

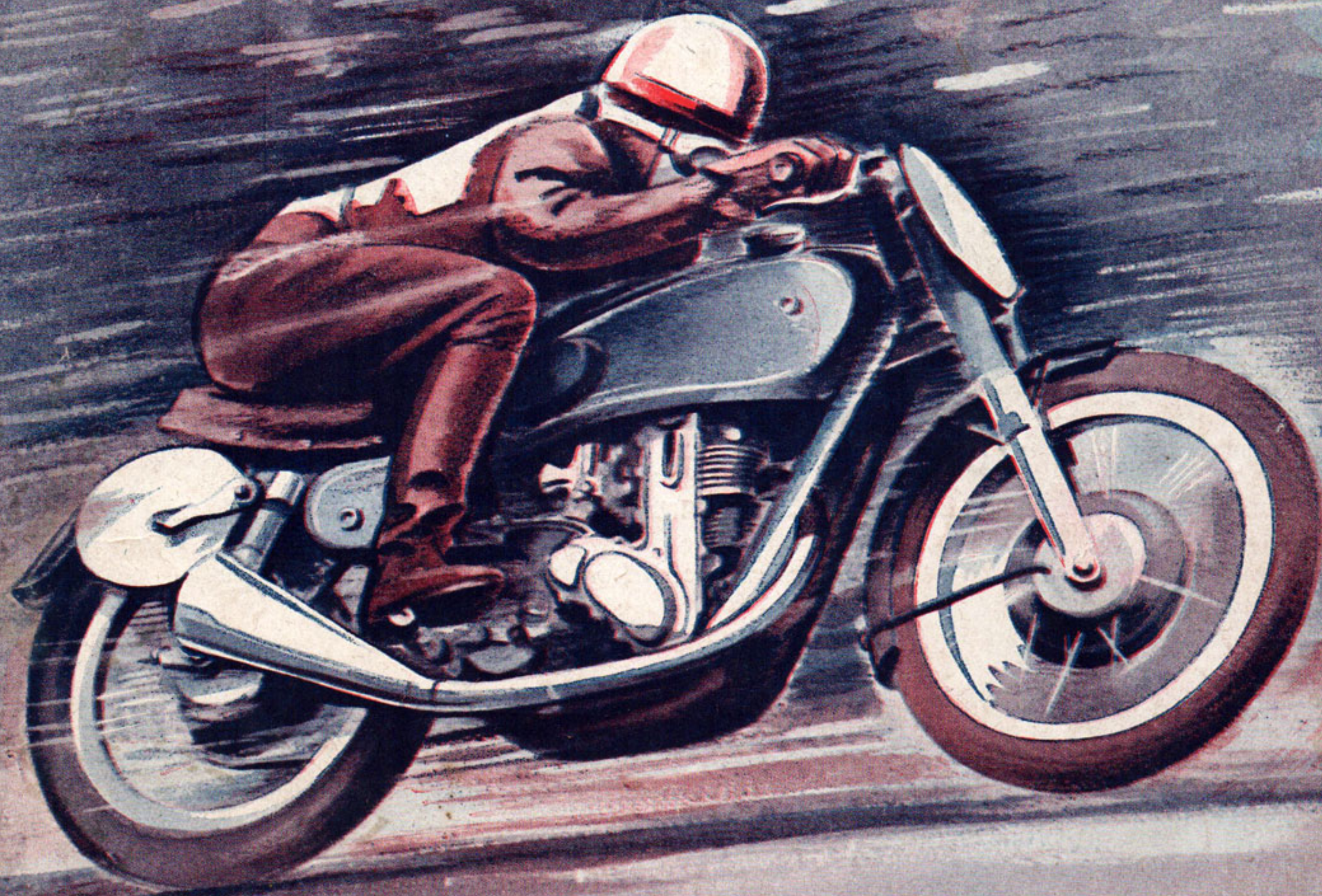
2<sup>e</sup> ANNÉE - N° 13

JUILLET 1948

REVUE  
MENSUELLE

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR :  
Max ENDERS



25f.

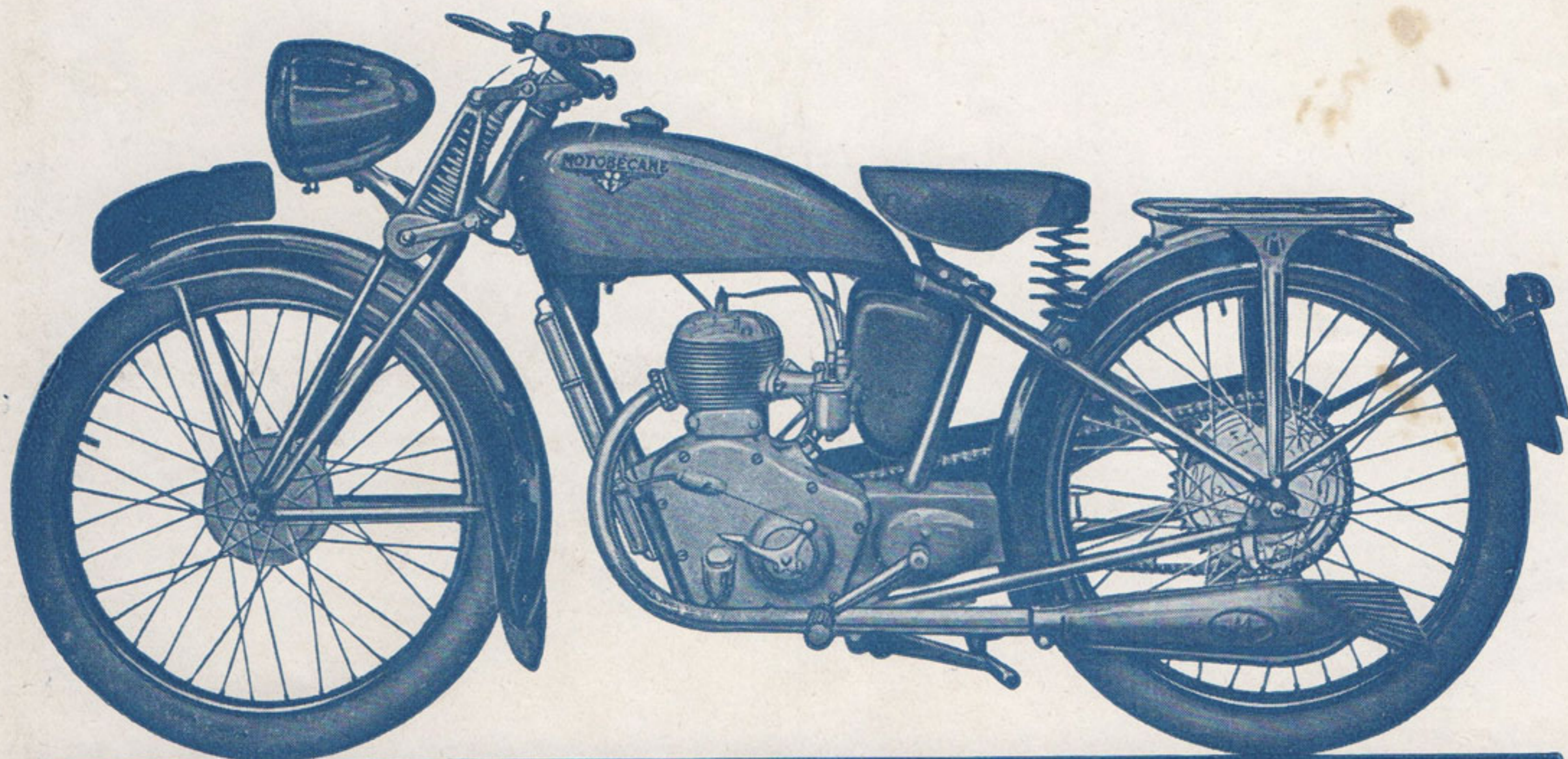
Le PENNEM

# MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 <sup>cm<sup>3</sup></sup>

==== BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ====



MODÈLE "STANDARD LATÉRALES"

———— TYPE D. 45 - B ————

*Graissage intégral par circulation intérieure automatique*

— PRIX : —

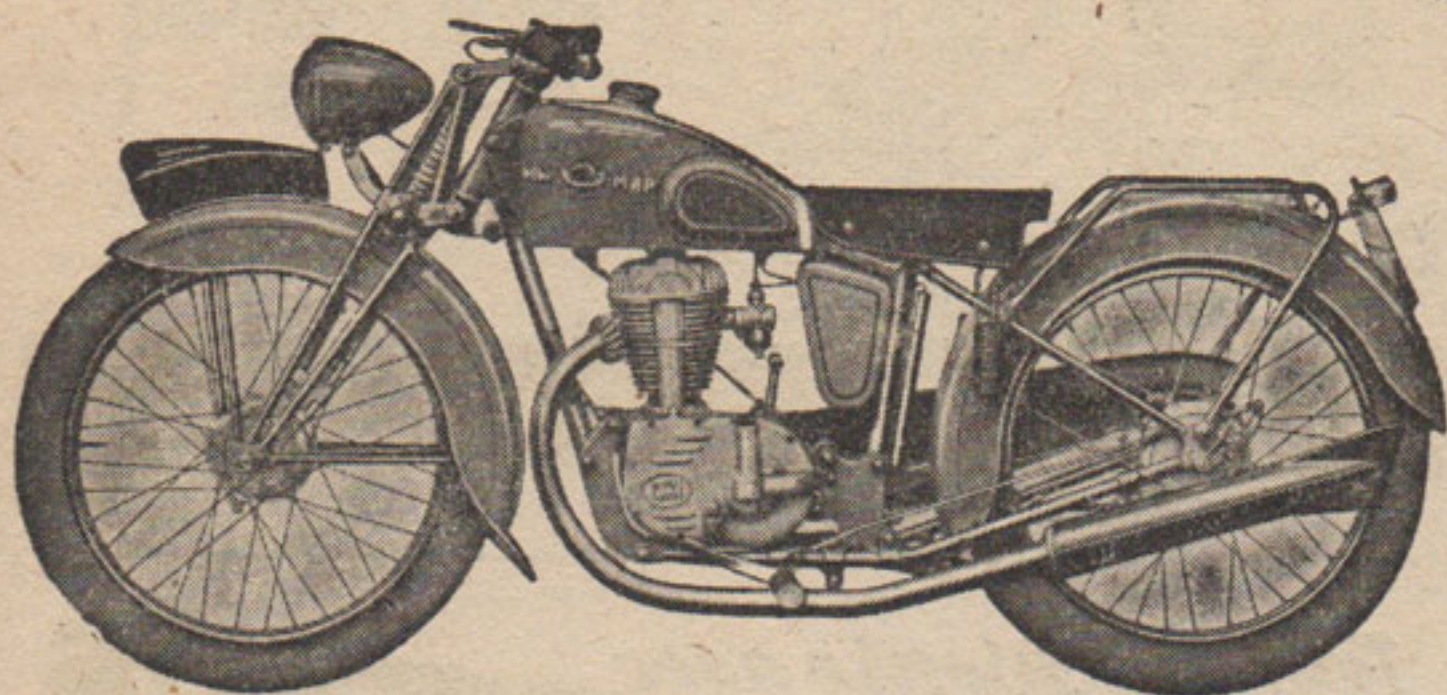
**58.800**

— FRANCS —

Ateliers de la "MOTOBÉCANE", 18, Rue Lesault, 18 — PANTIN (Seine)

LES VÉLOMOTEURS

**NEW-MAP**



sont : les plus beaux,  
les plus élégants,  
les mieux finis,

C'EST POURQUOI

CE SONT CEUX QU'ON VOLE LE PLUS

**MAIS...**

Motocyclettes NEW-MAP, 124, Av. Lacassagne  
— LYON —

**ALCYON**

VÉLOMOTEURS

I. E. B.

T. E. B.

Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

## **MONET-GOYON**

*Vous offre sa gamme de cycles et motocycles pour tous vos besoins*

**VÉLOS.** — H. & D. Grand luxe, extra léger. Avec ou sans nouveau moteur auxiliaire.

**MOTOROX.** — 34 cm<sup>3</sup>. Centré sur le pédalier - Utilisable avec dérailleur Adaptable sur toutes bicyclettes normales.

**VÉLOMOTEURS.** — S. 3 G. Économique et robuste - Avec nouvelle boîte de vitesses renforcée à verrouillage automatique.

**MOTOS.** — De réputation mondiale - 350 cm<sup>3</sup> latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

*Et ses appareils motorisés utilitaires*

**TRIPORTEURS.** — Transportant le double de son poids.

**VÉLOCIMANES.** — A manivelles et changement de vitesses.

**PROPULSEURS NAUTIQUES.** — A avance réglable.



# GNOME RHONE

*Robustesse Accélération Confort*

## VÉLOMOTEURS 125<sup>CM<sup>3</sup></sup>

PRIX: 56.500 Frs.

*Livraison rapide*

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE  
CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION.

Siège Social: 150, B<sup>D</sup> HAUSSMANN, PARIS-8<sup>e</sup>  
Service vente et Magasin d'exposition: 49, Av. de la Grande-Armée, Paris 16<sup>e</sup>



## Hiver et Été

PORTEZ  
La VESTE à FOURRAGE  
de MOUTON DÉMONTABLE  
PRIX : 7.800<sup>FR</sup>  
CATALOGUE GRATUIT

LA CAUCASIENNE 40, Rue du D<sup>R</sup> FINLAY - PARIS-15<sup>e</sup>

*Toujours propre avec*



# PARA-GLAX

BREVETÉ S.G.D.G.

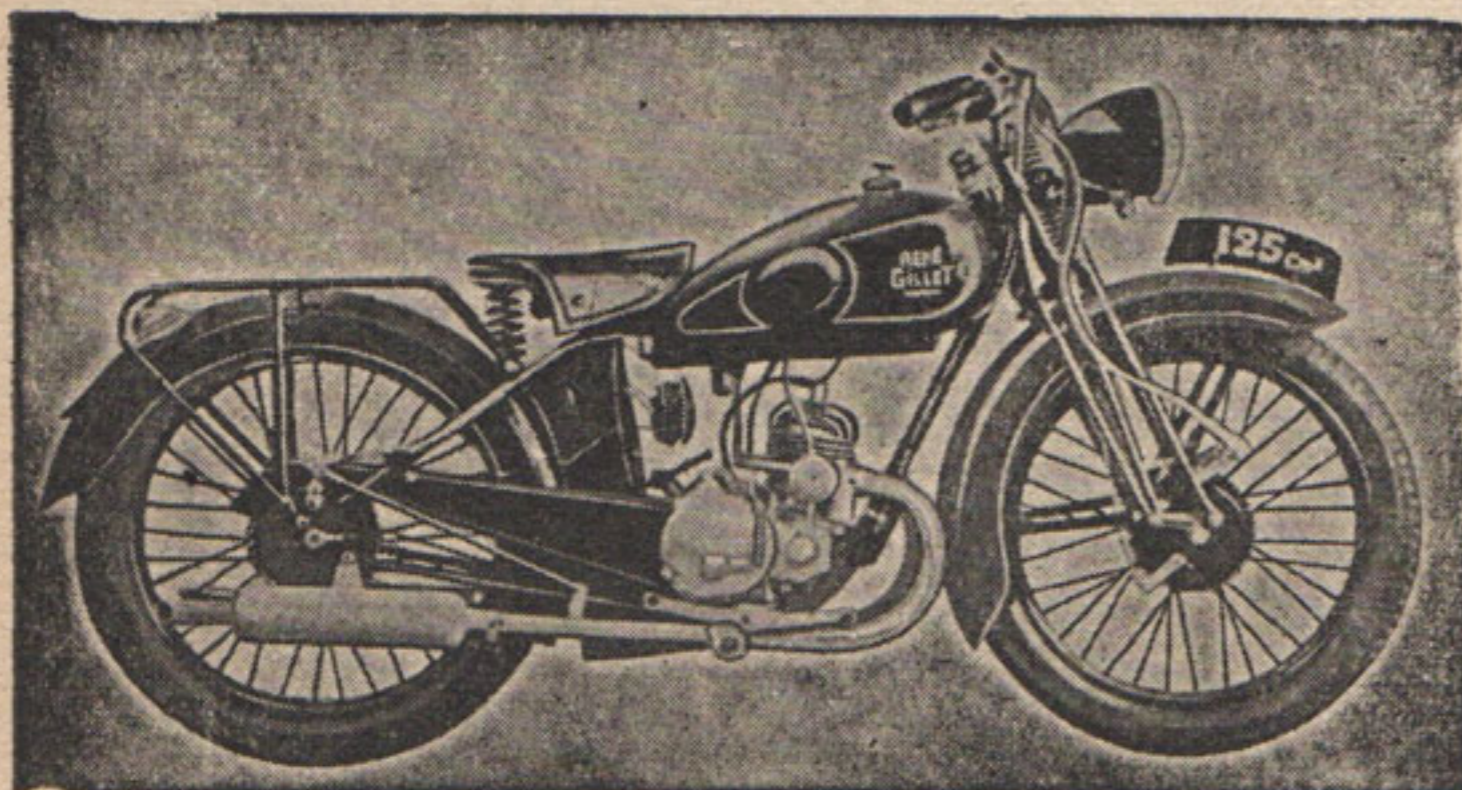
*Enfin!  
un pare brise élégant*

Fabrication très soignée en Plexiglass de 3 m/m.  
LÉGER - RIGIDE - INCASSABLE  
Rien de comparable avec les fabrications actuelles

Adressez vos  
Commandes  
à

## PARA-GLAX

41 bis, Boulevard  
de Montparnasse  
PARIS-6<sup>e</sup>



# René GILLET

Motos 1000 cc. } en solo ou side-car  
750 cc. }

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET  
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand  
- MONTROUGE - Seine -

Qui se  
ressemble  
s'assemble

# Douglas

# NEW-MAR

FABRIQUE LYONNAISE  
DE MOTOCYCLETTES  
124, Aven. Lacassagne  
LYON

Une réalisation qui fait honneur  
à la technique et à l'industrie française

**Vélocycleur spécial renforcé**



Moteur AMC 4 temps 125 cmc

FOURCHE TÉLESCOPIQUE  
DIRECTION AUTO-STABLE  
CADRE INDÉFORMABLE

G.I.M.A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALLIÈRES (P.-de-D.)

# RADIOR

CYCLES DE PRÉCISION  
ROUTE - COURSE - CYCLO-TOURISTE

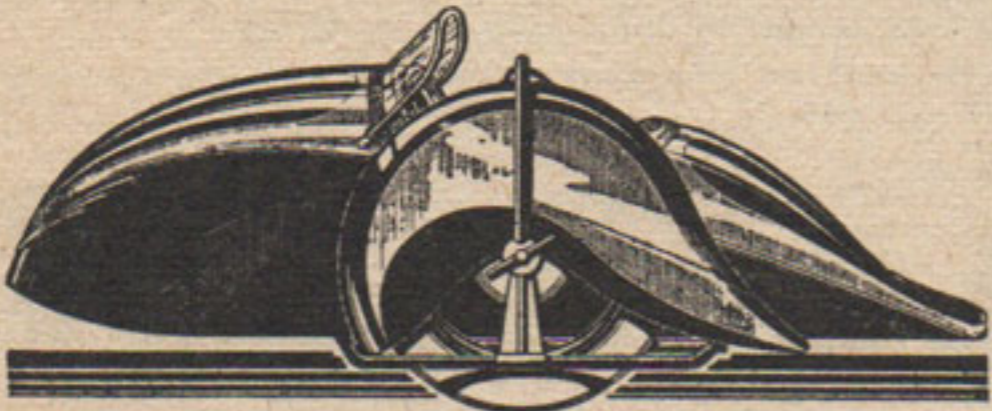
VÉLOMOTEURS  
MOTEURS 2 & 4 TEMPS

SUSPENSIONS - FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Usines et Bureaux : BOURG (Ain) - Catalogue franco

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

Une seule "BUFFLIER" 31, Cours Emile-Zola  
MARQUE "BUFFLIER" VILLEURBANNE



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE  
BAZIN, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○

CYCLES  
MOTOS ET VÉLOMOTEURS

# RAVAT

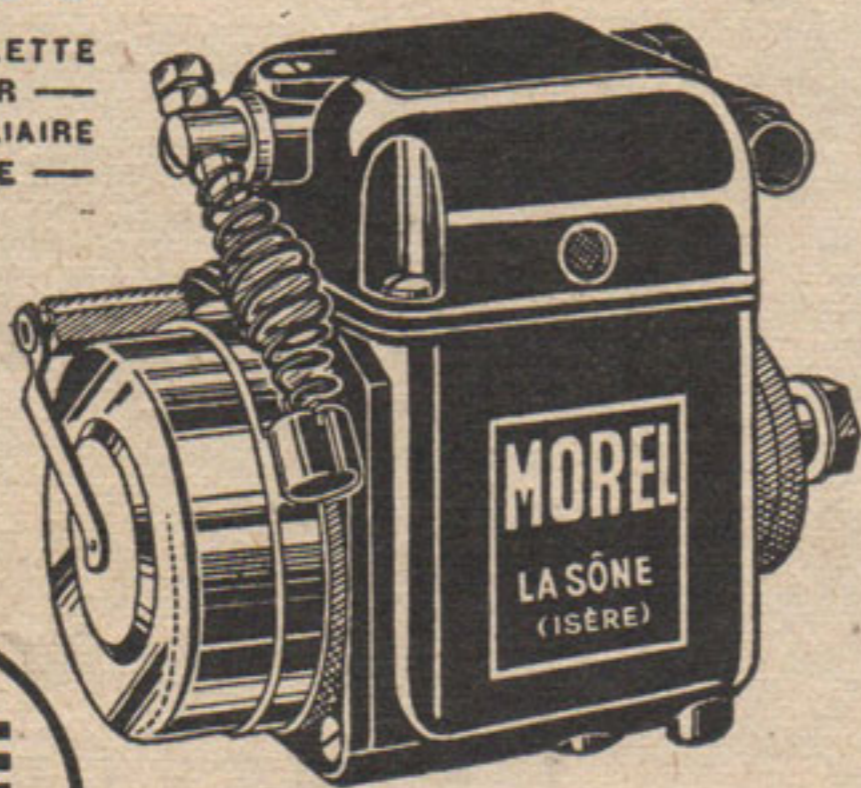
Établissements RAVAT - Société Anonyme  
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

Une production de qualité **MOREL**

## MAGNETO

POUR MOTOCYLETTE  
— VÉLOMOTEUR —  
ET MOTEUR AUXILIAIRE  
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

# MOREL

USINES :  
LA SONE (ISÈRE)  
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) TEL. 19  
AGENCE A PARIS : 49 bis, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES  
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE  
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE  
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

## • GROUPE MOTO-PROPULSEUR •

P.-P. ROUSSEY

2 Vitesses - Point mort - 49 cc. - Vitesse : 45 km. à l'heure

TOUTES COTES

Jusqu'à 14% sans pédaler

MONTAGE RAPIDE

Prix : 21.200 Francs

AGENCES :

Quelques régions encore libres

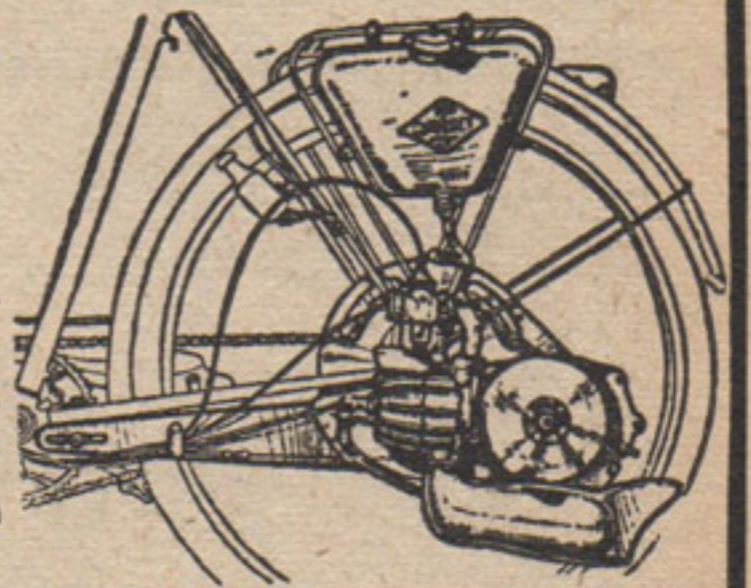
Écrire pour renseignements à la

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES

BREVETS ROUSSEY

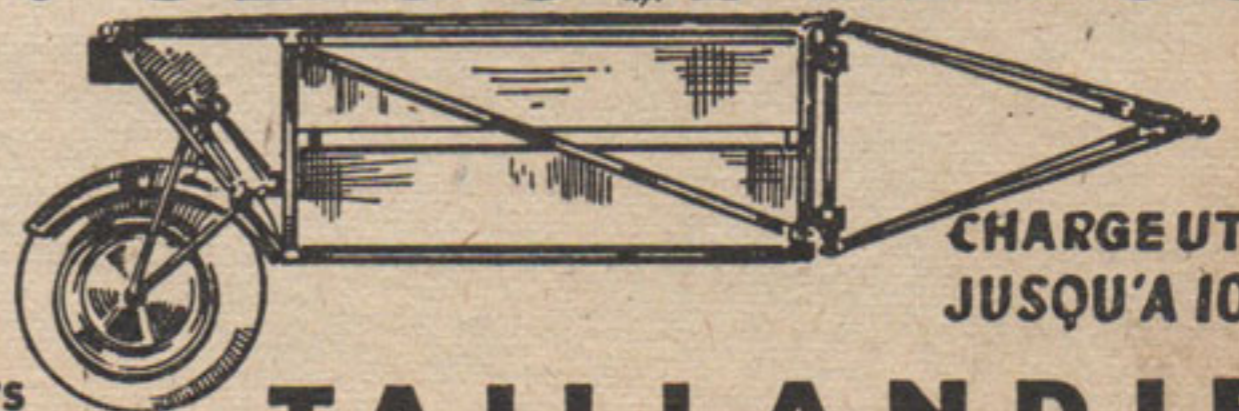
34, Boulevard du Parc, 34

NEUILLY (Seine)



Le problème des bagages est résolu  
PAR LA REMORQUE

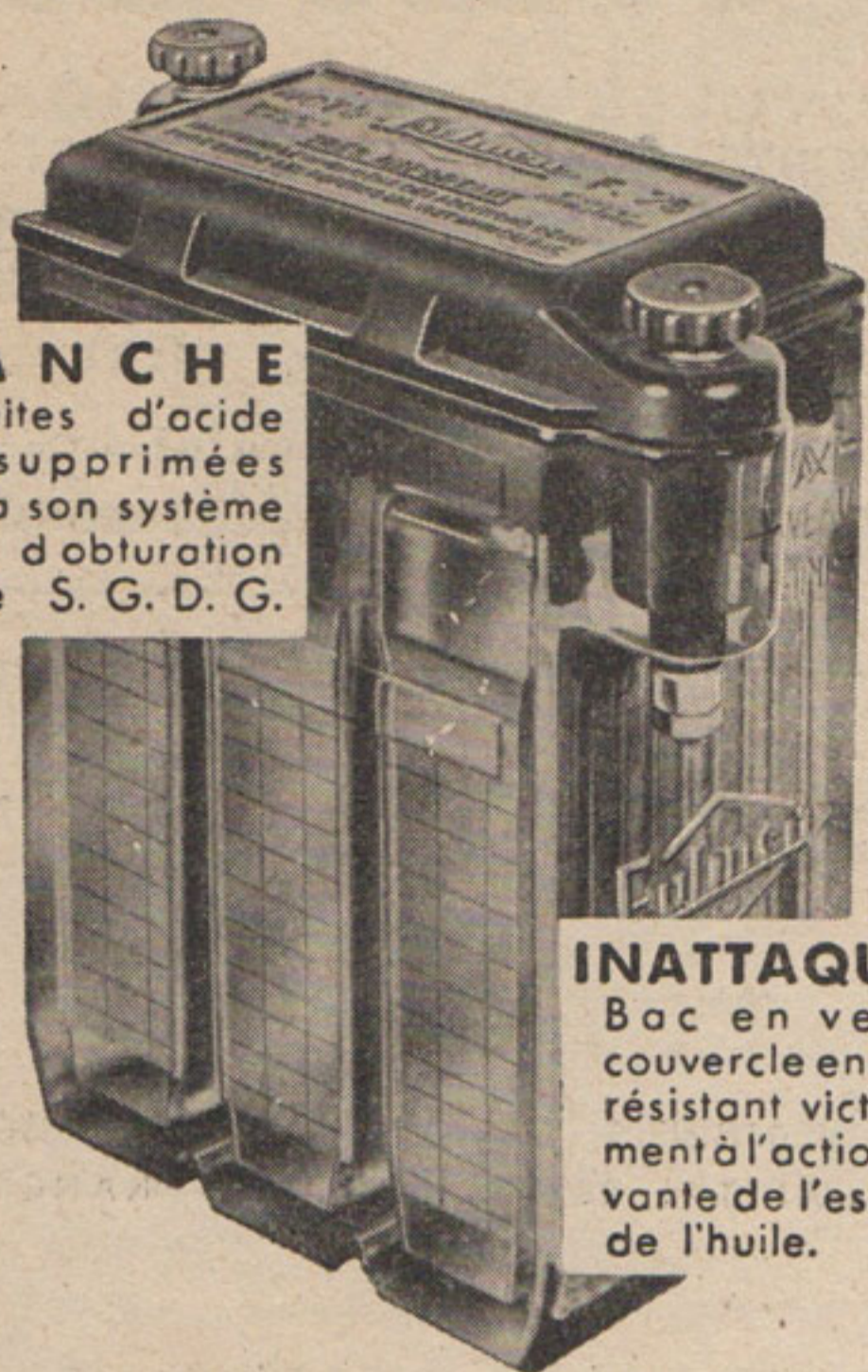
## FULGUR-M-100



CHARGE UTILE  
JUSQU'À 100 KG

ETS **TAILLANDIER**  
61, RUE DE PRÉVOYANCE VINCENNES (SEINE)

# Fulmen-moto



## ETANCHE

Les fuites d'acide sont supprimées grâce à son système spécial d'obturation breveté S. G. D. G.

## INATTAQUABLE

Bac en verre et couvercle en bakélite résistant victorieusement à l'action dissolvante de l'essence et de l'huile.

LA PLUS DURABLE

# AUTOMOTO

a mis au point son

## VÉLOMOTEUR 125<sup>cm<sup>3</sup></sup> "A.S."



Cette machine présente les particularités suivantes :

- Cadre à double berceau avec douille de verrou anti-voil NEIMAN à la direction ;
- Bloc-moteur 125 cmc. deux temps, 3 vitesses ;
- Cylindre et culasse démontables sans obligation de démonter le moteur ou le réservoir ;
- Pots d'échappement étudiés spécialement pour le silence ;
- Selle à suspension compensée évitant le coup de raquette et le déplacement latéral et réglable suivant le poids du cavalier ;
- Garde-boue arrière à charnière facilitant l'enlèvement de la roue ;
- Centre de gravité très bas assurant une parfaite stabilité ;
- Empattement réduit facilitant les virages ;
- Longueur de chaîne réduite afin d'éviter les retentes fréquentes.

# AUTOMOTO

61, Av. de Rochetaillée - ST-ETIENNE (Loire)

# BERNARDET SIDE CARS FRÈRES

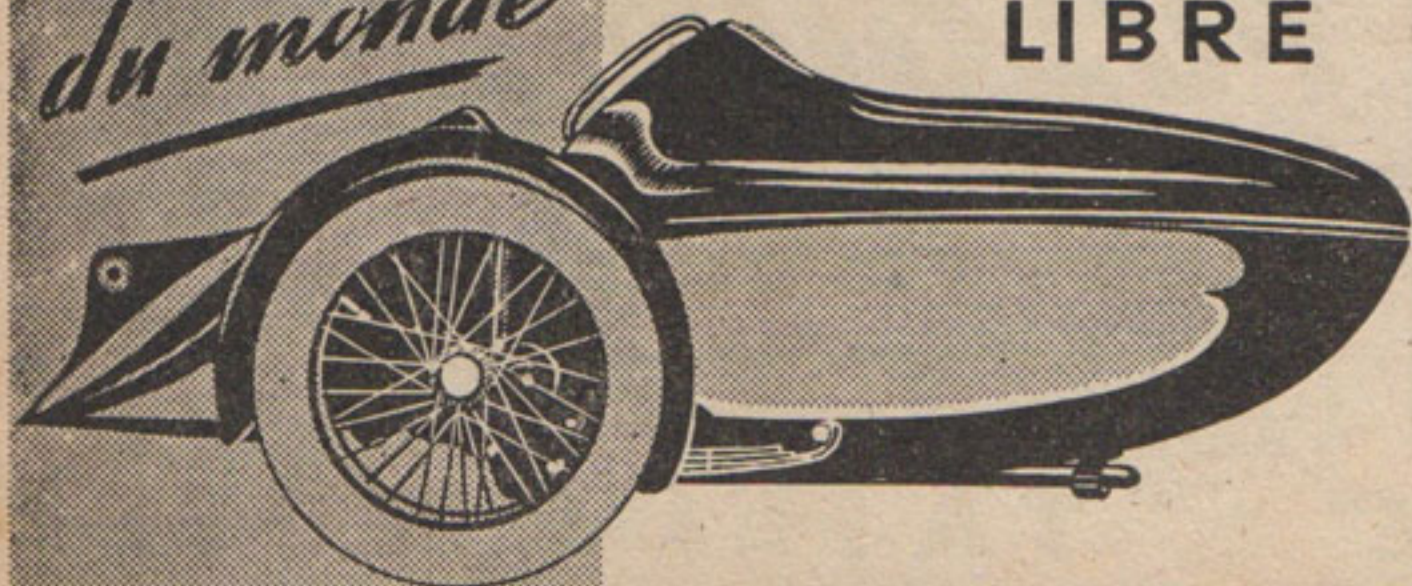
# 22

## RECORDS

*du monde*

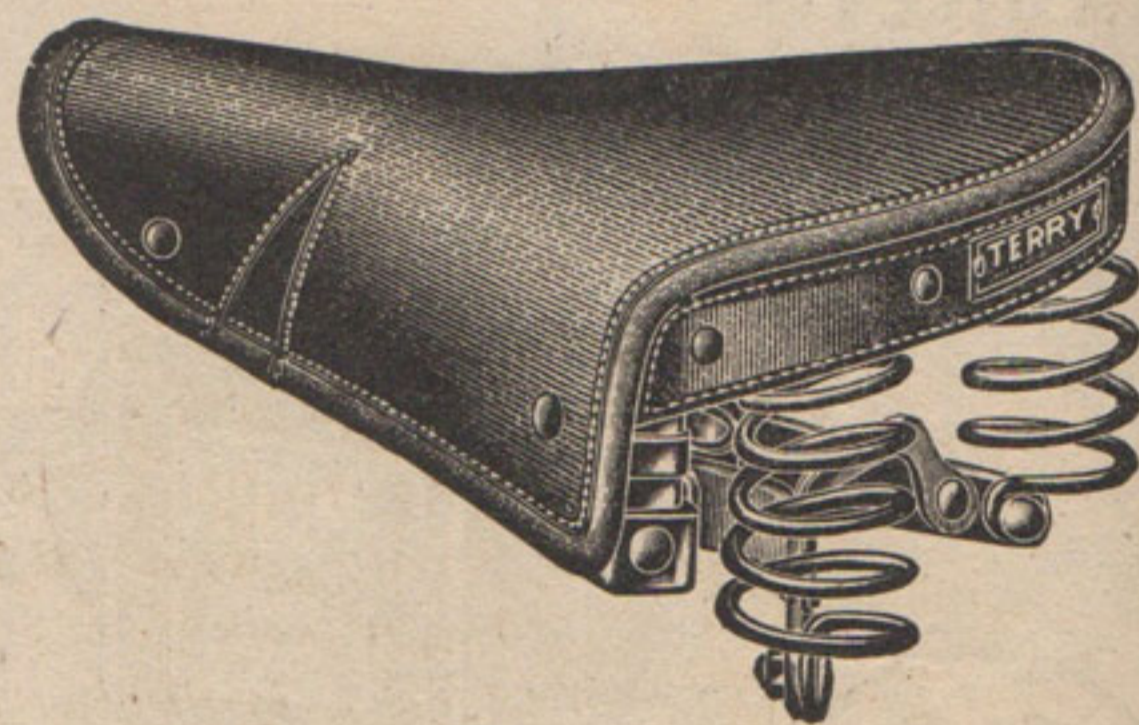
*grand routier  
grand sport*

VENTE  
LIBRE



104 AV DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON s/BAGNEUX Tél. ALESIA 24-20

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

# TERRY

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

REVUE  
MENSUELLE

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDECARS  
CYCLECARS

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :  
Max ENDERS

Rédaction - Administration - Publicité  
14, Rue Brunel, Paris-17<sup>e</sup> - Tél. ÉTO. 05-50

**NOTRE COUVERTURE :** Pour le premier anniversaire de « Motocycles » nous en dédions la couverture hors série à tous ceux qui, coureurs, techniciens, animateurs, ont consacré leurs qualités propres et leur prestige à la gloire de notre sport.

## " NUMÉRO 13 "

*Un an seulement, un an déjà ! Motocycles entame sa deuxième année d'existence.*

*Pour cet anniversaire j'ai tenu à relire l'Éditorial de son premier numéro. C'était sous le titre « Il y a une vocation motocycliste », l'énoncé d'un programme pour une action continue, fervente, pour un désir de bien servir.*

*Nous avons d'avance rejeté hors de nos pages les polémiques stériles au profit de tout ce qui peut servir les motocyclistes de quelque bord qu'ils soient, modestes usagers, touristes, sportifs.*

*Notre conclusion n'était pas exempte d'un certain optimisme, pour ne pas dire d'une certaine audace :*

*« Il ne suffit de promettre, il faut tenir.....nous allons nous y employer... »*

*Or non seulement nous avons tenu, mais aujourd'hui l'autorité de Motocycles est telle qu'elle dépasse les limites de notre territoire.*

*Ce succès, nous le devons à tous nos abonnés et lecteurs dont la sympathie et l'assiduité nous ont permis de progresser rapidement, de surmonter les difficultés matérielles et de travailler avec foi, nous sentant dans la bonne voie.*

*Malgré les progrès réalisés et les témoignages de satisfaction, nous ne pensons pas avoir atteint le but définitif. Nous avons encore à faire ; une fois de plus nous vous disons : « nous allons nous y employer ».*

*Et merci à tous.*

*Enders Max.*

# 1948 LES ECHOS DU MOIS

## Essence ?

Quoique nous puissions, vaguement, nous considérer comme favorisés avec notre modeste attribution de 5 litres par mois, alors que les automobilistes en touchent exactement zéro, nous ne devons pas moins suivre avec attention et sympathie la campagne que mène actuellement la presse contre ce qu'elle appelle ouvertement « le scandale de l'essence ».

On nous a rabâché officiellement que si nous étions à ce point sevrés, c'était faute de devises nous permettant d'importer ce précieux liquide.

« Ne jugez pas sans savoir » nous dit-on à la radio. Ce beau titre devrait donner essor à un speech plein de vérités incontestables; or il est souvent contredit par des articles de presse qui ne sont jamais démentis, si bien que l'on se demande : qui juge sans savoir ?

Si les critiques formulées sur le sujet n'émanaient que d'un seul journal politique, nous nous serions abstenus d'en faire état, mais comme la presse technique ou d'information est unanime, il faut bien croire en fin de compte qu'elle dit la vérité quand elle dénonce d'une seule voix la carence de nos responsables.

D'après l'avis général, la situation misérable dans laquelle nous nous trouvons ne résulte aucunement de nos difficultés d'achat à l'étranger; bien au contraire, on importe assez d'essence pour donner à chacun des attributions substantielles, à défaut d'une liberté totale. Toute cette crise vient d'une répartition faite sciemment ou non en dépit du bon sens : trop d'essence à ceux qui n'en ont que faire et pas du tout, ou presque, à ceux qui en ont besoin.

Cette gabegie ne fait-elle pas naître d'ailleurs des histoires auxquelles on est tenté de croire malgré leur invraisemblance, tel ce transporteur qui toucherait 2.500 litres d'essence par mois pour des camions marchant au gaz-oil et cette mairie qui, à peu près démunie de voitures, doit imaginer des déplacements pour justifier la consommation du carburant qu'on lui affecte.

