

ANNÉE - N° 69

REVUE BI-MENSUELLE

15 FÉVRIER 1952

# MOTOCYCLES

DIR : MAX ENDERS

AD : R. LAJEUNESSE

14, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)



40<sup>f.</sup>

# BSA

*- for choice*

1860-1952



"C 11" 250

"GOLD STAR" 350 à 500

"STAR TWIN" 500

"GOLDEN FLASH" 650

20 MODÈLES

# BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

## SUNBEAM

"LE CONFORT DANS LA VITESSE"



LEAVE IT TO YOUR **BSA**

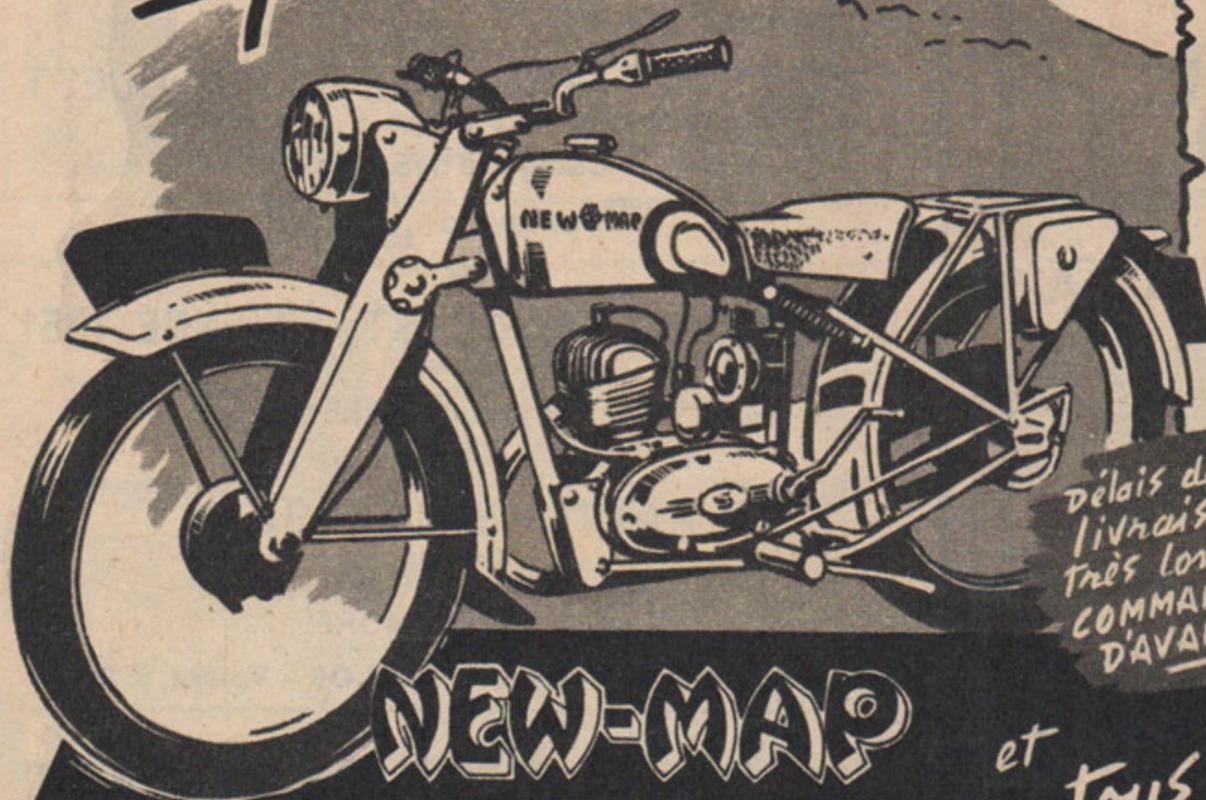
MOVÉA . Importateur exclusif pour la France . 79 Avenue de la Grande-Armée . PARIS 16<sup>e</sup>  
TÉL. COP. 27-23 et 40-65

Une petite usine

# NEW-MAP

UNE GRANDE MARQUE!

Lyonnaise



par ses motos de classe internationale

- D'une ligne pure et racée.
  - D'un fini impeccable dans le moindre détail.
  - D'une robustesse légendaire.
- De sa qualité artisanale, elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

une « NEW-MAP » est la préférée du connaisseur. Toujours la plus chère à la revente.

délais de livraison très longs  
COMMANDEZ D'AVANCE

## NEW-MAP

et tous ses Agents

Un joyau de France

H. Caury

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

# RENÉ GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

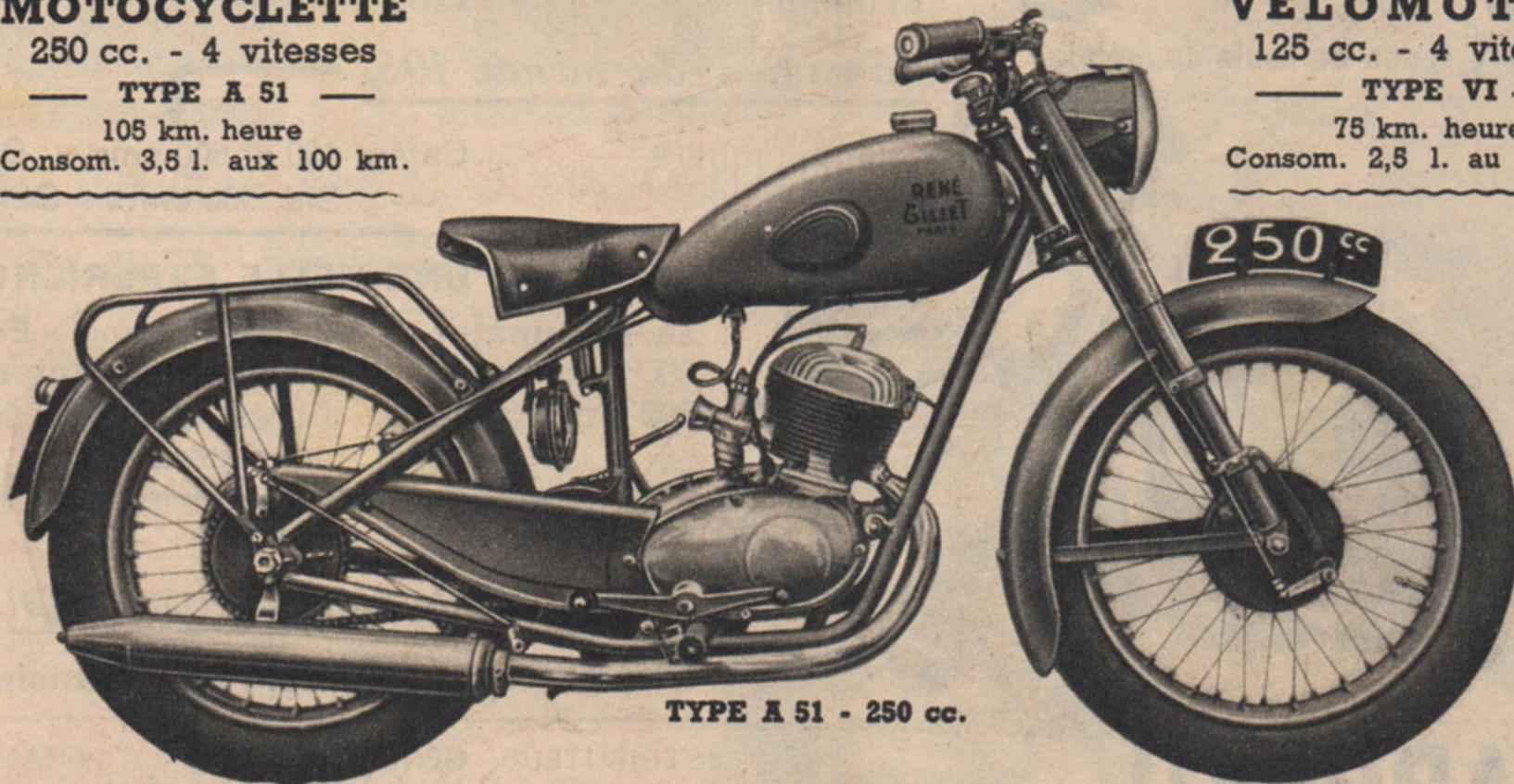
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

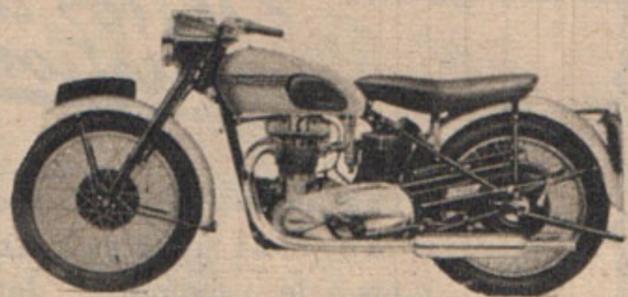
Éts RENÉ GILLET, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

# ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4<sup>e</sup>)

Métro: Saint-Paul ••• Tél.: ARC. 71-46

*Le Salon permanent de la Motocyclette*



**DKW**

**TRIUMPH**

**JAWA**

**TERROT - MOTOCONFORT**

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT  
GUILLER - RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL  
VALLÉE - JONGHI - M. R. - HUIN - A.G.F. - DERNY  
MOSQUITO

et la **Mobylette**

VESPA - AMI

**Tous les Accessoires et l'Équipement**

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

**VENTE A CRÉDIT** Renseignements contre  
30 francs de timbres

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

Après leurs succès dans le

**CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951**

les **MOTOS**

## GUILLER-A.M.C.

trionphent dans le

**CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU SUD-OUEST**

13 Mai 1951 - 3 étapes - 1.344 kms

Catégorie 175 cmc.

**1<sup>ers</sup> ex æquo VALEYRE  
BONNIN**

**ST-ÉTIENNE-PARIS-ST-ÉTIENNE 1951**

1.150 kms

**1<sup>er</sup> ex æquo VALEYRE**

**PARIS-NICE 1951**

914 kms

**1<sup>ers</sup> ex æquo VALEYRE  
MOREL**

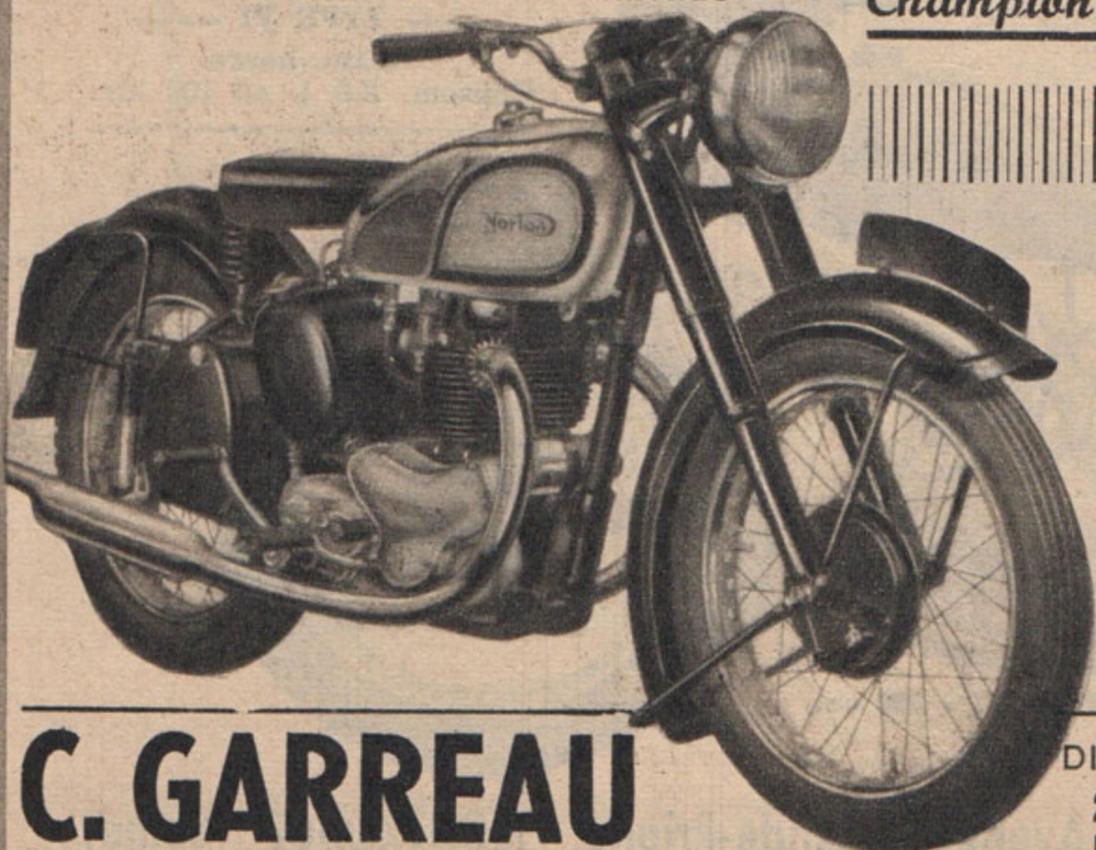
Chaînes **YELLOW** - Pneus **DUNLOP** - Volant **S.A.F.I.**

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

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**

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

**22, Rue Robert-Lindet - PARIS-XV<sup>e</sup>**

Métro : Convention

Tél. : VAU. 07-09

# C. GARREAU

MOTOCYCLISTES...

Adressez-vous directement  
au spécialiste de la botte.



# FOUGOR

Usine : 93, Rue Molière à MONTREUIL  
Dépôts { 125, Fg St-Martin - PARIS-X<sup>e</sup>  
          { 16, Rue Thérèse - PARIS-1<sup>er</sup>

Vous y trouverez tous les modèles  
et à tous les prix à partir de 3.500 Frs

Botte spéciale  
pour moto-cross  
modèle "MESPLEDE"

# 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

# Station **MOTO** Service **PIECE**

## VENTE

AUX RÉPARATEURS  
ET AGENTS DE LA MOTO  
EXCLUSIVEMENT

de

## PIÈCES DÉTACHÉES

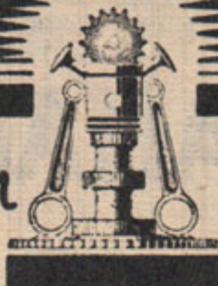
Adaptables **NON** d'origine

pour

## MOTOS

et

## VÉLOMOTEURS



51 Rue Danton

PER. 60-66

Levallois

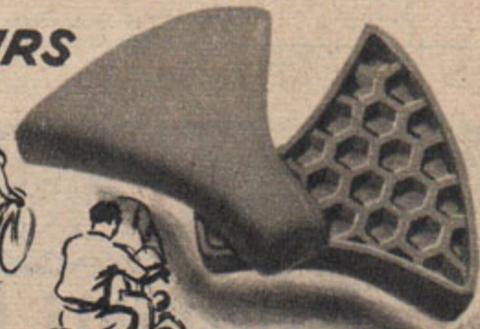
(Seine)

*ASSIS...  
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX  
COUSSINS DE SELLES  
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

VÉLOS  
MOTOS  
SCOOTERS  
CYCLOMOTEURS

## SELATEX



TÉL.  
MIR.74-58

COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

## SELATEX

160 Av. DE VERSAILLES - PARIS *la mousse de pur latex*

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

6, B<sup>d</sup> Richard-Lenoir

# MOTO=BASTILLE

Métro : Station Bastille  
Tél. : ROquette 29-28

## MOTOBÉCANE



REMI DANVIGNES

# BSA

BERNARDET -- HOREX

TERROT

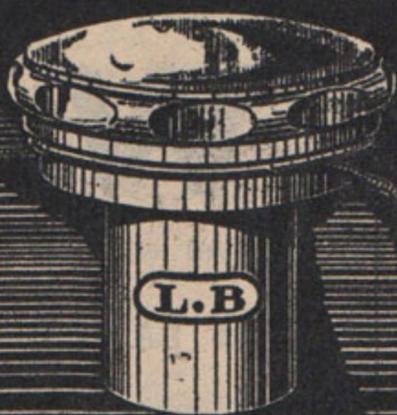
GUZZI -- MONET-GOYON

Conditions de CRÉDIT et Tarif contre 30 fr. timbres poste

Neuf, Occasions, Soldes - 6 à 12 mois de Crédit

ARDIE - VICTORIA

Nombreux modèles disponibles

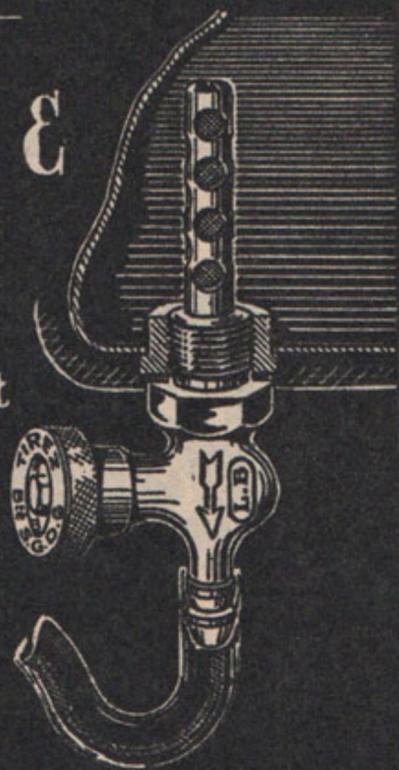


BOUCHONS  
de RESERVOIR  
au 1/4 de tour  
pour motos

LE BOZEC &  
GAUTIER

28 Rue Carle Hébert  
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR  
toujours  
étanches



LE SCOOTER  
**BERNARDET**  
250 - 125 cc.

Robuste  
Rapide  
Racé



**GARAGE CORBERA-CROZATIER**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

15, Rue Crozatier — PARIS - 12<sup>e</sup>  
TÉL. DID. 20-09

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

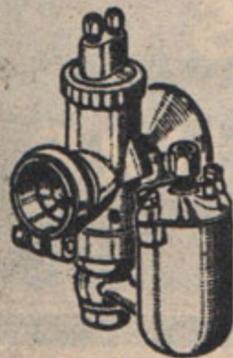
**NOVI**

POUR  
**VELOS  
VELOMOTEURS  
MOTOS**

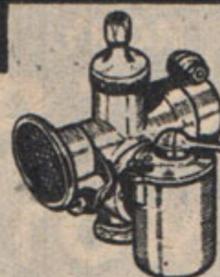
 **S.A. Novi** Capital 16.000.000  
12 et 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)  
Tél: Nord 66-71 (2 lignes) R. C. Seine 225.455.B 

AMAC

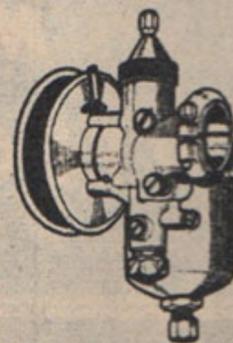
AMAC



Type MOTO

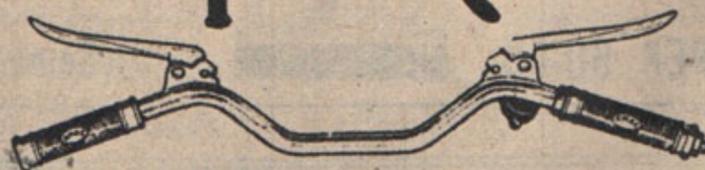


Type BABY  
(pour moteurs  
auxiliaires)

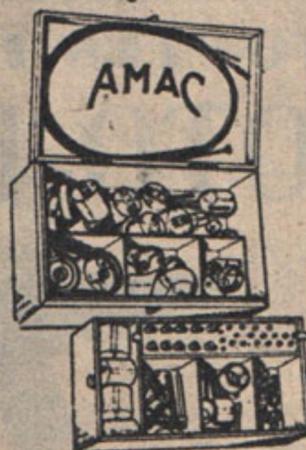


Type  
VELOMOTEUR

**AMAC**



GUIDON MODELE 1951  
nouvelle poignée tournante



COFFRET  
pièces de  
rechange

En vente  
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation  
à MM. les Agents  
sur demande.

**STATION-SERVICE-AMAC**  
21, r. Collange - LEVALLOIS - T&I. PER. 06-02

# Nos VÉLOMOTEURS 100 cc.



*Le succès du vélomoteur 125 cc. ne doit pas faire perdre de vue son modeste devancier le 100 cc.; s'en désintéresser serait au détriment d'une clientèle digne d'attention : celle dont les moyens sont limités et qui, par nécessité, attache plus d'importance au prix qu'à la performance.*

*Toute mécanique est perfectible ; c'est le rôle et le devoir du constructeur de rechercher toujours le mieux ; mais le haut rendement, les quatre vitesses, le sélecteur, la suspension intégrale, tout cela se payant, ne fait pas l'affaire de ceux qui ne peuvent s'offrir ce luxe et ont pourtant l'impérieux besoin de se déplacer.*

*Notons d'ailleurs, en passant, que l'abaissement du prix de vente, grâce à de judicieuses méthodes de fabrication, est aussi une des formes non dédaignables du progrès.*

*Comme il y a infiniment plus d'acheteurs au-dessous qu'au-dessus de 100.000 francs, si l'on veut conserver au vélomoteur tout son caractère démocratique et utilitaire, il ne faut pas dédaigner ces gens-là ; ce serait à la fois anti-commercial et peu humain.*

*Prétendre que le cyclomoteur peut leur suffire, c'est méconnaître bien des côtés du problème.*

*Le 50 cc., malgré ses évidentes qualités, n'est pas encore en mesure de remplacer partout le 100 cc. Il faut donc que survive le populaire 100 cc.*

*Sunder Mag.*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDE CAR  
CYCLE CAR

## MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
R. VAJEUNESSE

DIRECTEUR  
MAX SINDERO

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

\*\*\*

## Sommaire

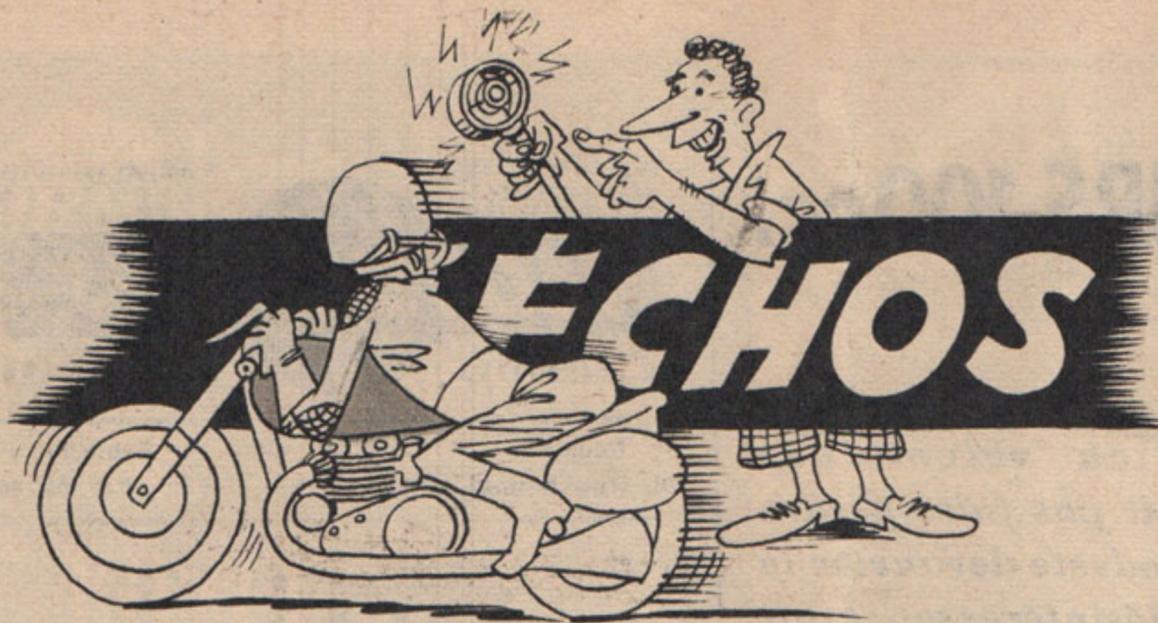
5<sup>e</sup> ANNÉE - N<sup>o</sup> 69 - 15 FÉVRIER 1952

	Pages
● ÉCHOS.....	8
● LE SALON DE BRUXELLES...	10
● LE SALON DE MILAN .....	14
● ESSAI DE LA NORTON E.S. 2.	14
● LE MOTO-BALL.....	25
● SPORT ET CLUBS.....	29

## NOTRE COUVERTURE



ATTITUDE (photo de notre reporter Langeron)



**Yvonne Myrham n'est plus.**

Nous avons appris avec un vif regret l'accident qui vient de coûter la vie à Mme Yvonne Myrham. Passagère d'une moto, Mme Myrham a fait dans un virage une chute mortelle.

C'était à la fois une artiste et une motocycliste.

Elle avait, l'année passée, effectué toute sa tournée théâtrale en Afrique du Nord au guidon d'un vélomoteur Peugeot; cette performance féminine avait été fort remarquée.

**La 350.000<sup>e</sup> Zundapp.**

Les usines de Nuremberg ont sorti le 12 janvier dernier leur trois cent cinquante millièmes motocyclette.

Ce fut, naturellement, l'occasion d'une petite fête au cours de laquelle furent honorés 92 membres du personnel attachés à la maison depuis au moins vingt-cinq ans et dont on peut dire qu'ils ont activement collaboré à l'essor de la marque et à son développement continu.

Ayant doublé son exportation par rapport à 1951, Zundapp vend actuellement des motos dans 51 pays du monde.

**Distinctions.**

M. Adolphe Breton vient d'être nommé dans l'ordre de la Légion d'honneur au titre du Ministère de la Défense nationale.

M. A. Breton appartient à la Société Zénith depuis 1919. Il s'est particulièrement intéressé aux carburateurs de vélomoteurs et motos; et c'est ainsi que nous avons eu à maintes reprises l'occasion d'apprécier non seulement ses qualités, mais son accueil toujours simple et cordial.

Nos plus sincères félicitations à M. Breton.

Nous adressons également nos félicitations à M. Marcel Cupillard, éditeur du « Guide Alix » (guide touristique), qui vient d'être nommé Chevalier de la Légion d'Honneur au titre militaire.

**Un avertissement de Gurtner.**

Les Etablissements Gurtner mettent en garde les motocyclistes contre certaines imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et robinets qui sont offertes parfois au rabais sous le nom de pièces Gurtner.

Le calibrage des pièces de carburateur est extrêmement délicat; il exige un outillage spécial de haute précision et de sévères contrôles. Les pièces Gurtner d'origine sont d'ailleurs garanties et celles qui, malgré les contrôles présenteraient des défauts sont échangées sans discussion par les dépositaires.

Il y a donc avantage et même économie à exiger des pièces d'origine.

**Les motos aux Champs-Élysées.**



Ceci fait suite à un précédent écho relatif à l'interdiction faite aux motos de stationner, comme les voitures, sur les trottoirs des Champs-Élysées.

Cette décision avait soulevé un certain nombre de protestation. D'après *Le Figaro*, un conseiller municipal avait même posé la question au Préfet de Police qui, dans sa réponse, a déclaré qu'il ne pouvait autoriser les motos à stationner sur les trottoirs des Champs-Élysées car elles devraient y circuler à faible allure, donc, SANS STABILITÉ (?) et elles risqueraient de provoquer des accidents.

Nous avons déjà entendu dire que la moto était dangereuse parce que trop rapide, si elle l'est aussi au ralenti, c'est une calamité....

A propos, un sidecar qui, avec ses trois roues, est un véhicule dont la stabilité ne peut faire de doute, aura-t-il le droit de stationner sur les emplacements interdits à la moto solo?

De toutes façons, les motos possèdent toujours le droit de stationnement, PENDANT UNE HEURE le long des trottoirs de la chaussée centrale.

**Mais oui, mais oui Messieurs!**

Cette affirmation à l'adresse de tous ceux qui perpétuent la légende de la moto dangereuse et qui entassent sur elles les menaces toujours pesantes des Pouvoirs publics.

Qu'ils consultent tous les experts de la circulation; ceux-ci ont constaté que les accidents imputables à nos petites machines sont minimes par rapport au total des accidents causés par l'ensemble des véhicules.

**Stage chez B.S.A.**



Des stages d'instruction technique avaient déjà été organisés l'année dernière aux usines B.S.A. à Birmingham pour les agents de la marque.

La même facilité vient d'être accordée cette année avec un nouveau stage d'une semaine pour les agents qui n'avaient pu assister au précédent.

Le départ a eu lieu le 20 janvier dernier. Le diplôme B.S.A. décerné aux agents ayant accompli ce stage est, faut-il le souligner, une garantie pour le client, et l'assurance que sa machine sera toujours correctement entretenue, réglée ou, occasionnellement, réparée.

**Le gang des deux roues.**



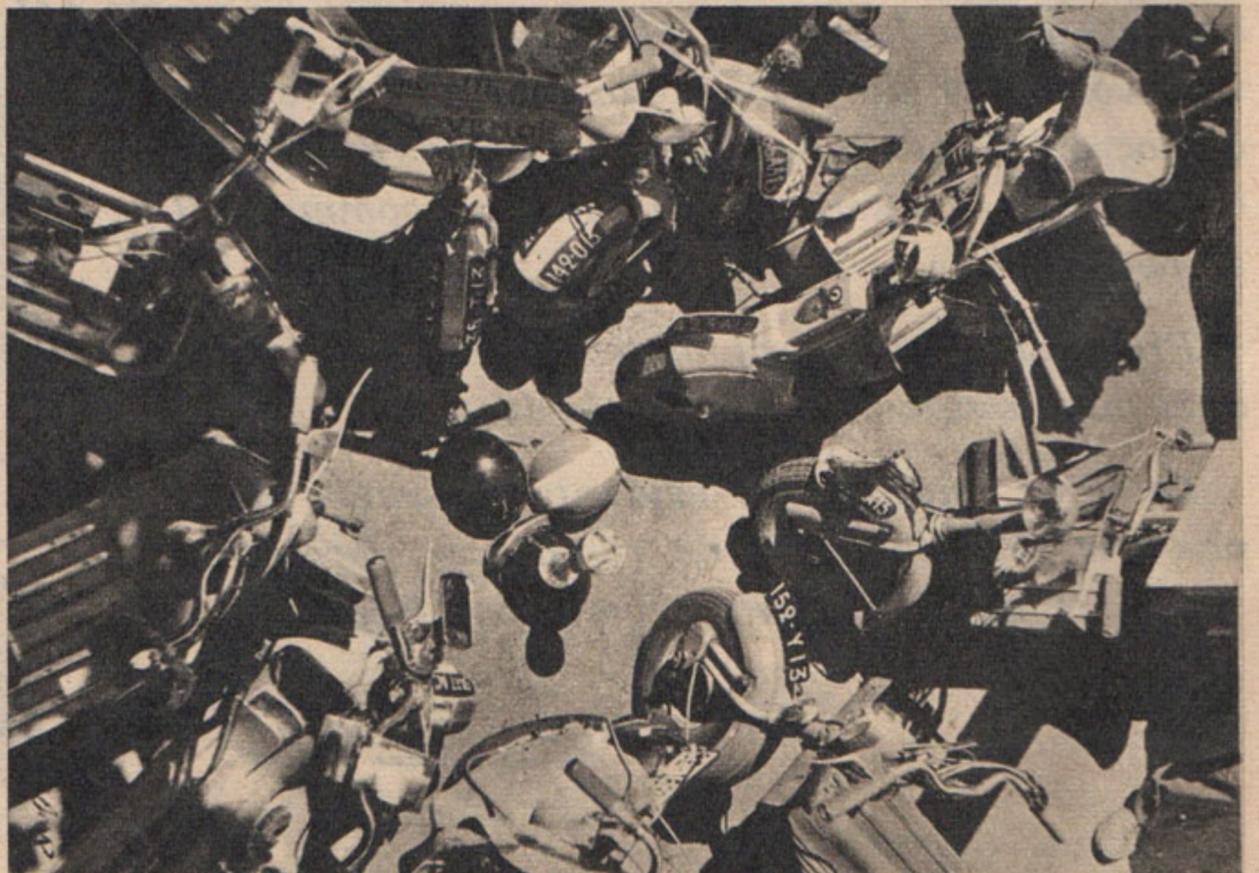
Voilà que les gangsters utilisent maintenant des cyclomoteurs et des 125 pour faire leurs coups.

