

5^e ANNÉE - N° 72

REVUE BIMENSUELLE

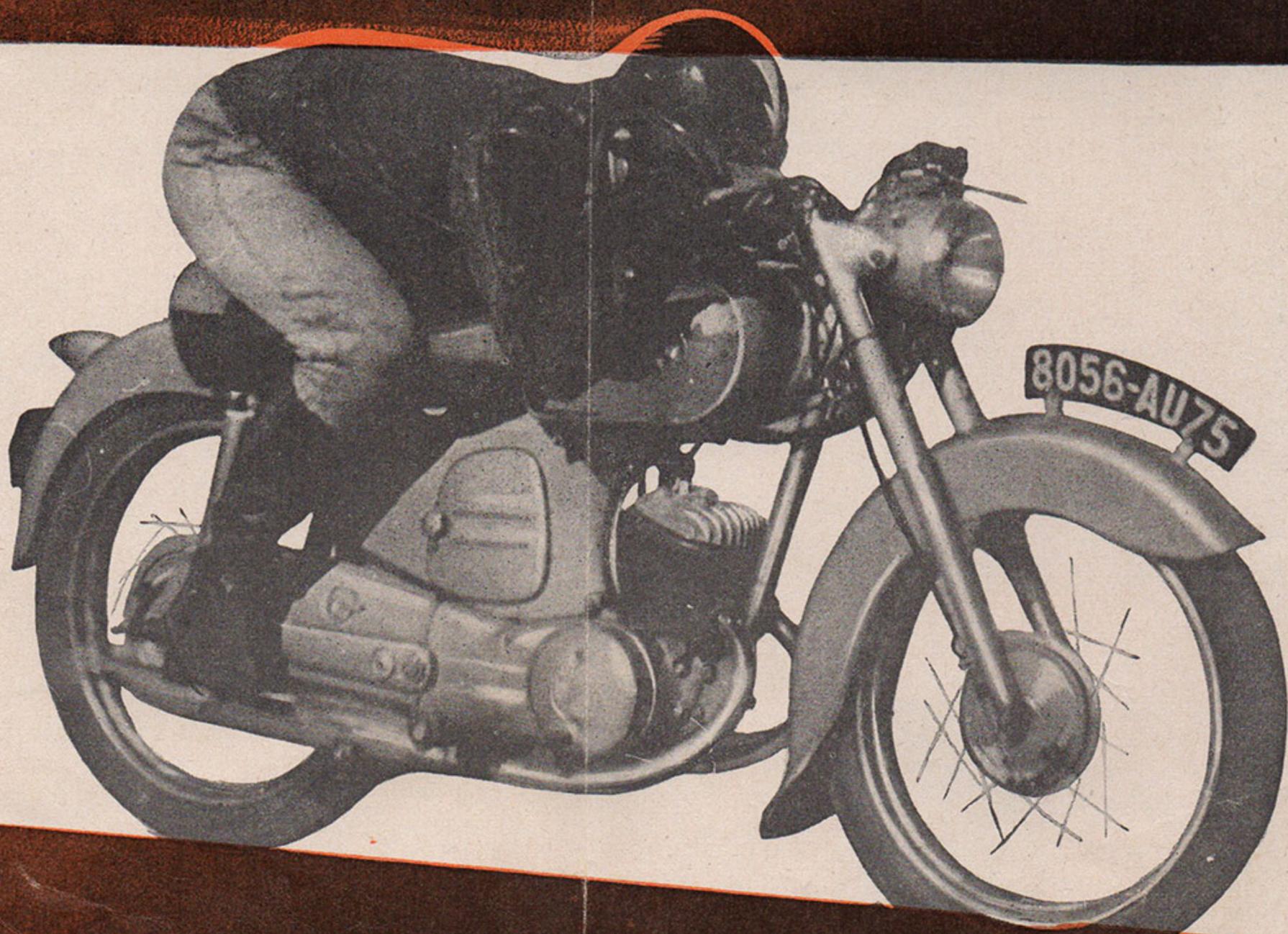
1^{er} AVRIL 1952

MOTOCYCLES

DIRECTEUR: MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR: R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e



40^{F.}

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

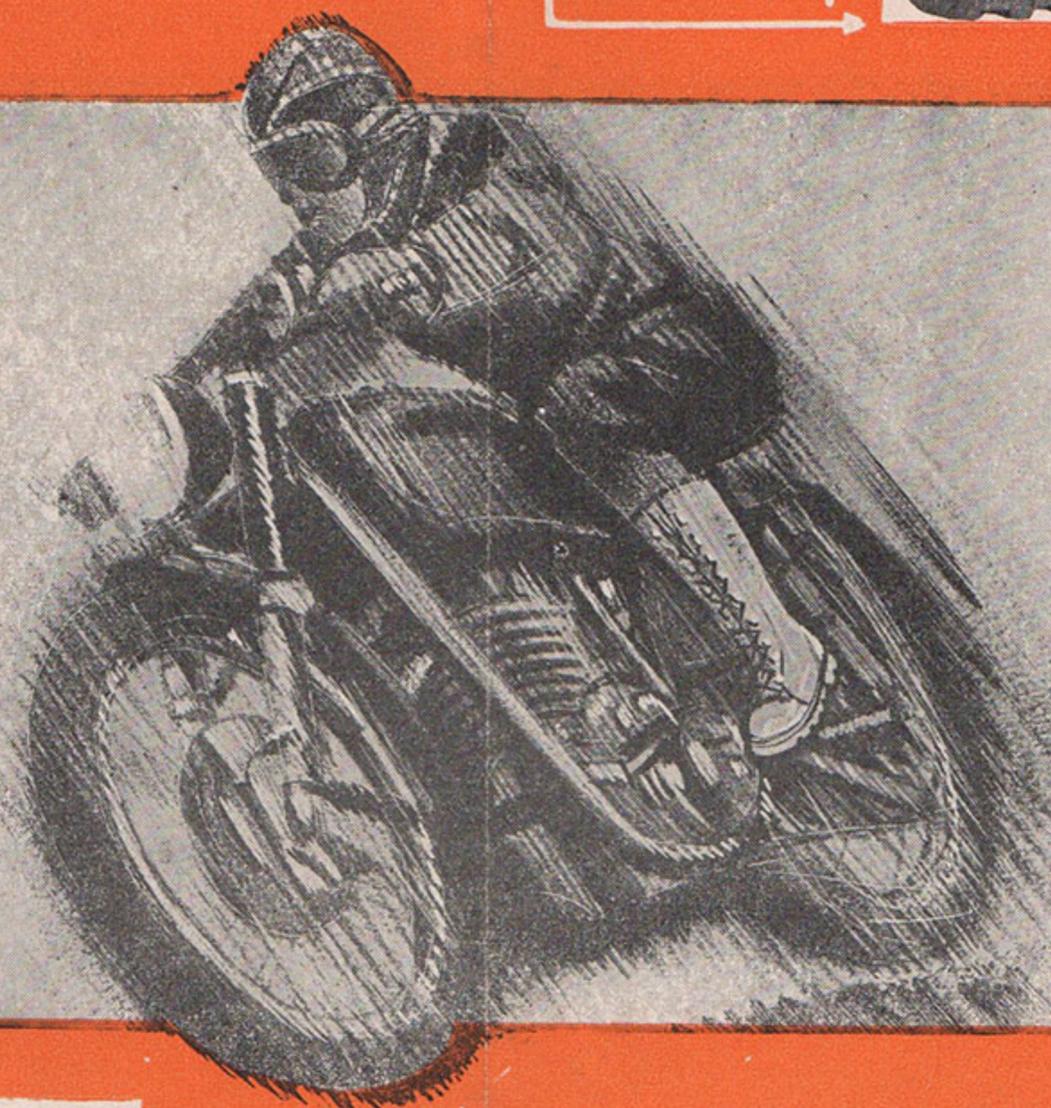
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

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

Type PARATROOP

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



Type TEXAS

Mêmes matières
que le Paratroop,
mais sans laçage.

Se chausse
instantanément.

USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE
(BASSES-PYRÉNÉES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

M. SCHMID

55, RUE DE CHATEAUDUN

PARIS-2^e - Tél. TRinité 82-00

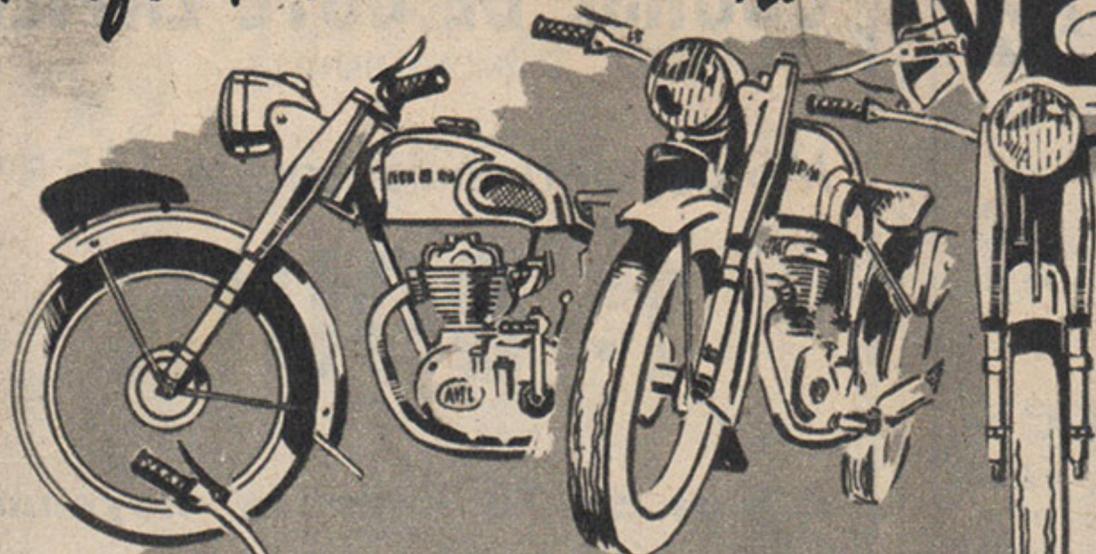
**EN VENTE dans les bons
Magasins de Chaussures
et d'articles de Sport**

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

Préférée des connaisseurs, une

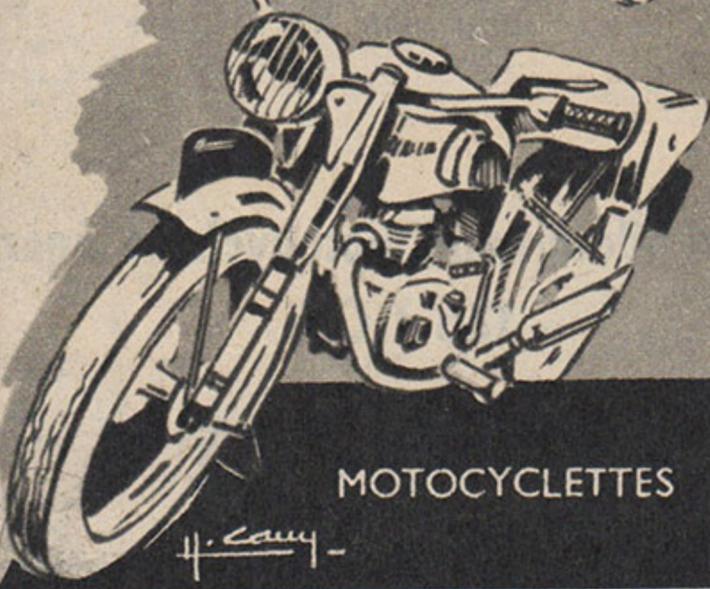
NEW-MAP

*fait sensation
sous tous ses angles!*



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

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!



Délais de livraison très longs. COMMANDEZ D'AVANCE

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

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

*un joyau
de France*

Une petite usine

Lyonnaise...

NEW-MAP

une **GRANDE MARQUE!**

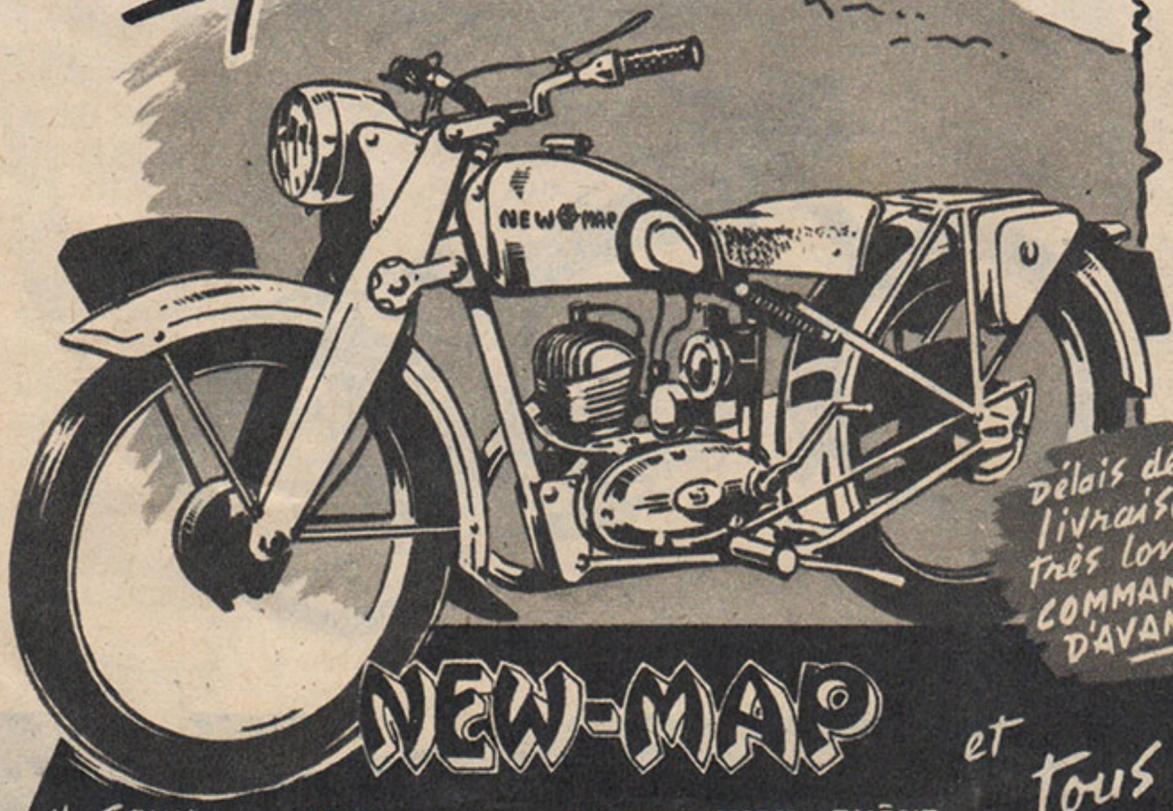
*par ses motos de
classe internationale*

- 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

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

*un joyau
de France*

EN PLUS DE LA MOTO SPORT 52

la merveille du Salon dernier
et du

SCOOTER

équipé d'un bloc-moteur A.M.C.
à 4 temps,

GUILLER Frères

ont créé une nouvelle série de **Vélo-
moteurs** et **Motos** d'une présentation
nouvelle afin de satisfaire les clients
les plus exigeants.

2 modèles de **CYCLOMOTEURS**
avec **V.A.P.** et **POULAIN**

◆ **VENTE A CRÉDIT** ◆

CATALOGUES GRATUITS SUR DEMANDE
(joindre un timbre pour réponse)

GUILLER Frères
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

COURSE DE CÔTE LAPIZE

(MONTLHÉRY)

Motocyclettes catégorie 175 cm³

1^{er} BOUIN

(A.M.C. ORLÉANS)

à plus de **78 kmh. de moyenne**

Record battu pour la catégorie

*

BOUIN pilotait une motocyclette légère
176 T.C.4

Geugeot

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



Moteur A.M.C. 4 temps

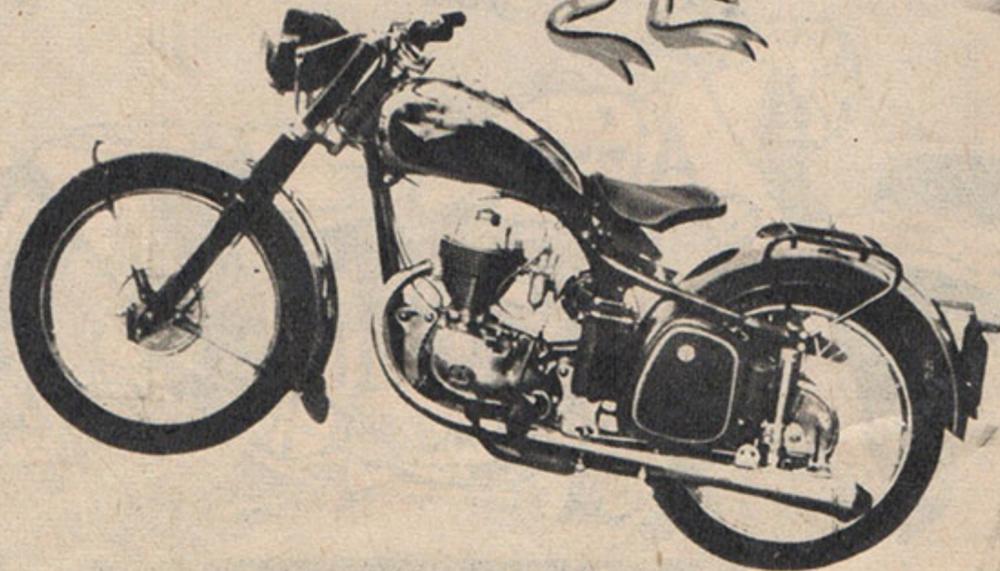
125 - 3 vitesses
125 - 4 vitesses
175 - 4 vitesses

Moteur YDRAL

2 temps
125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
CADRE INDÉFORMABLE

Record du
BOL D'OR
Catégorie 125 cm³



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

**Des succès en course au service
de la motocyclette de série**

CRÉDIT POUR TOUTE LA FRANCE
PAR UN ORGANISME SPÉCIALISÉ

★
150 AGENTS EN FRANCE

★
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ASSURÉES



E^{TS} Pierre HUMBLLOT

72-79-81
Rue du Faubⁿ Saint-Jacques
PARIS (XIV^e)



**LES MOTOS DE SÉRIÉ
LES PLUS RAPIDES DU MONDE**
Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. RAPIDE - Vitesse : 180 km.
1.000 cmc. BLACK SHADOW - Vit. : 200 km.

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

●
Toutes bougies motos

LA 175 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE
Suspens. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS (Région parisienne seulement)



SACOCHE CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

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

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
197 cmc.

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

TALISMAN "1951"

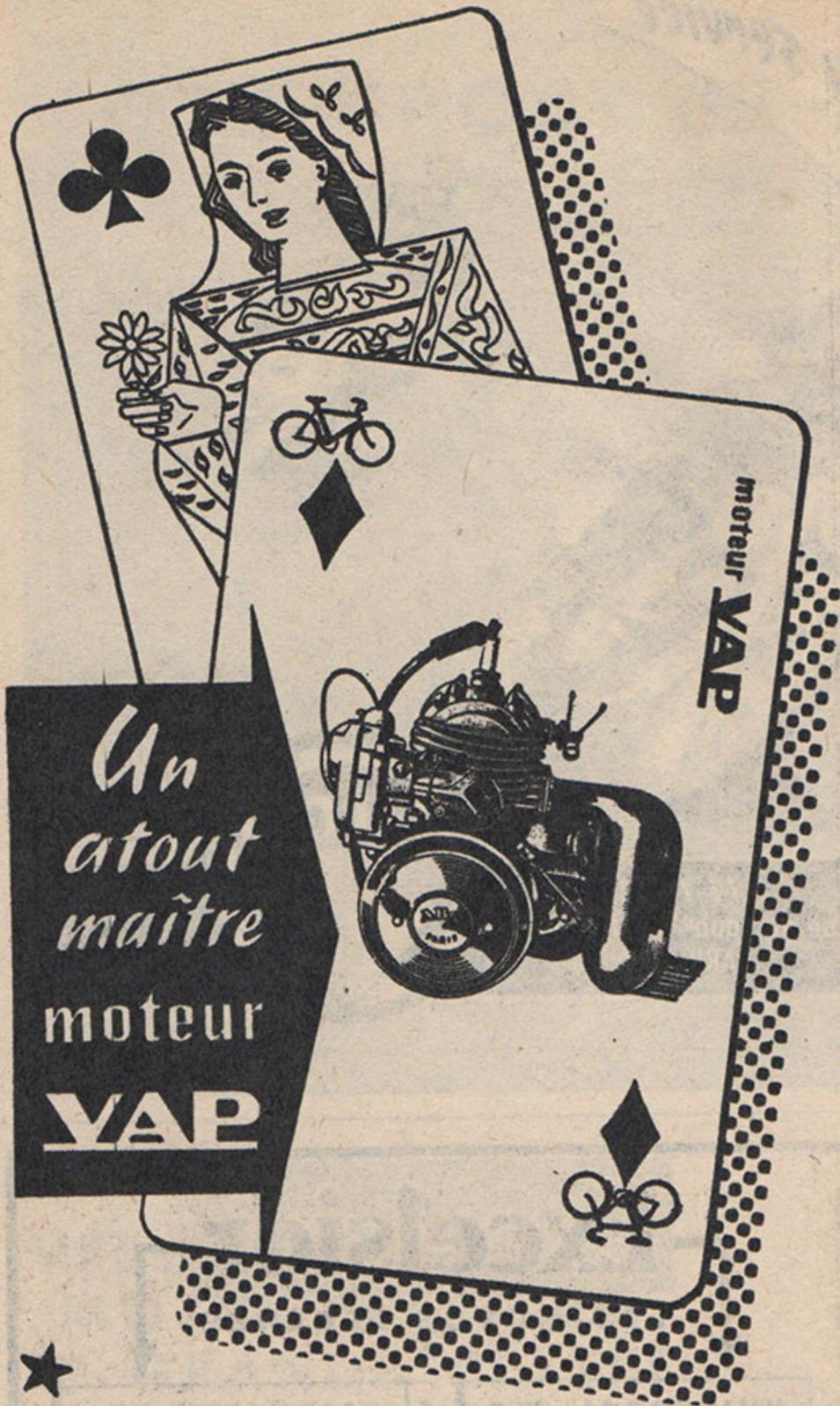
Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps
Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit.
sélecteur, éclairage batterie, compteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)

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



★
Le moteur pour cycles qui s'est imposé par ses multiples qualités

CONSTRUCTEURS, AGENTS, USAGERS
 SEUL LE MOTEUR VAP VOUS DONNERA
 ENTIÈRE SATISFACTION.

EXIGEZ



ABG

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



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

**SILENCIEUX
 WILMAN**

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
 DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**
 AUGMENTATION DE PUISSANCE
 MEILLEURES REPRISES
 ÉCONOMIE D'ESSENCE
 SILENCE PARFAIT
 POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

SILENCIEUX "TROMBLON"
 MODÈLE A SPIRALE
 DÉMONTABLE POUR
 2 ET 4 TEMPS

**SUPER SILENCIEUX
 TORPILLE**
 POUR MOTOS
 2 ET 4 TEMPS

SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE
 POUR 100 & 125 cm³
 2 ET 4 TEMPS

3. RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

P. BRISSONNET & C^{ie}

vous présente...

Le fameux Scooter SPEED

LA MOTO RAPIDE
175 cm³

Geugeot

LES MEILLEURS ACCESSOIRES
MOTOS ET SCOOTERS

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

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

CRÉDIT

Ouvert le Samedi



22^{me}, Boul. du GÉNÉRAL-LECLERC
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)
Tél. : MAILLOT 87-40-41

UNE GAMME...

MOTOCYCLETTES :

ARDIE 125 cmc., 250 cmc.

DÜRKOPP 100 cmc., 150 cmc.

MATCHLESS 350 cmc., 500 cmc.

ASPE DUMONT & C^{ie}

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

AGENT EXCLUSIF IMPORTATEUR

• PIÈCES DÉTACHÉES ET SERVICE •

LE NOUVEAU CARBURATEUR

AMAC

POUR
CYCLOMOTEURS

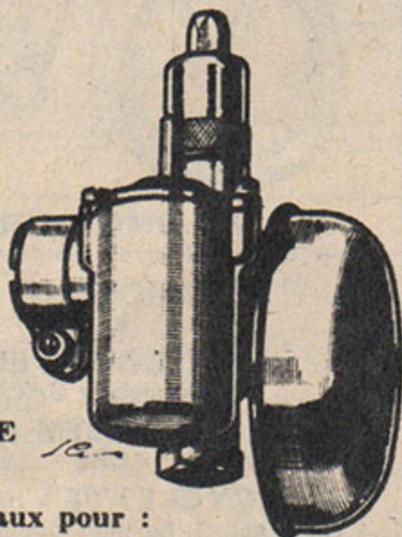
à SELF-STARTER
interne, breveté, qui
enrichit au départ
sans aucune commande
ni manœuvre supplémen-
taire.

Ne déborde plus par les
vibrations grâce au
STABILISATEUR
DE NIVEAU
breveté

CONSOMMATION RÉDUITE
PROPRETÉ, SILENCE

Modèles spéciaux pour :
MOBYLETTE (Sport et Tourisme)
Moteurs VAP, Le POULAIN, etc...

**Demandez un essai
à votre Motociste !**



POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



Les Établissements GURTNER attirent l'attention de leur aimable clientèle et la mettent en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets que des négociants vendent au rabais aux usagers sur le nom de « pièces GURTNER ».

Nous conseillons de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces est extrêmement délicat, nécessitant des outillages de précision et un contrôle sévère.

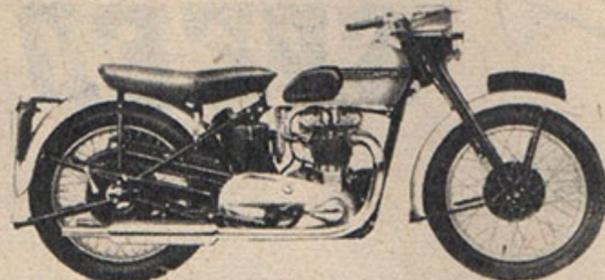
Toutes les pièces GURTNER sont poinçonnées des deux lettres J.G. entrelacées et sont absolument garanties, et si malgré un contrôle excessivement sérieux, une pièce s'avérait défectueuse, elle est échangée sans discussion par nos dépositaires.

ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4^e)

Métro: Saint-Paul • • • Tél.: ARG. 71-48

Le Salon permanent de la Motocyclette



DKW

TRIUMPH

JAWA

TERROT - MOTOCONFORT

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT
GUILLIER - 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

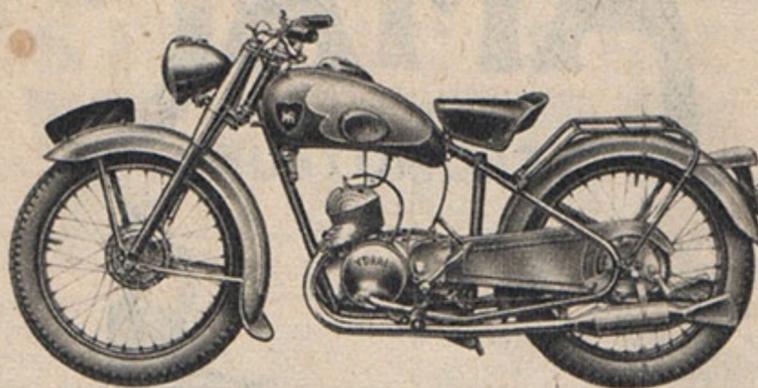
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

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)

VÉLOMOTEURS

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



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

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

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

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

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

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

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

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

AGENCE OFFICIELLE



S.G.U.A.

