ».

Cette année encore les Boston envisagent une grande tournée dans la France, au cours de laquelle ils présenteront un programme sans cesse renouvelé.

### L'effort d'exportation britannique

L'Angleterre, pour les neuf premiers mois de 1951, a réussi le tour de force d'exporter en Europe un plus grand nombre de motocyclettes qu'elle ne l'avait fait pour toute l'année 1950. En 1952, elle a le ferme espoir de battre ce nouveau record.

Jusqu'ici, l'effort principal était fait en direction des pays de la zone « dollar », mais il est vite apparu aux constructeurs anglais que le marché européen était d'un intérêt pour le moins aussi grand. En effet, les demandes de motocyclettes anglaises sont deux fois plus élevées que celles des années 1936-37 et 38.

Il est très probable que l'effort des fabricants allemands pour conquérir le marché motocycliste européen décide les Anglais à faire le nécessaire pour que cette concurrence ne soit pas trop gênante.

### Le Salon motocycliste d'Edimbourg

Du 1<sup>er</sup> au 15 décembre, la plupart des marques qui avaient exposé au Salon de Londres ont tenu à être représentées au Salon d'Edimbourg.

Ce salon a eu lieu afin de permettre aux motocyclistes écossais n'ayant pu se rendre à Londres précédemment d'examiner en détail les dernières productions de l'industrie britannique et d'admirer les machines qui ont gagné les principales courses de la saison 1951.

Cet effort de décentralisation méritait d'être signalé, puisque les constructeurs anglais se sont rendu compte de l'importance qu'il y a à toucher un public de plus en plus étendu.

### Le Salon de Londres 1952



anglais.

Le prochain Salon anglais aura lieu du 15 au 22 novembre, à Earls-Court. Cette décision a été prise à l'unanimité par la Chambre syndicale des fabricants de cycles et de motocycles

### Une nouvelle 750 Harley

Pour concurrencer les 650 anglaises, Harley-Davidson vient de sortir un nouveau modèle. C'est une 750 bicylindre en V, à soupapes latérales.

Dans ses grandes lignes, elle ressemble beaucoup aux autres modèles Harley-Davidson, mais possède une fourche télescopique et une suspension arrière à fourche oscillante :

Les roues sont du type à broche, avec freins de 196 mm. de diamètre; pneus de 19x3.25; le compteur est gradué jusqu'à 200 km.-heure; l'embrayage est commandé par un levier au guidon et le changement de vitesse s'effectue par un sélecteur au pied.

Le moteur développe, paraît-il, plus de 30 CV., avec transmissions primaire et secondaire par chaînes.

Le prix de vente, en Amérique, a été fixé à 1.000 dollars pour la machine complète avec ses accessoires.

### L'équipe M.V.

Leslie Graham et Carlo Bandirola formeront l'équipe M.V. pour l'année 1952 et il est grandement question que les « 4 cylindres » M.V. soient engagées pour le T.T.

Les ennuis de boîte de vitesses dont cette machine a souffert pendant la dernière saison ont, paraît-il été surmontés et un très gros effort a été fait pour améliorer la tenue de route.

### Un champion se retire



Fred Rist vient d'annoncer qu'il prenait sa retraite ».

Il était le pilote n° 1 de la maison B.S.A. et était surtout spécialisé dans les moto-cross, les trials et les courses

sur sable.

L'annonce de cette retraite prématurée a beaucoup surpris les milieux sportifs anglais. En effet, Fred Rist est âgé de 36 ans et a un fort beau palmarès.

Il a fait partie à quatre reprises de l'équipe anglaise aux Six jours internationaux et a été deux fois capitaine de l'équipe qui a remporté le Trophée.

### Montes Norton

Les nouvelles d'Angleterre à ce sujet sont d'une discrétion affligeante. Nous pouvons annoncer à coup sûr la composition de l'équipe officielle Norton : chef de file, Duke, double champion 350 et 500 de 1951; Kavanagh, l'excellent Australien; Bennett, qui gagna le Manx Grand Prix senior de 1951, et Armstrong, ex-coureur officiel de Velocette et d'A.J.S. (Le mono 500 se défendra encore !).

La composition des équipes de ces deux dernières marques n'est pas encore connue officiellement. Doran sera probablement maintenu chez A.J.S. Sandford courra sur Velocette, mais pour un agent de la marque.

Deux coureurs d'avant guerre se retirent de la compétition : Thomas et Foster; ce dernier champion du monde 1950 en catégorie 350.

Quant à Thomas, il fut pilote officiel avant guerre des D. K. W. du T.T. et d'A.J.S. Depuis 1945, il fit partie du Continental Circus, dont il représentait l'élément farceur tout en étant le meilleur des camarades.



## Parmi de belles pages



...Soudain, un échappement libre et des pétarades retentissent. La porte s'ouvre, c'est le capitaine Hollicott qui, dans toute sa gloire, apparaît.

Tandis que nous déjeunons sous le pankha que manoeuvre en toussant un vieillard poussiéreux, je regarde avec envie le nouveau capitaine.

Avoir vingt-cinq ans, une charge pareil et cet appétit-là !

— Vous savez, me dit-il, je suis le second motocyclette qui ait roulé dans la jungle. La première était un peintre hollandais qui s'est tué contre une grosse camélia. Et vous savez...

Mais je ne l'écoute plus. Un brusque malaise m'envahit. Motocyclette... Tué...

Ces deux mots prononcés par ce clair garçon en kaki me rejettent dix ans en arrière. En vain, je me raidis contre mes souvenirs, contre l'absurde idée d'évoquer, dans ce rest-house et sous ce pankha, un ciel glacé et la guerre.

La vision s'obstine, l'emporte, et la route boueuse vient sur moi, avec ses arbres au fusain, la route défoncée d'obus, que sillonnent, sur leurs motocyclettes, tant de jeunes Hollicott qui rient et que personne ne devait revoir.

L'un d'eux, devant Dieckebush, écrasé à côté de sa machine, et qui, le ventre labouré, nous disait, à nous, qui le ramassions :

— Je suis désolé de vous donner tant de mal, et dont ce fut la dernière phrase.

De chics garçons, tout de même, ces garçons-là !...

Cet hommage aux motards valeureux, mais obscurs, est extrait de « La Féerie cinghalaise », de Francis de Croisset.

## Avis aux émigrants



Le gouvernement australien a décidé d'exonérer des frais de douanes et de taxes les machines et les side-cars qui seraient importés par les émigrants, à condition que ces motos soient utilisées pour les besoins personnels de leur propriétaire et ne soient pas destinées à la vente ou à un commerce.

## Hoffmann en France

Plusieurs lecteurs, à la suite de notre compte rendu du Salon de Francfort, nous ayant demandé si la marque Hoffmann était représentée en France, précisons-leur que la distribution de cette marque est désormais assurée par la Société D. F. A., de Courbevoie, dont le directeur est M. G. Cousteau.

Nous aurons à parler prochainement du type Gouverneur, avec moteur flat-twin 250 cc. quatre temps à culbuteurs.

## Pneu indégonflable.

Il est aux essais en Angleterre dans les laboratoires Dunlop, mais pas encore dans le commerce : il s'agit d'une chambre à air en matière plastique qui pourra, pense-t-on, rester plusieurs années sans avoir besoin d'un coup de pompe. Elle serait en outre bien plus légère que la chambre en caoutchouc naturel.

## VICTOIRE DE L'AUSTRALIE SUR L'ANGLETERRE

A Sydney, l'Australie a remporté la première épreuve motocycliste sur piste cendrée de la saison 1952 en battant l'Angleterre au Showground le 5 janvier.

Le score de 69 points (Australie) contre 37 (Angleterre) ne donne pas une idée exacte de la course, car les meilleurs coureurs anglais, Jack Parker en tête, l'ont chèrement disputée aux Australiens. Le second « string » britannique, toutefois, manquait de force. Privée de Malcolm Craven et de Ron Mountford, blessés au cours du week-end précédent, l'Angleterre était à cours de réserves. A cela venaient s'ajouter les pannes, si nombreuses en fin de course, qu'il est arrivé à l'Angleterre de n'avoir qu'un concurrent en piste. Le match comportait dix-huit manches de trois tours chacune, avec départ arrêté chaque fois. Un coureur pouvait se présenter six fois.

La dernière manche a été la plus spectaculaire, alors que les capitaines rivaux, Aub. Lawson (Australie) et Jack Parker (Angleterre) se livraient un duel acharné. L'Australien Lawson, qui avait pris de l'avance dès le départ, a réussi à écarter Parker à chaque tournant. Les deux adversaires ont disputé, roue contre roue, les

trois tours de piste, Lawson l'emportant finalement par une demi-longueur.

Le meilleur score a été réalisé par l'Australie Keith Ryan avec 16 points. Sur six manches, il en a remporté quatre et a été second à la fin des deux autres. L'Anglais Parker s'est classé en tête de l'équipe britannique, suivi de l'Anglais Bert Roger (12 points). Parker aurait totalisé le meilleur score s'il avait pu finir la seizième manche, mais une panne de moteur l'en a empêché. Il a néanmoins remporté quatre courses sur cinq et partage la seconde place avec l'Australien Lionel Levy (14 points également).

Les meilleurs temps ont été réalisés par : Parker (Angleterre) avec 60 s. 6/10 (7<sup>e</sup> manche) et 60 s. 8/10 (1<sup>re</sup> manche).



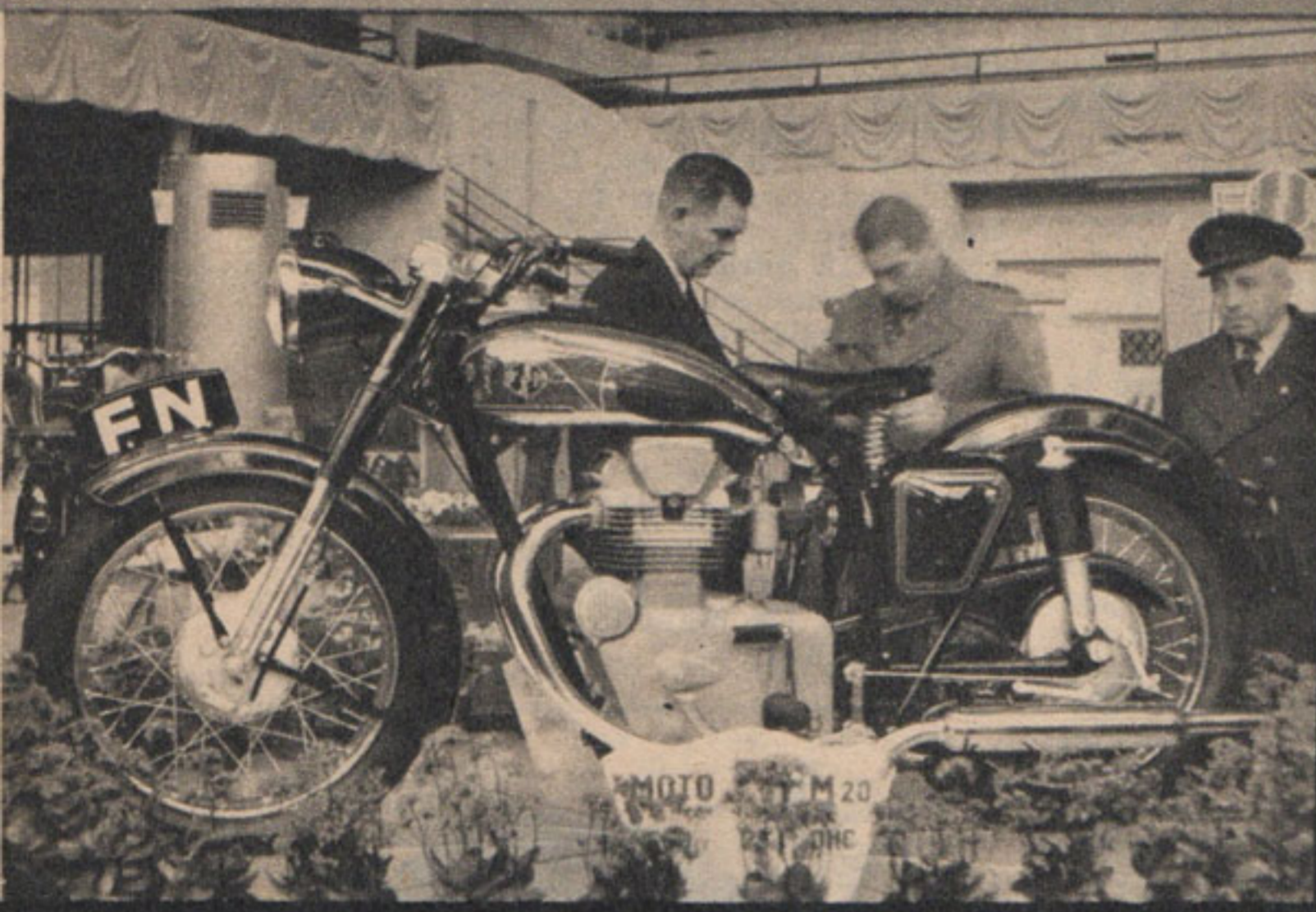
## ESSAI DE LA NORTON E. S. 2



— Alors, je m'suis aplati en limande...  
(compte-rendu... cinquième pastis...)

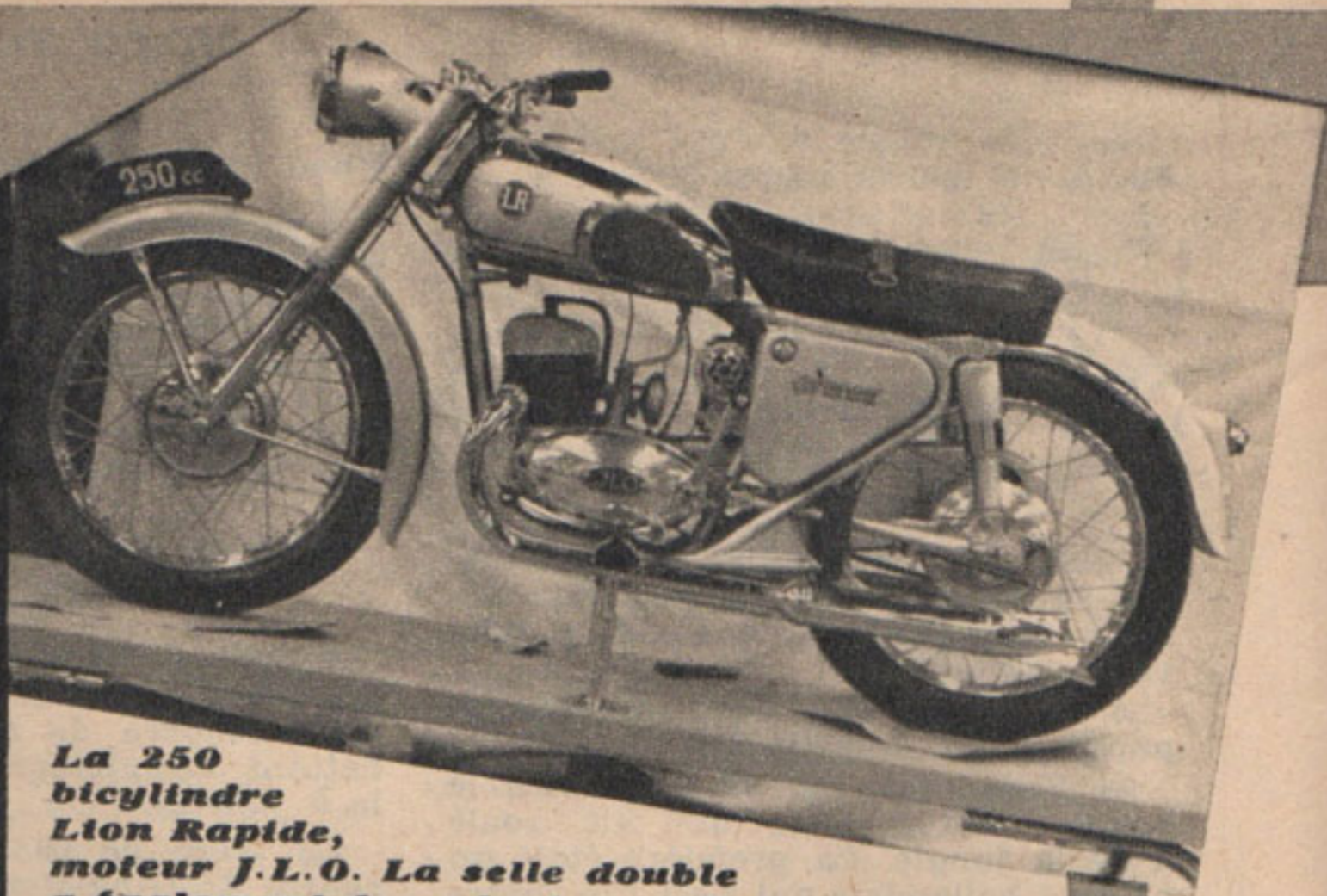


# Premières images

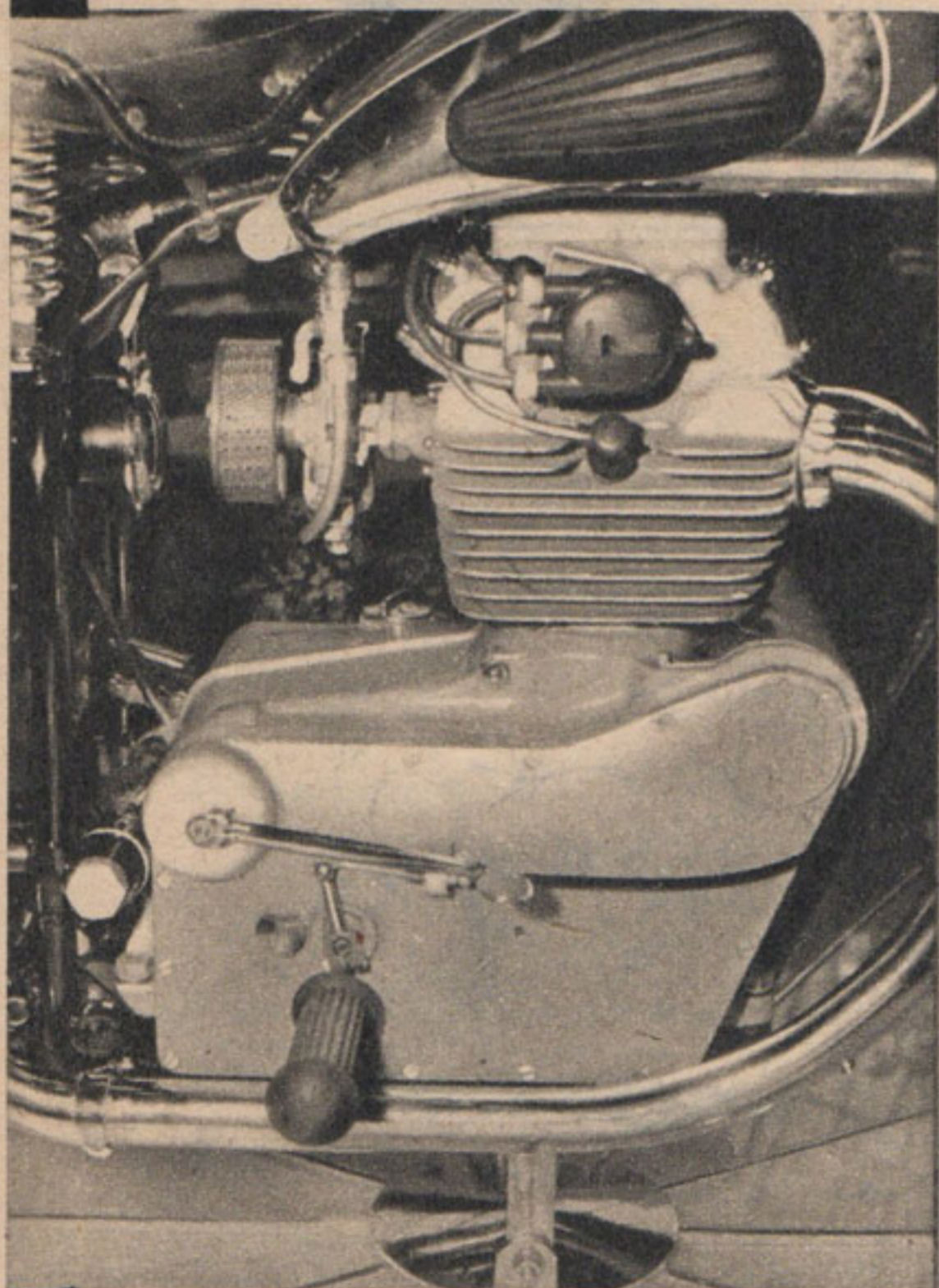
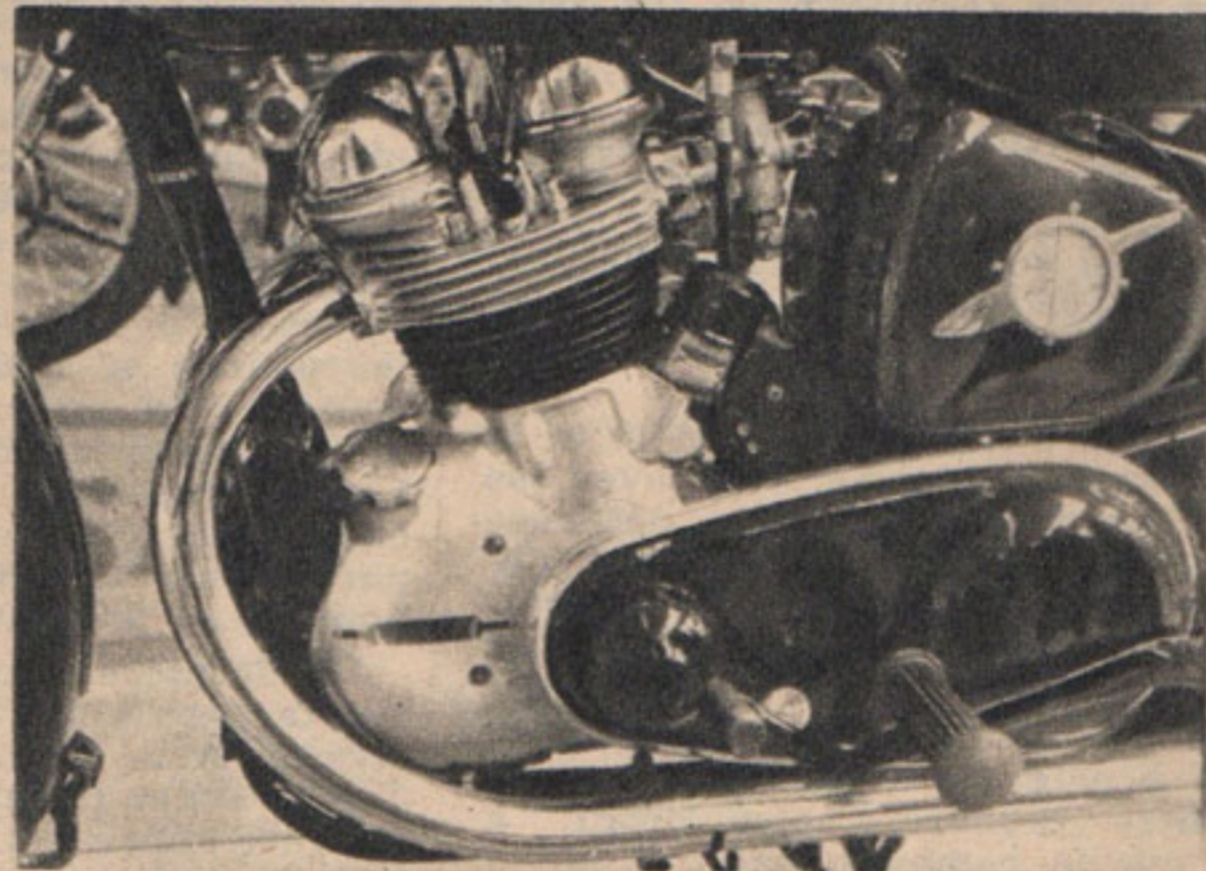


*La surprise du Salon de Bruxelles. La twin F.N. A.C.T. Fourche télescopique et suspension AR oscillante.*

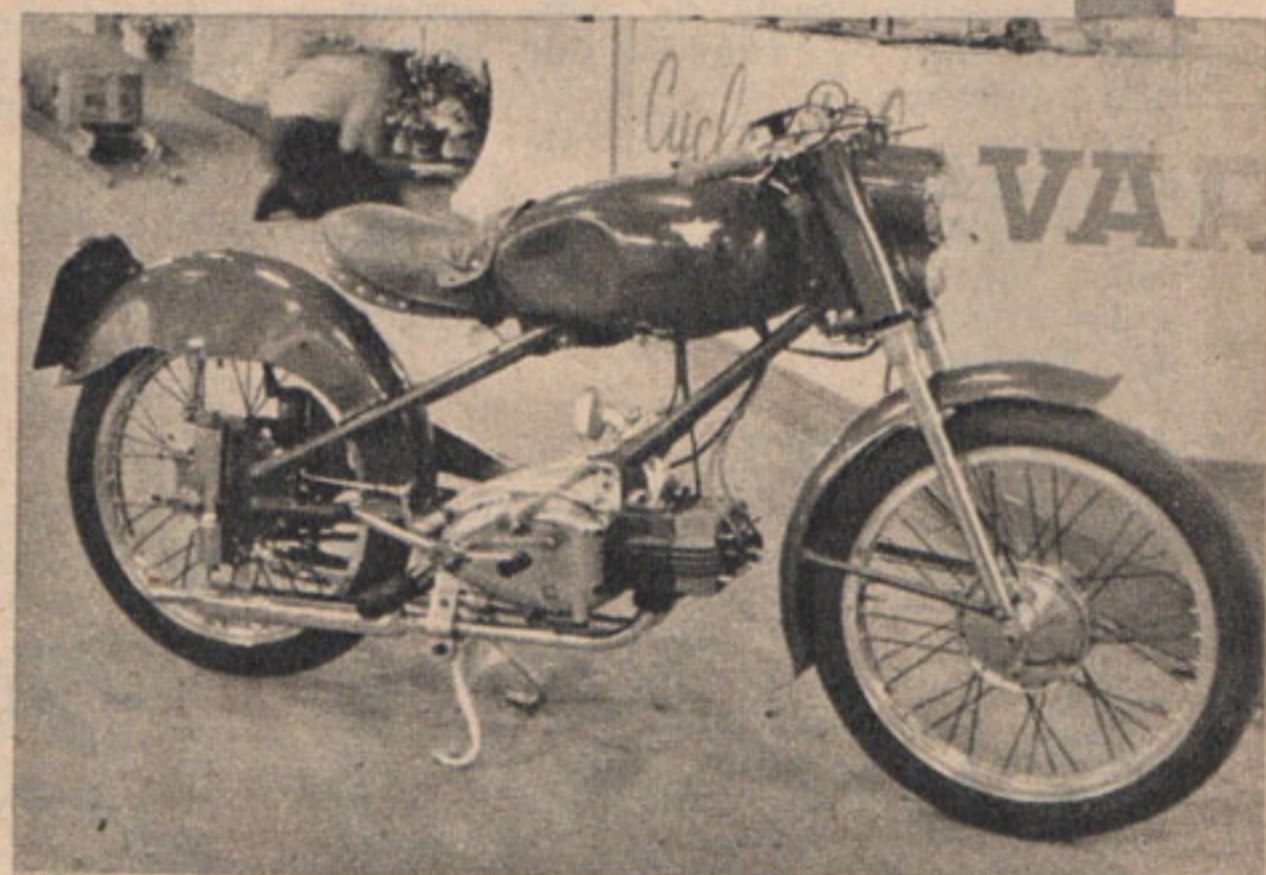
*Le bloc de la twin Sarolèa dernière version. On aperçoit le distributeur au sommet du carter.*



*La 250 bicylindre Lion Rapide, moteur J.L.O. La selle double a également des adeptes en Belgique.*

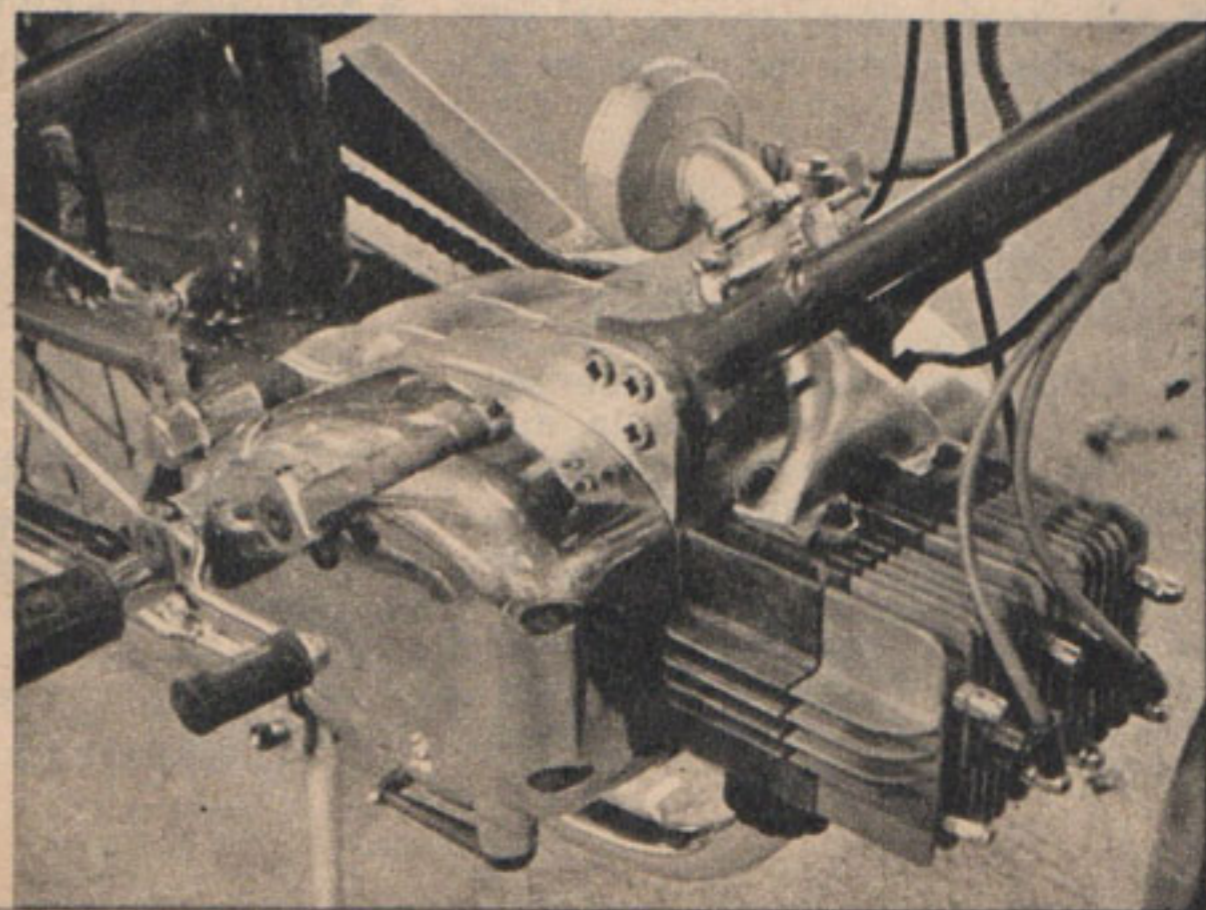


*Le moteur de la F.N. twin. Allumage dynamo-batterie. Le distributeur est en bout d'A.C.T.*



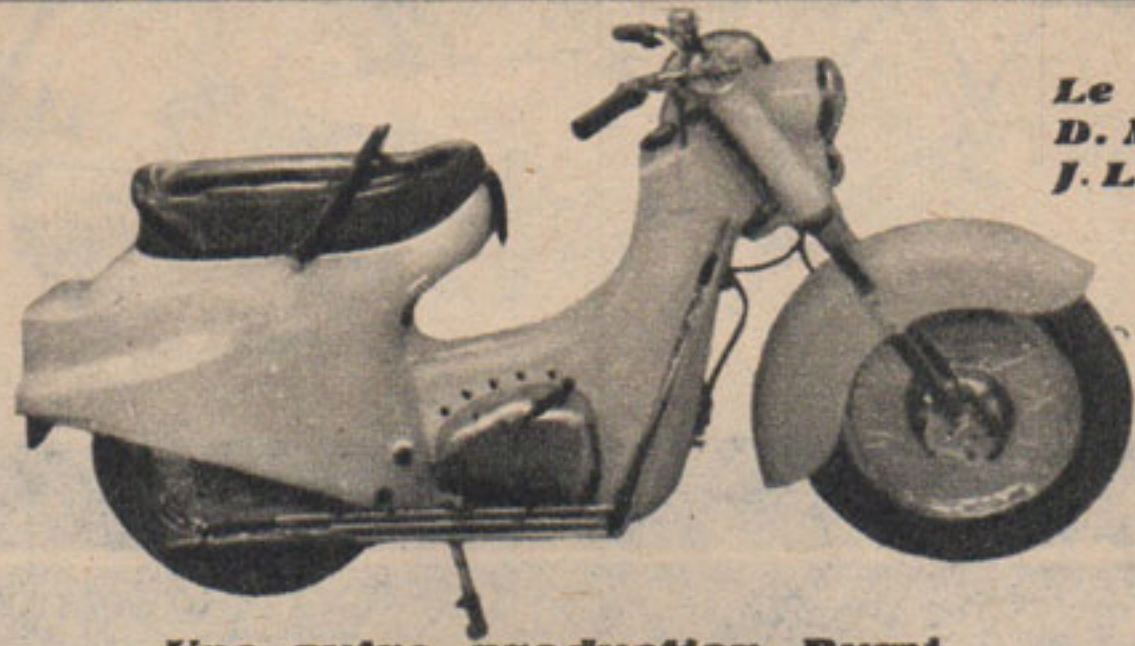
*Une splendide réalisation italienne. La 125 Rumt bicylindre deux temps, dont il existe une version compétition.*

*L'original twin de la Rumt.*



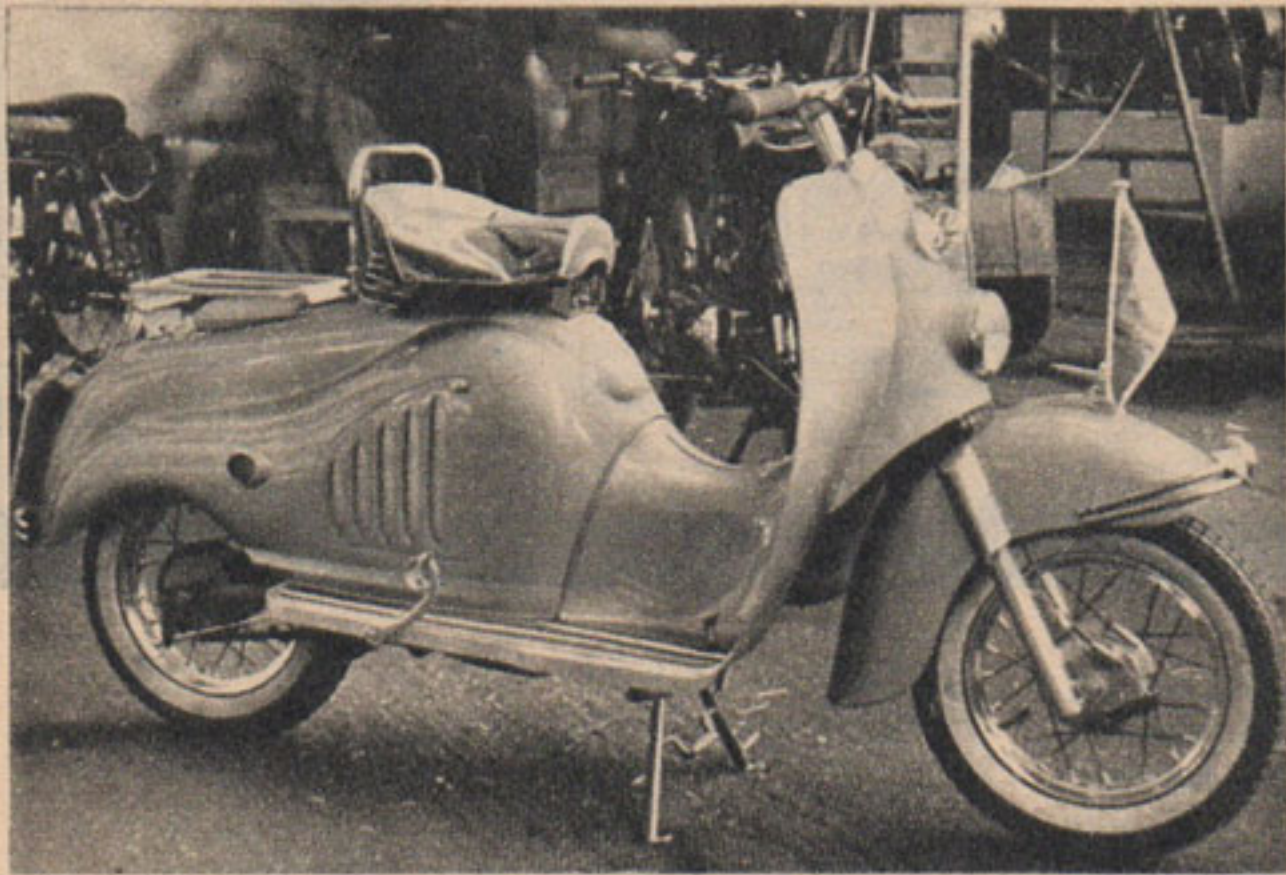
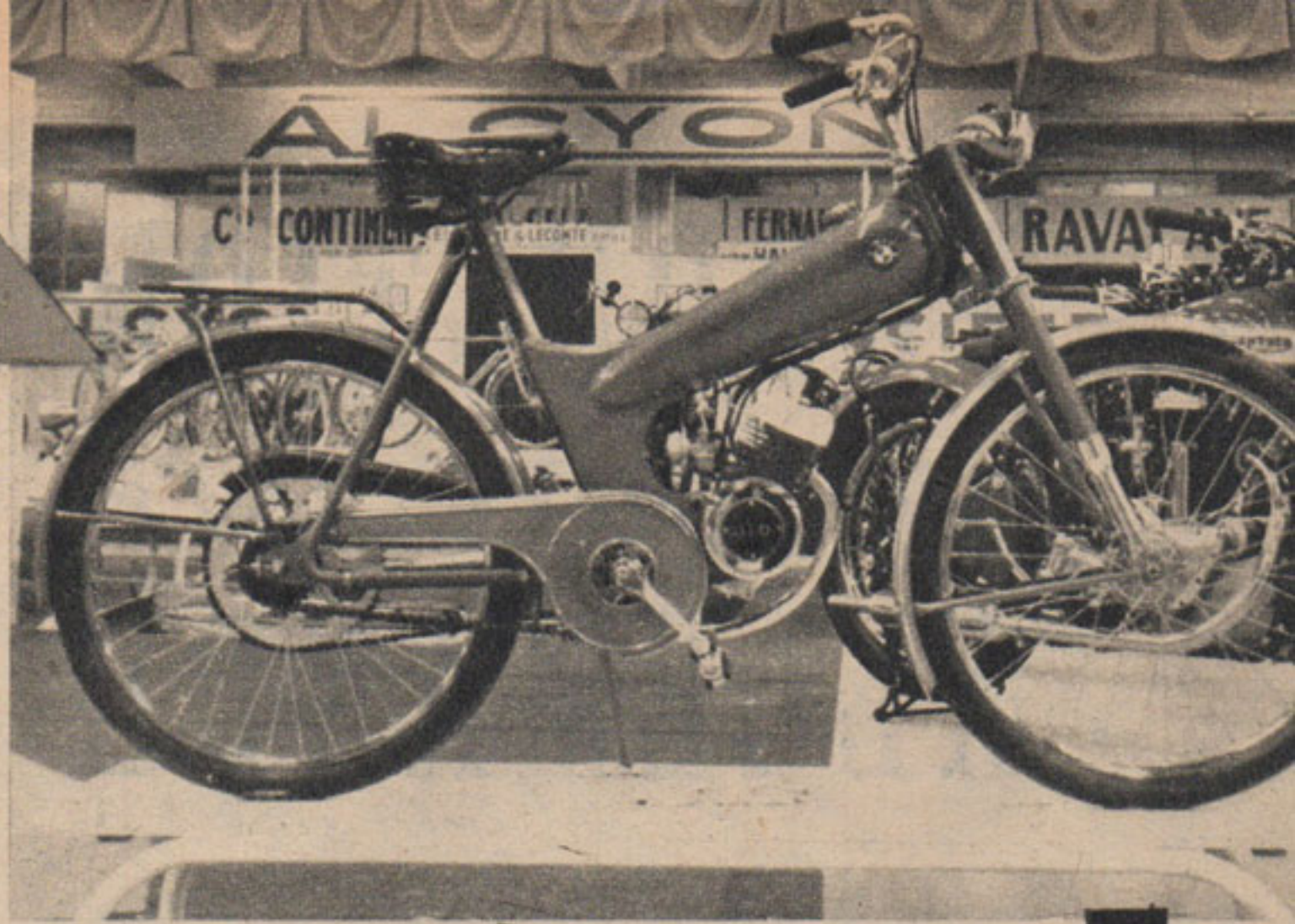