On n'a pas fini d'en entendre si cette nouvelle méthode fait école.

La recette est d'ailleurs moins rémunératrice qu'avec les tractions; elle se borne généralement à un sac à main arraché au vol.

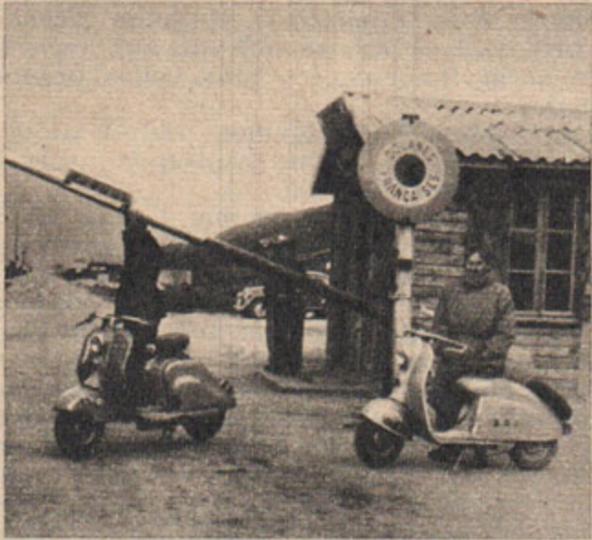
Depuis une quinzaine deux ou trois attentats de ce genre ont eu lieu, dont l'un à l'aide d'un cyclomoteur; le voleur, paraît-il, n'a pu être rattrapé malgré une chasse forcenée!! Quelle « drôle de pétoire » il devait avoir.

Une originale photo du Lambretta-Club de Provence avec ses trophées durant un rallye sur Lausanne.



**Rencontre de scooter.**

Au poste frontière France-Italie, deux scooters voisinent. Le fait n'aurait rien de surprenant si celui du premier plan n'était pas le scooter « Motobécane » qui est actuellement sonné sur toutes les routes de France et qui, ont le voit ici, a pris son essor bien loin du nid pantinois.



**Un nouveau cyclomoteur.**

Peu à peu, tous les grands constructeurs envisagent, dans leur programme, une catégorie cyclomoteurs.

Après Motobécane et Peugeot, voici que Ravat prend place à son tour sur la liste des constructeurs de cyclomoteurs.

Un de ces prochains jours, nous aurons à présenter ce nouveau-né.

**Il faudra un volontaire.**



S'il est, comme on le dit, question d'imposer le permis de conduire aux deux roues motorisées qui n'y sont pas encore assujetties, on voudrait connaître l'examineur devant qui se présentera l'ours évoluant actuellement sur cyclomoteur dans l'arène d'un cirque parisien.

**La moto en Belgique.**

Notre confrère suisse *Moto-Sport* donne les statistiques suivantes quant à la situation du marché motocycliste belge; les chiffres font ressortir une constante progression de la circulation.

Partie de 64.921 unités en 1949, elle est passée successivement à 91.973 en 1947, 108.641 en 1948, 122.472 en 1949 et 139.932 en 1950.

Constatacion curieuse, la production a subi un fléchissement en 1949 qui ne paraît guère explicable; la courbe évolutive demeure cependant satisfaisante, ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants : 1947 : 7.573; 1948 : 11.030; 1949 : 7.562; 1950 : 14.150 et premier semestre 1951 : 7.664 unités.

Enfin, pour les importations, il est à noter que l'Allemagne vient maintenant en tête, suivie par l'Angleterre et l'Italie. La remarque est, ici, générale : dans tous les pays d'Europe et, à plus forte raison, en Amérique (du Sud principalement), la construction allemande s'impose.

**Un nouvel avertisseur pour scooter Vespa.**

Fabriqué par Cicca (Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile), dont on connaît déjà les réalisations antérieures, et distribué exclu-

sivement par les Etablissements Ardor, ce nouvel avertisseur à haute puissance se monte rapidement sur les scooters Vespa auxquels il s'intègre élégamment.

Nous en donnerons une prochaine description dans notre rubrique (Nous avons vu pour vous).

**Une nouvelle recrue Norton.**

Draper, excellent trial-rider et motocrossman, vient d'entrer chez Norton.

Si l'on songe qu'il termina deux fois troisième le clubman's T.T. et que Duke à ses débuts n'était qu'un modeste trial-rider, on peut s'attendre à voir un nouvel international de classe.

**Champion Néo-Zélandais.**

Jim Swarbrick, qui s'aligna au dernier T.T. anglais, vient de réaliser par deux fois un beau doublé sur les « Lits de plume » Norton, qui appartenaient à Len Perry. Il a remporté en 350 et 500 le « Halswell 100 » et ces deux catégories le virent également triompher au T.T. Néo-Zélandais.

Ces magnifiques performances nous vaudrons certainement de le revoir en Europe, ainsi qu'un coureur australien du nom de Maurice Quincey, surnommé le « Duke des antipodes » en raison de ses succès.

**Le sportif de l'année.**



Tous les ans, un journal de sport britannique organise l'élection du meilleur sportif anglais de l'année.

L'année 1950 vit la consécration du sprinter cycliste Harris, Duke venant en 12<sup>e</sup> position.

Cette année, trois vedettes étaient en lice, Harris, Turpin le boxeur et Duke.

Ce fut Duke qui l'emporta, ce qui montre l'importance du sport motocycliste en Angleterre.

**Demain, on rase gratis...**



Les fervents du motocross connaissent bien la grande silhouette dégingandée de Gaston Prieur, international de motocross, tout debout sur les étriers de sa Gold Star...

Ils pourront désormais le rencontrer dans le civil car l'habitude de friser la catastrophe l'a incité à ouvrir un salon de coiffure dans le 14<sup>e</sup>.

Prieur convie ses supporters des deux sexes en son salon où, d'ores et déjà, voisinent le feu du sport, le feu du rasoir, le shampoing à l'huile de ricin et l'indéfrisable en ressort de fourche.

**Championnat d'Angleterre des Trials.**

B.S.A. a remporté le championnat des Trials, catégorie solo et sidecar, avec Nicholson et Tozer.

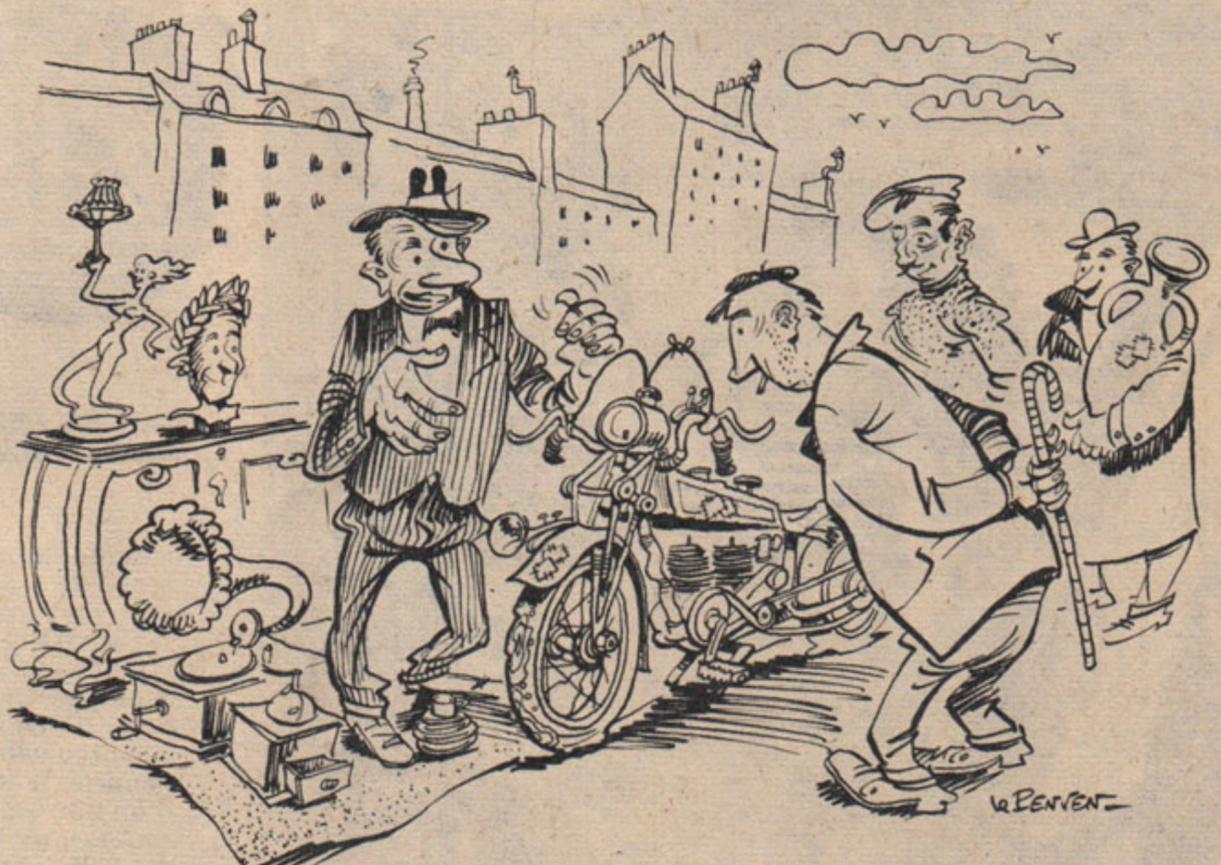
Ce dernier termine à égalité de points avec Humphries, sur Norton, qui partage ainsi avec lui les honneurs du championnat.

Le championnat de Moto-Cross revint à G.-H. Ward, sur A.J.S.



**ESSAI DE LA 125 TERROT**

**AUX « PUCES »**



— Naturellement, au-dessus de 100 chrono, elle aurait plutôt tendance à vibrer un peu !...

# Le SALON de

(Suite)

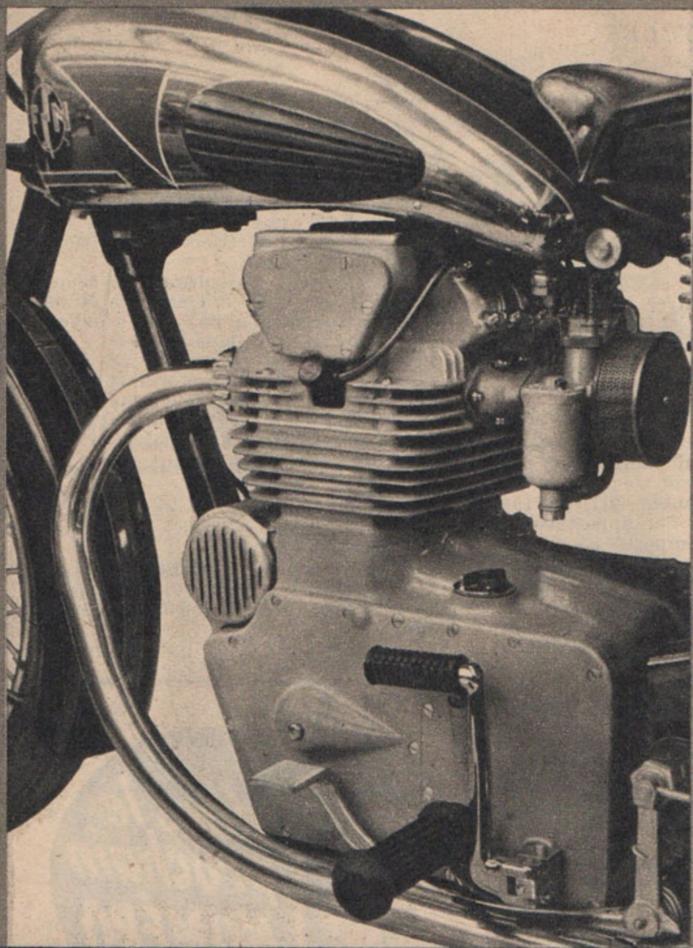
**M**ALGRÉ le verglas et les rafales de neige, compagnons du voyageur hivernal, le palais du Centenaire nous apparaît : toujours accueillant, brillamment éclairé, offrant aux regards, tel un écrin luxueux, les plus belles productions internationales.

Compte tenu du débouché relativement réduit laissé à l'industrie motocycliste belge, on ne peut qu'admirer la vitalité des firmes d'outre-Quévrain.

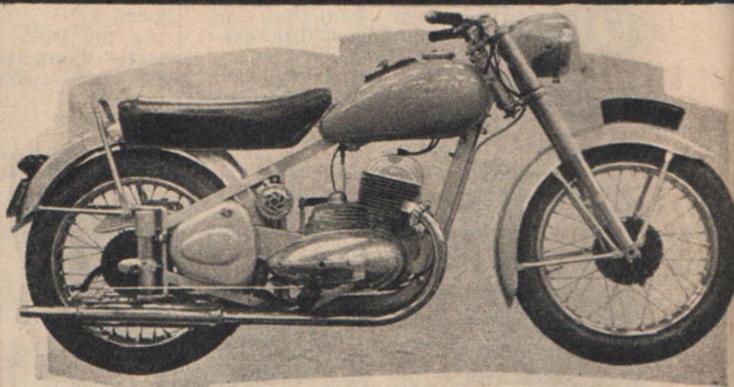
L'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne, l'Italie et la France sont pourtant des voisins gros producteurs, surmontant le handicap; les marques belges, de la doyenne à la plus jeune, présente chaque année des modèles toujours plus étudiés et parfaitement conformes au goût du jour.

Le premier tour d'horizon nous révèle un engouement de plus en plus fort pour le cyclomoteur. Le Whizzer tout d'abord, la Mobyette et le Velosolex sont responsables de cet état de choses. En effet, ces trois marques se sont nettement implantées et forment pour l'instant la plus grande partie du parc cyclomoteur de ce pays. Le Vicky 38 cmc., fabriqué par Victoria, a obtenu un gros succès; la modification de la sortie d'échappement permet son montage près du pédalier. Le Vap, le Poulain, le Bina Peugeot et le Motox sont des marques françaises également très appréciées. Cucciolo, Bianchi et Pirota représentaient l'Italie, Bérini la Hollande, et avec le Vicky, le Kreidler, le Ilo et le Lutz témoignaient de l'effort allemand.

En 100 cmc. Sachs, Ilo, N.S.U., Victoria ont leurs adeptes, tandis que le Villiers équipe des marques comme New-Hudson, James, Excelsior et Socovel. Ces machines ont des cadres mixtes, triangulés ainsi qu'un capotage moteur. Le scooter a une très bonne influence sur la



Ces deux vues du bloc de la Twin F.N. démontrent son aspect massif, bien dans la tradition F.N.



La 350 bicylindre Socovel, moteur Jawa et cadre maison.

machine utilitaire. Il est d'ailleurs temps que les constructeurs de motocyclettes envisagent sérieusement la protection de l'utilisateur.

Gillet-Herstal présente un 100 cmc. équipé de protège-jambes efficaces. Saroléa équipe son Oiseau Bleu 125 d'un capotage élégant et bien combiné. Socovel dote le marché belge d'une machine très intéressante. Dérivée d'un modèle à moteur électrique qui eut un certain succès pendant la pénurie d'essence, cette motocyclette carrossée, équipée d'un 150 cmc. G.Z. est pourvue d'une suspension arrière à coulisseaux et d'une fourche télescopique. Les pneus sont des 3,25 x 14; voici, avec les motos Adler, les scooters Rumi, Parilla, Iso, un partisan de plus de la roue moyenne, solution qui, à notre avis, permet un surbaissément et une plus grande maniabilité du véhicule, tout en conservant une bonne tenue de route.

Parmi les scooters un nouveau concurrent allemand : le Heinkel, équipé d'un moteur 150 cmc. à culbuteur refroidi par ventilateur. La transmission du mouvement

# BRUXELLES

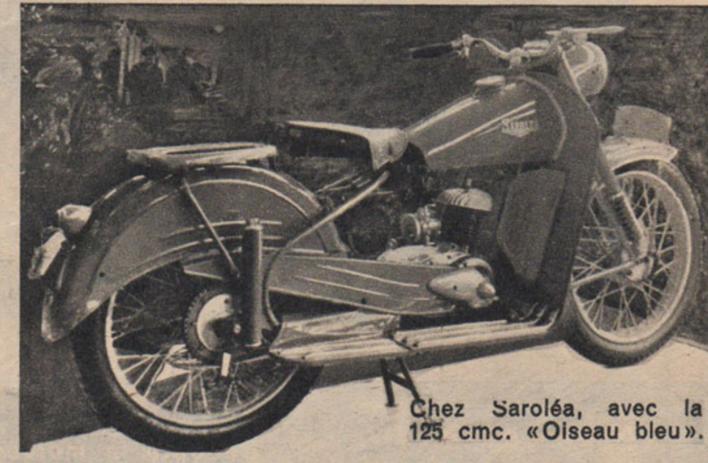
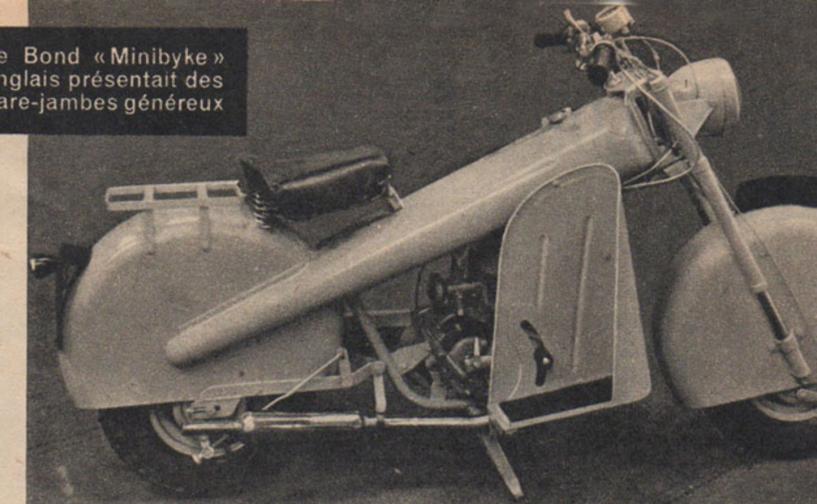
DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL : A. NEBOUT

à la roue arrière s'effectue par engrenages. Tableau de bord, pare-chocs, porte-bagages, roue de rechange, son équipement luxueux et pratique attire les regards. Notons au passage un scooter belge, le Kon-Tiki, à moteur Sachs 150 cmc., la ligne en est un peu simplette.

Parmi les machines de puissance moyenne, nous remarquons avec plaisir un moteur français, l'Ydral, qui équipe en 125 et 175 cmc. les motos Buydens; ces machines ont remporté diverses épreuves de régularité; Motobécane, Peugeot, Terrot, Alcyon représentent avec succès la participation française.

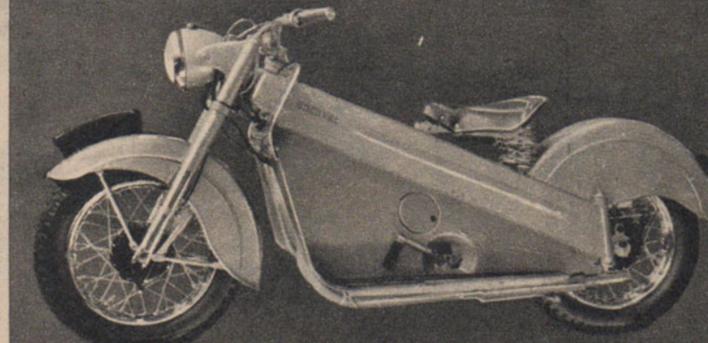
Le moteur Ilo 250 cmc. bicylindre équipe bon nombre de marques belges et hollandaises. Les plus remarquées étaient Lion-Rapide et Eysink. La Lion-Rapide est une jeune marque qui fait grand honneur à l'industrie belge, très en progrès sur l'année précédente; les modèles 2 temps et 4 temps moteur F.N. culbuté présentent impeccablement pluraient aux amateurs français : suspension arrière oscillante, fourche télescopique, freins tambour de grandes

Le Bond «Minibyke» anglais présentait des pare-jambes généreux

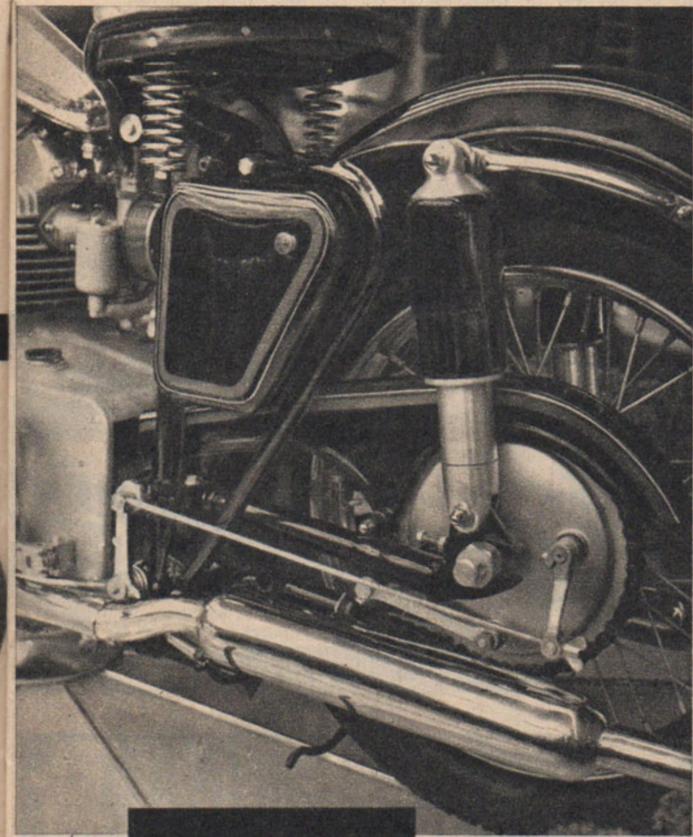


Chez Saroléa, avec la 125 cmc. «Oiseau bleu».

Deux tentatives intéressantes de carrossage.

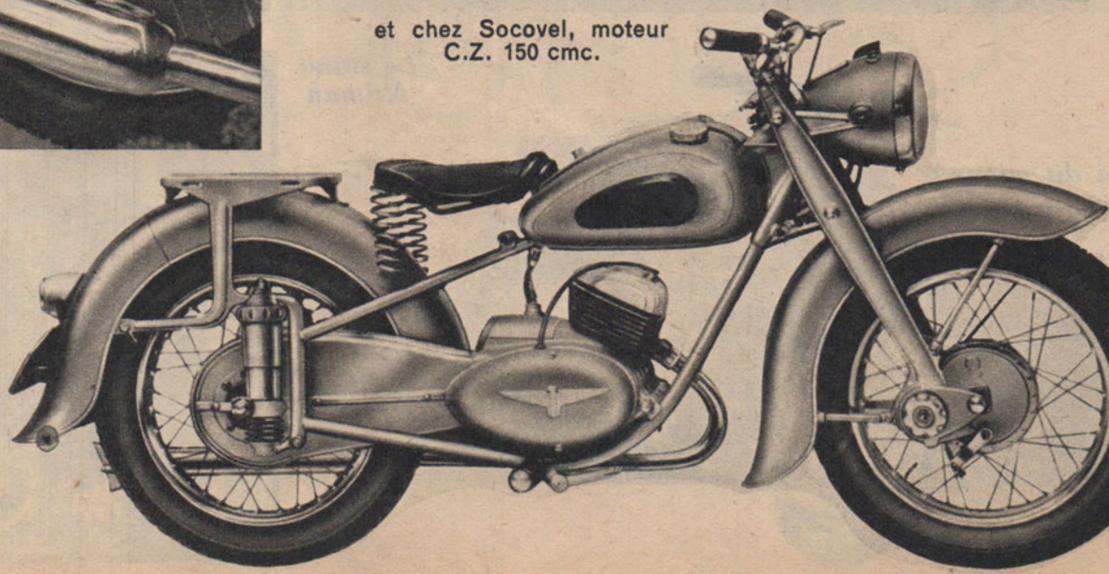


et chez Socovel, moteur C.Z. 150 cmc.



La suspension AR de la F.N. Twin, d'inspiration très britannique.

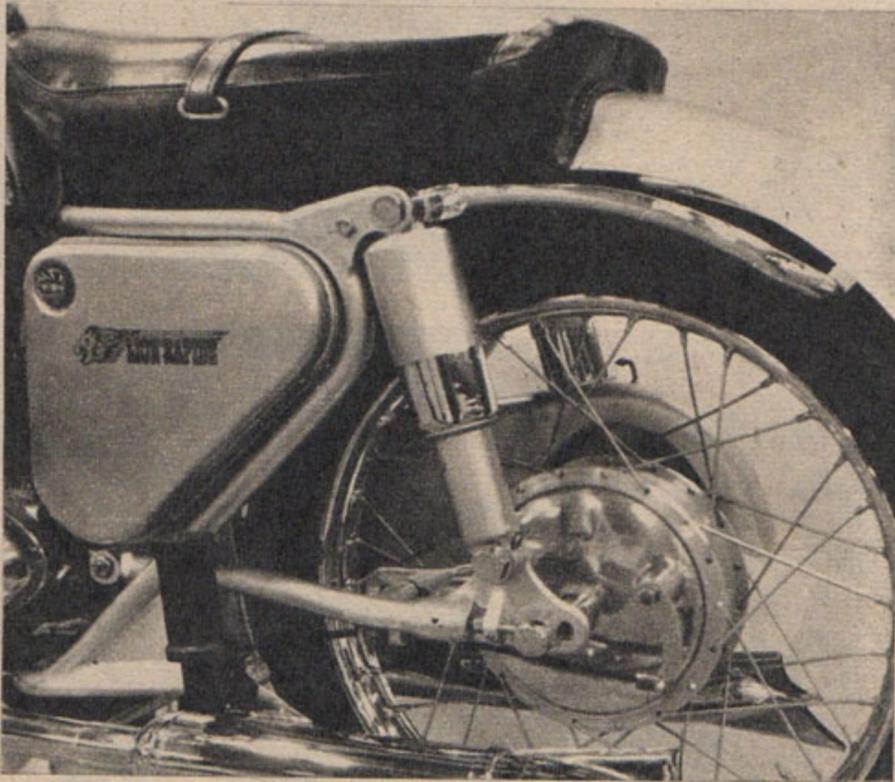
La 125 Adler, exemple intéressant de machine à roue moyenne permettant l'abaissement notable du centre de gravité.



# LE SALON DE BRUXELLES

(Suite)

Suspension AR oscillante et selle double chez Lion Rapide.



dimensions en alliage léger, selle biplace, gros réservoir d'essence.

Socovel avec ses moteurs Jawa 250 et 350 twin est également très appréciée.

Le clou de l'exposition est présenté par F.N. Nous avons déjà vu le prototype de cette 500 twin à Monthéry. Cette machine bénéficie des enseignements de la compétition. En effet, le bloc, le cadre, les suspensions sont des répliques de la technique qui a présidé à l'établissement du type cross aux nombreux lauriers. Les deux cylindres sont coulés d'une seule pièce en alliage léger chemisé en fonte spéciale. La culasse unique est également en légionum. La cylindrée est de 498 cmc. L'arbre à cames en tête est commandé par une chaîne étirée d'usine dont la tension est prévue par poussoir hydraulique. Les culbuteurs sont montés avec des plaquettes de carbure de tungstène. Le réglage se fait normalement par des couvercles très accessibles.

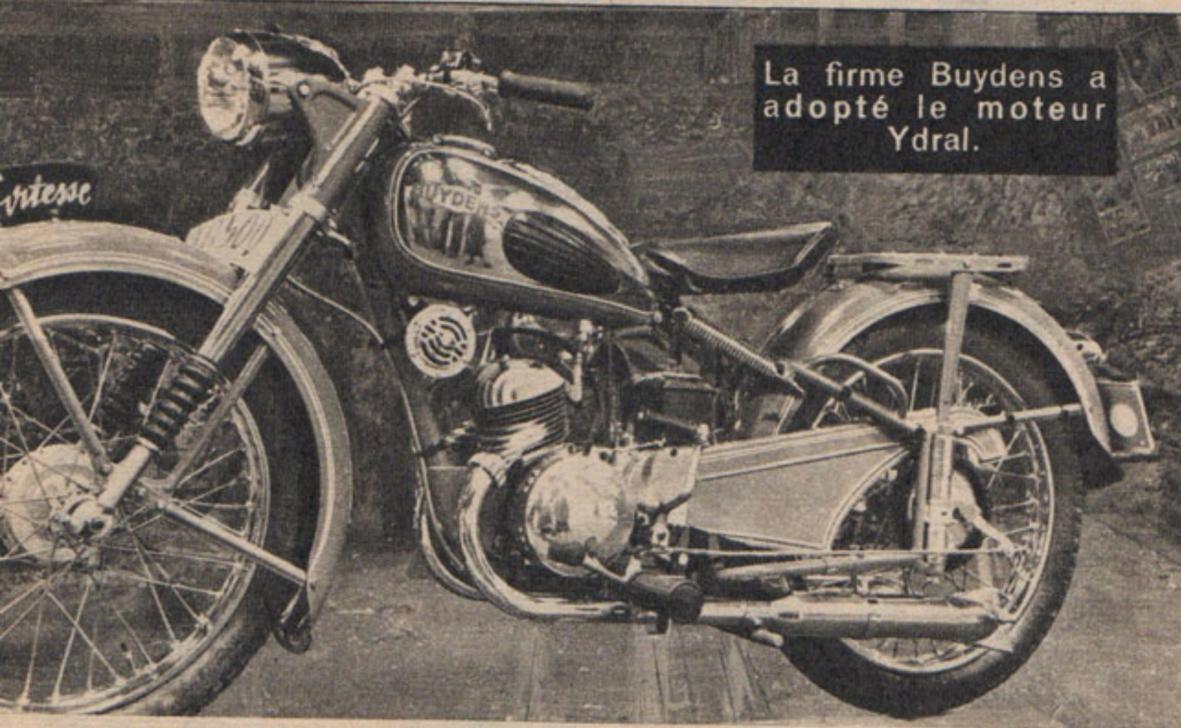
Les bielles en alliage léger spécial F.N. forgé et alésé, portent directement sur l'axe de piston et le maneton sans l'intermédiaire d'aucun roulement ni d'aucune bague. Le graissage à carter sec s'opère par une double pompe.