Bobards ou pas bobards, toutes ces histoires se colportent, prennent corps et finissent par être admises comme vraies; ce qui leur donne plus qu'un semblant de vérité c'est l'intense circulation que chacun constate chaque jour, y compris le dimanche.

Nous ne sommes pas de ceux qui s'élèvent contre l'usage d'un véhicule quelconque pour le bon plaisir; comme dit à peu près la chanson :

*Quand on a travaillé  
Pendant six jours entiers  
On peut c'est évident  
Choisir son agrément...*

Mais on aurait plus de plaisir si le coût de cette distraction n'était pas au seul bénéfice du marché noir.

Circuler en voiture ou à moto, même sans but strictement professionnel, c'est indirectement faire marcher le commerce et entraîner la roue des achats ou des dépenses, seul rouage capable de créer la prospérité.

Nous réduire au rôle de pantoufflards, c'est mettre en veilleuse une bonne partie de notre industrie.

Pour en revenir à la question dominante et à la campagne de certains quotidiens, nous voyons des manchettes comme celle-ci :

« Le scandale de l'essence. L'illégalité au grand jour. »

Sous ce titre, chiffres à l'appui, le rédacteur démontre que sans augmenter nos importations d'essence, mais en répartissant équitablement ce que nous avons, il y en aurait pour tout le monde

et que la seule victime serait le marché noir qui prélève une dime de 70 francs par litre. Et l'article conclut : « Que l'Etat ne refuse pas aux usagers honnêtes, sous prétexte de pénurie, ce qu'il accorde si libéralement aux trafiquants illégaux. » On ne peut mieux dire.

Un autre journal a lancé l'idée d'une Union des Automobilistes qui ne touchent pas d'essence (il y en a quelques-uns), de façon à faire une masse suffisante pour une intervention bien appuyée.

Nos confrères, les revues de la presse technique automobile, ont eux aussi attaché le grelot, ou plutôt : la cloche.

Espérons que ce bourdon sera entendu du Palais Bourbon.

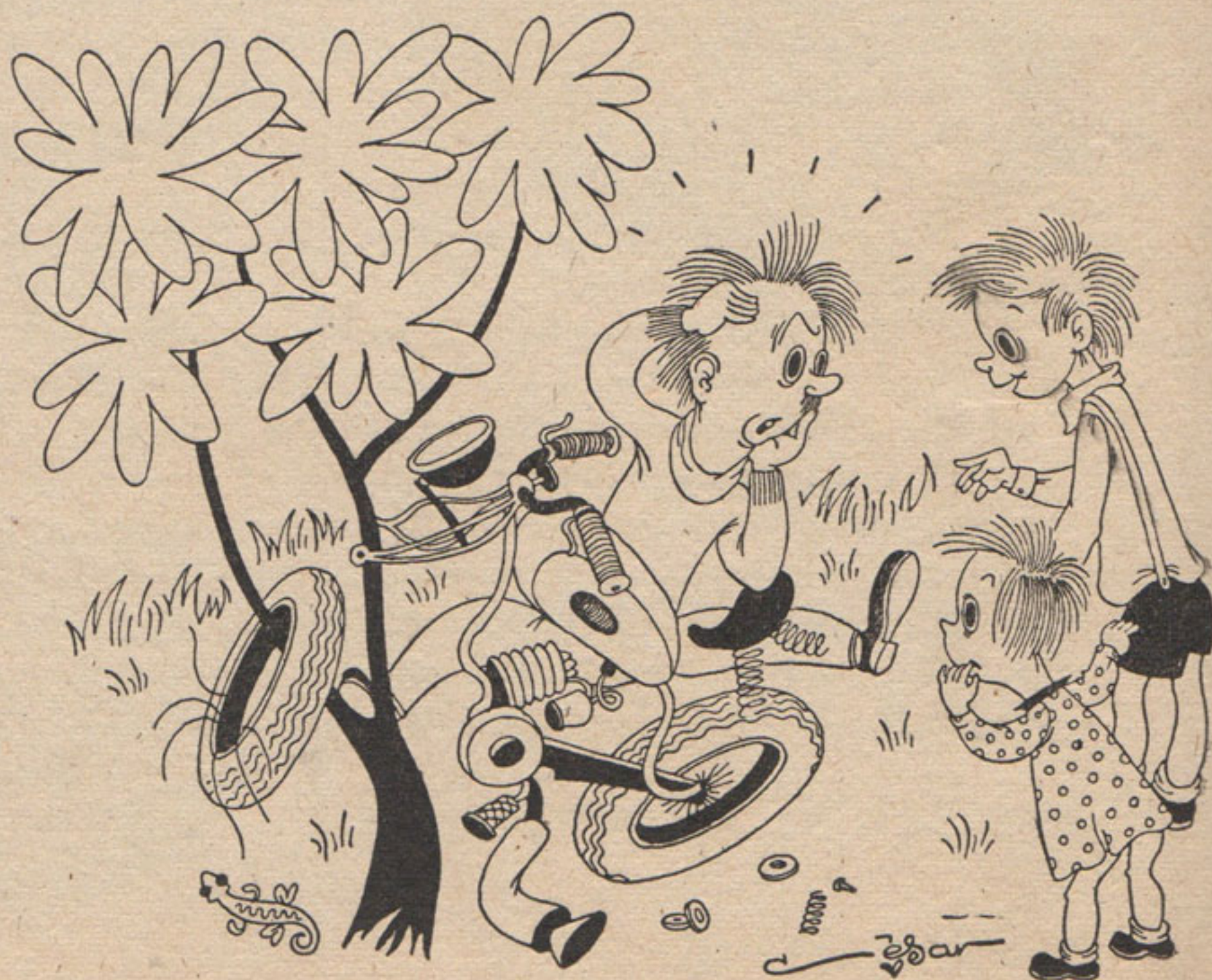
## Cataphotes obligatoires.

Comme nous l'avions laissé entendre dans un écho précédent, tous les cycles avec ou sans moteur mécanique, astreints jusqu'à ce jour à porter un feu visible à l'arrière, devront être, en outre, munis d'un dispositif réfléchissant de couleur rouge à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1949.

Ce dispositif doit être fixé à l'arrière de la machine, à une hauteur entre 40 et 60 centimètres du sol.

Les appareils réfléchissants, y compris leur mode de fixation, doivent être conformes à des types agréés par le Ministre des Travaux publics, et munis d'une marque de garantie de conformité. Cette disposition abroge les précédentes et supprime la bande blanche sur le garde-boue arrière.

Mais attention, quand le moment sera venu d'acheter un cataphote, assurez-vous bien qu'il est agréé.



Faites le encore une fois, Monsieur, ma petite sœur n'a pas vu.



### Préparation d'un essai.

Notre ami, M. Boursier, qui nous avait donné l'année dernière un compte rendu fort apprécié de sa randonnée sur un 125 Peugeot, vient de prendre livraison d'une moto légère Automoto 150, 4 temps à culbuteurs. Il la rode pour ses prochaines vacances qui nous vaudront sans doute encore un attrayant « papier ».

### Cyclomoteurs et pistes cyclables.

On discute en ce moment pour savoir si l'on peut autoriser la circulation des cyclomoteurs sur les pistes dites cyclables réservées jusqu'alors aux seuls vélos à moteur humain. Les avis sont très partagés, car si certains moteurs auxiliaires se contentent d'une vitesse voisine de celle d'un cycliste moyen, d'autres atteignent des allures qu'on juge trop élevées pour les admettre sur les dites pistes.

### Billes en plastique.

Il paraît qu'en Hollande on a trouvé le moyen de fabriquer des roulements à billes en matière plastique, en remplacement des classiques billes d'acier.

Jusqu'à présent, cantonné au cycle, ce roulement serait plus durable et d'un prix moins élevé.

Cette invention n'en est encore qu'au stade expérimental, mais les techniciens suivent de très près les essais. Nous n'avons pas pour l'instant de précision sur le rendement obtenu.

### Frontières et vélomoteurs.

La commission de la Circulation et des Douanes a émis le vœu pour que les vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. soient autorisés, comme les autres véhicules de tourisme, à passer les frontières sans plus de difficultés. Dans bien des cas, en effet, ce franchissement est impossible.

### Statistique motocycliste.

Les chiffres de la production pour le premier trimestre ont été communiqués : on compte 11.000 vélomoteurs en chiffre rond, soit en accroissement de 2.500 par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. C'est une amélioration indiscutable.

Les bicyclettes à moteur, elles, ont doublé, comparativement à la même période 47; il en est sorti 6.500. Qui donc prophétisait leur insuccès ?

Quant aux motos au-dessus de 125 cmc. leur situation ne s'est pas améliorée : il n'en est pas sorti 1.000 en trois mois et ont été presque en totalité absorbées par les services publics.

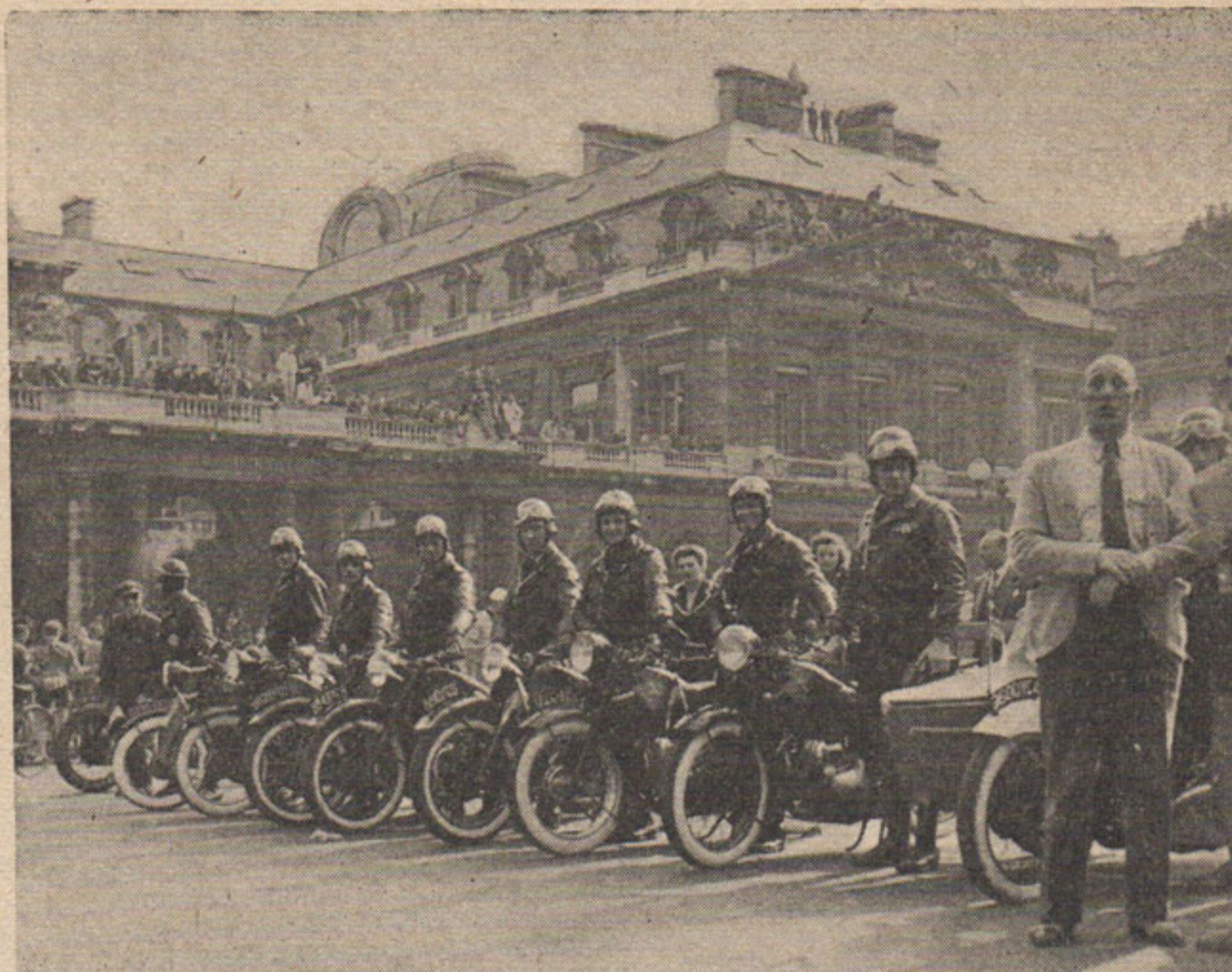
Sans doute avec l'apparition des 150 cmc. la production des prochains mois sera-t-elle en légère progression, mais dans les catégories plus fortes, les constructeurs n'ont toujours pas la possibilité de lancer les nouveaux modèles qu'ils ont étudié.

### Pour les cuirs.

L'entretien des vêtements de cuirs blousons, manteaux, culottes et bottes, s'avère parfois difficile à ceux qui roulent par tous les temps. On a constaté que la tenue de cuir était une de celles qui convenait le mieux aux motocyclistes, à condition qu'il soit nourri (pas le motard, mais son cuir).

Il existe des produits connus des pêcheurs, chasseurs, alpinistes que les motocyclistes ignorent parce que leurs fabricants méconnaissent la moto et ses nécessités.

Un de nos abonnés, qui pratique quelques-uns des sports cités plus haut, nous indique, par esprit de camaraderie,



Au départ du « Tour » : Les agents motorisés de la préfecture de Seine-et-Oise. A droite, on reconnaît André Leduc.

les produits qu'il utilise pour l'entretien de sa vêtture.

Pour les vêtements, la graisse brillante Auréole qui allie aux qualités d'une bonne graisse celle d'un excellent cirage; par suite elle rend le cuir brillant et imperméable en évitant cette pellicule grasse si désagréable au toucher.

Pour les bottes et chaussures, le Champo nous est recommandé par le même lecteur. Nous transmettons sa suggestion à toute fin utile.

### Bons de vélomoteurs.

Le *Bulletin municipal* de la ville de Paris communique :

A dater de la publication du présent avis, les bons d'achat de vélomoteurs seront, pour le département de la Seine, répartis par la Préfecture de la Seine (Direction de l'approvisionnement, 9, place de l'Hôtel-de-Ville, rez-de-chaussée, bureau n° 7), qui remettra aux demandeurs les imprimés de demandes d'attribution.

L'imprimé dûment rempli par chaque intéressé devra être retourné par poste à l'adresse ci-dessus, après visa par l'organisme professionnel dont il dépend (Chambre de métiers, Chambre syndicale, etc.). Toute demande non satisfaite dans un délai de deux mois devra être considérée comme annulée.

Il est rappelé qu'en raison de sa rareté le bon de vélomoteur ne peut être attribué que pour l'usage des professions présentant un caractère de priorité absolue telles que médecins, vétérinaires, entreprises industrielles ou commerciales d'intérêt général n'étant pas servies sur un contingent national. En tout état de cause, il ne sera délivré qu'à ceux qui l'utilisent pour l'exercice de leur travail, à l'exclusion de ceux qui l'utiliseraient simplement pour se rendre à leur travail.

Toute demande de renseignements sur les conditions d'attribution devra être présentée par écrit et accompagnée d'une enveloppe timbrée pour la réponse.

Les préfectures continueront, dans les autres départements à répartir les bons d'achat comme précédemment.

### Le Bull-dozer et la moto.

Notre confrère belge, *Moto-Magazine*, signale que les organisateurs du Moto Cross de Mol se servent d'un Bull-dozer pour tracer le parcours de leur épreuve. Il est bien sympathique de constater que les engins de guerre peuvent aider les sportifs.

### Propriétaires de motos allemandes

... qui cherchez des carburateurs garantis d'origine, les Etablissements Amac nous prient de préciser qu'ils peuvent vous les fournir pour tous les modèles courants, y compris les carburateurs spéciaux à bride pour B.M.W., D.K.W., N.S.U., etc... Téléphoner Station-Service Amac : Per. 06-02.

### La nouvelle A.J.S. est-elle la meilleure machine ?

Voici la statistique faite par un lecteur d'un de nos confrères anglais sur le nombre de répliques gagnées par marque dans le T.T. Junior (350 cmc.) :

A.J.S. ....	10 répliques sur 20
Vélocette....	5 répliques sur 20
Norton.....	5 répliques sur 20

La place de 4<sup>e</sup> obtenue par une de ces machines dans le T.T. Senior (500 cmc.) semble confirmer cette éloquentة statistique, mais il ne faut pas oublier que les A.J.S. étaient les plus nombreuses au départ.

### Bonnes vacances.

Un de nos abonnés, qui vient de passer quelque temps de repos dans un hôtel où il a été parfaitement accueilli et traité pour un prix raisonnable, le recommande par notre entremise à ses camarades motards qui cherchent où passer de bonnes vacances, sans coup de fusil. Il s'agit de l'hôtel Douarre à Verchizeuil-Verzé (Saône-et-Loire). Les intéressés peuvent demander des renseignements

à M. Debiais, de l'A.M. Mâconnaise, 43, rue Gambetta à Mâcon. Téléphone : 8-53. Voilà la commission faite.

#### S.O.S. pour les courroies.

Nombre de vieilles motos à courroie roulent encore allègrement, mais leurs possesseurs sont à peu près dans l'impossibilité de trouver des courroies quand les leurs sont usées. Il paraît que les fabricants se désintéressent de la question et ont renoncé à en poursuivre la production. C'est fort regrettable car, dans cette période encore difficile, c'est mettre au rebut pour peu de choses des véhicules susceptibles encore de rendre de grands services. Notre appel sera-t-il entendu ? Nous le souhaitons.

#### « Moto-pièces » change d'adresse.

Cette maison, bien connue pour dépanner les motocyclistes en pièces adaptables, vient pour cause d'agrandissement de transporter ses ateliers à La Garenne, 30, rue Auguste-Buisson. Téléphone : Charlebourg 18-79.

Cette nouvelle adresse est bonne à retenir par tous ceux qui ont des difficultés pour se procurer les pièces mécaniques nécessaires à la réparation de leur moto.

#### Solidarité.

Pour aider les constructeurs de vélomoteurs à réaliser la baisse qu'on leur a demandé, par décret, d'appliquer sur leur production, les fabricants dans leur grande majorité ont décidé de faire également, de leur plein gré et bénévolement, une baisse sur les articles qu'ils fournissent pour la première monte. Ce geste généreux dont bénéficie en définitive la clientèle méritait d'être signalé.

#### Vélomoteurs et autoroute.

L'accès et la circulation sur toute l'étendue de l'autoroute de l'Ouest sont interdits aux piétons, aux cyclistes sans moteur mécanique et aux cycles à moteur auxiliaire, visés aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 48 du décret du 20 août 1939, portant règlement général sur la Police de la circulation du roulage.

Un de nos abonnés pilotant un 125 cmc. s'étant fait arrêter sur l'autostrade par la police motorisée, nous nous sommes renseignés à la préfecture et nous avons appris effectivement que par arrêté préfectoral la circulation des vélomoteurs 100 ou 125 cmc. est interdite, de

même que le stationnement sur les bas-côtés est également défendu; ceci en raison du danger présenté par la reprise de la route effectuée avec plus ou moins de prudence par de nombreux usagers, qui ont déjà occasionné des accidents.

#### 350.000 litres d'essence pour 120 cyclistes.

Il est vrai que ce ne sont pas des cyclistes ordinaires puisqu'il s'agit des coureurs du Tour de France. Nous avons lu chez nos confrères que les géants de la route entraînaient dans leur sillage 229 véhicules automobiles, dont 42 publicitaires (?) et que cette caravane absorbait 350.000 litres d'essence de cette essence qui paraît-il est si précieuse, si rare, si coûteuse en devises étrangères et qu'on lésine à tous ceux, industriels, médecins et autres pour qui elle est une nécessité.

Cela fait environ 3.000 litres par coureur, ce qui est une consommation... anormale. Pour une bicyclette qui n'est même pas munie d'un moteur auxiliaire.

Certes, nous ne sommes pas jaloux : il faut que le Tour de France soit magnifiquement encadré. La question n'est pas de savoir s'il mérite ou non cette attribution massive de carburant; mais puisqu'on a pu la lui donner, pourquoi tant de mesquineries pour ceux dont l'activité est au moins aussi utile à la vie du pays.

#### Cartes grises et vélomoteurs.

Le précédent *Motocycles* annonçait les nouvelles mesures prises à la Préfecture pour la délivrance des cartes grises de vélomoteurs. On se rappelle que le demandeur était tenu de remettre, en plus des papiers habituels, le volet A de son bon d'achat, qui en réalité devait être conservé par le vendeur. La méthode est changée maintenant : chaque titulaire d'un bon reçoit en même temps que ce bon une attestation délivrée par l'organisme distributeur et c'est cette pièce qui est exigée, au lieu du volet A, pour la délivrance de la carte grise qui ne peut, par suite, être établie à un autre nom que celui figurant sur l'attestation.

Ces nouvelles dispositions sont prises pour empêcher le trafic des bons d'achat et elles se complètent par la mention sur la carte grise d'une interdiction de revente sous un délai de deux ans. C'est au fond la même réglementation que pour les voitures neuves.

LE

## NÉOCOMBUR

On sait que le graissage du moteur à deux temps est apporté par une proportion d'huile définie qu'on incorpore au carburant.

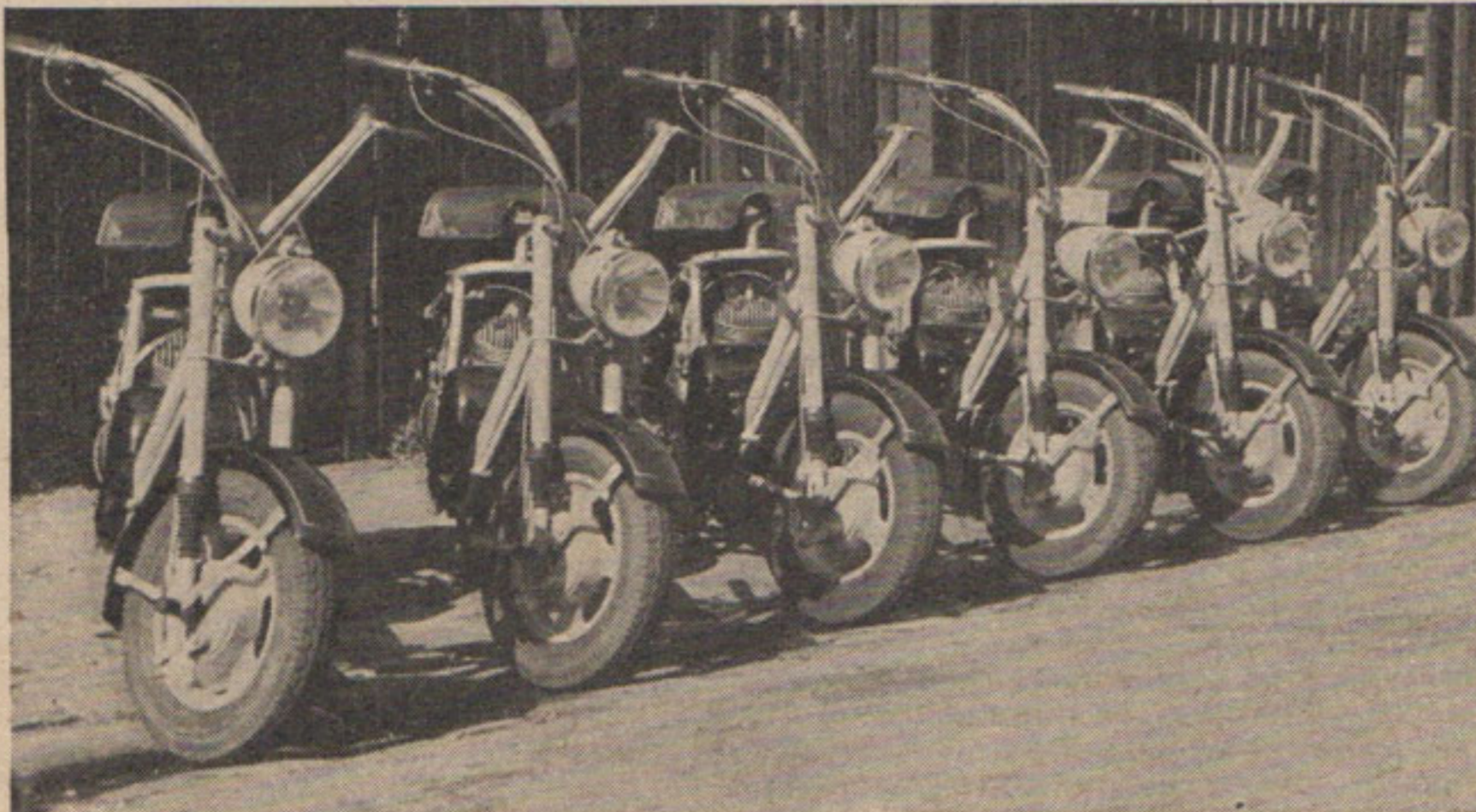
Pendant la période de l'admission, les vésicules d'essence et d'huile se projettent et se déposent sur les parois et, pour peu que le déflecteur s'y prête, en particulier sur la bougie et les électrodes. A la température du cylindre, ces hydrocarbures subissent un commencement de pyrogénéation d'autant plus accusé que le cylindre est plus chaud (grand régime) et que le carburant est plus mauvais et plus lourd. A l'étincelle et pendant l'explosion de la période motrice, ces produits pyrogènes se carbonisent avec formation de dépôts charbonneux, de calamine et le phénomène est le plus intense aux endroits les plus chauds, c'est-à-dire aux électrodes. Petit à petit, la couche de calamine augmente et finit par souder les électrodes d'où les pannes d'allumage si ennuyeuses pour les motocyclistes.

Si l'essence était excellente, l'explosion du cycle moteur tendrait à rebrûler les produits pyrogénés avant carbonisation et le décrassage ne serait nécessaire qu'après un long kilométrage normal.

Malheureusement, actuellement, l'essence est mauvaise, irrégulière et lourde. Toute médication doit donc avoir pour objet l'obtention d'une combustion parfaite par un correcteur approprié. De par la catalyse anti-peroxydante qu'il apporte, le produit « Néocombur » agit comme super-comburant idéal et rebrûle intégralement les produits pyrogénés et la calamine au fur et à mesure de leur formation, supprimant ainsi ce grave inconvénient qui est inhérent au fonctionnement constitutionnel du moteur à deux temps.

Par ailleurs, le « Néocombur » apporte un meilleur rendement et procure économie de carburant, nervosité et entretien du moteur.

Il justifie ainsi dans le cycle deux temps les brillants résultats qu'il apporte dans le cycle quatre temps.



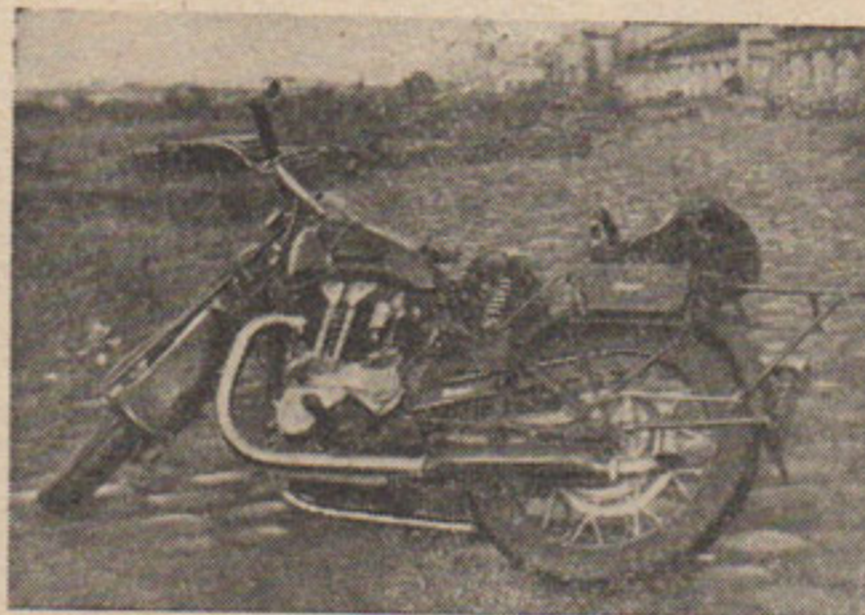
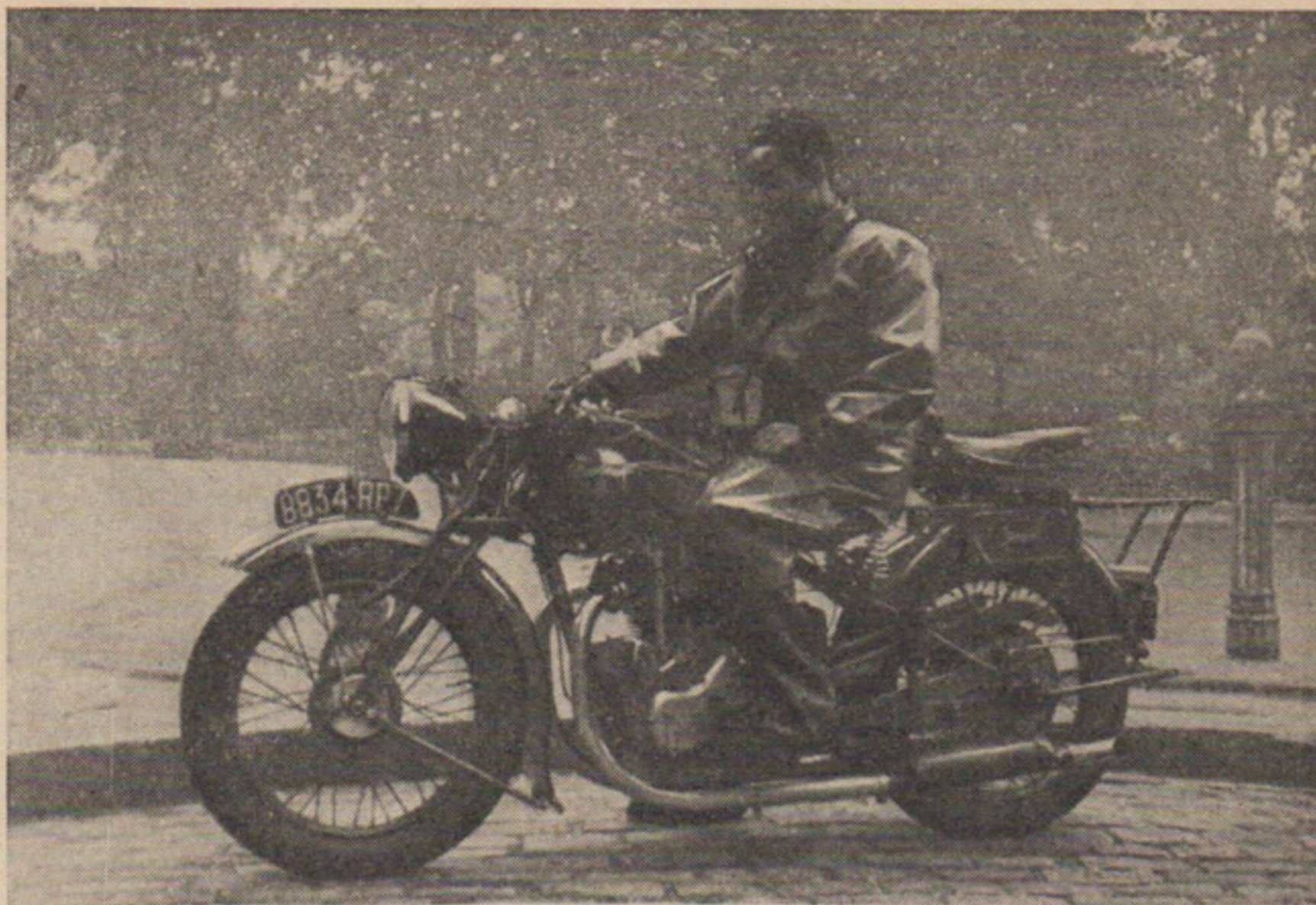
Portez du rouge sans crainte, ces petites bêtes sont de scooters A.G.F. sortant de leur... usine

# Essai du Moyeu NIVEL

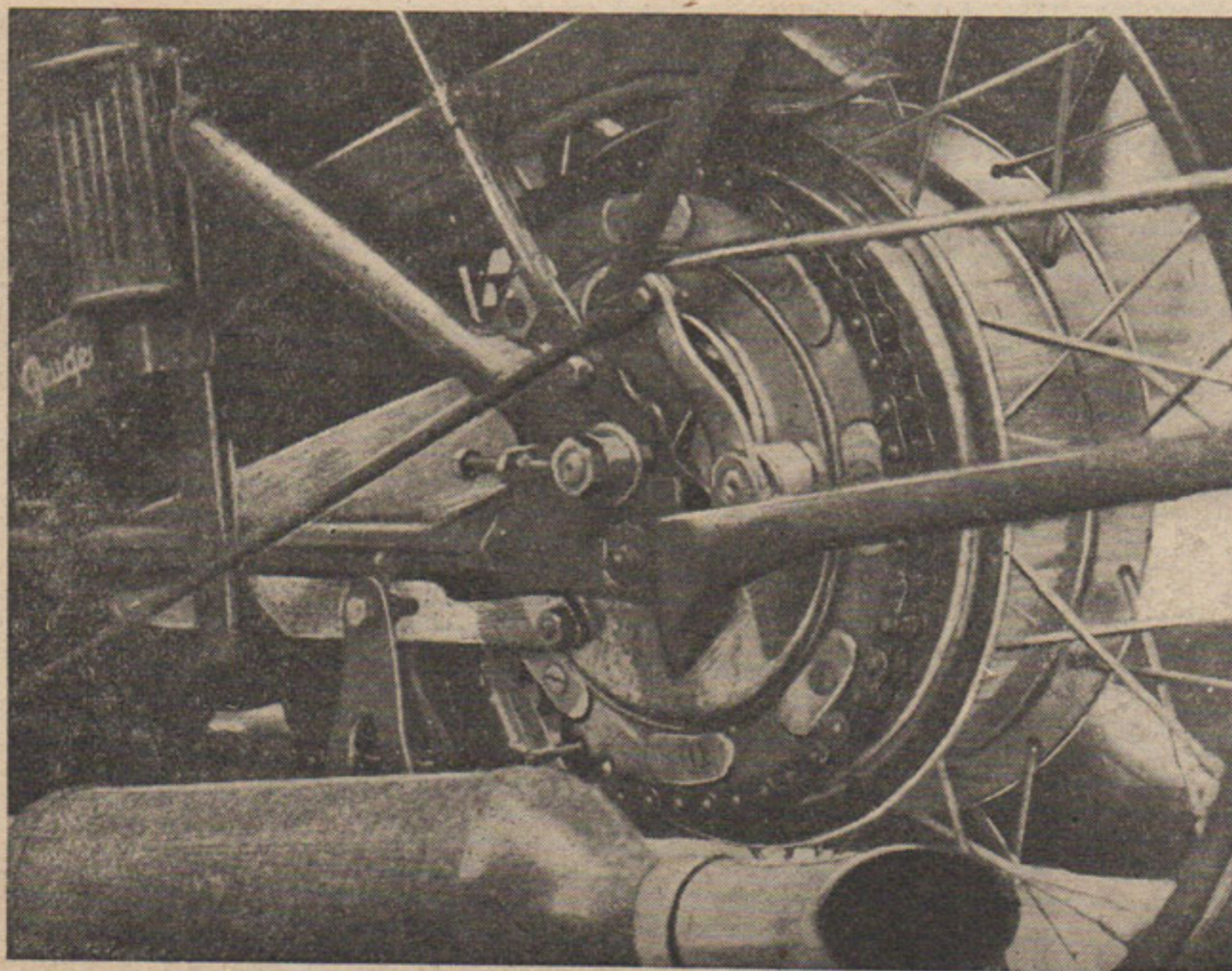
Nous attendions avec impatience le moment d'essayer le nouveau moyeu Nivel.

Ce moment est venu, mais... agrémenté d'une pluie diluvienne!!! La machine, une Peugeot p. 135, nous était très obligeamment prêtée par le premier client de la maison, M. Asplano; celui-ci devant partir le lendemain en vacances, force nous fut de nous exécuter le jour même, et enfourchant la précieuse machine d'aller braver les éléments. Et là nous reconnaitrons complaisamment la sportivité du propriétaire de cette 350 cmc. qui n'hésita pas à nous passer une machine impeccable sans un grain de poussière, chromée depuis les boulons moteur jusqu'aux graisseurs Técalémit, pour la voir revenir trempée et crottée.

Première impression : cuvettes de direction un peu serrées, la machine



*Robuste et d'aspect soigné, le moyeu Nivel porte bien son nom.*



paraît lourde à manier, le sélecteur adapté passe bien, la fourche manque un peu de souplesse. Avec tout cela nous oublions l'arrière. Effectivement aucune réaction, aucun rebondissement, les réalisations heureuses n'ont pas d'histoire.

Les ressorts de ce moyeu ont été calculés pour deux personnes corpulentes, pourtant nos 60 kilos tout mouillés (c'est le cas de le dire) s'accommodent fort bien de la suspension. Nous avons essayé différents types de roues suspendues et bien souvent le manque d'amortisseur se faisait sentir, occasionnant après chaque obstacle de la route une série d'oscillations, assez désagréables à la longue. En ce qui concerne le « Nivel », le résultat est net, aussitôt la dénivellation franchie, les amortisseurs hydrauliques annihilent toutes réactions. Il s'ensuit une impression de sécurité, qui ne s'est pas démentie au freinage, même sur chaussée glissante. C'est d'ailleurs en courbe et au coup de frein qu'il nous est loisible d'apprécier les qualités d'une suspension. Les essais avec passager en tan-sad ont été particulièrement satisfaisants, l'avant de la machine était certainement plus secoué que l'arrière.

Nous sommes allés explorer les chemins les plus mauvais des bords de Seine, nous avons tâté des pavés de toutes dimensions, l'essai fut concluant et nous pensons qu'il sera sanctionné par les usagers qui vont bientôt prendre livraison de leur moyeu tant attendu.

Techniquement, la principale amélioration est dans l'allégement du



*Le « tout-terrain » à la portée de tous.*

moyeu : en effet, l'emploi intensifié d'alliage d'aluminium a permis d'abaisser le poids à douze kilos.

Le « Nivel » comporte tout d'abord une partie fixe qui comprend l'axe fixé au cadre, cet axe traverse un guide vertical de gros diamètre, en acier. Sur ce guide, coulisse la pièce principale en alliage léger traité, qui supporte les deux roulements de grandes dimensions, et qui comprime les deux éléments de suspension.

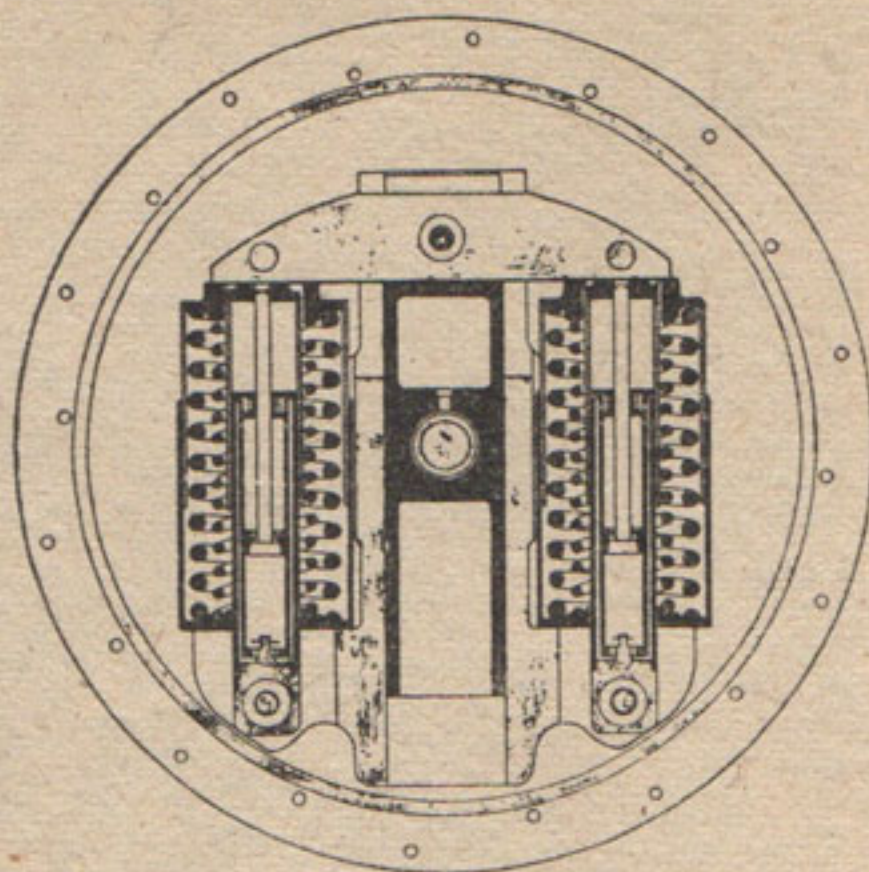
Chaque élément se compose de deux ressorts concentriques de longueur et de dureté différentes, enfermés dans des tubes télescopiques, au centre se trouvent les amortisseurs hydrauliques.