# du SALON de BRUXELLES

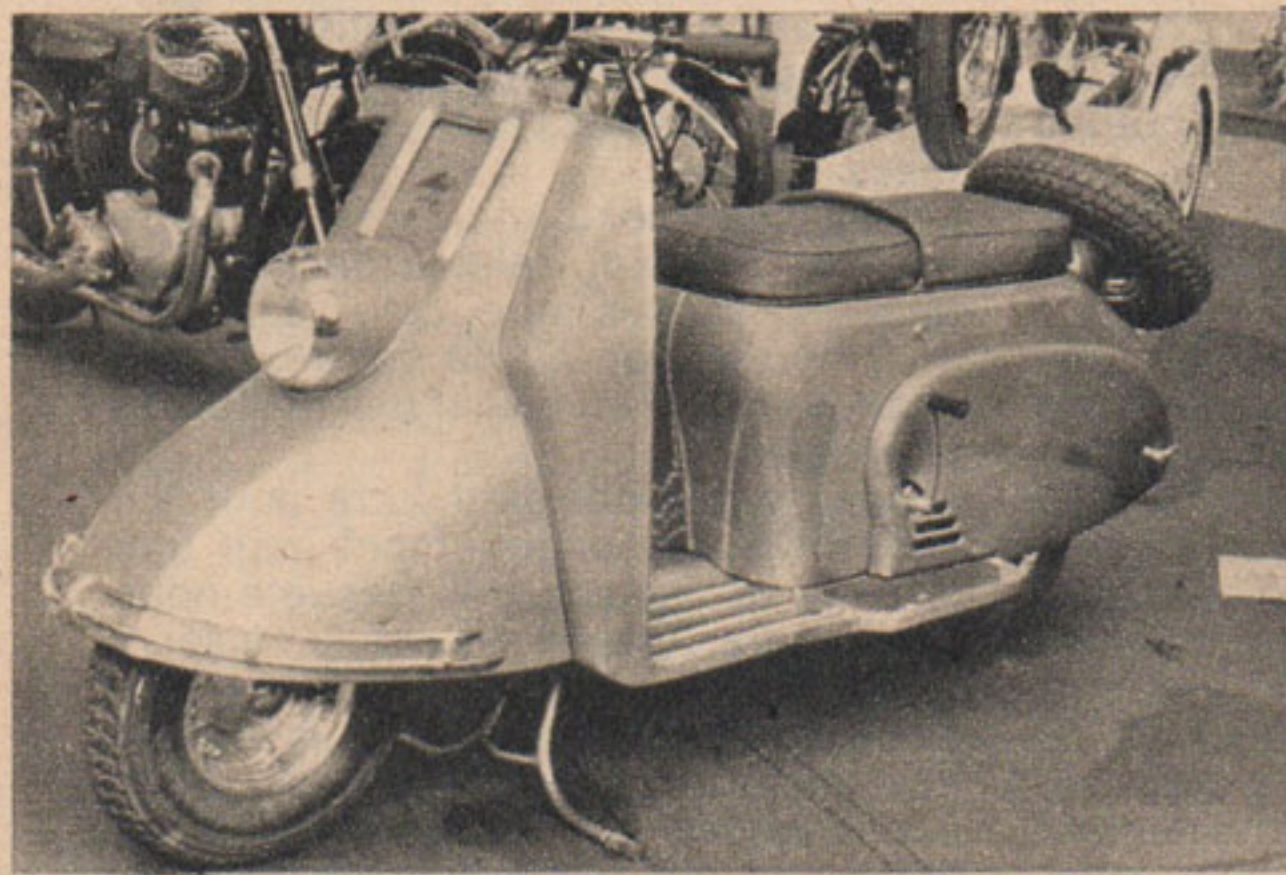


*Le cyclomoteur  
D. M. F. moteur  
J. L. O.*

*Une autre production Rumi,  
le scooter, d'une ligne remar-  
quable.*



*Le scooter Parilla.*

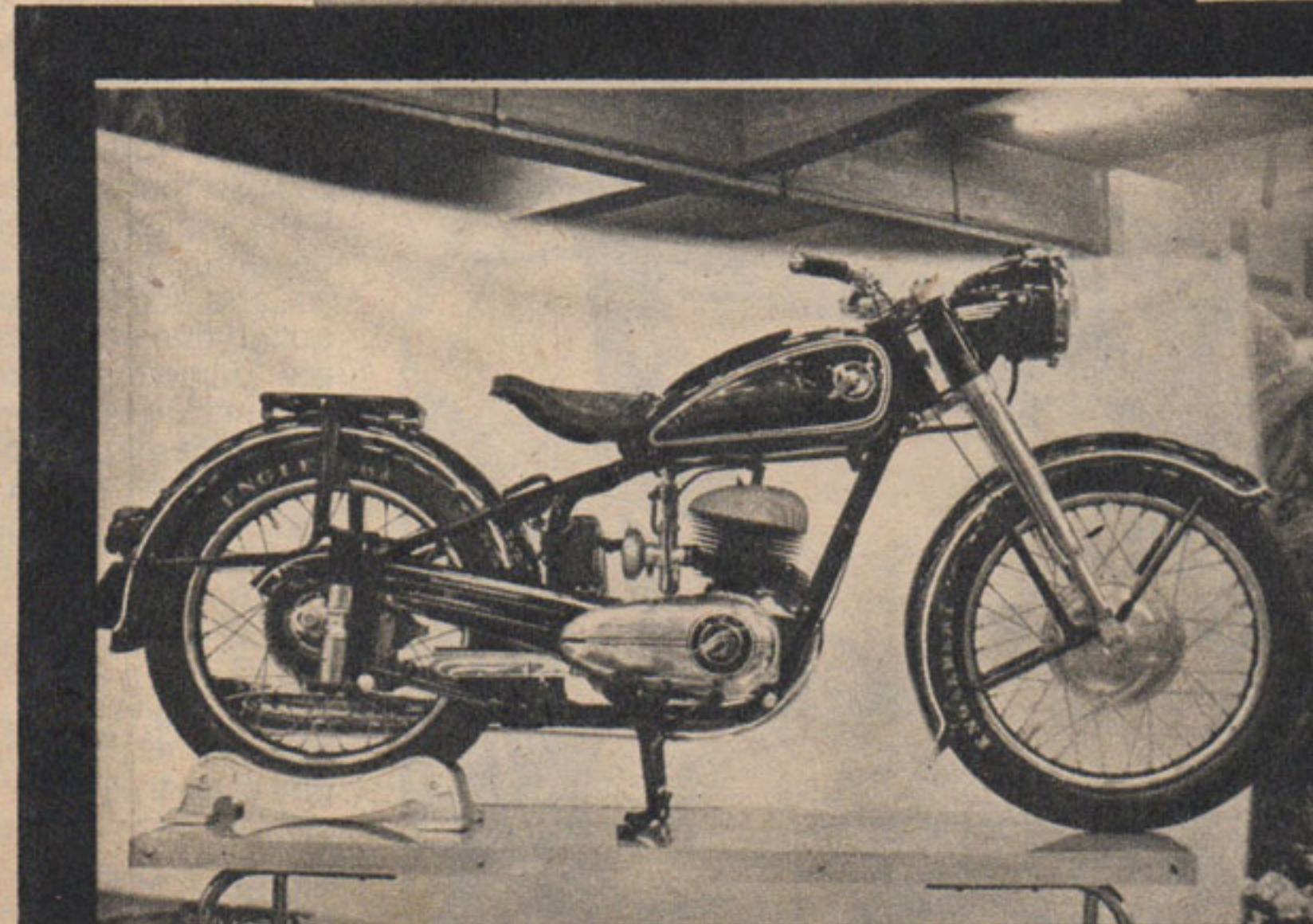
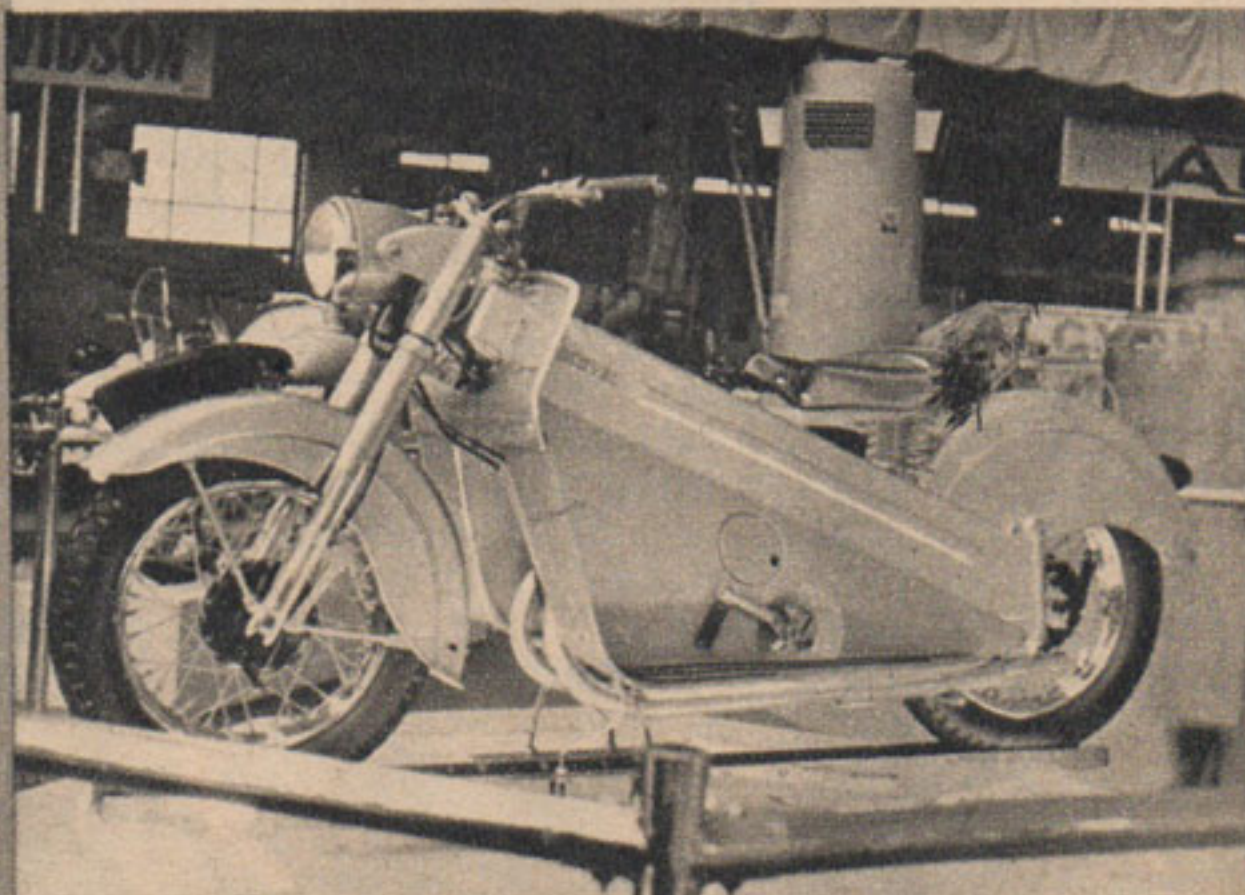
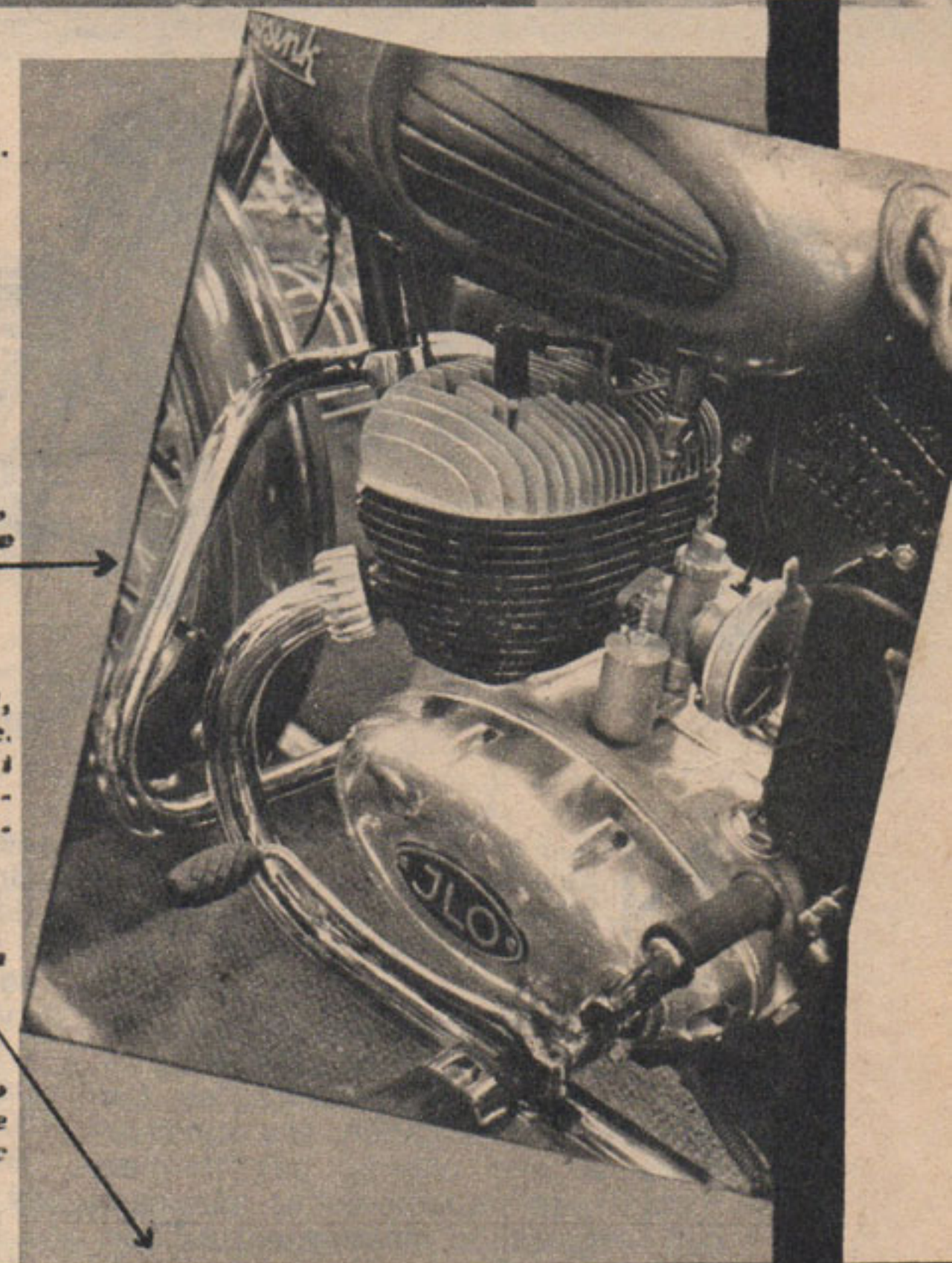


*La 250 2 temps,  
J.L.O. dans un cadre  
Eysink.*

*Le scooter  
allemand Heinkel,  
équipé d'un 150 cc.  
culbuté refroidi  
par turbine, trans-  
mission par engre-  
nages.*

*La 250 Hoffmann  
mono.*

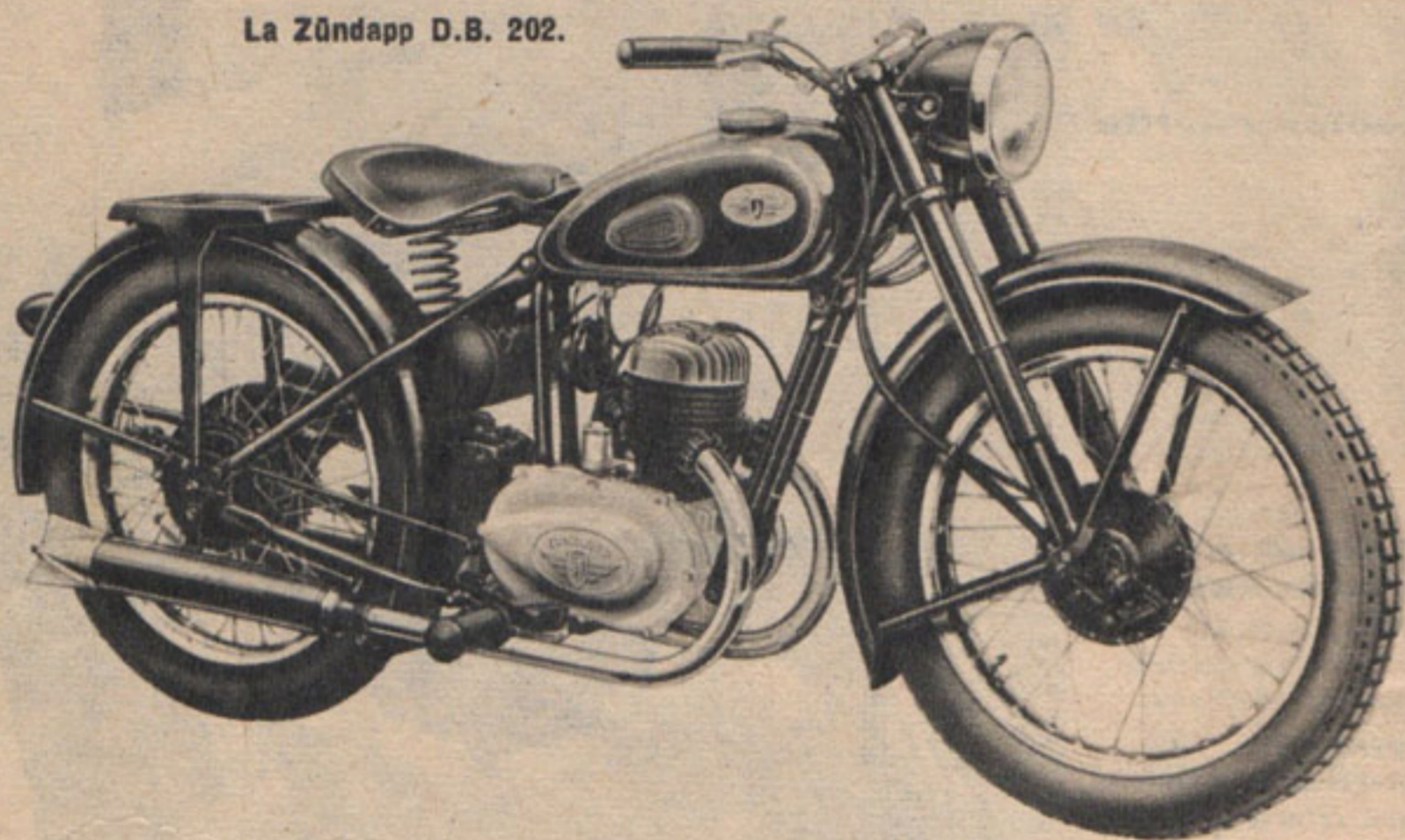
*Une curieuse moto  
carénée présentée  
par Socovel, avec  
moteur 125 CV.*





# PRODUCTION MOTOCYCLISTE ALLEMANDE

La Zündapp D.B. 202.



**N**OUS avons pu avoir en communication un document fort intéressant sur l'activité des industries motocyclistes allemandes.

C'est un tableau fort complet sur les productions par catégories et par marques; il démontre les tendances et l'orientation des constructeurs et des clients, ces derniers n'étant pas seulement des nationaux car l'exportation massive est à l'honneur outre-Rhin. C'est une lutte

serrée entre Germanie et Grande-Bretagne, Italie aussi, pour la conquête des marchés extérieurs.

Les statistiques que nous avons sous les yeux prêtent à divers commentaires.

Constatons d'abord qu'il n'y est pas fait mention des moteurs de 50 cmc. Le petit cube et le cyclomoteur n'ont pas, pour l'instant, là-bas, le développement qu'ils ont en France.

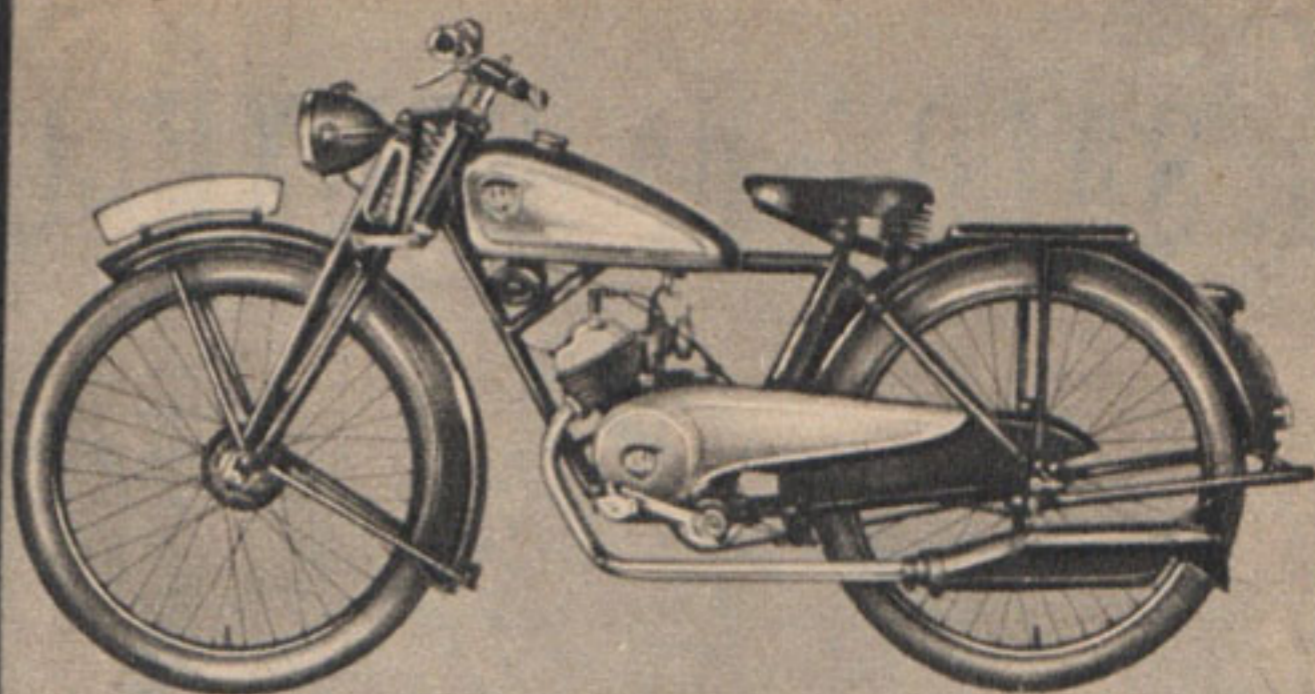
Les chiffres publiés n'ont trait qu'aux diverses cylindrées à partir de 100 cmc.

La production totale pour 1951, basée sur les dix premiers mois de l'année, doit donner sensiblement 350.000 motos diverses, en augmentation de plus de 50.000 sur l'année précédente.

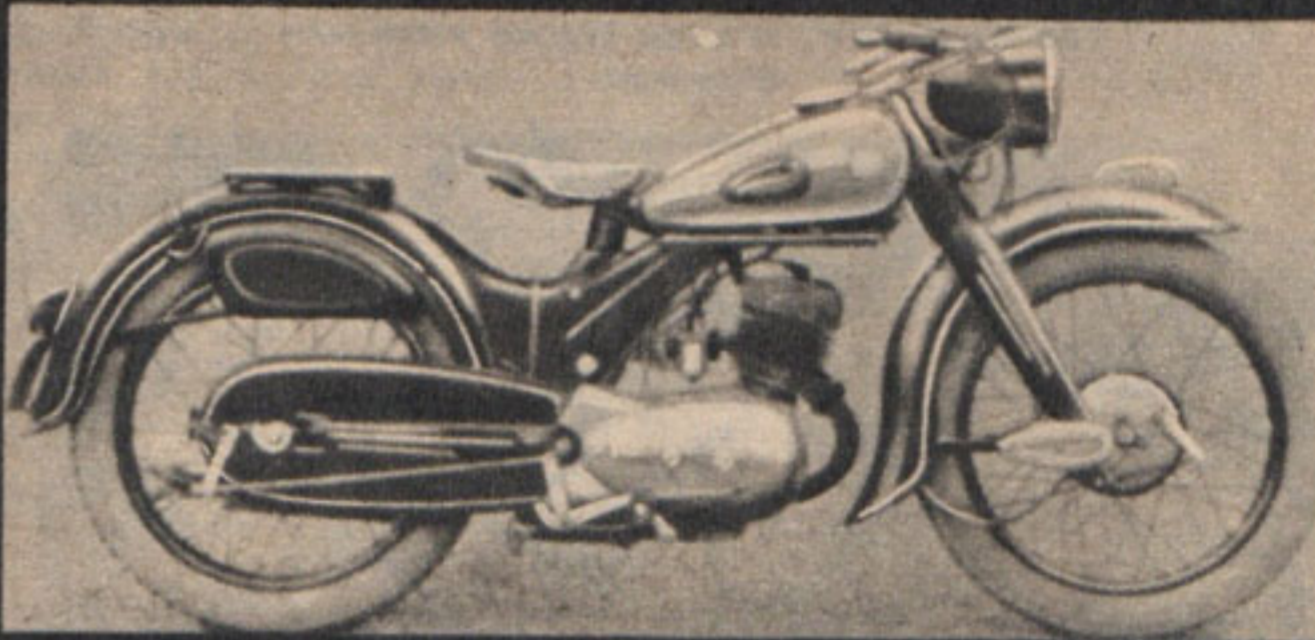
Cette accélération est due en partie au fait que nombre d'usines qui avaient été démolies, sinon rasées, ont été reconstruites avec l'outillage et les aménagements les plus modernes, ce qui a permis à certaines marques de doubler presque leur production par rapport à l'année précédente.

Les différentes catégories figurant au programme sont les 100, 125, 126 à 250 et au-dessus de 250 cmc. jusqu'aux cylindrées limites atteintes par B.M.W. et Zündapp. Pour chacune des cylindrées la production du 1<sup>er</sup> jan-

Un exemple remarquable de cylindrée moyenne : la 250 Hoffmann.



NSU QUICK



La 200 N.S.U., d'une technique très poussée.

vier au 31 octobre, soit 10 mois, s'établit comme suit :

100 cmc. : 61.316.

125 cmc. : 62.813.

126 cmc. à 250 cmc. : 130.035.

Au-dessus de 250 cmc. : 20.680.

La catégorie 100 cmc. prévoit deux modèles, l'un avec pédalier, comme nos cyclomoteurs, l'autre avec repose-pieds et kick.

Cela nous semblera curieux que le premier modèle, celui à pédalier, ait plus de succès que celui à kick : il l'emporte par 37.069 contre 24.247, écart de 12.822 en faveur des machines à pédales.

Nous qui avons tant lutté pour les supprimer, cet engouement pour une formule qui nous paraît désuète nous surprendra. Quelle en est la raison ? Ce n'est certainement pas le manque de puissance du moteur, la valeur des moteurs allemands n'est nulle part discutée et nous la connaissons depuis longtemps grâce au 98 cmc. Sachs.

Nous pensons que les motos, là-bas, sont très utilisées par les employés et ouvriers, et que, pour parer à toute éventualité et respecter leur horaire de travail, ils conservent les pédales comme secours en cas de panne. Nous ne voyons guère d'autre considération, à moins que le modèle à kick soit plus complet, plus luxueux, partant plus cher et que, comme chez nous, il s'apparente davantage au 125 cmc.

Le 125 cmc., représenté par 62.813 exemplaires, s'équilibre avec les 100 cmc.



Le chiffre suivant comprend toutes les cylindrées entre 126 et 250 cmc.; il est de 130.035 unités, ce qui correspond, à peu de chose près, à la moitié de la production totale.

En réalité, dans cette catégorie les deux cylindrées les plus représentatives sont la 200 et la 250 cmc.

La 200 a la grande faveur de la clientèle; elle est, comme notre 125 cmc., exonérée du permis de conduire; les acheteurs qui pas plus que nous n'ont une affection particulière pour les démarches et les examens se dirigent en masse vers le maximum de la cylindrée libre de contraintes.

La 200 n'est d'ailleurs pas nouvelle outre-Rhin. On se souvient qu'avant 1939 les motos allemandes commerciales ou militaires ne suivaient pas strictement les classifications adoptées dans les autres pays; au lieu d'être réparties en 175, 250, 350 et 500, elles se subdivisaient dans l'ensemble, et à part quelques exceptions, en 200, 400 et 600 cmc., soit trois modèles ici contre quatre ailleurs.

Les 200 cmc. actuelles sont surtout représentées par N.S.U., Zündapp et D.K.W. Au-dessus de 250 cmc. nous ne dénombrons plus que 20.680 machines; les moins demandées sont certainement les plus fortes, en raison de leur prix trop élevé pour la majorité des acheteurs nationaux.

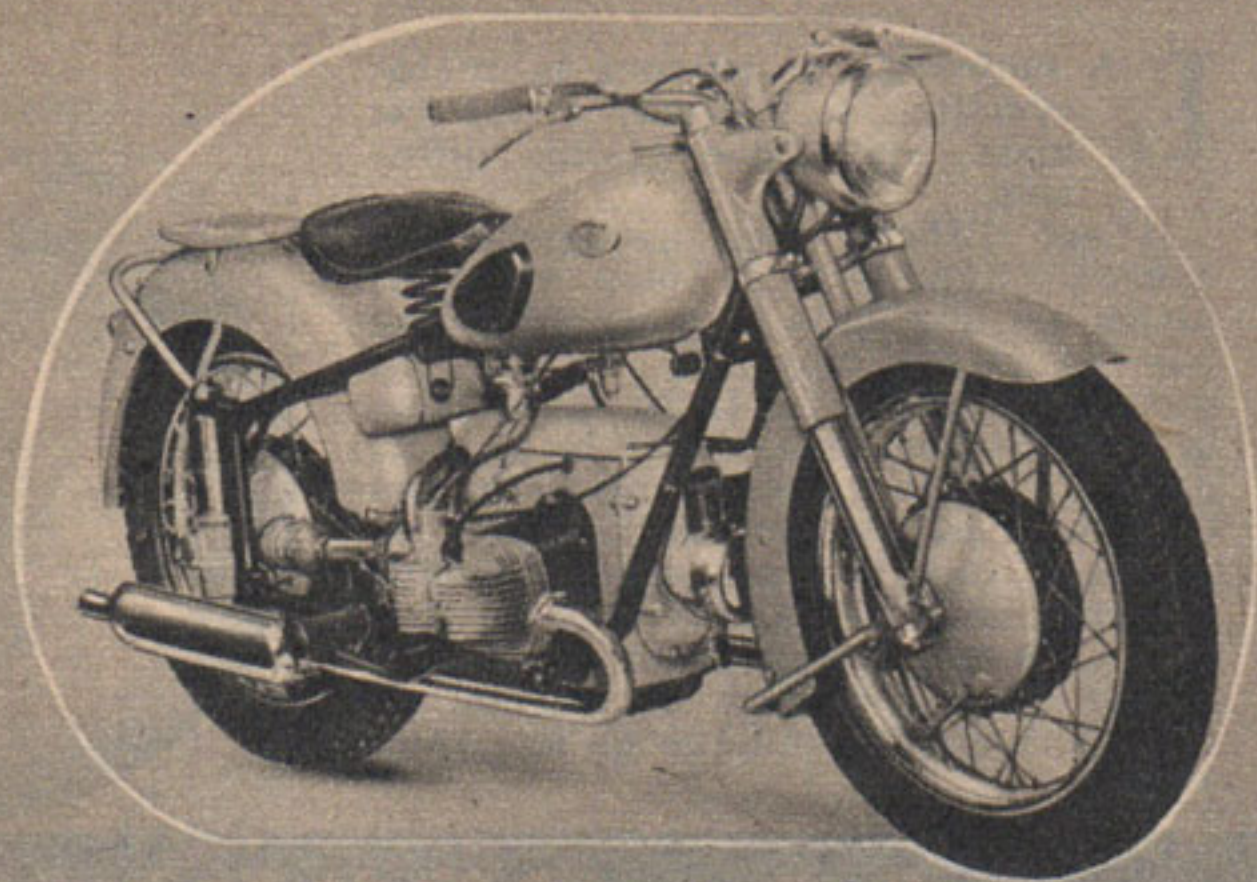
Après cette vue d'ensemble le même document expose l'activité de chaque marque entre 1950 et 1951.

Celle qui vient en tête est N.S.U. avec 63.000 machines sorties au cours des dix premiers mois, ce qui se traduit par une augmentation mensuelle de 4.500 par rapport à 1950.

Les concurrents suivent d'assez loin souvent, pour des raisons qui sont plus d'ordre politique qu'industriel, because le rideau de fer.

Le brillant second est D.K.W. qui a produit toujours dans le même temps 34.800 machines, soit 14.000 de plus que l'année d'avant, de ce côté du rideau.

### **La 600 Zündapp K. S. 601**



Zündapp vient ensuite avec plus de 29.000 motos contre 20.000, suivi de B.M.W qui, avec 21.400, dépasse de 7.000 et quelques son exercice antérieur. Mais B.M.W. nous ménage des surprises avec ses nouveaux monocylindriques plus accessibles que ses fameux flat-twins.

Vient ensuite T.W.N. avec son monocylindrique 2 temps à 2 pistons: près de 1.500 motos par mois contre 1.200 l'année dernière. C'est l'ancienne Triumph allemande qui, après accord avec la Triumph anglaise, a changé sa marque pour éviter toute confusion sur le plan commercial, tout en restant, quoique avec des formules différentes, à égalité pour la qualité.

Après T.W.N., nous voyons surgir Horex. C'est en effet un essor remarquable pour cette marque qui, en moins d'un an, a doublé sa production passant de 550 machines par mois en 1950 à près de 1.100 en 1951.

Les autres marques, Victoria et

Ardie, d'une moindre diffusion, remontent elles aussi le courant. Victoria a gagné 2.000 motos sur sa production 1950, Ardie également. Et rien ne dit qu'elles s'arrêteront là.

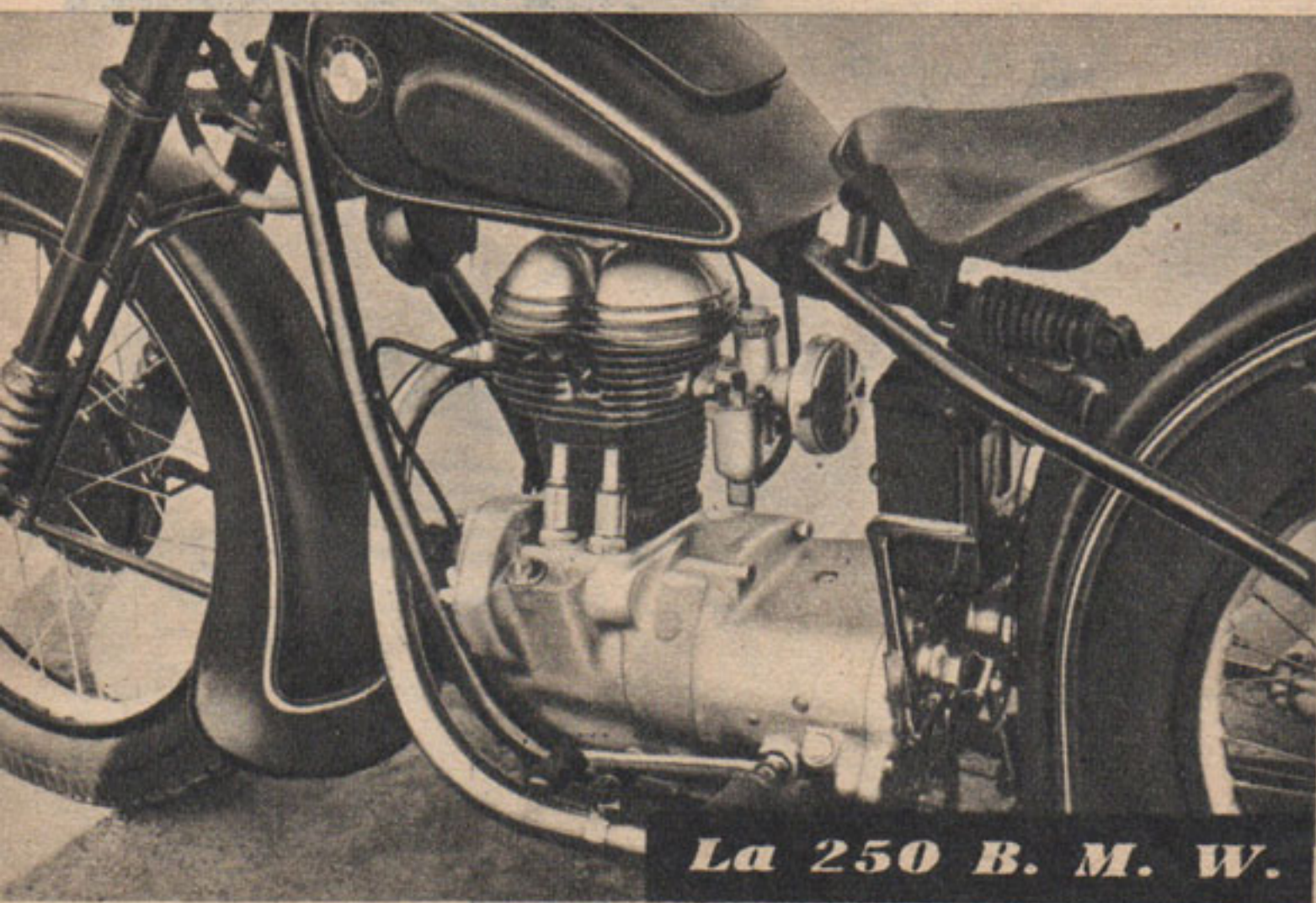
Voilà en gros, la situation allemande. Nos chiffres, compte tenu des cyclo-moteurs qui ne figurent pas de l'autre côté, ne semblent pas inférieurs. Et cependant nos débouchés extérieurs sont limités; nous cédon des licences plutôt que nous n'exportons et cela sert aussi notre prestige.