L'embrayage est celui du type cross. L'allumage est assuré par dynamo, batterie et rupteur à double came. Avance automatique.

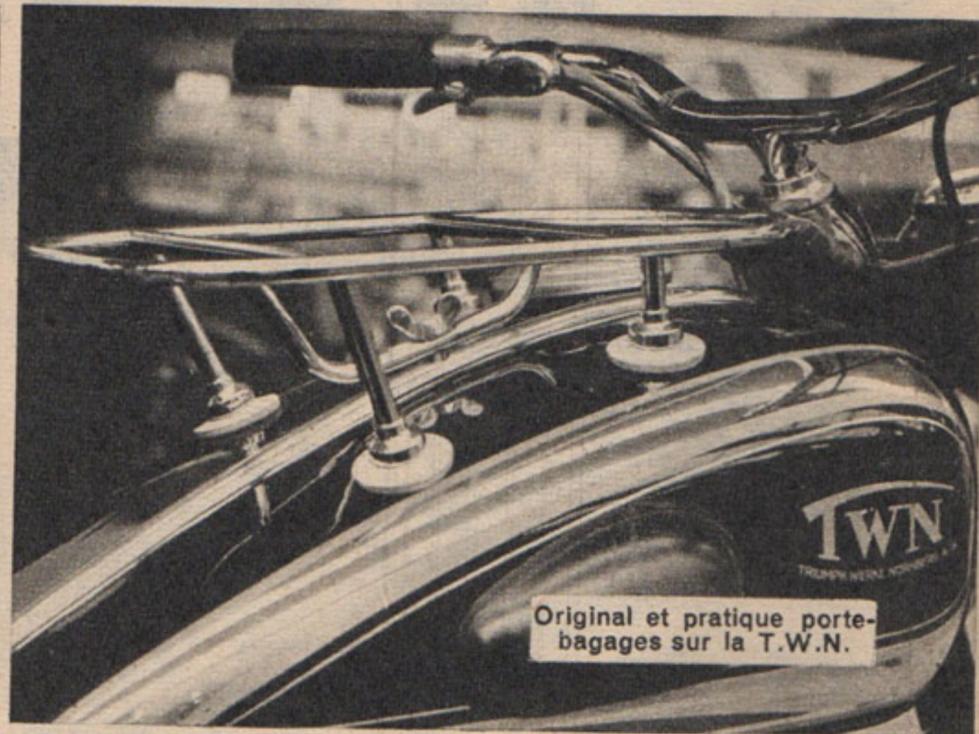
La boîte à quatre rapports (13,1/1-8,3/1-6,22/1 et 5,05/1) est commandée par sélecteur au pied. La vitesse avec silencieux et équipement normal est de 140 km.-h. Il y a possibilité de monter deux carburateurs et d'accroître ainsi la vitesse qui peut passer à plus de 150 km.-h.

Le réservoir d'essence contient 19 litres d'essence, la réserve d'huile du carter moteur est de 2 l. 1/2. Les roues sont à broches. Le tachymètre est entraîné par la boîte.

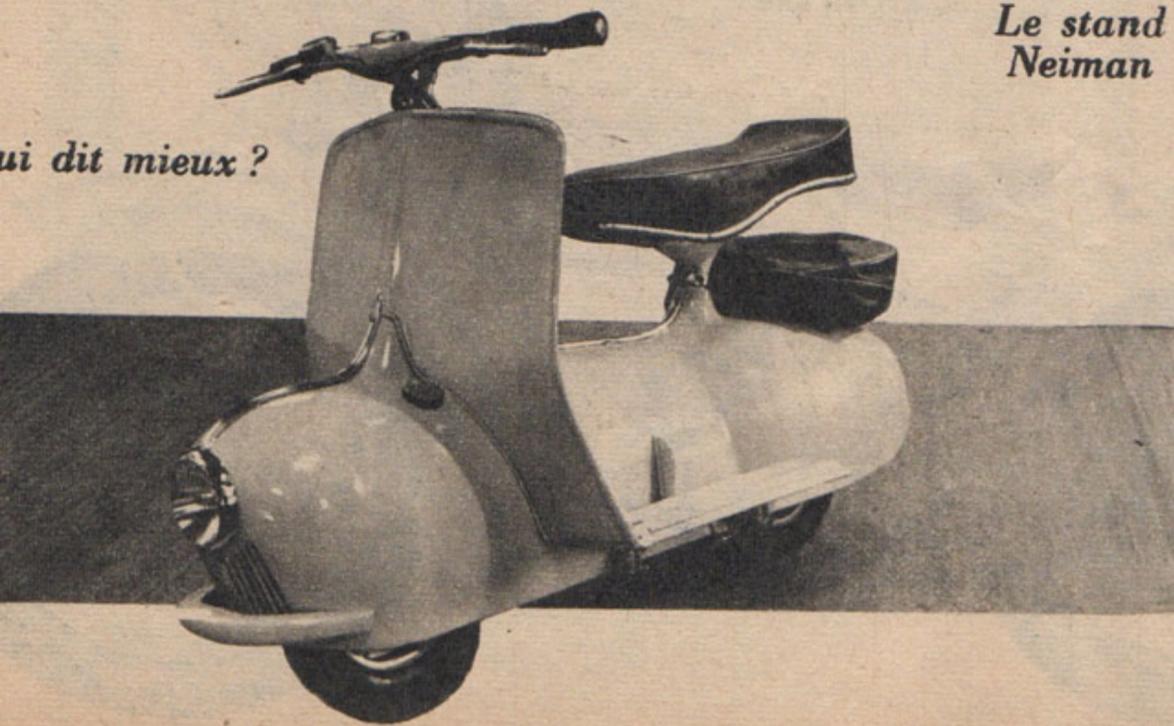
La place nous étant mesurée, nous n'insisterons pas sur les nombreuses autres marques exposées, qui ont été présentées à nos lecteurs au cours des Salons de Paris, Francfort et Londres; mais nous mettrons encore une fois l'accent sur la vitalité de l'industrie motocycliste belge, qui doit faire front aux assauts des puissants rivaux étrangers, particulièrement allemands et anglais.



La firme Buydens a adopté le moteur Ydral.



Original et pratique porte-bagages sur la T.W.N.



qui dit mieux ?

Le stand Neiman





**C**ETTE année vera-t-elle le profilage de la machine de course ?

Avant-guerre quelques essais de roues fiasquées et de fourches à parallélogramme profilées furent tentés. Ces récentes années on pouvait voir à Monza, piste ultra-rapide, des tentatives plus ou moins poussées de carénages.

Un essai sérieux avec des résultats probants fut effectué en 1946, à l'occasion du Grand Prix de l'Ulster.

Il fut l'œuvre du capitaine de frégate J.-A. Nash, de la Royal Navy, qui était avant-guerre un coureur privé. L'idée lui en était venue pendant la guerre et après la fin des hostilités il mit son projet à exécution. Le carénage était destiné à habiller sa vieille Velocette K.T.T. Marck IV. Pour des raisons pécuniaires, et de temps disponible, la Velocette ne fut pas révisée, et celle-ci avait perdu quelques 8 km.-h. en service routier et transport de passagers.

Le métal employé fut de l'aluminium et la carrosserie pesait 9 kilos, mais l'économie de garde-boue arrière, carter de chaîne et divers, ramenèrent le poids supplémentaire à 7 kilos...

Les essais furent faits par temps de pluie, avec rafales de vent, et la machine se comportait à merveille.

Malgré son moteur quelque peu dégonflé, les essais de vitesse de pointe révélèrent que la machine était considérablement sous-multipliée.

Le braquet de 5,25 à 1 fut amené à 4,83 à 1 et le même nombre de t.-m. qu'auparavant était obtenu. De 145 km.-h. la vitesse était passée à 158.

L'Ulster Grand Prix de 1946 vit Nash terminer cinquième en 350, derrière 3 coureurs expérimentés sur des Mark VIII Velocette et une Norton Manx neuve. Beaucoup de

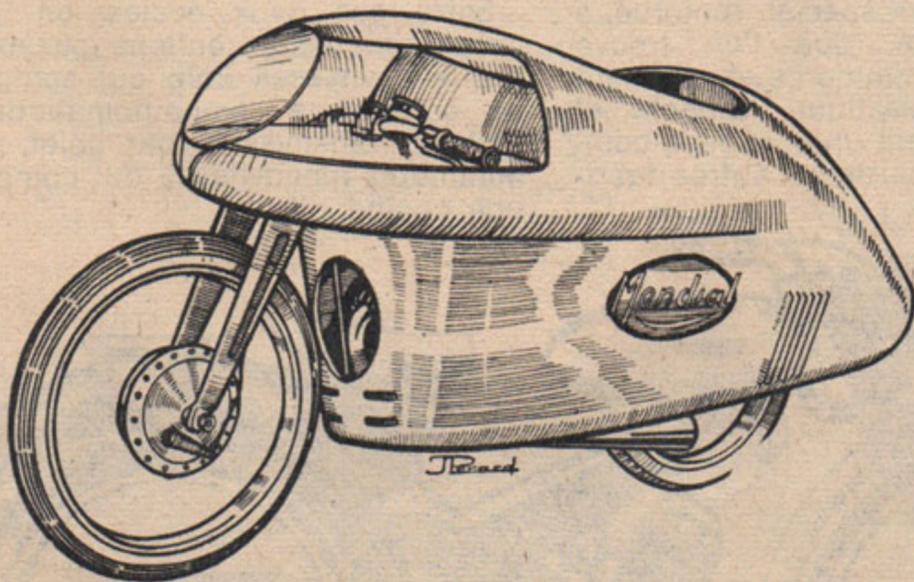
machines récentes et plus puissantes avec de meilleurs pilotes (c'est Nash qui le reconnaît), furent laissées derrière, malgré leur suspension arrière, ce qui n'est pas à dédaigner sur un circuit dur comme l'Ulster.

Le passage d'air forcé vers le moteur eut des effets intéressants, la bougie froide de course se révéla trop froide et le meilleur tour fut effectué, à l'entraînement, avec une bougie chaude. Il était évident que la puissance du moteur pouvait être considérablement augmentée sans augmentation de l'ailletage.

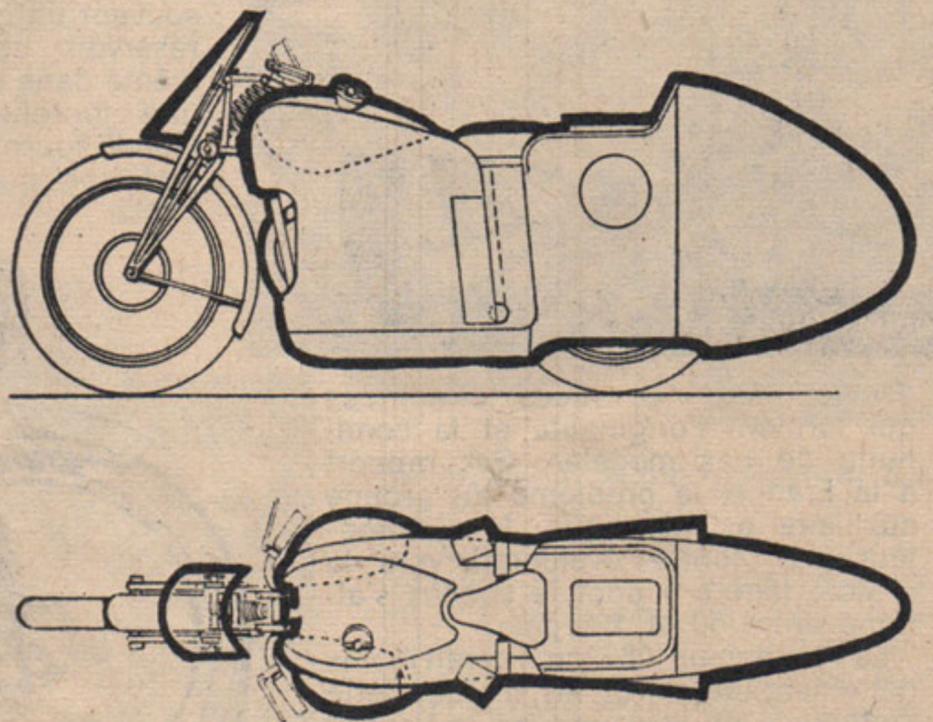
A la suite d'un essai non prévu, il fut démontré qu'en cas de chute, le pilote pouvait être vidé de la même manière qu'avec une machine classique.

Les machines de course de l'avenir s'inspireront-elles du modèle de J.-A. Nash ?

(Texte et document "Motorcycle")

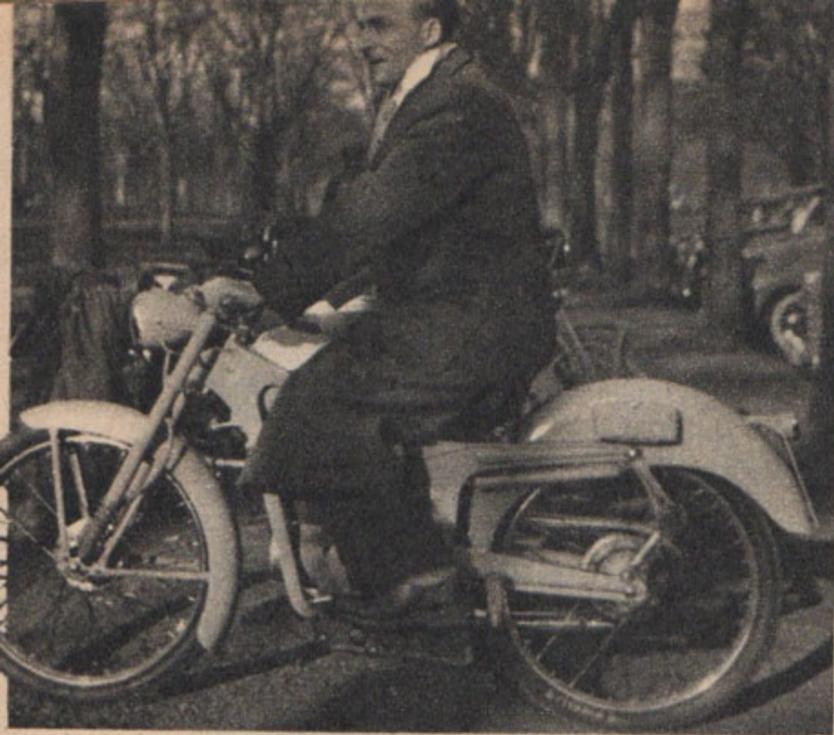


**Le carénage fut surtout utilisé pour les tentatives de record. Ci-dessus, la Mondial des records de Gino Cavanna.**



**2 vues de la Velocette de J. A. Nash.**

# LE SALON DE MILAN

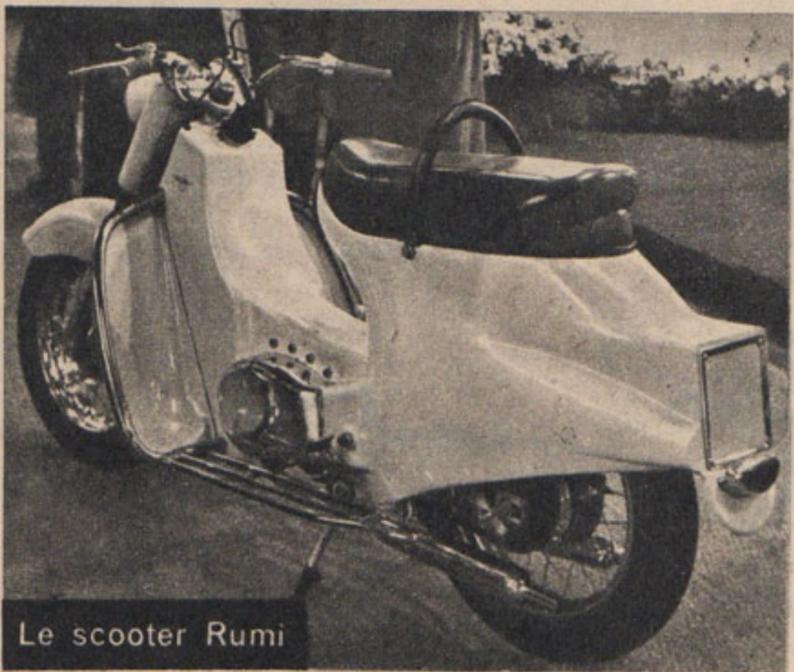


M. E. Jaulmes essayant la Caproni «Capriolo», 75 cmc à soupapes en tête.

**U**NE nuit, deux frontières, trois contrôles, nous voici à Milan pour le 29<sup>e</sup> Salon. Celui qui a suivi plusieurs Salons Italiens n'est pas surpris par le nombre et la diversité, des modèles. Il ne faut pas oublier, en effet le développement de l'industrie du deux roues en Italie, et le génie inventif de cette nation.

Il y a, là-bas, un amour-propre de technicien à chercher la solution originale, à ne pas copier un modèle existant, qui pousse la plupart des fabricants à construire eux-mêmes leurs moteurs. Il y a peut-être aussi des conditions économiques qui permettent à de petites firmes l'amortissement rapide des outillages.

De toute façon, si l'on suit plusieurs Salons Italiens, on peut essayer de



Le scooter Rumi

décèler certaines idées directrices qui forment l'originalité et la continuité de ces modèles. Par rapport à la France, le problème du groupe auxiliaire est identique, le cyclomoteur par contre évoluerait vers la « Moto légère » dont le succès s'affirme entre 50 et 125 cmc.

Le vélomoteur 125 cmc. y serait moins nettement défini, et en motocyclette l'influence de la course se fait sentir à tous les étages de la production. Mais, ce qui est certain, c'est que

l'Italie, patrie du scooter, compte bien garder son avance et développer cette formule, suivant les incidences de la cylindrée et des perfectionnements.

## CYCLOMOTEURS

Contrairement à l'évolution du cyclomoteur en France, qui est monovitesse et généralement à une commande, en Italie, deux voies très distinctes se dessinent pour lui au Salon.

A) Le groupe amovible, avec ou sans cadre spécial, qui groupe autour

B) Le cyclomoteur, car il a gardé les pédales, toujours à chaîne de transmission, mais avec changement de vitesse, qui évolue vers la petite moto « Motolégère » de 50 cmc. Machine très complète avec, mettons comme départ le Cucciolo 2 vitesses et sélecteur. Ces machines, toujours à suspension, comportent toutes des freins tambour et des roues de grand diamètre : Ardito, Ancora, Alpino, Pelligrino, présentent des modèles à 2 vitesses. Suivant le succès de la



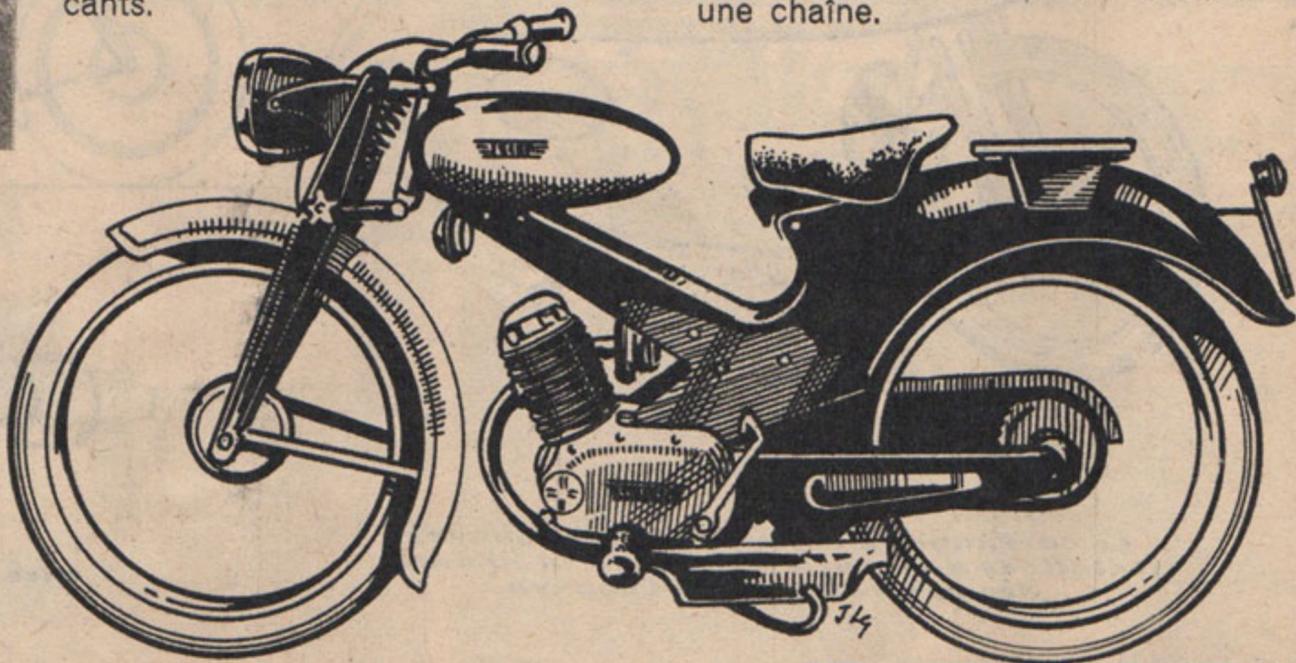
L'ORIGINAL CADRE DE LA CAPRONI

du Mosquito des modèles chez Minimotor, Tauma, Eolo, Ceccato, Alpino, Comet, Itom, Taurus, Giocello, Ariz, Pelligrino, etc...

Ces modèles à galets comportent souvent un cadre spécial, renforcé, à réservoir poutre, que l'on trouve même dans le commerce et rarement une fourche élastique. Bianchi et Garelli fournissent un ensemble complet ainsi que plusieurs autres fabricants.

Motom, Alpino-Pelligrino et Pirotta présentent des modèles à 3 vitesses tout à fait « Motolégère ».

Entre ces deux écoles on peut noter quelques exceptions, par exemple le 2 vitesses Eolo qui comporte un embrayage semi-automatique et reste à transmission par galet, et le Minimotor monovitesse qui comporte une chaîne.



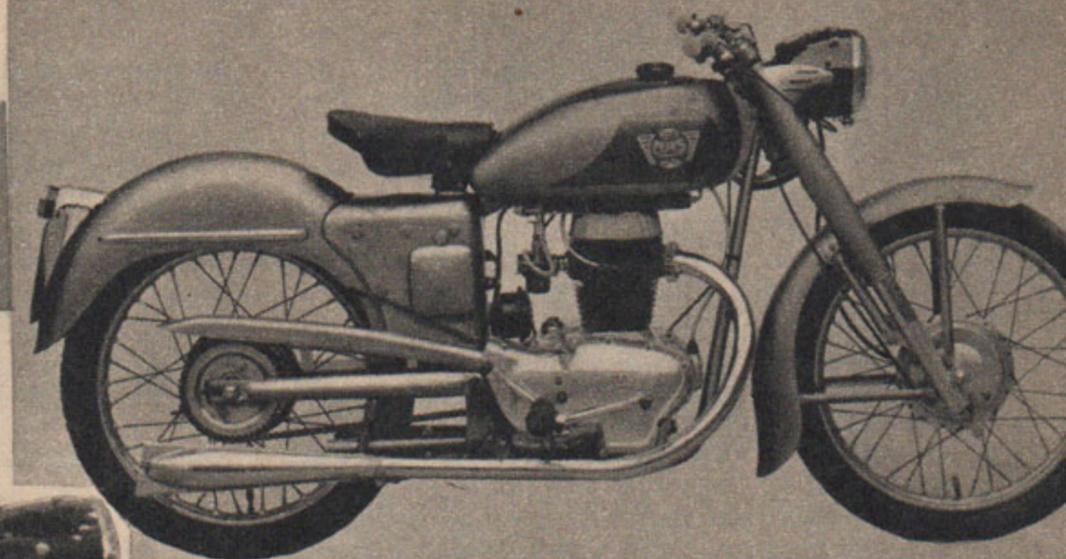
Autre exemple de moto légère: la Laverda, 75 cmc, 4 temps, culbutée. 3 cv à 5.200 T. M.

## VÉLOMOTEURS 75 cmc.

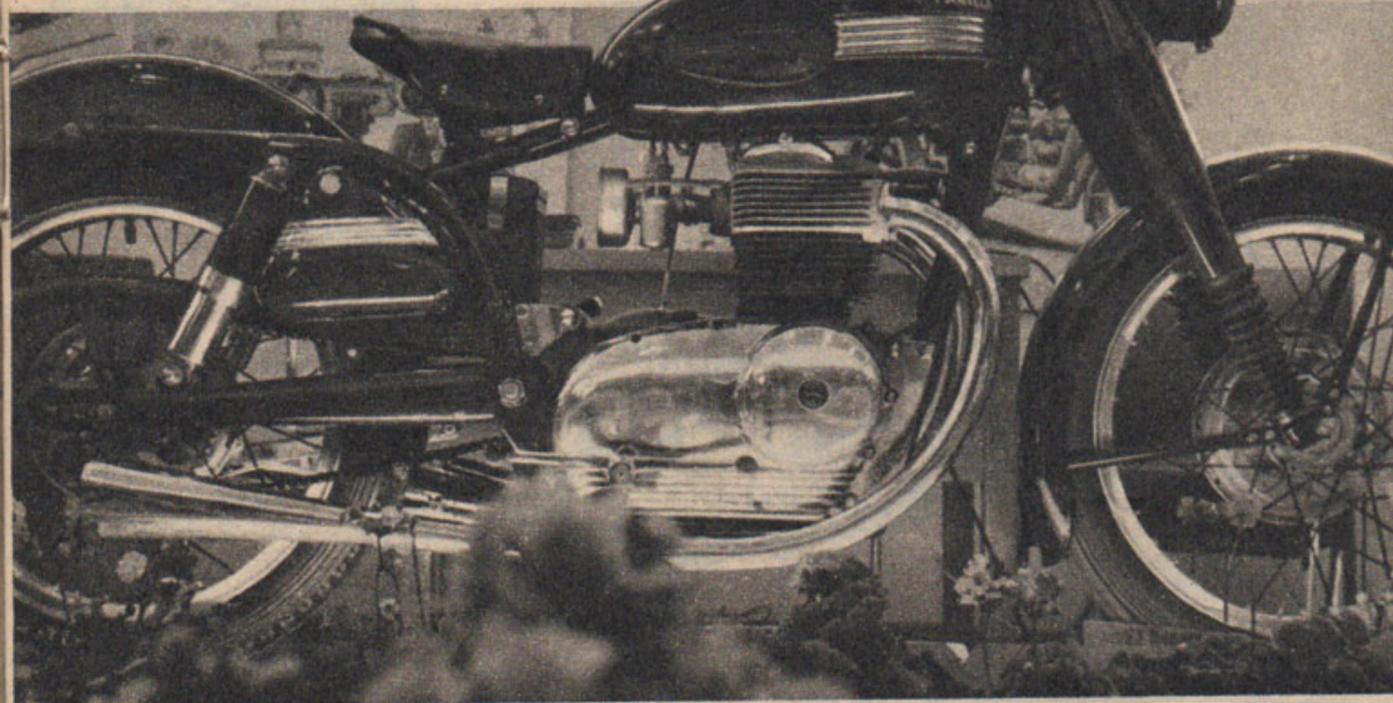
Au-dessus de 50 cmc., le succès des 65 cmc. Guzzi et Cucciolo, (Alpino et Vittoria sortent depuis longtemps cette catégorie), a fait naître une nouvelle cylindrée qui s'impose de plus en plus en Italie et qui correspond à la formule de course 75 cmc.

Ce Salon voit apparaître le nouveau Caproni à 4 vitesses, soupapes en tête, d'un beau dessin. Les reprises sont nettes, les vitesses passent

La 175 MAS  
"Zénith"  
- 4 temps -



La 350 twin Parilla



très franchement, la tenue de route est sport et le bruit fort sympathique à un français habitué aux petits « culbuteurs ». Le cadre, en tôle emboutie, témoigne d'un effort industriel certain.

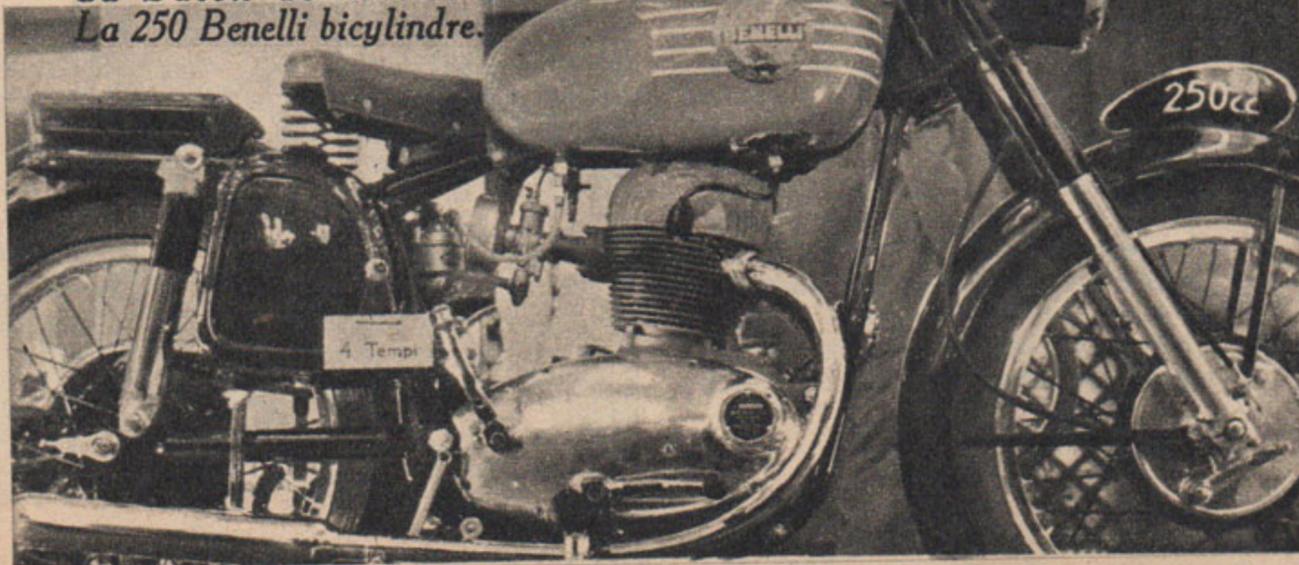
Il comporte un arbre à cames vertical attaquant directement les culbuteurs. En 4 temps aussi et cadre tôle, le Laverda, de formule sport, est d'un dessin plus futuriste.