De chaque côté du support central deux guides en acier trempé et rectifié assurent la réaction au tirage de la chaîne et au freinage.

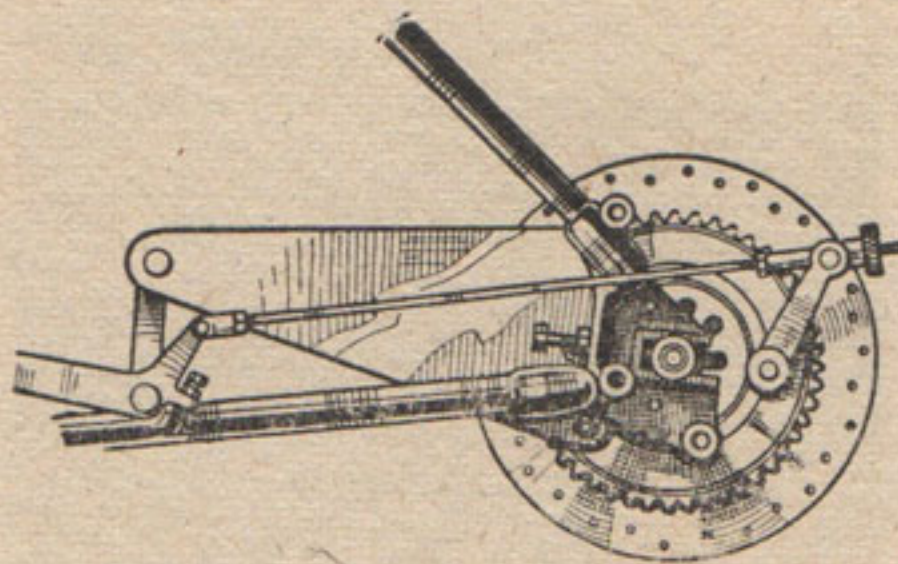
Le corps du moyeu, également en alliage léger, tourne sur les roulements, il supporte en outre le tambour à grande surface de freinage et le pignon de chaîne. Deux rondelles de graissage assurent l'étanchéité.

Un système astucieux de patte d'ancrage permet d'éviter à la chaîne la tension dans les points extrêmes de la course, qui se chiffre à 60 millimètres.

Le premier essai ayant été un peu court, M. Robail eut l'amabilité de nous prêter une seconde machine de client équipée de son moyeu : une 350 Matchless. Il nous a été donné de piloter souvent des machines de ce type et nous avons pu véritablement apprécier, à sa juste valeur, l'amélioration très nette de confort et de tenue



*Coupe latérale du moyeu montrant les amortisseurs.*



*Ci-dessus le montage du moyeu sur la Matchless, qui ainsi équipée est vraiment plaisante en terrain varié.*

de route qu'il en résulte. Nous sommes allés faire quelques tours sur l'autodrome de Montlhéry. En prenant la piste à la corde, au maximum de la machine nous n'avons senti aucune ondulation, aucun cisaillement, la rigidité latérale est parfaite.

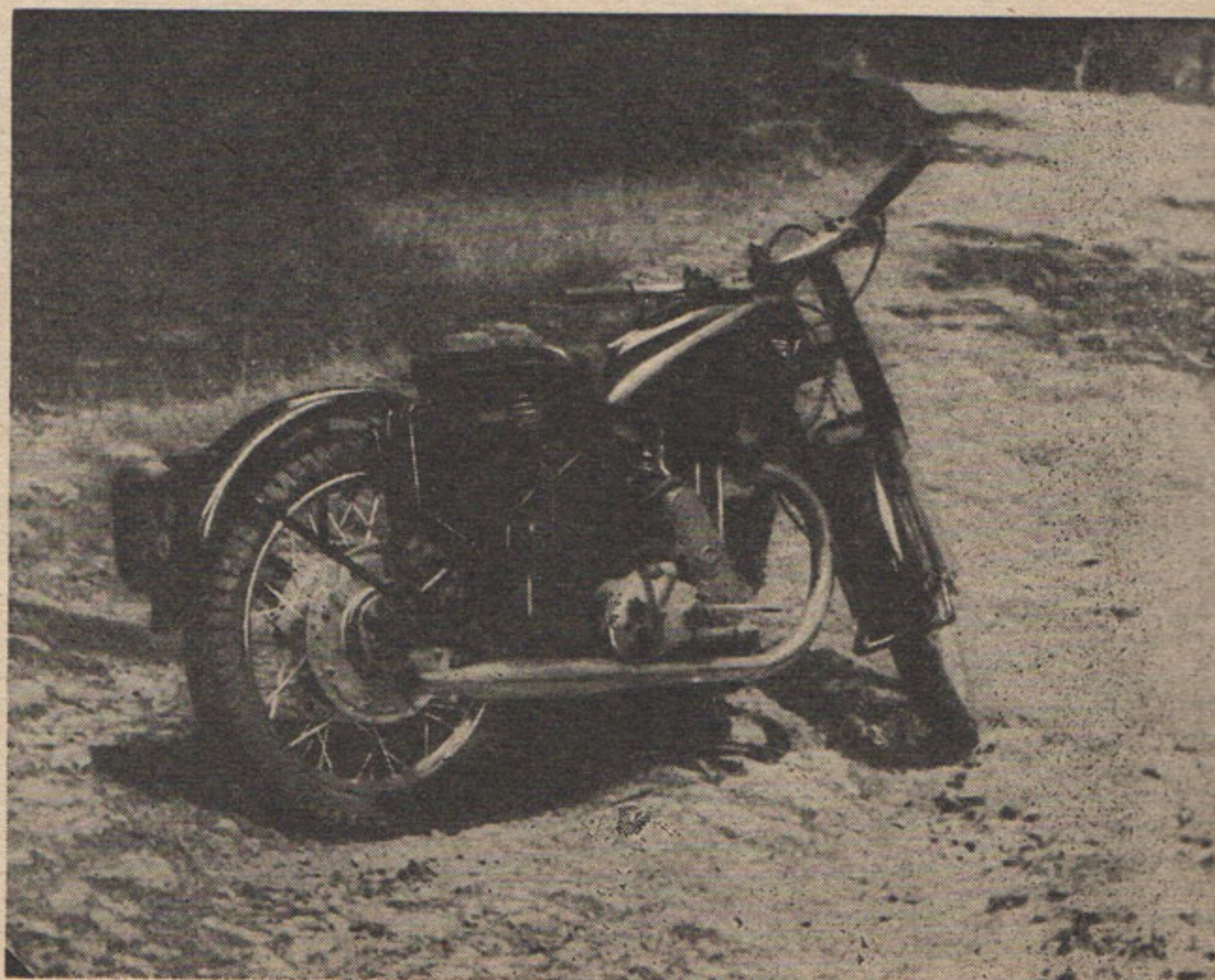
En tous terrains même sûreté de marche, la maniabilité de la machine reste inchangée. Nous avons cru sentir un peu de talonnement, mais le constructeur a prévu des ressorts, pour l'utilisation en moto-cross, qui s'avère bien différente de l'usage normal.

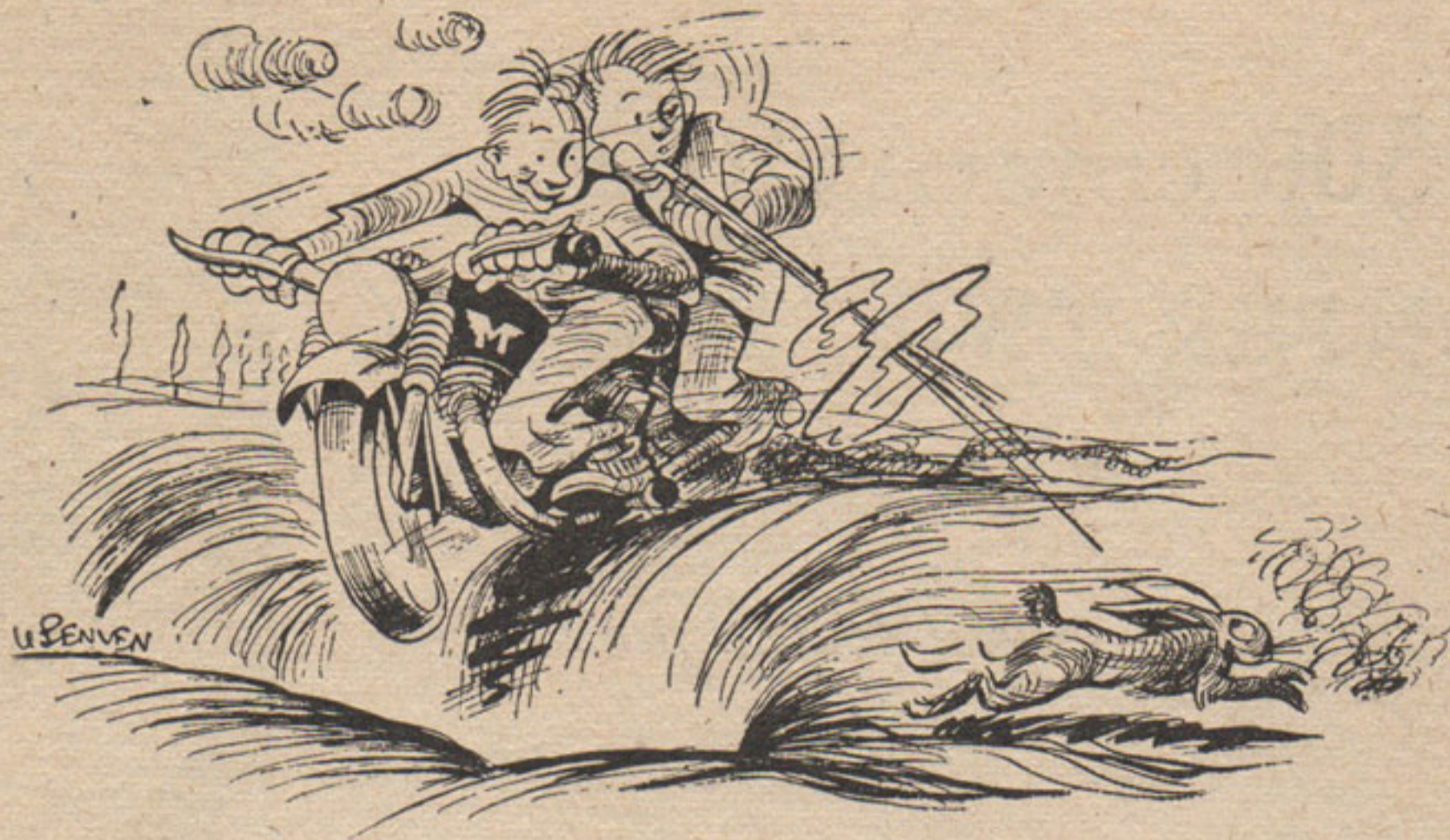
Pour corroborer notre bonne impression M. Asplanato, de retour de vacances, nous a exprimé son enthousiasme. Après une randonnée de 2.650 kilomètres sur le parcours suivant : Paris, Vichy, Clermont, gorges du Tarn, Carcassonne, Perpignan, Narbonne, Béziers, Nîmes, La Ciotat, Grenoble, Montmorillon, Mégeve, Genève, Bourg-en-Bresse, Paris, le premier client de la maison a noté à son budget un apéritif d'honneur!!! offert aux constructeurs du « Nivel ».

Le moyeu fut démonté sous nos yeux et, après examen des différentes pièces, nous n'avons constaté aucune trace d'usure.

Nous pouvons donc rassurer les clients de M. Robail; leurs moyeux sont en cours de finition, et même si l'attente leur a paru longue, ils ne regretteront pas ce surcroît de mise au point.

NEBOUT.





## EN CAMPING AVEC UNE 350 cmc « MATCHLESS »

Amis lecteurs, je vais vous conter une histoire de moto qui sort un peu de l'ordinaire, j'ose espérer qu'elle vous intéressera ? La 350 Matchless, ma fidèle monture, en est l'héroïne. Permettez-moi, auparavant, de faire l'apologie de cette remarquable machine :

Il s'agit exactement de la « 350 » à culbuteurs et fourche télescopique, type armée, en provenance des Domaines. Chaque type de machine a son utilité définie; la Matchless est pour moi la moto idéale du campeur sportif : véritable machine de cross, moteur haut et carter-moteur bien protégé; avec sa fourche télescopique et ses deux premières vitesses de tonnerre, elle passe absolument partout : en forêt, dans les champs, franchissant sans broncher trous, bosses, fossés, ornières et, ce qui est remarquable, sans ne rien perdre de sa stabilité même dans le tout-terrain le plus difficile, comme vous allez le voir plus loin.

Malgré ses qualités de cross indiscutables, elle est assez rapide; je me permets un vrai 90 avec ma femme sur le tand-sad et un sac de camping du poids honorable de 30 kilos (que je porte sur le réservoir d'essence et non dans les sacoches; je puis vous assurer que j'obtiens ainsi une stabilité parfaite; quand on observe le centre de gravité ainsi obtenu, cela se comprend aisément).

Voici donc mon histoire; et c'est là que je prierai les aimables lecteurs

qui m'ont lu jusqu'ici de ne pas me croire inspiré par un film de cow-boys ni de me prendre pour Erol Flyn :

La scène se passe aux environs de Paris, au milieu des champs, près d'une forêt où j'avais installé ma tente et où je goûtais avec des amis les joies de la nature.

Hors un soir, sur le tard, j'aperçus au loin dans la plaine un animal aux longues oreilles qui se promenait tranquillement.

A la perspective d'un bon civet une idée burlesque me traversa la tête. J'allais « éprouver » ma Matchless

J'enfourche ma bécane, un coup de kick, un copain qui saute sur le tand-sad avec une toute petite carabine de 5 mm. 5 que nous avons et nous partons à toute vitesse à travers la plaine.

Voyant arriver ce monstre pétaradant, Jeannot couche ses oreilles et détale, aussitôt j'accélère et à 50 à l'heure, dans la terre nous entamons une poursuite folle dont je me souviendrai toujours!

Manette de gaz et avance à fond, secoués comme des pruniers, nous voyons la distance qui nous sépare de notre gibier diminuer : 50 mètres, 30 mètres, 10 mètres... 5 mètres... la bête splendide dans un effort suprême, la tête renversée, les yeux fous, donne le maximum de ses forces... et la machine aussi!

Le lapin va être vaincu, nous arrivons à sa hauteur! Le camarade se

prépare à agir et déjà nous sommes sûr de notre victoire... Horreur! un fossé abrupt de 40 centimètres environ se présente devant nous. Ça y est! tout va casser! Non! la moto lancée à 50 à l'heure craque de toutes ses pièces, un grand bruit, la fourche télescopique s'enfonce à fond... nous ne sommes pas par terre, nous sommes passés, c'est un miracle!

Mais trois fois hélas... notre lapin est déjà à 100 mètres et nous tirons sans succès.

Mais plus loin, là-bas, d'autres oreilles s'agitent et la nouvelle poursuite continue, et cela pendant 1 h. 1/2, trous, fossés, bosses, ornières, terres labourées, la Matchless a tout passé sans tomber, sans faiblir, sans dévier.

Les animaux furent les plus forts, car je perdais beaucoup de vitesse en passant un fossé ou un terrain particulièrement défoncé, et... je n'ai pas eu mon civet. Mais, au point de vue sportif, je suis pleinement satisfait et enthousiasmé de l'endurance et des la magnifique tenue de route grâce à la fourche télescopique. C'est vraiment une machine formidable... et son conducteur a une jambe en moins!

Voici 15 mois que je possède ma moto et que je roule presque tous les jours et par tous les temps, et j'affirme n'être jamais encore tombé en panne de mécanique.

Gérard VIROULAUD,  
Montreuil.

# LA 500 cmc ARIEL

## RED HUNTER TWIN, Type KH.

### *Impressions et Essai technique*

par Marianne WEBER

**P.** ARMI toutes les Ariels, la « Red Hunter Twin » est probablement la plus réussie. Celle que je vais vous décrire est équipée de la suspension arrière; je l'ai pilotée à ce jour sur plus de 5.000 kilomètres.

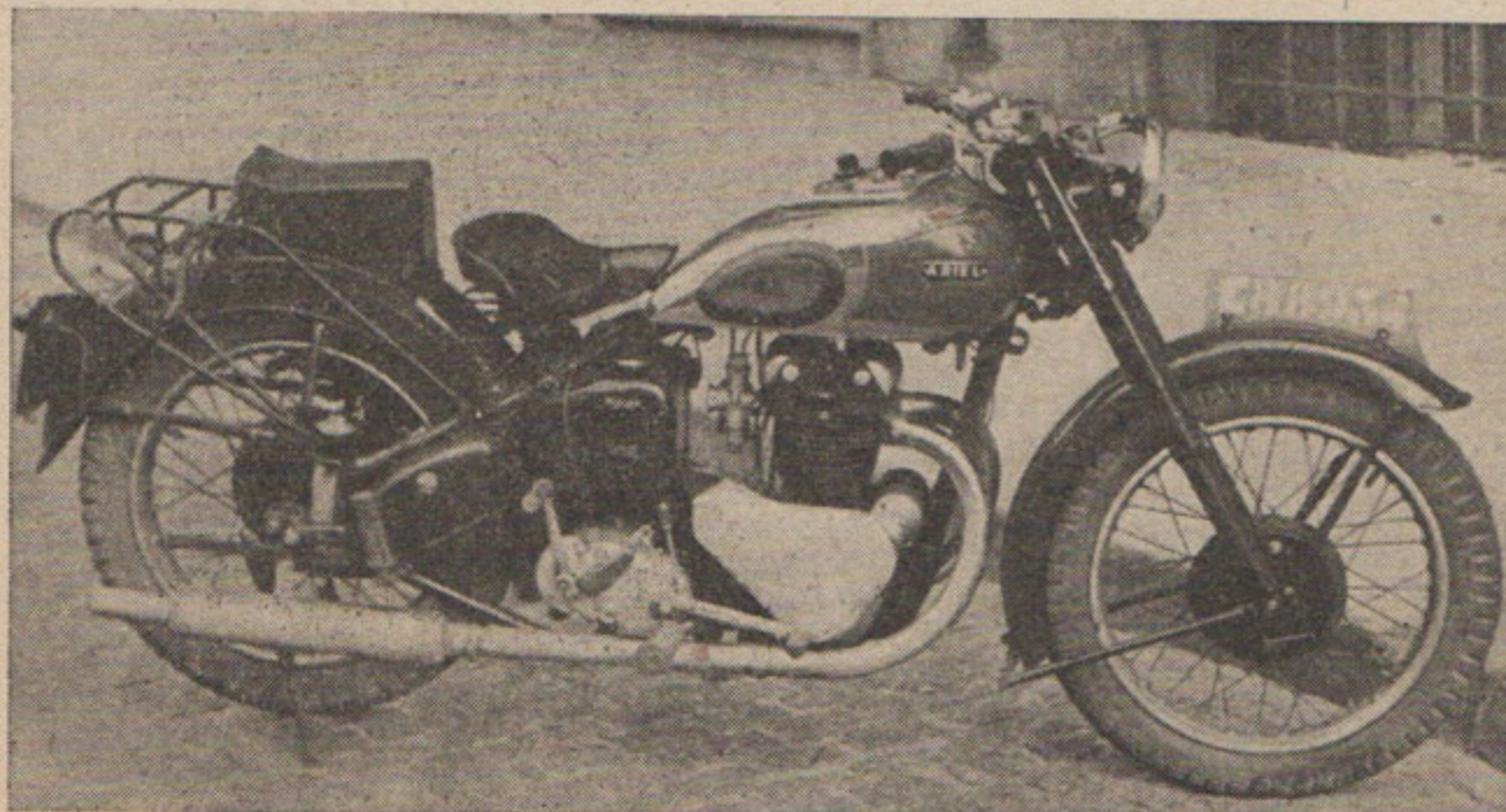
J'avais décidé de roder cette machine d'une façon systématique mais cependant très rapidement, ayant pour cela deux bonnes raisons: 1° un départ imminent pour la Corse, 2° l'envie de pouvoir l'expérimenter à grande vitesse avant le départ.

Jusqu'à 200 km. je restai donc en dessous de 60 km.-h., puis j'augmentai de 5 km.-h. par 100 km. de route, atteignant donc, à 500 km., 75 km.-h. pendant les brèves pointes de vitesse. Je fis à ce moment une première vidange. Je continuai mon rodage toujours avec du graphite et à 900 km. mon moteur atteignait en pointe 100 km.-h. et soutenait le 90 sans serrage. J'étais étonnée du

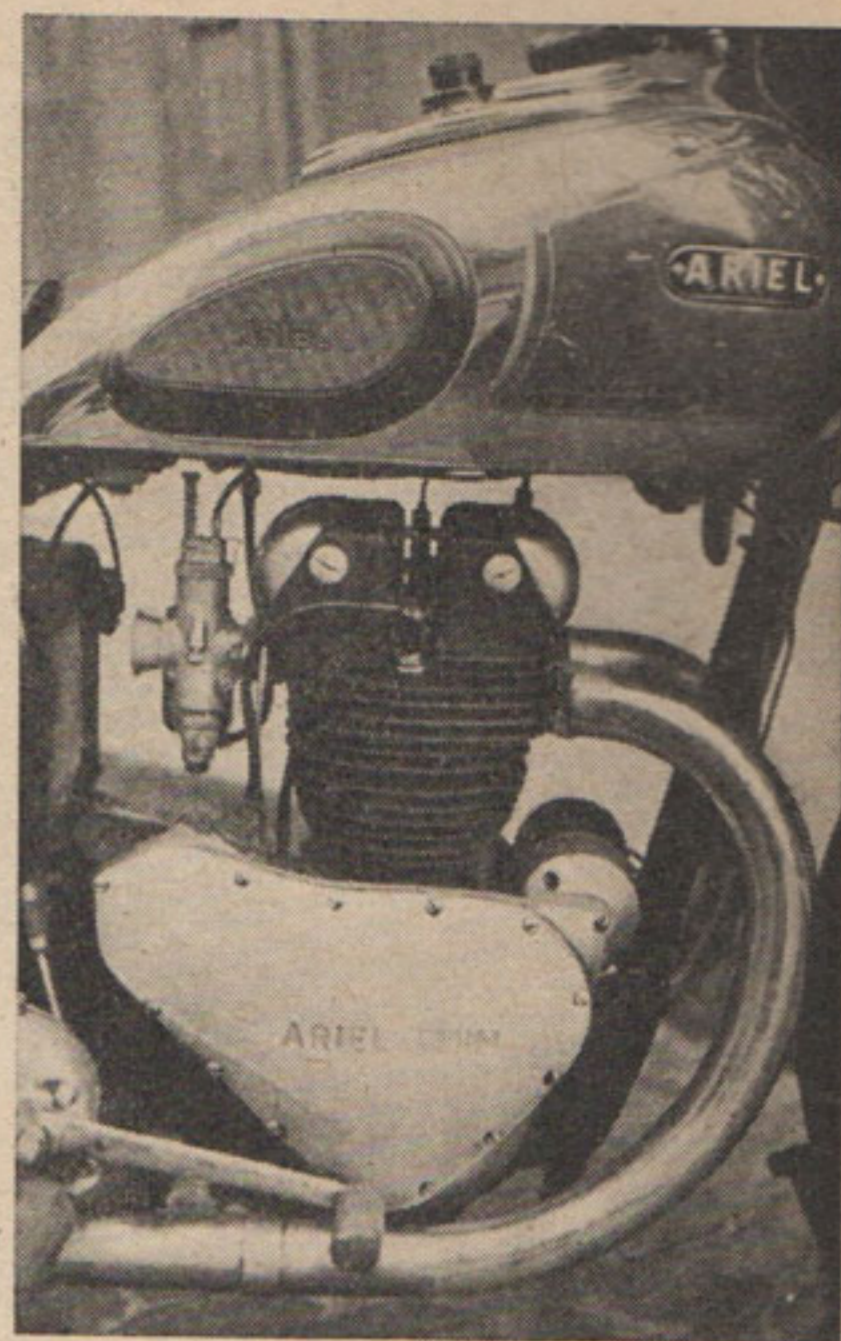
résultat, du fait que je me voyais prédire toutes les catastrophes par les mécanos du garage qui vous prétendent sans sourciller qu'une moto n'est pas rodée avant 5.000 km. Pensant de bonne foi qu'après avoir roulé à 80 km.-h. durant 5.000 km. il suffit d'ouvrir tout à coup la poignée des gaz pour voler jusqu'au maximum sans crainte de serrage. Ces braves gens semblent ignorer qu'un rodage est avant tout une série d'essais de vitesses de plus en plus élevées et de plus en plus soutenues constituant une série d'oscillations: s'il fallait passer à un graphique et non pas une courbe continue.

Pour ma part je suivis avec persévérance ce que la théorie indiquait comme devant donner un résultat.

Je contrôlais périodiquement la carburation; les tuyaux d'échappement ne donnaient aucun signe de bleuissement. A ce moment je croyais mon



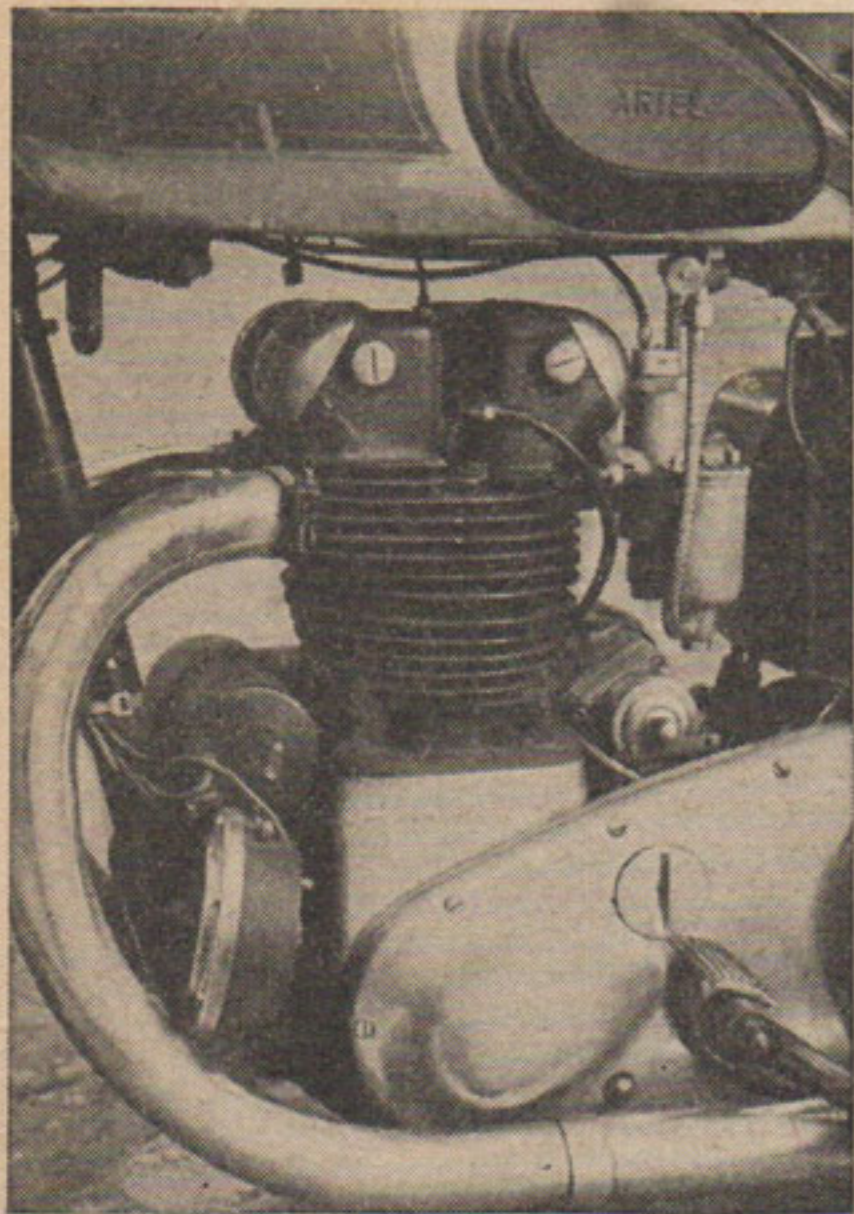
Il faut un regard attentif pour déceler le bicylindre.



Côté distribution, le moteur est vraiment net.

rodage quasi terminé et je fis Gand-Bruxelles en tenant le 100 km. à l'heure, j'eus un début de serrage, je coupai aussitôt les gaz, puis je repartis patiemment. Le temps avant un second serrage fut plus long; ainsi progressivement je parvins à tenir les 100 km.-h durant 5 km. avant Bruxelles. Cette fois les tuyaux d'échappement étaient bien bleus!

Mes méfaits étaient donc inscrits à jamais en grandes lettres sur la moto. Le lendemain étant un lundi, je fis procéder au démontage du moteur pour voir ce qui s'y passait. Un piston avait une très légère trace de serrage; les segments étaient intacts, je me souvenais à ce moment qu'un expert anglais avait récemment émis l'opinion qu'actuellement la plupart des Twins avaient tendance à serrer à un moment ou l'autre; en effet, ma Triumph « 3 T de Luxe », avait donné ces ennuis au bout de 9.000 km., donc sans aucune raison, si ce n'est que le moteur avait pour la première fois été maintenu à son maximum durant un temps assez long. Après un nettoyage et repolissage soigneux le moteur fut remonté et je repartis sans plus aucun ennui. J'ai parcouru le mois dernier la France et la Corse où les routes sont soit absentes, soit odieuses! — ce qui en fait tout le charme du reste — on y vit un perpétuel moto-cross. Actuellement la moto a été décalaminée, ce qui s'imposait après l'usage de l'essence française qui pour un moteur dont la



*Aucune tuyauterie d'huile ne vient rompre l'harmonie.*

compression est voisine de 7 à 1 est extrêmement défectueuse.

Mon dernier essai de vitesse a donné sur l'autostrade d'Anvers et à l'essence ordinaire (74 d'octane) 140 km.-h couché sur la moto. Je pense qu'à l'essence d'avion il y aurait moyen de faire 3 ou 4 km. de plus. La moto bien entendue est équipée pour la route. Rien n'a été soustrait au poids de 180 kilos.

La « Twin Red Hunter » est livrée avec piston plat et donne 6,8 à 1 de compression; sur demande les pistons bombés sont livrés et portent le taux à 7,5 à 1. J'espère avoir ces pistons incessamment.

#### **Vitesse maximum en :**

- 4<sup>e</sup> (5 à 1), 140 km. en 34 s.
- 3<sup>e</sup> (6,4 à 1), 120 km. en 18 s.
- 2<sup>e</sup> (8,8 à 1), 95 km. en 10 s
- 1<sup>re</sup> (13,3 à 1), 75 km. en 6 3/5.

#### **Départ lancé :**

en 400 mètres, 135 km.-h.

#### **Départ arrêté :**

en 400 mètres, 90 km.-h.

#### **Freinage sur béton sec à partir de 50 km.-h.**

Frein AV arrêt sur 15 m.  
Frein AR arrêt sur 30 m.  
2 freins arrêt sur 10 m.

Sur route la vitesse de croisière pour deux personnes, 30 kilos de bagages et 10 litres d'essence, est de l'ordre de 100 à 110 km.-h. en parfaite sécurité sans aucune fatigue ni pour le pilote, ni pour le passager (qui est

admirablement suspendu) ni enfin pour le moteur!

D'autre part le ralenti en prise est excellent, de l'ordre de 15 km.-h. Pour une personne seule la vitesse de croisière est à peu près de 120 kms, la boîte de vitesse a des rapports très heureux qui permettent en montagne de parcourir tout en 3<sup>e</sup>. J'ai monté la côte du Ventoux à partir de Bedoin au début d'avril, la neige fondait à peine. J'ai couvert la distance classique en 22 m. 7 s. usant de la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> vitesses (le temps record sur moto de course à l'alcool est de l'ordre de 15 m. 4/5 je pense), équipée de 30 kilos de bagages; je ne connaissais pas cette route-là, vers le sommet il y avait encore un peu de neige que les observateurs venaient à peine de déblayer. Il me semble que ce temps est tout à fait honorable pour une moto de tourisme, sur route mal entretenue et sur pentes de 8% avec des virages assez raides.

Quant à la consommation : réglée pour la vitesse, la machine consomme sur grandes routes 5 l. 2; réglée à l'économie, ne dépassant pas 100 km.-h., elle fait 4 l. 5 aux 100 km. La consommation d'huile est négligeable. La tenue de route de cette moto est une révélation, de loin supérieure à celle de la Square Four. Je l'ai fait essayer au jeune champion belge André Milhoux qui a été fort étonné et bien qu'agent de la B.S.A. l'a reconnue remarquable voire même exceptionnelle!... En tous ter-

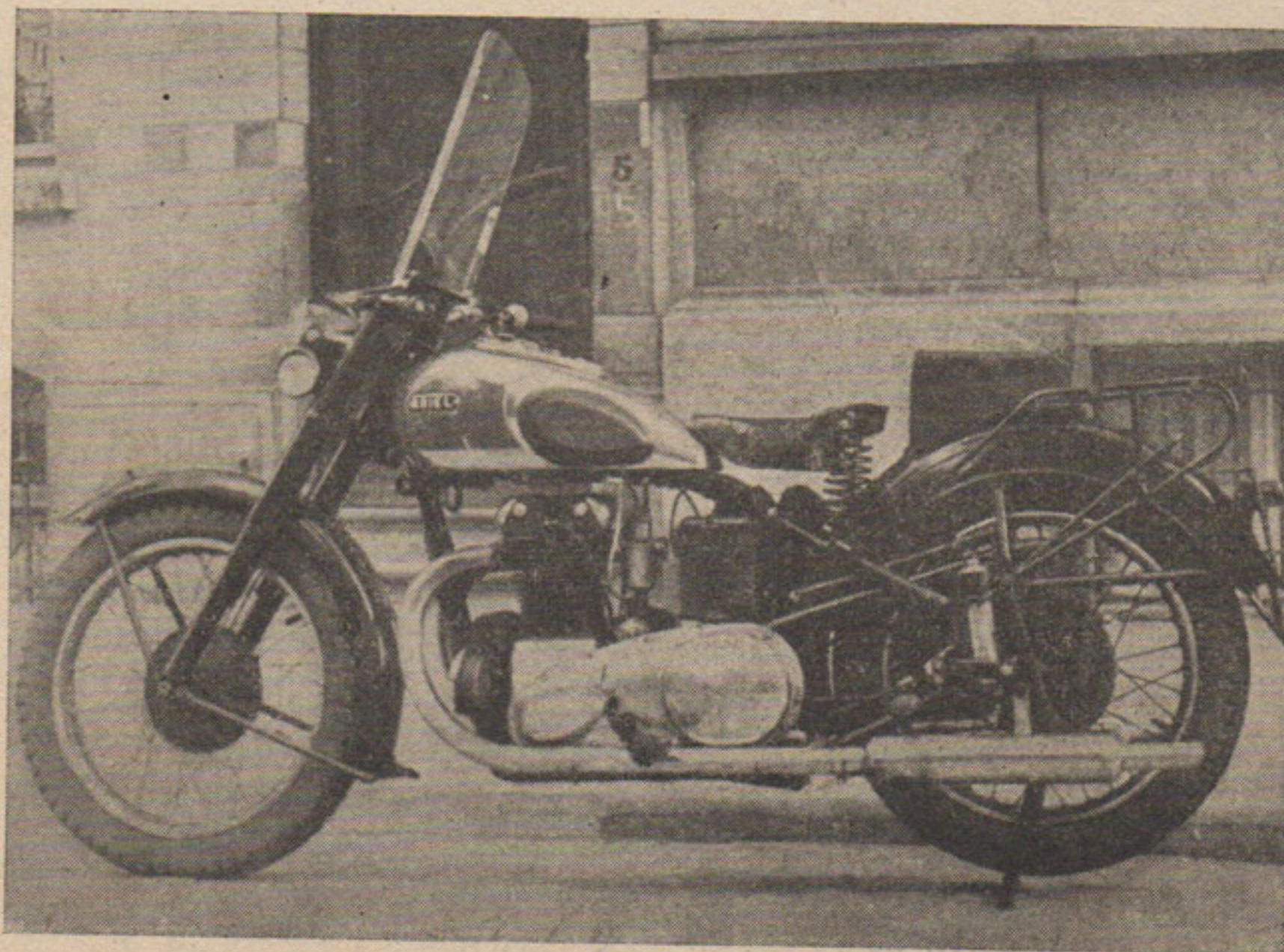
rains elle se comporte tout aussi agréablement, pour ma part je serais prête à l'utiliser en cross si elle pesait 25 kilos de moins. A la rigueur il y aurait moyen de monter dans ce cadre et avec ce moteur une moto de cross exceptionnelle, mais les accessoires devraient bien entendu être aussi légers que peu nombreux.

Les reprises sont parmi ce qu'une Twin peut donner de mieux. Sur la distance Paris (porte de la Villette) frontière belge Quiévrain j'ai fait une moyenne de 86 km.-h. De la frontière à Bruxelles (pont du canal) je mets une heure assez exactement, mais la traversée des trop nombreuses agglomérations exige des vitesses de pointe beaucoup plus grandes pour compenser les passages à 60 km.-h. la moyenne sur cette dernière distance n'est donc que de 80 km.-h. Quelques jours auparavant j'avais réalisé ma plus forte moyenne entre Bellegarde et Paris, 171 km. en deux heures assez exactement et sans un seul arrêt.

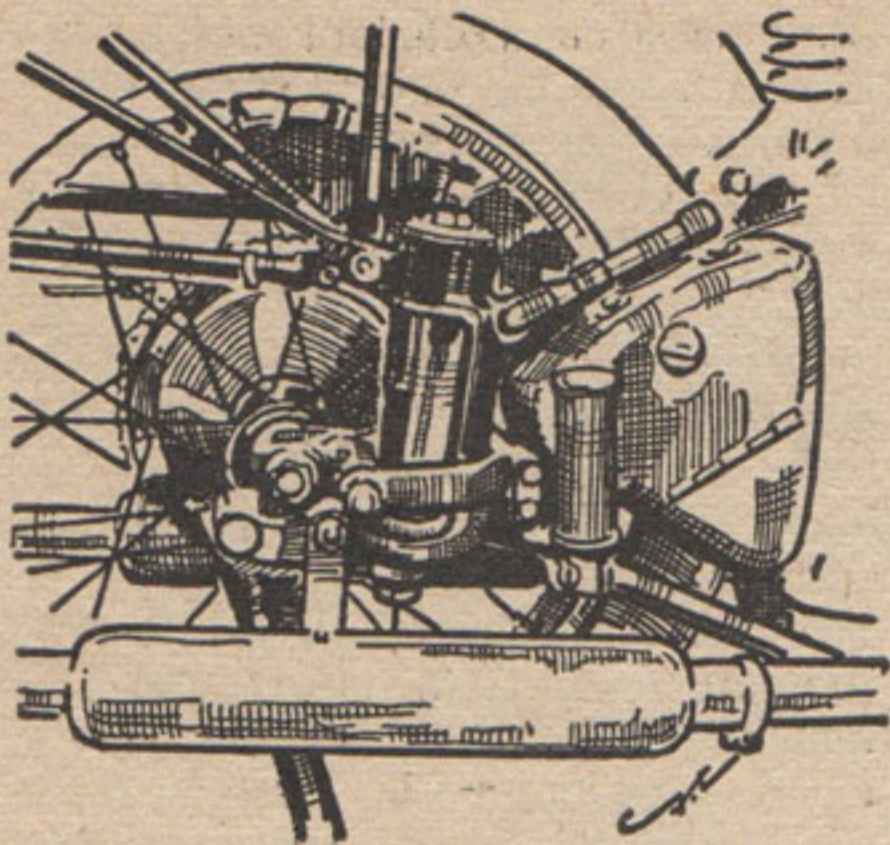
Le moteur ne chauffe pas et ne donne aucun signe d'auto-allumage ainsi que la 1.000 cmc. a parfois tendance à le faire.