268 bis, Boul. St-Germain, PARIS-7^e — (200 m. du Pont de la Concorde) — Tél. : INV. 00-97

Vous avez choisi une PUCH...

Vous n'achetez donc pas n'importe quoi...

N'achetez pas non plus n'importe comment ni n'importe où.
Une PUCH ne s'achète pas sur le TROTTOIR...

S. G. U. A. met à votre disposition un HALL D'EXPOSITION
de 400 mètres carrés.

SERVICE APRÈS VENTE — ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES

Ouvert tous les dimanches de 9 h. à 12 heures et de 14 h. à 17 h. 30

ATTENTION ! OUVERTURE LE 1^{er} AVRIL 1952
D'UNE

STATION-SERVICE YDRAL

20, Rue du Débarcadère (Porte Maillot)

Tél. ETO. 77-46

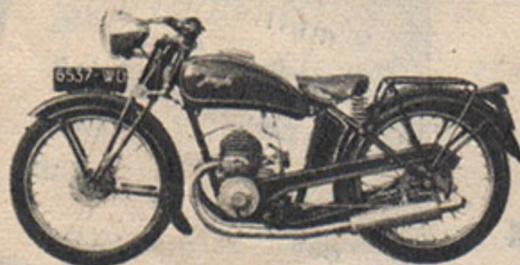
STATION YDRAL SERVICE 20

RÉPARATIONS

S.T.A.M.I.

Tél. 77-46

PIÈCES DÉTACHÉES



JONGHI 125 cmc. 113.000 fr.
250 cmc. 178.500 fr.

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.

Lunettes Panorama, Idéale. 1.199 fr. — Selle Féridax. 11.300 fr.

ARIEL - PANTHER - O.E.C. - M.R. - DOUGLAS - VICTORIA - UT
RIXE - UNIVERSAL - GNOME-ET-RHONE 125 cmc. - ALMA 125 et
175 cmc. - GUILLER 125 et 175 cmc. - Scooter LOHNER : 140.000 fr.
SACHS - MONET-GOYON 100 cmc. 86.500 fr. 125 cmc. 124.500 fr.
200 cmc. 170.000 fr. — Grand choix d'occasions

EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

Toutes motocyclettes neuves vendues : ENTRETIEN GRATUIT 6 MOIS — Achat comptant toutes motos et dépôt-vente

Téléphone : **LADEVÈZE, Importateur, 50, rue Brunel, PARIS-17^e** Métro : ARGENTINE
ÉTOILE 24-66 ou MAILLOT

125 cmc P. VALLÉE, 50.000 fr. et 7 mois de crédit — 175 cmc, 55.000 fr. et 7 mois de crédit

(Idem pour toutes nos motos)

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUTES MOTOS FRANÇAISES



SCOOTER SPEED. 121.500 fr.



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



BING
VERGASER

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



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



TWN

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

BDG 125H
et
BDG 250H



ZUNDAPP



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



ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

HALL DE LA MOTO



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

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES



Peugeot



TERROT

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

ESPOIR EN NOS 175



Mis à pied avec leur 125, nos pilotes de motos légères n'ont pas été longs à dresser de fougueuses 175 et à les mener vers la victoire.

Ils ont pris, dans la série, des motos « bien de chez nous » comme dirait Jean Nohain ; ils les ont traitées eux-mêmes, avec leurs moyens limités et ont réussi du beau travail.

Les résultats de la côte Lapize nous mettent au cœur de l'espoir, non seulement par les performances, mais aussi par les marques qui se distinguèrent : Peugeot, Automoto, Motobécane, Malterre, Guiller, Gnome, Jonghi sans oublier nos moteurs A.M.C. et Ydral.

Les motos françaises sont à nouveau dans la compétition, grâce à l'initiative des coureurs.

Luttent-ils tout seuls ? Ont-ils au contraire trouvé tout l'appui nécessaire pour parfaire une œuvre si bien commencée ?

Nous aimerions tant voir nos grandes marques auréolées, comme autrefois de glorieux lauriers.

En prélevant une très légère dîme sur les 400.000 machines produites au cours de ces trois dernières années (800.000 avec les cyclomoteurs), nos constructeurs ne pourraient-ils se constituer un appréciable fonds de course ?

Sunder Max

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
B. RAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDESSE

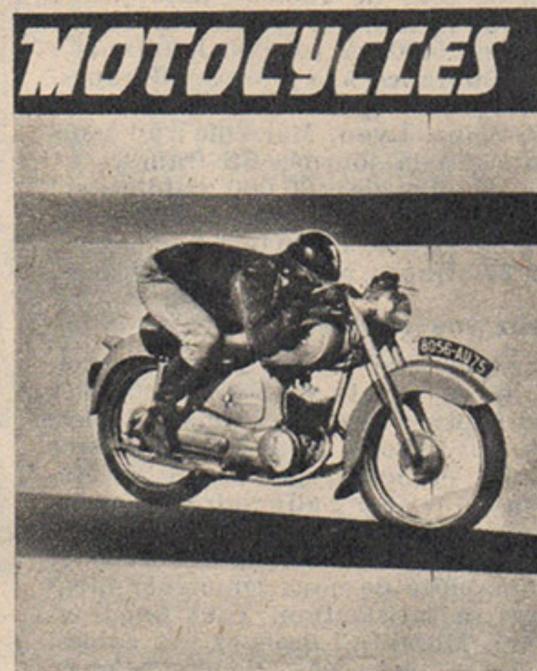
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

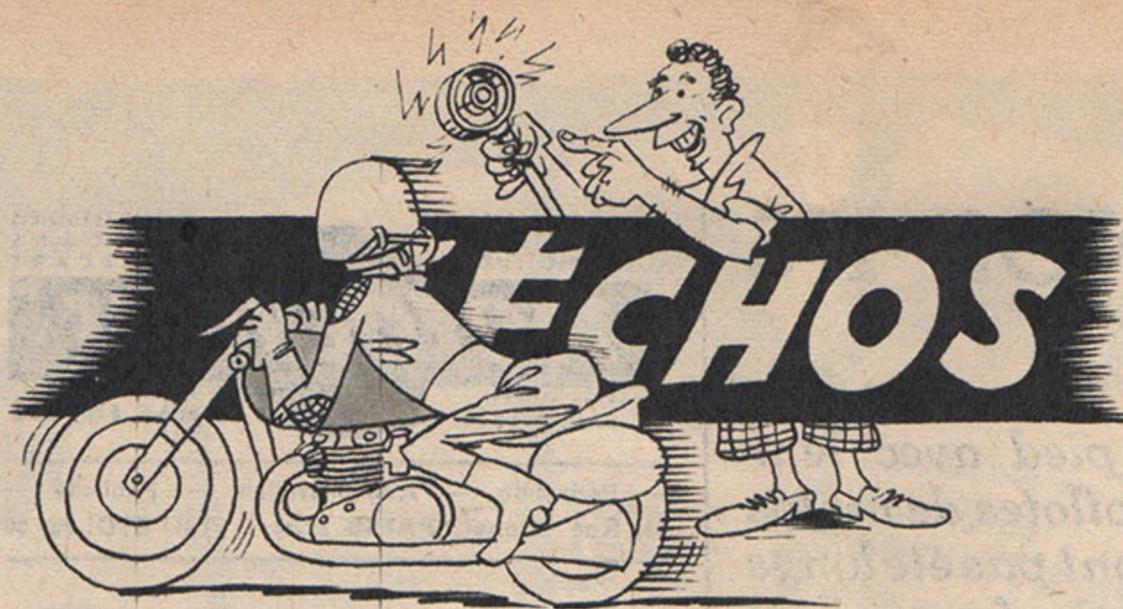
5^e ANNÉE - N° 72 - 1^{er} AVRIL 1952

	Pages
● ÉCHOS.....	12
● L'A.R.A.	14
● ESSAI DE LA 150 PUCH.....	17
● COURSE DE COTE LAPIZE...	21
● ÉLIMINATOIRES DU BOL.....	25
● LES CLUBS.....	27

NOTRE COUVERTURE



LA 150 PUCH A MONTLHERY



Commission de la circulation.

Par arrêté du 21 février 1952 ont été nommés les membres de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale.

Elle comprend des personnalités éminentes des Mines et des Ponts et Chaussées, des douanes, de l'Agriculture, du Conseil d'Etat, de la Justice et de la Commission des incapacités physiques incompatibles avec la délivrance du permis de conduire.

On y trouve également des représentants hautement qualifiés de l'automobile et de la moto. C'est M. le baron Petiet qui représente l'automobile, M. de Grenier de La Tour le motorcycle, M. Lemarié les fabricants d'accessoires, M. Pérouse l'Automobile-club et M. Gasquet le Touring-club.

La cause des accidents.

D'après les rapports de la Préfecture de Police et de diverses gendarmeries, la majorité des accidents sont causés aux carrefours par les conducteurs qui ne respectent pas la priorité. Donc, méfiance! il vaut mieux laisser passer un fou dans son tort que de se faire tuer avec la seule satisfaction d'avoir eu le droit pour soi.

Le tarif des garages.

A toutes fins utiles voici le prix actuel des garages établis par la C.S.N.C.R.A., Chambre syndicale nationale du commerce de la réparation, du garage, etc... de l'automobile.

Cyclomoteurs et vélomoteurs

Paris, Seine, Lyon, Marseille : au mois **800** francs, à la journée **55** francs.

Villes de plus de 100.000 habitants : au mois **690** francs, à la journée **45** francs.

Villes de 25.000 à 100.000 habitants : au mois **600** francs, à la journée **40** francs.

Motocyclettes (plus de 125 cmc.)

Paris, Seine, Lyon, Marseille : au mois **950** francs, à la journée **85** francs.

Villes de plus de 100.000 habitants : au mois **860** francs, à la journée **70** francs.

Villes de 25.000 à 100.000 habitants : au mois **770** francs, à la journée **65** francs.

Graissez vos câbles.

Un lecteur s'est plaint à nous dernièrement de la dureté de ses commandes et de la rupture fréquente de ses câbles.

Nous lui avons conseillé d'utiliser des gaines étanches, guipées à revêtement plastique et d'y adjoindre des graisseurs (on en trouve dans le commerce).

Notre lecteur a suivi nos conseils et a eu l'amabilité de nous témoigner bientôt après sa satisfaction. Tout fonctionnait à soi. Moralité : graissez vos câbles, mais ne conservez pas de gaines nues, la pluie et la boue les pénètre et toute l'huile ou la graisse que vous pourrez y mettre filera à l'extérieur.

Un Anglais cherche un Français.

M. Carman nous écrit :

« J'aimerais beaucoup correspondre avec un motocycliste français écrivant et parlant l'anglais et qui serait intéressé par les petites machines (125 et 250, 2 temps).

J'ai 23 ans et possède une 126 cmc. Tandon. Auparavant, j'avais une Excelsior 175 cmc. sur laquelle j'ai fait 27.500 kilomètres en moins d'un an, et avant un mini-motor 49 cmc.

Très intéressé par le tourisme, probablement l'année prochaine j'espère venir en France. J'ai visité sept pays et cela m'a beaucoup intéressé de voir et d'apprendre quelque chose sur les différentes façons de vivre.

J'appartiens à plusieurs clubs : un américain et un italien et, dans mon pays, au « British two stroke Club » et au « The Romford Grasshoppers ».

J'espère que par l'intermédiaire de *Motocycles* je pourrai contacter des amis en France.

C.D. Carman, 20 Mashiters Hill, Romford, Essex. »

Exposition de sport et plein air.

Le Rallye international de plein air de l'A.I.T. (Alliance Internationale de Tourisme) aura lieu à Compiègne du 19 au 30 juillet.

Le Parc Impérial axé sur l'allée des Beaux-Monts sera le cadre de l'immense

camp où se réuniront touristes et amateurs de plein air venus de toutes les parties du monde.

Une exposition permanente de matériel de sport et de plein air s'y tiendra et sera réservée aux maisons françaises.

Pour cette exposition, un rond-point central est prévu, d'où partiront des allées sur les bords desquelles les stands seront groupés par spécialiste; il y aura ainsi les allées du camping, du canoé, de la bicyclette et du vélomoteur, de la moto, de la caravane, de la montagne, des jeux, etc., etc...

Pour tous renseignements concernant cette exposition et les conditions de participation, s'adresser au Secrétariat de l'A.I.T.C.F., 65, avenue de la Grande-Armée, Paris-16^e.

Record toujours debout.

Les performances accomplies à la dernière côte Lapize, si elles ont permis de bousculer quelques records n'ont pu entamer celui toutes catégories établi par Georges Monneret en 29 s. 3/5.

Le fait saillant en cette affaire est que Georges a établi ce temps sur une 1.000 cmc. Monet-Goyon datant de bien avant-guerre et qui pourrait paraître quelque peu désuète à beaucoup de sportifs des temps présents.

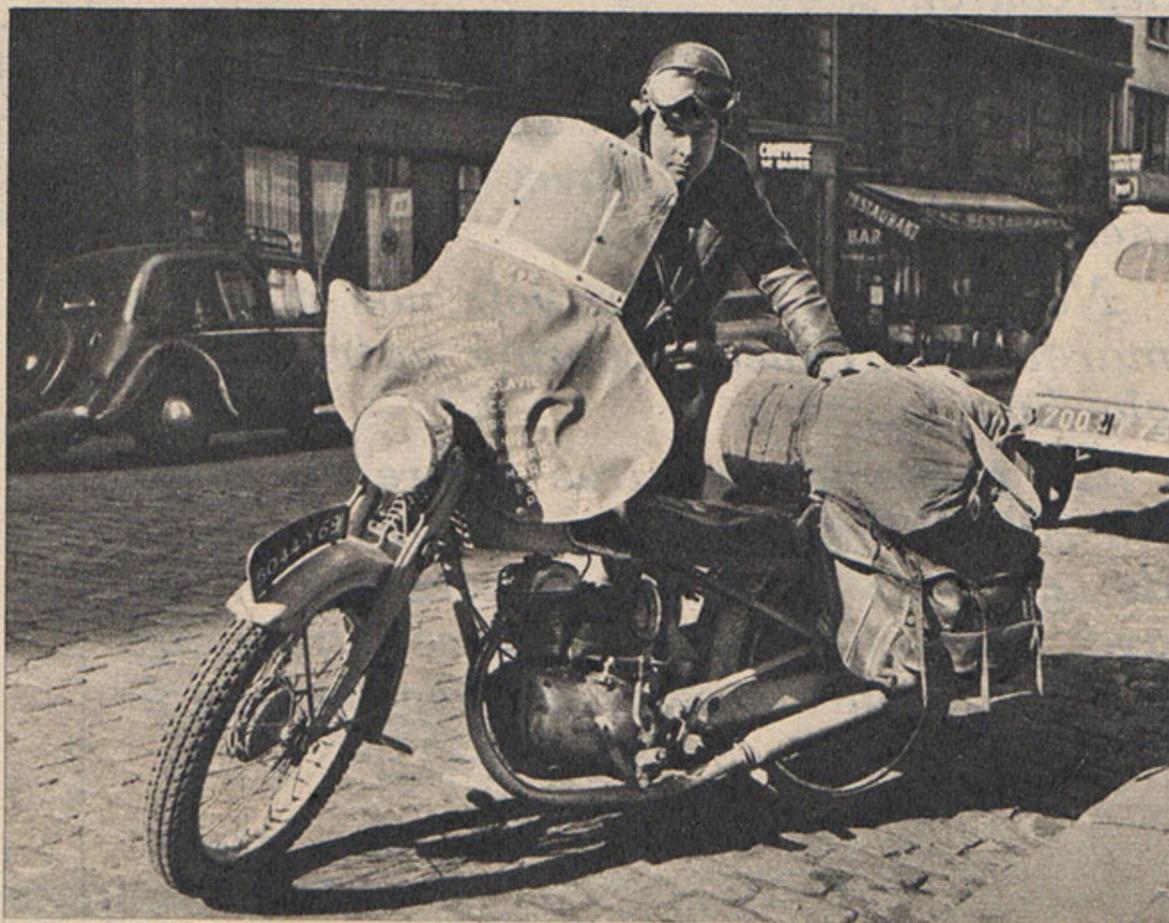
N'empêche que le chronomètre a prouvé qu'elle avait des chevaux et des accélérations que des 1.000 cmc. actuelles peuvent, malgré tout, lui envier.

Notre ami Boucher est de retour.

L'homme des grands parcours qui nous avait déjà donné ses impressions de coureur du Bol, vient de rallier *Motocycles* d'où il avait pris le départ pour une promenade de 15.000 kilomètres passant par Amsterdam, Innsbruck, Constantinople, Smyrne, Athènes, Tunis, Casablanca, Tanger, Lisbonne, Madrid et Paris.

Voici photographiés au retour devant nos bureaux M. Boucher, sa 175 New-Map-A.M.C... et son équipement.

Nous publierons prochainement la relation de ce voyage.



Les scooters Guiller à Paris.

Les premiers scooters Guiller sont arrivés à Paris. Ils avaient été présentés au dernier Salon; nous les avions signalés à l'époque. Rappelons néanmoins qu'ils sont équipés du moteur A.M.C., 4 temps à culbuteurs et 3 vitesses, refroidissement par passage d'air forcé et turbine.

Ils sont visibles à Dynamic-Sport.

Le permis plus cher.



Un arrêté paru au J. O. du 8 février fixe le droit d'examen pour l'obtention du permis de conduire à 400 francs. Il était préalablement de 140 francs, soit 185 % de hausse.

Ce qu'on doit bien savoir conduire pour ce prix-là.

Scooters pliants pour pilotes.

D'après la Revue « Aérofrance », les pilotes d'avions recherchent un scooter de faible encombrement et pliant si possible, facile à loger dans la carlingue. Ce petit véhicule leur serait d'un grand secours, nombre d'aérodromes étant loin de toute agglomération.

« Aérofrance » souhaite, à ce sujet qu'un concours officiellement organisé permette la réalisation de ce genre de scooter.

Vacances moto en Afrique du Nord.



M. Mahé, fervent de la Harley-Davidson membre de la Mission saharienne de documentation touristique en 1948, a mis au point, pour les possesseurs de Harley et de machines puissantes de forte cylindrée, un projet de randonnée motocycliste en Afrique du Nord, d'Alger au Sahara; départ de Marseille, retour à Marseille par mer, à l'occasion des prochaines vacances. Il a prévu un groupe *Camping* et un groupe *Hôtel*.

Les motos-solo et les sidecars sont acceptés dans chaque groupe.

Les prix, déjà établis, font ressortir que ces vacances ne sont pas plus onéreuses que sur le continent. Le parcours d'Alger au Sahara et retour est d'environ 1.600 kilomètres, avec passage dans les monts de Kabylie, visite de la Casbah d'Alger et soirée chez les danseuses Ouled-Naïls.

Il est recommandé de s'inscrire de préférence avant le 1^{er} mai, et tous renseignements sont à demander uniquement à M. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

Huile pour moto de sport.

L'huile Labo-Moto-Sport pour moteurs 4 temps a été mise au point pour assurer la lubrification des motos utilisées à plein régime en moto-cross et compétitions.

Un compoundage spécial assure à cette huile de grandes propriétés d'ontuosité. Cette caractéristique, jointe à un haut index de viscosité, en fait une huile comparable au ricin, sans présenter les inconvénients des huiles végétales : rapidité de l'oxydation et formation de gommages.

L'huile Labo-Moto-Sport peut être utilisée, sans précautions spéciales, dans tous les moteurs ayant fonctionné avec des huiles minérales. Mais elle ne doit

pas être mise en service dans les moteurs ayant fonctionné au ricin, sans un nettoyage très complet à l'alcool pour éliminer toutes traces d'huiles végétales.

Scooters de bureau.



Ce titre surmontant l'écho d'un quotidien nous avait sauté aux yeux. Nous imaginions les scooters circulant à travers bureaux et couloirs pour établir la liaison entre les différents services.

Mais ce n'était qu'une image destinée à mettre en valeur une machine à polycopier en la comparant au scooter, comme qualité et propreté. Au fond, c'est quand même un juste hommage rendu à ce sympathique petit engin.

Un Monneretdrome.



Pour faire profiter de son expérience les débutants, clients ou non de ses magasins, Georges Monneret organise au vélodrome Buffalo des cours de perfectionnement gratuits pour motos ou

scooters.

Ces cours ont lieu le lundi et le samedi de 16 à 19 heures. Ils ont commencé le 8 mars. Les candidats peuvent se faire inscrire à l'un quelconque des trois magasins Monneret.

Échos sportifs.

L'équipe de Nouvelle-Zélande engagée pour courir les épreuves du T.T. sera composée de Rod Coleman (capitaine et directeur), Dean Hollier et Gordon Haggitt.

Coleman fera partie de l'équipe officielle A.J.S.

Haggitt pilotera des Norton, en 350 et en 500.

Quant à Hollier, ses machines n'ont pas encore été désignées.

Les trois membres de cette équipe espèrent participer aux principales courses sur le continent européen.

Ken Kavanagh, Tony Mc Alpine et Ernie Ring ont été désignés pour représenter l'Australie au T.T. 1952.

Kavanagh et Mc Alpine ont déjà participé à cette course l'an dernier et il a déjà été annoncé que Kavanagh ferait partie de l'équipe officielle Norton pour 1952.

Ernie Ring est âgé de 27 ans et possède déjà une collection de victoires en Australie. En 350, sa machine sera une A.J.S. ou une Vélocette. En 500, il pilotera une Norton.

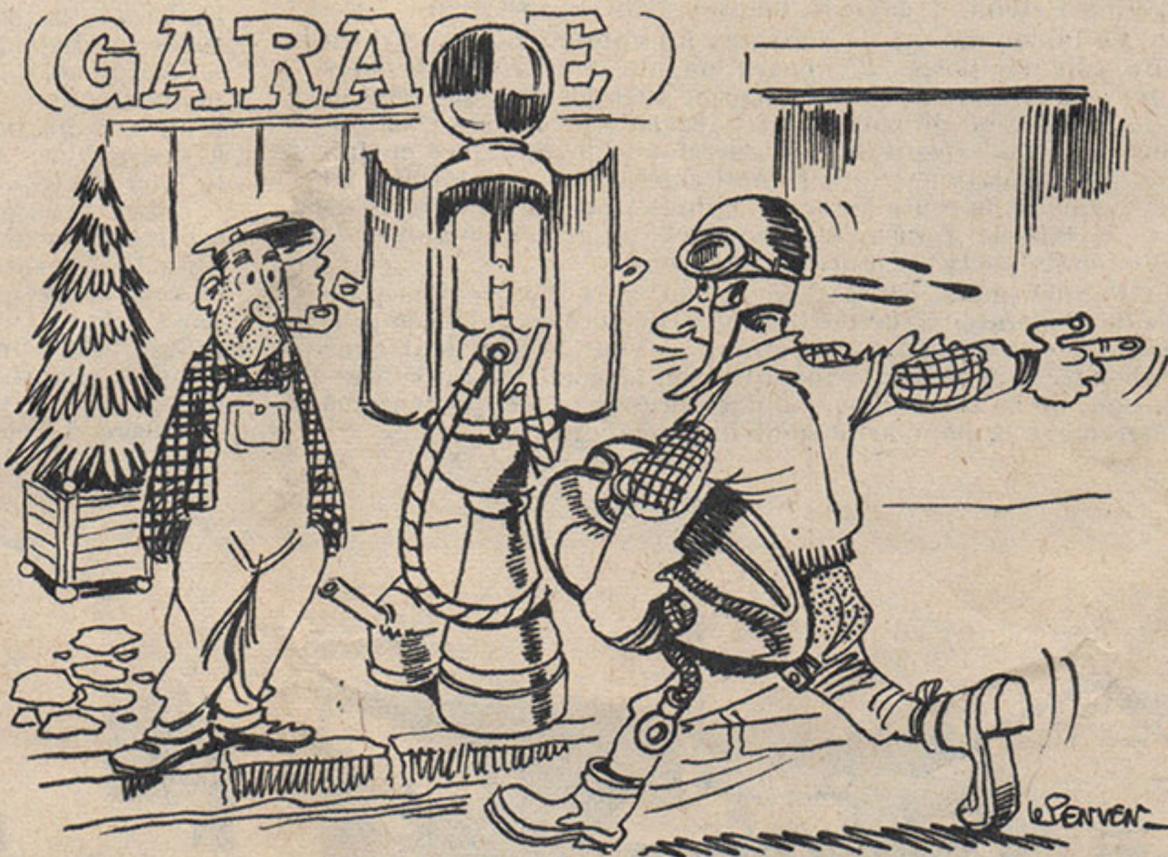
Après le T.T., cette équipe participera certainement aux courses importantes ayant lieu sur le continent.

Avec ces coureurs officiels, une équipe indépendante composée de Gordon Laing, Bruce Hoskings et Eric Plenty fera le voyage à l'île de Man.

Il se sent que N.S.U. engage une 125 pour le T.T. Le bruit court également que B.M.W. engagerait George Meier, Walter Zeller et Hans Baltisberger.

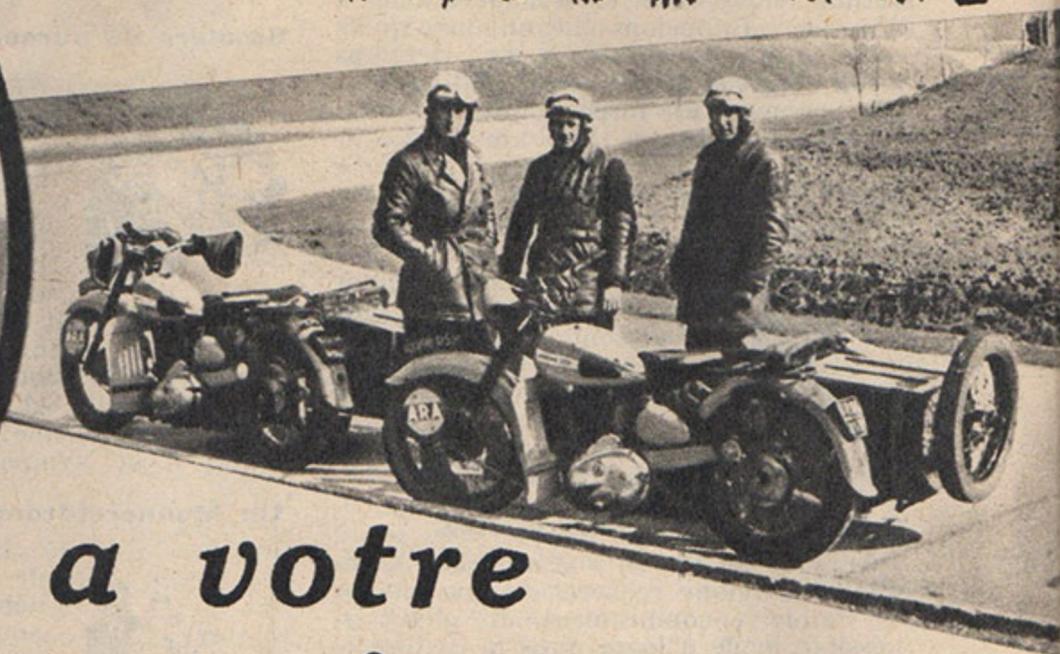


ESSAI DE LA 175 MOTOBÉCANE



Je suis en panne à 10 kilomètres !...