Mais le 2 temps prend sa revanche chez Alpino avec la machine des records à pilote entièrement enfermé, pneus de 2x18 qui fit 129 km./h.,

et les modèles sport 75 L. et normal 75 N. On retrouve aussi cette cylindrée chez Pirota et Invicta, toujours en 2 temps.

Ceci était inévitable si l'on considère la quantité de « Motolégère » à cylindrée intermédiaire entre 50 et 125 cmc., et le côté sportif de la construction italienne. Ces machines n'ont pas d'équivalent pour l'instant dans les autres pays.

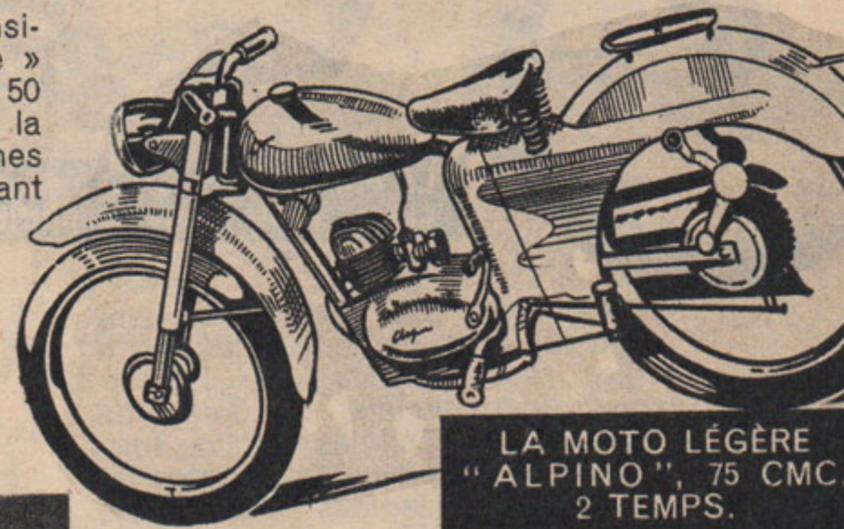
Une des révélations  
du Salon de Milan.  
La 250 Benelli bicylindre.



## VÉLOMOTEURS

Au-dessus de 75 cmc., nous retrouvons une conception plus française du deux roues. La cylindrée de 100 cmc. (cylindrée non sportive), est toujours présentée, non seulement par le moteur Sachs (Alpino, Galbusera, Maino), mais aussi par Benelli, « B », Ceccato. Ensuite la cylindrée 105 cmc. de l'Idroflex, à cylindre horizontal solidaire du bras arrière, surprend un peu et les 115 cmc. du « B » nous amènent toujours en 2 temps aux vrais 125 cmc.

Le succès de cette cylindrée est très net, mais contrairement à ce que l'on voit en France, le 2 temps domine très nettement. En 4 temps, avec la M.V. de course double arbre, on ne trouve que Mondial, Gilera et Mas contre une vingtaine de modèles 125 2 temps, par exemple : Bianchi, Iso, Benelli, Sertum, Morini, Sterzi, Gitan, Parilla, C.M., Mival, Nettunia,



LA MOTO LÉGÈRE  
"ALPINO", 75 CMC  
2 TEMPS.

Miller, Guia, Alpino, Astoria, B.M., etc...

D'une façon générale, nous nous trouvons là en face de moteurs à pistons plats, presque toujours avec cylindre fonte; on note des transferts rapportés sur beaucoup et le dessin suit d'assez près l'école allemande, mais avec assez souvent le carburateur incliné, ce qui est logique et donne une allure sport.

(à suivre)

# LE SALON DE MILAN

**L**E XXIX<sup>e</sup> Salon International du Cycle et Motorcycle a réuni dans ses 450 stands — la plupart occupés par l'industrie motocycliste — les nouveautés les plus importantes de l'année, en confirmant une fois de plus la pleine vitalité de l'industrie italienne; vitalité démontrée également par les chiffres de production : 1.300 unités par jour dans tout le secteur moto, 80 fabriques avec 230 modèles, et une quantité toujours croissante de véhicules en circulation (environ 1 million et demi), démontrant la haute qualité de notre production. Les chiffres d'exportation reflètent aussi la grande importance que le motocyclisme a dans la vie du pays, soit comme force productive, soit comme manifestation économique, commerciale et sociale.

200.000 visiteurs — parmi lesquels beaucoup d'étrangers — ont animé sans cesse les salles de l'Exposition. La seule critique que l'on puisse faire aux organisateurs de l'Exposition est de n'avoir pas encore prévu un emplacement plus spacieux pour le Salon, qui d'un an à l'autre voit s'accroître le nombre des exposants tant italiens

particulièrement la nouvelle tendance de la production italienne, qui va orienter le public vers les plus grandes cylindrées. Toutefois cela ne signifie pas que les motos de cylindrée moyenne n'ont plus de succès, au contraire, elles jouissent de plus en plus de la faveur des motocyclistes et d'autre part le Salon nous a offert une gamme très vaste de types pour tous les goûts et pour tous les prix.

Mais la diffusion toujours plus grande

des modèles précédents déjà éprouvés. Cette considération nous est confirmée particulièrement par la nouvelle 150 cmc. **Gilera** et par la 200 cmc. de l'ingénieur Giuseppe Benelli.

La **Gilera** présente une moto dérivée de la renommée 125 cmc. La nouvelle 150 cmc. est toujours à 4 temps et soupapes en tête, puissance maximale 7,3 CV., 6.000 t./m. Toutes les autres caractéristiques sont celles de la 125 cmc., c'est-à-dire : boîte 3 vitesses



La Parilla 125 Sport. Le silencieux a été jugé superflu.

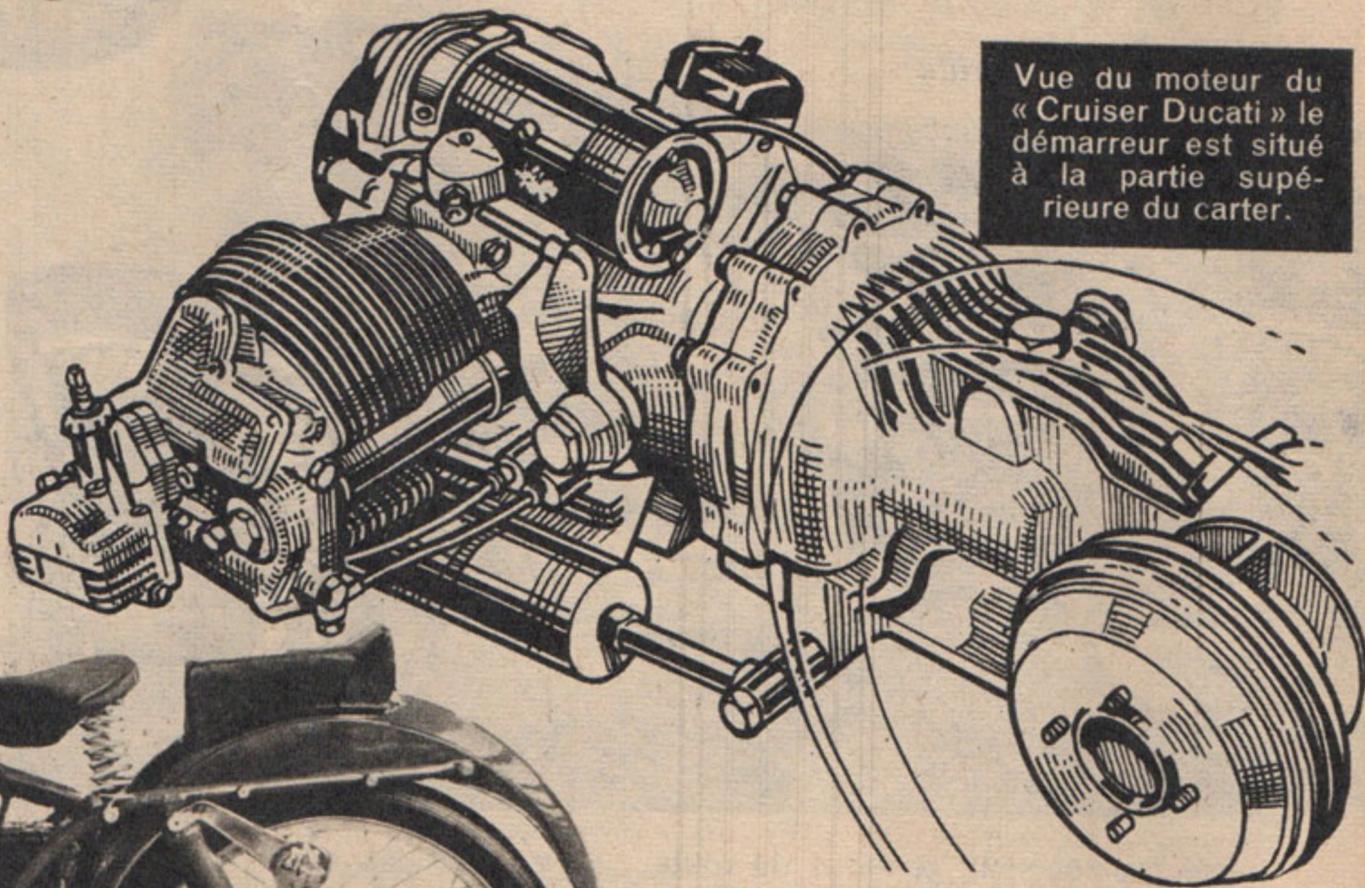
qu'étrangers. Ces derniers deviennent, en effet, toujours plus nombreux, reconnaissant ainsi l'importance internationale du Salon de Milan. Pas de modèles extravagants, mais des réalisations élégantes et étroitement adaptées aux divers besoins présentées par les constructeurs italiens, réalisations remarquablement étudiées, où aucun détail n'a été négligé et qui donnent une ligne très personnelle à nos machines.

Vraiment nombreuses sont les nouveautés, qui sans doute auront la possibilité d'exercer leur influence sur l'évolution constructive nationale et internationale.

Le Salon milanais a révélé tout

de la motocyclette augmente aussi les exigences des acquéreurs désireux d'avoir une machine puissante et dotée de tout confort : ce qui explique la nouvelle tendance.

Les nouveautés les plus grandes ne sont pas sorties, pourtant, cette année, des grandes maisons qui, de par l'ampleur même de leur organisation consacrée en majeure partie à la production en série, ne peuvent lancer tous les ans de nouveaux modèles; elles n'ont pas, cependant, dormi sur leurs lauriers, puisque, en effet, elles ont amélioré en détail leur production actuelle et, sans se lancer inconsidérément dans le nouveau, elles ont réalisé des machines de cylindrée majeure, extrapolées



Vue du moteur du « Cruiser Ducati » le démarreur est situé à la partie supérieure du carter.

commandée par sélecteur, transmission primaire à engrenages et finale à chaîne. Dans le moyeu de la roue arrière a été monté un joint élastique pour éviter les chocs à la transmission. Le cadre en tubes d'acier étirés est analogue au modèle précédent mais les suspensions sont nouvelles : fourche télescopique à l'avant, oscillante avec éléments télescopiques à l'arrière, tous deux avec amortisseurs hydrauliques incorporés, qui rendent la moto particulièrement agréable. Pneus 19x2,5. Exceptionnelles sont les prestations de cette machine, qui atteint les 100 km./h. Consommation d'essence : 2 litres et demi pour 100 kilomètres.

Monté avec le même moteur la Maison d'Arcore a présenté aussi un moto-fourgon C.U. 300 kilos, avec transmission à cardan, pont et différentiel; les freins sont hydrauliques. Roues : 3,25x14.

Le cadre est en un tube unique portant à grande section.

On a présenté enfin les nouvelles versions de la **Nettuno** 250 cmc. et

de la **Saturno** 500 cmc., l'une et l'autre avec fourche télescopique et suspension arrière avec amortisseurs hydrauliques.

Le dernier modèle de la **Benelli** est le résultat de l'accouplement de deux cylindres de la B. 100 cmc. de la même maison. C'est une belle 200 cmc., 2 temps, à deux cylindres horizontaux accolés d'une ligne très élégante et d'une netteté indiscutable; à 5.000 t./m. elle atteint la puissance de 8,5 CV. L'éclairage et l'allumage sont alimentés par le volant; la boîte 3 vitesses est incorporée. La caractéristique principale de cette moto est la douceur de fonctionnement du moteur et de la transmission.

D'autres avantages importants de la **Benelli « Spring Lasting »** sont la souplesse élevée, la capacité de reprise du moteur et l'adoption d'un distributeur rotatif, qui permet une carburation meilleure avec une relative augmentation de puissance et une réduction sensible de la consommation. La vitesse de cette machine est de 110 km./h.

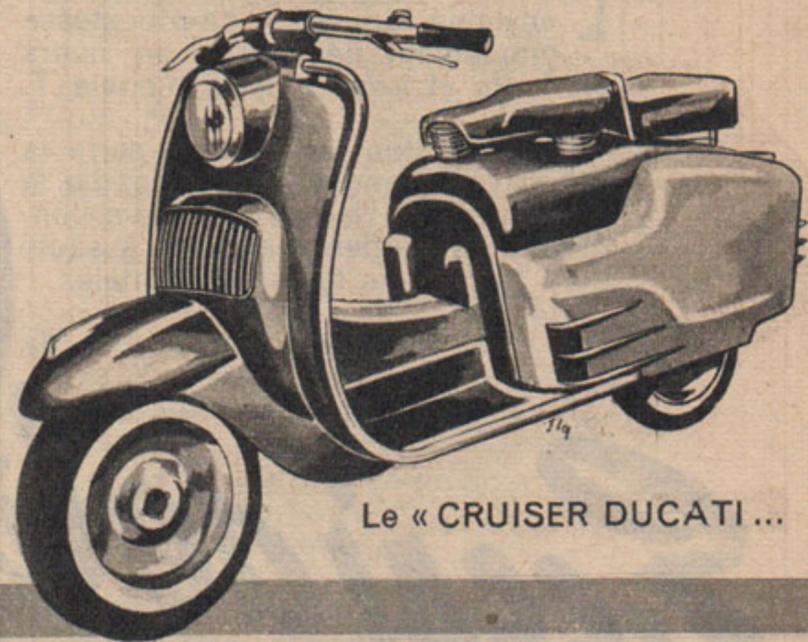
La moto **Guzzi** n'a pas présenté de nouveautés, mais elle a apporté des améliorations remarquables à ses modèles. Du **Galletto** 160 cmc. on a modifié le tablier et on l'a équipé d'un nouveau tableau de bord qui embrasse toute la largeur du tablier; à part une légère modification au garde-boue arrière aucune retouche n'a été apportée au moteur et à la transmission.

Du modèle **Airone** 250 cmc. ont été modifiés le cadre et le réservoir. Très admirées étaient la 250 cmc. **Gamba-lunghina**, champion du monde, la **Falcone** 500 cmc. et la **Guzzina** 65 cmc. le vrai cheval de bataille de dizaines et dizaines de milliers d'italiens.

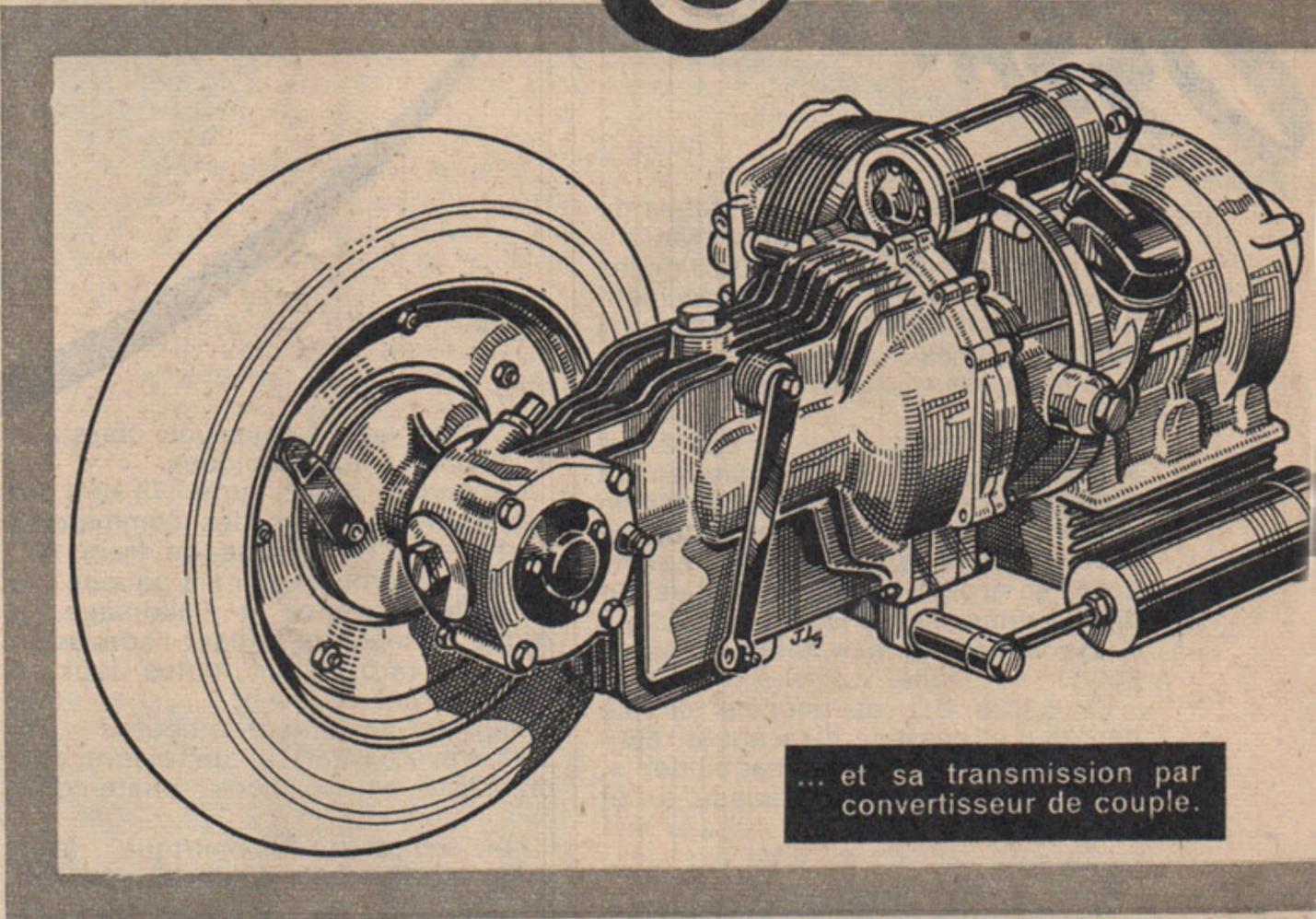
La **Bianchi** présentait ses modèles

du type populaire : le cyclomoteur **Aquilotto** 45 cmc. et le **Scudo del Sud** 125 cmc., qui est le résultat des améliorations apportées à la **Bianchina** 2 temps déjà bien connue.

Un grand succès a été obtenu par la merveilleuse création des Frères **Benelli** : la 250 cmc. 2 cylindres **Grand Turismo**, qui, de bon droit, peut-être considérée une des machines les plus perfectionnées de la production italienne. Les cylindres sont hori-



Le « CRUISER DUCATI ...



... et sa transmission par convertisseur de couple.

zontaux, accolés mais légèrement distants l'un de l'autre, permettant une ventilation uniforme et évitant, en même temps, toute déformation.

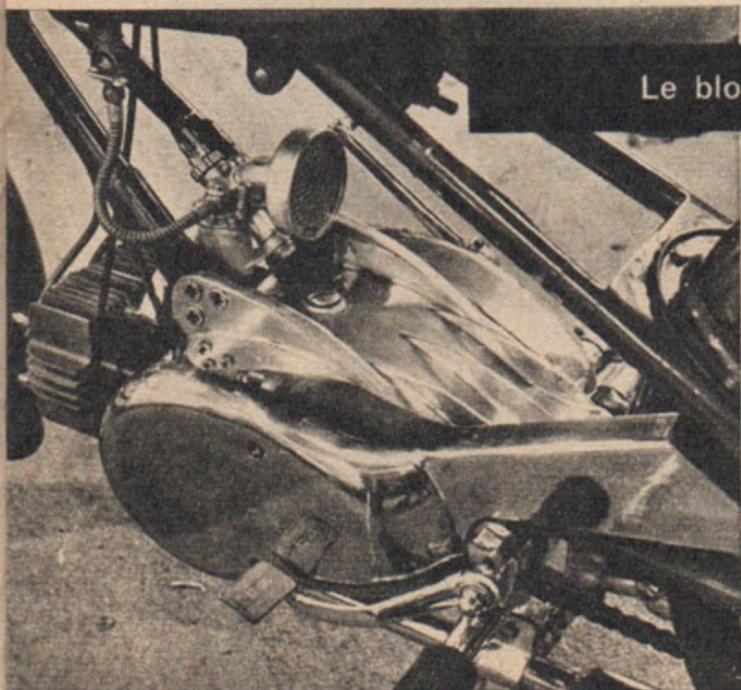
avec fourche antérieure télescopique et amortisseurs hydrauliques, conjuguée avec une suspension arrière du même type. Puissance du moteur : 16 CV. à 7.000 t./m.; vitesse de 120 km./h. La **MV** a exposé la 4 cylindres, version client 500 cmc., avec la nouvelle boîte 5 vitesses et le cadre allégé; puissance 45 CV. à 7.500 t./m. Cette moto atteint la vitesse de 170 km./h. La création dernière de cette maison est la 150 cmc. 2 temps avec fourche télescopique et suspension arrière hydraulique, vitesse 105 km./h. Enfin il y avait les motoscooters déjà connus : **Ovunque**, **Gran Turismo** et **Super-Lusso** avec un moteur de 125 cmc., toujours à 2 temps et l'agile 125 cmc. 4 temps pour tourisme, sport et course.

**(à suivre).**

Le bloc bicylindre Rumi.

Le moteur est à soupapes en tête, inclinées, travaillant dans un bain d'huile. L'arbre moteur est en plusieurs parties et travaille sur des coussinets largement dimensionnés.

La transmission primaire est à engrenages et la boîte 4 vitesses commandée par pédale. L'embrayage, à disques multiples, travaille à sec. La transmission finale est à chaîne. Le cadre est du type à double berceau



LA 500 Norton E.S. 2 possède une enviable réputation de robustesse amplement démontrée au cours de trials et cross par le modèle T.

Elle constitue en quelque sorte la 500 « type » anglaise, et perpétue la tradition des fameux mono-britanniques, qui gardent malgré les assauts du « twin » une fervente clientèle.

Il n'est peut-être pas inutile de

# Essai de la

rappeler brièvement les avantages du « mono » par rapport au « twin » : A puissance égale, un régime moins élevé, un couple situé généralement plus bas favorisant les reprises aux faibles régimes, un frein moteur plus vigoureux, sans oublier la simplicité mécanique.

L'aspect général de la E.S. 2 est séduisant, d'une ligne typiquement anglo-saxonne, sobre présentation noir et chrome, et l'on remarque au premier abord la position de la selle, assez en arrière et plus haute que sur la moyenne des machines, ce qui laisse prévoir une « tenue » assez sport.

Le cadre est du modèle simple berceau, et possède à l'avant la réputée fourche Norton « Roadholder », avec amortisseurs hydrauliques, et

à l'arrière une suspension classique à glissières télescopiques.

Le guidon assez large (73 cm. 65) comprend, en plus des commandes normales d'embrayage de frein AV. et de décompresseur ; à gauche, la manette d'avance à l'allumage, à droite, la manette réglant l'admission d'air au carburateur, toutes deux se manoeuvrant en avant.

Figurent également le bouton-poussoir d'avertisseur, et un contracteur donnant les positions phare-code.

Le compteur kilométrique, avec prise sur la roue AR., est encastré

dans l'entretoise supérieure de la fourche, et sur le phare, fixé à deux flasques solidaires des haubans de fourche, se trouvent l'ampèremètre et le contact, donnant par rotation l'éclairage lanterne ou normal.

Un frein de direction complète le tableau de bord.

Le réservoir a la traditionnelle présentation Norton, gris argent et chrome, avec filets noirs.

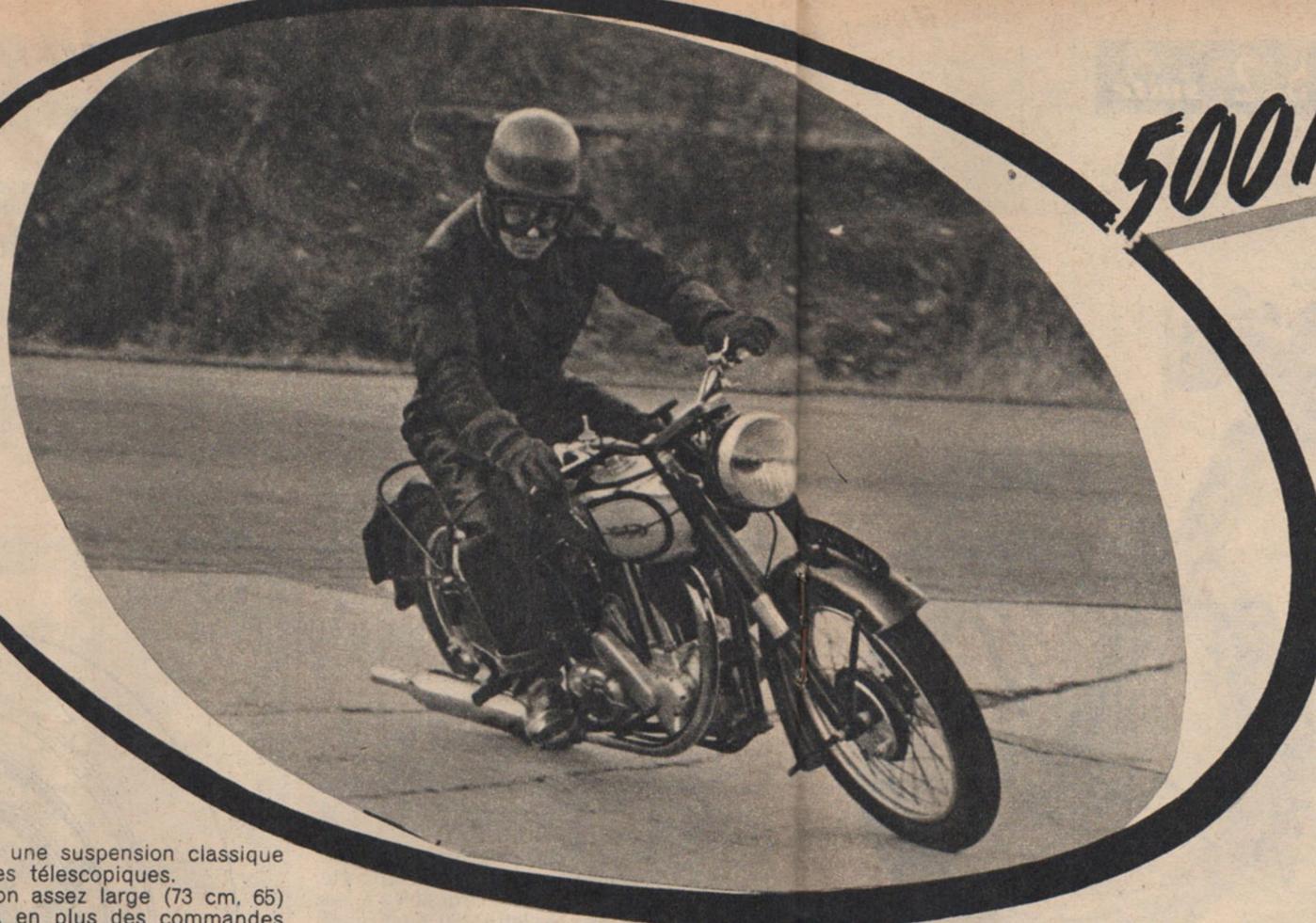
A l'arrière du cadre et à droite, se trouvent le coffre métallique pour l'outillage, abritant le régulateur de tension, et à gauche la batterie, maintenue par une robuste sangle métallique, et se juxtaposant au réservoir d'huile.

Les roues sont munies de tambours de freins de 178 mm. et équipées de pneus AV. et AR. de 19x3.25.

Fixation classique, sans broches, le garde-boue AR. se démontant partiellement et permettant un travail plus aisé en cas de besoin.

Le moteur est boulonné sur deux flasques solidaires du cadre, la flasque AR. recevant également la boîte 4 vitesses qui peut reculer ou avancer, permettant le réglage de la chaîne primaire. Culasse et cylindre en fonte, boîtiers de culbuteurs en alliage léger.

La magdyno Lucas est fixée par boulons et sangle métallique sur un socle prévu à l'arrière du carter moteur.



# 500 NORTON E.S. 2

Le carburateur « Amal » possède un filtre à air à treillage métallique.

La chaîne primaire tourne dans un carter à bain d'huile, en tôle d'acier emboutie, et il est prévu un « regard » pour vérification de la tension et de la lubrification.

Toute la câblerie électrique est particulièrement soignée et isolée des chocs et vibrations aux alentours des organes moteur par des anneaux de caoutchouc.