Mais est-il une conclusion à tirer de tout cet exposé?

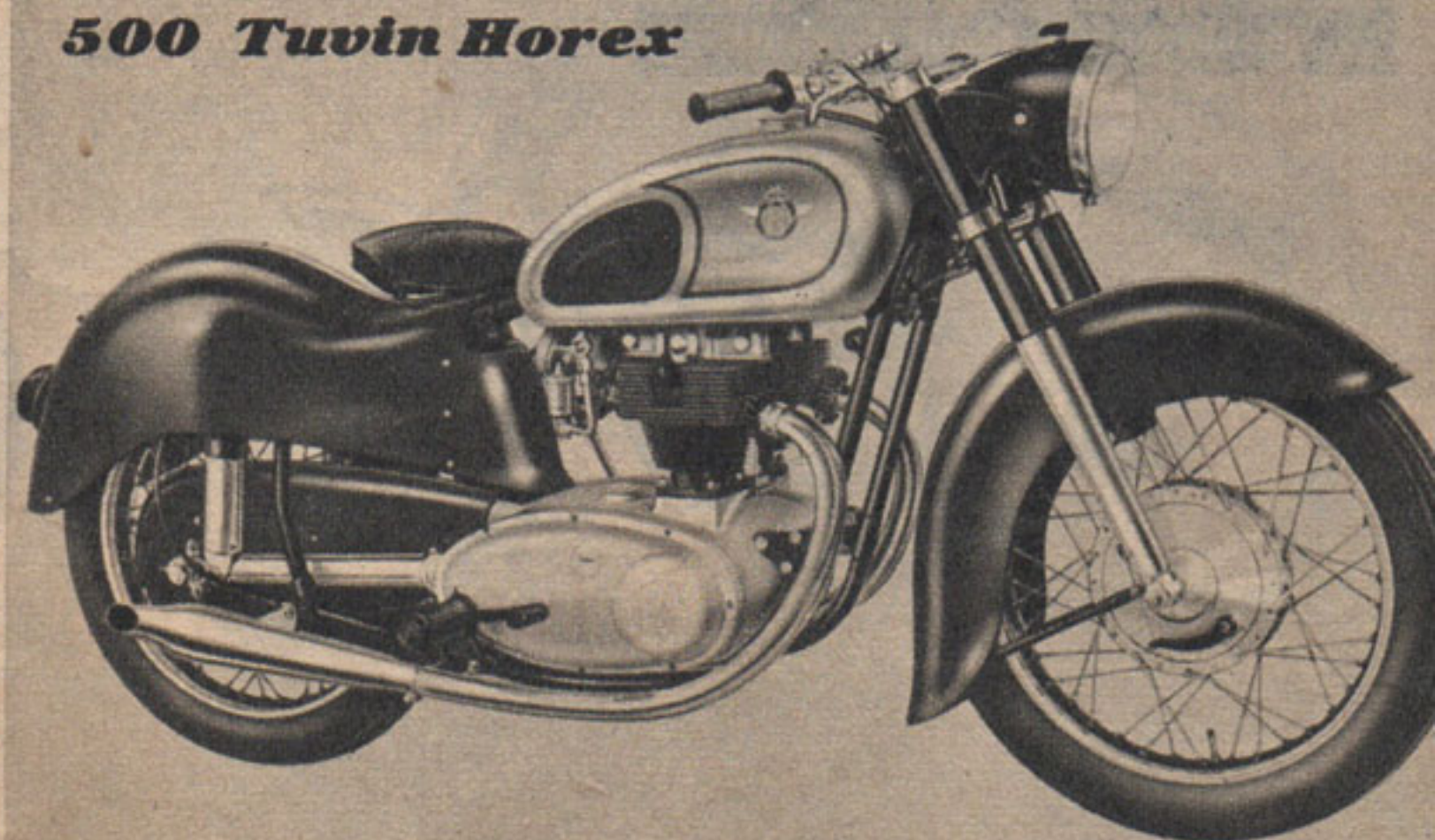
Sans doute! Chaque pays voit la moto à sa manière; ce qui est vrai d'un côté de la barrière peut ne pas l'être de l'autre. Cependant nous subissons l'attrait de ce qui vient de l'étranger, et non seulement pour les motos. C'est une des formes de notre nature hospitalière. Reste à savoir si nous n'en serons pas victimes un de ces jours.

Max END.

***Nous poursuivrons prochainement notre étude sur l'industrie allemande par une visite de l'usine Victoria.***



**La 250 B. M. W.**

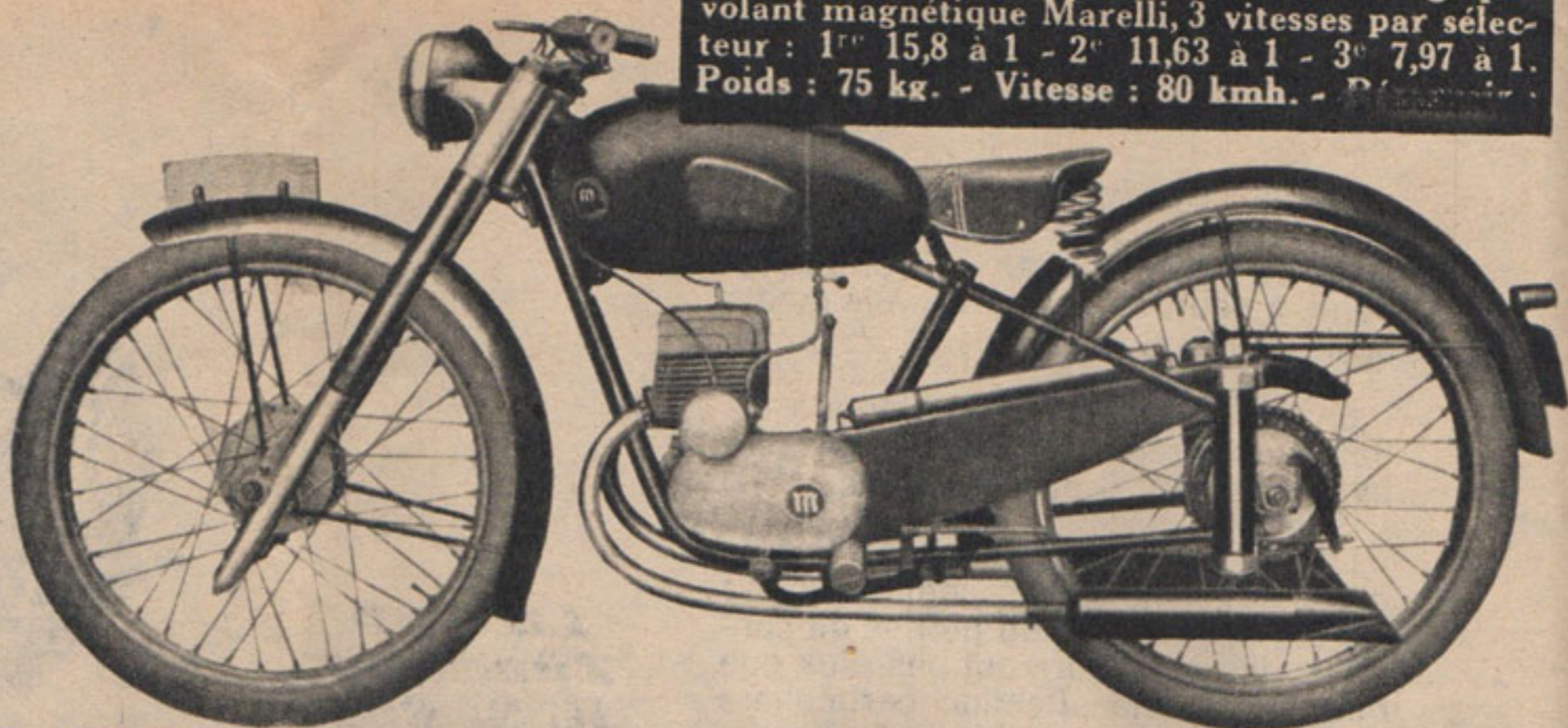


**500 Twin Horex**



**L**A bicyclette et surtout la motocyclette en Espagne n'ont jamais joui d'une grande diffusion.

Il est difficile d'en découvrir les causes, l'hypothèse la plus vraisemblable est que dans ce pays il n'existe pas de classe moyenne, et que ces véhicules sont tous trop chers pour la classe travailleuse, dont le pouvoir d'achat est invraisemblablement bas (le prix d'un vélomoteur 125 cm<sup>3</sup> représente une somme correspondant à trente mois de salaire d'un ouvrier spécialisé des mieux payés) et que la classe riche considère ce moyen de transport comme indigne de son rang social.



Le dernier modèle de la marque **Montesa**.  
Cylindrée : 124 cmc. - 51,5 x 60. - Allumage par volant magnétique Marelli, 3 vitesses par sélecteur : 1<sup>re</sup> 15,8 à 1 - 2<sup>e</sup> 11,63 à 1 - 3<sup>e</sup> 7,97 à 1.  
Poids : 75 kg. - Vitesse : 80 kmh. -

## LA PRODUCTION MOTOCYCLISTE

Il a fallu la guerre civile, l'isolement économique et le manque de devises, qui ont réduit pratiquement à rien l'importation de voitures automobiles (les quelques exemplaires importés sont vendus à des prix astronomiques, une 4 CV. à 175.000 pesetas, une 203 entre 250.000 et 300.000, c'est-à-dire respectivement à 1.450.000, 2.100.000 et 2.500.000 fr.) pour obliger les Espagnols à développer l'usage de la motocyclette.

Une des premières machines lancées sur le marché fut un vélomoteur à petites roues de grosse section, les mêmes utilisées sur la plupart des scooters ; son moteur était un monocylindre 2 temps 125 cm<sup>3</sup> d'une fabrication assez rudimentaire et son volant magnétique de construction nationale d'un fonctionnement moins que médiocre et très irrégulier.

Presque en même temps, à Barcelone, un jeune sportif enthousiaste, motocycliste et propriétaire d'une considérable fortune, mettait au point un autre vélomoteur avec lequel il participa timidement à des courses ; ce fut la naissance de la « Montesa », la plus sportive des marques espagnoles qui, en 1951, eut l'audace de participer au Tourist Trophy anglais en se classant immédiatement après les machines italiennes et devant toutes les autres concurrentes de toutes nationalités, même les anglaises.

A la suite, vers 1946, un autre vélomoteur de 100 cm<sup>3</sup> naquit à Bil-

bao. Tous eurent à lutter contre la mauvaise fabrication des volants magnétiques espagnols, jusqu'au moment où il fut possible d'importer des appareils de construction italienne Marelli, marque qui, actuellement, détient pour ainsi dire l'exclusivité du marché.

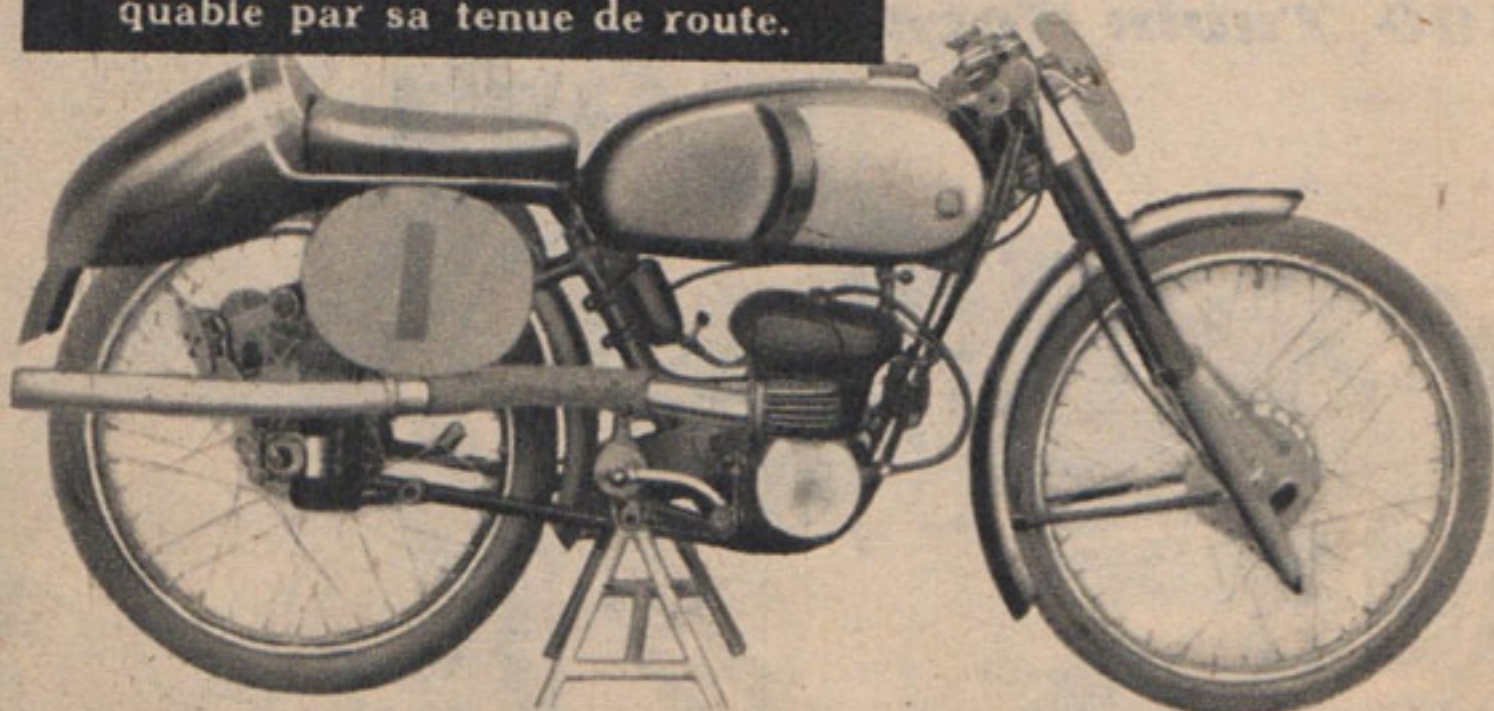
Ce fut alors, comme par un effet de magie, une vraie floraison de constructeurs et de machines ; Soriano, tout en conservant son petit cadre et ses roues de scooter, abandonna son moteur pour monter le Villiers ; Montesa augmente sa production, qui doit être actuellement de deux cents machines mensuelles et, en 1951, lance sur le marché son nouveau modèle, de caractéristiques modernes et de ligne vraiment élégante ; Lube, de Bilbao, remplace son modèle de 100 cm<sup>3</sup> par un 125 cm<sup>3</sup> avec suspension intégrale et bloc-moteur et augmente sa production à plus de deux cents véhicules mensuels ; Motor Hispania lance la « Guzzina » 65 cm<sup>3</sup>, construite sous licence et absolument identique à l'italienne ; sa production dépasse en peu de temps celle des deux précédentes ; toujours dans les petites cylindrées, nous trouvons aussi la M.V., Augusta italienne, construite à Gijon sous licence en très petites séries ; la Ossa, de Barcelone, commence à faire son apparition sur le marché et sera lancée en série très importante ; il s'agit d'une machine de conception très moderne, munie de bloc-moteur, suspension in-

tégrale, avec fourche oscillante postérieure et dont la description a été donnée déjà par « Motocycle ».

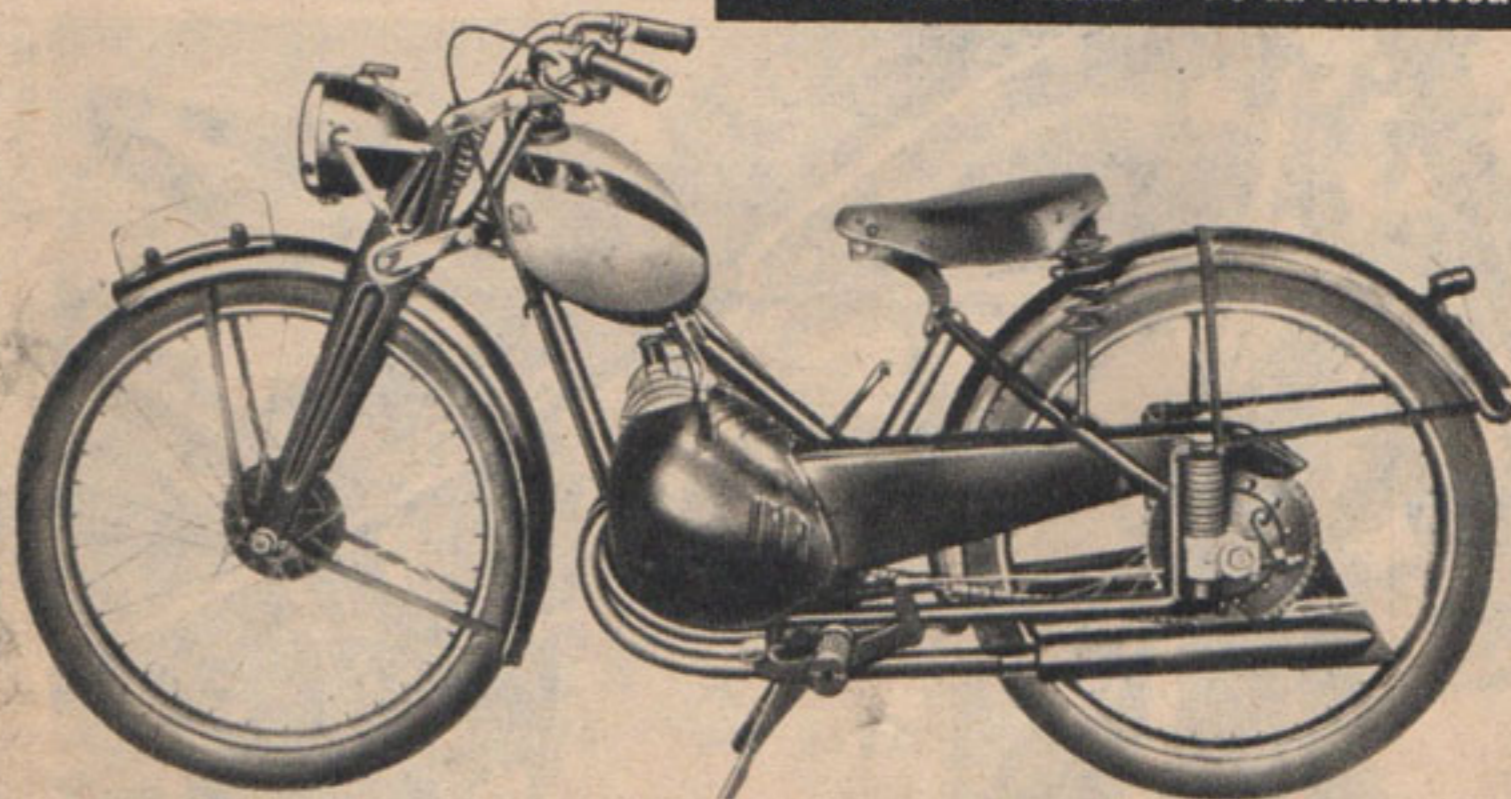
Le bruit court que Peugeot aurait concédé la licence de fabrication à une maison de Bilbao.

Dans le domaine des cylindrées supérieures, il n'y a lieu de citer qu'une seule marque, la Sanglas, de Barcelone, qui construit depuis quelques années deux machines, une de 350 et une autre de 500 cm<sup>3</sup>, qui diffèrent entre elles seulement par l'alésage et parce que la dernière est munie d'une suspension télescopique arrière, complétée d'amortisseurs hydrauliques ; ce sont deux superbes motos d'un fini luxueux et d'un fonctionnement irréprochable dignes de figurer parmi les modèles les plus réputés de la production européenne ; moteur quatre temps culbuté, bloc-moteur, dynamo en bout du vilebrequin, allumage par batterie et bobine, cadre à double berceau, fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques sont ses principales caractéristiques ; leur prix est très élevé, puisqu'il atteint 42.000 pesetas pour la 350 cm<sup>3</sup> (environ 350.000 francs) ; une deuxième maison a exposé à la Foire de Barcelone de 1950 un prototype d'une deux temps monocylindre 250 cm<sup>3</sup>, qui est inspiré, et je ne veux pas aller plus loin, d'un modèle très connu de fabrication tchécoslovaque : il s'agit de la Derbi, dont quelques exemplaires commencent à circuler.

La 125 Montesa « Compétition » type « Montjuich » (du nom d'un célèbre circuit espagnol), machine remarquable par sa tenue de route.

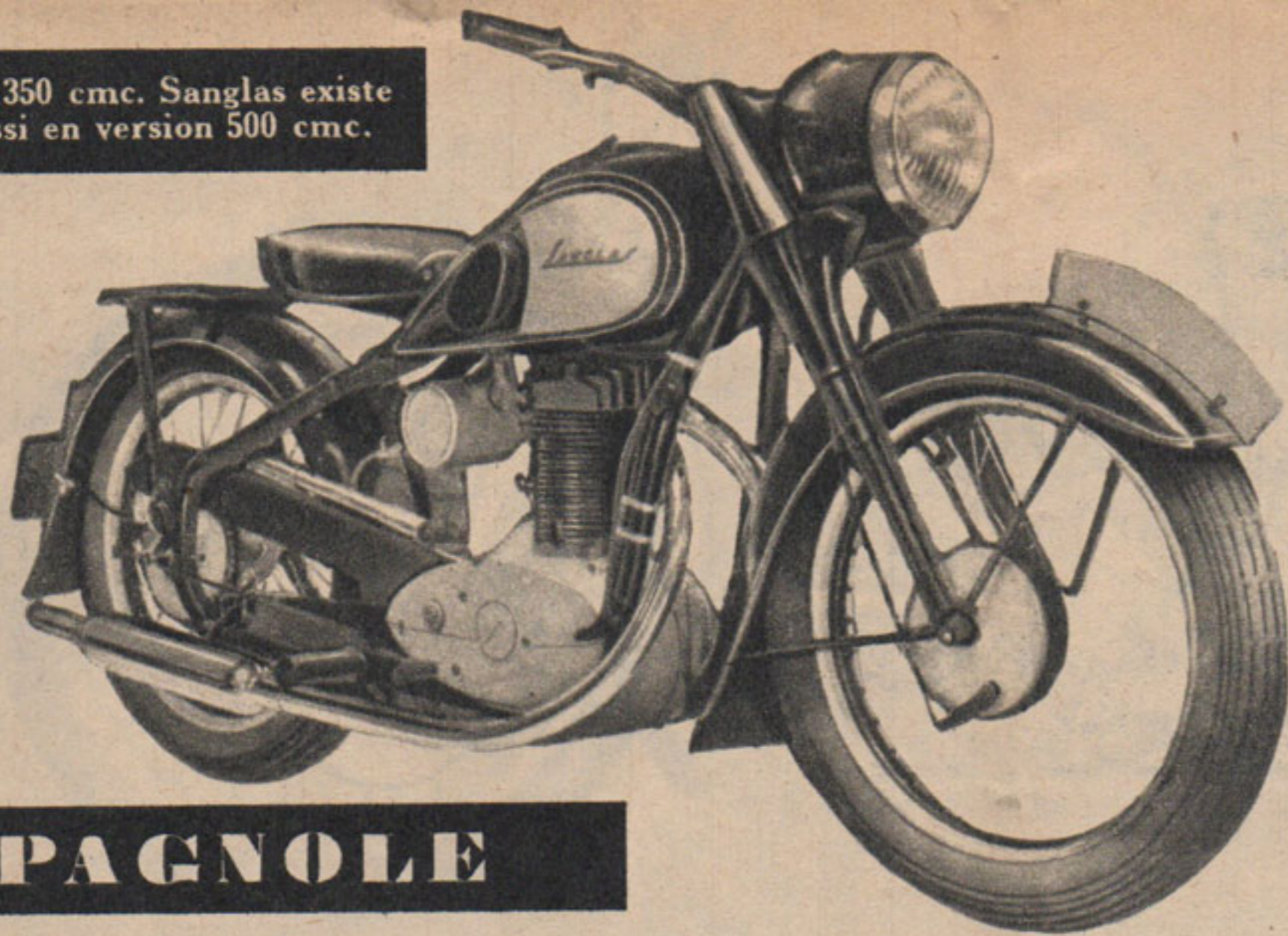


La version « dame » de la Montesa.





La 350 cmc. Sanglas existe aussi en version 500 cmc.



## ESPAGNOLE

On parle beaucoup de scooter à Bilbao; une importante entreprise a étudié la fabrication du modèle « Febo », étudié et dessiné par l'auteur de cet article; à Madrid, une autre entreprise italienne a mis en circulation quelques prototypes, et le bruit court que Vespa et Lambretta sont en train de traiter la concession des licences de fabrication.

Les cyclomoteurs, eux, sont aussi présents dans l'ensemble de la production; le Rabasa, datant de 1950, est équipé d'un moteur 48 cm<sup>3</sup>, deux vitesses et embrayage avec transmission à chaîne; tout dernièrement est sortie la « Motiresa », munie d'un moteur 98 cm<sup>3</sup>, d'un changement de vitesse et embrayage automatiques par force centrifuge, en fonction de la vitesse du moteur; transmissions primaire et secondaire par courroies; les pédales sont conservées. La maison Iresa me communique d'ailleurs qu'elle a en préparation deux autres modèles, un de 65 cm<sup>3</sup> et un de 98 cm<sup>3</sup>, mais elle ne donne pas de détails. A Eibar, une des plus anciennes maisons de bicyclettes, commencera bientôt à livrer des « Mobylettes » construites entièrement en Espagne sous licence, dont la cylindrée a été augmentée pour satisfaire aux exigences de l'usager d'outre-Pyrénées.

Il nous reste, pour compléter le cadre de cet article, à citer les nombreux moteurs auxiliaires applicables aux bicyclettes, et, pour commencer, le « Colibri », qui fut le premier construit en Espagne. Le moteur est placé entre les pédales et entraîne la

roue postérieure par galet; sa principale caractéristique réside dans le changement planétaire à deux vitesses logé dans le galet de transmission; sa conception et sa réalisation sont dues à l'auteur de cet article.

Suivent par ordre d'ancienneté le Moto-Bik, construit par petites séries à Eibar; moteur placé au centre du cadre de la bicyclette avec transmission par chaîne à la roue arrière; avec les mêmes caractéristiques d'emplacement et de transmission, mais muni de deux vitesses et embrayage, le micromoteur Iresa est construit à Madrid à plusieurs milliers d'exemplaires.

En 1951 apparut le Poulain, ancien modèle, à transmission par galet sur la roue avant, construit sous licence à Vitoria. Le célèbre Mosquito construit, lui aussi, sous licence, à Séville, en séries bien plus importantes que les précédentes, et le « Raton », placé derrière la selle et entraînant par galet la roue arrière.

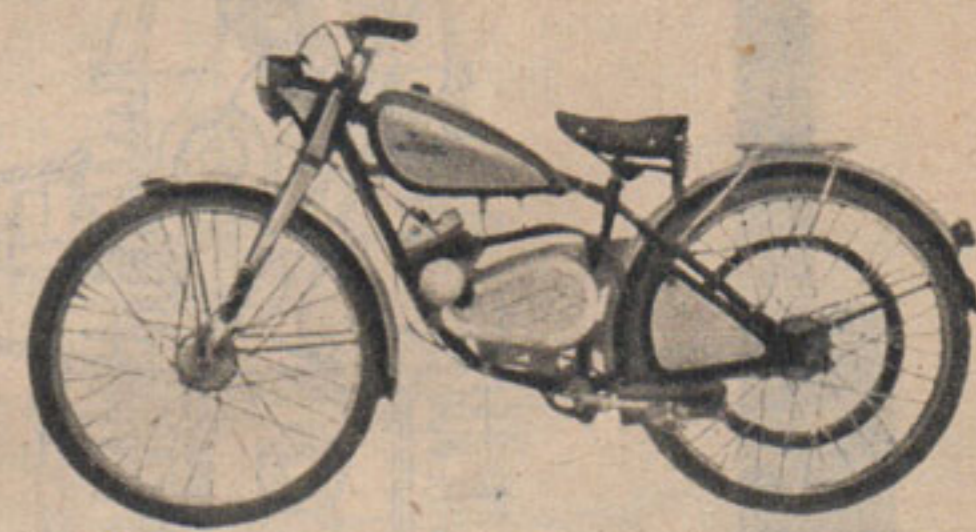
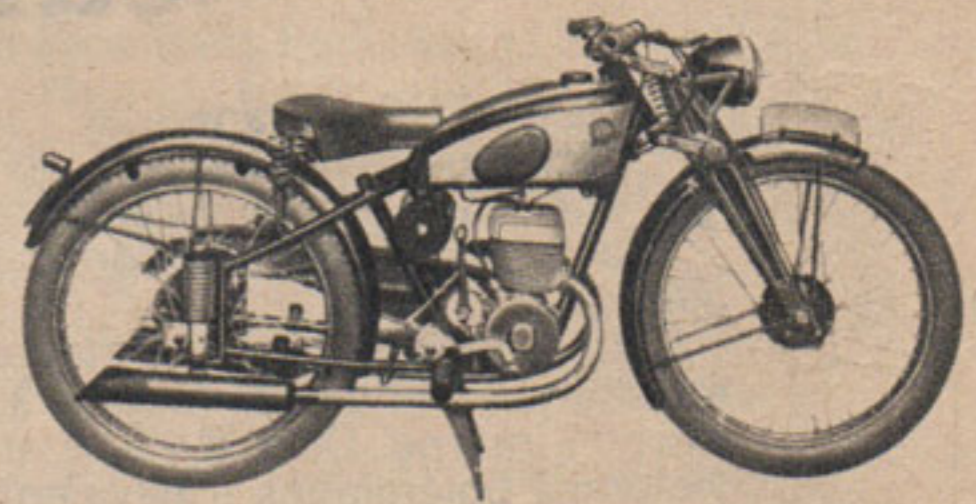
Tous, sauf le Moto-Bik de 65 cm<sup>3</sup> et le Mosquito de 38 cm<sup>3</sup>, sont des 48 cm<sup>3</sup>, cylindrée qui s'avère insuffisante pour l'usager espagnol qui, par le seul fait de posséder un moteur, se croit en droit d'exiger de lui les mêmes services qu'une moto de grande puissance; c'est ainsi que, profitant de la législation qui exonère de la plaque de police, de la taxe de circulation et du permis de conduire, tous les véhicules munis d'un moteur jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>, les constructeurs ont tendance à augmenter la puissance de leurs moteurs, comme c'est le cas de la Mobylette

et de Iresa, qui annonce un nouveau moteur de 98 cm<sup>3</sup> muni de changement à deux vitesses, embrayage automatique et transmission par courroies.

Les accessoires n'ont pas été oubliés par les industriels espagnols, et il est possible d'affirmer qu'actuellement presque tout le matériel nécessaire à l'équipement des motocycles, y compris les carburateurs, dont il existe deux fabriques (une à Valladolid, qui construit le Irz, de conception espagnole, et une à Bilbao, qui, sous licence, construit le Del l'Orto italien) se construit dans ce pays.

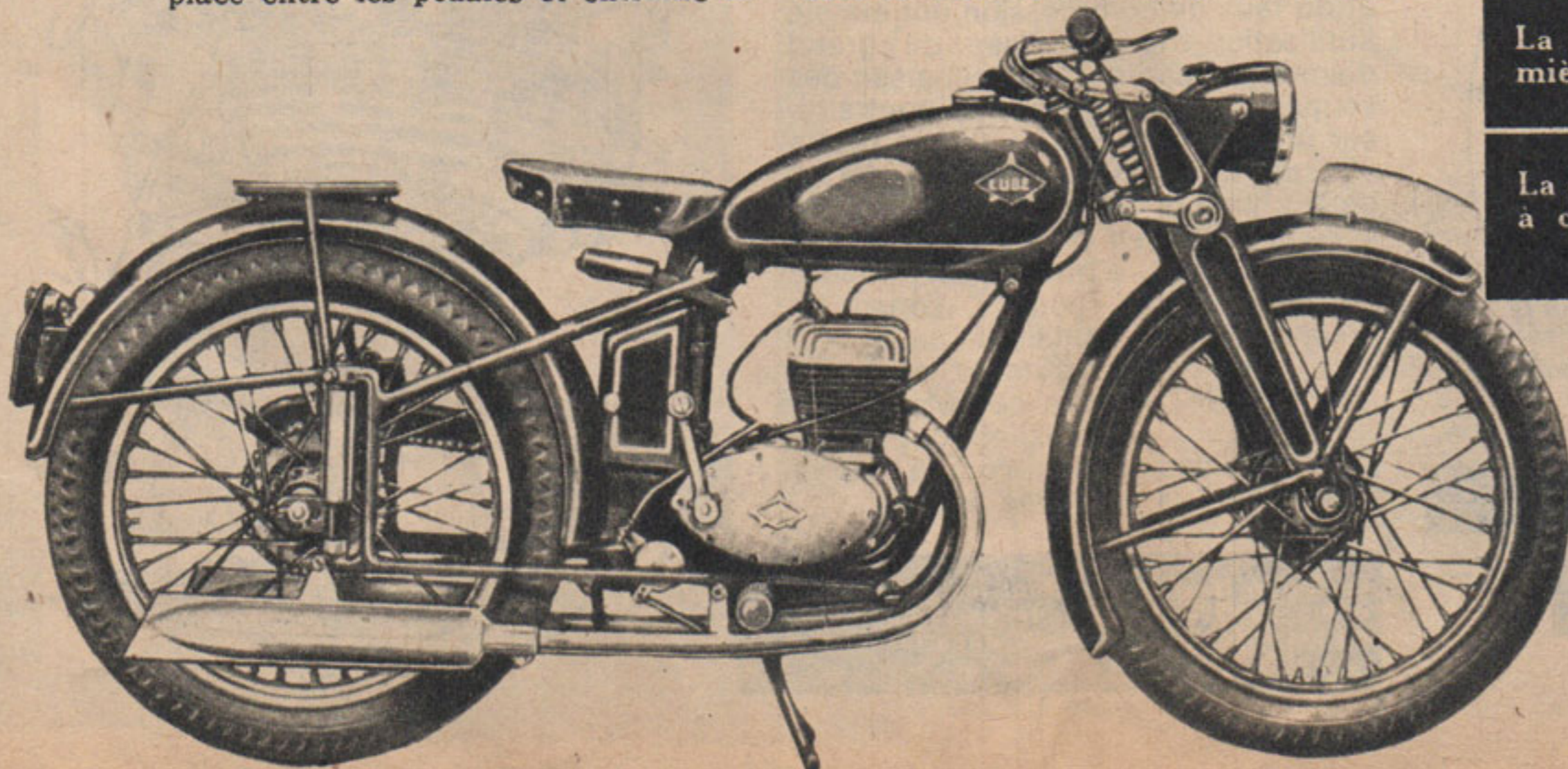
Ici, je termine ce modeste exposé, qui n'a d'autres prétentions que de faire connaître l'état actuel de la production motocycliste en Espagne et ses nombreux modèles, dont quelques-uns, vraiment originaux, et dont certainement les nombreux lecteurs de « Motocycle » n'auraient jamais soupçonné l'importance.

Alberto BONELLI,  
ingénieur E. P. de Milan.



La 125 cmc. Montesa 2 temps, une des premières motocyclettes espagnoles modernes.

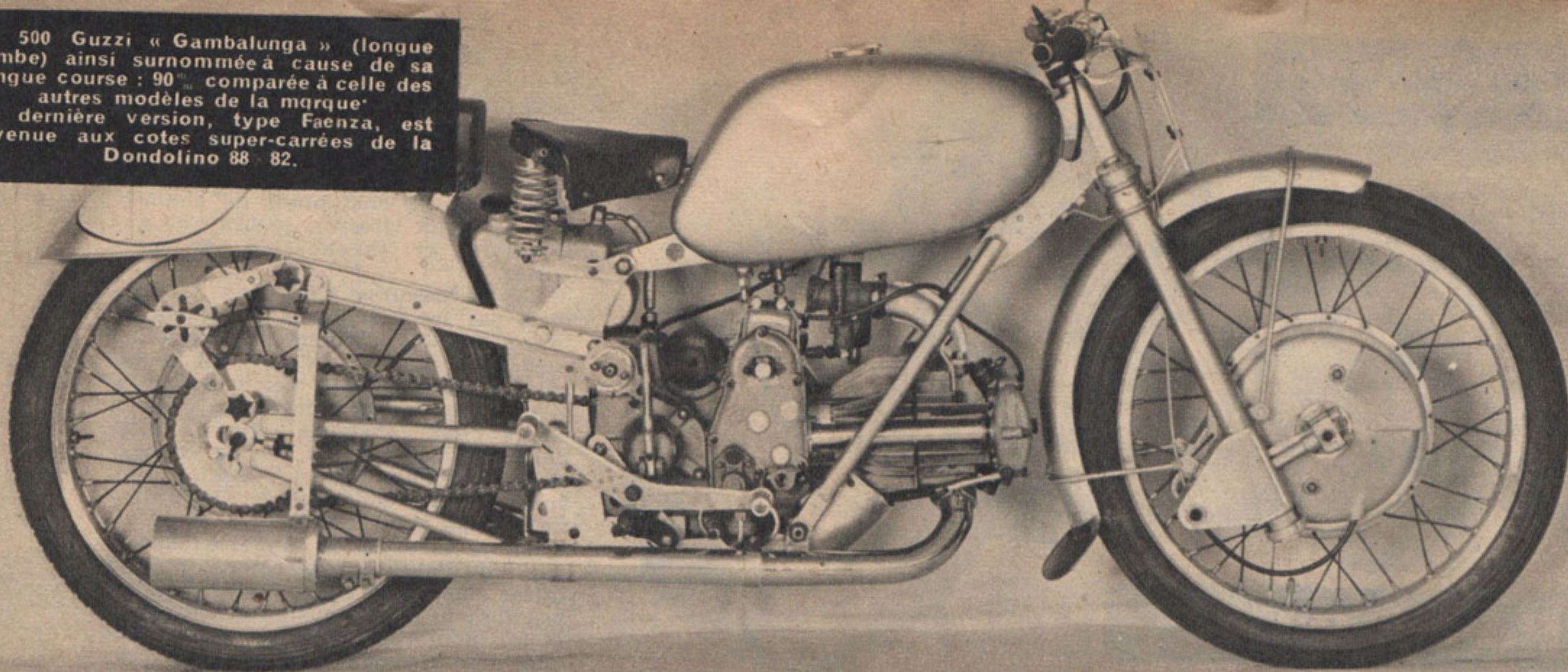
La « Motiresa », cyclomoteur de 98 cmc. à changement de vitesse et embrayage automatiques.



La 125 Lube.  
Cylindrée: 124 cmc. 5 - 53,5 x 55.  
Rapport volumétrique: 6 à 1.  
Puissance: 5 cv. 2 à 4.800 t h.  
Allumage dynamo-batterie - 3 vitesses par sélecteur: 1<sup>re</sup> 20,1 à 1; 2<sup>e</sup> 11,95 à 1; 3<sup>e</sup> 7,55 à 1.  
Vitesse: 85 kmh.  
Consommation: 2 l. 8 aux 100 km.



