

5^e ANNÉE - N° 73 * REVUE BIMENSUELLE * 15 AVRIL 1952

MOTOCYCLES

DIR: MAX ENDERS * AD: R. LAJEUNESSE * 14, Rue Brunel, PARIS-17^e



40^{F.}

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

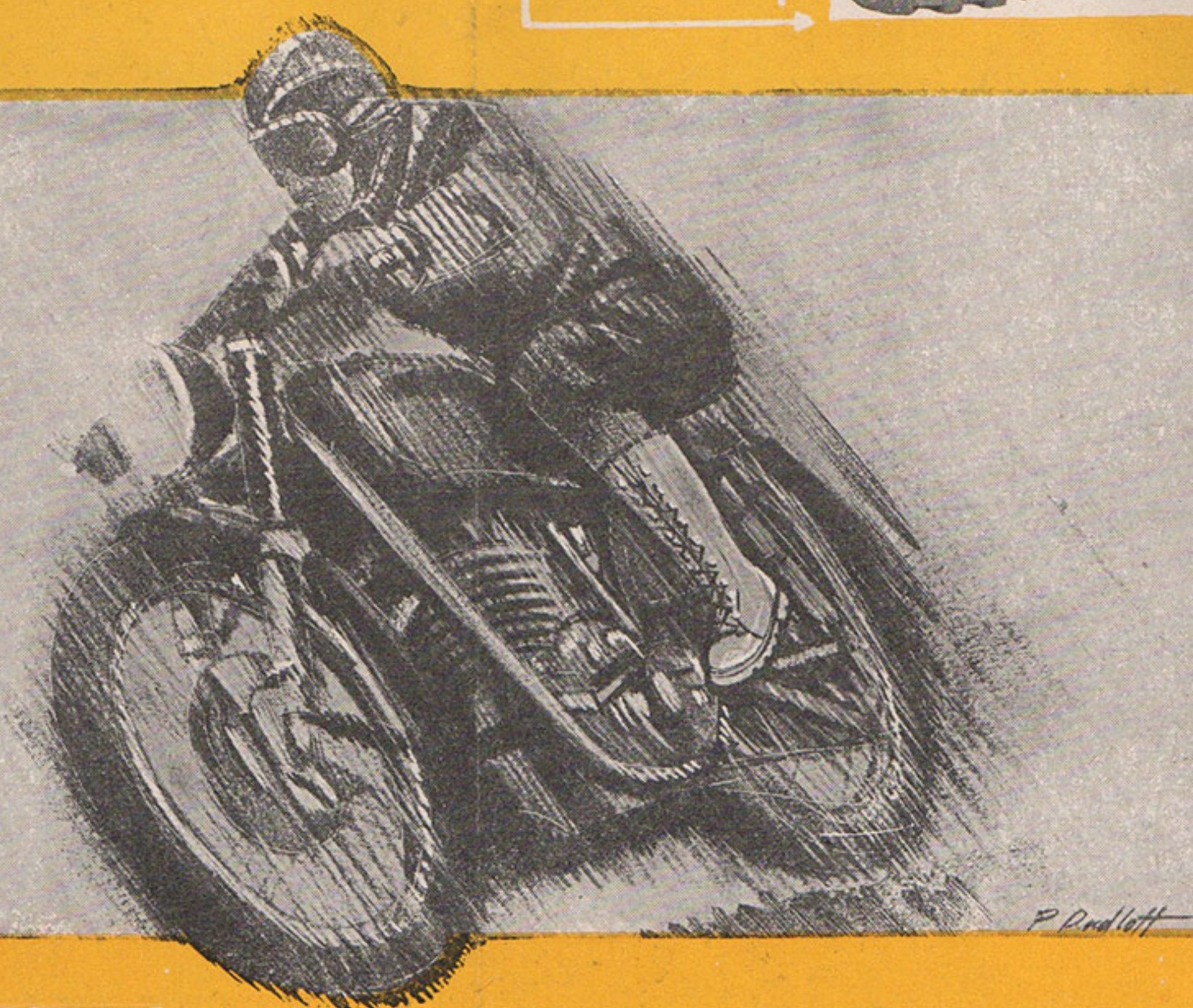
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

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

Type PARATROOP

Quartier avant et soufflet
d'un seul morceau ne lais-
sant 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.

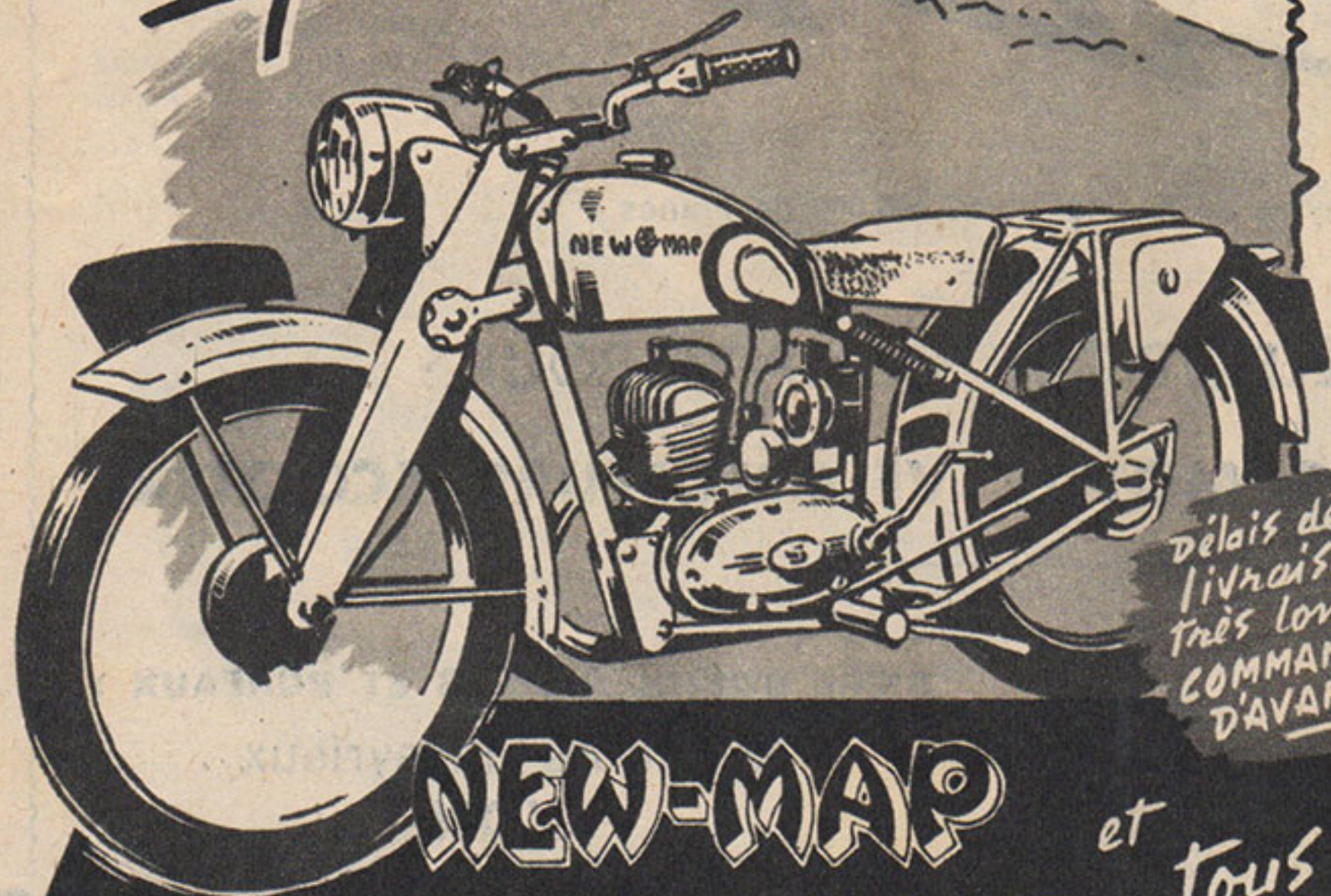
Une petite usine

NEW-MAP

une GRANDE MARQUE!

Lyonnaise

par ses motos de classe internationale



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

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

délais de livraison très longs
COMMANDEZ D'AVANCE

NEW-MAP

et tous ses Agents

Un joyau de France

J. Cauby

122-124, Avenue Lacazeagne, LYON - RHÔNE

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"

Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

● 4 BOL D'OR ●

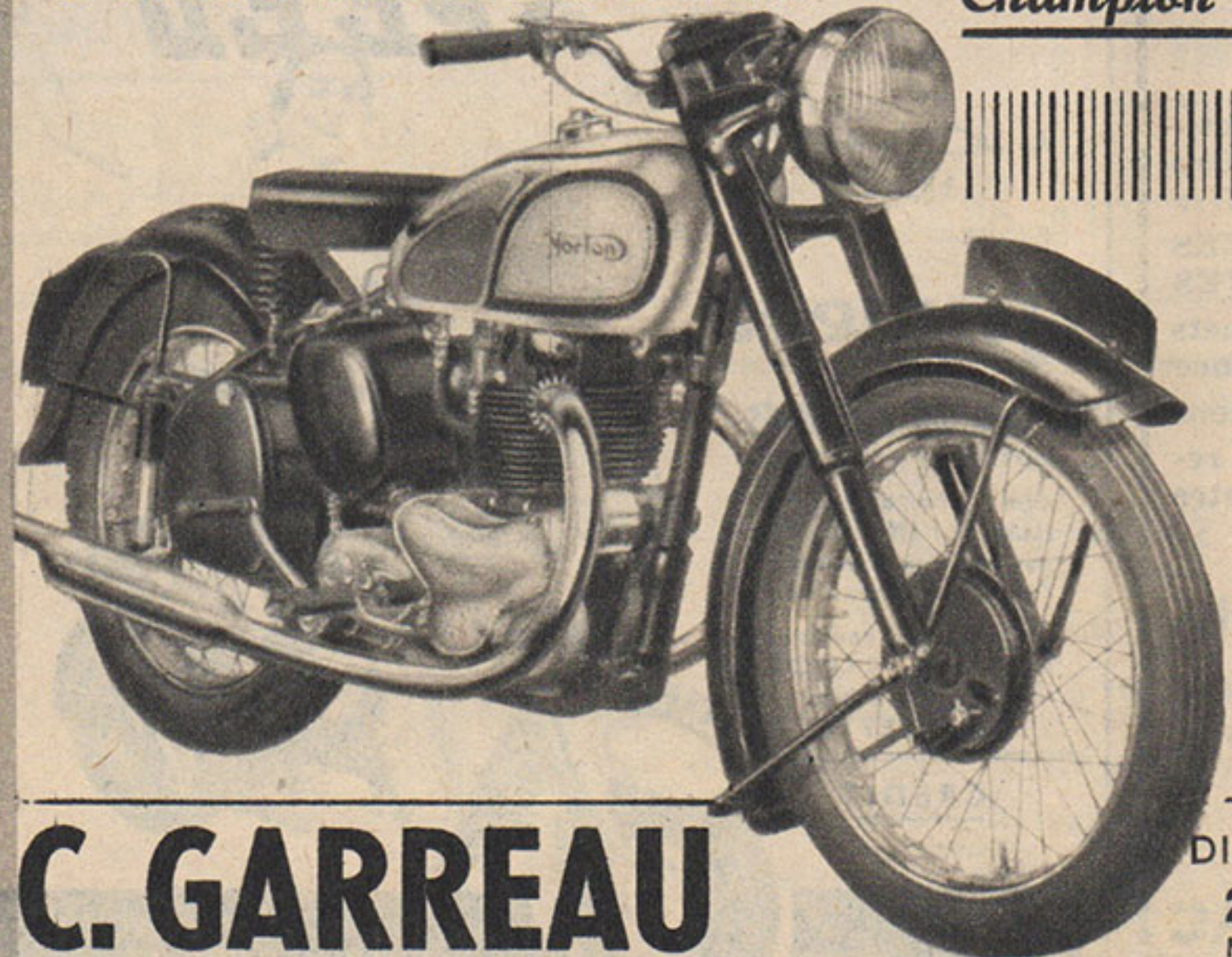
RECORD ABSOLU : LEFÈVRE
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER



FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :

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

N'ATTENDEZ PAS

POUR PASSER COMMANDE !!!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

C. GARREAU

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

Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 27.000.000 de Francs

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET POUR :
CYCLES, CYCLOMOTEURS, MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS

DÉPOT A PARIS :
 42, Rue Brunel (17°)
 Tél. : ÉTOILE 45-00

SIÈGE SOCIAL, USINES ET BUREAUX :
 93, Route d'Heyrieux
LYON

AMAC

LA GRANDE MARQUE
 MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
 VELOMOTEURS
 CYCLOMOTEURS
 SCOOTERS

et tous
 moteurs
 auxiliaires



Autres spécialités AMAC :
 POIGNEES
 TOURNANTES
 Robinets
 d'essence
 Transmissions
 Coffret pièces de re-
 change pour Motoristes
 Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
 machines

Manettes et leviers séparés
 Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC
 21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

GUIDON
 nouvelle
 poignée
 tournante

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

CRÉDIT
 Ouvert le Samedi



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

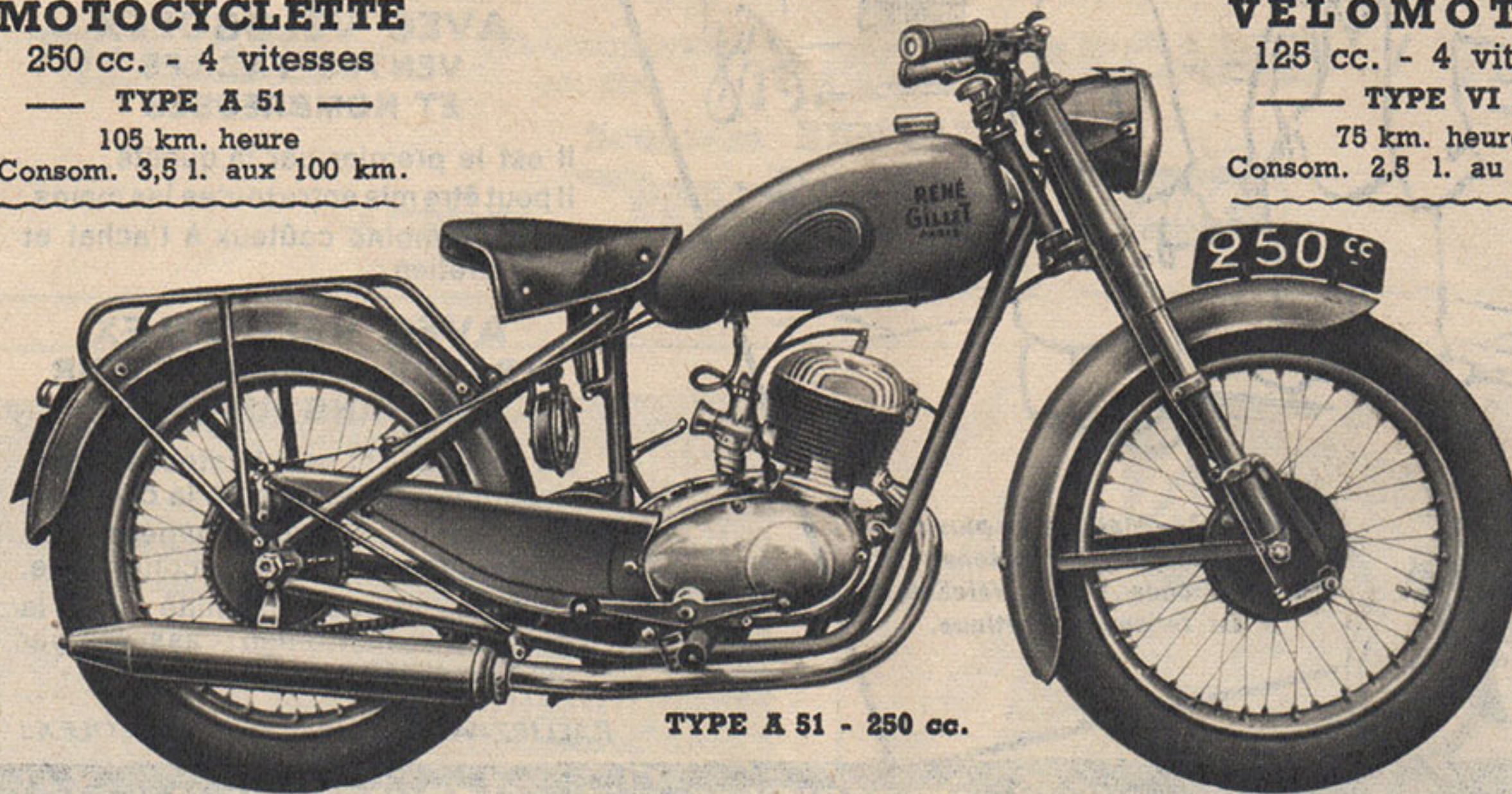
RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses
— TYPE A 51 —
105 km. heure
Consom. 3,5 l. aux 100 km.

VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses
— TYPE VI —
75 km. heure
Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

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

Une nouveauté attendue!...
Le porte-valise "VALFIX"
se pose en 5 MINUTES avec 4 BOULONS

Spécial pour 125 cmc.
- TERROT -
MAGNAT-DEBON
MOTOBÉCANE



NEUILLY-MOTOS
34, Av. G.-Clemenceau, NEUILLY-PLAISANCE (S.-et-O.)

Scooter

BERNARDET

ESSAIS
CRÉDIT

IMPÉRIAL-GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS-8^e

MÉTRO :
VILLIERS

TELEPHONE :
LABorde 77-40



250 cc.
125 cc.

23 MARS 1952

3 heures Motocyclistes de Montlhéry

CATÉGORIE 175 cmc.

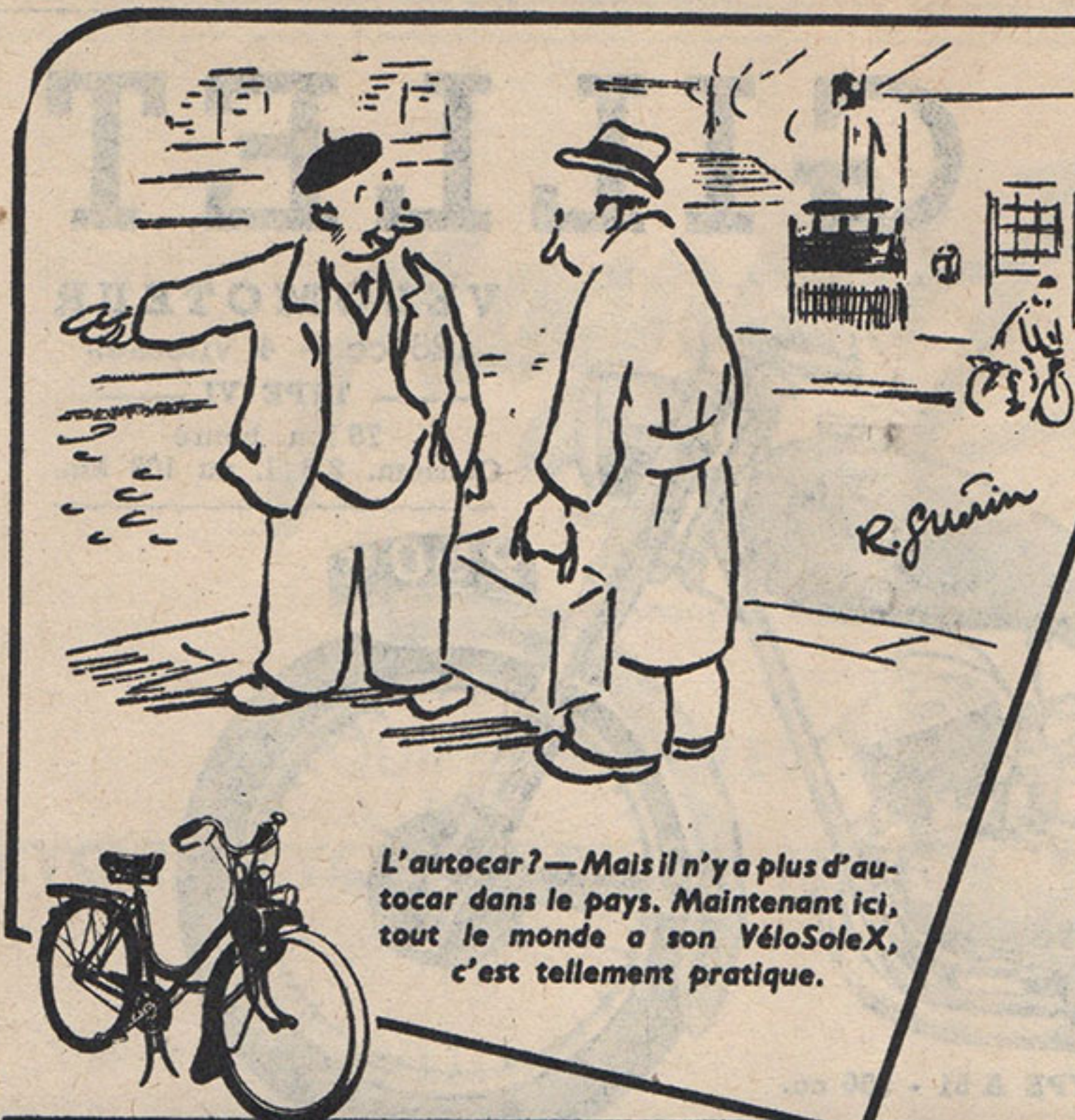
1^{er} MOSER (Moyenne horaire 94 k. 957) sur moto "GUILLER"

8 machines au départ, 8 à l'arrivée

Moteurs A.M.C. - Pneus DUNLOP - Volants SAFI - Compteurs O.S. - Moyeux IDÉAL

Catalogue gratuit sur demande (15 francs en timbres-poste pour envoi)

GUILLER Constructeur, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)



L'autocar? — Mais il n'y a plus d'autocar dans le pays. Maintenant ici, tout le monde a son VéloSoleX, c'est tellement pratique.



VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

**AVEC VELOSOLEX
VENTES FACILES
ET NOMBREUSES**

Il est le premier par la qualité.
Il peut être mis entre toutes les mains.
Il est le moins coûteux à l'achat et à l'entretien.

**AVEC VELOSOLEX
TRAVAIL RÉMUNÉRATEUR
ET SANS RISQUES**

Sa simplicité et sa robustesse garantissent la satisfaction de la clientèle. 300 Stations-Service équipées pour l'entretien rapide et économique. Ni frais, ni responsabilité pour la garantie et l'entretien - assurés par les Concessionnaires.

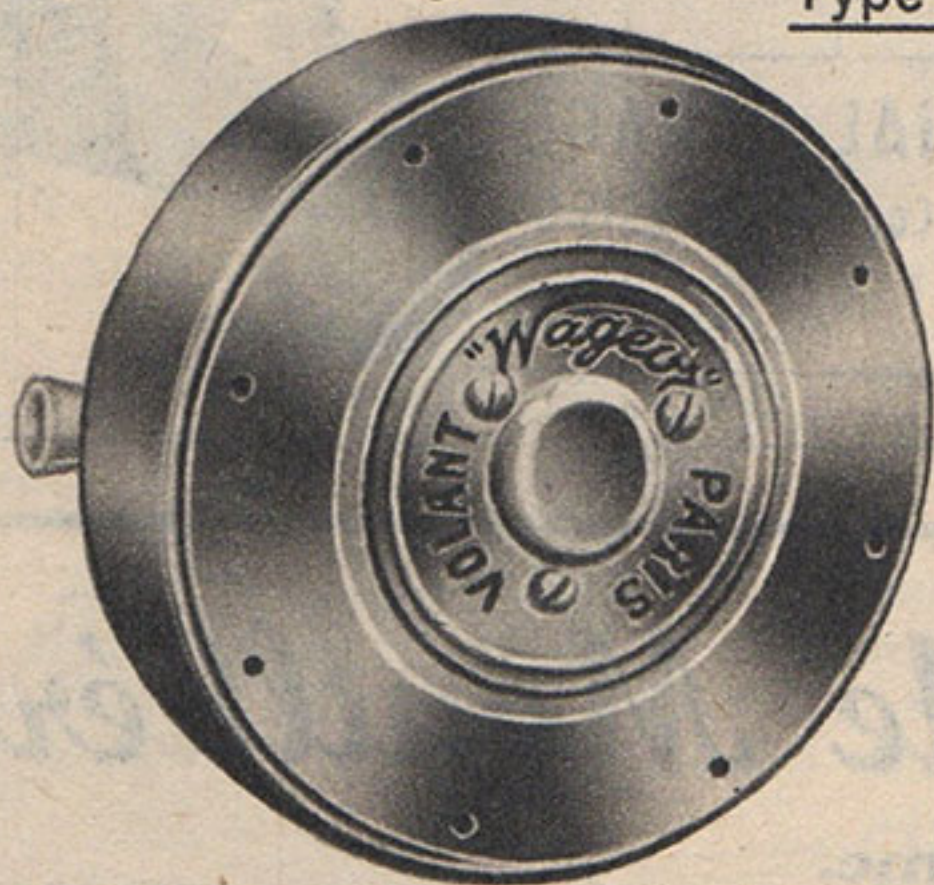
RALLIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX!

Documentez-vous auprès de VELOSOLEX (Service 45) COURBEVOIE (Seine)

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15-A



Adopté par la plupart des Constructeurs de moteurs auxiliaires et de cyclomoteurs

Production des :

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel, PARIS-17^e — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84

Station **MOTO** Service
PIECE

VENTE

AUX RÉPARATEURS
ET AGENTS DE LA MOTO
EXCLUSIVEMENT

de

PIÈCES DÉTACHÉES

Adaptables **NON** d'origine

pour

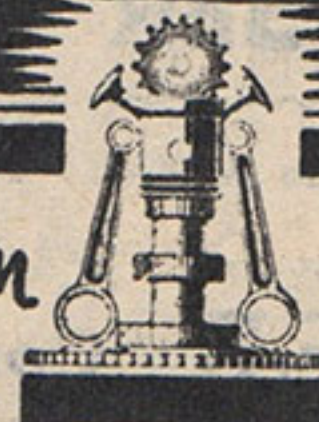
MOTOS

et

VÉLOMOTEURS

51 Rue Danton

PER. 60-66



Levallois

(Seine)

MOTOCYCLISTES...

... DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

Mobylette

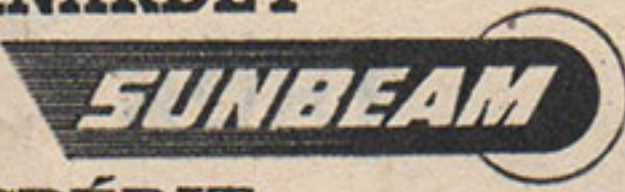
**VÉLOMOTEURS
MOTOS**

Scoters BERNARDET

AGENCE



et



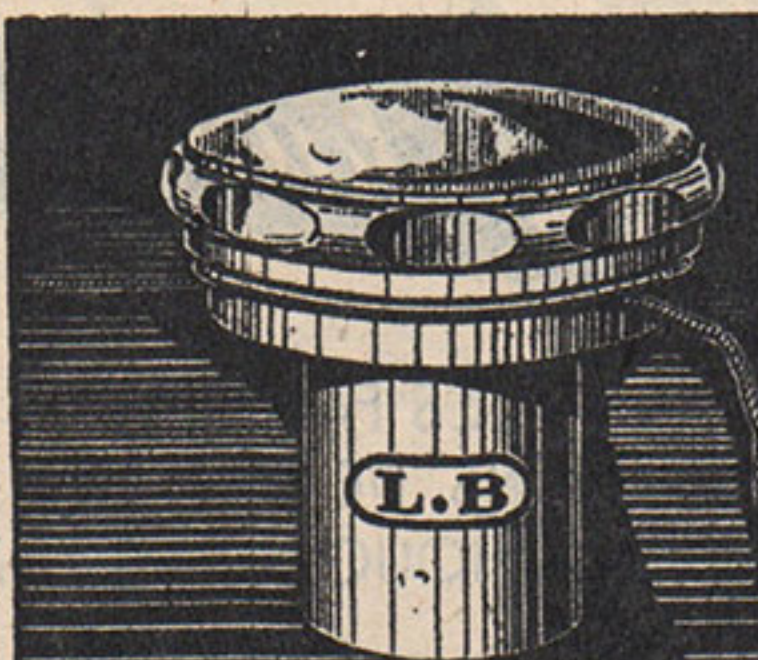
VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

58, Rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET
PÉREIRE 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE - TERROT

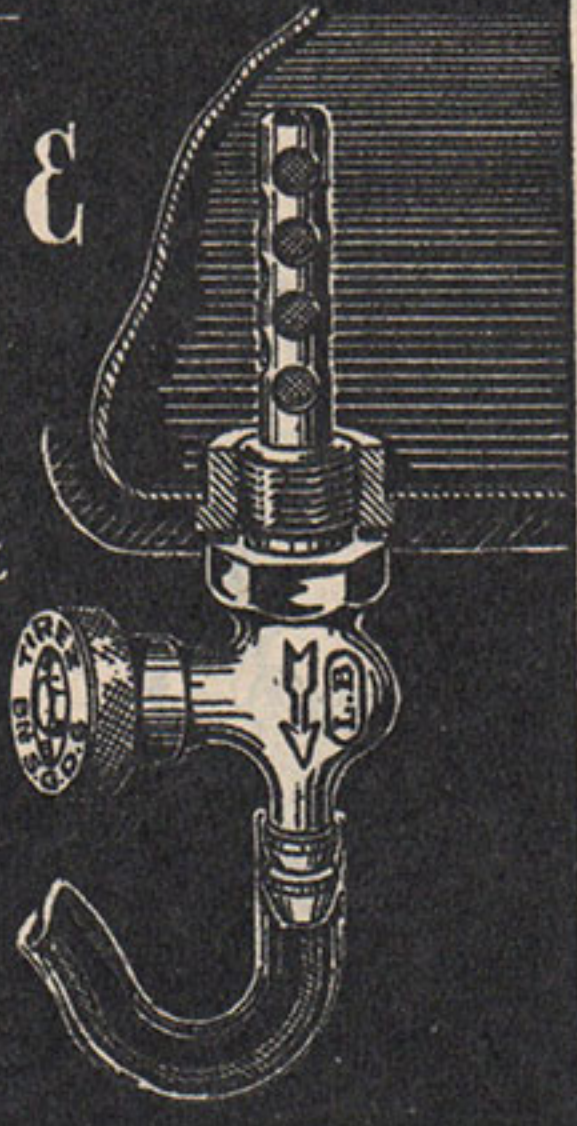


**BOUCHONS
de RÉSERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos**

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

**ROBINETS TIROIR
toujours
étanches**



Vous... QUI UTILISEZ
LE MOTEUR
YDRAL
SUR SCOOTER - MOTO - TRI
N'OUBLIEZ PAS QUE VOTRE BLOC
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION YDRAL SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17^e - ÉTOILE 17-46

qui vous offre...
LA RÉVISION GRATUITE
des 500 km.
OUVERTURE SAMEDI & DIMANCHE MATIN

POUR VOS VACANCES!

JONGHI	payable	5.760 fr.	par MOIS
TERROT	»	7.190	»
G I M A	»	8.635	»
G U I L L E R	"GRAND SPORT"	9.700	»

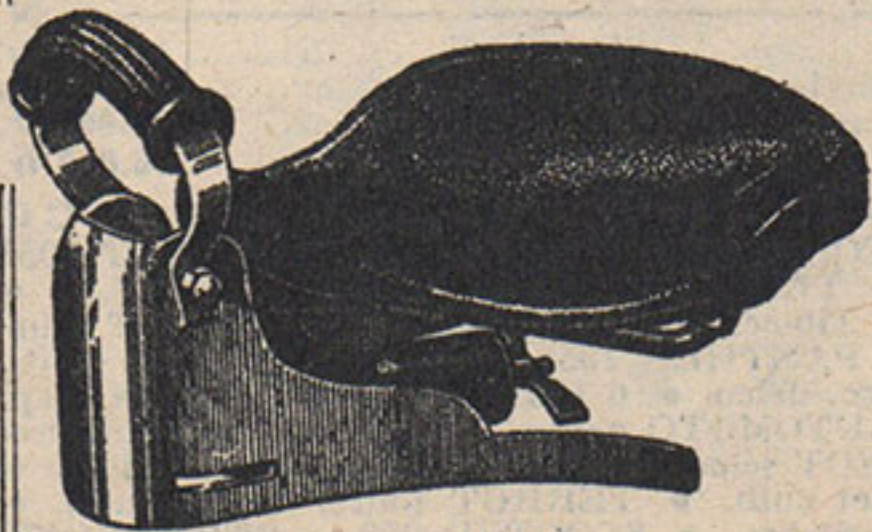
que vous commanderez sans hésiter à

BARBÈS-MOTO-CYCLES

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

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION
RÉGLABLE
SELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLES

FOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

MAGASIN DE VENTE
PARIS - LOIRE
62, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17^e)
Tél. : GAL. 57-95

AUTOMOTO

MAGASIN DE VENTE
PARIS - LOIRE
73, Rue de la Croix-Nivert
PARIS (15^e)

PIÈCES DÉTACHÉES A.M.C.
et AUBIER-DUNNE

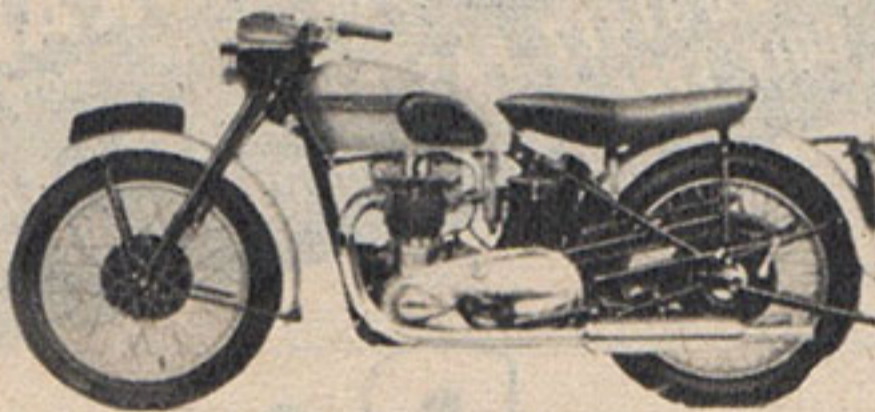
1898 - 1952

RÉPARATIONS - MISE AU POINT

ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4^e)
Métro: Saint-Paul • • • Tél.: ARO. 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 BERNARDET - AMI
et la *Mobylette*

Tous les Accessoires et l'Équipement

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

VENTE A CRÉDIT Renseignements contre
30 francs de timbres

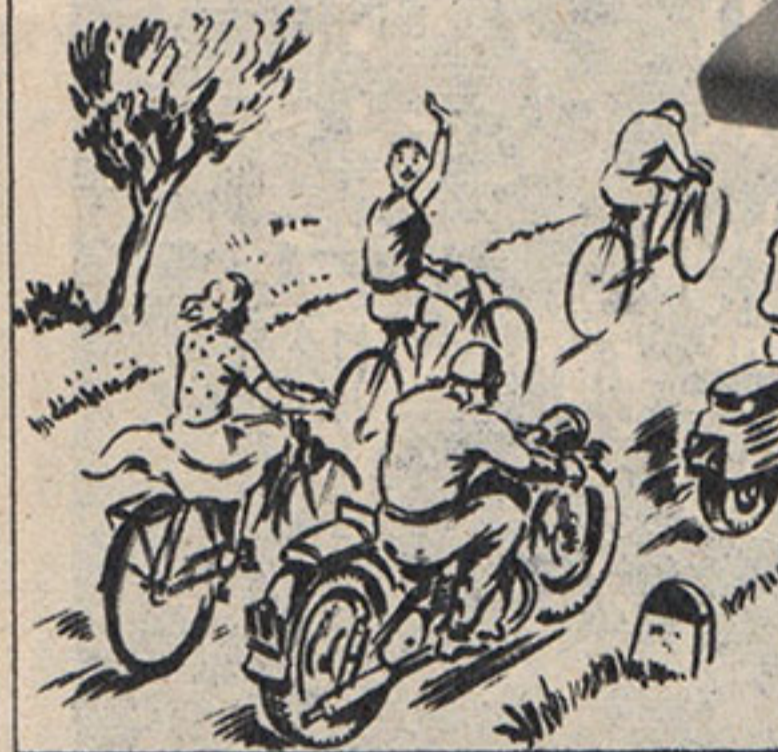
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

*ASSIS...
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX
COUSSINS DE SELLES
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

VELOS
MOTOS
SCOOTERS
CYCLOMOTEURS

SELATEX



TÉL.
MIR. 74-58

COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

SELATEX

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

Formidable ! Dans la France entière, LADEVÈZE

vous vendra à CRÉDIT, en neuf ou occasion, avec la reprise de votre
motocyclette ancienne, le reste en 7 mois. FRAIS de dossier 1.500 francs.