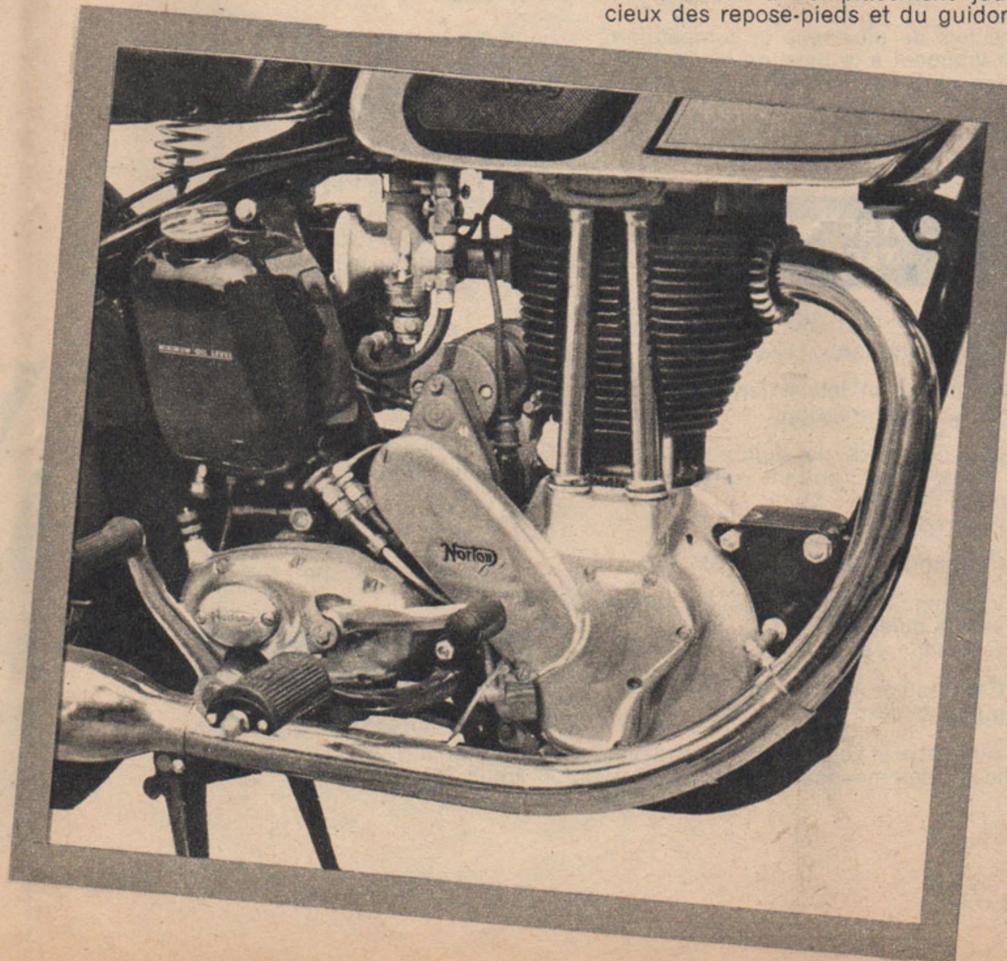
Des repose-pieds réglables, un carter de chaîne secondaire très enveloppant, un silencieux élégant et efficace, une poignée sport à l'arrière complètent heureusement le fini très étudié de la Norton E.S. 2.

C'est grâce à l'amabilité de M. Garreau, distributeur de la marque Norton en France, que « Motocycles » put essayer sur le circuit et la piste de Montlhéry la 500 E.S. 2.

La machine qui nous fut confiée avait déjà parcouru quelques dix mille kilomètres aux mains d'un client. C'est dire qu'elle n'avait subi aucune préparation spéciale.

## Le moteur, côté distribution.

La position en selle intermédiaire entre la position course et tourisme, prédispose à la conduite « sport » et procure un confort indéniable, dû certainement à l'emplacement judicieux des repose-pieds et du guidon.



Commandes souples, pédale de frein AR. à très long levier en bout de pied gauche, sélecteur à une seule branche extrêmement précis, avec indicateur de point mort.

Départs faciles; l'échappement claqué sec aux reprises.

La machine semble nerveuse, et la route reliant la Porte d'Orléans à l'autodrome nous permet un premier contact avec cette nouvelle monture.

Une Simca sport doublée en ligne droite nous fit bien augurer de la vitesse maximum et quelques virages mouillés pris à vive allure nous rappelaient que la tenue de route Norton n'était pas un mythe.

Sitôt arrivé à l'autodrome, remplacement de la bougie normale par une Lodge H. 14, plus froide, et en piste pour l'indispensable réglage de carburateur.

Un peu pauvre pour les essais à vitesse maximum. Démontage du carter, nous conservons le gicleur de 180 d'origine, mais relevons l'aiguille au 3<sup>e</sup> cran.

Quelque tours, un regard sur la bougie, tout va bien. (La vérité nous oblige à dire que cela débuta fort mal; le moteur barbotait, retours terribles au carburateur : après examen, l'on s'aperçut que le gicleur avait été oublié en cours de remontage, ce qui donnait une arrivée d'essence un peu excessive!...)

Un premier tour, départ arrêté et position touriste était bouclé en 1'25" soit : 106 km.-h. 992 de moyenne.

Le meilleur tour lancé donna 1'12", temps correspondant à la vitesse de 127 km.-h. 412.

Performances honorables pour une 500 de série, nullement conçue pour un usage « sportif » et qui, rappelons-le, avait déjà un certain kilométrage.

Restait l'essai sur le terrible circuit routier, d'autant plus difficile que de récentes pluies avaient fortement « lavé » certains virages.

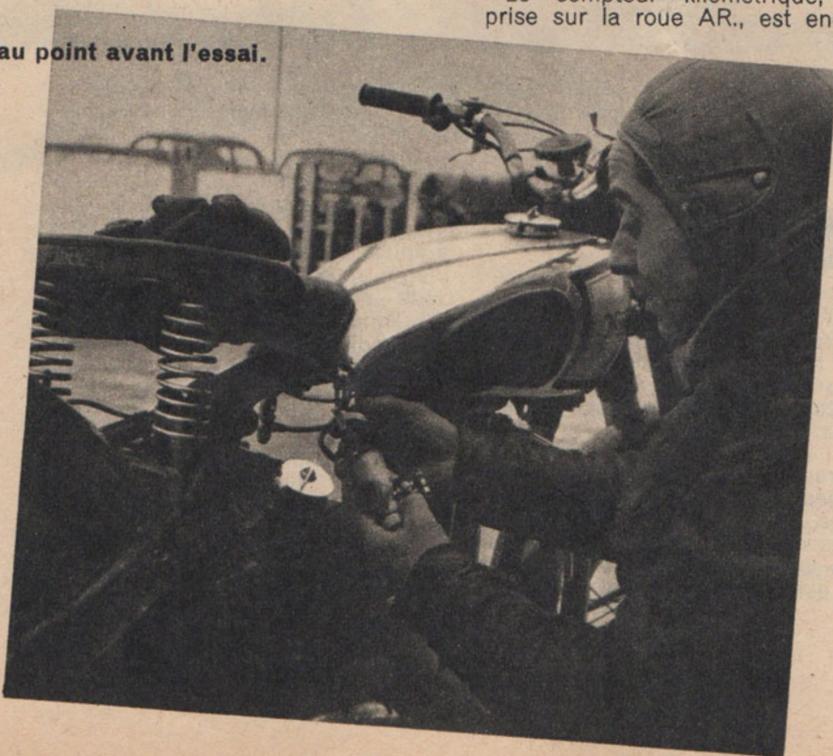
Aux mains de Nebout, qui rendit la main, étant donné l'état de certaines courbes, la Norton couvrit les 9.181 mètres de côtes, descentes, épingles et S, en 6' 6" 2/5, soit à la moyenne de 90 km.-h. 250.

Signalons, comme point de comparaison, qu'une Simca-Aronde, pilotée par un essayeur de la maison, fit sur le même parcours 6'56" (cette voiture avait été chronométrée à 127 km.-h. sur l'anneau de vitesse).

Le gros avantage de la Norton réside dans les reprises, facilitées par l'avance manuelle, et surtout dans la tenue en virage et la direction d'une précision étonnante.

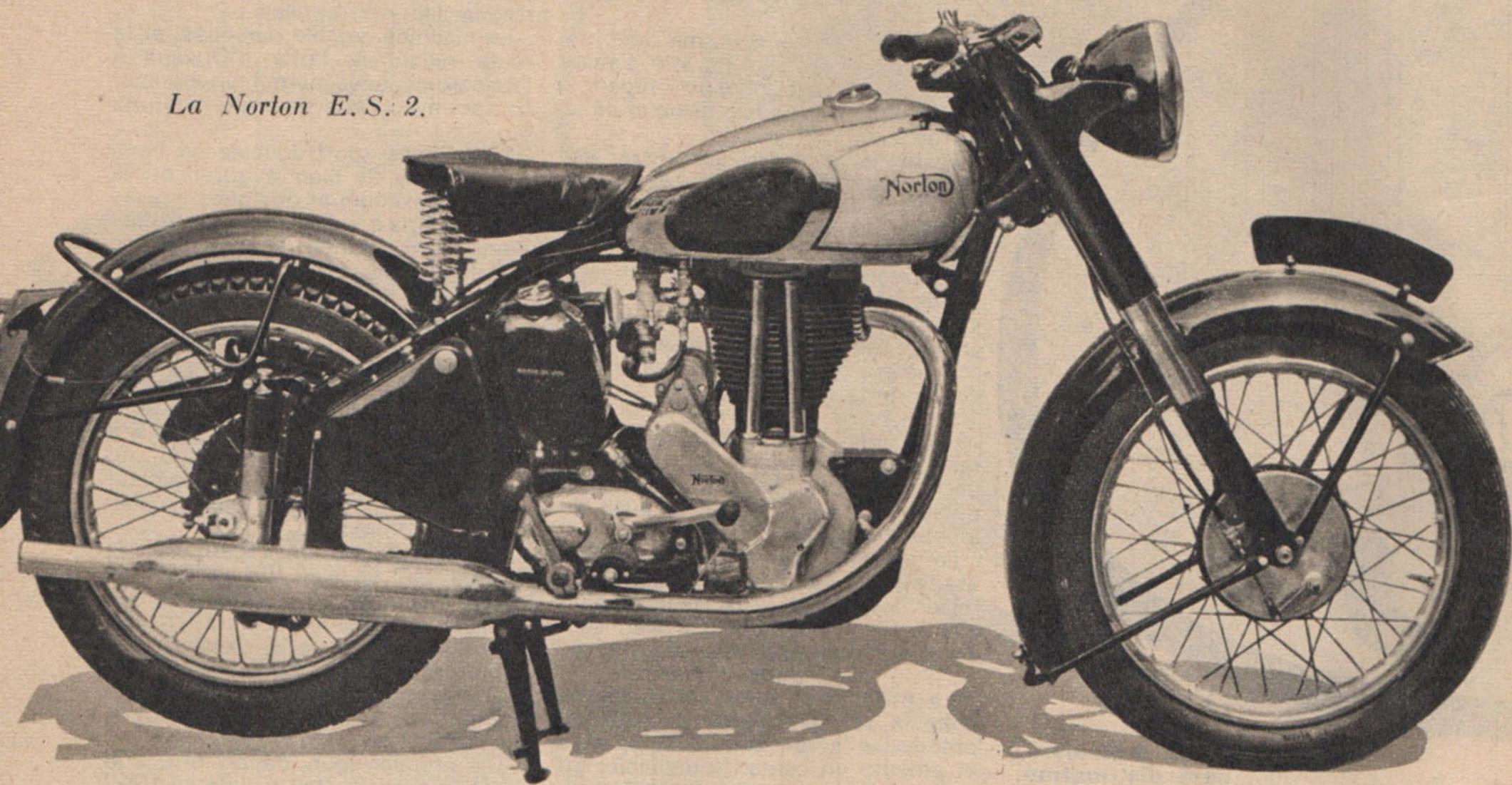
Notre essayeur soulignait d'ailleurs le fait que l'on peut virer avec cette machine au millimètre près

Mise au point avant l'essai.



# ESSAI DE LA 500 NORTON E.S. 2 *suite*

La Norton E.S. 2.



sans réaction ni déport aucun, et que d'autre part le freinage est vraiment à la hauteur des performances.

La suspension, qui peut paraître un peu dure à faible allure, devient très efficace à grande vitesse et donne une tenue de route remarquable.

Les bruits de culbuterie sont imperceptibles, les vitesses passent sans heurts, et toute la mécanique demeura parfaitement étanche.

Seul l'avertisseur commençait à donner des signes de déséquilibre, dus à un boulon desserré par les secousses répétées sur les portions de circuit en tôle ondulée.

La Norton E.S. 2, qui n'est nullement une supersport (pour cela, voir l'« Inter 30 », que nous essaierons bientôt) représente la machine robuste et endurante par excellence, dotée d'une tenue de route admirable et d'un freinage puissant.

C'est la moto « increvable » et « passe partout », permettant les plus rudes étapes et les services les plus durs avec un minimum d'entretien et bénéficiant de l'immense expérience de la firme Norton, ce qui prouve,

une fois de plus, que la compétition est vraiment à la base de mécanique saine et à haut rendement.

A. NEBOUT,  
R. COURT.

## DESCRIPTION TECHNIQUE

Cylindrée : 490 cmc. monocylindre.  
Course/alésage : 100×79.

Soupapes en tête enfermées et lubrifiées sous pression.

Les poussoirs de culbuteurs sont à base plate portant directement sur les cames.

Rapport volumétrique : 6.6 à 1.

Puissance : 21 CV. à 5.000 t.-m.

Vilebrequin sur rouleaux et roulements à billes.

Graissage par pompe, à carter sec.

Carburateur « Amal », gicleur 180, aiguille 3<sup>e</sup> cran.

Allumage et éclairage par Magdyno-Lucas, commandée par chaîne.

Boîte horizontale Norton à 4 vitesses par sélecteur :

1<sup>re</sup> : 13,84 à 1

2<sup>e</sup> : 8,24 à 1

3<sup>e</sup> : 5,64 à 1

4<sup>e</sup> : 4,66 à 1

Embrayage à disques multiples, garnis de Férodo.

Cadre simple berceau, fourche télescopique Norton « Roadholder », suspension AR. à glissières télescopiques.

Freins : diamètre 178 mm., largeur 31 mm. 75.

Empattement : 1.435 mm.

Garde au sol : 127 mm.

Hauteur de selle : 787 mm. 5 du sol.

Réservoir huile : 2 lit. 27.

Réservoir essence : 12 lit. 50.

Pneus AV. { 19×3.25.  
AR. {

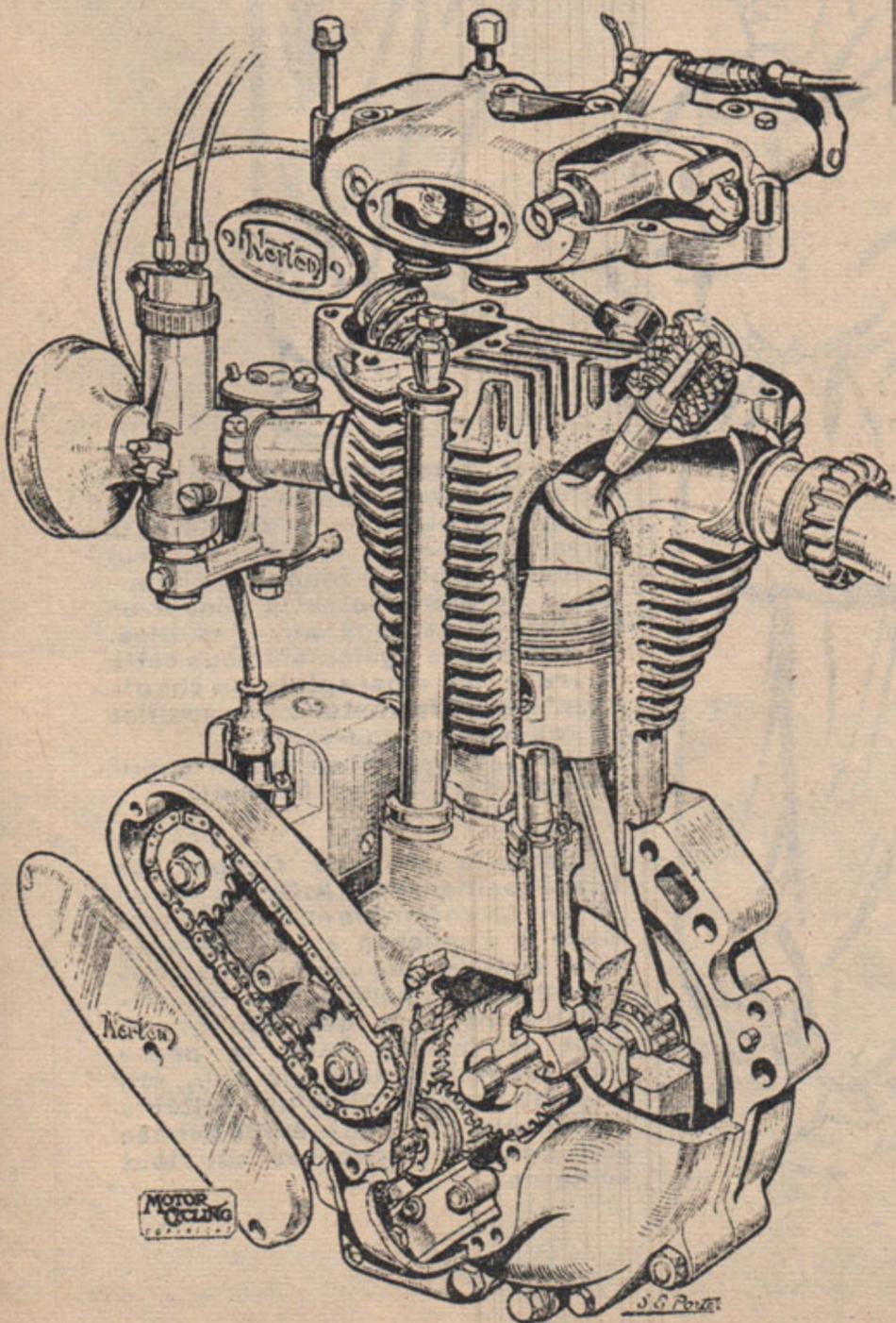
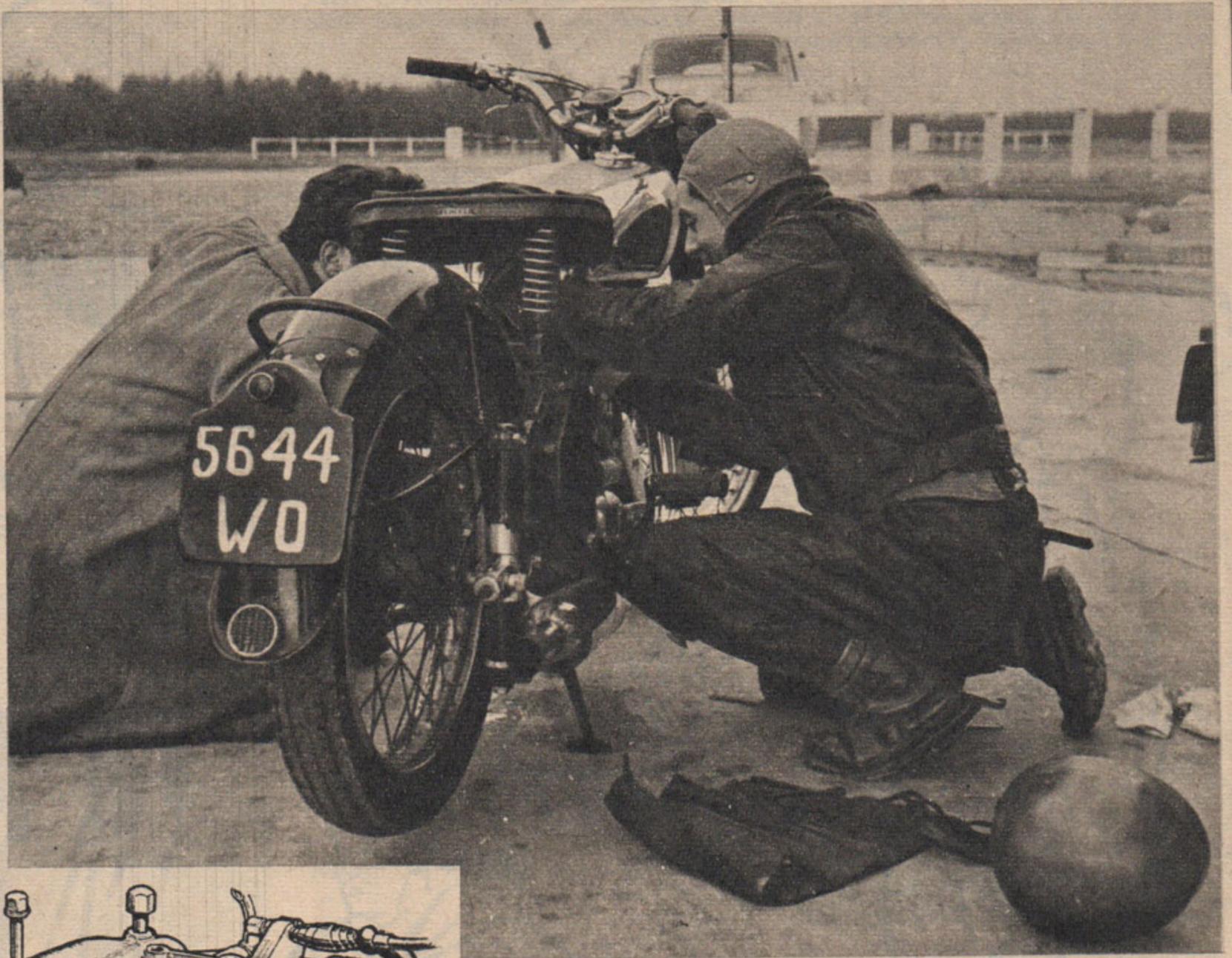
Poids total (machine équipée) : 170 kilos.

## Résultats de l'essai

Piste de vitesse : (2.548 m.).

1 tour départ arrêté : 1'25" moy.  
106 km.-h. 992.

La mise  
au point  
se poursuit...



Les moteurs de cross  
et E. S. 2 sont identi-  
ques, mis à part le  
rapport volumétri-  
ques. On distingue  
nettement les pous-  
soirs de culbuteurs  
à base plate.

1 tour départ lancé : 1'12" moy. :  
127 km.-h. 412.

**Circuit routier** (9.181 m.).

1 tour lancé : 6'3" moy.  
91 km.-h.

**Vitesses maxi en**

1 <sup>re</sup>	: 45 km.-h.
2 <sup>e</sup>	: 70 km.-h.
3 <sup>e</sup>	: 100 km.-h.
4 <sup>e</sup>	: 127,412

(vitesse chrono).

**Accélération** : de 0 à 80 km.-h.  
4 s. 4.

**Vitesse minimum en prise** :  
30 km.-h., avance plein retard.

**Freinage** : de 50 km.-h. à l'arrêt  
complet (action sur les deux freins,  
essai effectué sur la base de freinage  
de Montlhéry) : 8 m. 20.

**Consommation** : à 50 km.-h.,  
2 lit. 9 environ aux 100 kilomètres.  
à 100 km.-h. 5 lit 2 environ aux 100 kilo-  
mètres.

M. Garreau nous a signalé que  
les dernières E.S. 2 importées ont  
une culbuterie redessinée et diverses  
améliorations qui leur confèreraient  
une vitesse de pointe de l'ordre de  
135 km.-h.

## nous avons **VU** pour vous

**La pluie, le mauvais temps persistant, nous ont incité à passer en revue quelques modèles de survêtements protecteurs :**



L'Hermétique Hélios est en tissu Himalaya « Tapsol » garanti imperméable.

La combinaison est à fermeture en biais sous rabat avec manches pivot; elle est munie d'un dispositif d'aération dorsale sous cape.

Cette combinaison d'un poids de 950 gr. peut recevoir en supplément une doublure amovible en lainage.

Hermétique Hélios présente également une vareuse de belle coupe dans le même tissu Himalaya.



Bien que l'hiver ne soit pas rigoureux, mais il n'est pas fini, un bon gilet ou une bonne veste en duvet doivent être appréciés.

Ces vêtements sont chauds et très légers; ils offrent quand ils sont bien conçus une protection parfaite contre les intempéries.

Ceux des Établissements Maréchal sont prévus pour être portés tels ou comme doublures d'imperméables et de vestes. Ils peuvent être complétés par une capuche également en duvet.



Chez Hutchinson, divers modèles vous sont offerts: une veste moto à large croisure des devants avec fermeture à chapes, col transformable et manches coupe-vent. Le pantalon est à pont avec pattes de serrage aux chevilles.

On trouve également sous cette marque un « parapluie de chauffeur » avec fermeture sur scufflet et manches coupe-vent.

Ces tenues sont en tissu imperméable d'un aspect brillant.

Sous la marque Orage, les Établissements R.A.G. de Lyon offrent un ensemble en deux pièces, veste à capuchon et pantalon en tissu synthétique vermillon rigoureusement imperméable. Cet ensemble ne pèse que 850 gr. et peut se mettre dans la poche tant qu'il est plié, sans encombrement. C'est un véritable en-cas que l'on peut, étant donnée son ampleur, endosser sur tout costume.



# Le cyclomoteur PEUGEOT B.I.M.A.

Le cyclomoteur  
Peugeot B.I.M.A.

Le levier de basculement permettant de désaccoupler le galet et la roue A.R.



L'UNE après l'autre, nos grandes marques nationales viennent au cyclomoteur, et Peugeot présente à son tour un véhicule élégant et pratique restant dans les limites étroites de la bicyclette à moteur auxiliaire.

Le moteur est un 48 cmc. Peugeot 2 temps, monovitesse, placé horizontalement sous le pédalier, avec transmission par galet à pression constante sur la roue A.R. Un levier de basculement permet le débrayage instantané du moteur.

La commande de gaz et du décompresseur s'opère au guidon par poignée tournante; la manœuvre du starter se fait grâce à une manette montée également sur le guidon.

Le réservoir contient 2 lit. 5 et s'intègre entre les tubes diagonaux du cadre.

Les roues à rayons renforcés, et jante acier, sont munies de pneus spéciaux de 600x50 B. Freins AV. cantilever et AR. à

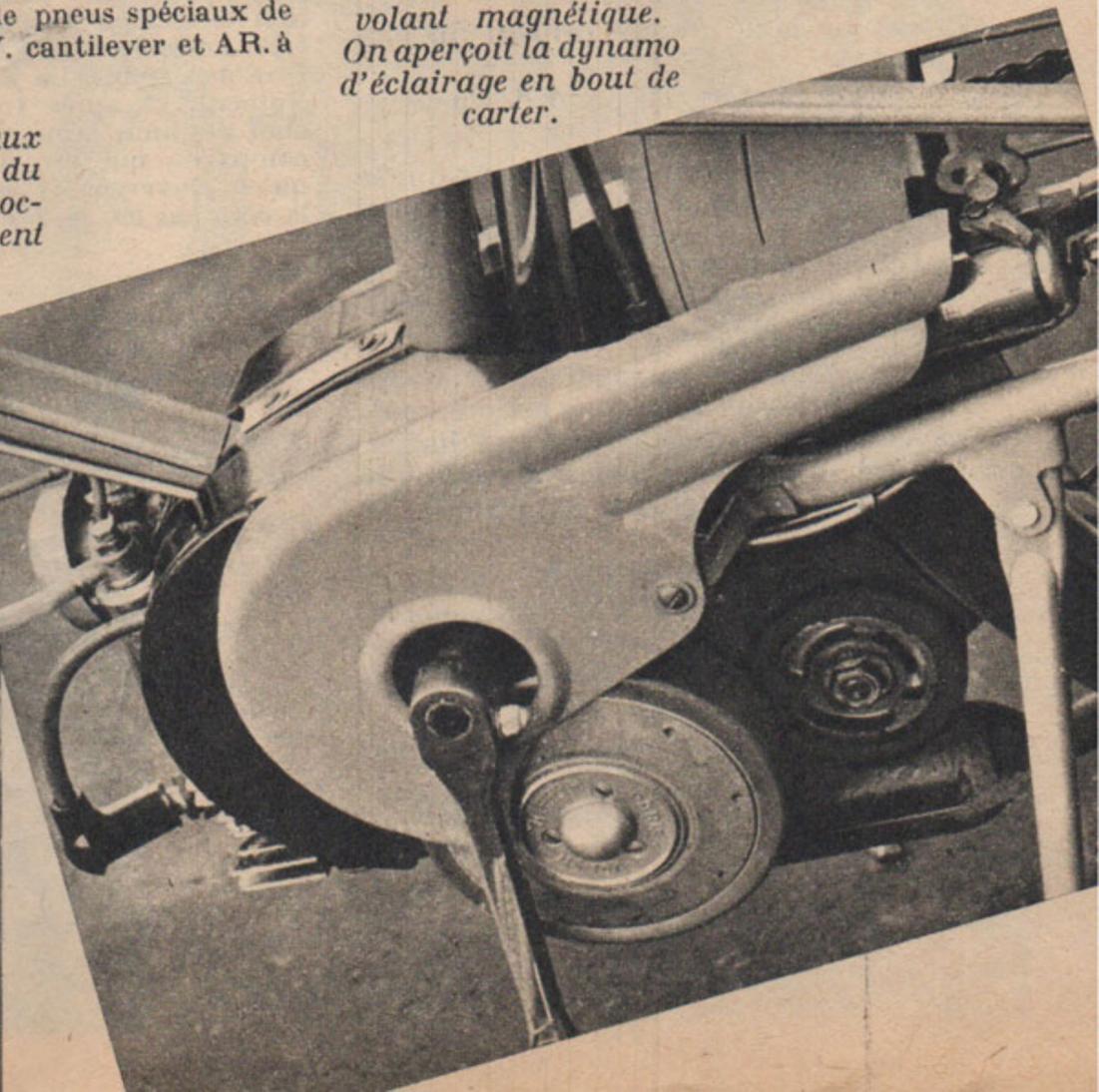
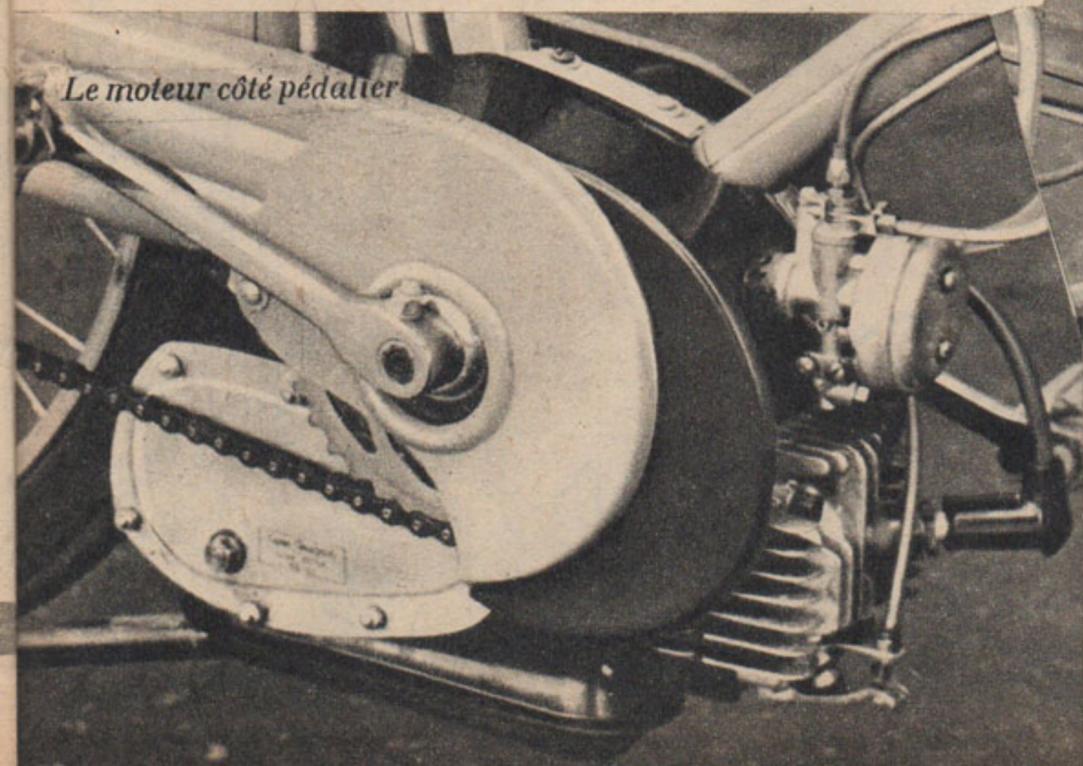
*Vue de la culasse, aux ailettes profondes et du carburateur. Le bloc-moteur est entièrement capoté.*

tambour, éclairage par dynamo indépendante, béquille latérale, garde-boue enveloppant à bavolet.