La 500 Guzzi « Gambalunga » (longue jambe) ainsi surnommée à cause de sa longue course : 90<sup>mm</sup>, comparée à celle des autres modèles de la marque. La dernière version, type Faenza, est revenue aux cotes super-carrées de la Dondolino 88-82.



## MOTEUR A LONGUE COURSE carré ou super-carré

L'INGÉNIEUR britannique Jones a récemment donné son point de vue sur les considérations qui déterminent le rapport course-alésage.

Cette question est certainement aussi ancienne que le moteur à combustion interne. Déjà, il y a 35 ans, de violentes polémiques s'élevaient à ce sujet dans la presse technique.

Disons d'emblée que l'on ne peut dire quelle est la meilleure solution. Comme dans la majeure partie des problèmes mécanique, il n'y a rien d'absolu, tout dépend des exigences déterminant au départ les caractéristiques du moteur.

Nous allons classer les moteurs en quatre catégories et déterminer quel doit être le rapport alésage-course le plus logique.

Après tâtonnement, on obtint le moteur dit carré, alésage et course étant sensiblement égaux. Le résultat fut un excellent compromis pour un moteur à forte puissance au litre. Conjointement la vitesse du piston se trouva diminuée, la bielle plus courte gagna en rigidité, et le moteur lui-même devint plus compact.

### MOTEURS A SOUPAPES EN TÊTE NORMAUX

Pour des moteurs de sport normaux ou de tourisme, dans lesquels un diamètre maximum des soupapes n'est pas

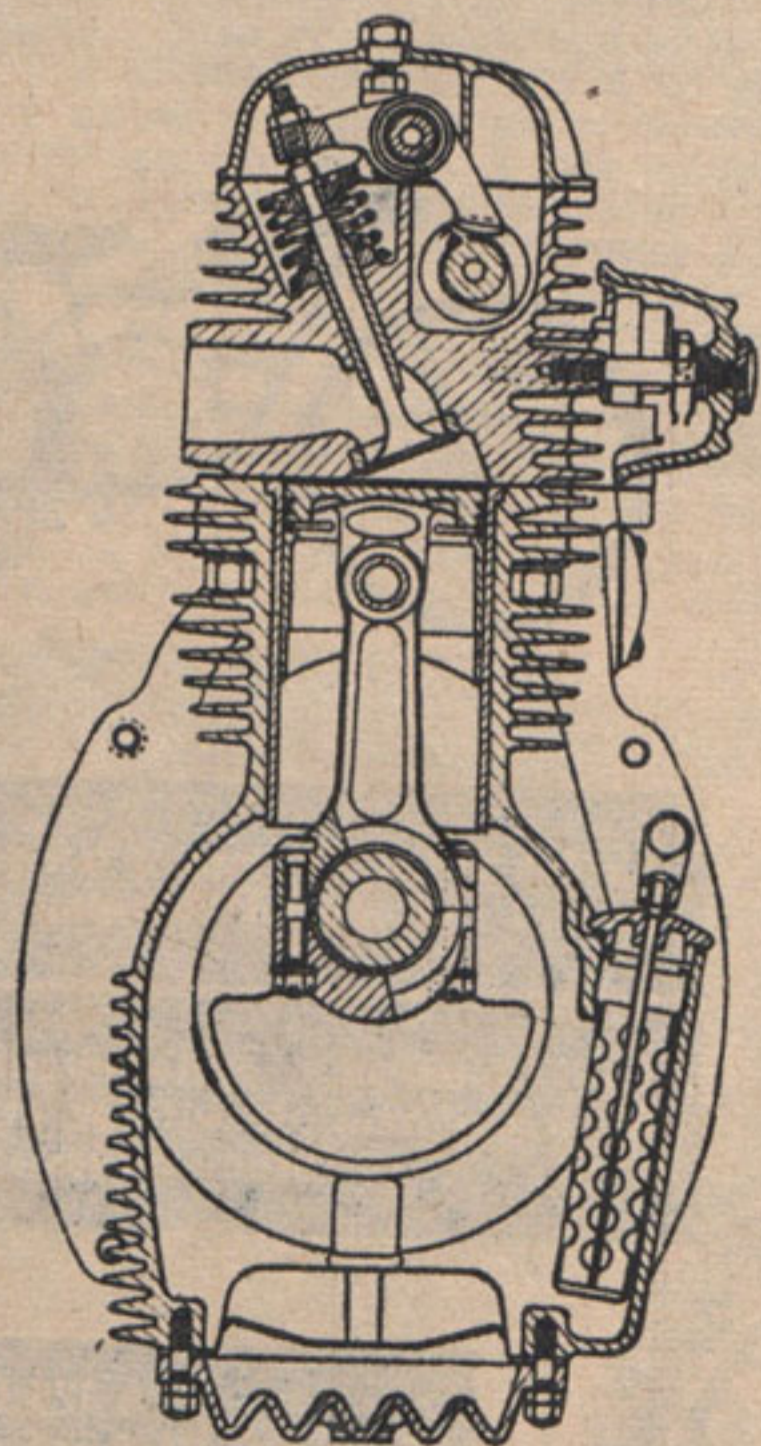
### MOTEUR A GRAND RENDEMENT

Lorsqu'il n'y a pas si longtemps, le régime des moteurs de course les plus poussés se situait à 5 ou 6.000 t.-m., le diamètre des soupapes permettait de les loger dans la culasse d'un moteur dont le rapport course-alésage était d'environ 1/3 à 1; encore fallait-il des soupapes fortement inclinées, quelque fois à 90°, et la forme de la chambre de combustion était loin d'être idéale.

L'augmentation des régimes de rotation (allant jusqu'à 9.000 t.-m.) et du taux de compression ont amené l'utilisation de soupapes de grand diamètre. Augmenter l'inclinaison des soupapes ne valait rien, au contraire, car une moindre inclinaison se révéla indispensable pour améliorer la forme de la chambre d'explosion et favoriser l'écoulement des colonnes gazeuses.

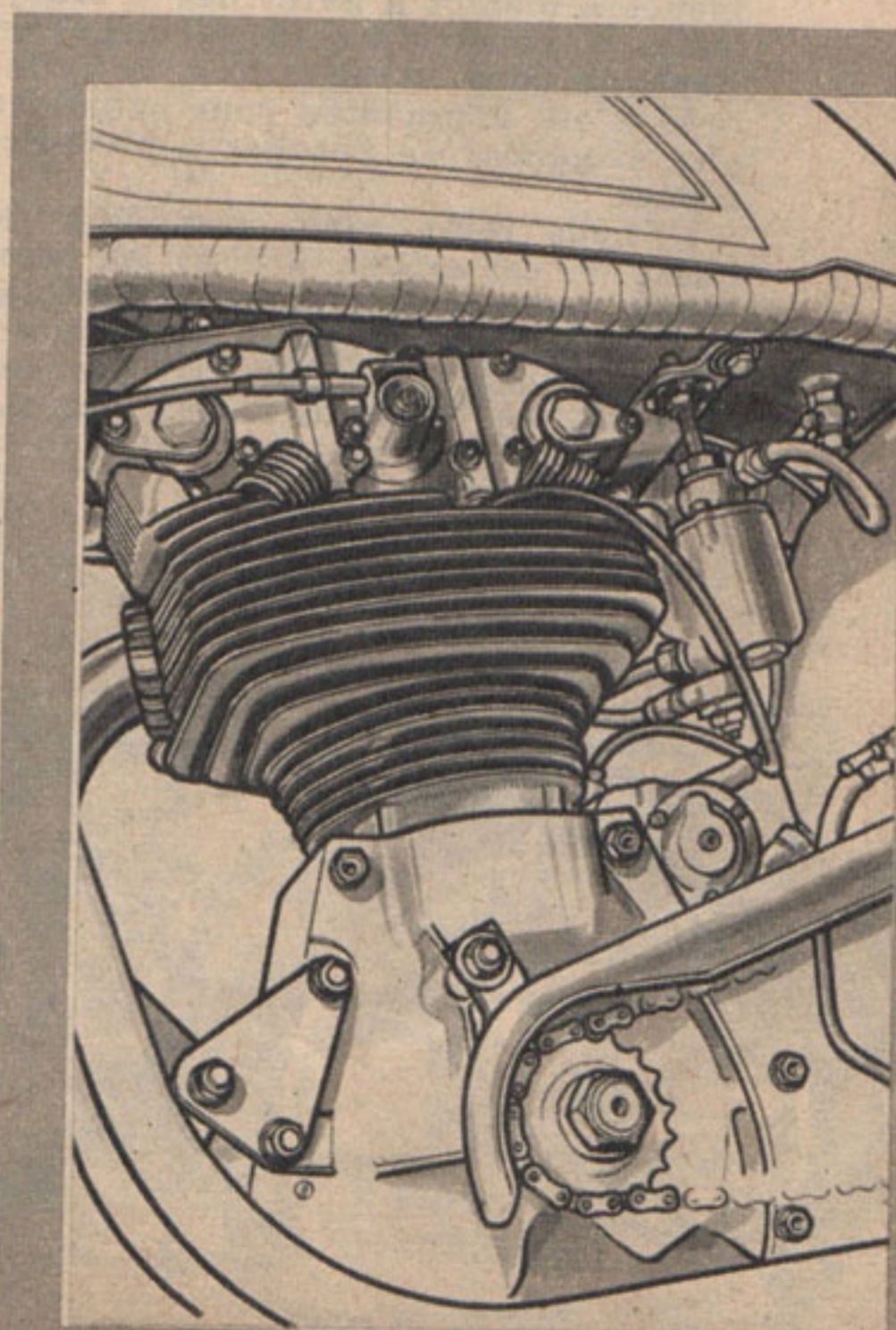
Une culasse d'alésage supérieure au cylindre ne pouvait constituer qu'une solution fantaisiste.

La meilleure méthode était de dessiner une culasse avec toutes les caractéristiques désirées, et adopter ensuite un alésage en rapport, la course déterminant la cylindrée désirée.



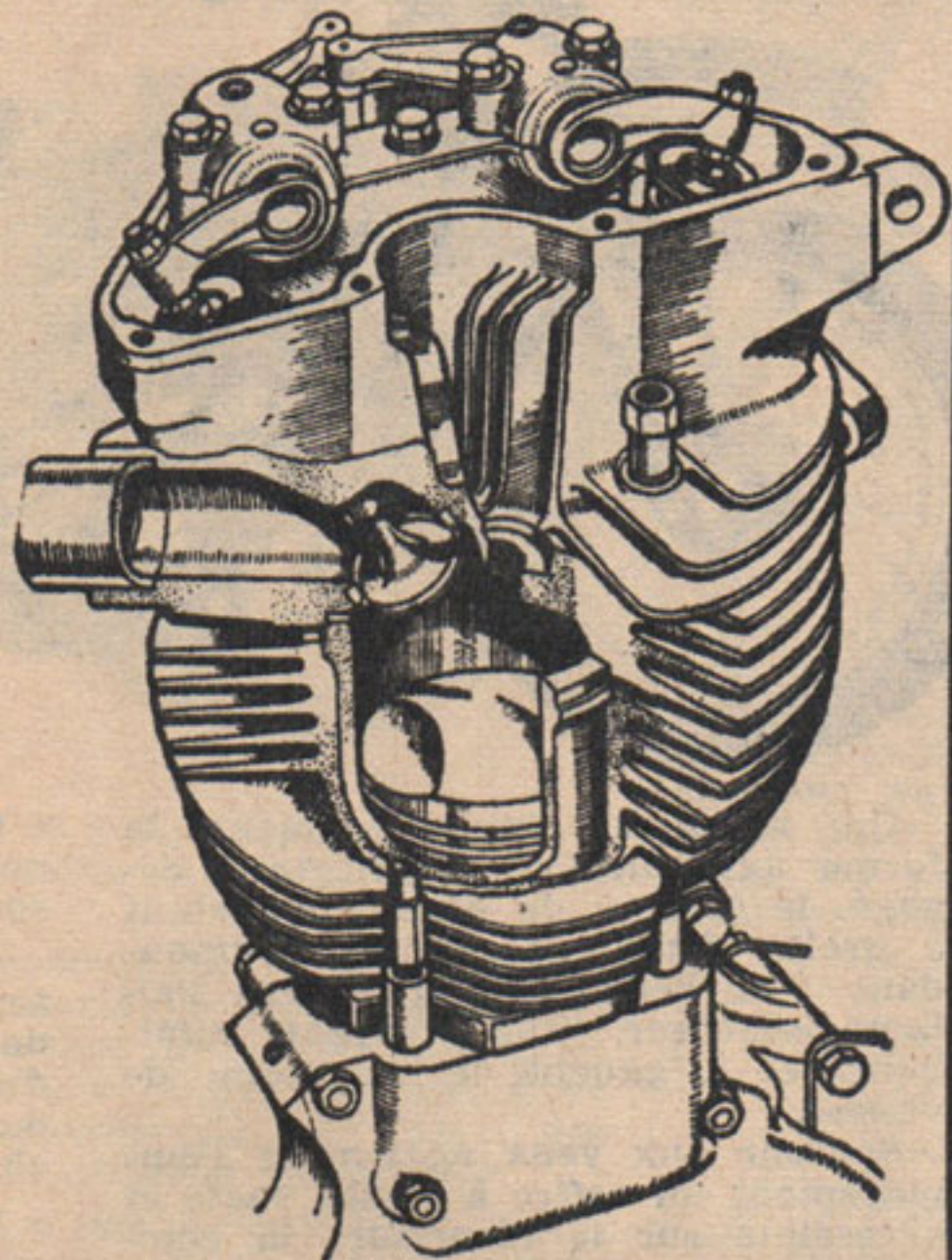
Le twin Sunbeam est un super-carré de 70<sup>mm</sup> d'alésage pour 63<sup>mm</sup> 5 de course.

Le mono Norton 500, dont les cotes originales 79 x 100 furent successivement réduites à 82 x 94,3 et 84 x 90 dans la version 51.





exigé, la nécessité d'un rapport alésage-course 1/1 n'est pas si marquée, bien que les avantages de rigidité et vitesse de piston subsistent. Il y a eu dans cette catégorie de moteurs d'excellents exemples de longue course, tels le 350 Bradshaw à refroidissement par huile de 68×96 qui était connu pour son couple élevé, suffisant pour du travail sérieux avec un sidecar, le 350 Vélocette 68×96 qui est encore construit aujourd'hui. Une Dot avec un moteur Bradshaw 350 termina cinquième du Sidecar T.T. de 1923, derrière des 600c mc., créant une sensation.



Un exemple d'excellent moteur à longue course, la 350 vélocette OHV (68×96).

### MOTEURS A SOUPAPES LATÉRALES

Ici nous avons le cas où le moteur à longue course est tout indiqué. Grands régimes et fortes puissances ne sont pas ce que l'on attend de ces moteurs et le plus difficile est de produire une chambre de combustion compacte assez près du sommet du piston.

L'alésage d'un tel moteur peut évidemment être grand, mais la surface du piston est disproportionnée par rapport au volume de la chambre qui, de plus, est décalée par rapport à l'alésage.

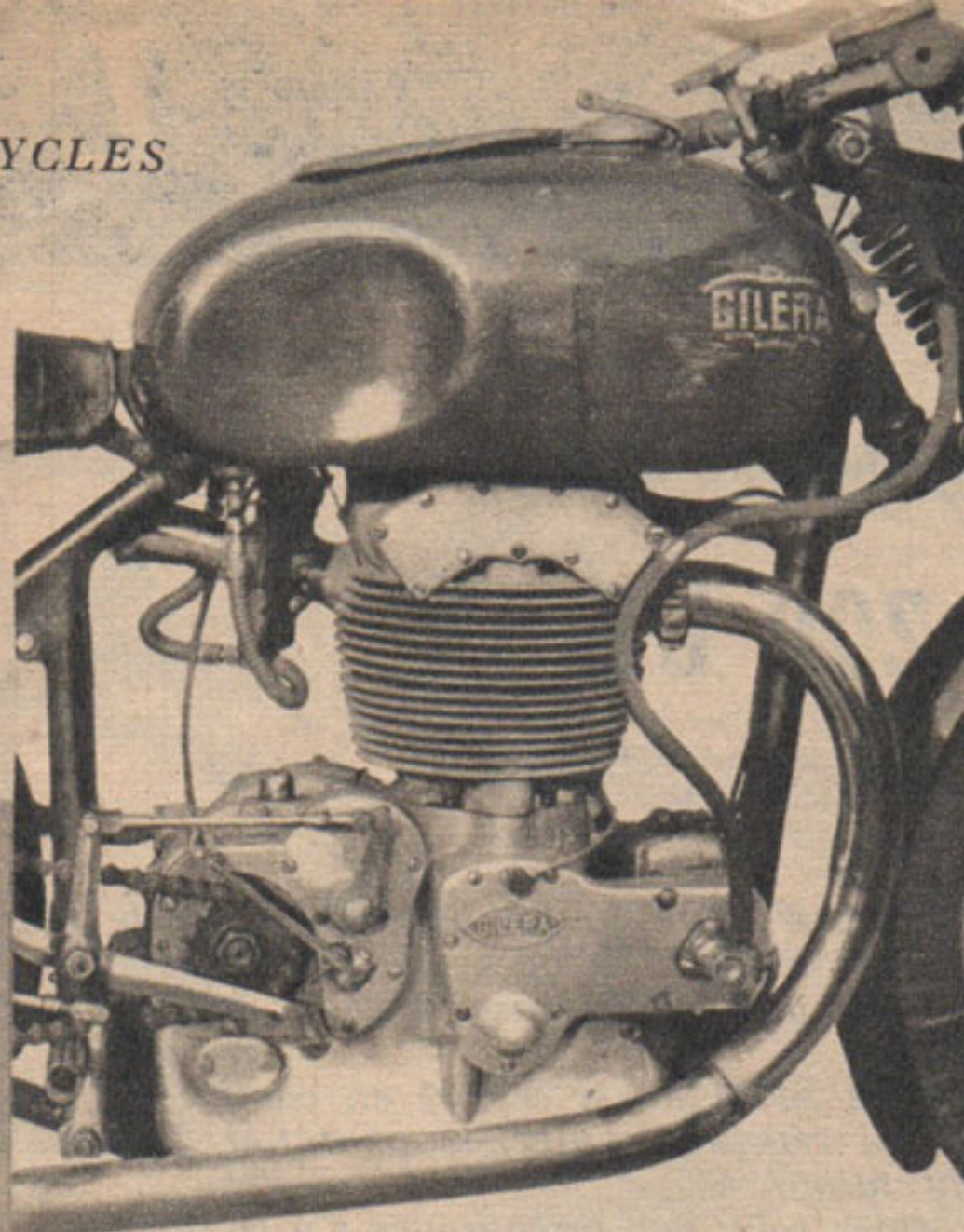
Deux excellents exemples de moteurs à soupapes latérales : la longue course Sunbeam de 77×105,5 et le moteur de voiture Standard de 56×100.

### MOTEURS POLYCYLINDRIQUES

Pour la course les conditions requises sont les mêmes que pour un mono. Il y a des complications addi-

La 500 A.J.S. « Porcupine », a conservé ses cotes initiales : 68×68.

La Gilera « Saturno », aux brillantes reprises possède également une course de 90<sup>mm</sup>.



tionnelles telles que l'entr'axe des cylindres, mais l'espace entre les cylindres pour le refroidissement joue plus que la question de l'alésage. Pour les flat-twins ou V-twins les conclusions sont les mêmes que pour les monos.

Il semble aussi que le moteur carré est préférable pour la course, tandis que pour le moteur polycylindrique de tourisme cela n'est pas nécessaire.

Une impression générale est que les moteurs carrés sont des moteurs qui tournent vite, et qu'ils développent leur puissance maximum plus haut. Il n'y a pas de fondement réel à cette croyance.

Une certaine 250 dont les braquets n'étaient pas au point lors de son arrivée au T.T. de l'île de Man vit ses rapports augmentés jusqu'à 5,43 à 1, ce qui est exceptionnellement élevé pour ce circuit. Le record du tour fut battu dès le premier tour, départ arrêté.

En résumé il n'y a rien qui puisse déterminer exactement le rapport alésage-course, tout dépend de l'usage qui doit être fait du moteur et dans les trois solutions réalisables un mauvais dessin de la culasse est toujours possible!

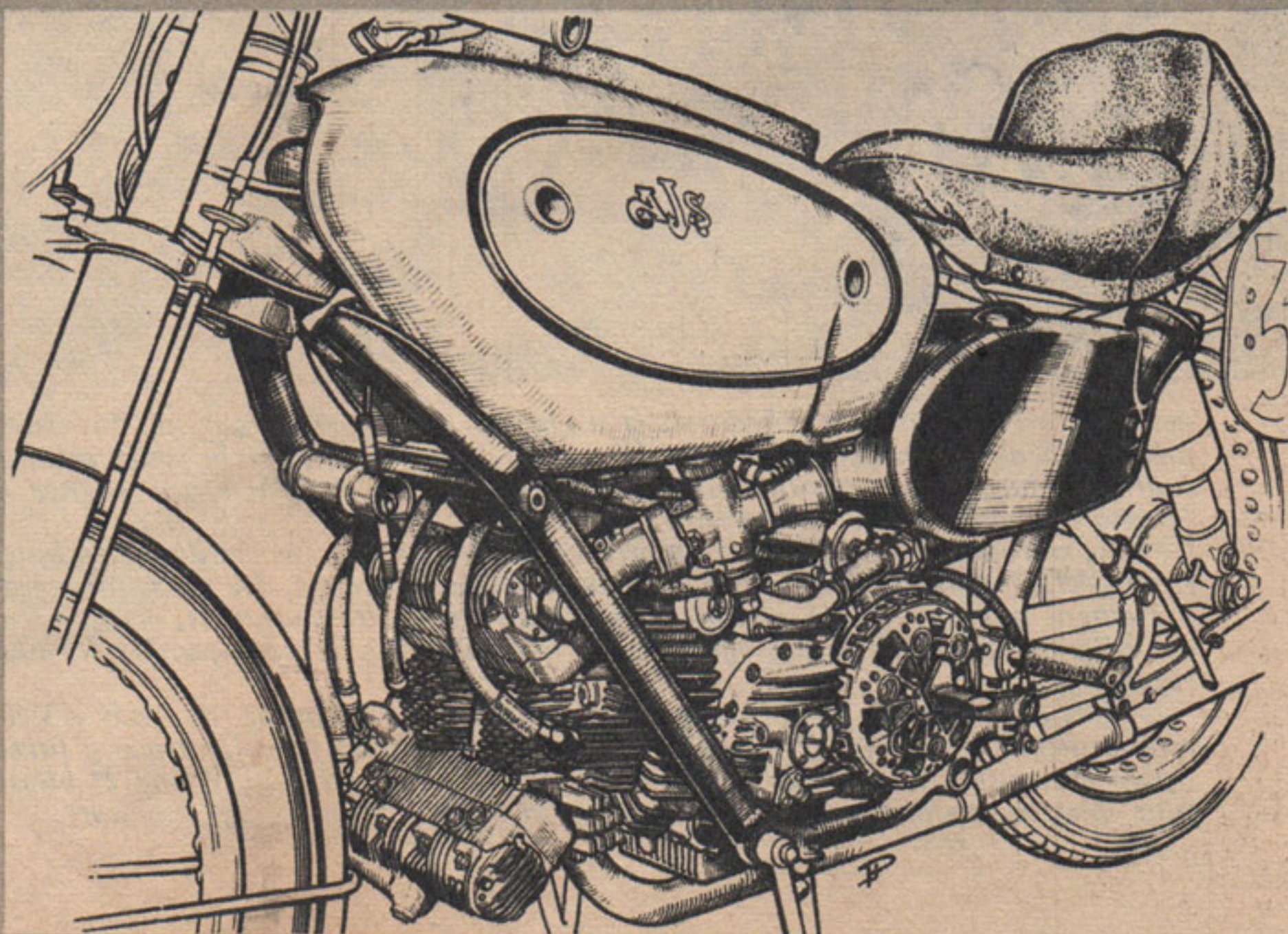
Il est sage dans tous les cas d'éviter les extrêmes. Terminons en citant quelques excellents super-carrés. Les 1.000 Jap de 90×77,5 à culbuteurs ou soupapes latérales, dont le couple était très élevé, les 500 de la marque étaient des 85,5×85.

Le célèbre A.B.C. flat-twin était un 69×54.

La 350 Manx Norton possède un presque carré de 75,9×77 tandis que la Sunbeam est de 71×65.

Ces cotes étaient aussi celles de la flat four Brough Superior « Rêve Doré » qui devait être à nouveau commercialisée mais dont nous n'avons plus de nouvelles.

(D'après « Motorcycle ».)





# L'ESSAI MOTOCYCLES

LA 200 LE

*Velocette*

Lorsque apparut pour la première fois sur le marché la 150 « LE » Vélocette, nombre de motocyclistes ne purent certainement s'empêcher de sourire, en songeant aux prestigieuses K.T.T. que la marque promenait sur les circuits d'Europe.

Comment une firme aussi célèbre en compétition avait-elle pu enfanter un véhicule aussi révolutionnaire, et pourquoi ne pas le dire, d'un aspect aussi peu conventionnel ?

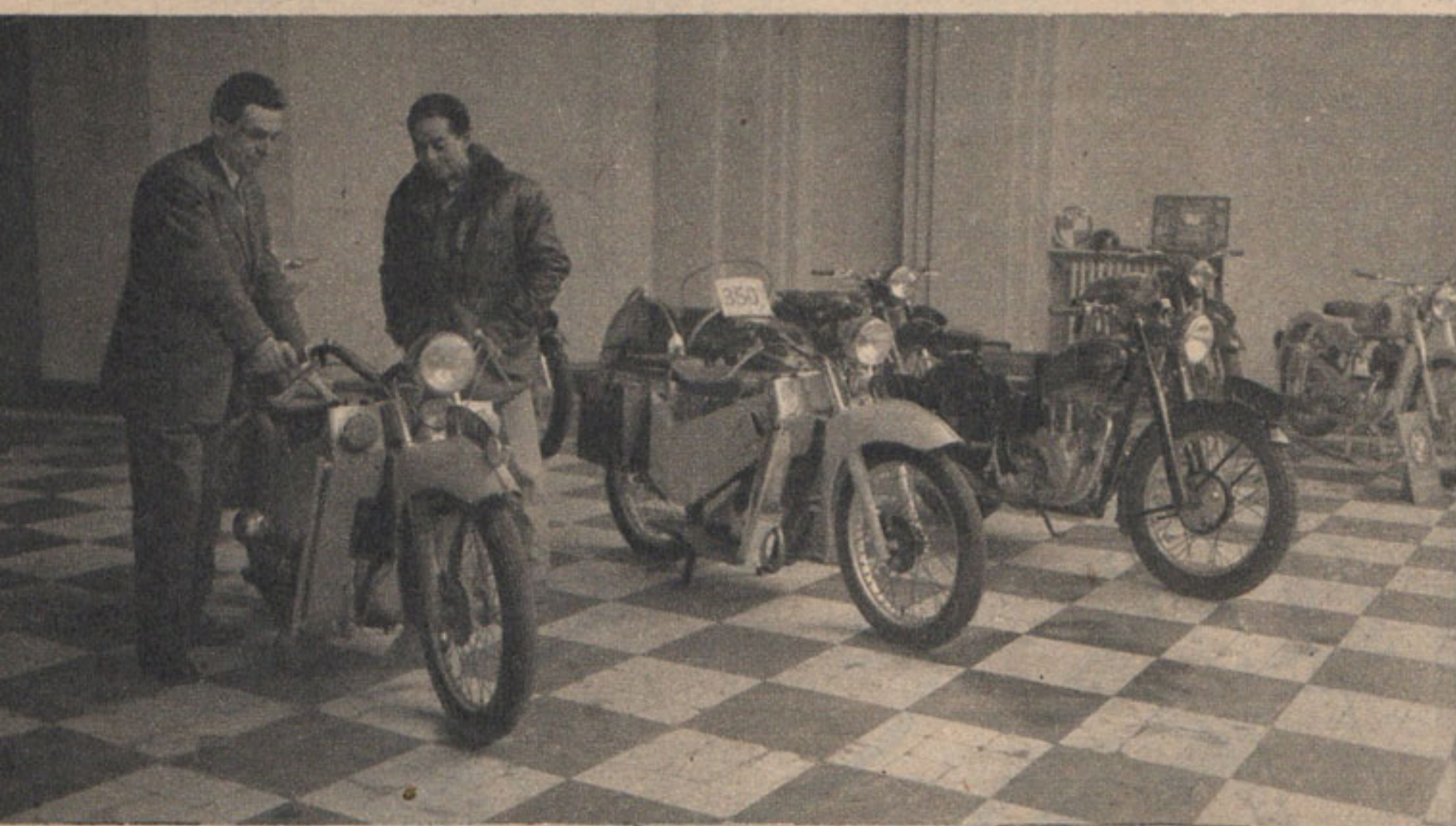
Les différentes solutions mécaniques s'y rapportant paraissent au premier abord complexes et un peu archaïques : refroidissement par eau, changement de vitesses manuel, soupapes latérales...

Ce que les sceptiques ne voulurent pas comprendre, c'est qu'à la base il y avait le souci de faire une machine pour M. « Tout le Monde », une machine souple, silencieuse, d'un entretien extrêmement réduit, et surtout ne nécessitant pour sa conduite aucune initiation personnelle au mystère d'une mécanique intransigeante, au couple et au régime élevés demandant un doigté bien particulier.

En fait, toutes les solutions incorporées à cette machine relèvent d'une technique sûre et longuement éprouvée, offrant le maximum de garantie quant à la longévité de l'ensemble.

Moteur et transmission forment un tout, rappelant assez la technique automobile.

L'adoption d'un flat-twin à régime moyen fut dictée par le souci d'avoir un couple régulier et d'éliminer les vibrations. Les soupapes latérales permirent



de réduire l'encombrement frontal, et d'obtenir silence et simplicité. La transmission acaténe, malgré son prix de revient plus élevé, était la seule solution vraiment mécanique garantissant une propreté, un entretien, un silence de fonctionnement et une protection indéniables.

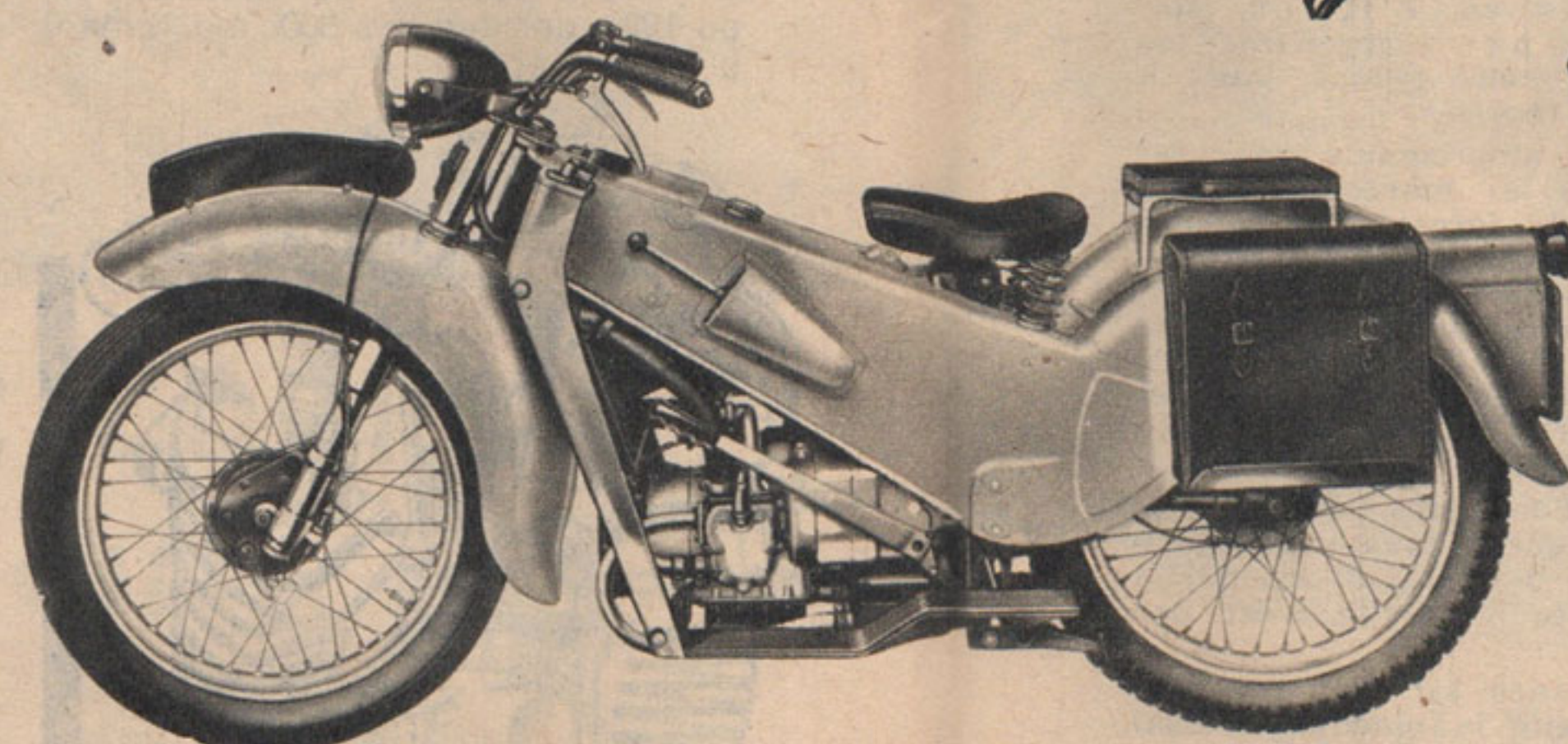
Le refroidissement par eau amortit considérablement les bruits mécaniques, et empêche le moteur d'atteindre des températures critiques. De plus, un refroidissement par air a été quelque peu précaire pour les soupapes, compte tenu des dimensions réduites des cylindres et de l'adoption de pare-jambes formant écran.

Dès sa parution, et le premier moment de surprise passé, la « LE » Vélocette rencontra en Angleterre un succès mérité; quelques modifications y furent apportées, augmentation de la cylindrée à 200 cmc., adoption d'une 2<sup>e</sup> vitesse plus longue, renforcement de l'embellage et circuit de graissage amélioré.

Ce fut à l'amabilité de M. Point, sympathique directeur du magasin S.G.U.A., que nous devons cet essai de la 200 LE Velocette.

L'aspect extérieur de la machine révèle de suite un souci du « pratique » typiquement britannique, qui ne manque d'ailleurs pas d'élégance. Le dessin des garde-boue profilés est très esthétique, et l'ensemble respire un fini mécanique de bon aloi.

LA 200 LE VELOCETTE



On remarque immédiatement la forme agréable du guidon très dégagé, le tableau de bord comportant à droite deux contacteurs commandant l'un l'éclairage et l'autre l'allumage-moteur, avec voyant lumineux, et à gauche le compteur de vitesse.

Sautent aux yeux également l'emplacement du coffre à outils, vaste et accessible sur le réservoir, la commande manuelle de changement de vitesse, très douce, grâce à son long levier, et le système de mise en route, constitué également par un levier à main.

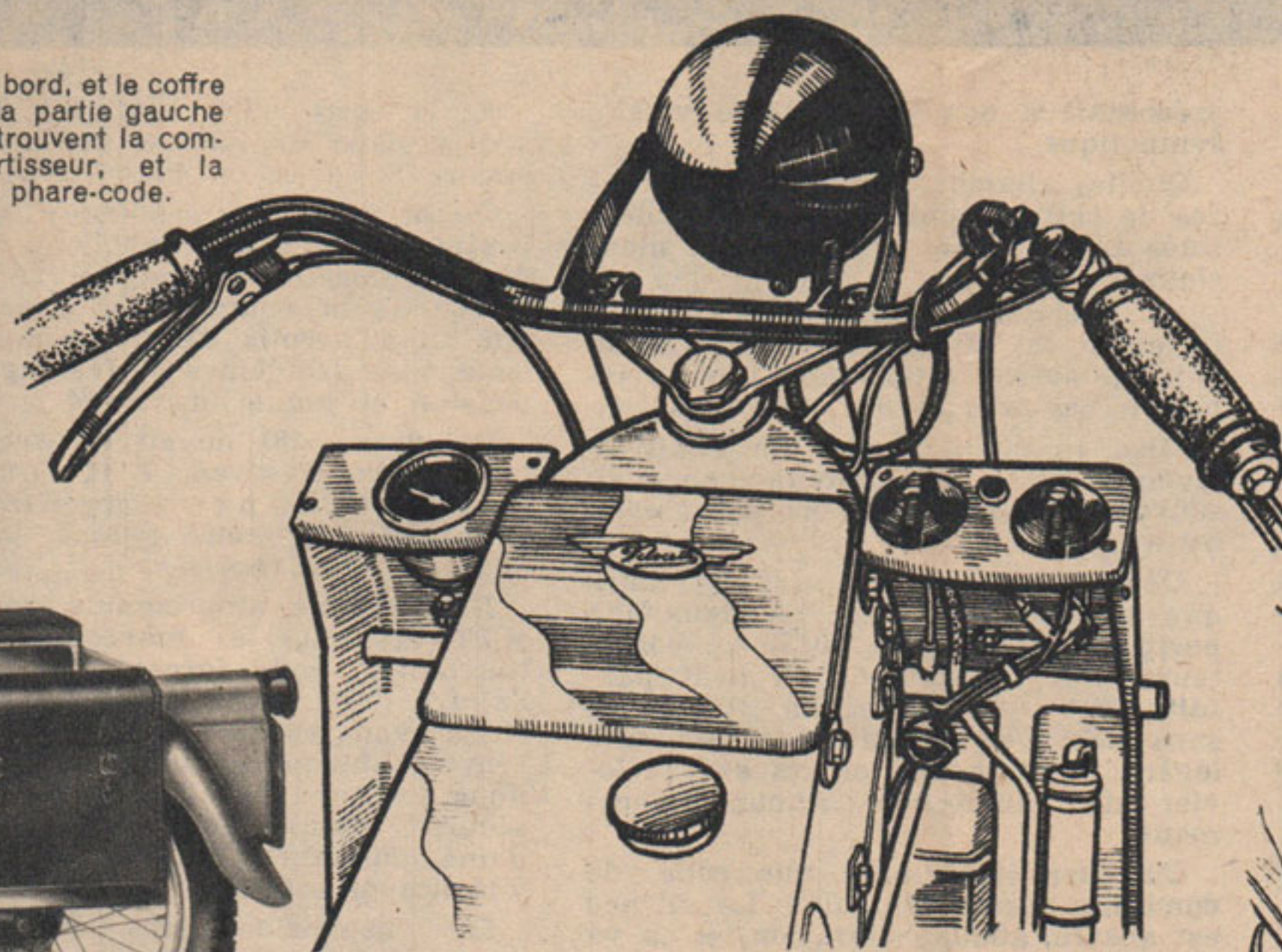
Pourquoi un levier à main ? Toujours pour des raisons pratiques : on verrait assez mal un monsieur en costume de ville ou un dignitaire s'écarter avec un kick-starter, qui ne demande qu'à s'accrocher dans les bas de pantalon. Compte tenu du bras de levier assez court d'un kick normal, qui nécessite un certain effort physique, il était nettement préférable d'opter pour un long levier manuel, lequel d'ailleurs permet également de relever la béquille une fois la machine enfourcée.

Il est bien évident que la béquille étant abaissée, les roues touchent encore le sol et qu'il faut incliner la machine à droite ou à gauche pour que le pied droit ou gauche de ladite béquille maintienne le véhicule en équilibre.