NEUF	
MONET-GOYON 100 cc.....	86.500 fr.
125 cc. suspension arrière... En 3 cv....	170.000 fr.
PAUL-VALLÉE 125 cc. suspension arrière, équipée.....	156.000 fr.
En 175 cc.....	176.000 fr.

OCCASION
633 cc. NORTON • 2 MOTOBÉCANES 500 cc. • 500 cc. TERROT 1951
susp. arr., fourc. télesc. • TERROT R.D.A. et R.S.S.E. • B.S.A. •
SUNBEAM cardan 1950 • 350 cc. SAROLEA sélect. • TERROT fourc.
télesc. 1951 • 250 cc. PANTHER 1951 neuve, 2.000 kilom., 4 vit.,
équipée. • TERROT 175 cc. delco • 6 175 cc. MOTOBÉCANES susp.
arrière, fourche télesc. • AUTOMOTO neuve, gros moyeu, susp. arrière,
73 km. • 150 cc. PEUGEOT sélect. • 125 cc. B.S.A., fourc. télesc. •
5 MOTOBÉCANES latér. et culb. • TERROT fourc. télesc., culb. •
GUILLER équipée neuve, 61 km. • SCOOTER 250 cc. BERNARDET
• 125 cc. PAUL-VALLÉE • LAMBRETTA • A.G.F. • VESPA.

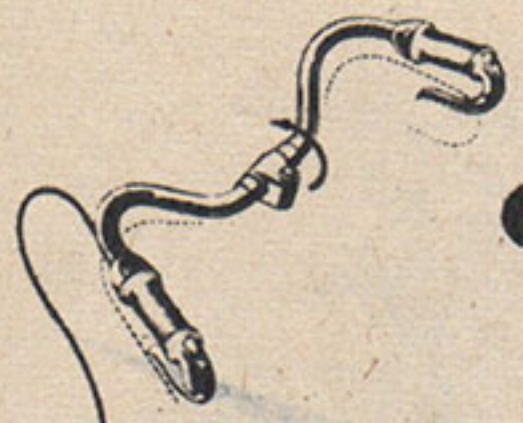
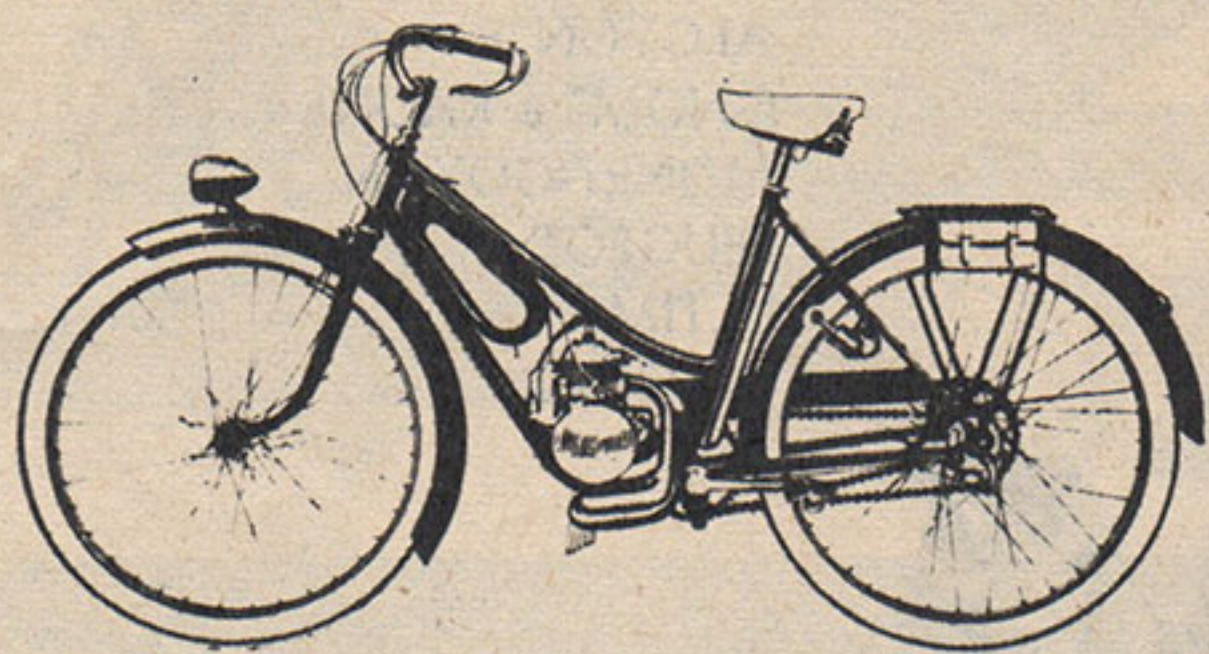
PAS D'ASSURANCES. Intérêt sur le découvert 9% environ, découvert
150.000 francs. Une fiche de paie. Sans reprise de motocyclette 30% au
comptant de votre achat et 7 mois de découvert. Toutes ces motocyclettes
sont livrables de suite.

ALMA 125 cc. suspension arrière... En 175 cc..	136.890 fr.	168.200 fr.
GUILLER 125 cc., 175 cc. et 175 cc. sport.....		212.200 fr.
JONGHI 125 cc. • GNOME-ET-RHONE 125 cc.	113.000 fr.	129.000 fr.
SCOOTER SPEED... • LOHNER équipé....	121.500 fr.	140.080 fr.

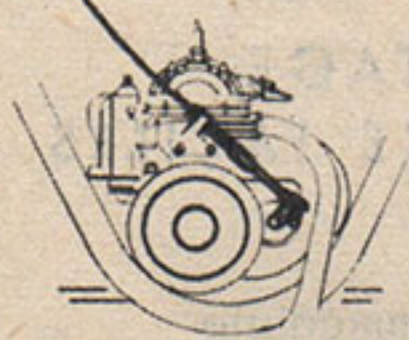
MATÉRIEL de l'ARMÉE : solo ou sides en état de marche. NORTON
633-500, TERROT R.D.A. 500 et R.S.S.E. 500 super-culasse. Épaves
très mauvais état, incomplètes, immatriculables : ARIEL, B.S.A. NOR-
TON, cadres, fourches, réservoirs, pièces détachées d'épaves de l'Armée
toutes marques • SELLES bi-places FERIDAX 11.300 fr. Selles bi-
places AURORA 10.300 et 11.330. • LUNETTES IDÉALES 1.199 fr.
VERRES de rechange tous modèles, 150 et 250 fr.
ACHAT COMPTANT • Expédition France et Colonies • DÉPOT VENTE
Accessoires • Pneus de cross • Sidecars d'occasion.

ALCYONNETTE

LA SOLUTION ALCYON DU CYCLOMOTEUR

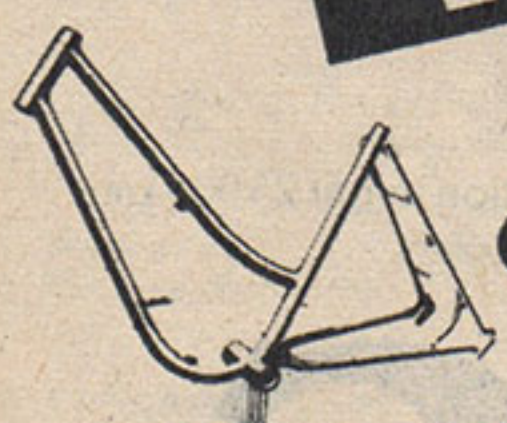


GUIDON SOUPLE
Cintre du guidon mobile sur un axe garni de caoutchouc comprimé (Silent-bloc). L'amplitude de sa course supprime les secousses désagréables. Seule une machine de tout premier ordre peut utiliser cet organe de fabrication coûteuse.

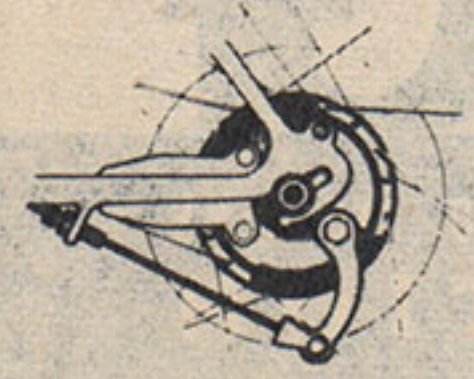


DÉBRAYAGE
Il permet de libérer le moteur, d'où, en cas d'arrêts fréquents, facilité de repartir sans avoir à remettre le moteur en route, et, dans les descentes, possibilité de marcher en roue libre. Economie de carburant, diminution de l'usure du moteur.

4 AVANTAGES



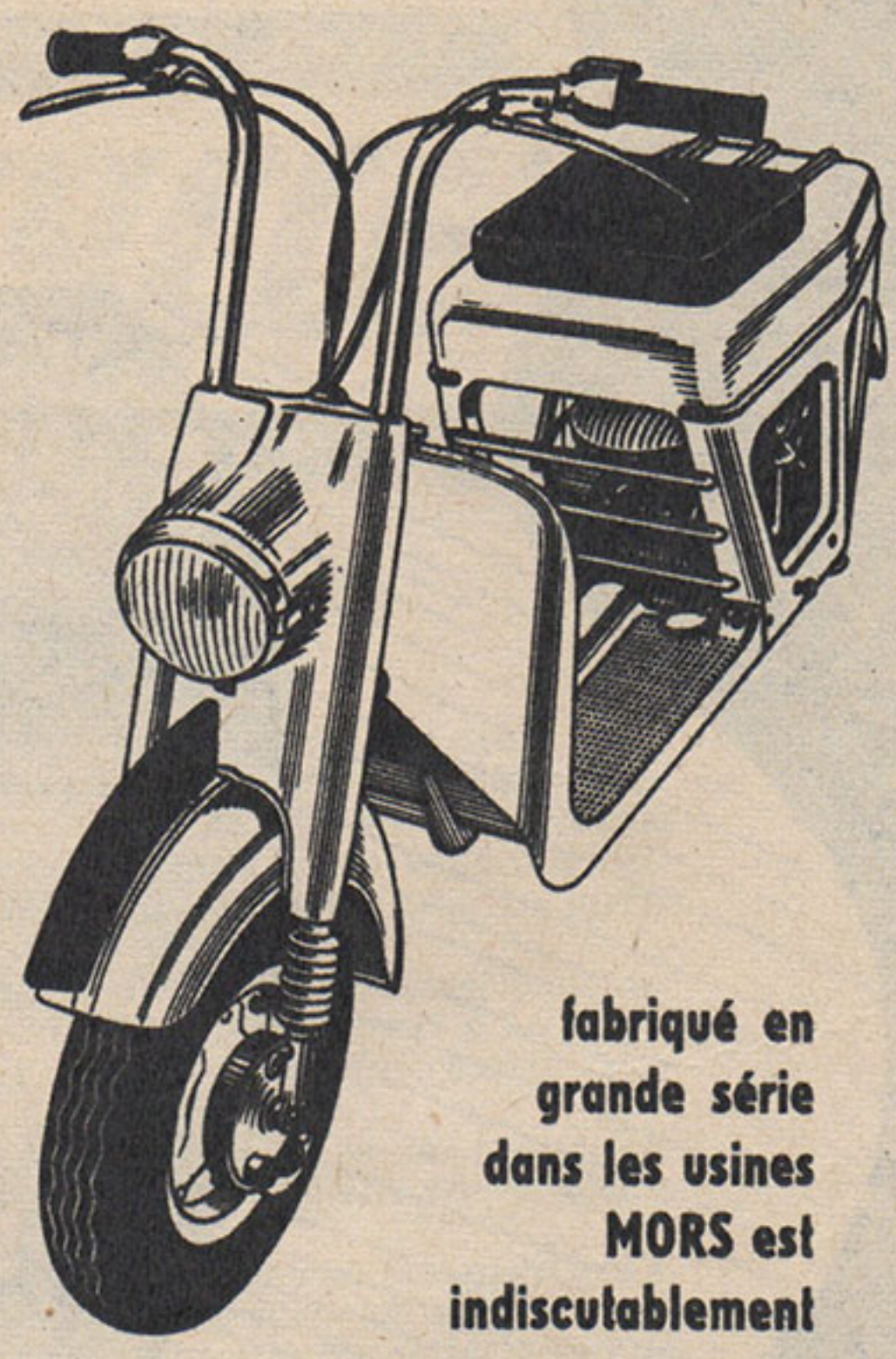
CADRE MONOBLOC
En tubes à grande résistance, il est entièrement soudé à l'autogène. Rigide, indéformable, il supprime tous flottements même sur les routes en très mauvais état.



FREIN AR A TAMBOUR
Imperméable à l'eau et à la boue, son usure et son entretien sont nuls. Son freinage efficace garantit la sécurité du conducteur sur tous terrains, même par temps de pluie.

CATALOGUE SUR DEMANDE A ALCYON - SERVICE MC - COURBEVOIE (Seine)

LE SCOOTER SPEED



fabriqué en grande série dans les usines MORS est indiscutablement

LE PLUS LÉGER pèse à peine 60 kilogs.

LE PLUS MANIABLE tous les organes en ligne, changement de vitesse au pied.

LE PLUS CONFORTABLE suspension avant par fourche télescopique et anneaux Neiman, suspension arrière oscillante.

LE MOINS CHER à l'achat et à l'entretien.

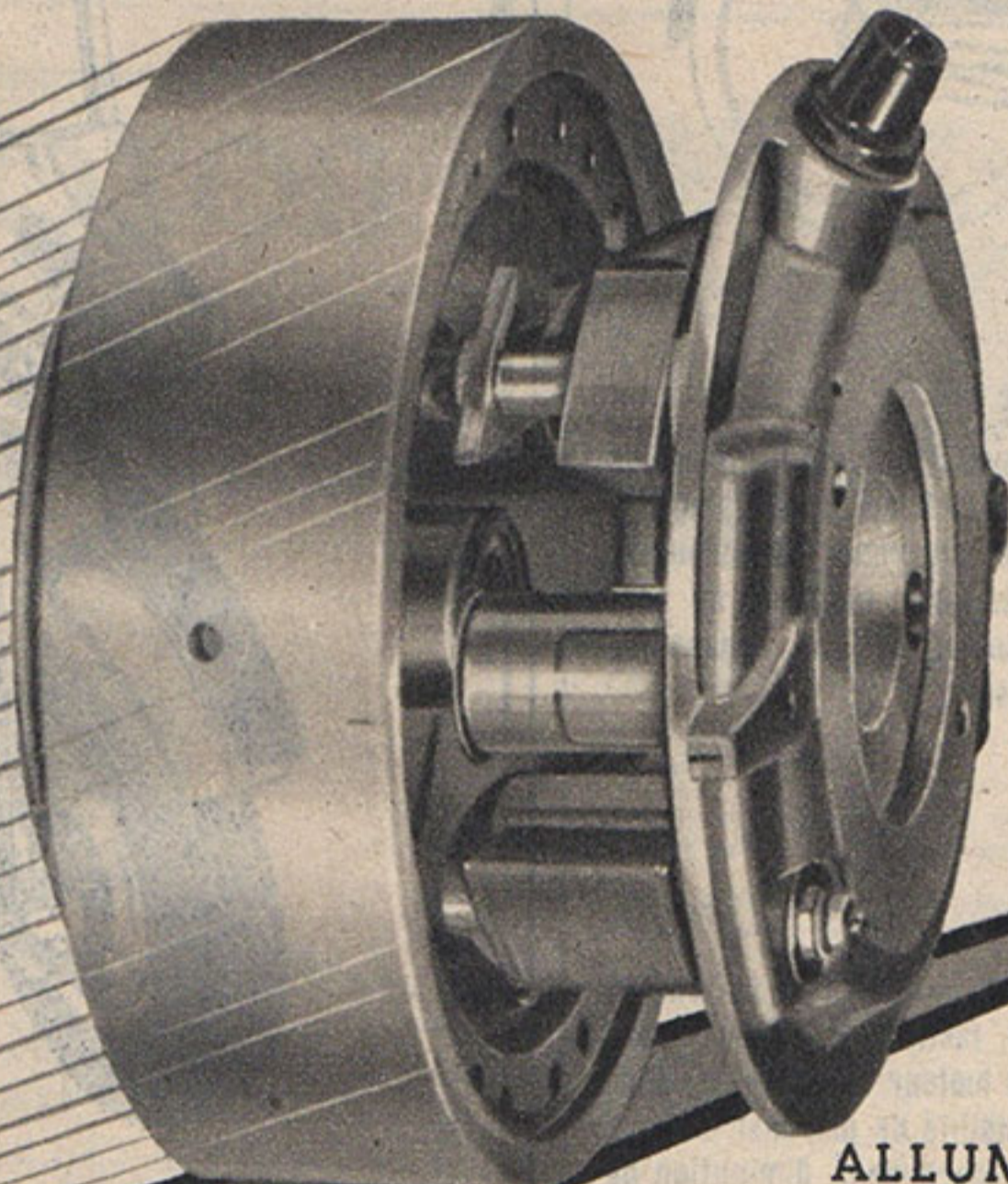
VENTE A CRÉDIT
**SCOOTER
SPEED**

pour toutes demandes de renseignements
S.I.C.V.A.M.
37, r. des Acacias, Paris-17^e - ETO16-23, 16-24

Des volants magnétiques DE GRANDE CLASSE

Quelques références :

ALCYON
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
PEUGEOT
ULTIMA
VELOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indé réglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40



MOTO-CROSS

A U S O M M A I R E :

★ Échos	11	★ Eliminatoires du	
★ Salon de Genève . .	14	Bol d'Or	23
★ A.R.A.	16	★ Sports et Clubs . .	26
★ Essai de la 175		★ Calendrier sportif .	29
Motobécane	18		

5^e ANNÉE ★ N° 73 ★ 15 AVRIL 1952

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05.50 ★ DIRECTEUR : MAX ENDERS

FAIRE LA PREUVE !



M. GEORGES GALLIÈNE, président de l'Union Routière, au cours de sa récente conférence à la S.I.A. sur les nouveaux aspects du problème de la sécurité, a été amené à commenter les derniers chiffres publiés sur les accidents de la circulation et à fournir à leur sujet quelques précisions indiscutables. C'est une réplique... sans réplique, à ceux qui aiment entasser les morts pour s'en faire une tribune.

« Si le nombre des victimes a augmenté, constate M. Galliène, celui des véhicules en a fait autant, si bien que le pourcentage par rapport à la circulation ne s'est pas accru comme on veut le faire croire, mais qu'il est même inférieur à celui d'avant-guerre. »

Les affirmations d'une personnalité aussi hautement qualifiée et aussi impartiale mettront-elles une sourdine au concert si bien orchestré de certains quotidiens sur le thème « Sus aux motos ».

L'impossibilité absolue et avouée où l'on est de recenser exactement nos motocycles, puisqu'ils n'ont pas d'immatriculation propre et que les cyclomoteurs n'en ont pas du tout, cette impossibilité rend fantaisiste sinon tendancieuse toute polémique sur les dangers que la moto fait courir aux autres.

Charger un plateau de la balance et mettre des faux poids sur l'autre ce n'est pas un procédé, disons pour être gentils, mathématique ; une supposition n'est pas une affirmation.

Max Enders

Concentration motocycliste.

L'A.M. du Doubs, à l'occasion de la Foire-Exposition Comtoise, organisera les 17 et 18 mai la deuxième concentration motocycliste d'amitié internationale.

Les clubs des principales nations européennes y seront invités.

Cette généreuse initiative mérite de rencontrer le succès qu'elle a obtenu l'année dernière.

Un carter pour Venin.

Aux éliminatoires du Bol d'Or, Venin a crevé le carter de sa vieille et fidèle Saroléa 500 cmc. et ne peut en trouver un autre dans son entourage. C'est pourquoi il fait appel par notre canal aux amis français ou belges qui pourraient lui procurer cette pièce. Voici les précisions sur le type de la machine : Saroléa 500 cmc. C. 34 Grégoire. N° du moteur 270071. Il s'agit du demi-carter côté pignon moteur... Merci d'avance.

Guiller équipe le C.M.S.N.

Le Club Motocycliste de la Sûreté Nationale courra cette année pour la marque de Fontenay-le-Comte, laquelle lui a fourni trois machines, confiées à MM. Mabillat, Poitte et Peyré, qui participèrent aux éliminatoires du Bol.

M. Guimbretière nous confirma par ailleurs la participation de la marque au Bol d'Or, épreuve constituant pour Guiller l'objectif n° 1 de la saison 52, ainsi qu'à divers rallyes de longue haleine.

Après l'excellent départ de Moser, nul doute que cette firme sportive ne récolte de nombreux lauriers !

Un petit chalumeau électrique à arc.

Un de nos lecteurs, M. Eycken, qui est un artisan, a réalisé pour son travail un petit chalumeau électrique à arc grâce auquel malgré son encombrement réduit il peut effectuer tous les travaux courants de soudure et de brasure. Cet appareil donne toutes les températures

jusqu'à 3.800°. Ses dimensions sont celles d'un fer à souder moyen.

M. Eycken estime que son chalumeau pourrait rendre service et qu'il a sa place sur le marché; toutefois, n'ayant pas les possibilités de le fabriquer en série, il serait disposé à s'entendre avec une maison qualifiée pour entreprendre cette fabrication.

Ils ont de la chance!

Le 27 avril 1952, à Mettet, en lever de rideau du XVI^e Grand Trophy International Motocycliste de l'Entre-Sambre-et-Meuse, aura lieu une course réservée uniquement aux 125 cmc. de série, c'est-à-dire machines figurant aux catalogues de vente des maisons.

La course s'effectuera sur 5 tours de circuit de 8 km. 500, soit 42 km. 500.

La vitesse pure n'étant que relative pour des concurrents dont les machines sont de performances voisines, cette compétition entre motos strictement de série est pleine d'enseignements pour la clientèle.

Cylindrées admises au T.T.

L'on savait qu'une clause du règlement interdisait à un pilote de participer à l'une des épreuves prévues si sa machine ne possédait pas le nombre de centimètres cubes réglementaires, ce qui obligeait les concurrents en 350 à changer de cylindre pour participer à la course des 500.

Désormais cette restriction n'existe plus, et les concurrents auront toute latitude d'utiliser une machine de cylindrée inférieure dans l'épreuve ouverte à la catégorie supérieure.

Des Américains au T.T.



Selon certains bruits non confirmés, il serait possible que les organisateurs du T.T. invitent quelques pilotes américains à participer à la célèbre épreuve.

Ceci constituerait un pas vers l'affiliation des U.S.A. à la F.I.M. jusqu'à ce jour, en effet, les U.S.A. ne figuraient pas au nombre des membres de la F.I.M., ce qui n'était pas pour favoriser les rencontres entre sportifs du Nouveau et du Vieux Monde.

Clubmann's T.T. à l'essence ordinaire.

Le Clubman's T.T. est en quelque sorte l'antichambre du T.T., et seuls y participent les membres de clubs sur machines de série.

Les autorités de l'A.C.U. (fédération motocycliste anglaise) viennent d'informer les futurs concurrents qu'ils ne devront pas compter, cette année, sur la délivrance d'essence à 80 d'octane, mais que sera seulement autorisé l'emploi de carburant ordinaire, analogue à notre essence courante.

Amélioration des routes en Espagne.



Selon une information de source espagnole, une somme de 12 millions de dollars serait prélevée sur le crédit de 100 millions de dollars accordé par les U.S.A., pour être affectée à l'entretien et la rénovation du réseau routier. Ce qui, aux dires de nombreux touristes, n'est pas un luxe!

Rallye Liège-Milan-Liège

Après une interruption forcée de seize années, le grand championnat motocycliste d'endurance « Liège-Milan-Liège », randonnée de 2.282 kilomètres en une seule étape, a renoué l'an dernier avec le succès, mais un succès absolument triomphal. L'épreuve avait d'abord été prévue sur 2.320 kilomètres, mais l'impraticabilité du col du Galibier, toujours enneigé, avait forcé l'organisateur, en l'occurrence le Royal Motor Union de Liège, à faire emprunter les seules routes possibles à l'époque en supprimant les difficiles contrôles de Saint-Michel-de-Maurienne et de Lanslebourg.

Cette belle épreuve repartira cette année sur les bases prévues en 1951; elle se déroulera les 13, 14 et 15 juin 1952.

L'itinéraire passera donc par les localités ci-après : Liège, Bastogne, Luxembourg, Metz, Nancy, Dijon, Mâcon, Lyon, Saint-Pierre-de-Chartreuse, col de Porte, Grenoble, Col du Lautaret, Lanslebourg, Suza, Turin, Vercelli, Novara, Milan et retour par le même itinéraire jusqu'à Luxembourg.

Sur le parcours Luxembourg-Liège, les organisateurs envisagent d'abandonner la monotone route nationale pour choisir un itinéraire plus accentué par des chemins secondaires, propres cependant à la réalisation de la moyenne obligatoire de 50 km.-h.

Le Royal Motor Union est déjà assuré de la participation de nombreux pilotes internationaux ainsi que des représentants de la Sécurité Nationale Française, de l'Armée Luxembourgeoise, de la Gendarmerie Nationale Belge et de l'Armée Belge.

Le règlement de l'épreuve sera adressé à ceux qui en feront la demande au Secrétariat du Royal Motor Union, 38, boulevard de la Sauvenière à Liège (Belgique).

Indicateur de direction.



On vient de nous présenter un indicateur de direction pour vélomoteurs et motos que nous décrirons dans un prochain numéro.

Cet appareil, entièrement mécanique, se commande du guidon, sans lâcher les poignées; les bras de direction sont fixés de part et d'autre de la plaque arrière. Ces bras sont garnis d'un produit rouge auto-réfléchissant, ce qui a permis de supprimer leur éclairage électrique; donc, pas de panne et meilleur prix; c'est pourquoi nous le signalons dès aujourd'hui.

Ydral à Paris.

Les moteurs Ydral étant de plus en plus répandus sur machines de diverses marques, les constructeurs ont décidé d'ouvrir à Paris un magasin avec station-service afin d'éviter à la clientèle le déplacement jusqu'à l'usine de Suresnes.

Ce local, situé aux abords immédiats de la Porte Maillot, a été inauguré le 1^{er} avril avec le cérémonial d'usage, verre en main.

C'est croyons-nous le jeune et sympathique coureur Agache qui dirigera la station. Non seulement il était de la fête, mais sa fine et rouge 175 également. Exposée en vitrine, elle attirera certainement nombre d'amateurs de racers légers.

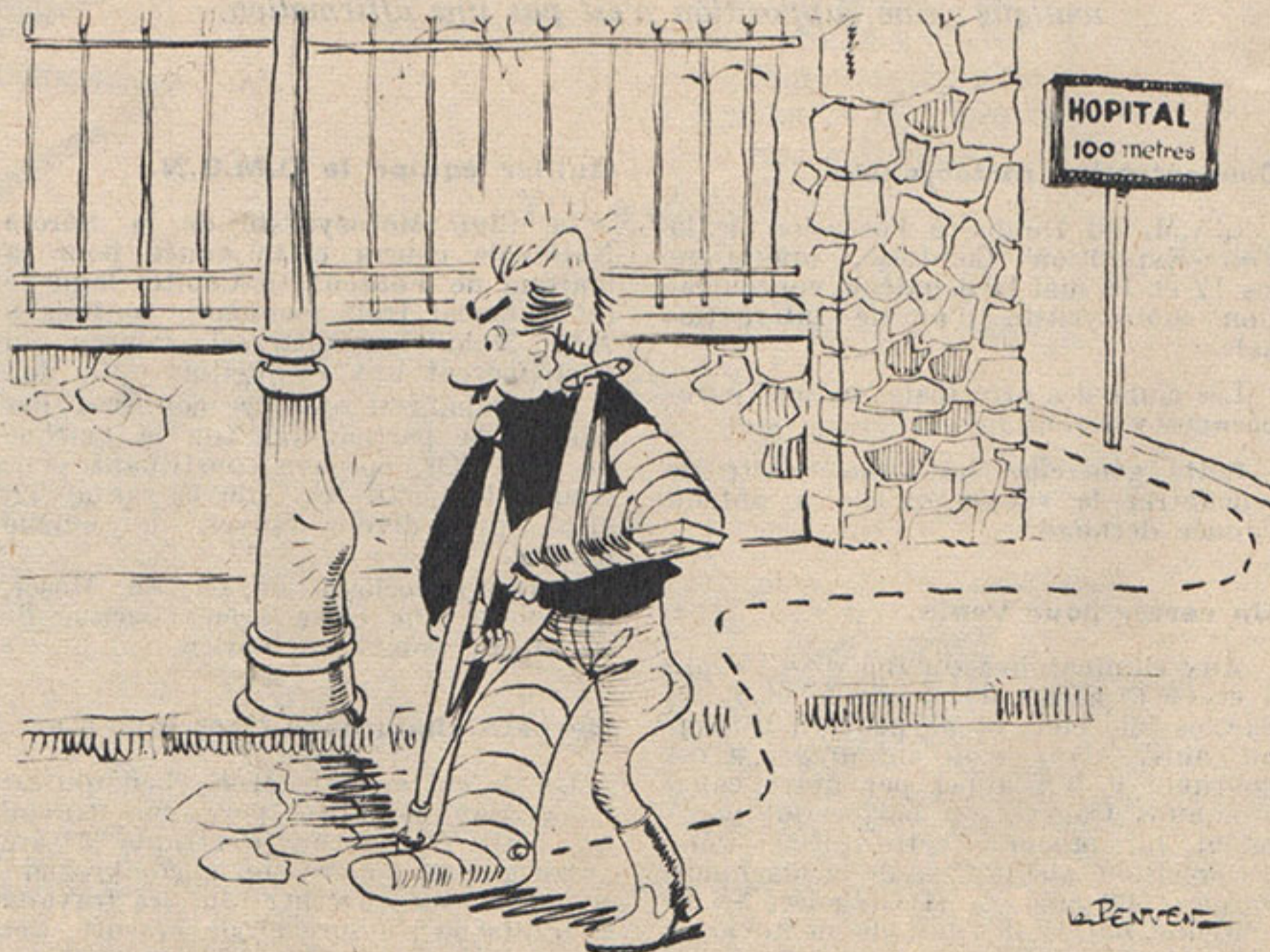
Un homme en pleurs.

Cet homme en pleurs c'est Ladevèze. Ayant récemment vendu sa moto de cross, il n'a pu s'en procurer une autre et, manque de chance, n'a jamais été assailli d'autant d'invitations à se manifester dans les diverses compétitions du genre.

Que pourrait-on faire pour le sortir de cette tragique impasse?



ESSAI DE LA 175 D.S. MALTERRE M.9



W. PENNEN

Echos

GRAND PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Organisé par l'A.M.S. à Montlhéry le 1^{er} Mai (sur invitations)

Pour la première fois depuis longtemps l'autodrome de Montlhéry verra une réunion digne de son passé sportif, une réunion qui sera un véritable Grand Prix, avec participation de coureurs étrangers en renom. On murmure les noms de E. Oliver, Frigerio, pour les sidecars.

En catégories 350 et 500, des hommes de premier plan ont été contactés, Suisses, Italiens et Anglais, y compris l'élite des conducteurs français.

Behra, champion de France 500 cmc. Georges et Pierre Monneret, ce dernier champion de France 350 cmc.

G. Houel, Collot et Lefèvre, Cherrier, Insermini, Deplanque.

Pagani, ex-champion du monde, sera également au départ sur Gilera 500, en compagnie de Goffin, champion de Belgique, et Oliver.