L'A.R.A.



a votre service

Sans doute connaissez-vous les motards de l'A.R.A.? Equipage moto-side jaune, casque blanc; ils sillonnent les routes au service de l'usager et pour beaucoup concrétisent une sorte de « Providence motorisée ».

L'Assistance Routière Automobile a été créée en 1946 avec un fonds commun rassemblé par les compagnies d'assurance françaises. Elle continue à fonctionner, à part les renouvellements de ses subventions de base, par les cotisations versées par les usagers membres honoraires de l'A.R.A. (1.000 fr. par an pour les personnes physiques et 10.000 fr. minimum pour les personnes morales). Cependant précisons que leur assistance va à tout ce qui roule — sociétaires ou non — et qu'aucun frais de dépannage ne peut être perçu et que toute gratification sous quelque forme qu'elle soit est formellement interdite.

L'A.R.A. groupe un certain nombre de patrouilles motocyclistes qui, autour de Paris et de Lyon, « protègent » les routes de grande communication. Petit à petit son champ d'action s'étend et gagnera bientôt d'autres secteurs.

Le but initial est de dépanner les automobilistes en difficulté loin des postes de réparation, de donner les premiers soins aux blessés, de faire la liaison avec les gendarmeries et aussi de faire ou de parfaire la « prévention routière », entendons par là de « couvrir » les carrefours névralgiques en faisant la circulation supplémentaire aux gendarmes ou à la police de la route qui, on s'en doute, ne peuvent être partout et laissent forcément découverts un certain nombre de croisements particulièrement dangereux.

Parallèlement les A.R.A. jouent avec bienveillance un rôle de modérateurs, de témoins moraux qui calment les imprudents. Si vous êtes en infraction, ils vous le signalent avec bonhomie, vous évitant souvent et un accident et une contravention, qu'ils ne sont pas habilités à dresser, ce qui renforce bougrement la popularité dont ils jouissent!

A ces mobiles d'altruisme s'ajoutent des raisons pratiques : faire baisser le nombre d'accidents, donc de sinistres payés par les compagnies d'assurances, effectuer une propagande de prestige pour les assurances membres de l'A.R.A., faciliter enfin, en cas d'accident, l'établissement de rapports juridiquement clairs mentionnant notamment les versions souvent contradictoires de l'accidenteur et de l'accidenté.

Le dépannage lui-même « paie » en réduisant la durée d'immobilisation. En effet les voitures en panne sur la route représentent un danger réel. Il est remarquable que les avaries sont surtout fréquentes là où le conducteur demande un gros effort à son véhicule... côtes, virages en lacet, ligne droite où l'on met volontiers trop longtemps l'accélérateur au plancher, ou la poignée de gaz à fond... Autant d'endroits où il ne fait pas bon stationner ou être obligé de « déboîter » à l'improviste. C'est dire combien un dépannage rapide est alors circonstancié et relève de l'intérêt général.

Bref, voilà les grandes raisons qui ont présidé à la création de l'A.R.A., raisons s'appuyant d'ailleurs sur les expériences probantes faites à l'étranger par des organisations similaires, telles en Belgique, le « Touring-Secours » et en Angleterre « l'Automobile Association » qui, soit dit en passant, ne dépannent que leurs membres dûment cotisés. Outre-Quévrain ceux-ci sont détenteurs d'une clef spéciale donnant accès à des cabines téléphoniques à eux réservées et éparpillées le long des routes traversant les contrées peu peuplées.

Les résultats pratiques ne se sont pas fait attendre... ces trois dernières années la proportion d'accidents n'a pas suivi l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et ceci a été notamment constaté sur les routes couvertes par l'A.R.A. Certes une foule de facteurs intervient : amélioration de la signalisation, dégagement de la visibilité dans les virages, chaussées plus régulières, etc... mais incontestablement l'A.R.A. y est un peu pour quelque chose et a apporté sa pierre à l'édification d'une meilleure sécurité routière.



Ainsi, en 1951, l'A.R.A. est intervenue :

- 3.341 fois dans la région parisienne, comportant outre de multiples dépannages: 235 accidents et 59 soins d'urgences;
- 1.849 fois dans la région lyonnaise, comportant 128 accidents et 22 soins d'urgence.

Le total des opérations d'assistance routière depuis la fondation de l'A.R.A. (1946) dépasse le chiffre impressionnant de 18.000, sans compter évidemment les milliers d'heures de prévention effectuées aux carrefours dangereux. C'est dire l'économie d'accidents qui est à son actif et la somme de reconnaissance due par l'usager à tant de services rendus.

Comment fonctionne l'A.R.A.?

Elle rayonne autour de deux centres : Paris et, depuis un an, Lyon, avec deux phalanges de 24 et 10 motards qui tiennent les routes suivantes :

- 4 routes autour de la capitale, à savoir :
 - a) la nationale n° 7 : Paris-Fontainebleau;
 - b) la nationale n° 10 : passant Rambouillet et allant jusqu'à Ablis (S.-et-O.). (Pte St-Cloud auto-route et déviation sud);
 - c) la nationale n° 13 : jusqu'à Mantes et l'été seulement jusqu'à Bonnières (auto-route jusqu'à Maison-Blanche);
 - d) la nationale n° 17 : Pte de la Villette-Senlis et en été jusqu'en forêt de Compiègne.
- 4 routes autour de Lyon :
 - a) la nationale n° 6 : reliant Lyon à Mâcon;

indiqués (environ 130 km. par jour) et qui prévoit toujours un retour au garage dans la soirée.

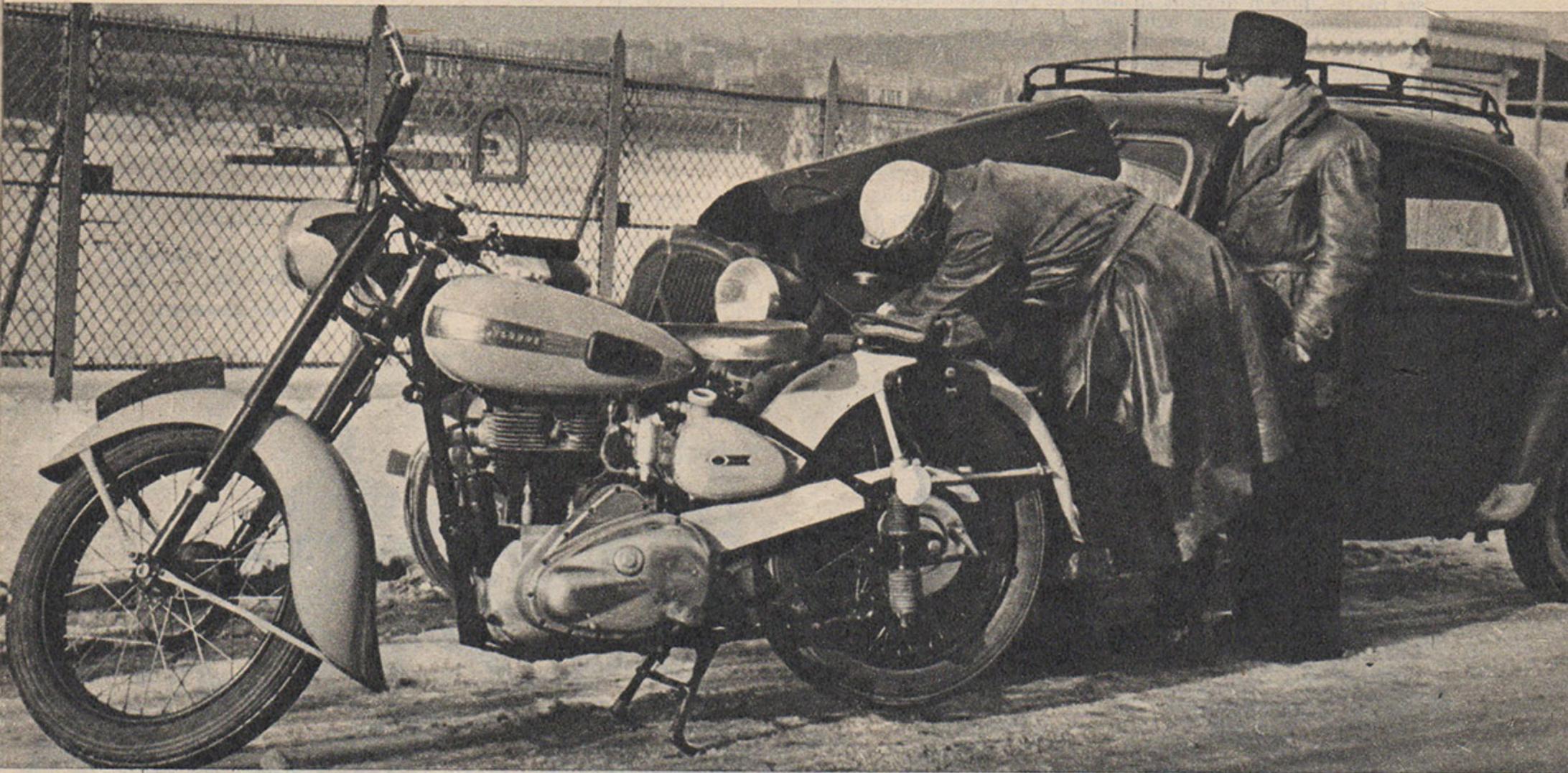
Les horaires sont établis comme suit :

- 1^{er} départ : 8 h. 20, repas sur la route (indemnité de panier 200 fr.), retour à 16 heures.
- 2^e départ : 10 h. 20 (repas *idem*), retour à 18 heures;
- 3^e départ : 12 h. 50, retour à 19 heures;
- 4^e départ : 13 h. 50, retour à 20 heures.

Cet itinéraire comporte un horaire strict qui prévoit des haltes avec « prévention routière » aux points névralgiques, par exemple à la sortie de l'auto-route, sur la route de Quarante-Sous à la déviation de Flins, dans les virages de Mantes, etc... Ces haltes de prévention jouent également un rôle régulateur, donc peuvent être supprimées quand un A.R.A. a été retardé par une intervention entre deux haltes.

Un contrôle et une liaison générale sont effectués sur chaque route par un contrôleur qui porte le nom de « principal » et que rien ne différencie si ce n'est son ordre de mission spéciale. Il va sans dire que ses heures de passages ne sont pas fixes. Son rôle consiste à vérifier la bonne tenue des horaires et à s'enquérir des interventions apportées par ses agents.

La liaison inter-A.R.A. patrouillant sur la même route est obtenue par un système simple d'auto-stop. En effet un A.R.A. ayant besoin d'être renforcé par un de ses collègues à l'occasion d'un accident grave ou d'une série de pannes, alerte et charge les automobilistes de passage dans les deux sens, de prévenir le 1^{er} A.R.A. rencontré, en leur précisant que celui-ci se tiendra à tel point précis de la route à telle heure. Ce système qui fonctionne parfaitement bien est par ailleurs doublé par des relais téléphoniques à des points d'étapes; ceci présupposant l'abaissement d'un voyant rouge



- b) la nationale n° 7 : Lyon-Valence jusqu'à Saint-Rambert;
- c) la nationale n° 88 : Lyon-Saint-Chamond jusqu'à l'entrée de Saint-Etienne;
- d) et le dimanche : Lyon-Bourgoin-Champier sur la route Lyon-Chambéry.

Pour Paris les départs du garage central, rue de Tocqueville, ont lieu en éventail sur les 4 routes précitées.

Les patrouilleurs partent seuls sur leur 500 cmc. Terrot-side ou à deux quand un apprenti doit être formé par un ancien. Ils sont tenus de respecter un des itinéraires sus-

avançant sur la route devant des garages déterminés ou des postes de secours: « Arrêtez-vous pour prendre des ordres exceptionnels ! » Il faut dire que par négligence des « bénévoles riverains » cela ne marcha que quelque temps et dut être abandonné. Cependant le stop suffit amplement, chaque automobiliste pressenti s'acquittant parfaitement de sa tâche de collaboration par un sens bien évident de solidarité routière.

En cas d'accident grave et les premiers secours donnés, l'A.R.A. dresse son rapport et assure la jonction avec la gendarmerie la plus proche en ramenant le plus souvent le représentant de la loi dans son panier.

Evidemment son rôle d'entraide gratuite ne doit pas

concurrencer les garagistes, aussi leur est-il interdit de dépanner les automobilistes à proximité immédiate ou à l'intérieur des villages, bourgs et villes. En ce cas leur rôle se borne à établir la liaison avec le premier dépanneur patenté.

Sur la route, leur aide ne doit pas dépasser le temps, très théorique d'ailleurs, d'une demi-heure. Cependant une large dérogation est faite au bénéfice des membres de cette association.

Rappelons que leur assistance va à tout ce qui roule. Simplement, une fois le service rendu, ils proposent avec délicatesse l'inscription à leur « œuvre » et bien rares sont ceux qui la déclinent.

Un dur métier.

Ces patrouilles, qui ont lieu du 1^{er} janvier à la Saint-Sylvestre, sont 8 mois par an rendues très dures par le mauvais temps, à tel point que l'on envisage dans un avenir relativement proche, et dès que les crédits seront suffisants, de remplacer les attelages de sides par de petites voitures. Cette solution, outre son côté humanitaire, permettra d'emporter un matériel de dépannage plus complet : du sable en cas de verglas, des extincteurs à grande capacité, ainsi qu'un brancard et une caisse de pharmacie.

D'ores et déjà l'A.R.A. va passer commande de deux camionnettes (2 CV. et 4 CV.) qui, pense-t-on, pourront être lancées sur des parcours beaucoup plus longs et assurer notamment la liaison complète entre deux grandes villes distantes de plusieurs centaines de kilomètres.

Le postulant A.R.A. (âgé de 21 à 33 ans), après avoir satisfait à un concours portant sur des connaissances générales, une sociologie élémentaire, des tests mécaniques et surtout un parfait savoir du code de la route, fait 3 mois équipage avec un chevronné pour apprendre son métier et ses routes, puis il devient titulaire et part seul. Il roule ainsi 5 jours consécutifs sur la même route; puis a droit à 1 jour de repos. Ainsi cette pose n'est dominicale qu'une fois toutes les 7 semaines, c'est dire que ce métier est peu compatible avec la vie de famille.

Ensuite il prend une autre route pour 5 nouveaux jours et ainsi de suite. Il deviendra peut-être contrôleur à son tour, puis chef de centre car on va décentraliser Paris et Lyon, grossir les effectifs et faire éclater les points de départ dans certaines grandes villes de province.

En attendant, son grand ennemi est la pluie... cette pluie qui pénètre les tenues de cuir les plus épaisses, s'infiltrant dans les bottes et défait le moral... car pour lui les Auberges de France sont des havres interdits.

Leur matériel de dépannage comprend : 1 trousse d'outils, des extincteurs, et surtout une dose énorme de bonne volonté car, pour des raisons pratiques, ils ne sont pas autorisés à

emporter des pièces de rechange... il leur appartient de déceler la panne, de la réparer par leurs moyens de bord ou d'aller chercher les pièces de remplacement au garage le plus proche.

En fait l'A.R.A. n'est qu'un compartiment de la Prévention Routière, organisation plus vaste créée en 1949 et qui l'a absorbée. Cette Prévention Routière réunit en une seule association tous les groupements qui s'attachent à la prévention des accidents :

- Fédération Nationale des Clubs Automobile de France,
- Fédération Nationale des Transports Routiers,
- Œuvre pour la Sécurité et l'Organisation des Secours,
- Union Nationale des Associations de Tourisme,
- Union Routière de France,
- Union des Véhicules de Transports privés,
- Association Générale des Sociétés d'Assurances contre les accidents.

Voici l'étendue de son programme :

1° L'éducation et la propagande.

Pour attirer l'attention des usagers sur le problème de la sécurité routière, leur rappeler les règles élémentaires de la circulation, créer enfin dans le public un état d'esprit favorable à la lutte contre les accidents.

2° La surveillance des routes et les visites de sécurité.

a) La surveillance des routes en développant les patrouilles routières motocyclistes de l'A.R.A. dans les régions parisiennes, lyonnaises et en créant d'autres centres A.R.A. en province;

b) les visites de sécurité, en étudiant la création de centres de vérifications, destinés à contrôler les organes de sécurité des véhicules.

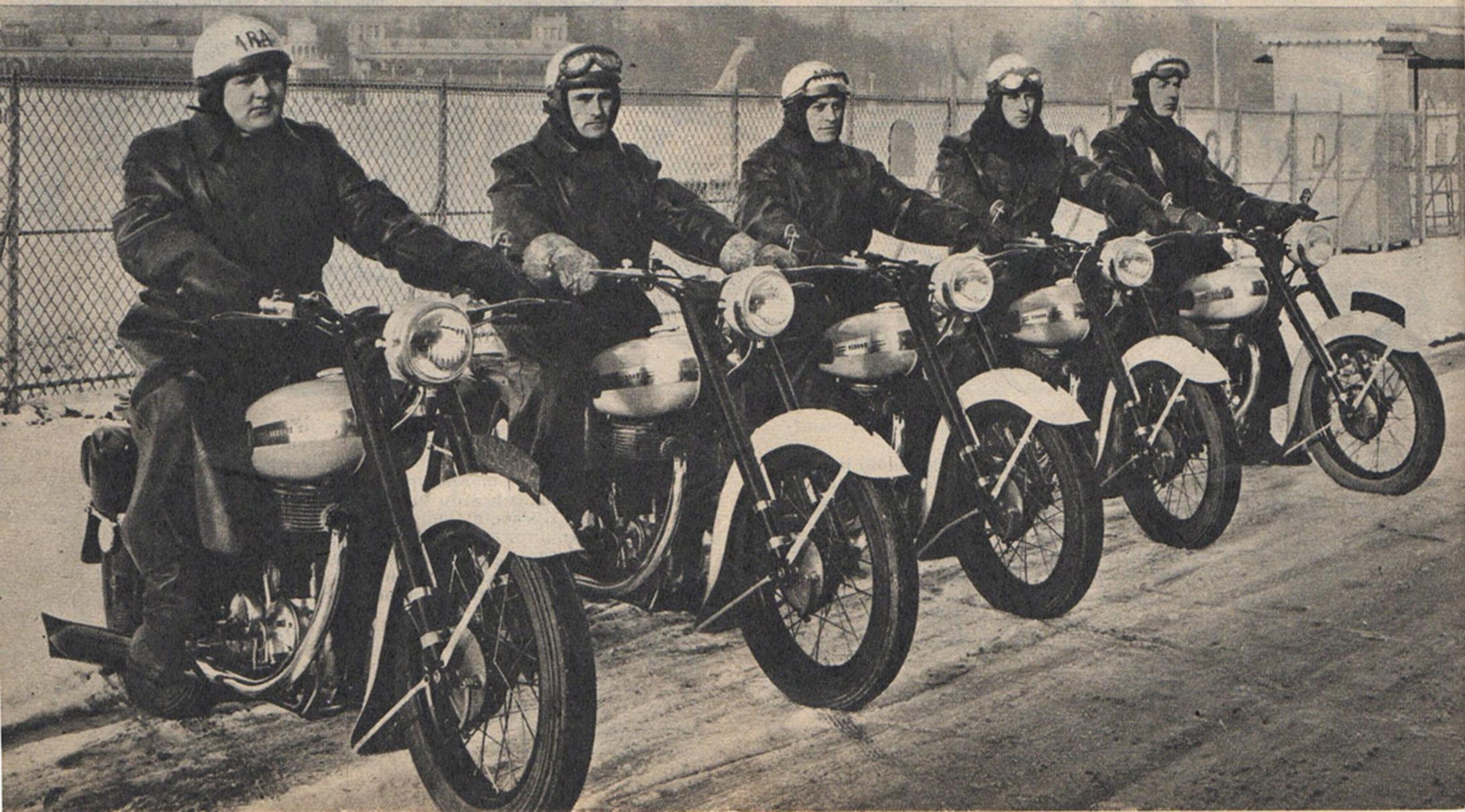
Cependant l'expérience ne semble pas démontrer la nécessité absolue de ces visites. En effet, très rares sont les accidents qui peuvent être imputés à un matériel vraiment défectueux. Cette initiative très onéreuse et il faut le dire peu publique ne paraît pas promise à un grand développement. Actuellement un centre-pilote fonctionne à Charleville sous le contrôle de l'Automobile-Club de France.

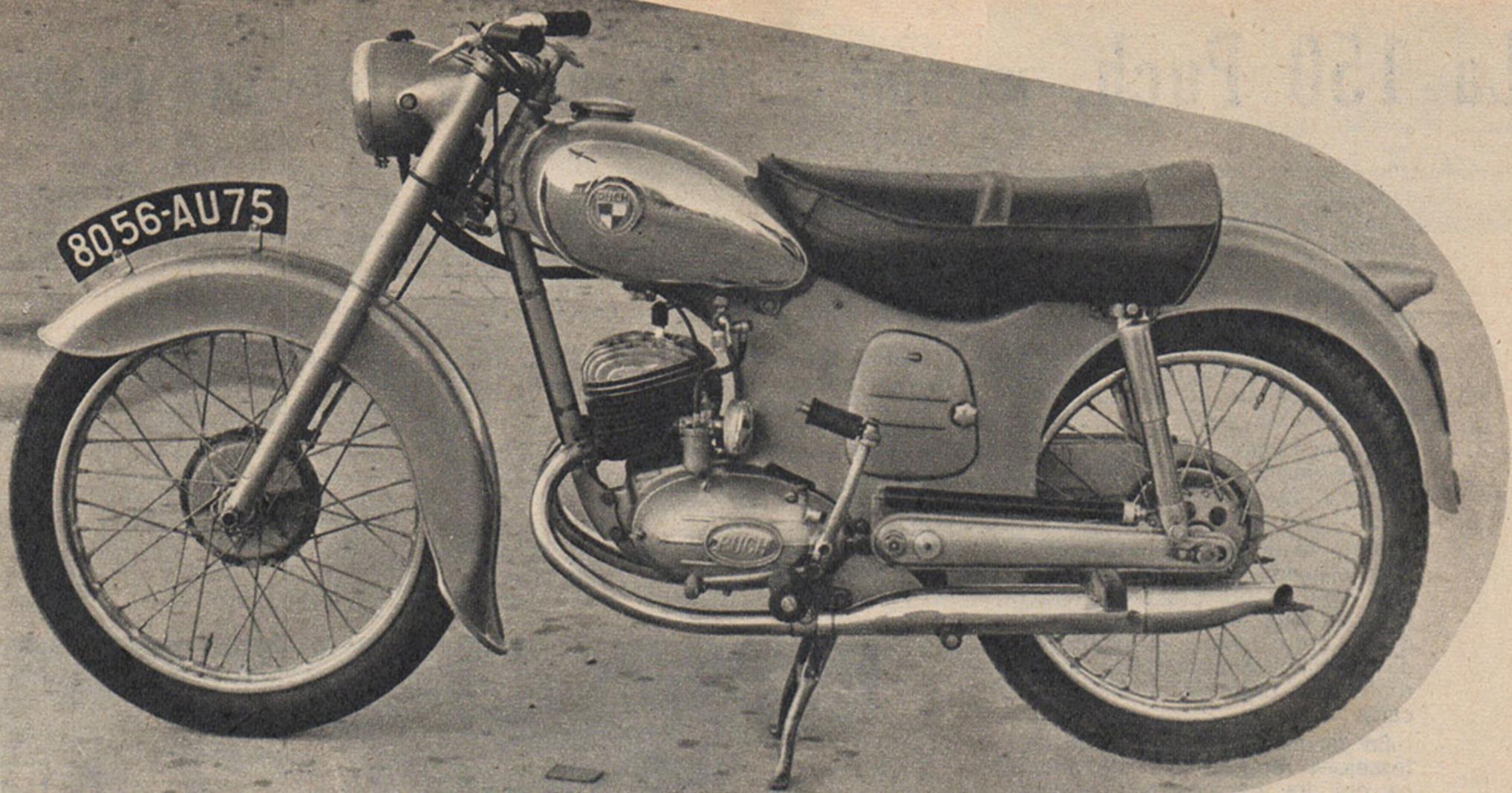
3° L'organisation des secours sur routes.

En participant au bon fonctionnement des 2.500 postes de secours sur routes et en facilitant la création de postes nouveaux.

Les postes de secours sont intervenus en 1950 à l'occasion de 1.643 accidents. 2.168 blessés ont reçu des soins.

(à suivre).





La 150 PUCH

PRÉSENTÉE officiellement au dernier Salon, la 150 Puch concrétisait à l'œil le moins averti l'effort remarquable des usines de Grätz dans le domaine de la moto légère.

S'écartant résolument de la technique traditionnelle, cette grande marque innovait sur ses modèles le cadre-coque, la suspension AR. oscillante et le carter de chaîne secondaire étanche.

La coque, en tôle d'acier emboutie, à profil résistant à la torsion, se prolonge à l'arrière sous forme d'un garde-boue en coquille, recevant les paliers d'appui des coulisseaux de suspension AR. A l'intérieur du caisson central sont ménagés le coffre à batterie et d'outillage, ce dernier contenant la bobine d'allumage.

A la base du caisson central s'articulent les bras oscillants de suspension AR., dont est solidaire le

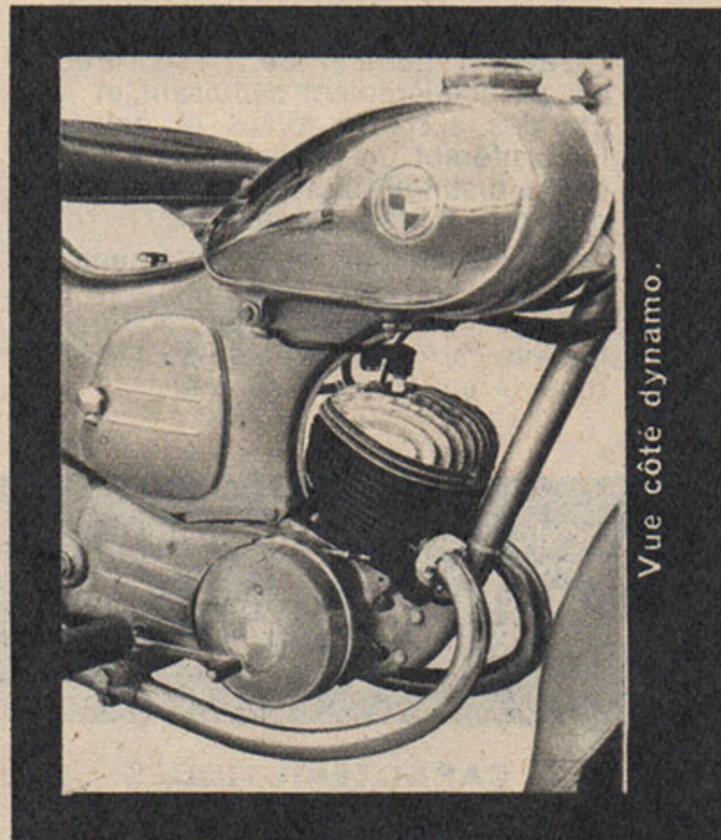
carter de chaîne. Les coulisseaux AR., du type télescopique, comportent des amortisseurs hydrauliques, ainsi que la fourche AV. Ce système de suspension, conjugué avec la selle suspendue par le bec, procure un grand confort.

Le réservoir conserve la ligne Puch, avec panneaux chromés et large orifice de remplissage.

Le guidon apparaît un peu large pour notre goût personnel, mais l'on ne peut que s'incliner devant la remarquable douceur de toutes les commandes.

A gauche, un petit boîtier métallique centralise les commandes phare-code et le bouton-poussoir d'avertisseur. Sur le phare, boulonné à deux flasques solidaires des haubans supérieurs de fourche, s'encastrent le compteur kilométrique, le contacteur d'éclairage veilleuse et normal et la clef de contact.