La présentation et le fini luxueux du B.I.M.A. nous ont incité à demander un essai au constructeur, essai que *Motocycle* présentera prochainement.

*Vue du moteur côté volant magnétique. On aperçoit la dynamo d'éclairage en bout de carter.*

Le moteur côté pédalier





## Ma DRESCH et moi...

(SUITE)

### Comme dans un fauteuil

Après avoir examiné les modèles du Salon de Francfort, très intéressants d'ailleurs, je constate que la technique du scooter s'en va vers une conception nouvelle, mais qui à mon avis ne se décide pas aussi rapidement qu'on le voudrait.

En effet, si la moto comme le scooter donnent des agréments certains à leurs conducteurs, il n'en va pas de même pour le passager qui est le plus souvent la femme même du conducteur.

Or que réclame ce passager sur ces engins motorisés: c'est le confort, chose que semble-t-il on a parfaitement oublié. Et à l'heure actuelle où la moto ou le scooter ne sont presque jamais seuls, je pense qu'il serait temps d'y penser (à moins... bien entendu, qu'on réserve cet avantage à une maison étrangère).

Et je tiens à spécifier que l'expression « comme dans un fauteuil » n'est pas encore réalisée complètement.

Ce que je préconise dans ce domaine, c'est de se rapporter dans le scooter à trois modèles qui offrent le début de caractéristiques d'un relatif progrès:

- 1° Le Bernardet au point de vue direction;
- 2° Le Maïco, emplacement du moteur;
- 3° Le Bastert, au point de vue siège du conducteur.

Il y aura-t-il un constructeur qui se décidera à produire un scooter réunissant ces trois caractéristiques, d'une part; et d'autre part, répétant un deuxième siège passager, tout semblable au premier?

Bien sûr, le passager se trouvera assis au-dessus de la roue arrière; mais à cet effet je préconise l'installation de sièges du modèle des tansads que l'on fait maintenant extensibles et réglables.

Et, de plus, l'engin serait parfait et répondrait vraiment à la grande masse des usagers qui attendent quelque chose de vraiment confortable, s'il possédait une capote.

Qu'en pensent les lecteurs de *Motocycles*.

Maurice MAHÉ.

A 7 heures le lendemain je quitte Barcelonnette pour attaquer le col de la Cayolle à 2 kilomètres de Barcelonnette; une pancarte indique « Route dangereuse sur 35 kilomètres, attention aux éboulis ». Voilà qui est encourageant; je flatte le réservoir de « Bichette » (c'est le nom que je lui donne quand nous sommes tous les deux) en lui disant... du courage ma vieille... Il lui en faudra, en effet, la route n'est qu'une fondrière, pierrailles, ruisseaux, on a droit à tout, et plus on monte pire cela devient; j'envie les gens qui possèdent suspension arrière et fourche télescopique, bientôt ma troisième me devient inutile et je grimpe en seconde et par moment en première; au bout de plus d'une demi-heure de ce sport, je m'arrête pour prendre quelques photos et laisser refroidir le moteur. La moto est appuyée sur le côté du petit mur de neige qui borde la route. Il arrive un couple sur une 500 cmc. Terrot, arrêt de ceux-ci qui me disent leur inquiétude de voir l'huile de leur réservoir atteindre une température très élevée et me demandent si je ne pourrais pas leur vendre le bidon de 2 litres que j'ai en réserve.

Malheureusement pour eux ce n'est pas de l'huile, mais de l'essence que j'ai dans ce bidon. Ma moto a refroidi et je repars, les 10 derniers kilomètres de côte sont encore plus durs; le soleil très chaud fait fondre la neige qui est sur le côté de la route, ce qui donne naissance à de véritables petits torrents. C'est avec soulagement que je vois une pancarte indiquant « Col de la Cayolle 1 km. ». Je suis tellement content d'être arrivé que je ne m'y arrête pas et attaque la descente; ici c'est autre chose et si j'enclenche ma seconde vitesse c'est afin de retenir la moto pour descendre très doucement sans être forcé d'utiliser trop mes freins. Là je prends la route de Valberg, et après trois jours de repos chez des amis je prends derrière moi une compagne qui me suivra dès lors jusqu'en Auvergne! C'est la descente vers la côte par les gorges de Dalluis qui sont



magnifiques, arrêt à Antibes où nous randonnons sur la côte. 15 jours après c'est le départ pour Paris, via l'Auvergne où je veux m'arrêter quelques jours. Nous faisons le trajet de 550 kilomètres qui nous séparent de l'Auvergne dans une journée par Saint-Raphael, Aix-en-Provence, Avignon, Alès, Saint-Chély-d'Apcher et Saint-Flour; les routes sont bonnes et les côtes n'ont rien de bien ardu.

Randonnées durant trois ou quatre jours en Auvergne, où le grand désagrément est la rencontre avec des troupeaux, mal ou pas du tout gardés, qui encombrant la route. Le retour sur Paris s'effectue dans la journée à 50 km/h. de moyenne, soit en huit heures, sans histoire.

C'est donc d'agréables vacances que j'ai passé avec ma « Bichette », de plus des vacances économiques, ma machine n'ayant pas consommé plus de 3 lit. 1/4 aux 100 kilomètres et 1 litre d'huile aux 700 kilomètres. Je m'excuse de remercier ici M. Molisse, spécialiste de Dresch à Suresnes, mais j'estime qu'il est pour beaucoup dans la joie de ces vacances, car c'est lui qui avait refait mon moteur l'hiver dernier et celui-ci n'a pas eu une défaillance. Cette petite randonnée montrera, je l'espère, que ces vieilles machines que l'on croit bonnes pour la ferraille peuvent quelquefois vous donner les mêmes joies que les motos modernes, beaux pur sang, certes, mais de prix inabornables. Alors vous qui aimez la moto et qui n'avez pas les moyens d'acheter une machine neuve, trouvez une « Bichette », bichonnez-la un peu, et avec de bons pneus, de bons freins et un moteur qui tourne rond, elle vous mènera partout. La propreté et la suspension laisseront peut-être à désirer, mais on ne peut pas tout avoir.

G. RICHARD (Neuilley).



# LE MOTO - BALL...

## LES MACHINES

**A** l'heure actuelle, les équipes de moto-ball sont en majeure partie équipées de 250 Monet-Goyon ou Terrot culbutées, exception faite de quelques formations du Midi disposant des 250 mises au point par Nougier.

Les moteurs 2 temps ont dû rapidement céder le pas aux 4 temps à soupapes en tête, plus nerveux et d'une puissance supérieure.

Ainsi Terrot et Köhler-Escoffier abandonnèrent-ils leurs modèles primitifs (Terrot montait un 2 temps maison à ailettes carrées dérivé du modèle utilitaire, et Köhler un Villiers) au profit du moteur 4 temps.

Le taux de compression est généralement élevé, aux environs de 9 à 1, et le carburant adopté est un mélange essence-benzol 50 %.

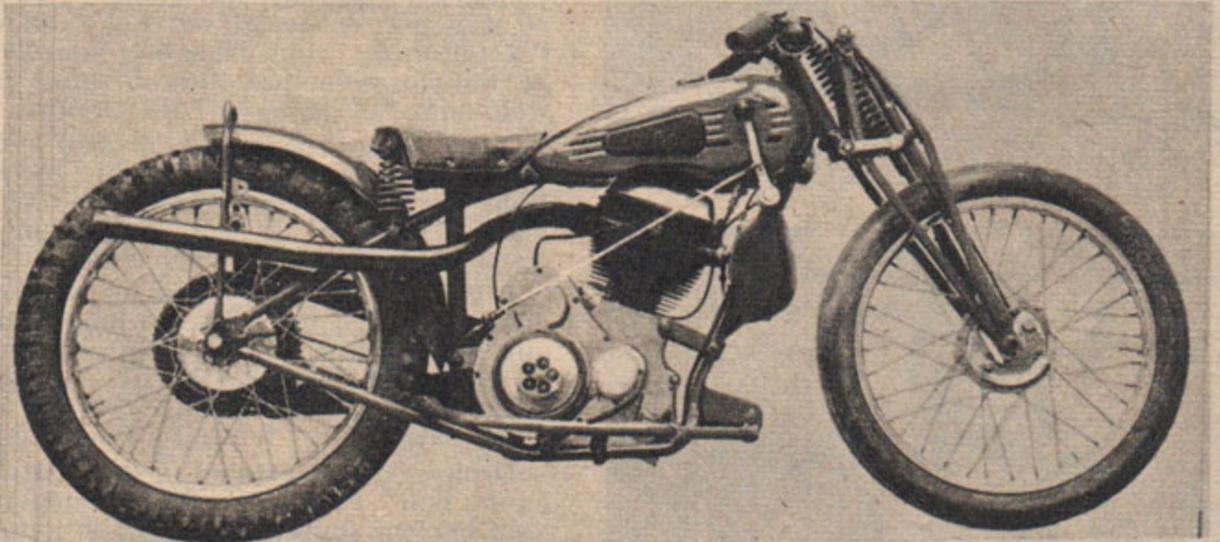
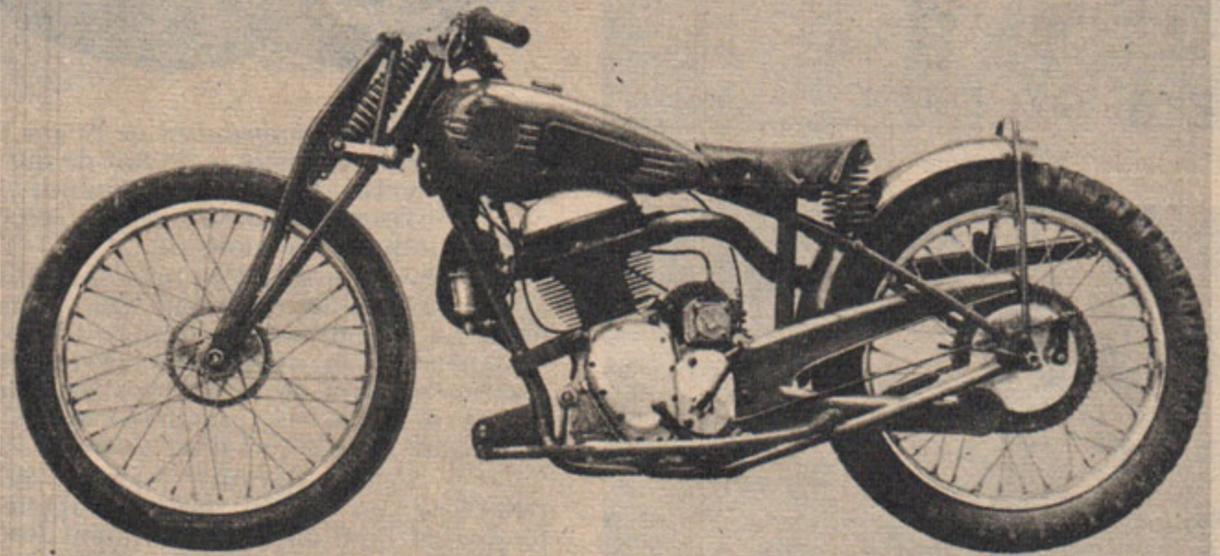
L'huile de ricin conserve les faveurs des mécaniciens, du fait de l'addition de benzol dans l'essence et de ses propriétés lubrifiantes à haute température.

Une boîte 2 vitesses équipe les machines, commandée par deux manettes au guidon enclenchant respectivement 1 vitesse, et doublée par un levier manuel à droite du réservoir.

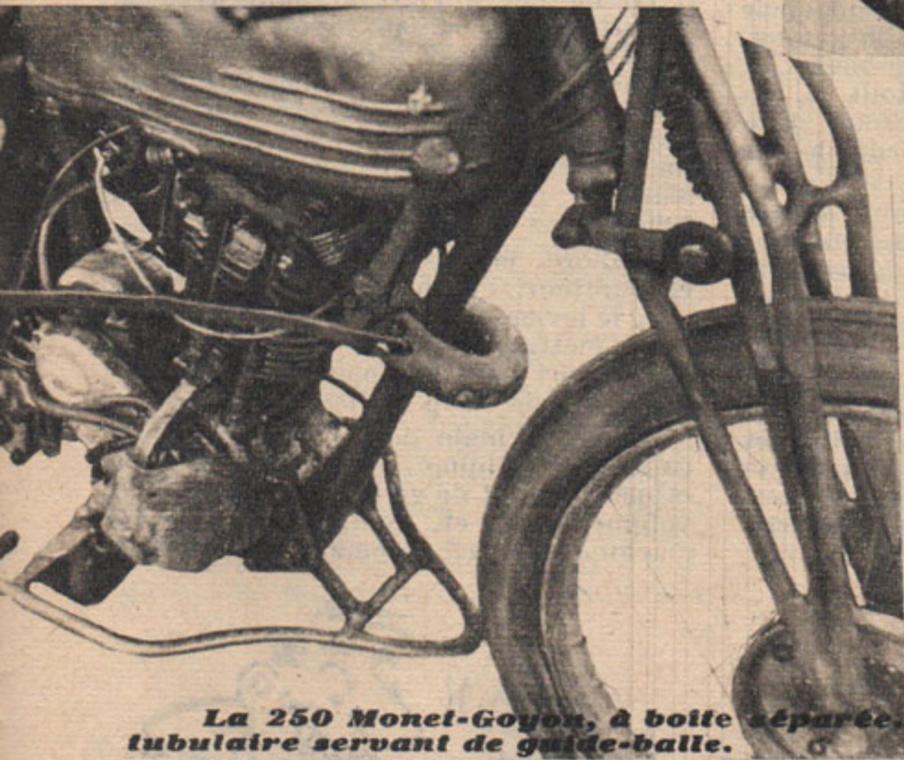
Les gardes-boue sont réduits à leur plus simple expression, et souvent le frein AV. n'existe pas. En revanche, le frein AR. est à commande double, par pédale, et permet le virage au frein et les spectaculaires tête-à-queue.

Fourches et cadres sont sérieusement renforcés, et les machines avoisinent le 80 km.-h.

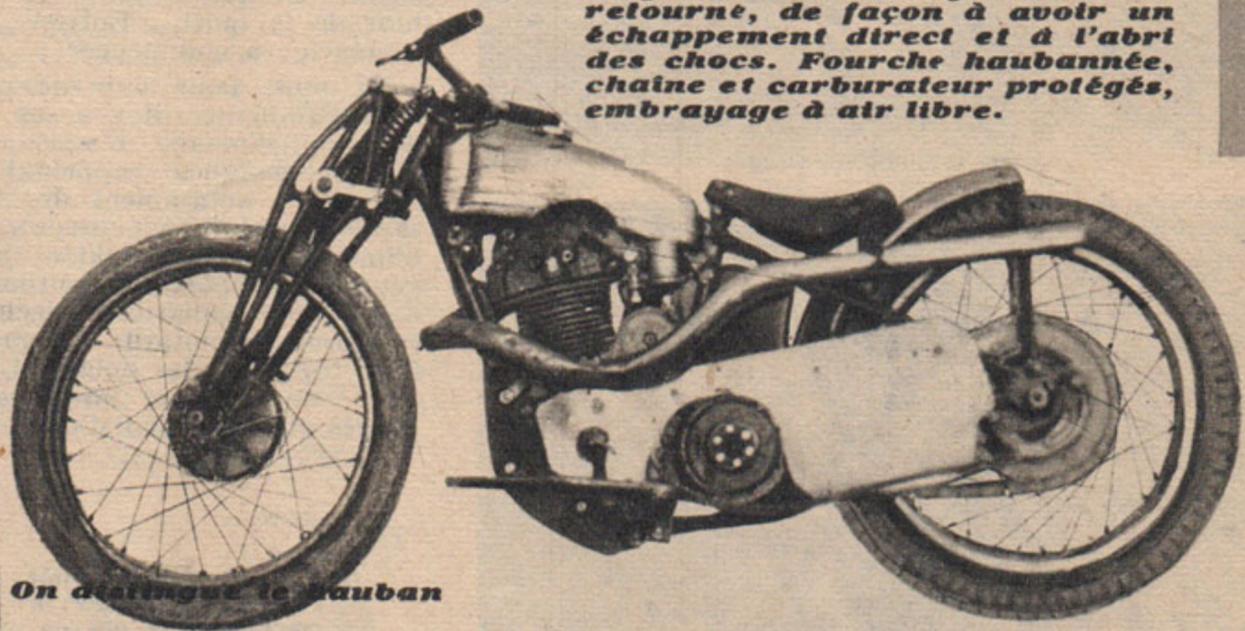
Les équipes de moto-ball éprouvent de sérieuses difficultés pour renouveler leur stock de pièces détachées et pour faire face aux « casses » répétées. L'initiative personnelle doit souvent suppléer à la carence des constructeurs, et il est à souhaiter qu'une maison aura à cœur de commercialiser un nouveau modèle permettant de rénover le parc français de moto-ball.



La 250 « Nougier » de Moto-Ball, dérivée de la 500 Magnat-Debon. Le cylindre a été retourné, de façon à avoir un échappement direct et à l'abri des chocs. Fourche haubannée, chaîne et carburateur protégés, embrayage à air libre.



La 250 Monet-Goyon, à boîte séparée. On distingue le hauban tubulaire servant de guide-balle.



## LA RÉGLE DU JEU

Le terrain est celui du football dans ses dimensions et son tracé. Il comporte une ligne supplémentaire devant les buts et déterminant une zone de protection pour le goal qui monte une machine moteur arrêté.

Chaque partie se compose de 4 périodes totalisant 70 minutes (20 + 15 + 15 + 20) et espacées de repos de 10 minutes.

Chaque équipe comprend 3 avants, 1 arrière et 1 goal.

Les fautes sont comme au football sanctionnées par des coups francs, penaltys ou corners.

Coup franc : il est accordé pour sanctionner les fautes suivantes :

— Couper un adversaire possesseur du ballon.

— Tenir le ballon contre la moto à l'arrêt.  
— Jouer avec les mains ou les bras (sauf le goal dans sa propre surface de protection).

— Arrière en position d'attente sur la surface de protection de son goal.

— Porter le ballon soit avec la main, soit sur sa moto ou bloqué entre la moto et la jambe.

— Jouer le ballon sans être sur sa moto.

— Jouer dangereusement ou brutalement.

— Se servir des mains pour pousser ou tenir un adversaire ou sa moto.

— Joueur jouant deux fois le ballon en donnant le coup d'envoi ou le coup franc ou le corner.

— Joueur faisant une rentrée en touche et reprenant part au jeu avant que le ballon ait touché terre ou ait été joué par un autre joueur (exception faite pour une remise en jeu après but).

— Pénétration irrégulière dans la surface de hors-jeu.

— Joueur dépassant la ligne de but entre les poteaux adverses avec sa machine.

Penalty : seront sanctionnées par un penalty les fautes suivantes commises par l'équipe défendant sur sa surface de réparation :

— Jouer le ballon avec le bras ou la main.

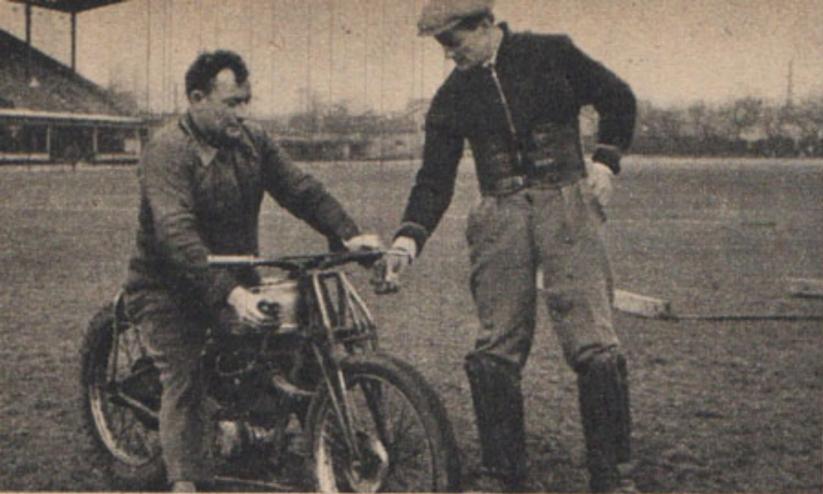
— Jouer brutalement.

— Porter le ballon soit avec la main, soit sur la moto ou bloqué entre la jambe et la moto.

— Jouer le ballon sans être sur la moto (ou sans la toucher s'il s'agit du gardien de but).

— Tenir ou pousser un adversaire ou sa moto dans un geste de brutalité.

— Abandon manifeste de sa machine par un gardien de but pour arrêter le ballon.



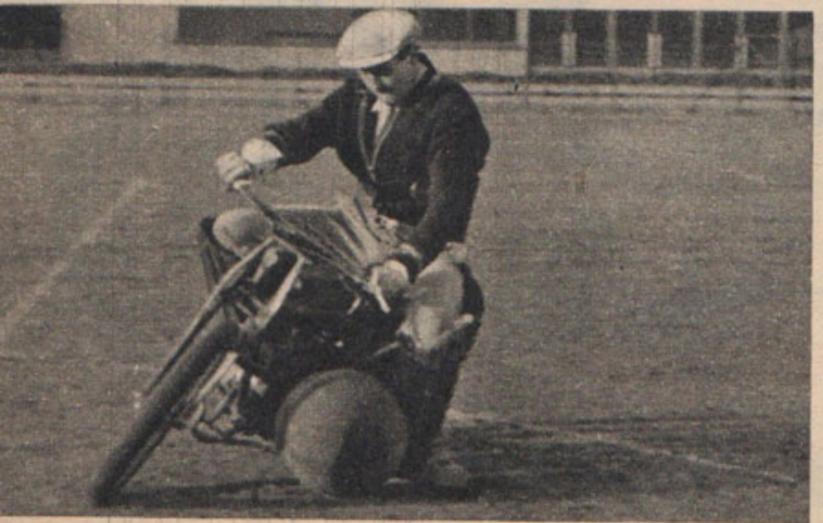
A quoi sert cette poignée? Elle commande la deuxième vitesse.



Une passe pour rien.



... mais je la chipe au virage.



est-elle bien roulée?



divorce en vol plane.

# PREMIERES

« **O**n parle congrûment de ce que l'on connaît bien ». Au fait de qui est cette lapalissade? Qu'importe, tirons notre serre-tête à son bon sens et imprégnons nous-en.

C'est ce qu'a fait l'équipe de « Motocycles » laquelle se rendit tout récemment au cynodrome de Courbevoie dans l'intention bien arrêtée de se transformer en enfants de la balle... entendons par là de faire ses premières armes de moto-ball avant que d'en parler.

Il y avait, devant, Nebout notre rédacteur en chef, bardé d'appareils photos et l'œil objectif; suivaient Court, technicien essayeur, qui allait s'essayer, et Mouchet, casquette en chef comme à l'accoutumée... tous déchaînés pour avoir de longues semaines durant rongé leur frein loin des pistes et des terrains.

Nous fûmes reçus par le bon géant de ces lieux, en l'occurrence M. Jacques Bon, secrétaire et animateur de « Courbevoie Sport », assisté du technicien responsable de l'écurie du club.

**L'Ecurie.** — Sise dans les sous-sols du cynodrome, par de-là un long couloir aux allures de coursives avec ses tuyauteries calorifugées, elle abrite une vingtaine de pur sang 250 cmc. commis à la motorisation du football association...

Drôles de machines, squelettiques avec leur réservoir cabossé couleur vieil or, leur fourche en arête de hareng, leurs roues veuves de garde-boue, et leur cadre renforcé de partout. L'ensemble évoque la foire du Trône et le mur de la mort... Entrons, entrons, le spectacle va commencer.

Et puis, pour finir de nous mettre dans l'ambiance, il y a sur les étagères des équipements bizarres, mi-sportifs mi-orthopédiques rappelant le hockey sur glace; notamment des bottes cuissardes baptisées houseaux, pied fait d'une chaussure de ski et jambe d'une gouttière rapportée. Ajoutons à l'entour des ballons gabarit médecine-ball, des ceintures de motard, des gants pour se faire taper sur les doigts et une ribambelle de casques mi-jaunes mi-verts, rangés en formation d'équipe.

Corps à corps. Tantôt l'homme tantôt la machine à le dessus.

A nous de jouer... D'abord revêtons, les ustensiles ci-dessus énumérés. Tout cela est raide comme la justice et empreint de la plus parfaite mauvaise volonté. Enfin, après une petite heure d'efforts, j'étais pour ma part déguisé en chevalier du moto-ball, tandis que l'on préparait mon palefroi. Nebout et Court, trouvant que je faisais suffisamment couleur locale, en restèrent à leur tenue de motard non sans s'ébaudir de ma noble prestance!

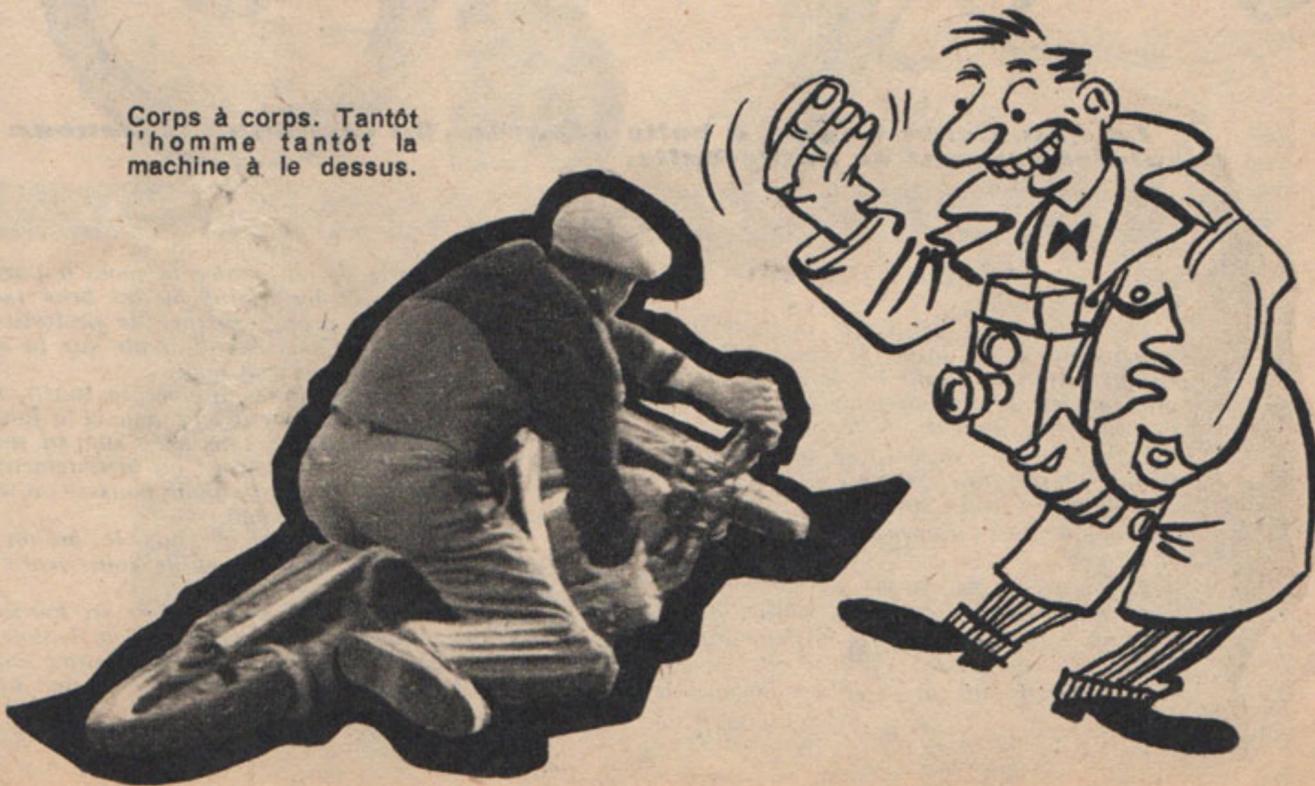
Sortons maintenant les trois motos, le plein fait — mi-essence mi-benzol — par la rampe donnant accès sur l'arène entourée de gradins comme aux plus beaux jours gallo-romains. A vrai dire, je n'étais pas inquiet, me sentant vraiment l'air trop peu catholique sous mon accoutrement.

Examinons l'engin qui m'est dévolu. Pas de kick, mais sous le guidon, de part et d'autre, deux poignées inhabituelles commandant la première et la deuxième vitesse, plus évidemment débrayage et frein avant classiques, un levier de vitesse à main situé côté droit du réservoir sert pour le démarrage et le point mort. Le frein arrière est à double pédale, une sur chaque étrier, et le berceau moteur est entouré d'une sorte de soc tubulaire destiné à guider le ballon.

Le moteur a l'air méchant avec ses ressorts-pinces et son tuyau d'échappement relevé qui contourne l'avant de la culasse, comme sur les anciennes Puch. Pneus semi-cross et suppression systématique de tout ce qui n'est pas absolument nécessaire au fonctionnement... Voilà la mécanique, et maintenant en selle!