Les spécialistes français du sidecar apporteront également leur concours :

J. Murit, champion de France et 5^e au Championnat du monde 1951, J. Drion, Bétemps, Hoffstetter, Beauvais.

— Le circuit de 3 km. 333 sera utilisé, comprenant l'anneau de vitesse et une portion de routier, avec virage aux « Deux-Ponts », à la Ferme et au Faye.

En sus des épreuves sur le circuit routier, auront lieu des matches de vitesse pure sur l'anneau de vitesse, pour les catégories 350 et 500.

L'on peut dire que c'est la première fois que l'on enregistre pareil plateau pour un Grand Prix à Montlhéry.

Et tout ceci nous le devons à l'A.M.S., le grand club parisien et au dévouement de son président Bouin, assisté du champion G. Houel.

Toutes les catégories sont prévues et courront sur le circuit de 3 km. 333.



L'ex-champion du monde Nello Pagani, qui sera au départ du G. P. de l'A. M. S.

Nationaux. — 175 cmc., 20 tours, départ 10 h.; 250 cmc., 25 tours, départ 11 h.; 350 cmc.; 35 tours, départ 14 h.

Inter. — *Sides* 500 cmc., 30 tours, départ 15 h. *Solo* 500 cmc., 40 tours, départ 17 h.

Pour les sides, une chicane sera placée devant les tribunes.

Cette épreuve est ouverte aux constructeurs et aux titulaires de licences délivrées par la F.F.M.

Les engagements se feront sur invitation. Adresser les demandes à MM. Bonin, 54, rue P.-Brossolette, Levallois; Houel, 2, rue de Vienne, Paris-8^e.

Nous souhaitons d'ores et déjà à cette

Sportifs

réunion tout le succès qu'elle mérite, espérons que tous les motards sauront trouver le chemin de Montlhéry le 1^{er} mai.

COURSE DE COTE DE CHARBONNIÈRES

Le record de l'épreuve fut battu par Collot, sur 500 Norton « Featherbed », et De Polo remporta à lui seul 6 victoires, réussissant en catégorie « tourisme » à approcher d'une seconde le nouveau record.

Résultats

Catégories course. — 175 cmc. : 1. De Polo, 52"4; 2. Spaleck, 53"4; 3. Guillot, 57"1; 4. Verlay, 1'0"2; 5. Pillot, 1'2"1; 6. Haussemont, 1'5"; 7. Veau, 1'6"; 8. Bazou, 1'12"3.

250 cmc. : 1. De Polo, 54"1; 2. Collot, 54"3; 3. Barde, 56"1.

350 cmc. : 1. De Polo, 46"2; 2. Collot et Burgraff, 48"4; 4. Planque, 50"; 5. Chollet, 53"1; 6. Bergogne, 56"1.

500 cmc. : 1. Collot, 44" (Norton); 2. De Polo, 47"4; 3. Insermini, 48"; 4. Barde, 49"; 5. Riminati, 49"3; 6. Planque, 52"3; 7. Murit, 53"1; 8. Combe, 1'2"3.

1.000 cmc. : 1. Burgraff, 47"2.

Sidecar : 1. Murit, 51"4; 2. Bétemps, 52"2; 3. Insermini, 55".

Catégories tourisme. — 175 cmc. : 1. De Polo, 57"4; 2. Pessey, 58"4; 3. Feux, 1'0"1; 4. Reverchon, 1'0"2; 5. Malfert, 1'3"3; 6. Decoray, 1'4"; 7. Mantelier, 1'4"4; 8. Imbert et Spaleck, 1'5"1; 10. Grasser, 1'11"1.

250 cmc. : 1. Barde, 54"; 2. Burgraff, 54"1; 3. Blondet et Liber, 56"2; 5. Mlle Morel, 58"4; 6. Morel, 1'4"2; 7. Cottet, 1'8"; 8. Mauvais, 1'8"3.

350 cmc. : 1. L'Hermet, 52"4; 2. Montagne, 56"1; 3. Morin, 1'11"1.

500 cmc. : 1. De Polo, 45"; 2. Vaudéy, 49"2; 3. Douce, 50"1.

1.000 cmc. : 1. De Polo, 46"4; 2. Durbet, 48"; 3. Martin, 52"3; 4. Millon, 52"4.

Sidecars : 1. Rogliardo, 58".



LE KILOMÈTRE LANCÉ DE WOLVERTEM

Cette épreuve, prologue de la saison de vitesse en Belgique, a vu la réalisation des temps sensationnels.

Un vent favorable avantagea les concurrents, et le record de l'épreuve revint au champion A. Goffin, sur 500 Norton, à la vitesse de 246 km.-h. 575.

La machine fonctionnait à l'alcool, et le pilote avait adopté une position allongée, les jambes horizontales dans le prolongement du corps.

Le réservoir avait été supprimé et remplacé par une nourrice de 3 litres sur le côté du cadre. Le dessus de la machine, aménagé en plate-forme, permit une position réduisant de 30 % la surface frontale de la moto et améliorant le coefficient de pénétration.

Si l'on songe que Goffin ne pouvait adopter sa position qu'après avoir passé la 4^e, soit à 170 km.-h., l'on se rend compte de la virtuosité que réclame semblable performance.

Dans l'ensemble, excellents furent les résultats, et notre collaboratrice Marianne Weber enleva la catégorie 250 sur Guzzi.

CLASSEMENTS

Juniors

350 cmc. — 1. Nies (131 km., R.A.M.C. Bruxelles) 171,510; 2. Lengelé (134, A.M.C. Schaerbeek) 165,822; 3. Geers (104, A.M.C. Ixelles) 148,458; 4. Cuvelier R. (103, A.M.C. Ixelles) 142,292; 5. Herbots (135) 121,951.

750 cmc. — W. O. Bataille (107, R.A.M.C. Bruxelles) 166,435.

350 sidecars. — W. O. Whitney (147) 165,517.

500 cmc. sidecars. — 1. Zaugarof (114, R.A.M.C. Bruxelles) 161 km. 437; 2. Vanderstichelen (117, A.M.C. Mechele) 153,649; 3. Carlier (116, U.M. Waterloo) 145,102; 4. Fagot (112, U.M. Waterloo) 142,970; 5. Boulanger (101, A.M.C. Ixelles) 127,614.

Amateurs

500 cmc. — 1. Opsteyn (43, F.M.B.) 207,134; 2. Bruyère (11, A.M.C. Mons) 142,011; 3. Lagae (42, A.M.C. Schaerbeek) 137,352; 4. Wilson (41, F.M.B.) 129,963.

500 cmc. sidecars. — W. O. Brems (2, M.E. Schaerbeek) 118,016.

Juniors

500 cmc. — 1. Cluytens (132, Central A.M.C.) 187,989; 2. Fagot (112, U.M. Waterloo) 180,722; 3. Carlier (116, U.M. Waterloo) 180,451; 4. Hauwaert (137, M.E. Schaerbeek) 172,248; 5. Baix (136, V.C. Bruxelles) 167,519.

Seniors

125 cmc. — 1. Xhignesse (2, Lambretta) 83,564; 2. Weber M. (33, T.W.N.) 64,701.

250 cmc. — 1. Weber M. (33, Guzzi) 151,387; 2. Basso (25, Puch) 127,523.

350 cmc. — 1. Goffin (2, Norton) 182,741; 2. Jossart (24, Velocette) 173,326; 3. Gobel (27, Velocette) 164,609; 4. Raffeld (11, A.J.S.) 162,454.

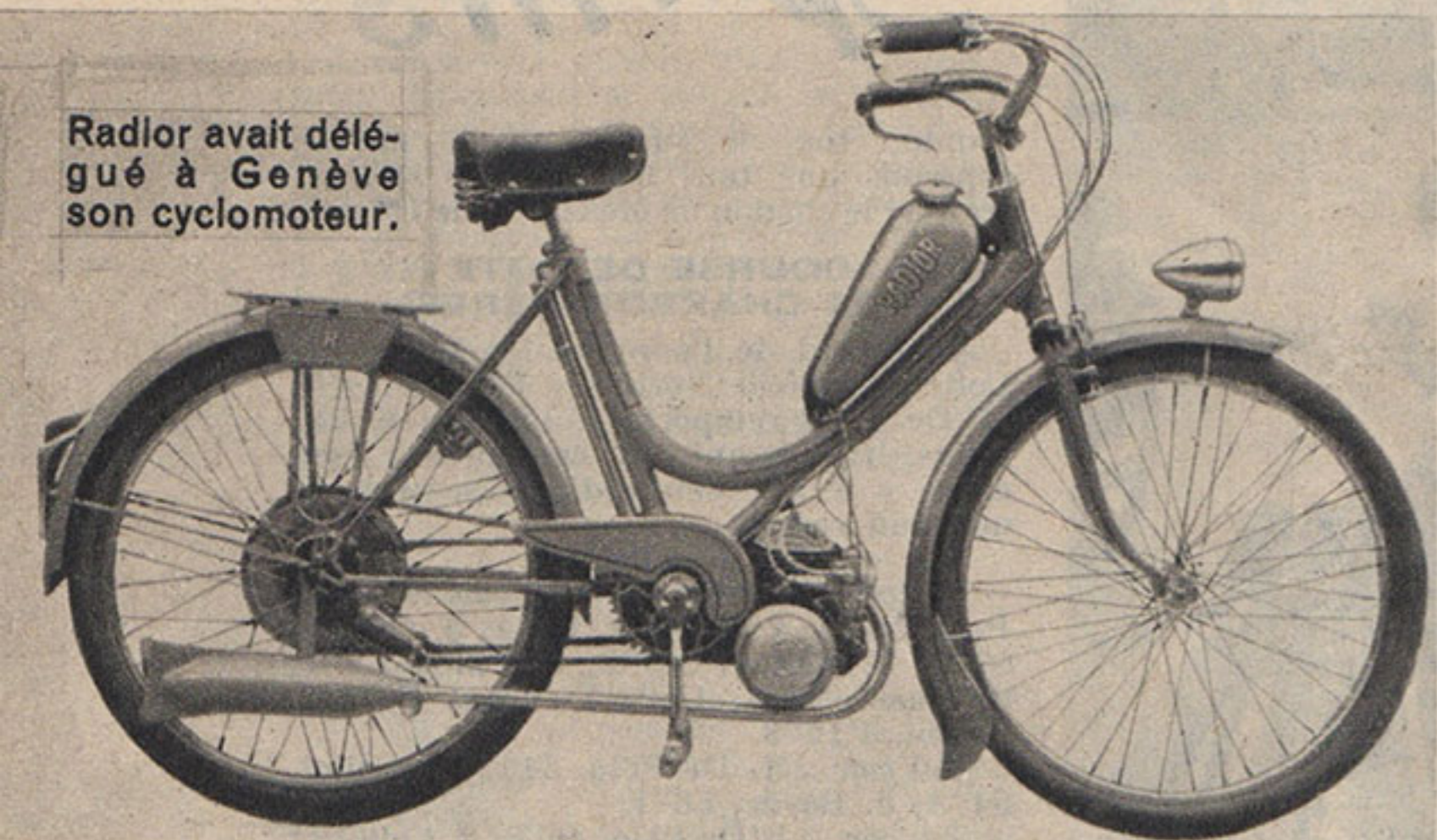
500 cmc. — 1. Goffin (2, Norton) 246,575; 2. Gobel (27, Norton) 156,931.

750 cmc. — W. O. Decat (30, Triumph) 167,519.

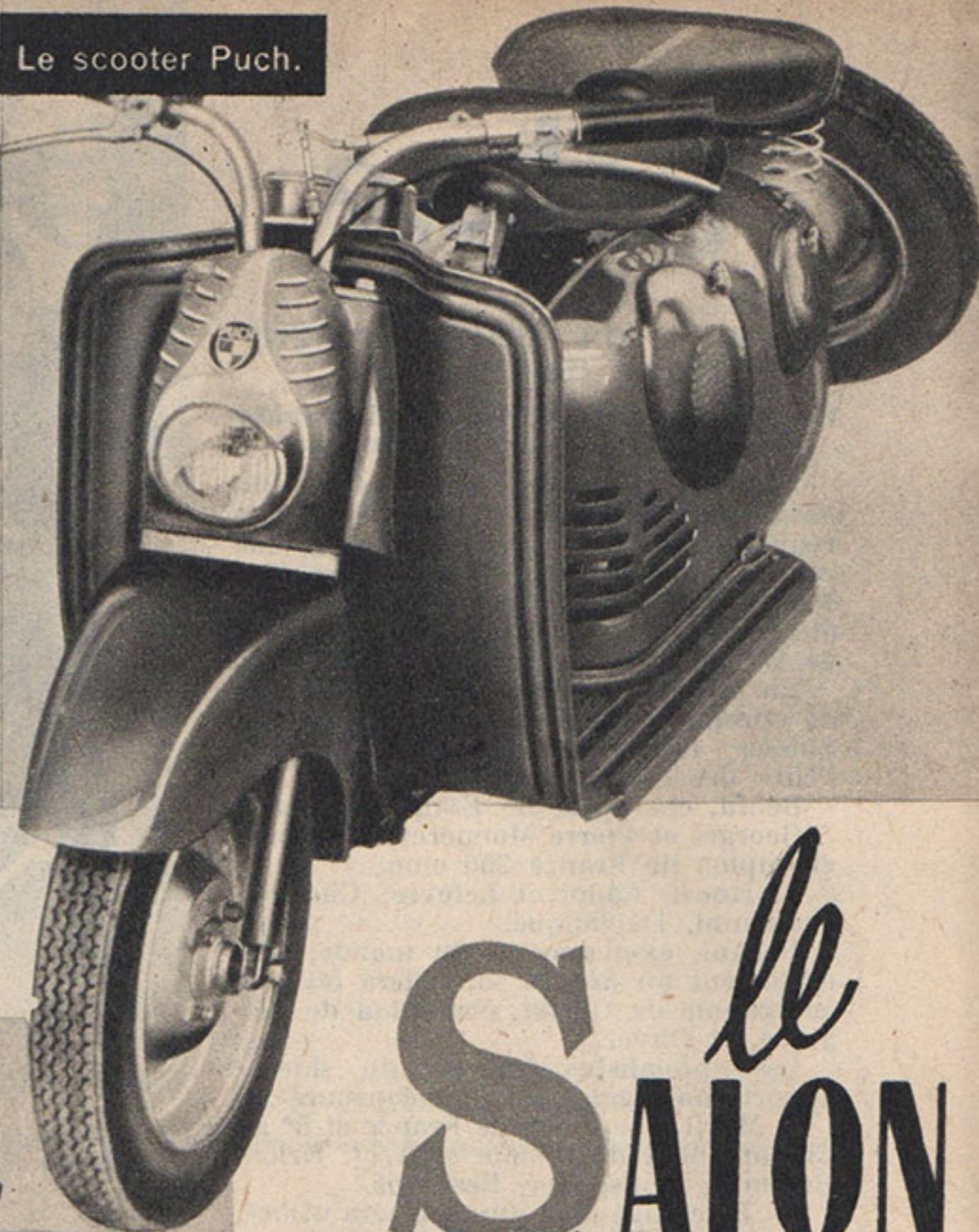
250 cmc. sidecars. — 1. Vervroegen (13, Guzzi) 116,580; 2. Locati (31, Guzzi) 108,597; 3. Brunning (37, Gillet) 80,053.

500 cmc. sidecars. — 1. Vervroegen (13, F.N.) 161,725; 2. Deronne (5, Norton) 160,714; 3. Beun (22, Norton) 159,716; 4. Puttemans (18, Saroléa) 138,942.

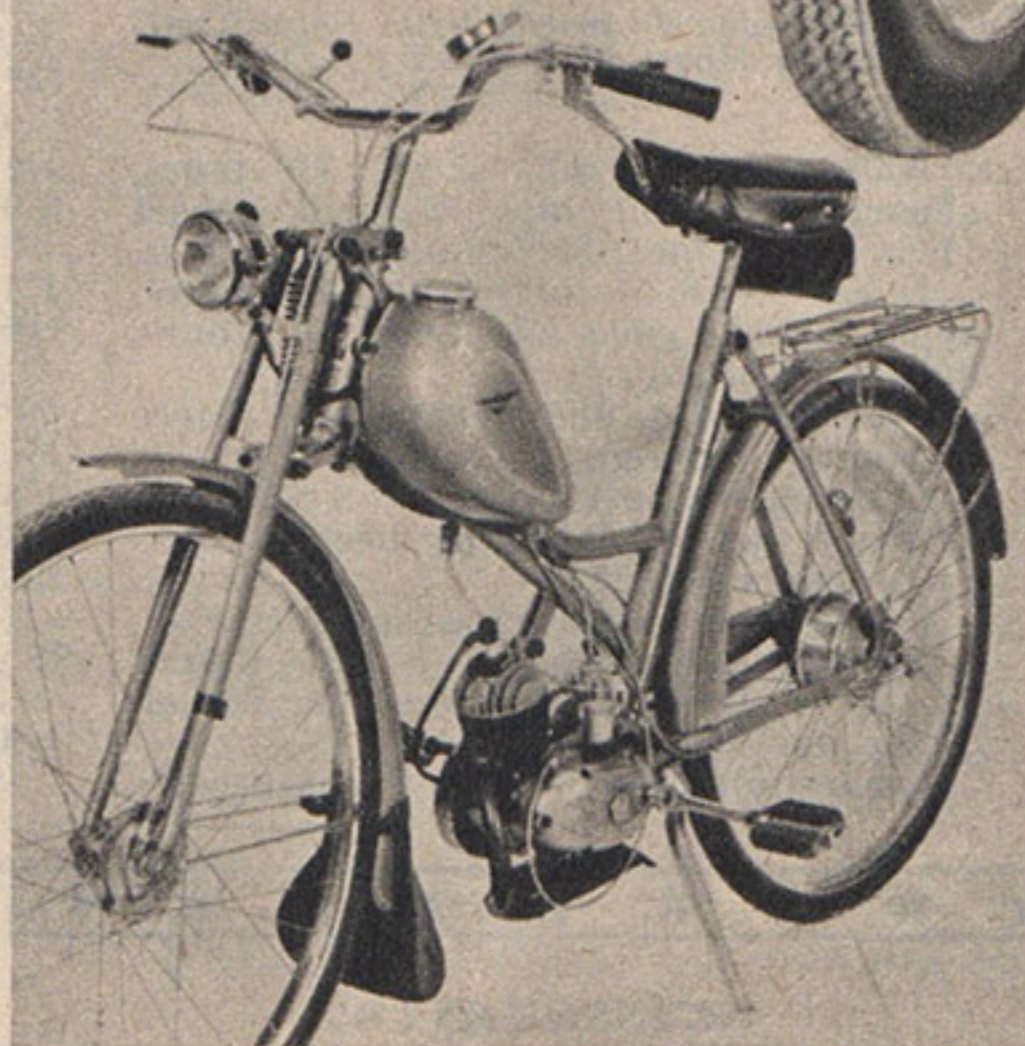
Radior avait délégué à Genève son cyclomoteur.



Le scooter Puch.



Le cyclomoteur Condor à moteur Poulain et moyeux AR. 3 vitesses.



du Motocyclisme avec la célèbre marque Motosacoche, son moteur Mag (nous parlons d'avant l'autre guerre), a subi une éclipse depuis 1939. Motosacoche avait bien présenté après 1945 une moto nettement à l'avant-garde et qui suscita une très vive curiosité, mais ce brusque

le SALON de GENÈVE

sursaut fut sans lendemain; la grande marque nationale évolua vers d'autres destinées.

D'autres, depuis, ont repris le flambeau... et le souci du beau travail qui caractérise toujours les productions suisses.

Nous repérons ainsi trois stands qui nous offrent divers modèles de réalisation impeccable : Universal expose sa 600 cmc. flat-twin dont on a déjà eu l'occasion d'apprécier, ici, la parfaite présentation et le fini très poussé.

Chez Condor, on retrouve également le moteur flat-twin, à soupapes latérales, dans les deux cylindrées 500 et 750 cmc. et la dernière née la 350 2 temps à 2 cylindres parallèles, elle aussi très étudiée.

La troisième marque est Allégo, très connue pour ses vélos et sa grande sportivité. Allégo sort une moto légère équipée du semi-bloc Villiers 197 cmc., 3 vitesses et sélecteur, bien connu chez nous pour être fabriqué sous licence exclusive par Monet-Goyon.

Malgré le nombre assez réduit de producteurs, la Suisse n'en est pas moins un pays où le motocyclisme est très développé et où l'accueil est généreux à l'égard des marques étrangères.

Chaque pays a donc exposé ses modèles les plus marquants et traduisant le mieux sa technique et ses tendances personnelles.

Nous ne sommes donc pas surpris de voir les stands anglais multiplier l'exhibition des 350, 500, voire 650 cmc. en mono et vertical twin.

L'Allemagne, par contre, confirme sa ferme volonté de considérer la moto comme une industrie majeure, susceptible de satisfaire non seulement les besoins locaux dans toutes les catégories, mais d'avoir grâce à l'exportation massive un rôle important à jouer dans l'économie nationale.

Du moteur auxiliaire à l'impression-

nant flat-twin, toute la gamme des cylindrées est offerte au marché mondial, avec des marques de haute réputation, des arguments techniques, sportifs et publicitaires impressionnants et une politique commerciale souple, avenante et persuasive qui veut et sait vaincre.

L'Italie attire par la fougue de ses petits et moyens engins nerveux, racés, rapides et bien finis, et aussi par ses scooters qui, là comme ailleurs, font alertement leur chemin. Vespa et Lambretta ont conquis une clientèle qui ne se borne pas aux citadins. Ces deux scooters ont prouvé que la montagne ne les effrayait pas; ils ont aussi la faveur des touristes.

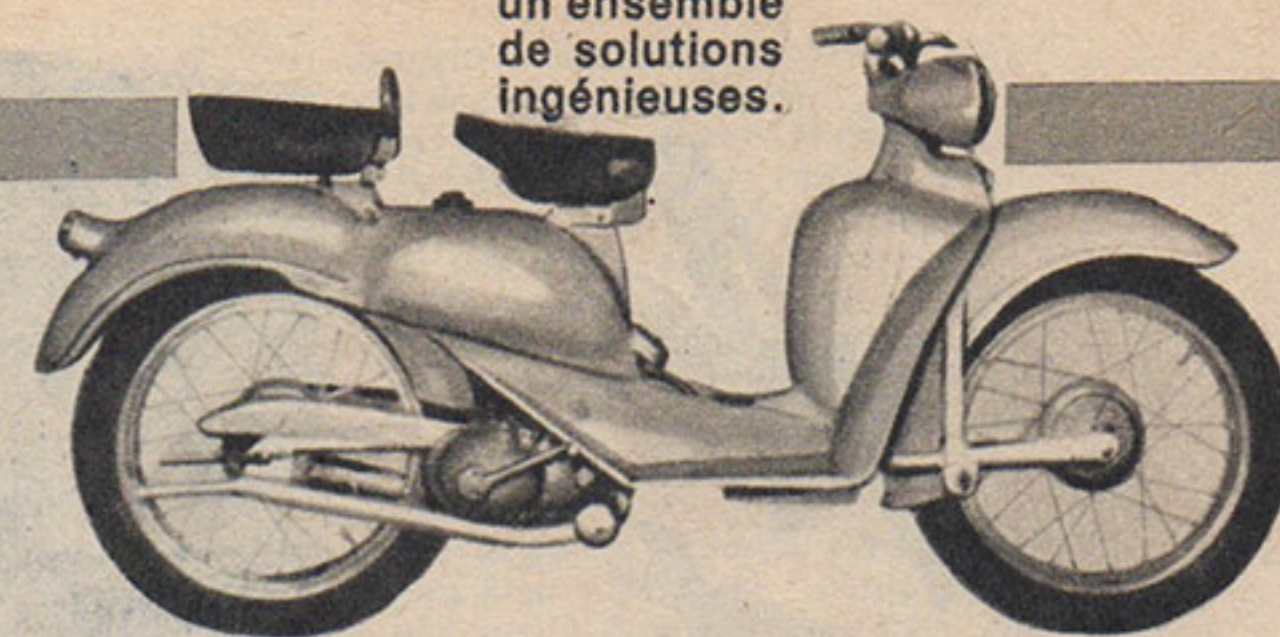
La participation française à ce Salon est surtout dirigée vers le cyclomoteur et le scooter. Pour le premier, nous nous retrouvons en pays de connaissance

car sur le plan commercial la différence saute aux yeux : nous nous attachons avant tout à la formule populaire à grande diffusion; nos intenses productions surprennent d'autant plus l'étranger qu'elles sont à peine suffisantes à satisfaire nos besoins intérieurs.

Par contre les Italiens, à part leurs deux grandes marques de scooters, travaillant plutôt sur le plan artisanal, visent une élite qui n'étant pas influencée par le prix plus élevé recherche la performance et la minutie dans le détail, pour ne pas dire les astuces.

Une des vedettes de cette exposition : le scooter Puch 125 cmc. avec son moteur à 2 cylindres communicants, ventilé pour la circonstance, sa suspension intégrale et ses roues de diamètre moyen. Ce véhicule mérite une description spéciale dans un prochain numéro.

Le Macchi, concrétisant un ensemble de solutions ingénieuses.



succès du scooter au point de chercher une nouvelle voie et, si l'on peut dire, un nouveau physique. On note d'abord une réelle tendance vers l'habillage des machines. Des carénages, jusqu'à présent discrets, apparaissent sur certains modèles, cachant les organes mécaniques, augmentant la protection du pilote. Carters, protège-jambes, écrans sur les guidons, autant de tentatives

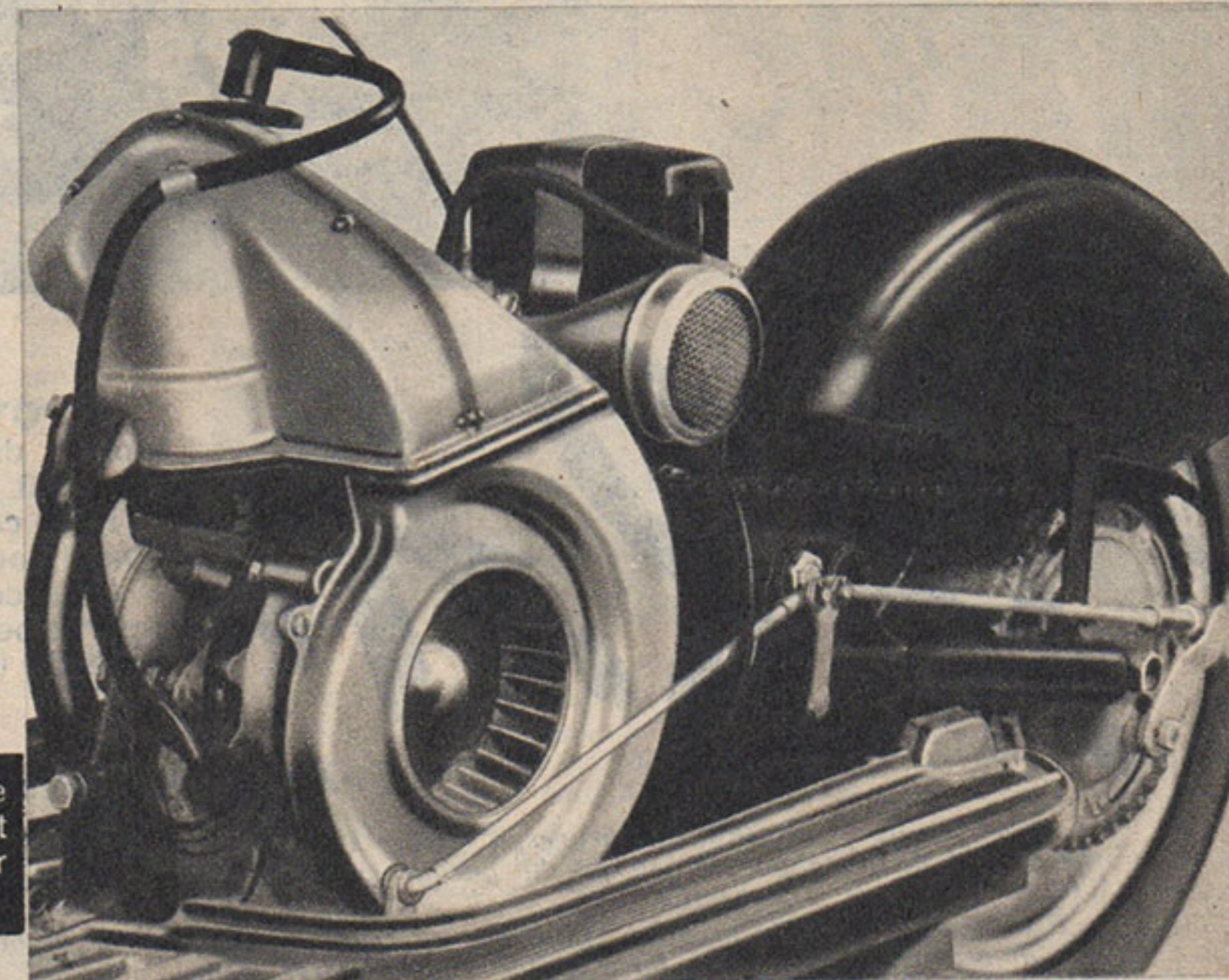
avec la Mobylette de Motobécane, le Velosolex, la BIMA-Peugeot, le Radior et le moteur Vap de réputation internationale.

Nos scooters connurent également le succès. Le Motobécane, avec son 125 4 temps à soupapes latérales, fut très remarqué; Bernardet présentait son nouveau 125 avec une carrosserie allégée, de lignes agréables et, seul de la compétition, son 250 cmc. qui doit plaire dans ce pays montagneux hérissé de rudes côtes.

L'un des scooters Terrot, 100 cmc., 2 temps, était venu de Dijon par la route, faisant ainsi par avance la preuve de ses capacités; il dut subir maints essais sur la piste mise à la disposition des exposants et du public aux abords immédiats du Salon (ça, c'est une bonne idée!).

Italiens et Français semblent donc en concurrence pour les petites cylindrées; cette rivalité n'est qu'apparente

La turbine de refroidissement du scooter Puch.



Mais, par-dessus toutes ces choses tangibles, une impression se dégage du Salon de Genève : il semble qu'il ouvre une ère d'évolution pour la motocyclette; celle-ci semble impressionnée par le

vers une formule qui ne s'affirme pas encore mais se dessine déjà.

D'autre part, on note une certaine propulsion vers le surbaissement des machines grâce à l'adoption de roues de moindre diamètre, ce qui confirmerait l'influence du scooter. Adler, Mars, Macchi, Galetto, Véloce sont les promoteurs de cette évolution.

On constate par contre que certains scooters hésitent à leur tour et tendent à utiliser des roues plus grandes qu'à l'origine; Puch et d'autres en donnent l'exemple.

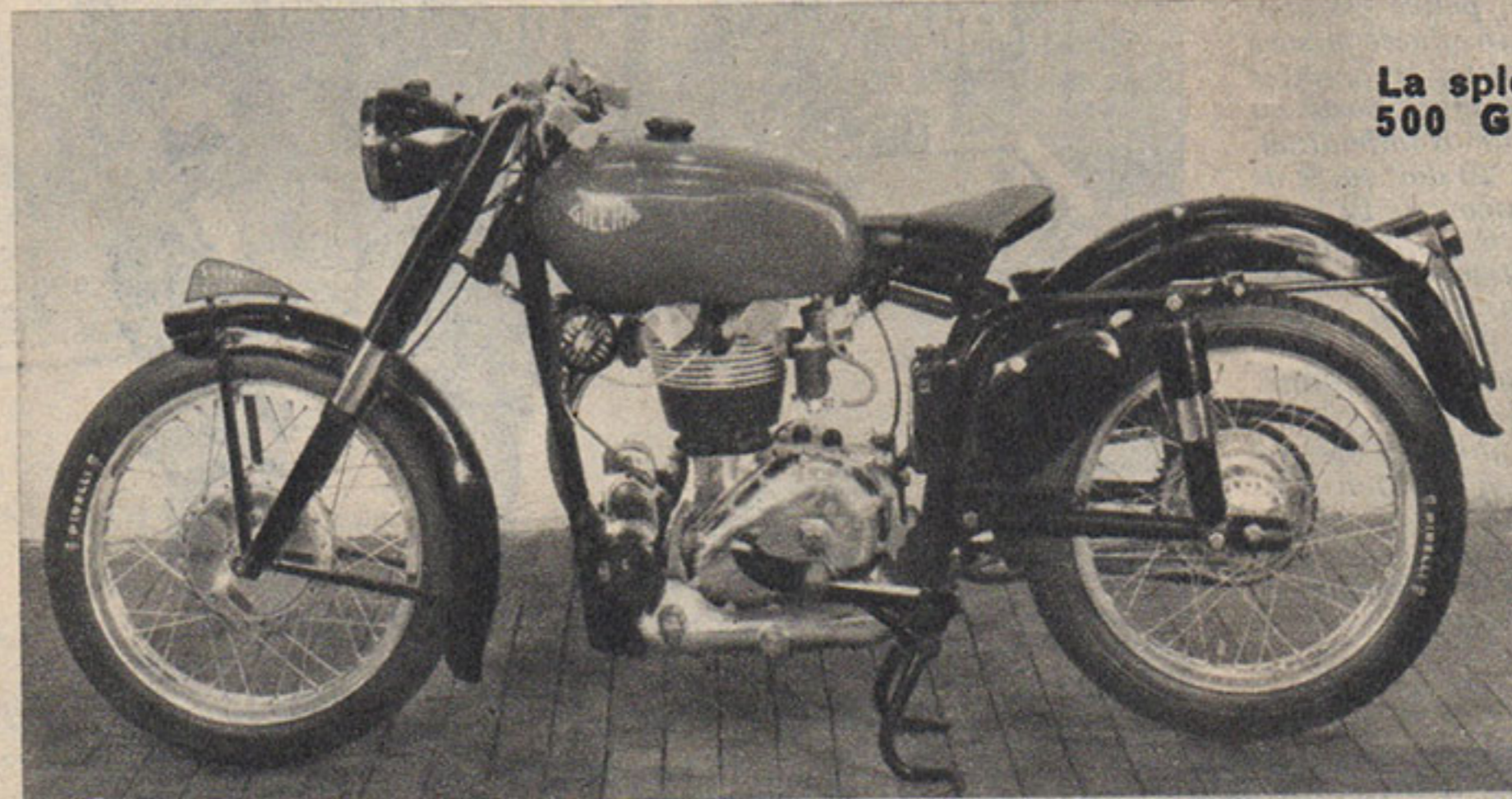
Il y a certainement à l'heure actuelle, par suite de la confrontation de la moto et du scooter, une perturbation en perspective.