Cela ne présente pas d'inconvénient majeur pour le démontage des roues, étant donné qu'elles sont à broche :

La roue AV étant fixée à l'avant des haubans de fourche, il suffit de la tirer à soi, le garde-boue suspendu possède une garde suffisante pour ne pas gêner la manœuvre.

Le tableau de bord, et le coffre à outils. Sur la partie gauche du guidon se trouvent la commande d'avertisseur, et la commande phare-code.



VUE A. R. DE LA MACHINE

vent la partie inférieure des amortisseurs télescopiques, lesquels fixés à leur sommet au garde-boue AR, peuvent se déplacer le long d'une glissière curviligne, ce qui augmente ou diminue d'autant leur course, et par suite durcit ou assouplit la suspension. Un écrou bloque le tout à la position en rapport avec le poids transporté.

Quant à la roue AR, il... faut incliner légèrement la machine pour la sortir.

Détail ingénieux et original : dévisser les ressorts de selle d'un quart de tour permet de relever celle-ci et d'avoir accès à la batterie, encastrée dans la carrosserie, à l'abri des chocs et projections du moteur.

Deux pare-jambes efficaces se raccordant aux marchepieds achèvent de donner à la « LE 200 Velocette » un cachet caractéristique.

À l'arrière figurent deux sacoches sur supports métalliques, un « pillion-seat » pour le passager (le tandad est superflu, étant donné la douceur de la suspension AR réglable), et la plaque d'immatriculation avec support profilé et « stop » lumineux.

Le frein AR est commandé au pied par une pédale à très longue course, le frein AV par commande manuelle.

Le cadre proprement dit de la Velocette représente un ensemble assez complexe, du fait que les marchepieds, ainsi que le bloc-moteur concourent à la rigidité et assurent la liaison entre le double berceau avant en tube et la pièce métallique matriciée boulonnée à l'arrière du bloc et recevant l'axe de la suspension oscillante, ainsi que la béquille centrale.

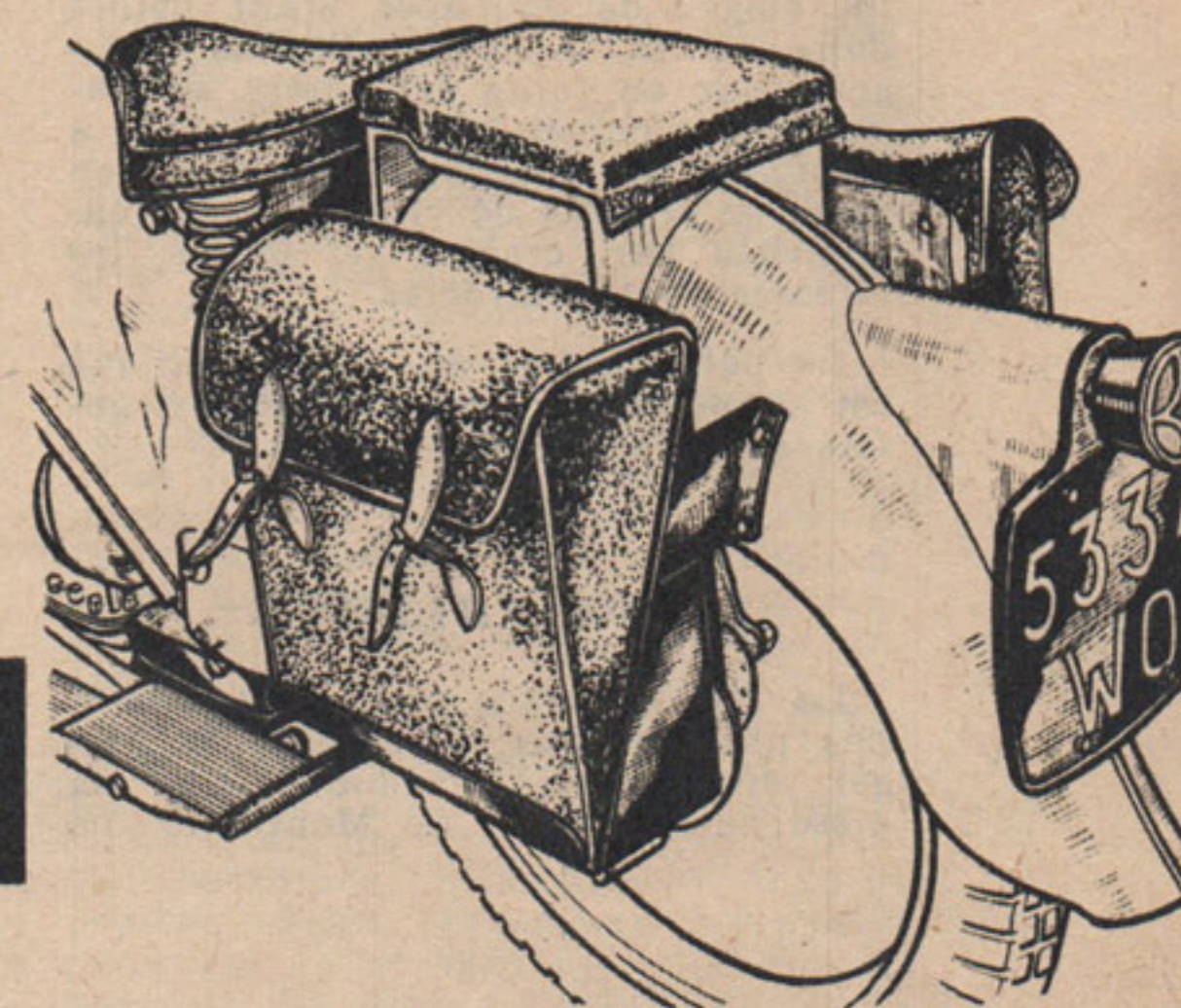
La partie supérieure du cadre est constituée par la carrosserie en acier.

Les bras de suspension AR sont constitués par deux tubes de forte section, articulés sur un axe de gros diamètre, avec bagues en bronze auto-lubrifiant.

À l'intérieur du tube de gauche passe l'arbre de transmission et deux ceilletons solidaires des tubes reçoivent

La fourche télescopique, fabriquée par Velocette, avec garde-boue suspendu, comporte des amortisseurs hydrauliques ; à la fois souple et précise, elle possède une extrême rigidité.

Le moteur est un 200 cm<sup>3</sup> flat-twin à soupapes latérales. Le radiateur, situé à l'avant, dans le sillage du garde-boue, envoie l'eau de refroidissement aux cylindres par deux tuyaux métalliques, et deux « durits » la ramènent suivant le principe du thermosiphon.



Le carburateur spécial, du type « voiture », avec un starter de mise en route, pratique par temps froid, est dû à Amal, et fait suite à un volumineux filtre à air. Une tubulure d'admission courbe répartit le mélange gazeux à chaque cylindre.

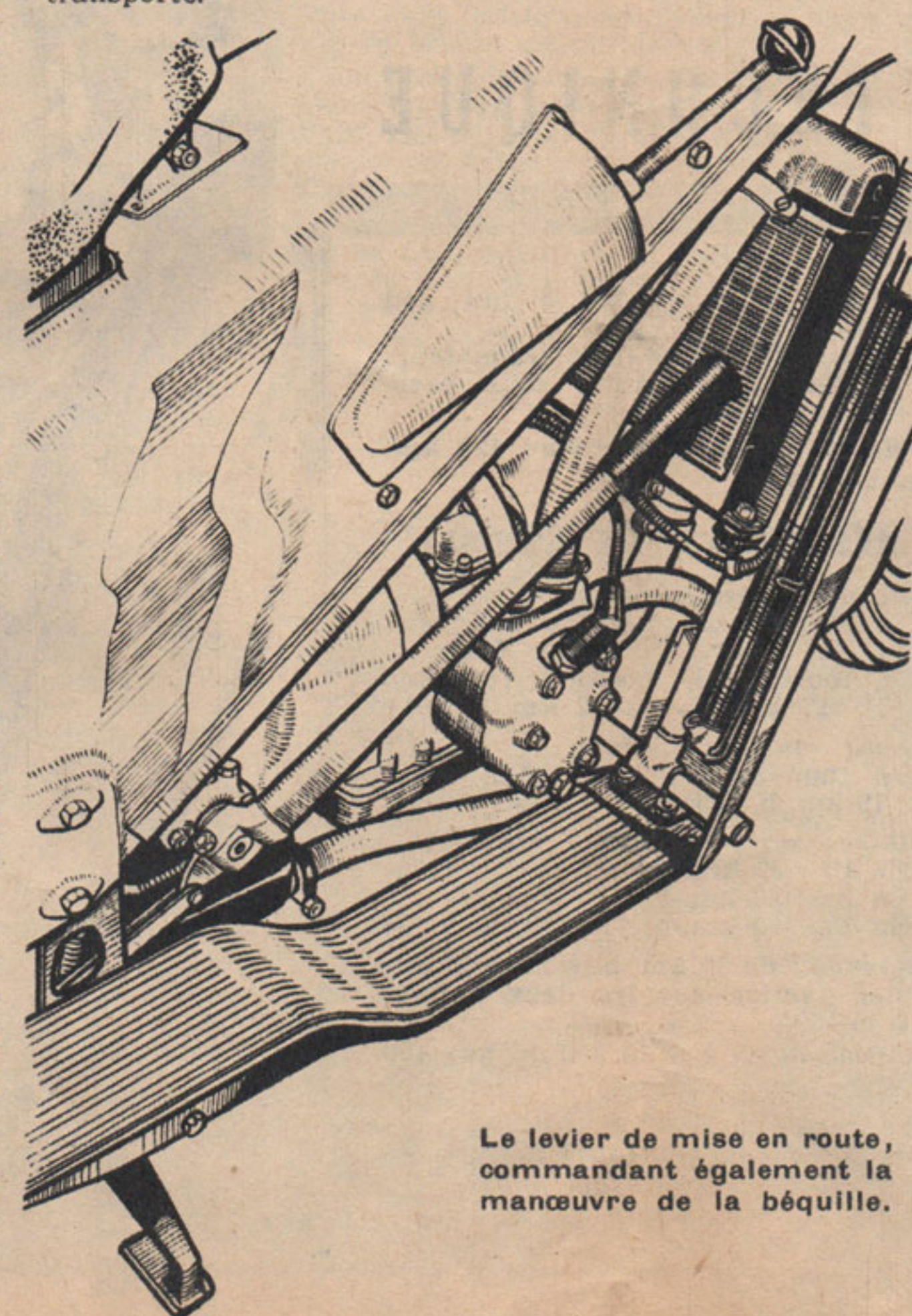
Les cylindres, presque dans le même plan, et les contrepoids des vilebrequins contribuent à réduire le couple secondaire.

Sur les manetons est manchonnée une portée en acier nickel-chrome cémenté et rectifié sur lequel tourbillonnent les galets des têtes de bielles.

Le vilebrequin, extrêmement court et rigide, repose à l'arrière sur un gros roulement à billes et à l'avant sur palier lisse avec coussinet. Des alésages forés axialement dans vilebrequin et manetons amènent l'huile sous pression nécessaire à la lubrification de l'embellage. A la base du carter se trouve la réserve d'huile de 0 l. 650.

L'embrayage, monté sur canelures, comporte deux disques en Ferodo VM 41. Il est entraîné à partir de l'arbre moteur par un couple de pignons à denture hélicoïdale. Les disques de grand diamètre procurent une importante surface de frottement, permettant d'utiliser des ressorts assez faibles, d'où une commande douce et progressive.

Le secteur de mise en marche entraîne un pignon placé avant l'em-



Le levier de mise en route, commandant également la manœuvre de la béquille.



# L'ESSAI

## (suite)

brayage, ce qui permet de lancer le moteur en débrayant sans avoir à remettre au point mort.

Le volant d'équilibrage se trouve à l'avant, ainsi que la dynamo B.H.T., du type « galette », groupée avec la bobine, le distributeur, les rupteurs et le système automatique d'avance à l'allumage.

Les culasses sont en alliage léger, les sièges de soupapes étant usinés dans la fonte des cylindres guide-soupapes en fonte également, soupapes en silchrom, ressorts tarés à 16 kgs. Les engrenages, toujours en prise de la boîte de vitesses, sont enclenchés par crabots et toutes les vitesses sont indirectes.

Le petit pignon du couple conique est supporté par un roulement à galets et un à billes.

### ESSAI A MONTHLÉRY

La 200 Velocette n'est évidemment pas une machine supersport et l'essai désormais traditionnel sur la piste et le routier de Monthléry ne

présentait à nos yeux qu'une valeur symbolique.

Quelles allaient être les performances de cette machine, avant tout destinée au tourisme confortable et silencieux ?

La première impression, en chevauchant la Velocette, est celle d'une parfaite assise, supprimant toute crispation ou fatigue des membres.

Mise en route facile (un coup de levier suffit). Le moteur ronronne sourdement et la première passe sans bruit.

Démarrage coulé et qui ne manque pas de nervosité. La deuxième permet d'atteindre le 60/70 au compteur, et à ce moment on peut parfaitement enclencher la troisième sans débrayer, simplement par une légère pression des doigts sur le levier de commande. Aucun grincement.

Curieuse impression que celle de conduire pareil véhicule ! Le silence est absolu, aucune vibration, et ça va vite, ça peut même aller très vite !

Les chiffres de l'essai allaient nous le confirmer.

Le tour de piste lancé (2.548 m.) était couvert en 1' 40"; moyenne : 91 km.-h. 736 (position allongée).

En position touriste : 1' 51" 3/5 ; moyenne : 82 km.-h. 201.

Et ce sans une trépidation, ni cliquetis, dans un silence qui accentue encore l'impression de vitesse.

Quant aux performances sur le routier, elles nous rappellent que la firme Velocette a une longue expérience de la compétition, expérience qui lui a permis d'étudier magistralement les problèmes de freinage, suspension et tenue en virage.

Les 9 km. 181 du circuit accidenté étaient bouclés en 7' 11" 2/5, soit à la moyenne surprenante de 76 km.-h. 795, en jouant sur la deuxième aux reprises.

La machine vire comme un racer KTT et seuls les marchepieds qui touchaient nous forçaient à réduire l'allure dans les courbes accentuées. Nous avons eu des motos qui viraient remarquablement, mais aucune ne nous a donné pareille impression de sécurité. Quant au freinage, il est d'une puissance et d'une progressivité stupéfiantes.

La suspension, très souple, ne donne lieu à aucun louvoiement, aucune réaction dans la direction. La tenue de route Velocette n'est pas une légende !

La performance est d'autant plus remarquable que la machine d'essai avait 18.000 km...

R. COURT et A. NEBOUT.

## DESCRIPTION TECHNIQUE

Cylindrée : 200 cm<sup>3</sup>.

Alésage et course : 50×49 mm.

Deux cylindres en flat-twin refroidis par eau.

Radiateur : 1 lit. 1/2, fonctionnant en thermo-siphon.

Rapport volumétrique : 6 à 1.

Régime maxi : 5.500 t.-m.

Allumage : dynamo-batterie B.H.T. Avance automatique.

Eclairage : générateur 6 v. 30 watts; batterie 13 a.-h.

Boîte trois vitesses. Rapports :

1<sup>o</sup> : 20,4 à 1.

2<sup>o</sup> : 10,85 à 1.

3<sup>o</sup> : 7,25 à 1.

Carburateur : spécial Amal avec starter et filtre à air.

Suspension :

AV : télescopique avec amortisseurs hydrauliques ;

AR : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques réglables.

Freins : Ø 130 mm.

Réservoir essence : 5 l. 5 (un peu juste).

Réserve huile : dans le carter-moteur : 0 l. 650. Lubrification sous pression par pompe.

Poids en ordre de marche : 120 kgs.

Pneus : 19×3.

### RÉSULTATS DE L'ESSAI

Piste de vitesse : 2.548 m.

Un tour lancé, position allongée :

1' 40" (moy. : 91 km.-h. 736) ;

Un tour lancé, position touriste :

1' 51" 3/5 (moy. : 82 km.-h. 201).

Circuit routier : 9.181 m.

Un tour lancé : 7' 11" 2/5 (moy. :

76 km.-h. 795).

Vitesses maxi (en usage normal) :

En 1<sup>o</sup> : 32 km.-h.

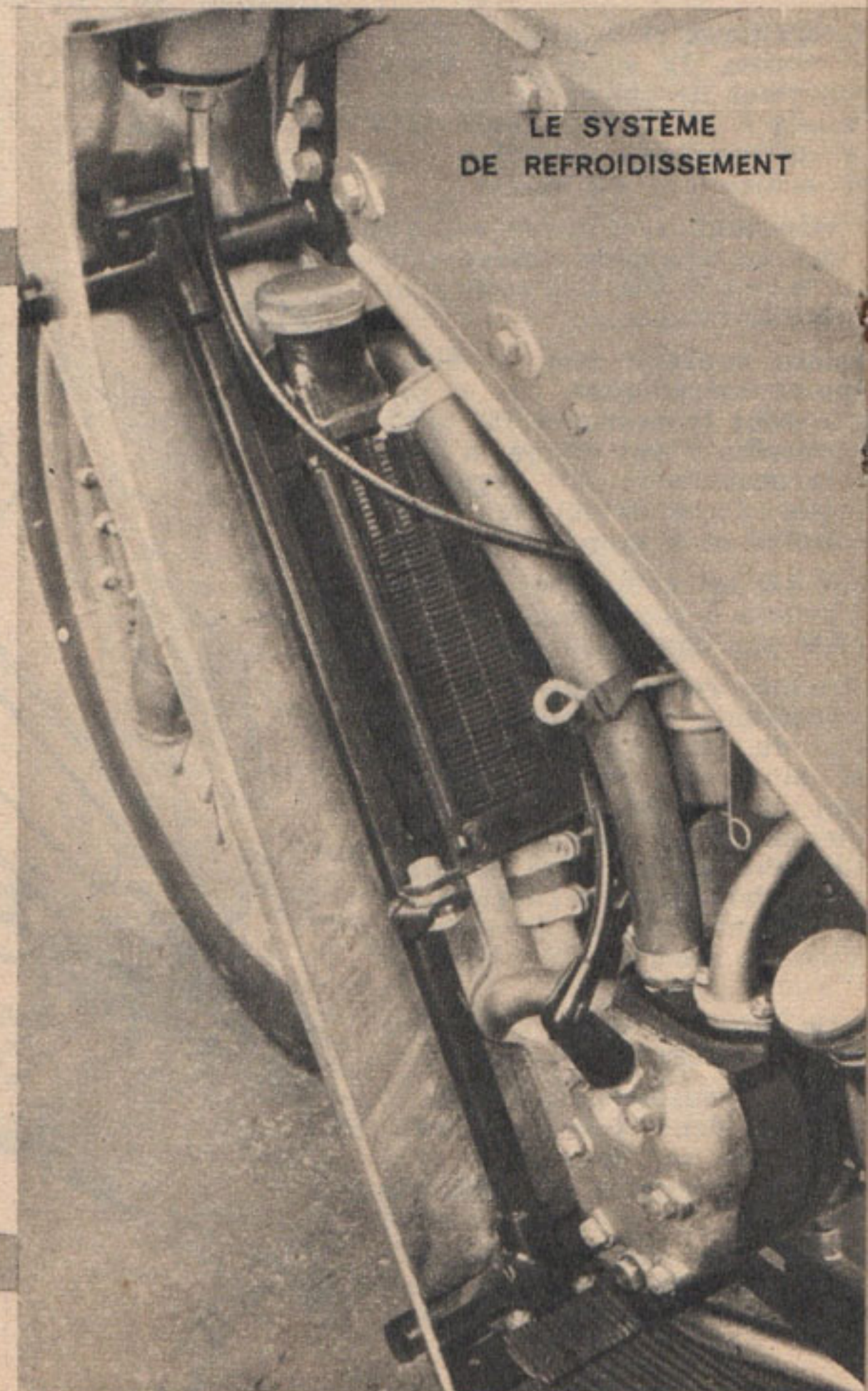
En 2<sup>o</sup> : 60 km.-h.

En 3<sup>o</sup> : 82 km.-h. 201 (vit. chrono).

Freinage : de 50 km.-h. à l'arrêt complet (action sur les deux freins), 7 m. 50.

Consommation : 2 lit. 5 à 3 lit. aux 100.

LE SYSTÈME  
DE REFROIDISSEMENT





# MOTOCYCLES



## ESSAI EN VILLE AVEC MAX END

**L**ES lignes qui précèdent vous ont donné toutes précisions sur les performances de la Velocette, sur sa stabilité et son aptitude indéniable au grand tourisme.

C'est également un véhicule de ville que j'apprécie beaucoup ; j'avais eu d'ailleurs l'occasion de présenter dans cette revue l'un des premiers modèles parvenus en France et que M. Sandford m'avait prêté pendant une semaine. Ce n'était alors qu'une 150 cc. Mais elle était déjà bien agréable.

Une machine pas comme les autres ! avais-je dit alors. La 200 cc. actuelle conserve sa place particulière, entre la moto et le scooter, sans parler des solutions mécaniques qui lui sont également personnelles.

L'augmentation de la cylindrée a surtout été destinée à accroître, plutôt que la vitesse limite, la souplesse déjà grande du moteur.

Souplesse et silence donnent au pilote l'impression que peut ressentir l'automobiliste à bord d'une grosse voiture américaine, encombrement en moins et maniabilité en plus. Chaque fois que l'occasion m'en était donnée, j'empruntais volontiers une de ces Veloce pour mes déplacements d'une demi-journée ou d'un jour suivant le cas. Ce m'est donc une monture as-

sez familière dont je goûte le grand confort, la position aisée, la tenue de route sans critique et l'absence totale de bruits, même mécaniques.

Son levier de démarrage à main, sa béquille qui se rabat sans effort facilitent les départs et les arrêts fréquents en évitant toute fatigue inutile.

Grâce à son moteur flat-twin, très bas et bien équilibré, la stabilité est assurée aux plus basses allures, ce qui permet de se faufiler aisément entre les voitures et de profiter du moindre espace libre pour se dégager

rapidement, la seconde vitesse montant aux environs de 60 et donnant une accélération surprenante. Ajoutons à cela la bonne protection fournie par les pare-jambes et repose-pieds du type wagon.

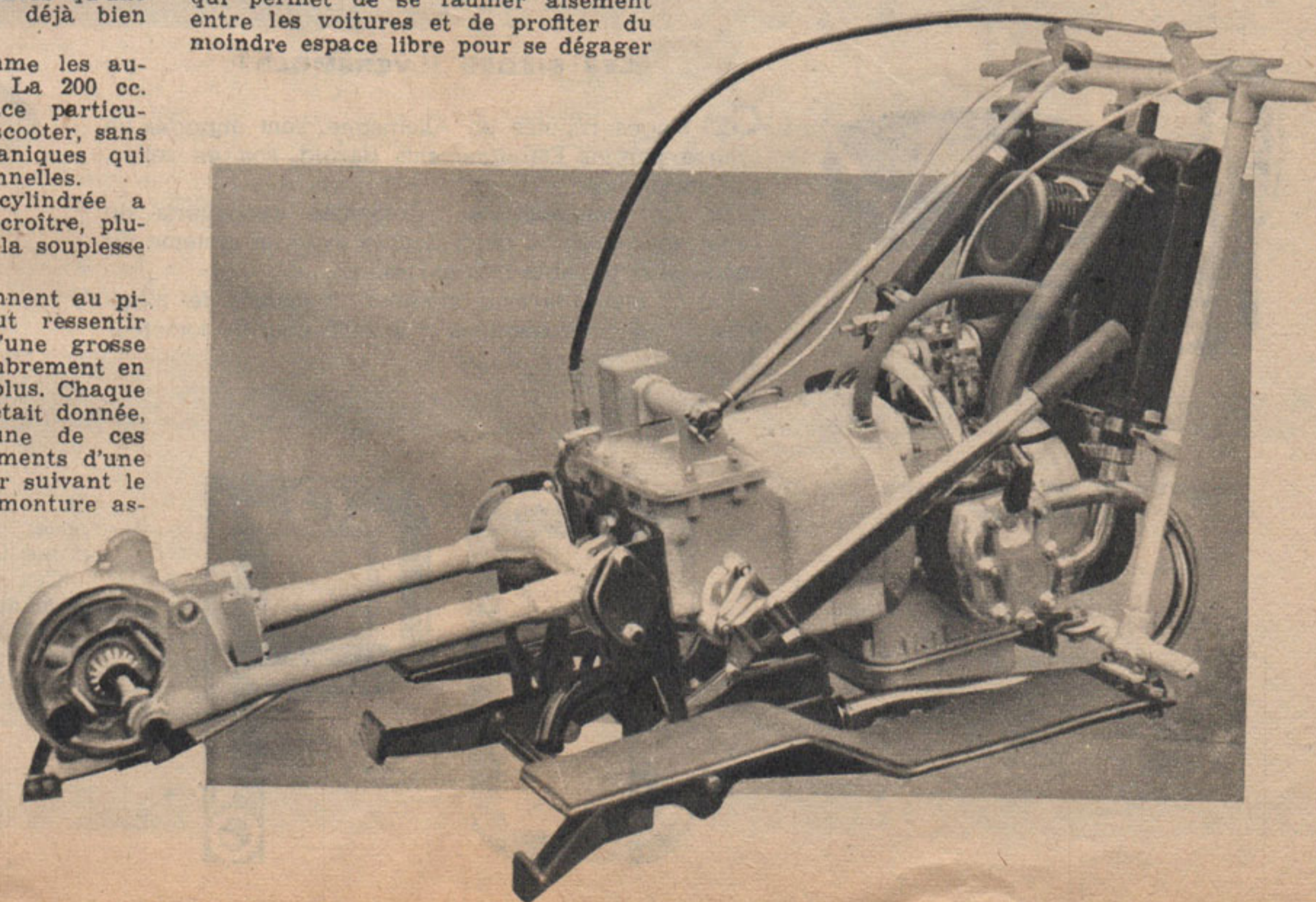
Il ne faut pas croire que nous balançons l'encensoir devant un phénomène. La réputation de Velocette est depuis longtemps établie ; cette maison ne saurait produire autre chose que de très bien.

Je suis certain que tous ceux qui possèdent ou ont essayé cette machine sont de mon avis ; il faut l'avoir conduite pour se faire une opinion.

Il n'est d'ailleurs pas à l'abri de toute critique ; on peut lui reprocher d'être, si l'on peut dire, taillée à coups de serpe et de manquer de grâce dans ses lignes aux angles vifs. Comme pour nombre de voitures anglaises, le souci du confort et du bon fonctionnement sont idées dominantes, l'esthétique passe au second plan.

Le deuxième reproche, le plus grave, parce qu'il atteint le porte-monnaie, est son prix relativement élevé. La Veloce n'est guère accessible qu'à des gens assez favorisés du sort.

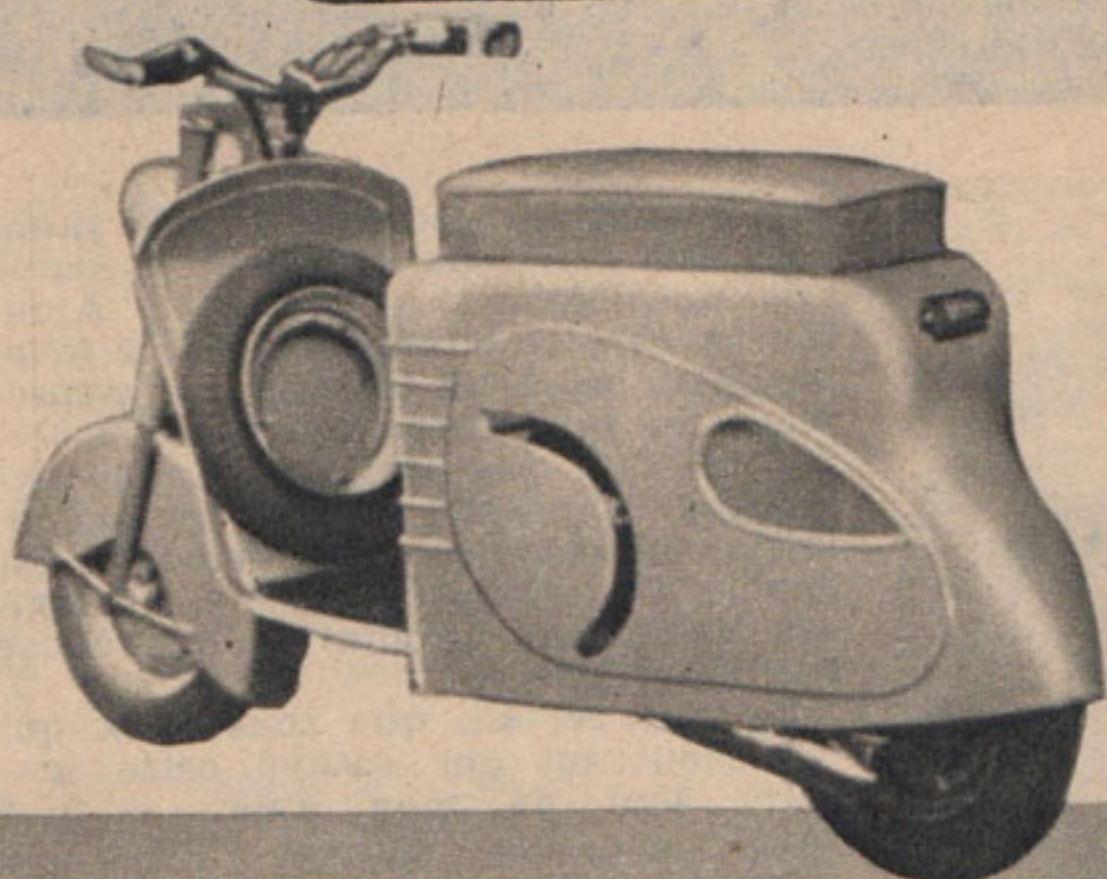
Même si l'on déduit de son prix, ce qui se perd dans la nature, changes, douanes, transport, etc., elle reste chère. Mais ses solutions mécaniques sont coûteuses : moteur flat-twin, circulation d'eau, transmission par engrenages ne peuvent être obtenus à bas prix. Le silence lui aussi se paye, car il nécessite un usinage d'une précision rigoureuse et une multitude de contrôles en cours de fabrication et des soins très attentifs au montage.



Le cadre, la suspension et le moteur de la 200 Velocette. On remarque la longueur de la commande de changement de vitesses, le système de refroidissement à eau, le carburateur type voiture avec tubulure courbe et volumineux filtre à air.



nous avons **VU** pour vous



**LE SCOOTER « STEFA » 1952**

**L**E modèle Stefa 1952 a subi quelques améliorations. Le châssis est muni à l'avant d'une fourche télescopique et peut recevoir deux types de [moteur, soit le Sachs 98 cmc. à deux vitesses, soit l'A.M.C. 125 cmc. à trois vitesses. Pour l'un comme pour l'autre, la commande des vitesses se fait au guidon. Ce modèle sera bientôt visible dans la région parisienne.

**R**ÉCEMMENT importée en France, elle relève d'une technique typiquement italienne. Moteur en porte-à-faux, suspension AR. oscillante, moyeux-freins en alliage léger.

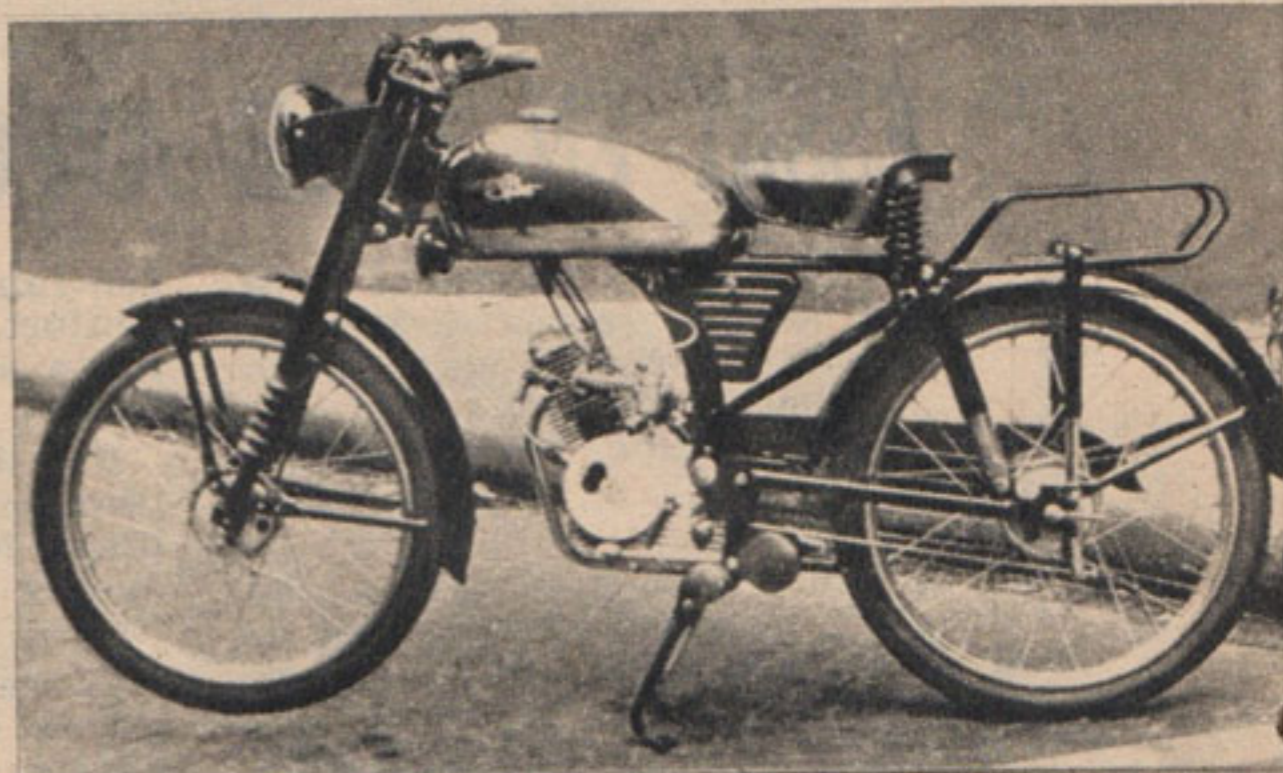
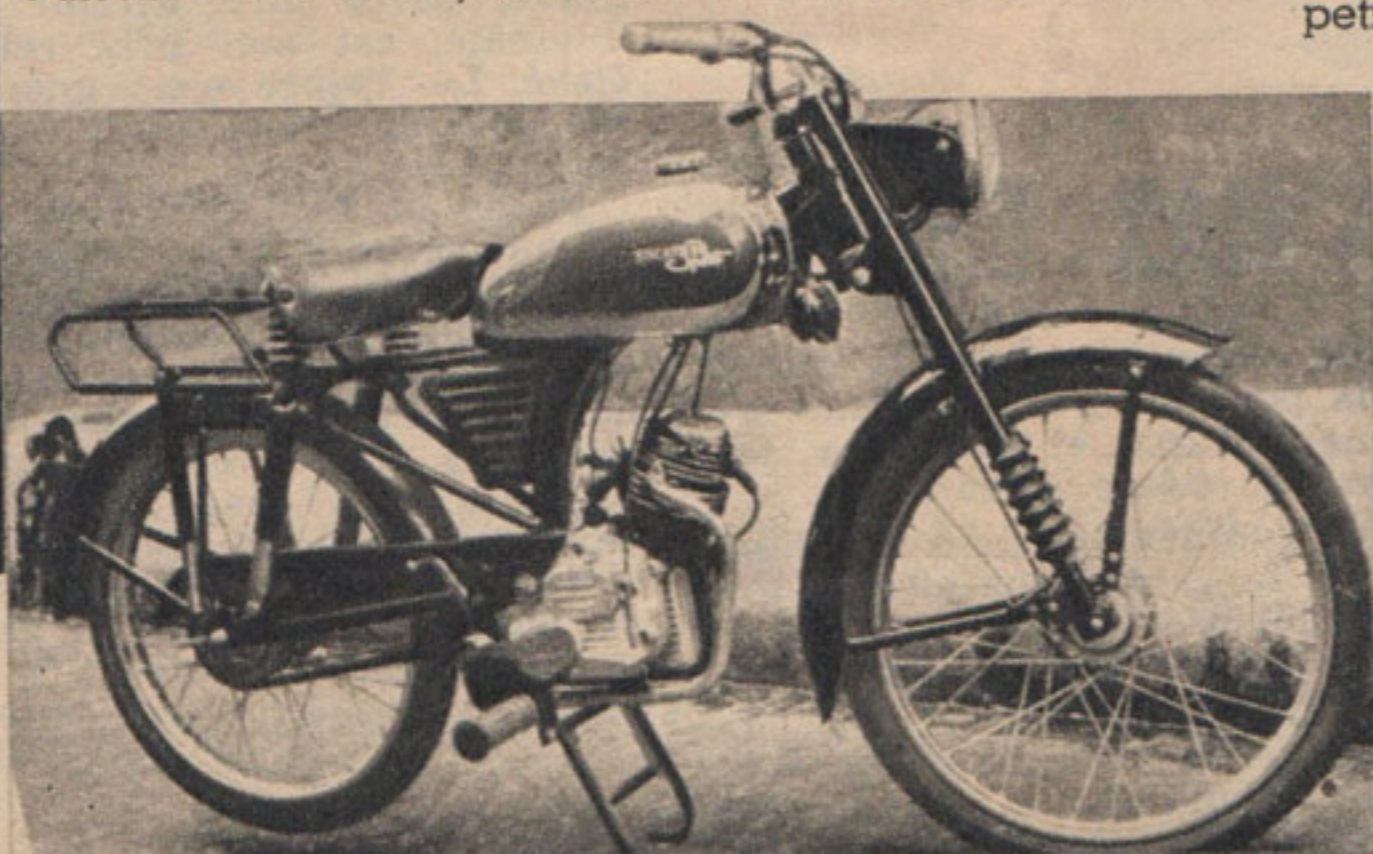
Cette petite machine, en version sport, atteindrait les 80 km.-h.

En voici une brève description. Cylindrée : 60 cmc. Soupapes en tête et distribution enclose à bain d'huile. Puissance : 2 CV. 1/4 à 5.000 t.m. Boîte 3 vitesses, com-

mandées par sélecteur. Allumage par volant magnétique, fournissant l'éclairage. Consommation : 1 lit. 1/2 aux 100 km. Fourche télescopique. Suspension AR. oscillante, avec ressort dans le tube central du cadre et amortisseurs télescopiques. Porte-bagages sur amortisseurs également. Réservoir 5 l. Frein AR. commandé par pédale. Poids : 45 kg.

D'une ligne et d'un fini très élégants, cette nouvelle venue sera certainement fort goûtée des amateurs de petites cylindrées.