D'abord, faisons déborder la cuve du carburateur, et enclenchons la seconde avec le levier; un mètre de marche arrière pour mettre le piston en compression point mort haut et appelons les copains pour un bon coup de poussette.

« Tous la main dessus! » et vogue la galère... Quelques explosions brutales rappellent tout de go les 9 à 1 de rapport volumétrique; et, comme un dard, la machine infernale démarre en lançant



# BALLES!

des mottes de gazon... Chut... Doucement pour chauffer le ricin qui commence à puer et embaume magnifiquement mon cœur de motard. Maintenant, petit à petit, ouvrons la poignée...

Hé! hé! il ne faut pas se fier aux apparences, ce tas de ferraille a des beautés cachées; léger entre les genoux, virant couché, il vient à ma main comme une vieille connaissance. Essayons cette poignée de première. Attention... ça passe avec un hurlement de moteur; l'autre poignée ramène la seconde; tout ça sans débrayer: c'est simple, efficace et la mécanique ne souffre pas. Au fait, que ne monte-t-on ce système sur les machines de route?

A l'autre bout du terrain de foot, Nebout et Court sont également en selle et commencent à tirer... Voyons les chevaux?

Première: ouvert, coupé, deuxième et poignée à fond. Le moteur escalade son régime et bourdonne vers 70... Virage à gauche serré qui me met en dirt-track, guidon plein à droite: ça tient du christiana et du crabe emballé, c'est épatant, formidable et... patatras! la moto fait un cheval de bois et me lance à 10 mètres, housseau par-dessus cul, dans l'herbe tendre. Suit un « blanc » comme on dit à la radio où, assis sur le derrière, je me livre à quelques réflexions bien senties sur la précarité du journalisme, laissant bien entendu Nebout et Court rire sans vergogne à mes dépens.

Pour ma part, et par pur sens de la hiérarchie, je ne vous décrirai pas mon rédacteur en chef broutant le trèfle, non plus que mon camarade Court désarçonné par quelque argument spécieux de ses théories relativistes-motocyclistes. Non, je vous dirai tout simplement que si le moto-ball est aisé sans la balle, c'est une autre paire de manches avec!

38 centimètres de diamètre, gonflée à bloc et vicieuse en diable, il faut la rouler à l'intérieur du virage en la maintenant entre la botte et le soc guide-balle. Ainsi, sollicitée par des forces contraires, elle tourne sur elle-même à toute vitesse avec des réactions d'inertie qui la font bondir et rebondir aux

moments les plus défavorables. La propulser en ligne droite est encore plus difficile; quant aux « changements de pied » c'est, croyez-nous, le fin du fin. Pour cela il faut, par un léger shoot ou coup de frein, laisser la balle dépasser la moto et s'effacer derrière elle pour aller la chiper de l'autre pied (lorsqu'elle ne s'y attend pas). En fait, cela oblige à décrire à sa poursuite un petit « S » afin d'arriver sur elle de l'extérieur, la machine légèrement inclinée en dedans. Savoir saisir et bloquer le ballon au vol est tout un art (celui du virage au frein) et le shoot relève de la dynamique et de la cynétique associées. Cependant les joueurs cassent parfois le montant des bois avec la balle, c'est dire la vigueur et la précision de leurs coups de botte!

Comme au football il convient de marquer tel ou tel adversaire et, bien entendu, d'essayer d'intercepter la balle. Court nous a fait une brillante démonstration d'interception, parfaitement illustrée d'ailleurs par la photo ci-contre.

Vous assistez là à la fin d'une descente-poursuite en zigzag. Quant le dribbleur était dans le « zig », Court était dans le « zag » et vice versa, tout ça jusqu'à la catastrophe du « zagzag » final, saisi bien entendu par l'œil objectif et omniprésent de Nebout, qui a passé une gaie journée.

Mais, soyons sérieux, et disons pour terminer que ce baptême du moto-ball nous a pleinement fait vérifier l'assertion de M. Riom, président de l'Union Française de Moto-Ball: « Le moto-ball n'est pas de la course mais du football motorisé. » Nous ajouterons que c'est à notre sens un compromis de dirt-track et d'association. Ce sport nécessite un effort physique intense; on sait en effet qu'une course de dirt-track de 90 secondes épuise complètement son homme... que dire en conséquence des 70 minutes d'une partie réglementaire de moto-ball avec maints « rush » dirt-track à la clef!

Pour ma part je délaisserais volontiers le moto-cross pour le moto-ball... s'il n'y avait pas de ballon.

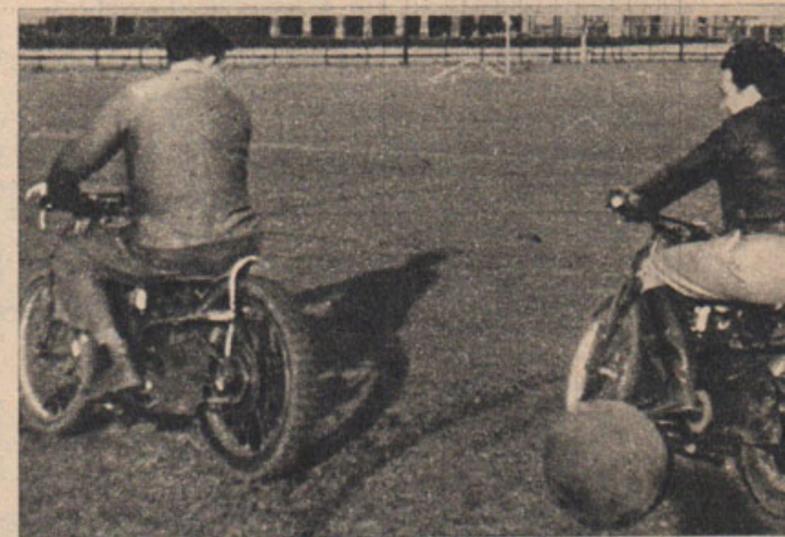
Robert MOUCHET.



Il court il court le furet...



Descente vers les bois adverses.



Début de la chasse à Court.



..l'hallali.



Le beau style du rédacteur en chef.

Dribblage en coquetterie avec l'orteil gauche.



# SPORTS

## MOTO-CROSS

Comme nous le laissions entendre dans notre précédent numéro, le Comité de la F.F.M. a réuni le 4 février une assemblée extraordinaire de la Commission de moto-cross. Une dizaine de coureurs, invités par leur président de club, étaient présents.

Il s'agissait de régler le différent opposant cette Commission et les 23 coureurs « abstentionnistes » s'étant récusés pour le Championnat de France 1952. Parmi eux citons G. Brassine, champion de France 500 cmc.; Frantz, Vouillon, Prieur, Godey, Charrier, Thévenet, Amédéo, Mouchet, etc...

Rappelons que ces coureurs et d'autres avaient demandé, l'automne dernier, la suppression générale des cylindrées et leur remplacement par des catégories : internationale, nationale et junior avec cylindrée libre. La Commission prit bonne note de leur demande, mais ne put y satisfaire dès cette année pour diverses raisons que nous avons exposées. Ces coureurs demandèrent alors un championnat sur une épreuve unique, la formule 8 épreuves (toutes comptant et précédées de 8 éliminatoires) ne leur convenant pas du fait principalement que seuls les qualifiés avaient droit à une prime de départ et au défraiement de déplacement. Ceci non plus ne leur fut pas accordé. Enfin une suggestion de dernière heure tendant à concilier les intérêts des coureurs et des organisateurs (ces derniers composant la majorité de la Commission de moto-cross) motiva la réunion extraordinaire précitée.

Cette suggestion émanant du président sportif de l'A.M.S. proposait une formule de championnat susceptible, croyons-nous, de donner satisfaction aux deux partis, à savoir :

— Cinq ou six courses qualificatives pour les championnats de France à choisir au calendrier officiel et une épreuve

unique de championnat en fin de saison.

Les trois premiers coureurs de chaque course qualificative seraient retenus pour participer à la course de championnat de fin d'année. Il suffisait donc qu'un coureur soit 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> (voire 4<sup>e</sup>) à l'une quelconque des courses qualificatives. Une fois qualifié ainsi, il pouvait courir ou bon lui semblait en attendant l'épreuve unique de championnat.

— Cette formule avait l'énorme avantage de supprimer la coercition inhérente aux 8 épreuves obligées, formule définie par la Commission. Parallèlement l'écueil du non-paiement aux non qualifiés était également supprimé.

Mais la Commission ulcérée par « l'abstentionnisme » des principaux champions parisiens, et il faut le dire, déjà trop engagée envers les clubs organisateurs (c'est-à-dire parfois envers eux-mêmes) qui avaient déjà versé le dédit d'organisation, ne put et ne voulut revenir sur sa décision. Cependant un assouplissement fut apporté à la réglementation dont voici les grandes lignes cette fois définitives pour la saison sportive, et acceptées par tous en attendant.

Championnats par addition de points retenant les six meilleurs classements sur les huit épreuves officielles comptant pour les championnats (dates et lieux donnés dans notre précédent numéro).

Chaque épreuve sera précédée d'une course éliminatoire. Les champions actuellement en titre ne seront pas qualifiés d'office.

Seuls les qualifiés auront droit à la prime de départ et au remboursement des frais de voyage (à moins d'arrangement particulier intervenant entre le coureur et le club organisateur).

Disons tout de suite que cet arrangement possible pour les « gros bras » ne jouera guère au bénéfice des seconds plans qui, eux, avec cette formule, sont à peu près sûrs de faire tapisserie pour

rien... au fait ils ne sont pas obligés d'y aller a-t-on dit. Certainement, mais ils sont ainsi pécuniairement écartés de huit des plus belles courses de la saison et c'est dommage pour tout le monde.

Enfin bref c'est ainsi. Tout un chacun va essayer de s'en arranger dans un esprit de sportivité maximum et en espérant que l'année prochaine...

Un mot encore : les coureurs signataires de la pétition d'abstentionnisme ont bien tenu à faire remarquer à la Commission qu'ils n'étaient pas en contradiction avec eux-mêmes... ils avaient bien demandé un championnat en huit épreuves mais à condition que les cylindrées soient remplacées par les catégories. Or on leur a accordé les huit épreuves mais en maintenant les cylindrées et le résultat est diamétralement opposé à l'effet cherché.

Exemple : si on avait fait courir trois titres de champion de France par catégorie à savoir :

un titre de champion catégorie nationale, un titre de champion catégorie junior, combien y aurait-il eu de postulants pour le titre inter ? Vraisemblablement à peine les 15 prévus par le règlement, il n'était donc pas question d'éliminatoires et tout le fourbi. Alors ?

R. MOUCHET.

## Les projets Monneret

Toujours à l'affût de performances sportives, Georges Monneret prendra le départ le 26 Février à 24 heures, en direction de l'Alpe D'Huez, sur un scooter Vespa. Il compte, accompagné d'un passager, rallier le but aussi rapidement que le train ; puis, équipant de skis sa monture, il essaiera de monter à 2.500 m.

L'écurie Monneret pour 1952, disposera pour Georges et Pierre, de deux Gilera 500 cmc., de deux AJS 350 cmc., d'une Benelli 250 cmc., d'une 125 cmc. Mondial, et d'un Rumi 125 cmc. deux cylindres.

## AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : JEANNIN. Prénom : Louis. Né le 6 octobre 1907. Catégorie : vitesse. Coureur professionnel.

**PALMARES.** — Première course : Le Bol d'Or 1930 sur Jonghi. Viennent ensuite un nombre important d'épreuves nationales et internationales, d'où émerge la performance la plus remarquable accomplie par un Français à l'étranger sur une machine française, à savoir la victoire dans le Grand Prix d'Europe 1932, sur 350 Jonghi culbutée.

Citons aussi au hasard les Grands Prix de France 1932 et 35, le Bol d'Or 1932 où il terminait vainqueur toutes catégories, les Championnats de France 1932-35, Paris-Roubaix-Paris 1932, Paris-Nice 1931, Paris-les-Pyrénées 1930, toutes épreuves consacrant la supériorité du pilote Jonghi.

N'oublions pas 14 Records du Monde, en 250 et 350, dont certains sont encore imbattus, notamment le record de l'heure en 250 sans compresseur.

Un incident au cours des 6 Jours Internationaux 1935 devait arrêter prématurément une carrière prometteuse.

**OBSERVATIONS.** — Ce fut par hasard qu'il vint à la compétition. Il fut littéralement découvert par Rémondini, alors qu'il n'était qu'obscur « mécano » dans un garage.

Engagé chez Jonghi, il dut aux conseils éclairés et à la ferme discipline de l'ingénieur Rémondini, une assimilation rapide du métier de coureur.



Une anecdote restitue toute l'ambiance de l'équipe : Jeannin courut toujours en maillot de soie rouge, car le « patron » lui avait dit : « Si vous tombez, vous vous ferez un peu plus mal, et ça vous apprendra ».

Aucun coureur français ne peut se targuer d'avoir conquis un palmarès semblable au sien, et en si peu de temps.

**REMARQUES PERSONNELLES.** — Retiré de la compétition bien qu'il fit, en 50, une réapparition remarquée au Bol d'Or, Jeannin dirige actuellement un magasin de moto, bien connu des possesseurs de Jawa.

Marié, et père de famille, il garde néanmoins la nostalgie de la course, et déplore amèrement qu'aucun constructeur français ne veuille faire un effort pour doter les aspirants coureurs d'un matériel à la hauteur des productions étrangères, d'autant plus que ses nombreuses courses lui ont fait apparaître comme vital l'influence de la compétition sur la fabrication de série.

Tout ceci, Jeannin nous l'expliqua cordialement, impulsivement, dirons-nous, et toutes les photos épinglées au mur et rappelant ses prouesses antérieures lui servaient tour à tour de témoins.

Que conclure ? Nous croyons pouvoir affirmer qu'il fut un grand « bonhomme du sport motocycliste » et qu'il le demeure avec le dynamisme et la chaleur d'une conviction tenace dans la lutte sportive et sincère.



## LE LAMBRETTA-CLUB DE PROVENCE

Au seul de la nouvelle année, le Lambretta-Club de Provence qui ne compte que six mois d'existence, est heureux de vous présenter le bilan de ses activités passées et forme le vœu de les voir se développer de plus en plus au cours de l'année qui commence.

Malgré sa prime jeunesse notre Club débute par un joli palmarès, en effet, aux nombreuses sorties touristiques réunissant des groupes importants de fervents Lambrettistes viennent s'ajouter plusieurs journées marquées de victoires autant sur le plan international que national.



Nos deux animateurs Sarlin et Grangeon qui, avec leurs scooters se classèrent 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> de la catégorie 125 cmc. au Rallye Marseille-Azur 1950, remportèrent en 1951 avec ces mêmes scooters plusieurs prix qui suscitent en nous quelque fierté.

**Rallye des Neiges :** Sarlin détient la 1<sup>re</sup> place dans sa catégorie et la 2<sup>e</sup> du classement général.

**Course de côte de la Saint-Baume :** Sarlin arrive 2<sup>e</sup> dans la catégorie 126 à 175 cmc.

**Circuit de Provence :** Sarlin se surpasse en enlevant la 1<sup>re</sup> place dans la catégorie 126 à 175 cmc. et en réalisant le meilleur temps à l'épreuve de côte du Ventoux (motos au-dessus de 500 cmc. excepté).

**Rallye de la Méditerranée, Paris-Nice :** Sarlin et Grangeon arrivent 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> ex-æquo dans la catégorie 125 cmc.

En ce début d'année 1952, nous prévoyons dès à présent un calendrier très chargé pour tous nos camarades lambrettistes, aussi bien par nos propres organisations que par les occasions toujours recherchées de connaître ou retrouver des motards d'autres clubs français ou étrangers.

## MOTO-CLUB-SEVRIEN

**Composition du Bureau pour l'année 1952 :**  
**Président fondateur :** Lengagne; **Présidents d'honneur :** Bardel et Templier; **Président actif :** Roger Bouvet; **Trésorière :** Mme Macchi; **Secrétaire :** Camelle; **Directeur sportif cross :** Macchi; **Directeur sportif tourisme :** Robert Bouvet; **Membres :** Roger Perychoud (Propagande), Cadin (Conseiller technique).

## MOTO-CLUB DE MONTMORENCY ET SES ENVIRONS

**Assemblée générale du 13 janvier 1952**  
**Résultats des élections :**  
**Président :** Jean Housseau; **Vice-Présidents :** Gleizon, Carré, Biscaye; **Trésorier :** Edmond Leblond; **Secrétaire générale :** Mlle Collesolle;

**Secrétaire adjoint :** Couvin; **Membres du Bureau :** Zachairei, Alleau-Descormiers, Chodorowicz, Seitz, Perret.

## AMICALE DES PETITS VEHICULES MOTORISES DE FRANCE

### Assemblée générale

L'A.P.V.M.F. dont nous avons annoncé la création dans le courant de l'été 1951, et dont le but est le groupement, la construction et la défense des petits véhicules à 3 ou 4 roues, de cylindrée comprise entre 50 et 250 cmc., a tenu son assemblée générale le 20 janvier.

Le Bureau réélu à l'unanimité comprend : **Président :** Christian Lieutand; **Vice-Président :** Marcel Kugler; **Trésorier :** Michel Desmets; **Secrétaire :** Charles Cocq.

Il a été décidé de nommer un secrétaire-adjoint : M. Robert Boulard.

L'Assemblée a approuvé les comptes de 1951 et étudié les différents plans de voitures dressés par le président.

Le secrétariat a rendu compte des démarches entreprises auprès de la presse spécialisée, particulièrement de l'excellent accueil rencontré auprès de la direction de *Motocycles*. Pour tous renseignements, s'adresser : 4, rue de Bellevue, à Gagny (Seine-et-Oise).

## AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE

### Bureau pour l'année 1952

**Président d'honneur :** Pellet; **Président actif :** Merle; **Vice-Présidents actifs :** Garnier et Daudon; **Secrétaire général :** Schmit; **Secrétaires adjoints :** Salamand et Verdout; **Trésorier :** Lenoble; **Trésorier adjoint :** Masson; **Archiviste :** Commerçon; **Conseillers :** Morga, Maire, Crepet, Coullanges, Bernard et Joly; **Commissaires aux comptes :** Garnier et Bolland; **Commission sportive et touristique :** **Président :** Maire; **Secrétaires :** Salamand, Petrault, Bolland, Gallix, Masson, Fanchino, Commerçon, Bernard et Coullanges.

## MOTO-CLUB DE TOULON

Le Moto-Club de Toulon, un des doyens des Moto-Clubs de France, puisqu'il fut fondé en 1920, a tenu son Assemblée annuelle le jeudi 3 janvier dernier, à son siège.

Le président, M. Emile Roux, qui occupe magistralement ce poste depuis de nombreuses années, ouvre la séance et après avoir salué l'assemblée et fait un résumé des activités du Club en 1951, passe la parole à M. Rosa, trésorier général, qui présente son exposé financier.

L'Assemblée passe ensuite à l'élection du bureau et les membres sortants sont maintenus.

Le Bureau pour 1952 est ainsi composé : **Président :** Emile Roux; **Vice-présidents :** Sage, Bourelly, Federicci; **Trésorier général :** Emile Rosa; **Secrétaire général :** Jean Mariotti; **Assesseurs :** Pierre Senès, oreau, Rotre, Castellane, Aulas; **Directeur des commissions et délégué à la Ligue :** Griseri; **Président de la Commission sportive :** Vial; **Président de la Commission tourisme :** Galetta; **Président de la Commission propagande :** Marcel Griseri.

## F.F.M.

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni à l'Automobile Club de France le 23 janvier 1952 à 17 h. 30 sous la présidence de M. A. Perouse.

**Affiliations.** — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité prononce les affiliations suivantes :

- Amicale Motocycliste Brayonne.
  - Moto-Club 51 Strasbourg.
  - Moto-Club Périgueux.
  - Moto-Club Bourgoin-Jallieu.
  - Moto-Club Chateau-Gontier.
  - Amicale Motocycliste du V.C. Relizannais.
  - Moto-Club Appaméen.
- Accord F.F.M.-F.F.C.** — Le Comité a

étudié le projet d'accord F.F.M.-F.F.C. concernant les compétitions à réserver aux cyclomoteurs. Un certain nombre de modifications de détail ayant été demandées, ces modifications seront communiquées à la F.F.C. en vue de l'adoption d'un texte définitif.

**Commission Sportive du 19 décembre 51.** — Le Comité entérine les décisions prises par la Commission Sportive, au cours de sa réunion du 19 décembre 1951, notamment celles concernant la liste des épreuves comptant pour les Championnats de Vitesse 1952, National et International, et la mise à l'étude d'un projet de règlement type pour les épreuves de tourisme.

**Nomination.** — M. Plus, membre du Comité de la F.F.M. est nommé membre de la Commission Sportive.

**Modifications au règlement de la F.F.M.** — Sur proposition de la Commission Sportive, le Comité apporte certaines modifications au règlement national de la F.F.M.

**1<sup>o</sup> ART. 94.** — **11<sup>o</sup> . . . . .**  
 pour les compétitions nationales la clôture devant avoir lieu au moins sept jours avant la date fixée pour la compétition : pour les compétitions internationales...

**2<sup>o</sup> ART. 97.** — Compétition ajournée ou supprimée.

Un concours, ou une compétition prévue dans un concours, ne peut être, sauf cas de force majeure, ajourné ou supprimé sans que les clauses d'ajournement ou de suppression aient été prévues dans le règlement particulier.

En outre, la suppression (ou l'ajournement) devra être notifiée aux concurrents cinq jours au moins avant la date prévue pour le départ. Les organisateurs devront indemniser les concurrents qui n'auraient pas été avisés dans le délai ci-dessus indiqué, et auraient de ce fait, engagé des frais de déplacement inutiles.

En cas de suppression, les droits d'engagement doivent être remboursés à moins qu'il n'ait été prévu le contraire dans le règlement particulier.

**3<sup>o</sup> Annexe B.** — **r 8<sup>o</sup>.** — Parc fermé. — Ajouter : « Le parc fermé sera, pendant toute la durée de son utilisation, placé sous la surveillance d'une ou plusieurs personnes désignées par l'organisateur sous sa propre responsabilité.

**Epreuves régionales.** — Il est décidé de fixer à 600 francs le droit d'inscription pour les épreuves régionales : ce droit sera double pour les épreuves ne figurant pas au calendrier régional que chaque Ligue Motocycliste Régionale doit faire parvenir à la F.F.M. avant le 15 mars de chaque année.

**Transmission des règlements de compétitions et des demandes de licences.** — Il est rappelé aux Clubs que les Ligues Motocyclistes Régionales sont en droit de refuser le visa des règlements et des demandes de licences présentés par les Clubs qui ne se conforment pas aux prescriptions de la Ligue.

**Prochaine réunion.** — Le Comité fixe au lundi 3 mars à 17 heures sa prochaine réunion. à l'issue de laquelle il sera procédé à la remise des récompenses aux Champions de France 1951.

## COURSE DE LA COTE LAPIZE

C'est le dimanche 9 mars 1952, que sera organisée par l'A.M.C.F., à l'Autodrome de Montlhéry, sur la rampe bien connue des sportifs, la traditionnelle course de côte, seule épreuve du genre dans la Région parisienne.

Ouverte à toutes les catégories de véhicules motorisés, autos et motos, cette organisation démontrera une fois de plus les grosses possibilités de l'élément motocycliste. Motocyclistes et sidecars vont donc s'affronter en toutes cylindrées dans l'escalade rapide de ces 800 mètres de côte, ou il sera permis à chacun de réaliser trois montées, dont celle effectuée dans le meilleur temps permettra le classement.

Nos meilleurs champions auront donc à cœur de démontrer leurs qualités de virtuosité, dans cette intéressante course accessible à tous.

Les règlements vont paraître et les engagements sont ouverts.

Renseignements à la Direction de l'épreuve : M. E. Mauve, 29, boulevard Charles-de-Gaulle, COLOMBES (Seine).

**ACHATS**

**100 cmc. rév., écr. Motocycles.**  
**VOITURE** 4 pl. 3 à 5 CV., bn et. bns pns. Gruselle, Faubourg de Vitry, Vitry-le-François (Marne).  
**RECHERCHE** solo Derny, parf. ét. mécan., donner ts renseign. et px. Gras à S.N.C.F. Lille, Port Vauban (Nord).  
**ACHÈTE** toutes motos, moteurs, sidecars, boîtes, etc., paiement immédiat. Faurie, 8, avenue de Saint-Ouen, Paris-18<sup>e</sup>.

**VENTES**

**GILLET-HERSTAL 250**, culb., 4 vit. nve, immédiat dispon. Habert, 78, av. des Ternes, Paris-17<sup>e</sup>.  
**MONET-GOYON 125**, avril 51, Villiers susp. AR. Px 80.000 fr. Malard, Vétérinaire, Pontorson (Manche).  
**TANDEM** Derny, 3.000 km., tt. équip., f. télesc., compt., sac cuir, etc. Simplet, 255, rue Pressensé, Villeurbanne.  
**INDIAN 1.200**, exc. ét., pns nfs. Tél. : 5-17 Bougival.  
**TERROT 350**, bn ét., équip. Px 70.000 fr. Tourigny, 91 bis, r. Aguesseau, Billancourt.  
**SCOOTER LAMBRETTA 125. D.S. MALTERRE 175.** Collery, 17, av. C.-Cariou Paris-19<sup>e</sup>.  
**TERROT 175**, b. ét. pns nfs. Après 19 h. Maronnier, r. de la Gare, Arleux (Nord).  
**TERROT J.S.S. 350**, 4 vit., cme nve, spéc. acrobat., cadre G.B., roues ttes pièces ent. chromées, av. trapèze, seul unique en France. Px 260.000 fr. Poitte. Tél. : Versailles 40-93.



**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

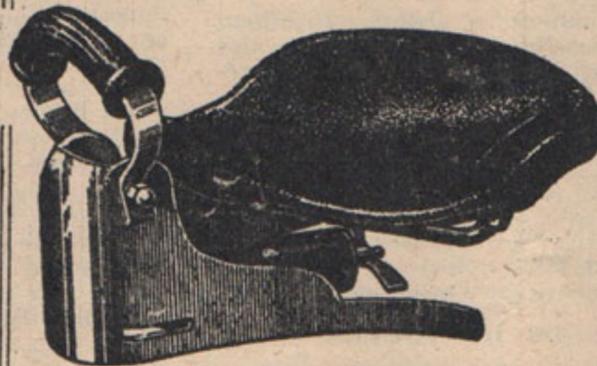
8, Rue des Écoles, PARIS (5<sup>e</sup>)  
 ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5<sup>e</sup>



**SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"**

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION RÉGLABLE

SÉLLES SOUPLES CAOUTCHOUC ADAPTABLES

FOURNISSEUR des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

Tous les modèles en :

★ MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE - TERROT  
 A.G.F. - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO  
 SONT DISPONIBLES CHEZ :

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

50, Avenue Édouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)  
 Métro : Porte de ST-CLOUD MOLitor 29-62

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

et des scooters :

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE - TERROT

IVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT

**INDIAN** 500 cmc. SCOUT — 1.200 cmc. CHIEF  
 G. D. A. 741 B — C. A. V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

**J. FAURIE** 8, Av. de St-Ouen, PARIS Téléphone : MAR. 45-07

ACCESSOIRES : Selles biplace, pare-brise américain, pare-chute, etc.  
 PIÈCES DÉTACHÉES : Pignons, chaînes, tubes, échapp' silencieux, etc.  
 ÉCHANGE STANDARD : Moteurs, embiellages, cylindres, etc.

ENS. OU SEPARÉ B.S.A. M.20, 500 cmc. side Précision impec. Vis. Catella, 17, bd Gallieni, Neuilly-Plaisance.

**MOTOBÉCANE 175**, fche télesc., susp. AR. 1950. Px 125.000 fr. Godin E., 125, r. Louis-Rouquier, Levallois.

**MOT. VILLIERS 100**, bn ét., px intér. R. Boulard, 37 quater, av. Maurice, Gagny (Seine-et-Oise).

**MATCHLESS 500**, culb., parf. ét. Richard R., route de Conches, Breteuil-s.-Hon (Eure).

**MAGNAT-DEBON 350**, lat., 4 vit., 4 CV. impec., bat., klax. Px 55.000 fr. Tél. : Vol. 05-77.

**TRIUMPH TIGER 100**, impec. Px 220.000 fr. et **PRIMAQUATRE**, mod. 38, tr. bn. Guyenne-Gascogne, Hendaye-Plage (B.-P.).

**TERROT 125** culb., sélec., 4 vit., t.sad, 6.000 km. Px 80.000. **TANDEM** à mot. 1.200 km. Px 40.000 fr. Ecr. p. r.-vous av. timbre. Roland, 78, bd de la Gare, Paris-13<sup>e</sup>.

**MOTOBÉCANE 100**, 3 vit. Px 40.000 fr. P. rendez-vous, Tél. : Roq 05-62. Entre 8 h. et 12 h., 14 et 18 h., sf sam. et dim.

**MOTOCONFORT 175**, parf. ét., équip. tsad, sac., culb., sélec. Roiron, 23, r., Solférino, Aubervilliers. Px à débat.

**GRAND ROUTIER 3 v.**, tr. bn ét., pns nfs, ctr. E.D. Px 45.000 fr., imp. Gailly, 19, r. O.-Métra, Paris-20<sup>e</sup>.

**PEUGEOT P. 135**, 350 culb., sélect., parf. ét., ess. à volonté. Px 150.000 fr. Marrot, 17, r. Rousseau, Paris-11<sup>e</sup>. Tél. : Inv. 46-60.

**Scooters et Cyclomoteurs**

équipés du célèbre

moteur

**ucciolò**

**M. BERNET**

CONSTRUCTEUR

4, Rue Thiers

CHOISY-LE-ROI

Tél. BEL. 01-87



Stock pièces détachées

**MALTERRE 175**, juil. 51, com. nve, équip. Degros, 17, av. Gallieni, Gargan.

**TERROT 125**, E.T.P. tr. bn ét., p. nfs, tansad, klaxon, vis. t. les j., 71, rue Arago, Puteaux (Seine).

**GNOME-RHONE 500**, flat twin, Cardan, ét. impec., px int. Périnet, Fresse-sur-Moselle (Vosges).

**JONGHI 350** culb. T.J., 4 CV., tr. bn ét., bl. mot., 3 v. p. sél. au pied. Px 100.000 fr. Vis. ou écr. Ramel P., 4, imp. 14-Juillet, Villejuif.