Les deux formules continueront-elles à s'opposer? Au contraire, se marieront-elles pour donner naissance à une nouvelle génération qui bénéficiera de cette alliance?

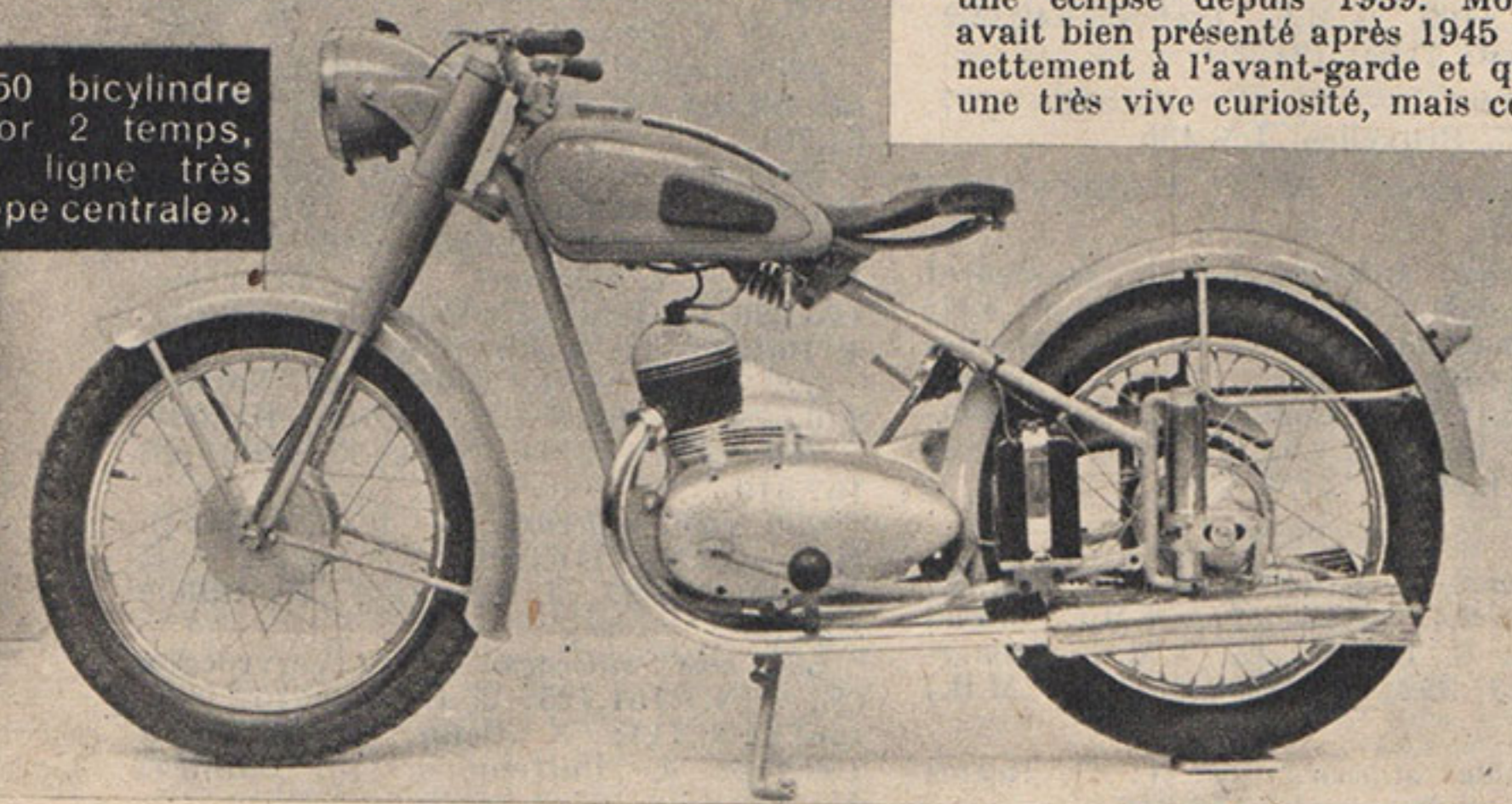
Ne serait-ce que pour cette expectative, le Salon de Genève aura eu son plein intérêt.

Max END.

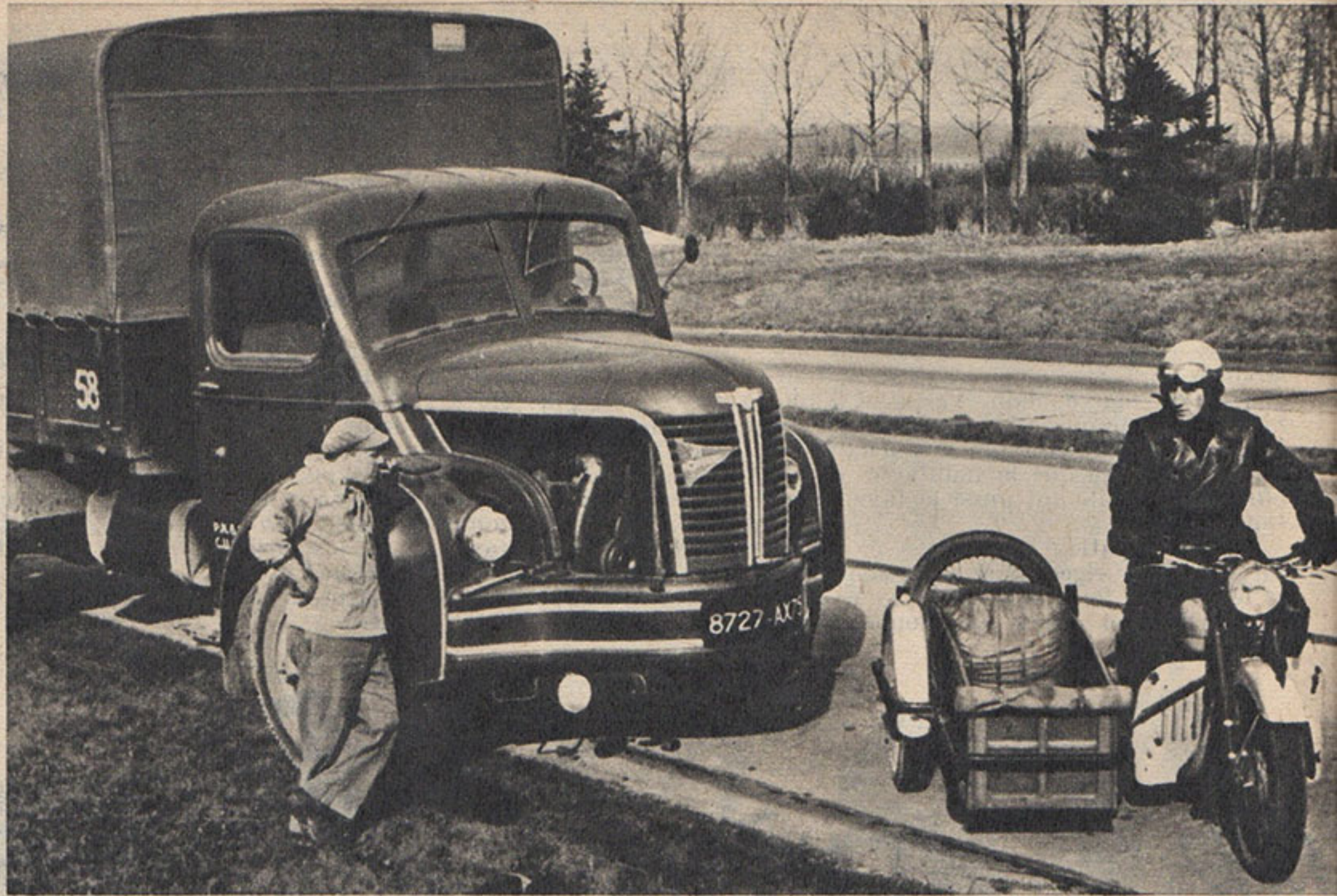
La splendide 500 Gilera.



La 350 bicylindre Condor 2 temps, d'une ligne très «Europe centrale».



A
votre
service



C.A.R.A.

A VOTRE SERVICE L'A.R.A. Sous ce titre nous avons exposé dans notre précédent numéro, le pourquoi et le comment de l'**Assistance Routière Automobile**.

Pour compléter et suivant notre habitude, nous avons également voulu voir de visu comment fonctionne l'A.R.A.

Pour ce faire, notre collaborateur R. Mouchet, a été admis à participer à une de ces patrouilles motocycliste sur l'Auto-route de l'Ouest.

EN PATROUILLE AVEC L'A.R.A.

Au 4^e top de la demie de 13 heures, 4 attelages Terrot-side jaune sortent de terre par la rampe du garage souterrain de l'A.R.A. sis rue de Tocqueville.

Recroquevillé dans le premier « panier », un Humblot coque bois, j'ai derrière mon dos un large coffre à outils carré, genre boutique de barque de pêcheur.

En 5 minutes nous arrivons porte de Saint-Cloud. Mon conducteur, grand gars sympathique au profil d'aigle, répond au nom de Sentier, et porte le titre de Principal après 3 ans de service.

Mais déjà il convient d'être circonspect, car à l'entrée du tunnel trois policiers de la route sont en faction sur leur René-Gillet; de la main, ils nous font bonjour! bonjour! C'est bien la première fois que ça m'arrive... tout va bien, la police est avec nous. Faisons le point de la situation. D'une main glacée je sors notre ordre de mission. Si mes calculs sont exacts, le premier A.R.A. parti à 8 h. 20 du garage est théoriquement posté au carrefour de la N. 191 et de la N. 113 allant sur Rambouillet, puisqu'il est 14 h. 10. Le deuxième parti à 10 h. 20 doit faire de la prévention dans les virages de Mantes et le troisième de 12 h. 50 doit être au bout de l'auto-route. De toute façon le premier à rencontrer est par le devant à 14 h. 20 à la « bifur » Versailles-Saint-Germain: c'est le premier départ de 8 h. 20 qui rentre à sa base.

14 h. 19, plus qu'une minute... ça y est, une tache jaune. Ce sont eux en arrêt de régulation.

Ils n'ont pas chaud, les gars! Nous non plus et, dissipé leur étonnement de voir un quidam de ma sorte en mission officielle de panier, je leur propose un grog (quelque chose comme une tentative de corruption de fonctionnaire). Mais les ordres sont les ordres, il ne saurait en être question et je dois me consoler en pensant qu'il n'y a pas de bistrot sur l'auto-route.

Leur chasse a été bonne malgré la circulation rare en ces temps de frimas: 8 dépannages allant de l'attache-rapide à la vis platinée en passant par une panne sèche et un stationnement amoureux en territoire interdit.

En route! Eux rentrent, nous continuons cap à l'ouest car dans 1/4 d'heure, pile, nous devons rejoindre au croisement de la Nationale 13 et de la route de Villesne, sitôt après la sortie de l'auto-route, l'A.R.A. n° 47 parti à 10 h. 20 qui doit assurer là-bas son 1/4 d'heure de prévention.



Un amas de cendre et de pneus carbonisés...

Contre ma joue gauche le moteur Terrot tape ses soupapes et nous allons gaillardement.

« Stationnement formellement interdit » disent et répètent les panneaux de l'auto-route... Mais soudain une tache noire se profile, immobile sur le bas-côté : 8 tonnes au moins, de quoi donner un sérieux poids à mon reportage. Mais le gros routier semble abandonné, personne ? — Si, une voix sort d'entre les énormes roues : « Oh ! hé ! les gars, je vous attendais ! Ma transmission de cardan est cassée. » L'homme couché sous son véhicule sourit, content de cette aide attendue qui lui arrive ainsi à point nommé, et nous voilà embauchés le plus naturellement du monde : « On va démonter le flector, les goujons ont battu et se sont cisailés. » Au boulot, les outils sonnent et rapidement la pièce est retirée... hum ! pas question de réparer sur place car il faut fraiser les goujons cassés ras, tarauder et en mettre des neufs, c'est la sale panne. Mais mon camarade A.R.A. ne s'embarrasse pas pour si peu, il regarde sa montre et commande la manœuvre.

« Dans 5 minutes l'A.R.A. qui rentre sur Paris va passer (c'est celui que nous devons rencontrer au croisement de Villesne). Il portera la pièce au garagiste de Maison-Blanche et la ramènera réparée. C'est l'affaire de 3/4 d'heure au plus ! »

Il n'y a plus qu'à attendre, pendant ce temps les voitures lancées à toute allure sur l'auto-route frôlent le camion. Sentier fait une très utile prévention en regrettant, comme toujours en ce cas, que l'exiguïté de son site ne lui permette d'emporter quelques panneaux de signalisation qu'il placerait 100 mètres en amont et en aval du camion accidenté. — « Ça viendra, quand on aura enfin la camionnette... » Sur ce, son collègue arrive, prend la pièce et retourne sur Maison-Blanche tandis que nous repartons contents et conscients d'avoir fait œuvre utile.

15 h. 45. Nous arrivons au croisement de la route de Villesne avec près d'une 1/2 heure de retard, mais en poussant un peu nous devons rencontrer au carrefour d'Aubergenville l'A.R.A. parti à 10 h. 20 qui y fait entre 16 h. 5 et 16 h. 20 un quart d'heure de prévention régulatrice. Il est au rendez-vous là devant une auberge de routiers où je devine une douce tiédeur et un bouquet de blanc de blanc. Pas d'histoire, reportage, statistique, etc... Je ne peux écrire qu'assis et j'entraîne tout le monde au bistrot en promettant, foi de journaliste, de ne le dire à personne. C'est ainsi que j'apprends quelques anecdotes notées au Livre d'or de l'A.R.A.

Un richissime maharadjah dépanné, ô ironie, sur la route de Quarante-Sous; l'accident d'un dur de dur genre Pierrot-le-Fou; d'un moins dur que j'ai oublié, et enfin d'un ministre député en l'occurrence, M. Guy Mollet, en panne d'allumage en forêt de Halatte après Senlis. Citons aussi cet hurluberlu, poète ès mécanique, qui avait démonté les trois quarts de sa voiture en bordure de route, alors qu'il était tout simplement en panne d'essence... sans omettre les entêtés qui, et c'est leur droit, ne veulent absolument pas être dépannés et préfèrent coucher dans leur voiture pour un carburateur bouché.

Les femmes au volant ? C'est tout l'un ou tout l'autre, de la maraîchère qui conduit en sportive son 5 tonnes à la réfractaire de la marche arrière incapable de reculer d'un pouce sans se mettre en travers. Quant aux listes noires elles portent noms :

chauffeurs du dimanche et essayeurs sur l'auto-route. Voilà ce que dit la statistique et on peut lui faire confiance !

Sur ces fortes considérations, nous repartons vers le carrefour particulièrement meurtrier des n^{os} 191 et 113. Je le recommande aux postulants à la mort subite. Entre le bourg d'Epane perché sur son coteau et un pont routier en dos d'âne, il est franc comme un cheval qui recule. Là pendant un quart d'heure j'ai regardé Sentier faire la circulation : c'est inouï, incroyable combien les automobilistes sont imprudents. — Je devrais dire inconscients ! Sur le bord de la route un amas de cendres et des trognons de pneus carbonisés appellent à la méditation (cliché) et je comprends que Prévention n'est pas un vain mot !

Nous tournons bride et trouvons dans la nouvelle dérivation de Flins, en haut de côte, une Dyna bleu-roi arrêtée. Nous nous approchons avec un air de ne pas avoir l'air de la croire en panne car l'A.R.A. est discret et non pas empressé.

C'est bien ce que nous pensions : Monsieur est en panne et comme il se doit en la circonstance Madame lui fait une scène en lui prodiguant force conseils dont celui-ci : « Enfin, Jules, fais quelque chose ! »

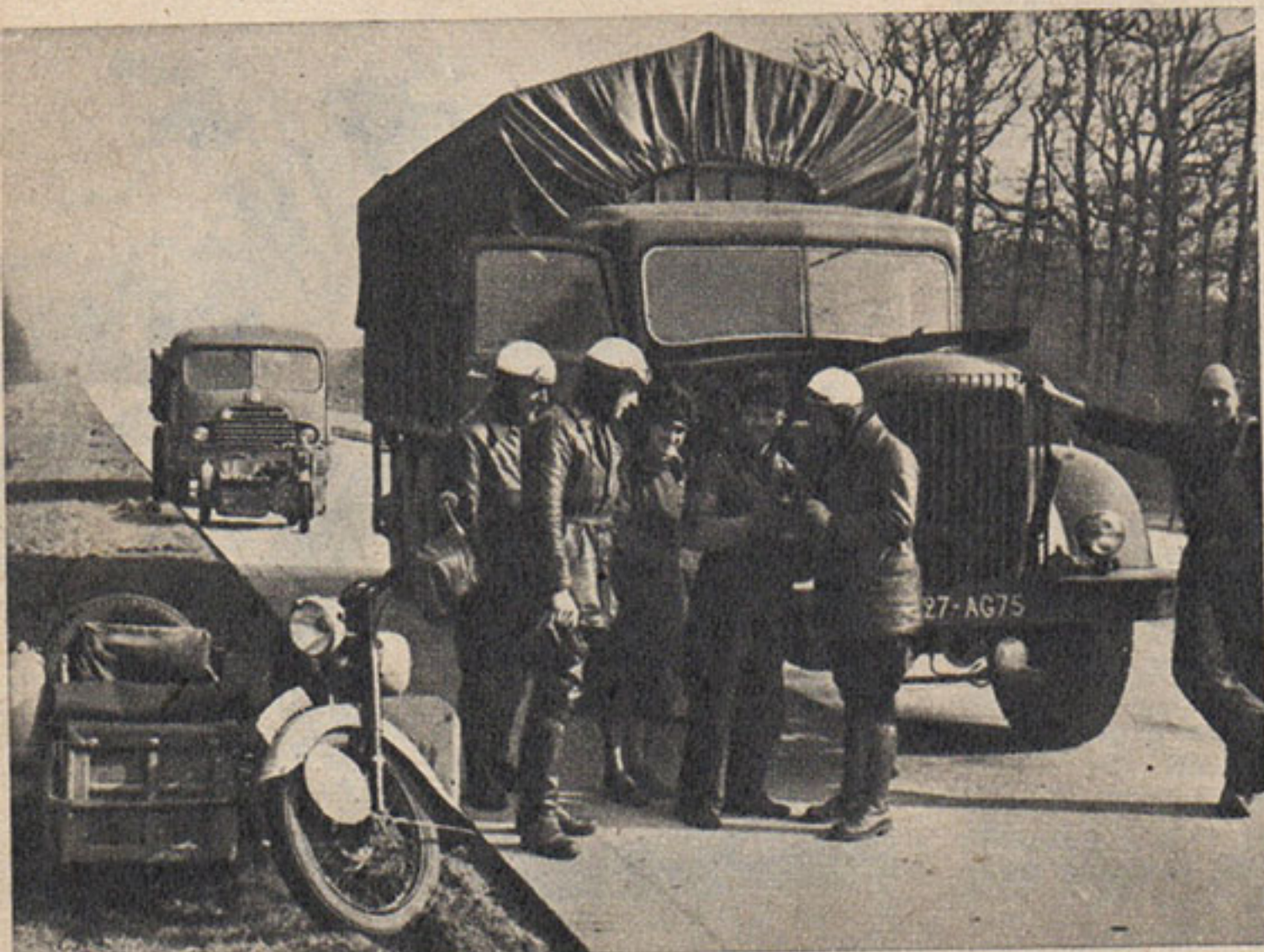
Que les imprudents méditent !...



Nous laissons passer l'orage avant de proposer nos services puis nous nous risquons : « Pas de quoi se suicider ! Il doit y avoir de l'eau dans le gaz du côté du carburateur, on va réparer ça ! » Le diagnostic était bon et un quart d'heure plus tard la Dyna avait retrouvé son joli teuf-teuf et Madame son sourire. Pour ma part j'avais compris le rôle également social de l'A.R.A., nous avions évité un divorce !

Enfin à la nuit close nous regagnons le bercail de la rue de Tocqueville. J'étais glacé, mais convaincu... et j'enviais ces garçons à l'âme et au métier de boy-scout qui sur les routes de France, par le vent, la pluie ou le soleil, s'en vont ainsi égrenant leurs B. A.

Robert MOUCHET.



La sale panne : un flector de transmission cassé.



La Dyna pourra repartir !

NOUS pouvons dire que la 175 Motobécane nous valut ces derniers temps un courrier abondant, réclamant l'essai de cette machine sur notre désormais classique circuit de Montlhéry.

La Maison Motobécane nous attribua une 175 surabondamment rodée, moto ayant déjà passé par nombre de mains et totalisant un coquet kilométrage. Néanmoins le moteur tournait rond, et montait gaillardement en régime.

Durant une quinzaine de jours, par le temps délicieux (!) de ce début de printemps, la machine fut utilisée pour le service de « Motocycles », ce qui nous donna une première idée de son comportement en ville. Disons le tout de suite, la manœuvre de l'embrayage est pénible, du fait d'une commande excessivement dure. Ce défaut est d'ailleurs commun à toutes les Motobécane 175. Les vitesses passent correctement, dans les deux sens. Bien que l'embrayage ait tendance à entraîner légèrement à froid; la 1^{re} s'enclenche sans difficulté, si l'on a soin de débrayer à fond.

Départs faciles : carburateur noyé, très peu de gaz, un coup de kick pour l'aspiration, et le moteur démarre à la seconde manœuvre. Ne pas tourner brusquement la poignée au départ, surtout à froid, sinon le moteur s'étouffe et cale.

Cette particularité est d'ailleurs précieuse car elle permet de conserver le ralenti, poignée fermée, et il suffit d'ouvrir en grand pour stopper le moteur ou encore d'incliner la machine sur la gauche.

Bonne maniabilité, reprises plus souples que nerveuses, freinage un peu juste, suffisant si l'on utilise le freinage sur la boîte. Bonne position en selle, même pour un grand gabarit.

La suspension AR., assez raide en solo, trouve sa pleine utilisation avec un passager, et donne une tenue de route saine et exempte de cisaillements et autres réactions.

La fourche télescopique convenait parfaitement à notre goût. Ni trop dure, ni trop molle, elle permet une précision en virage appréciable aux allures élevées.

Le bruit de la culbute est assez prononcé au ralenti et s'atténue un peu en marche normale. Ceci ne constitue pas un défaut et est commun à la grosse majorité des moteurs à culasses en alliage léger, lesquelles ont tendance à amplifier tous les bruits mécaniques.

Les rapports de boîte, conçus pour la ville et le tourisme, permettent une circulation urbaine aisée, en jouant sur la 2^e et la 3^e. Conformément à notre habitude, nous n'avons jamais passé la 4^e avant 70 km.-h. environ.

La pratique consistant à monter les régimes ne constitue nullement une fatigue pour le moteur. Au contraire, et ceci nous fut confirmé par les mécanos, metteurs au point et même ingénieurs de la Maison Motobécane, les machines atteignant les plus forts kilométrages sans « pépins » appartiennent à des clients les emmenant tambour battant. Ceci est absolument logique, le graissage étant étroitement tributaire du régime moteur, et un graissage abondant conditionnant la longévité des organes.

Il est un autre point où les lecteurs nous attendent : que vaut l'embiellage ? Il est vrai qu'au début les premières 175 eurent une fâcheuse propension à acquérir un certain jeu côté vilebrequin

et bielle au bout de quelques milliers de kilomètres.

C'était plus gênant que réellement grave, et la grande firme de Pantin ne songea d'ailleurs jamais à minimiser cet inconvénient. Après modification, les embiellages donnent à l'heure actuelle toute satisfaction. Nous n'en voulons pour preuve que la tenue des Motobécane aux récents éliminatoires du Bol d'Or, où toutes les machines terminèrent.

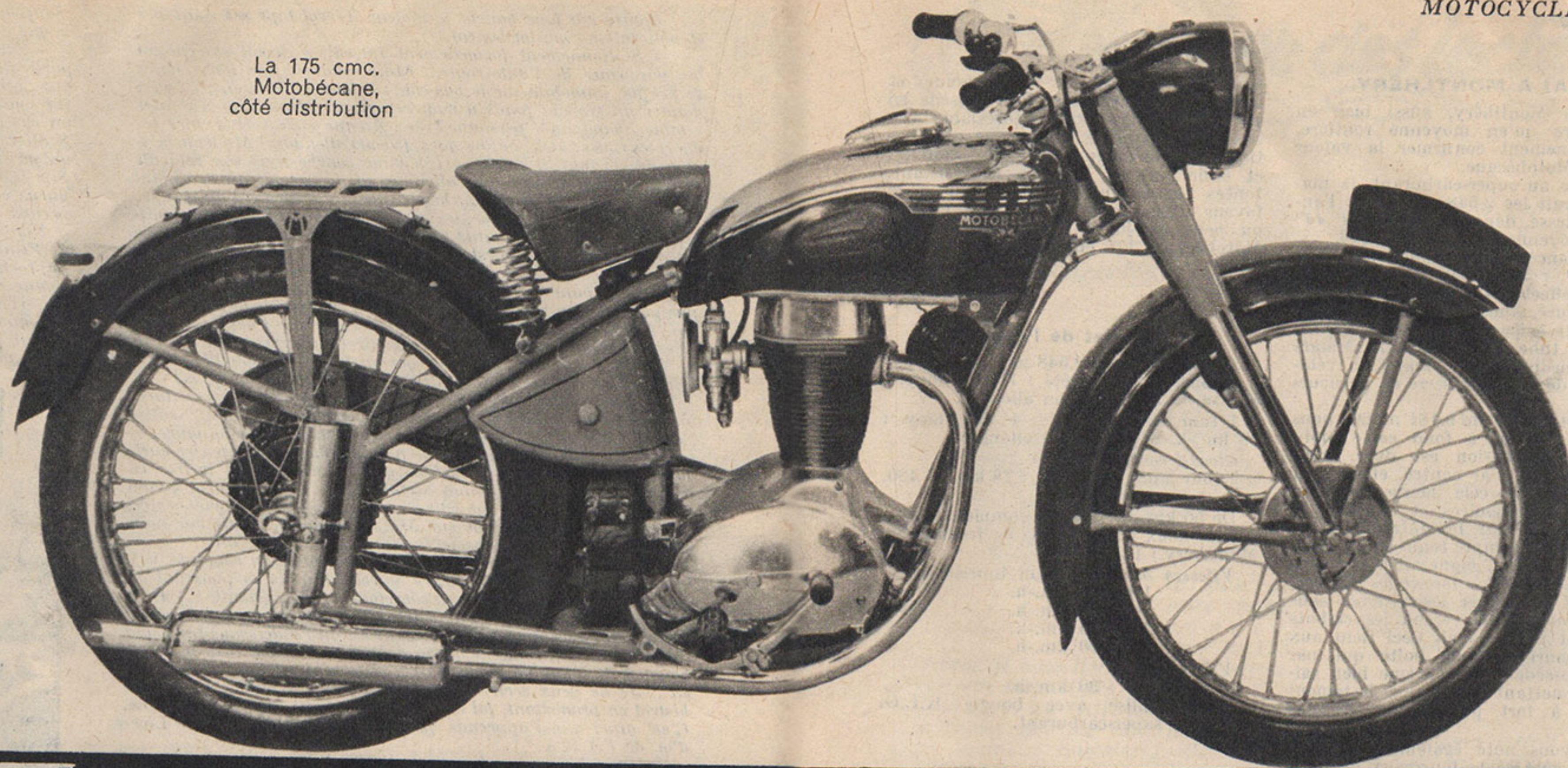
La 175 Motobécane a un aspect indiscutablement séduisant. On ne peut qu'admirer la netteté du carter moteur, rigoureusement étanche, et la ligne générale qui l'apparente quelque peu à une machine « sport ».

Le cadre est un simple berceau soudé à l'autogène, doublé sous le moteur. La fourche, du type télescopique à bain d'huile et ressorts, ne comporte aucun joint. Le guidage s'obtient par des bagues en résine synthétique lubrifiées par huile fluide (S.A.E. 10). Le frein de direction ne sert qu'au grandes vitesses et pour l'usage sidecar.

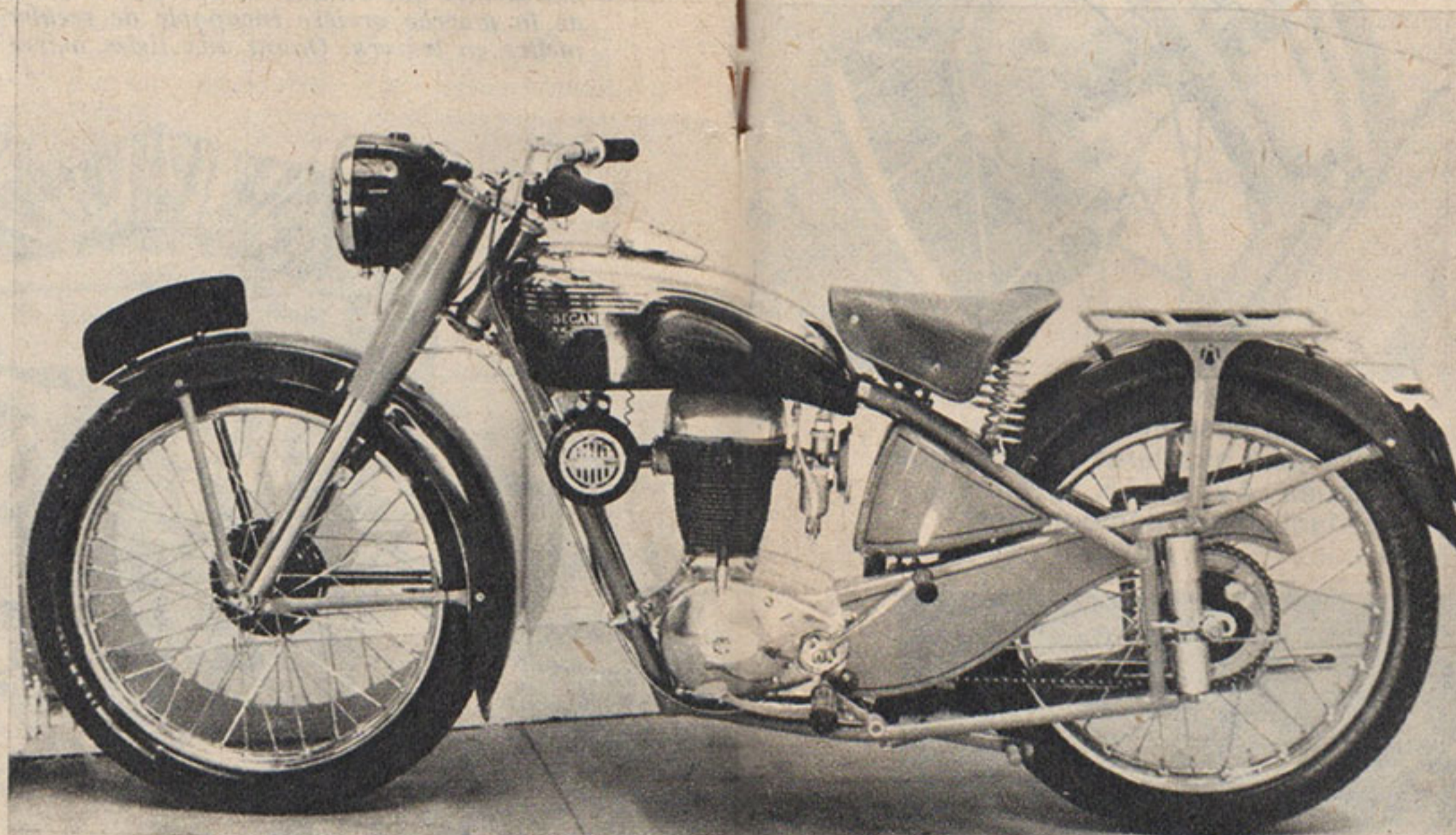
La suspension AR. possède un débattement assez faible (50 mm.) contrôlé par 3 ressorts à flexibilité variable pour chaque élément.

Freins à tambours de 130 mm. Pneus de 25 x 3 AR. « type moto ». Le réservoir d'essence, de présentation classique Motobécane, avec panneau supérieur chromé, possède des grippes-

La 175 cmc. Motobécane, côté distribution



Essai de la 175^{cc} MOTOBECANE



Vue côté volant. Ligne nette et élégante. Le kick-starter attaque maintenant en début de course.

L'embrayage fonctionne dans l'huile et comprend des disques multiples en ferodo et bronze.

Boîte 4 vitesses commandée par sélecteur double-branché.

L'allumage et l'éclairage sont tributaires du volant magnétique Novi; avance automatique. Accès aux vis platinées par un regard dans le boîtier.

Une batterie 6 V. 7 A.H. alimente l'avertisseur, l'éclairage veilleuse et la lanterne AR. par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse située dans le phare, et d'une ampoule formant fusible et voyant de charge.

Ce système possède l'énorme avantage d'avoir un allumage et un éclairage indépendant de la batterie.

Le graissage est spécifiquement Motobécane et relève du système à barbotage. La couronne dentée de l'embrayage projette l'huile venue de la réserve par un trou calibré sur le pignon portecames, et dans la réserve, d'où l'embiellage l'envoie par rotation sur les parois du cylindre et les engrenages de boîte. Le vilebrequin et la tête de bielle bénéficient d'un graissage additionnel par l'intermédiaire d'un forage dans l'axe de vilebrequin.

La culbute est graissée par vapeurs d'huile et reniflard.

Technique

Moteur : 4 temps, soupapes en tête.

Alésage-course : 56 x 71.

Cylindrée : 174,873 cmc.

Rapport volumétrique : 6,4 à 1.

Régime normal : 4.100 t.-m.

Régime maxi : 5.500 t.-m.

Soupapes de 32 mm.

Deux ressorts concentriques par soupape, tarés à 10 kg. et 7 kg. 300 pour 31 mm. et 29 mm.

Jeu à froid aux culbuteurs : 1/10^e mm.

Jeu à froid pour réglage de la distribution : 2/10^e mm.

Calage de la distribution :

A.O.A. : 22° ou 3^m/₂ avant P.M.H.