La tête de fourche possède un



Vue côté dynamo.

MACHINE IDÉALE POUR LE TOURISME EN DUC

La 150 Puch, MACHINE IDÉALE POUR LE TOURISME EN DUO (suite)

frein de direction, attribut indispensable d'une machine rapide.

Deux tambours de 160x20 assurent le freinage, la commande de frein AR. se trouvant à droite, comme sur la plupart des machines d'Europe centrale.

Garde-boue AV. très enveloppant, avec bavollet; pneus de 3x19; béquille centrale robuste et particulièrement facile à manœuvrer.

Le bloc-moteur 150 cmc. 2 temps sert de liaison entre l'élément tubulaire AV. du cadre et le caisson central.

Puch reste fidèle au système à double piston, avec balayage à courant continu, qui procure un rendement à tous les régimes supérieur à tout autre modèle. L'allumage est du type dynamo-batterie, dynamo, rupteur et organes auxiliaires sous carter étanche.

En ce qui concerne la boîte de vitesses, 4 rapports ont été adoptés, ce qui ira certainement au-devant des vœux de bien des utilisateurs. Le sélecteur, situé à gauche, commande le passage des vitesses à l'inverse de la normale, c'est-à-dire 1^{er} en bas, 2^e, 3^e et 4^e en haut.

Deux silencieux à chicanes démontables supportent les repose-pieds AR. et s'harmonisent admirablement avec l'esthétique de la machine.

L'aspect général de la 150 Puch est particulièrement séduisant, et les grandes surfaces tôlées et galbées lui confèrent un cachet et une ligne qui la distinguent nettement de la plupart des autres productions.

Ce modèle marque certainement une évolution dans la technique motocycliste et tend à se rapprocher de la moto carrossée, prélude au « deux-roues » entièrement caréné.

Débattement AV. : 110 mm.
Débattement AR. : 70 mm.
Réservoir : 9 litres, dont 1 lit. 5 de réserve.

Selle : Oscillante, avec couche intermédiaire en caoutchouc-éponge; réglage suivant le poids du conducteur.

Freins : Diamètre des tambours, 160 mm., largeur des garnitures 20 mm.

Roues : Jantes à base creuse 1.85 Bx19 (2.5x19 pouces).

Pneus : 3x19 AV. et AR.

Pression : AV. 1 kg./4 cm². AR. 1 kg./8 cm² en solo; 2 kg./1 cm² en duo.

Moteur : 150 cmc., 2 temps à double piston, balayage à courant continu.

Alésage : 2x40 mm.

par chaîne à rouleaux. Pignon 19x40. Rapports totaux de démultiplication :

1^{re} : 25.5 à 1.

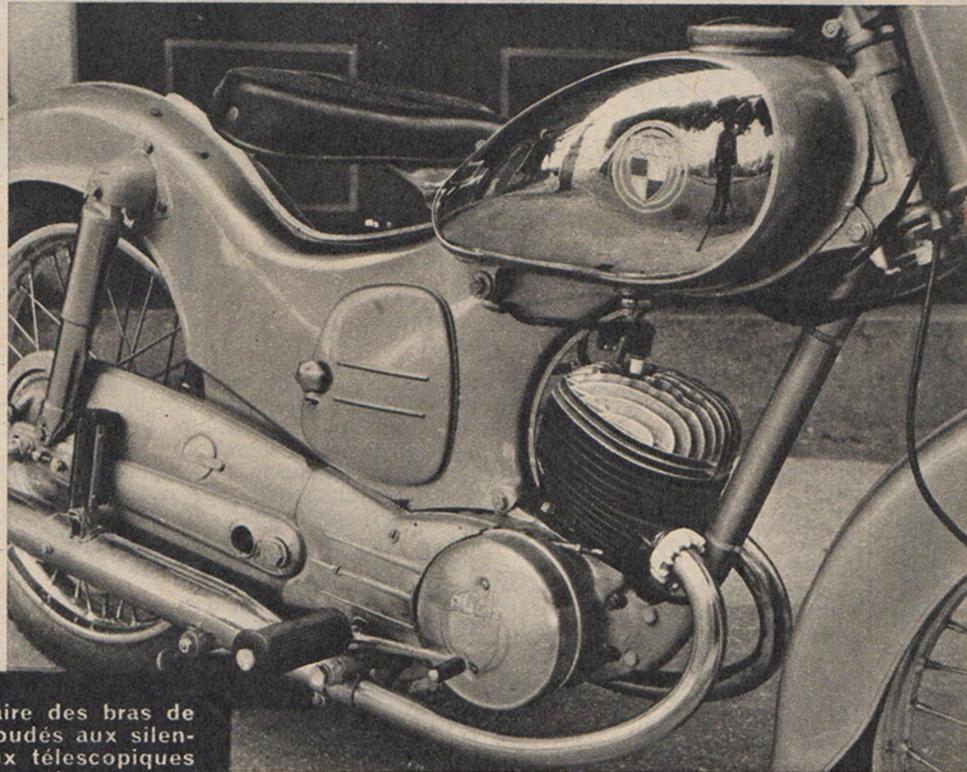
2^e : 14.6 à 1.

3^e : 10 à 1.

4^e : 7.6 à 1.

Transmission secondaire par chaîne à rouleau sur pignons : 13x45. Sous carter étanche. Capacité de franchissement : 30% en duo.

Allumage : Dynamo Puch à courant continu et régulation de voltage : 6 V. 25/55 watts. Accumulateur : 6 V. 7 A.H. Avance à l'allumage : 5 mm. Bougie : Bosch W. 225 T. 1. Ecartement des électrodes de bougie : 0,5 à 0,8 mm. Ecartement des vis platinées : 4/10^e. de $\frac{1}{16}$.



Le carter de chaîne secondaire est solidaire des bras de suspension AR. Noter les repose-pieds soudés aux silencieux, l'attache supérieure des coulisseaux télescopiques et... le photographe, nettement visible sur le panneau chromé du réservoir.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Cadre : Coque d'acier emboutie, profilée, résistante à la torsion; élément avant tubulaire.

Suspension : Fourche télescopique AV., avec amortisseurs hydrauliques.

Fourche oscillante AR., avec amortisseurs hydrauliques.

Course : 59,6 mm.

Rapport volumétrique : 6,5 à 1.

Puissance : 7 CV. à 5.500 t.-m.

Couple maximum : 1.1 mkg. à 3.500 t.-m.

Carburateur : Puch P-18/2, diamètre 18 mm. Gicleur principal 90.

Boîte de vitesses : Couplée avec un embrayage à disques multiples dans l'huile. Transmission primaire

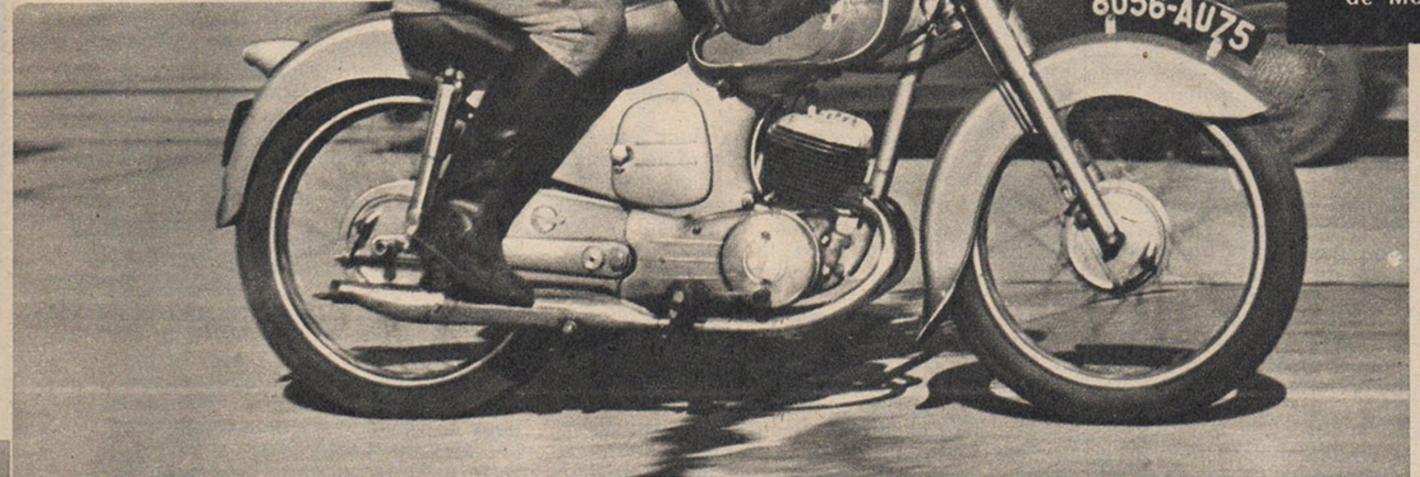
Eclairage : Phare, diamètre 130 mm. Ampoule 6 V. 25 watts. Avertisseur électrique. Feu AR.

Dimensions principales :
Longueur totale : 1970 mm.
Hauteur : 950 mm.
Empattement : 1285 mm.
Garde au sol : 135 mm.
Hauteur de selle : 730 mm.

Poids : Sans carburant ni outillage : 96 kg.

Nous pensons, en ce qui concerne les machines Puch, qu'il peut être intéressant de donner quelques détails sur le rodage.

(suite)



Essai à vitesse maximum sur l'anneau de Montlhéry.

Le constructeur préconise de procéder par palliers, en observant jusqu'à 300 kilomètres une vitesse inférieure à 60 km.-h., en rétrogradant dès que le moteur a tendance à peiner. De 300 à 1.000 kilomètres, vitesse de croisière normale, 70 km.-h., avec quelques pointes maxi, toujours en ménageant le moteur. De 1.000 à 2.000 kilomètres et au delà, pousser graduellement la machine, en évitant toutefois les pointes de vitesse par trop prolongées et en laissant respirer le moteur de temps à autre.

Il est à noter que les moteurs Puch, usinés et montés avec des tolérances minimales, ne donnent leur pleine mesure qu'après 5.000 kilomètres et plus. Lubrifier entre 5 et 8%, suivant l'usage (tourisme tranquille ou conduite sport) avec une huile de bonne qualité, viscosité S.A.E. : 50/70. Ex. : Castrol XXL ou GP ; Mobiloil D ou B ; Golden-Shell ou Shell 4 X., et utiliser des bougies froides, en se fiant au tableau comparatif ci-dessous :
O.Z.F., F. 70, F. 80 (Autriche);
K.L.G., F. 70, F. 80 (Angleterre);
Lodge, R. 14, H. 53, H. 54, H.N., H.N.P. (Angleterre);
Champion, La 10, L. 11, L. 115 (U.S.A.);
Bosch, W. 225 T. 1 (Allemagne);
Marelli, M.W. 225 T. 1 (Italie);

L'essence actuelle, du fait de son faible pouvoir antidétonnant et de son indice d'octane variable, peut amener des perturbations dans la combustion, se traduisant par l'apparition de cliquetis, surtout aux reprises. En ce cas, ne pas hésiter à enrichir la carburation en montant un gicleur plus gros, jusqu'à disparition du phénomène.

ESSAI DE LA 150 PUCH

Depuis longtemps nous attendions impatiemment qu'un de nos lecteurs et ami, M. Brunel, ait terminé le rodage

de sa Puch, afin d'en faire un essai poussé. A 2.000 kilomètres, l'engin nous parut fin prêt, et après une minutieuse mise au point effectuée par M. Kiéné, l'agent bien connu de la marque, nous partions allègrement pour l'autodrome.
Notre 150 possédait une splendide selle double Aurora, s'harmonisant avec la ligne de la machine et permettant au conducteur de choisir sa position. Pour nous autres toujours habitués à piloter un peu sur la roue AR., ce fut un vrai régal, d'autant plus que cette très confortable selle en

caoutchouc mousse se conjugue admirablement avec l'excellente suspension de la machine et élimine tous les chocs.

La disposition inversée des commandes au pied surprend quelque peu de prime abord, et le sélecteur est d'un maniement plutôt dur. A la fin de notre essai, ce défaut avait totalement disparu, sans doute à la suite de la manipulation intensive de cette commande.

Départ au quart de tour et le moteur émet le vrombissement étouffé qui caractérise les Puch; même à deux,

La selle double Aurora, s'adapte facilement sur les modèles Puch, et peut être montée par les Ets Humblot et tout agent de la marque.



La 150 PUCH, machine idéale pour le tourisme en duo (suite et fin)

la machine se révèle alerte, reprenant sec, tenue de route et mania-bilité surprenantes, freinage puissant. Par contre, le vent qui soufflait avec violence nous obligea plus d'une fois à repasser la 3^e sur le plat ce qui nous donna à penser que malgré ses 2.000 kilomètres le moteur souffrait encore d'un manque de rodage (réflexion confirmée par un serrage durant l'essai, ceci malgré un gicleur de 100 et 8% d'huile).

Sitôt parvenus à Montlhéry, vérification de la bougie : la carburation est impeccable. On vérifie la pression des pneus, quelques crans au frein de direction, et en selle pour l'essai à vitesse maximum.

Pilote bien effacé (il y avait un vent très sensible) le tour lancé était bouclé en **1' 39" 2/5 soit 92 km. 160.** La performance nous fut d'autant plus agréable que le constructeur prévoit 85 km.-h.

Traditionnel examen à l'arrêt. Rien d'anormal.

L'essai sur le routier devait nous révéler pleinement les possibilités de cette remarquable 150.

La moyenne de **77 km. 940** devait être réalisée, les **9.181. hm. en 7' 4"**. Ce chiffre révèle pleinement les extraordinaires qualités de la machine.

Pour qui connaît le routier de Montlhéry, avec ses virages, épingles, montées (jusqu'à 12%), ses portions de tôle ondulée, le tout nécessitant freinage, rétrogradage incessant, accélération, la performance est admirable. Il n'est d'ailleurs pour s'en assurer que de comparer avec les essais précédents, à cylindrée égale et même supérieure.

Le gros atout de la Puch est évidemment sa tenue de route, conditionnée par sa suspension très étudiée et sa boîte 4 vitesses très bien étagées. Signalons notamment l'absolute rigidité de la fourche télescopique et la tenue en virage. La 150 Puch courbe comme un racer et la béquille latérale toucha dans chaque virage.

Malgré la douceur des éléments télescopiques, cette machine ne donne à aucun moment ce mouvement de balançoire particulier aux suspensions AR. oscillantes. La tenue de route, semble une gageure : la rigidité d'un cadre sans suspension se conjugue avec la souplesse d'une suspension totale.

Bien des lecteurs pourront penser : la vitesse maximum ne prouve rien, que vaut la machine en duo et en tourisme.

En toute objectivité, les perfor-

mances demeurent sensiblement égales. En solo, et en position normale, la vitesse maxi avoisine 85/90 km.-h. au compteur, et ce chiffre ne varie pas à deux. L'on atteint la vitesse de 70/75 km.-h., vitesse de croisière normale pour la machine, avec une remarquable facilité; la 3^e est précieuse en côte, et en conjuguant 1^{re} et 2^e on obtient des démarrages très nerveux. Le sélecteur est très précis et les clabots enclenchent avec un bruit sec.

Signalons l'excellent fonctionnement de l'éclairage et de l'avertisseur, et la consommation restreinte de cette 150, puisqu'elle ne dépasse pas 2 lit. 5 aux 100 à vitesse normale.

Nous croyons que ce modèle constitue un excellent véhicule pour le tourisme à deux, à la fois pour sa suspension, admirablement conçue, pour son brio (cette machine a été étudiée pour le transport de deux personnes en pays accidenté, elle est née du reste à Gratz, au cœur de l'Autriche montagnaise) et pour sa faible consommation. N'omettons pas entre autres avantages la robustesse proverbiale des machines de la marque, et leur entretien réduit, facteurs abaissant d'autant le prix de revient du kilomètre.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Anneau de vitesse : 2.548 mètres.

1 tour lancé (position allongée) : 1' 39" 2/5, moy. 92,160 km.-h.

Circuit routier : 9.181 mètres.

1 tour lancé : 7' 4", moy. 77 km.-h 940.

Vitesse maxi en :

1^{re} : 23 km.-h.

2^e : 40 km.-h.

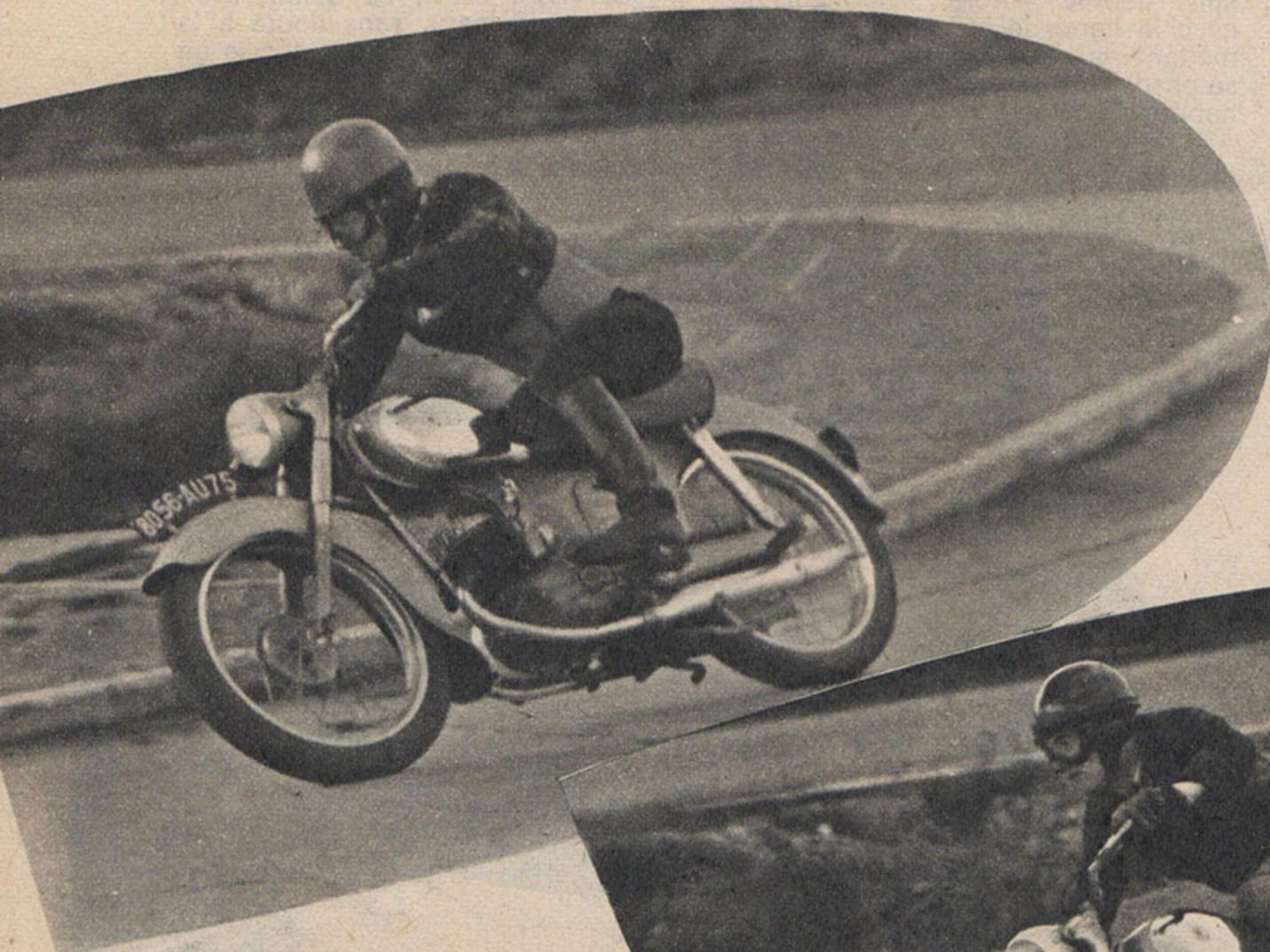
3^e : 60/65 km.-h.

4^e : 85/90 km.-h. (position touriste).

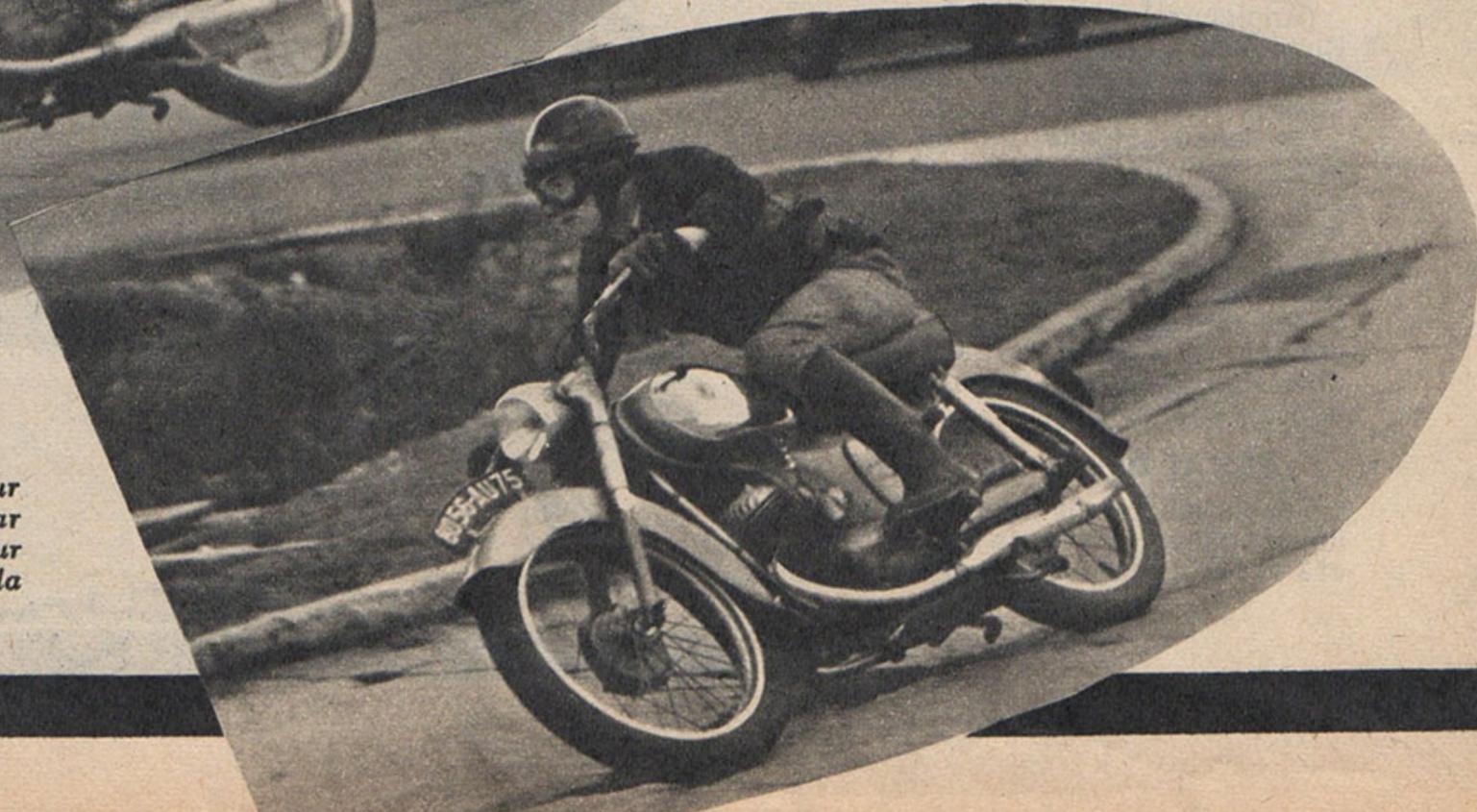
Vitesse mini : en 4^e, 30/35 km.-h.

Freinage : de 50 km.-h. à l'arrêt complet (action sur les 2 freins) : 7 mètres.

Consommation : 2 lit. 5 aux 100.

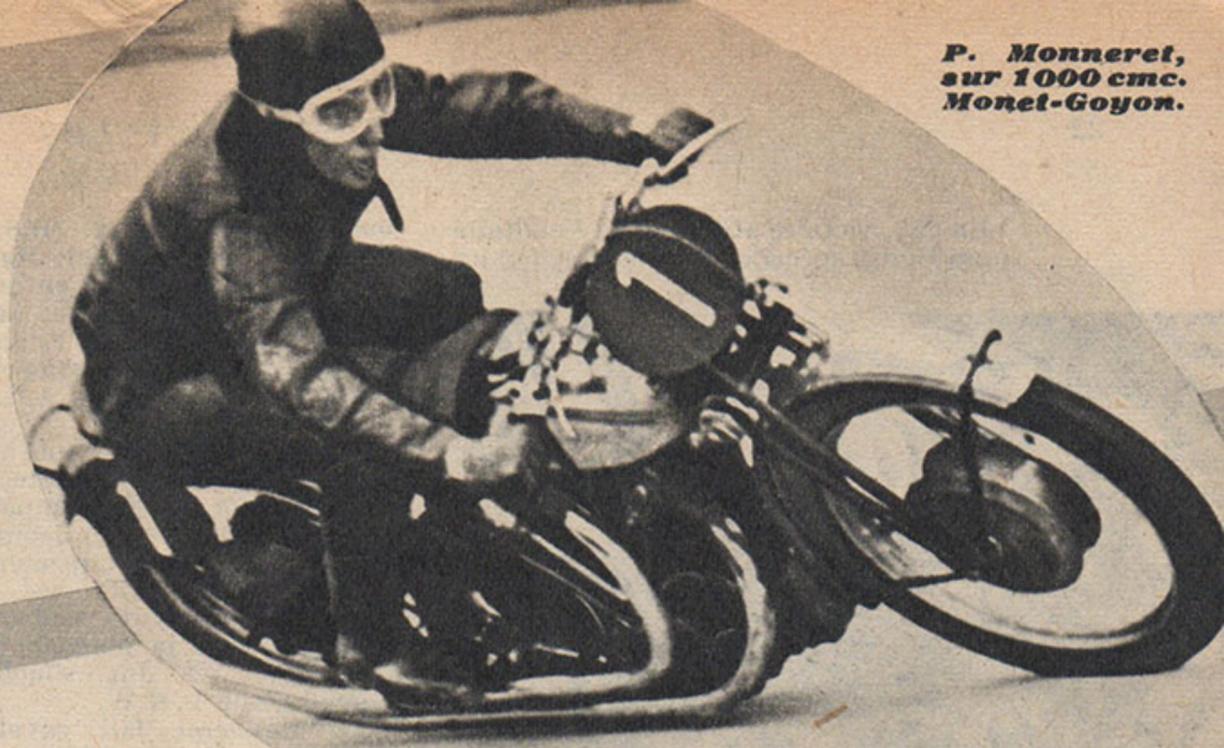


Nos essayeurs se relayèrent sur le circuit routier, moins par souci de performance que pour l'agrément de conduite de la machine.



La Course DE LA Côte LAPIZE

P. Monneret,
sur 1000 cmc.
Monet-Goyon.



Le dimanche 9 mars, la classique épreuve de la côte Lapize marquait l'ouverture de la saison motocycliste de vitesse.

M. Mauve, le dynamique organisateur, avait réuni un plateau intéressant, et l'on

compta plus de 300 montées dans la journée.

Les motos ouvrirent le feu et, dès 9 heures, les 175 cmc. escaladaient la fameuse rampe.