Voici maintenant quelques spécifications techniques :

**Le moteur.** — Bicylindre vertical à soupapes en tête, course 80, alésage 63, taux de compression 6,8/1 (ou 7,5/1), embrayage entièrement enclos, le vilebrequin remarquable pièce de forge d'une venue. Les manetons sont en



*Pour le grand tourisme, notre voyageuse a équipé sa machine d'un pare-brise et d'un porte-bagages spécial permettant le duo même avec des sacoches.*



*Ariel est restée fidèle à sa suspension desormais classique.*

ligne (360°). La distribution est assurée par deux arbres à cames parallèles au vilebrequin, tournant dans le carter de part et d'autre des bielles. Les poussoirs commandent les tiges qui passent dans des logements dans les ailettes des cylindres et de la culasse pour venir attaquer les culbuteurs de la façon classique. La culbuterie est enfermée dans quatre petits boîtiers venus de fonderie avec la culasse. Le refroidissement est bien prévu au centre de la culasse. Des couvercles d'aluminium, l'un devant, l'autre à l'arrière, ferment chacun deux boîtiers de culbuterie. Les chambres de combustion sont hémisphériques avec soupapes inclinées à 80°.

La pompe à huile à engrenages reçoit son mouvement à l'arbre à cames d'admission au moyen d'un couple hélicoïdal comme sur un moteur d'automobile.

Le montage du volant central, rapporté sur le plateau à mi-chemin du vilebrequin, est une réussite d'ingéniosité. Du fait de ce vilebrequin monobloc les bielles sont du type à chapeau, non pas à œillet. Construites en métal R.R. 56, polies extérieurement, leurs portées sont munies de coussinets amovibles en acier enrobé de métal blanc.

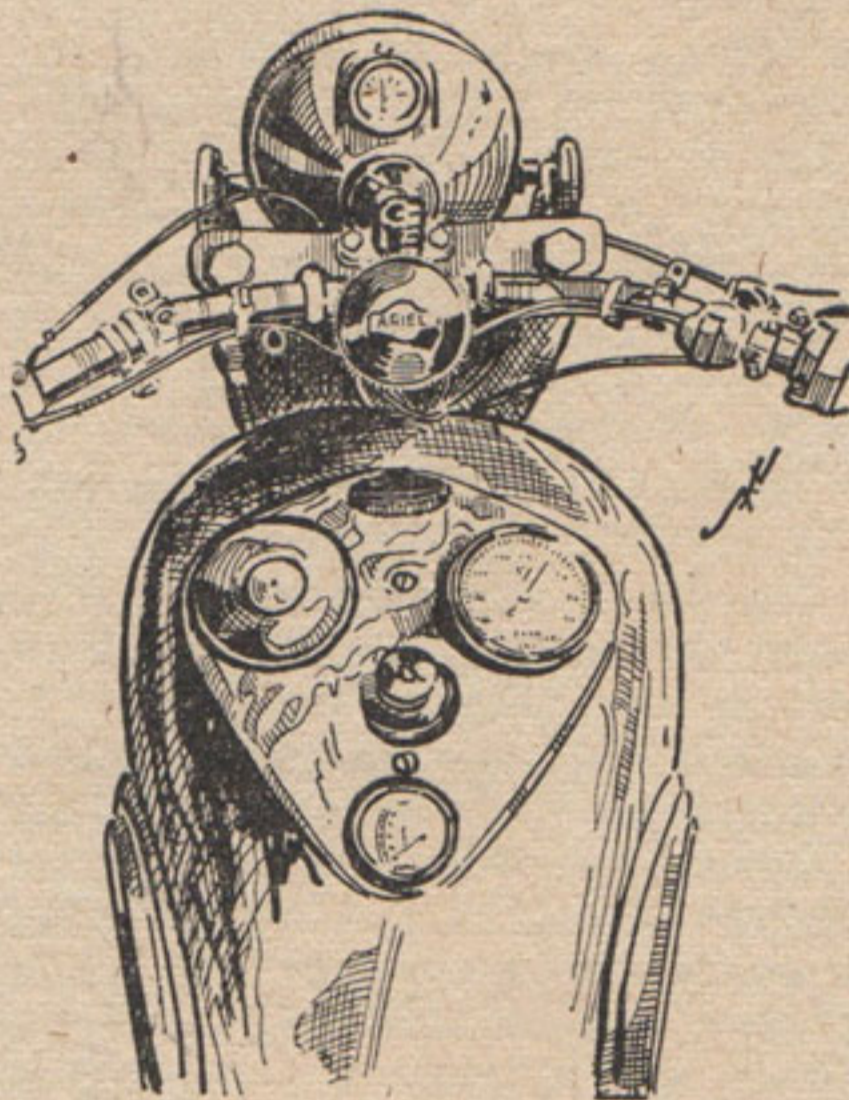
Les pistons plats donnent 6,8/1 de compression. Les pistons bombés 7,5/1. Les soupapes d'admission à tête en forme de tulipe sont en acier 3% de nickel. Les soupapes d'échappement sont en acier K.E. 956.

Les tuyauteries et la chambre de combustion sont polies pour le type Red Hunter qui est le type mis au point pour la grande vitesse. Le graissage se fait par carter sec, avec circuit de retour sous pression et chicane au réservoir.

La boîte de vitesse a les rapports suivants :

4<sup>e</sup> 5,0; 3<sup>e</sup> 6,4; 2<sup>e</sup> 8,8; 1<sup>er</sup> 13,3.

Le cadre est tubulaire, il est livré avec suspension ou sans suspension suivant la demande, mais on ne peut ajouter la suspension à un cadre ordinaire sans entraîner de grosses transformations. Celle-ci comporte des ressorts et amortisseurs hydrauliques. La suspension avant est une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés.



*Le tableau de bord incorporé est simple et de bon goût.*

Le réservoir à essence, en acier brasé, contient 16 litres (muni d'un tableau de bord), est fermé par un bouchon chromé, libre à grande ouverture, réservoir chromé et peint en rouge.

Réservoir à huile, acier brasé, filtre accessible, bouchon de vidange et reniflard, capacité 3 litres.

Guidon de 22 mm. avec leviers ajustables.

Freins : construction Ariel, réglables à la main et sur le tambour.

Roue avant 19 x 3,25, arrière 19 x 3,50 pneus Dunlop, rayons chromés, jante rouge, filet or.

Boîte à outils complète.

Équipement électrique, dynamo Lucas 6 volts muni d'un régulateur de tension, phare code-route, feu de stationnement et klaxon, selle réglable, échappements chromés non relevés (relevés sur demande.)

Présentation : tout ce qui n'est pas chromé est émaillé noir au four, sauf le réservoir qui est rouge, ainsi que les jantes à la base des rayons, filets or.

Le prix actuel de cette moto est de 44.900 francs belges sans taxe de luxe, avec cadre suspendu 48.000 fr. belges, à ces prix il convient d'ajouter 7,5% de taxe de luxe.

Pour ne pas terminer sur un chiffre ou une équation, je vous répéterai encore combien cette moto est agréable à manier. Quelle perfection de technique et de fini elle constitue, sa fourche télescopique vaut celle de n'importe quelle « Racer Machine », quant à sa suspension arrière elle est ahurissante — elle se donne avec une souplesse magnifique — il est à recommander de mettre des ressorts « side-car » lorsqu'on roule à deux avec des bagages, sans quoi elle pourrait aller à fond.

Quant aux reprises, d'une façon générale elles sont excellentes, mais surtout à haut régime du moteur la machine vole littéralement de 90 à 120 km.-h. après quoi elle continue à accélérer encore rapidement jusqu'à 140 km.-h., pour aller au delà elle nécessite un réglage minutieux de l'avance à l'allumage, un super-carburant.

Le type K.H. avec pistons bombés a donné en Angleterre aux essais une vitesse de pointe de 157 km.-h., avec pistons normaux 140 km.

Pour terminer, cette 500 Twin tient avantageusement la Square Four aux grandes vitesses, toutes proportions gardées elle lui est supérieure par son équilibre et sa tenue de route. Une comparaison détaillée fera l'objet d'un prochain entretien.

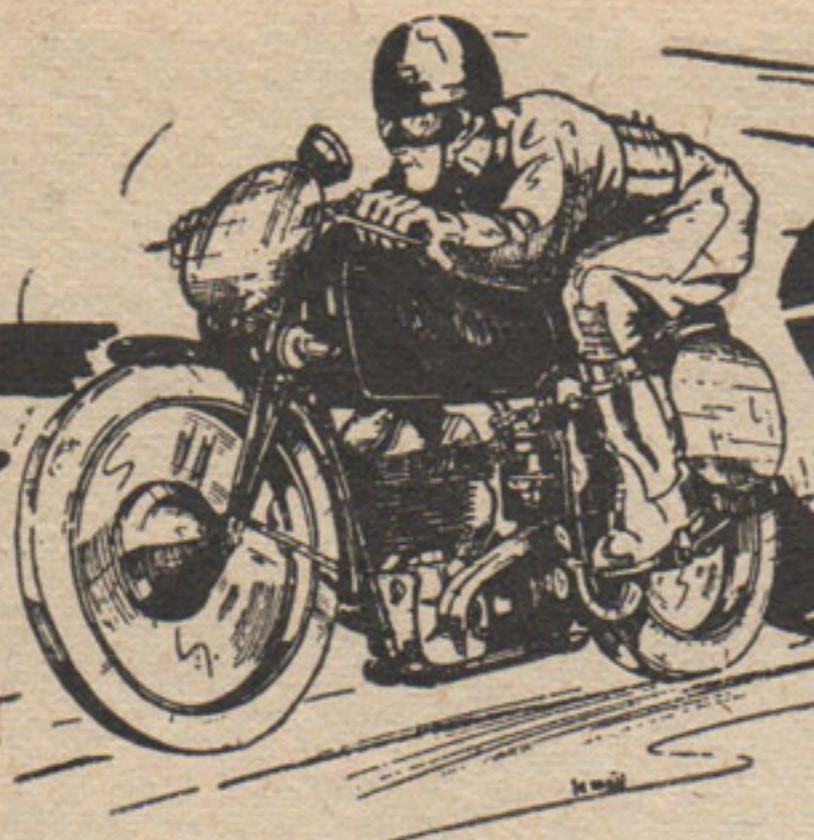
Marianne WEBER.



*L'ensemble n'est-il pas harmonieux ?*



# L'ESPORT



## LE TOURIST TROPHY DE L'ILE DE MAN

La fameuse semaine du T.T a été cette année fertile en émotions. Le mauvais temps a sévi avec rigueur les jours d'entraînement et, lors du premier essai du clubman, pas moins de vingt pilotes revinrent aux stands avec leurs cuirs éraflés et leurs machines portant les traces d'un contact brutal avec le gazon. Le coureur sud-africain, ainsi que T.-R. Bryant, firent une chute mortelle.

Un pilote au guidon d'une 350 cmc. prit un virage trop vite, dérapa et vit sa machine prendre feu. La chaleur était si intense que le goudron de la route fondit à cet endroit, le pilote se sauva à temps.

Pour ajouter une note tragique à ces événements, deux avions qui se rendaient avec des visiteurs à l'aérodrome de l'île du Man se perdirent par suite du brouillard intense, l'un percuta dans une colline et plusieurs victimes, dont la femme de Bert Perrigo, le champion de trials, sont à déplorer; le second appareil plus heureux réussit à se poser sur la mer le bateau de sauvetage lancé à sa recherche put prendre tous les passagers à bord et à les ramener sains et saufs au port de Douglas. C'est sous ces auspices peu favorables que commencèrent les courses qui sont certainement les plus formidables du moment.

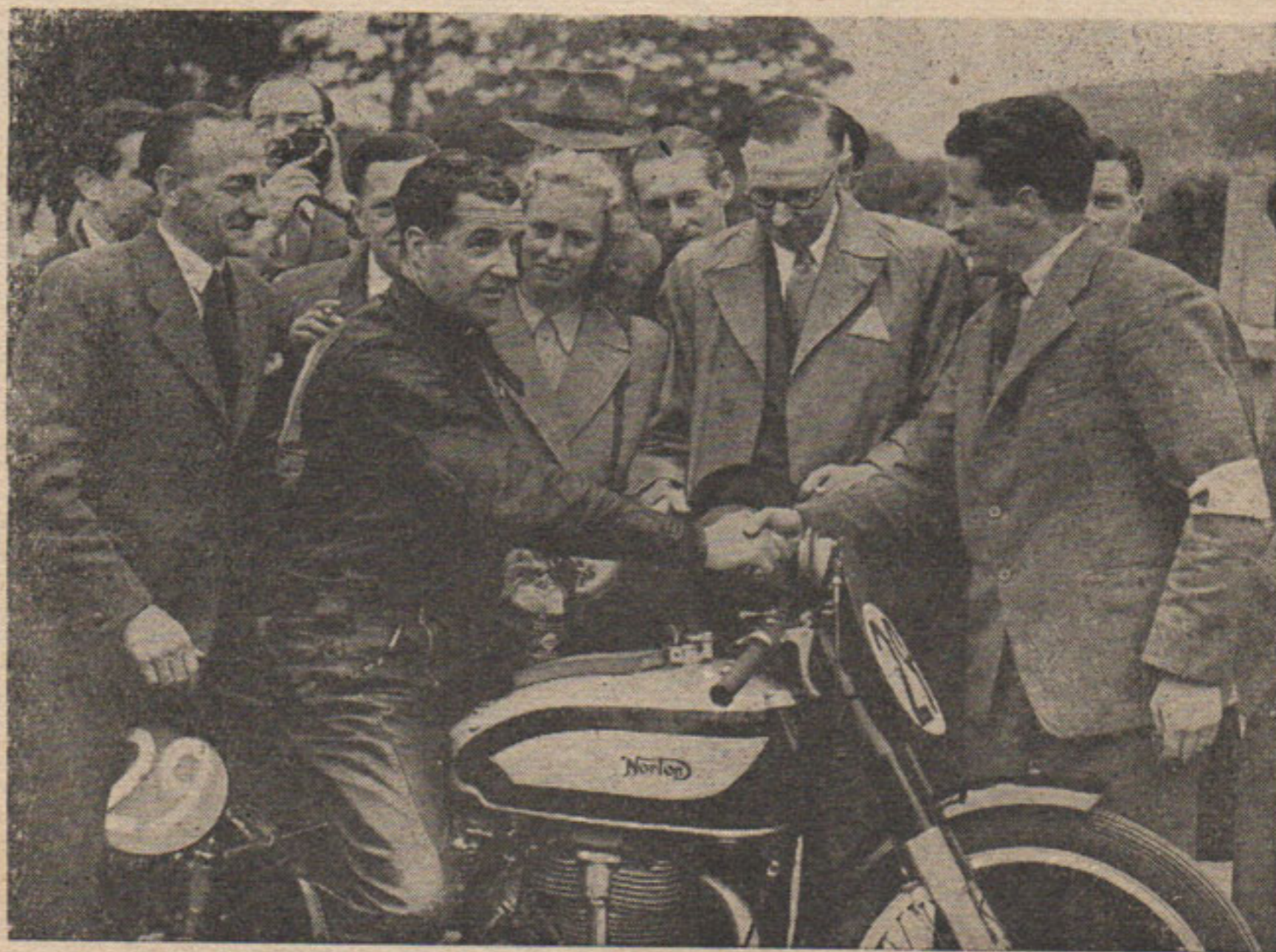
Avant l'épreuve des 350 cmc. ou « Junior » comme on les appelle ici, les pronostics étaient en faveur d'une victoire de l'équipe Norton représentée par Daniell, Bell.

Frith qui, cette année, pilotait une Véloce était considéré comme manquant d'entraînement, cependant il fit montre d'une telle virtuosité qu'il obtint une très belle victoire devant Foster, le vainqueur de l'an dernier. En fait cette année les pronostiqueurs en furent pour leur frais, les résultats renversant tout l'édifice des prévisions établies.

En 500 (Senior), plus de 80 coureurs prirent le départ. Toutes les 15 secondes un coureur roulait sa machine sur la ligne de départ et lorsque le drapeau (portant 3 jambes en son centre, emblème de l'île du Man) s'abaissait, poussait vigoureusement sa machine, sautait en

selle et partait en trombe; pas un pilote n'eut à recommencer l'opération tant les moteurs mirent de bonne volonté à partir. Dès le départ on s'aperçut que les as avaient envie d'en découdre, le champion italien Omobono Tenni, sur sa bicylindre Guzzi, fut le premier à nous servir un frisson d'émotion, il entreprit la descente de Bray Hill à une vitesse formidable, certainement plus de 200 à l'heure, lorsque sa machine commença à onduler d'une façon terrifiante, malgré cela il réussit à conserver sa vitesse et négocia le virage en bas de la côte d'une façon normale; dès son premier tour, départ arrêté, il pulvérisa le record établi par Goodman l'an dernier à l'essence com-

merciale. Graham sur la bicylindre A.J.S. fait son premier tour en 30 secondes, moins vite, puis vient Daniell à 2 secondes puis Lockett (Norton), West (A.J.S.), Foster (Triumph) et A.-J. Bell (Triumph), puis les autres concurrents s'échelonnent à peu d'intervalle. Au second tour Jock West, décidément très en forme, descend Bray Hill à une vitesse record, mais sans dévier d'un centimètre de sa ligne, c'est vraiment un spectacle magnifique, le seul regret que nous puissions formuler, c'est les départs échelonnés qui rendent la course si difficile à suivre, surtout pour les personnes placées loin du tableau d'affichage. Dès le deuxième tour, par suite de l'allure endiablée établie par

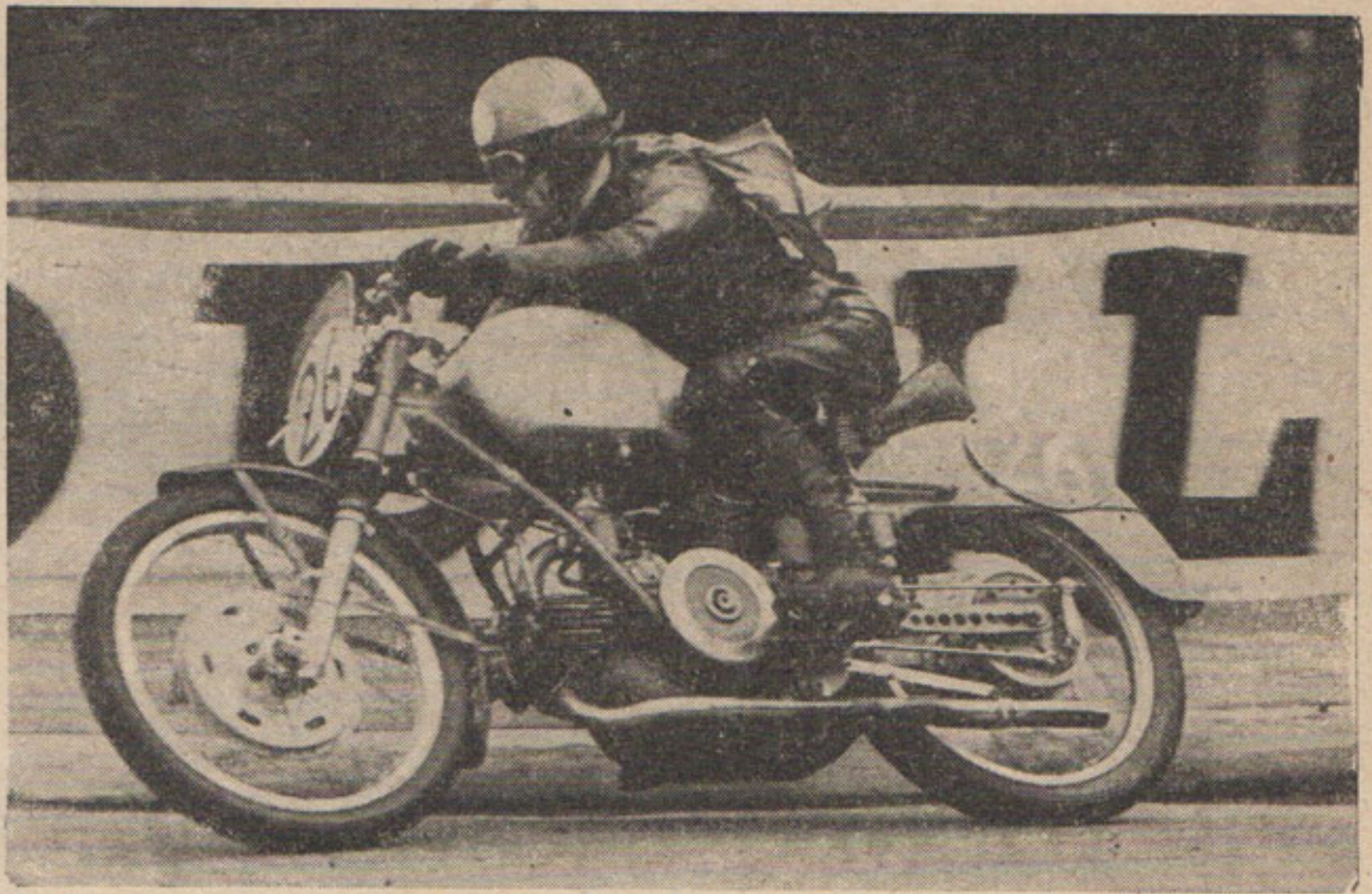


Arthur Bell, vainqueur en 500 cmc. Derrière lui on reconnaît Joe Graig, l'ingénieur responsable de la machine.

Tenni et les as anglais à sa poursuite, la liste des abandons comprend les noms de Frennd (A.J.S. bicylindre) qui cassa sa boîte, Frith (Triumph), Myers et Fenning (Norton). Un coureur, Pusnell (Norton), est tombé au virage de Governor's Bridge. J. Lockett crève son pneu arrière et abandonne ainsi que Foster. Artie Bell passe 4<sup>e</sup> et West 5<sup>e</sup>. K. Bills est 6<sup>e</sup>. Graham (bicylindre A.J.S.) abandonne à Kirchmichaël.

La lutte est serrée et au troisième tour Tenni, Bell et Daniell dans l'ordre ne sont séparés que de quelques secondes, puis vient West à 1 m. 30, puis K. Bills, le 6<sup>e</sup> est W. Doran, un jeune qui jusqu'ici n'était considéré que comme un bon pilote de petits circuits, cette fois en quelques tours du terrible circuit il est sacré champion, son exploit est vraiment méritoire car sa machine, une Norton, Manxman, n'a pas reçu l'attention qui est déployée par les services des courses aux montures officielles des champions qui le précèdent. Au quatrième tour Tenni est déchainé et établit le record du tour de la journée en 25 m. 43 s. (141 km. 776), mais il s'arrête pour changer de bougie, et il en profite pour ravitailler, Bell et Daniell en profitent et au cinquième tour Tenni est 3<sup>e</sup> à 2 m. 9 s. du premier Bell. Jock West très régulier semble attendre une défaillance des trois leaders. Doran est maintenant 5<sup>e</sup> et J.-A. Weddel passe à la sixième place. Le 7<sup>e</sup> est A.-E. Moule (Triumph). La course se déroule à toute allure et N. Christmas tombe et est emmené à l'hôpital, assez sérieusement touché.

A. Bell s'arrête à son stand et repart aussitôt, mais il perd du temps à mettre son moteur en route. Weddel va toujours très vite cependant que Lawson, qui pilote une 350 A.J.S., tombe au virage de Bungalow et il abandonne. Tenni fonce pour rattraper son retard sur Bell mais il tombe en panne de carburant à peu de distance des stands, il doit pousser sa machine et perd quelques précieuses minutes. Au dernier tour un ressort de soupape du cylindre AR casse et la soupape passe à travers le piston, ce qui l'oblige à abandonner. La fin arrive et Bell franchit la ligne d'arrivée,

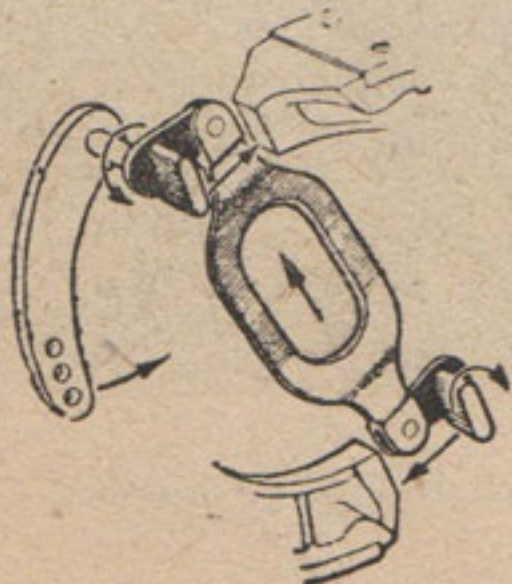
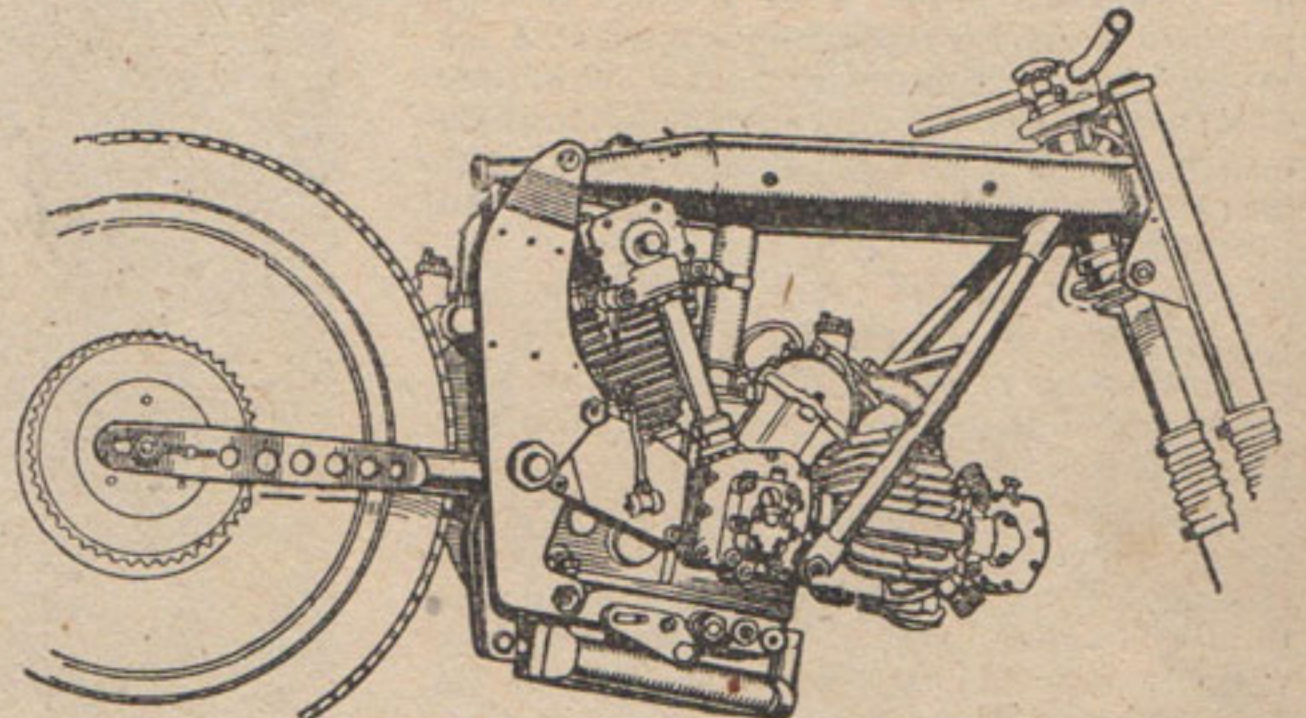
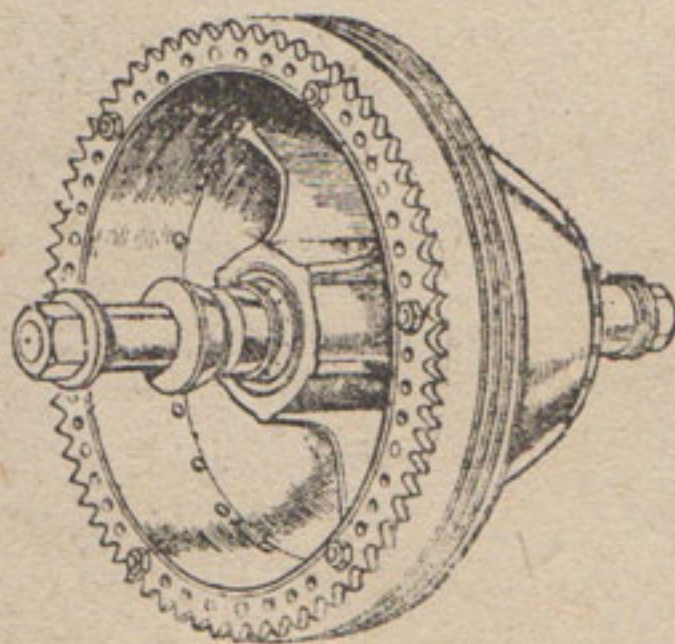
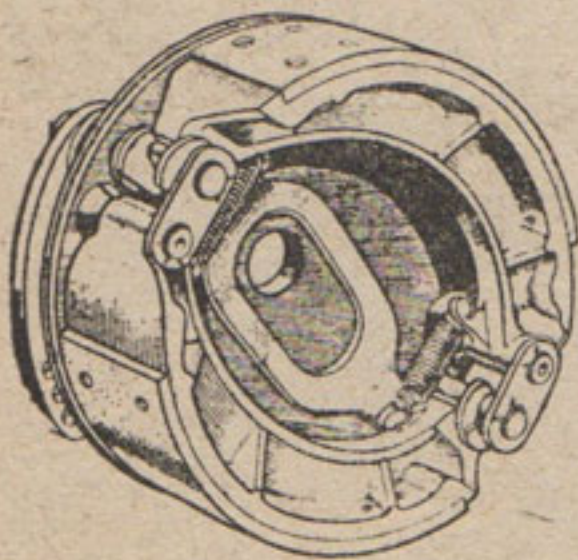
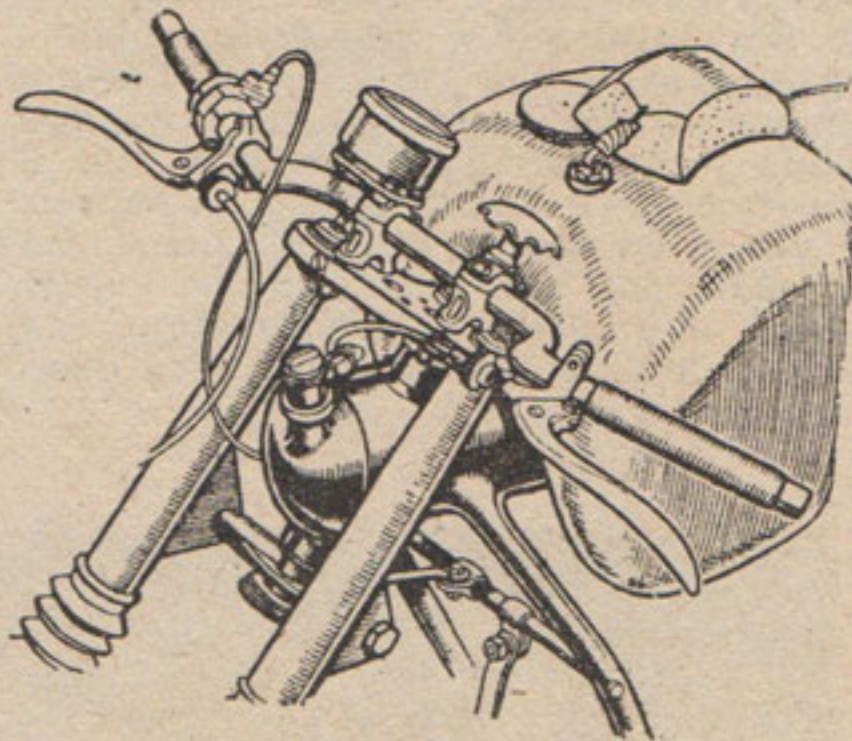


Omobono Tenni fit une exhibition magnifique au T.T.  
Il trouva malheureusement la mort quelques jours plus tard.

le drapeau à damiers étant agité par John Cobb, recordman du monde de vitesse terrestre. Le second, Doran et le 3<sup>e</sup> Weddel pilotaient également des Norton. Le 4<sup>e</sup> est un amateur, G. Mur-

doch, sur une 348 cmc. A.J.S. qu'il avait déjà sonné au cours du T.T. Junior. A part Bell qui pilotait une monte officielle de chez Norton, tous les placés, chevauchaient des machines de course que le premier sportif venu peut acheter, ce qui est à notre avis un des signes les plus encourageants que l'on ait pu observer dans cette épreuve, car il incitera certainement quelques constructeurs à fabriquer des engins de courses. Maintenant il ne nous reste plus qu'à espérer que nos constructeurs auront bientôt les moyens de mettre à la disposition de nos sportifs des engins semblables.

En 250 Lightweight), Maurice Cann (Guzzi) fit une course sans histoire et mena du début du troisième tour à la fin. Le 2<sup>e</sup>, R.-H. Pike, pilotait une petite Rudge 2 soupapes magnifiquement préparée et dotée d'une suspension AR de son cru. Le 3<sup>e</sup> est Beasley (Excelsior



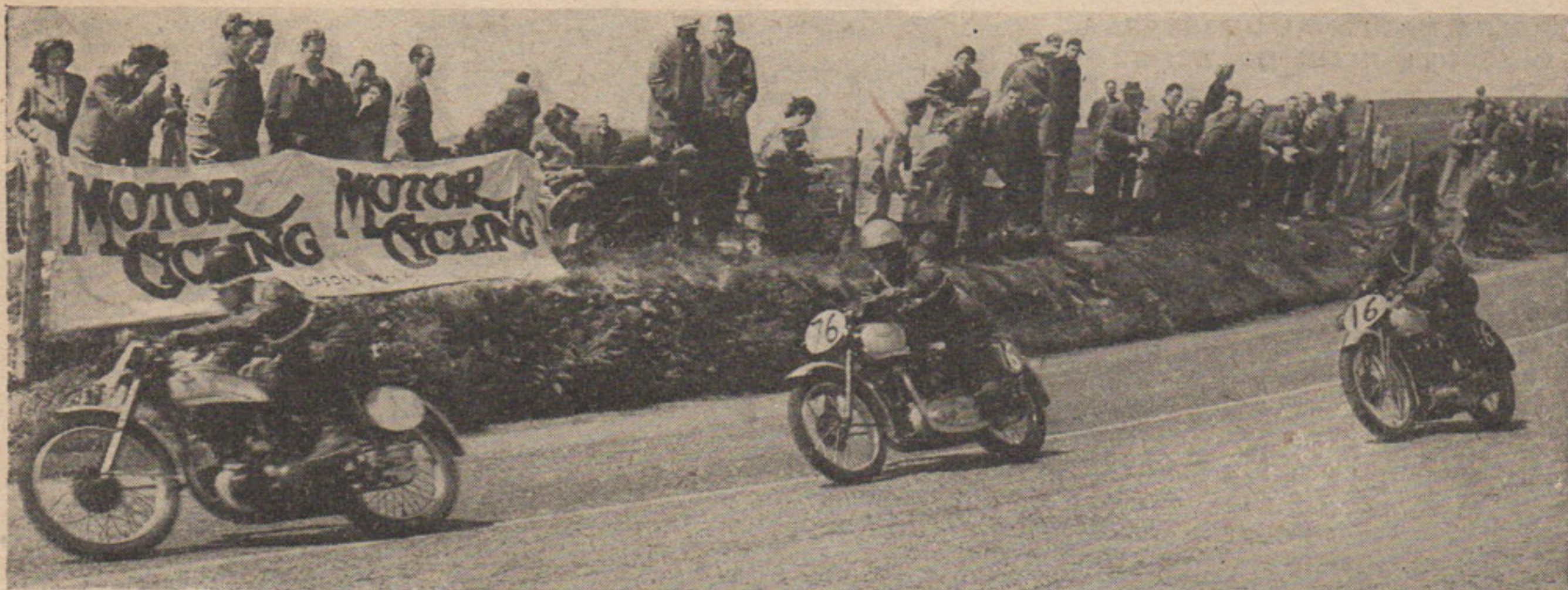
Ci-dessus et à droite : La Guzzi 500 cmc. Le réservoir d'huile fait partie intégrante du cadre, l'orifice de remplissage paraît un peu petit.

Les tambours coniques utilisés sur les Norton officielles, possèdent des mâchoires à grandes surfaces commandées par deux cames.

Dessins : Motorcycle et Motorcycling.

Manxman), Barrington (Guzzi) mena pendant les deux premiers tours, puis rétrograda devant Cann et finalement abandonna à la suite d'ennuis mécaniques.

La course, très dure pour les mécaniques, obligea une grande partie des concurrents à abandonner. Sur 25 partants, 6 seulement purent terminer.



Quelques concurrents en action, pendant le Clubman T.T.

## LE CLUBMAN T.T.



Le Clubman est en passe de devenir la course la plus intéressante de la semaine du T.T. En effet, les spectateurs voient aux prises les machines de série dont ils possèdent parfois un exemplaire eux-mêmes et ils peuvent comparer les mérites et qualités de chaque machine, car presque toutes les marques anglaises y étaient représentées. Il paraît que le chiffre de vente des marques qui y participent monte d'une façon prodigieuse lorsque le succès vient les visiter.

D'ores et déjà on peut être certain que l'année prochaine il y aura un classement séparé pour les machines de plus de 500 cmc. Jusqu'ici l'idée qui prévalait était que le poids et les dimensions des 1.000 cmc. annulaient l'avantage des quelques km.-h. qu'elles possédaient, car sur un circuit aussi sinueux que celui de l'île du Man la maniabilité a une grande importance.

Cette année les Vincent H.R.D. ont démontré que si elles étaient terriblement vites, elles pouvaient aussi bien virer que les 500. (G. Brown, le recordman du tour, n'a-t-il pas arraché son carter d'embrayage à force de virer à mort!) mais malchanceux il resta en panne d'essence à quelques kilomètres de l'arrivée, son avance était telle qu'il eût le temps de pousser son engin jusque sur la ligne d'arrivée et d'être classé sixième.

L'épreuve a été remportée par Daniels (ne pas confondre avec Daniell de chez Norton) sur Vincent H.R.D., le second P. Heath, notre confrère du « Motor-Cycling », pilotait sa Vincent H.R.D. Rapide; 3° Stevens (Norton); 4° Mac Veigh (Triumph).

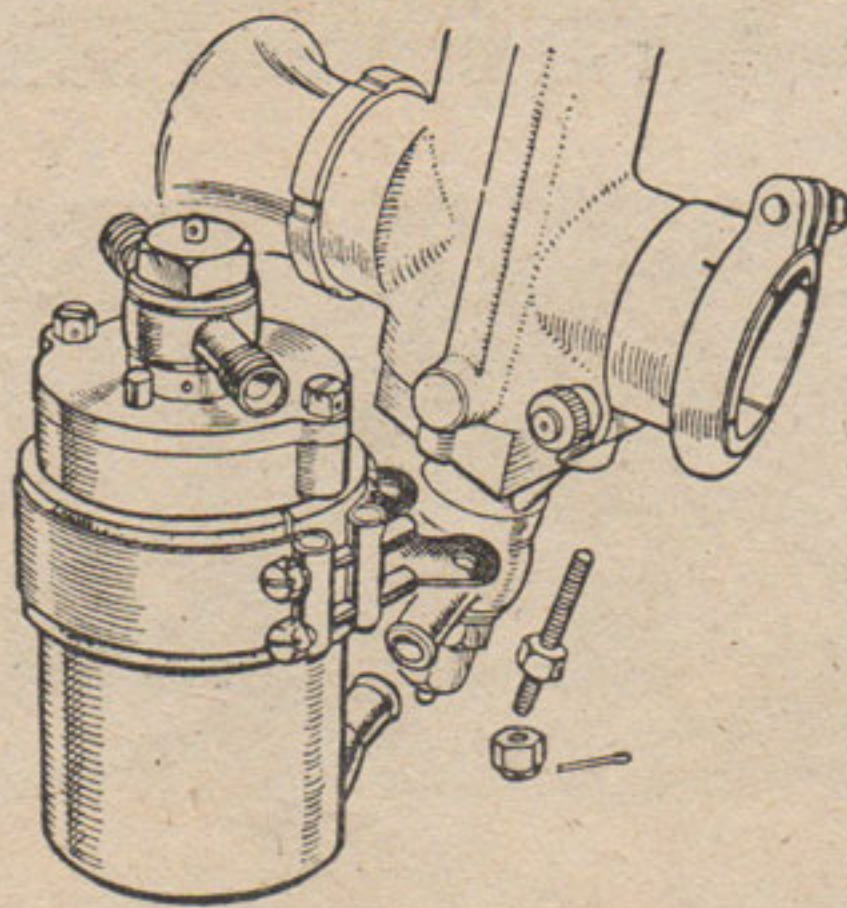
En 350, Hazelhurst gagna sur sa Vélocette.