R.F.A. : 45° ou 7,7 après P.M.B.

A.O.E. : 60° ou 13,8 avant P.M.B.

R.F.E. : 20° ou 2,6 après P.M.H.

Rapports finaux de démultiplication

1^{er} : 18,3 à 1.

2^e : 13,35 à 1.

3^e : 8,9 à 1.

4^e : 6,76 à 1.

Transmission primaire par engrenage.

Embrayage : 4 disques moteurs et 4 récepteurs.

Carburateur : AMAC ou Gurtner.

130/430. M.20 D.

Volet : 43. Volet : 8.

Gicleur : 75. Gicleur : 36.

Aiguille : 2^e cran. Aiguille : milieu.

Diam. : 20 mm. Diam. : 20 mm.

Batterie : 6 V. 7 A.

Volant : Novi, cône de 22. Puissance

35 W. Avance automatique : tout retard

2 mm. 1 avant P.M.H.; pleine avance :

8 mm. 1 avant P.M.H.

Ecartement rupteurs : 4/10^e.

Pneus : 25 x 3 AV. et AR.

Pression : 1 kg. 5.

Poids : 92 kg.

Réservoir essence : 12 litres.

Carter moteur : 2 lit. 1.

Huile conseillée : Castrol XL.

Vitesse maxi (constructeur) 100 km.-h.

Consommation :

Essence : 3 lit. 1 à 70 km.-h. aux

100 kilomètres;

huile : 0 lit. 100 à 70 km.-h. aux

100 kilomètres.

genoux. La selle, large, donne une excellente assise et les repose-pieds sont réglables.

Le guidon relevé n'a qu'un minimum de commandes : frein AV., embrayage et un boîtier électrique groupant le bouton d'avertisseur et un contacteur phare-code.

Compteur kilométrique encastré dans le phare, avec prise dans le bloc; béquille centrale robuste rappelée par ressorts, porte-bagages en tôle d'acier emboutie, garde-boue enveloppants, à bavolet pour l'avant.

Le moteur est un 4 temps à culasse hémisphérique, avec soupapes à 120°. Culasse en alliage léger, avec sièges rapportés en bronze. Guide-soupapes en bronze phosphoreux.

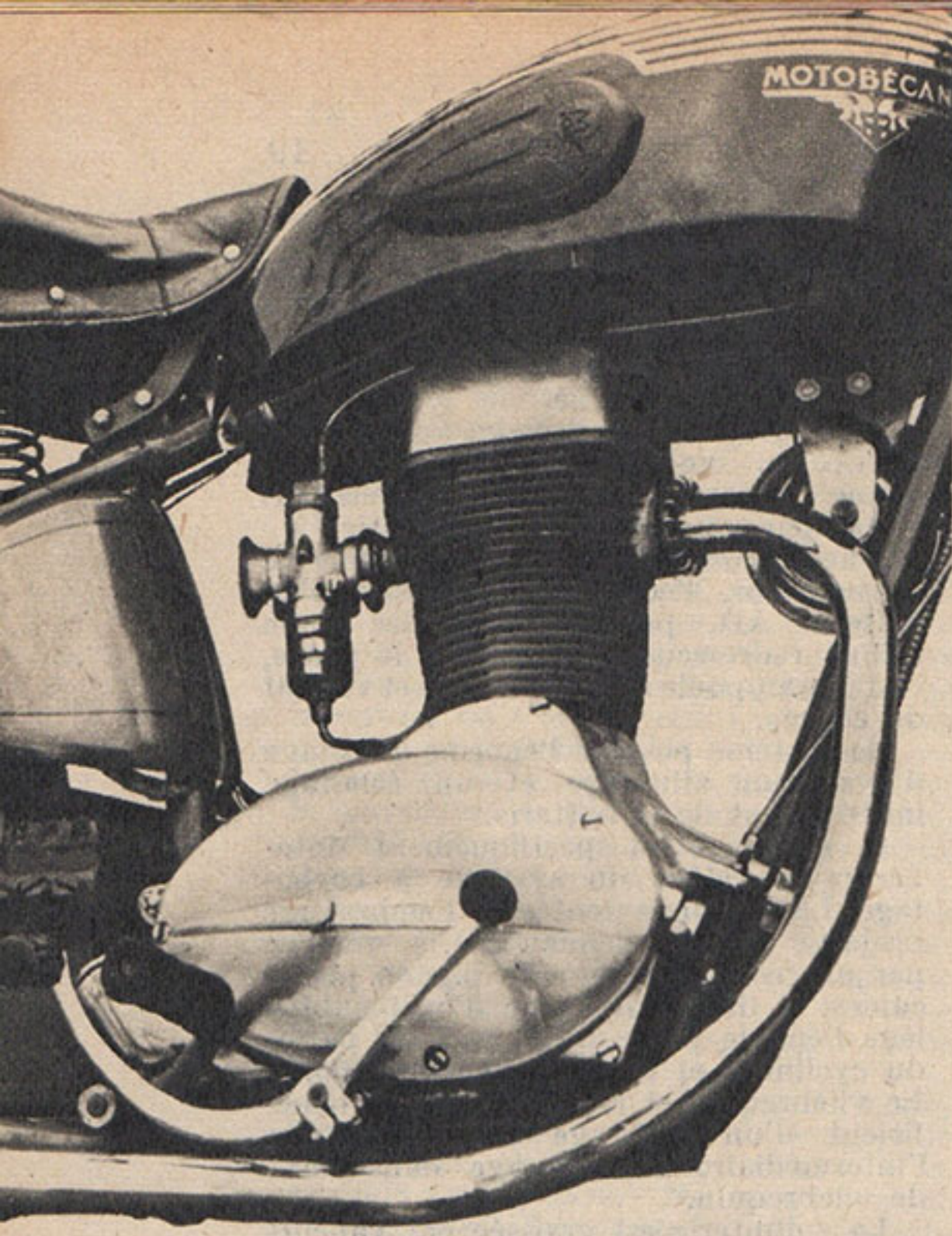
La commande de soupapes se fait par tiges et culbuteurs, réglables par rotule rapportée, actionnés par un seul arbre à came.

Le cylindre est également en alliage léger avec chemise en fonte. Piston en alliage hypersilicé (192 gr.), avec 2 segments d'étanchéité et 2 racleurs dont un en bas de jupe.

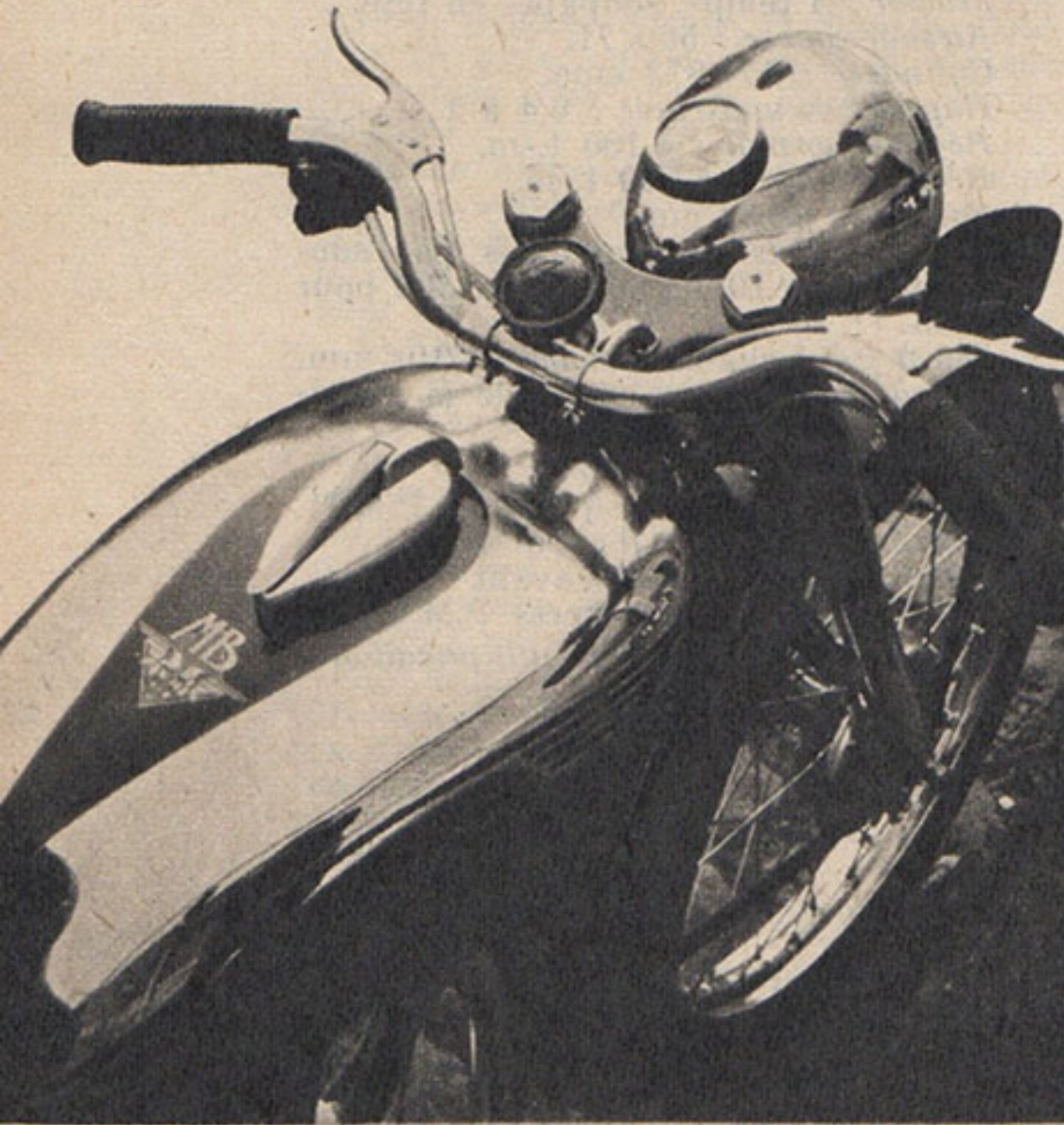
La tête de piston comporte des encoches pour le débattement des soupapes.

Vilebrequin sur 3 roulements à billes, 1 de 30 côté volant et 2 de 20 côté transmission primaire. Tête de bielle sur aiguilles 3 x 19,8.

Le carter en alliage léger contient la réserve d'huile de 2 litres.



La culbuterie est totalement enclose, et les tiges de culbuteurs passent dans un tunnel venu de fonderie.



Le tableau de bord. Notez le panneau chromé du réservoir.



ESSAI A MONTLHÉRY

L'essai à Montlhéry, aussi bien en vitesse pure qu'en moyenne routière, devait pleinement confirmer la valeur de la 175 Motobécane.

Alimentée au super-carburant, la machine couvrait les 2.548 mètres de l'anneau de vitesse, départ arrêté, en 1' 46" soit une moyenne de 86 km.-h. 544.

Départ lancé, la moyenne montait à 98 km. 641, pour 1' 33". Ces deux performances effectuées en position allongée. A cette allure, aucune vibration, carter net de toute trace d'huile, pas de bleuissement du tube d'échappement. Malgré un vent sensible, bonne tenue du véhicule; frein de direction serré de plusieurs crans.

Le circuit routier de 9.181 mètres nous permet de donner à fond cette moto légère. La suspension est dure, nous l'avons déjà dit. Par contre, et ceci est la contrepartie de cela, bonne tenue en courbe, reprises coulées et obligeant à tirer longtemps sur les intermédiaires.

Le freinage, compte tenu de la rapidité de la machine, gagnerait à être plus puissant. Lorsque l'on monte les régimes, il convient de passer les vitesses sans débrayer ou presque, sinon les clabots n'engrènent pas ou mal. Ceci tient aux rapports touriste de la boîte qui, par ailleurs, possède une troisième bien calculée, permettant de gravir lestement les côtes à fort pourcentage de nos régions.

Nous avons noté également un ferraillement côté cache-fourreaux de fourche télescopique, mais notre machine avait un fort kilométrage.

Le moteur tire bien. Durant une heure nous avons tourné sur le circuit routier; jamais la puissance ne faiblit, aucun échauffement anormal. Mais, répétons-le, il faut jouer sur les intermédiaires et ne pas enclencher la 4^e avant 70 km.-h.

Le meilleur tour donna 7 minutes soit 78 km.-h. 480. Le circuit est loin d'être un billard. Nous avons perdu la batterie et le couvercle de la cuve de carburateur. Autrement dit, les suspensions sont mises à rude épreuve, et les 78 de moyenne sous-entendent une tenue en ligne et en virage sans bavure. A signaler la rupture d'un câble d'embrayage.

Sans trop s'appesantir sur les performances maxi de cette 175, nullement conçue pour un usage sport, nous pouvons conclure en soulignant le caractère robuste et de tout repos de cette machine. Silencieuse, partant sans effort aux premiers coups de kick, peu gourmande et ne nécessitant qu'un minimum d'entretien, elle semble concrétiser la synthèse de la machine française moyenne, apte à servir dans toutes les mains et par tous les temps, encaissant les pires erreurs de conduite, et ce, grâce à un

embrayage largement dimensionné et une boîte très robuste. Elle possède en sus une souplesse très appréciable aux bas régimes, grâce à l'avance automatique et à la longue course du moteur; et enfin un fini luxueux et résistant, toutes choses qui ont su conquérir la faveur d'une foule de motards, comme on peut en juger par le nombre de Motobécane 175 en circulation.

R. COURT.
A. NEBOUT.

Résultat de l'essai

Piste de vitesse : 2.548 m..

1 tour, départ arrêté : 1' 46", moy. : 86 km.-h. 544, position allongée.

1 tour, départ lancé : 1' 33", moy. : 98 km.-h. 641, position allongée.

Circuit routier :

1 tour lancé : 7', moy. : 78 km.-h. 480.

Freinage :

De 50 km.-h. à l'arrêt complet. Action sur les deux freins. (Base de freinage de Montlhéry.) 12 m. 30.

Vitesses maxi (position touriste) :

1^{re} : 25 km.-h.

2^e : 50 km.-h.

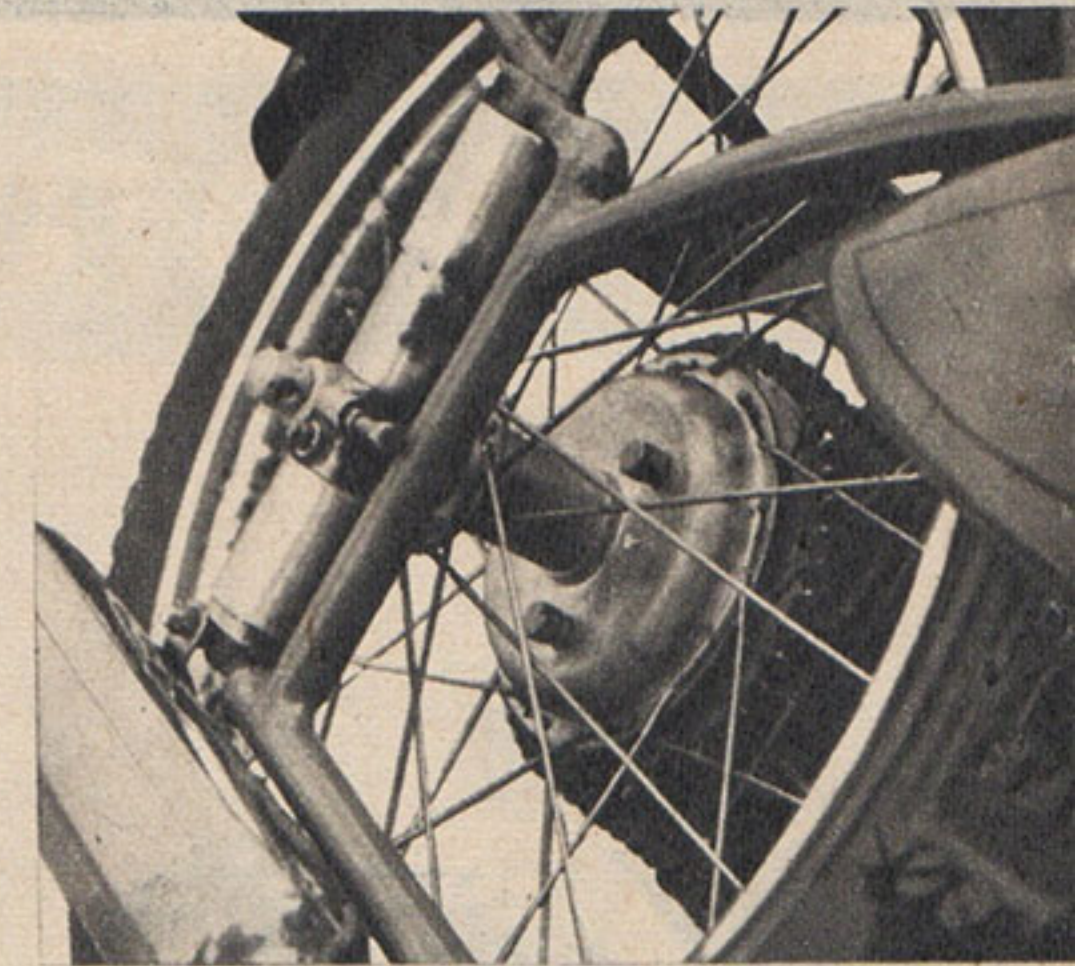
3^e : 70 km.-h.

4^e : 90 km.-h.

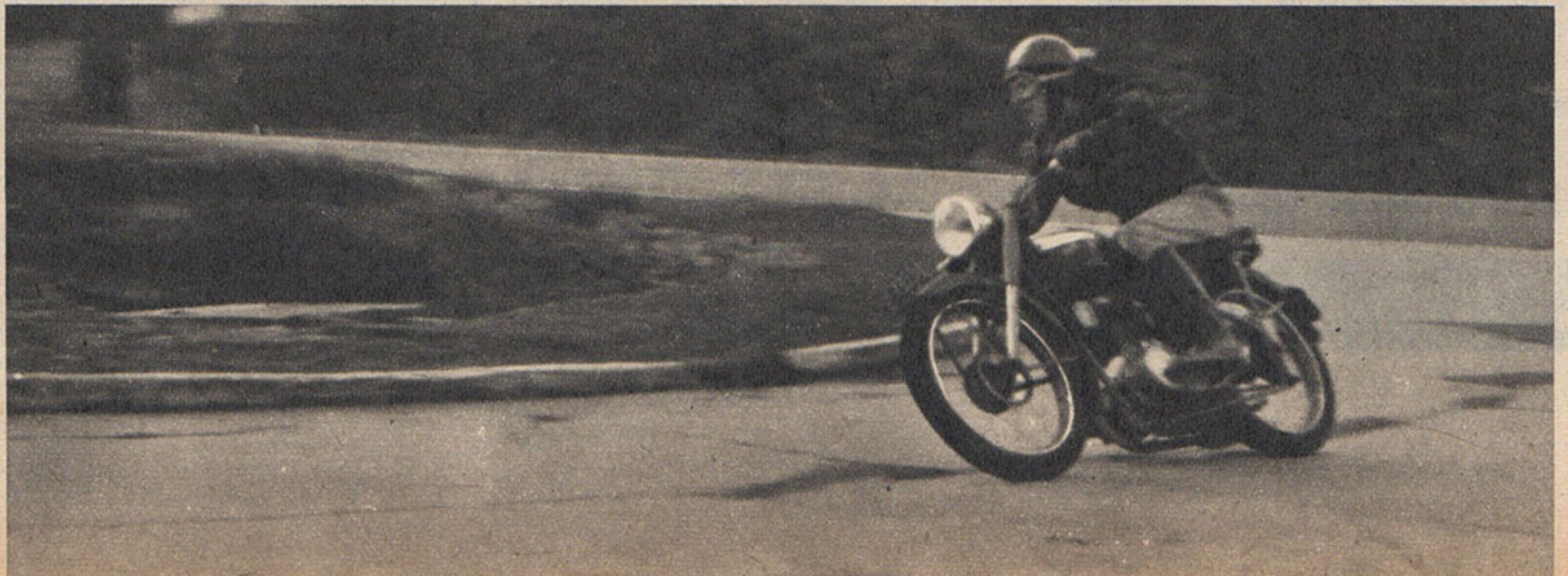
Vitesse mini :

4^e : 30 km.-h.

Essai réalisé avec bougie K.L.G. C.L. 8 et super-carburant.



La suspension AR. est du type à glissières télescopiques. Roues AV. et AR. à broche facilement démontables.





Mon avis
sur la
125 Terrot

A la suite de
votre essai,
concernant la 125

Terrot, je vous livre mes impressions sur cette moto légère.

Malgré les différentes sortes de machines qui me sont passées par les mains : anglaises, allemandes, italiennes de petites cylindrées, je dois reconnaître avec plaisir, puisque c'est une machine française, qu'elle possède des qualités étonnantes de résistance, de tenue de route et de confort.

J'en ai eu la preuve lorsque j'ai effectué deux voyages en Sarre sur l'itinéraire Liancourt-Saint-Pierre-Sarrebrück, l'un à 52 kilomètres de moyenne, l'autre à 58 kilomètres.

J'avais décidé de ne m'arrêter uniquement que pour prendre de l'essence, à l'aller comme au retour, ce que j'ai fait d'ailleurs sans laisser à mon moteur la possibilité de refroidir jusqu'à la température ambiante.

Je suis resté quelques jours à Sarrebrück et, comme je totalisais 10.000 kilomètres, j'ai fait décalaminer mon moteur et roder mes soupapes par un motoriste allemand, agent de Terrot du reste, qui s'est écrié en examinant mes soupapes: « Prima...! »

Cette exclamation à elle seule prouve combien mon moteur était en bon état et pourtant je n'ai pas ménagé ma machine.

Je dois reconnaître cependant que mes vidanges étaient fréquentes et que je l'alimentais au super-carburant additionné de « Firezone »; ainsi, ma consommation moyenne n'atteignait pas 2 lit. 500 aux 100 kilomètres.

La seule transformation à signaler sur cette machine consistait dans le remplacement du pot d'échappement d'origine par un tromblon démontable « Wilmann » qui, tout en donnant une voix très personnelle à la moto, n'assourdit pas du tout le pilote et améliore sérieusement la

vitesse en pointe qui se traduit par un honnête 90 kilomètres, pilote en limande.

En résumé, et pour conclure, je vous confirme l'entière satisfaction que j'ai eue avec cette 125 cmc. Terrot, qui n'a jamais défailli et qui, avec une pointe d'orgueil avouons-le, a épaté les Allemands. Ça, c'est une performance!

Gérard DAUCHEZ
(Paris).

A propos
de la
175 Peugeot

J'AI lu avec intérêt votre article concernant la 175 cmc. Peugeot. Possesseur de cette moto depuis mai dernier, voici mon opinion sur ce sujet.

Grâce au moteur de 2 CV, cette moto peut atteindre sur route une vitesse élevée; effectuant le dimanche des sorties avec des autos, j'ai constaté que je pouvais les suivre facilement. Habituellement je roule à 80 km.-h., mais une fois j'ai pu tenir le 100 km.-h. sur 3 kilomètres environ.

Les freins étant très larges sont efficaces (j'ai eu plusieurs fois l'occasion d'être obligé de stopper brusquement et j'ai vu que cela m'était plus facile que sur une 150 Peugeot).

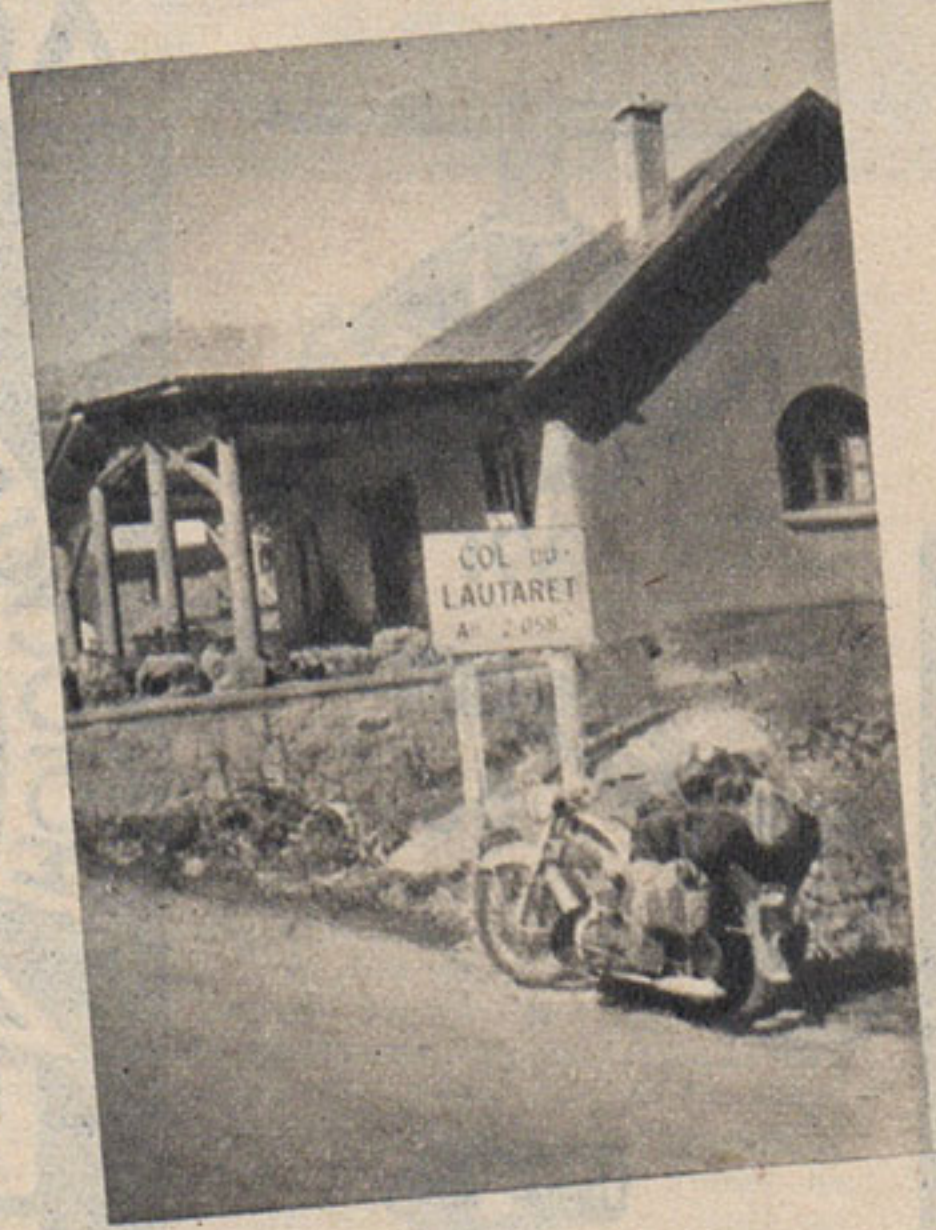
La suspension avant et arrière est épatante; la tenue de route de la 175 est mieux que celle de la 150 et sur certaines routes pavées je peux actuel-

lement rouler à 60-70 km.-h., alors que précédemment avec une 150 à fourche à parallélogramme je ne pouvais dépasser 40-45 km.-h. Côté consommation, utilisant du super je constate une dépense de 2 lit. 30 de mélange aux 100 kilomètres. Pour le graissage j'utilise du Vélo mix et j'en suis satisfait.

Question bougie, j'utilise des Lodge et maintenant une K.L.G. Les perles sont très rares (il est vrai que j'ajoute du Brennus à mon mélange essence-huile).

Bien qu'ayant actuellement parcouru 11.000 kilomètres, aucun organe essentiel du moteur n'a été changé. Il n'en n'est pas de même du cadre, car à la suite d'une rencontre un peu brutale avec un poteau j'ai dû faire changer la fourche télescopiques, le phare et le guidon (les vacances commençaient bien!).

Côté dépenses, j'ai fait le bilan de l'année 51 (7 mois seulement d'utilisation) et j'arrive à un total (assurances et accident compris) de 65.900 francs pour 11.170 kilo-



mètres, ce qui fait que le kilomètre me revient à 5 fr. 90.

Avec cette moto j'ai effectué de nombreuses randonnées, notamment cet été j'ai visité une partie des Alpes. J'ai pu gravir les cols des Aravis, du Galibier, du Lautaret et de l'Iseran sans peine, bien qu'emportant ce matériel de camping (ci-joint des photos). Pour terminer la saison, j'ai effectué de nuit et par une pluie battante les 20 et 25 novembre derniers le trajet Troyes-Strasbourg-Troyes. A ce propos je n'ai jamais remarqué d'ennui du côté volant magnétique par temps de pluie et pourtant en 51 il n'y eut guère de dimanches ensoleillés.

En définitive, je suis très content de ma 175 et je ne suis pas prêt à l'échanger contre une autre d'une marque différente.

CHARPENTIER
(Troyes).





522-525



300



400



610



121



"F"

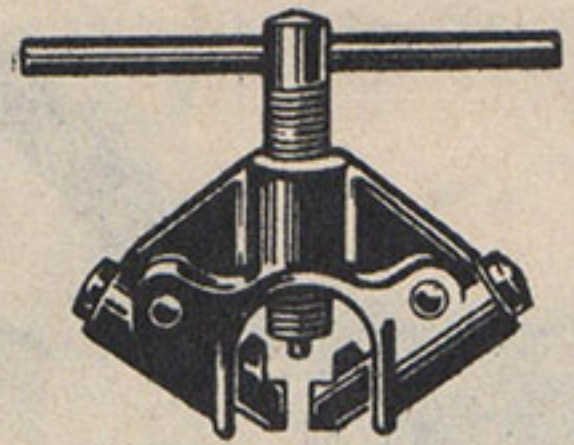
ACCESSOIRES

POUR

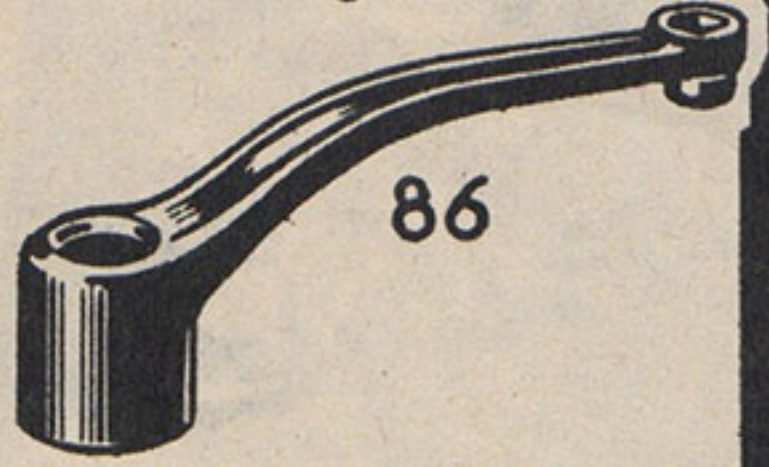


SAKER

ETS ANDRÉ PORTERIE



391



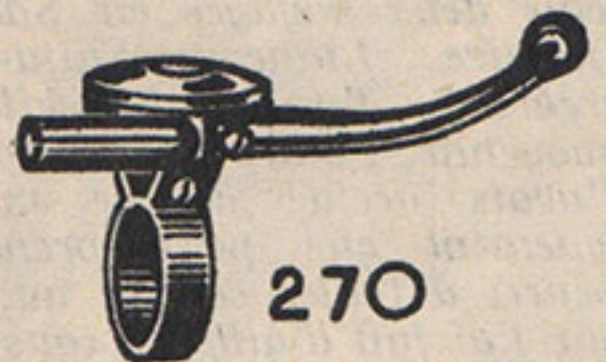
86



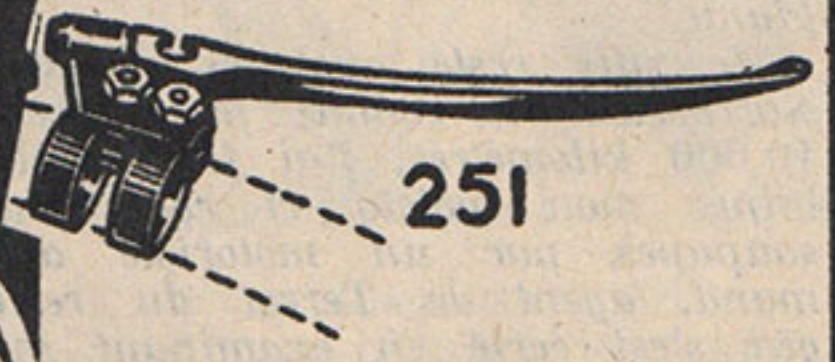
"P"



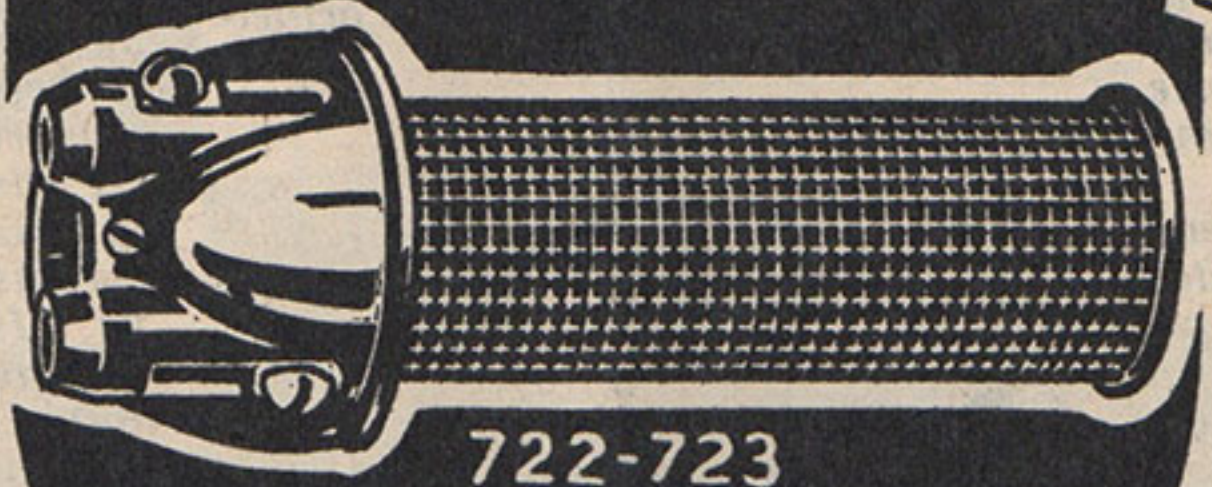
263



270



251



722-723



600

SAKER LEVALLOIS

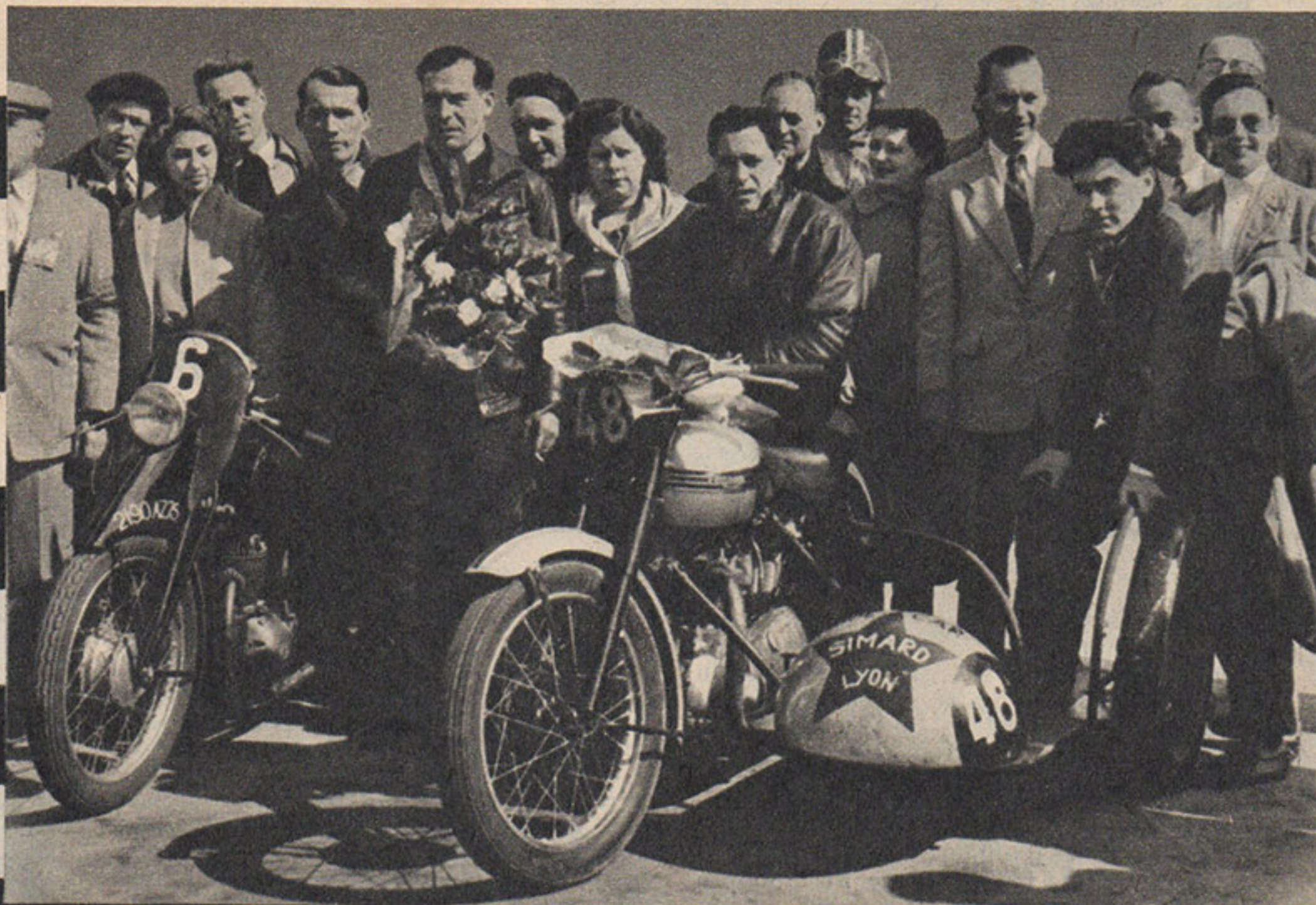
SAKER LEVALLOIS

TRIOMPHE DE LA

MACHINE DE SÉRIE

AUX ÉLIMINATOIRES

DU BOL D'OR



RECORDS BATTUS
EN 175 ET 250 CM³

Moser, vainqueur de la catégorie 175 cmc. et Rouhet, vainqueur des sides 500 cmc.