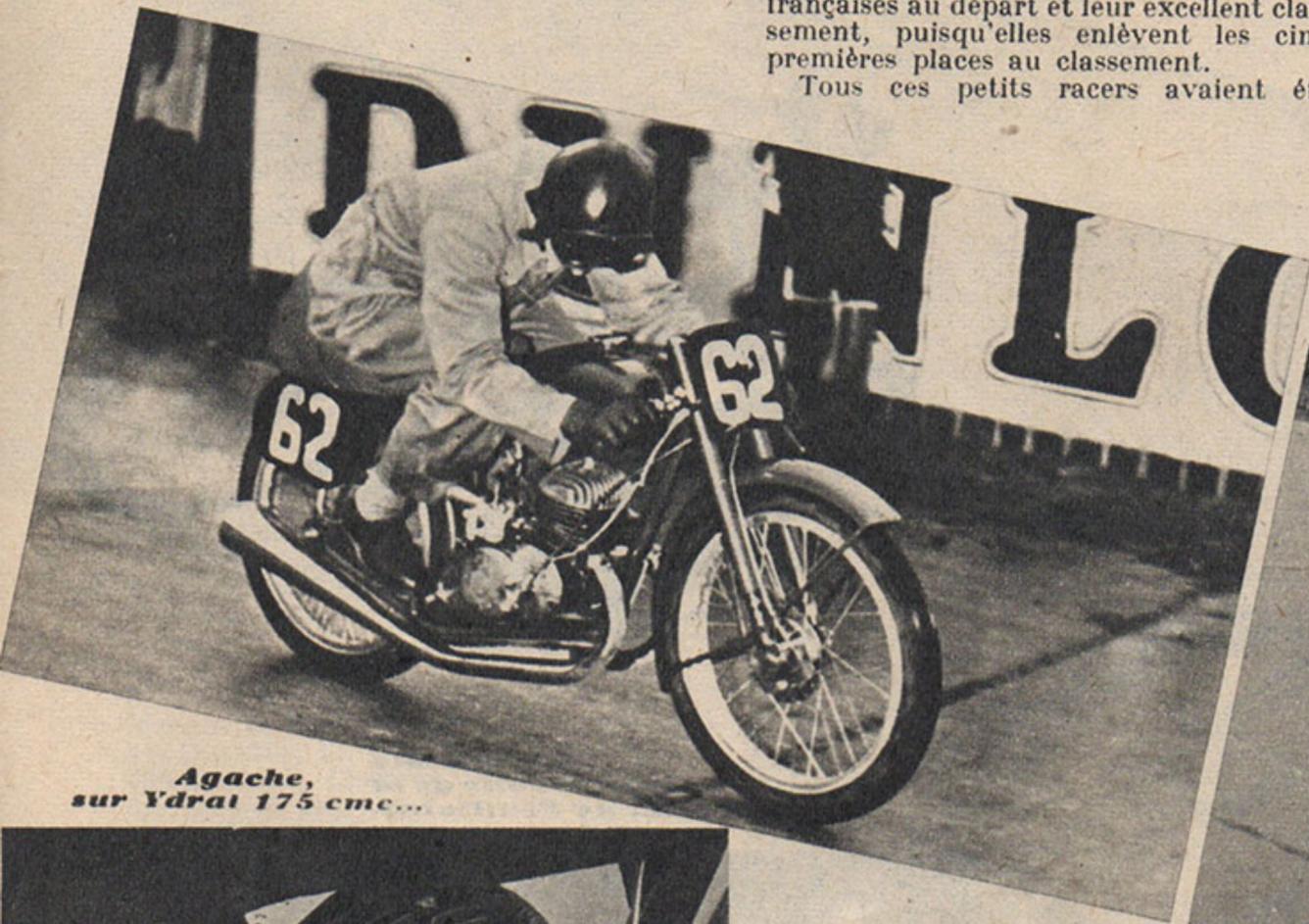
Cette catégorie 175 cmc. nous surprit agréablement par le nombre de machines françaises au départ et leur excellent classement, puisqu'elles enlèvent les cinq premières places au classement.

Tous ces petits racers avaient été

Citons au hasard également le Gnome de Demuth, la Jonghi A.C.T. de Michel, les 175 A.M.C. de M. Pahin et Camus (cette dernière équipée d'une magnéto et d'une culasse spéciale en bronze, pointe à 125), le Peugeot de Bouin, la Motobécane de Tikoczinski, toutes machines bien françaises et dérivées de la série.

Bouin enleva la première place en 36 s. 3'5, battant le vieux record de Dorion : 38 s. 2'5, réalisant une moyenne de 78 km. 688, performance que nombre de voitures de sport ne purent égaler.

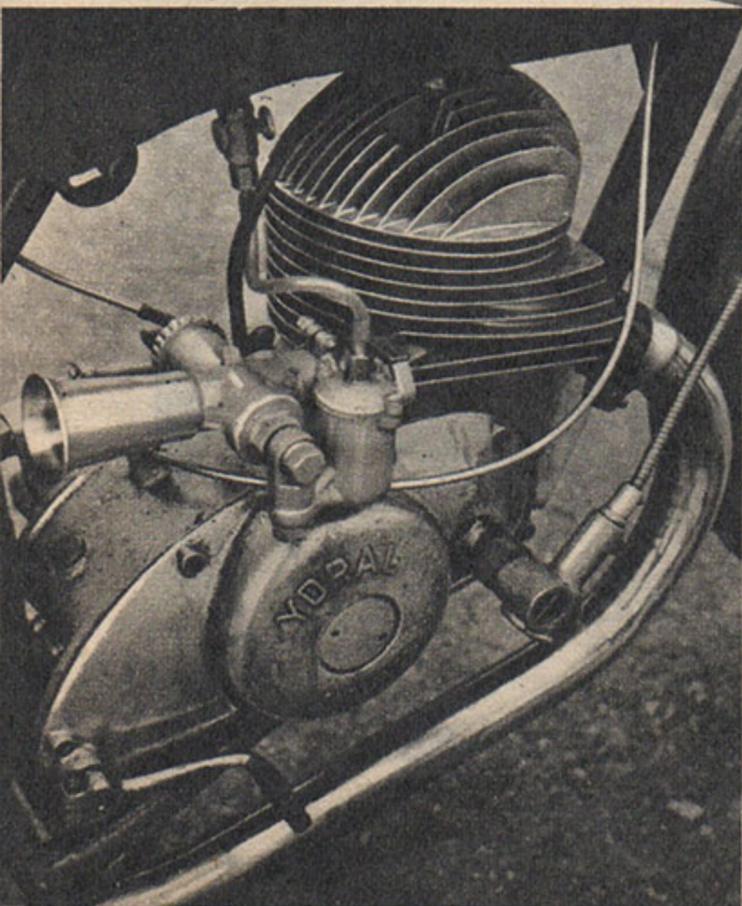
En seconde position *ex æquo*, et c'est dire si la lutte fut chaude, arrivent Michel sur Jonghi A.C.T., Agache sur Ydral et



Agache,
sur Ydral 175 cmc...



Demuth (M.C. Chatillon),
au départ sur Gnome.



..et son moteur.

fignés avec amour et ingéniosité et semblaient être une réplique concrète à la légende complaisamment répandue par certains constructeurs, comme quoi la mise au point d'une machine de course est trop onéreuse pour être envisagée.

On ne pouvait qu'admirer la 175 du coureur Agache, conçue et présentée par la maison Ydral. Cette réalisation n'a rien à envier au point de vue ligne aux productions italiennes.

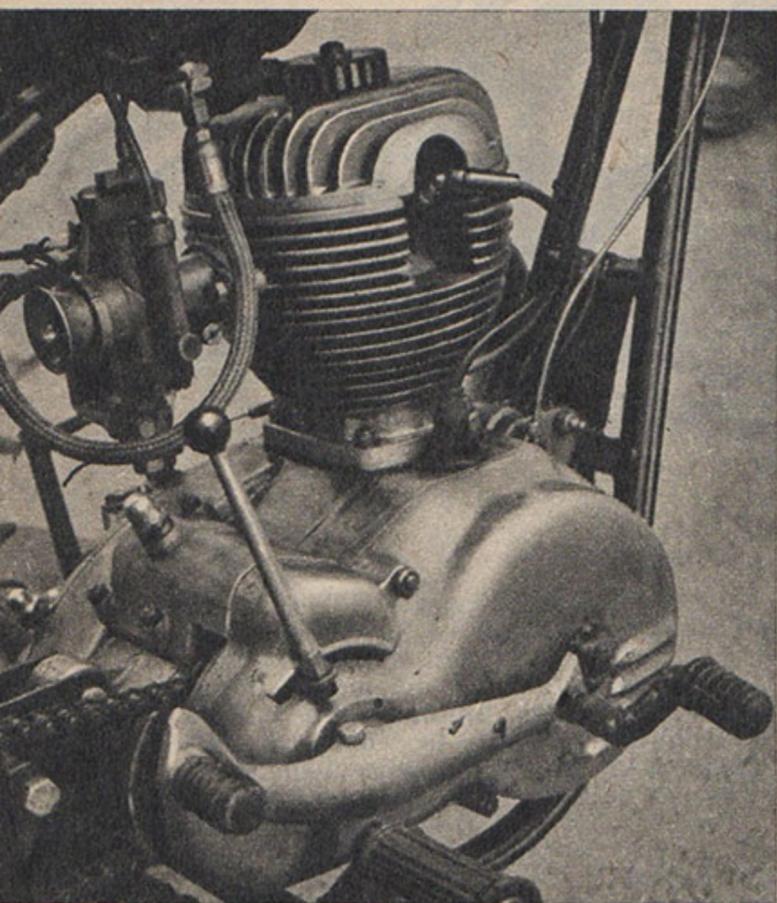
D'un magnifique émail rouge, elle possède roues en dural, guidon surbaissé, réservoir évidé aux genoux, coussin-selle, freins ventilés.

Pahin, lequel arracha cette place dans le virage, qu'il prit sans couper, repose-pied ripant sur le goudron.

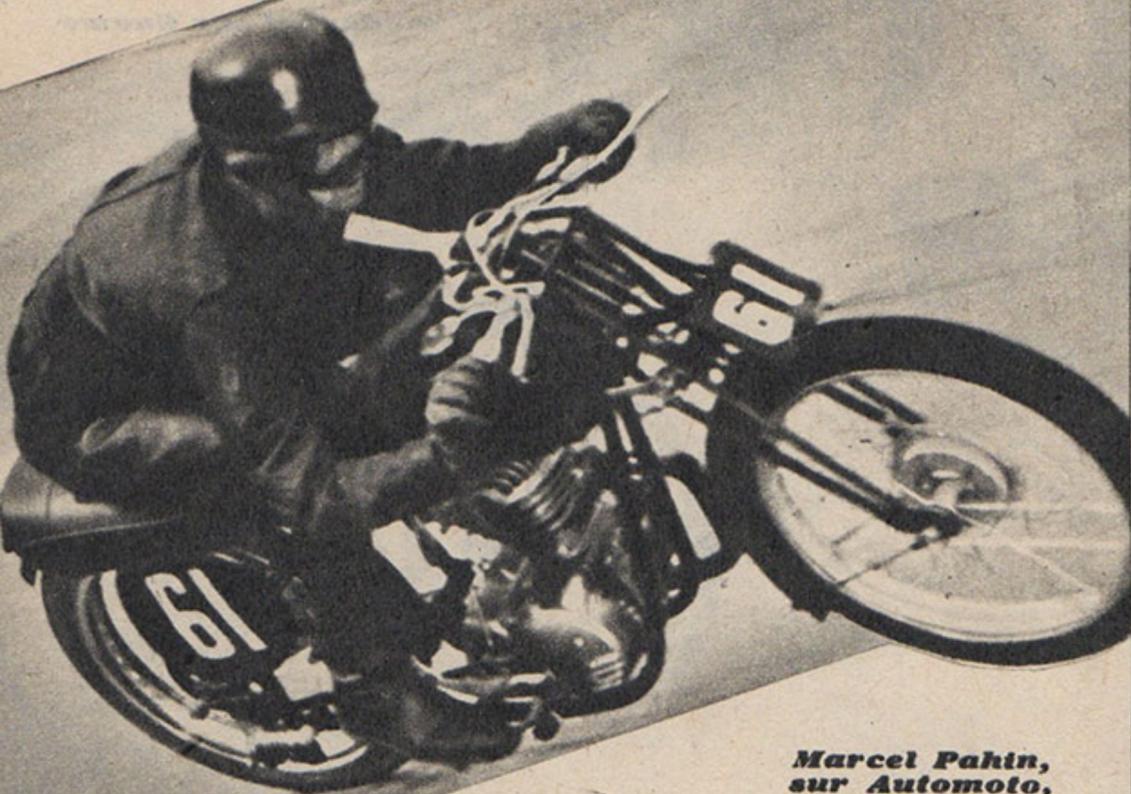
L'un de nos favoris, Tikoczinski, spécialiste de la course de côte, qui montait très fort à l'entraînement, fut victime de sa fougue et du sol mouillé par la pluie matinale et, quelque peu commotionné, ne put donner par la suite sa pleine mesure.

En 5^e position *ex æquo*: Lelu sur Puch et Demuth, sur Gnome, qui sut tirer le maximum de sa mécanique, et se classa parmi les meilleurs vireurs avec Pahin, Agache, Michel et Sutra.

En 250, victoire attendue de Feuiltaine sur sa Rudge spéciale, suivi de Faucheraux,



Le 175 cmc. A. M. C. de Marcel Pahin. Notez la patte de sélecteur AV.



Marcel Pahin, sur Automoto, 175 cmc.

qui étrennait l'ancienne Guzzi à Houel et de Robbes, sur Excelsior.

La palme en 350 ne pouvait échapper à Cherrier, sur Vélocette, devant Murit et Charlemagne. Il convient de noter qu'en 250 aussi bien qu'en 350, il y avait peu de machines compétitions au départ, le gros des concurrents présentaient des « spéciales », voire des machines de série, effectuant cependant d'honorables perfor-

mances avec Roux (B.S.A.), Guérin (D.K.W.), Guignabodet, Martine (Puch).

Insermini l'emporte en 500 cmc. avec sa Norton double-arbre, battant Feuiltaine et son « bitza » Triumph. Suivent *ex æquo* : Cherrier (Norton simple arbre), Planque (Norton 2 A.C.T.), Walter (Triumph GP).

Guérin fit le maximum avec sa « spéciale » à injection directe, Faucheraux manquait un peu de compétition. Parmi les machines de série, Jeanne, sur Tiger 100, monta magnifiquement ainsi que Gressent et Verrin.

Deux concurrents seulement en 750. Piel emmenait la nouvelle 750 flat-twin C.E.M.E.C., et dut s'incliner devant Lemaire, sur B.M.W.

P. Monneret fait cavalier seul en 1.000 cmc., sans toutefois pouvoir battre le record général. Le sol mouillé au départ faussa quelque peu ses démarrages, mais il réalisa néanmoins le temps de 29 s. 3/5, soit 97 km. 297 de moyenne.

Domela, sur Vincent, ne put faire mieux que 35 s. 3/5.

Peu de sidecars, Murit, Sceaux et Insermini bagarrèrent ferme, les deux premiers

terminant *ex æquo* en 35 m. 3/5, Murit s'adjudgeant en sus le record en 350 sur Norton en 36 s. 1/5.

En 750 cmc., Sceaux ne pouvait être inquiet, et Lecomte (B.S.A. 650) tira un excellent parti de son ensemble de tourisme.

Sceaux avait supprimé le réservoir de sa Norton, et une nourrice boulonnée au cadre assurait l'alimentation.

Catégorie « racers 500 », Bernardet enlève l'épreuve au volant d'une J.B. Jap, en 35 s. 4/5, devant Chaussat (D.B.), Remi-Sereur (J.B.-B.M.W.), Antem, sur Antem-Motobécane, tomba en panne.

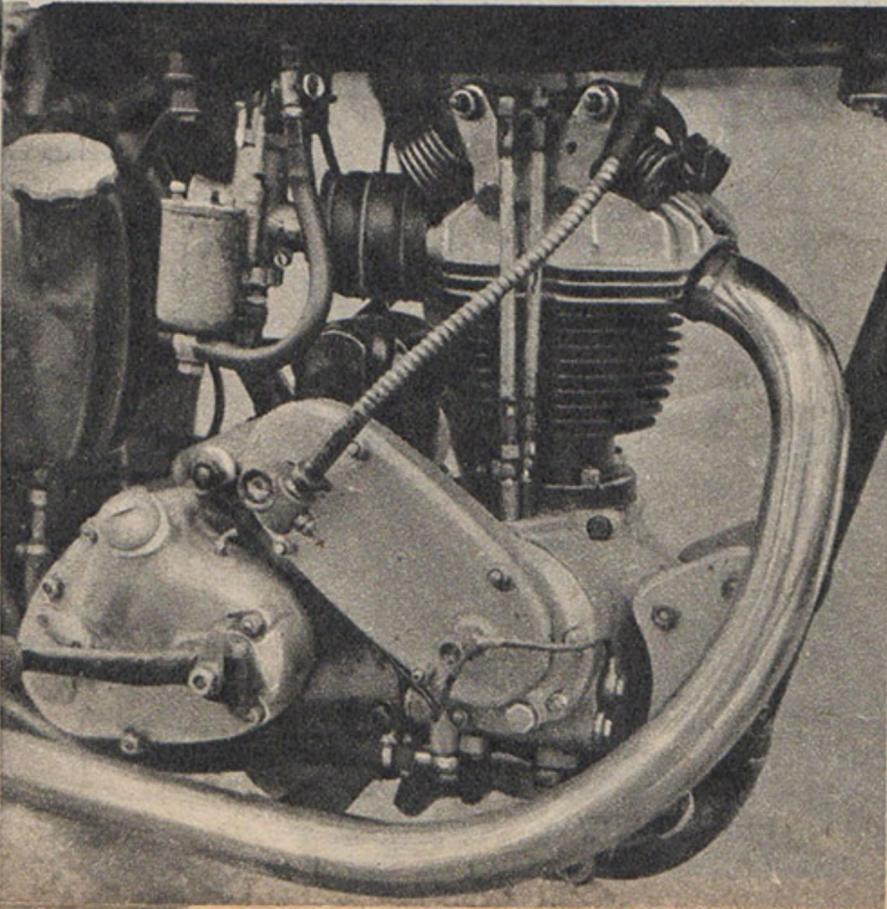
La course se déroula sans incident, mis à part la chute de Tikoczinsky et un intermède de moto-cross en sortie de virage présenté par Agache.

R. COURT.

Feuiltaine, sur Rudge, recordman, en 250 cmc.

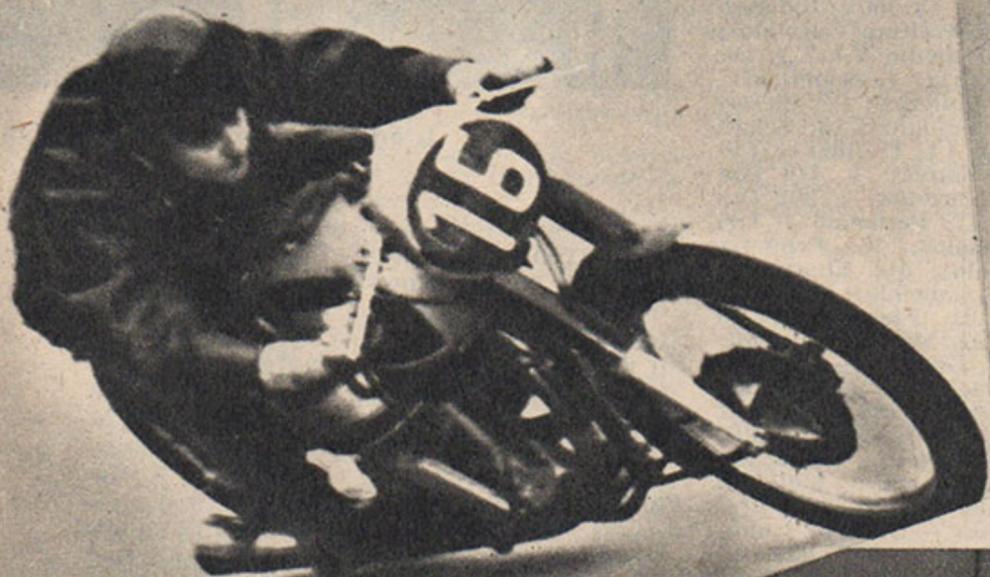
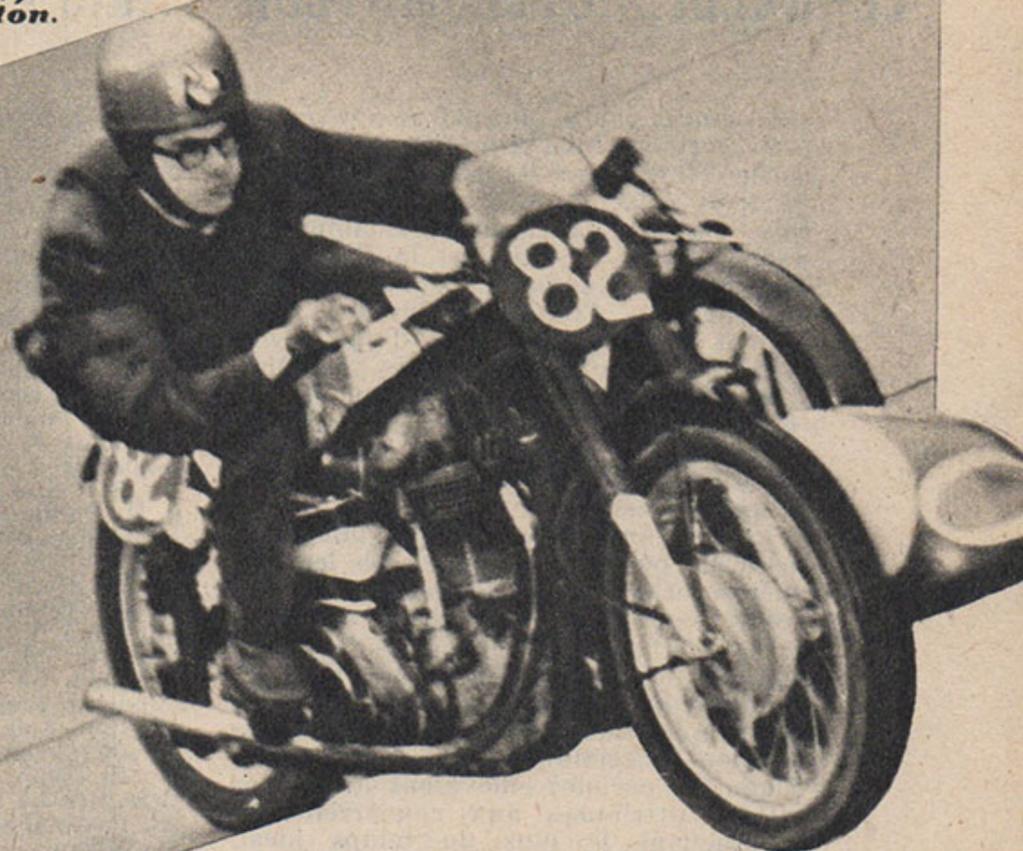
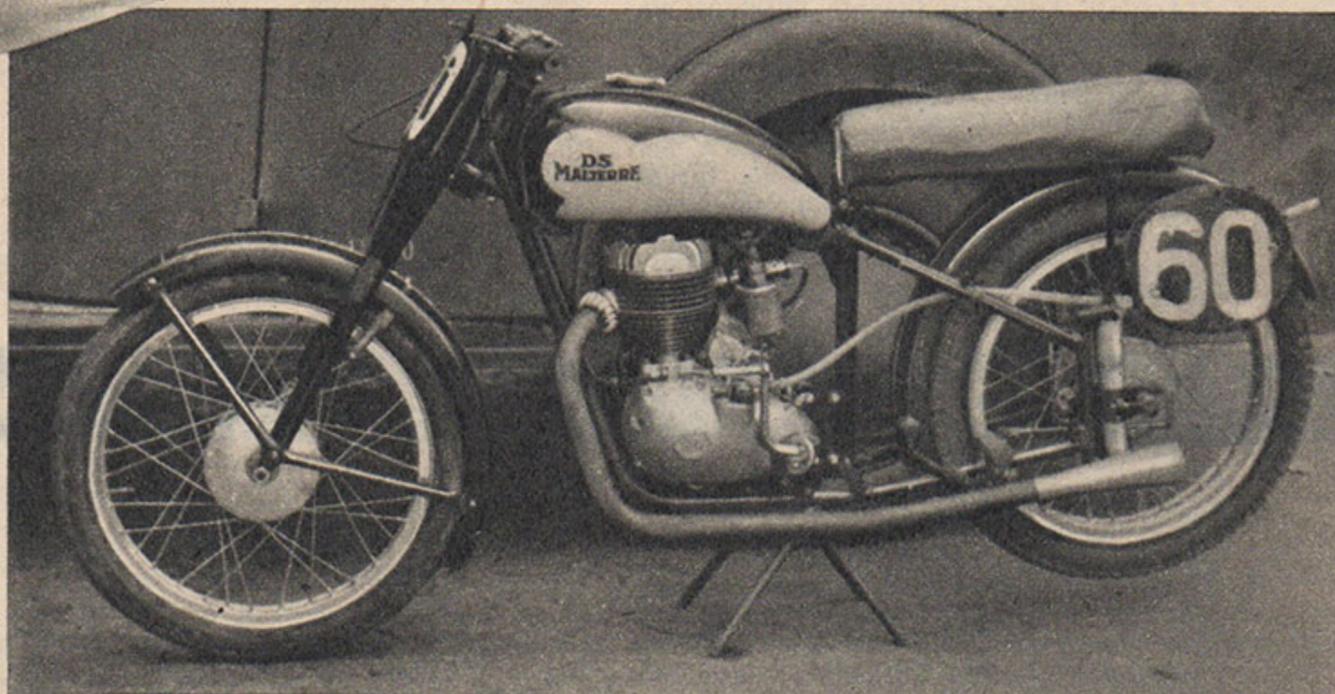


L'ensemble moteur-boîte de la 250 cmc. de Feuiltaine.