En 250, c'est Lockwood sur sa vieille Excelsior qui termina en tête.

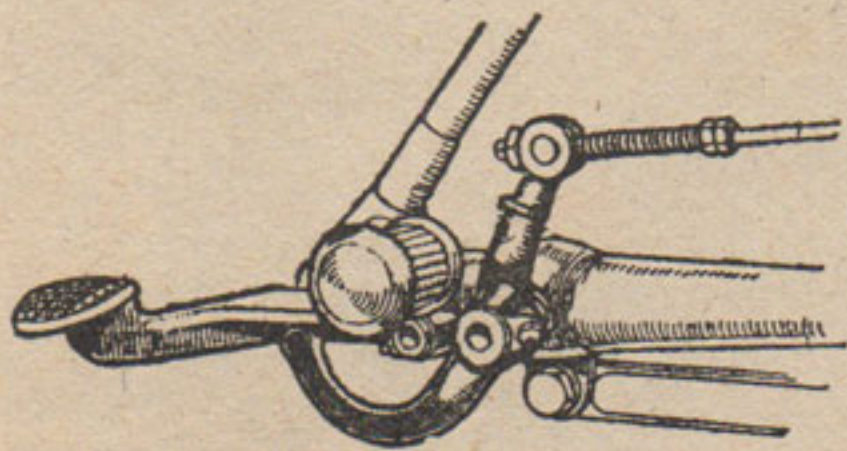
Ces courses eurent lieu sur quatre tours, départ moteur arrêté, mise en route au kick dès que le drapeau s'abaissait sous l'œil scrutateur des commissaires.

La moyenne horaire de Daniels est supérieure à celle du second du T.T. Senior « International », cette course est la consécration des qualités des Vincent « Rapide ». En effet sur les six premiers, quatre pilotaient ces superbes pièces de mécanique dont l'accélération et le freinage laissèrent rêveurs pas mal de spectateurs.

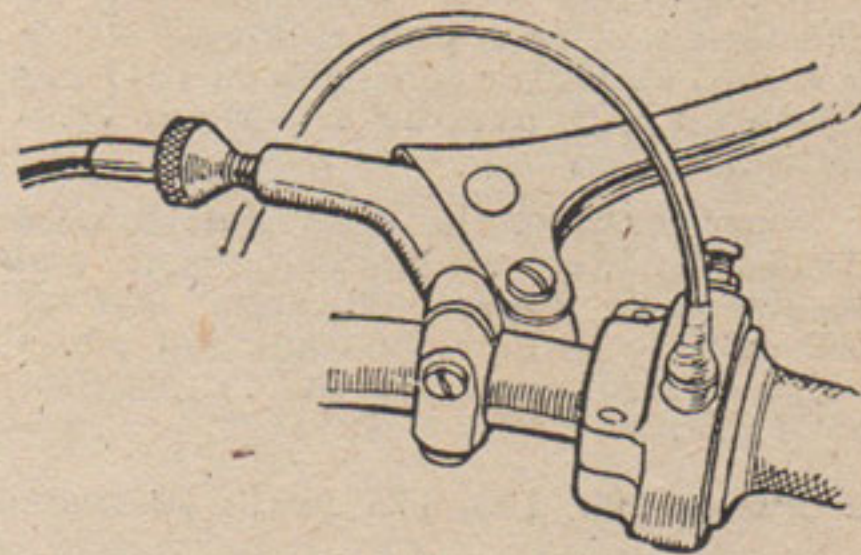
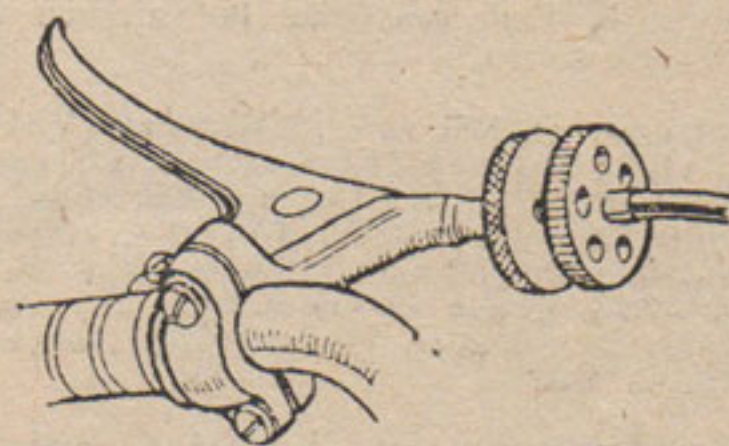
DJIN.



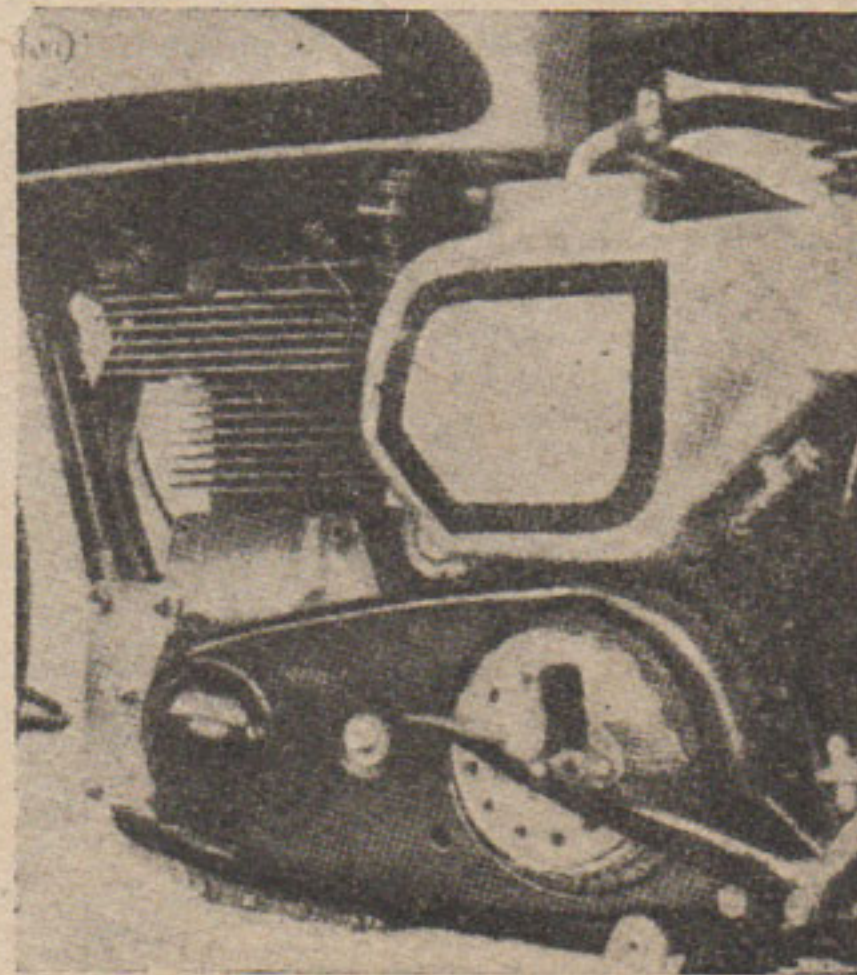
Sur le nouveau carburateur Amal notez l'arrivée d'essence double à la partie supérieure de la cuve et le support élastique.



Un système de pédale de frein utilisé sur les Vélocette, il évite de sentir au freinage les réactions de la suspension.



Sur la machine de Barrington, réglage rapide des commandes d'embrayage et de frein, facilité par des boutons molletés.



Les Norton possèdent un carter de chaîne primaire, démasquant partiellement l'embrayage. Notez également la plaque soudée sur la pédale de frein évitant le contact du pied sur l'embrayage.

### CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE DU MOTO-CLUB DU BERRY

Le 6 juin 1948 a eu lieu à Bourges, sur le magnifique et habituel parcours de Séraucourt, le 3<sup>e</sup> Circuit national de vitesse organisé par le Moto-Club du Berry.

Un temps splendide engageait les spectateurs, dont le nombre peut être évalué à plus de 12.000. à venir applaudir les as de la moto et du side.

Parmi les engagés, il faut noter les noms des meilleurs pilotes du Motor-Club de Paris, du Moto-Club de Touraine, de l'Amicale Motor-Club de l'Orléanais, du Moto-Club d'Auvergne, de l'Association Motocycliste de la Seine, du Moto-Club du Berry, etc...

Signalons les performances et la classe des pilotes, Valeyre, Péchon, Maury, Lamontagne, Raudet, Léchelon, Bourgeois, Remondin, Aymo, et bien d'autres.

Les Berruyers, que la chance ne favorisait pas, brillèrent par leur rapidité, comme le fait ressortir le tableau des meilleurs tours.

100 cmc. et 125 cmc. : Michaud (M.C.B.), 1 m. 11 s., moyenne 65 km.-h. 910; 175 cmc. : Valeyre (M.C.A.), 1 m. 03 s., moyenne 74 km.-h.; 250 cmc. : Raudet (M.C.B.), 1 m. 01 s., moyenne 76 km.-h. 970; 350 cmc. : Lamontagne (M.C.), 58 s. 4/5, moyenne 79 km.-h. 590; 500 cmc. : Léchelon (M.C.B.), 56 s. 4/5, moyenne 83 km.-h. 360.

Remarquons que Léchelon sur sa Sarolea-Gregoire a pulvérisé cette année le record établi sur ce circuit en 1947 par Aymo du M.C. avec 59 s. 2/5 sur Vélocette 350 cmc.

Pour terminer la série des courses motos, disputées avec acharnement, une spectaculaire course de sides 500 et 600 cmc. se déroula, mettant aux prises les plus valeureux pilotes de M.C., M.C.A. et M.C.T.

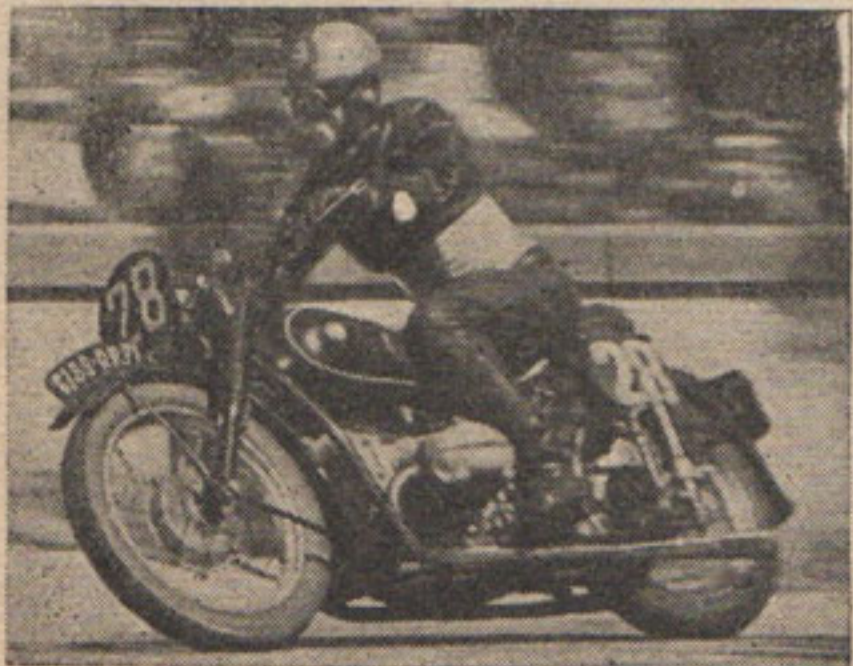
*Course de 100, 125, 175 cmc. : 12 tours.*

Valeyre (175) prend la tête dès le départ et termine 1<sup>er</sup> devant Péchon qui se classe 1<sup>er</sup> en 100.

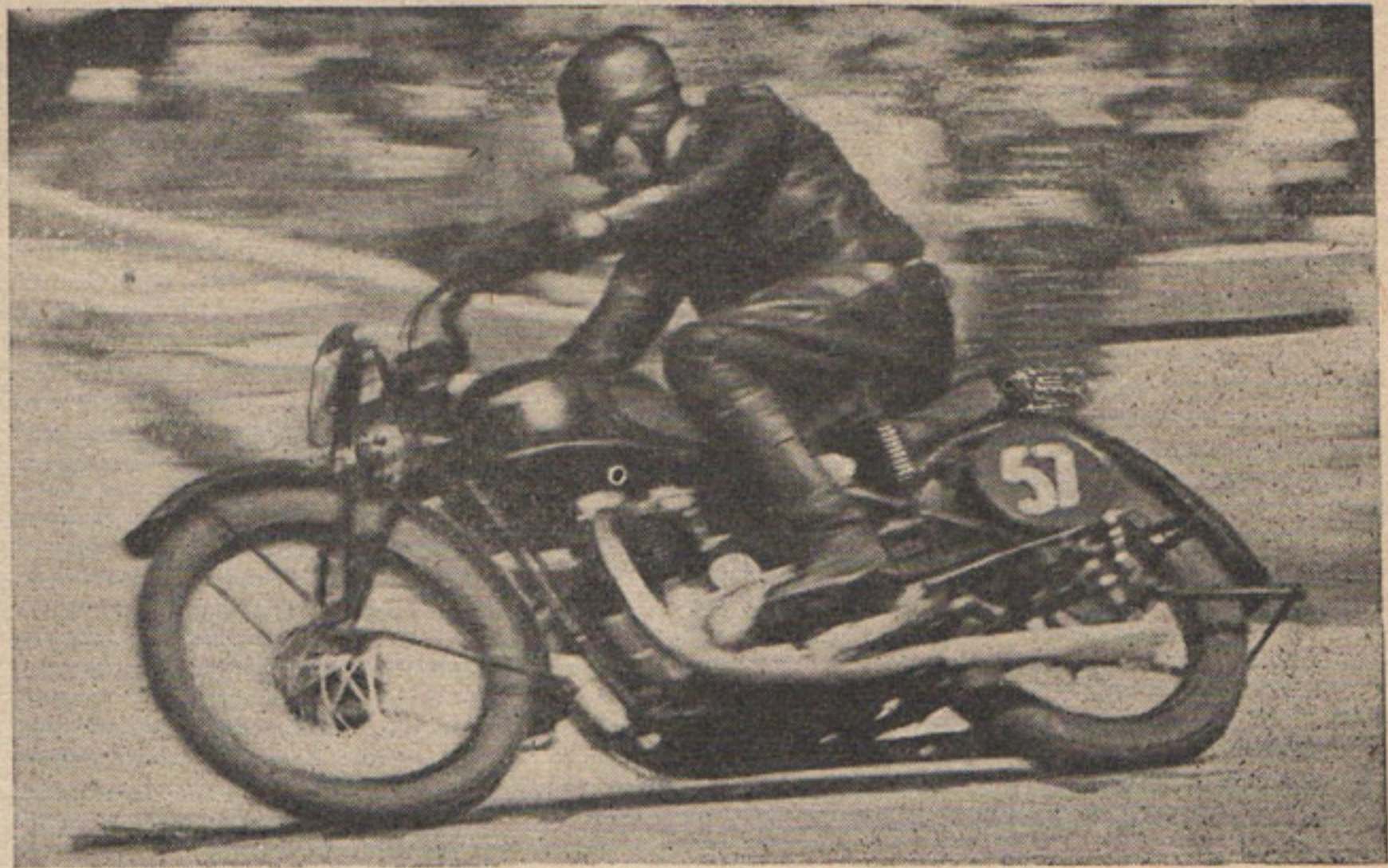
Regrettons le mauvais départ de Michaud qui, parti avec un tour de retard, fit une course magnifique.

175 cmc. : 1. Valeyre (M.C.A.), 12 t. soit 15 km. 600 en 12 m. 55 s.; 2. Rouhet (M.C.A.); 3. Fleur (M.C.).

100 et 125 cmc. : 1. Péchon (M.C.T.); 2. Bourgeois (M.C.T.); 3. Sablé (M.C.); 4. Gauthier (M.C.B.).

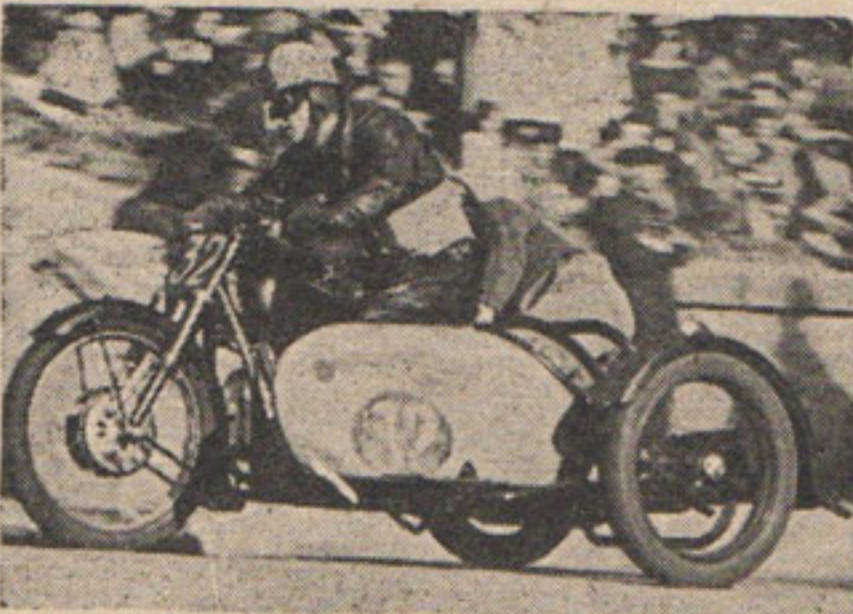
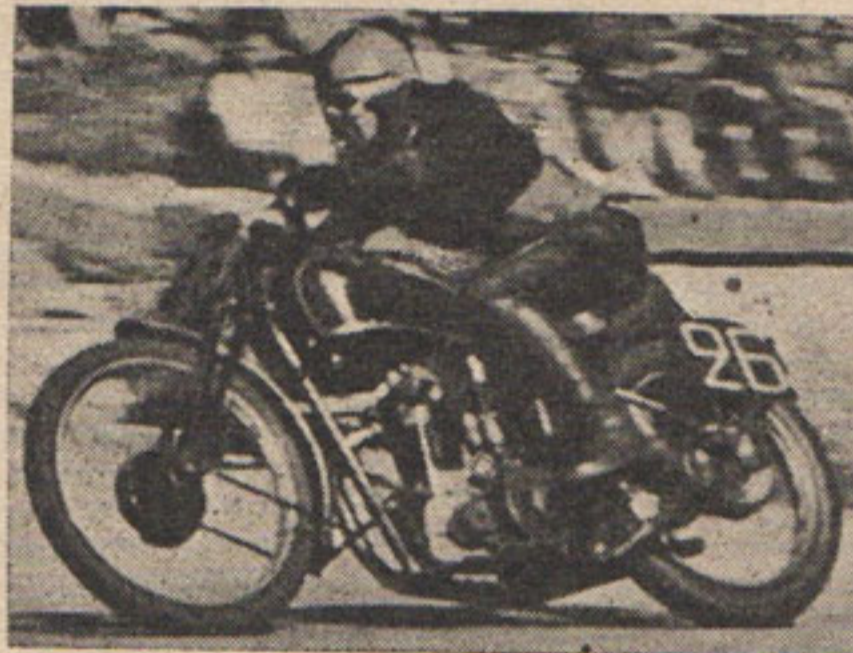


Aymo du Motor, en 500 cmc.



Ci-dessus :  
Valeyre du M.C.A., brillant vainqueur en 500 cmc.

A gauche :  
Lamontagne, en 350 cmc.  
Florit, side-car 600 cmc.  
Un passage de Gauthier sur 100 cmc.



*Course des 250 cmc. : 15 tours.*

Course très disputée mais meurtrière pour les mécaniques. En effet Cardon est contraint à l'abandon vers la mi-course après avoir tenu longtemps la tête. A deux tours de la fin Raudet, passé en seconde position après une très belle course, se voit abandonné par son embrayage. Maury, d'Orléans, triomphe.

1. Maury (A.M.C.O.), 15 t., soit 19 km. 500 en 15 m. 47 s.; 2. Juigné (M.C.T.); 3. Renaume (M.C.T.); 4. Lamne (M.C.); 5. Auger (M.C.B.).

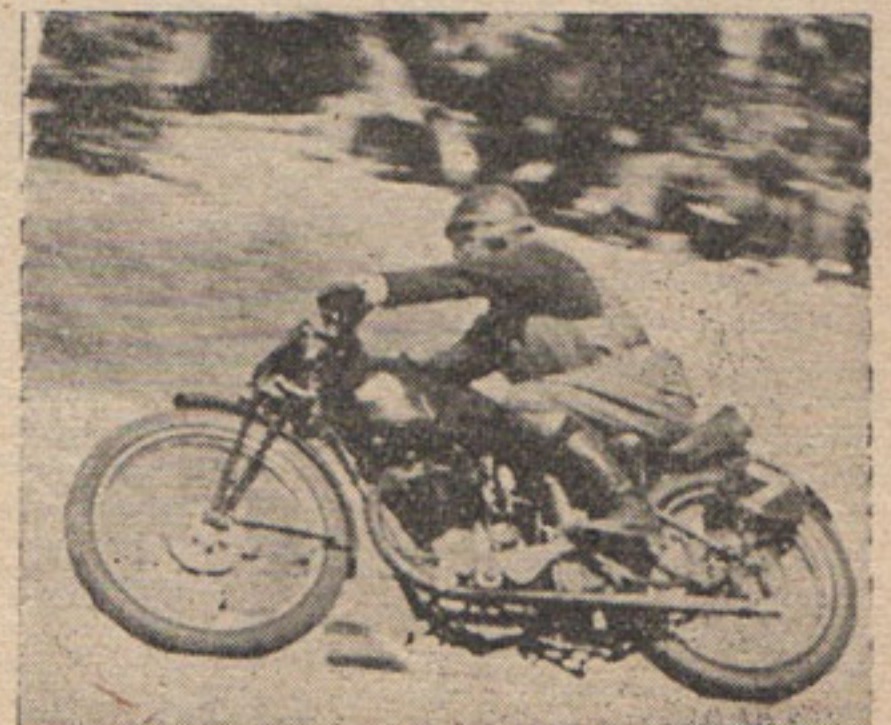
*Course des 350 cmc.*

Deux séries de 10 tours départagent les concurrents dont le nombre est trop élevé. Les quatre premiers de chaque série sont qualifiés pour la finale.

1<sup>re</sup> série.— 1. Remondin (M.C.A.); 2. Cherrier (M.C.); 3. Lamontagne (M.C.); 4. Piednoir (A.M.C.O.).

2<sup>e</sup> série.— 1. Bouin (A.M.C.O.); 2. Jean Georges (M.C.T.); 3. Rouchy (A.M.S.); 4. Mulhausen (M.C.B.).

La finale donne lieu à une magnifique dispute entre Remondin, tenant long-



Léchelon du M.C.B. en 500 cmc.

temps la tête devant Lamontagne et Cherrier. Un duel acharné laisse finalement la place de 1<sup>er</sup> à Lamontagne.

1. Lamontagne (M.C.), 15 t., soit 19 km. 500 en 14 m. 56 s.; 2. Remondin (M.C.A.); 3. Cherrier (M.C.); 4. Jean Georges (M.C.T.); 5. Pied-noir (A.M.C.O.); 6. Bouin (A.M.C.O.); 7. Mulhausen (M.C.B.).

*Course des 500 cmc.*

Là encore nécessité de faire deux séries de 10 tours.

Au cours de la 1<sup>re</sup> série Fortin, M.C.B., faisant une belle course, heurte les bottes de paille, alors qu'il doublait Aymo.

Dans la seconde série, Léchelon, M.C.B., fait une formidable impression et tient la tête du 2<sup>e</sup> tour jusqu'à la fin.

1<sup>re</sup> série. — 1. Aymo (M.C.); 2. Bourgeois (M.C.T.); 3. Cherrier (M.C.); 4. Rouhet (M.C.A.).

2<sup>e</sup> série. — 1. Léchelon (M.C.B.); 2. Valeyre (M.C.A.); 3. Belkechout (M.C.); 4. Perrault (A.M.C.O.).

La finale donne lieu à une terrible empoignade entre Léchelon et Valeyre. Le Berruyer attaque le Clermontois, mais est victime d'un léger accrochage au 6<sup>e</sup> tour perdant un temps précieux. Il effectue alors un retour formidable en



*Maury de l'A.M.C.O., bien heureux de sa victoire en 250 cmc.*

battant plusieurs fois le record du tour. Il termine à une longueur derrière Aymo.

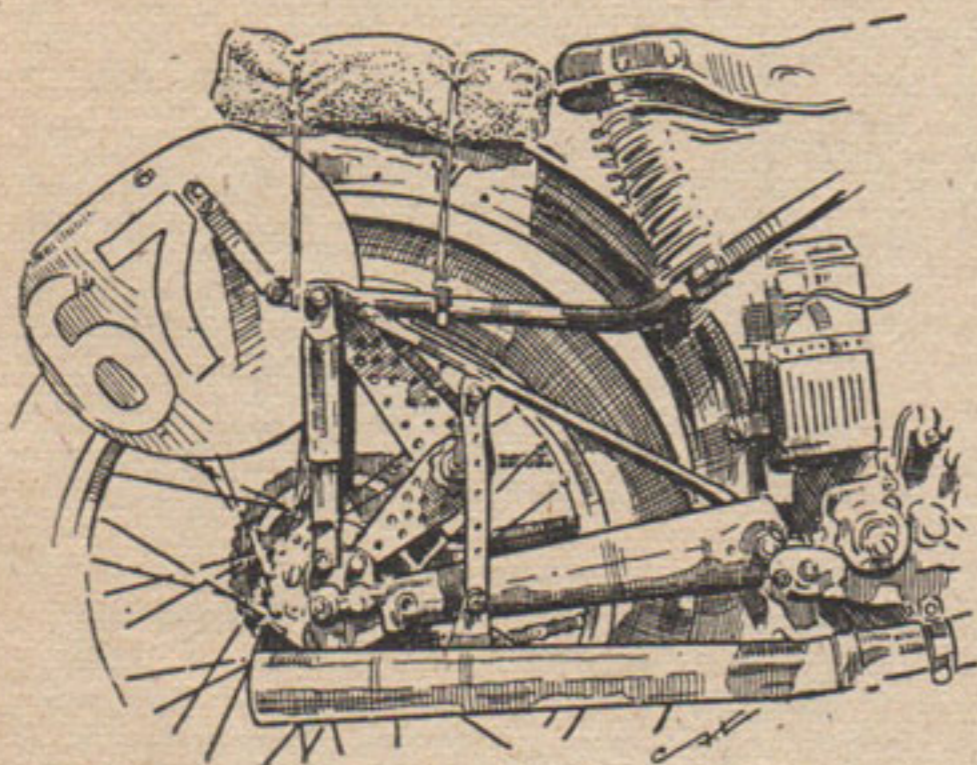
1. Valeyre (M.C.A.), 15 t., soit 19 km. 500 en 14 m. 55 s.; 2. Bourgeois (M.C.T.); 3. Aymo (M.C.); 4. Léchelon (M.C.B.).

*Course des sides 500 et 600 cmc.*

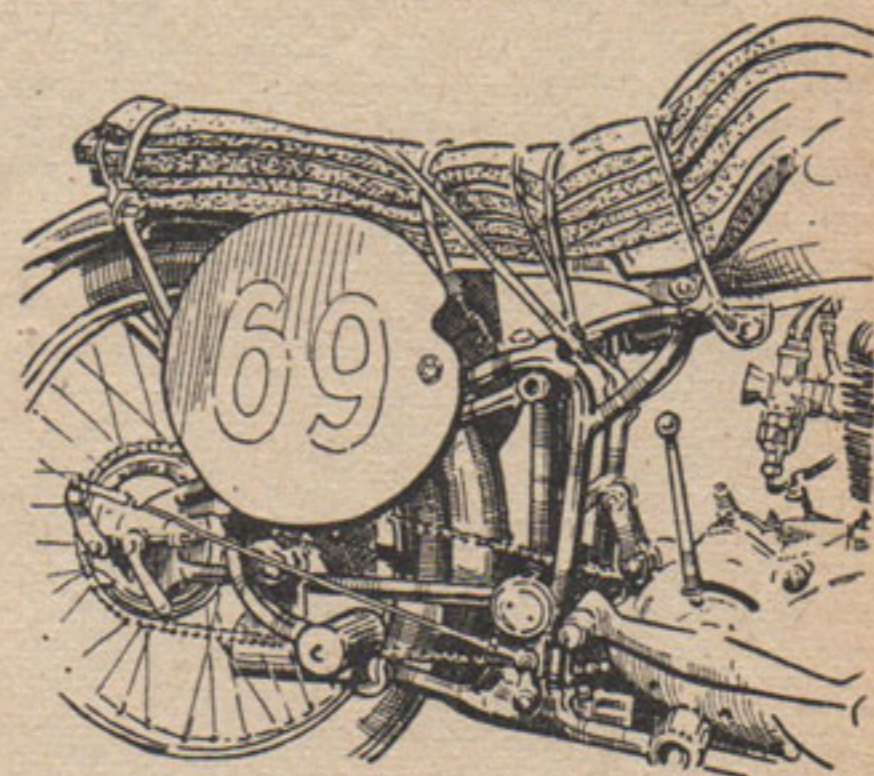
Sept sides prennent le départ et une très belle poursuite s'engage, faisant ressortir l'audace et la virtuosité des pilotes et des passagers.

1. Florit (M.C.), 20 t., soit 26 km. en 23 m. 19 s.; 2. Morin (M.C.); 3. Delaunay (M.C.); 4. Bourgeois (M.C.T.); 5. Engel (M.C.).

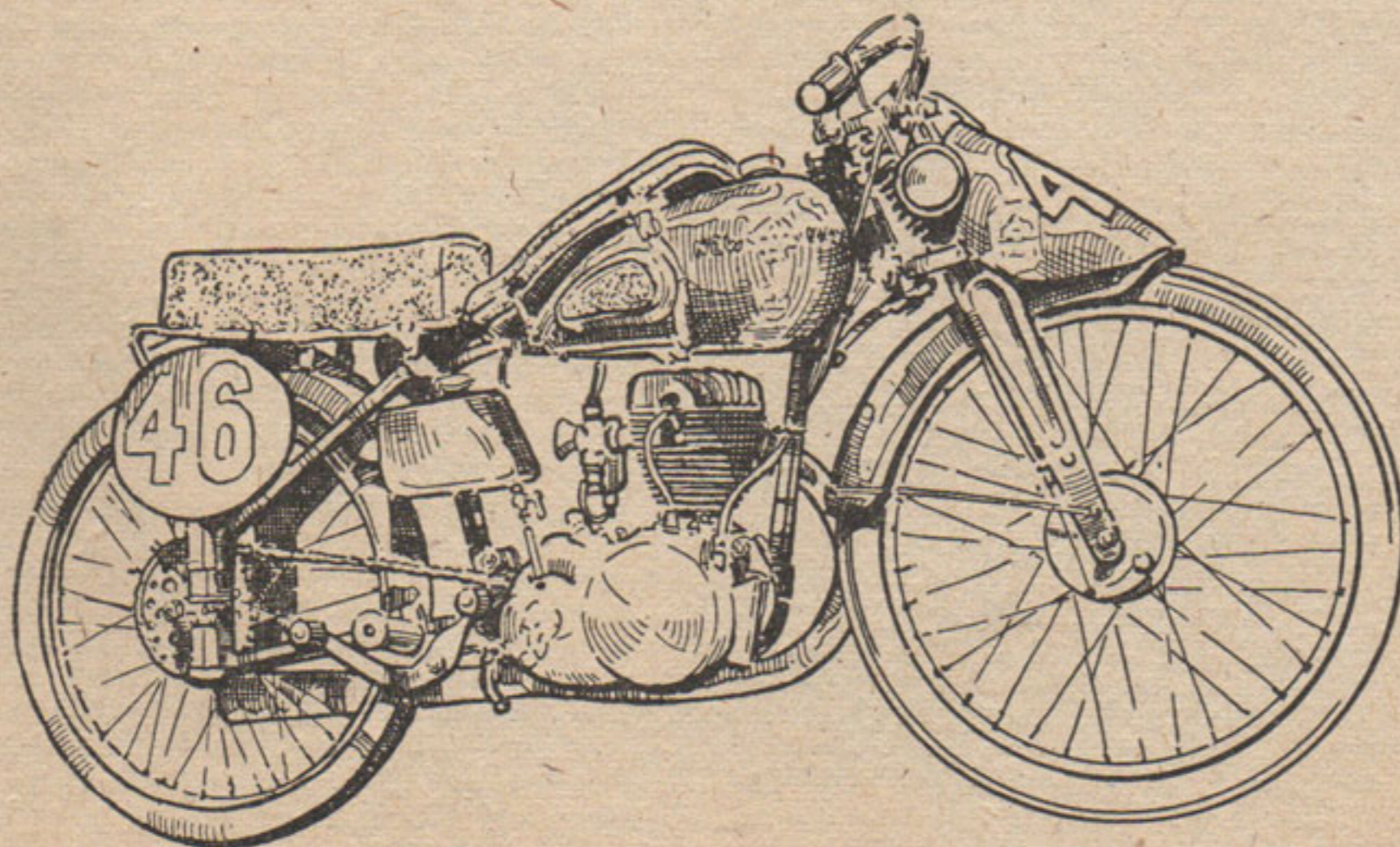
Cette course est suivie d'une impressionnante démonstration d'acrobatie sur side avec et sans passager, exécutée par Morin du M.C. qui remporte un grand succès.



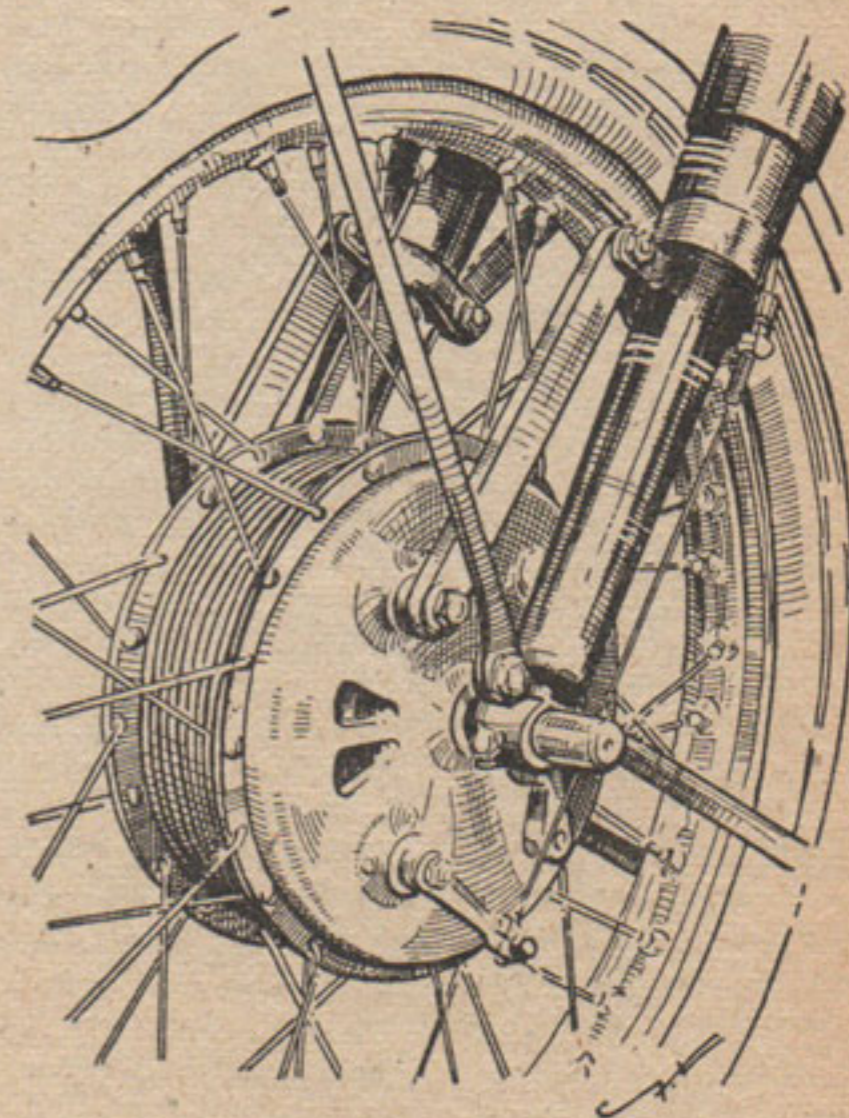
*La suspension arrière établie par Juigné du M.C. de Tours.*



*Notez le siège et la suspension de cette 125 cmc.*



*Remarquez sur cette 125 cmc, grée pour la compétition, le réservoir d'huile séparé pour graissage carter sec.*



*La machine de Florit comportait un double tambour de frein, monté par Patural.*

Cette année, plus encore que les années précédentes, la course a remporté un magnifique succès que les actifs organisateurs du M.C.B. méritent parfaitement.

Ce succès ne pût être obtenu que grâce à l'incontestable dévouement d'hommes tels que Norbert Raudet, président, et Guerry, secrétaire, secondés par Veillot, trésorier et tant d'autres.

Le public enthousiasmé ne manqua pas de remarquer l'organisation absolument parfaite de la course, les services d'ordre et de sécurité qui permirent aux diverses épreuves de se dérouler rapidement.

Notons enfin que la coupe inter-clubs, disputée sur les quatre catégories motos, quitte cette année le Motor-Club pour aller récompenser de leurs efforts les coureurs du M.C. d'Auvergne.

Cette coupe en argent massif ciselé, offerte par l'Automobile-Club du Centre restera la propriété du Club l'ayant remportée deux années consécutives.



## LE MOTO-BALL EN ZONE SUD

En division nationale les trois clubs de Carpentras, Aix et Avignon ont terminé leurs matches aller.

Le premier de ces matches a vu le Racer de Carpentras, champion de France, faire le draw à Aix avec les Aixois. Score 1 à 1.

Au second match, Carpentras sur son terrain a battu Avignon par 4 à 1. Enfin, le dernier match a permis aux Avignonnais recevant Aix de battre ces derniers par 2 à 1.

Le Racer de Carpentras arrive donc nettement en tête. L'équipe cette année a la même formation que l'année dernière et garde toutes ses chances de conserver le titre qu'elle possède.

En matches de barrage pour accès à la division nationale, c'est l'équipe de Villefranche-sur-Saône qui s'est qualifiée aux dépens de Villeneuve-lès-Avignon et du Forez de Saint-Etienne.

Ces deux derniers clubs retombent donc en division d'excellence, où ils pourront sans doute jouer les premiers plans.

Avec eux il faut citer Cavaillon, une nouvelle formation du Motoball, emmenée par l'ex-capitaine avignonnais Pradès, et le Racer d'excellence de Carpentras, équipe cadette des champions de France formée exclusivement de jeunes éléments qui semblent vouloir marcher sur les traces de leurs aînés.