CETTE épreuve a revêtu cette année un caractère très particulier du fait du nombre de machines de série engagées, et ce, dans toutes les catégories. Ceci est la conséquence logique du manque de matériel spécialisé de compétition, et les aspirants coureurs n'ont que la ressource d'utiliser des motos normales, plus ou moins adaptées au nouvel usage qu'on en attend.

Ceci nous amène, en toute objectivité, à faire quelques réserves sur la physiologie de l'épreuve en grosse cylindrée.

Une course, fût-elle de 3 heures, n'a aucun rapport avec une promenade dominicale, et il est quelque peu anormal de voir des pilotes avaler les lignes droites en position touriste.

Le fait d'adopter une position allongée ne peut que faire gagner des kilomètres, pour un effort moteur identique.

L'on peut rétorquer que les guidons et suspensions des machines de série ne se prêtent guère à une « tenue racing », mais il est relativement facile de modifier un guidon, de durcir une suspension, en un mot d'adopter une moto pour un circuit de vitesse.

Une course consiste à tirer le maximum de la machine et du pilote, sinon l'on risque de tomber dans une certaine monotonie qui ne pourrait que fausser, dans l'esprit du spectateur, la juste vision de ce que doit être une épreuve de vitesse digne de ce nom.

Par suite d'un brouillard très dense,

les 175 et sidecars démarrèrent avec une demi-heure de retard sur l'horaire, et dès les premiers tours M. Pahin (Automoto) ouvrait la série des malchanceux en cassant son piston; puis ce fut le tour de Camus (D.S. Malterre), qui descend une soupape. Delauné (Motobécane) casse net une tringle de culbuteur, à la suite d'un « surrégime » provoqué par un mauvais enclenchement de sa 2^e; il repartira avec un retard considérable.

Déjà, trois concurrents de premier plan se trouvaient éliminés. Cependant, après quelques chassés-croisés, les positions se stabilisaient et l'on notait en tête après 1 h. 1/2 de course : Tessier, sur 175 Terrot Moser, sur une Guiller particulièrement rapide, et Tano qui, parti lentement, son moteur n'étant pas rodé, avait effectué une splendide remontée, mettant en valeur la tenue de route de son prototype « T.T.Y. ». Malheureusement, il devait bientôt abandonner, tubulure d'admission crevée.



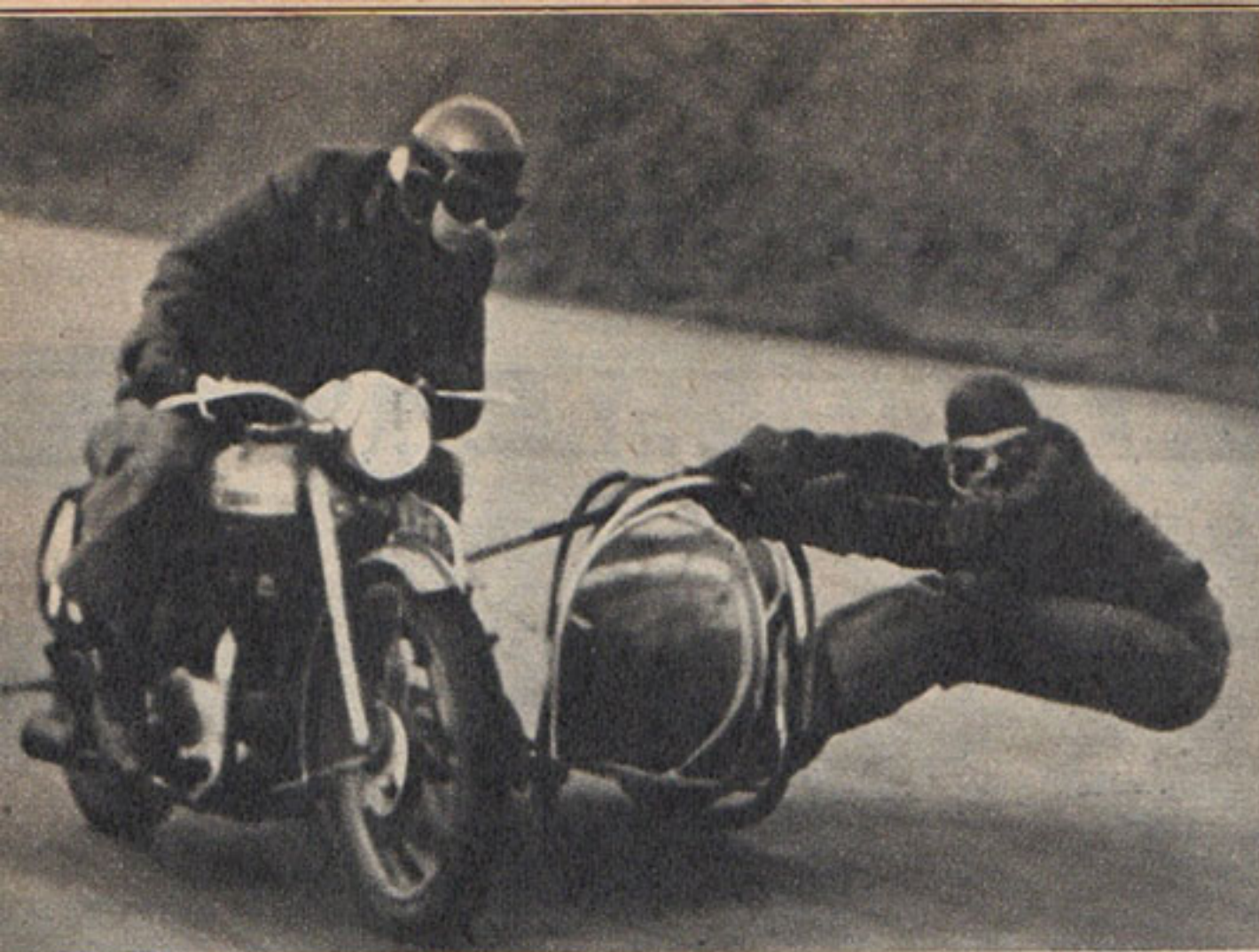
Agache, sur 175 Ydral. A gauche, l'avant de la T.T.Y. du coureur Tano.



Sutra, qui fournit une course remarquable.



Tano, sur son prototype, à l'entrée du virage de la Ferme.



Dufour, sur Triumph 650.

Suivaient Tilliet, emmenant fort bien une Motobécane très au point, Bouin sur Peugeot et Sutra sur Puch, admirables de régularité et de tactique.

Cependant, Tessier et Moser se livraient un duel farouche pour la première place, à la faveur duquel notre ami Sutra se hissait en 3^e position, suivi de Rozé (Guillier) tandis que Tilliet rétrogradait à la 5^e place et Bouin à la 6^e.

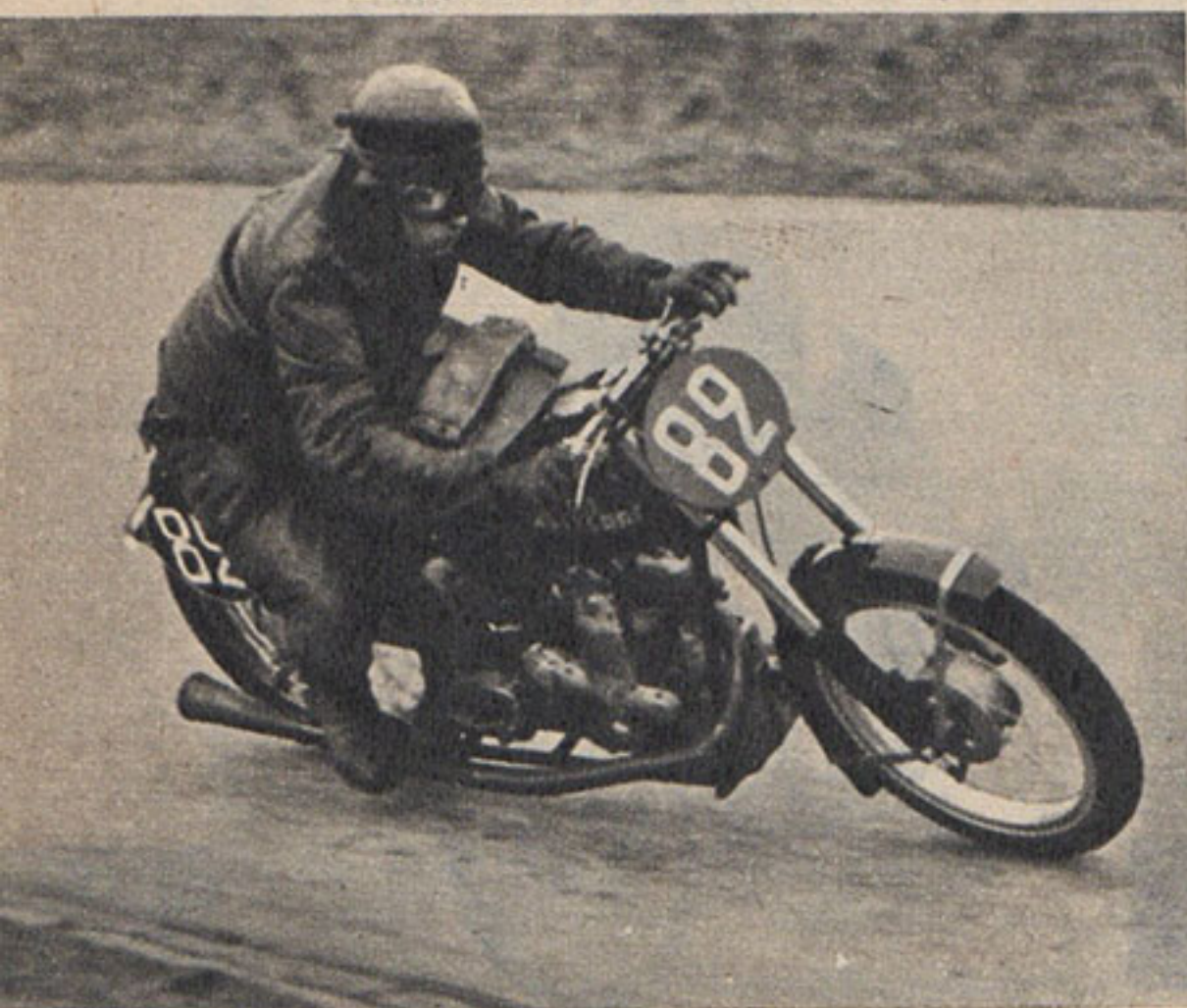
La sélection s'opérait dans les virages, où Agache, Tessier, Moser, Gayral forcèrent l'admiration.

Gayral, au guidon d'une 125 Jonghi A.C.T. mise au point par Michel, joua de malchance. Très rapide, peut-être le plus rapide (il fut chronométré à 120 dans les lignes droites), virant très dur, bien que sa machine ait quelques réactions latérales assez imprévues en courbe, il dut s'arrêter à la suite d'une rupture de broche, et malgré une chasse éperdue, ne put faire mieux que 7^e.

Agache, que sa performance à la côte Lapize, classait parmi les favoris, eut des ennuis réitérés de bougie et ne put tenir les leaders qui tournaient à plus de 100 de moyenne. Au fil des tours, Moser réussissait à sauter Tessier; celui-ci le talonnait rageusement lorsque sa mécanique le trahit; et c'est dommage, car la partie n'était pas jouée!

Moser filait vers la victoire, couvrant 284 km. 740 à la moyenne stupéfiante de 94 km.-h. 913, battant le précédent record de Tessier de 6 kilomètres.

Camus. 1^{er} en 250.



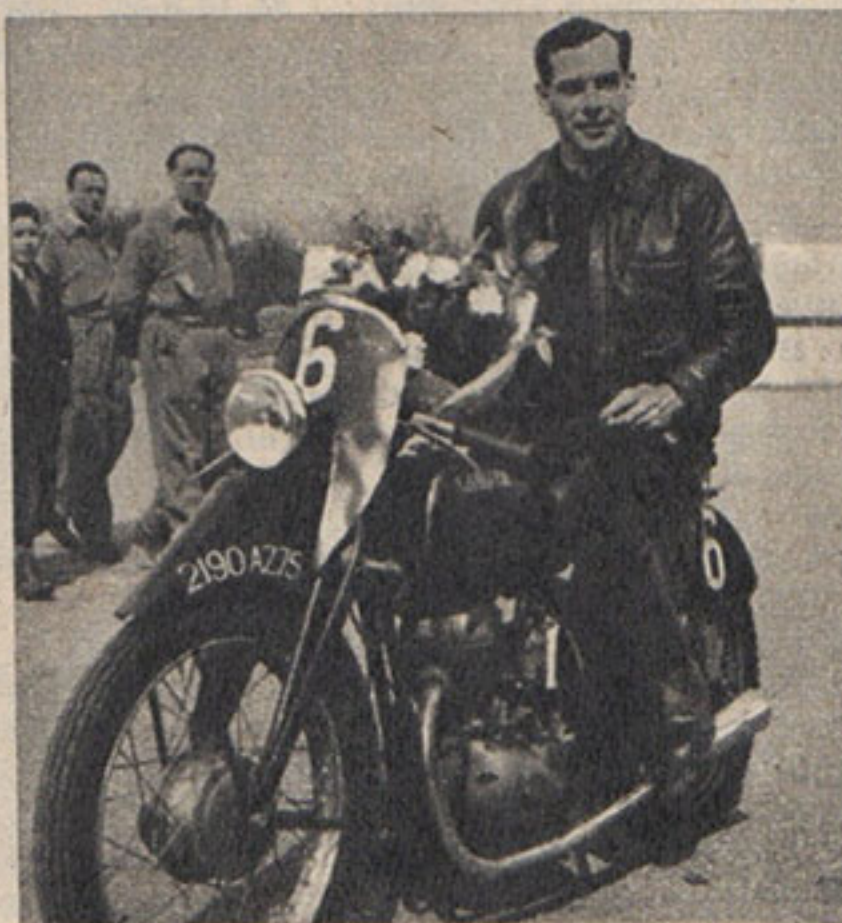
TRIOMPHE DE LA MACHINE DE SÉRIE AUX ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR (SUITE)

Excellent pilote, ayant su tirer le maximum d'un moteur sagement gonflé, le vainqueur inaugurait brillamment la saison et installait un record qui sera certainement difficile à battre.

Les Guillier-Sport engagées ne purent faire grand-chose, nettement surclassées en vitesse et reprises, quant aux deux sides, ils poursuivirent leur petit bonhomme de chemin, Rouhet en 500 établissant le record de la catégorie avec une Tiger-100 Simard.

Parmi les malchanceux de la dernière

Moser après sa victoire.



heure, signalons Legault-Demare (Motobécane) qui chuta assez sérieusement, Tardieu (Puch) qui perdit un tube d'échappement, Poitte (Guillier-Sport) bris de soupape, Patuelli (Motobécane) serrages réitérés, Collot (Guillier-Sport) ennuis d'allumage.

L'épreuve des 250, 350, 500 se déroula par ciel couvert et quelques averses. Elle donna lieu à de plaisantes empoignades entre machines de série et de compétition.

En 250, victoire facile de Camus, fournissant une course très régulière sur sa D.S. Malterre à moteur Benelli, culasse Vélox double arbre. Notons cependant que sa moyenne n'est supérieure que de 2 kilomètres à celle de Moser.

Belle lutte pour la seconde place entre Carré, sur Monet-Goyon type « Bol d'Or », Bernard, D.K.W., Martine et Optyker, sur Puch. Le style de Carré nous plut particulièrement. Excellent vireur, pilotant en souplesse et décon-

tracté, il fournit une magnifique prestation et ne fut battu que de peu par Bernard, sensiblement plus vite en ligne droite.

Rouchy, bien parti sur une 250 Excelsior, cassa une soupape, laissant Robbes, également sur Excelsior, conquérir la 4^e place.

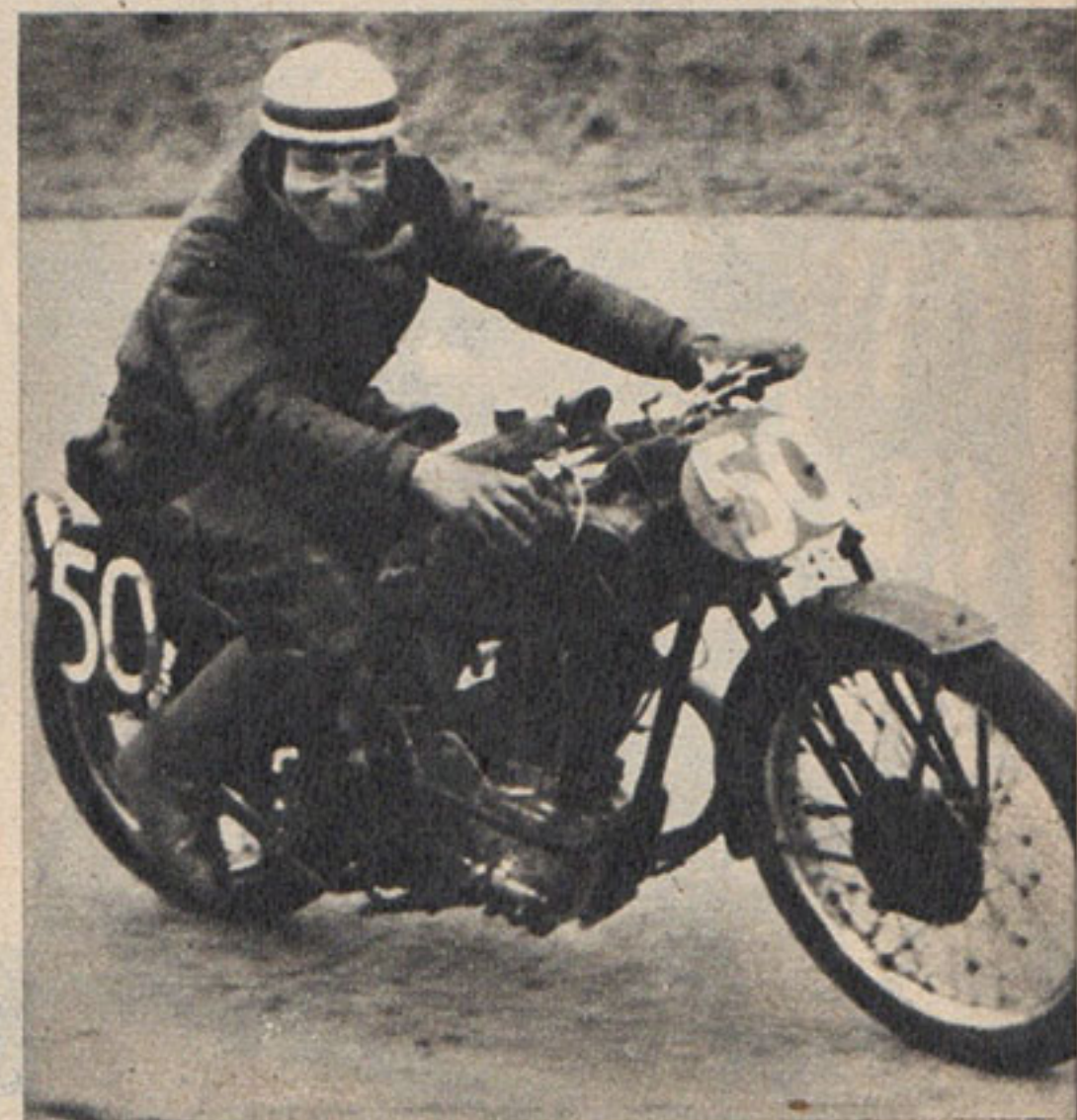
Mentionnons la bonne performance de Rous, hissant en 5^e position une B.S.A. qui n'est pas de première jeunesse.



Rouhet, qui devait établir un record en side 500 cmc.

En 350, deux Vélocettes au départ, aux mains de Martin et Guérin. Après quelques tours, Guérin s'arrête, ennuis de distribution. Martin mène nettement, et devait fournir un logique vainqueur lorsqu'il cassa son cadre. La lutte se poursuivait entre Brajeul (Matchless), Belkechout (Terrot) et Lizerand (Matchless), ce dernier virant dans un style très moto-cross, machine à l'intérieur et pilote à l'extérieur, sous des angles

Ventin sourit à l'objectif.

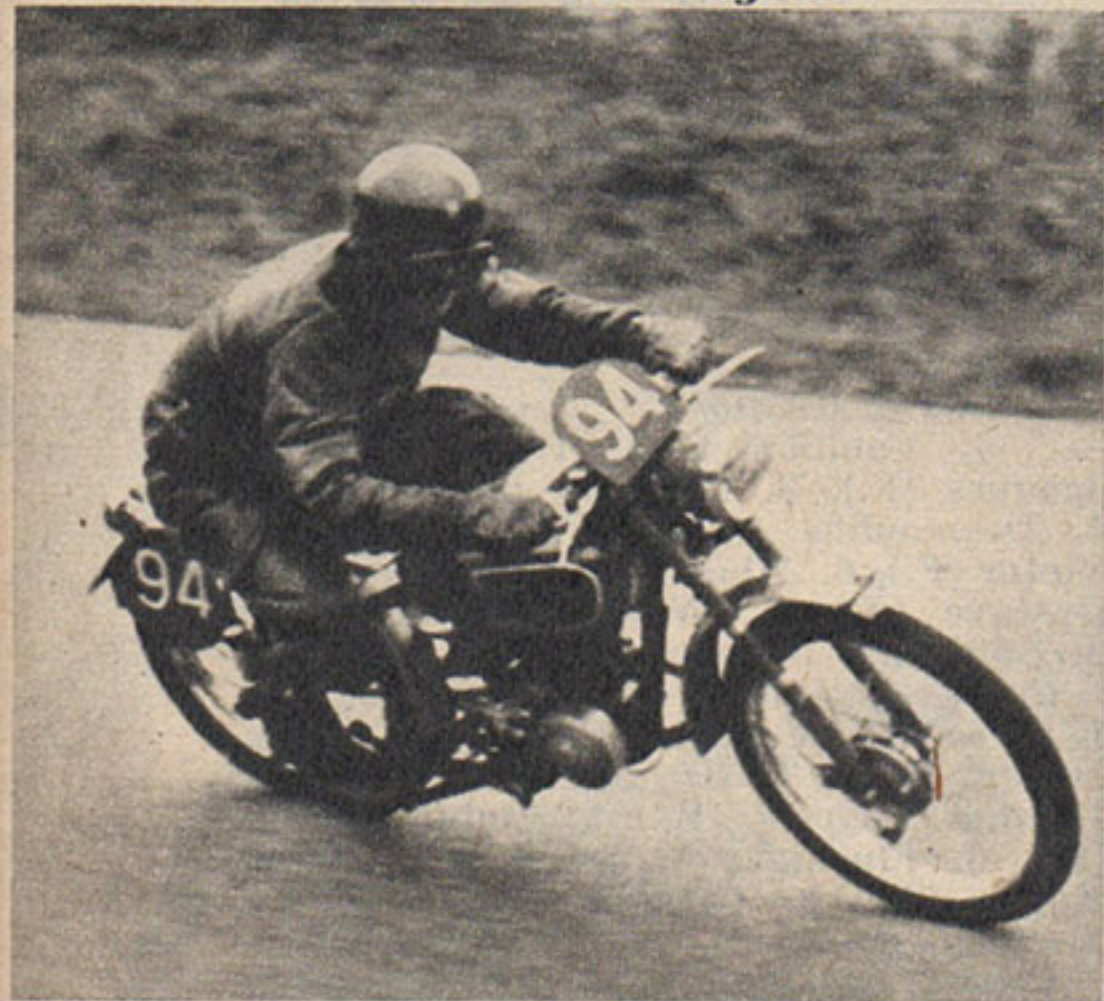


impressionnants. Brajeul et Belkechout se détachaient, et le premier nommé l'emportait de quelques mètres.

Une machine de compétition en 500: la 500 Manx de Blayon. Par contre quatre Dominator, portant les couleurs du M.C. Moulins, deux B.S.A. Star-twin et quelques Tiger 100.

Dès le départ, Blayon prend la tête, suivi de Jeanne du M.C. Châtillon,

Carré, en courbe, sur 200 Monet-Goyon.



poussant à fond sa Tiger 100, et prenant quelques risques en virages.

Mais ce dernier s'arrête bientôt, et Dermien, sur Tiger également, excellent vireur, lui succède en seconde position.

Venin, mal parti, opère une dangereuse remontée, mais casse son vilebrequin, crève un carter et revient au stand, la boîte gauche couverte de poussière d'aluminium.

Bourlier, sur Motobécane super-klasse, réussit à devancer le peloton des « twins », cependant que Brochard (Norton E.S.2) abandonne, après un

excellent début, à la suite d'ennuis mécaniques généralisés.

Peu avant la fin, Blayon à son tour abandonne (flotteur de carburateur crevé) alors que la victoire était à sa portée.

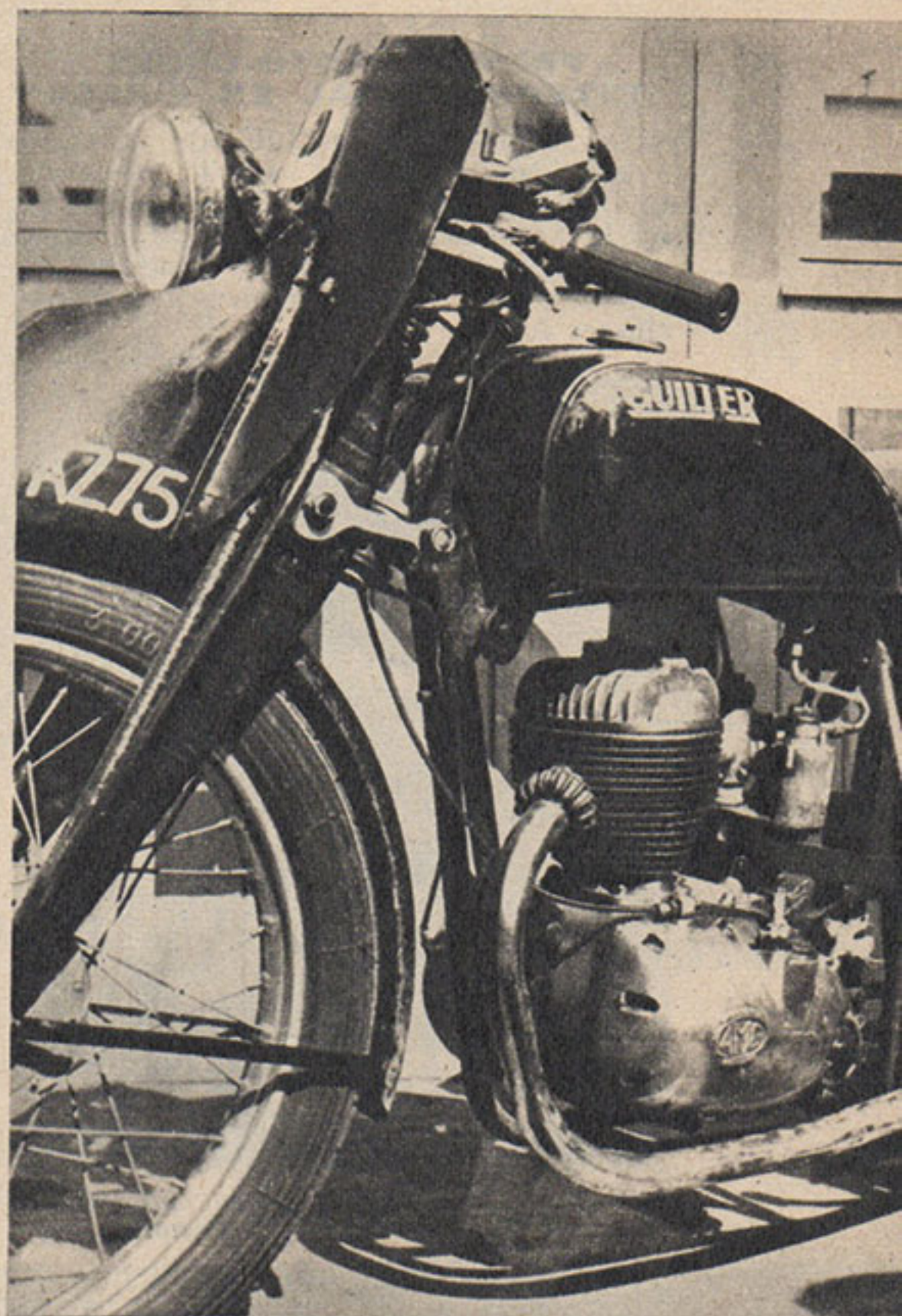
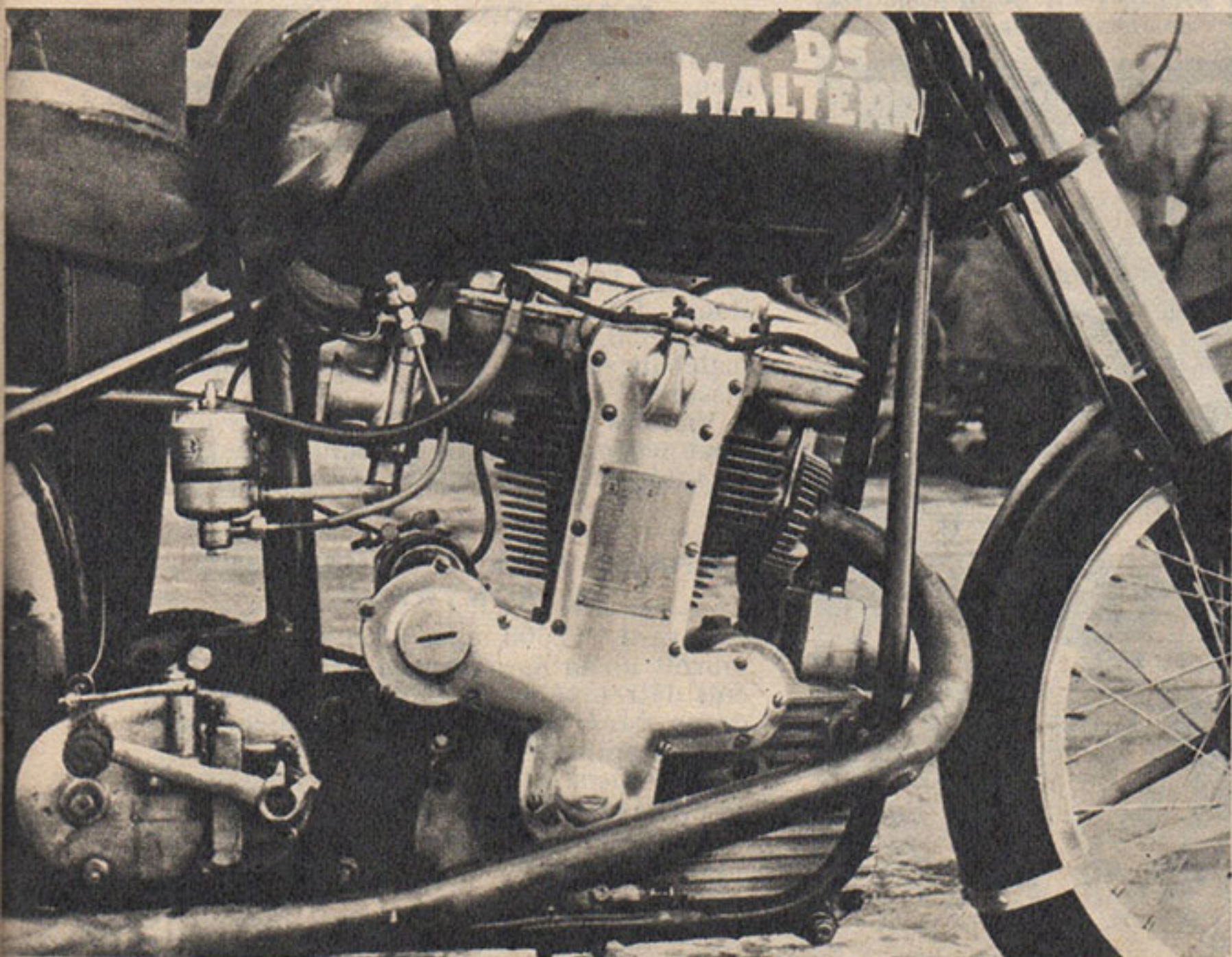
La course se stabilise et Dermien triomphe, devant Bourlier, Léger (Dominator), Lallement (Star-twin), Levacher (Dominator) et Blayon, que son avance importante classe malgré tout en 6^e position.