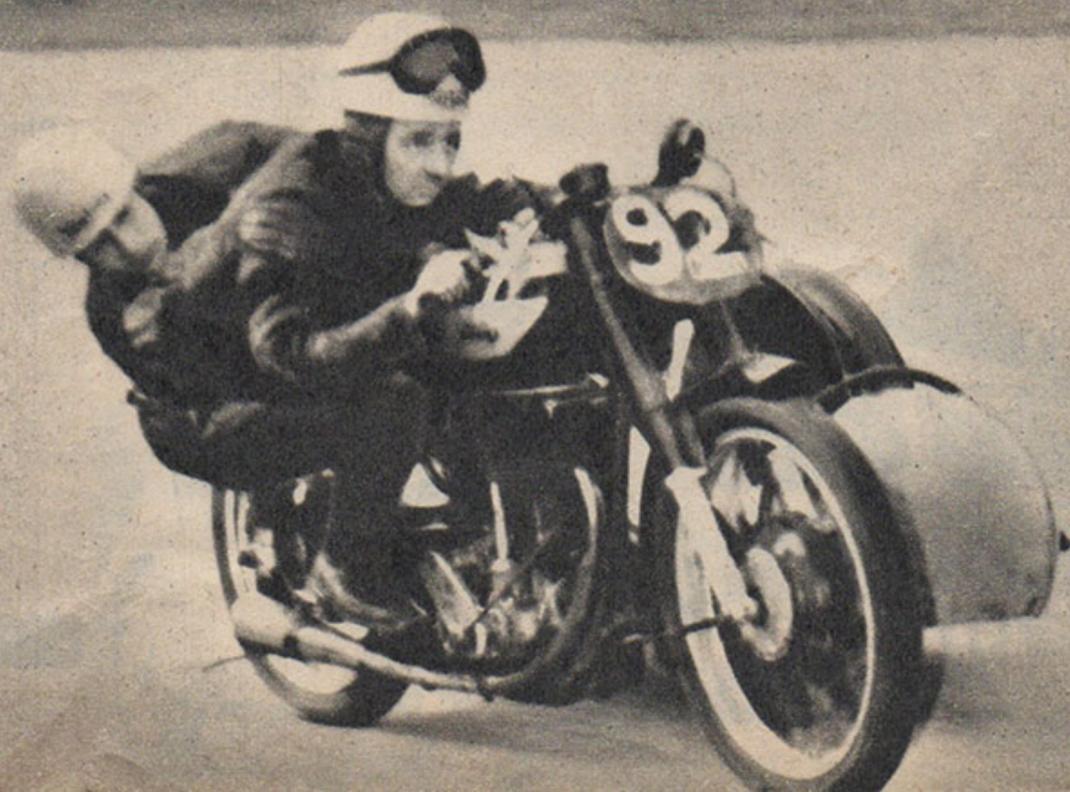


Classement :

175 cmc. : 1. Bquin (A.M.C. Orléans), 36 s. 3/5 record battu moy. 78 km.-h. 688 anc. rec. Dorion 38 s. 2/5; 2. *ex æquo*, Pahin (Automoto), Agache (X... Yaral), Michel (Racing M.C.), 37 s. 3; 5. *ex æquo* :

**Insermini,
1^{er} des 500 cmc.****Sceaux,
sur Norton.****La 175 cmc.
D.S. Malterre
de Camus.**

Lelu, Demuth (M.C. Châtillon); 7. Camus (D.S. Malterre); 8. Tilliet; 9. Tikoziński. — 250 cmc. : 1. Feuiltaine (F.S.), 33 s. 4/5, moy. 85 km. 207, record battu (anc. rec. Feuiltaine 34 s. 1/5); 2. Faucheraux (Guzzi), 34 s. 3/5; 3. Robbes (Excelsior), 40 s. 2/5; 4. Roux (B.S.A.); 5. R. Guérin; 6. Guignabodet; 7. Anquetil; 8. *ex æquo* : Martine et Bernard (Rudge); 10. Hervy; 11. Quantin; 12. Blandin; 13. Luault. — 350 cmc. : 1. Cherrier (Velocette), 33 s. 3/5, moy. 85 km. 714; 2. Murit (Velocette), 34 s. 3/5; 3. Charlemagne; 4. Billotte; 5. Lizeroud. — 500 cmc. : 1. Insermini (Norton), 31 s. 2/5, moy. 91 km. 720; 2. Feuiltaine (F.S.), 31 s. 4/5; 3. *ex æquo* : Planque (Norton), Cherrier (Norton), Walter, 32 s. 2/5; 6. Guérin; 7. Faucheraux (Norton); 8. *ex æquo* : Jeanne et Verrin; 10. Gressent; 11. Piffaut; 12. Weber. — 750 cmc. : 1. Lemaire (S.M.C. Sens), 35 s. 2/5, moy. 81 km. 356, record battu (anc. rec. Piel 39 s. 2/5); 2. Piel (C.E.M.E.C.), 36 s. 1/5; 3. Loyeau, 37 s. 3/5. — 1.000 cmc. : 1. P. Monneret (Monet-Goyon), 29 s. 3/5, moy. 97 km. 297; 2. Domela (Vincent H.R.D.), 35 s. 3/5. — *Sidecars* 350 cmc. : 1. Murit (Norton), 36 s. 1/5, moy. 79 km. 558, record battu (anc. rec. Feuiltaine, 38 s. 4/5). — 500 cmc. : 1. *ex æquo* : Sceaux (Norton) et Murit (Norton), 35 s. 3/5, moy. 80 km. 899; 3. Insermini (Norton), 38 s. 1/5. — 750 cmc. : 1. Sceaux (Norton), 36 s. 1/5, moy. 79 km. 558; 2. Lecomte, 42 s. 2/5. — *œacers* 500 cmc. : 1. J. Bernardet (J.B.), 35 s. 4/5, moy. 80 km. 447, record battu; 2. Chaussat (D.B.), 37 s. 1/5; 3. Rémi-Sereur (J.-B.).

**Murtt,
sur Norton 350 cmc.**

LE RALLYE CYCLOMOTEUR PARIS - FOIRE DE NICE

Organisé par le journal *Route et Moteurs*, cette épreuve se proposait d'amener à Nice 85 concurrents lâchés par groupes de 4, de deux en deux minutes. L'itinéraire passait par Troyes, Chalons-sur-Saône, Lyon, St-Etienne, le Col de la République, Annonay, Beaucaire, Aix-en-Provence, Fréjus et Cannes. Seuls étaient prévus des arrêts d'une demi-heure et d'une heure à divers contrôles. C'est dire que les pilotes, du départ (jeudi minuit) à l'arrivée (samedi, 5h.) durent passer une quarantaine d'heures sur la selle, en butte au froid, à la fatigue et au sommeil.

La moyenne imposée, de 30 kilomètres, se révéla pénible à observer dès les premières difficultés, et l'ascension du Col de la République, où se situait une zone chronométrée, creusa des écarts définitifs; nombre de concurrents furent victimes d'ennuis de bougie, de carburation et de démultiplications mal calculées. Seuls Daudon (Cucciolo), Cipolat (Cucciolo) et Nigault (Cucciolo) enlevèrent les bonifications attribuées aux concurrents se rapprochant le plus du temps idéal. R. Lapébie, qui partait favori sur un Kreidler, serra son moteur dans l'ascension du col, et grippa définitivement dans la descente, voulant rattraper son retard par une chasse forcenée.

Depuis Annonay jusqu'à l'arrivée, un vent assez violent freina la marche des rescapés, les obligeant à rouler le nez dans le guidon.

Les moteurs Cucciolo, dont beaucoup étaient munis de carburateurs Weber avec tubulure de grosse section, furent admirables de régularité et de rendement, classant 6 machines dans les 10 premiers.

La performance se passe de commentaires, lorsque l'on constate que 51 con-

currents sur les 85 partants terminèrent, et que seuls 20 de ceux-ci étaient exempts de pénalisation.

Une mention honorable aux moteurs Poulain, V.L.T., Vap et Al'ter, dont le comportement d'ensemble fut satisfaisant.

Classement final. — 1. Camille Daudon + 1.780; 2. Cipolat + 1.768; 3. Lefaint + 1.632, tous trois sur vélomoteur Camille (Daudon Cucciolo); 4. Oubron + 1.554 (Oubron Le Poulain); 5. Verdier + 1.170 (C.N.C. Cucciolo); 6. Chapelet + 1.106 (Chaplaît Le Poulain); 7. Blanchet + 1.000 (Judenne V.L.T.); 8. Ligault + 754 (Elan Cucciolo); 9. R. Philippe + 728 (Judenne V.L.T.); 10. Mme Blanchet + 632 (Eriac Cucciolo); 11. Galle + 630 (C.N.C. Le Poulain); 12. Sartori + 542 (Sartorette, Le Poulain); 13. Segall + 514 (Terche Cucciolo); 14. Thillien + 440 (Judenne V.L.T.); 15. Fauvel + 416 (La Goelette V.L.T.); 16. Lebesvues + 262 (Le Dauphin, Le Poulain); 17. Pericaud + 186 (Maurice Bonney, Cucciolo); 18. Primaux + 130 (Cointot Cucciolo); 19. Choqueuse + 100 (Orgemont Sport, Cucciolo); 20. Pillot + 40 (Pillot V.L.T.); 21. Fleouter + 36 (Fleouter Le Poulain); 22. Morphyre — 40; 23. Pascaud — 156; 24. Grange — 204; 25. Mantovani — 218; 26. Delaunay — 268; 27. Merlo — 278; 28. Lacoste — 288; 29. Serat — 290; 30. Vermorel — 482; 31. Faure — 486; 32. Barale — 490; 33. Faucheux — 516; 34. Porcher — 584; 35. Audenaert — 590; 36. Fletcher — 602; 37. Brunet — 640; 38. L. Philippe — 686; 39. Szopinsky — 780; 40. Lubin — 792; 41. Mme Audenaert — 858; 42. Ducher — 973; 43. Pericouche — 996; 44. Rospide — 1.004; 45. Lantillon — 1.078; 46. Lejeune — 1.112; 47. Alexandre — 1.164; 48. Cherigny — 1.172; 49. Guittou — 2.138; 50. Van den Abele — 2.604.

Signalons également la tenue des cyclo-scooter Bernet, dont les pédales toutes symboliques ne permettaient guère le pédalage. Le ravitaillement fût facilité grâce à la camionnette Serco qui suivit



L'équipe Oubron au départ.

la course, mettant à la disposition des concurrents carburant et huile.

Quels enseignements tirer d'un rallye de cette envergure? La première réaction est incontestablement la surprise! Ce qui, il n'y a pas tellement longtemps, ressortait encore du domaine de la moyenne cylindrée, se trouve maintenant à la portée du cyclomoteur. On peut faire 1.100 kilomètres avec un 50 cmc., à une moyenne honorable, sans crainte d'incidents mécaniques. Le fait que deux femmes terminèrent l'épreuve sous-entend que la part musculaire ne fut pas prépondérante. Cadres et accessoires tiennent la distance.

Le cyclomoteur semble désormais au point, et dans sa structure, et dans son mécanisme-moteur.

C'est ce que les organisateurs voulaient prouver: ils y ont réussi!

R. COURT.

UNE ORIGINALE VOITURETTE : LA K.W. KLEINSTWAGEN !

Cette voiturette 125 cmc. est importée en exclusivité pour la France et les colonies par l'agence Morgan.

Sa cylindrée l'exempte du permis de conduire et sa faible consommation jointe à la robustesse de son moteur llo en feront certainement un véhicule économique très apprécié.

Caractéristiques

Châssis : Châssis central tubulaire. Roues indépendantes. Suspension caout-

chouc. Frein sur 4 roues. Frein à main indépendant. Pneus 20 x 2,25. Jante 1 m. 85 de large. Contenance du réservoir à essence, 7 l. 5.

Mécanisme : Traction AV. 3 vitesses. Braquage 7 m. 5. Consommation normale 2 l. 5 à 3 litres aux 100 kilomètres.

Moteur : Refroidissement par air. 1 cylindre J.L.C. Moteur 123 cmc. 5,5 CV. aux freins à 5.000 t.m. Starter à main.

Dimensions carrosserie : Longueur hors tout de la voiture, 2.650 mm. Largeur

hors tout de la voiture, 1.150 mm. Hauteur 1.200 mm. Empattement 1.700 mm. Voies AV. et AR. 980 mm. Hauteur du sol 165 mm.

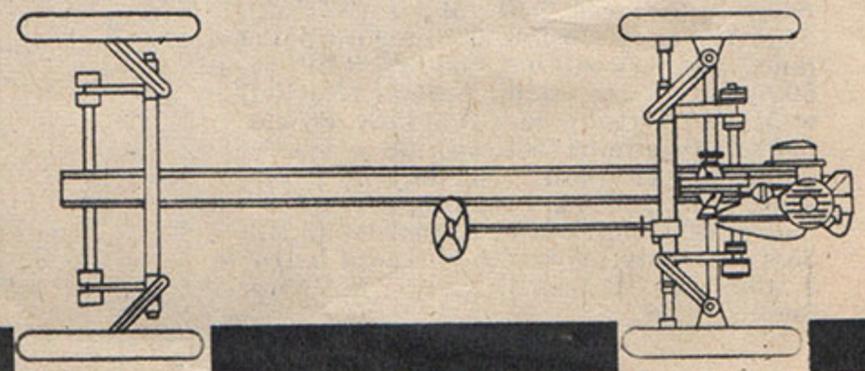
Rendement : Vitesse maxima 70 à 75 km.-h.

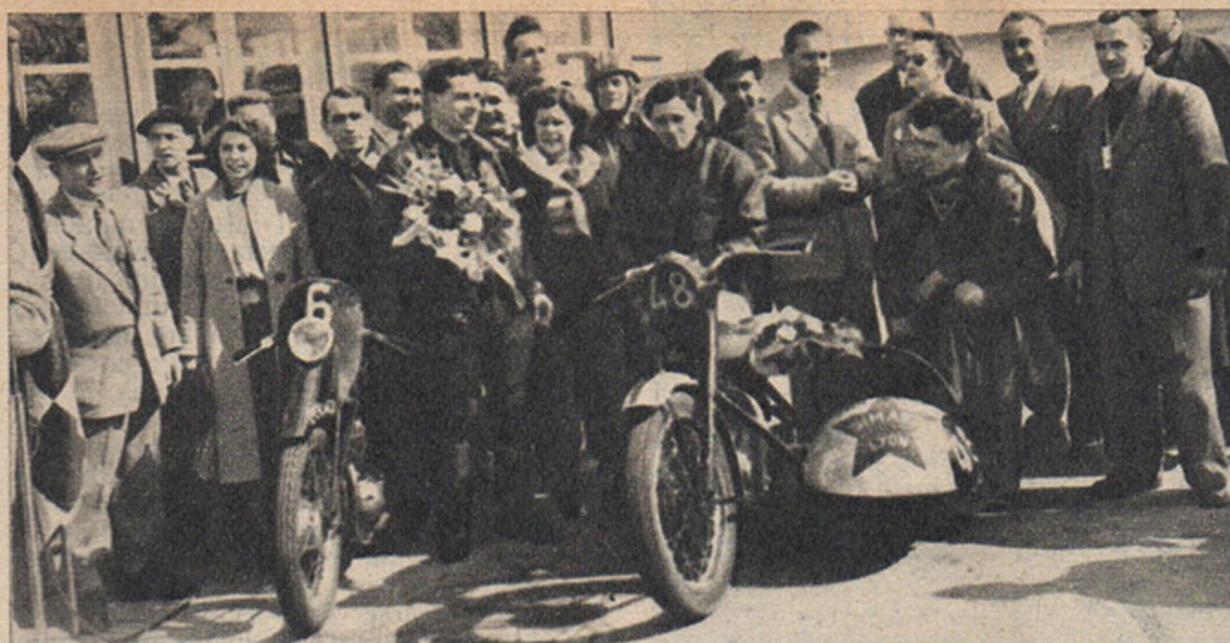
Installation électrique : 6 volts. Lumière 35/45 W. Batterie 14 amp. Allumage par batterie (bobine). Phares avec code. Clignotants, situés de part et d'autre de la caisse. 2 Feux rouges Stop AR. Eclairage de la plaque de police. Klaxons. Tableau de bord complet avec montre, starter, avance à l'allumage, contact d'allumage.

Poids : Poids mort 135 k. Poids total 310 kilos.

Identification de la voiture : Plaque du constructeur placée sous le capot comportant: N° d'ordre et type, N° du moteur.

Photo et plan de la K.W.





LES ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR

Les éliminatoires 52 marqueront-ils une date dans les annales du sport motocycliste ?

Gardons-nous de pronostiquer et constatons simplement que ce fut le triomphe de la machine de série améliorée.

En 175, victoire de Moser sur Guiller 175, à la remarquable moyenne de 94 km.-h. 913, record battu.

En 250, D.-S. Malterre est à l'honneur avec une 250 à moteur Benelli et culasse Vélox double A.C.T. Cette machine n'est pas à proprement parler un modèle de série, mais rappelons que le moteur est celui de la super-sport Benelli d'avant-guerre.

Catégorie 350, Brafeul, sur Matchless, triomphe, tandis que la marque Triumph cumulait les premières places : en 500, avec Dermien sur T.100, en side 500, avec Rouhet sur Tiger 100 Simard, en 750 avec Dufour sur Thunderbird.

Des résultats de ce genre impliquent forcément des malchanceux : Tessier en 175 (Terrot) qui eut des ennuis quelques tours avant la fin avec son sélecteur, alors qu'il talonnait Moser; Martin, sur Vélocette K.T.T., qu'un incident mécanique contraignit à l'abandon, alors qu'il faisait jeu égal avec les 500; Blayon, sur Norton-Manx, qui dut s'arrêter, flotteur de carburateur crevé, alors qu'il filait sans trop forcer vers une confortable victoire.

Soulignons la magnifique performance de Sutra, sur Puch, terminant 3^e en 175, à une moyenne supérieure à celle du vainqueur de l'an dernier en 125 (Tano sur Lambretta) tandis que Moser réussissait non seulement à pulvériser le record des 175 mais encore à dépasser celui des 250 détenu depuis 1949 par Duc, record qui devait être mis à mal par Camus.

En 350, Aimo conserve son titre, puisque Brafeul ne réussit que 98 km.-h. 284 de moyenne; de même en 500, où le record de Cherrier semble solidement assis, et en side 750; par contre Rouhet établit une performance en side 500.

La conclusion de tout ceci semble être que seules les petites cylindrées permettent des améliorations de kilométrage, du fait de leur accessibilité à une plus large couche de coureurs, alors que les gros cubes semblent périliter, par manque de matériel et peut-être manque d'éléments de valeur. Ce qui rend plus probante la tenue de concurrents comme Jeanne du M.C. Châtillon, un maître-vireur Dermien sur T.100, Carré (sur 200 Monet-Goyon) dont le duel avec Bernard et Martine passionna le public.

Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur cette journée de sport mécanique, mais avant de terminer déplorons l'absence du service incendie, ce qui valut à un malheureux concurrent de voir brûler sa machine sans espoir de secours.

R. COURT.

Résultats :

175 cmc. — 1. Moser (Guiller), 284 km. 740, moy. 94 km. 913, record battu (anc. rec. 266 km. 736); 2. Tessier (A.M.C. Orléans), 269 km. 174; 3. Sutra (Puch), 265 km. 413; 4. Rozé (Guiller); 5. Tilliet (M.C. Montmorency); 6. Bouin (A.M.C. Orléans); 7. Gayral (Jonghi); 8. Munch (M.C. Bobigny); 9. Fouilhoux (A.M.S.); 10. G. Guignabodet (Guiller); 11. Agache (X... Ydral); 12. Larcher (M.C. Châtillon); 13. Mabillat (Guiller); 14. Caulier (Racing M.C.); 15. Godin (Macquet Sp.); 16. Perret (Guiller); 17. Bousser (A.M.S.); 18. A. Collot (Guiller); 19. Hébert; 20. Coll

Camus et Rouhet.

(V.M.C. Valentigney); 21. Tardieu (M.C. Châtillon); 22. Bappel (Racing M.C.); 23. Poitte (Guiller); 24. Delaune (M.C. Châtillon), etc.

250 cmc. — 1. Camus (D.-S. Malterre), 288 km. 550, moy. 96 km. 183, record battu (anc. rec. 273 km. 359); 2. Bernard R. (Racing M.C.), 279 km. 093; 3. Carré (M.C. Montmorency), 273 km. 955; 4. Robbes (M.C. Châtillon), 272 km. 794; 5. Rous (A.M.C. Orléans); 6. Optyker (M.C. Phocéenne); 7. Martine (M.C. Rambouillet); 8. Luault (M.C. Paris); 9. Rouchy; 10. Hervy (M.C. Châtillon); 11. Marchand (A.M.C.F.); 12. R. Guignabodet (M.C. Châtillon).

350 cmc. — 1. Brafeul (Racing M.C.), 294 km. 852, moy. 98 km. 284; 2. Belkechout (Racing M.C.), 294 km. 665; 3. Lizeroud (M.C. Paris), 275 km. 463; 4. Charlemagne (M.C. Châtillon); 5. Martin (Vélocette); 6. ex æquo : Guérin B. (M.C. Berry) et Nicolau (U.S.M. Transports); 8. Versant (M.C. Châtillon).

500 cmc. — 1. Dermien (C.O. Billancourt), 302 km. 125, moy. 100 km. 708; 2. Bourlier (A.M. Parisienne), 291 km. 683; 3. Léger (M.C. Moulins), 291 km. 624; 4. Lallement (M.C. Paris), 289 km. 474; 5. Levacher (M.C. Moulins); 6. Blayon (M.C. Moulins); 7. Duchezau (M.C. Moulins); 8. Marcelot (M.C. Moulins); 9. Fleury (M.C. Maintenon); 10. Gaté (M.C. Maintenon); 11. Brochard (U.S.M. Transports); 12. Jeanne (M.C. Châtillon); 13. Venin (A.M.C.F.); 14. Cavassino (C.M. Sécurité Nationale).

Sidecars 500 cmc. — Rouhet (Triumph), 251 km. 816, moy. 83 km. 938, record établi.

750 cmc. — Dufour (Triumph), 271 km. 546, moy. 72 km. 515.

Brafeul, Dermien et Camus.



MOTO-BALL

COURBEVOIE REÇOIT ET BAT VILLEFRANCHE

Courbevoie-Sport, champion de France 1951, recevait dimanche 24 mars en un premier match comptant pour le titre, la seule équipe l'ayant battu dans ses murs : Villefranche-sur-Saône.

Courbevoie en hôte qui connaît les usages endossa exceptionnellement un maillot bleu laissant le jaune traditionnel à ses visiteurs, puisque c'est la couleur des deux clubs.

La partie fut assez longue à démarrer, les adversaires cherchant leurs distances; mais bientôt les Parisiens se montrent plus rapides, surtout en descente et quoique trop personnels meilleurs manœuvriers. Sur corner bien botté par l'avant Mardelay, Perdriau marque de la tête pour Courbevoie, puis l'arrière Viala de la même façon et enfin avant la mi-temps Perdriau descend et marque un joli but : Courbevoie 3, Villefranche 0.

La troisième période est beaucoup plus

animée, Villefranche réagit menaçant souvent le goal parisien et Movin son capitaine marque, mais Perdriau efface ce but presque aussitôt : Courbevoie 4, Villefranche 1.

Enfin la quatrième période est menée à un train endiablé, les Parisiens très mobiles, toujours un peu trop personnels, accusent un deuxième but qui les pique au vif; Villefranche joue son va-tout avec brio; le jeu change constamment de camp, rapide, mobile, presque sans fautes, les descentes se succèdent et Perdriau marque son 4^e but.

Il ne reste plus que 7 à 8 minutes de jeu et on assiste à une véritable partie tourbillon : 4 buts — 2 dans chaque camp — sont marqués en moins de deux minutes. C'est une grande partie que la montre a quelque peu de mal à arrêter tant est grand le feu de l'action.

Courbevoie 6, Villefranche 4.

Les félicitations vont aux deux équipes pour la mobilité et la rapidité d'un jeu exempt de brutalité. Les chutes furent rares malgré d'in vraisemblables imbroglios, l'arbitrage

excellent, les machines solides. En bref un match comme il en faut beaucoup pour l'avenir du moto-ball.

R. M.

ERRATUM

Dans notre précédent numéro, une erreur malencontreuse nous a fait attribuer le titre de champion de France 175, 1952, à Gaury, alors qu'il revient au sympathique coureur Tessier, du M.C. Orléans.

Nous nous excusons vivement de cette « coquille » et c'est bien volontiers que nous rendons à Tessier un titre bien mérité, confirmé par un excellent début de saison aux Éliminatoires du Bol d'Or.



Au Moto-Cross

FRANCO-ANGLO-BELGE DE TOURS

En ce deuxième dimanche de Mars, le rideau de la saison de moto-cross entrouvert à Meaux lors de la précédente journée dominicale, s'est levé à Tours.

Il faut dire que le Moto-Club Tourangeau avait bien fait les choses, spéculant hardiment, malgré la saison, sur le beau temps... qu'il n'a pas eu. En effet, bien que cette réunion ne figure pas au calendrier international, belges et anglais étaient présents et la qualité des étrangers remplaçait la quantité puisque Meert, 4^e aux championnats d'Europe à Namur, portait les couleurs noire, jaune, rouge, flanqué de son valeureux compatriote Baeten et que les Anglais étaient respectivement représentés par Ogden et Bentham habités de Montreuil.

Côté français s'alignait la fine fleur du moto-cross tricolore. Citons : Brassine, Frantz, Godey, Charrier, Vouillon, Melioli, Klym René, Lusseyran, Desmoulins et des nationaux de qualité dont Martin qui a cru bon de redescendre dans cette catégorie. Lejeune et Barat, deux espoirs, Bernot, Juigné, Perry et Humberjean, sans compter une figuration de valeur.

Le circuit, amélioré pendant l'hiver, était à la hauteur de la situation... les bulldozers avaient fait du bon travail, arrachant les souches, élargissant les parcours et creusant deux obstacles artificiels qui complétaient heureusement le spectacle en diminuant les risques de percuter les arbres qui nous avaient paru un peu trop considérables l'an dernier. Le départ, quoique reculé, n'est pas encore parfait, les coureurs de l'extérieur étant par trop favorisés à l'entrée du premier virage (Charrier notamment a été enfermé à la corde à la 2^e manche).

Une autre critique : le circuit est trop court (905 m.), mais nous croyons savoir qu'il sera incessamment porté à près de 2 kilomètres.

D'autre part, le manque de starting-gate s'est fait sentir par la faute du tempérament fougueux des Belges et des Anglais... à qui les Français ne voulaient naturellement faire aucun cadeau au départ. On pourrait réclamer également une intervention plus osée de la part des commissaires.

Ceci dit, 10.000 personnes venues malgré le temps plus qu'incertain ont largement récompensé les efforts des organisateurs et des coureurs.

Le Moto-Club Tourangeau voit ainsi ses méritoires efforts suivis et appréciés par une population qu'il a su pleinement gagner à la cause du moto-cross et de la moto; la densité des primes, notamment, a démontré combien le public s'intéressait et était prêt à soutenir les initiatives bien menées de ce club entreprenant... épaulé par une municipalité sportive et compréhensive qui met à sa disposition le magnifique parc de Grammont.

Les coureurs ont trouvé à Tours, malgré la pluie, cette ambiance de chaude sympathie qui les encourage et qui leur est nécessaire.

LE FILM DE LA COURSE

Le terrain très gras et les incidents mécaniques ont modéré cette course dont les Belges Baeten et Meert ont été les grands vainqueurs grâce à leur maîtrise en terrain glissant, à leurs départs, ainsi qu'à l'absence d'incidents mécaniques. Mais ils durent s'employer à fond car on a vu quatre Français leur mener la vie dure : Brassine, à qui une crevaisson enleva une victoire entrevue; Frantz, Godey et Charrier. Ces hommes ont nettement surclassé les Anglais, dont cet Ogden qui, il n'y a pas si longtemps, les battait régulièrement à Montreuil et ailleurs. Le moto-cross français s'affirme dès ce début de saison et les meilleurs Européens devront compter avec lui.

Notre champion de France, Gilbert Brassine, vite et efficace, ayant crevé au 4^e tour de la 1^{re} manche alors qu'il était en tête devant Baeten, termine 2^e et 1^{er} aux deux manches suivantes. C'est dire que tous les espoirs lui étaient permis! Frantz a ramassé une bûche magistrale avec l'anglais Bentham dans le trou glaiseux à la dernière manche et a eu de sérieux ennuis avec sa 2^e qui accrochait mal.

Godey, 1^{er} des Français et 3^e au classement général derrière les deux Belges, a démontré une fois de plus sa grande technique et sa parfaite maîtrise du terrain. Mais, peut-être, n'a-t-il pas donné toutes ses possibilités, car il devait se souvenir de la fracture qu'il se fit sur ce circuit à la fin de la saison dernière.