**AGENT** ach. voit., vds scooter 250 Bernardet, mono 51, 2.500 km., sac cuir. Fromont, B.P. 53, Honfleur (Calvados).

**NORTON DOMINATOR 1951**. Richard, 22, bd Victor-Hugo, Neuilly. Tél. : Mai. 75-84.

**F.N. 500**, exc. ét. Px 70.000 fr., ou échq. ctre 125. Duchi, 18, av. M.-Berthelot, Puteaux.

**CAUSE ACHAT 175**, vds Peugeot 125, type 55, 3 vit., 7.000 km., compt., Mai 50, tr. bn ét. méc. et peint. Px à déb., vis. à part. 18 h. 45 et sam. apr.-midi. Boutantín, 63, r. de Paris, Pantin (Seine). Métro Hoche.

**TERROT 500 R.G.S.T.**, 2.000 km., Oct. 51, 2 casques Genot, vis. sam. tte la journ. 44, r. Letellier, Paris-15<sup>e</sup>. Tél. : Fon. 99-13.

**MOTO-HALL**

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES

Velocette



MOTOBÉCANE

TERROT

CRÉDIT



78, AV. DES TERNES - PARIS-17<sup>e</sup> - GAL. 78-95

**MOTOBÉCANE R. 46**, C., susp. télesc. AR. et AV. 350 cmc., tr. bn ét. gal. Havard, 32, rue Lapepède, Paris-5<sup>e</sup>. Tél. : Wag. 67-26, entre 9-12 h. et 14-18 h.

**AUTOMOTO 125**, tr. bn ét. gal, occ. confiance, mot. ref. nf, chaînes, roulements, emb., pistons, pignons embr., bns pns, à rôder, cse achat 250 cmc. Urg. Px 60.000 fr. R. Duhayon, H. Jeanty, Dunherque.

**D.K.W. 350 NZ**, cadre compl., tr. bn ét., réserv., guidon, g.-boue, selle. L. Biguette, 2, r. Bra, Douai.

**VAP** sur vélo homme 8 v. p. tourn., débray., impec. sacrif. Urg. Px 28.000 fr. **CUCCIOLÒ** déc. 51 f. parral., résis., chromé, guidon saker av. ch. vit. répr. scooter. Durand. Tél. : Gre. 62-14.

**P. 107, 350**, av. side Roy., 1<sup>re</sup> main, bn ét., pns, chambres nfs. Px 80.000 fr. Samedi apr.-midi, dim. matin. Blanc, 58, rue Franklin, Montreuil-sous-Bois.

**N.S.U. 250**, parf. ét. Tél. : Ric. 75-28.

**PRECISION** Break, ét. nf, mont. gauche sur Motobécane. Px 60.000 fr. Page. Tél. : Ric. 59-50.

**LIVRAISON RAPIDE**

DE TOUS MODÈLES

STATION "MOBYLETTE"

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

**R. CHABRIER**

**MOTOBÉCANE**



**STOCK COMPLET**

PIÈCES DÉTACHÉES

ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

**CRÉDIT**

Disponibles en magasin :

**MOBYLETTES.**

125 et 175 MOTOCONFORT.

125 et 350 MAGNAT-DEBON.

125 et 200 KOEHLER-ESCOFF.

Cyclomoteur A.G.F.

# ROBERT KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour  
BILLANCOURT (MOL. 64-02)

Pont de Billancourt

VENTE A CRÉDIT

TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO — TOUT L'ÉQUIPEMENT

Livre rapidement :

PUCH 125, 150 et 250.

ARIEL 350, 500 et 1.000.

B.M.W. 600, 500 et 250.

Side-car H.B. et SIMARD.

Scoters MOTOCONFORT, A.G.F. et MAGNAT-DEBON

D.K.W. 350 N.Z., splend., noire et chrome.  
Px 160.000 fr. Chaillié, 27, av. Friedland,  
Paris.

BANTAM 125, mod. 51, susp. AR.,  
fche télesc., 1.900 km., nve. Px 125.000 fr.  
Tél. : Klé. 52-00, poste 26-88.

TANDEM mixte Vap 4, peu roulé, bn ét.,  
b. équip., pns nfs, mot. ét. nf. Px 45.000 fr.,  
à débat. Maillet, 24, av. Anatole-France,  
Clichy (Seine). Sam. apr.-midi, dim. matin  
ou écrire.

JONGHI 125, mod. 51, équip., tr bn.  
ét. Lévy, 18, allée Marie-Louise, Malakoff,  
près la gare.

SAROLEA 4 CV. culb., bn chaussée, bat.  
nve, av. ou ss side. Demongeot P., 9, r.  
des Ouches, Nevers.

TERROT 500 R.G.S.T., ét. nf. Px  
200.000 fr. Sam. 16, de 10 à 19 h. 30, r.  
Traversière, Paris-12°.

B.14-6, bn ét. Px 135.000 fr. Tél. : Fla.  
06-40.

TERROT 350 H.C.T., Juin 50, sélec.,  
4 vit., fche télesc., 10.000 km., impecc.,  
tte équip., gd sac cuir, chaîne rechange,  
outillage. Px 155.000 fr. Ravallec. Tél. :  
Roq. 12-71. Le matin p. r.-v.

## VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

### "LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS:

Étab<sup>ts</sup> GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



VILLIERS 125 Anglais, pneus neufs.  
Px 39.000 fr.

#### Épaves et à reviser

D.K.W., Triumph, N.S.U. 200 et 250 cmc.  
B.M.W. 750, R 11 complète. Px  
79.000 fr.

INDIAN 500 et 1.200 depuis 60.000 fr.  
MONET, GNOME, PEUGEOT, TER-  
ROT, etc. Sidecars, carrosseries, châssis.  
Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris-18°.  
Métro La Fourche (dans la cour).  
Prix sans concurrence.

TALISMAN, Excelsior 250 tBin, parf. ét.  
Tél. : Ode. 31-49. De 8 à 10 h.

#### DIVERS

VENDS ELEMENTS p. cons tr. soi-même  
petite machine univers., dégauchis., tour à  
bois, toupie, meule, scie circul., etc. Px  
8.200 fr. Renseign. ctre timbre. Mura, 135,  
r. de Sèvres, Paris.

LADÉVEZE achète motos comptant.  
Dépôt-vente, crédits et reprise de votre  
ancienne motocyclette. 50, r. Brunel,  
Paris-17°. Tél. : Eto. 24-66.

FOURCHES télesc. adaptables ttes mar-  
ques, fabric. soignée, px modérés, réparations  
fourches télesc. accidentées. Fargens,  
22, r. du Plateau, Montreuil (Seine). Tél. :  
Avr. 02-56.

VENDS pr 418 embiel. compl. av. piston  
bombé, ét. nf, 2 carters latéraux et pièces  
diverses. Garage Tirlort, Pontarmé par la  
Chapelle-en-Serval (Oise).

DELAI 72 h. forfait 10.000 pr réfection  
mot. V.M., embiellage, réalésage, roule-  
ments, main-d'œuvre, travail garanti.  
France-Motos, 31, av. de Neuilly, Neuilly.  
Tél. : Mai. 14-94.

#### VOITURES

VOITURETTES, scooters sans permis,  
facilités de paiement. R. S., 30, bd H.-  
Sellier, Surcsnes (Seine).

4 CV. RENAULT luxe impeccable, re-  
prends belle moto ou side, crédit possible.  
Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris-18°.

## DELLORTO



### CARBURATEURS

Tous modèles de 125 à 1.000 cc.  
série et compétition

Racing à cuve séparée  
TRADING MOTOR LINE

74 r. de Rome - PARIS 9°  
LAB. 22.08

NORTON 500 M.18, culb., 4 vit. sélec.,  
parf. ét. Px 180.000 fr. COLUMBUS 500,  
culb., 4 vit., sélect., petite révis. à faire,  
Px 80.000 fr. Lucien, 7, r. de l'Eglise,  
Deuil (Seine-et-Oise).

PUCH 250, T.F., mod. 51, émail noire,  
parf. ét. Px 185.000 fr. L. Abeille, 41, r.  
Miguet, Aix-en-Provence (B.-du-R.).

SIDE 350 Motoconfort, bn ét. Px 125.000.  
Lauby, 23, r. Ferme, Vitry-sur-Seine.  
Tél. : Ent. 07-64.

VAP 4, 1.200 km., ét. nf. Px 15.000 fr.  
Mercklein, S.P. 50.391 B.P.M. 507 A.

MONET-GOYON 350 culb., mot. Mag.  
Px 60.000 fr., vis. lundi. Thomas, 23, r.  
Richei, Paris-9°.

250 T.W.N. Triumph all. 1950, dble  
piston, dispon. début mars. Px 170.000 jr.  
Bourraqui, 15, av. Rapp, Paris-7°.

#### DES AFFAIRES A ENLEVER

TERROT 4 CV., parfait état. Px 55.000 fr.  
MAGNAT-DEBON 3 CV., impeccable.  
Px 55.000 fr.

ALCYON 4 CV. fourche télescopique.  
Px 55.000 fr.

## Étab<sup>ts</sup> MOTTAZ

307 à 311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Tél. : MAL. 29-77

### SPÉCIALITÉ DE

## RÉSERVOIRS et Accessoires

pour Cyclomoteurs, Vélocycleurs, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour  
Constructeurs et Grossistes



## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

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

#### FONDS DE COMMERCE

FONDS moto, cycles, dépôt. gde marque,  
centre tourist., Côte d'Azur, excel. client.,  
bel appart., 4 p. bains. Ecr. Lepage, 7, pl.  
de Gaulle, Antibes (A.-M.).

## DYNAMIC-SPORT

SPÉCIALISTE MOTEUR AMC

Pièces détachées d'origine

#### QUILLER :

Scoter à moteur AMC 4 tps culb.  
125 et 175 cmc et 175 SPORT 52.

#### MOTOBÉCANE :

125 lat. et 125 cmc culb. Mobylette.

N.S.U. : tous modèles.

B.S.A. : tous modèles.

JONGHI : 125 cmc, 3 vitesses.

#### REPRISES - CRÉDIT :

1/3 comptant — 12 mois

6, r. St-Augustin - RIC. 75-28

## LES QUALITÉS OTOM

Il est souple...



## 7e TUBOTOM

OTOM S.A.

5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE

DÉF. 21-63 \* 25-91

ACHÈTE commerce motos ou gérance,  
région Midi ou Afrique du Nord. Ecr.  
Journal.

CAUSE affaire famille, vendis affaire  
unique, motos, cycles, centre France,  
seule sur place, agence 40 marques, trente  
millions commandes à livrer. Faire offre  
Motocycles.

#### DEMANDE D'EMPLOI

JEUNE FEMME 30 ans, références 1<sup>er</sup>  
ordre, cherche emploi secrétaire à respon-  
sabilités, actuellement employée. Ecrire  
à Mlle Fléron, 62, rue Charles-Fourier,  
Vitry-sur-Seine, qui transmettra.

CHERCHE associé pour brevet moteur  
4 tps, sans soupapes av. admission vapeur  
d'eau. Ecr. au Journal.

#### ACHAT COMPTANT

Tous Vélocycleurs, Motos  
Scooter

DELAIRE

4, Impasse de la Gaité - DAN. 55-43

## MOTOBÉCANE



LIVRAISON

IMMÉDIATE

## Éts ROBERT PIEL, S.A.

AGENCE EXCLUSIVE

— EXPOSITION DE TOUS MODÈLES —

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — ACCESSOIRES

STATION-SERVICE "MOBYLETTE"

Ateliers de Réparations spécialisés

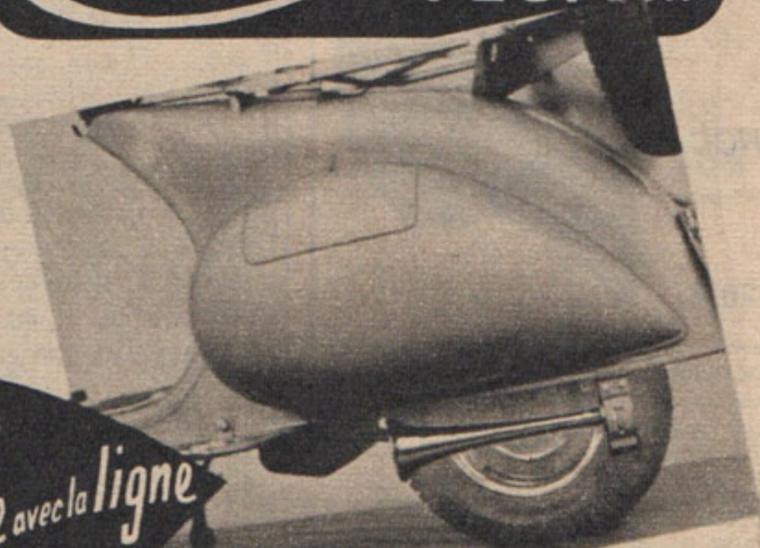


CRÉDIT

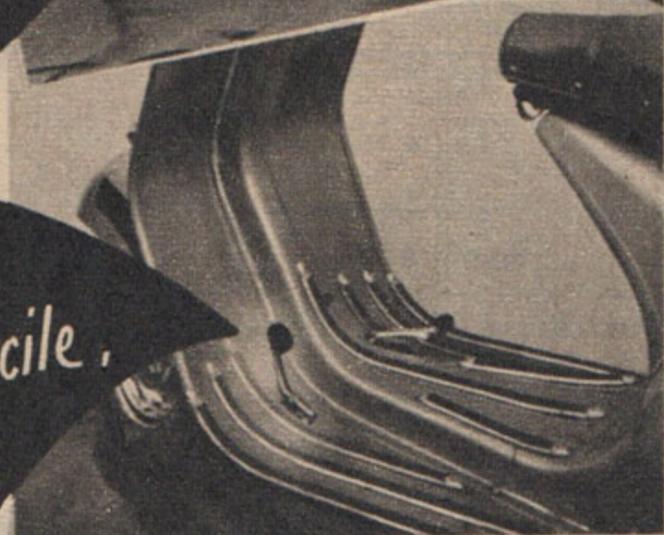
29, Av. de la Gde-Armée  
Tél. : PAS. 86-45  
PARIS-16°

*PRATIQUE et ELEGANT,  
l'advertisseur  
à grande puissance*

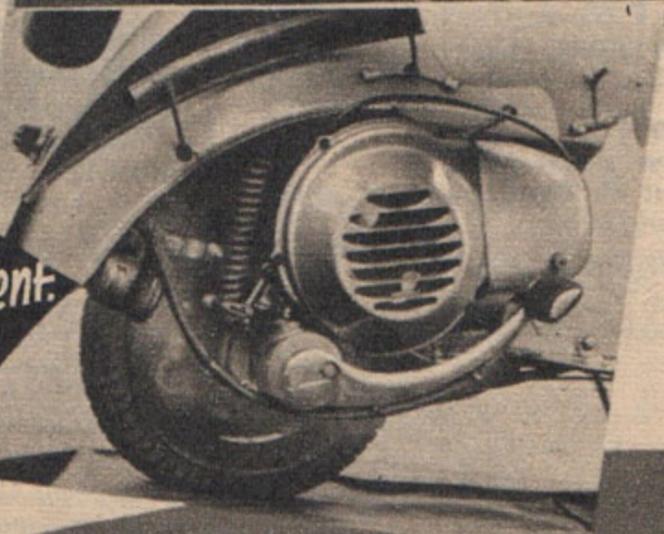
TENOR  
**Cicca VESPA...**



*s'harmonise avec la ligne*



*de maniabilité facile*



*se pose rapidement*

AGENT GÉNÉRAL EXCLUSIF POUR LA FRANCE

**ARDOR ACCESSOIRES**

126, Boul. Richard-Lenoir, PARIS-11<sup>e</sup>

**TOUS LES ACCESSOIRES DE QUALITÉ POUR "VESPA"**

*Vente exclusivement aux Agents du cycle, motorcycle et de l'automobile*

*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 bis

EN PARTICIPANT AU  
**REFERENDUM-CONCOURS**  
DE LA

**REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE**

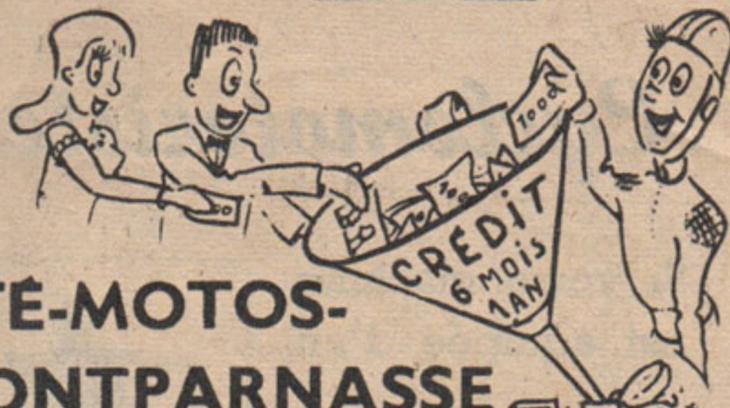
*Règlement dans le numéro de MARS de la R.T.M.*

Dans tous les kiosques, ou, à défaut :

**REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE**  
22, Rue de la Saussière — BOULOGNE (Seine)

Le numéro : 120 frs

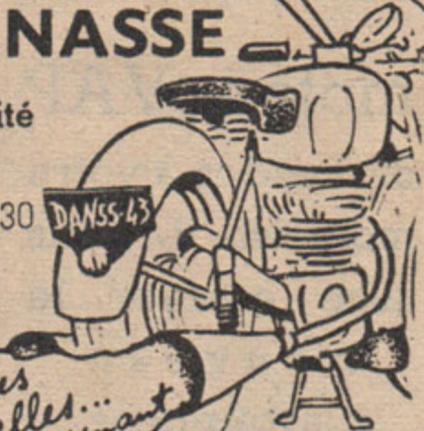
MOLitor 29-23, 67-15



## GAITÉ-MOTOS- MONTPARNASSE

4, impasse de la Gaité  
Tél. : DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30  
sans interruption  
Fermé le Dimanche



*Ne subissez pas les  
Hausse continues...  
Consultez-nous dès maintenant  
Nous avons disponibles  
100 motos et vélomoteurs  
d'occasion!*

**DU VRAI  
CRÉDIT**

B.S.A.  
GIMA  
TERROT  
GUILLER  
MONET-GOYON  
D.S. MALTERRE  
GNOME-RHONE

Demandez-nous la liste  
des machines neuves et  
d'occasion disponibles.  
contre 50 frs en timbres

67, Av. du Maine

PARIS-14<sup>e</sup>

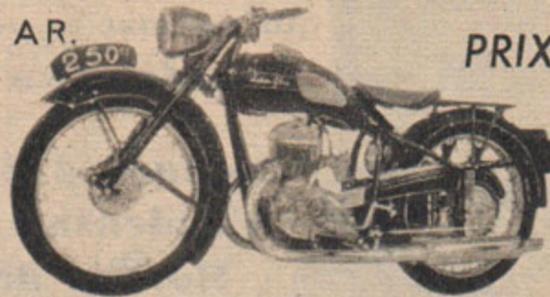
DAN. 69-63

# R. CLERGÉ

Présente  
dans le plus  
"grand magasin de Paris"

## "LA NOUVELLE 250 JONGHI"

Suspension A.R.  
Sélecteur  
2 temps  
4 vitesses  
Compteur  
Klaxon  
Batterie



PRIX ACTUEL

179.500 fr.

Sans  
garantie

Livraison 3 mois environ après versement des arrhes : 30.000 fr.

Commandez dès maintenant votre :

MOTOBÉCANE.  
JONGHI.  
GUILLER.  
GNOME-ET-RHONE.  
RENÉ GILLET.  
Scooter BERNARDET 250.

ARDIE (Allemand).  
F.N. (Belge).  
LAMBRETTA (Italien).  
LOHNER (Autrichien).  
AMI (Suisse).

### STOCK FORMIDABLE DE 150 MACHINES

## CRÉDIT

Pièces détachées — Accessoires — Équipement



Lunettes Panorama, Idéale: 1.199 fr.  
GROS - DEMI-GROS  
DÉTAIL

La plus grande représentation de  
Motocyclettes et Scooters

### Seul LADEVÈZE

fera la reprise de votre ancienne  
motocyclette, le reste à crédit,  
pour une motocyclette neuve  
ou d'occasion.

ARIEL - PANTHER - O.E.C. - DOUGLAS (Angleterre)  
VICTORIA - UT - RIXE (Allemagne) - UNIVERSAL (Suisse)

Paul VALLÉE 125 cmc. : 157.000 fr. 175 cmc. : 176.000 fr.  
JONGHI 125 cmc. : 112.500 fr. - GNOME-ET-RHONE 125 cmc.  
ALMA 125 cmc. et 175 cmc. - GUILLER 125 cmc. et 175 cmc. - Scooter  
SPEED : 121.500 fr. - Scooter LOHNER : 140.000 fr. - SACHS (Française)  
MONET-GOYON 100 cmc. 125 cmc. et 200 cmc.

Grand choix d'occasions  
EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

Toutes motocyclettes neuves vendues : ENTRETIEN GRATUIT 6 MOIS

ACHAT COMPTANT

LADEVÈZE, Importateur, 50, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>

Téléphone : ÉTOile 24-66

Métro : ARGENTINE

125 cmc P. VALLÉE

50.000 fr.

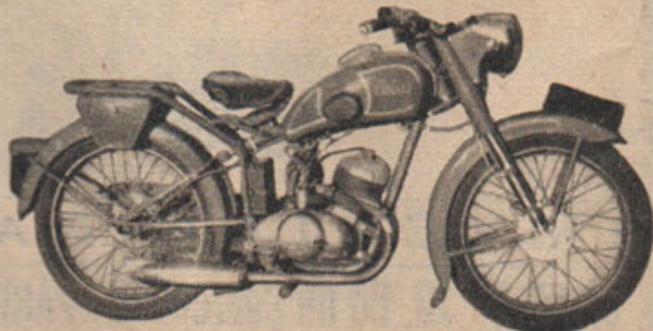
et 9 mois de crédit

175 cmc

55.000 fr.

et 9 mois de crédit

(Idem pour  
toutes nos motos)



PUB. G. L.

Belle sera la route...  
TRACÉE PAR  
**Firestone**  
SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU  
Concessionnaire exclusif pour la France  
12, Bld BINEAU - LEVALLOIS - PERRET (Seine)

*Un appareil qui a fait ses preuves*



Le Contrôleur électrique

**MARBON**

qui permet la vérification  
rapide et sûre des :

**Bobines d'allumage**  
**Condensateurs**  
**Bornes de sorties**  
**Bougies**  
**Lampes**

*Il évite de tâtonner  
pour trouver  
les pannes d'allumage*

**CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON**

26, Rue Poncelet, PARIS (17<sup>e</sup>) - Tél. : WAGram 78-60

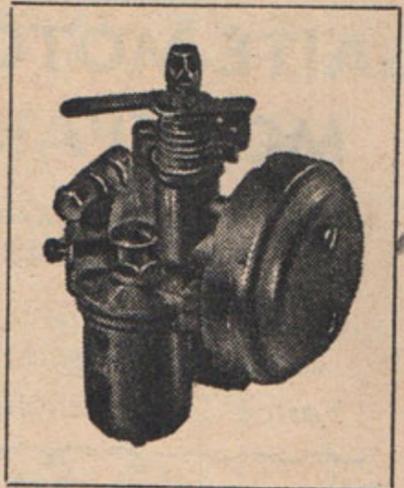
**Cyclomotoristes !**

Si votre machine  
est équipée d'un

**moteur VAP**

demandez à votre  
motociste de vous  
faire essayer le

**n o u v e a u**  
**Carburateur**



**GURTNER C. 12 Spécial**

Vous en serez enchanté. Départ  
instantané, reprises excellentes et  
consommation réduite,  
**1 litre 5 aux 100 km.**

*Ces 3 qualités  
indispensables*

**PRATIQUE**  
ne s'enfile pas



**IMPERMÉABLE**  
Doublage INDUXYL



**CONFORTABLE**  
Grande aisance



*Dans la pluie  
dans le vent  
par tous les temps*

**MACOMBYNN**

Bl<sup>l</sup> S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

*Survêtement du motocycliste*

Se met et se défait instantanément  
sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE  
2, rue de la Plumette - Amiens

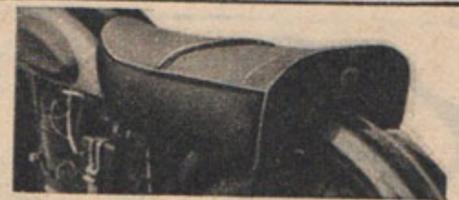
Vente en  
prix imposé  
chez les  
principaux  
motoristes



Un  
**Porte-Bagages**  
chromé

Ne gêne en rien le siège AR.  
permet la pose des sacoches  
sur les motos à suspension.  
Toutes motos et spécialement  
B.S.A. - SUNBEAM

Vente détail  
et pose **MOTO-BASTILLE, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup>**  
EXPÉDITION PROVINCE



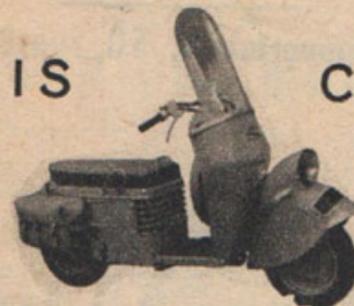
**Selle "bi-place" AURORA**

Carcasse emboutie  
Coussin alvéolé, procédé spécial  
CONFORT incomparable  
Se pose rapidement sur toutes motos  
françaises et anglaises  
Indiquer type et marque

**Scooter BERNARDET**

ESSAIS

CRÉDIT



**IMPÉRIAL-GARAGE**

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

# MOTOCYCLISTES

## LE PATAUGAS

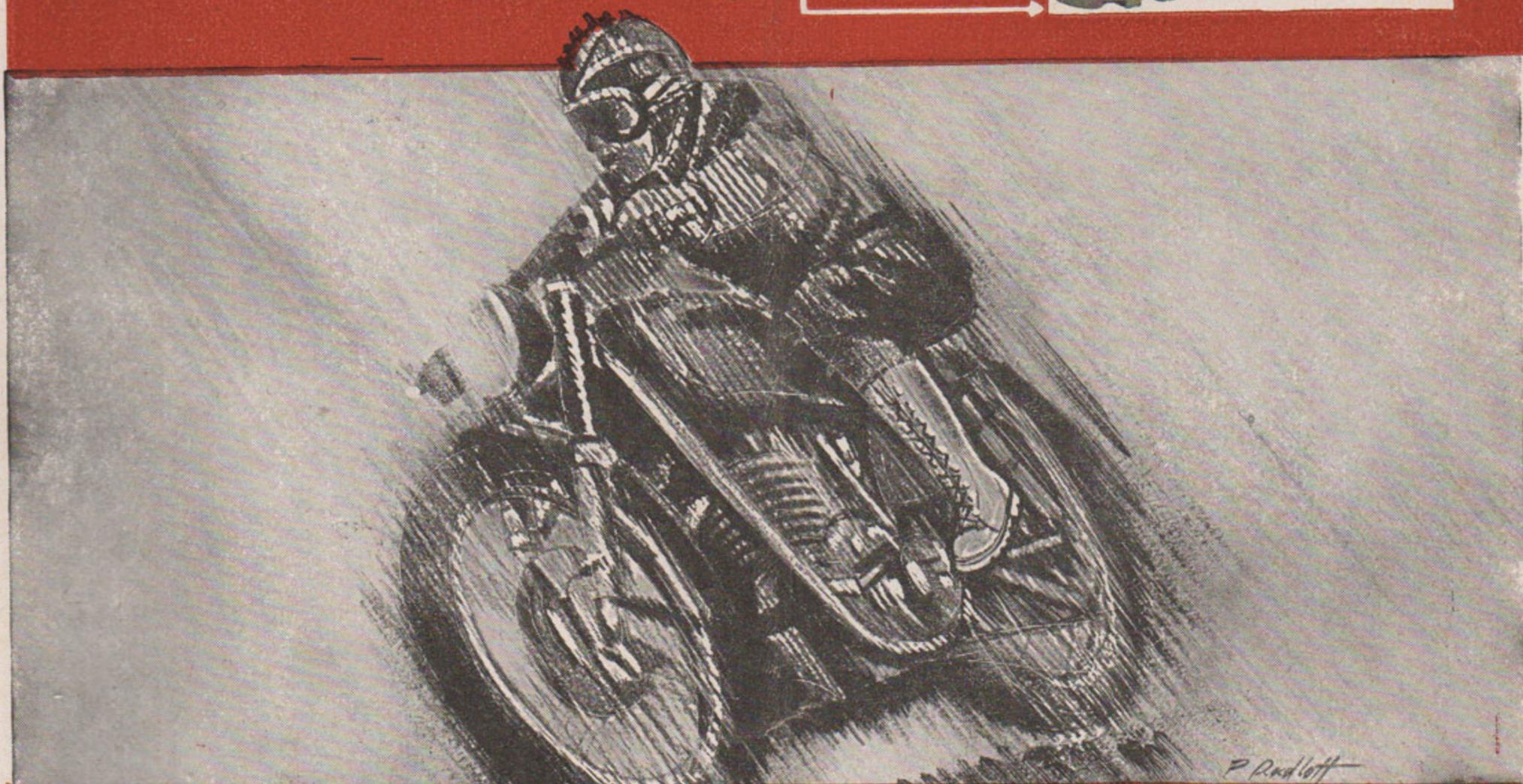
fabrique pour vous

**2** demi-bottes en cuir  
spécialement conçues pour

**LA MOTO** (Modèles déposés)  
(Brevetés S.G.D.C.)

### 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.



P. Radloff



### Type TEXAS

Mêmes matières que le Paratroop, mais sans lacage. Se chausse instantanément.

**USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE**  
(BASSES-PYRÉNÉES)

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



# Geugeot

## 4 les VITESSES



**Le Véломoteur 125 cm<sup>3</sup> 56 TC**

**La Moto légère 175 cm<sup>3</sup> 176 TC4**

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium à grand refroidissement. Cylindre chemisé aluminium, larges ailettes. Embrayage à disques métalliques. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts. Batterie sous coffre. Double échappement, silencieux Wilman. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique amortisseur hydraulique, suspension AR télescopique à tension réglable et ressorts amortisseurs. Compteur incorporé dans le phare.

Réservoir 12 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 3 positions. Moyeux AV. et AR. à broche instantanément démontables, freins à tambour 130 mm. Chaîne Yellow 12,7x7,9. Pneus AV. 25x2,75 et AR. 25x3. Garde-boue enveloppants, AR. articulé. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte bagages. Repose-pieds pour ton-sad. Verrou antivol Neiman. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. Rétroviseur (sur la "175" seulement).

Émail: MASTIC, décors rouges ou bleus.

SOCIÉTÉ DES CYCLES

## Geugeot

CATALOGUE  
FRANCO  
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

A. Vue du sélecteur.  
B. Détail suspension AR.