Les rencontres de coupe de France se disputent en principe chaque premier dimanche du mois, sans considération de division d'excellence ou nationale. Au premier tour Avignon, détenteur de la coupe 47, était exempt. Au second tour, c'est Aix qui a tiré l'impair. Toutes les vedettes sont encore en course à ce second tour. Notons que dans la coupe Carpentras n'a engagé qu'une seule équipe, ce qui donne aux Comtadins un avantage appréciable puisqu'ils ont une douzaine de joueurs possibles à leur disposition.

Yves GAILLARD.

\*\*\*

Après sa défaite en Barrage Division Nationale par le M.C. Villefranche, beaucoup de supporters doutaient de la valeur de notre équipe stéphanoise qui disputera dans les dimanches à venir le Championnat d'Excellence.

Dimanche à Dunières les Foréziens, très en verve, ont remporté une victoire bien méritée par 4 buts à 0, au détriment du M.B.C. du Languedoc.

L'équipe stéphanoise se composait comme suit :

*Avants* : Delabre, Houg Didier, Cuomo, Gagnaire.

*Arrière* : Davier (capitaine).

*Goal* : Vial.

La formation du Languedoc comprenait :

*Avants* : Cerb B., Coulon, Vergnes.

*Arrière* : Vial.

*Goal* : Siok.

*Remplaçant* : Banache.

Après deux minutes de jeu, Houg marquait le premier but.

Dans la suite de la partie Houg se montra en grande forme puisqu'il réédita son exploit avant la fin de la première période et marqua un second but en deuxième période.

Gagnaire également sur corner tiré par Delabre marqua 1 but.

En troisième période, malgré tous les efforts de Cerb, les Languedociens ne purent sauver l'honneur.

La fougue de Cuomo et le jeu scientifique de Davier furent très remarquables.

Arbitrage satisfaisant quoique un peu libéral de M. Moreau.

\*\*\*

Au cours d'une réunion tenue à Avignon, samedi 19 juin, par la Ligue de zone sud de Moto-Ball F.F.M., le calendrier des rencontres a été établi comme ci-après.

En ce qui concerne le Moto-Ball-Sport-Forézien, un déplacement important aura lieu dimanche à Dunières, pour rencontrer le M.B.C. du Languedoc.

La composition de l'équipe du Languedoc sera la suivante :

*Goal* : Ciok. *Arrière* : Vial. *Avants* : Cède, Coulon, Jean. *Remplaçant* : Balas.

Nous communiquerons prochainement la formation Forézienne à l'issue de la réunion tenue jeudi, au café Rouchouse, à 20 h. 30.

Précisons qu'à 10 heures, à Dunières, un Rallye Montgolfière, organisé par le Football-Club de Dunières et ouvert aux cyclistes, motocyclistes et automobilistes, obtiendra certainement un grand succès de participation en raison des nombreux prix alloués.

Inscription des concurrents et des participants S.M.F. le plus tôt possible au café Rouchouse, 28, rue du 11-Novembre, Saint-Etienne.

## CALENDRIER DIVISION EXCELLENCE, ZONE SUD

11 juillet. — Ondaine-Villeneuve, arb. M. Moreau.

18 juillet. — Vaison-Ondaine, arb. M. Quiminal.

25 juillet. —

1<sup>er</sup> août. — Ondaine-Vaison, arb. M. Moreau.

8 août. — Cavaillon-Ondaine, arb. M. Quiminal.

15 août. — Marignane-Ondaine, arb. M. Teissier.

22 août. — Ondaine-Forézien, arb. M. Richter.

29 août. — Villeneuve-Ondaine, arb. M. Richter.

5 septembre. — Ondaine-Camaret, arb. M. Moreau.

12 septembre. — Ondaine-Cavaillon, arb. M. Laurent.

19 septembre. — Ondaine-Marignane, arb. M. Moreau.

26 septembre. — Camaret-Ondaine, arb. M. Calid.

3 octobre. —

10 octobre. — Ondaine-Carpentras, arb. M. Laurent.

17 octobre. — Ondaine-Montoux, arb. M. Moreau.

24 octobre. —

31 octobre. — Carpentras-Ondaine, arb. M. Calid.

## EN COUPE DE FRANCE AVIGNON ÉLIMINE AIX PAR 1 à 0

C'est sur leur propre terrain que les Aixois ont été éliminés de la Coupe de France par le M.B.C. Avignon. Partie splendide, jouée devant un public considérable et dans laquelle les Avignonnais manifestèrent plus d'autorité, plus de science et plus de métier que leurs courageux et bonillants adversaires. Joué à une vitesse infernale, ce match fut passionnant et jusqu'aux dernières minutes son résultat était incertain.

Les attaques avignonnaises, bien menées, se brisaient devant une défense qui se tira à son honneur d'une écrasante besogne, tandis que les contre-attaques aixoises, en des rushes puissants, venaient se heurter contre un Blanchard et un Primaz qui ont retrouvé leur grande forme. Tous les avants avignonnais sont à créditer d'un très grand match, toute l'équipe est à féliciter, y compris le mécanicien Nougier. A Aix, Baudino fut le meilleur attaquant et l'arrière et le goal se tirèrent à leur honneur de maintes situations critiques.

Cette splendide victoire d'Avignon sur le terrain d'Aix, sur lequel les locaux ne furent encore battus, permet aux détenteurs actuels de la Coupe de conserver une ambition paraissant bien légitime, celle de conserver le Trophée 1948. Elle autorise aussi les plus grands espoirs dans le Championnat de France Division nationale et, dimanche, en recevant le prestigieux S.U.M.A. de Troyes, Avignon aura l'occasion de montrer à son cher public tout ce dont il est capable.

### QUELQUES MOTS SUR LE IV<sup>e</sup> CIRCUIT DE LA CAMBRE A BRUXELLES

Le 13 juin 1948, l'Union Motoriste Uccloise a vu sous un soleil de plomb se courir le IV<sup>e</sup> Circuit dans le décor champêtre du bois de la Cambre.

Un bref historique de ce circuit nous apprendra qu'il est l'œuvre du président de ce club, M. Libberecht qui, dès 1945, pris l'initiative de réaliser un rêve qu'il chérissait secrètement depuis toute la guerre; chacun de ces circuits fut un succès grandissant.

En 1946, ce fut le célèbre duel Anderson-Grizzly qui se termina par la prodigieuse victoire de ce dernier. Hélas, quelques semaines plus tard Grizzly était ravi à la vie au plein cœur de l'action, quelque part sur la côte belge. L'an dernier ce fut l'apparition victorieuse de Withworth sur le sol belge. Et cette année voit, pour la première fois depuis l'avant-guerre, l'apparition de quelques as italiens. Ambrosini fut le partenaire dangereux et bril-



De gauche à droite, M. Libberecht, Ambrosini, Marianne Weber, F. Anderson.

lant de Anderson, montant tous deux des Guzzis, et se disputant la victoire avec cette âpreté qui fait toute la beauté de la compétition motocycliste.

En 250 cmc. et en 500 cmc. ce fut Fergus qui fut favorisé des dieux.

Ambrosini ne courut pas en 350 et cette fois ce fut le Français Houel qui disputa la victoire à l'as britannique. Compte tenu de la rapidité des machines, le mérite du second est grand. Etaient également engagés les Italiens Baviera et Rovaris; les Anglais Bruguière et Barnes; les Finlandais Holtming et Sirkia; les Hollandais Simons, Poel, Van Ryswyk; les Luxembourgeois Nennig et Simons; les Français Penin, Berlie, Barde; les Belges Goffin, Laurent, Ergé, Martin; les Autrichiens Gross et Ticela et d'autres encore. Il n'y avait pas de course pour side car, par décision de la fédération belge.

Entre autre celle-ci jugeant le circuit dangereux avait introduit cette année deux chicanes qui, si elles réduisirent les moyennes de 15 kilomètres, n'en furent pas moins très critiquées par l'unanimité des coureurs qui, pour la plupart, connaissent l'ancien circuit. Ce détail fort heureusement ne fut pas cause d'accident, pas plus que le circuit primitif, aussi sera-t-il aisé à la Fédération de rétablir l'ancien circuit puisque l'avis des intéressés abonde dans ce sens.



Georges Houel après sa belle course.

Je terminerai en formant le vœu de voir l'an prochain une équipe française nombreuse à notre circuit.

M. W.

**Classement.** — 1. F. Anderson (A.), Guzzi, 23 m. 23 s., 99 km.-h. 686; 2. Ambrosini (I.) Guzzi, 23 m. 34 s., 99 km.-h. 615.

A un tour : 3. Simons (H., Excelsior); 4. Laurent (B.), Guzzi; 5. Baviera (I.), Guzzi.

500 cmc. : 1. Anderson, 22 m. 32 s., 103 km.-h. 446; 2. Ambrosini, 22 m. 36 s., 103 km.-h. 449; 3. Goffin, 22 m. 41 s.; 4. Houel, 23 m. 18 s.; 5. Rovaris, 23 m. 19 s.; 6. Ergé, 23 m. 37 s.

Meilleur tour par Ambrosini : 1 m. 27 s.  
350 cmc. : 1. Anderson, 23 m. 34 s., 98 km.-h. 910; 2. Houel, 23 m. 41 s., 98 km.-h. 423; 3. Perrin, 24 m. 04 s., 96 km.-h. 850; 4. Poel, 24 m. 20 s., 95 km.-h. 794; 5. Bruguière, 25 m. 06 s., 92 km.-h. 860.

Meilleur tour : Anderson et Houel, 1 m. 32 s., 101 km.-h. 347.

### LE RALLYE MÉDITERRANÉE CORBIÈRES-MINERVOIS

Le Moto-Club Narbonnais a fait disputer, pour la seconde fois, le 13 juin, son épreuve d'endurance dite « Rallye Méditerranée-Corbières-Minervois ». Cinquante huit concurrents prirent le départ qui fut donné par Mme Itier présidente de l'Union Sportive Automobile. L'épreuve fut rendue pénible par des tornades de pluie.

La première étape comprenait la montée du col de Salle et s'achevait à Carcassonne. Puis les concurrents se rendirent à Esperaza où avait lieu une réception.



Le départ des 500 cm.

Dans l'après-midi se disputa la seconde étape, empruntant les gorges de l'Aude, le col de Jau (1.513 mètres) avec ses routes sinueuses et rocailleuses, et où se produisirent plusieurs chutes.

L'arrivée à Narbonne se fit en présence d'une grande foule de spectateurs.

**Classement sans pénalisation :**

125 cmc. : Senault; Marquier.

175 cmc. : Aristide; Coll; Prax.

250 cmc. : Belmas; Calveyrac; Nolveau; Coll; Roupio.

350 cmc. : Angel; Bertrand; Baldelon; Brus; Malpia; Marie; Roquefeuil; Jalmain; Parax; Galinier; Amat; Santin; Paisa.

500 cmc. : Combéleran; Saisset; Fages; Chapus; Truchet; Peany; Cardeigne; Fouich; Calvier; Regnan; Corvi; Fourquet; Robert.

**Sidecars sans pénalisation :** Terenche; Cors; Monchet.

### VICTOIRE DE L'ANGLAIS BELL AU T.T. HOLLANDAIS

Au cours du deuxième tour de la course réservée aux 350 cmc., le coureur finlandais Goest Lønnfors, sur A. J. S. a fait une chute malheureuse en heurtant un mur dans une courbe et il fut relevé grièvement blessé. Il mourut pendant son transfert à l'hôpital. Le pilote français, Marcel Perrin, qui le suivait, ne put éviter une collision et fut également blessé mais plus légèrement. Sa machine étant toutefois endommagée, il fut contraint à l'abandon.

Voici les résultats :

**Catégorie 350 cmc. :** 1. Kennet Bills (Anglais) sur Vélocette, couvrant les 165 km. 360 en 1 h. 15 m. 14 s. 7/10 (moyenne : 131 km. 800); 2. Freddie Frith (Anglais) sur Vélocette, en 1 h. 15 m. 15 s. 2/10 (moyenne : 131 km. 700); 3. E.-E. Briggs (Anglais) sur Norton, en 1 h. 15 m. 33 s. 4/10 (131 km. 300); 4. Franta Juhan (Tch.), Vélocette, 1 h. 15 m. 48 s. 1 (130 km. 800); 5. Van Rijswijk (H.), Vélocette. 1 h. 15 m. 49 s. 3 (130 km. 700).

**Catégorie 125 cmc. :** 1. Renocy (H.), sur Eysink, les 99 km. 190 en 1 h. 43 s. (moyenne 98 km. 050); 2. Nello Pagani (Italie), sur Morini, en 1 h. 01 m. 33 s. 1 (96 km. 700); 3. Heineman (H.), Eysink, 1 h. 01 m. 57 s. 7 (96 km. 090); 4. Alberti (Italie), Morini.

**Catégorie 500 cmc. sur 20 tours (330 km. 072) :** 1. Bell (A.), Norton, 2 h. 29 m. 52 s. 2 (132 km. 400); 2. Nello Pagani (It.), Gilera, 2 h. 32 m. 21 s. 4 (130 km. 300); 3. West (A.), A.J.S., 2 h. 34 m. 07 s. 4 (128 km. 700); 4. Withworth (A.), Triumph, 2 h. 35 m. 11 s. 3 (127 km. 300); 5. Weddel (A.), Norton, 2 h. 36 m. 17 s. 4 (126 km. 900).

Le tour le plus rapide par Bell en 7 m. 04 s. à 140 km.-h. 400.

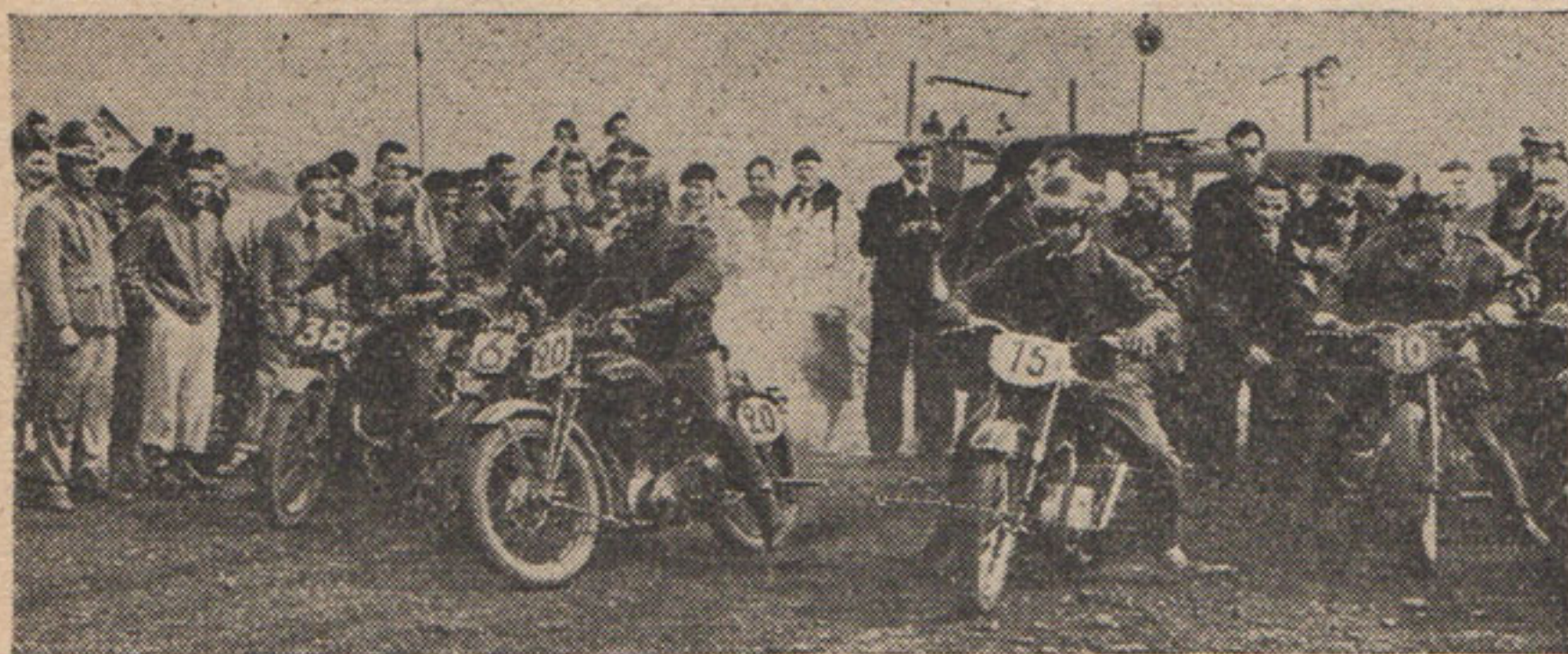
### VICTOIRE DE GAGNAIRE AU RALLYE MONTGOLFIÈRE DE DUNIÈRES

Le Sport-Motocycliste-Forézien à l'occasion d'un déplacement touristique dans la coquette cité de Dunières, a procédé au lâcher d'une Montgolfière de 4 mc.

Une quarantaine de participants automobilistes, motocyclistes et cyclistes prirent part à l'épreuve et, après trois quarts d'heure de poursuite, la Montgolfière tombait à proximité de la petite commune de Saint-Romain-Lachalm.

Les concurrents les mieux placés disputèrent un cross-country pour s'approprier les numéros gagnants.

**Voici le classement :** 1. Gagnaire Pierre (Moto 250) S.E.; 2. Petit Claudius (Moto 125) S.E.; 3. Richaud Alfred; 4. Murat Léopold; 5. Bourcier Ferdinand; 6. Dereymond (Auto 1<sup>o</sup> Dunières); 7. Mlle Bourcier; 8. Davier; 9. Houg Spartacus; 10. Cagnasso; 11. Sabatier; 12. Cremeux; 13. Paret; 14. Paulet; 15. Escoffier; 16. Chometton; 17. Houg Pierre.



A Fontenay-aux-Roses, un départ de série nationale.

## LE MOTO-CROSS DE FONTENAY-AUX-ROSES

Le M.C. Châtillonnais et l'Association Sportive de la Police Parisienne ont organisé avec succès leur premier cross disputé à La Fosse-Bazin.

Malgré une pluie continuelle et un terrain particulièrement glissant, les courses furent très appréciées par les spectateurs qui vinrent stoïques et même nombreux assister aux prouesses des coureurs.

**Résultats.** — 125 cmc. : 1. Melioli; 2. Mazé; 3. Gaudert (M.C. Clodoaldien).

250 cmc. : 1. Adnet Robert (M.C.); 2. Brulé Lionel; 3. Camus Maxime (M.C. Châtillonnais).

Course « Nationale » 350/500 cmc. : 1. Lorillière (A.M.F.); 2. Engel (M.C.); 3. Brulé Lionel (M.C.); 4. Massiot (Garde Rép.); 5. Batisse (A.S.P.P.).

Course « Internationale » 350/500 cmc. : 1. Blat Gaston (A.M.S.); 2. Deshaie Jean (A.S.P.P.); 3. Adnet Robert (M.C.); 4. Perennes Joseph (A.S.P.P.); 5. Engel (M.C.).

Challenge interclubs : 1. Motor-Club.

## SUCÈS DES PARISIENS AU MOTO-CROSS DE CHAVASSIEUX

Malgré le temps incertain une foule d'amateurs est venue applaudir aux exploits réalisés par les Foréziens : Cohas de Marancourt, et par l'écurie Ladevèze.

**Classement.** — Série A : 1. Cohas, les 6 km. en 16 m. 32 s.; 2. Richard; 3. Signoret; 4. Bourgin  
Série B. : 1. De Marancourt en 16 m. 16 s.; 2. Vialla; 3. Rouhouse; 4. Gagnaire; 5. Lelièvre.  
Ecurie Ladevèze : 1. Verrechia en 13 m. 20 s.; 2. Ladevèze; 3. Perlin; 4. Bonin

### Handicap S.M.F. (8 tours)

1. Verrechia en 16 m. 24 s.; 2. Ladevèze; 3. de Marancourt; 4. Richaud; 5. Perlin; 6. Bonin.

### Tentative de record du tour

250 cmc. : 1. Bonin en 2 m. 3 s. 3/10; 2. Cohas en 2 m. 5 s. 1/10.

500 cmc. : Ladevèze en 1 m. 58 s. 2/5 (meilleur temps); 2. Verrechia en 1 m. 59 s. 2/5.

## LE MOTO-CROSS DE REIMS

Encore une première due à l'Union Motocycliste de la Marne.

Malgré des torrents d'eau, plus de 3.000 personnes vinrent encourager les meilleurs spécialistes qui disputèrent âprement leurs chances. Voici les résultats communiqués par l'Union :

### Coupe de l'Union

Course régionale (catégorie 250 cmc., 7 000 m.).

1<sup>re</sup> série : 1. Huet (Reims), 13 m. 05 s., moy. 32 km. 102; 2. Charlemagne (Epernay) 13 m. 55 s.; 3. J. Meyer, à 1 tour.

J. Meyer a eu des ennuis mécaniques, meilleur tour 1 m. 16 s. par Huet.

2<sup>o</sup> série : 1. Gamba (Reims) 12 m. 24 s., moy. 33 km. 373; 2. Salez (Château-Thierry), 12 m. 55 s.; 3. Debin (Châlons), à 3 tours. Meilleur tour 1 m. 09 s. par Gamba.

Finale (7.000 mètres) : 1. Gamba (Reims), 11 m. 40 s., moy. 37 km. 001; 2. Huet, 11 m. 41 s.; 3. J. Meyer, 12 m. 43 s.; 4. Charlemagne; 5. Salez; 6. Debin.

Duel très serré entre les deux premiers. Meilleur tour 1 m. 07 s. par Gamba.

M. Roche, président du comité de Champagne de la F.F.M., remet une gerbe au vainqueur.

Course nationale (catégorie 250 cmc., 10.500 mètres) :

1. Bonin (A.M. Seine), 17 m. 27 s., moyenne 36 km. 109; 2. Adnet (M.C. Paris), 17 m. 31 s. 1; 3. Deramoud (Amiens) 17 m. 31 s. 1/5; 4. Brulé (Paris); 5. Rochette (Paris), à 5 tours.

Lutte magnifique entre Bonin et Deramoud dès le départ, puis Adnet passe. Long coude à coude Adnet-Bonin et au 12<sup>e</sup> tour celui-ci prend la tête. Deramoud revient bien, mais il « négocie » mal la « butte » et Adnet prend la deuxième place. Meilleur tour Bonin 1 m. 05 s.

Course nationale (catégorie de 350 à 500 cmc., séries sur 7.000 mètres) :

1<sup>re</sup> série : 1. Deshaie, 10 m. 39 s., moyenne 39 km. 438; 2. Perlin, 10 m. 48 s.; 3. à un tour, Cozette; 4. à 2 tours, Angel.

Meilleur tour 1 m. 02 s. par Deshaie.

La course se réduit à un match très vif entre les deux premiers.

2<sup>o</sup> série : 1. Lusseyrand, 11 m., moyenne 38 km. 187; 2. Perennès 11 m. 14 s.; 3. Poitte; 4. à 3 tours, Ladevèze (déclassé pour changement de machine).

Ladevèze, avec un extraordinaire brio, domine le lot, « casse » et change de moto, il se lance à fond à la poursuite des leaders pour terminer à 50 mètres. Premier tour, départ arrêté, 1 m. par Ladevèze; meilleur, Lusseyrand 59 s.

3<sup>o</sup> série : 1. Verrechia, 10 m. 48 s., moyenne 38 km. 865; 2. Tisserand, 10 m. 51 s.; 3. Legrand; 4. Amédéo (blessé).

Course très régulière des deux premiers. Meilleur temps, Verrechia 1 m. 02 s.

4<sup>o</sup> série : 1. Blatt, 11 m. 05 s., moyenne 27 km. 891; 2. Adnet, 11 m. 16 s.; 3. Pérard, 11 m. 25 s.; 4. Nory, etc...

Blatt, Huc et le Rémois Pérard mènent; Huc fait une chute au quatrième tour dans les « buttes ». Pérard reste second jusqu'au dernier, mais une crevaison le contraint à laisser passer Adnet.

Demi-finales : 1. Perennes, 10 m. 42 s., moy. 39 km. 250; 2. Ladevèze, 10 m. 44 s.; 3. Perlin; 4. Poitte.

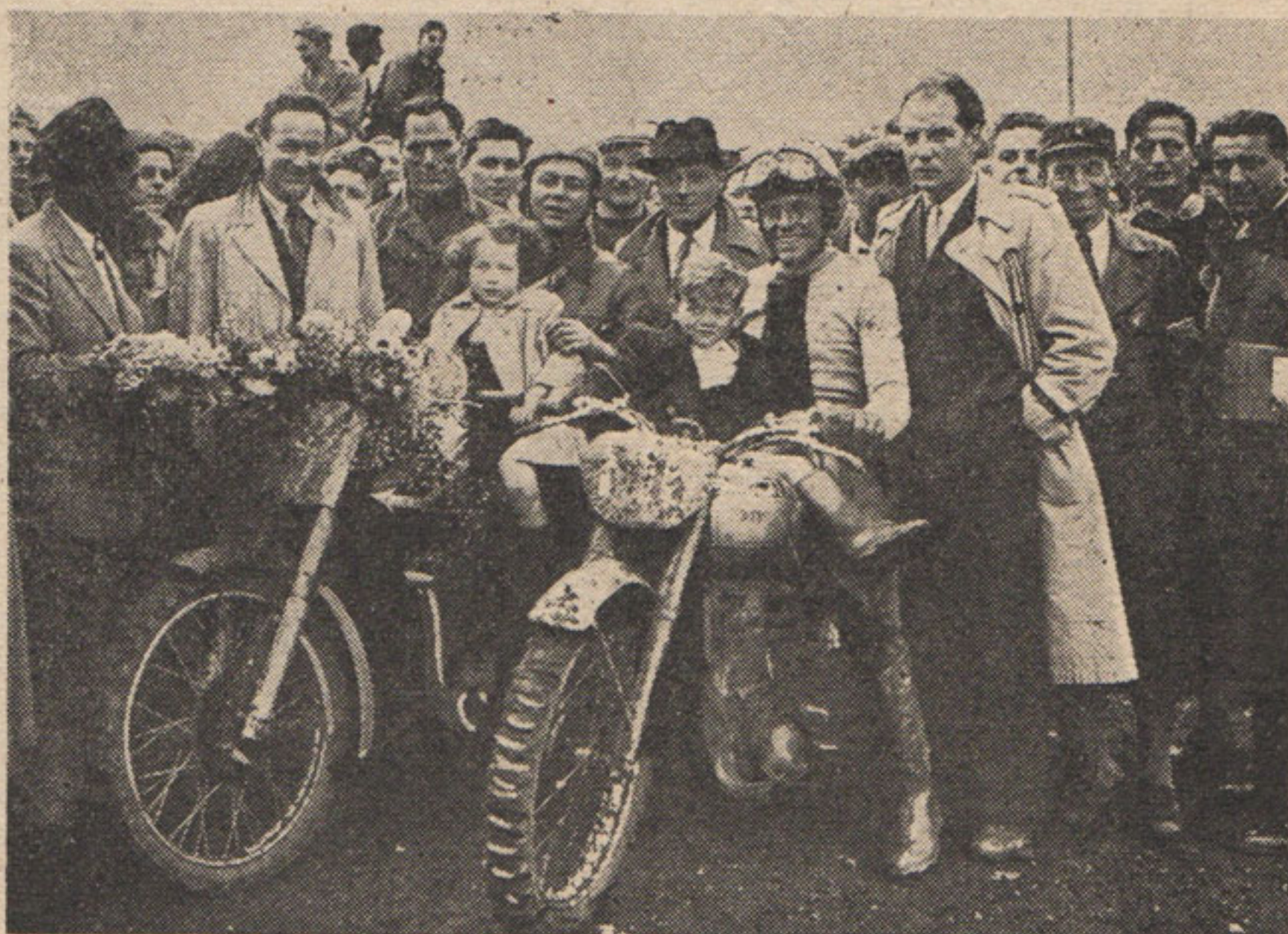
Ladevèze mène les cinq premiers tours et casse son câble de débrayage. Il conserve cependant la deuxième place. Meilleur tour 1 m. 01 s.

1. Tisserand, 10 m. 30 s., moyenne 39 km. 760; 2. Legrand, 10 m. 50 s.; 3. Adnet; 4. Pérard, à 1 tour. meilleur tour, 1 m. 01 s., par Tisserand.

Une chute de Pérard le handicape au premier tour. Tisserand mène sagement et garde son avance.

Finale (15 tours, 10 km. 500) : 1. Blatt (Flèche d'Argent Paris), 15 m. 01 s., moyenne 41 km. 721; 2. Deshaie (Police Paris), 15 m. 07 s.; 3. Lusseyrand (A.M. Seine); 4. Verrechia; 5. Perennès (P. Paris); 6. Tisserand (A.M. Seine).

Blatt couvrit 4 tours en 59 s. et Deshaie 3 tours. Verrechia est en tête au départ, mais au sixième tour il manque un virage et plonge dans les arbustes. Blatt prend la tête, et sa vitesse de course, son habileté ne permettent pas à Deshaie de le vaincre.



Blat vainqueur des 500 cmc. et Deshaie brillant second à Fontenay.



# LE MOTO CROSS DE MONTREUIL

organisé sous le patronage  
de la " VITTELLOISE "

Lors de ce cross de l'A.M.S. du 4 juillet 1948 les vedettes se sont surpassées.

Mais si les victoires en 250 cmc. de Ray Bonin dans la 1<sup>re</sup> et Adnet dans la seconde et encore de ce dernier dans la finale, se sont passées dans l'ordre prévu mais non sans émotions!!! dans les internationales les places ont été chères!!

Dans la 1<sup>re</sup> série le Belge Janssen s'est offert le luxe d'un demi-tour (sur 8) au détriment de l'Anglais Viney et de Van Hove.

Janssen avait une telle manière de dérapier des deux roues devant les tribunes que notre national Bernard, malgré ses larges épaules, en avait le souffle coupé.

Basil W. Hall, Meunier et Van Obbergen pour les invités Verrechia, Ladevèze, Blat et Deshaies prirent le départ pour la 2<sup>e</sup> série.

Impossible d'être blasé avec des gars pareils

Meunier descendait avec sa Triumph T. 100 à une cadence que nous ne sommes pas près d'oublier!!!

**Résultats.** — Meunier, Hall à 300 mètres, Van Obbergen, Deshaies, Blat.

Verrechia n'a pu prouver sa classe lâché par un incident mécanique.

Pour nous permettre de récupérer nous assistons aux finales, des 350 gagnées par Roger Bonnin, suivi de Legrand (très brillant), Luisserand, Brasine, Perlin, Lorillière (belle allure), etc. et des 250 enlevée (le vrai mot) par Adnet qui avait étrillé et avoiné ses chevaux et devancé Brûlé et Ray Bonin de quelques bonnes longueurs.

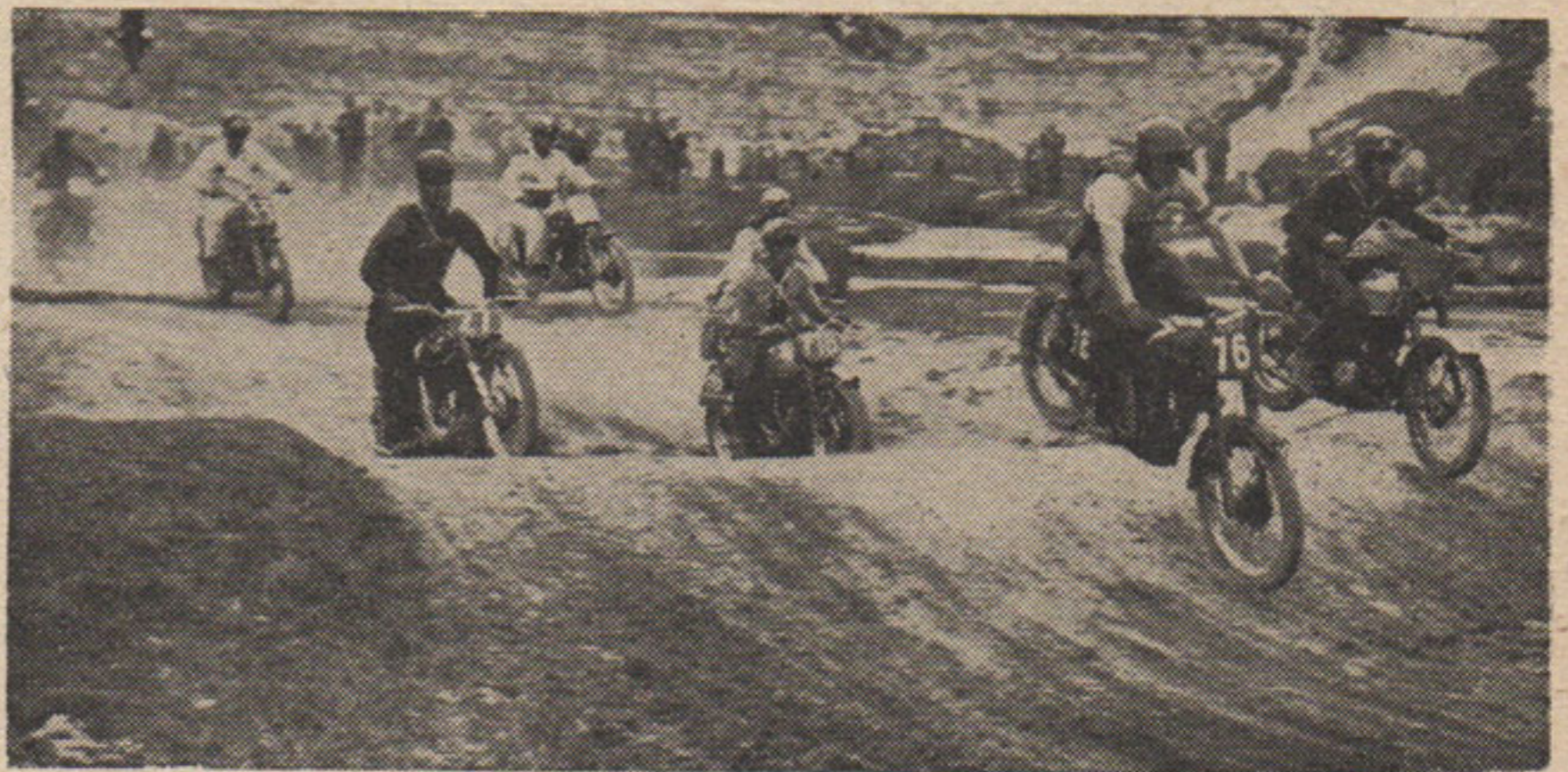
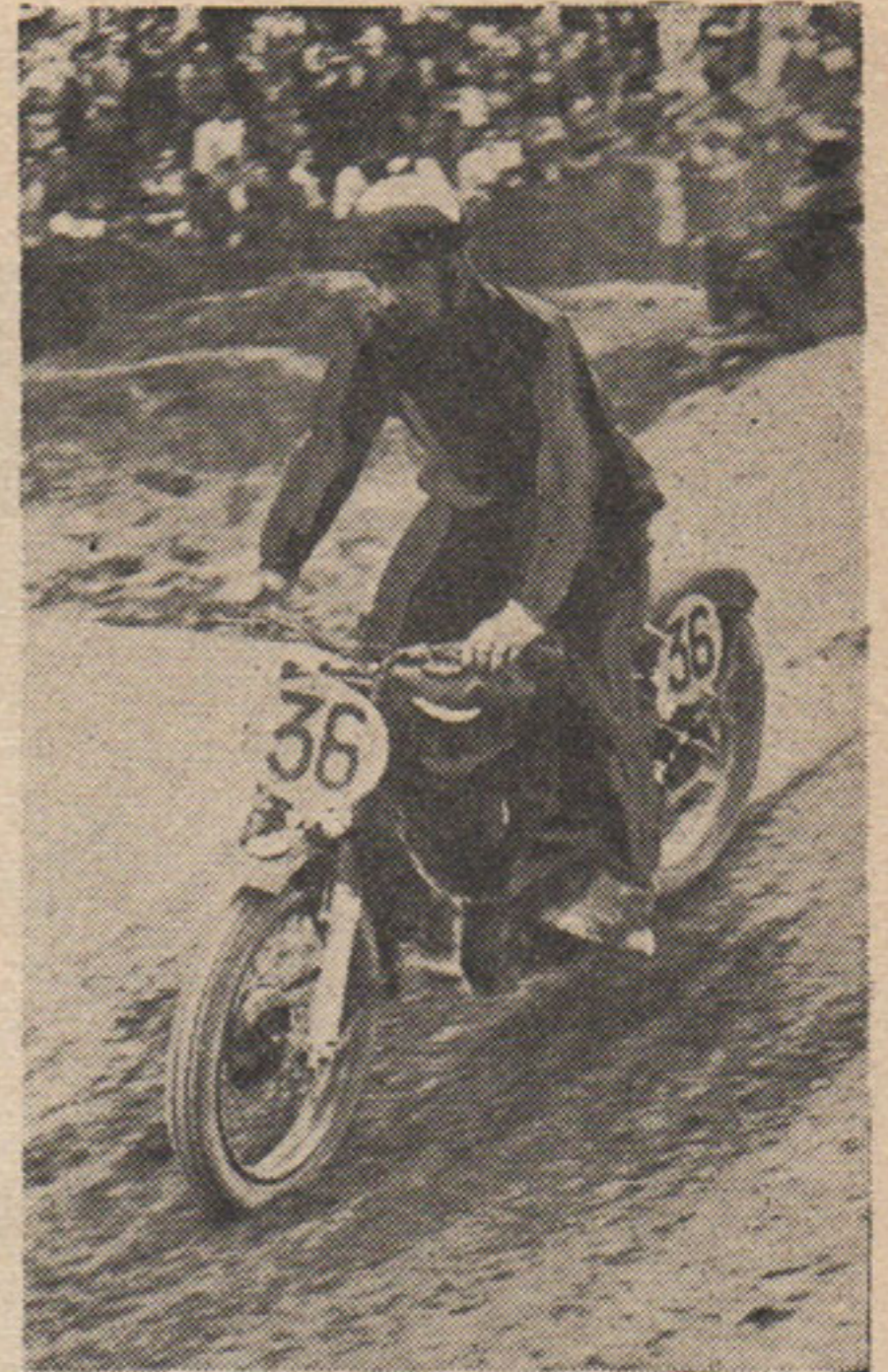
Le gros morceau est annoncé : la finale des internationaux!!!

Départ magnifique, sans casse, contrairement aux pronostics. L'A.M.S. avait en effet compliqué le circuit de deux petites bosses et trois petits trous... bons pour mettre les motos en portefeuille!!!

En tête Meunier, Janssen, Viney, Verrechia, Basil Hall, etc., etc.