Vouillon eut des malheurs divers et cassa notamment son guidon, Desmoulins lui, fut trahi par sa pompe à huile, quant à Melioli il ne put prendre le départ en 500 ayant cassé à l'entraî-

nement. Il se place second en 350 derrière Barat, après s'être classé 1^{er} à la deuxième manche et 2^e à la troisième manche; quelques tours étincelants présagent de son prochain retour en grande forme.

Quant à Godey, en 350, il fut victime, après avoir gagné la première manche, d'une avarie matérielle dont il a convenu être responsable... ce n'est pas là sa manière et ça lui sera en début de saison une leçon de « préparation » profitable.

Barat, le champion Tourangeau, audacieux comme à l'accoutumée, a cependant su doser ses risques... il remporte dans son fief une victoire très applaudie.

Signalons aussi dans cette catégorie la bonne course de Bernot, régulier et à l'aise; ses courses hivernales en Afrique du Nord lui ont fait grand bien.

Belle tenue de Juigné et de Martin malgré les chutes de ce dernier à la 2^e manche.

En 250, empoignade de Klym, Humberjean, Perry et Legrand.

Une mention toute spéciale est due à la course d'ouverture des moto-crossmen de l'Escadron du Train de Tours, menée par Tiercelin qui ne serait pas déclassé avec nos nationaux. Ils nous ont paru être l'émanation de cette population tourangelles où ils entretiennent toute l'année la popularité de la moto et du moto-cross.

Regrettons que le mauvais temps ait in-extremis empêché la Jeeps du Capitaine-instructeur Durieu et de ses élèves de l'E.A.T. de tourner sur le circuit... ce qui consacre, en quelque sorte, la supériorité de la moto en tous terrains!

Robert MOUCHET.

Résultats :

1^{re} course : « Militaires ». — 1. Tiercelin, 2. Plon, 3. Jousseau, 4. Druet, 5. Pierron, 6. Carrège.

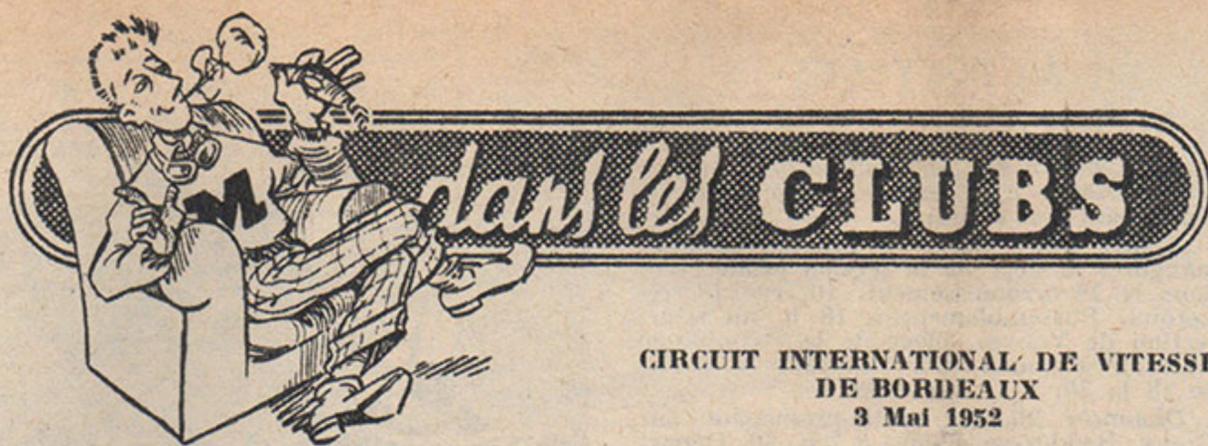
Catégorie « 250 ». — 1. Klym René, 2. Humberjean, 3. Perry, 4. Legrand, 5. Leroux, 6. Moreau, 7. Bonnet, 8. Boyer, 9. Rademacher, 10. Delpeyrat, 11. Ribière, 12. Millet.

Catégorie « 350 ». — 1. Barat, 2. Melioli, 3. Bernot, 4. Juigné, 5. Perry, 6. Martin, 7. Perrot, 8. Godey, 9. Vignetty, 10. Douis, 11. Klym Robert, 12. Tardif.

Finale : Catégorie « 500 ». — 1. Baeten, 2. Meert, 3. Godey, 4. Frantz, 5. Ogden, 6. Charrier, 7. Brassine, 8. Bentham, 9. Lusseyran, 10. Lejeune, 11. Vouillon, 12. Juigné, 13. Mouchet, 14. Desmoulins, 15. Coulon.



Barat, 1^{er} en 350 cmc.



LE MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE

Le M.C.F. a repris son activité et en cette occasion a invité la presse à une réception au cours de laquelle fut envisagée le prochain programme d'action.

Sur le plan sportif le M.C.F. reprendrait ses deux grandes épreuves marquantes : le Tour de France motocycliste et le Circuit de l'Armistice. L'une et l'autre se dérouleraient au cours du dernier semestre; nous aurons donc l'occasion d'en parler plus longuement.

LE VESPA CLUB PARIS ILE-DE-FRANCE

Le 18 mars, chez Ledoyen, furent fêtés à la fois la naissance et le baptême du Vespaclub « Paris-Ile-de-France » destiné à apporter aux Vespistes de la région non seulement une organisation d'excursions, mais une assistance technique et des avantages divers d'ordre pratique.

Nombreux sont déjà dans toute la France les clubs Vespa qui se développent rapidement au point qu'est envisagée pour un avenir prochain une fédération des Vespa clubs sous le vocable Vespaclub de France.

L'exemple fut donné par l'Italie, berceau de ce scooter; on y compte actuellement 106 clubs. Le mouvement se développe également en Suisse, Allemagne, Belgique et Angleterre, ce qui permet chaque année, de vastes rassemblements internationaux à Genève qui sera sans doute le siège du futur Vespaclub d'Europe que tous les animateurs de cette vaste et dynamique action, envisagent avec foi et confiance.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni le 3 mars à 17 heures à l'Automobile-Club de France, sous la présidence de M. A. Pérouse.

Affiliations. — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues motocyclistes régionales intéressées, le Comité prononce les affiliations suivantes : *Moto-Club Angevin, Moto-Club de Bitche, Moto-Club Dôlois, Moto-Club Mayennais, Moto-Club Méruvien, Association des Moto-Crossmen Picards*

et, sous réserve de légères modifications aux statuts : *Amicale Motocycliste du Roannais, La Flèche Moto-Club de Vincennes et sa Région, Scooter-Club de Provence.*

Cyclomoteurs. — Le Comité entérine les termes de l'accord passé avec la Fédération Française de Cyclisme pour la réglementation des manifestations de cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc.

Le procès-verbal de la première réunion de la Commission mixte F.F.M.-F.F.C. est approuvé.

Situation financière. — Le Comité approuve la situation financière de l'exercice 1951 et adopte le projet de budget de l'exercice 1952.

Le Comité a reçu ensuite les champions de 1951 auxquels ont été remises les récompenses prévues aux règlements des championnats.

La Fédération Française de Motocyclisme informe les intéressés que la classe 250 cmc. est supprimée du Circuit motocycliste de Perpignan du 25 mai 1952, épreuve comptant pour le Championnat 1^{re} Catégorie.

CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DE BORDEAUX

3 Mai 1952

Par suite de force majeure et limitation de temps par l'organisation générale des circuits internationaux de la ville de Bordeaux et contrairement à l'inscription primitive au calendrier international, l'épreuve ne comportera qu'une catégorie :

Sidecar 500 cmc. — Les intéressés peuvent se mettre en rapport avec le Moto-Club de Bordeaux, Café Français, place Pey-Berland à Bordeaux.

MOTO-CLUB DE MONTMORENCY

Le Moto-Club de Montmorency et ses environs organise, à la date du 20 avril 1952, à partir de 14 heures, une épreuve nationale de moto-cross sur le terrain situé rue Saint-Paul à Soisy-sous-Montmorency (S.-et-O.) avec le concours des meilleurs crossmen.

Le M.C. Montmorency invite tous les amateurs du sport motocycliste à venir nombreux à cette manifestation.

Les séances d'entraînement auront lieu le samedi 19 avril de 14 à 18 heures et le dimanche 20 avril de 9 h. à 12 heures.

Les bulletins d'engagement doivent être envoyés à M. Zacharie Marcel, président de la Commission de Moto-Cross du M.C.M., 49, rue de Paris, à Taverny (S.-et-O.).

FRAISSE DEMEY
Spécialiste
dans la Récompense Sportive
191, r. du Temple, Paris - TUR. 41-75

MOTO-CLUB DE LA BANLIEUE NORD

Le samedi 2 février 1952, au cours d'un banquet qui a eu lieu dans les salons de l'Hôtel de l'Univers à Argenteuil, le M.C.B.N. fêtait son 5^e anniversaire.

Ce banquet qui réunissait 72 convives fut agrémenté d'attractions de music-hall organisées par nos amis et suivi de bal de nuit. Cette réunion, au cours de laquelle nous avons procédé à l'élection de MISS MOTO 1952 et de ses demoiselles d'honneur, s'est déroulée au milieu d'une franche gaieté.

Mlle Blond fut élue MISS MOTO; Mlle Poujet, 1^{re} demoiselle d'honneur; Mlle Lethellier, 2^e demoiselle d'honneur.

RALLYE REGIONAL S.M.F. à Rochetaillée gagné par Carrier LA COUPE FEVI-CHANCE est attribuée au S.M.F. devant le Baldago's-M.Club

Plus de 60 participants motocyclistes à cette sortie ont parcouru l'itinéraire des routes du Grand-Bois, pour disputer la coupe offerte par les Etablissements Outillage Fevi.

Le S.M. Forézien, le Baldago's-M.Club de Tarare, le M.C. du Furan de St-Etienne et le M.C. Ripagérien avaient mis leurs meilleurs pilotes en compétition.

Classement individuel

1. Carrier (S.M.F.); 2. Vial (S.M.F.); 3. Tartary (S.M.F.); 4. Triomphe (Baldago's); 5. Richaud (S.M.F.); 6. Guichard (S.M.F.); 7. Seux (S.M.F.); 8. Bernard (S.M.F.); 9. Meyer (Ripagérien); 10. Grangé (S.M.F.); 11. Barth (M.C. Furan); 12. Chalou (Baldago's); 13. Terrasse (S.M.F.), etc...

Classement par clubs

1. (S.M.F.) : Carrier 1 pt, Vial 2 pts, Tartary 3 pts. Total : 6 pts.

2. (Baldago's Tarare) : Triomphe 4 pts, Chalou 12 pts, Combrichon 22 pts. Total : 38 points.

3. (M.C. Furan) : Barth 11 pts, Gagnaire 18 pts, Kerchner 20 pts. Total : 49 points.

4. (M.C. Ripagérien) : Meyer 9 pts, Petit 14 pts, Robert 35 pts. Total : 58 points.

Abandons : Roche du M.C. Furan et Haon du S.M. Forézien.

LE MOTO-BALL-CLUB DE MONTEUX

Fondé en 1948, le M.B.C. Montalais est le dernier-né dans le Sud-Est. Composé d'éléments jeunes et ardents il a déjà acquis une certaine réputation.

Finaliste du Championnat de France excellence 1950, il a disputé le championnat 1951 en division nationale. Une seule défaite sur son terrain (2 à 1) devant le M.B.C. d'Avignon plusieurs fois champion de France.

Au cours de son assemblée générale du 25 janvier son Bureau a été ainsi constitué :

Président : Louis Augler; **Vice-président :** Gilbert Remeau; **Secrétaire :** Pierre Michel; **Trésorier :** Yves Ughetto; **Directeur sportif :** Jean Richard; **Membres :** Charles Clareton, Grosjean, Gabriel Viret, Gatti, Georges Henri.

L'équipe de moto-ball du M.B.C. Montreuil (Division nationale).



UNION SPORTIVE MÉTROPOLITAINE DES TRANSPORTS

La section Auto-Moto de l'U.S.M.T. adhérente à l'A.M. organise, le dimanche 27-4-52, un grand rallye ouvert aux autos, motos, sur un parcours de 121 kilomètres.

Le rassemblement aura lieu obligatoirement au « Royal Orléans », 179, boulevard Brune, Paris (14^e), de 6 heures à 7 h. 30.

Le départ sera donné au lieu-dit « La Grenouillère », N. 186, face Parc de Sceaux. L'itinéraire sera :

Verrières, Jouy-en-Josas, Châteaufort, Saint-Rémy, Limours, Saint-Cyr-sous-Dourdan, Etrechy, Orgemont, Saint-Vrain, Bondoufle, Ris-Orangis, Belle-Epine, Croix-de-Berny.

La moyenne sera imposée d'après le genre des véhicules et le cylindrée.

Les contrôles secrets seront placés sur le parcours pour départager les *ex æquo*. Nombreux prix en nature. Une somme sera répartie entre tous les classés au prorata de la cylindrée.

Les règlements et engagements peuvent être retirés à l'U.S.M.T., 18, rue de Naples, Paris; A.M.F., 80, rue du Faubourg-Saint-Denis et au « Royal Orléans », 179, boulevard Brune, Paris (15^e).

Le même jour à 14 heures une grande réunion motocycliste aura lieu au Stade-Vélodrome de la Croix-de-Berny.

Cette réunion comprendra les premières épreuves de la Coupe de Paris de Moto-Ball (Courbevoie-Sport et M.B.C. Paris), de la Coupe de Paris de vitesse sur piste, catégorie 175 cmc. et de la Coupe de Paris de patin à roulettes.

Entrée gratuite pour les concurrents du rallye.

Communiqué

Par suite d'une décision de M. le Préfet de Seine-et-Oise, les cyclomoteurs et véhicules de 125 cmc. et au-dessous ne pourront prendre part au rallye organisé le 27 avril 1952 par l'U.S.M.T.

D'autre part le permis de conduire sera exigé pour tous les participants de ce rallye.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Tourisme — Sport — Camping

Nous informons nos sociétaires qu'à partir du mois d'avril les réunions reprendront à se dérouler bimensuellement: elles auront lieu les 1^{er} et 3^e jeudis de chaque mois à 21 h. au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux. Prochaines réunions les jeudis 3 et 17 avril.

En outre, le calendrier touristique du mois d'avril s'établit comme suit :

Dimanche 6. — Sortie sur la Ferté-sous-Jouarre. Rendez-vous siège à 7 h. 45. Départ à 8 h. Regroupement à Tournan (croisement N16) à 9 h. Pique-nique. Retour vers 18 h.

Fêtes de Pâques (12, 13 et 14). — Sortie mixte tourisme et camping. Les bords de la Loire. Regroupement à Beaugency : 1^o Départ le samedi à 8 h. du siège; 2^o Départ dimanche à 7 h. 30 siège. Tous renseignements complémentaires seront communiqués à la

M^r et M^{me} G. Yvetot, champions touristiques
du M.C. Châtillonnais

réunion du 3 avril, ainsi que le projet d'une seconde sortie en Belgique si le nombre de participants est suffisant.

Samedi 19. — Sortie de propagande pour inaugurer le siège de la section locale créée dans le 7^e arrondissement, 10, rue Pierre-Leroux. Rassemblement à 18 h. au siège, section de Vanves, place de la République (Eglise). Réunion d'information à partir de 18 h. 30.

Dimanche 20. — Sortie-promenade sur Dreux. Rendez-vous siège à 7 h. 30. Départ à 7 h. 45. Regroupement à Pontchartrain (en bas de la côte, Auberge du « Cheval-Blanc ». Départ à 9 h.). Pique-nique en forêt ou restaurant, au choix (Inscriptions reçues à la réunion du 17 avril).

Dimanche 27. — Sortie-promenade sur Pierrefonds (visite du château). Rendez-vous siège 7 h. 15. Rassemblement général Porte de la Villette à 8 h. Départ 8 h. 15. Regroupement à La Chapelle-en-Serval. Départ 9 h. 15. Déjeuner pique-nique en forêt. L'après-midi organisation d'un gymkana et jeux motocyclistes. Retour le soir vers 17 h.

Rappelons que tous les participants seront répartis en trois groupes distincts selon les vitesses des machines, un groupe spécial comprenant les cyclomoteurs et vélomoteurs précédera les deux groupes motos et autos.

Tous les isolés sont cordialement invités à se joindre à nous au cours de ces sorties-promenades où le meilleur accueil leur sera toujours réservé; ils peuvent également retirer gratuitement au siège du M.C.C. des calendriers complets donnant les itinéraires détaillés de ces différentes sorties.

Enfin l'équipe sportive du M.C.C. comprenant les coureurs de vitesse, moto-cross et régularité participeront aux différentes épreuves organisées au cours du mois d'avril. Engagements reçus à la réunion du 6 avril près des présidents sportif et touristique.

AMICALE MARSEILLAISE MOTOCYCLISTE

L'Amicale Marseillaise Motocycliste a le regret d'informer tous les concurrents qui auraient désiré participer à la course de vitesse pour motos de série qu'elle devait organiser le 23 mars à Marseille, que pour des raisons techniques et indépendantes de sa volonté le Comité directeur de l'A.M.M. a été dans l'obligation d'annuler cette épreuve.

GODEY, PELLAN, DARROUY vedettes du moto-cross à Marseille

Le Moto-Club Phocéen, qui lança à Marseille le moto-cross, a prouvé sa vitalité le 24 février en mettant sur pied une belle manifestation sur le terrain inédit de la Grotte-Rolland. de nombreux champions s'étaient donné rendez-vous à Marseille, notamment les Parisiens Godey et Bernot, les Toulousains Darrouy et Mateos, le Biterrois Abeyroux et le Stéphanois Wolff.

Au banquet du Racing-Motor-Club. On reconnaît MM. Adnet, Bouvet, Voyer, Bardel, Violet, Beauvais, etc...



Pellan du M.C. Phocéen.

Catégorie au-dessus de 125 cmc. à 250 cmc.

1^{re} Série : 1. Marius Romano (A.M. Marseillaise); 2. Emile Rosati (A.M. Marseillaise); 3. Albert Ville (M.C. Phocéen); 4. Roger Annesi (M.C. Phocéen).

2^e Série : 1. Martin Jaubert (M.C. Gombertois); 2. Henri Audemard (M.C. Toulon); 3. Albert Tremellat (M.C. Gombertois); 4. Jouve (M.C. Gombertois).

3^e Série : 1. Auguste Darrouy (M.C. Toulousain); 2. Jean Abeyroux (M.C. Biterrois); 3. Paul Reynaud (M.C. Gombertois); 4. André Wolff (Saint-Etienne); 5. Norbert Optyker (M.C. Phocéen); 6. Barbaroux (M.C. Gombertois).

Classement général : 1. Paul Godey (Paris); 2. A. Darrouy (M.C. Toulousain); 3. Pierre Mateos (M.C. Toulousain); 4. Claude Bernot (Paris); 5. Jean Abeyroux (M.C. Biterrois); 6. Félix Tomatis (M.C. Toulon).

Classement général : 1. Paul Godey (Paris); 2. Pierre Pellan (M.C. Phocéen); 3. Gabriel Marrou (M.C. Gombertois); 4. Roger Vial (M.C. Toulon); 5. Roulleau (M.C. Toulon).

Classement des coupes

Coupe Berger : 1. M.C. Gombertois.

Coupe Georges-Lieutaud : challenge.
1. M.C. Gombertois.



ACHATS

ACHETE toutes motos, paiement immédiat. *Faurie, 8, av. de St-Ouen Paris-18°.*

B.S.A. 350 B.31 ou 500 A.7 av. susp. AR. *A. Maupin, 18, rue du Vauxhall, Calais (P.-de-C.).*

MOTEUR auxiliaire même mauv. ét. *Lejemmetel, 2, r. de la Varenne, Montrouge.*

VENTES

MATCHLESS fourche paral. 350 culb. sélect. 4 v. impec. du neuf. Px 130.000 fr. *Lenoble, 54, r. Gambetta, Cherbourg (M.).*

DARMONT 3 roues, soup. lat., bn ét. *Garnier, 95, r. des Martyrs, Paris-18°.*

VENDS Derny tand. 5.000 km., état neuf. *Andrieu, 20, r. de Bezons, Courbevoie, après 19 heures.*

DERNY solo neuf, sorti 50, à enlever. *Marnat. Tél. : Orsay 168 (S.-et-O.).*

G.I.M.A. 150, A.M.C., tr. p. roulé, impec., exc. aff. *Poliakof, 44, r. Montcalm, Paris-18°.*

MOTO New-Mat 100 cmc. état neuf. *Morizet, 17, av. Château-du-Loir, Courbevoie.*

DRESCH-MOTOR 3 CV., mag. orig., semi-culb. *Richard, 28, bd Victor-Hugo, Neuilly (Seine). Tél. : Mai. 75-84 (repas).*

JAWA 350 bicyl. superbe. *Desnée, 106, r. de Blains, Bagnaux, dim. ou écrire.*

A CREDIT : 1/4 ou 1/2 s/12 mois, superb. moto side B.M.W., 750 bicyl. latér. fourche tél. 4 vit., état impec. garanti, acces. Px 200.000 fr. Urgent, cause santé. *A. Lalanne, Préchac-sur-Adour (Gers).*

PEUGEOT 150, 3 vit., ét. neuf. *Jannot, 9, chemin des Postes, Pavillons (Seine).*

JONGHI 125 compétition 4 tps A.C.T., 1.000 km., mars 1951. *Ferrand Robert, St-Amans-Soult (Tarn).*

GULLIER 150 A.M.C. culb. équip. complet tansad, mod. 49 impec. Px 90.000 fr. *Jasset, 3, rue de la Capsulerie, Montreuil.*

B.M.W. 4 CV. cul., état neuf. *Ecrire Debout, 12, bd Foch, St-Gratien (S.-et-O.).*

HARLEY 750 bleue, chromée, parfait état. Urgent au plus offrant. *Tél. : Pro. 20-85 rendez-vous.*

MOTOS SÉLECTIONNÉES GARANTIES

INDIAN scout 5 CV. grand luxe. **TERROT** 4 et 5 CV. 4 vitesses. **PEUGEOT** 4 CV dernier modèle. **MONET** 4 et 5 CV. culb. sport. **MATCHLESS** A.J.S. 4 CV. culb. **CONDOR** 600 2 cyl. cardan. **JONGHI 125** neuf. Px 89.000 fr. **BERNARDET** scooter 125 cmc. Px 89.000 fr.

B.M.W. R.11 Horex 350 culb. **GNOME-RHONE 750** lat. et culb. **INDIAN 500** et **1.200** 2 cyl. Sidecars, châssis, carrosseries, cadres divers avec papiers, reprise motos et 125 cmc. récentes. *Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris-18°. Métro La Fourche (dans la cour).*

TERROT 125, culb. f. tél. sél. Px 90.000. *Tél. : Aut. 03-65.*

RENE-GILLET 250 type G.I., 4 vit. *Sabotier, 94, r. H.-Barbusse, Meudon (S.-et-O.). Tél. : Obs. 18-81.*

O.S.A. 350 lat., équip. bn ét. Px 60.000 fr. à débat. Urg. 3, r. de la Corrèze, Paris-19°, Witz.

BERNARDET 125 parf. ét., 5.500 km. Px 130.000 fr. *Fullin, 7, av. Chanzy, Raincy (S.-et-O.).*

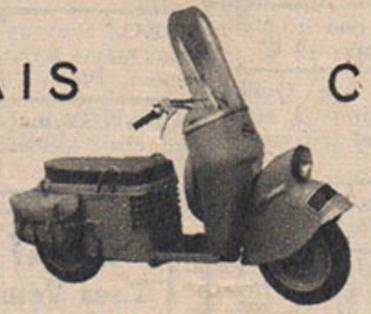
PETITES ANNONCES

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



Scooter BERNARDET

ESSAIS CRÉDIT



IMPÉRIAL-GARAGE

Métro : **VILLIERS 23, Bd de Courcelles - PARIS-8°** Téléphone : **LABorde 77-40**

B. M. W.

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :
LATSCHA, 16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES (Seine)
Tél. : GRÉsillons 77-93

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard Soutl **PARIS XII°**

Tél. : **DOR. 49-42**

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



SEGMENTS DE PRÉCISION

LES POIGNÉES "SOUPL"

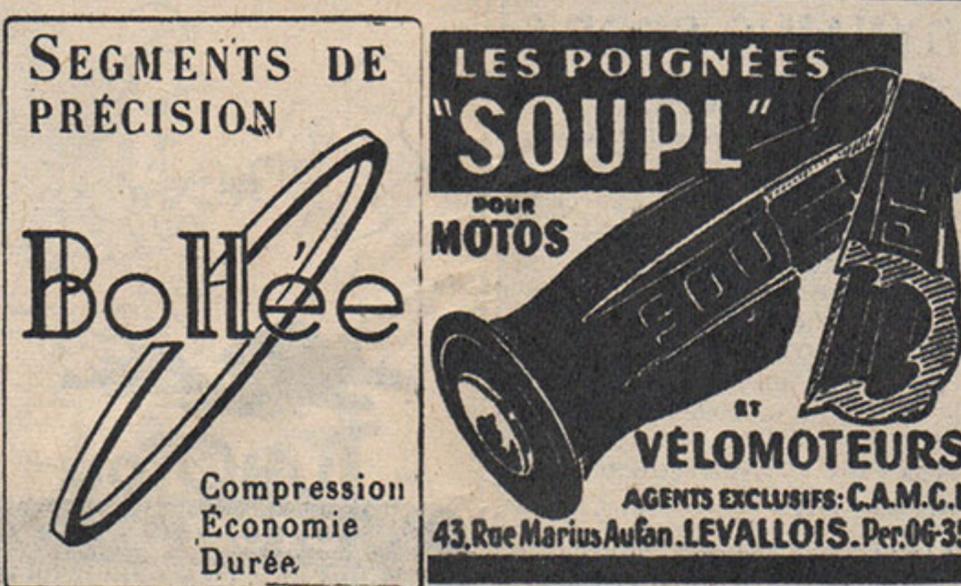
POUR MOTOS

BoHée

Compression
Économie
Durée

ET VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: **C.A.M.C.I.**
43, Rue Marius AUFAN, LEVALLOIS, Per. 06-35



VENDS sup. Jawa 350 bicyl., juil. 51, équip. ou échg ctre cab. ou voit. 3 à 6 CV. parf. ét. Faire offres *Froger, 8, r. Santé, Rennes.*

VENDS cse dble empl. cyclocette Vap.4, 600 km., susp. moto Debray, freins tamb. AV. AR., réserv. 5 l., pns nfs. Px 49.000 fr. V.t.l.j. soir *Fournier, 41, r. Berzélius, Paris-17°.*

TANDEM Derny bn ét., acces. Px 70.000. *Mme Costes, 1, r. D^r-Tuffier, Paris-13°. Tél. : Lam. 91-60.*

VELOCETTE L.E. 200, juste rod. *Gaudry, 12 bis, pl. Laborde, Paris-8°. Tél. : Lab. 10-01.*

NORTON 16 h. parf. ét. Px 130.000 fr. Vis. dim. 9 à 13 h. *Roze, 48, r. des Arts, Colombes (S.).*

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

CONDOR 2 cyl. c. nve. *Leblanc, 59, r. Verdun, Champigny (Seine).*

TERROT 350, sup.-sport culb. 4 vit., ress. pinc. peu roulé, exc. ét. *Mabille, 115, av. République, Vincennes.*

JONGHI 350 culb., 3 vit. par sélect., tr. bn ét., pns nfs. Vis. ou écr. *P. Ramel, 4, imp. du 14-Juillet, Villejuif (Seine).*

GULLIER 125 4 tps culb. 4 vit., sél., compt., ét. nf. Px 120.000 fr. *Tél. : Did. 19-84.*

N.S.U. 350, sup.-culasse, impec. *Roux, 5, imp. Beausite, Créteil. Tél. : Nord 67-57. 12 à 13 h. 45.*

ARIEL 350, parf. ét. Px 160.000 fr. Ecr. pr rendez-vous *Martin, 32, r. des Blages, Bourg-la-Reine (Seine).*

PUCH 198, exc. ét. Vis. ts les jours 6 h. 30. sam. apr.-midi et dim. mat. *Davy, 49, r. Cler Paris 7°.*

NORTON 500 av. ou ss side, bas prx. *Faujour, 2, r. Windsor, Neuilly.*

MOTOCOMFORT 175 Z.2.C., fche et susp. AR. téles., tansad, 5.000 km. Px 135.000 fr. *Prévost, 23, r. Bain, Bagnolet (Seine).*

CYCLOMOTEUR Poulain. Px 30.000 fr., état neuf. *Lamouroux, Tresses, près Bordeaux (Gironde).*

TANDEM Derny parf. ét., bn équip. S'adr. *Dureisseix, 72, r. Haxo, Paris-20°.*

F.N. 350 culb., sélec. tansad, bn chaussée. Px 75.000 fr. *Ringuède. Tél. : Ely. 93-12.*

JONGHI E.51 compl. équip. av. rem. Fulgur. Px 80.000 fr. *Tél. : Mon. 75-16, dim. mat.*

HARLEY, 68, av. Cap.-Glarnier, St-Ouen.