**LA MOTO  
LÉGÈRE  
"DUCATI"  
60**

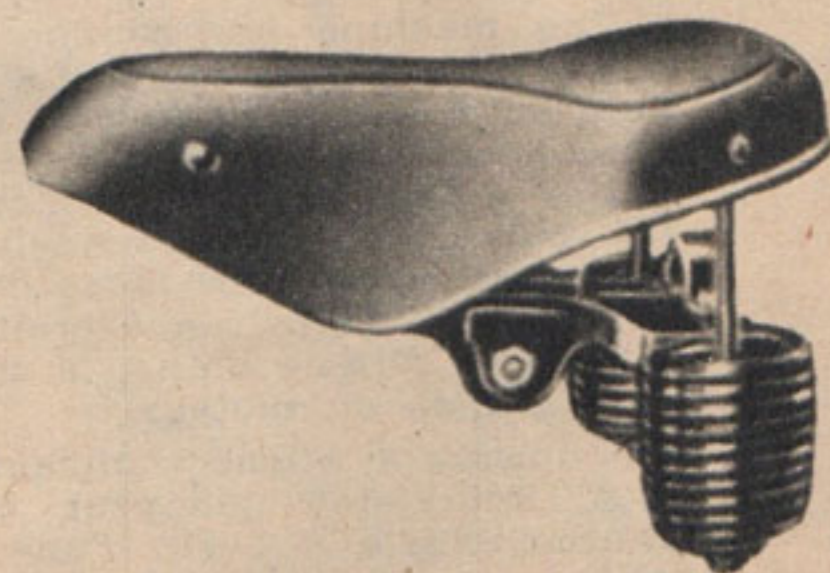
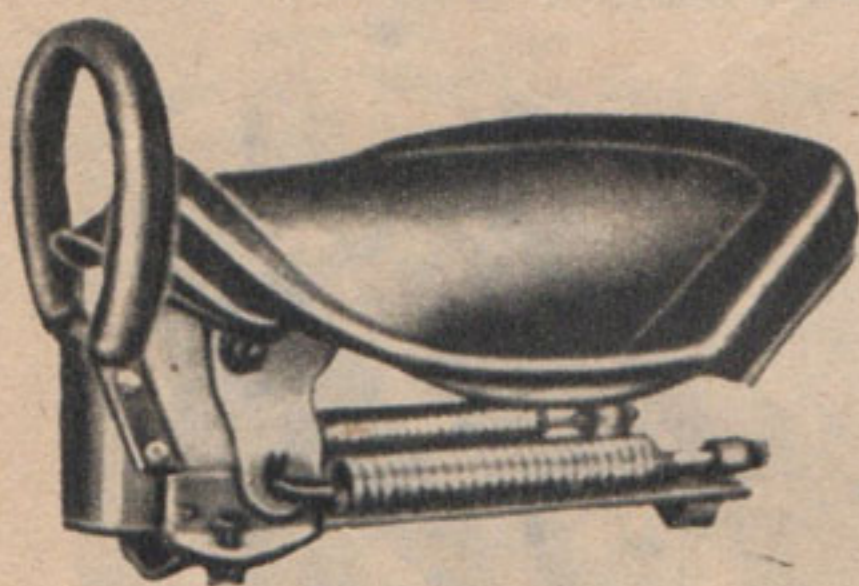


**LES SIÈGES "VERSMOLD"**

**C**ES sièges réputés en Allemagne, sont importés en France par les Etablissements Hérold, soit en selles, soit en tansad.

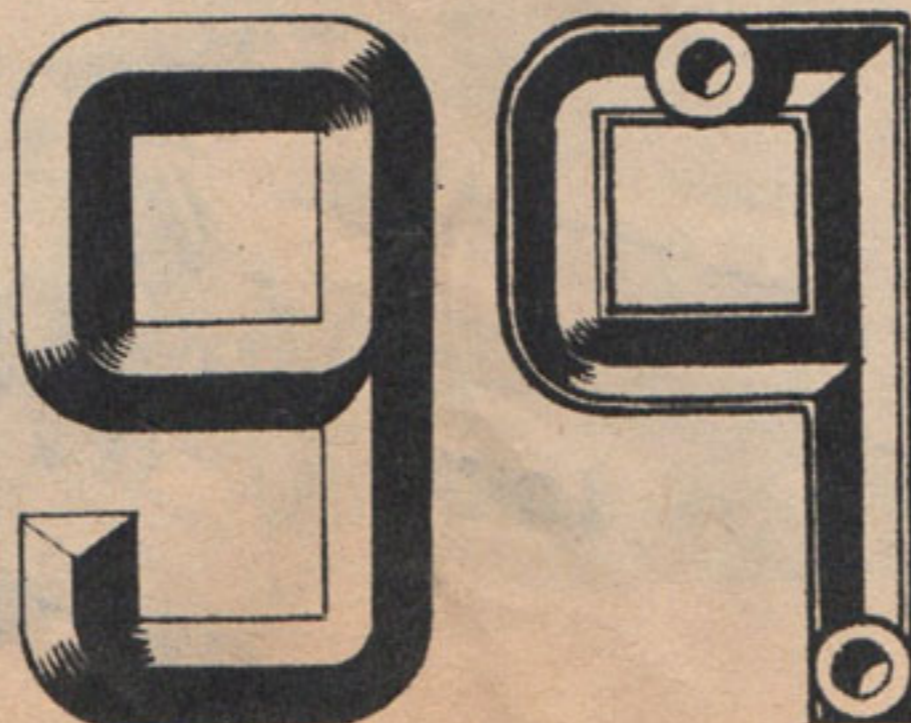
Ils sont soigneusement présentés, recouverts de caoutchouc grenu à paroi double, avec un système de suspension réglable très étudié.

Parmi les différents modèles, signalons le siège arrière sur porte-bagages et la selle pour cyclomoteur à ressorts compensateurs.



**LETTRES ET CHIFFRES  
EN RELIEF**

**S**OUS la marque Hills, on trouve maintenant dans le commerce des lettres et chiffres en relief pour les plaques d'immatriculation. Un dispositif très simple



de fixation permet de les poser sans difficulté et d'une façon définitive.

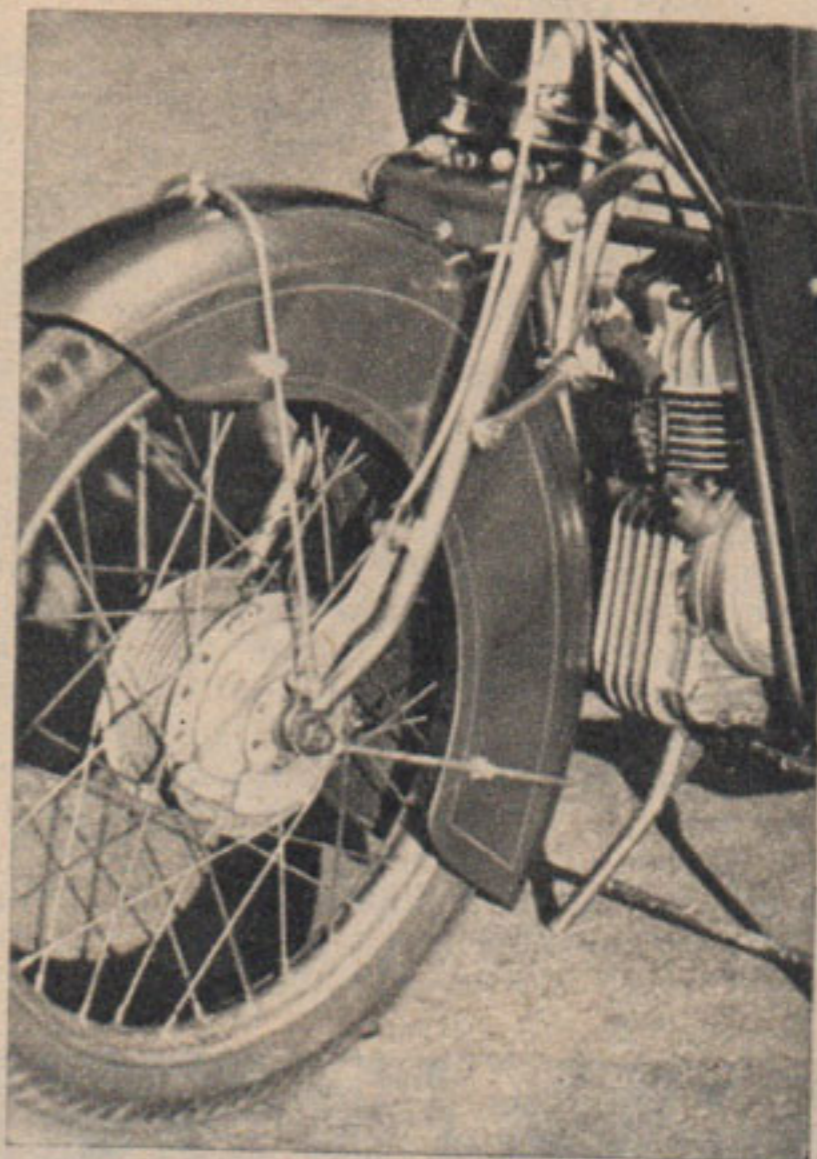
Ces lettres et chiffres existent soit en matière plastique, soit chromées; elles sont inaltérables et contribuent à l'ornement de la machine.



# Le Scooter Bernet



pression assez inattendue de sécurité totale, due au centre de gravité extrêmement bas. On démarre aisément en seconde, et en jouant sur les rapports de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> on surmonte toutes les difficultés de la circulation urbaine. Les reprises sont brillantes et la vitesse maxi se situe aux environs de 50 km.-h. Léger (40 kg.) et d'un empattement réduit (1 m. 10) le Bernet surprend par sa maniabilité et sa tenue en courbe.



La fourche « Souple » et le moyeu-frein « Rollex ». Le garde-boue est très enveloppant.

**P**ARMI la gamme de véhicules conçus autour du moteur Cucciolo, le scooter Bernet apparaît comme l'un des plus réussis et des plus pratiques.

Il a pour lui les qualités majeures qui devraient être inséparables de tout engin motorisé : freinage puissant assuré par moyeux-freins, cadre rigide donnant une excellente tenue de route, nervosité et silence mécanique.

Le moteur Cucciolo est fixé en 3 points au cadre double berceau, ce qui élimine toutes vibrations; l'adoption à l'arrière d'un moyeu Rollex 2 vitesses se conjuguant avec les deux vitesses du moteur permet d'obtenir 4 rapports, commandés par un sélecteur manuel dont le manie- ment rappelle un peu celui d'un baladeur d'automobile.

Le mécanisme du kick-starter ne manque pas d'ingéniosité. Solidaire par un secteur denté du pignon-moteur double, il permet le lancement du moteur grâce au point mort du moyeu arrière. (Le moteur étant en 2<sup>e</sup>.)

Le réservoir de 7 litres est prolongé par 2 bavolets formant pare-jambes et se rattachant aux marchepieds. Toute la carrosserie, fixée par écrous à oreilles, se démonte aisément.

Le phare de 130 mm. de diamètre et l'avertisseur sont alimentés par le volant magnétique.

Les pneus de forte section assurent un confort agréable, renforcé à l'avant par une fourche du type parallélogramme avec amortisseurs en caoutchouc travaillant

à la torsion. La selle est également montée sur un système à amortisseurs caoutchouc, très souples, qui pallie à l'absence de suspension AR.

Lorsque l'on chevauche ce scooter miniature, l'on a immédiatement une im-

**Le carénage. On aperçoit la commande de changement de vitesse sous le réservoir.**



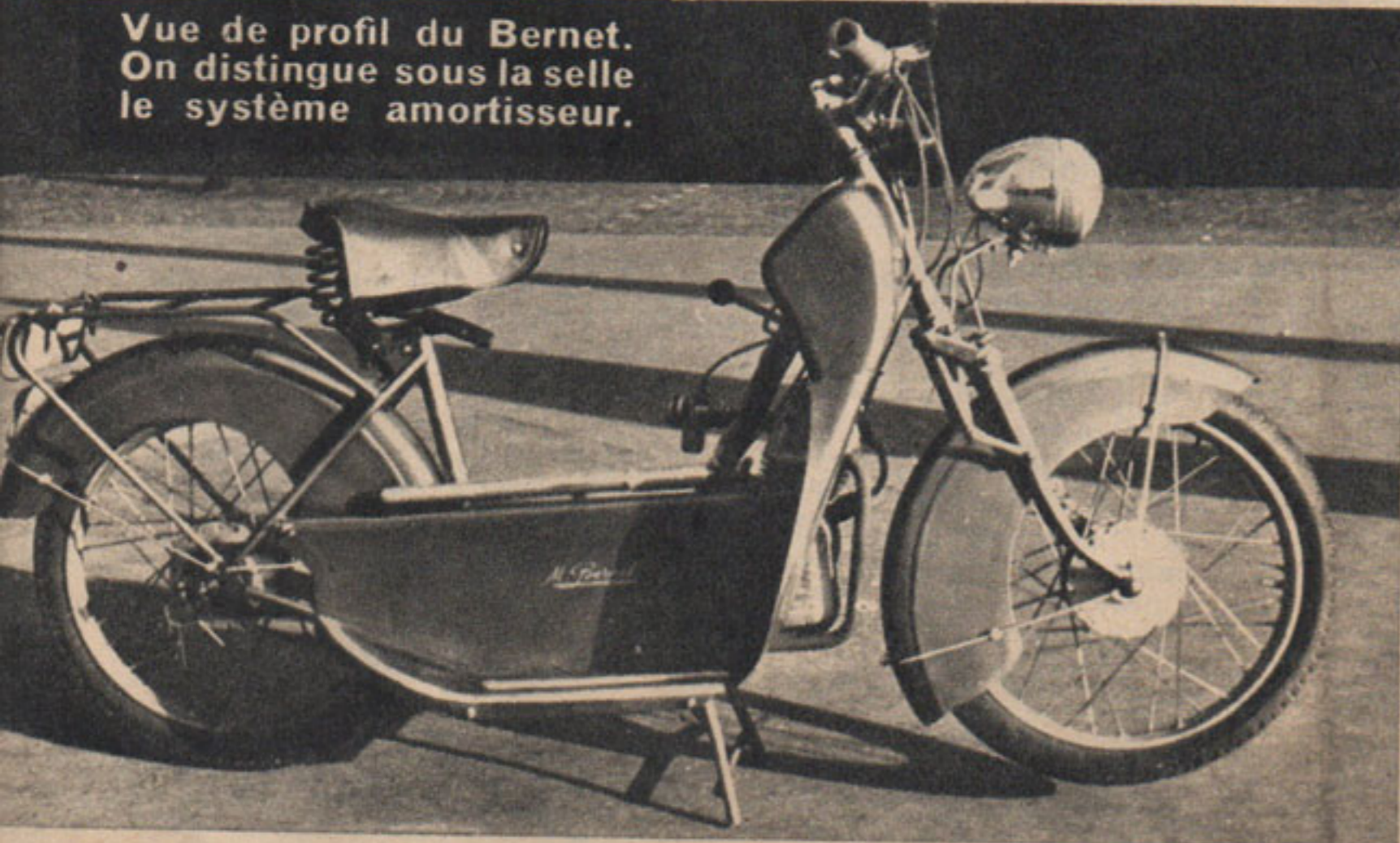
Toutes ces qualités ne résultent pas d'un heureux hasard. Ce scooter, alors qu'il n'en était qu'au stade prototype, termina victorieusement des rallyes de longue haleine, tels que Paris-Nice, Paris-Bruxelles, etc...

L'endurance du 48 cmc. Cucciolo et son brio sont trop connus pour être rappelés. Disons simplement que certains utilisateurs du Bernet n'ont pas craint d'affronter les étapes les plus rudes durant leurs vacances, et ce, sans incidents mécaniques.

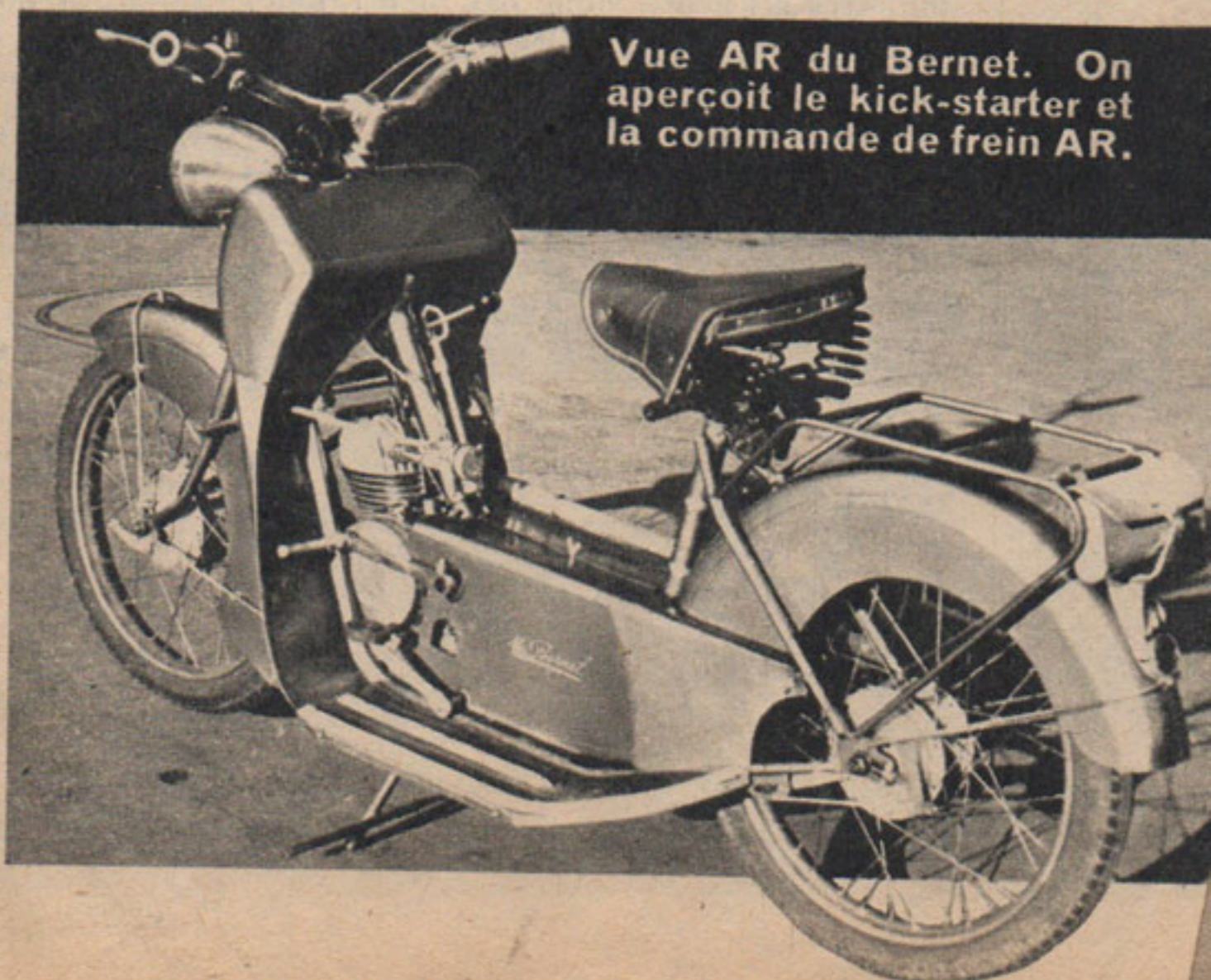
En résumé, nous croyons que ce véhicule constitue pour bon nombre de touristes tranquilles ou de citadins pressés un excellent engin motorisé, réellement « mécanique », et appelé à rendre de grands services, en toutes circonstances, avec une consommation et un entretien réduits.

R. C.

**Vue de profil du Bernet. On distingue sous la selle le système amortisseur.**



**Vue AR du Bernet. On aperçoit le kick-starter et la commande de frein AR.**

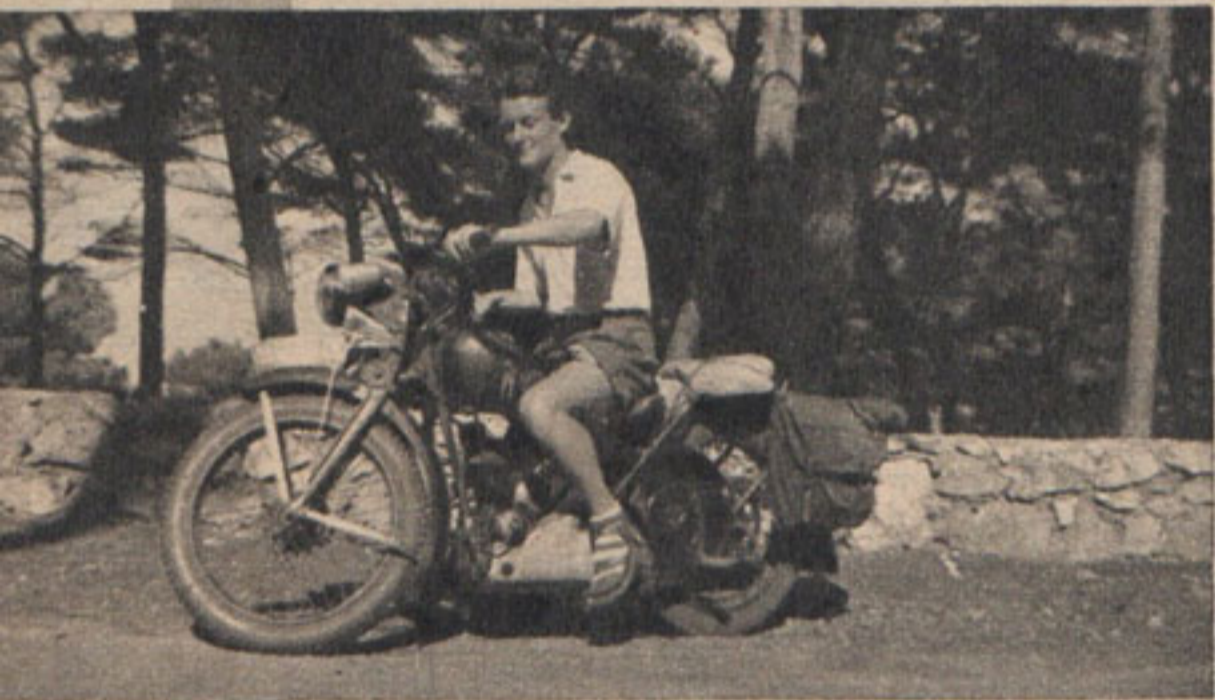






### MA « DRESCH » ET MOI...

Trois heures du matin : la moto m'attend dans la cour, les deux sacoches chargées à bloc, l'une d'affaires personnelles, l'autre de matériel permettant de faire toutes les réparations d'urgence; en effet la monture même, si elle est solide, peut avoir des défaillances le long de la route Paris-Nice, via les Hautes-Alpes que je veux faire d'une seule étape. Son âge, un peu plus de vingt ans, serait son excuse. J'abaisse mon alternateur, je donne un coup de kick et le vieux Mag 250 cmc. de ma Dresch fait entendre son bruit, peut-être violent mais que moi je



trouve fort sympathique. La traversée de Paris désert et puis c'est la prise de contact avec la route; c'est alors que je ressens cette joie sans mélange que tous les motards connaissent bien, la joie de partir pour une belle balade; la mienne est de près de 1.000 kilomètres sans arrêt, du moins je l'espère, excepté le déjeuner. Je veux tenir une moyenne de 45 à 50 kilomètres à l'heure, donc pas bien rapide. Melun est traversé dans la nuit, ce n'est qu'aux environs de Montereau que le jour



commence à poindre. Je passe Sens puis Auxerre, c'est le début du Morvan, la route est accolée à la rivière. J'arrive à Avallon à 7 heures du matin et je ravitaille en essence; j'ai fait mes 220 kilomètres en 4 heures et rien ne peut me permettre de prévoir une fatigue de la machine; je graisse ma culbuterie puisque cela est



obligatoire; tous les 200 kilomètres je bois un café très chaud, j'allume une cigarette et je redémarre: il est 7 h. 1/2. D'Avallon à Chalons, beaucoup de petites montées et une route défoncée par le charriage du bois, qui donne tellement de secousses que l'arrimage de mes sacoches en souffre. Je m'arrête à flanc de coteaux; réparation des dommages, un coup de kick et me voilà de nouveau en route. Après Chalons, c'est la plaine de Bresse qui s'écoule. Je m'arrête vers midi, quelques kilomètres avant Bourg-en-Bresse, afin de déjeuner. Un petit restaurant de routiers, le repas est bon et la note n'est pas excessive. Je m'arrête à Bourg-en-Bresse, où je fais rajouter de la graisse graphitée dans ma boîte de vitesses et je graisse mon culbuteur. Puis c'est la route vers Grenoble par Pont-d'Ain, Ambérieu, les Abrets, Voiron, et la découverte magnifique de Grenoble et de la vallée de l'Isère. Un arrêt dans Grenoble pour laisser refroidir mon brave moteur qui ne donne toujours aucun signe de défaillance et moi-même qui commence à être un peu las, donc du repos pour la machine et le pilote (avec un pastis en plus pour le pilote). Je repars de Grenoble vers 4 heures et j'attaque la côte de Laffray qui me donne le plaisir de dominer une nouvelle fois Grenoble et sa vallée; je prends quelques photos, c'est la grimpe très douce du col Boyard et la descente brutale vers Gap où j'arrive vers 7 heures. J'abandonne alors l'idée de passer ce soir le col de la Cayolle et je décide de faire étape à Barcelonnette; les 65 kilomètres qui m'en séparent vont me paraître très longs, car si la moto n'a pas l'air de se ressentir de la route, moi je suis mort de fatigue. C'est enfin Barcelonnette, où je trouve avec peine une chambre, la moto va bien vite au garage et moi encore plus vite au lit.

(A suivre.)

### DES MANIFESTATIONS « CYCLOMOTEUR »

par Henry LACOSTE

Ne jetons pas la pierre aux précurseurs des manifestations cyclomoteur. Ils ont fait ce qu'ils ont pu, sans données préalables, que celles de leur imagination, cherchant toujours le règlement type idéal — ce qui n'est point encore trouvé — ils ont au moins le mérite d'avoir essayé du nouveau.

Ceci dit — voyons un peu ce qui « cloche » ?

Certains disent qu'il y a erreur d'appeler un tel engin : bicyclette à moteur auxiliaire, alors que le pédalage restreint devient de ce fait également auxiliaire.

Pour certains modèles de moteurs la chose paraît juste. Mais dans une compétition, si vous placez un bon cycliste, un ancien « as » — surtout dans les cross — sur une B.M.A. ou un cyclomoteur, vous pourrez remarquer que les qualités physiques de celui-ci aident considérablement celui-là.

Il advient ainsi que la machine est bien de ce fait en possession d'un moteur auxiliaire mais ne prouve point pour cela qu'elle est supérieure à telle autre. La qualité du pilote dépassant celle du mécanisme.

Ainsi donc lors d'un « Rallye-Compétition » le classement se trouve faussé, car que voit-on en tête ? particulièrement des anciens coureurs cyclistes.

Ajoutons à cela certain « gonflage » de moteur et la farce est terminée.

La vitesse, surtout appliquée par les combinaisons que je viens de décrire ne prouve pas grand-chose. Ce qu'il faut c'est prouver la valeur réelle de l'engin par un *tout terrain*. Une bonne et juste moyenne vaut mieux qu'un maximum. J'ai toujours prôné les épreuves de longue durée, d'endurance.

L'A.F.C.M. compte bien en donner la preuve en 1952 lors de son premier concours technique des cycles à moteur.

Il n'est peut être pas certain que nous ayons trouvé la *formule idéale*, mais nous pensons toucher de plus près à la réalité d'une épreuve juste et attendue.

Il convient de prouver la valeur réelle de tel moteur et assemblage. Celui du catalogue, celui qui demain sera entre les mains de l'utilisateur.

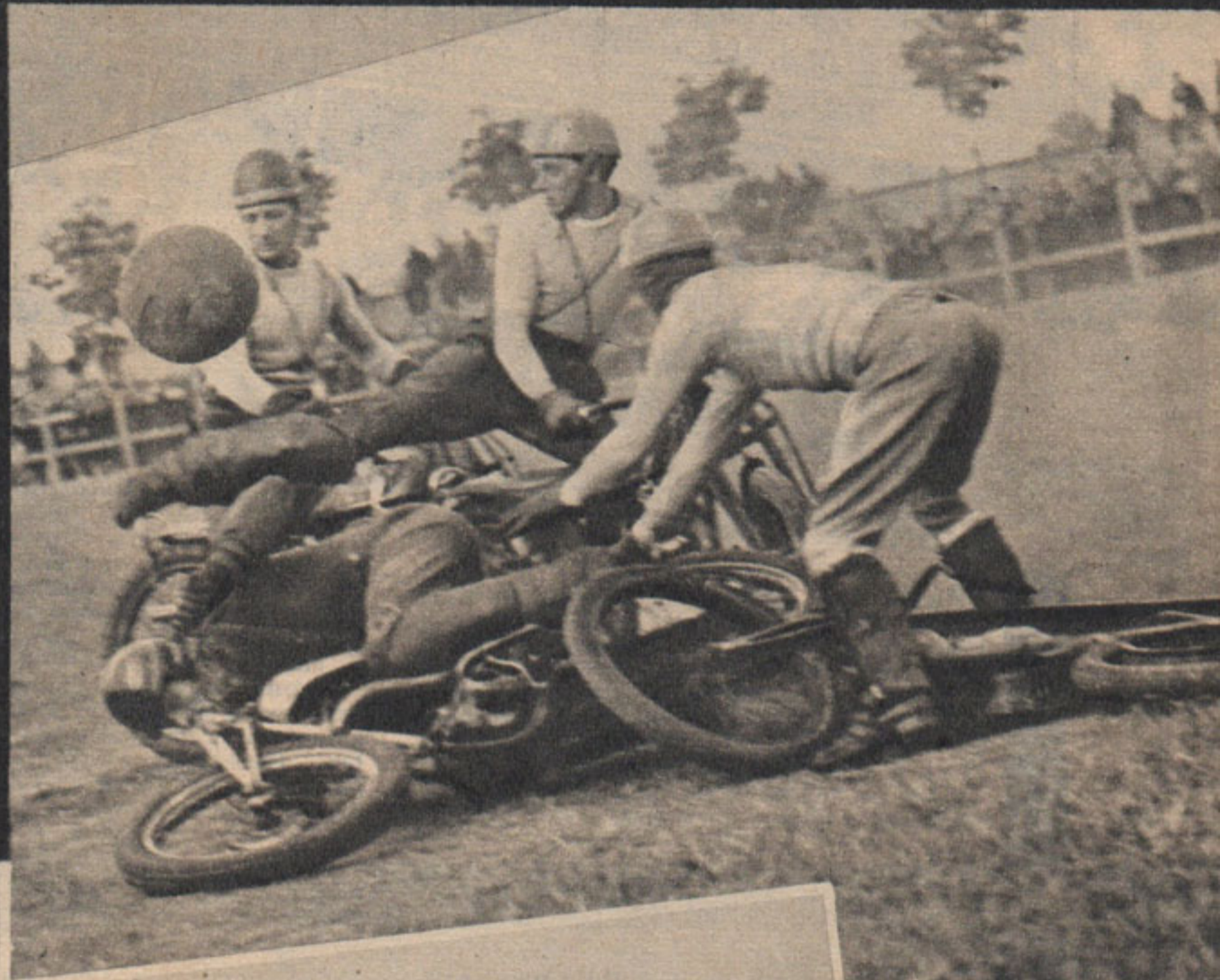
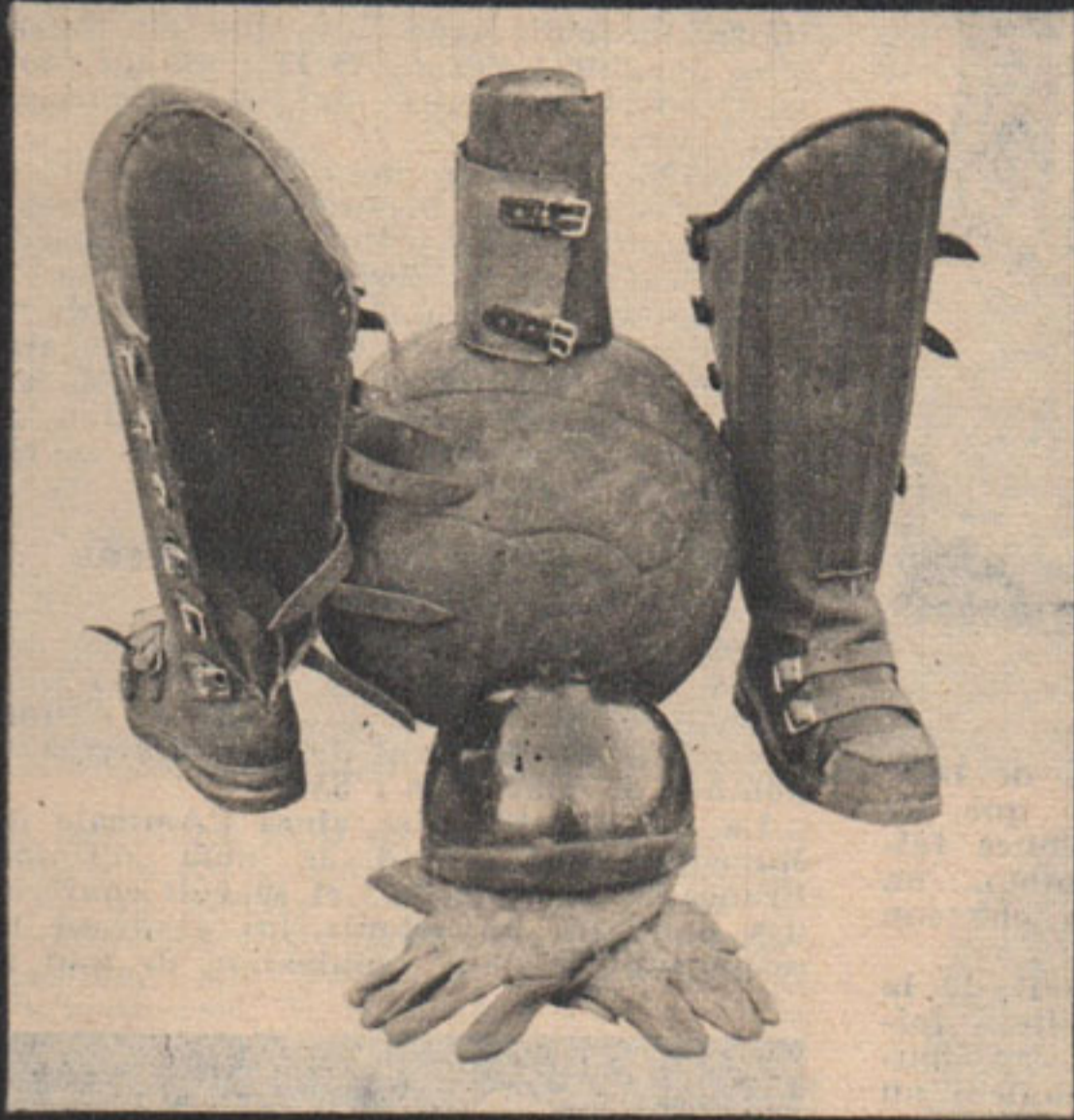
Pour les « spéciaux », il reste la catégorie « prototype » qui laisse le champ libre à toute fantaisie plus ou moins heureuse ou régulière. La chance favorise parfois les audacieux. Mais il est plutôt anormal de voir, dans un rallye, comme dernièrement en province, une Mobylette rouler à 50 km.-h. avec échappement libre. Je serais curieux d'avoir là-dessus le point de vue de son constructeur. Il en était d'ailleurs de même pour deux Mosquito. Si cette formule tant à s'accroître et que rien ne vienne y mettre le « hôla ! » il ne reste plus qu'à tirer l'échelle. Toutes ces manifestations ne prouveront rien et fausseront les pronostics.

La faute finira par en incomber au Commissariat général aux sports qui ne fait preuve d'autorité pour désigner enfin quelle fédération doit régir le cyclomoteurisme de toutes cylindrées. Notre association est prête à donner d'elle-même ou à collaborer correctement avec la fédération officiellement désignée par le C.G.S. et cela sur toutes les branches de l'activité cyclomoteuriste.

H. LACOSTE,  
Secrétaire Générale A.F.C.M.

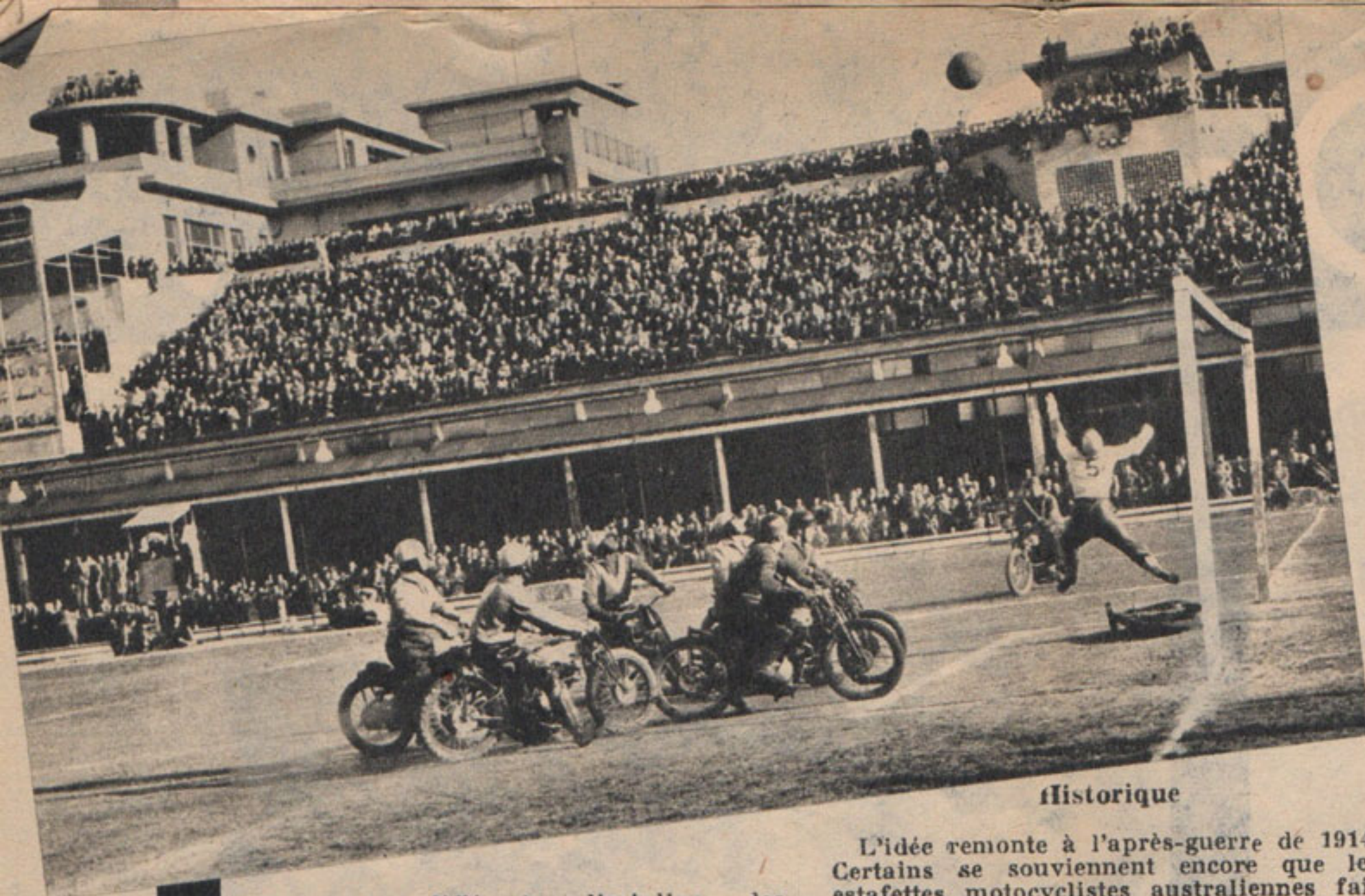


# LE MOTO - BALL...



*...sport d'équipe*





### Historique

Parmi les différentes disciplines des sports motocyclistes, le moto-ball est le sport d'équipe. La notion traditionnellement individuelle de champion s'efface, cette fois, au profit de l'équipe. D'ailleurs, la meilleure définition du moto-ball nous est donnée par M. Riom, président de l'Union Française de Moto-Ball :

« Le moto-ball n'est pas de la course, mais du football motorisé. »

L'idée remonte à l'après-guerre de 1914. Certains se souviennent encore que les estafettes motocyclistes australiennes faisaient tout, ou presque tout, à moto... un peu à la façon de la cocasse chanson *A cheval*.