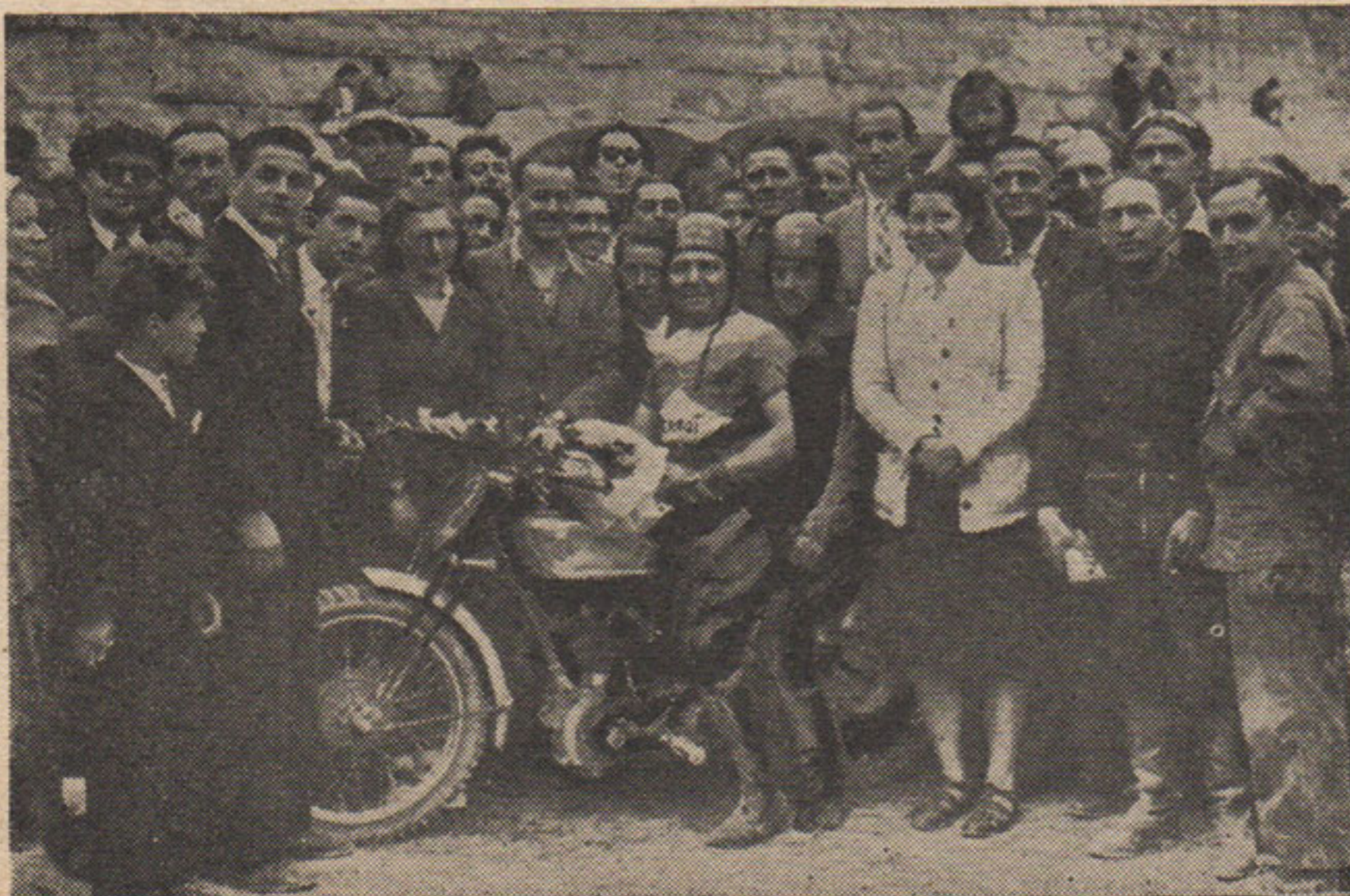
Meunier prend de l'avance et à mi-course Hall est deuxième à 300 mètres. Meunier semblait devoir gagner.

A droite :  
Un passage de Legrand.



Ci-dessus :  
Le départ de la finale des internationaux.

A gauche  
Adnet après sa victoire en 250 cmc,  
à ses côtés, Brûlé.



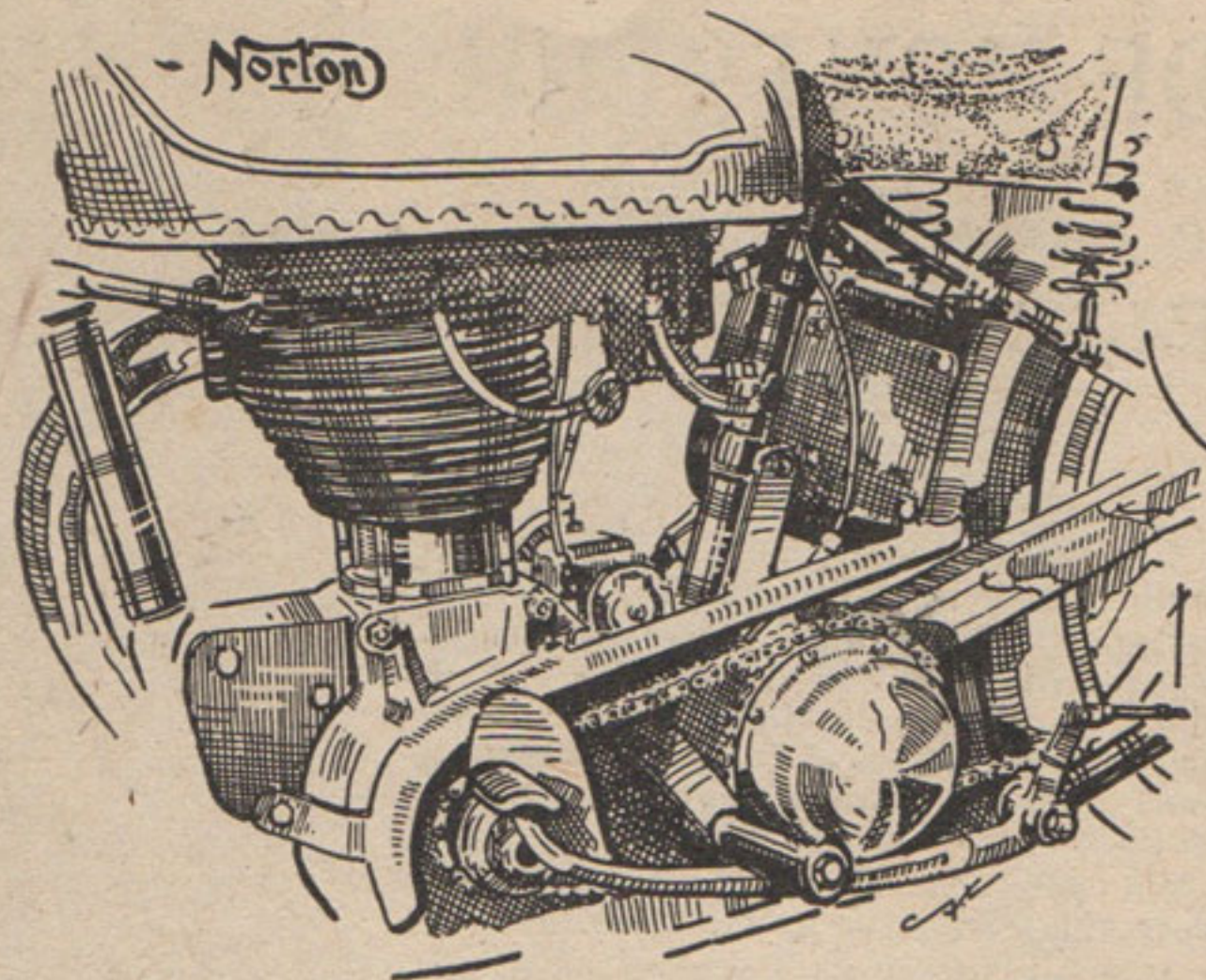
Mais... Il faut avoir vu le travail de Hall « grignotant » à chaque tour un peu de l'espace qui le séparait de la Triumph et lorsqu'il passa Meunier trois tours avant la fin cela fit explosion sur le stade.

L'enthousiasme des assistants était à son comble.

Et voici l'arrivée : Basil W. Hall (A.J.S.); Meunier (Triumph), à 300 m.; Janssen (A.J.S.), à 500 m.; B.H.M. Viney (A.J.S.), à 1 1/2 tour; Ladevèze (Ariel); Deshaies (B.S.A.); Blat (Triumph); Van Hove (A.J.S.).

Malgré l'heure tardive, 19 h. 30, tous les spectateurs attendirent pour s'égayer que les vainqueurs après les traditionnelles photos et les hymnes nationaux aient dit chacun leur petit mot au micro.

MARCEL.



Sur la machine de Verrechia la longue pédale de frein possède une plaquette protectrice.



### ERRATUM

Nous avons au cours du dernier compte rendu passé une photo de « Raymond Bonin » avec le nom de son homonyme Roger Bonnin. Nous nous en excusons.

### CIRCUIT DE BERNE

Cette belle épreuve fut endeuillée par l'accident de Tènni. Au cours de l'entraînement, prenant un virage très couché, il dérapa et fut projeté contre un arbre et fut tué sur le coup.

**Catégorie 350 cmc.** — 1. Frante Juhan (Tchécoslovaquie) sur Vélocette 20 tours en 1 h. 08 m., moyenne 128 km. 470; 2. G. Cordey (Suisse) sur Norton 20 tours 1 h. 10 m. 15 s.; 3. H. Leaderach (Suisse) sur Vélocette 20 tours 1 h. 10 m. 36 s.; 4. H. Houel (France).

**500 cmc.** — 1. Lorenzetti (Guzzi) 182 km. en 1 h. 13 m. 57 s. 4/10, moyenne 138 km. 292; 2. Cordey (Norton) 1 h. 19 m. 19 s. 2/10; 3. Juhan (Guzzi) à 1 tour; 4. Hess (Gilera) à un tour, etc.

**Sidecars 600 cmc.** — 1. F. Muhlenmann (Suisse) sur Norton, 14 tours en 54 m. 54,2 s., moyenne 111 km. 381; 2. F. Aubert (Suisse), sur Norton, 54 m. 54,4 s.; 3. J. Beer (Autriche), sur Norton, 55 m. 08 s.; 4. E. Merle (Italie), sur Gilera, 55 m. 13 s.; 5. H. Staerklo (Suisse) sur N.S.U., 57 m.; 6. Chevallier (France), sur Norton, 57 m. 23,8 s., etc.

On peut distinguer Roger Bonnin, vainqueur du National.

### GRAND PRIX DE BORDEAUX

Disputé le 27 juin, le 2<sup>e</sup> Grand Prix de Bordeaux avait réuni 112 inscriptions.

De belles performances ont été réalisées, notamment par Houel, qui eut, outre sa victoire en 350 cm<sup>3</sup>, le record du tour à 90 km. de moyenne; Behra, qui triompha en 500 cm<sup>3</sup>, Monneret dont la lutte avec Houel fut impressionnante.

**Résultats.** — 175 cmc. : 1. Barde (Avignon), 38 km. 125 en 29 m. 26 s.; 2. Burga (Grenoble).

250 cmc. : 1. Naudon (Bordeaux), 38 km. 125 en 29 m. 24 s. (moyenne : 77 km. 806); 2. Rossignol (Saintes).

350 cmc. : 1. Houel (Paris), 45 km. 750 en 31 m. 2 s. (moyenne : 88 km. 455); 2. Monneret (Paris).

500 cmc. : 1. Behra (Guzzi), 45 km. 750 en 30 m. 5 s. (moyenne : 90 km. 124); 2. Houel (Paris).

**Sidecars** : 1. Chevallier (Grenoble).

**Grand Prix de la Ville de Bordeaux** : 350 cmc. : 1. Monneret, 45 km. 750 en 30 m. 54 s.; 2. Barthe.

500 cmc. : 1. Behra (Nice), 29 m. 57 s.

### MASSACRE DES RECORDS AU GRAND PRIX DE BELGIQUE

Un temps splendide, sec, doux, légèrement voilé a permis la pulvérisation des deux records.

Au 6<sup>e</sup> tour Foster, en pleine bagarre avec Whitworth, arracha littéralement le record du tour — réalisant 144.458 km.

Le record précédent ayant été établi par Stanley Woods en 1939 au mélange essence-benzoil 50/50 en 6 m. 4 sec. 6/10.

Dans leur lutte acharnée, les 2 leaders insatiables, poussèrent leur exploit jusqu'à battre le record de moyenne générale établi par Mellors sur Vélocette avec 138 km. 700.

**Classement des 350 cmc.** — 1. Foster (A.), sur Vélocette, en 1 h. 01 m. 21 s.; moyenne générale : 141 km. 809; 2. Whitworth (A.), sur Vélocette, en 1 h. 01 m. 32 s.; 3. Frith (A.), sur Vélocette, en 1 h. 02 m. 10 s.; 4. Lockett (A.), sur Norton, en 1 h. 02 m. 54 s.; 5. Bills (A.), sur Vélocette, en 1 h. 03 m. 17 s.; 6. Murdoch (A.), sur Vélocette, en 1 h. 04 m. 13 s.; 7. Graham (A.), sur A.J.S., en 1 h. 04 m. 23 s., etc.

Le meilleur tour a été effectué par Bob Foster en 6 m. 01 s., soit 144 km. 598. **Revanche des Norton et des A.J.S.**

Dès le départ, les Britanniques contrôlèrent la course. Cela fait, il ne leur resta plus qu'à régler la course « en famille ». Ce qu'ils firent avec un brio remarquable.

Lockett, inscrit en dernière minute, et qui avait réalisé le meilleur temps à l'entraînement, s'est affirmé un pilote de grande classe. Il s'empara du commandement au 4<sup>e</sup> tour et ne devait plus l'abandonner. Cela ne signifie pas qu'il fut seul maître, les West, Daniell et autres Graham lui donnant énormément de fil à retordre.

**Classement 500 cmc.** — 1. Lockett (A.), sur Norton, en 59 m. 11 s. 08, soit 146 km. 917; 2. West (A.), sur A.J.S., en 59 m. 34 s. 08, soit 146 km. 022; 3. Daniell (A.), sur Norton, en 59 m. 56 s. 04, soit 145 km. 161; 4. Forster (A.), sur Triumph, en 1 h. 01 m. 2 s., soit 144 km. 959; 5. Whitworth (A.), sur Triumph, en 1 h. 1 m. 4 s. 4/10, soit 142 km. 385; 6. Bills (A.), sur A.J.S., en 1 h. 1 m. 7 s. 6/10; 7. Graham, sur A.J.S., en 1 h. 1 m. 17 s. 4/10; 8. Frith, sur Norton, en 1 h. 1 m. 30 s.

### VANDERSCHRICK ET HALDEMANN RECORDMEN DU TOUR

Vanderschrick coude à coude avec Haldemann souleva une fois de plus la foule par sa course splendide de tactique et d'audace.

Malgré le sérieux danger que présentait Alfredo Milani qui remontait brillamment le gros handicap d'un mauvais départ, Vanderschrick franchit néanmoins la ligne d'arrivée avec un brio communicatif qui gagna la foule enthousiaste.

**Classement des sidecars.** — 1. Vanderschrick, sur Norton et Précision, en 43 m. 25 s., moyenne générale 120 km. 184; 2. Olivier (F.), sur Saroléa, en 43 m. 43 s.; 3. Haldemann (S.), sur Norton, en 44 m. 05 s.; 4. Milani (It.), sur Gilera, en 45 m. 54 s.; 5. Rorsvorst (B.), en 51 m. 05 s.

A un tour : 6. Lechanteur (B.); 7. Cros (A.); à deux tours : 8. Vervroegen (B.); 9. Combe (F.).

Le tour le plus rapide par Vanderschrick et Haldemann en 7 m. 08 s., soit 121 km. 162.

# Dans les Clubs



**F. F. M.**

## COMMUNIQUÉ OFFICIEL

a) **Assemblée Générale de la Ligue Motocycliste Régionale de Provence.** — Le Comité constatant que sur 14 Clubs qui ont participé à l'Assemblée Générale du 3 avril 1948,

— 4 Clubs n'étaient pas affiliés au moment de cette Assemblée;

— 2 Clubs affiliés n'avaient pas payé leur cotisation à la F.F.M. pour 1948, ce qui leur supprimait le droit de participer à l'Assemblée Générale;

— 1 Club a été représenté par une personne qui n'avait reçu aucun pouvoir régulier, ni aucune procuration, décide de tenir pour nulle et non avenue cette Assemblée Générale.

Les Clubs de la Ligue Motocycliste de Provence devront donc tenir une nouvelle Assemblée Générale dans les conditions prévues par les statuts et règlement intérieur des L.M.R.

b) **Demandes de changement de dates.** — Le Comité prend connaissance des demandes de changement de dates formulées par la Ligue Motocycliste de Guyenne et par la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France, et décide qu'il n'est pas possible de faire droit à ces demandes, étant donné que la F.F.M. doit s'en tenir aux termes du règlement qui ne permet pas, en cours d'année, d'ajouter une épreuve quelconque au Calendrier.

c) **Demande de remboursement de droit, présentée par le M.C. de Bordeaux.** — Le Comité prend connaissance de la demande d'exonération du paiement du droit versé par le M.C. de Bordeaux, pour transmission tardive du règlement de son Circuit de Bordeaux, et décide qu'il n'est pas possible de satisfaire cette demande, étant donné que le fait de transmettre un règlement moins d'un mois avant la date d'une épreuve est sans excuse pour le Club organisateur.

d) **Demande de remboursement de droit d'inscription au Calendrier.** — Le Comité prend connaissance de la demande du Moto-Club de Nice en vue d'obtenir le remboursement du droit d'inscription au Calendrier versé pour Nice-Paris 1947, Course de Côte de la Mi-Corniche 1947 et Course de Côte de la Turbie 1948 qui n'ont pu être organisées par suite d'une interdiction ministérielle.

Le Comité constatant que ces refus ont été opposés au dernier moment aux organisateurs, décide, à titre exceptionnel, le remboursement de 50 % des droits.

e) **Bol d'Or 1948.** — A la suite d'incidents qui se seraient produits entre coureurs motocyclistes avant le départ du Bol d'Or 1948, un dossier va être présenté sous peu par M. Mauve, organisateur de la Course. Pour étude de ce dossier, le Comité nomme une Sous-Commission composée de MM. Diosi, Charaudeau et Castel, qui sera chargée de donner son avis.

f) **Transmission des demandes de licences.** — Il arrive parfois que des licences dont les demandes sont irrégulièrement établies ne peuvent être délivrées en temps voulu pour permettre à certains coureurs de participer à une manifestation sportive. Le Comité rappelle qu'il est excessivement important que les demandes comportent tous les renseignements prescrits à l'article 61 du règlement des manifestations sportives de la F.F.M. et qu'elles soient transmises, accompagnées du montant des droits, à la Ligue Motocycliste Régionale intéressée, qui les transmet elle-même à la F.F.M. Il est rappelé que la poste ne garantit pas le paiement des mandats-cartes moins de trois jours après leur émission.

**Pourcentage sur les recettes des manifestations sportives.** — Rappel de la décision du Comité de la F.F.M. du 29 janvier 1947.

A dater du 1<sup>er</sup> février 1947, la F.F.M. percevra, sur les recettes de toutes les manifestations sportives où le public est admis, matches de moto-ball, moto-cross, etc..., un pourcentage calculé de la façon suivante :

a) pour les manifestations sportives exclusivement motocyclistes :

2 % de la recette brute jusqu'à 500.000 fr.,

1 % de la recette brute à partir de 500.001 fr.;

b) pour les manifestations sportives mixtes motocyclistes et automobiles, donnant lieu au versement, par le public, d'un droit d'entrée unique pour la journée :

0,50 % de la recette brute totale jusqu'à 500.000 francs.

0,25 % de la recette brute totale à partir de 500.001 fr.

Le chiffre de la recette servant de base au calcul du pourcentage sera le chiffre déclaré au fisc pour le paiement de la taxe sur les spectacles.

**Pneumatiques.** — Communication des correspondances échangées avec les ministères intéressés, au sujet d'une attribution éventuelle de pneumatiques.

Lettre adressée à :

Le 5 mai 1948.

M. LARZILLIERE,  
Répartiteur délégué de l'O.C.R.P.I.,  
Office de Répartition du Caoutchouc.

Monsieur,

Nous avons été saisis des difficultés qu'éprouvent nos amateurs motocyclistes participant aux manifestations sportives organisées sous nos règlements pour se procurer des pneumatiques pour leurs machines de compétition.

En vue d'aider cette catégorie de coureurs qui, contrairement aux professionnels, ne peut bénéficier d'aucune aide matérielle de constructeurs ou des agents de motocyclettes, nous avons l'honneur de solliciter l'attribution d'un certain nombre de bons de pneumatiques pour motocyclettes qui seraient répartis aux intéressés par l'intermédiaire de nos Ligues Régionales, comme cela a été fait, croyons-nous dans le sport cycliste jusqu'à la mise en vente libre des pneumatiques de vélo.

A titre indicatif, le nombre de nos licenciés amateurs en 1948 s'élève à 536 à la date de ce jour. Il faut prévoir que nous délivrerons cette année environ 800 licences amateurs.

Nous restons à votre disposition pour vous fournir tous renseignements complémentaires que vous pourriez désirer.

Espérant que vous voudrez bien examiner notre demande avec bienveillance, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments très distingués.

Le Président,  
A. PÉROUSE.

Monsieur le Président,

Comme suite à la correspondance citée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître ci-après les termes de la réponse que m'a adressée le Ministère de l'Industrie et du Commerce (Cabinet du Ministre) à la suite de mon intervention :

« Vous avez bien voulu appeler mon attention sur une demande d'attribution de pneumatiques pour motocyclettes formulée par la Fédération Française de Motocyclisme en faveur de ses licenciés amateurs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la production des pneumatiques pour motocyclettes étant déficitaire, il ne m'est pas possible, ce que je regrette, de vous accorder le contingent demandé qui représente un total d'environ 1.600 pneumatiques compte tenu des licences que vous comptez délivrer cette année.

La répartition des pneumatiques étant organisée dans le cadre départemental, il appartient à chaque usager de formuler sa demande à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département d'immatriculation du véhicule, qui, responsable de la répartition départementale est qualifié pour l'examiner et y donner éventuellement suite, à condition toutefois que l'utilisateur soit prioritaire.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur des Sports,  
A. CLAYEUX.

**Changes.** — *Touristes Français.* — Devises accordées par l'Office des Changes à un Français se rendant dans un pays étranger comme touriste.

PAYS	Devises accordées	OBSERVATIONS
Angleterre	£ 15	Par an.
Belgique	Néant	
Danemark	50 Kr. D.	Par mois.
Espagne	1.000 Pesetas	Par an.
Hollande	50 Florins ou 400 Florins	Par voyage. Pour l'année.
Italie . . .	15.000 Lires	Par voyage (délai 1 mois entre cha- que voyage).
Norvège..	50 Kr. Norv.	Par mois.
Portugal..	400 Escudos	Par voyage (délai 1 mois entre cha- que voyage).
Suède....	50 Kr. S.	Par mois.
Suisse ...	50 Fr. S. ou 150 F. S.	Pour 3 mois. Pour l'année, à condition qu'au- cune attribution n'ait été faite de- puis sept. 1947.
U.S.A. . .	\$ 50	Par voyage (délai 1 mois entre cha- que voyage).

Aux termes de l'article 14 de l'accord Franco-Espagnol, les allocations de pesetas ou de francs attribués respectivement par l'Office des Changes ou l'Institut Espagnol de la monnaie étrangère aux voyageurs français se rendant en Espagne et aux voyageurs espagnols se rendant en France, seront données sous forme de chèques tirés par chacun des deux organismes sur son compte « R ».

Toutes dispositions seront prises de part et d'autre pour permettre aux voyageurs d'encaisser ces chèques au passage de la frontière.

**Permis douaniers.** — Le « Royal Automobile-Club de Belgique » nous signale qu'une réglementation de la douane belge, entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1948, exige que les numéros de pneus soient indiqués sur les triptyques ou carnets de passages en douanes. Cette mesure a été prise pour éviter la fraude sur les pneumatiques.

Nous demandons à tous les Clubs de bien vouloir se conformer dorénavant à la demande des douanes belges, en portant sur toutes les demandes de permis douaniers les numéros des pneumatiques.

**Cycles sans moteur pour la Suisse.** — Les douanes suisses ont édité dernièrement de nouvelles prescriptions concernant l'entrée des cycles sans moteur dans leur pays. Elles ont été amenées, notamment, à autoriser les associations correspondant à l'« Automobile Club de Suisse », à délivrer des triptyques pour cycles sans moteur à ceux de leurs adhérents qui désirent entrer dans ce pays avec leur bicyclette.

A la suite de ces démarches, l'Automobile-Club de France a obtenu d'être compris sur la liste des associations habilitées à délivrer ce genre de permis.

Le prix de ces triptyques est fixé à 165 fr. pour les membres et 150 francs pour le Club (somme à transmettre à la F.F.M.). Le cautionnement de 150 francs est également obligatoire pour ces triptyques (cautionnement remboursable si, à l'expiration du permis, la sortie définitive a été mentionnée).

Pour les Etrangers ou les Français qui seraient membres de votre Club depuis moins de deux ans, il y aurait lieu de demander une garantie en espèces de 1.000 francs remboursable à la régularisation du titre douanier

Ces permis seront utilisés à peu près de la même façon que les permis douaniers pour automobiles et ils seront valables pour la durée d'une année civile, c'est-à-dire l'année en cours (quelle que soit la date de délivrance).

Lors du premier passage de la frontière, un droit de statistique sera payé à raison de 30 centimes suisses par cycle. Il sera perçu en timbres-poste suisses à coller sur le volet 1 et le cycliste ne recevra pas de quittance pour le paiement de ce droit.

Les triptyques pour cycles devront être déchargés définitivement avant le 31 décembre de l'année dans laquelle ils ont été établis.

Passé le 31 janvier, les taxes ci-après seront perçues pour les attestations reçues après cette date :

— Période du 1<sup>er</sup> février au 31 mai : 3 francs suisses.

— Période du 1<sup>er</sup> juin au 31 août : 5 francs suisses.

Pour les triptyques qui n'auront pas été déchargés au 31 août et conformément aux prescriptions, les droits de douanes grevant les cycles ainsi que les autres redevances dues, devront être payés au 1<sup>er</sup> septembre.

Nous avons demandé à notre Compagnie d'Assurances de bien vouloir étendre le bénéfice de la contre-assurance aux triptyques pour cycles et celle-ci nous a répondu favorablement. Le prix de cette contre-assurance est fixé à 60 francs pour l'année quelle que soit la période de délivrance du triptyque.

**Demande du « Motor Cycle ».** — Les Clubs organisateurs de courses sont avisés que l'hebdomadaire anglais le *Motor Cycle*, Dorset House, Stamford Street, London, S.E.1., serait heureux de recevoir en double exemplaire les règlements des courses qu'ils organisent et qui sont ouvertes aux étrangers, en vue de la diffusion de ces règlements dans le *Motor-Cycle*.

**Demande du M.U. Luxembourg.** — Le Motor Union du Grand-Duché de Luxembourg désire recevoir les règlements particuliers et bulletins d'engagements de tous les circuits de vitesse.

Prière aux Clubs organisateurs de ces circuits ouverts aux étrangers d'adresser des règlements et bulletins d'engagements au Motor Union du Grand Duché du Luxembourg, 12, rue des Capucins, Luxembourg.

## Moto-Club Chatillonnais

(Tourisme-Sport-Camping)

L'activité s'est manifestée au cours du mois de juin malgré les difficultés de carburant : le 13, organisation d'une épreuve de régularité intime inter-sociétaires qui conduisit les participants jusqu'à Maintenon par la vallée de Chevreuse. Départ du siège de la section du Petit-Clamart, café Frédeval, où dès 7 heures du matin règne une grande animation, chacun réglant ses montres, les départs sont donnés de minute en minute à près de 40 concurrents, deux contrôles secrets et l'arrivée jugée à la seconde par nos amis du Moto-Club de Maintenon départagent les concurrents.

Le classement de cette épreuve est le suivant :

1. Thévenet, 26 p.; 2. Renaud, 27 p.; 3. Mainguy, 132 p.; 4. Boulet, 166 p.; 5. Giat, 206 p.; 6. Liégeard, 252 p.; 7. Podevin, 281 p.; 8. Moullet, 394 p.; 9. Knevel, 461 p.; 10. Gohin, 583 p., etc.

Jacques Théveney remporte pour une année le challenge Merlin-Cantalice et René Podevin celui réservé aux voitures et sidecars, offert par Marcel Dumay.

Excellente journée de propagande, et nos vifs remerciements à nos Amis du Moto-Club de Maintenon pour leur aimable collaboration et leur sympathique accueil. La remise des récompenses aura lieu à une date qui sera fixée ultérieurement après les vacances et se déroulera au cours d'une soirée amicale et sportive.

Le 20 juin tous nos membres se sont dépensés sans compter pour assurer le succès du premier Moto-Cross de Fontenay qui a été un beau succès sportif malgré un temps défavorable. Cette épreuve est à rééditer étant donné les impressions des coureurs qui ont été unanimes à reconnaître les difficultés du circuit.

Le 27 juin, le M.C.C. apportait son concours au Moto-Club Sévrien, une trentaine de participants se joignirent à la belle sortie qu'organisait le M.C.S. sur Freneuse, peit pays très agréable, où tous furent cordialement accueillis.

Enfin, le 4 juillet, le M.C.C. apportait sa collaboration à la fête annuelle du Petit-Clamart, plus d'une vingtaine de participants encadrèrent les chars au cours d'un défilé impeccable. Ensuite un gymkana fut organisé pendant l'après-midi, tous nos sociétaires rivalisèrent d'adresse et amusèrent un public très nombreux qui ne ménagea pas ses applaudissements aux concurrents.

Une sortie-camping est à l'étude pour la fin juillet, probablement le 25 juillet, des détails complémentaires seront donnés au cours de la prochaine réunion bi-mensuelle qui aura lieu le jeudi 15 juillet à 21 heures au Siège social. D'autre part, nos membres sont informés qu'au mois d'août il n'y aura qu'une seule réunion mensuelle qui se déroulera le jeudi 5 août, la seconde assemblée étant supprimée du fait de la période des vacances.

Pratiquants de tous véhicules mécaniques, du vélomoteur à l'automobile, groupez-vous pour défendre vos intérêts... le M.C.C. vous offre et met à votre disposition sa longue expérience, un renseignement ne coûte rien, vous pouvez le solliciter tous les jours à la Permanence du Siège social (sauf le mardi), café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), ou en écrivant directement au président G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux, qui répondra à toutes les demandes écrites.

## S. M.-C. P.

SPORT, TOURISME, CAMPING

Programme du mois de juillet :

4 juillet : sortie-camping près de Meaux, à la Forêt Noire. Rendez-vous porte de Pantin.

11 juillet : sortie-camping à Saintry. Rendez-vous porte de Vincennes.

18 juillet : sortie-camping à Coupvray. Rendez-vous porte de Vincennes.

25 juillet : sortie-camping à Saint-Fargeau. Rendez-vous porte d'Italie.

Pour ces sorties, un départ a lieu le samedi à 8 h. 30 pour les campeurs et le dimanche à 9 h. 30 pour les touristes aux lieux de rendez-vous.

Nous invitons les isolés à participer à nos sorties et à assister à nos réunions amicales des 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis de chaque mois, à 21 heures au Siège, 1, place de la Bastille.

## Amicale Moto-Club de la Cité

L'A.M.C.C. de Lyon, après avoir participé avec succès au rallye international de Genève le 16 mai dernier avec une place de 3<sup>e</sup> au classement international et une place de 2<sup>e</sup> au classement national, vient à nouveau de faire parler d'elle au rallye international de Castellazzo Bormida (Italie) avec le classement suivant :

International : 1. M.C. de Ciuz (Suisse); 2. A.M.C.C. (Lyon, France); 3. M.C. Nice (France).

National : 1. A.M.C.C. (Lyon, France); 2. M.C. Nice (France).

L'A.M.C.C. remporte en outre la coupe du plus grand nombre de sidecars et celle du nombre de participants avec 66 personnes. Les Lyonnais seront heureux d'apprendre le succès remporté par leur club qui sert toujours la cause du sport et du tourisme motocycliste.

## Moto-Club de Paris

CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Calendrier touristique du mois d'août :

Le 1<sup>er</sup>. — Les étangs de Saint-Cucufa. Départ : porte de Saint-Cloud 8 h. 30.

Le 7. — Etang de Saint-Rémy-les-Chevreuses. Départs : porte de Châtillon 8 h. 30 et 13 h. 30.

Les 14-15-16. — Les bords de la mer à Tourville-la-Chapelle. Départs : samedi à 13 h. 30 et dimanche à 6 h. porte Maillot (pour cette sortie s'inscrire à l'avance pour les chambres).

Le 22. — La forêt de Chantilly (étangs de la Reine Blanche), par Coye. Départ porte de la Villette 8 h. 30.

Le 29. — La forêt de Marly (point de vue de la grille Royale). Départs : porte Maillot 8 h. 30 et 13 h. 30 par le bois de Boulogne et l'auto-route.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités. — Réunions bi-mensuelles les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois « aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 heures. Renseignements tous les jours à la permanence, café Favier, 40, rue Saint-Paul et chez Bovière, 6, rue Mazet.

Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10<sup>e</sup>).

## Moto-Club d'Antony

Une équipe composée de cinq membres du Club : M. de Saint-Vinox, Croizet, Langedamont, Ibos et Mme J. Ibos, a participé au Rallye international de la Madone des Centaures à Créqui (Italie) le dimanche 27 juin 1948.

Seul Club de Paris, le M.C.A. présenta sa formation parmi 1.800 motocyclistes de tous pays. Une distance de 1.900 kilomètres fut parcourue. Il convient de signaler particulièrement la performance remarquable de notre ami de Saint-Vinox qui, sur un vélomoteur de 100 cmc. fit le parcours rendu très difficile par le mauvais temps et la chute de neige dans les Alpes.

Mme J. Ibos, mère, reçut la médaille de la doyenne des étrangères participant à ce Rallye, et le M.C.A. reçut la grande plaque d'honneur en bronze.

A noter que les motos avaient été mises au point par la Maison Richard, d'Antony.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-BALL EN ZONE SUD

Dimanche 4 juillet, à Roanne, le M.B.S. Forézien et le R.M.B. Ondaine ont fait match nul avec le score de 2 à 2 après un match acharné.

Les autres résultats en Division d'Excellence sont les suivants :

Villeneuve-les-Avignon bat Vaison-la-Romaine par 7 buts à 0.

Cavaillon bat Marignane par 4 buts à 0.

Signalons également en Division Nationale les résultats suivants :

Carpentras bat Orly par 4 buts à 0.

Avignon bat Aix par 1 but à 0.

Dimanche 11 juillet, le M.B.S. Forézien se déplacera à Vaison-la-Romaine pour rencontrer le Club local et le R.M.B. Ondaine recevra Villeneuve.

**Dirigeants de Club, envoyez rapidement vos comptes-rendus, le numéro d'août paraissant vers le 12.**



# PETITES ANNONCES.

La ligne de 36 lettres, signes ou espaces : 100 francs

## ACHATS

**SUIS ACHETEUR** 4 ou 5 CV. Monet ou Koehler Esc. en mauvais état avec papiers à bas prix. — Ecrire MOLAS à GIMONT (Gers).

**CHERCHE** épave ou cadre fraîche et roues 250 lat. Peugeot et cylindre, culasse, piston, culbuterie P. 105 Peugeot. — Albert JOUANNET, GAZERAN (Seine-et-Oise).

## VENTES

**VENDS** 2 vélos complets, H. et D., grd luxe, Dural, Gnome-et-Rhône. Livrables de suite. — FRIOT Jean, PONTENX-LES-FORGES (L.).

**INDIAN**, stock complet, pièces détachées récentes d'origine. — TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

**B.S.A.** 250 culb. mod. Salon 47, état nf. fraîche télesc. Avec tansad luxe cuir. 1 pn. 2 ch. à air rech. Px 145.000 fr. — ELY 81-17 ou MOTOCYCLES 0004.

**F.N.** 500 M 86. culb. culas. bronze, side Bernardet. Prix 160.000 fr. — SAVIGNY 170, rue de Lourmel. Vau. 86-46.

**HARLEY-DAVIDSON** 750 cmc. neuve. Grand Luxe. — FAIZANT, 4, rue Hoche, COLOMBES (Seine).

**125 JONGHI** nf. pas imm. Px 80.000 fr. CZ Zundap. 198 cmc., impeccable. Px 70.000 fr. Cadre P. 110 compl. Px 10.000 fr. Moteur Chaise nf. Px 8.000 fr. — LEMPEREUR, 3, rue des Mouchettes, MEUDON.

**5 CV. MATHIS** T.Y. camionnette, bon état. Px 180.000 fr. — DU BOIS BERANGER, MONGUERRE par ERNEE (Mayenne).

**TERROT 500** culb., R.G.A.S. 4 vit. Sél. compteur juin 48. Jam. roulé (voir conc.). — MAX, 50, rue Laborde. Car. 61-22.

**AMILCAR** 7 CV. C.G.S., gd sp., parf. état, capote. Px à débattre, urgent. — Ph. VOIS, 63, rue Lecourbe, PARIS. Rép. Moto.

**SIDE** léger avec roue compl. excel. état, bas prix. — TEILLIER, 41, rue Fernand-Rabier, FLEURY-LES-AUBRAIS (Loiret).

**INDIAN** 750 cmc., type armée M.P., parf. état, pns 80 %. Px demandé 80.000 fr. — FAVRESSE Jean, 66, rue Lescouvé, AMIENS.

**HARLEY-DAVIDSON** 750 cmc., état nf. Au plus offrant. — Cl. AURERT, 2, rue de Chilly, LONGJUMEAU (Seine-et-Oise).

**TERROT** 175 course, p. état mot. Jap. Dirt-track, con. p. m.-cross. Px 130.000 fr. Bolte 4 vit. Sturmev, sans kick. — R. POIX, LONS-LÉ-SAUNIER (Jura). Tél. 2-46.

**SIDE** 7 CV. René Gillet. ét. nf. Px int. — FOULON P., TOUPRAY, par GAILLE-FONTAINE (Seine-Inférieure).

**F.N.** 350, soup. Lat., mot. entier, refait, pn. parf. état, Tansad. — Après 18 h. 30 ou samedi après midi : Roger RAIZER, 16 ter, rue Baudin, MONTREUIL-SOUS-BOIS.

**INDIAN** 1.200, susp. AR, avec side d'orig. impec. B.S.A. étoile bleue, Px 130.000 fr. Terrot 175. 2 tps. révisée. Px 45.000 fr. — GOEPFERT, 62, av. de Reims, SOISSONS.

**VILLIERS** 125 cmc., dernier modèle, abs. d'orig., chromé, nf. Garantie. Px 68.000 fr. — CASTEL, SAVY-BERLETTE (Pas-de-Calais).

**MOTO** Peugeot 500 P. 515, 4 vit., sélect., fraîche et selle télesc., état nf. — DAGOURY, 13, pl. du Jardin-des-Plantes, ORLEANS.

**B.S.A.** 500 lat. 1947, nve. — Ecrire ROMANET, 14, rue R. Collard, PARIS (5<sup>e</sup>).

**VÉLOM.** 1 CV. Bn. ét., pn nfs. Px 30.000 fr. — LEGROS, 1, pl. A.-Thomas, BONDY, vis. à PARIS.

**MOTOCOMFORT** 3 CV., ét. nf. — Ecrire PERRETIERRE, 27, bd Grenelle, PARIS (15<sup>e</sup>).

**B.M.W.** 750 R. 12, trs bn état, et Motobécane 500, supercul. parf. état. — VAURY, 2, rue des Trois, BLOIS (L.-et-C.).

**MOTO** Ravat FR 2. état de marche, 1 pn. 25 x 3.1, 1 pn. 26 x 3.5 (usure 10%). Px 32.000 fr. — BOULANGER, Bel-Air, SAINT-PIERRE-D'OLERON (Ch.-Mar.).

**TERROT** 750 cmc., type V.A., avec side, ensemble comme neuf. — BENARD, 5, rue des Charrières, ORLEANS (Loiret).

**7CV.** Rally. 100 cmc., New-Map susp. arrière. 500 B.S.A. M. 20. DAU. 41-30.

**VICTORIA** 200 cmc. à 85. Jap 500 lat. à 55. Chaise 350 culb. à 55. Motobécane 350 lat. à 55. Mag 350 culb. à 80. N.S.U. 100 cmc. à 40. Toutes en trs bn état. — NAI-GEON, 8, rue Saint-Jean, SENLIS (Oise). Téléph. 514.

**500 NORTON** complet, susp. AR impeccable, avec side Impérial compétition. — TRICOCHÉ, pl. Lafayette, VILLENEUVE-SUR-LOT (L.-et-Gar.). Téléph. 299.

**VENDS** Vélo. M. DEBON 3 v. bon état. Px 45.000 fr. Poste Philips nf altern. Mle 48. Px 16.000 fr. Cause double emploi. — Ecrire Revue : H. W.

**ENSEMBLE** Indian, état neuf. NSU 500 cmc., side Bernardet. Motobécane 350 lat. 250 lat. Plusieurs vélo-mot. Motobécane 125 cmc. Le tout parf. état. — HORDELALAY, 122, route de Fontainebleau. Tél. Bel. 46-63 Athis Mons.

**DKW.** cabriolet 2 places. 4 CV. crémaillère. Zündap K.S. 600. parfait état, vend ou échange voiture sport tract. avant. — ROBAIL, 35 bis, rue Auguste-Buisson, LA GARENNE, aux heures repas ou Inval. 56-95.

**La 250 cmc.** Gillet d'Herstal, dernier modèle, est visible chez Robert KIÉNÉ 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT (Seine).