SIDECAR 500 Gillet-Herstal culbuteurs, type sup.-sport, parf. ét. méc., 3 pns nfs. Vis. *Bailly, 66, r. Castagnary, Paris-15°.*

SCOOTER Bernardet, 1.000 km. garant. cse dble empl. F. offre. *Tél. : Rich. 79-78.*

B.S.A. 500 culb. ét. imp. équip. luxe, tr. belle. Px 185.000 fr. Ecr. *Leclerc, 5, villa Gagliardini, Paris-20°.*

PEUGEOT 125, f. tél., tr. b. ét. Vis. sam. *Vigier, 10, av. République, Aubervilliers.*

MAGNAT-DEBON 125 M.4 TD, 7.500 k. sélec. pied, cde pr culb. cme nve. *Sperner, 24, av. J.-Janin, Paris-16°.*

INDIAN 1.200, ét. exc., bas volets. *Bertrand, 11, r. Beaux-Arts, Paris.*

BERNARDET 250 monocyl., 5.000 km., ét. nf, noir. *Girard, av. Foch, Chelles (S.-et-M.).*

B.M.W. R.71, 750 cmc., parf. ét. susp. AR., fche télesc. Px int. Vis. de 20 à 21 h. 33, r. d'Orgefont, St-Gratien (S.-et-O.). *Tél. : Lon. 16-25.*

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

MOTOBÉCANE

STATION "MOBYLETTE"

Rémi DANVIGNES ARC. 58-86 (Arts-et-Métiers) **46, Rue Turbigo, 46**

CRÉDIT STOCK COMPLET - PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES - RÉPARATIONS **ÉCHANGE**

DU CHOIX. DES PRIX
 N.S.U. 250 sup.-cul. impec. 109.000.
 N.S.U. 350 culbut. sélect. 99.000.
 NORTON 600 compl. orig. à part. 89.000
 GNOME AX 2 cme nve à repeind. 89.000.
 PEUGEOT P.135 excel. état culb. 89.000.
 MONET 1946 500 bte 4 vit. 79.000.
 D.K.W. 500 2 cylindres, à partir 69.000.
 et 50 MOTOS et EPAVES de marques
 diverses. Modèles récents. Alazard, 47, av.
 de Clichy, Paris-17° (fond de la cour à côté
 du cinéma). Ouvert principalement le
 samedi.

NEW-MOTO 5 CV. culb. bn ét., pn. nf.
 Px 70.000 fr. Derbrée, coiffeur, Ernée
 (Mayenne).

B.M.W. R.12 av. ou ss side, bn ét. Pillas,
 121, fg du Temple, Paris-10°, apr. 18 h.

JAWA 350 bicyl., 7.500 km., ét. nf impec.
 Watbled, 67, r. J.-Guesde, Levallois (Seine)
 à part. 18 h. sauf dim.

URGENT. B.M.W. R.4 exc. ét., pns nfs.
 Brard, Radonvilliers (Aube).

SCOOTER Bernardet 250 nf, 1951, 800 km
 Val. 200.000. Px 150.000 fr. Essais s. rend-
 vous. Ecr. Hubault, 82, r. Candale, Pantin.

D.K.W. 250-350 NZ bn ét. Px 125.000 fr.
 l'une. Théveney, 237, av. J.-Jaurès, Clamart.

SIDE R.-Gillet 750, 1948. Christian, 29, r.
 des Pyramides. Tél.: Ric. 70-68.

250, D.K.W. piston, pompe, conviendrait
 pour cross. L. Hug, 3, rue de la Vallée,
 Ridsheim (Haut-Rhin).

AVEC DE LA PUBLICITÉ...
 ...on bat toujours des records
MAIS AVEC LA QUALITÉ...

...nous gagnons tous les jours de
 nombreux et fidèles utilisateurs

Que votre moteur soit de forte
 ou faible cylindrée, nous sommes
 certains de mériter votre confiance
 par un essai, en demandant à votre
 garagiste, pompiste ou motociste



(EXIGEZ NOTRE VIGNETTE)

- **MÉLANGE** instantané au carburant.
- **STABLE**, ne dépose pas au fond du réservoir.
- **PURE**, ne calamine pas la bougie.
- **POUVOIR DE GRAISSAGE ÉLEVÉ**, évite le serrage des pistons.

...ou Coffret de propagande de
 6 cônes-doses pour 30 litres
 d'essence. Franco 830 francs.

SOMAG-COLOMBES

15-17, R. Thomas-d'Orléans
 COLOMBES - Tél.: CHA. 19-88 Lg.

Pour votre INDIAN

RÉALÉSAGES - ÉCHANGES STANDARD - PIÈCES DÉTACHÉES

Voyez TAURY 50, Rue Octave-Mirbeau
 Tél.: ETO. 12-30

TERROT 4 CV. culb., tr. bn ét. Px int.
 Le soir à partir de 19 h. 30. Babylas, 4, pas.
 Folie-Regnault, Paris-11°.

CAUSE dble empl. Terrot 100 cmc., f.
 téles., impec. cme nve. Spanneut, 16, pl.
 Hôtel-de-Ville, Moulins (Allier), compt
 seulement.

MATCHLESS 350. Px 165.000 fr. Nau,
 146, r. St-Maur, Paris-11°, apr. 18 h.

URGENT. Vds cse besoin arg. Guillier
 175 A.M.C., 4.600 km. tte équip. f. téles.
 Px int. Fras, 5, chaus. Pont-de-Grenelle,
 Paris-16°.

ROYAL-ENFIELD 350 culb. 4 vit. sélec.
 Ingold, 46, r. de Soultz, Uffholtz (Ht-Rhin).

AUTOMOTO 350 culb., bllé occas. Px
 75.000 fr. Tavernier, 11, r. du Gén.-Leclerc,
 Bois-Colombes (Seine).

MONET-GOYON 500, side gd modèle
 à droite, 4 vit., roues interchangeables, à
 broches, par. ét. Gouyan, Gehée (Indre).

VENDS cse santé ens. réc. René Gillet 750,
 caisse sport, roue secours, ét. gal nf. Px
 raison. J. Massias, St-Marcel (Indre).

MOTO side 750 Zundapp, type Russie,
 mot. et pns impec., side tracté. Px 170.000.
 Ecr. Juranx, chaisier, Tartas (Landes).

B.M.W. R.73, 750 culb. Renault, 7, rue
 P.-Bert, Paris-11°.

TERROT 500 lat., bn ét., pns nfs, bas
 px. Vial, 48, r. des Arts, Colombes.

SCOOTER Bernardet, ét. nf à roder, exc.
 occas. Urg. Merlet, bg de Lomener (Nord).

DIVERS

ECHANGE ctre moto Citroën t. avant
 crémaillère 9 CV, fourgon Peugeot 6 CV.
 Darmont 6 CV. Bianco, 92, r. de Verdun,
 Issy-les-Moulineaux.

ECHANGE side 9 CV. ctre tandem à mo-
 teur ou moto. Journaux, 56, av. St-Lam-
 bert, Nice.

DYNAMIC-SPORT

Le Scooter GUILLER
 4 temps à moteur A.M.C.
 est arrivé - Venez l'essayer

GUILLER

125 et 175 cmc. à moteur A.M.C.
 175 SPORT 52 (110 km. à l'heure)

MOTOBÉCANE

125 latérale - 125 et 175 culbutée

MONET-GOYON

200 cc³ SHOOTING-STAR à 170.000 f.

JONGHI: 125 cmc. à 113.000 fr.
B.S.A.: 125 cmc. BANTAM

N.S.U.: de la 200 à la 500 cmc.
 et la **FOX ÉCONOMIQUE** 100 cmc.

Reprises - **CRÉDIT**: 1/3 comptant, 12 mois

6, Rue Saint-Augustin, PARIS (2°)
 Métro Bourse - Tél. RIC. 75-28

MOTOB 100 cmc. Px 40.000 fr. plus soult
 ctre 250 à 350 cmc. ou scooter. Faire offre
 Lejemmetel, 2, r. de la Vanne, Montrouge.

VENDS ou échange Rosengart 4 CV. décap.
 mécan. bn ét. ctre moto mini. 250 cmc.
 Vis. 19 à 21 h. ts les jours et sam. Magot,
 1, bd A.-Briand, Suresnes.

PNEUS 270x22 nfs Dunlop ctre 350 cubt.
 cross même à remonter même valeur. Gou-
 rigneri, Piérin (C.-du-N.).

ÉCHANGE moto Peugeot P.102.B, tr. bn
 ét., ctre Vélosolex occas. Elie Galgon
 (Gironde).

ACHAT COMPTANT
 Tous Vélocoteurs, Motos
 Scooter
DELAIRE
 4, Impasse de la Galté - DAN. 55-43

VOITURETTES, scooters sans permis,
 facilités de paiement. R. S., 30, bd H.-Sel-
 lier, Suresnes (Seine).

FIAT torpédo 4 pl. 7 CV, 509 A. ou échg.
 ctre moto amér. préf. Héroult, St-Mau-
 rice (Nièvre).

VENDS complet 150.000 fr. ou pièces déta-
 chées fourg. caros. alu. moteur Opel-Kadett
 neuf, boîte, pont Juva neufs, 5 roues mon-
 tées ou échange contre side ou solo 515 bon
 état. Boibessot, Le Viviers (Savoie).

LOT 15 moteurs 50 et 96 cmc. prototypes
 et moules fabrication. Prix à débattre. Ecr.
 à J. C., Motocycles, qui transmettra.

OFFRE moto 500 cmc. à personne procurant
 logement Paris ou proche banlieue
 Sud. Ecr. au journal.

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



1^{er} **TUBOTOM**

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

JEUNES !

un métier passionnant
 et bien rétribué
 est à votre portée

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

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

Une intéressante documenta-
 tion vous sera envoyée **GRA-
 TUITEMENT** si votre demande
 de renseignements est adressée
 aujourd'hui même aux :

COURS TECHNIQUES AUTO
Service 14 — Rue du Docteur-
 Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

SPECIALITE de tournage, renettages,
 axes et ttes pièces d'après dessin ou modèle.
 Belguiral, Boisset (Cantal).

DKW - 500 SB - Side Bernardet s/chassis
 Précision.

TERROT - 125 ÉTD. culbuté, GONBEAU,
 5, rue Barbès. Montreuil s/bois (soir 18 h. 30
 et Samedis).

H.B. 46. Pt. état fin 50, acces. 110.000.
 Verbék, 41, rue Dumencel 14°.

ALMA 125, 4 vit. très bonne ét. 85.000.
MAGNAT-DEBON 125, M. 4. T.D 4 vit.
 garanti équipée 120.000.

TERROT 350, 4 CV., très bon état.
 Px 110.000. Kiéné, 73, quai du Point-du-
 Jour, Boulogne-Billancourt.

BUGATTI 3 lit. 300, cabriolet roues
 royales. Nebout, 22, rue Croix-du-Val,
 Meudon (S.-et-O.).

Repose-pieds

PRYM
 ENTIÈREMENT
 RÉGLABLES

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

LES MUREAUX (S.-&-O.)

LIVRAISON RAPIDE MOTOBÉCANE

DE TOUS MODÈLES
 STATION "MOBYLETTE"

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

R. CHABRIER

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES
 ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

CRÉDIT

AU 2^{ME} RALLYE CYCLOMOTEURS PARIS - FOIRE DE NICE

NOUVEAU TRIOMPHE DE VELOLUB

“ Le Lubrifiant des Cyclomoteurs ”

CATÉGORIE 2 TEMPS

1^{er} R. OUBRON, sur cyclomoteur « R. OUBRON » - moteur Le Poulain
2^e R. CHAPELET, sur cyclomoteur « CHAPLAIT » - moteur Le Poulain

ÉPREUVE DE DÉMARRAGE - FREINAGE :

1^{er} BRUNET, sur cyclomoteur « R. OUBRON » - moteur Le Poulain

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES SERCO, 20, Rue Washington, PARIS-8^e - BAL. 43-21

MOTOCYCLISTES !

Faites comme le champion de France 1951



FRANTZ

Adoptez la botte

FOUGOR

Usine : 93, Rue Molière à MONTREUIL
Dépôts { 125, Fg St-Martin - PARIS-X^e
16, Rue Thérèse - PARIS-1^{er}

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

Botte spéciale pour moto-cross modèle "MESPLEDE"

LAMBOROT
Dépositaire

12, Rue Germain-Daviel, LYON (3^e)

à Crédit



DISPONIBLE
100 MOTOS
ET VÉLOMOTEURS
NEUFS
ET OCCASIONS

▲
M.R.
B.S.A.
GIMA
TERROT
ALCYON
JONGHI
GUILLER
MONET-GOYON
D.S. MALTERRE
GNOME - RHONE
MOTOBÉCANE

**GAITE-MOTOS
MONTPARNASSE**

14, IMPASSE DE LA GAITE, 14
Téléphone : DANton 55-43

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

OUVERT DE 8 h. à 20 h. 30 SANS INTERRUPTION - FERMÉ LE DIMANCHE

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^e)
ODÉON 62-98

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



MACOMBYNN

SURVÊTEMENT DU MOTOCYCLISTE

PRATIQUE : ne s'enfile pas
IMPERMÉABLE : doublage induxyl
CONFORTABLE : grande aisance

— Agent et Dépositaire —

ROBERT KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour -- BILLANCOURT

POUR VOS VACANCES!

JONGHI	payable	5.760 fr.	par MOIS
TERROT	»	7.190	»
G I M A	»	8.635	»
GUILLER	"GRAND SPORT"	9.700	»

que vous commanderez sans hésiter à

BARBÈS-MOTO-CYCLES

98, Rue Doudeauville — PARIS-18^e
MÉTRO CHATEAU-ROUGE

★ CRÉDIT DE 6 A 24 MOIS ★

AGENCES : MOTOCONFORT, HOREX, ARIEL, PANTHER, VICTORIA, NORTON, EXCELSIOR, THORNAX, B. S. A., GUILLER, ALMA, M. R. MONET-GOYON, RENÉ-GILLET, MOBYLETTE, CUCCILO, MOSQUITO, POULAIN. Tandem M. R. et mono-moteur SACHS. Scooter GUILLER, MOTOBÉCANE, A.G.F., AMI, SPEED. Sidecar SIMARD.

OCCASIONS

MOTOSACOCHES, TERROT, N. S. U., RAVAT, GILLET-HERSTAL, MOTOBÉCANE et un lot de motos à remonter.
STOCK : MOTEURS, BOITES, CYLINDRES, CULASSES, EMBELLAGES, PIGNONS, CARTERS, ETC..., MAGNÉTOS ET DYNAMOS

BIANCO, 92, Av. de Verdun, ISSY (Seine)
MIChelet 22-39 — C. C. Paris 1422-39

• RENSEIGNEMENTS CONTRE 2 TIMBRES POUR RÉPONSE •



FOURCHE ELASTIQUE

A MONTER D'ORIGINE OU ADAPTABLE

GUIDONS SOUPLES
AMORTISSEURS DE SELLES

pour cyclomoteurs

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

SOUPLESS

SIÈGES ARRIÈRE et SELLES AVANT
RÉGLABLES

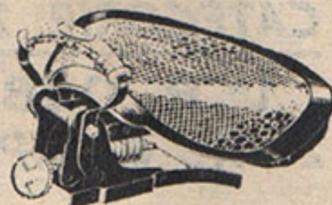
MERAT

BREVETÉS

Se fait pour porte-bagages ou garde-boue
Modèles spéciaux pour scooter

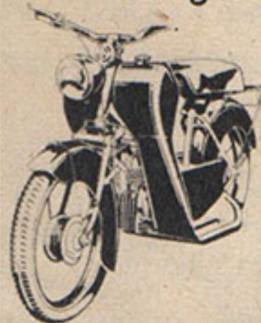
REPOSE-PIEDS — PORTE-BIDON

30, rue de la Procession **E^{TS} MERAT SURESNES (Seine)**



RALLYE PARIS-NICE

Catégorie Scooter : 1^{er} PORCHER



SUR BERNET gagnant la Coupe des Scooters

3 scooters au départ **3** scooters à l'arrivée

Moteur CUCCILO, équipé avec les spécialités : Poignées et leviers SAKER, chaîne REYNOLD, phare LUXOR, éclairage GIBIE, compteur O.S., montre SCOUT. Bougie G.M.D. Confort assuré par la selle TERRY, suspension et fourche SOUPLESS. Sacoche GUEDIN. Casque le MOTARD. Graissage MOTUL.

M. BERNET, constructeur - 4, rue Thiers, CHOISY-LE-ROI
Tél. BEL. 01-87 **STOCK PIÈCES DÉTACHÉES**

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

23 numéros par an (un seul numéro en août)

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

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

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

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

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



*Qui importe
l'accroc
...*

**NOEL
< CUIR**

*répare
et transforme*

- ★ Tous vêtements de cuir
- ★ Canadiennes

NOEL-CUIR

3, RUE HOUDART - PARIS 20^e
Métro : Père-Lachaise - MEN. 70-83

MOTOCYCLISTES

**VOGUE S
P
O
R
T**

VOUS PRÉSENTE EN SES MAGASINS LA PLUS
GRANDE COLLECTION DE

VÊTEMENTS DE CUIR
— SUR MESURES —

BOTTES — CASQUES — SACOCHES — LUNETTES
TABLIERS — MANCHONS, ET TOUS LES ACCESSOIRES

Une visite s'impose avant tout achat

Recommandez
bien cette
adresse →

14, bd Jules-Ferry - PARIS-XI^e

FOURNISSEUR
DES
CHAMPIONS

VENTE EN GROS et 1/2 GROS

LUNETTES pour le
TOURISME et la COMPÉTITION
Fabrication française



**88
ROD**

Caoutchouc moulé,
Sans pièces métalliques,
Intérieur garni chamois.
Souple, incassable,
Visibilité totale,
Écrans blanc, jaune, fumé, à volonté.
EN VENTE : Maisons de Sports et Opticiens
Meilleure qualité au meilleur prix

ROD - 11^{bis}, Rue Jean-Binet, COLOMBES (Seine)

MOTOS - CYCLES

MOTOBÉCANE-PEUGEOT

D. S. MALTERRE — M. R. — GUILLER — KELLER
SCOOTERS ET CYCLOMOTEURS

Toutes les Pièces détachées et Accessoires

Concessionnaire : **CUCCIOLO & VAP**

Roger LALA et ses Fils

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e Téléphone :
SUFiren 80-12



*Ne craignez plus
les
intempéries*

Motocyclistes !

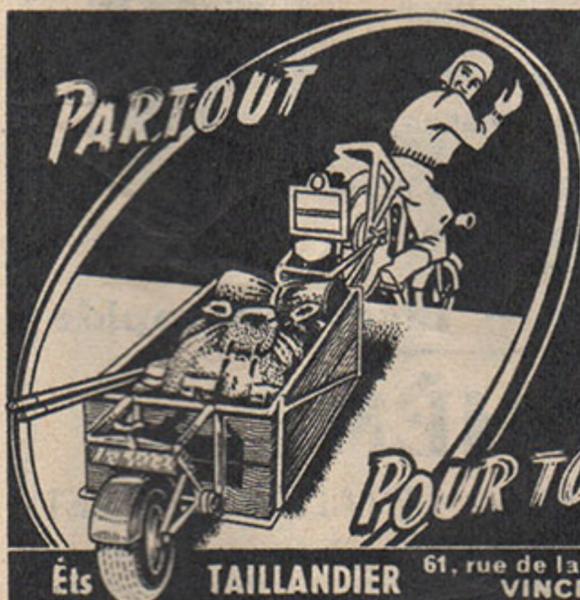
Par tous les temps vous pourrez prendre
la route, en revêtant la combinaison
PLASTIA.

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

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

MOD'PLASTIA

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



PARTOUT

FULGUR

MODÈLES POUR :
MOTOS M100
VÉLOMOTEURS M50
CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

Éts **TAILLANDIER** 61, rue de la Prévoyance
VINCENNES DAU. 51-77

Ces 3 qualités indispensables

PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CÔNFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

BI-S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

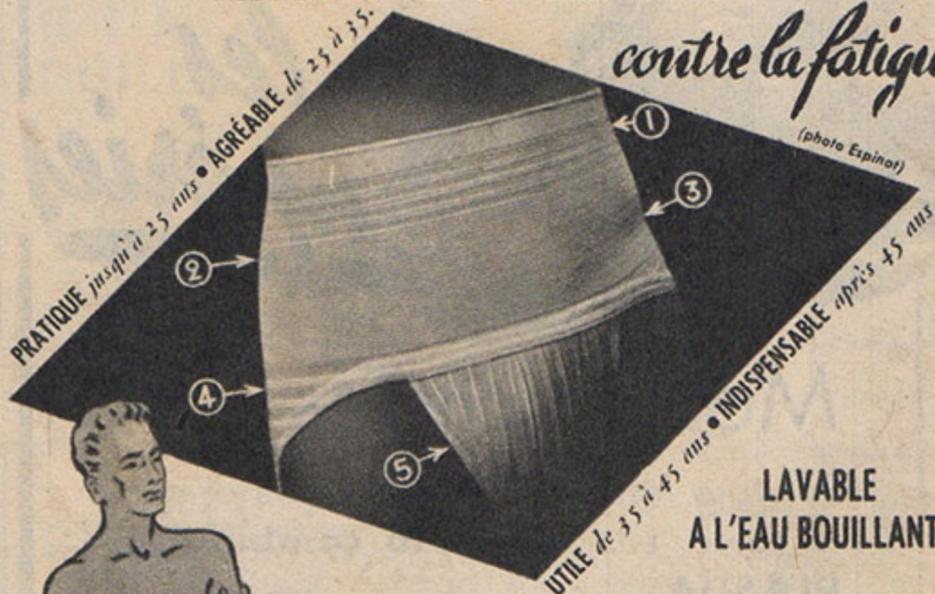
Survêtement du motocycliste

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

L'homme moderne porte un
ELASILIP
contre la fatigue



LAVABLE
A L'EAU BOUILLANTE

- ① Zone très souple - liberté - aucune pression coupante à la taille, c'est à dire au niveau du foie.
- ② ③ ④ Forces dégressives élastiques brevetées soutien rationnel de la base du ventre.
- ⑤ Poche élastique en hauteur, avec ou sans ouverture.

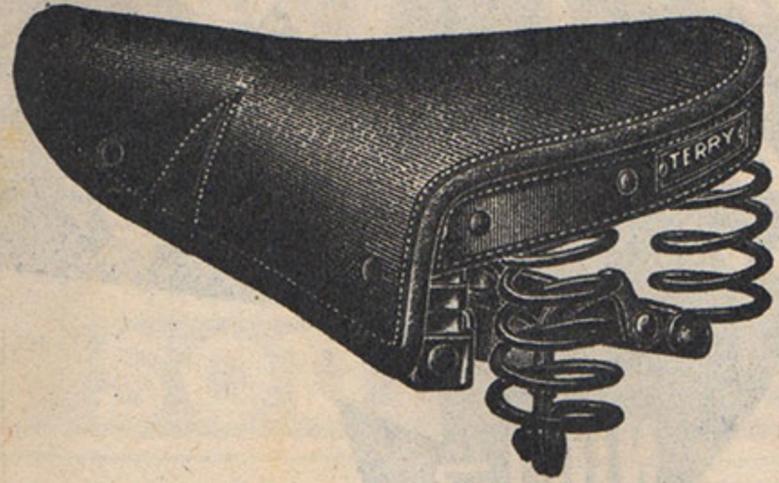
C'est une création **la Sirène**
PARIS

Documentation EL7, gratuite sur demande, 13, rue des Petits Hôtels, Paris (10)

EN VENTE CHEZ LES CHEMISIERS

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

Pour Motos & Véломoteurs

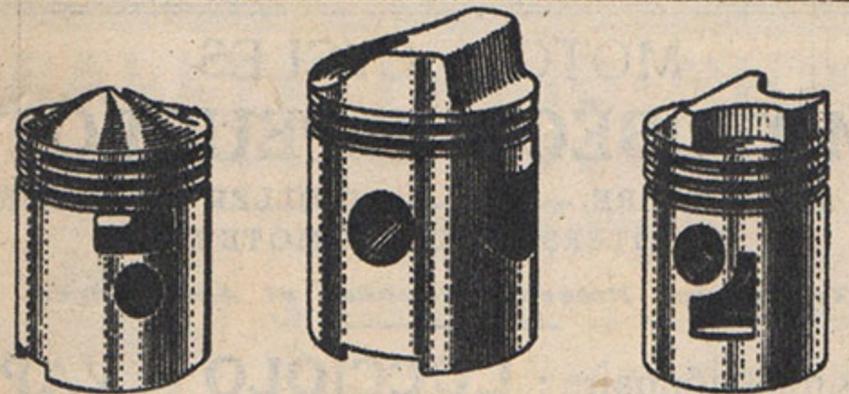


LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape



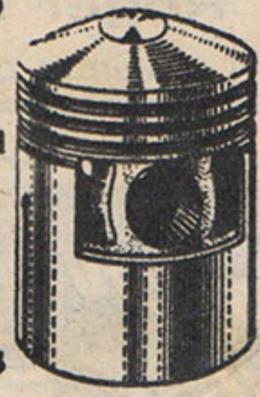
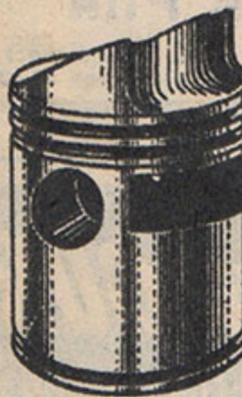
PISTONS

Super-vitex

en alliage spécial
hypercilié

à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 33-40

Imp. HERBERT, Levallois.



*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

la bicyclette motorisée!

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

ALCYONNETTE

39



LA SOLUTION ALCYON
DU CYCLOMOTEUR

Pas d'immatriculation
Pas de permis de conduire
Pas de limite d'âge

CATALOGUE SUR DEMANDE A : ALCYON SERVICE MC - COURBEVOIE (SEINE)

HERBERT, Levallois