Comme M. Jourdain, qui faisait de la prose sans le savoir, nos Australiens faisaient donc du moto-ball sans s'en douter... Entendons par-là qu'ils jouaient au football sans prendre la peine de descendre de moto.

Ceci est si vrai que le public nombreux, fidèle, et maintenant averti, du moto-ball, en est spontanément venu à réclamer et à exiger un jeu de passes classiques... Le « rentre dedans » n'est pas, n'est plus, son fait, et il réagit violemment lorsque d'aventure certains joueurs viennent à confondre football motorisé et rodéos de motos tamponneuses.

Certes, ce classicisme n'exclut pas, bien au contraire, les prouesses individuelles, la virtuosité, l'audace et le risque, mais tout cela est technique, synchronisé et efficace à l'échelle de l'association de joueurs.

*Motocycles* se propose, pour la saison qui vient, d'élargir la rubrique consacrée à ce sport et, le plus souvent possible, d'assister à ses grands événements pour les relater et les commenter. C'est pourquoi nous ouvrons aujourd'hui ce programme par un panorama et un recensement général du moto-ball.

Eux partis, on s'en rappela longtemps, si bien que, quelque douze ans passés et la vulgarisation de la moto aidant, certains eurent l'idée de rééditer cette excentricité sympathique. D'emblée, acteurs et spectateurs furent enthousiasmés, conquis : le moto-ball était né dans son principe.

Ainsi, dès 1931, Dijon, berceau du moto-ball, puisque c'est dans la capitale de la Côte-d'Or que se réalisa l'événement, constituait la première équipe ; rapidement, d'autres suivirent et s'organisèrent en amicale. Parallèlement, la conception de ce sport nouveau évoluait : d'abord on joua à tort et à travers sans règles définies sur des motos de tous les types et de toutes les cylindrées, avec des ballons de foot standard. Peu à peu, la 250 cm<sup>3</sup> s'avéra la plus mobile, le ballon spécial de 38 cm. de diamètre détrôna le ballon-association, on supprima deux rapports de boîte sur quatre étant donné

l'étroitesse des terrains réglementaires de foot, auxquels on se tint définitivement, et, ainsi adaptée, la machine, rapide sur le ballon, infatigable, bonne dribbleuse, prompt à la volte-face, devint l'auxiliaire du footballeur sans que son intrusion dénaturât l'esprit et la règle du foot-ball, sport populaire qui se motorisait ainsi terriblement.

En 1937 et 38, le moto-ball avait largement essaimé du Dijonnais et intéressait déjà maints clubs, principalement dans le Midi, le Centre et la région parisienne.

L'ensemble des clubs — une vingtaine — se groupait en une amicale française encore officieuse, bien que la F.F.M. ait alors formé une première commission de moto-ball pour élaborer et codifier le règlement... Puis vint la guerre.

### Recensement et encadrement du moto-ball

Dès 1946, regroupement et pointage des clubs :

Nombre de clubs : 30 ; nombre d'équipes : 50 ; effectif total des joueurs : 500 ; nombre de machines : 350.

La F.F.M. officialise alors l'Amicale de Moto-Ball, qui prend le nom d'Union Française de Moto-Ball et se voit conférer des pouvoirs importants lui assurant la responsabilité de l'organisation de tout le

# le moto

moto-ball en France. Elle prend son siège 8, place de la Concorde, sous la présidence de M. Violet.

Mais les clubs, répartis sur tout le territoire, peuvent difficilement être encadrés et animés par la direction centrale, et deux commissions sont constituées sous l'égide de l'Union, présidée par M. Riom, de Paris, qui abandonne à cet effet la direction du dynamique Club d'Orly. Elles ont tous pouvoirs pour gérer et conduire l'activité moto-ball dans leur zone respective.

1<sup>o</sup> Zone nord, au-dessus d'une ligne Nantes-Besançon. Commission présidée par M. Jacquier, Vitry-le-François (S.-et-O.).

Nombre de clubs : 17 ; nombre d'équipes : 26.

2<sup>o</sup> Zone sud, président M. Dortindeguy, Cavaillon (Vaucluse) ; président d'honneur : M. Girardin.

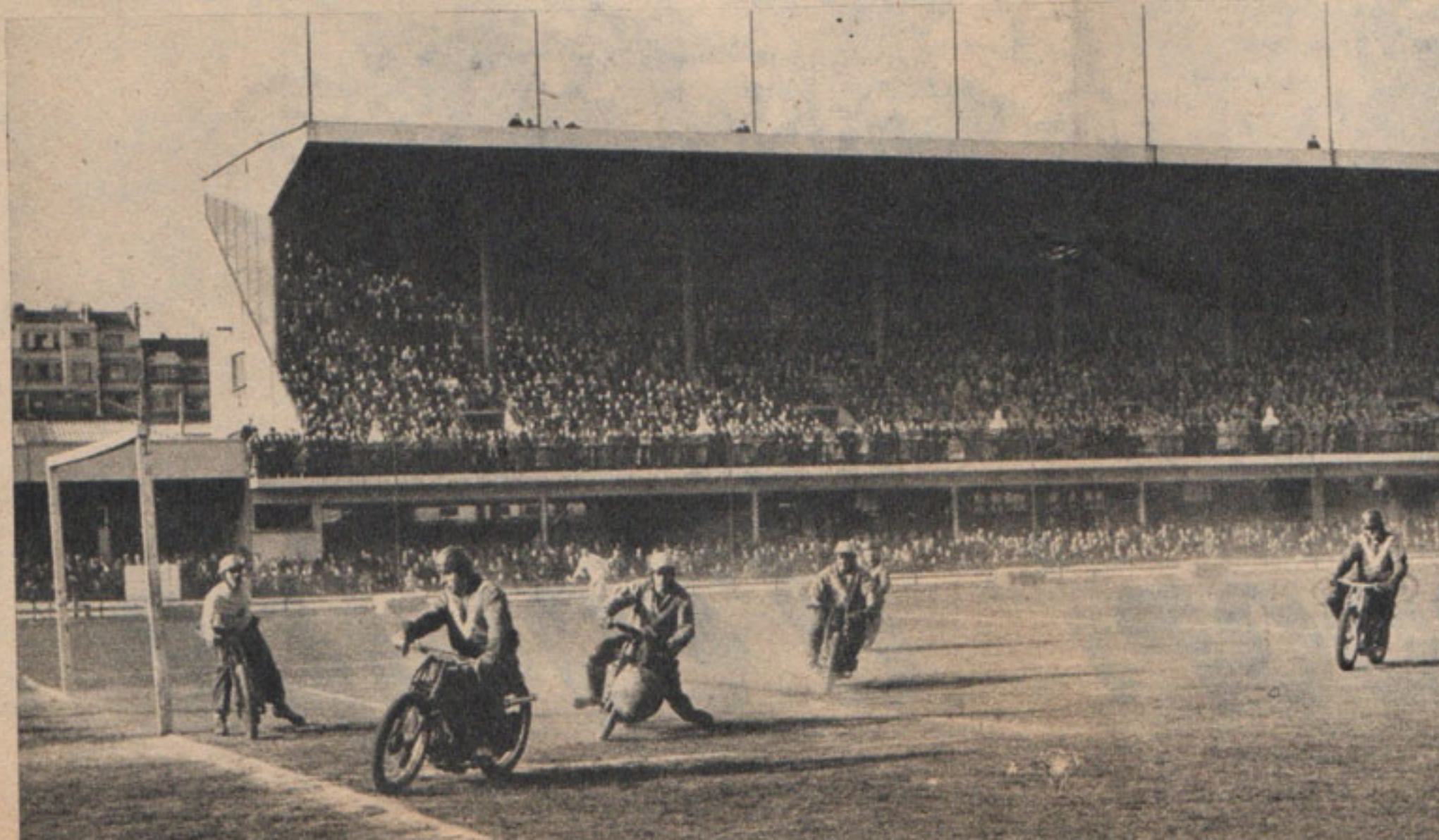
Nombre de clubs : 13 ; nombre d'équipes : 24.

Voilà donc quel est l'historique, le recensement et l'encadrement actuels du moto-ball en France. Ceci nous amène à constater que notre pays est réellement l'inventeur et le promoteur de ce sport nouveau et spectaculaire. La France en est le berceau et la capitale, car, nulle part ailleurs, il n'a encore atteint un développement comparable. Cependant il s'internationalise à grands pas et « prend » nettement en Belgique, Angleterre, Hollande. Le règlement français vient d'être accepté comme règlement international de moto-ball par la Fédération Internationale de Motocyclisme et ce n'est pas la moindre fierté de l'Union.

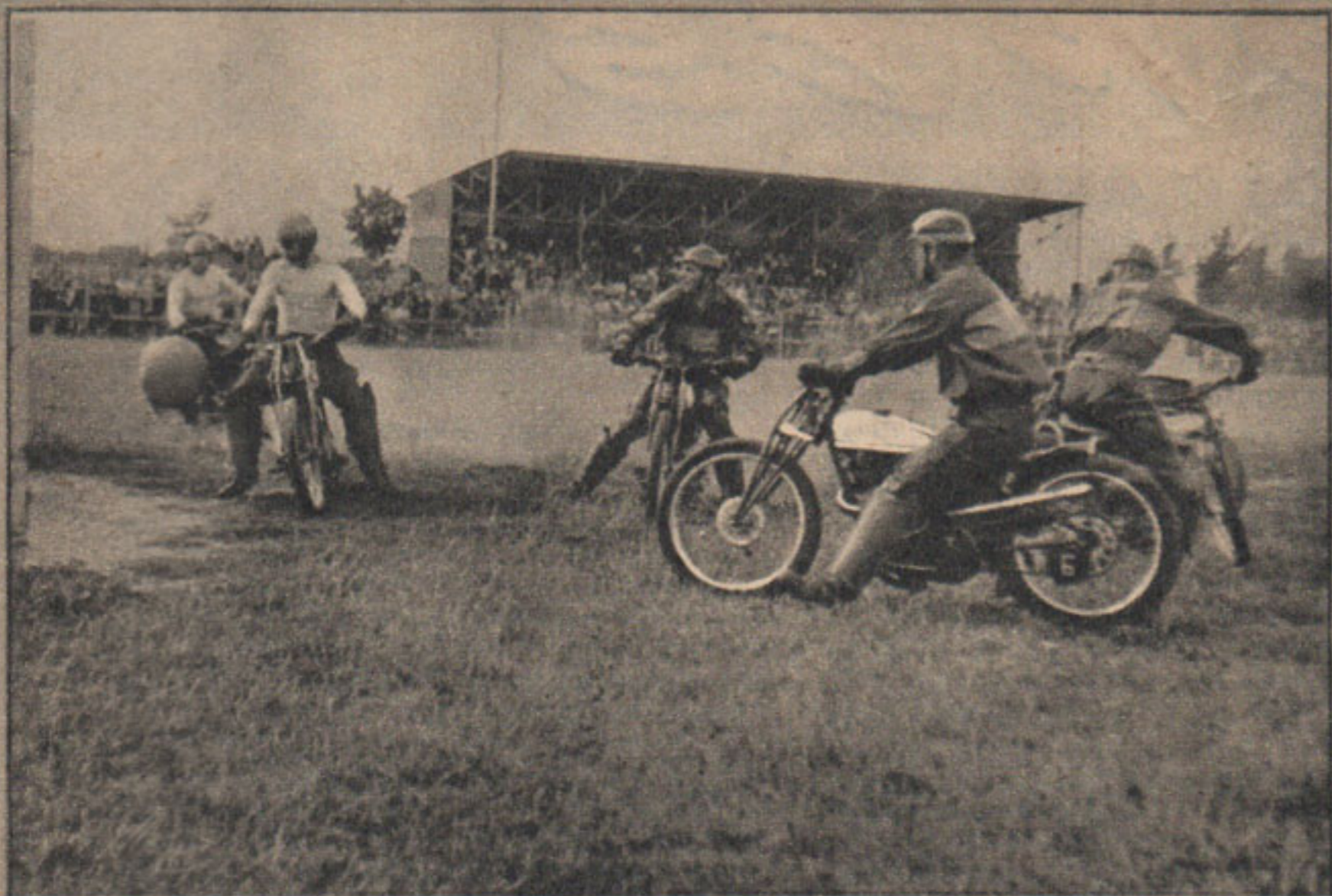
Mais cette présentation du moto-ball, sport constitué, ne nous a guère éclairé sur son visage sportif. Pour ce, voyons le règlement ou plutôt la règle du jeu, mais livrons-nous d'abord à quelques considérations particulières... à ce sport-jeu très particulier.

Il est spécifiquement amateur dans son esprit et dans sa lettre et ne veut surtout pas devenir professionnel. A l'appui, nous précisons que les recettes, parfois considérables, qui entrent dans la caisse des clubs organisateurs, servent à payer et entretenir

Ces 2 photos démontrent l'engouement que suscitent les matchs de moto-ball.







les machines, dont aucune n'appartient en propre à un joueur. Les clubs possèdent donc un certain nombre de motos et d'équipements. Ils payent les frais d'organisation, les frais de déplacement et d'hébergement, le carburant, l'huile, mais

Quelques phases de jeu illustrant la virilité et la rapidité de ce sport mécanique.

# Ball

les joueurs ne perçoivent aucune prime de départ ni aucun prix en espèces... Seulement des coupes, des médailles et des titres, mais tout cela et toujours *par équipe*. Il en ressort un esprit particulier où la commercialisation du sport est absente et où l'équipe se substitue systématiquement à l'individu et au champion.

Insistons sur le caractère populaire de ce sport, puisque chaque membre d'un club de moto-ball dispose, pour jouer et s'entraîner, d'une moto valant 200.000 francs et d'un équipement spécial dont les seules boîtes de protection, du genre hockey, coûtent plus de 20.000 francs... Tout cela, assurances et tous frais payés pour une cotisation annuelle de 2.000 francs.

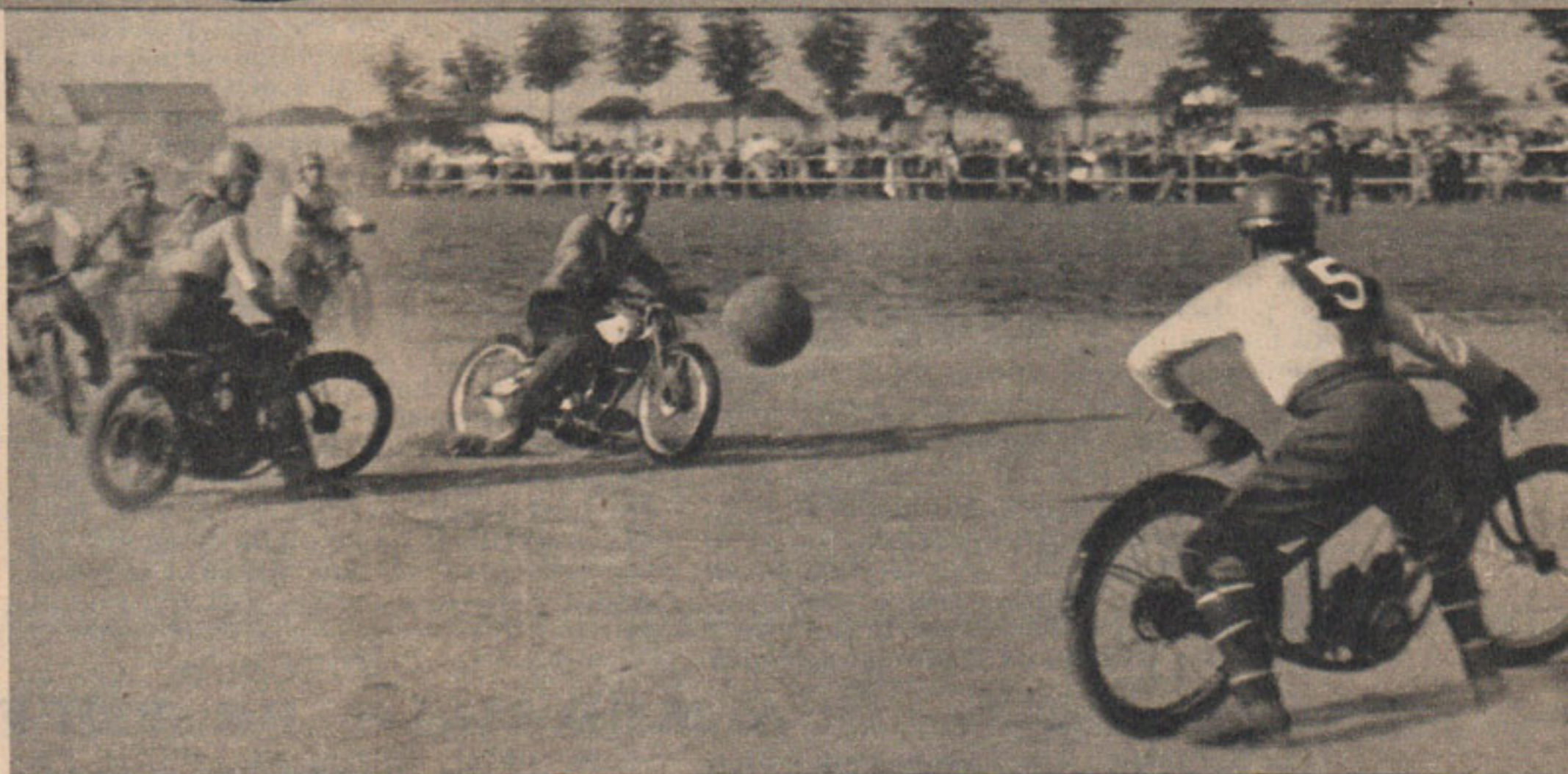
## La règle du jeu

Le terrain est celui traditionnel du football, avec ses bois.

Deux équipes de 5 joueurs motorisés s'affrontent, avec un ballon de cuir de 38 cm. de diamètre, en trois périodes totalisant 75 minutes de jeu.

La formation des équipes est la suivante : 1 goal, 1 arrière, 3 avants.

Le jeu est « encadré » par deux arbi-



tres ; leur rôle, difficile et très important, conditionne le comportement des joueurs, car ils doivent être à la fois gendarmes, témoins moraux, psychologues et conseillers techniques pendant le long apprentissage du joueur. C'est pourquoi l'U.F.M.B. a organisé une école de formation des arbitres, avec cours théoriques au tableau noir, cours pratiques et psychologiques sanctionnés par un examen aboutissant à la licence officielle d'arbitre de moto-ball paraphée par la commission et l'U.F.M.B. Il va sans dire que ces arbitres sont aussi des bénévoles.

## Le joueur de moto-ball

C'est un footballeur à moto, nous l'avons dit, et cette affirmation se retrouve en ce que les meilleurs « équipiers » sont presque toujours issus du football et rarement des sports motocyclistes... peu d'entre eux même étaient motards avant de venir au moto-ball. Ils s'avèrent les joueurs les plus efficaces à la marque, ceux qui composent les équipes gagnantes, tandis que les virtuoses du guidon venus d'autres sports motocyclistes sont généralement trop individualistes, trop personnels et plus axés sur leur machine que sur le ballon... Ce sont d'ailleurs ceux-là qui se plaignent du matériel et voudraient toujours plus de chevaux. En bref, il faut au moins trois ans pour former un joueur de premier plan, entendons par-là un tacticien du jeu d'équipe et un as du guidon ayant l'esprit moto-ball, et il y a très peu d'élus pour beaucoup d'appelés, car l'affaire est rude et ne manque pas de horions, surtout au début.

Voici quelques noms parmi les meilleurs, mais répétons qu'ils ne prennent leur pleine signification sportive qu'à l'échelle de l'équipe : Prades (Avignon), Darmain (Carpentras), Venturi (Carpentras), Deviegher (Troyes), Boulanger (Houlgate).

Courbevoie-Sport, championne de France, catégorie excellence ;

Carpentras, détentrice de la Coupe de France ;

Cavaillon, Avignon, Troyes, Orly.

Les rencontres internationales se sont jusqu'ici bornées à quelques joutes amicales avec les Anglais et les Belges (avant guerre). Mais elles sont au programme de la F.I.M. et appartiennent au proche avenir.

Le premier match de la saison 1952 opposera les équipes de Courbevoie-Sport et de Camaret, le 2 mars, au cynodrome de Courbevoie.

Répétons que la France, promotrice du moto-ball, reste en tête de la hiérarchie des valeurs, et le match France-Nord contre Sud, au cynodrome de Courbevoie, a démontré, l'été dernier, à 18.000 spectateurs enthousiastes, l'excellence d'une technique certainement à l'avant-garde du moto-ball européen.

(Prochainement, présentation et étude technique des machines du moto-ball.)

R. MOUCHET.





## MOTO-CROSS

Suivant la vieille expression populaire... « la saison s'avance, bientôt on entendra le coucou »; les 29 jours de février sont entamés, les « crosseux » préparent leurs machines : il est temps de penser à la réouverture du moto-cross.

Déjà en mars le calendrier officiel porte 7 moto-cross et dès le 1<sup>er</sup> dimanche d'avril les fameuses buttes de Montreuil avec le Grand Prix d'ouverture de l'A.M.S. lèveront le rideau sur la saison 52.

Trois cents réunions dominicales nationale ou internationales sont inscrites du nord au sud et de l'est à l'ouest, sans oublier l'Afrique du Nord et le Maroc. Comme on le voit, la boue ne manquera pas sous les tétines... et la poussière aussi, nous l'espérons très fermement.

Profitions donc des dernières semaines d'inaction pour rappeler quelques aspects du règlement F.F.M. régissant les moto-cross... ceci à l'intention des coureurs et... des organisateurs.

### Définition et capacité des moto-cross (extrait de l'additif au règlement officiel).

a) *Internationaux.* — Inscription obligatoire au calendrier international. Visa F.F.M. Visa Ligue Motocycliste régionale. Clôture des engagements 15 jours avant la course. *Capacité:* tous coureurs détenteurs d'une licence internationale de la F.F.M., titulaires du permis de conduire ou du certificat international.

b) *Nationaux.* — Inscription obligatoire au calendrier national (clos le 3-12-51 par le Comité de la F.F.M.). Visas et clôture des engagements comme précédemment. *Capacité:* tous coureurs licenciés de la F.F.M. et titulaires du permis de conduire. Il faut donc entendre indistinctement nationaux et internationaux français qui participeront aux mêmes courses. La participation de 4 coureurs étrangers au maximum par organisation est également admise sous réserve qu'ils ne soient pas plus de 2 de la même nationalité.

*Régionaux.* — Inscription obligatoire au calendrier régional (visas). *Capacité:* tous coureurs licenciés nationaux F.F.M. et membres d'un club appartenant à la ligue régionale du club organisateur; aucun licencié international ne peut y participer. Cette restriction très importante vise à laisser les régionaux nationaux courir

entre eux sans qu'ils soient systématiquement dominés par des internationaux. Les coureurs reconnaîtront les courses régionales à ce qu'elles ne sont pas portées au calendrier national (car le calendrier régional est plus tardif et sujet à être complété en cours de saison). L'appartenance à la ligue régionale est assouplie par le texte suivant: « La F.F.M. peut accorder au club organisateur l'autorisation d'engager des coureurs nationaux appartenant à une seule ligue limitrophe (si celle-ci est consentante) sous réserve qu'aucune autre épreuve ne soit inscrite à la même date au calendrier national. »

*Restrictions.* — Au cas où un club de la même ligue a inscrit une épreuve au calendrier national ou international, l'autorisation de ce club est nécessaire pour organiser le même jour que lui.

c) *Épreuves intimes.* — Pas de visa F.F.M. Réservées aux seuls membres du club organisateur à l'exclusion des internationaux de ce club et *a fortiori* des autres.

*Les démonstrations.* — Elles ne seront plus autorisées qu'exemptes de droit d'entrée... que les organisateurs se le disent. Les inter y ont accès.

Donnons quelques précisions sur les modalités de décernement des licences.

Il convient pour chaque coureur de les renouveler chaque début d'année. Coût : licence internationale 1.500 francs, licence nationale 500 francs.

A cet effet, le coureur fait par l'intermédiaire de son club une demande de licence à la ligue dont il dépend en spécifiant licence nationale ou licence internationale. La première est délivrée d'office, la seconde fait l'objet d'un examen. La ligue statue en effet si le coureur est susceptible de représenter nos couleurs; son palmarès et son matériel entrent principalement en ligne de compte; enfin la commission de moto-cross ratifiée ou parfois demande un complément d'information; un coureur international est en droit de renouveler sa licence en catégorie nationale sur simple demande. Voilà donc en gros les droits et les devoirs de chacun; en tout cas, l'essentiel de ce qu'il faut savoir avant de signer ou de demander un engagement. Il est bon parfois de se remémorer l'article du code civil qui rejoint souvent le commencement de la sagesse: «Nul n'est censé ignorer la loi.»

## LA MÉDAILLE DE BUFFALO

Le dimanche 13 janvier, une animation inaccoutumée et bruyante régnait au vélodrome Buffalo où avaient lieu les premières épreuves de la Médaille.

Cette réunion n'avait en fait qu'une valeur d'entraînement, concurrents et matériel reprenant contact avec la piste après une assez longue inactivité nécessitant une nouvelle mise au point.

Des résultats prometteurs devaient néanmoins être enregistrés et, parmi les nouveaux venus, d'aucuns possèdent indéniablement une certaine « étoffe ».

Un public nombreux se pressait autour des machines et devant la ligne d'arrivée.

Etaient présents également MM. Bouvet, président de la L.M.I.F.; Cantalice, président du M.C. Châtillon; Voyer, président du R.M.C.; Adnet, Morin, Boyer, de l'*Echo des Sports* et M. Bardel, à l'amabilité duquel on doit le prêt du vélodrome.

Parmi les réalisations mécaniques marquantes, signalons le cyclomoteur pré-

senté par M. Faizant (A.G.F.), la 125 « maison » de M. Delauné, sans oublier le fameux Lambretta aux mains de Tano.

En catégorie 125 sport, une lutte farouche mit aux prises Tano et Hulard, tandis qu'en compétition Delauné, sur Puch, faisait cavalier seul et battait en fin de réunion le record du km. lancé en 34" 2/5. Sutra doit aller plus vite et ses qualités de pilote devraient lui valoir la place de 1<sup>er</sup>. Quant à Demuth, bien que sa Gnome frise le 100 au tour, il ne put faire mieux que 3<sup>e</sup>; c'est dire l'allure à laquelle fut menée l'épreuve.

Le dimanche 20 apparurent à l'entraînement de nouvelles machines qui entre-tenaient en lice à la prochaine réunion du 27.

D'ores et déjà, la Médaille 52 a pris un bon départ.

### Résultats

*Cyclomoteurs.* — 1. Morel (Gelem); 2. Hahn (Gelem); 3. Tano (A.G.F.).  
125 Sport. — 1. Tano (Lambretta); 2. Hulard (Spéciale).

**Les championnats de France 1952.** — Pour l'année qui vient, la formule est la suivante : championnats 250, 350 et 500 cmc. par courses multiples fixées à huit, toutes comptant avec coefficient égal.

Chaque course, ouverte à tous les licenciés, sera précédée d'une éliminatoire dont les modalités seront à déterminer par les clubs organisateurs. Seuls les 15 qualifiés par cylindrée auront droit au défraiement de déplacement (tarif S.N.C.F. 3<sup>e</sup> classe homme et machine, plus 1.500 francs par jour de déplacement avec minimum de deux jours et 1.000 francs pour les frais d'essence et de pneumatiques).

Cette formule est loin de donner satisfaction à l'unanimité des coureurs et une levée de boucliers se manifeste au sein de différents clubs (et des plus notoires); cependant espérons fermement qu'une entente interviendra dans les jours à venir car il serait regrettable que les championnats de France se vissent amputer de la participation des meilleurs motocrossmen français, les Brassine, Frantz, Prieur, Vouillon en tête, pour n'en citer que quelques-uns.

Voici la liste, la situation géographique et la date de ces huit courses des championnats de France 1952 qui seront disputées sur des terrains homologués mesurant 1.500 mètres minimum.

25 mai : Vesoul (M.C. Haut-Saônois).  
22 juin : Ivry (Union Sportive d'Ivry, région parisienne).  
6 juillet : Créteil (Racing Motor-Club Paris).  
13 juillet : Longwy (Groupement motocycliste de l'A.C. Lorrain).  
3 août : Cassel (Moto-Club du Nord).  
7 septembre : Lyon (M.C. de Lyon).  
14 septembre : Rouen (M.C. de Normandie).  
21 septembre : Valentigney (Vélo-Moto-Club de Valentigney, Doubs).

Nous croyons savoir, de source bien informée, que les championnats d'Europe se dérouleront cette année en cinq épreuves par addition de points. Montreuil se verrait attribuer l'organisation d'une de ces courses en septembre. D'ores et déjà ce club allonge le tracé des Buttes, le portant aux 2 kilomètres réglementaires requis pour les championnats d'Europe et procède aux homologations de tracés correspondants.

R. MOUCHET.

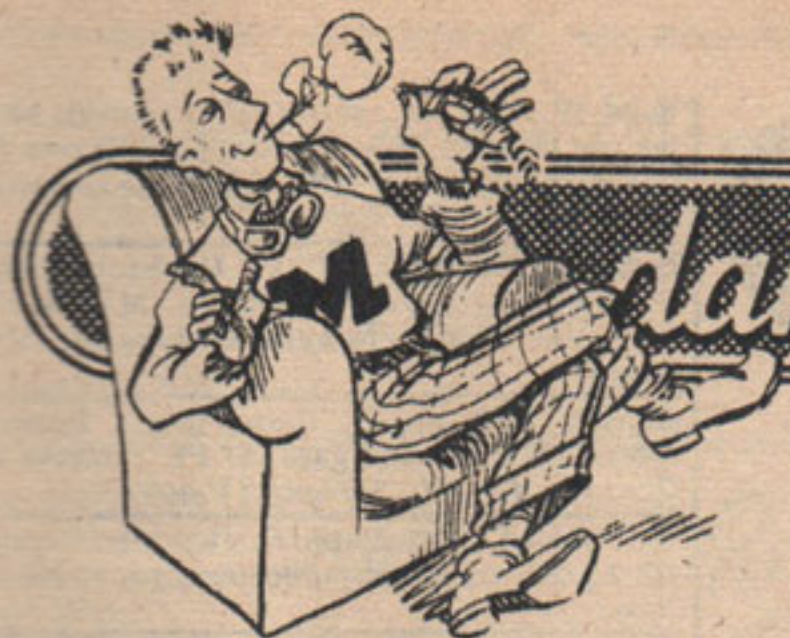
*Compétition.* — 1. Delauné (Puch); 2. Sutra (Puch); 3. Demuth (Gnome).

En dernière heure nous croyons pouvoir annoncer qu'une Commission extraordinaire de Moto-Cross serait réunie incessamment par le Comité de la F.F.M. pour nouvel examen de cette question pendante des championnats de France.

En effet, une solution qui semblerait donner satisfaction à la fois à la Commission de Moto-Cross (composée principalement de présidents de clubs qui sont aussi des organisateurs) et aux nombreux coureurs abstentionnistes, vient d'être présentée au Comité, lequel a décidé de surseoir, à des fins d'examen, à la ratification de l'actuelle formule de championnats en 8 épreuves, 8 éliminatoires, présentée par la Commission.

Rendons au passage hommage au souci légitime d'information ainsi manifesté par les dirigeants de la F.F.M. N'oublions pas que les décisions prises par la Commission de Moto-Cross, composé, répétons-le, principalement de présidents de clubs, le sont aux voix. Il serait donc ridicule de crier haro sur la Fédération.





## dans les CLUBS

### MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche une sortie

Le 20 janvier : Forêt de Marly (carrefour Royal). Départ : Porte de Saint-Cloud, 13 heures.

Le 27 janvier : Les terrasses du château de Saint-Germain. Départ : Porte Maillot, 13 heures.

### MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme, Sport, Camping)

Nos sociétaires sont informés que la réunion mensuelle, qui devait avoir lieu le jeudi 7 février, est annulée et sera remplacée par la 20<sup>e</sup> assemblée générale annuelle, qui aura lieu le dimanche 10 février 1952, à partir de 9 h. 30 du matin, au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Figure à l'ordre du jour

Allocution du président sur l'activité du M.C.C. en 1951; rapports moral et financier 1951; renouvellement des membres du comité directeur et des commissions; organisation de la XIII<sup>e</sup> soirée annuelle du M.C.C. du 15 mars 1952; projets divers se rapportant à la saison sportive et touristique; renouvellement des licences de campeurs, de coureurs, commissaires; prise des cartes de l'année 1952 et paiement des cotisations; questions diverses.

Étant donné l'importance de cette assemblée annuelle, nous recommandons instamment à tous nos membres actifs de bien vouloir être présents à cette séance, qui aura beaucoup d'intérêt pour l'avenir futur du Moto-Club Châtillonnais. Nous serons également dans l'obligation d'ouvrir la séance à l'heure prescrite étant donné l'ordre du jour ci-dessus, qui est très chargé et sérieux.

De plus, nos sociétaires voudront bien noter que, notre XIII<sup>e</sup> soirée annuelle comportant un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit privé, aura lieu le samedi 15 mars 1952 et non le 8, comme prévu précédemment. Cette fête est organisée pour

fêter joyeusement le 20<sup>e</sup> anniversaire de la fondation du Moto-Club Châtillonnais, le club gai, et distribuer les récompenses aux lauréats des différents championnats du M.C.C. pour l'année 1951.

Pour tous renseignements et adhésions, écrire ou s'adresser tous les jours à la permanence du siège social, il sera répondu à toute demande écrite.

### MOTO-CLUB CARCASSONNAIS Election du bureau 1952

Président : Jalbaud. Vice-présidents : Changeux, Mathieu. Secrétaire général : Bonnafous. Secrétaire adjoint : Rey. Propagande : Bousquet. Trésorier général : Saint-Sarnain. Trésorier adjoint : Rocoche. Commissaires sportifs : Constans, Oustric, Ramis. Commission touristique : Hoebrechts, Rey. Matériel : Oustric. Organisation sportive : Auriol, Bousquet, Mathieu, Nepote. Chronomètres : Laveyssière, Ninon, Parayre. LIGUE : Délégué : Bonnafous. Suppléant : Rey.

Toute la correspondance doit être adressée à M. Joseph Bonnafous, secrétaire général, Café des Colonies, 27, boulevard Jean-Jaurès.

### MOTO-CLUB DU PERCHE

Voici la composition du bureau du M.C.P. à l'issue de son assemblée générale du 8 janvier :

Président : A. Leclerc. Vice-président : G. Gary. Secrétaires : Malherbe, Gremillon. Trésorier : Debray. Membres : Gremillon père, Holman, Bigeaud, Dodier, Vallée.

Le Moto-Club du Perche rappelle que son troisième moto-cross aura lieu le 8 mai et sa course de prairie le 4 juin.

### MOTO-CLUB PROVINOIS

Le vendredi 4 janvier 1952 a eu lieu, au cours de la réunion mensuelle, l'élection du bureau 1952, dont voici la composition :

Président d'honneur : A. Elisabeth. Président : J. Petillot. Vice-président : A. Anon. Secrétaire : R. Gillof. Adjoint : A. Geffroy. Trésorier : R. Gros. Adjoint : M. Guilleret. Délégués sportifs : MM. Allaguillaume L., Ifly J., Judas Y., Raucq A., Trumeau M.

Nous invitons les motocyclistes isolés de la région à se renseigner au sujet de nos différentes activités : tourisme, compé-

titions, camping, etc., car nous sommes persuadés que l'une d'entre elles les enthousiasmera.

Nous rappelons que la réunion mensuelle a lieu le premier vendredi de chaque mois, au siège social, « Penalty-Bar », rue de la Friperie, à 21 heures.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. J. Petillot, rue du Val, tél. 90 ; M. Roger Gros, rue des Capucins, tél. 444.

### LE RALLYE DES ROIS AVEC LE MOTO-CLUB DU DOUBS

Le Moto-Club du Doubs voulait fêter les Rois d'une façon originale ; il y est parvenu et ses membres furent tous enchantés de leur après-midi passé au milieu de gens bien sympathiques...

Au fait, en quoi consistait ce fameux rallye ? C'était bien simple : il fallait partir à moto, bien entendu, et ramener, à 16 heures, devant le Café de la Terrasse de Palente, une branche de houx de vingt centimètres. Pour départager les concurrents, elle devait en outre avoir le plus grand nombre de grains rouges possible.



Dans ce jeu, aussi attrayant que peu commun, les motards rivalisèrent d'adresse, d'audace même...

Partis à 14 heures, les motards étaient tous de retour à 16 heures, ayant profité d'un beau dimanche ensoleillé.

Voici le classement de cette « chasse au houx » :

1. Renaud, 76 points ; 2. Bruleport, 61 pts ; 3. Miellin, 60 pts ; 4. Dodoche, 57 points ; 7. Herzig, 50 pts ; 8. Laviee et Levi, 46 points ; 10. Menetrier, 45 pts.

Puis Gehin, Savio, Boillon, Glanclaude, Grenier, Kadhour, Richard, Caffé, Auzias, Dustour, Jeardon, Jacques, etc.

A l'issue du Rallye, les membres du Moto-Club se retrouvèrent chez Courbet, où ils tirèrent les Rois puis dansèrent jusqu'à une heure très avancée de la soirée.

## AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : ANDRIEUX. Prénom : Henri. Surnom : Pingouin. Né à Paris en 1892.

PALMARÈS. — Un des précurseurs des grands raids : en 1926, avec Sexé et Dumoulin a accompli le Tour du Monde sur la Gillet-Herstal 350 cmc. dite de ce fait « Tour-du-Monde ». Est d'ailleurs, depuis, resté fidèle à la marque, tantôt au guidon, tantôt comme manager des coureurs. Est, comme on le voit, toujours souriant. Il a rapporté de ce voyage des souvenirs qui n'ont pas toujours rapport à la moto et qu'il rappelle avec plaisir et en un style imagé.

A commencé sa carrière de coureur par le Bol d'Or en 1924 et a remis ça en 1928, 29, 33 au cours desquels il s'est classé recordman du monde.

Avant de se dévouer à Gillet-Herstal il montait des marques moins solides que lui, puisque disparues : P.S. Mascotte, Royal-Moto, Prester, Clément, Gladiator, etc...

Sur Gillet-Herstal a couru tour à tour en 350, 500 et 600.

Autres exploits. Andrieux est surtout spé-



cialisé dans les grandes épreuves de tourisme. Il s'est glorieusement comporté dans les principales d'entre elles, entre autres :

Paris-Nice : 1927, 28, 31, 33, 36. Paris-Roubaix : 1930, 31, 32. Paris-Pyrénées-Paris : 1927, 30, 33. 6 Jours d'Hiver : 1927, 28, 29. Tour de France : 1929, 30, 31, 32, 33, 36. Liège-Milan-Liège : 1933. Tourist Trophy (Montlhéry) : 1927. Circuit du Sud-Ouest : 1934, 35, 36. Coupe de France de Tourisme : 1929, 30, 31, 33, 34, 36.

Dans les catégories où il courait, Andrieux s'est classé pour les Coupes de France en 1929, 30, 31, 33, 34, 36.