**INDIAN** « Big Chief », side Bernardet, ferait reprise, moto moins forte ou voiture. — MERY, 47, bd St-Marcel. Tél. Port-Royal 07-30.

**500 PEUGEOT** culb. 4 vit. sélect. Pneus et accu nfs. équip. Tansad-Mérot. Px intér. — HABERT, 78, av. des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup>. Galv. 78-95.

**A VENDRE** 1 Rosengart type RL 4. cabriolet décap. parf. état, 10 CV. Citroën légère. — Tél. 96 à BEAUCHAMP.

**A VENDRE** blocs 350 cmc., soupapes latérales ou culbutées, 4 vit., sélecteur. — S'adr. 50, rue J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine).

**V. ou ÉCH.** c. moto solo, Indian 1200 super gr. luxe, av. side, 5 pns, 1 moteur de rech. Dem. photo et détails. — CONSTANT, 4, r. de la Bourde, TOURS.

**HARLEY 750 cmc.**, sélect., équip. comme neuve. — NEBOUT, 22, r. de la Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.).

**B.M.W.** 750 culb. entier, d'origine, état impec., pns nfs, prête pour vacances. 180.000 frs. — FLORIT, 33, r. d'Orgemont, St-GRATIEN (S.-et-O.).

**NORTON 500 cmc.** 16 H., parfait état 115.000 fr. — G. LAURENT, dans la journ. Eur 56-00. Heures repas Ely. 15-08.

## ÉCHANGES

**SAROLÉA** 1.000 cmc., flat-twin, récente, ctre 1.000 ou 1.200 très rapide. — GODFRIN, 55, rue Hoche, LE MANS (Sarthe).

**B.M.W.** R 23. 247 cmc., 1939. fraîche télesc. culb., cardans, sélect., pns nfs, contre 500 culb. 2 cyl. préférence, même marque ou étrangère. — PIERROT Roger, LEVONCOURT (Meuse).

## PROPOSITIONS COMMERCIALES

**A CÉDER** 200 à 400 parts dans S.A.R.L. access. cycles en gros. Paris travaillant province et colonies. Indispensable actif. Faut 1 million 1/2 à 3 millions. — Ecrire MOTO-CYCLES, réf. 0003.

## PNEUS

**ECHANGE** 1 pn. nf. Hutchinson 350 x 19, contre 2 pns 3 x 19, état nf. — BAUD, 14, rue Bertrand, PARIS (7<sup>e</sup>).

**RECHAPAGES** et réparations de pneus motos et vélomoteurs par spécialiste. — L. SEGUIN, 69, av. de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE. Mai. 33-69.

## DIVERS

**RÉVIL** (Ets), 82, av. des Ternes. ETO. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Taliers, cuisards, casques, serre-tête, vestes sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accrus, sélecteurs V. M.

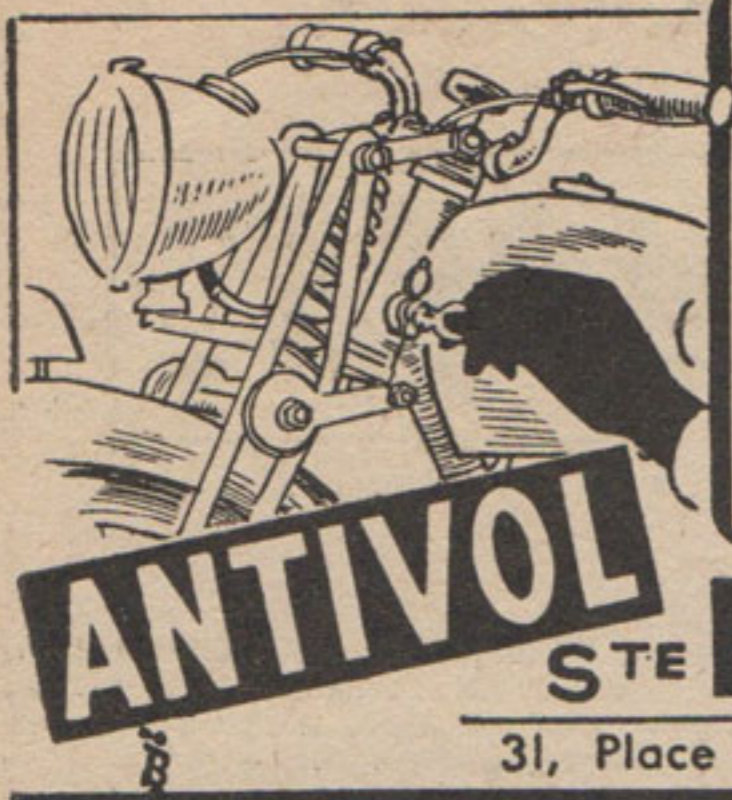
**RECHERCHE** mécanicien qualif., spéc. moto. STIGNANI, 47, rte de Gonesse STAINS. Tél. Stains 98.

## MOTOS VOLÉES

**VÉLOMOTEUR** Peugeot 100 cmc., n° Imm. 64-21. V.J. 4. n° Moteur : 458.008, n° du type : 54 Couleur : Bleue. Poignées tournantes. Sacoches toile. Volé à Lons-le-Saunier le 14 juin 1948. Récompense. — M. AYNES, 23, rue Campagne-Prémière, PARIS (14<sup>e</sup>).

Il a été volé à M. Jules Merlinge, mécanicien à Pontivy, 16, rue Fil, un vélomoteur Motobécane type D. 45 A. n° 459119, moteur n° 459408.

Le voleur a été arrêté, mais prétend avoir vendu la machine à Laval (Mayenne). Avis donc aux motocyclistes de la région, agents et particuliers, si cette machine leur est présentée.

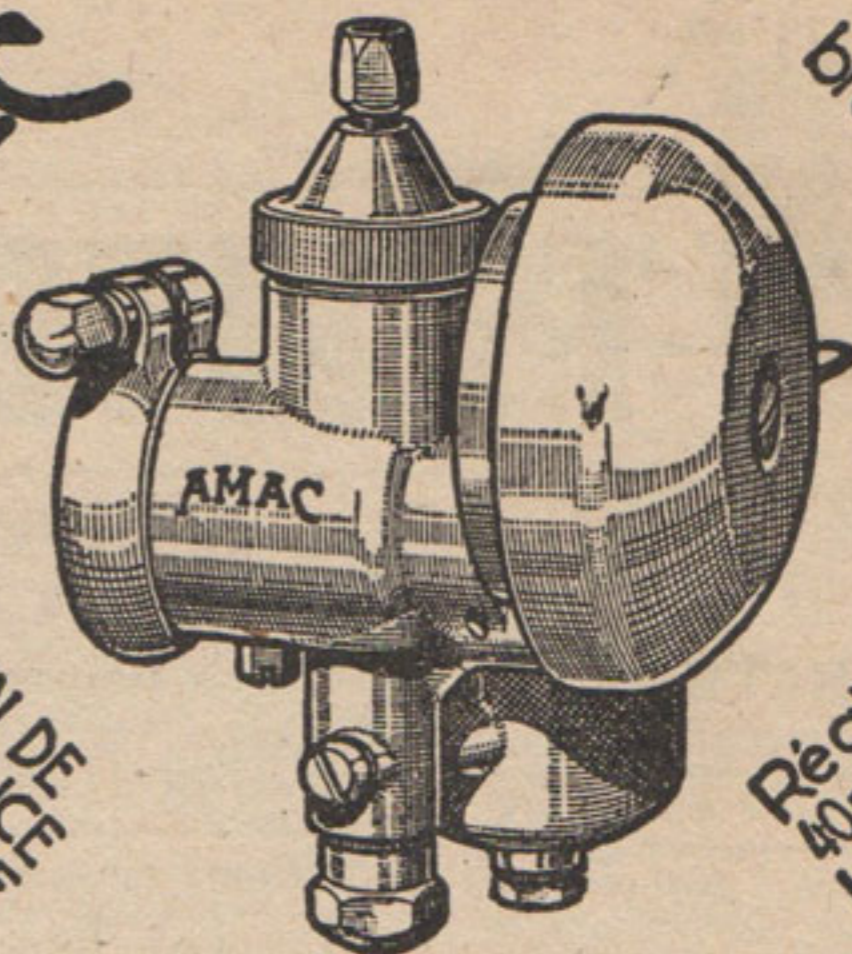


Votre Vélomoteur  
ou votre moto à  
l'abri du vol avec  
**L'ANTIVOL  
NEIMAN**  
qui bloque la direction  
Monté en série par les principaux  
constructeurs français & étrangers

**ANTIVOL**  
**STE NEIMAN**

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17<sup>e</sup>)

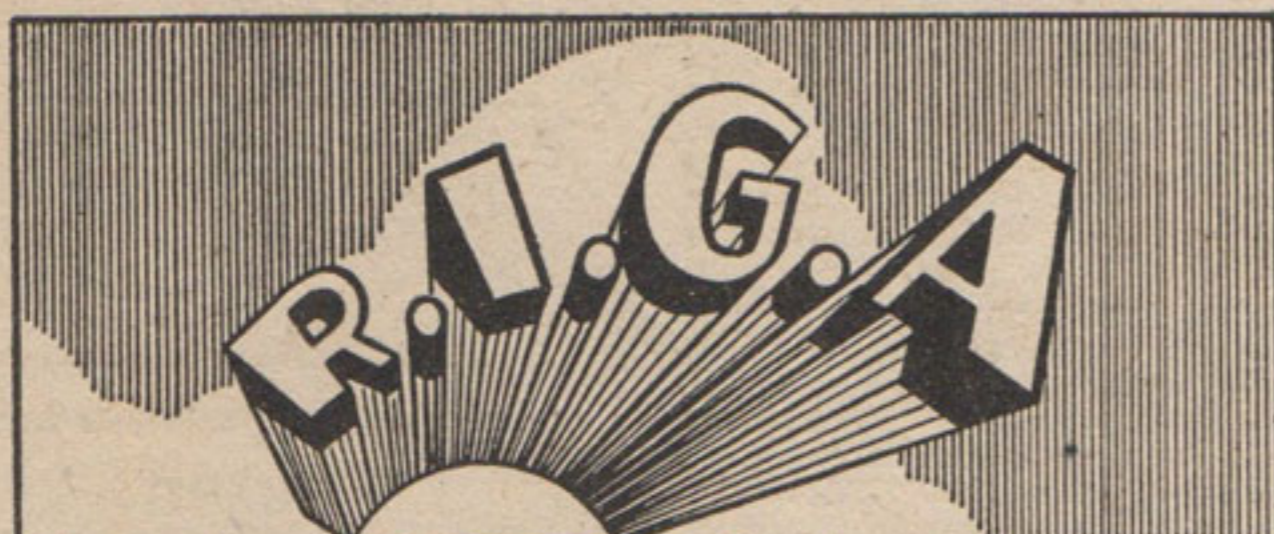
Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage:  
40 rue de Villiers  
**LEVALLOIS**  
PER. 06-02



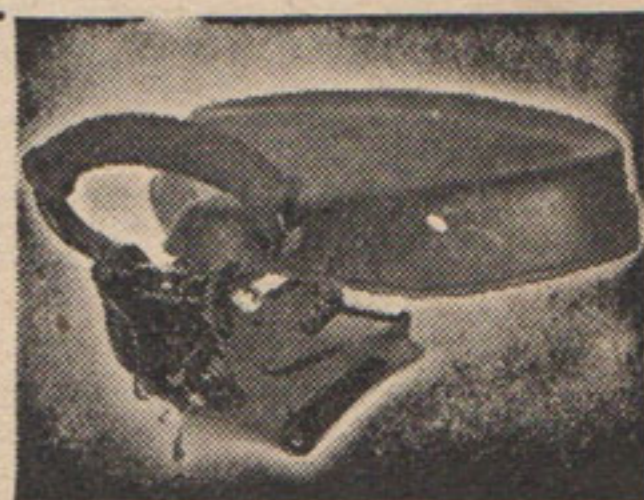
RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE  
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS  
TOUTES MARQUES

189, Av<sup>e</sup> GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -  
TEL. MAL. 26-79

SIÈGES ARRIÈRE  
**MERAT**

Breveté France et Etranger



Le seul qui  
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

avec son isolant  
**MYTRAM**  
à haute teneur en alumine  
SURCLASSE PARTOUT  
LES MEILLEURES TECHNIQUES  
adopté par l'Aviation  
militaire

**EYQUEM**

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE... DE SUCCÈS

191-195 B<sup>p</sup> PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE  
par

**"LE CASQUE GENO"**

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE au CHOC



**STÉ CENTRALE  
DE  
PIÈCES MOTO**

44, Rue de la Condamine - PARIS (17<sup>e</sup>)

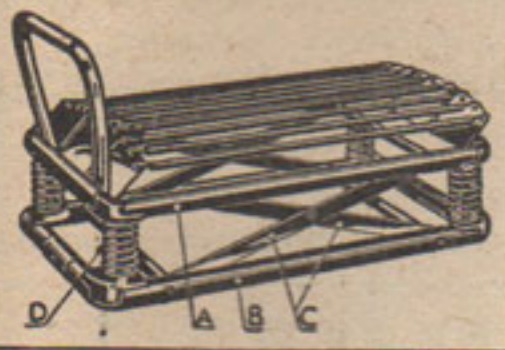
VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES - CARBURATEURS - CHAINES  
RESERVOIRS - ROUES - FOURCHES et CADRES  
CARTERS de BOITES et de MOTEURS  
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES  
EMBIELLAGES - REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES  
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélomoteurs  
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

# TANSAD MARVEL

"Confort"



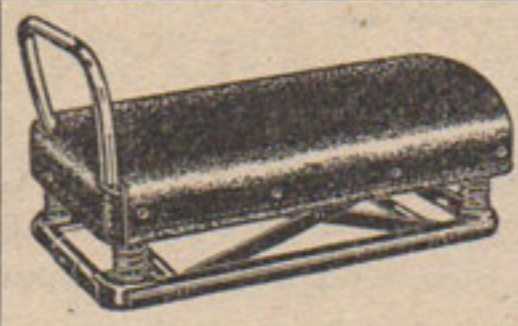
Suspension horizontale d'une grande souplesse assurée par 2 cadres reliés procurant le plus grand confort aux passagers

Prix et notices chez les Grossistes

ou aux

Établissements MARVEL  
122, Avenue Philippe-Auguste  
PARIS-11<sup>e</sup>

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17



# NEOCOMBUR

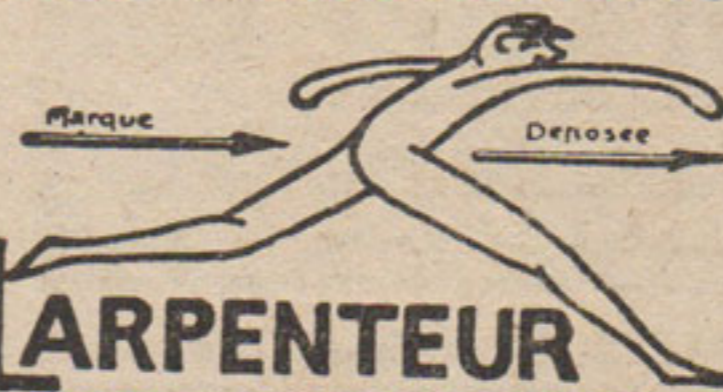
Supprime.

CALAMINE  
ENCRASSEMENT DES BOUGIES

Permet.

LE RENDEMENT MAXIMUM  
ET ÉCONOMISE LE CARBURANT

Ch. PACAUT et P. VEYRON . 99, RUE DE CHÉZY - NEUILLY-S-SEINE - TÉL. MAILLOT 28-13



COUVRE-SELLES  
CAOUTCHOUC MOUSSE ENROBÉS TOILE  
PROTÈGE-MAINS  
IMPERMÉABLES

pour motos et vélomoteurs  
141, Rue de l'Ouest  
PARIS-XIV<sup>e</sup>  
Téléphone : VAU. 53-82

ARPENTEUR

# REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES  
ÉCHANGES STANDARD  
DES EMBIELLAGES  
RÉALÉSAGES  
BILLES MANETONS  
EXIGEZ LA MARQUE  
MOTO-PIECE  
CAGES A GALETS-AXES  
ET CÔNES DE MOYEURS  
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUEAR  
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...  
DEMANDEZ la liste des agents régionaux  
TEL. CHA. 18-79  
30, R. Aug. BUISSON  
LA GARENNE (Seine)

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

# KERSA

DISTRIBUTEUR OFFICIEL  
ACCESSOIRES  
SAKER  
BOUGIES  
K. L. G.

43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)  
VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

RÉALÉSAGE DES  
CYLINDRES  
MOTOS  
LEVALLOIS  
86 RUE MARIUS AUFAN  
SAKER  
DORVILLE

USINES ET BUREAUX  
93, Route d'Heyrieux  
— LYON —  
42, Rue Brunel  
PARIS  
XVII<sup>e</sup>

# Magneto France

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLÈT  
des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



L'ACCUMULATEUR  
HUITRIC  
MOTO

équipe les Grandes Marques

20 ANS DE SPÉCIALISATION  
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE  
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR

# Huitric

25 & 26, RUE DES GRAVIERS - NEUILLY-S/SEINE - TÉLÉPH. MAI. 24-82 58-91

# VELMOTO

6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19<sup>e</sup>)

TOUS LES ACCESSOIRES } VÉLOMOTEURS  
MOTOS  
VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

## MARC PIAULET

SPÉCIALISTE DE LA RÉNOVATION

SA MOTO-ÉCOLE INTÉGRALE

Agent de Peugeot - Magnat-Debon - Koeller - Escofier  
Dreschmotor - Motobécane - Motos neuves et occasion  
62, Avenue de Choisy - PARIS-13<sup>e</sup> - Tél. : GOB. 80-70

LICENCE FRANÇAISE

## D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83  
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45  
46-70 46-79 PARIS (XVI<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT

### POUR 190 ET 198 D.K.W.

Pignons sortie de boîte 18, 19 et 21 dents, couronnes A R, ressorts  
de kick, décalques, clés de boîtier, roulements, axes et cônes  
Echange Standard : CYLINDRES, EMBIELLAGES, DYNAMOS

PERSIN, 92, av. de Rigny, BRY (Seine)

### S.A.R.L. Paul LADEVEZE & CIE

50, rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>). ETO. : 24-66

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. C. - RUDGE  
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES

ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISE



AGENT DE

## MOTOBÉCANÉ

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
RÉPARATIONS - ACCESSOIRES

64, R. de Wattignies, PARIS-12<sup>e</sup>.

Tél. : DIDrot 19-99

## L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises  
et de motos JAWA, OGAR, C-Z

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15<sup>e</sup>)

Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

## René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

28, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine)

Téléphone : MIC 03-72

Métro : Porte de Versailles

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS, VÉLOMOTEURS

STOCK IMPORTANT DE SIDECARS BERNARDET,

Station service pour moteur auxiliaire VAP

## Marcel PERRIN

10 fois recordman du Monde

JONGHI - MONET-GOYON - MOTOBÉCANÉ - RENÉ GILLET

TERROT - GRIFFON - BERNARDET - VAP. - P.P. ROUSSET

Vélocités disponibles de suite

50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE-SUR-SEINE -:- Mol. : 29-62

PERMANENCE ASSURÉE PENDANT LES VACANCES

## MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

MOTOBÉCANÉ TERROT  
VÉLOCETTE

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>) - Téléphone : GAL. 78-95

## Pièces SOYER origine

Egalement en stock :

Pièces Moteurs : JAP, STURMEY, CHAISE

Pièces Boîtes : STURMEY, ALBION

Accessoires - Réalésages - Embiellages

Ets R. DELOBELLE

2, Passage Moltrier, PARIS (17<sup>e</sup>) - GALvni 66-70

# NOVI

Équipements Électriques

pour

Vélos - Vélocités - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 68-71



**N'attendez plus !!!**

**Joseph STIGNANI**

44, Route de Gonesse - STAINS (Seine)

-:- -:- Téléphone : 98 à Stains -:- -:-

Fera immédiatement l'ECHANGE STANDARD des embiellages et des réalésages (avec pistons Borgo) pour tous modèles

**TERROT-MOTOBÉCANE**

Livraisons dans la semaine pour les autres marques

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Tarif syndical, remise aux mécaniciens patentés

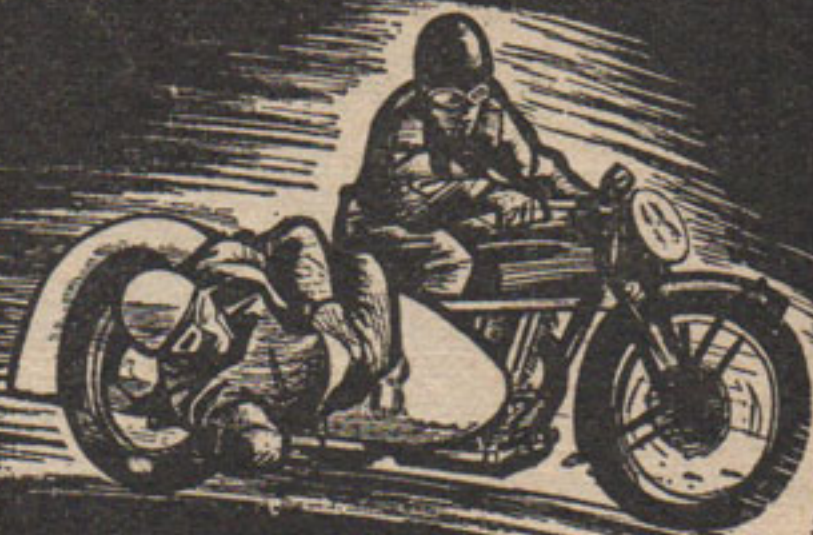
**ROBERT KIÉNÉ**

*Les meilleures  
marques de*

**SIDE-CAR,**  
*toutes*

**PIÈCES DÉTACHÉES**  
*Françaises et Étrangères*

**ACCESSOIRES**  
*Pour Motocyclistes*



**BILLANCOURT** 73 QUAI DU POINT DU JOUR  
MOL: 21-26

**Étab<sup>ts</sup> PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17<sup>e</sup>)

RÉPARATION D'EMBIELLAGES  
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES  
FOURNITURES - PISTONS COMPLETS  
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

**MOTOS-DANTON**

LE SPÉCIALISTE DE LA MOTO...



STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES HARLEY-DAVIDSON

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET - PER 19-11

**Motocyclistes**

**Pêcheurs !**

LISEZ

**LA PÊCHE  
ET LES POISSONS**



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

BULLETIN D'ABONNEMENT

**MOTOCYCLES**

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

NOM .....

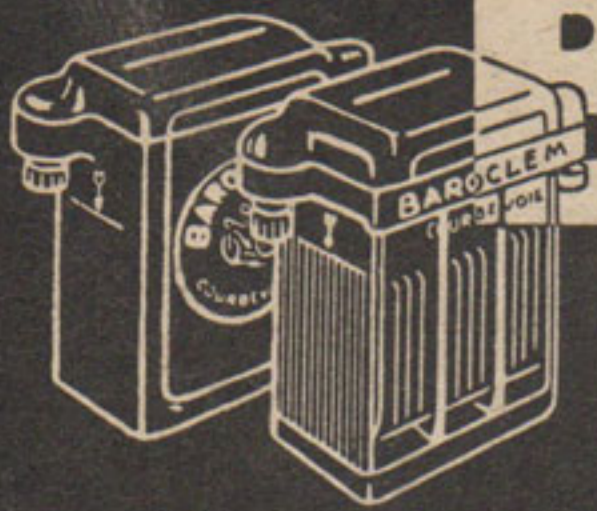
Adresse .....

Le .....

Signature

Le montant de l'abonnement, soit 250 francs, est versé ce jour par virement au C. C. P. Paris 2.834-83; ou ci-joint par Mandat-Carte; Mandat-Poste; Chèque bancaire. (Rayer les mentions inutiles.)

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



# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

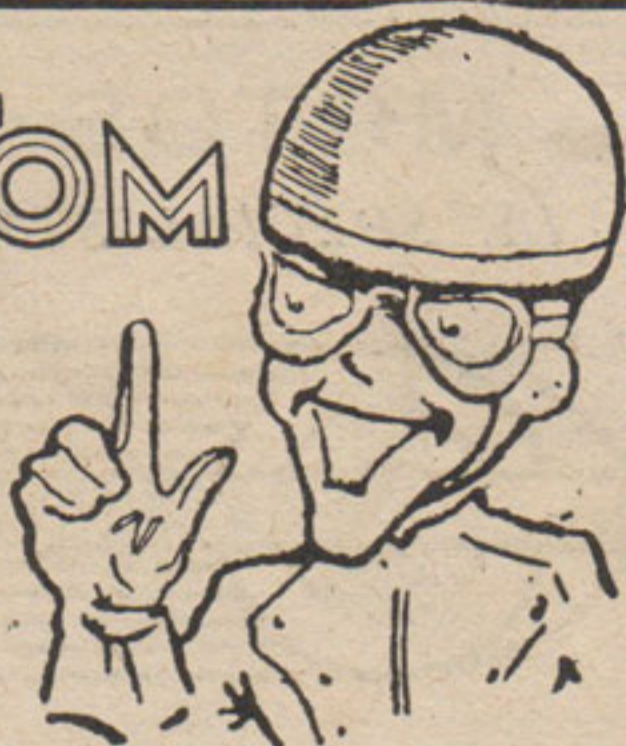
## TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE  
adopté par toutes  
les marques

PRATIQUE LA BAISSÉ

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



## ATTENTION !!!

La pièce d'ORIGINE

**HARLEY-DAVIDSON**

ne se trouve qu'à l'agence officielle :

22, Rue de Piepus, PARIS-12<sup>e</sup> - DID. 27-44

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE



**L. SIMARD**

Le sidecar sans concurrence

12, rue Antonin-Primat  
VILLEURBANNE (Rhône)

Agent dans toute la France

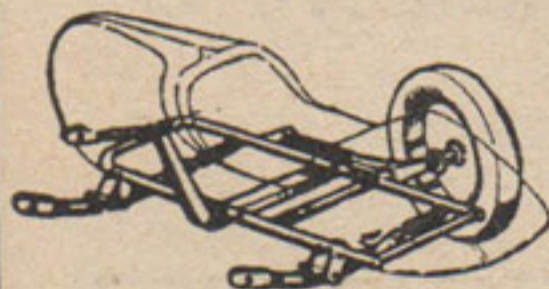
Pour la Seine : Gratecap - 14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

## “AGF”

Le scooter de l'élite

4, Rue Hoche, COLOMBES (Seine) CHA. 08-47

Livraison rapide



## POINARD

le spécialiste du sidecar léger  
à suspension intégrale

Breveté S. G. D. G.

54, Rue Et-Dolet, CACHAN

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)

## LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES MOYEURS



TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.

**NIVEL**

225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS  
TÉL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU

## Silencieux WILMAN

◆ 1<sup>er</sup> PRIX AU DERNIER CONCOURS DU T. C. F. ◆



Modèle à passage libre des gaz

SILENCE PARFAIT SUR 4 TEMPS  
PUISSANCE COMME A ÉCHAPPEMENT LIBRE

3, Rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

*Dissolution*  
QUALITÉ DISSOLUTION ÉCONOMIE  
**DISSOPLAST**  
MARQUE DÉPOSÉE  
LA PLUS COLLANTE  
DES DISSOLUTIONS

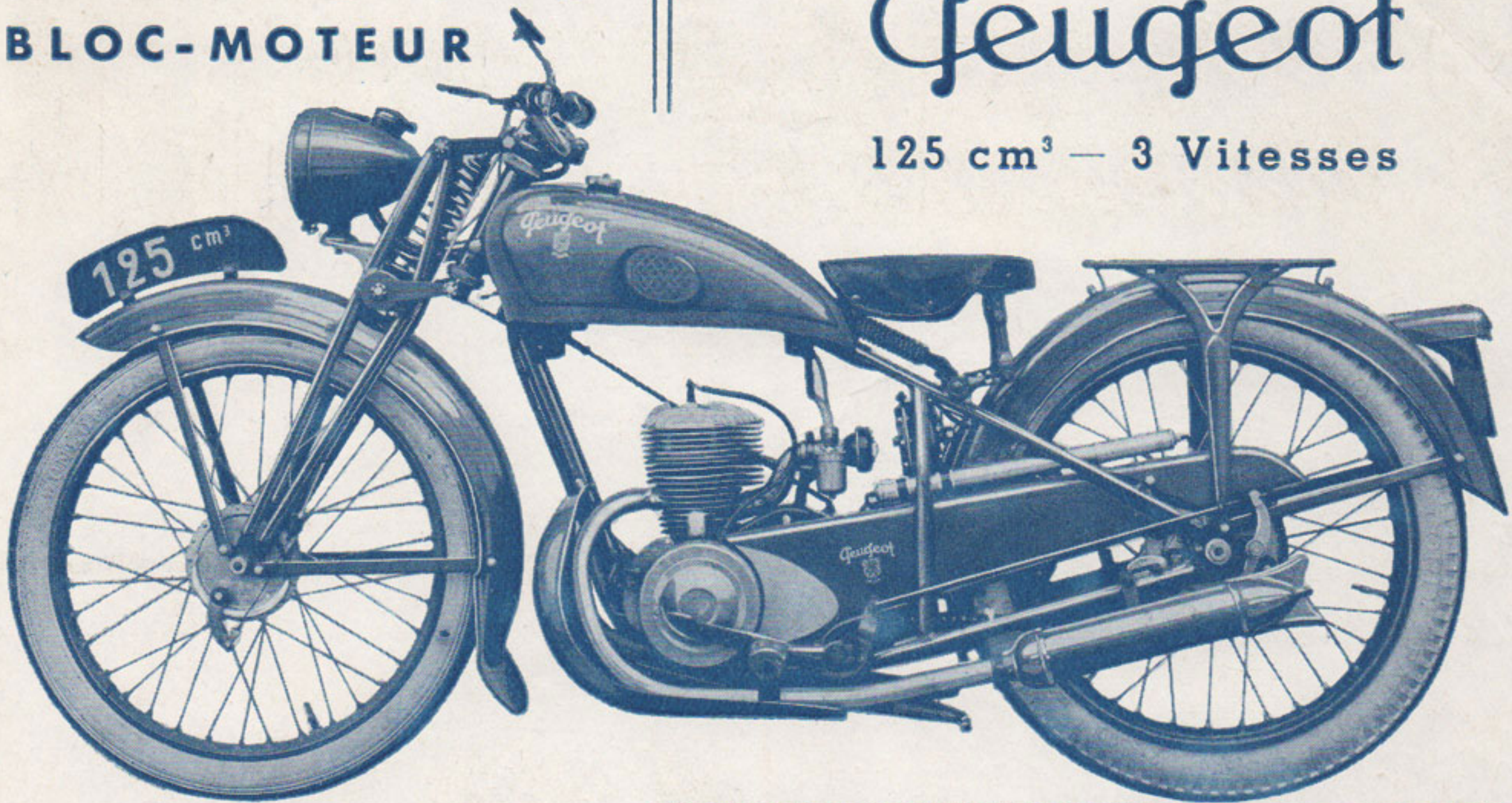
# 125 cm<sup>3</sup>

## BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

# Peugeot

125 cm<sup>3</sup> — 3 Vitesses



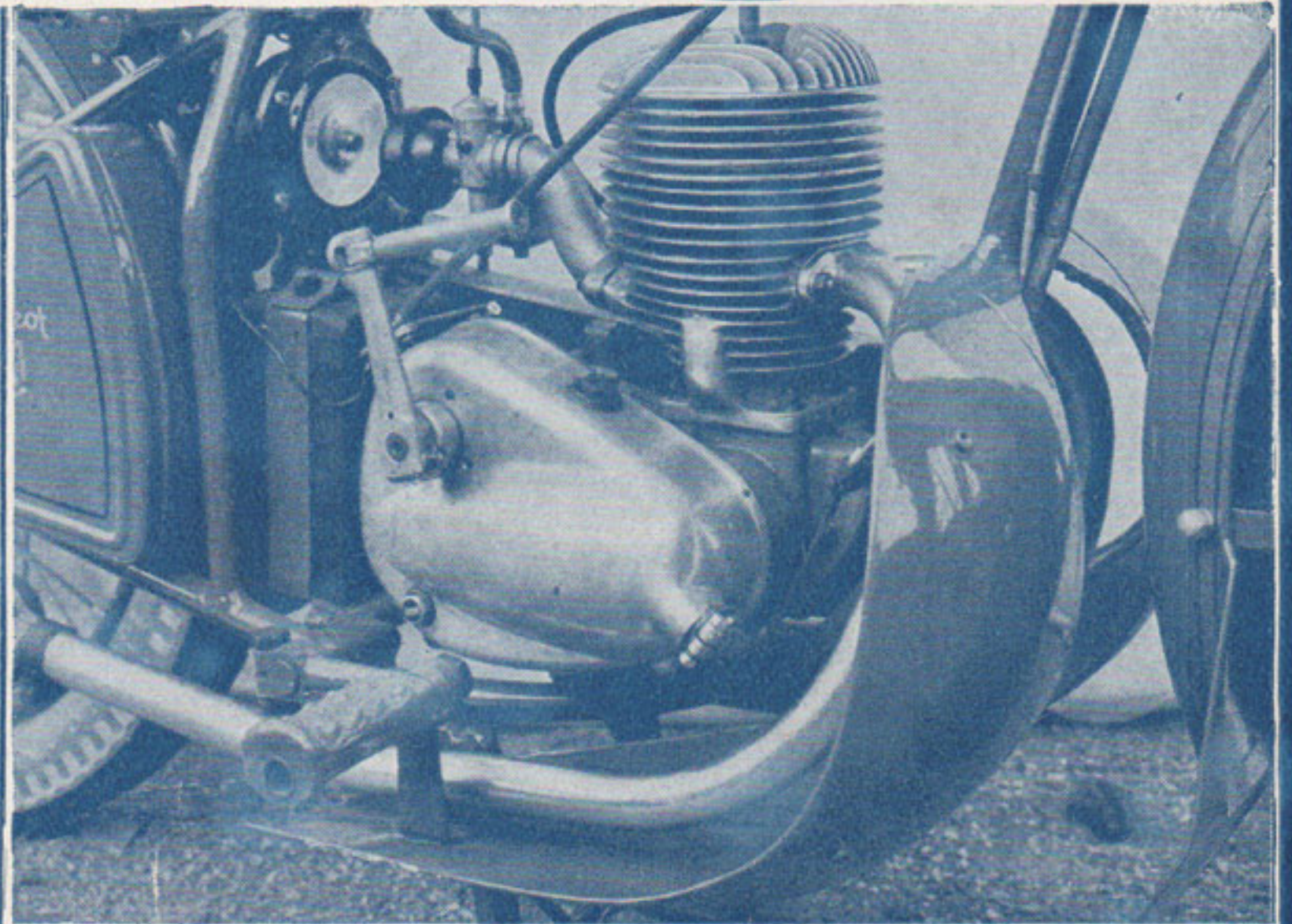
*Une véritable*

### PETITE MOTO !

Son moteur 2 temps à haut rendement, à culasse brevetée et à cylindre aluminium chemisé, est nerveux, puissant et inusable. Son nouveau cadre raccourci permet une grande maniabilité et assure un confort accru. La selle comporte un ressort central avec biellettes réglables. Chaîne renforcée. Sabots protégés. Garde-boue arrière articulé.

Pneu de 25x3 à l'arrière.

Le modèle **55 D** comporte en outre un moyeu arrière démontable.



**NERVEUX — ROBUSTE**

*Confortable !*



SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT  
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

# Peugeot

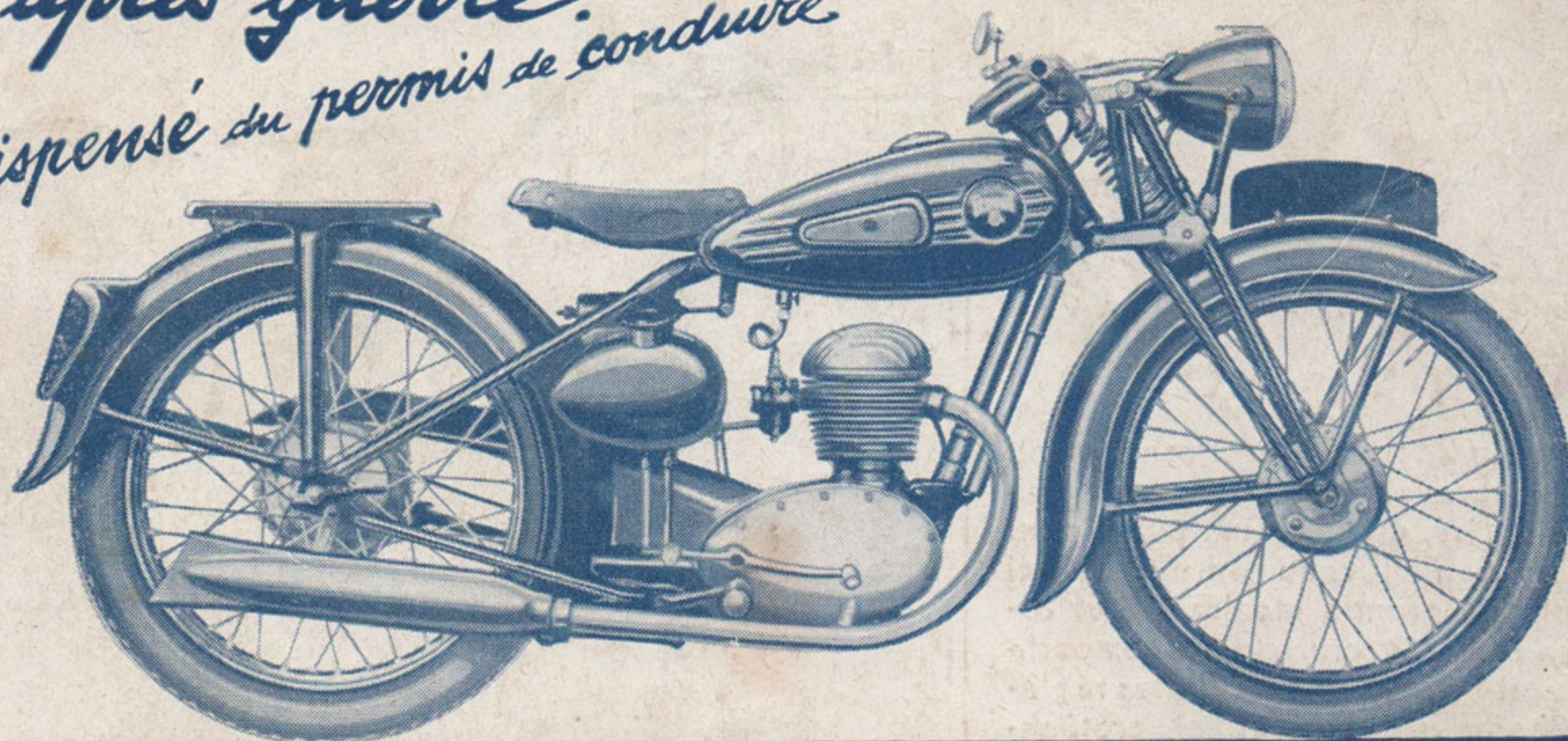
B

*Sous le signe:  
de l'Économie  
du Rendement  
de la Technique*

er  
**TERROT**

*Sort en grande série le :*  
**PREMIER VÉHICULE FRANÇAIS MODERNE**  
*d'après guerre.*

*dispensé du permis de conduire*



## **LA MOTORETTE 125cm<sup>3</sup> Type EP. 1ch.**

EST CARACTÉRISÉE ESSENTIELLEMENT PAR :

- Bloc-moteur 4 T culbuteurs avec soupapes totalement encloses et graissées par circulation d'huile.
- Culasse en alliage léger avec sièges rapportés. — Cylindre en alliage léger avec chemise fonte spéciale.
- Graissage à circulation à huile et carter sec par pompe double à engrenages.
- Allumage par volant magnétique avec commande d'avance réglable.
- Boite 4 vitesses, commande par sélecteur avec point mort verrouillé.
- Roue AR à broche démontable instantanément. — Moyeux alu frettés acier. — Freins de 130 mm.
- Selle réglable à grand débattement. — Fourche avec amortisseurs réglables.
- Eclairage par volant magnétique. — Compteur incorporé dans le phare.

Etablissements TERROT — 2, rue André-Colomban — DIJON R.C. Dijon 4374