Bernard, sur D.K.W.



Les « twins » engagées étant de série, mis à part les tromblons (certains avaient conservé les silencieux), la performance générale souligne la haute résistance des 500 cmc. modernes, capables de tourner 3 heures à 100 de moyenne sans incidents et ce malgré les efforts encaissés par les organes moteur: boîte, freins, suspensions, qui à l'origine n'étaient pas tout à fait prévus pour pareil usage.

Le moteur Benelli double-arbre de la D.S.-Malterre.

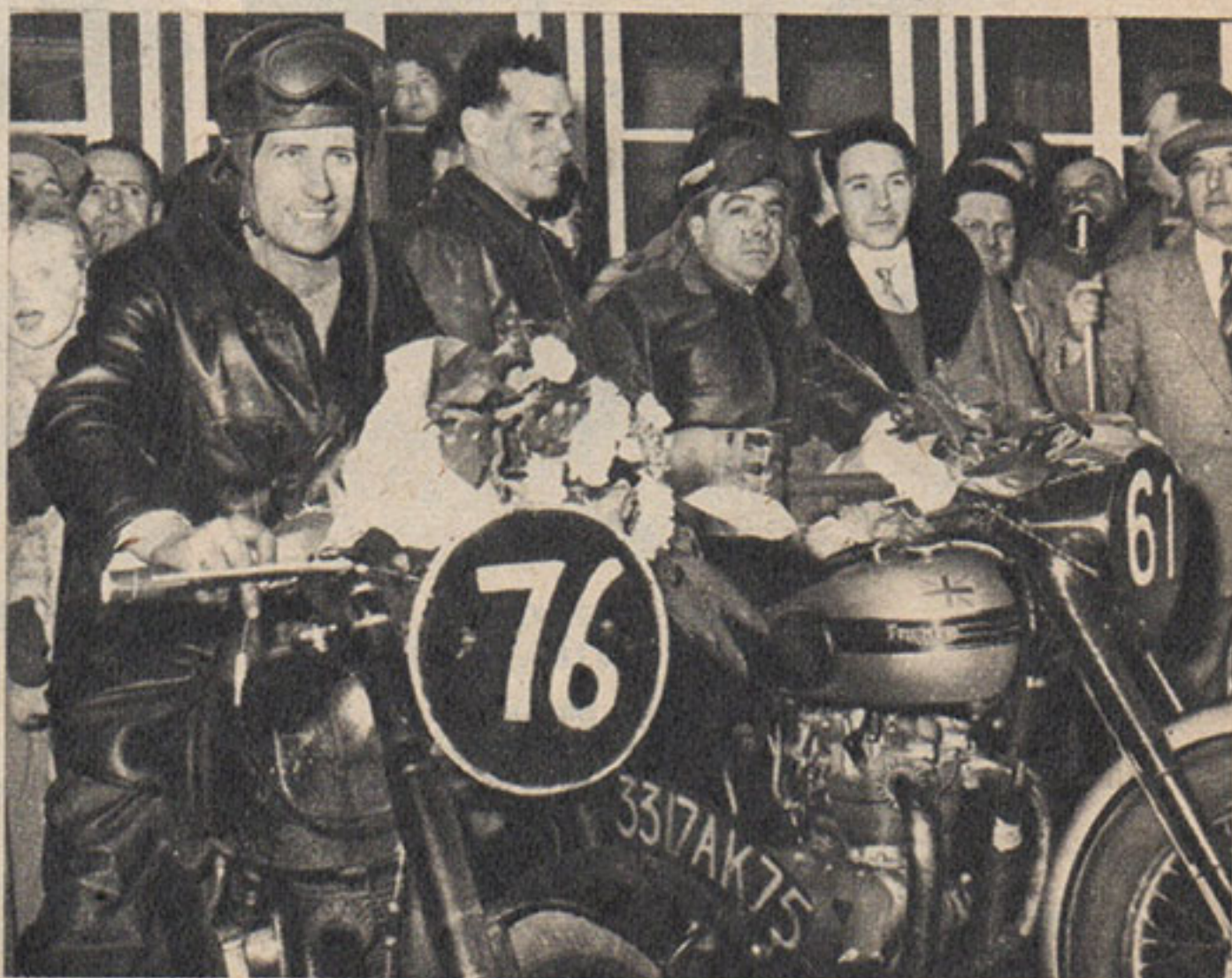


La Guller de Moser. Remarquez la fourche haubannée.

Cette conclusion vaut également pour les autres cylindrées, puisque pas une machine de course ne termina en tête et que toutes les catégories virent la victoire des motos de série plus ou moins améliorées.

R. COURT.

Brajeul, 1^{er} en 250 et Dermien, 1^{er} en 500.



PREMIER MOTO-CROSS INTERNATIONAL EN SUISSE

Le Moto-Sporting-Club de Genève a organisé le 30 mars, sur le stade de Champel au lieu-dit le Bout-du-Monde, le 1^{er} moto-cross international suisse, avec la participation d'une vingtaine de Parisiens et des premiers éléments suisses formés.



Notre collaborateur R. Mouchet, qui termina 2^e en catégorie 500 Nationale.

Malgré le mauvais temps, les spectateurs étaient venus nombreux assister à ce spectacle neuf, dont la réputation avait franchi depuis longtemps leur frontière.

En dépit du manque d'expérience, l'organisation fut excellente et d'emblée reçut un grand succès. Relevons cependant le manque de panneaux compte-tours et des départs un peu fantaisistes.

Le tracé contournant le stade s'apparentait au « grass strike » et au trial et mesurait 1.650 mètres. Détrempé par une semaine ininterrompue de pluie, il fut très pénible, concurrents et machines souffrirent durement et les chutes furent nombreuses.

En international, Vouillon l'emporta sur Melioli et Charrier après avoir enlevé les deux premières manches.

En national, la victoire revint à Brocherieux devant Mouchet.

Les concurrents suisses figurèrent honorablement et, bien que débutants dans cette dure discipline, se tinrent fort bien en selle; ils feront certainement de rapides progrès.

Soulignons l'ambiance sympathique et, malgré le mauvais temps, la bonne humeur des organisateurs qui eurent fort à faire avec l'étourderie de certains coureurs systématiquement oublieux des formalités de passage en douane.

En bref, une expérience concluante, le moto-cross connaîtra de beaux jours en Suisse... l'accueil des Genevois et les commentaires de presse en sont un gage certain.



Mélioli, 2^e des Internationaux.

Course internationale, classement final. — 1. Vouillon Paul (F.), 2. Melioli Jacques (F.), 3. Charrier Jacques (F.), 4. Desmoulin André (F.), 5. Amedeo Victor (F.), 6. Albisser Jost (S.), 7. Peiry Gustave (F.), 8. Wanner Walter (S.), 9. Gassmann Jacques (S.).

Course nationale, classement final. — 1. Brocherieux Jean (F.), 2. Mouchet Robert (F.), 3. Bernot Henri (F.), 4. Lamine Jacques (F.), 5. Robin Pierre (F.), 6. Fluckiger Willy (S.), 7. Strub Edgar (S.), 8. Cathelin Guy (F.), 9. Siminelli Bruno (S.).

Course débutants. — 1. Fell Edouard, 2. Courajod Albert.



MOTO-CROSS DE ROMAINVILLE

Terrain très gras, par endroits impraticable. Absence des Anglais. Courses disputées entre Belges et Français. En 350, un certain nombre de coureurs renoncèrent à prendre le départ, vu l'état du circuit.

Assistance honorable, malgré un temps plus qu'incertain.

Course nationale, 350 cmc. — (1^{re} manche): 1. Scossa, 2. Bourgeois, 3. Jacquemin, 4. Gervais, 5. Goyon. (2^e manche): 1. Scossa, 2. Bourgeois, 3. Roux, 4. Jacquemin, 5. Goyon. (3^e manche): 1. Jacquemin, 2. Bourgeois, 3. Lechat, 4. Scossa, 5. Roux.

Classement général: 1. ex æquo Scossa et Bourgeois de l'A.M.S., 3. Jacquemin (Meaux).

Brassine et Frantz, 1^{er} et 2^e du Moto-cross de Romainville.



Course internationale, 500 cmc. — (1^{re} manche): 1. Frantz, 2. Brassine, 3. Pickarts (Belge), 4. Degraux (Belge), 5. Boisserie, 6. Brulé. (2^e manche): 1. Brassine, 2. Frantz, 3. Pickarts, 4. Degraux, 5. Lefèvre, 6. Legrand. (3^e manche): 1. Brassine, 2. Frantz, 3. Bourgeois, 4. Lusseyrand, 5. Boisserie, 6. Rolin.

Classement général: 1. Brassine, 2. Frantz, tous deux de l'A.M.S.

MOTO-CROSS D'IVRY

Organisée par le Moto-Club Clodoaldien, sur un tracé très spectaculaire, cette manifestation réunit un confortable plateau de coureurs et de spectateurs.

Terrain glissant et boueux par endroits mais praticable. Belle performance de Prieur, surclassant tous les concurrents en 500, dont Verrechia, Théveney, Bonin, Deshaies, etc...

En 350, Vinetti l'emporte et Barat, malchanceux, ne put donner sa pleine mesure.

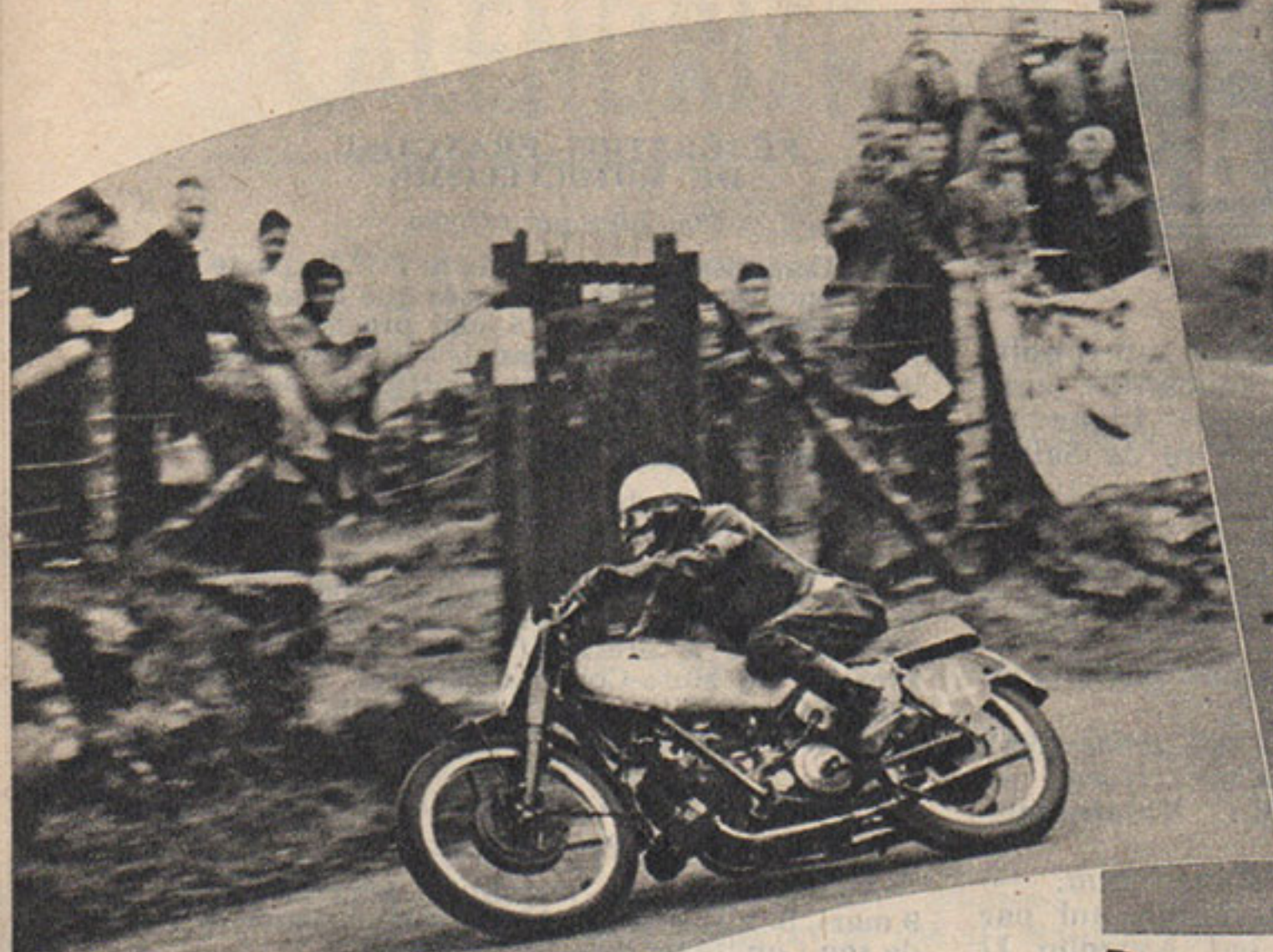
Victoire en 250 d'Humbertjean, devant Chaumette. Réunion plaisante et très disputée.

GRAND PRIX D'OUVERTURE A MONTREUIL

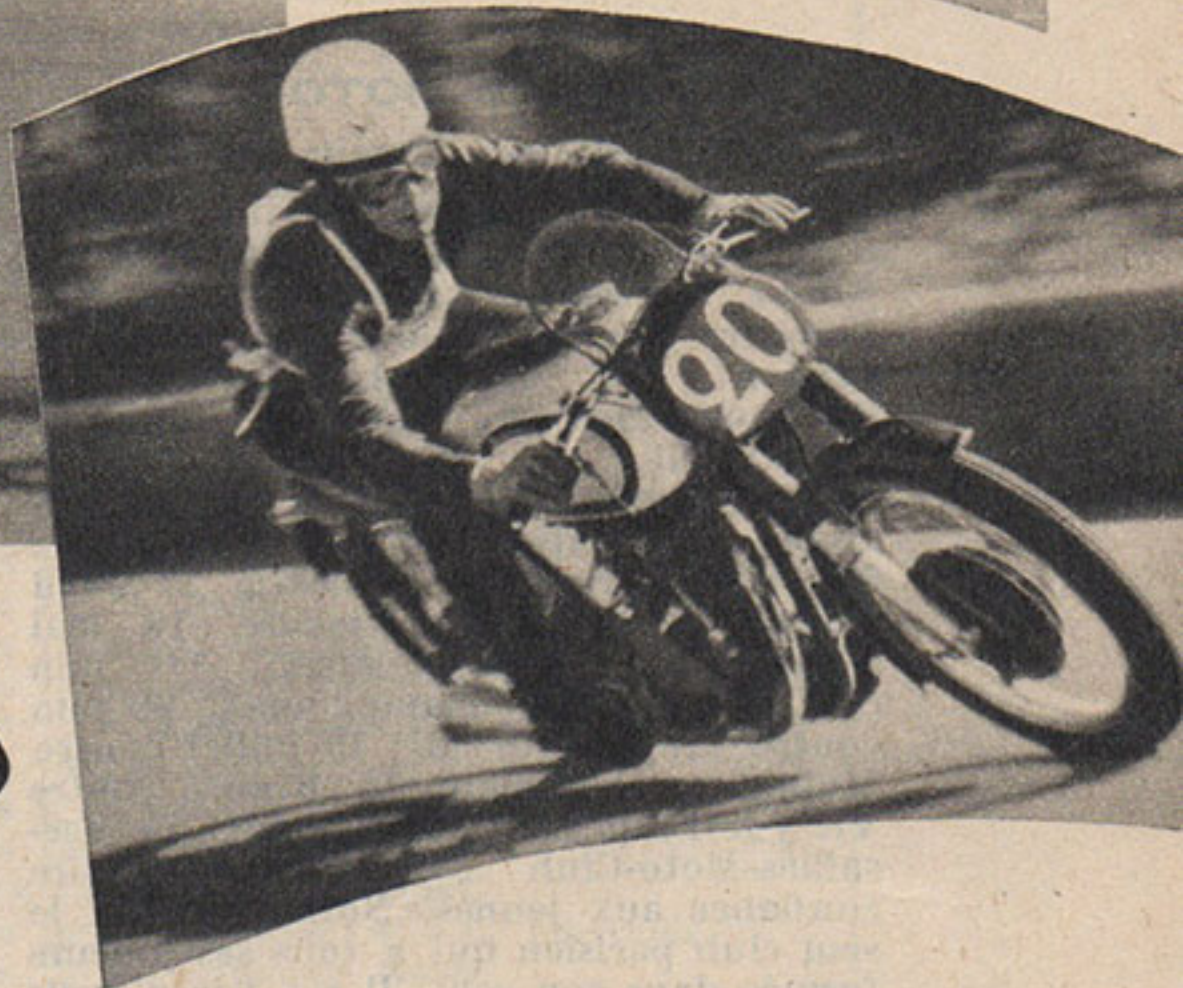
Devant 20.000 spectateurs, Brassine fournit un brillant vainqueur sur un circuit détrempé au possible. Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur cette manifestation.

Classement internationaux: 1^{er} Brassine, 2^e Frantz, 3^e Ogden.

Classement nationaux: 1^{er} Amédéo, 2^e Blat, 3^e Batisse.



G. Duke, Graham
et Pagani
en action.



Championnat du monde

C'EST à Berne que reviendra l'honneur d'ouvrir les championnats du monde.

Des nouvelles aussi diverses que fantaisistes ont couru durant la période d'hiver sur la composition des équipes officielles et les nouvelles machines.

Il est toujours difficile de faire le point, les secrets étant jalousement gardés par les grandes firmes. Même à l'heure actuelle, nous ne pouvons fournir des renseignements que sous toutes réserves.

L'équipe Norton aura pour chef de file le prestigieux Duke, épaulé de l'excellent Kavanagh et d'Armstrong. Ce seront encore les « mono » qui auront à charge de défendre les couleurs de la marque, bien que, selon certaines informations, un 4 cylindres tourne au banc. Mais il sera vraisemblablement essayé en premier lieu sur des racers 500.

Chez Gilera, amélioration de la 4 cylindres, qui donnerait 57 CV. au frein; pilotes : A. Milani, U. Masetti et Libérati. Une « mono » sera également alignée

dans les circuits accidentés. Cette machine aurait récemment tourné à 190 km.-h. à Monza. En préparation, une 250 bicylindre.

Graham reste le pilote n° 1 de la M.V.4 avec Bandirola. La 125 sera également emmenée par Graham, mais l'on ignore si, à part Forconi, d'autres pilotes ont été pressentis.

Guzzi réapparaît officiellement en compétition. Pilotes : F. Anderson, B. Ruffo, Lorenzetti. Seule la 250 courra, en attendant la sortie d'une nouvelle 4 cylindres, la 500 bi ne présentant plus de chances suffisantes.

En 350, Vélocette alignera son « mono » et peut-être une bicylindre. Les noms des pilotes ne sont pas encore connus. Il est assez difficile de pourvoir au remplacement de Foster. On parle sérieusement de Graham, qui aurait obtenu l'accord de la M.V. pour courir en 350 sur une autre marque.

Même incertitude chez A.J.S. Doran reste le « leader » en 500 et 350; on parle de Coleman et Featherstone pour l'épauler.

Chez Benelli, le nom de L. Ciaï a été avancé, sans confirmation ultérieure. Masetti avait également été contacté. La marque étudie une bicylindre qui courra peut-être en fin de saison.

Mondial conserve C. Ubbiali et Morini-Zinzani. On parle fort des nouvelles 250 Lambretta et Rumi, cette dernière marque préparant également une 125.

La grande inconnue demeure la participation des marques allemandes. Il est peu probable que nous les voyions aux G. P. de France, Angleterre, Italie ou Suisse, exception faite pour la 125 N.S.U.2.A.C.T., qui participera au T.T. B.M.W., N.S.U. et Horex ne participeront qu'aux épreuves allemandes (Nurnburg Ring, Hochenheim, etc.).

Le bruit court que N.S.U. abandonnerait sa 4 cylindres pour une bicylindre.

S. Wunsche courra pour Horex, H.P. Muller pour N.S.U. L'équipe B.M.W. comprend G. Meier, W. Zeller et H. Baltisbergen.

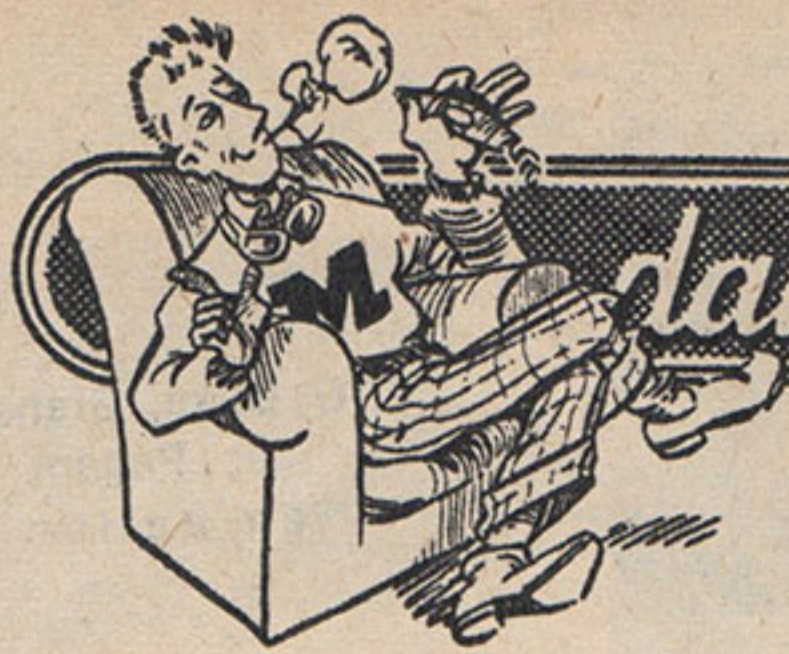
Il est curieux de constater que le volant attire nombre de champions motocyclistes. Ainsi Duke participerait cette année à quelques épreuves avec une Aston-Martin. Ruffo et Masetti songeraient également à tâter du « macaron ».

Mais il ne faut accorder qu'une attention toute relative à ces rumeurs.

Nous donnons ci-dessous le calendrier des championnats du monde, et essaierons de tenir le plus possible nos lecteurs au courant des fluctuations dans les équipes avant le lever de rideau à Berne.

CALENDRIER

Dates	Pays	Circuit	Longueur	Record du tour (500)	Moy. génér. (500)	Catégories
17-18-5	Suisse	Berne	7 km. 280	147,2 km.-h.	141,8 km.-h.	250, 350, 500, sides.
9-13-6	Angleterre	T.T. Ile de Man	60 km.	153,2 km.-h.	151,0 km.-h.	125, 250, 350, 500.
28-6	Hollande	Assen	16 km. 536	156,7 km.-h.	153,9 km.-h.	125, 250, 350, 500.
6-7	Belgique	Francorchamps	14 km. 120	173,6 km.-h.	171,8 km.-h.	350, 500, sides.
20-7	Allemagne	Solitude	11 km. 500	139 km.-h.	136 km.-h.	125, 250, 350, 500, sides.
14-16-8	Irlande	Ulster	16 km. 500	163,7 km.-h.	160,6 km.-h.	125, 250, 350, 500,
14-9	Italie	Monza	6 km. 300	172,6 km.-h.	169,4 km.-h.	125, 250, 350, 500, sides.
5-10	Espagne	Barcelone	3 km. 790	107,5 km.-h.	104,3 km.-h.	125, 500, sides.



dans les CLUBS

VERSAILLES MOTO-CLUB

Composition du Comité directeur

Président d'honneur : Granjou; Président actif : Chabrat; Secrétaire général : Mirolo; Secrétaire adjoint : Ph. Saget; Trésorier général : Andouvie; Trésorier adjoint : Ch. Saget; Administrateurs : Froment, Helbert, Bourdon, Fournier et Mauduit.

Les rencontres qui auront lieu à Versailles cette saison sont les suivantes : 6 avril contre Orly (amical); 27 avril contre Belœil (international); 18 mai contre Paris (championnat); 1^{er} juin contre Le Havre (Championnat); 29 juin contre Troyes (amical); 13 juillet contre Mulhouse (championnat); 3 août contre Vitry-le-François (Championnat). Le Versailles-Moto-Club continuera à faire confiance aux jeunes. Notre club est le seul club parisien qui a tous ses joueurs formés dans son sein. Il est fier d'avoir formé les Bouguin, Laville, Pelletier Jean qui ont avec Vialla porté le maillot bleu et blanc, et si ces joueurs font sous d'autres couleurs les beaux jours des clubs où ils jouent à présent, notre devise reste inchangée, pas de vedettes mais des camarades sincères et loyaux aimant par-dessus tout notre sport.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

16^e Circuit de Haute Normandie

Organisé par le Moto-Club de Normandie le 20 avril sur un parcours de 433 kilomètres. Moyenne imposée 50 pour toutes les catégories. Départ le dimanche 20 à 7 heures, 39, place du 39^e à Rouen. Opérations de vérification des machines le samedi 19 au même endroit de 13 à 18 heures. Parc fermé et gardé obligatoire pour les participants jusqu'au moment du départ. Règlement et bulletin d'engagement contre 2 timbres-poste au Moto-Club de Normandie, Brasserie « Le Lido », 41, rue A.-Carrel, Rouen.

Rectificatif. — Moto-cross. L'épreuve prévue pour le 4 mai n'aura pas lieu. Prochaine réunion sur les buttes de la côte Sainte-Catherine, le 29 juin. (International.)

MOTO-BALL

Troyes bat Courbevoie (3-1). Après un début de match très serré où Troyes domina pendant les deux premières périodes en marquant 3 buts, Courbevoie se reprit, mais ne réussit à marquer qu'un seul but.

Match amical : Orly bat Vitry-le-François (3-0). Nette domination d'une équipe de division nationale contre une équipe de division excellence.

Coupe du « Cours Technique Auto de Saint-Quentin. Châlons-sur-Marne bat Belœil (équipe belge), 2-0. Jolie partie entre deux équipes jouant très correctement; l'équipe de Châlons au métier plus affirmé a marqué 2 buts dans les deux premières périodes; l'équipe belge se ressaisit, marquant même un but (refusé pour faute contre un défenseur). Le

match s'est déroulé devant un public nombreux et diverses personnalités (consul de Belgique, prince de Ligne de Belgique, sous-préfet et maire de Saint-Quentin).

Résultats des matchs du 16 mars 1952
Division nationale. Zone Nord. — S.U.M.A. bat Courbevoie-Sports par 3 buts à 1.

Match amical. — Châlons bat Belœil par 2 buts à 0.

Résultats des matchs du 23 mars 1952
Division nationale. Zone Nord. — Courbevoie-Sports bat M.C. Villefranche par 6 buts à 4.

Division excellence. Zone Sud. — Nice et Marignane font match nul par 3 buts à 3. La Seyne bat Avignon II par 3 buts à 1.

Match amical. — M.B.S. Forézien bat M.B.C. Paris par 2 buts à 1.

MOTOCYCLE-CLUB DE MONTMORENCY

Le Moto-Club de Montmorency et ses environs fut une fois de plus à l'honneur, le dimanche 23 mars 1952, à l'autodrome de Montlhéry où s'est déroulée une épreuve de vitesse pure pendant trois heures, épreuve qualificative pour le Bol d'Or (24 heures).

Nos couleurs y brillèrent magnifiquement grâce au cran et à l'habileté de nos sympathiques coureurs qui se classèrent de la façon suivante :

Catégorie 250 cmc. : René Carré, classé 3^e.
Catégorie 175 cmc. : Maurice Tilliet, classé 5^e sur 99 concurrents.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ

L'A.M.C.C. a gagné le dimanche 23 mars la Concentration internationale de Genève, battant de très loin les autres clubs français et étrangers.

Les organisateurs suisses ont dénombré à l'arrivée 103 motos et 15 automobiles de notre Amicale.

Nous nous sommes classés les premiers avec 98.400 points.

Le 2^e au classement, le Moto-Club de la Drôme, ne comptait que 27.872 points.

Le 3^e, le Moto-Club Dauphinois : 9.849 pts.

Le 4^e, le Moto-Club du Doubs : 7.800 pts.

Le 5^e, le Moto-Club du Haut Jura : 5.230 points.

Nous vous rappelons que notre Amicale organise, comme les années précédentes, son Circuit international de vitesse de la Ville de Lyon qui se déroulera cette année sur un parcours de 2 km. 680 et qui sera situé sur la partie nord du boulevard de Ceinture à Lyon.

L'A.M.C.C. gagnant la Concentration internationale de Genève.



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Communiqué officiel

La Commission sportive de la F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que la course de sidecars organisée le 4 mai prochain par l'Amical Motor-Club Orléanais comptera pour le Championnat de France catégorie nationale.

MOTO-CLUB DE BERGERAC

L'organisation du V^e Circuit international de vitesse de Bergerac bat son plein avec l'aide de tous les pouvoirs publics de la Dordogne. Nous savons que tous les grands constructeurs italiens et anglais sont en relation directe avec le président de la Commission sportive du Moto-Club de Bergerac. C'est le cas de Guzzi, Gilera, M.V. et Norton.

Grand spectacle les 1^{er} et 2 juin à Bergerac.

VELOMOTEUR CLUB PARISIEN

Les Petits Cubes

Au cours de son Assemblée générale du 9 mars, le V.C.P. a procédé au renouvellement de son Comité de direction pour 1952.

Comité d'honneur : Jean Châtelain. Comité actif : Président : Gabriel Cantalice; Vice-présidents : Roger Maire, Roland Vacherot; Secrétaire général : André Kirchener; Secrétaire adjoint : Henri Roberge; Trésorier général : Maurice Chevalier; Trésorier adjoint : Marcel Degen; Délégué près de la L.M.I.F. : André Kirchener.

Nous convions tous les pratiquants de la « Petite Cylindrée » à assister sans engagement de leur part à nos réunions qui ont lieu les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois au siège social, Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris-1^{er} où le meilleur accueil leur est d'avance assuré.

Pour tous renseignements ou adhésions, écrire au secrétaire André Kirchener, 18, rue Wurtz, Paris-13^e.

RACING MOTOR-CLUB

Le 20 avril prochain, le Racing-Motor Club ouvrira sa saison en faisant disputer sur son terrain de Créteil le premier de ses moto-cross, sur ce parcours si difficile et qui demande de la part des pilotes une technique très sûre et un certificat probant de... bonne conduite. Engagements et renseignements chez le président du Racing : Voyer, 171, avenue Michel-Bizot, Paris-12^e.

Nous rappelons que le Racing Motor-Club tient une réunion tous les vendredis à 21 h. Brasserie « Le Savoie », 15, place de la République, Paris, où tous renseignements peuvent être fournis.

MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE

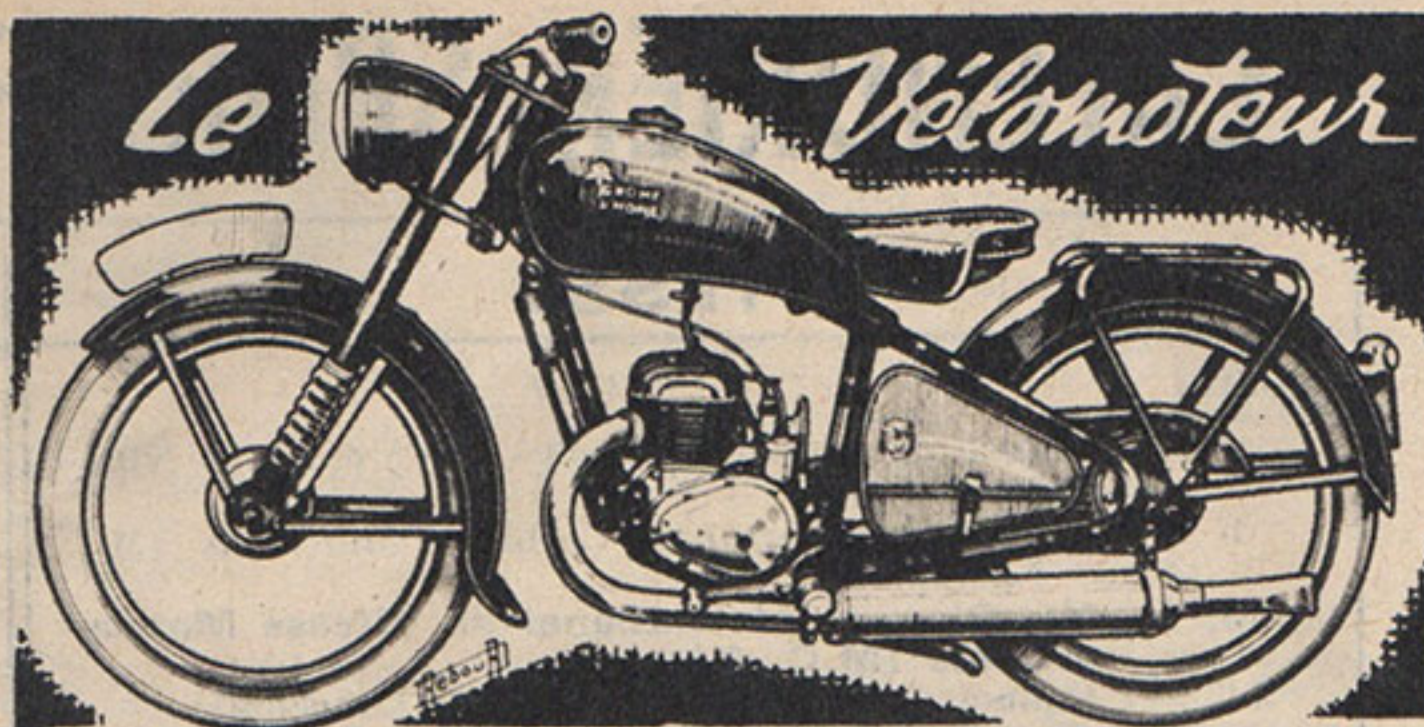
Composition du Bureau :

Président : Ernest Diosi; Vice-Présidents : Marcel Dhome et Charles Girard; Secrétaire général : André Morel; Trésorier : René Sauvion; Commission sportive : André Major; Directeur des services : Jean Collin.

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.



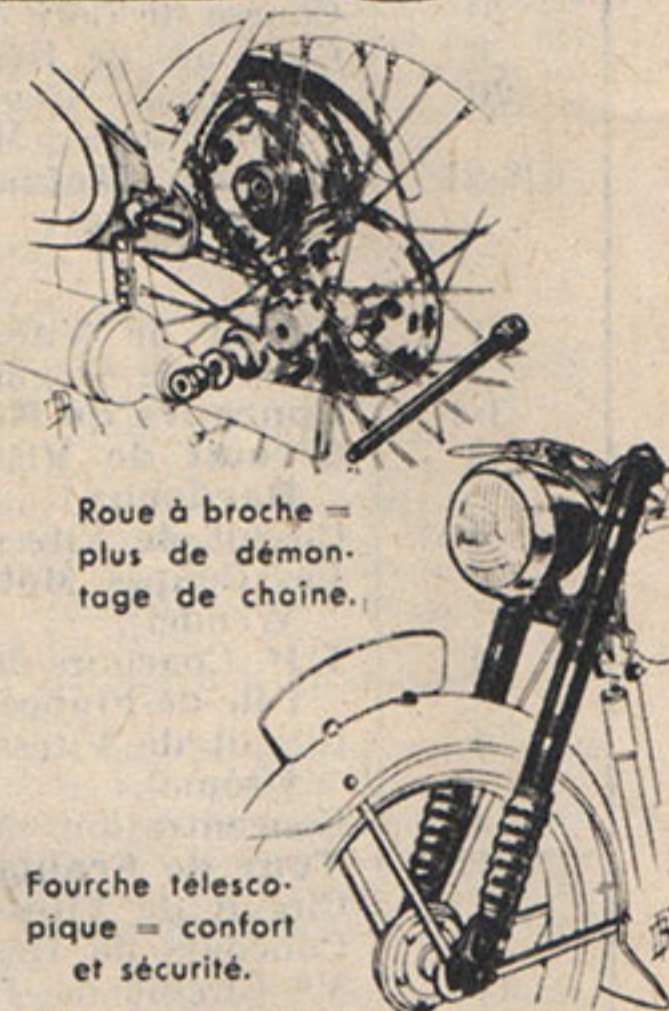
R4^B 125^{CM3}

Bloc moteur 2 temps 3 vitesses. - Cylindre à haut rendement. - Allumage par volant magnétique. - Sélecteur au pied. - Cadre en tube. - Selle confortable. - Pneu 25 x 3 à l'arrière. - Réservoir de 12 lit. Serrure anti-vol. - Présentation émail noir, couleur, chrome. - Vitesse 85 km h.

Vente à crédit chez tous les concessionnaires

Catalogue N° 20 gratuit sur demande

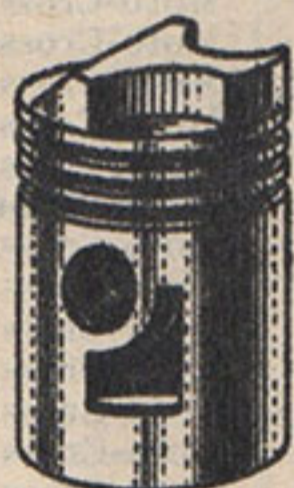
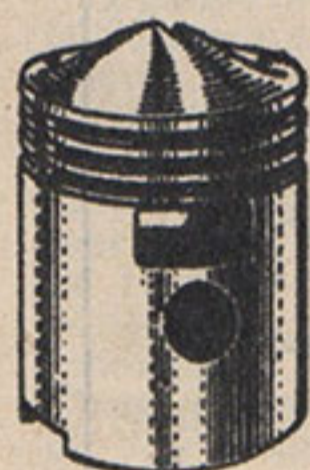
GNOME RHONE



Roue à broche = plus de démontage de chaîne.

Fourche télescopique = confort et sécurité.

49, av. de la Grande-Armée
PARIS - KLE 90-56



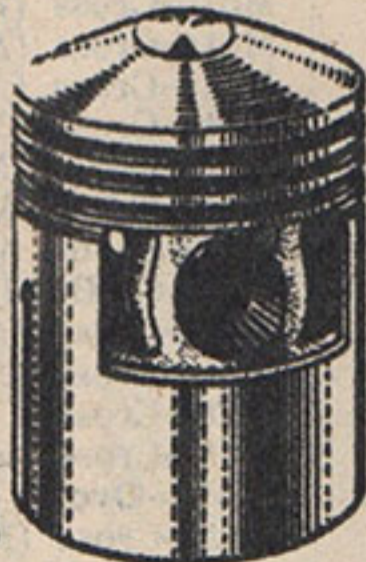
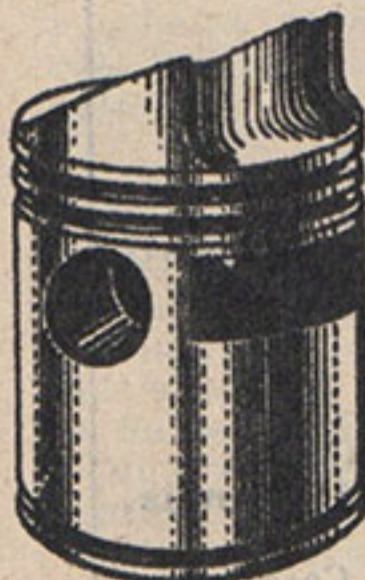
PISTONS

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

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

NOVI

POUR
VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000
12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Tel. Nord 66-71 (5 lignes)

R. C. n Seine 225.455 B

MOTOCYCLISTES → VOGUE SPORT

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

Tous les modèles en :



MOTOBÉCANE - GNOME-ET-RHONE - TERROT
A.G.F. - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO

SONT DISPONIBLES CHEZ

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX
et des scooters :

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE - TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT

AU "PETIT MATELOT"

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27
PARIS

Tél. : PASSY 71-24



RÉALISE
LA LIGNE SPORTIVE

DÉPOSITAIRE
DU CÉLÈBRE
VÊTEMENT IMPERMÉABLE
"STORMGUARD"
IMPORTATION ANGLAISE

COMBINAISONS
IMPERMÉABLES
ET
COMBINAISONS
NYLON
TOUS COLORIS

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS :

Étab^l GENO, 6, Faub. Saint-Honoré

MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

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.)

Ces 3 qualités indispensables



PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B^{te} 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

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



Étab^l MOTTAZ

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

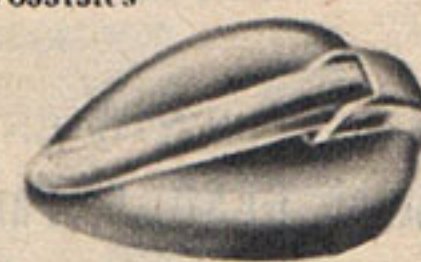
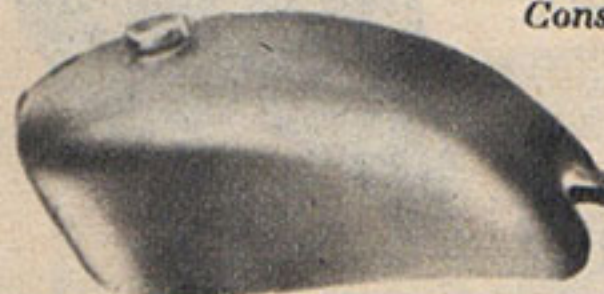
Tél. : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, Vélocycleurs, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour
Constructeurs et Grossistes



PARTOUT

FULGUR

MODÈLES POUR :
MOTOS M100
VÉLOCYCLEURS M50
CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

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

POUR LA VILLE LE "BALLIS N°2" **POUR LE TOURISME**

ÉQUIPÉ avec moteur "LE POULAIN"
REND VOS DÉPLACEMENTS "ÉCONOMIQUES"

Dérailleur 2 ou 3 vitesses
Une seule chaîne
Freins puissants
Débrayage au guidon

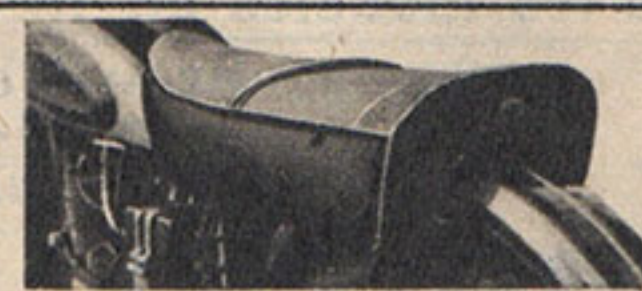


SIMPLICITÉ
CONFORT

MANUFACTURE DES **CYCLES BALLIS** DE ST-ETIENNE
SAINT-ETIENNE **PARIS** **RENNES**
3 Rue Bernard-Palissy 9 bis, Bd Filles du Calvaire 2, Rue La Motte-Piquet



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



Selle "bi-place" AURORA

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

Vente détail et pose **MOTO-BASTILLE**, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e
EXPÉDITION PROVINCE

La bougie "PROGRÈS"

marque un progrès

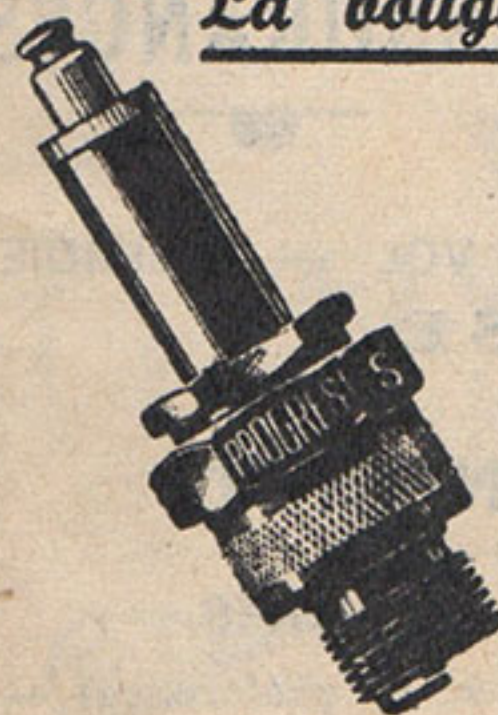
SON ISOLANT 100% EN MICA PUR
INCASSABLE — DÉMONTABLE

LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE

Distributeur exclusif pour la France,
cyclomoteurs et motos :

FERNIOT - 34, rue de la Justice
PONTOISE (S.-&-O.)

USINE : 164, rue Gabriel-Péri
— VITRY-SUR-SEINE —



ACHATS

350 à 600 état impeccable, peu roulé, 1^{er} main av. garantie, détails, px. Robert Plaire, La Taillée (Vendée).

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

RECHERCHE remorque Fulgur, faire propositions tous les jours à M. Genty, 5, rue Adolphe-Guyot, Bois-Colombes (Seine).

VENTES

TERROT 350 H.C.T., avril 1951, 6.000 km., cme nve. Px inter.

TERROT 125 E.T.D., nve, dispon. Chevauchet, garage, Romenay (S.-et-L.).

MAGNAT-DEBON 125, 1951, 3.000 km., équip., excel. ét. Vis. sam. 8 à 10 h. Clergeon, 46, r. Alésia, Paris-14^e.

VESPA 125, mod. 1951, acces., cse dble empl., excel. ét. Px int. Tél. : Klarfeld, Anj. 34-40, poste 988.

GNOME-R. 3, 125, ét. nf. Px int. Tél. : Mal. 00-92.

INDIAN 5 CV. av. side Carpio. Px 130.000 fr. Repr. 125 cmc.

LES QUALITÉS OTOM

Il est souple...



1^{er} **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

Magnifique INDIAN 1.200, vds ou echg. ctre scooter, pte voit. ou Jeep. Ecr. Jean Moly, Lunac (Aveyron) ou 66, r. des Plantes, Paris-14^e.

HARLEY 750, à déb., gar. 1, rue Haxo.

TERROT 100 1946, bn ét. Px 40.000 fr. Goudaert, 2, r. J.-Guesde, Flers-les-Lille (Nord).

TRIUMPH HERRISSON 250 à rod., parf. ét. méc. orig. Px 160.000 fr. Concierge, 37, bd de la Villette, Paris-10^e.

TERROT 125 E.T.P. 1949, mot. nf, chemisé, 1.500 km., parf. ét. marche, barres protection, nbx access., chaîne renfor., splend. occas., cme nve. Px 110.000 fr. Kuhn, 14, r. Val-d'Osne, Saint-Maurice. Tél. : Anj. 38-02.

PUCH 250, 1950, 30.000 km., garant. revis. Px 160.000 fr. Virello, Cercy-la-Tour (Nièvre).

PEUGEOT bl.-mot., b. et. Px 30.000 fr. Vis. s. a.-m. Dorison, 54, r. N.-D.-des-Victoires (Paris-2^e).

TERROT 250. Px 45.000 fr. Vis. à part. 18 h. et sam. Guyot, 20, r. Villehardouin, Paris-3^e.

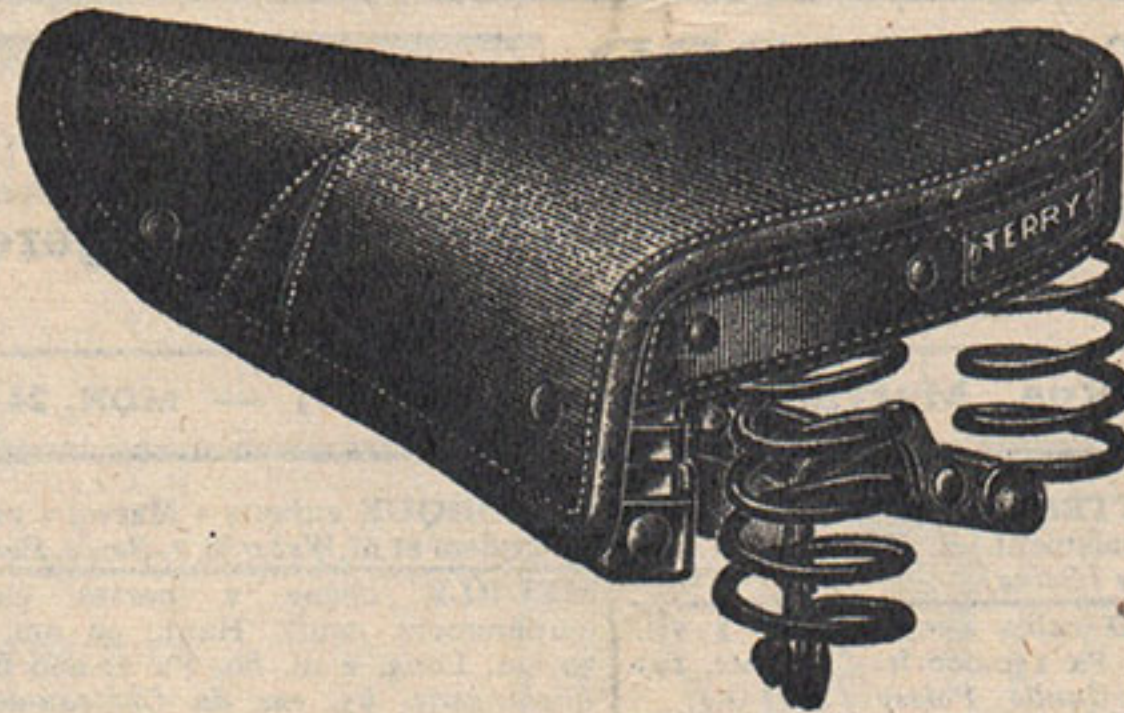
AUTOMOTO 5 CV., bloc Chaise, av. side. Px 90.000 fr. 39, rue Ducouédic, Paris-14^e.

TERROT 350 sup.-sport, culb. 4 vit., sélect., ress. pinc. peu roulé, exc. ét. Mabilille, 115, av. de la République, Vincennes.

PETITES ANNONCES

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

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

B. M. W.

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

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

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

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

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

TANDEM DERNY bn ét. Gandon, 18, r. des Fusillés, Choisy-le-Roi.

ZUNDAPP 800, 4 cyl., tr. bn ét. Bergeon, 61, r. Schmid, Saint-Ouen.

Splendide B.M.W. R.73, 750 culb., susp. AR. Px 260.000 fr. Tél. : Wag. 81-97, Dedeuyst.

MOTOBECANE 125. Tél. : Gré. 21-34.

PEUGEOT 125, 55 G.L. 51, 8.000 km. Trémouille, 89, r. Reuilly-Villa, Paris.

MOTOCAR ROLUX état de neuf, 125, 4 vitesses, capote, éclairage, accus, roue de secours, roulé 2.000 km. Px 165.000 fr. Moncet, 47, Av.-Wilson, Béziers (Hérault).

VAP neuf. Deloffre, 5, r. Saint-Didier, Paris-16^e.

SCOOTER BERNARDET 250, 4.000 km. Etat impeccable. Gabriel, 80, av. Gambetta, Paris-20^e. Tél. : Mén. 06-83.

B.M.W. R.4, side Bufflier mécanique et pneus bon état. Px 150.000 fr.

RNONYX 500 latérale à remonter. Px 35.000 fr. Viaud, Régie d'électricité, Pauillac (Gironde).

DELORTO

CARBURATEURS
Tous modèles de 125 à 1.000 cc. série et compétition
Racing à cuve séparée
TRADING MOTOR LINE
74 r. de Rome - PARIS 9^e
LAB. 22.08

F.N. 350, 4 vit. sélect. four. téles. Etat abs. neuf. Ecr. A. Constantin, 32, av. Jean-Jaurès, Carpentras (Vaucluse).

N.S.U. 198 comme neuve avec 2 pneus, 2 chambres, 1 chaîne, 1 tansad. J. Zanetta, 47, rue des Marchés, Paris-20^e.

125 COMPETITION. Meyer, 6, pl. Charrois, Versailles.

MATCHLESS 350 G.3L., parf. ét. av. side équip. Px 185.000 fr. Tél. : Pla. 08-18.

MONET-GOYON 125 Villiers neuve, Coûté 135.000. Vend. 100.000 fr. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18^e.

PEUGEOT 100, 1939, semi-bloc 3 vit., pneus, pignons, chaînes neufs, moteurs refait neuf, ensemble impeccable. Px 50.000 fr. Bouchez Pierre, Fresnes-en-Tardenois (Aisne).

JONGHI vélomoteur très bon état chromé sélecteur, compteur, équipé. Px 59.000 fr. Sam, impasse Bey, Briançon (Hautes-Alpes).

TANDEM DERNY 5.000 km. Px 70.000. Laffaille, 116, bd de Charonne, Paris-20^e.

VENDS Peugeot 176 T.C.4, 3.000 km, tansad, tablier. Px 140.000 fr. Bonnet, 13, r. Robert-Etienne, Livry-Gargan (S.-et-O.). Tél. : 135.

INDIAN 500 t. b. px int. Vincent, 14, r. d'Alembert, Antony. Tél. : Ber. 11-35.

MAGNAT-DEBON 250 lat. état méc. impec. Px 60.000 fr. Rasoir élect. Philips neuf. Px 4.500 fr. S'adresser : Constantin André, Lacanau-Ville (Gironde).

LIVRAISON RAPIDE MOTOBECANE STOCK COMPLET

DE TOUS MODÈLES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

STATION "MOBYLETTE" ATELIER DE MISE AU POINT

94, BOULEV. MAGENTA, PARIS-NOR. 65-25 **R. CHABRIER** **CRÉDIT**

VÉLOCETTE - TERROT
JAMES - BERNARDET
DKW - MOTOBÉCANE

MOTO-HALL

Crédit

H. HABERT

78, AVEN. DES TERNES

TÉL. : GALVANI 78-95

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

ESSAYEZ SUR VOS MOTOS

Les fameux segments

GOETZE

qui augmentent de 50% la durée
de vos moteurs et assurent
UN MEILLEUR RENDEMENT



LES SEGMENTS GOETZE

sont montés d'origine par
les principaux constructeurs
de MOTOS d'Europe.

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
SEGMENTS CORDS

7, Rue des Acacias - PARIS-17° - GAL. 92-19, 48-85

TANDEM DERNY. Px 50.000 fr. Wa-
cheux, 56, av. de Paris, Vincennes.

RENE-GILLET 750 type G.1, 4 vit.
Sabotier, 94, r. H.-Barbusse, Meudon
(S.-et-O.). Tél. : Obs. 18-81.

SUNBEAM Luxe, état impec. Px 325.000.
DRESCH-MOTOR 3 CV. Px 50.000 fr.
Parfait état mécan. Richard. Tél. : Maillot
75-84.

CUCCILOLO, 2.000 km., guidon italien.
Px 52.000 fr. Block, 2, av. Résistance, Cha-
ville (S.-et-O.).

MOTO F.N. 5 CV. M-90-A neuve. Billon,
route de Marmagne, Bourges.

MONET-GOYON 1950, 350 cmc., 4 vi-
tesses sélecteur. Etat impec. Deloron, 5,
r. du Serg.-Bauchat, Paris. Tél. : Did. 49-39.

SUNBEAM S-7, ét. neuf. Robert. Tél. :
Lec. 61-13.

GNOME-RHONE sup.-major, 4 vit.
sélect. 350 culb., bn ét. marche. Px 75.000.
Platon, 6, r. de la Solidarité, Paris-19°.

TANDEM DERNY ét. nf, rem. Px
70.000 fr., tt équip. Nicot, 11, r. Docteur-
Brousse, Paris-17°. Tél. : Mar. 10-01.

F.N. type M 70-DT, 350 lat., tr. bn ét.,
pns nfs. Lerouge, 76, r. Brassat, Colombes.
Apr. 19 h.

VENDS cse maladie scooter Lambretta
caréné, ét. nf. S'adresser Ghiste. Tél. :
Lab. 84-20, poste 243, h. bureau.

TANDEM état neuf, tt. équip. mar.
« Chaplait » 8 vit. Roche, 11, rue R.-Salengro,
Voisins-lieu, Beauvais (Oise).

1 MOTO SIDE 500 F.N. Px 70.000 fr.
4 MOTEURS VAP occ. à partir de
6.000 fr.

1 TERROT lat. 4 CV. Px 60.000 fr.
1 GNOME R.3. Px 70.000 fr.

1 MONET-GOYON 100. Px 60.000 fr.
1 MOTEUR V.L.T. Px 10.000 fr.

Castel, Savy-Berlette (P.-O.).

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. 16-29.

F.N. 350, 1948, comme neuve, roues
tractées, excel. ét. mécan. Monchy, 21, rue
J.-Bart à Courbevoie.

VOITURES

PEUGEOT 5 CV. 4 pl. cond. int., mot.
nf. Bergeon, 60, r. Schmid, Saint-Ouen.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

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

SANDFORD rubis 4 cyl., culb., 4 vit.,
parf. ét. gal. Px 150.000 fr. Laurence, 103,
r. Général-de-Gaulle, Poissy (S.-et-O.).

JOLIE VOITURETTE traction AV.
mot. D.K.W. 250 cmc. 4 vit., frein
4 roues, capot, p.-brise, roue sec., éclair.
voit. av. Commodo. peint. mot., pns 550 x
85 nfs. Px 145.000 fr. Renaudin, av. Dufour,
La Baule-les-Pins (L.-Inf.).

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

DIVERS

VENDS carab. 12 mm. 7.000, ap. Zeiss 1:
6,3 4 1/2 6 1/2 film 6x9, 25 au 100°, sac. c.
12.000, jumelles 8 mol. c. cor. à d. hr
11 cm., sac. c. 7.000 tt c. nf. Claudon, 59,
G.-Custine, Nancy.

SIEGE AR. et repose-pieds. Px 3.000 fr.
Paul Parasol, 7, bd Péreire, Paris.

Pour votre PUCH voyez Pohu, agent de
la marque, mécanicien. Vente, réparations.
52, av. Foch, Saint-Maur (Seine).

MAGNETO Dynamo Bosch, type D-2-B
pr D.K.W. Mochet, Vernon (Eure).

Tous rayonnages de roues avec ou sans
fourniture de moyeu. Roche, 4, imp. Roux,
Paris-17°. Tél. : Car. 34-12.

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

REMORQUE enfants « Marvel » pr cycle
ou tandem et nf. Weber, 6, r. Boule, Paris-11°.

MEUBLE chêne 2 portes glissières
(entièrement neuf). Haut. 90 cm. Larg.
50 cm. Long. 1 m. 80. Px 22.000 fr. Voir
Boulangerie, 65, rue du Château-des-Ren-
tiers, Paris-13°.



PUCH HOREX

ÉCHANGES

ECHANGE 125 ALCYON neuve contre
cyclocar ou similaire. Garnon, Doney
(Nièvre).

VENDS ou échange G.N. R.H. C. M-3,
350 culb. ent. chrom., ctre 125, 175. Vis.
ap. 19 h. 30 ou dim. mat. Maria, 10, r.
Bayard, Argenteuil.

...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 car-
burant.
 - 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 630 francs.

SOMAG-COLOMBES

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

ECHANGE 350 H.C.T. TERROT ctre
Rosen 39-40 ou sim. Carlier, Moulin,
Lesquin-les-Lille.

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

LIVRAISON IMMÉDIATE
DE TOUS MODÈLES

Rémi DANVIGNES



ARC. 58-86

(Arts-et-Métiers)

STATION "MOBYLETTE"

46, Rue Turbigo, 46

CRÉDIT

STOCK COMPLET - PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

ÉCHANGE

Disponibles en magasin :

MOBYLLETES.

125 et 175 MOTOCONFORT.

125 et 350 MAGNAT-DEBON.

125 et 200 KOEHLER-ESCOF.

Cyclomoteur A. G. F.

ROBERT KIÉNÉ

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

Pont de Billancourt

VENTE A CRÉDIT

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

Livre rapidement :

PUCH 125, 150 et 250.

ARIEL 350, 500 et 1.000.

Side-car H. B. et SIMARD.

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

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

"SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

DÉPOSITAIRES (suite)

ARCACHON : Henri AGOUST, 1, bd de la Plage.
BARBEZIEUX : Jean AUDEBERT, bd Chanzy.
BRIGNOLES : BARBIER, rue de la République.
SAINT-DIZIER : BECKER, rue Ernest-Renan.
PAMIEERS : BONALDO, 56, rue Victor-Hugo.
LE HAVRE : H. CAILL, 60 et 64, r. C.-Delavigne.
NOYON : D. CARNET, 20, rue Saint-Éloi.
BELFORT : Établis. Georges CATTE, 46, rue Danjoutin.
RABASTENS : COMBES & Fils, route d'Albi.
GAILLAC : COMBES & Fils, 51, rue de la Madeleine.
SAVERDUN : DOUMENCQ.
ST-JEAN-DE-LUZ : DUHART, 46, boulevard Victor-Hugo.
BARJOLS : Louis DUMAS.
DIJON : René DUSSET, 90, rue Vannerie.
BONE : H. GALLAND, 7, rue Bugeaud.
CAVAILLON : GALLERON, 7, avenue du Clos.
CARMAUX : GIRARD & Fils, 46, avenue Jean-Jaurès.
BITCHE : Antoine SCHITTER, 62, rue Saint-Augustin.
ANTIBES : PÊLE-MÊLE SPORTS, 5, boulev. Wilson.
GRAULHET : PEYRÈ. (A suivre.)



**ÉLÉGANTE
PRATIQUE
INDISPENSABLE**

Combinaison grand sport. Fort tissu spécial croisé. Teinte, bleu azur Bugatti. Grand teint garanti.

Col aviateur transformable.
Manches raglan.

Deux poches cuissardes fermeture glissière en biais. Poche poitrine fermeture glissière. Poche revolver à rabattant boutonnant.

Serre poignets et serre chevilles boutonnant, couvrant et protégeant complètement manches et bas de pantalon.

Devant entièrement ouvrable fermeture à glissière.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare
MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

Graissage parfait

Clients satisfaits...



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

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

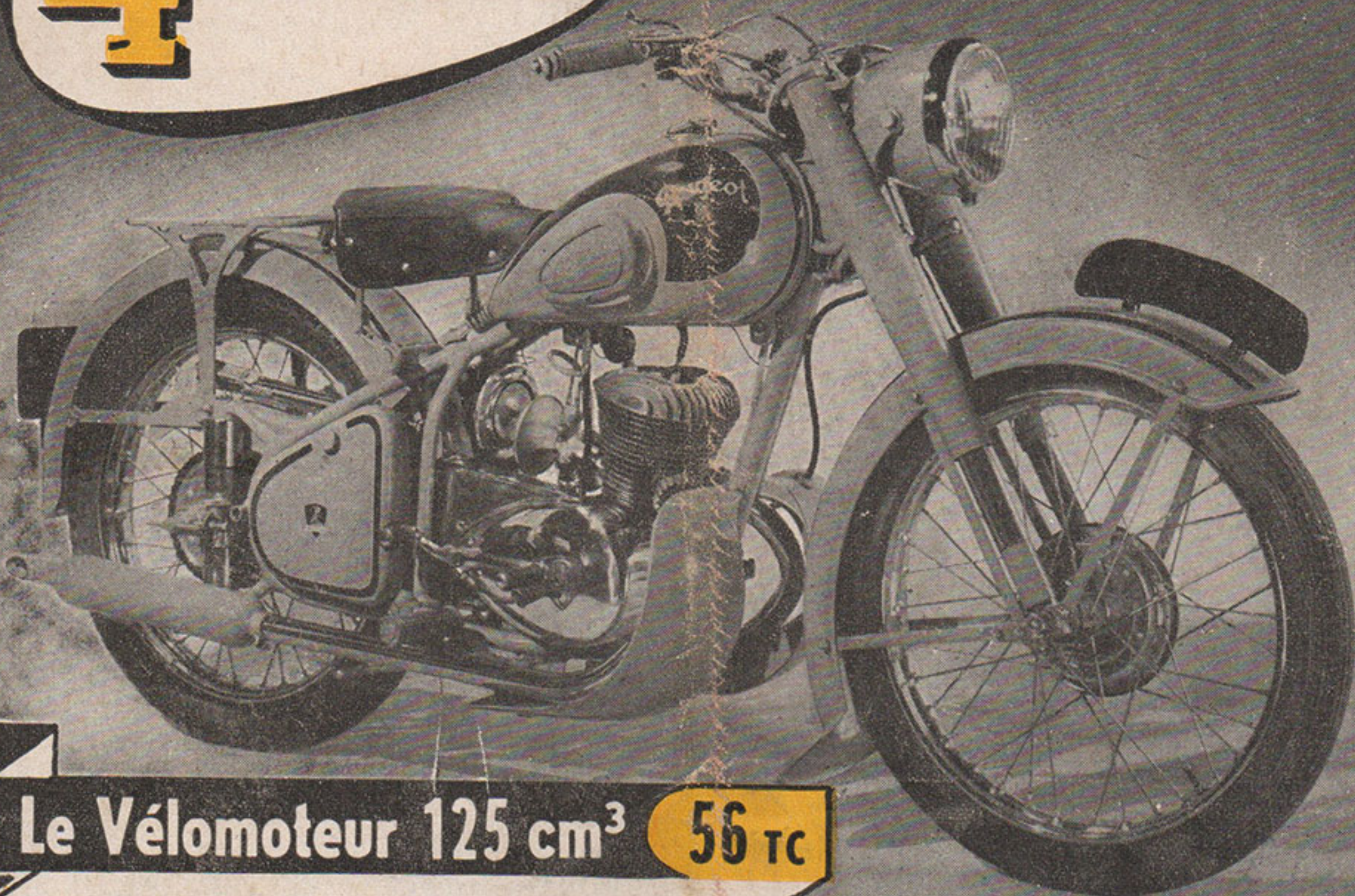
Et la Solexine se trouve partout.

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



Geugeot

4 les VITESSES



Le Vélomoteur 125 cm³ 56 TC

La Moto légère 175 cm³ 176 TC4

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

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

Email: MASTIC, décors rouges ou bleus.

SOCIÉTÉ DES CYCLES

Geugeot

CATALOGUE
FRANCO
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

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