REMARQUES PERSONNELLES. — Si vous voulez savoir pourquoi il a été, par ses camarades, baptisé Pingouin, il vaudrait mieux lui poser directement la question ; ce serait trop long à raconter ici, et sans doute moins spirituel.

En tout cas, contrairement à l'interprétation de Le Penven, il n'a pas les pieds palmés et n'est pas « manchot ».



**ACHATS**

**125 REC.** Ecr. px et détails. *Bulcan, 45, r. J.-Jaurès, Saint-Denis.*

**ACHETE** ttes motos réc. *Hurni, 38, rue Saussure, Paris.*

**ACHETE** side moderne, tr. bn. ét., à droite. Ecr. *Maquaire, 14, r. Auber, Calais.*

**ACHETE** moto même mauvais ét. ou moteur seul 175 Terrot culb. *Delmas, 28, r. Mazargan, Carcassonne.*

**CHERCHE** Peugeot 415 de préf. ou 515 à remont., à revis. ou incompl., plus 1 carter de distribution 415-515 culb. *Boibessot, Le Viviers (Savoie).*

**VENTES**

**125-175 MOTOBECANE** 1951. 175 **GUILLET** tte équip. **TRIUMPH 500** nve et occas. *Hurni, 38, rue Saussure, Paris-17°.*

**VAP. 4,** 1.200 km., ét. nf. Px 16.000 fr. *Boibessot, Le Viviers (Savoie).*

**SCOOTER A.G.F.,** 3.500 km. Px 120.000. *Jacquard, 23, av. d'Aligre, Le Pecq (S.-et-O.).*

**TERROT 350,** jolie, enlevé 55.000 fr. *Dejamme, 34, r. de la Petite-Saussure, Vitry (Seine).*

**MOT. PUCH 125,** mono-carbu, exc. ét. *Suacisse E., Taementines, M.L.T. 26.*

*Un bébé boué combiné*



c'est un

**"DIEM"**

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

3 VITESSES - REFRIGÉRISSMENT PAR TURBINE  
88-90, RUE DU BORGEO - PARIS 20°  
MÉTR. 48-47

**TERROT 500 RGST,** 1951, 5.000 km. impec. Px 180.000 fr. *Urg. Fouéré, Châteaudren (C.-du-N.).*

**PUCH 125 T.S.,** 3 v., sélec., tte équip. en luxe, tr. bn. ét. Px 145.000 fr. **GNOME-RHÔNE 350** super-major culb., 4 v., bn ét. Px 110.000 fr. **B.S.A. 500** culb., 3 vit. Px 80.000 fr. *Kiénié, 73, quai du Point-du-Jour, Boulogne (Seine).*

**TRIUMPH** spécial cross 350, ét. nf, boîte B.S.A., fche télesc. (Farjas), nbsses pièces rechanges. Lot pièces angl., mot. boîte B.S.A. M.20. Moteur **NORTON** 16 h. Mag. dyn. Lucas-Rousset, acc., Cadre **GILERA** susp. AR. *Desmelliers, 3, bd de l'Assaut, Beauvais (Oise).*

**MOBYLETTE 125, 175 MOTOBÉ-CANE, TERROT 125** culb. Disponible **NORTON 500** manx très rapide prête pour course *Cherrier, 31, bd H. Sellier Suresnes (Seine) Tél. Long 16-29.*

**INDIAN 1200,** bon état, grenat 125.000 fr *Taury, 60, rue Octave Mirbeau, Paris-17°.*

**PEUGEOT 150,** neuf, prix intéressant **MOTOCONFORT D.45** nfs disponibles. *Pierre Monginet, 9, bd Murat, Paris-16°.*

**PEUGEOT Side 500** cc., 4 vit., delco, reprise 125.000 fr. **CRONIER, 4, square Dordogne Paris-17°.**

**KOEHLER 100** Villiers, bn. ét. Px 27.000. *Belluc, 14, r. Montrosier, Neuilly (S.). Tél. : Mai. 69-76, h. repas.*

**SCOOTER** Bernardet 250 cmc., excel. ét. *Lamy, 1, allée Courbet, Villemomble.*

**UNIQUE** Morgan a.r.g., 3 R.+R., sec. 4 cyl. Ford 3 vit. M. AR. dem., él., p. ét. Px d'un vélomoteur 150.000 fr. Sur rendez-vous, *Buonso, 16, r. Montmorency, Paris-3°.*

**PETITES ANNONCES**

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

**SCOOTER BERNARDET**

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS  
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

**G. S. M.**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, Rue des Écoles, PARIS (5°)

ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5°



**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) —

**SIDE-CAR "PRÉCISION"**

39 bis, Rue Martre, CLICHY Seine

**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

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.)

**B.M.W. 750** lat., sél., f. tél., tansad, béq. lat., ét. impec., très rapide. Px 180.000 fr. *Librairie, 35, r. du Cardinal-Lemoine, Paris-5°.*

**B.S.A. 750** impec., 2 cyl. tte équip. luxe. P: 185.000 fr. Une dynamo Mill-Noris. P: 5.000 fr. *M. Rougier-Lespinasse, Périgueux.*

**JAWA 350** bicycl., dern. mod., impec., 8.000 km., mécan. garant. Px 190.000 fr. *Ecr. H. Airaud, Serigné (Vendée).*

**TANDEM** Derny, parf. ét., bien équip. Px 85.000 fr. *S'adr. concierge, 72, r. Haxo, Paris-20°.*

**VENDS** Gnome-Rhône 800 A.X.2 av. side ét. méc. impec. Px raison. *Ecr. Fonty, 9, fg St-Pancrace, Autun (S.-et-L.).*

**HARLEY 750** bleue, impec., équip. compl. **R.-GILLET 1.000** av. side Bernardet. *Vian, 162, bd Berthier, Paris-17°.*

**VICTORIA 350** culb., 4 vit., sélect., sup. occas., tansad, sac cuir. Px 110.000 fr. *Pascault, 20, r. Compans, Paris-19°. Tél. : Bot. 69-20.*

**Scooters et Cyclomoteurs**  
équipés du célèbre  
moteur **ucciollo**

**M. BERNET**  
CONSTRUCTEUR  
4, Rue Thiers  
CHOISY-LE-ROI  
Tél. BEL. 01-87

Stock pièces détachées

**P.50 PEUGEOT,** bn. ét. Px 15.000-100 **MOT.** Aubier-Dunne, bn. ét. Px 30.000 fr. **P.35 PEUGEOT** tte équip. Px 80.000 fr. **MOTOBECANE 125** culb. bn. ét. Px 95.000 fr. *Chouffot, cycles motos, Maiche (Doubs).*

**TANDEM** 8 vit., dont un plateau, 3 freins tamb., g.-boue Martel., phares av. code ent. chromés, coul. crème, p.-bag. AR., sac. Px 40.000 fr. *Mme Leroy, 10, r. Montera, Paris-12°. Tél. : Did. 94-30.*

**ROYAL-ENFIELD 5 CV.** superculas. 4 vit. sélec., télesc. 49, ét. nf. Px 200.000, reprise. *Leclerc, 56, r. Max-Dormoy, Paris-18°.*

**CAUSE** dbl emploi vds Motobécane moby-club 125 cmc., fche télesc. mot. culb., entier. nve. *Ets Carré, Nouzonville (Ardennes). Tél. : 67.*

**SIDE** Magnat sup. cul. 4 CV., 1<sup>re</sup> main AV-Sanor, R. de sec., parf. ét., p. roul., compl. Px 150.000 fr. *Voulst, Laiterie, Briancçon (H.-A.).*

**URGENT** vds cse départ 500 cmc. Motobécane 3 vit. mod. 1938, tr. bn. ét., pns nfs. Px 75.000 fr. *Sansot, rte de Mezin, Condon (Gers).*

**B.S.A. A.7,** 6.500 km., juin 51, impec. *Faivre, 10, r. Moreau, Paris-12°, ts les matins.*

**TERROT 125,** f. tél., 4 vit., sél. N.S.U. 125, 3 vit., sél. cme nve. *Henri, 52, r. Goutte-d'Or, Paris 18°.*

**PARTICULIER** à part. vds 145.000 fr. superbe 175 2 tps, tr. rec., 4.000 km., ent. équip., val. 185.000 fr. ou échg.ctre cylindrée sup. ou ctre voit. C.4 même cote. *Helven, 89, r. Belliard, Paris-18°.*

**SCOOTER** Bernardet 250, avril 51, nbx acces., ét. nf. Px à débat. *Gabon, 53, av. D.-Casanova, Vitry-sur-Seine.*

**T.W.N. 250** carter mot. monopiston, fche av. et div. pièces cadre. **AUTOMOTO 250** lat. M° 13 parf. ét. *Delabaume, Montboucher (Drôme).*



**MOTOBÉCANE**LIVRAISON  
IMMÉDIATE29, Av. de la Gde-Armée  
Tél. PAS. 86-45  
PARIS - 16<sup>e</sup>Ets **R. PIEL, S.A.**162, rue Edouard-Vaillant  
Tél. ARG. 70-58**BEZONS (S.-&O.)**

AGENCE EXCLUSIVE

EXPOSITION DE TOUS MODÈLES

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE - ACCESSOIRES

STATION-SERVICE "MOBYLETTE"

CRÉDIT

Ateliers de Réparations Spécialisés

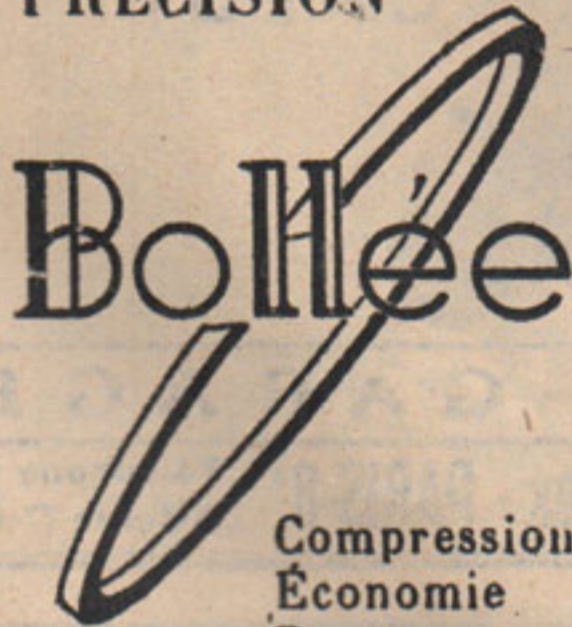
CRÉDIT

**TRIUMPH** all. 200, 5 P., 3 vit., sélec., fche télesc., ent. ref. à nf d'orig. en rod. garant. Px 160.000 fr. *Wirmann, Freland (Haut-Rhin).*

**PEUGEOT** Griffon P.56, fche télesc. sélec., 4 vit. access., tr. bn. ét. *Bœufs J., 15, r. des Pyramides, Paris. Tél. : Bot. 43-30 h. travail. Opé. 53-24 apr. 7 h.*

**MATCHLESS 350** 1950, 6.500 km. cme nve. Px 215.000 fr. *René, 11, rue Eug.-Sue, Paris-18<sup>e</sup>.*

**HARLEY-DAVIDSON 1.200** bleue et chrome, ét. nf., tr. gd. luxe, sélect., radio, sirène, sac., selle bipl., 4 ph., 2 kaxons, pne 50x16. Px int. *Van Sterre, 9, r. Rabelais, Saint-Ouen (Seine).*

Spéciale pour tous moteurs  
deux temps10, r. Git-le-Cœur, PARIS-IV<sup>e</sup>  
Tél. : PORT-ROYAL 15-14SEGMENTS DE  
PRÉCISION

**PEUGEOT 175**, avril 51, susp. AR., 5.000 kl., impec. Px 130.000 fr. *Guioton, r. du Panorama, Deuil (S.-et-O.), vis. sam. et dim.*

**BERNARDET** mono, 1951, 2.500 km., sac. *Fromont, 14, r. Gambetta, Honfleur (Calvados).*

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

B.M.W., NORTON, D.K.W., 100 motos, épaves et à remont., roues, cadres, boîtes pièces neuves et occas., etc. Vis. le samedi, 40, r. G.-Mocquet, Malakoff ou écr. av. 2 timb. *Laugier, 7, r. F.-Faure, Vincennes.*

## ÉCHANGES

**ZUNDAPP 7 CV.**, 4 cyl., av. side ctre N.S.U. 600 type Armée. *Lescure, 101, av. V.-Hugo, Levallois.*

**ECHANGE Vespa 51** impec. ctre moto à 1.200 accepte soultte si crédit. *Jorrand, 46, av. Bizot, Paris-12<sup>e</sup>.*

**VENDS** ou échg. cond. inter. Hanomag 7 HP culb., 4 vit., freins lockeed, val. 240.000 ctre moto 750 B.M.W. ou Zundapp av. side bn. ét. préf. culb. *L. Rossignol, 30, r. J.-d'Arc, Rehon (M.-et-M.).*

**ZUNDAPP 750**, type Russie, parf. ét., side Précision, mot. refait, pne, 5.000 km. Px 225.000 fr. ctre Simca.6 ou 202, mettrait dif. *Conchon, 15, r. Humblot, Paris-15<sup>e</sup>.*

**TERROT 500** monobloc latér., impec. ctre 125 ou scooter, ach. side seul Précision. *Indian. Félix, 44, r. Gaillard, Vichy (Allier).*

## FONDS DE COMMERCE

**VENDS** fonds auto motos, vélos, dép. Yonne, seul au pays. Ecr. *Motocycles.*

## VOITURES

**ROLUX 175**, mod. salon 51, gar. 5 mois, 500 km., impec., nve. Px 195.000 fr. (acheté 250.000), timbre pr réponse. *Schnell 36, r. Franklin, Mulhouse (Haut-Rhin).*

**VOITURETTE** Scooter sans permis Rolux et Mochet. Px 45.000 fr., 6 mois à 7.000 fr. *R. S., 30, bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine)*

## DEMANDE D'EMPLOI

**BON OUVRIER** patenté ayant atelier cherche travail à domicile, montages pièces détachées, cycles, motos, électricité. *M. Tavani, 33, Gde-Rue, Mousseaux-sur-Seine (Seine).*

**LA REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE** cherche rédacteur haute qualification, spécialiste moto, connaissant anglais technique. Ecr. av. réf. 22-24, r. de la Saussière, Boulogne (Seine).

**MOTO-HALL**

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES

Velocette



MOTOBÉCANE

TERROT

CRÉDIT

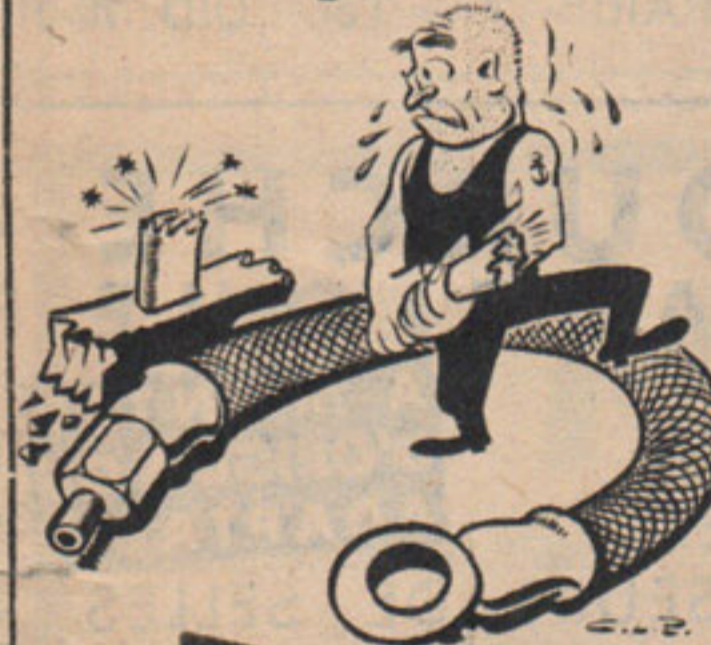
78, AV. DES TERNES - PARIS-17<sup>e</sup> - GAL. 78-05

## OFFRES D'EMPLOI

**MECANICIEN** moto, si possible au courant vente, place stable, *Delaire, 4, imp. de la Gaité, Paris.*

## LES QUALITÉS OTOM

Il ne fond pas...

10 **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

## JEUNES !

un métier passionnant  
et bien rétribué  
est à votre portée

« J'ai maintenant un métier passionnant et l'espoir de devenir moi-même un jour Patron » nous écrit l'un de nos élèves, placé par nos soins.

Vous qui aimez la mécanique et l'électricité automobile faites comme lui. Sans quitter votre emploi actuel ou pendant vos loisirs vous pouvez, en quelques mois, apprendre un métier qui vous procurera rapidement de bons gains et assurera votre avenir par de nombreux débouchés dans des branches les plus diverses.

Une intéressante documentation vous sera envoyée **GRATUITEMENT** si votre demande de renseignements est adressée aujourd'hui même aux :  
**COURS TECHNIQUES AUTO**  
**Service 14** — Rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

## DIVERS

**ACHAT**, vte, échg. pièces motos A.B.C. et Gnome. *Barthélémy, 48, r. Aug.-Lançon, Paris.*

**SPECIALISTE** Dresch. *Molisse-Motos, 80, bd Sellier, Suresnes (Seine).*

**ACHAT COMPTANT**  
Tous VéloMOTEURS, Motos  
Scooter

**DELAIRE**

4, Impasse de la Gaité - DAN. 55-43

## AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard  
Soult

Tél. : DOR. 49-42



PARIS

XII<sup>e</sup>

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

LIVRAISON RAPIDE

**MOTOBÉCANE**

STOCK COMPLET

DE TOUS MODÈLES

STATION "MOBYLETTE"

94, BOULEV. MAGENTA, PARIS-NOR. 65-25

**R. CHABRIER**PIÈCES DÉTACHÉES  
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

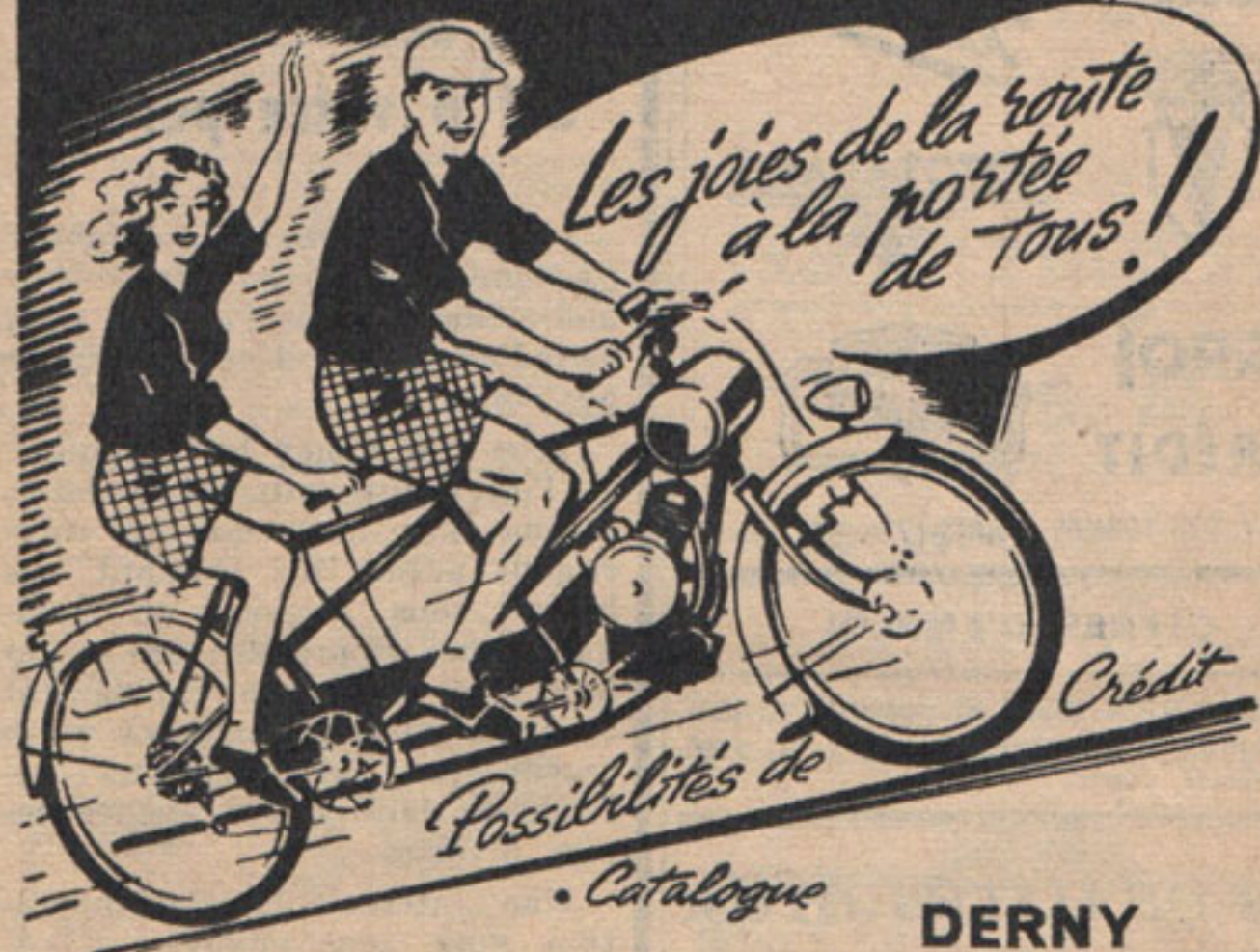
CRÉDIT



*Vite, loin, sans effort...  
et économiquement!*

*...en pédalant sur un*

**DERNY**  
CYCLE ET TANDEM



*Possibilités de  
Catalogue*

**DERNY**

181, AVEN. MICHEL-BIZOT - PARIS-12<sup>e</sup> — Tél. : DID. 76-01

**P. BRISSONNET & C<sup>ie</sup>**  
VOUS PRÉSENTE

*Le fameux*  
**SCOOTER  
SPEED**

LE PLUS JOLI  
ET LE PLUS MODERNE  
DES CYCLOMOTEURS  
Le 50<sup>cmc</sup> **GRANDIEN**

LA PLUS MODERNE DES  
MOTOS 250 SPORT  
La **JONGHI**

LES MEILLEURS  
ACCESSOIRES  
MOTOS ET SCOOTERS

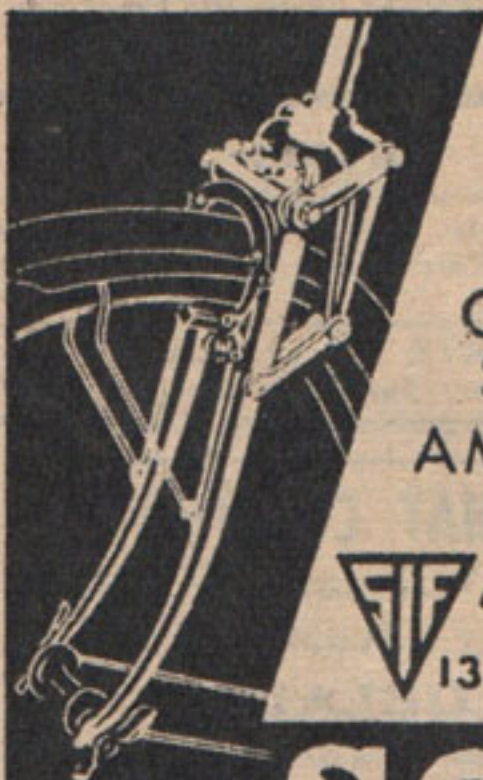
dont le traitement des  
roues à l'**INCREVEX**  
qui met le motocycliste à  
l'abri de la crevaison.

Et la pose en 2 heures de  
l'embrayage **CICCA**  
adaptable à la  
**MOBYLETTE**.



**P. BRISSONNET & C<sup>ie</sup>**

CONSTRUCTEURS  
22<sup>me</sup> Bd. du Général-Leclerc - NEUILLY YSEINE  
MAILLOT 87-40 et la suite



**FOURCHE  
ELASTIQUE**

GUIDONS  
SOUPLES  
AMORTISSEURS DE SELLES

**A MONTER  
D'ORIGINE OU  
ADAPTABLE**

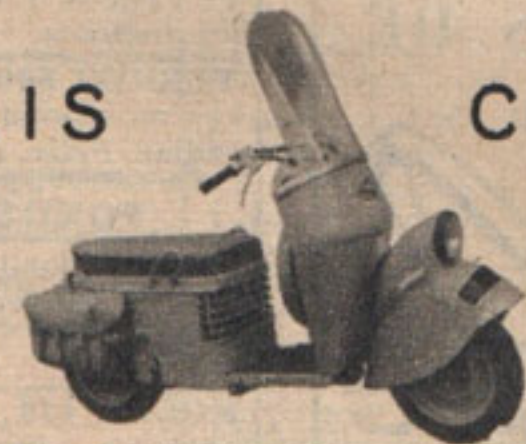
*pour cyclomoteurs*

133, RUE DU TEMPLE - PARIS - ARC. 56-15

**SOUPLESS**

**SCOOTER BERNARDET**

ESSAIS CRÉDIT



**IMPÉRIAL-GARAGE**

Métro : VILLIERS 23, Bd de Courcelles - PARIS-8<sup>e</sup> Téléphone : LABorde 77-40

**Velocette** LE 200 : UN RÊVE...

EXPOSITION - VENTE

**S. G. U. A.**

268 bis, Boul. St-Germain  
(200 mètres du PONT de la CONCORDE)

PARIS-7<sup>e</sup> - Tél. INV. 00-27

Ouvert de 9 h. à 19 h. 30, sauf le Dimanche

La protection et la commodité du scooter.  
La tenue de route d'une moto de course.  
Le confort, le silence d'une voiture de luxe.  
L'économie d'entretien par la plus haute qualité.

**DEMANDEZ-NOUS UN ESSAI**

Service après vente - Pièces détachées - Accessoires spéciaux

Et toujours tous les modèles **PUCH** et **HOREX**



*Vous pouvez gagner*

**GRATUITEMENT**

**Une 250 cmc. JONGHI!**  
(1<sup>er</sup> PRIX)

**UN CYCLOMOTEUR A.G.F.**  
(2<sup>e</sup> PRIX)

LA 250 cmc. JONGHI EST EXPOSÉE AUX  
Éts REVIL, 82, AVENUE DES TERNES - PARIS-17<sup>e</sup>



N° 19.521

EN PARTICIPANT AU  
**REFERENDUM-CONCOURS**  
DE LA  
**REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE**

Règlement dans le numéro de FÉVRIER de la R.T.M.

Dans tous les kiosques, ou, à défaut :  
**REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE**  
22, Rue de la Saussière — BOULOGNE (Seine)

Le numéro : 120 frs

MOLitor 29-23, 67-15

*Une simple pression  
du pouce*



ET VOUS AUREZ  
A VOLONTÉ  
— — —  
AVERTISSEUR  
LANTERNE  
PHARE  
CODE  
AVEC LE  
**COMMUTATEUR**  
C. M. 45

DIRECTION  
GENERALE  
LA SONE  
— ISÈRE —

USINES  
LA SONE  
et DOMÈNE  
— ISÈRE —

**MORELO**

AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45

**B. M. W.**

Fournisseur de l'armée d'occupation en Allemagne

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

**LATSCHA**

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES  
à 300 mètres de la gare Tél. : GRE. 17-93



**TOURISME ET COMPÉTITION**  
*Fabrication française*


**88  
ROD**

Caoutchouc moulé,  
Sans pièces métalliques,  
Intérieur garni chamois.  
Souple, incassable,  
Visibilité totale,  
Écrans blanc, jaune, fumé, à volonté.  
Meilleure qualité au meilleur prix

**ROD** - 11, Rue Jean-Binet, COLOMBES (Seine)



*Le tour du monde*

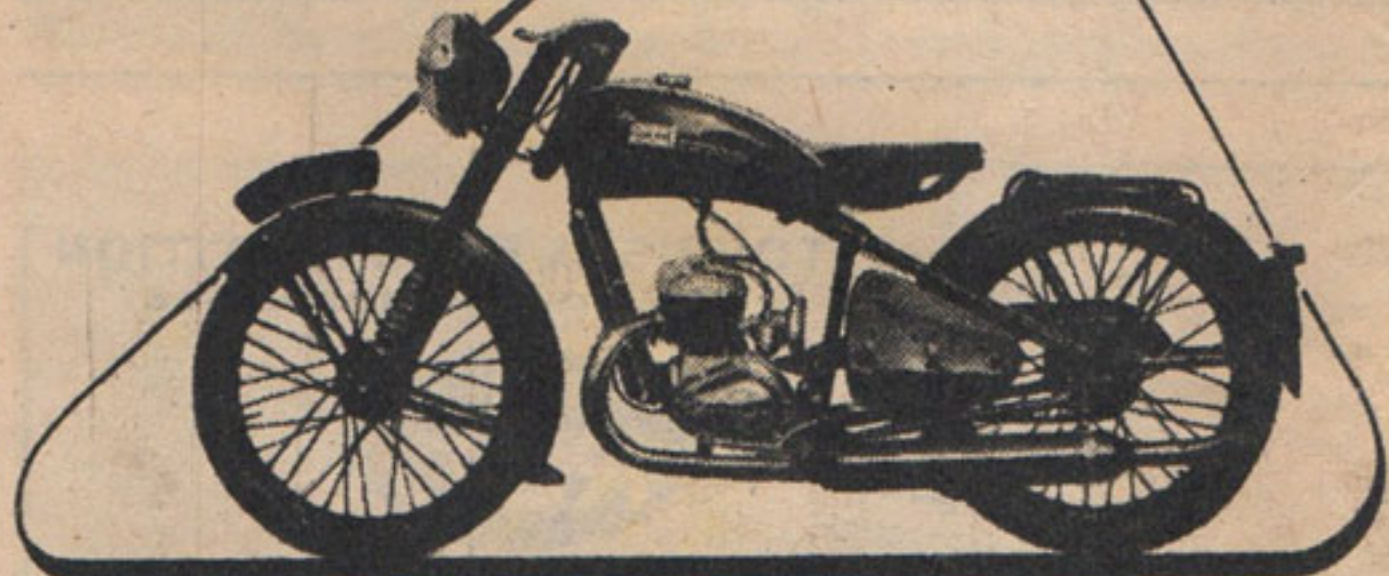


40.076 Kms  
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE  
MONTHLÉRY  
PAR LES  
**Monneret**  
SUR MOTO PUCH  
en 25 jours et 25 nuits  
AVEC BATTERIE  
**BAROCLEM**

## VELOMOTEUR 125<sup>cm3</sup>

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

**R4<sup>B</sup>**  
*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



Ne craignez plus  
les  
**intempéries**

## Motocyclistes !

Par tous les temps vous pourrez prendre la route, en revêtant la combinaison **PLASTIA**.

- ★ en tissu huilé et doublée jusqu'à mi-corps d'un molleton amovible.

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE  
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

## MOD'PLASTIA

2, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS, PARIS-X - BOLIVAR 75-98

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...



Toujours du disponible

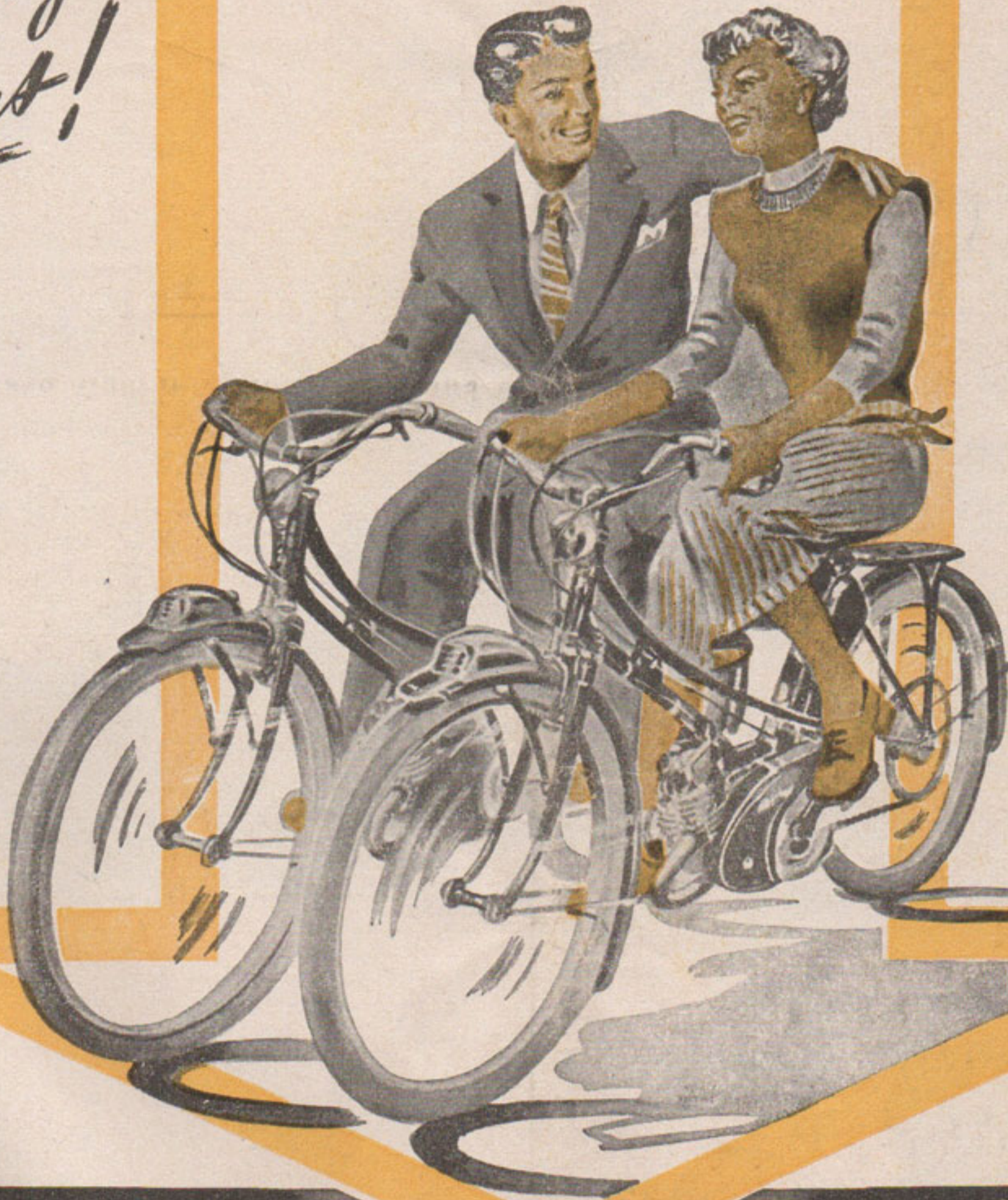
TOUTES LES PIÈCES  
DÉTACHÉES D'ORIGINE

VENTE à CRÉDIT





*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



# MOTOCYCLISTES

## LE PATAUGAS

fabrique pour vous

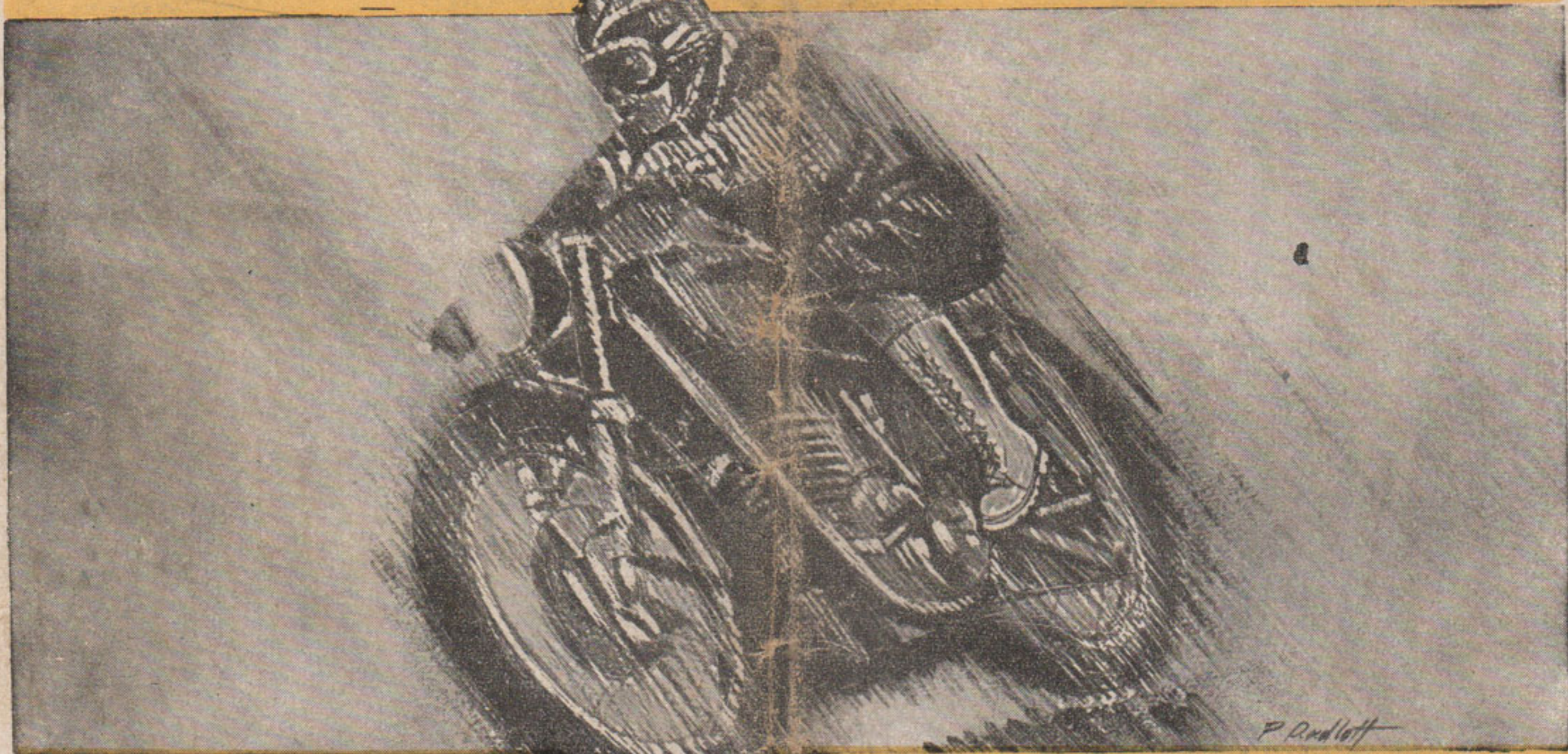
2 demi-bottes en cuir  
spécialement conçues pour

**LA MOTO** (Modèles déposés)  
(Brevetés S.O.D.O.)



### Type PARATROOP

Quartier avant et soufflet d'un seul morceau ne laissant pas entrer l'eau. Lacets cuir, veau huilé, semelle caoutchouc remontante. Première isotherme en tresse de coton, ni chaude en été, ni froide en hiver.



### Type TEXAS

Mêmes matières que le Paratroop, mais sans lacage.

Se chausse instantanément.

**USINES PATAUGAS MAULEON - SOULE**  
(BASSES-PYRENEES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

**M. SCHMID**

55, RUE DE CHATEAUDUN

PARIS-9<sup>e</sup> - Tél. TRinité 82 00

**EN VENTE** dans les bons  
Magasins de Chaussures  
et d'articles de Sport

Si vous ne le trouvez pas, écrivez-nous, nous vous indiquerons notre Concessionnaire le plus proche.